



Nieuwsbrief



Van het bestuur

We zijn bijzonder verheugd met de aandacht die de nieuwsbrief van de leden krijgt. We hadden niet kunnen vermoeden dat hij zo goed gelezen zou worden. Nadat een paar keer uitstel, hebben we 30 november de ALV kunnen houden met de stoelen op anderhalve meter.

Johan en Wim hadden alles prima geregeld en Agnes zorgde als vanouds voor de inwendige mens. Voor mij als voorzitter, was het de eerste keer en een geheel nieuwe ervaring. Eerlijk gezegd, een schip varen vind ik gemakkelijker dan een Ledenvergadering voorzitten. Uit de vergadering kwamen prima punten naar voren. Er werd voorgesteld om de functie van tweede penningmeester weer in ere te herstellen omdat zowel de eerste penningmeester als zijn vervanger regelmatig buitengaats verblijven. Ook werd door twee leden opgemerkt dat de begroting niet aan de daaraan te stellen voorwaarden voldoet. Beide heren willen assisteren bij het opstellen ervan. Dat gaat komend voorjaar gebeuren.

Het opknappen van de zaal is zo goed als klaar. De geres-taureerde schilderijen van Sandhagens en van Hulsen hangen nu prominent in de zaal. Er zijn boekenkasten bij gekomen, er is een garderobe gemaakt en zo mogelijk komt nog een extra vitrinekast. Verder wordt nog overwo-gen om enkele (club-)fauteuils aan te schaffen. Ook voor de entree en overloop is een plan gemaakt om daar van de 'ziekenhuissfeer' af te komen.

Het jubileumboek staat in de steigers, een aantal leden heeft een bijdrage geleverd en/of teksten doorgelezen. Ook wordt in samenwerking met een uitgever de uitgave voorbereid van de verhalenbundel van Albert Kelder met oorlogsverhalen op zee in de 2e wereldoorlog. De presentatie van het boek zal vergezeld gaan van een tentoonstel-ling bij Zeemanshoop, die door Willem Geluk wordt ge-maakt, over het motortankschip "Ondina".



De studenten van de nautische opleiding van Amsterdam worden lid van Zeemanshoop. De studievereniging en de Zeevaarschool gaan het Muntplein ook gebruiken voor voordrachten, paneldiscussies en bijeenkomsten met de mogelijkheid van streaming.

Onze trouwe Wim heeft te kennen gegeven dat hij toch wel steun kan gebruiken bij de bemanning van het Muntplein en de organisatie van de activiteiten. Daarvoor zijn we op zoek naar een bureaumanager voor een aantal uren per week. Mocht u iemand kennen..., we horen het graag.

Zoals u kunt zien, heeft Pieter van den Hoek inmiddels een jubileumlogo gemaakt dat we het komend jaar gaan gebruiken.

En dan nog wat persoonlijke ervaringen vanaf zee. Op 30 november ben ik thuis eerst tien dagen in zelfquarantaine gegaan en op 12 december, na twee tests in Dublin, was ik weer aan boord van de Thun Gratitude. Op de website van Fred Boom is een prachtig schilderij te zien van het schip. De bemanning bestaat uit tien leden waarvan vier uit Rusland en vijf uit de Filipijnen. Er wordt hoofdzakelijk tussen Milford Haven en Dublin gevaren met jet-fuel. Gezegd kan worden dat we het water dun varen, want het stormt veel.

Kerstmis en de jaarwisseling hebben we echter onder gunstige weersomstandigheden goed en gezellig met elkaar doorgebracht. Er waren pakjes en attenties van de zeemanshuizen uit Milford Haven en uit Dublin. Van de rederij kregen we als kerstcadeau een mooie Samsonite rugzak. Wij maken ons inmiddels op voor de eerste grote "vetting inspection" die er binnenkort aankomt. Dit geeft altijd weer wat extra druk.

De Nieuwjaarsreceptie van Zeemanshoop is helaas uitgesteld. We hopen dat het in februari kan, maar wellicht moeten we er rekening mee houden dat het maart wordt.

Het bestuur wenst u in ieder geval een gezond en gelukkig jubileumjaar en hoopt u binnenkort weer te mogen begroeten.



IN MEMORIAM

Jaap Kelderman
erelid

Overleden 22-12-2021

Wij wensen zijn familie veel sterkte met dit zo grote verlies .

AGENDA

Societeit en Nieuwjaarsbijeenkomst

8 februari

Afhankelijk van Covid restricties. Graag aan-melden via de agenda website

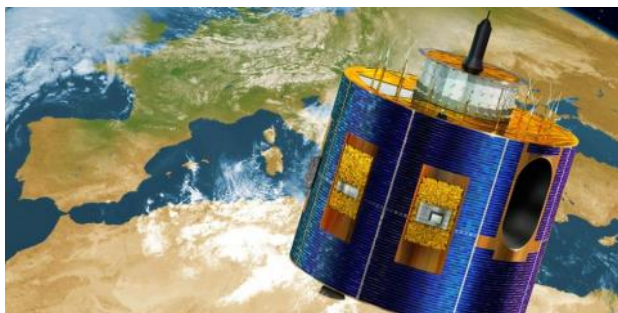
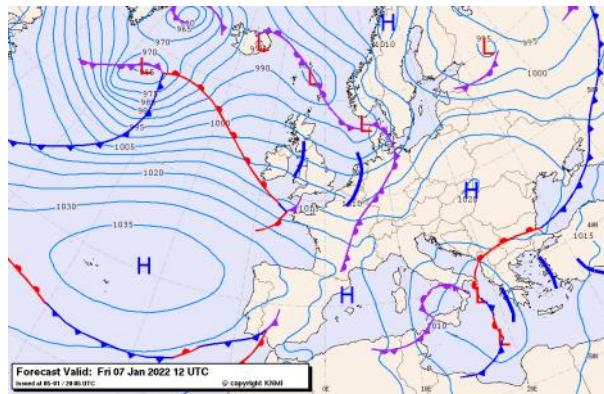
Meteorologie

door Johan Karels

Drie dagen voor de kerst werd er in meteo-land druk gespeculeerd of het wel of niet een (beetje) witte kerst zou worden. Sommige weerkundigen dachten van wel, andere hadden hun twijfels. De oorzaak: de weermodellen bij het KNMI waren er nog niet uit. Anno 2022 zijn we er zo aan gewend dat we het weer een week van tevoren kunnen voorspellen, dat het vreemd is als we daarin falen. Er zijn tegenwoordig al veertiendaagse voorspellingen, al zal niemand daar nog blind op varen.

De gemiddelde leek heeft waarschijnlijk geen idee wat er allemaal voor nodig is om dit soort voorspellingen te doen. Dat daar voor miljarden Euro's aan hardware nodig is, boeit de gemiddelde consument niet.

Om het weer te voorspellen, heb je data nodig. Heel veel data die verwerkt moeten worden en geïnterpreteerd. En al die data hebben last van het "butterfly effect" (Eén vleugelslag van een vlinder in het Amazonegebied kan maanden later een wervelstorm in Texas veroorzaken). ALS de temperatuur een halve graad lager wordt dan aangenomen, zal de neerslag niet als regen maar als sneeuw naar beneden komen, waardoor de ondergrond wit wordt, waardoor het zonlicht meer gereflecteerd zal worden, waardoor de temperatuur weer zal zakken, waardoor enz. Al deze onzekerheden moeten worden doorgerekend door supercomputers en getoetst worden aan de actuele data die in een permanente stroom binnenkomen. En veel van die data worden tegenwoordig aangeleverd door satellieten. Rond de aarde cirkelen duizenden satellieten die op alle mogelijke manieren het aardoppervlak aftasten en bemonsteren. Satellieten die veertig keer



per dag om de aarde draaien en satellieten die op 35.000 kilometer hoogte een geostationaire baan volgen. Op allerlei frequentiebanden worden er signalen naar de aarde gestuurd en weer opgevangen. Zichtbaar licht, infrarood, UV-stralen, laserstralen, radar- en radiosignalen. Wolkenvelden worden zichtbaar, temperaturen van lucht en water worden gemeten, het gedrag van luchtmoleculen (wind) en de dichtheid (luchtdruk) worden gemeten en met "ordinaire" radarsignalen worden golfhoogten gemeten. Daarnaast is er nog steeds

een netwerk van observatieposten die ook gegevens aanleveren. Op het land is dat natuurlijk geen probleem, maar midden op de oceaan heb je dat soort posten niet. Maar ook vliegtuigen en schepen sturen tegenwoordig, geautomatiseerd, meteorologische gegevens door. Tot twintig jaar geleden waren de stuurlieden van zogenoemde "selected ships" verantwoordelijk voor deze observaties. Elke zes uur werd er door de wachtlopende stuurman een OBS samengesteld. Hierin

werden, in gecodeerde vorm, in gecodeerde vorm, allerlei gegevens opgenomen zoals

positie, lucht- en watertemperatuur, toestand van de zee, toestand van de lucht, windrichting en windkracht, wolkenhoogte en soort bewolking. Dat ging best primitief, want voor het vaststellen van de zeewatertemperatuur stond er op de brugvleugel een speciaal

putsje met een hele lange lijn, waarmee zeewater opgeschept kon worden. Deze telegrammen werden door de marconist verstuurd naar het dichtstbijzijnde walstation en vandaar ging het naar de meteorologische instituten om er een weerbericht van te maken. Dit ging allemaal onder de paraplu van de World Meteorological Organisation, en er waren geen kosten aan verbonden. Het begrip "dichtstbijzijnde" moet ook wel met een flinke korrel zout genomen worden, want vanuit de zuidelijke Indische oceaan, stuurde ik ze gerust naar Kaapstad, Sri Lanka, Singapore of Perth. Maar het meteorologisch netwerk was blijkbaar zo georganiseerd dat er steeds een weerbericht uitrolde.

Dat deze gegevens belangrijk waren, merkte ik bij een bezoek aan het Meteorologisch instituut in Wellington. Wij voeren in die tijd op een lijndienst tussen Nieuw-Zeeland, Hongkong, Filippijnen, Fiji eilanden en terug naar Nieuw-Zeeland. Op de oversteek van Fiji naar Nieuw-Zeeland waren wij het enige schip in een omtrek van duizenden zeemijlen dat OBS-jes verstuurde. Elke zes uur stond ons schip aangekruist op een kaart van de zuidelijke Pacific en ze zaten bij wijze van spreken duimendraaiend te wachten tot wij ons weer meldden met de laatste weergegevens. Druk bevaren scheepvaartroutes, zoals de Noord Atlantic, leverden natuurlijk veel meer gegevens. In de jaren zestig werd daar een voorzichtig begin gemaakt met het routeren van schepen door het KNMI. Schepen van de Holland-Amerika Lijn en van maatschappij Oostzee namen deel aan deze proefnemingen. Zij kregen adviezen van het KNMI over de te volgen route. Erg indrukwekkend waren de verschillen niet (die werden uitgedrukt in uren vroeger of later dan de verwachte aankomsttijd), maar aan de hand van de te verwachten windrichting, golfhoogten, deining en temperaturen werden de kapiteins geadvi-

seerd een noordelijker of zuidelijker route te volgen. Uiteraard waren deze adviezen weer het gevolg van al die observaties door schepen op deze routes. En al die observaties van schepen resulteerden weer in redelijk betrouwbare weerberichten voor de Noord Atlantic. In die tijd kwamen ook de eerste faxmachines voor weerkaarten aan boord van schepen. Vóór die tijd hadden kapiteins ook wel de beschikking over weerkaarten, maar die werden in morsecode doorgestuurd. De marconist ontving deze cijfercodes en deze werden omgezet in coördinaten en bijbehorende weersystemen. Aan de hand van die weerkaarten konden depressies, fronten en golfsystemen zichtbaar gemaakt worden, waarna de kapitein besliste welke koers het beste was in de gegeven omstandigheden. Allemaal redelijk primitief, maar het werkte best wel goed.

Maar hoe ging het dan in de tijd dat zelfs die communicatie met de wal er niet was? Voeren deze kapiteins helemaal het onbekende tegemoet en zagen ze wel waar ze uitkwamen? Voor een gedeelte is dat inderdaad waar, maar ik denk dat hun kennis van weersystemen en meteorologische omstandigheden veel beter ontwikkeld was dan tegenwoordig. Zij 'leefden' met de wind en golven en waren daar voor honderd procent van afhankelijk. Zij hadden zout water in de aderen. Een goed voorbeeld daarvan is het volgende verhaal van kapitein van Wijck Jurriaanse uit 1906, die in zijn jonge jaren nog op de grote zeilvaart had gevaren. Op zijn tachtigste verjaardag in 1954 werd het volgende verhaal opgetekend:

Het is woensdag 5 september 1906. Het s.s. Tjiliwong van de Java-China-Japanlijn, op weg van Makassar naar Hong Kong. Hij heeft een hard hoofd in het weer. De barometerstand, die in de tropen een regelmatige golfbeweging moet vertonen, loopt nu terug. Als alles normaal was, zou om tien uur 's morgens de barometer op zijn hoogst moeten staan, om vier uur iets lager en om tien uur weer iets hoger enz. Maar sinds de vroege uren gaat de barometer geleidelijk omlaag. De wind is westelijk, dus waait uit de verkeerde hoek.

"Het is goed dat we vanmiddag Hong Kong binnenlopen" zegt de kapitein. "Er zit een tyfoon recht achter ons op een afstand van driehonderd a vierhonderd mijl. Het zal morgen bar slecht weer worden". Om vier uur in de middag bereikt de Tjiliwong de rede van Hong Kong en de loods komt aan boord.

"Waarom hebben jullie geen waarschuwingssein gehesen voor de Tyfoon?, vraagt van Wijck Jurriaanse.

"Tyfoon"?, lacht de loods, "er is helemaal geen tyfoon."

"Dat haal je de koekoek! Hij komt recht hier op aan. Morgenochtend gaat het hier van langs."

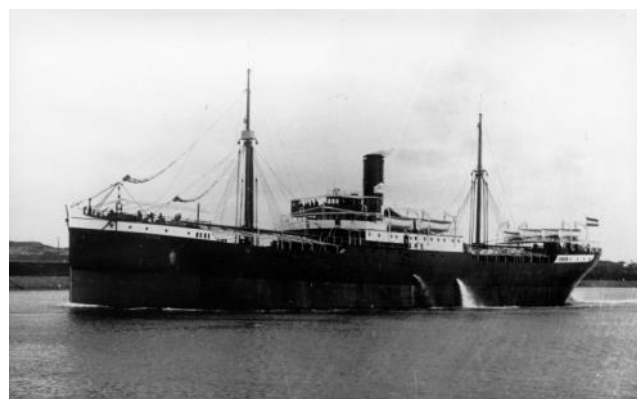
"Kom, kom kapitein. We hebben hier een uitstekende meteorologische dienst. Als er werkelijk een tyfoon op komst was, zouden ze heus wel wat gemerkt hebben."

"Er komt een tyfoon en geen kleintje. Ik heb jullie meteorologische dienst niet nodig om dat te constateren."

"O, het is natuurlijk best mogelijk dat er op grote afstand ergens een tyfoon zit. Maar hij komt hier niet over. Anders zou men heus wel het waarschuwingssysteem hebben uitgehangen. Beperkt u zich maar tot de

navigatie, kapitein, en laat u de weersvoorspelling maar over aan meteorologen."

Van Wijck Jurriaanse haalt zijn schouders op, maar is geenszins overtuigd van zijn ongelijk. Hij zal een paar dagen op de rede blijven liggen, maar geeft niettemin orders om stoom op de ketels te houden. Als de anderen niet willen luisteren – hij zal in ieder geval zorgen op alles voorbereid te zijn. De nacht verloopt rustig. Maar om 6 uur in de morgen staat de kapitein al bij de barometer en constateert dat de stand alweer een heel eind is gezakt. Hij kijkt om zich heen naar de tientallen schepen, die rustig aan hun boeien gemeerd liggen, de meeste met gedoofde vuren. Hij ziet de sampans over het water scharrelen, vissersboeten en jonken uitvaren. "Stommerds!" mompelt hij.



s.s.Tjiliwong

Eindelijk om half acht, ja – daar wordt op de wal het eerste waarschuwingssein gehesen. "Tyfoon op driehonderd mijl" Van Wijck Jurriaanse grijnst verbitterd. Volgens zijn berekeningen moet de tyfoon al vlakbij zijn en is het nog slechts een kwestie van hoogstens een uur. Om acht uur begint men aan de wal eindelijk de ernst van de toestand in te zien en davert over de haven het waarschuwingsschot van het "tyfoonkanon". Maar het is te laat, veel te laat. Om half negen heeft de orkaan Hong Kong reeds bereikt. De volgende uren zijn verschrikkelijk. In volle hevigheid trekt de storm recht over de haven en de stad heen. Wanneer men weet dat in een tyfoon windsnelheden van tweehonderdvijftig kilometer per uur geen zeldzaamheid zijn en dat windsnelheden van vierhonderdvijftig kilometer per uur zijn geconstateerd, kan men zich een voorstelling maken van de ravage die tijdens een orkaan wordt aangericht. Het water wordt opgezweept tot tientallen meters hoge golven. Van Wijck Jurriaanse is de enige die op alles is voorbereid. Hij kan de machines laten draaien en slaagt erin zijn schip op zijn plaats te houden. Maar vier andere schepen die zijn losgeslagen rammen tijdens de storm de Tjiliwong en brengen het schip ernstige averij toe, gelukkig boven de waterlijn. Even plotseeling als de storm is begonnen, stopt deze weer. De ravage is enorm, maar dankzij de kennis en ervaring van de kapitein is het schip behouden gebleven.

Techniek is prachtig, maar we zouden toch nog heel wat kunnen leren van deze echte zeelieden.

Lidmaatschap

Contributie voor Zeemanshoop

De contributie voor leden bedraagt €17,50 per jaar. Voor instellingen bedraagt de contributie € 75,00 per jaar. Een hoger bedrag mag natuurlijk ook. U kunt uw contributie overmaken op rekening :

NL49 INGB 0000 589 383 tnv

Koninklijk College Zeemanshoop met vermelding van uw naam.

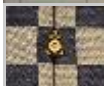
Vanuit het buitenland overmaken vergt als Swift of BIC-Code : **ING-BNL2A**.

Zeemanshoop artikelen

De volgende artikelen zijn nog te verkrijgen bij het secretariaat:



Postzegels met logo ZMH, vel 10 stuks - € 10,-



Margrietspeldje - € 17,50



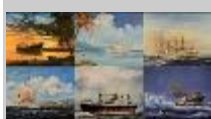
Pet - € 15,-



Stropdas - € 15,-



Boek Content - € 17,50



6 kaarten Fred Boom + enveloppen - € 5,-



Vlag met nummer ZMH, 40 x 60 cm, ¾ kleeds - € 12

Idem, 80 x 120 cm, 1½ kleeds - € 29



Koffiemok met Zeemanshoop logo € 7,50

Dat waren nog eens tijden geïllustreerd zondagsblad 1922

Zoals reeds gezegd, kwam het college in 1828 in een huis op den Buitenkant en verliet het de kamer in de Stadsbergh.

Van 1863 tot 1914 betrok het college het eigen gebouw op den Dam.

Moellijke jaren heeft het in de eerste vijftig jaar doorgemaakt. Daarvan getuigt de feestrede, welke zijn secretaris, mr. A. Brugmans, hield bij de herdenking van het gouden feest. Hij herinnerde aan het embargo, dat onze scheepvaart in 1832 trof en waardoor de uitkeeringen met een kwart werden verminderd. Een maatschappij, waarbij een lijfrente aangekocht werd, failliede. **Zeemanshoop** zag zijn ondergang naderen..... Een onbekende schonk het weldadig fonds echter een ton, en het kon weer uitgaan met hulp te verliezen.

De achttien eenvoudige schippers hadden in de eerste halve eeuw ver over een miljoen gulden bijdragen tot ondersteuning van hulpbehoevenden. Zij hadden getoond behalve van koersberekeningen ook verstand te hebben van de sterfte-kansen en geboorte-tabellen.

In den loop van de jaren is het doel van het college wel eens gewijzigd. Toen het gebouw op den Dam verkocht werd, heeft een reconstructie plaats gevonden. Dit gebouw was aanvankelijk bedoeld, als verenigingslokaal voor zeelieden, waarbij aan niet zeelieden, die bijdragen aan het college gaven (de toogenaamde „honoraire leden“), toegang werd verleend.

Door verschillende omstandigheden, vermindering van het aantal leden-zeelieden, de ligging van het gebouw etc., was dit „verenigingslokaal“ feitelijk geworden een gewone Societeit, waarvan verreweg de meeste leden niet-zeelieden waren, terwijl zij in het „College“ slechts „de Societeit“ zagen. De exploitatie dezer Societeit liet jaarlijks tekorten, die verhinderden iets belangrijks te verrichten voor het doel van het College: „de bevordering van den bloei der Nederlandsche Zeevaart en het welzijn der Nederlandsche Zeevarenden“. In dit opzicht bracht de verkoop van het gebouw groote verbetering, waardoor men de vrije beschikking over inkomsten uit kapitaal kreeg. Daarentegen nam het cijfer der jaarlijksche contributies aanzienlijk af, omdat zeer vele honoraire leden, wegens de opheffing der Societeit, bedankten.

Het bekende gebouw werd afgebroken; het scheepje echter bleef behouden en ging naar de roel- en zelfvereniging „Loosdrecht“.

Vougens de nieuwe wet is de taak van **Zeemanshoop** nu: het inrichten en in standhouden van een bibliotheek en leeszaal op zeevaarkundig gebied; het verlenen van studiebeurzen voor opleiding tot de zeevaart; het onderzoeken van onderzoekingen, behoeven van uitvindingen, uitloven van prijsvragen, ten nutte der zeevaart; het ondersteunen van instellingen die werkzaam zijn in het belang van de zeevaart of van zeevarenden, daaronder begrepen het reddingswezen bij zee rampen; het vestigen van eigen instellingen, met betrekking tot de zeevaart en het houden van voordrachten, het uitgeven van geschriften op zeevaarkundig gebied, en het steunen daarvan.

In het laatste jaar verminderde het aantal leden van 181 tot 169. Toegekend werd aan studiebeurzen een bedrag van f 454,65.

MR. B. HAITZEMA VIËTOR, Notaris te Win-
schoten, zal op Vrijdag den 29sten Februarij 1856,
des Avonds ten Zes Ure, ten Huize van den Loge-
menthouder G. W. POTT, te Oude Pekel-A, in open-
lijke Veiling aan den meestbiedenden Verkoopen :
Het Snelzeilend, Sterk Gebouwde en Kopervaste
SCHOONERSCHIP DE MARGRIETHA, gevoerd door Kapitein
JAN S. OP 'T HOLT, groot 100 Ned. Tonnen, liggende te Rotterdam,
met alle deszelfs Masten, Zeilen, Ankers en Touwen, zoo als breeder is
omschreven bij Inventaris, liggende ten Verkoophuize en bij den Heer
L. E. TIKTAK, te Nieuwe Pekel-A.
R. HAITZEMA VIËTOR, Notaris.



Foute regimes

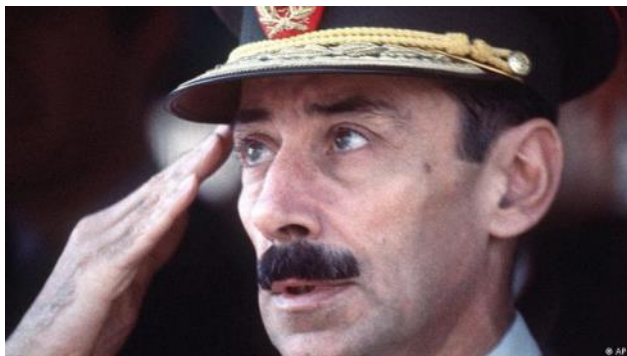
door Johan Karels

El Salvador

In de jaren zeventig van de vorige eeuw waren er op de wereld een behoorlijk aantal landen waar de machthebbers het woord "mensenrechten" met hele kleine lettertjes schreven. Maar zolang daar lading te halen was, bleven de rederijen deze landen aandoen. Zo kwamen wij ook in Acajutla, El Salvador, waar in die tijd een burgeroorlog woedde. De loods vertelde bij aankomst dat de avondklok al weer opgeheven was en dat we veilig het stadje in konden. Dat hoefde je natuurlijk maar één keer te zeggen en met een taxi reden we vijf kilometer naar het centrum. Acajutla was nauwelijks meer dan een verzameling houten huisjes, een ongeplaveide hoofdstraat, een paar 'cantina's' en de altijd aanwezige kerk. Ondanks het armoedige uiterlijk, was het er best gezellig. De Zuid-Amerikaanse muziek schalde uit blikkerige jukeboxen en kinderen en honden speelden op straat. Kortom, het was een vredig tafereeltje. Rond middernacht, net toen we terug wilden gaan naar het schip, stopte er voor de cantina een leger vrachtwagen. Uit de laadbak kwamen een stuk of vijftien militairen, met hun geweren in de hand. Ik zeg wel 'militairen', maar sommige jongens waren niet ouder dan een jaar of veertien en ze waren allemaal straatbezopen. Joelend kwamen ze onze tent binnen, riepen om drank en beduidden de dames dat ze onmiddellijk bij hen moesten komen. Daarbij maakten ze dreigende gebaren met hun wapens. Buiten op straat hadden twee van die jonge knaapjes een luidkeelse woordenwisseling met een dorpsbewoner en daarbij vielen een paar rake klappen. Toen vonden wij het toch tijd worden voor een strategische aftocht. Heeeeel voorzichtig zijn we de kroeg uit geslopen en in de eerste de beste taxi gedoken, terug naar het schip.

Argentinië

Rond diezelfde tijd hadden we in Argentinië ene mijnheer Videla, die daar de scepter zwaaide. Terugkomend van een middagje winkelen in Buenos Aires, reden we terug naar het schip. Opeens werd onze taxi gesneden door een zwarte Mercedes en met gillende banden kwamen we tot stilstand. Uit de Mercedes sprongen twee mannen met getrokken pistolen. Iedereen moest uitstappen, de handen op de motorkap zetten en de benen spreiden. Ze moesten onze walpasjes zien en toen we in een beetje bibberig Spaans vertelden dat we



'Ollandeses" waren van die "grande Barco", borgen ze hun pistolen op, stapten ze -zonder iets te zeggen- in hun auto en verdwenen weer.

Chili

Ten tijde van dictator Pinochet, lagen wij eens in Talcahuano (Chili). Die avond zou de halve finale van het WK in Argentinië gespeeld worden. Het leek ons wel leuk om dat aan de wal te gaan zien en met een taxi lieten we ons naar Concepción brengen, een wat grotere stad op zes kilometer van Talcahuano. Men was daar



duidelijk niet op zeelui ingesteld, want er waren maar weinig lokale kroegjes. De taxichauffeur bracht uitkomst en hij reed ons naar een bordeel. Aangezien het nog maar acht uur 's avonds was, waren de dames nog lang niet klaar voor herenbezoek. Dat was voor ons ook geen enkel bezwaar, want we wilden alleen maar voetbal kijken en een biertje drinken. Inschikkelijk en flexibel als Zuid-Amerikanen zijn, kon dit natuurlijk geregeld worden. De enige tv van het etablissement stond echter op de kamer van oma, en die lag luid te snurken. Daar hadden onze gastvrouwen niets mee te maken en ruw werd oma uit haar dromen gewekt. De kamer werd snel omgebouwd tot stadion met vier grote Hollandse kerels die het Nederlands elftal met zeer luide stem aanmoedigden. Ik weet niet meer tegen wie de halve finale was, maar ook de dames zaten luidkeels voor Nederland te zingen. Het werd een aardig feestje, maar na afloop wilden we nog wel wat verder kijken in Concepción. Met een taxi lieten we ons naar een populaire bar brengen. Iedereen had het voetbal gezien en het was bijzonder gezellig. Het deed een beetje denken aan een Hollandse kroeg. Er waren ook veel studenten en een aantal van hen sprak ook nog een mondje Engels. Op een gegeven moment ging de buitendeur open en er kwamen twee heren binnen in lange grijze regenjassen. De gesprekken verstomden, de muziek stopte en het werd griezelig stil. Ik zag een paar mensen langzaam richting de toiletten schuifelen. De twee mannen begonnen zo links en rechts naar papieren te vragen. Ook wij moesten ons walpasje laten zien. Daar snapten ze niets van, maar ze lieten ons ongemoeid. Na vijf minuten vertrokken ze weer en langzaam begon de normale sfeer weer terug te komen. Dit was nu de 'Gestapo' van dictator Pinochet en dat zette je wel aan het denken. Ons leventje was eigenlijk één groot feest en je hoefde je om weinig zaken zorgen te maken. Maar als je dáár woonde, dan moest je terdege rekening houden met het feit dat je heel voorzichtig moest zijn. Ik ben nog steeds blij dat mijn wiegje in Nederland heeft gestaan. En dat is beslist geen verdienste, maar puur mazzel.

LED veroorzaakt soms storing. Door Cornelius A. den Rooijen.

Slechte VHF-FM Radio en AIS ontvangst.

Er circuleren nog steeds berichten over mogelijke storingen aan boord van de VHF-FM Radio's en de ontvangst op de AIS, veroorzaakt door LED verlichting. Deze komen van scheeps-bemanningen, rederijen, klasse-bureau inspecteurs en bedrijven gespecialiseerd in de reparatie van scheepselectronica. Ook de US Coastguard meldde storingen te hebben ondervonden. Dit blijkt voor te komen als in de nabijheid van de genoemde apparatuur LED verlichting wordt aangebracht. Bijvoorbeeld als zoeklicht, boordlichten, dek- verlichting en binnen- c.q. buitenverlichting. Dat dit gevaarlijk kan zijn, behoeft weinig uitleg. Zo kon onlangs het redding coördinatie centrum van een buitenlands kustwachtstation, geen contact krijgen met een schip dat betrokken was bij een aanvaring. De VHF ontvangst stoorde erg, terwijl ook de AIS niet meer stabiel was. Meerdere schepen meldden eveneens vanuit verschillende havens de matige ontvangst via hun VHF en AIS en een sterke interference. Het bleek te worden veroorzaakt door LED navigatie lampen en in de nabijheid van VHF antennes geplaatste LED verlichting. Ook aan de wal zijn er klachten zoals storingen op smartphones en TV- c.q. radio ontvangst.



Een LED Test.

In de volgende procedure leest u hoe u kunt testen of uw LED aan boord ook stoort.

- 1) Doe de LED verlichting uit.
- 2) Zet de VHF aan op een rustig kanaal
- 3) Draai de VHF 'squelch' knop op minimale gehoorsterkte.
- 4) Draai de VHF 'squelch' knop zo dat de ruis nauwelijks hoorbaar is.
- 5) Doe de LED verlichting aan.



Als het geluid volume en de 'squelch' hoorbaar toenemen, is dit een teken dat de LED uw ontvangst en waarschijnlijk ook de transmissie stoort. Is er geen toename dan is er geen storing.



Foto: November 2001 op locatie Nieuwezijds Voorburgwal. De aanbieder van bloemen met de oorkonde, links Jaap Kelderman en rechts Willem Boonacker.

Jaap Kelderman

Op 23 december jl. overleed op 97 jarige leeftijd ons erelid en oud-penningmeester Jaap Kelderman. Hij trad in 1945 in dienst van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland', werd in 1975 kapitein bij Koninklijke Nedlloyd en trad na zijn pensioen van 1982 tot 1990 op als adviseur van de Raad voor de Scheepvaart. Daarnaast nam hij zitting in het bestuur van het College Zeemanshoop, destijds gevestigd aan de Prins Hendrikkade. Bij de Algemene Ledenvergadering van november 2001 werden de heren Jaap Kelderman en oud-voorzitter Willem Boonacker benoemd tot erelid met oorkonde en een grote bos bloemen. Op 30 december jl. vond in Leusden de uitvaart plaats, waarbij o.a. aanwezig waren het bestuur van de Vereniging van Oud-gezagvoerders SMN/ Koninklijke Nedlloyd o.l.v. John Planken en Koos Maat en namen Fokko van Steenwijk en ondergetekende de honneurs waar namens het Koninklijk College Zeemanshoop.

Wim Grund



H.K.H. Prinses Margriet
Beschermvrouwe



Bezoek onze site op
www.zeemanshoop.nl

Colofon:

De Nieuwsbrief verschijnt ongeveer eens per 2 maanden en wordt via E-mail verspreid. Toezending papieren uitgave alleen op verzoek.

Uitgave: Secretariaat KCZ
secretaris@zeemanshoop.nl

Redactie:
Bert van Leersum
Johan Karels
Wim Grund
Jan Koopman

Bijdragen van leden

Bijdragen van leden aan deze Nieuwsbrief (op het maritieme vlak) zijn welkom. De redactie behoudt zich het recht voor om artikelen te weigeren, in te korten en/of te redigeren. Overname van artikelen zijn toegestaan met bronvermelding.

Maritieme bladen bij Zeemanshoop

Naast ons abonnement op de halfjaarlijkse publicatie 'Tijdschrift voor Zeegeschiedenis' (sinds 1982), ontvangen wij vanaf 2006 de uitgave van 'Scheepshistorie' van uitgeverij Lanasta, in boekvorm. Onlangs verscheen **Scheepshistorie** nr. 30, een rijk geïllustreerde publicatie, waarin het eeuwenoude Nederlands maritiem schilderen de kern van de artikelen vormt; Twaalf artikelen zijn het deze keer:

- Van één naar vijf Admiraliteiten (Anne Doedens en Mathieu Borsboom),
- Zeeslag bij Kijkduin, een sepia tekening door Ludolf Bakhuysen (Graddy Boven),
- Replica van een polytechnische donderbus (Wout Hammer),
- Agenten voor de Koning (Anne Doedens), Francois Carlebur,
- Kunstschilder, aquarellist en fotograaf (Ferdinand Carlebur en Irene Jacobs),
- De kunst van de bomschuit (Matthew Honan),
- Zr. Ms. Bonaire geeft geheime schroeflicht installatie prijs (Jan Klootwijk en Dick Vries), schepen van IJlst (Elizabeth Spits),
- Geliefd, geprezen en herdacht. Ltz Guus de Jongh, officier Hr. Ms. Pangrango (H de Bles),
- Nieuw Amsterdam, scheepsmodel en interieur (Nicolaas Guns),
- Sleepboten tijdens de tweede wereldoorlog (Maarten Helwig),
- Zeiljacht Gladys (Dick Huges).

Toegevoegd aan deze uitgave is een zeer welkome index over de jaren 2006-2021, waarin een overzicht van artikelen en auteurs. Uiteraard wordt deze in onze bibliotheek opgenomen.

In de maritieme bladen van december :

De **Cornelis Douwes** van de Vereniging van oud-leerlingen van Zeevaartschool Terschelling (VOZT) en in **Navigare**, de gezamenlijke Verenigingsbladen van Oud-Studenten Maritiem Onderwijs (VOMO) van Amsterdam, Rotterdam, Den Briel, Den Helder en Delfzijl verscheen een uitgebreid artikel van de hand van Cornelius den Rooijen over het in 2022, 200 jaar bestaande Koninklijk College Zeemanshoop met een perspectief naar het huidige Jubileumjaar en een overzicht van de maritieme omgeving waarmee het KCZ contacten onderhoudt.

Daarnaast wijdde het historisch magazine 'Ons Amsterdam' een maritieme uitgave aan diverse artikelen o.a;

- Zeemanshart van de stad (Koen Klein),
- Ondernemers in Stoom (Peter Sigmond),
- Magazijn voor Oosterse schatten (Fons Baede),
- Hét adres voor uw zeetje (Remmelt Daalder),
- Water verbindt werelden (Koen Klein)
- Zorg voor de Zeeman, (ontleend aan het boek Stevige Ankers en Veerkracht, Collegie Zeemanshoop 1822- 2022 van Cor Scholten)

Denkt u even aan de contributie voor het jaar 2022.

