

Nieuwsbrief



Van het bestuur

De Nieuwsbrief staat dit keer voor een belangrijk deel in het teken van de komende Algemene

Ledenvergadering op 23 mei 2023. Dat ligt voor de hand want er staan belangrijke zaken op de agenda. Zo zal het bestuur kandidaten voordragen voor toetreding tot het bestuur. Instemming zal gevraagd worden voor de formele aanstelling van de Raad van Toezicht en de leden ervan. Daarmee samenhangend zullen de gewijzigde statuten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de vergadering.

Voorafgaand aan de vergadering vindt om 11.00 uur v.m. de presentatie plaats van het jubileumboek. Daarna draagt Hans de Ruiters zijn gouache van de 'Immanuel' van de hand van Jacob Spin, over aan Zeemanshoop.

Aansluitend is er een lunch waarna de ledenvergadering kan beginnen.

Kandidaatstelling nieuwe bestuursleden

Het College heeft zich in 2020 voorgenomen om Zeemanshoop toekomstbestendig te maken voor de lange termijn (nog eens 200 jaar). Het aanpassen van de rol van Zeemanshoop aan de tijdgeest is een zoektocht waar de beleidsvoornemens de voorlopige richting van aangeven. Om daar vorm aan te kunnen geven is bestuurlijke uitbreiding gezocht. Wil Zeemanshoop weer een relevante positie kunnen verwerven in de maritieme gemeenschap, dan zijn daarvoor nodig ideeënrijke bestuurders met bestuurlijke kwaliteiten, bij voorkeur werkzaam in de maritieme omgeving of recent gepensioneerd en met een uitgebreid maritiem netwerk. Teamplayers die op slagvaardige wijze dingen voor elkaar kunnen krijgen.

Het bestuur is verheugd onderstaande kandidaten aan u te kunnen voorstellen, die elk om hen moverende redenen, bij willen dragen om Zeemanshoop weer een relevante positie te bezorgen in de maritieme gemeenschap. Zo heeft mevrouw Drs. Da. Helene Perfors, koopvaardijpredikant, zich kandidaat gesteld als algemeen bestuurslid voor de portefeuille 'Welzijn'. De heer Mr. Iman van den Bosch is kandidaat als algemeen bestuurslid voor de portefeuille 'WOII en herdenken'. De heer Drs. Ing. Sander den Heijer is kandidaat voor de functie van vicevoorzitter. De heer Cornelius den Rooijen is kandidaat als algemeen bestuurslid. Gezocht wordt nog naar een vakbekwame tweede penningmeester.

De statuten verlangen dat kandidaat bestuursleden tenminste twee jaar lid zijn van het College. De drie eerst genoemde kandidaten zijn zolang nog geen lid. Gelet op hun kwaliteiten en bestuurlijke ervaring wil het bestuur de ledenvergadering dan ook vragen of zij kan instemmen met benoeming van de kandidaten en dispensatie wil verlenen voor de genoemde termijn van twee jaar.

Helene Perfors

Helene Perfors, dochter van een marineman, is vanuit de Protestantse kerk Nederland werkzaam als koopvaardijpredikant in het Rotterdamse havengebied. Daarbij gaat het vooral om presentie, het 'er zijn'. Dat doet ze op verschillende manieren: bv. van de koetjes en kalfjes in seafarers' center The Bridge, via karaoke en oecumenische kerkdiensten tot indringende pastorale gesprekken aan boord als er moeilijkheden zijn. Maar ook met het bevorderen van de betrekkingen binnen het nationale zeemanswelzijn of in internationale contacten, die er tussen de verschillende zeemansmissies zijn. Dit alles in de maritieme wereld, waarin techniek en economische belangen vaak de simpele menselijkheid in de weg staan. Helene gaat er vanuit dat zij als bestuurslid van Zeemanshoop een steviger bijdrage kan leveren aan het bevorderen van het welzijn van zeevarenden. Dat kan door het beter afstemmen op elkaar van de verschillende initiatieven op dit vlak in de maritieme gemeenschap. Helene verblijft op 23 mei op zee, waardoor zij niet op de ledenvergadering kan zijn.

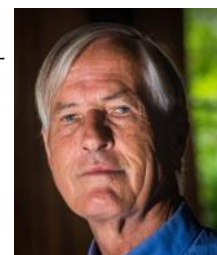
Ze heeft zich echter voorgenomen om in april en mei de Sociëteit te bezoeken, zodat ze kennis kan maken met de aanwezige leden.



Iman van den Bosch

In zijn diensttijd is Iman als KMR opgeleid tot verbindingsofficier bij de Marine. Daarna heeft hij Rechten gestudeerd in Leiden. Na te zijn afgestudeerd als Meester in de Rechten, heeft Iman een gevarieerde loopbaan doorlopen. Gewerkt bij een gerenomeerd advocatenkantoor in Den Haag. Directiesecretaris geweest bij verschillende grote instellingen. Als beleidsmedewerker werkzaam geweest op het Ministerie van Economische Zaken. Secretaris en sectormanager bij de FME (Feature Manipulation Engine; de ondernemersorganisatie voor de technologische industrie). En zo meer. De jaren voor zijn pensioen is hij loopbaancoach geweest voor verschillende outplacementbureaus. Iman wil zich inzetten om de geschiedenis van de Zeemanspot (opgericht door zijn grootvader met dezelfde voor- en achternaam) en het Nationaal Steunfonds gedurende WOII voor het voetlicht te brengen op een manier die recht doet aan degenen die erbij betrokken waren, aan de onderliggende historische feiten en met name aan de rol van de koopvaardij daarbij.

Een ander punt van ongemak betreft de herdenkingen. Op 4 mei is er nauwelijks landelijke aandacht voor de krans-



legging bij het nationaal koopvaardijmonument 'De Boeg' in Rotterdam en ook ontbreekt op 4 mei een afvaardiging van de koopvaardij op de Dam. Was Iman vooral in Rotterdam actief met het genereren van meer aandacht voor dit onderwerp, sinds zijn kandidaatstelling als bestuurslid van Zeemanshoop heeft hij het werkkterrein uitgebreid naar Amsterdam. Intussen is Iman al een vertrouwd gezicht op de sociëteit.

Sander den Heijer

Met een studielening van Zeemanshoop heeft Sander indertijd zijn opleiding gedaan tot Maritiem Officier aan de Hogeschool Zeeland (Vlissingen). Met de dubbele vaarbevoegdheid van stuurman en werktuigkundige heeft hij gevaren bij Maersk en Jan de Nul en is later superintendent geworden bij Van Oord. In Gent heeft hij Maritieme Wetenschappen gestudeerd. Daarnaast heeft hij verschillende organisatie- en managementprogramma's gevolgd waaronder de Leergang Verenigingsmanagement.



Momenteel werkt Sander als Sector Manager bij Netherlands Maritime Technology (NMT), de branchevereniging van de Nederlandse maritieme maakindustrie. Hij behartigt daar de belangen van de leden bij overheidsinstanties in Nederland, de EU en de IMO. Hij is daar secretaris van een aantal commissies. Bij SEA Europe is hij voorzitter van het Milieu en Klimaat Comité. Bij NMT heeft Sander overlegd over het al of niet betrekken van een bestuursfunctie bij Zeemanshoop.

Sander geeft aan 'een "maritiemer" te zijn in hart en nieren, die gelukkig wordt van werken in een bestuurlijke, non-profit omgeving'. Binnen NMT, eveneens een vereniging, heeft hij niet alleen kennis over het verenigingswezen opgedaan, maar ook veel praktijkervaring met de verschillende rollen binnen een vereniging. De rol van vicevoorzitter lijkt hem op het lijf geschreven.

Cornelius den Rooijen

Cornelius zal de meeste leden bekend zijn. Hij brengt zijn kennis van Zeemanshoop graag in bij het bestuurlijk overleg.



De Raad van Toezicht

Met de beleidsvoornemens van 2020 heeft het bestuur zich eveneens voorgenomen om een Raad van Toezicht (RvT) in te stellen. Dit om het bestuurlijk functioneren te versterken en de betrouwbaarheid naar externe partijen te vergroten. De wens om met een onpartijdig gremium bestuurlijk gedoe en zelfs malversaties te voorkomen, is daar mede aanleiding toe geweest. De Raad is een onafhankelijk orgaan dat namens de samenleving toeziet op een ordelijk verloop binnen de vereniging en dat kan ingrijpen bij bestuurlijke ontsporing. De Raad bestuurt niet, maar controleert achteraf en draagt bij aan:

- waarborging van de continuïteit op lange termijn (voortbestaan vereniging)
- de waarborging van een bestuurlijk en financieel ordelijk verloop (toezicht houden)
- vergroting van de betrouwbaarheid naar derden (integriteit)
- de uitbreiding van het maritieme netwerk (samenwerking)

De functies en het functioneren van de Raad zijn verankerd in de Wet Bestuur Toezicht Rechtspersonen uit 2021. Deze wet voorziet in maatregelen om de kwaliteit van bestuur en toezicht bij verenigingen te verbeteren.

Zoals eerder is aangekondigd, brengt het introduceren van een RvT aanpassing van de statuten met zich mee. Die aanpassing is nu nagenoeg afgerond zodat deze ter goedkeuring aan de ALV zullen worden voorgelegd. De goedkeuring van de Statuten door de ledenvergadering zal worden gedaan onder voorbehoud van goedkeuring door de aangewezen notaris en het kabinet van de Koning. Na ontvangen goedkeuring, volgt de aanpassing van het Huishoudelijk Reglement dat, samen met de beleidsvoornemens 2024-2027, in het najaar aan de ALV voorgelegd zullen worden.

In samenhang met de statutenwijziging, zal de ledenvergadering eveneens worden gevraagd om in te stemmen met de benoeming van de leden van de Raad van Toezicht, te weten:

- De heer Arjen Uyttendaal, recent gepensioneerd als voorzitter SNML, tot voorzitter
- De heer Mr. Peter van der Kruit, jurist, bestuurslid NVKK, tot lid
- De heer Hubert Schaafsma, directeur opleiding maritiem officier HVA, tot lid

De leden zijn werkzaam in de maritieme omgeving dan wel zijn recent gepensioneerd.

Zeemanshoop raakt daarmee steviger verankerd in de maritieme gemeenschap.

Peter van der Kruit zal als medeopsteller van de gewijzigde statuten een toelichting verzorgen tijdens de algemene ledenvergadering.



Arjen Uyttendaal

Peter van der Kruit

De jaarlijkse vaartocht

In Amsterdam is AMPORTS de instelling, die de Zeehavendagen organiseert. Het is een evenement, waarbij havenbedrijven gedurende vier dagen de deuren openen voor het publiek. Dit jaar wordt het evenement gehouden van 22 t/m 25 juni. De vraag van Amports is of ook Zeemanshoop zich wil presenteren gedurende die dagen. Voorlopig zijn daaruit twee ideeën ontstaan. Eén idee is voor de leden met de Kapitein Anna een vaartocht te maken in het Haven- en Noordzeekanaalgebied. Gedurende de vaartocht wordt dan bij verschillende maritieme bedrijven aangelegd voor een bezoek. U wordt op de hoogte gehouden.

Het andere idee is om belangstellenden uit te nodigen op het Muntplein. Na de ontvangst volgt een kort overzicht over de rol en betekenis van Zeemanshoop in de afgelopen 200 jaar. Daarna wordt opgestapt op een rondvaartboot die in de buurt is afgemeerd, voor een vaartocht door de stad langs maritieme bezienswaardigheden. De achterliggende gedachte is dat het bij zal dragen aan de naamsbekendheid van Zeemanshoop en wellicht komen er ook nieuwe leden bij. Omdat moeilijk in te schatten is, hoe het met de belangstelling gesteld zal zijn, is het plan om dit jaar niet meer dan twee rondvaarten te houden.



ZEEBENEN IN DE KLAS

door Constant Herfst

Op 10 maart kwamen een aantal ambassadeurs van “Zeebenen in de klas” bijeen in Het Zuiderzee Museum in Enkhuizen. Caro Cordes, de administratrice van ZBIDK en Hans Walthi, vertegenwoordiger namens Nautilus International, hadden de bijeenkomst georganiseerd. Er waren 17 ambassadeurs uit heel Nederland op de oproep afgekomen, t.w.: Veendam, de Zuid-Hollandse eilanden, Zaltbommel, Gelderland en Rotterdam. Het was een koude en winderige dag met natte sneeuw; dapper dat de mensen van soms zover naar Enkhuizen waren gekomen. Caro opende de bijeenkomst en vertelde na een welkomwoord dat we in het afgelopen jaar 491 scholen met 60 ambassadeurs hebben bezocht. Er is voldoende budget van het O&O fonds, en er zijn meer aanvragen van scholen dan we kunnen bezoeken. In Oost-Nederland en Zuid-Limburg zijn er namelijk nogal wat blinde vlekken, die we niet kunnen bedienen door een tekort aan ambassadeurs ter plaatse. Ook krijgen we aanvragen van scholen uit het bijzonder onderwijs, die we zo goed en zo kwaad als het gaat, in programma opnemen. Er hebben zich speciale ambassadeurs voor deze groep scholen beschikbaar gesteld. Na de uitleg van Caro was het woord aan Hans, die de vraag stelde: “Hoe is en gaat het met de leerlingen aan boord”. Een gezagvoerder van Maersk betoogde dat zonder steun van de Nederlandse regering de Nederlandse leerling zich niet kan handhaven ten opzichte van Chinezen, Indiërs en



Denen. Andere ambassadeurs bekeken de zaak door een andere bril. Omdat de kleinere reders via de KVNR hebben laten weten dat ze, om hun bedrijfstak te laten overleven, continu vers bloed nodig hebben en dat je dat alleen met de instroom van Nederlandse leerlingen kunt bereiken. Een aantal kapiteins benadrukte dat de uitzendtermijn van 5 of 6 maanden voor een leerling te lang is. De stage zou moeten worden opgebroken in meerdere kortere stukken. Zeker nu op de meeste schepen een groot deel van de bemanning op 2 a 3 maanden wordt gewisseld. Het was een goede en zinvolle bijeenkomst en ik hoop dat we dit volgend jaar weer kunnen doen. Heeft u nog belangstelling om als ambassadeur op te treden namens “Zeebenen in de klas”, meldt u dan vooral aan op de website van “Zeebenen in de klas”. U krijgt een vergoeding van 100 euro per schoolbezoek en de gemaakte reiskosten worden vergoed. Als u bijvoorbeeld ergens bij familie of kennissen zou willen logeren in een van onze “blinde vlekken” en zo een aantal scholen in het Oosten of in Limburg kunt bezoeken, zou dat erg fijn zijn. Nogmaals: Caro, Hans en alle ambassadeurs: heel erg bedankt voor jullie inzet.

Onze institutionele leden

AMPORTS

Kort na de bevrijding in 1945 richtte men de voorloper van Amports – De Vereniging de Amsterdamsche Haven – op. Na de oorlog ontstond sterke behoefte aan een club die de belangstelling voor de havens opwekte en zorgde voor verbinding in de havensector. Toen er meer leden uit de andere havens uit het Noordzeekanaalgebied zich aansloten, veranderde de naam in Amsterdam Ports en later Amports.

Wat doet Amports voor havenbedrijven?

Hoofdzakelijk brengen wij de unieke positie van de havens van Amsterdam onder de aandacht. Dit doen we samen met het bedrijfsleven, de havenbedrijven en de regionale overheden. Hiervoor zetten wij de volgende middelen in:

- Magazine “Ways to Sea”
- Online communicatie
- Promotie
- Havenbedrijfsleven bijeen brengen

Amports en Zeemanshoop zijn over en weer lid geworden van elkaars vereniging. Ook heeft het bestuur besloten om deel te nemen in de door Amports georganiseerde ZEEHAVENDAGEN op 23-25 mei. Het ligt in de bedoeling om Zeemanshoop op te nemen in het programma. Belangstellenden kunnen op Muntplein 10 een korte lezing bijwonen over de geschiedenis van Zeemanshoop en aansluitend een rondvaart maken door grachten en havens. Een en ander moet nog wel vaste vorm krijgen.



Het Jubileumboek

Beste leden,

23 mei a.s. wordt een gedenkwaardige dag; we vieren niet alleen het eind van ons jubileumjaar maar ook de publicatie van het jubileumboek. Op 23 mei zal het eerste exemplaar worden overhandigd. Aan wie het wordt aangeboden, maak ik uiteraard nu nog niet bekend. Cor Scholten en anderen hebben veel energie in het boek gestoken en we moeten ze dan ook heel erg dankbaar zijn. De weg naar de uiteindelijke publicatie zat vol hobbels en kuilen en voor de schrijver waren het tropenjaren. Maar het is een boek geworden, waar we trots op kunnen zijn en laten we er een gezellige dag van maken. 's Middags staat de ALV op stapel waar u nog een aparte uitnodiging voor krijgt. We hopen dan onder andere nieuwe bestuursleden voor te stellen. Er is hard gewerkt om die te vinden. Op de ALV zal Peter van der Kruit, jurist bij de NVKK, een toelichting geven over de Raad van Toezicht, iets wat nog niet zo'n makkelijke exercitie wordt. Daarom hopen we u als vanouds op 23 mei weer te ontmoeten.

Uw voorzitter
Constant Herfst

amports
wij zijn de haven



Vaarplicht

Deze Rijkswet verstaat onder:

a."vaarplicht": de verplichting, welke krachtens de wet dan wel bij of krachtens landsverordening aan zeelieden of gewezen zeelieden wordt opgelegd om hun diensten beschikbaar te stellen en te houden voor het verrichten van werkzaamheden aan boord of ten behoeve van schepen onder de vlag van het Koninkrijk;

In juni 1940 werd de Vaarplicht van kracht. Vanaf dat moment waren de Nederlanders die op onze koopvaardijvloot voeren, onderdeel van de geallieerde strijdkrachten. De documentaire 'Een vergeten zeemansgeschiedenis' laat zien wat deze zeelieden en hun gezinnen moesten doorstaan.

Direct na de Duitse inval werd in Londen de Netherlands Shipping and Trade Commission (NSTC) opgericht. Een van de eerste daden van de NSTC was de invoering van de Vaarplicht in juni 1940. Die bepaalde dat alle Nederlandse zeelieden bij wijze van dienstplicht moesten blijven varen of weer moesten gaan varen.

Oorlogsinspanning

Het Vaarplichtbesluit had ingrijpende gevolgen voor de Nederlandse koopvaardij schepen, die zich bij het uitbreken in internationale wateren bevonden of in havens van de geallieerde bondgenoten. Tot aan het einde van de Vaarplicht, in februari 1946, werden deze schepen en hun bemanningen namelijk veelvuldig ingezet voor het verschepen van troepen, wapens, olie en andere grondstoffen om zo een bijdrage te leveren aan de geallieerde oorlogsinspanning. Aan de inzet van de koopvaardijvloot waren dan ook grote risico's verbonden. Meer dan 400 Nederlandse schepen werden tot zinken gebracht, waarbij 3.600 Nederlandse bemanningsleden omkwamen. Maar de koopvaardijlieden ondervonden niet alleen de voortdurende dreiging van aanvallen door Duitse, Italiaanse en Japanse onderzeeboten en bommenwerpers.

Jarenlang waren ze ook onwetend over het lot van hun familie in bezet Nederland.

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) verwierf het archief van de NSTC in 1999. Het bevat onder andere gegevens over bemanningen en scheepsbewegingen; materiaal dat nu gedigitaliseerd en via de website van het NIMH toegankelijk is gemaakt (www.nimh.nl).

Een vergeten zeemansgeschiedenis

Het audiovisueel bedrijf Zigma heeft de herinneringen aan de oorlogsjaren van koopvaardijveteranen op zee en hun familieleden thuis in een "Getuigen Verhalen" project vastgelegd. Deze interviews, aangevuld met historische filmbeelden, foto's, brieven en ander archiefmateriaal, vormen het uitgangspunt voor de documentaire 'Een vergeten zeemansgeschiedenis'. Daarin schetsen de makers een beeld van de tot nu toe weinig bekende geschiedenis van de koopvaardij tijdens de oorlog.

Neem het verhaal van Jacobus Tazelaar, die als marconist onder andere voer op het schip de Simaloer. Hoewel verboden, hield hij gedurende de oorlogsjaren een minuscuul klein geschreven dagboek bij. Uit de cahiers leest hij in de documentaire voor, hoe zijn schip een luchtaanval te verduren kreeg, en hoe de bemanning in winterse buien in een te volle open sloep enige dagen op de Atlantische Oceaan doorbracht voordat ze door een vissersschip konden worden opgepikt. Of het verhaal van Jacobus Gorter, bemanningslid op een schip, dat in konvooi voer en munitie vervoerde. Het schip werd geraakt door een torpedo. Gorter was de enige van de 88 bemanningsleden, die de ramp heeft overleefd. Er gold vaarplicht, dus werd hij korte tijd later weer op een ander schip aangesteld.

De interviews laten ook zien wat de gevolgen voor de gezinnen van zeelieden waren. De achtergebleven familieleden leefden niet alleen in grote onzekerheid over het lot van hun naasten, maar hadden het ook financieel zwaar. Want omdat hun mannen in geallieerde dienst voeren, had de Duitse bezetter het uitbetalen van de salarissen gestaakt. De vrouwen waren nu aangewezen op het Maatschappelijk Hulpbetoon. Voor de vrouwen van de lagere bemanningsleden betekende dat in het begin geen achteruitgang. De gages van hun echtgenoten waren veelal niet hoger dan de uitkering die ze nu ontvingen. De Duitsers verminderen echter de hoogte van de uitkering, toen hen dat duidelijk werd.

Direct na de oorlog bleek dat in Nederland de inspanning van de koopvaardij onbekend was gebleven. Teruggekeerde zeelieden moesten zich melden bij de Politieke Opsporingsdienst om te worden onderzocht op hun politieke betrouwbaarheid. Of zoals een van hen het uitdrukte: "Heb je vijf jaar gevaren en gevochten; moest je vragen beantwoorden of je in de oorlog niet fout was geweest!"

De interviews zijn verdeeld over twee projecten: 'Verplicht varen voor Koningin en Vaderland' en 'Koopvaardijgezinnen in Oorlogstijd'.

Voor Interviews met de deelnemers aan het project "Verplicht varen voor Koningin en Vaderland",

Zie site:

<https://easy.dans.knaw.nl/ui/datasets/id/easy-dataset:41537>

Vier uw "4-dagen" :

**5 mei,
15 augustus,
2 september
2 maart.**



Op donderdag 2 maart 2023 vierden we nog steeds in vrijheid dat het 77 jaar geleden was dat de **vaarplicht** werd opgeheven;



The battle of the Atlantic

Van 26 tot 28 mei 2023 organiseert de stad Liverpool een buitengewoon driedaags evenement ter herdenking van de 80ste verjaardag van de Slag om de Atlantische Oceaan (BoA80).

BoA80 gaat over het vieren en herdenken van de moed en veerkracht van de gewone – nee, buitengewone – mannen en vrouwen uit heel het Verenigd Koninkrijk, wier moed en toewijding de meest beslissende en lang bevochten strijd van de Tweede Wereldoorlog hebben gewonnen.

Deze groots gevierde herdenking van de slag om de Atlantische Oceaan, belooft een enorm spektakel te worden. Maar de ondertoon van deze viering blijft serieus omdat er zoveel marine- en koopvaardijpersoneel hun leven hebben gegeven voor de bevrijding van Europa. Het tekent ook de wil en onverzettelijkheid van de Engelse bevolking om Nazi-Duitsland te bestrijden.

Meer informatie kunt u [HIER](#) en [HIER](#) vinden

De EU zal de opleiding en certificering van Filipijnse zeevarenden blijven erkennen

De Europese Commissie heeft vandaag aangekondigd dat zij het trainings- en certificeringssysteem van de Filippijnen zal blijven erkennen en bevestigt dat het land voldoet aan de vereisten van het STWC-verdrag.

Het besluit is met lof ontvangen door zowel de European Community Shipowners' Associations (ECSA) als de International Chamber of Shipping (ICS), die de integrale rol erkennen die Filipijnse zeevarenden spelen in de wereldwijde scheepvaart en het in stand houden van de stroom van internationale handel.

De Filippijnen is een van 's werelds grootste maritieme arbeidsvoorzieningslanden en speelt een belangrijke rol bij het drijvend houden van de wereldwijde scheepvaart,

In december 2021 heeft de Europese Commissie, na een gedetailleerde beoordeling van het bestaande opleidings- en diplomeringssysteem, de Filippijnen meegedeeld dat de erkenning van hun bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden zou worden ingetrokken tenzij serieuze maatregelen werden genomen, waaronder de naleving van het Internationaal Verdrag inzake normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW).

Sindsdien hebben de Filippijnen serieuze inspanningen geleverd om aan de vereisten te voldoen, met name op belangrijke gebieden zoals monitoring, supervisie en evaluatie van training en beoordeling.

Het komt er dus ongeveer op neer dat niet zozeer de opleidingen verbeteren, maar dat controle, normering en certificering aangepast wordt aan het huidige niveau.

Lezing Iman van den Bosch 26 april

Mijn naam is Iman Jacob van den Bosch en ben sinds het voorjaar van 2022 lid van het Koninklijk College Zeemanshoop en als alles goed gaat, maak ik binnenkort deel uit van uw bestuur. Met name ga ik me bezighouden met thema's als gedenken en herdenken. In dat kader mag ik voor u op woensdag 26 april aanstaande een presentatie verzorgen over hoe de buitengaats activiteiten van onze koopvaardij in WOII binnengaats leiden tot het ontstaan van de financiering van het verzet waarin de Zeemanspot en het Nationaal Steunfonds een centrale rol vervullen.



De 'Zeemanspot', een amfibische operatie

Op 6 mei 1940 meert de 'Veendam', een van de schepen van de Holland Amerika Lijn (HAL), na een lange reis uit Amerika weer af aan de Wilhelminakade in Rotterdam. Op 10 mei is de bemanning alweer aangemonsterd voor de volgende reis naar New York. Als gevolg van de Duitse inval vermeldt het monsterboekje op die dag alleen: "Wegens intreding oorlogstoestand geannuleerd".

Kapitein Abraham Filippo, de gezagvoerder van de 'Veendam', zal nooit meer het dek van een schip onder zijn voeten hebben als gezagvoerder, maar wel van de 'Zeemanspot', de organisatie die zich tijdens de bezetting inzet voor het wel en wee van de gezinnen van zeelieden die in geallieerde dienst varen.

Deze organisatie, die haar wortels heeft in Hillegersberg en Rotterdam, slaagt erin om in bezettingstijd 5,2 miljoen gulden bijeen te brengen en daarmee 18.000 gezinsleden van deze zeevarenden financieel te ondersteunen. Maar meer nog dan dat is het ook de bakermat van het Nationaal Steunfonds (NSF) dat uitgroeit tot de financier van het verzet. Deze organisatie weet in oorlogstijd een bedrag van meer dan 80 miljoen gulden te vergaren ten behoeve van de financiering van het verzet en daarmee in samenwerking met andere organisaties van het verzet, waaronder de Landelijke Organisatie voor Hulp aan Onderduikers (LO), de onderduik van 150.000 mensen te financieren."

De voordracht begint om 13.30 uur op het Muntplein 10a, de zaal is open vanaf 13.00 uur .

Uiteraard praten we dan nog na met een hapje en een drankje. De kosten hiervoor bedragen € 6,- per persoon.

Meldt u zich dan uiterlijk aan vóór vrijdag 21 april door een mail te sturen aan: kantoor@zeemanshoop.nl

ONTWIKKELINGSHULP

door Johan Karels

Eind 1976 lagen we met de **Holendrecht** van Van Ommeren, al veertien dagen in Santos (heel vervelend natuurlijk) Uit de persberichten vernamen wij dat MINISTER PRONK, de toenmalige minister van Ontwikkelingshulp, een substantieel bedrag bestemd had voor een Braziliaans project. Hoewel stappen in Brazilië niet echt duur was, was het toch een behoorlijke aanslag op onze (zeer beperkte) salarissen. Wij, die uit eigen ervaring wisten hoe corrupt de Braziliaanse overheid was, hadden dan ook weinig vertrouwen in een goede afloop van het project. Het leek ons dan ook een veel beter idee om alle Nederlandse ontwikkelingshulp te verdelen onder de zeevarenden. Wij zouden er dan wel voor zorgen dat het geld bij de juiste mensen terecht zou komen. Ik heb toen onderstaande brief gestuurd naar minister Pronk.



m.s. 'HOLENDRECHT' Santos, 20 november 1976.

Excellentie, Gaarne willen wij het volgende onder uw aandacht brengen. Doordat wij, zeevarenden, driekwart van het jaar in het buitenland vertoeven, weten wij uit ervaring dat ontwikkelingshulp hard nodig is. Alleen achten wij de manier waarop het geld door uw ministerie besteed wordt, voor verbetering vatbaar. Wij zijn tenminste, tot op zekere hoogte, in staat om te zien wat met dit geld gebeurt. Wat te denken van het feit dat je in India blikken melk, geschonken door de Nederlandse regering, in de winkels kunt kopen voor hoge prijzen? Wat te denken van vele tienduizenden tonnen graan en levensmiddelen die in diverse havens in ontwikkelingslanden op de kaden liggen te verrotten, omdat een corrupte douaneambtenaar weigert om zonder steekpenningen de vereiste formulieren te tekenen? Wat te denken van haveninstallaties, rijdend materieel en fabrieksinstallaties, die weg staan te roesten omdat men vergeten is reservematerieel mee te geven? En zo zijn er nog legio dingen waar U misschien geen weet van heeft? Nu wilden wij U het volgende voorstel doen. Dit schip blijft ongeveer een maand in Brazilië en wij zullen naar verwachting ongeveer 750 gulden in dit land gaan besteden. Wij zijn van mening dat dit geld tien maal beter besteed zal worden dan alle miljoenen, die u voor Zuid-Amerika beschikbaar heeft. Als iemand hier zijn schoenen laat poetsen, geeft hij de schoenpoetsers ongeveer vijf cruzeiros. (f 1,10) Deze jongen heeft dan wel voor drie dagen te eten, de geveer heeft het gevoel een goede daad te hebben verricht en bovendien glimmen zijn schoenen ook nog. Iedereen is dus tevreden. In dit soort ontwikkelingslanden viert ook de prostitutie hoogtij. Maar in tegenstelling tot de 'rijke' landen wordt dit beroep niet uitgeoefend uit een hang naar luxe, maar uitsluitend omdat het een (bijzonder onprettige) manier is om als ongehuwd moeder in leven te blijven. Deze moeders, met vaak meer dan één kind, hebben hier geen schijn van kans ooit nog een normaal leven te gaan leiden. Een vak of een soort scholing hebben ze niet. Bovendien zou dat te weinig opleveren om een gezin in leven te houden. Natuurlijk verdient de toch al schatrijke bierfabrikant ook een aardige cent aan ons.

Maar daardoor hebben ook de fabrieksarbeiders, de vrachtrijders, de kelners en de taxichauffeurs meer werk, dus een kans op een hoger inkomen. U ziet dus dat wij het geld voornamelijk aan de sociaal zwakkeren ten goede laten komen. Het lijkt ons dan ook geen onredelijk voorstel om bij uw ministerie een subsidie aan te vragen, daar deze 750 gulden voor de meeste van ons toch een beetje begroting is. Er varen ongeveer vijfhonderd Nederlandse schepen, waarop gemiddeld dertig man zit. Laten we aannemen dat deze schepen ongeveer vijf van de twaalf maanden binnen liggen en dat u een subsidie zou kunnen geven van 500 gulden per man per maand. Dat zou dan ongeveer 37 miljoen gulden per jaar gaan kosten. U kunt er dan wel van verzekerd zijn dat elke cent bij een 'sociaal zwakkere' terecht zal komen. Hoogstwaarschijnlijk kunt u dan wel enkele andere posten in uw begroting schrappen. Mocht dit bedrag voor uw ministerie toch te begroting zijn, dan kunt u ook nog voorstellen de kosten te delen met uw collega van buitenlandse zaken. Namens alle belanghebbenden,

Hoogachtend, J.C. Karels

Mijn bek viel dan ook aan dek en ik kwam niet meer bij van het lachen toen ik twee maanden later een uitgebreide brief kreeg, die hoogstpersoonlijk was ondertekend door minister Pronk. Daarin legde hij uit dat het volgens hem NIET zo'n goed idee was, maar mochten we ergens misstanden constateren, dan konden we hem altijd schrijven.

Het was jammer dat mijn plan niet doorging want anders hadden ze in Vlissingen Michieltje wel van zijn sokkel gehaald, en mij erop er op gezet. Maar niemand kan ooit beweren dat ik het niet heb geprobeerd.

AGENDA

Lezing

Iman v.d. Bosch

“De oprichting van de Zeemanspot”
26 april aanvang 13:30

Sociëteit

9 mei aanvang 10:00

Presentatie jubileumboek

23 mei aanvang 11:00

Algemene Ledenvergadering

23 mei aanvang 13:00

Aanmelden op kantoor@zeemanshoop.nl

Lidmaatschap

Contributie voor Zeemanshoop

De contributie voor leden bedraagt €25 per jaar. Voor institutionele leden bedraagt de contributie € 100 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.



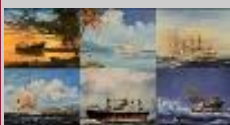
Postzegels met logo ZMH, vel 10 stuks - € 12,-



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



Beukelsdijk

Dat waren nog eens tijden

door Johan Karels

100 jaar geleden

De stranding van de „Beukelsdijk”.
Gisteravond kwam met het Noorsche stoomschip „Iris” in de Rotterdamsche haven aan een deel der bemanning van het op 29 Jan. om 3.53 's nachts ter hoogte van Dalen bij Bodö op de Noorsche kust gestrande Nederlandsche stoomschip „Beukelsdijk” van de Holland—Amerikalijn. Een ander deel der bemanning was uit Antwerpen, dat de „Iris” eerst had aangedaan, per trein naar huis gekomen.
De „Beukelsdijk” was, toen het ongeluk gebeurde, in ballast op weg naar Norvick in Noorwegen. Doordat het wel buiig, hoewel geen stormweer, was en het bij vlagen zwaar sneeuwde, besloot Kapitein Geldtelder met zijn schip binnendoor te gaan, zoo deelde een der opvarenden ons mede. Twee Noorsche loodsen kwamen daarvoor aan boord.
Plotseling liep het schip vast op de rotsen. De kapitein gelastte daarop de bemanning in de booten te gaan. De derde officier Ten Outer kreeg het commando over een sloop met 23 man, die zich door de branding heen naar de open zee wist te worstelen, waar ze door het Noorsche stoomschip „Haakon” werd opgemerkt. Een tweede sloop heeft vervolgens de „Beukelsdijk” verlaten, doch kreeg last van den kapitein tusschen het schip en den wal te blijven. Na 4 uur tobben gelukte het deze sloop de kust te bereiken en daar een lijn te bevestigen. Slechts een enkele man trof men daar op het strand aan, die aan het bevestigen dier lijn nog geholpen heeft. Langs deze lijn is de rest der bemanning met de sloop in veiligheid gebracht.
Drie kwartier loopen bracht de schipbreukelingen in het dorpje Dalen, waar ze bij de visschers een gastvrij onderdak vonden. Van Dalen gingen de kapitein, de stuurman, de 1e en 2e machinist naar het dicht bij gelegen stadje Bodö om daar scheepsverklaring af te leggen voor het gerecht. De overige geredden volgden eveneens daarheen, terwijl ook de „Haakon” de door haar opgepikte equipage in Bodö aan wal zete. Per s.s. „Finmarken” is het gezelschap naar Bergen gebracht en vandaar met de „Iris” naar Antwerpen en Rotterdam.
Nadat het weer wat bedaard was op den 30 Jan. is de 2e stuurman met een sloop nog aan boord van het schip geweest om zoo mogelijk nog kenig goed te brengen. Het schip stond toen vol water; in de machinekamer was bijv. van de machines niets meer te zien, zoodat van goed bergen geen sprake meer was. Volgens onzen zegsman zal er van de „Beukelsdijk” niets meer terecht komen. Het schip moet door de bergingsmaatschappijen opgegeven zijn.
Kapitein Geldtelder, de machinist Verroen en 2e stuurman Otto bevinden zich nog in Noorwegen in verband met het gerechtelijk onderzoek. De volgende week worden zij in Holland verwacht.

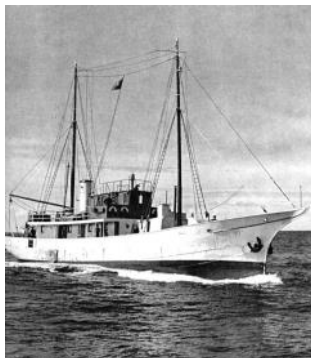
De hospitaal-kerkschepen 'De Hoop'

door Eduard Baaij

Vervolg van de vorige Nieuwsbrief

Al na een paar jaar was er behoefte aan een groter schip dat behalve zeilen ook een motor had als voortstuwing. De Hoop I werd voor 7000 gulden verkocht aan de Koninklijke Marine, die haar in IJmuiden stationeerde als logementschip en aan de werf 'Conrad' in Haarlem werd in 1911 de opdracht gegeven voor de bouw van een nieuw schip. Een jaar later, op 1 juni 1912, koos De Hoop II het ruime sop.

De tweede Hoop was een mooi schoenergetuigd schip met een zogenoemde klippersteven en een klipperhek. Het schip had een lengte van 34 m, een breedte van bijna 7 m en was uitgerust met een ziekenboeg met 8 bedden, een isolatiehut voor infectieziekten, een apotheek en een badkamer.



Steeds meer vissersschepen werden uitgerust met een radiotelefonie-installatie. En dus werd ook De Hoop al in 1932 door de Nederlandsche Telegraafmaatschappij 'Radio-Holland' voorzien van een radiohutje met zend- & ontvangapparatuur, die 'bediend' werd door een marconist, die in dienst was van Radio-Holland. Die marconist had een veelzijdige taak aan boord. Hij luisterde de hele dag naar Scheveningenradio en naar andere kuststations rondom de Noordzee naar visserijberichten, navigatieberichten, weerberichten en berichten van de reders. Dat ging hoofdzakelijk met radiotelegrafie. Het belangrijkste was echter dat hij via de radiotelefonie oproepen kon ontvangen van vissersschepen die medische en/of technische hulp nodig hadden. En op zondag kwam de dominee voor de microfoon en werd de preek van die dag uitgezonden op een frequentie in de zogenoemde 'visserijband', zodat de vissers aan boord van schepen, die ver weg lagen van De Hoop, de preek ook konden beluisteren. Overigens werd vaak bij de vissers thuis, voor zover er een radiotoestel in huis was, eveneens op de visserijband meegeluisterd.

Dat het werk van De Hoop duidelijk in een behoefte voorzag, bleek wel uit het feit dat het aantal patiënten dat werd verpleegd, elk jaar toenam. Waren het in 1899 nog 99 personen, in 1930 waren het er al 348; bijna elke dag wel één.

Wat voor soort hulp werd door het hospitaalkerkschip geboden, en hoe werd die hulp aangevraagd en verleend.

De dokter aan boord van De Hoop moest van alle markten thuis zijn. Het spreekt voor zich dat er zich voornamelijk lichamelijke ongemakken voordeden, zoals bijvoorbeeld: zwerende handen (open wonden in de handen - zoutvreters genoemd - ten gevolge van het zout waarmee de haring werd gepekeld), infecties, botbreuken, gekneusde ledematen, oogletsel maar ook tandextracties omdat de gebitsverzorging in die tijd behoorlijk slecht was. De Hoop lag midden tussen de haringvloot op stand-by en als er ergens dubbele vlaggen omhoog gingen of er kwam een oproep binnen op de radio, dan werd zo snel mogelijk de sloep gestreken en naar het schip, dat om hulp had gevraagd geroeid om patiënten aan boord te nemen en over te brengen naar De Hoop, waar ze in het hospitaaltje verder konden worden behandeld.

Omdat Nederland neutraal bleef, kon De Hoop tijdens de

eerste jaren van de Eerste Wereldoorlog gewoon haar werk op de Noordzee voortzetten, maar vanaf 1 april 1917, toen Duitsland een onbeperkte duikbootoorlog afkondigde in een poging de Engelse blokkade te doorbreken, bleef De Hoop voor de rest van de oorlog veilig binnen de sluisen van IJmuiden liggen.

Tijdens de 2e Wereldoorlog werd het schip door de Duitse bezetter gevorderd, maar voordat het schip daadwerkelijk door de Duitsers in gebruik werd genomen, slaagde de bemanning er nog in om het grootste deel van de inventaris van boord te halen en te verbergen. De Duitse Kriegsmarine zette het schip in als reddingsvaartuig onder de aanduiding ZRD-10, en de Nederlandse bemanning mocht het schip blijven bemannen omdat het een reddingsvaartuig betrof. In september 1944 werd de Nederlandse bemanning echter alsnog vervangen door een Duitse. Maar die hebben er niet lang plezier van gehad, want toen De

Hoop op 31 oktober 1944 het haventje van Wolfaartsdijk aan de noordkant van Zuid-Beveland binnenvoer, had de Duitse commandant te laat in de gaten dat die plaats de nacht tevoren door de Canadezen was veroverd en bezet. De gehele bevolking van Wolfaartsdijk enterde het schip, waarna de Duitse bemanning in triomftocht werd afgevoerd naar de Canadese bevelhebber. En op De Hoop werd de Nederlandse driekleur weer gehesen. Het schip was weer van ons!

Na grondige herstelwerkzaamheden te Amsterdam kon De Hoop eind 1945 haar humanitaire taken op de Noordzee weer hervatten. De Hoop II werd echter te oud en na 42 jaar trouwe dienst en meer dan 12.000 patiënten te hebben behandeld, werd ze op 22 september 1955 voor 40.000 gulden verkocht aan een Noorse reder die het schip liet ombouwen tot... haringvisser.

Van de in totaal vier hospitaal-kerkschepen heeft De Hoop II het langst dienst gedaan.

Gelukkig gloorde er nieuwe hoop, want intussen was in december 1954 bij de N.V. Zaanlandsche Scheepsbouw Maatschappij in Zaandam de kiel gelegd voor een nieuw hospitaal-kerkschip: De Hoop III, een elegant scheepje en een typisch voorbeeld van Nederlandse scheepsbouw uit de jaren vijftig van de vorige eeuw. De bouwkosten bedroegen 1,1 miljoen gld.



Op 8 juli 1955 werd het 44 meter lange en 8 meter brede schip officieel in dienst gesteld door H.M. Koningin Juliana, inmiddels beschermvrouwe van de Vereniging, die vanaf IJmuiden meevoer naar Scheveningen.

De Hoop III was voorzien van een volledig uitgerust hospitaal, een apotheek, en twee isolatiehutten. In 5 afzonderlijke hutten konden 12 patiënten worden ondergebracht. Er was dus geen gemeenschappelijk ziekenzaaltje meer, zodat de patiën-

ten wat meer privacy genoten. De Hoop III was bovendien het eerste hospitaal-kerkschip dat een fraai kerkzaaltje aan boord had met een orgeltje om de kerkdiensten te begeleiden. Dat betekende dat – mits het weer het natuurlijk toeliet – de vissers die in de buurt lagen, op zondag met hun sloepen naar De Hoop konden komen om een ‘echte’ kerkdienst bij te wonen. De dominee sprak van de kansel en de kapitein begeleidde de dienst op het orgel.

Ook vanaf dit schip werd op zondag een preek uitgezonden vanuit de radiohut. De marconist bediende de zender en de dominee sprak voor de microfoon.

Indien nodig, werden omliggende vissersschepen voorzien van drinkwater en/of victualie en bij ernstige averij werden de trawlers door De Hoop naar de dichtstbijzijnde haven gesleept. De Hoop was een bekende verschijning in de Schotse haven Peterhead, ten noorden van Aberdeen en in Lerwick, de hoofdstad van de Shetland Islands. Deze havens werden vooral aan gedaan om brandstof en water te bunkeren, victualie te laden en patiënten aan wal te zetten die naar een ziekenhuis moesten. Het hulpzeiltje achterop diende om bij veel wind het schip beter op koers te kunnen houden.

De Hoop III heeft maar tien jaar dienst gedaan ten gevolge van de stormachtige ontwikkelingen in de visserij. De trawlers werden steeds groter en kregen steeds meer motorvermogen, zodat snel behoefte ontstond aan een sterker en sneller hospitaalkerkschip. De Hoop III werd in mei 1965 voor 330.000 gulden verkocht aan het Franse Société Française du Pétrole in La Rochelle, verbouwd tot oceanografisch onderzoekvaartuig en herdoopt in “Florence”. De Hoop III was ongetwijfeld het mooiste hospitaalkerkschip dat onder de HKS-vlag heeft gevaren en het is jammer dat ze niet voor Nederland bewaard is gebleven.

De Hoop IV

Door tegenvallende opbrengsten ging het aan het begin van de jaren zestig niet goed met de vereniging. Het Rijk sprong bij door garanties te verlenen op een door de Vereniging afgesloten lening voor de bouw van een nieuw schip. Ook zegde de regering toe de jaarlijkse bijdrage te



verhogen. De Gebroeders Pot te Bolnes waren met een offerte tot een bedrag van 2,6 miljoen gulden de laagste inschrijfter en kregen dus de opdracht tot de bouw van het nieuwe schip.

Dit 63 meter lange en 10 meter brede schip – twee keer zo groot als de eerste De Hoop – werd op 12 december

1963 te water gelaten.

De Hoop IV was de grootste van de vier en had het uiterlijk van een stoere trawler. De bemanning bestond uit 24 koppen, plus een arts en een predikant. De Hoop IV had een hospitaal met 12 bedden, maar er was ruimte voor een totaal van 20 patiënten aan boord. Het kerkzaaltje bood plaats aan maar liefst 65 personen. Er was een aparte recreatiezaal aan boord voor 60 personen, die tevens dienst kon doen als bioscoopzaal. De vissers konden op zee naar de bioscoop. Verder waren er verschillende werkplaatsen aan boord voor reparaties en onderhoud aan motoren, vistuig, elektrische apparaten en aan radioapparatuur. Het schip werd uitgerust met radar, werd centraal verwarmd en mechanisch geventileerd. Voorheen werden de hospitaal-kerkschepen geventileerd d.m.v. zogenoemde ‘windhappers’ of windkokers die men op de wind kon draaien.

Het einde van een tijdperk

Het einde van het hospitaal-kerkschip op zee kwam toen eigenlijk al in zicht. Doordat de vissersvloot zich steeds meer verspreidde over de Atlantische Oceaan en de Noordelijke IJszee, moesten per hulpverlening – voor zover deze niet via de radio kon plaatsvinden – grotere afstanden worden afgelegd. Daardoor werd hulpverlening steeds minder intensief en ook steeds kostbaarder. De Overheid verleende weliswaar in aanzienlijke mate steun, maar stelde de grootte van haar subsidie afhankelijk van die van de particuliere bijdragen. Ook die werden steeds minder en in 1988 staakte de toenmalige Minister van Landbouw & Visserij, Gerrit Braks, de subsidie aan de Vereniging waarmee na 90 jaar een einde kwam aan de exploitatie van het Nederlandse hospitaal-kerkschip De Hoop.

Op 4 november 1988 liep het schip voor de laatste keer haar thuishaven Scheveningen binnen en werd aldaar op 26 november opgelegd. De bemanning werd ontslagen.

In de 25 jaar van haar bestaan als hospitaal-kerkschip had De Hoop IV ongeveer 575.000 zeemijlen afgelegd, een afstand van ruim 14 keer de Aarde rond langs de Evenaar, of 1,5 keer de afstand van de Aarde tot de Maan.

Gedurende 90 jaar hebben vier schepen onder Nederlandse vlag op de Noordzee dienst gedaan als hospitaalkerkschip ten behoeve van de zeelieden op de vissersvloeten. Ze waren voor de vissers een varende combinatie van Wegenwacht, Ambulance en Kerk. De Hoop was een goede en graag geziene vriend, die altijd voor de zeelieden klaar stond en waar ze blindelings op konden vertrouwen. Daarom tot slot Gezang 244 vers 4:

“Die hoop moet al ons leed verzachten.

Komt, reisgenoten, 't hoofd omhoog!

Voor hen, die 't heil des Heren wachten,

Zijn bergen vlak en zeeën droog.“



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



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.

Bibliotheek door Wim Grund

bibliothecaris@zeemanshoop.nl

Het Goud in mijn beurs in plaats van op de rok

Auteur W.F.J. Mörzer Bruyns

Jaarboek 2021 (nr 121) in onze reeks Werken van de Linschoten-Vereeniging.

Uitgeverij: De Walburgpers

Koopvaardijkapitein Cornelis (Kees) Abrahamsz jr. beschrijft zijn leven en zijn reizen naar Suriname en Nederlands-Indië als een groot avontuur. Hij neemt de lezer mee in de veranderende wereld van de negentiende-eeuwse grote zeilvaart.

Abrahamsz jr. (1802-1879) kwam uit een familie van Amsterdamse kooplieden, scheepsbevrachters en reders. Hij wilde naar zee, bij de marine, maar het werd de koopvaardij, waar hij 'het goud in mijn beurs' in plaats van 'op de rok' kon verdienen. Na de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam maakte Kees twee zeereizen en ontving hij zijn stuurmansdiploma. Vervolgens voer hij in verschillende rangen naar Suriname en Nederlands Oost-Indië en werd op zijn zevenentwintigste als kapitein aangesteld. In totaal maakte Kees vijftig zeereizen. Hij trouwde met Catharina (Kaatje) Douwes Dekker, de oudere zuster van Eduard (Multatuli).



Dit boek bevat de transcriptie van Kees Abrahamsz' 'Herinneringen', die hij voor zijn zoon Theodorus schreef. Het is een onderhoudend en gedetailleerd verslag van zijn privéleven verweven met zijn zeevarend bestaan en zijn belevenissen in Suriname en Oost-Indië. Omdat de 'Herinneringen' alleen voor Theodorus bestemd waren, zijn ze openhartig, soms aandoenlijk en vaak humoristisch. Maar ook wel emotioneel, zoals over de invloed van zwager Eduard op zijn gezin, die hem veel verdriet bezorgde.

Een Jaar bij de Ijsberen

Auteurs: Hans Beelen, Ko De Korte

Jaarboek 2022 (nr 122) in onze reeks werken van de Linschoten-Vereeniging

Uitgeverij: De Walburgpers

In 1968-1969 overwinterden vier studenten op het eenezame eiland Edgeøya in oostelijk Spitsbergen. Het veldbiologisch onderzoek dat Eric Flipse, Paul W.J. de Groot, Ko de Korte en Piet Oosterveld daar verrichtten, leverde een bijdrage aan het onder bescherming stellen van de ijsbeer en vormde een inspiratiebron voor het moderne Nederlandse poolonderzoek. Tijdens hun verblijf hielden zij een logboek bij dat hier integraal wordt uitgegeven.

In het logboek doen zij verslag van hun onderzoek, maar ook van de vaak barre werkomstandigheden en de omgang met elkaar. Dit collectieve egodocument wordt als belangwekkende wetenschapshistorische bron ingeleid door twee deskundigen: Louwrens Hacquebord plaatst de Nederlandse Spitsbergen-Expeditie 1968-1969 in de traditie van het Nederlandse poolonderzoek; de Noor Thor S. Larsen beschrijft de context van het internationale ijsberenonderzoek. Daarnaast bevat het boek een beschrijving van de organisatorische voorbereiding van de expeditie, biografische portretten van de vier deelnemers, verhelderende kaarten, een uitvoerige bibliografie en een glossarium van vaktermen, groepstaal en Noorse en Engelse begrippen. Talrijke foto's in zwart-wit en kleur brengen de expeditie dicht bij de lezer.

