

Nieuwsbrief



Van het bestuur

Sinds kort stelt Zeemanshoop de expositie van Willem Geluk tentoon over het heldhaftig optreden van de Ondina-bemanning in WOII. Willem is lid van Zeemanshoop. Tijdens de soos van 9 augustus heeft de secretaris de expositie geopend met de volgende introductie.

Over de Tweede Wereldoorlog zijn duizenden boeken geschreven en films gemaakt, maar slechts een fractie daarvan behandelt de verschrikkingen die zeevarenden aan boord hebben ondergaan. Merkwaardigerwijs begint de belangstelling daarvoor nu pas, zo'n 75 jaar na dato, toe te nemen. Dat gebeurt onder meer door aanhoudende druk van mensen zoals Willem. Ook het bestuur van Zeemanshoop rekent het tot haar taak om er aan bij te dragen.

Bij het uitbreken van de WOII had Nederland met maar liefst 900 zeeschepen, één van de modernste koopvaardijvlooten ter wereld. 550 van die schepen werden ingezet voor geallieerde transporten en zo'n 200 werden door de Duitsers ingepikt. Die geallieerde schepen werden bemand door zo'n 30.000 zeelieden die onder de vaarplicht waren geplaatst. Al dan niet tegen hun wil werden die opvarenden gebombardeerd tot frontsoldaten die op zee direct contact met de vijand te vrezen hadden. De mannen hadden daarbij geen keuze, wie zich aan de vaarplicht onttrok kon rekenen op zware straf.

In de oorlog ontwikkelde zich in feite een permanente zeeslag op de wereldzeeën. Circa 400 van die 550 Nederlandse koopvaardij-schepen met samen twintigduizend zeelieden aan boord, werden daarbij door torpedo's, kanonvuur of vliegtuigbommen naar de kelder gejaagd. Dat ging soms zo snel dat de reddingboten, die vanwege de dreiging permanent buiten boord waren gedraaid, niet meer te water gelaten konden worden. In het Verre Oosten liepen zij in de reddingboten ook nog eens het risico beschoten te worden door Japans mitrailleurvuur van onderzeeërs of vliegtuigen. Degenen die het vege lijf wisten te redden en aan wal kwamen, werden

vervolgens weer op andere schepen geplaatst. Velen zijn op die manier meerdere keren getorpedeerd. In al dat geweld hebben meer dan 1.600 Nederlandse zeelieden het leven gelaten.

De expositie van Willem vertelt het verhaal van de Ondina en de spectaculaire bijdrage van de bemanning aan de overwinning van de geallieerden. De relatie tussen Willem en de Ondina is zijn schoonvader Willem Horsman. Kapitein Horsman, toen 33 jaar oud, maakte zijn eerste reis als kapitein en in 1942 was hij met de Ondina, een tanker van ruim 6000 ton, en met 56 man aan boord, onderweg van Australië naar de Perzische Golf. De Ondina had een 10 cm kanon op het achterschip met slechts 48 granaten en verschillende mitrailleurs voor de luchtverdediging. Ze werden vergezeld door een klein en nauwelijks bewapend korvet van de Royal Indian Navy, die ze ook nog moesten voorzien van brandstof. In de Indische Oceaan werden ze aangevallen door twee Japanse hulpkruisers die elk beschikten over negen 14 cm kanons en twee katapult vliegtuigen. Terwijl de Ondina zelf onder vuur lag, wist de goed getrainde gunnery crew echter met nota bene het vijfde schot uit het kanon, één van de hulpkruisers in de kruitkamer te raken. En dat op zes kilometer afstand. Het schip ontplofte met een geweldige explosie en verdween niet lang daarna naar de bodem van de oceaan.

Zonder meer kan gesteld worden dat we het hier hebben over een prestatie van formaat. Een koopvaardij-schip dat het met één kanon en 48 granaten opneemt tegen twee oorlogsschepen met samen 28 kanons en er één naar de kelder jaagt. Dat kan met recht een heldendaad genoemd worden in de ouderwetse betekenis van het woord.

De hele geschiedenis, het tragische overlijden van kapitein Horsman en de spectaculaire wijze waarop de bemanning zich weet te redden met de lek geschoten Ondina, dat ga ik hier niet toelichten, want dat heeft Willem veel beter gedaan.

Met dank aan Willem, verklaar ik de expositie dan ook hierbij voor geopend.



China 45 jaar geleden

door Johan Karels

Na zeven maanden op de **Nedlloyd Freetown** werd ik afgelost in Hong Kong en ik besloot om het vaste land van China eens te gaan bekijken. In die tijd mocht je als solo-toerist het land niet in, want China zat nog potdicht. Alleen groepsreizen, georganiseerd door M.T.Tung's Happy Travel Agency, werden toegelaten. Zo gebeurde het dus dat ik in het gezelschap van een 20-tal Amerikanen (allen in de gezegende leeftijd van ver boven de 65), vier Engelse vrouwen en een Zwitsers echtpaar op huwelijksreis, in



een oude Tupolev naar Kanton vloog. De vlucht duurde maar een uurtje en onderweg kregen we een ijsje. In Kanton werden we door een gids opgehaald en in een bus gestopt. Die bracht ons naar het centrum van de stad naar een super groot hotel. Dit was een knap staaltje van de Communistische Bouwstijl(loosheid) en de entree was net zo uitnodigend als een ijs grot. Groot, kil en smoezelig en het woord service werd maar met hele kleine lettertjes geschreven. De Yanken vormden een eigen kliek kwetterende parkieten. De dames met rimpelige bekkies, net iets te grote brillen en opgekamd, dun, blond haar. De mannen droegen geruite broeken, witte sokken en konden zo van de golfbaan weggelopen zijn. De Engelse dames waren een stuk interessanter omdat hun leeftijden ruim binnen mijn grenzen lagen. Het bleken echtgenotes te zijn van Britse militairen die in Hongkong gelegerd waren. De mannen waren op oefening en de dames gingen China bekijken. Geen slechte deal. Het Zwitserse echtpaar was voor het eerst buiten de (neutrale) landsgrenzen en ze waren voor alles in. Op iedere verdieping zat er, tegenover de lift, een bijzonder chagrijnig kijkend vrouwmens. Dit was de baas van de verdieping. De deuren van de kamers hadden geen sloten, want in deze communistische heilsstaat werd per definitie niet gestolen.

Het eten

Het eten in het hotel was traditioneel Chinees. Dat wilde dus zeggen; 's morgens rijst, 's middags rijst en voor de verandering ook 's avonds rijst. De Yanken hadden dit nog niet door en ze sloegen nietsvermoedend de eerste avondmaaltijd over. Na een tweede dag vasten, begon er lichte paniek uit te breken. De derde dag werd men opstandig, de vierde dag radeloos en bij terugkeer in Hongkong was het één grote stofwolk richting McDonalds. Alhoewel ik best rijst lust, was het eten gewoon slecht en eentonig. Nu zijn er twee grote keukens; de Franse keuken en de Chinese keuken. Ik ging dus met onze gids babbelen en vroeg hem of er in de stad geen betere restaurants waren. Vanzelfsprekend waren die er en ik ging eens informeren bij de reisgenoten of ze een culinair uitstapje wilden maken. De Amerikanen haakten collectief af, maar de Engelse dames en de Zwitsers wilden wel mee. Het kwam er dus op neer dat wij vier avonden uitstekend gegeten hebben voor weinig. De gids bestelde

en mocht (uiteraard) op onze kosten mee eten. Ik weet niet meer wat we zoal aten, maar alle culinaire registers werden opengetrokken en wij genoten met volle teugen. Ik kan me nog "100-jarige eieren" herinneren. Deze hardgekookte eieren werden in de grond gestopt, weliswaar niet voor 100 jaar, maar wel een aantal maanden. Als je ze geserveerd kreeg waren ze pikzwart geworden, en er zat letterlijk en figuurlijk een rot-smaak aan. Een Chinese delicatessen. Een ander culinair hoogstandje betrof kippenpoten. Nou zal niemand opkijken van een portie kippenpoten, maar ik bedoel wel die gele, kale onderkanten met die 3 tenen. Ze smaakten een beetje rubberachtig. We leerden Mau-tai drinken en andere Chinese drankjes. Ook het Sjingt-Tao bier was nog wel te kanen. Het werd een hecht groepje en we hadden veel lol. De Yanken werden steeds chagrijniger.



Theater

Op een avond gingen we naar het Chinese theater. De Amerikanen hadden hierop gerekend en waren gekleed in avondkleding. Ik had ook wel avondkleding, maar die verschilde weinig van mijn ochtendkleding. Jammer dan. We werden allemaal in de bus geladen en dwars door de stad naar het theater gereden. Autoverkeer was er nauwelijks, maar het aantal fietsers was niet te tellen. En ze



hadden allemaal voor hun verjaardag een fietsbel gekregen want het voortdurend gerinkel hoorde je door de hele stad. Bij het theater aangekomen werd ons gezelschap uitgebreid welkom geheten. De zaal was al vol en toen wij binnen kwamen stonden 1500 mensen op om ons met een staande ovatie te verwelkomen. Toch wel een tikje decadent voor simpele zeeman met een versleten spijkerbroek en een geruit shirtje. Het was een wervelende show met veel rode vlaggen, uitdagende liederen over het naderende arbeidersparadijs, heldhaftige militairen die een dansje maken na een fictieve overwinning op een papieren tijger, vuurvreters, jongleurs, acrobaten en een stukje Chinese opera. Nu heb ik al moeite met een aria van Beethoven of Bach, laat staan dat kattengejank van zo'n Chinese Ting-ah-Ling. Maar als je weet dat er 3000

ogen op je gericht staan, ben je ineens bereid grote concessies te doen aan je muzikale voorkeuren. Wij klaptten onze handen bijna stuk, maar tegen die Chinezen konden we het toch niet opnemen. Ze bleven gewoon doorgaan tot wij uiteindelijk stopten. Maar ja, zij waren natuurlijk die partijcongressen gewend.

Acupunctuur

Ons volgende tripje voerde ons naar het platteland. We stopten met de bus in een dorpje dat deel uit maakte van een collectieve boerderij. De complete bevolking van het dorp was uitgelopen om ons te bewonderen. Dit was echt "Europeaantje kijken". Met mijn 1.92 meter en een grote baard mocht ik mij in de volle belangstelling van de jeugd verheugen. Ik werd letterlijk aangegaapt. Jonge meiden keken blozend een andere kant uit, want DAT konden ze zich helemaal niet voorstellen. Nadat we alle zegeningen van het Chinese boerenleven hadden mogen bewonderen (varkenshouderij, eenden farm en nog wat agriculturele hoogtepunten) werden we naar het plaatselijke hospitaalje gedirigeerd. Hier werden we ontvangen door de geneesheer-directeur-generaal. Deze leidde ons rond door het (in onze ogen) primitieve hospitaalje. Hoogtepunt van de excursie was een operatieka-



mer (het stof lag duimendik op de grond) waar een vrouw gereed lag voor een demonstratie. Ze had iets aan haar voet en ze zou onder verdoving van acupunctuur geopereerd worden. En inderdaad kreeg ze een aantal naalden in haar nek, oor en andere lichaamsdelen. Daarna begon de operateur in haar voet te snijden. De gids zorgde er wel voor dat we al die tijd het glimlachende gezicht van de vrouw in het vizier hielden. OF het werkte echt goed, OF ze wist haar pijn goed te verbergen. Ze bleef in ieder geval lachen terwijl haar beul bezig was om een paar middenvoetsbeentjes te demonteren.

Speenvarken

Toen moest er in het dorp gegeten worden en we werden naar een soort eetschuur gedirigeerd die al helemaal vol zat met autochtonen. In een hoek had men plaats voor ons gereserveerd en uiteraard hadden we over nieuwsgierige blikken niet te klagen. Na de nodige alcoholische versnaperingen werd er met veel tam-tam een speenvarken binnen gedragen. Klassiek aan het spit gebraden en geserveerd op een grote schaal met een appeltje in zijn bek en gedragen door twee obers. Het beest maakte een postuum ererondje langs onze tafel en vooral de Amerikanen applaudisseerden zich helemaal suf. Ze vermoedden dat hun gebeden verhoord waren. Onder donderend applaus verdween het

beest weer naar de keuken en na een kwartiertje werden er borden op tafel gezet met een klein stukje goudkleurige huid en een behoorlijke bonk onderhuids varkensvet. Een heuse Chinese delicatessen. Uiteraard werd er ook weer rijst geserveerd. De stemming van de Yanken bleef hoopvol, maar dat was wel het laatste dat we ooit van het speenvarken teruggezien hebben. Hongerig en chagrijnig werden de Amerikanen weer de bus in gedreven, maar gelukkig wachtte hen in het hotel weer een avondmaal. Rijst!!!



Terug naar HongKong

We hebben uiteraard nog een aantal excursies gemaakt. Tegenwoordig heet Kanton Guangzhou, maar het is gewoon de bekende stad aan de Parel rivier. Alle culturele toestanden in de stad hebben we moeten bekijken, inclusief tempels, pagodes en andere lokale ongein. Ik kan me er niet veel meer van herinneren dus het zal wel niet vreselijk indrukwekkend geweest zijn. Uiteindelijk zijn we met de trein teruggereeden naar Hongkong. In ons groepje overheerste het gevoel van een leuke trip die nu afgelopen was. De Yanken reageerden als Mozes die het beloofde land steeds dichterbij zag komen. Zoals gezegd, tegenover het treinstation in Hongkong was een McDonalds en zonder uitzondering verdwenen ze allemaal naar binnen om vijf dagen vasten te compenseren. Wij hebben hartelijk afscheid genomen en de volgende dag ben ik teruggevlagen naar Nederland.

AGENDA

Vaartocht Kapitein Anna

13 september 2022

Graag aanmelden in verband met de catering.

Algemene Leden Vergadering

4 oktober 2022

IN MEMORIAM

Ons bereikte het bericht dat

Arnold Hejtinck

Op 17 augustus in overleden

Wij wensen de naaste familie veel sterkte



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.

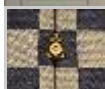
Vanuit het buitenland overmaken vergt als Swift of BIC-Code : **ING-BNL2A**.

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

door Johan Karels

In mei van dit jaar vierden wij het 200-jarig bestaan van ons College. In alle bescheidenheid mogen wij dit toch een respectabele leeftijd noemen voor een vereniging. Omdat ik wat nieuwsgierig van aard ben, ben ik eens gaan googelen om te kijken of wij tot de oudste verenigingen van Nederland behoren. In mijn zoektocht stuitte ik op de **Zierikzeese slavenkas**, opgericht in 1735. Dit instituut heeft zeker overeenkomsten met Zeemanshoop, maar ook grote verschillen. Ons college is opgericht als een soort onderlinge verzekeringsmaatschappij, waarbij de ingelegde gelden van de actieve leden gebruikt werden om weduwen en wezen van omgekomen leden te ondersteunen.

Oorspronkelijk is de Slavenbeurs of **Slavenkas** per 1 januari 1735 in het leven geroepen om gevangen genomen Zierikzeese zeelui vrij te kopen, en kreeg vanwege veranderende omstandigheden in de loop van de eeuwen meer een sociaal karakter. De Slavenkas bestaat nog steeds.

Barbarijse zeerovers

Zierikzeese koopvaardij schepen hadden bij hun tochten naar het Middellandse zeegebied, net zoals veel andere Nederlandse koopvaarders, veel last van Barbarijse zeerovers, die opereerden vanuit onder meer Algiers. Zij kaapten schepen en namen de opvarenden gevangen. De zeelui werden beschouwd als slaven en konden hun vrijheid alleen terugkrijgen na het betalen van forse losgelden. In 1731 werd opnieuw een Zierikzees schip gekaapt. Het was "de Palmboom", die in oktober van dat jaar was vertrokken uit Lissabon op weg naar Hamburg. Het schip was ongeveer 26 mijl van de kust verwijderd, toen plotseling een kaper opdook. Het schip werd genomen en opgebracht naar Salee (Marokko). Een inzamelingsactie voor het losgeld werd gestart. De stadsraad van Zierikzee was bereid borg te staan voor het totale bedrag. Alleen al voor stuurman Flodder ging het om een bedrag van bijna 5400 gulden.

Slaven

Op dit moment is er erg veel aandacht voor het slavernijverleden van Nederland. Hiermee wordt bedoeld het aandeel dat de Nederlandse staat en Nederlandse bedrijven hadden in de handel en exploitatie van (voornamelijk) Afrikaanse slaven in Zuid-Amerika. De Nederlandse staat zou haar excuses aan moeten bieden voor haar aandeel daarin. Anno 2022 is iedereen het erover eens dat een hele grote groep mensen in het verleden groot onrecht is aangedaan en dat daarbij mensonterende daden zijn gepleegd. Daarover is geen discussie. Toch kun je deze gebeurtenissen niet los zien van de tijd waarin dit gebeurd is. Het is veel minder bekend dat vanaf de 14e eeuw tot 1820 ruim een miljoen Europeanen tot slaaf gemaakt zijn door zeerovers die opereerden vanuit Tunis, Algiers, Tripoli en Saleh. Uiteraard werden buitgemaakte schepen geplunderd, maar er was ook een levendige handel in opvarenden van deze schepen. Gewone opvarenden werden verkocht als galeislaven, tewerkgesteld in mijnen of moesten ander zwaar werk verrichten. Daarbij werden ze over het algemeen zeer slecht behandeld en de overlevingskans was gering. Belangrijke of vermogende gevangenen konden zich vrij kopen tegen grote sommen geld. Hiertoe werden brieven naar het thuisfront gestuurd met het verzoek om dit geld bijeen te brengen. Zierikzee was niet uniek. Veel steden rond de Middellandse zee hadden dit soort kassen. Officiële handelsdelegaties gingen over en weer om losgeld te regelen. Maar niet alleen schepen hadden van deze zeerovers te lijden. Er werden ook overvallen gepleegd op dorpen in Spanje, Frankrijk tot in Ierland en IJsland toe om gevangenen te maken. Ook Miguel de Cervantes, de schrijver van Don Quichote, is een tijdlang slaaf geweest. Een optie was om het Christelijk geloof af te zweren, maar dit was geen garantie voor een betere behandeling. Veel piratenkapiteins waren overigens overgelopen Europeanen zoals de Hollanders **Simon de Danser** en **Klaas Compaan**.



Simon de Danser of Deli Re-is

Jaarvergadering NVKK

Op 7 juli jl. kon de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij, na langdurige onderbrekingen door de Coronaperikelen, weer haar ledenvergadering in Amsterdam houden.

De sessie werd in de loop van de middag voortgezet met een werkelende voordracht van Cor Oudendijk, voorzitter Vereniging IJmuider Zee- en Havenmuseum en o.a. oud-Havenmeester Amsterdam over de aanleg van het Noordzeekanaal, de sluisen en havens in IJmuiden en de ingenieuze bouw en opening van de nieuwe grootste zeesluis ter wereld. Na afloop ging de borrel er weer goed in !



Foto boven:
Cor Oudendijk
en Leen van
den Ende



Herdenking 15-08-2022



Jaarlijks vindt op 15 Augustus de KPM & JCJL herdenking plaats ter nagedachtenis aan allen die het leven lieten tijdens de 2de W.O. die eindigde met de capitulatie van Japan op 15 augustus 1945.

Deze plechtigheid wordt gehouden bij de monumenten van de KPM en JCJL in het museum van het gebouw "Prins Hendrik Stichting" te Egmond aan Zee. Na 2 jaar van beperking t.a.v. het aantal toegestane gasten, vond deze herdenking met een 20tal personen plaats.



Voor de KPM legde mev. Ank Frankhuijzen-Sierevogel de bloemen bij het KPM monument.

Zij is de dochter van 3e WTK F.J. Sierevogel die gemonsterd was a/b van ss "Le Maire" toen het schip in 1942 vertrok van Tjilatjap

naar Australië.

Nadien werd er niets meer van het schip vernomen.

Pieter van den Hoek

Bij de opening van deze plechtigheid werd door KPM voorzitter Piet Bijl, gevraagd om naast de aandacht voor het verleden ook te denken de huidige oorlogshandelingen en nucleaire dreigingen.

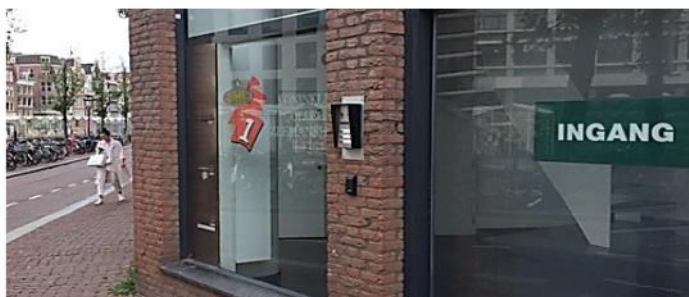
Voor de KJCPJ hield dhr. Sjef van Raamsdonk een toespraak en legde mev. Wil van Raamsdonk, bloemen bij het JCJL monument.

Voor de KPM sprak dhr. Floris Menting, die verwoordde hoe hij tot herdenken over deze Indië tijd gekomen is. Daarmee heeft hij zijn Indische roots ontdekt, waaruit blijkt dat zijn groot-en overgrootouders door de Jappen veel leed is aangedaan.



Dhr. Floris Menting

**KONINKLIJK COLLEGE ZEEMANSHOOP TE AMSTERDAM
EXPO REMEMBERING "ONDINA STORY"; VANAF JULI 2022**



ZEEGEVECHT IN DE INDISCHE OCEAAN OP 11 NOVEMBER 1942

NADAT JAPAN NEDERLANDS INDIË HAD BEZET, MOESTEN DE GEALLIEERDEN OLIE UIT PERZIË HALEN.

DEZE OLIE WAS BESTEMD VOOR DE STRIJD IN ZUID-OOST AZIË.

DE TANKER ONDINA MAAKTE IN 1942 HIERVOOR EEN AANTAL RUNS VAN FREMANTLE NAAR ABADAN.

OP 11 NOVEMBER 1942 WERD DE ONDINA EN HAAR BRITS-INDISCHE ESCORTE VAARTUIG HMIS BENGAL AANGEVALLEN DOOR DE JAPANESE RAIDERS HOKOKU MARU EN AIKOKU MARU.



DOWNLOADEN E-BOOK REMEMBERING "ONDINA STORY":



5 november a.s. verschijnt het nieuwe boek 'TIJD OP ZEE', maritieme tijden getekend door Fred Boom.

Het is het vijfde boek uit de serie 'ZEE' en telt zoals de andere 96 bladzijde, A4 liggend, full colour met harde kaft en meer dan 100 afbeeldingen.

Hoofdzakelijk nieuw werk in zowel olieverf als waterverf maar ook pentekeningen.

De koopvaardij van toen en uit recente tijd komt weer uitgebreid aan bod maar ook zeilvaart, sleepvaart, visserij en modelbouw.

Uiteraard de maritieme Zaanstreek met de houtvaart, scheepswerven en scheepvaart op de Zaan heeft een 'plek' in dit boek.

Het wordt in eigen beheer uitgegeven met een beperkte oplage van slechts 250 boeken, genummerd en gesigneerd en is niet in de boekhandel verkrijgbaar.

Het boek kost € 29,90 (exclusief verzendkosten € 5,10 in kartonnen doos, brievenbuspost).

Te bestellen bij Fred Boom tel: 075 6702255 of email: boommaritiem@gmail.com

Zie info: www.fredboom.nl

Vaartocht kapitein Anna, 13 september

Geachte leden,

Ter ere van het 200-jarig bestaan van het Koninklijk College Zeemanshoop nodigen wij u en uw partner van harte uit voor een vaartocht met de Kapitein Anna. Deze zal plaatsvinden op dinsdag 13 september. Door onderhoudswerkzaamheden is Pier 14 achter het Centraal Station buiten gebruik. Het embarkeren gebeurt derhalve aan de overkant van het IJ bij Eye Filmmuseum. Vanaf het station is dat te bereiken met het pontje.

Het programma ziet er als volgt uit:

- 12:30 Gelegenheid tot embarkeren tot 13.00
- 13:00 Vertrek, koffie/thee met lekkers
- 13:30 Presentatie van de verhalenbundel *Zee, zout en torpedo's* van Albert Kelder in de buurt van de Oranjesluizen
- 14:30 Na de sluisen doorvaren naar Pampus, tijd voor een hapje en een drankje
- 15:30 Aankomst Pampus met de mogelijkheid om van boord te gaan
- 17:00 Vertrek Pampus en genieten van een dinerbuffet
- 18:30 Aankomst Eye Filmmuseum

Bovenstaand programma is kosteloos voor u en uw partner, met uitzondering van onderstaand:

- Toegangskosten voor Pampus zijn voor eigen rekening. Indien u in het bezit bent van een museum-jaarkaart of VriendenLoterij VIP-kaart is de toegang gratis.
- Aan boord ontvangt u drie consumptiebonnen voor de drankjes. Mocht u meer consumptiebonnen willen, dan kunt u deze aan boord kopen.

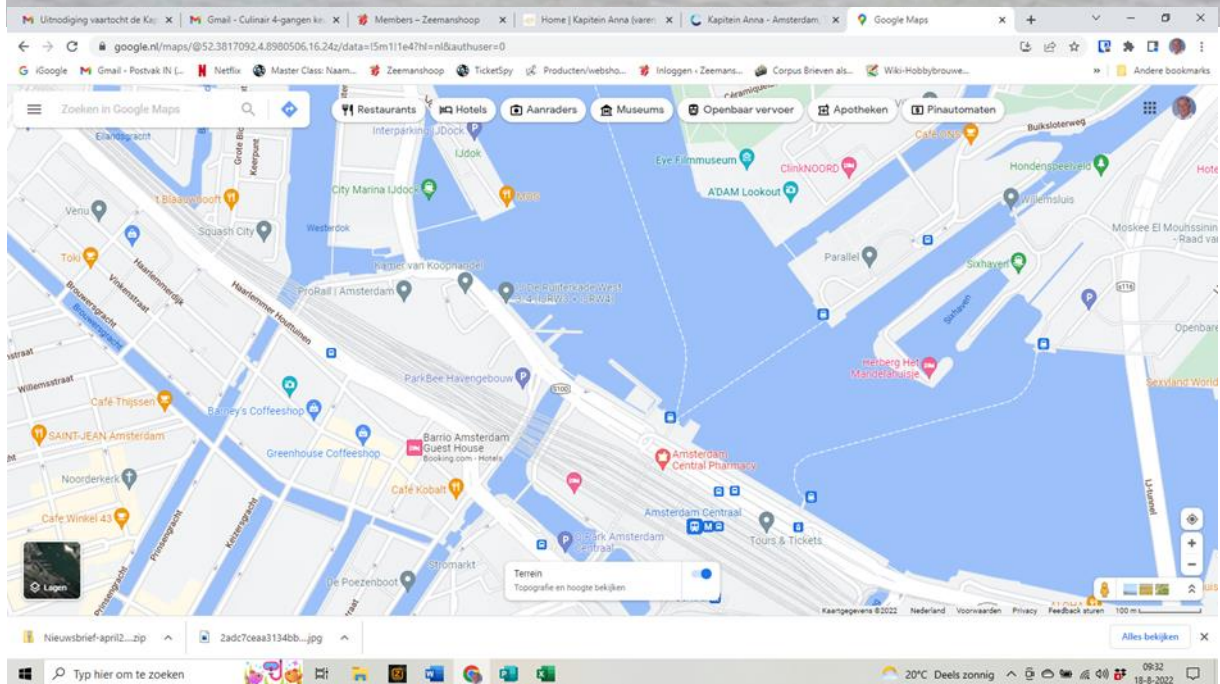
Zoals eerder vermeld; partners van leden zijn deze dag ook van harte welkom!

Inschrijven kan tot en met **dinsdag 30 augustus** per e-mail: kantoor@zeemanshoop.nl

Deelnemers die zich aangemeld hebben, krijgen hiervan een bevestiging in de week van 1 september.

Graag aangeven indien uw partner meekomt.

Wij hopen u van harte te mogen verwelkomen op dinsdag de 13e september op de Kapitein Anna!



Opgericht 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:

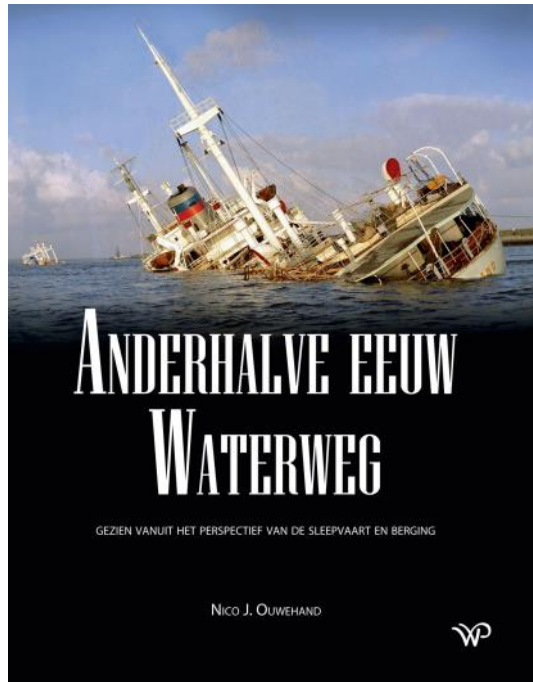
De Nieuwsbrief verschijnt ongeveer eens per 2 maanden en wordt via E-mail verspreid. Toezending papieren uitgave alleen op verzoek.

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.



Anderhalve eeuw waterweg

Wij kennen het scala aan boeken van Nico J. Ouwehand vanuit het perspectief van het sleepvaart- en bergingsbedrijf in combinatie met het Nationaal Sleepvaart Museum in Maassluis en het Nationaal Bagger Museum in Sliedrecht. Beschouw dit handzame boek 'Anderhalve Eeuw Waterweg' als een compilatie van zijn werk met een goed overzicht van eerder gepubliceerde publicaties uit de loop van de vorige eeuw o.a. over de totstandkoming en doorgraving van de 'Nieuwe Waterweg' als de visionaire creatie van Pieter Caland. Het boek telt 128 pagina's en de inhoud omvat 126 onderwerpen rijk gedocumenteerd. Vooral begin 20 e eeuw toen de stoomvaart een vlucht nam liep het nog al eens mis met binnenlopen -

op de pieren, in het Scheur, de Berlin, de Mavis, de Newa etc. etc. Met het alsmaar drukker verkeer hield het niet op met scheepsongelukken en bergingen - met respect aan de slachtoffers die er bij vielen toont het fotoboek een verbluffend scala aan brokkenmakerijen.

Het jaar 1940 met de Duitse inval neemt ook een speciale plaats in, te beginnen met het rampzalige goudtransport met de Loodsboot 19, de meidagen in Rotterdam en o.a. het relaas van de torpedootjager Van Galen, de blokkadeschepen en moedwillige verwoestingen, vanaf 1945 het opruimen van de ravage. Ook meteen na de oorlog was het weer 'business as usual' met ongelukken zoals de stoomvrachtschepen Marjory, de Faustus en Ping An, etc. We herinneren ons het s.s. **Statendam** dat in december '56 van haar proeftocht binnengesleept moest worden met machineschade, Wijsmuller uit IJmuiden kaapte de sleep voor L. Smit & Co weg en bracht haar vanaf de Engelse kust terug de Nieuwe Waterweg op naar Wilton Feijenoord. Allengs komt het boek in de moderne tijden terecht, waar strandingen op de pieren tot het verleden behoren maar waagstukken met mammoettankers, bulk- en autocarriers, containerschepen, booreilanden en andere bijzondere transporten de toon aangeven. Het boek besluit met een ode aan het Nationaal Sleepvaart Museum (1978) in Maassluis. Daarnaast ook met een ode aan de multinational Boskalis (financiers van het boek), het van oorsprong grote baggerbedrijf dat in 2010 de Sleepvaart- en Bergingsonderneming Smit Internationale overnam, en daarmee de roem van deze oer-Nederlandse bedrijfstakken voortzet. Denk in dit verband aan de verbreding van het Suezkanaal en het onlangs vlot brengen van het containerschip Ever Given. Al met al een handzaam boek waarin je op ieder pagina binnen kunt vallen en een scala aan scheepsnamen en incidenten kunt naslaan.

Anderhalve Eeuw Waterweg
Nico J. Ouwehand
Walburg Pers, 2022
128 pag, paperback, 22x28 cm
Rijk geïllustreerd, prijs € 22,95

