

Nieuwsbrief



Het jubileumfeest **JUBILEUM NUMMER**

Dat lang niet iedere vereniging een twee honderd jarig bestaan mag vieren, weten we allemaal. Wij, als Koninklijk College Zeemanshoop, prijzen ons dan ook gelukkig dit meegemaakt te hebben. In het jubileumjaar 2022 was de feestelijke bijeenkomst in het Scheepvaartmuseum aan het Kattenburg in Amsterdam niet de enige festiviteit. Er wordt druk gewerkt aan de uitgave van een 'jubileum boek' en het verschijnen van een verhalenbundel over onze koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog, van de hand van Albert Kelder, hoort daar ook bij. En als afsluiting van dit bijzondere jaar wordt in september een vaartocht met de radarboot 'Kapitein Anna' georganiseerd voor leden met hun partners en eventuele genodigden.

Aan de organisatie van het feest in het Scheepvaartmuseum is veel vooraf gegaan. Al in 2014 werd er in de bestuursvergaderingen serieus gesproken over een mogelijk programma in het jubileum jaar 2022. 'Wat gaan wij doen?' 'Wie nodigen wij uit?' 'Moet er een boek komen, aansluitend op het in 1997 uitgegeven boekwerkje?' 'Waar houden wij eventueel een feest?' En zo waren er duizend vragen. Al naar gelang de tijd voortschreed, werden de plannen concreter. Informatieve gesprekken met eigenaren van zalen en andere etablissementen, kostenberekeningen, ideeën, het werd allemaal uitgewerkt. Een lumineus idee was het organiseren van de jubileumbij-



eenkomst in het Scheepvaartmuseum. Destijds was immers het College één van de initiatiefnemers tot de oprichting van dit museum. En waar is een meer sfeervolle plaats te vinden voor een maritieme bijeenkomst in het Amsterdamse dan daar?

De gesprekken met de directie waren positief. Als geste behoefden wij geen huur te betalen, slechts de consumpties enz.

Twee zalen stonden tot onze beschikking met een maximum capaciteit van 150 personen. Daarom moesten de leden, die wensten te komen, zich ook inschrijven en ook werd er rekening gehouden met de speciale genodigden. Hiertoe behoorde uiteraard ook H.K.H. Prinses Margriet als onze beschermvrouwe en de burgemeester van Amsterdam. Het duurde lang voor wij de positieve bevestiging van de prinses ontvingen, maar: Zij kwam! Omdat burgemeester mevrouw Femke Halsema in het buitenland vertoefde, vaardigde de stad loco-burgemeester Touria Meliani af. Uiteraard was de Commissaris van de Koning in de provincie Noord-Holland, de Heer Arthur van Dijk, ook aanwezig.

Talloos waren de vergaderingen van het bestuur over dit onderwerp om de vele hobbels weg te strijken en alles zo glad mogelijk te laten verlopen. Ik heb samen met Constant de contacten verzorgd met het museum en als laatstgenoemde op zee was, sprong onze secretaris Bert



IN MEMORIAM

Op 13 mei 2022 is overleden

Willem Content

Oud bestuurslid



Koninklijk College Zeemanshoop



PrdH

AGENDA

Societeit

14 juni 2022

Graag aanmelden in verband met de catering.

voor hem in. Er is heel veel werk verzet; menig uur brachten wij achter onze pc's door om de organisatie op te starten. 2e secretaris Johan verzorgde de uitnodigingen en de bezoekerslijsten en onze penningmeester Daan hield de financiën in de gaten. Bestuurslid Wim, tevens onze huismeester, zorgde voor de back-up. De laatste belangrijke bijeenkomst vond plaats in het museum waarbij ook een aantal overheidsfunctionarissen aanwezig waren. Namens het Koninklijk Huis waren dat een privé secretaresse en de beveiligingsmensen; voorts enkele vertegenwoordigers namens de provincie en de stad en natuurlijk ook van het Scheepvaartmuseum. Bert en ik hebben namens Zee-manshoop aan deze gesprekken deelgenomen en de vastgelegde procedures c.a. geïmplementeerd.

Op de grote dag kon iedereen gelukkig gezond en wel aanwezig zijn. Alleen het weer werkte niet echt mee; regenbuien en een stijve bries. Het programma verliep die middag vlekkeloos. Als cadeau gaf ons College het forse bedrag van 25.000 euro aan het Seamen's Centre Amsterdam. Prinses Margriet ontving het door Wim Grund geschreven boek over de geschiedenis van het M.S. Oranje en de Zee-manshoopvlag met nummer 1. Bij de vlag werd verwezen naar haar voorvaders de koningen Willem I en II, die ook

dit nummer hadden toebedeeld gekregen bij hun lidmaatschap. Vijftig jaar geleden had Prinses Margriet voor ons College het beschermvrouweschap op zich genomen, hetgeen nu met enkele woorden van erkentelijkheid gememo-reerd werd. De hierna volgende sprekers waren onze voorzitter Constant, die een toekomstvisie voor het College schetste; Marcel van den Broek hield namens NAUTILUS, de vakbond voor maritieme professionals, een betoog over 75 jaar vakbondhistorie en Tim Streefkerk, de conservator van het museum, presenteerde zich met een boeiend verhaal over de schipbreuk van de Jan Hendrik in 1845 waarbij het College een positieve rol speelde. Na het officiële deel bleven de bezoekers nog een uurtje na met een gezellig samenzijn in de zaal van Van Heemskerck. Daar mocht ik tenslotte een sympathieke felicitatiemail van Gré Greve, onze oud-administratrice voorlezen, waarin zij haar waardering voor het College uitsprak en ons feliciteerde. Al met al kan worden teruggezien op een waardige en memorabele jubileumdag.

Cornelius A. den Rooijen / waarnemend vicevoorzitter/Ceremoniemeester van die dag

Persoonlijke Impressie van het jubileum feest op 9 mei j.l. door Constant Herfst

Kort voor de aankomst van H.K.H. Prinses Margriet, overlegde ik kort met de heer Huijser, directeur van het Scheepvaartmuseum, over de komende middag. Het viel mij op dat wij beiden toch wel een tikje gespannen waren. De secretaris van de Commissaris van de Koning sprak mij aan; hij wilde weten of wij ons wel aan het tijdschema zouden houden. De Commissaris - de heer Van Dijk - had aansluitend een dringende afspraak met BNR over asielzaken. Omdat burgemeester Halsema op werkbezoek was in het buitenland, werd haar plaats ingenomen door de loco-burgemeester, mevrouw Telami. De Commissaris en de loco-burgemeester begroetten de prinses op het trottoir vóór de hoofdentree, namens de provincie Noord-Holland en de stad Amsterdam. Het gezelschap stak de brug over en bij de ingang van het museum heetten de heer Huijser, directeur van het Scheepvaartmuseum, en ik als vertegenwoordiger van het College, hen welkom.

Aansluitend mocht ik de prinses begeleiden naar haar plaats op de voorste rij in de De Ruijter zaal. Mijn instructies luiden: "Als ik op zou staan om mijn speech te houden, moest de loco-burgemeester mijn plaats innemen want de prinses mocht nooit alleen zitten. Tijdens de wandeling van de ingang naar de De Ruijterzaal verontschuldigde de prinses zich voor de vertraging van ongeveer een kwartier. Het gezelschap was opgehouden door hevige regenval waarop ik haar antwoordde dat we daags tevoren nog door stofwolken in de Noordoostpolder reden en dat het land wel een buitje kon gebruiken. Ik vertelde haar ook hoe trots het College is dat we haar mochten ontvangen. Tijdens de voordrachten genoot ze en keuvelde ze wat met de Commissaris van de Koning. De loco-burgemeester vertelde mij eerder dat ze saai

debatten had moeten laten schieten omdat het Koningshuis altijd voorgaat. De prinses liet me weten dat ze het niet met alle beweringen van Marcel van de Broek eens was en zij herinnerde aan de Tuchtraad, waar haar echtgenoot, professor Pieter van Vollenhoven, deel van uit maakt.

Nadat we de De Ruijterzaal hadden verlaten en een verfrissing gebruikten, kwam het m/s Oranje nog ter sprake en rol die het als Rode Kruis schip had gespeeld in de Tweede Wereldoorlog. De prinses vertelde dat kapitein Mörzer Bruijns getuige was geweest bij haar huwelijk. Zij vertelde ook over het feest dat ter gelegenheid van haar huwelijk, op het m.s. Oranje-Nassau van de KNSM was gegeven. Op een bepaald moment onderbrak de adjudant van de prinses het gesprek en vertelde haar dat de Commissaris van de Koning op hete kolen zat en dringend weg moest voor zijn geplande interview. Ik kon merken dat ze dit niet leuk vond. De prinses moest daardoor als eerste vertrekken en zij werd spoorlags gevolgd door de Commissaris van de Koning en de loco-burgemeester. We liepen weer terug naar de uitgang en daar herinnerde zij zich dat ze 50 jaar geleden niet op het feest aanwezig kon zijn omdat ze in verwachting was. Ze nam hartelijk afscheid van de heer Huijser en mij en bewonderde nog het plafond c.q. de overkapping van het binnenterrein van het museum. Wij vertelden haar dat het patroon in de overkapping getekende koerslijnen waren uit zeekaarten. Vlak voor ze de deur uitging en in de auto stapte, nam ze het door mijn dochter aangeboden bloemstuk in ontvangst. De heer Huijser en ik spraken daarna onze wederzijdse dank uit over het voorspoedige verloop van deze zo gedenkwaardige middag.





Binnenkort krijgt u een link om de video-opname te kunnen bekijken

Wie was Prins Hendrik “de Zeevaarder”?

Het eerste pand dat door het Collegie Zeemanshoop werd aangekocht, was het gebouw dat nu staat op het adres Prins Hendrikkade 142. Een ander bekend maritiem instituut met zijn naam is de **Prins Hendrik Stichting** in Egmond aan zee. Maar ook in iedere stad in Nederland die iets met zeevaart te maken heeft, is wel een Prins Hendrik straat, -laan of -kade.



Prins Hendrik was de derde zoon van koning Willem II en Anna Paulowna, Groothertogin van Rusland. Hij werd geboren op 13 juni 1820 op paleis Soestdijk en had twee oudere broers, Willem en Alexander en een jonger zusje met de naam Sophia. De kinderen werden niet verwend; zij moesten leren wennen aan een eenvoudige levenswijze. Gouverneurs brachten dagelijks verslag uit over de vorderingen van de prins en het prinsesje. De kinderen moesten in het gareel lopen en er werd voor gezorgd dat zij zich niet misdroegen. De grootste straf die de kinderen konden krijgen, was het dragen van een pet zonder rode band. Dat betekende dat de schildwachten dan niet voor hen hoefden te salueren.

Liefde voor de zee

De kleine Prins Hendrik had al jong belangstelling voor de zee. Er is een brief aan zijn vader bewaard gebleven waarin hij in zijn kinderlijk handschrift schrijft dat hij een boek over De Ruyter aan het lezen is. Op zijn tiende verjaardag stelde Koning Willem II hem aan als adelborst der eerste klasse. In de jaren die volgden, werd Prins Hendrik opgeleid door Pieter Arriëns, zijn leermeester. Ook leerde hij op de Eem nabij Soestdijk zelfstandig met een bootje te varen. Arriëns maakte speciaal voor het onderwijs van de prins een maritiem woordenboek. In de collectie van Het Scheepvaartmuseum is een handgeschreven Nederlands-Frans maritiem woordenboek te vinden van de hand van Arriëns. Hij stelde dit in 1835 samen voor zijn leerling.

Zeebenen kweken

Zeemannen worden niet aan wal gemaakt. Daarom drong Arriëns erop aan dat Prins Hendrik al vroeg naar zee zou gaan. Hij stelde een programma op voor de jaren 1832 tot 1838 waarin de prins reizen zou maken naar de Middellandse Zee, West-Indië en Brazilië. Ook leerde hij zo het leven aan boord op een oorlogsschip kennen. In 1833 maakte hij een reis naar Galicia aan boord van korvet Zr. Ms. Nehalennia. Hier “kweekte hij zeebenen” en kon hij

door Johan Karels

wennen aan het gescheiden zijn van zijn familie. En dat was soms best taai. Jaren later gaf de prins toe dat hij op een verjaardag op zee tijdens een storm zo ziek was geweest dat hij niets had gemerkt van de feestelijkheden.

Een ambitieuze jongen

Op 16-jarige leeftijd werd hij bevorderd tot luitenant-ter-zee der 2e klasse en twee jaar later klom hij een grote stap hoger op de promotieladder: hij werd kapitein-ter-zee. In 1843 voer hij uit met zijn eigen eerste eskader, waar hij de leiding over had. Zijn bijnaam: 'De Zeevaarder' had hij dus al op jonge leeftijd verdiend. Op 7 januari 1879 kreeg hij de rang van Admiraal. De absolute kroon op zijn werk.



Groothertog

Hij bezocht in 1835 als eerste prins van het Oranjestad de gebiedsdelen Aruba, Curaçao en de stad Paramaribo, die toen onderdeel waren van de Kolonie Suriname. Hij ging in 1837 naar Nederlands-Indië en verbleef er zeven maanden. Hij werd tevens door zijn broer, koning Willem III der Nederlanden, op 5 februari 1850 aangesteld als stadhouder van het Groothertogdom Luxemburg. Hij overleed in 1879, kinderloos, aan de gevolgen van een hersenbloeding. Als groot aandeelhouder van de Billiton Maatschappij, liet hij een groot vermogen na.

Prins Hendrik Stichting

Prins Hendrik gaf in 1871 geld aan een stichting voor de verzorging van oude en behoeftige zeelieden en hun weduwen, waarvoor een tehuis moest worden gebouwd. Aanleiding was een grote sterfte in Holland oor cholera en andere epidemieën, waardoor deze mensen onverzorgd achterbleven. Hij legde in 1874 de eerste steen voor het tehuis in Egmond aan Zee. Dit gebouw is in 1931 door nieuwbouw vervangen met een algemene regiofunctie. De Prins-Hendrik-Stichting is sindsdien een fonds dat financiële steun kan geven aan zeelieden die dat nodig hebben.



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-

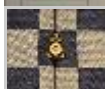
BNL2A.

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,
3/4 kleeds - € 12

Idem, 80 x 120
cm, 1 1/2 kleeds -
€ 29



Koffiemok met
Zeemanshoop
logo

€ 7,50

Dat waren nog eens tijden

Het 100-jarig bestaan van „Zeemanshoop”.

Een jaar voor het oprichten der eerste Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij werd door een achttiental scheepsgezagvoerders een organisatie in het leven geroepen, die zich ten doel stelde om hulpbehoevende en gebrekkige zeelieden alsmede zeemansweduwen en minderjarige kinderen geldelijk te steunen en te verzorgen. Dit college had een kamer in de iNieuwe Stadsherberg, waarover de belangen, die de zeevaart aangingen, gesproken kon worden. Lloyd te Londen in 1596 op touw zette. Deze was eigenaar van een koffiehuis, dat door vele reeders werd bezocht. Van het een kwam het ander en spoedig ontstonden verzekeringsmaatschappijen. Hierdoor is dan ook het woord „Lloyd” ontstaan.

Toch beoogt „Zeemanshoop” nog een ander doel dan Edward Lloyd. De vereeniging heeft in de honderd jaar dat ze bestaat, met vele moeilijkheden te kampen gehad.

Viermaal moest ze van gebouw veranderen. In 1828 moest men de Nieuwe Stadsherberg ontruimen en zich aan den Buitenkant vestigen. In 1863 werd het gebouw „Zeemanshoop” op den hoek van den Dam in de Kalverstraat in gebruik genomen.

Kwamen oorspronkelijk de achttien oprichters met de 100 gezagvoerders, die het college vormden en waarvan de helft ter zee voer, bijeen, — later veranderde het college van karakter. De niet-zeelieden waren als leden meer in aantal dan de wel-zeevarenden. „Zeemanshoop” werd meer een sociëteit dan een daadwerkelijke steunorganisatie, ging meer en meer achteruit en stond jaarlijks voor te korten. In 1919 werd het gebouw afgebroken en verhuisde het college naar het perceel Heerengracht 472.

Thans echter staat „Zeemanshoop” op een veel vasteren bodem. De taak der vereeniging is ook geheel anders geworden dan vroeger. Aan het college is een bibliotheek verbonden en in het gebouw bevindt zich een leeszaal, die voor alle zeelieden en die met het college in verbinding staan, toegankelijk is. Voorts stelt het college zich ten doel net verleen van studiebeurzen voor opleiding tot de zeevaart, het ondersteunen van onderzoekingen, beloon van uitvindingen, het uitschrijven van prijsvragen, alles ten nutte van de zeevaart. Steun wordt verstrekt aan verschillende instellingen, die werkzaam zijn op zeevaartgebied, als het reddingswezen e.a. Heel veel sympathie heeft het houden van voordrachten ondervonden, die druk bezocht werden.

1 Mei a.s. zal het dan een eeuw geleden zijn, dat het college „Zeemanshoop” voor het eerst bijeenkwam, en zal het 100-jarig bestaan van „Zeemanshoop” feestelijk herdacht worden.



Opleidingsvaartuig m.s. Prinses Margriet

door Eduard Baaij

Van 1967 tot 1993 werd aan de leerlingen van de Nederlandse Hogere Zeevaartscholen de mogelijkheid geboden een reis te maken van twee weken op het zeegaande opleidingsvaartuig m.s. *Prinses Margriet*. Dit schip was in 1966 gebouwd op de werf van A. Vuyk & Zonen in Capelle a/d IJssel voor rekening van de Stichting Koninklijk Onderwijs Fonds voor de Scheepvaart (K.O.F.S.). Dit in 1921 te Amsterdam opgerichte onderwijsfonds had als doel de praktische vakopleiding voor de zeevaart, de binnenvaart en de visserij in aanvulling op de theoretische lessen op de zeevaartscholen. De vloot van het K.O.F.S. bestond toentertijd uit het zeegaande schoolschip voor de Grote Handelsvaart *Prinses Margriet*, de binnenvaartschoolschepen *Prinses Beatrix*, *Prinses Irene* en *Prinses Christina*, en het zeegaande visserijschoolschip *Konigin Juliana*. De *Prinses Margriet* was met 1648 brt het grootste Nederlandse zeegaande schoolschip en was uitgerust voor de praktijktraining van leerling stuurlieden, leerling scheepswerktuigkundigen en leerling radio-officieren. Omdat het een notoire slingerbak was, beweerden boze tongen dat het ook ontworpen was door een leerling scheepsarchitect. Ze had een lengte van 70 meter en accommodatie aan boord voor maximaal 40 leerlingen, waaronder vier leerlingen radio-officier. De roepletters waren PGVO. Omdat het schip speciaal als schoolschip was gebouwd, was het voorzien van een dubbele brug: een bovenbrug voor de normale navigatie en een onderbrug speciaal voor instructiedoeleinden. Deze was van dezelfde navigatie- en communicatieapparatuur voorzien als de bovenbrug. Midscheeps op het hoofddek bevond zich nog een zaaltje voor theoretische lessen. Om praktische redenen was bij de bouw afgezien van het vervoer van vracht en was het schip volledig gebouwd en uitgerust als passagiersschip. De *Prinses Margriet* heeft van 16 januari 1967 tot en met 30 april 1992 voor het K.O.F.S. gevaren en heeft daarna een aantal jaren deel uitgemaakt van de Hogere Zeevaatschool op Terschelling. In 2002 werd de *Prinses Margriet* verkocht aan Unlimited Yacht Charters, gevestigd in Maarssen, dat het liet verbouwen tot luxe cruisejacht met de nieuwe naam *Sherakhan*. Het schip werd vervolgens met veel succes ingezet in de cruisevaart in de Middellandse Zee en in het Caraïbische zeegebied.

Het doel van de (school)reizen was niet alleen om praktische kennis en ervaring op te doen met de op de zeevaatschool geleerde theorie, maar diende ook om de leerlingen orde, regelmaat en discipline aan boord bij te brengen, zoals op tijd op wacht komen, op tijd aan tafel verschijnen, alles netjes opgeruimd houden en het correct dragen van het uniform. De leerlingen stonden niet op de monsterrol, maar op de passagierslijst.

De meeste leerlingen maakten op de *Margriet* voor het eerst mee wat het betekende om naar zee te gaan en voor sommigen ook hoe het voelde om zeeziek te worden!



De reis begon op een maandagochtend in Amsterdam met een welkomstwoord en een algemene introductie door de derde stuurman. Na deze inleiding kregen de leerlingen hun slaapplekken toegewezen in een van de slaapzaaltjes. De vier leerlingen radio-officier zaten bij elkaar in een aparte hut. Na het middageten moesten de stuurmansleerlingen naar de brug, de leerling-werktuigkundigen naar de machinekamer en de sparksen-in-de-dop naar de radiohut.

Omdat de radiohut 24 uur bemand was, werden de leerlingen in wachten ingedeeld, vier uur op, acht uur af. Alle voorkomende werkzaamheden werden tijdens de wachturen geoefend: luisterwacht op de telegrafie-noodfrequentie, verkeerslijsten van de diverse kuststations uitluisteren,

weer- en navigatieberichten nemen, radiopeilingen verrichten, enz. De schrijver moest zelfs de chef-R/O helpen met de totaalstaten van de telegramberekening. Uiteraard werd ook aandacht besteed aan de technische kant van de radioapparatuur. Er mocht echter nog niet worden geseind. Als de chef-R/O iets te seinen had, dan moesten de leerlingen met potlood en papier zoveel mogelijk de berichtenwisseling proberen te volgen. Daar kwam over het algemeen nog niet zoveel van terecht omdat de oren van de leerlingen nog lang niet geoefend genoeg waren om alles goed te kun-



De Prinses Margriet stond bekend als een notoire 'slingerbak'

nen volgen, maar je kreeg een beeld van de praktijk en daar ging het om. De reisjes hadden één enkele Europese haven als bestemming, zoals bijvoorbeeld La Coruña of San Sebastian in Spanje, Le Havre in Frankrijk of Kopenhagen in Denemarken. Het weekend werd binnenliggend in de haven doorgebracht en hoewel ook gangway-wacht moest worden gelopen, waren de leerlingen vrij om de wal op te gaan. Ook hier gold: op tijd terug aan boord; zo niet, dan volgde strafcorvee. Het leek het internaat wel!

Halverwege de reis werd het schip een dag stilgelegd om de sloepen en het opblaasbare reddingvlot te strijken. Zodra de boten in het water lagen en het vlot was

opgeblazen, voer de PGVO een eindje weg. De aspirant marconisten moesten in de hen toegewezen sloep de draagbare reddingbootzender optuigen en zowel een radiotelegrafie- als een radiotelefonieverbinding met het moederschip zien te maken, wat in zo'n hobbende boot niet meeviel. Voor de meeste R/O's is dit de enige keer in hun leven geweest dat ze vanuit een reddingboot een radioverbinding moesten zien te maken met een schip. Gelukkig maar...

In de veertien dagen dat de reis duurde, had de leerling kennis gemaakt met een echt stampend en slingerend zeeschip, met voor-en-achter, met de zee, met een echte kapitein, met die typische sfeer aan boord, met dat vreemde scheepsluchtje (dat wonderlijke mengsel van dieselstank, vers gebakken brood en vloerwas), met het spannende van een onbekende haven. Had de leerling-R/O voor het eerst 's nachts een (telefonie-)weerbericht opgenomen, dat keurig



uitgetypt naar de brug gebracht en toen voor het eerst "Bedankt Sparks!" tegen hem horen zeggen. Hij had veertien dagen lang meegemaakt, nee, belééfd, hoe het later op zee zou zijn.

Het Scheepvaartmuseum feliciteert het Koninklijk College Zeemanshoop met het 200-jarig bestaan. Zeemanshoop stond in 1916 mede aan de basis van de oprichting van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum (VNHSM). Daarom bieden we 20 leden van Zeemanshoop een gratis jaarlidmaatschap van de VNHSM aan. Met dit lidmaatschap heeft u het hele jaar gratis toegang tot het museum, u wordt uitgenodigd voor speciale evenementen, 15% korting in het museumcafé en de winkel en ontvangt tweemaal per jaar het magazine Zeemagazijn. Wees er snel bij – de eerste 20 belonen we met dit lidmaatschap ter waarde van 75 euro.

Aanmelden kan via vereniging@hetscheepvaartmuseum.nl onder vermelding van 'actie Zeemanshoop'.



Alternatieven voor Groningen

door Johan Karels

Op 30 mei kwam het bericht binnen dat Nederland geen gas meer geleverd krijgt uit Rusland. In navolging van andere EU landen, weigert Nederland om nu, en in de toekomst, het Russische aardgas te betalen in Roebels. Nederland is dus naarstig op zoek naar alternatieve bronnen. Eén van die bronnen is de aanvoer van LNG. Op de Rotterdamse Maasvlakte is in 2011 de **GATE** terminal gebouwd voor de aanvoer, doorvoer en opslag van Liquefied Natural Gas. Gate terminal is dé LNG hub van Europa – een professionele toegangspoort voor LNG dat uit de gehele wereld wordt aangevoerd.



Aan drie pieren kunnen LNG-tankers lossen met een maximale verladingssnelheid van 12.500 kubieke meter LNG per uur. De LNG stroomt naar een van de drie betonnen opslagtanks die op de wal staan. Elke tank

heeft een capaciteit van 180.000 kubieke meter LNG waarmee de totale capaciteit uitkomt op 540.000 kubieke meter. Het bufferen van LNG is naast het vergassen van LNG een van de functies van de terminal.

De terminal is goed voor een aanlandingscapaciteit van 12 miljard kubieke meter op jaarbasis.

Wat is LNG?

Liquefied Natural Gas (LNG) is een heldere, kleurloze vloeistof die ontstaat als aardgas tot -162°C wordt afgekoeld. In vloeibare vorm neemt LNG ongeveer 600 keer minder volume in dan gewoon aardgas, waar-

door het zeer efficiënt kan worden opgeslagen en getransporteerd. Vooral voor transport over lange afstanden is LNG een goed alternatief voor gastransport per pijpleiding. De terminal heeft negen verdamperen waar het vloeibare LNG met water van minimaal 12 graden

wordt opgewarmd zodat het weer in de gasfase terecht komt. Eén liter LNG vormt daarbij 600 liter aardgas. Zodra LNG weer aardgas is geworden, pompt de terminal het in het Nederlandse gastransportnet en gaat het op weg naar de eindgebruiker.

Veiligheid

Met de komst van de terminal was er veel ophef over de veiligheid. Daar hoeft men echter niet bang voor te zijn, want in LNG kan je zelfs een sigaret doven. Verder is het zo dat, mocht er onverhoopt ergens een lekkage ontstaan, het LNG dermate snel gasvormig wordt en verdunt, dat er alleen een condenswolk van waterdamp ontstaat, waarin het gas zich direct mengt met de buitenlucht tot een mengsel dat niet kan ontbranden.

Mooie plannen

Inmiddels varen er honderden LNG tankers over de hele wereld. Dit is niet iets nieuws, want een halve eeuw geleden, in 1975, liet de Nedlloyd (NSU) in samenwerking met de Amerikaanse rederij Ocean Group al twee LNG supertankers bouwen, namelijk de **Gastor** en de **Nestor**. Ze zijn gebouwd op de Franse scheepswerf Chantiers de l'Atlantique in Saint-Nazaire.



De Gastor werd gebouwd voor rekening van de NSU. De NSU was de holdingmaatschappij van het fusiebedrijf Koninklijke Nedlloyd Groep. Het schip werd gebouwd in de verwachting dat de gasvelden van Algerije ontwikkeld zouden worden en dat er dan behoefte was aan een reguliere dienst van een dergelijke mammoettanker vanaf Algerije naar Europa en dan met name naar een nieuw te bouwen terminal in Delfzijl. Mede als gevolg van de oliecrisis van 1973, zijn deze plannen nooit gerealiseerd. Ook de inzet van de Nestor, met een vaste verbinding op Noord-Amerika, werd nooit realiteit.

Scheepstype

Deze twee LNG-supertankers hadden tanks met een volume van 122.000 m³ waarbij het gas op bijna atmosferische druk wordt opgeslagen. Dat wil zeggen dat het gas niet vloeibaar wordt gehouden door het gas onder hoge druk in tanks te pompen, maar dat het gas vloeibaar wordt gehouden door het af te koelen

naar het kookpunt, namelijk -162°C. Door een kleine hoeveelheid van het gas te laten verdampen wordt het gekoeld. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat de tanks heel goed geïsoleerd zijn. Een fout in het ontwerp en/of de uitvoering van deze isolatie zorgden ervoor



dat beide schepen midden jaren 1980 voor reparatie teruggingen naar de werf.

Dure inschattingsfout

Direct na oplevering van de schepen aan de respectievelijke eigenaren voeren de schepen naar Loch Striven aan de westkust van Schotland. Dit Loch wordt, net zoals enkele andere lochs, vaker gebruikt om schepen, waarvoor op dat moment geen werk is, op te leggen.

In 1993 zijn beide schepen voor ongeveer €15 miljoen elk, gekocht door Shell Nigeria via dochterbedrijf Bonny Gas Transport Bermuda Shell. De Gastor is herdoopt in **LNG Lagos** en vaart onder de vlag van Bermuda. De Nestor is herdoopt als **LNG Port Harcourt**.



Stichting tot Behoud van het Stoomschip

HMS E L F I N

Wij gaan weer "Onder Stoom" en u kunt weer mee op

zondagmiddag 10 juli 2022

Inlichtingen en aanmelding bij

f.boom@chello.nl

Opggericht 1 mei 1822
Muntplein 10a
1012 WE Amsterdam
020-6253515
info@zeemanshoop.nl



H.K.H. prinses Margriet
Beschermmvrouwe



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

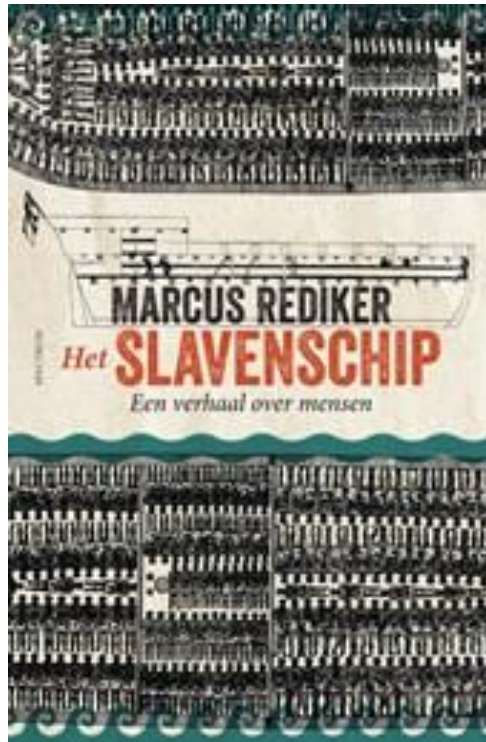
Bijdragen van leden

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.

Bibliotheek door Wim Grund

bibliothecaris@zeemanshoop.nl

Het slaverschip Marcus Rediker



De menselijke drama's aan boord van de slaverschepen tijdens de trans-Atlantische slavenhandel

'Redikers Het slaverschip is verplicht leesmateriaal.' Pepijn Brandon, auteur van *Slavernij in Oost en West*

Ruim drie eeuwen lang vervoerden slaverschepen miljoenen mensen van de Afrikaanse kust naar de Nieuwe Wereld. Maar wat weten we over de schepen die de slavenhandel mogelijk maakten? Gebaseerd op dertig jaar archiefonderzoek in maritieme archieven reconstrueert gerenommeerd historicus Marcus Rediker de menselijke drama's die zich aan boord van deze schepen afspeelden.

Van de jonge weggevoerde Afrikaan, ontvoerd en verkocht door een naburige stam, tot de jonge priester in spé die een baan als matroos accepteert en vol afschuw toeziet op de gruwelijkheden aan boord van deze drijvende gevangenis, omsingeld door haai-

en. En de kapitein, die vanuit zijn ruime kapiteinshut verschillende rollen vervulde: leidinggevende, cipier, accountant en ordehandhaver. Rediker brengt het leven van diegenen aan het licht die een rol speelden in een van de donkerste bladzijden uit de geschiedenis.

Inclusief een speciaal voorwoord van de auteur voor de Nederlandstalige editie, te weten;

'Het slaverschip was een instrument van ontmenselijking. Marcus Rediker schreef daar tegenover een monument voor de menselijkheid van degenen die in de ruimen belanden. Zijn boek schetst op beklemmende wijze de wreedheid, terreur en hiërarchie waarvan elk aspect van de slavenhandel doortrokken was. Maar het toont ook de veerkracht, het verzet en de solidariteit van de slaafgemaakten en hun – soms onwaarschijnlijke – bondgenoten. Redikers Het slaverschip is verplicht leesmateriaal.' Pepijn Brandon, auteur van *Slavernij in Oost en West*

'Dit boek geldt als de meest intensieve poging om op basis van specifieke bronnen te achterhalen hoe het moet zijn geweest op de vaarten over de Atlantische Oceaan, voor de gevangenen Afrikanen en ook voor de bemanningsleden. [...] Daarmee krijgt de geschiedenis van de trans-Atlantische mensenhandel, die vaak noodgedwongen in nogal algemene bewoordingen wordt geschilderd, een emotionele lading.' de Volkskrant'.

ISBN
9789000379491
Uitgever Spectrum
Verschenen 06-01-2022
Taal Nederlands
Bladzijden 480 pp.

Op donderdag, den 19den september 1822.
VOOR het sterfhuis van wille den wel
edel gestr. heer D. Correch, op Goenong-
Saharie, in den tuin van den heer Bonte,
van huismeubelen, wagens, paarden, goud-
en zilver-werken, dranken, porcelein,
gemaakte kleederen, en twee slaven, Achil-
les, van Boegies, koetsier, en Boña, van Bi-
ma, huis-jongen.

In het jaar van oprichting van Zeemanshoop kon je deze advertentie nog tegenkomen, waarin de inboedel, inclusief slaven, te koop werd aangeboden.