

Nieuwsbrief



Van het bestuur

Beste leden,

Ons jubileum boek is "in the making", de vervolgstapen voor de uitgave worden door de drukker gezet. We streven er naar om het boek aan het slot van ons jubileumjaar in mei gereed te hebben. We zijn naarstig op zoek hoe en waar we de presentatie van dit boek moeten houden. Er zijn al voorstellen gedaan voor een passende locatie, en we bekijken alle mogelijkheden om het jubileumjaar op gepaste wijze af te sluiten. Maar daar houden we u van op de hoogte uiteraard. We hebben de leden een gratis boek beloofd. In december heeft Esther vanuit ons kantoor u gevraagd om de contributie voor 2023 te betalen. Dit via een prachtige digitale link. Betalen wordt dus een koud kunstje. Heeft u echter binnenkort nog niet betaald, dan krijgt ook geen jubileumboek en zult u het bij ons kantoor moeten kopen. Dus voor degene die nog dachten dat ze nog even moesten wachten, maak vlug de 25 euro over.

Jan Mulder



Ook heeft Jan Mulder ons een legaat van 3000 euro nagelaten, met de nadrukkelijke opdracht om er voor de bezoekers van de soos iets leuks mee te doen. Jan was een trouw bezoeker van onze sociëteit en tot op het einde kwam hij nog binnenschuifelen met zijn rollator. Ook deze zomer willen we de traditionele boottocht weer door laten gaan. Onze jubileumtocht van vorig jaar was op kosten van ons College. Helaas zullen we dit jaar weer een eigen bijdrage van de deelnemers moeten vragen. Wel willen we het legaat van Jan gebruiken om de eigen bijdrage aan de rondvaart te verkleinen. Over nadere bijzonderheden krijgt u uiteraard nog bericht.

De Algemene Ledenvergadering

De ALV is gepland op 23 mei 2023. Noteert u deze datum alvast?

Ondina

De tentoonstelling over de Ondina loopt dit jaar ten einde, maar het smaakt naar meer, Bert heeft een foto collectie op het oog die het trap-



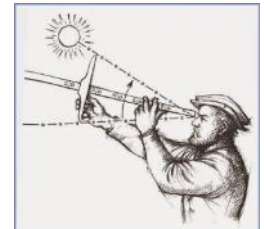
penhuis van ons pand kan opsieren. Dat lijkt me een goed plan.

Lezingen

Het is ons gelukt om het houden van lezingen over maritieme onderwerpen weer in ere te herstellen. We streven ernaar om elke laatste donderdag van de maand een gastspreker uit te nodigen. Dat dit in een behoefte voorziet, blijkt uit de belangstellen van onze leden. Gemiddeld melden zich een 35 toehoorders aan, maar ook online begint de belangstelling toe te nemen. Dankzij de aanschaf van de benodigde apparatuur kunnen de lezingen gestreamd worden en kunnen belangstellenden thuis meekijken of terugkijken. In februari hield **commodore b.d. P. Kok** een lezing over een "een naderende perfect storm" over de gevolgen voor Nederland en de Westerse wereld van de oorlog in Oekraïne. In januari gaf **prof. Guus Stelling** een lezing over golfbeweging en getijden.

Op 30 maart staat er een lezing op het programma van **Prof. Capt. Dr. Kris de Baere**, hoogleeraar Scheepstechniek, Antwerp Maritime Academy

Onderwerp: De historische ontwikkeling van Nautische Hoekmeetinstrumenten



IN MEMORIAM



Ons bereikte het bericht dat

Floris Menting

Op 24 januari is overleden

Op 20 januari 2023 is overleden

Henk van Paasschen

Op 25 februari is overleden

Guus Marinus

Wij wensen de naaste familie veel sterkte

Herdenkingen.

Door Cornelius A. den Rooijen

Het College heeft er altijd naar gestreefd op waardige wijze deel te nemen aan de herdenkingen van onze door oorlogshandelingen omgekomen collega's zeevarenden. Diverse bijeenkomsten zijn zo namens Zeemanshoop bijgewoond. Ook werd er soms financiële steun verleend als dit nodig was om een monument in goede staat te houden. De laatste jaren is er binnen ons land steeds meer aandacht besteed aan en belantelling ontstaan voor deze herdenkingen. Het bestuur is het een doorn in het oog dat de Koopvaardij nooit zelfstandig vertegenwoordigd was bij de nationale herdenking op de Dam. Een intensieve lobby en diverse gesprekken met het organiserend Nationaal Comité 40-45 hadden tot op heden geen resultaat. Ook de samenwerking in deze met de NVKK mocht niet baten. Om de pogingen te intensiveren zijn er enkele z.g. 'ambassadeurs' benoemd die zich intensief bezig houden met deze herdenkingen.

Met betrekking tot deelname van het KCZ aan de kranslegging 4 Mei bij "De Boeg" te Rotterdam, heeft Pieter van den Hoek in november 2022 contact gezocht met de verantwoordelijke instantie bij de gemeente Rotterdam. Na lang wachten kreeg hij uiteindelijk te horen dat er al zoveel kransen gelegd worden en er daarnaast veel aanvragen voor deelname zijn. Met andere woorden, u maakt weinig kans. Hij kwam via onze secretaris in contact met ons aspirant bestuurslid **Iman van den Bosch** van de "Zeemanspot/NSF", die goede contacten bij de gemeente Rotterdam heeft. Begin januari kreeg Iman contact met de afdeling die over de kranslegging gaat en ook zij vertelden over de vele aanvragen voor deelname. Om de kans op deelname te vergroten hebben ze aan haar voorgesteld om gezamenlijk een krans te leggen.

Ambassadeurs

Dit voorstel is door "Rotterdam Herdenkt" geaccepteerd middels een uitnodiging voor de kranslegging op 4 Mei. Iman meldt Zeemanshoop aan en bestelt de krans met een gezamenlijk lint. De kosten hiervan zullen worden gedeeld. Tot 'ambassadeur' zijn onlangs benoemd onze leden **Pieter van den Hoek, Willem Geluk en Henk van Willigenburg**



Monument
"de Boeg" in
Rotterdam

De historische ontwikkeling van Nautische Hoekmeetinstrumenten

Op 30 maart zal Prof. Capt. Dr. Kris de Baere, hoogleraar Scheepstechniek van de Antwerp Maritime Academy een lezing verzorgen over bovenstaand onderwerp.



Professor de Baere heeft een langdurige relatie met de Hogere Antwerpse Zeevaartschool. Hij begon er als student in 1977 en behaalde in 1988 een academische master in de Nautische Wetenschappen. In 1990 volgde de titel van Kapitein ter lange omvaart. Na 15 jaar op zee, voornamelijk aan boord van olie- en chemicaliëntankers, keerde hij als docent terug naar de AMA om zijn liefde voor de zee, vermengd met

veel kennis en ervaring, door te geven. Tussen 1993 en 2015 was hij decaan van de faculteit Nautische Wetenschappen. In 2007 startte hij samen met Dr. Verstraelen en Dr. Potters de corrosie-onderzoeksgroep. In 2011 werd zijn onderzoekswerk bekroond met een PhD - In situ studie naar de significante parameters die corrosie in ballasttanks aan boord van koopvaardij schepen beheersen. Wanneer hij geen, in ballasttanks op en neer klimt, vergaderingen bijwoont of artikelen schrijft, raakt hij betoverd door antieke maritieme memorabilia en probeert hij de meest opwindende collectie ter wereld samen te stellen.

Aanvang 13:30 –

Aanmelden via kantoor@zeemanshoop.nl



Op 23 februari hield Commandeur b.d. P.C. Kok een druk bezochte lezing met als onderwerp:

“Een naderende perfect storm? De Koninklijke Marine en de ontwikkelingen in Oost-Europa”

Deze boeiende lezing werd bijgewoond door een 45-tal leden en belangstellenden. De voordracht was ook te



volgen via een live-stream. Het was de bedoeling dat deze lezing, evenals alle vorige lezingen, terug was te zien op ons Youtube-kanaal. Helaas is daar iets mis gegaan, dus dat is niet mogelijk. Onze excuses daarvoor, maar we blijven ons best doen om boeiende sprekers met relevante onderwerpen naar Muntplein 10 te krijgen.

IRINA

In het AD van 25 februari stond het volgende stukje:
Het aantal 65-plussers met betaald werk stijgt al jaren, zo blijkt uit cijfers van het CBS. In 2003 had 5,5% van de 65- tot 75-jarigen in Nederland een betaalde baan. Daarna steeg dit bijna elk jaar tot 16,2 procent in 2022.

Onder onze leden zijn ook veel 65-plussers die lang doorgewerkt hebben. Ik kreeg van Jan Koopman een verslag van zijn reis op de Irina, toen hij al lang en breed gepensioneerd was.

Enige woorden vooraf

Eind 1998 (ik was toen ruim 60 jaar) legde ik mijn functie als commandant gemeentebandweer van Nieuwegein neer, gebruik makend van een pensioenregeling.

Al enige tijd voordien was mijn varenslust zodanig herontwaakt dat ik vrijwel direct daarna ben begonnen mijn diploma's weer geldig te maken. Dit betekende dat ik, naast het verkrijgen en behalen van diverse certificaten, een stageplaats als "stuurman boven de sterkte" nodig had om aan de verplichte drie maanden vaartijd te komen binnen een kalenderjaar.

Op zich een goede zaak want van 1966 - toen ik als tweede stuurman bij de KNSM aan de wal kwam - tot 1999, was er toch echt wel wat veranderd bij de Nederlandse koopvaardij!

Wel, uiteindelijk lukte het een en ander en na een aantal reisjes (in goed overleg met Anneke - mijn wederhelft sedert 1964 - qua duur beperkt tot enkele weken) als stuurman te hebben gemaakt, heb ik vanaf begin 2002 tot midden 2004 op 13 (kleine) vrachtschepen als afloskapitein gevaren.

Het navolgende verslag betreft een werkperiode aan boord van het **m.s. "Irina"**, een multipurpose vrachtschip van 3322 Gross Tons van de rederij "Wijnne en Barends" te Delfzijl.

IRINA

Op 13 januari 2004 lag de 'Irina' in IJmuiden bij Corus (voormalige Hoogovens) om een lading rollen staal (steel coils) in te nemen, bestemd voor Denemarken en Zweden. Volgens de planning zou het schip dezelfde avond vertrekken dus was dit de dag dat ik het schip zou 'overnemen'.

Verslag van dag tot dag Overname schip (13/1):

Hedenochtend met de trein naar Beverwijk. Daar aangekomen per taxi naar het uitgestrekte Hoogoverterrein waar na enig zoeken en vragen de buitenhaven no.3 wordt gevonden.

De laatste 100 meter tussen de plassen en de laadkranen door en tegen de stormwind in, naar het schip gelopen. Mijn komst wordt opgemerkt door de twee Philippijnse matrozen. Dezen nemen mijn bagage over en verwij-

zen mij naar de messroom (het is inmiddels lunchtijd) en daar maak ik kennis met de van oorsprong Poolse kapitein en de overige 8 bemanningsleden.

De rest van de middag verloopt in de gebruikelijke schijnbaar chaotische sfeer die men aantreft op elk schip dat op vertrek ligt en waar - in dit geval- nog de per se noodzakelijke reparaties moeten worden uitgevoerd, de reddingsvloten worden omgewisseld, brandblusmiddelen en overige veiligheidsvoorzieningen gecheckt, certificaten vernieuwd enzovoorts. Het aantal mensen dat hierbij is betrokken, lijkt erg groot en de aandacht die zij, naar het lijkt uitsluitend, vragen van de kapitein, is ten minste nét zo groot.

Uiteraard vindt het laden van het staal eveneens voortgang met een bijna tastbaar gevoel van 'we moeten voortmaken anders redden we het vandaag niet meer'. Het laatste blijkt uiteindelijk het geval te zijn want na enige tijd begint het te regenen en worden de luiken gesloten.

Het wordt weer droog, er wordt weer geladen, het regent weer, er wordt gestopt en zo gaat e.e.a. nog even door. Uiteindelijk wordt de belading van in totaal 3709 tons steel coils de volgende ochtend voltooid.

's Middags praat kapitein Stan Prybyla mij 'tussen de bedrijven door' bij over de eigenschappen van het schip en haar bemanning, de te voeren financiële administratie, de contacten met 'kantoor', het gebruik van de computer in de hut en in het scheepskantoor, de fax, de Satcom-C, de g.s.m. van het schip en ook de plaats van het beddengoed, handdoeken, toiletpapier e.d.

Daarna vindt de 'handover' plaats met inbegrip van de overdracht van de scheepskas en de 'bonded stores'. Omstreeks 16.30 uur vertrekt kapitein Prybyla en is het schip 'mijn schip' geworden.

De rest van de middag en avond besteed ik aan het wegwijs raken in de nautische apparatuur; het is nu eenmaal zó dat elk schip 'eigen' apparatuur heeft waarvan de werking verschilt van datgene waar je op het vorige schip nét aan gewend was geraakt.

In de late avond controleer ik het door de tweede stuurman gemaakte vaarplan naar de eerste bestemmingshaven Nyborg (Fyn, Denemarken). Het regent nu uitbundig en de westerstorm maakt dat het schip ligt te steunen en te kraken tegen de fenders van de kadewand. Hierna, na met de eerste stuurman te hebben besproken hoe de supervisie over het laden gedurende de komende uren zal geschieden, zoek ik mijn kooi op.

(Omdat het hele verslag te lang is voor deze Nieuwsbrief, kunt u [HIER](#) verder lezen)



Schokkende ervaring

door Johan Karels

Drie weken geleden werden we opgeschrikt door de berichten over de aardbeving in Turkije en Syrië. De beelden van de verwoestingen en het daaruit voortvloeiende menselijke leed, liggen nog vers in het geheugen. Een onvoorstelbare menselijke tragedie. Gelukkig was de wereld niet doof voor de gevolgen van deze natuurramp. Uit de hele wereld kwamen hulpverleners en er werd overal geld ingezameld. De beving had een kracht van 7,8 op de schaal van Richter, hetgeen behoorlijk is. Maar de schade die deze natuurramp veroorzaakte was enorm. Zelf heb ik ooit een (kleine) aardbeving meegemaakt.



In 1978 voer ik op de Nedlloyd Fukuo-ka tussen het Verre Oosten en Zuid Amerika. Vanuit Zuid-Chili gingen we schuin over de Grote Oceaan in de richting van Taiwan. Achtentwintig

hele dagen varen voordat we in Kaohsiung aankwamen. Onderweg hadden we geen schip of eilandje gezien. Water, water, water en waar je ook keek een rechte streep in de verte. En dat is heel saai. Je voer dus letterlijk de halve wereld over; 11.500 mijl. En dat is een donders eind.

In Kaohsiung moesten we vanzelfsprekend even de benen strekken en de route ging weer van kroegje naar kroegje. We dronken een biertje en hadden geanimeerde gesprekken met dames die speciaal daarvoor in dienst genomen waren. Op een gegeven moment zat ik samen met de tweede wtk op de vierde verdieping van een hotel. In het barretje waren niet veel gasten en we zaten samen wat te kletsen over het leven in het algemeen en het zeemansleven in het bijzonder. Op een gegeven moment zag ik dat de lampen heen en weer begonnen te zwaaien en dat mijn barkruk ook heen en weer ging. Toen pas realiseerde ik me dat dat aan de wal niet zo hoort. Een bar aan boord mag bewegen en daar zit je altijd mee te wiegen op het slingeren van het schip. Maar een bar aan de wal beslist NIET. We zaten dus midden in een aardbeving. Je zit elkaar dan aan te kijken. Ook de overige gasten wisten niet wat ze moesten doen. Flessen met drank begonnen spontaan van hun plaats te wippen en kapot te vallen. Glazen rinkelden en de lampen zwiëpten steeds harder heen en weer. Het enige geruststellende was wel dat de Chinese barkeeper alleen maar bezig was met het redden van vallende flessen. Wegrennen of blijven zitten? Een duivels dilemma. Ik denk dat het gedrag van de barkeeper de doorslag gaf om toch maar te blijven zitten. Zolang deze ervaringsdeskundige niet ging rennen, bleven wij ook maar op onze plaats. Na een klein minuutje hield het ergste schokken op. Het was een hele griezelige gebeurtenis en toen we op het schip terugkwamen, dachten we een nieuwtje te vertellen. Maar ook op het water hadden ze de beving uitstekend gevoeld. Ze dachten eerst aan een aanvaring. Er was wel wat schade in de stad, maar het viel mee. We hoorden de volgende dag dat het 5,7 op de schaal van Richter was. Een kleintje dus vergeleken met Turkije, maar niettemin een angstige ervaring.

Onze institutionele leden

Seamen's centre—Amsterdam

Een vruchtbare samenwerking.

Hoe belangrijk samenwerking is weten wij heel goed. Al bij de oprichting in 1858 bleek het belang hiervan. Het was het College Zeemanshoop dat een substantiële bijdrage leverde waardoor het Zeemanshuis aan het Kadijksplein van start kon gaan. Zeelieden die voorheen hun heil zochten in louche logementshuizen, niet zelden vies en onbetrouwbaar, konden nu terecht in een net en degelijk gebouw. Geen wonder dat de vraag snel groeide. Zo zelfs dat er naast de slaap- eet- en ontspanningsruimte ook een lesruimte ontstond. Menig matroos wilde hogerop. Na verloop van tijd was er zelfs sprake van een noviteit: een Zeemanshuis met een eigen zeevaartschool. Dat kon... in Amsterdam!

Die tijden veranderen weten we ook. De schepen veranderden, de havens veranderden, de zeelieden veranderden. Uiteraard veranderde het Zeemanshuis mee. Tot tweemaal toe moesten we verhuizen. De stad uit; richting zee, richting IJmuiden. De eerste keer – eind jaren tachtig – van het Kadijksplein naar de Coenhavenweg en de tweede keer – in 1995 – naar de Radarweg. Ook de inrichting veranderde. Geen slaapzalen en slaapkamers meer, wel een gezellige 'huiskamer' inclusief karaokeruimte. Een verbouwing volgde, in 2022. Het resultaat: nog sfeervoller en bovenal duurzaam.

En... wederom was 'Zeemanshoop' van de partij. Een mooie donatie viel ons ten deel. Een van 25.000 euro. Klaar voor de toekomst dus. Namens de zwervers op de baren dank, heel veel dank!



AGENDA

Sociëteit

14 maart aanvang 10:00

Graag aanmelden

Lezing Prof. Kris de Baere

30 maart aanvang 13:30

Aanmelden op kantoor@zeemanshoop.nl

Lidmaatschap

Contributie voor Zeemanshoop

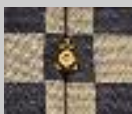
De contributie voor leden bedraagt €25 per jaar. Voor institutionele leden bedraagt de contributie € 100 per jaar. Een hoger bedrag mag natuurlijk ook. U kunt uw contributie overmaken op rekening : **NL49 INGB 0000 589 383** tnv **Koninklijk College Zeemanshoop** met vermelding van uw naam. Vanuit het 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,-



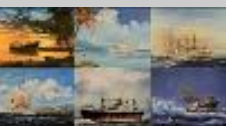
Margrietspeldje - € 17,50



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

Dat waren nog eens tijden

door Johan Karels

Het Koninklijk College Zeemanshoop

In de Harlinger Courant van 7 juni 1899 verscheen het navolgende artikel over de ingebruikname van het Hospitaal Kerkschip de Hoop, dat mede door het College Zeemanshoop gefinancierd werd. Zie verder het artikel in deze Nieuwsbrief

Hospitaal Kerkschip De Hoop

Het kerkschip door de „Ned. Vereen. ten behoeve van zeelieden van elke nationaliteit." is uitgerust als kerk en hospitaalschip een visschersvaartuig dat thans onder den naam van De Hoop als zoodanig dienst zal doen.

Het schip, dat thans nog te Amsterdam ligt, wordt als volgt beschreven :Het heeft den zeer passenden naam van De Hoop, is 119 ton register, 21, meter lang tusschen de loodlijnen en zes meter breed in het midden.

De afdelingen zijn als volgt : logies voor de bemanning in het vooronder, de kombuis, het hospitaal, kajuiten en salon voor dokter en predikant, kajuit voor den kapitein en den stuurman.

Het hospitaal is zes meter lang en neemt de geheele breedte van het schip in, en is

voorzien van 4 vaste en 4 hangbedden ; deze laatste zullen slechts dan opgehangen worden, wanneer zij voor werkelijk gebruik noodig zijn.

Wat betreft ventilatie en licht mag het hospitaal als volmaakt beschouwd worden.

Een prachtige teak-houten koekoek beschermd door gepolijste koperen roeden en gemaakt om van boven aan beide zijden open te gaan, geeft voldoende licht en lucht. Een zeer geschikte trap leidt van het dek naar het hospitaal en is voldoende ruim om toe te laten dat een zieke gemakkelijk naar beneden kan gedragen worden.

Behalve de nationale vlag is de onderscheidingsvlag een breed blauwe wimpel met de letters H. K. S. (Hospitaal Kerkschip) in het midden, en met een kleine Nederlandsche vlag in den bovenhoek. Het vaartuig neemt 7 ton drinkwater mede. Dit is voldoende voor een maand. Het schip zal met de haringvloot in zee gaan en zal bij deze blijven. Als een voorbeeld van wat gedaan kan worden onder de visschers op de Noordzee, deelen wij mede uit het verslag van de Mission to Deep Sea Fishermen, dat gedurende zes maanden 5000 patiënten aan boord van hare hospitaalschepen behandeld werden, waarvan 100 tijdelijk aan boord in behandeling bleven,

Aangezien er 10.000 Hollandsche visschers op de Noordzee zijn, blootgesteld aan dezelfde gevaren, mogen wij, een proportioneel beroep op geneeskundige behandeling verwachten. Wat de godsdienstoefeningen en het werk van den predikant betreft, wordt bij gunstig weer dienst op dek gehouden. Voor een klein orgel zal waarschijnlijk gezorgd worden, met een voldoende aantal Psalmboeken enz.

Een vlag zal geheeschen worden om aan te duiden, dat een godsdienstoefening gehouden wordt en allen uit te noodigen aan boord te komen.

Geestelijk en physische hulp zal verstrekt worden aan een klasse van menschen, die te lang vergeten en veronachtzaamd zijn.



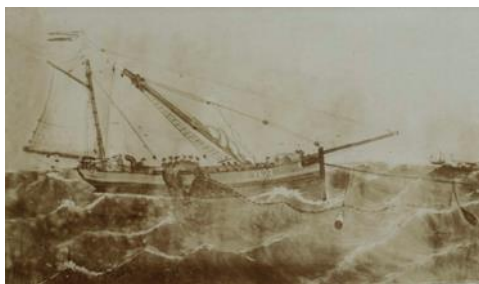
Het schip is onder commando van schipper K. Schal, een gepensionneerd Noordzeeloods.

De hospitaal-kerkschepen 'De Hoop'

Dit artikel gaat over een bijzonder schip, of eigenlijk over vier bijzondere schepen die allemaal dezelfde naam hebben gedragen: 'De Hoop'. Het waren zogenoemde hospitaal-kerkschepen, die negentig jaar lang op de Noordzee een trouwe steun en toeverlaat zijn geweest voor zeelieden van alle nationaliteiten, maar vooral voor de Nederlandse vissers op de haringvloten die langdurig en ver van huis op zee hun brood verdienden en grotendeels op zichzelf waren aangewezen.

De bemanning van de 'De Hoop' bood medische verzorging aan gewonden en zieken, hield kerkdiensten zowel aan boord als over de radio, repareerde defect geraakte apparatuur op de vissersschepen en leverde waar nodig drinkwater, victualie en andere scheepsbenodigdheden zoals touwwerk, zeilen, e.d.

Tijdens oorlogen in vroegere eeuwen stonden de haringvloten al onder bescherming van oorlogsschepen. De kosten daarvan werden deels door de Staat en deels door de reders van de vissersschepen gedragen. In vreedstijd werden ook konvoischepen meegestuurd, maar dan om als hospitaalschip dienst te doen. Deze konvoischepen hadden behalve heelmeesters ook timmerlieden aan boord alsmede tuigage en victualie ten behoeve van de haringvloten. In het midden van de negentiende eeuw werden door het teruglopen van de haringvisserij deze konvoisdiensten gestaakt, maar er bleven wél geregeld marineschepen de vloot begeleiden, hoofdzakelijk om zeeroof, smokkel van sterke drank en het vissen door vreemde schepen in onze territoriale wateren te beletten. Het was uiteindelijk de Koninklijke Marine die met voorstellen kwam voor permanente begeleiding van de haringvloot. In 1844 was in Engeland al de 'Thames Church Mission' opgericht die vier zeilscheepjes als missieschepen uitzond om God's Woord onder de Engelse vissers op de Noordzee te verspreiden. Die voeren dus enkel uit om te prediken. Om de vissers niet alleen geestelijke- maar ook medische hulp te kunnen bieden werd de 'Mission to DeepSea Fishermen' opgericht. Deze organisatie was aanvankelijk een onderdeel van de 'Thames Church Mission', maar werd in 1877 zelfstandig en ging hospitaal-kerkschepen uitzenden met een predikant en een dokter aan boord. Deze hospitaal-kerkschepen waren overigens trawlers die zelf ook visten om de kosten enigszins te dekken.



Het vissersbedrijf was een hard bestaan en de vis werd vaak duur betaald. Vanwege de voor die tijd grote afstanden tot de thuishavens, bleven de vloten vaak wekenlang op zee. De arbeid was intensief, de lonen waren laag en de arbeidsrisico's waren hoog. Menig visserman is bij storm op zee geble-

ven, bleven de vloten vaak wekenlang op zee. De arbeid was intensief, de lonen waren laag en de arbeidsrisico's waren hoog. Menig visserman is bij storm op zee geble-

door
Eduard Baaij

ven.



De haring werd gevangen door middel van vleetvisserij: een kilometers lang net – de vleet – dat als een gordijn aan drijvers hing, werd in zee uitgezet en door de logger strak gehouden. De haring zwemt er vanzelf in en blijft met z'n kieuwen in de mazen van het net vastzitten. Na een aantal uren wordt de vleet binnengehaald en de visjes uit het net in het bun van de logger geschud. De haring wordt aan boord meteen geakaakt, gepekeld en gekuipt. En uiteindelijk krijgen wij het visje zó op ons bordje:

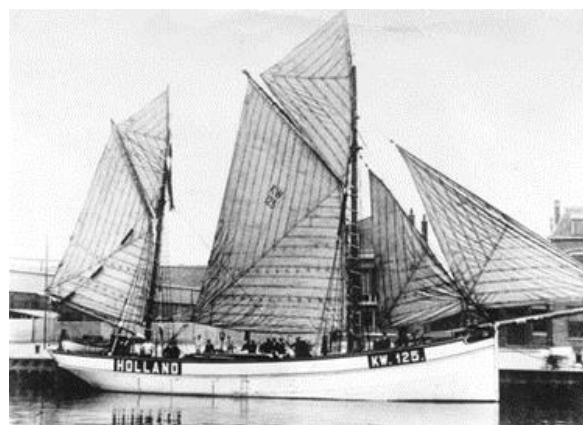


Clupea Harengus

De maatjesharing, of Hollandse Nieuwe, is echt wéreldberoemd. Veel buitenlanders snappen niet dat we die lekkerrij zó rauw naar binnen laten glijden. Een bekend gezegde onder de Hollandse vissers is: "Haring is haring en vis al het andere".

Waar op de Noordzee werd op haring gevestigd?

Vooral op de Fladen Grounds en de Long Forties voor de kust van Schotland tot aan de Shetland Islands en op de



Doggersbank. Dat was dus ook het werkgebied van de hospitaal-kerkschepen, die een vissersvloot van tot wel 800 loggers met zo'n 10.000 vissers aan boord bedienden.

Tot en met de negentiende en begin twintigste eeuw werd vooral gevestigd met open zeilloggers. Links een foto van de KW-125 afkomstig uit Katwijk. De herkomst van de scheepjes werd aangeduid door twee letters en een volg-

nummer; zo stond MD voor Middelharnis, VL voor Vlaardingen, UK voor Urk en KW voor Katwijk.



Begin twintigste eeuw werden de houten zeilloggers geleidelijk vervangen door stalen schepen. Hierboven zien we de SCH-236 'Noordster' uit Scheveningen. Dit stalen schip is een mooi voorbeeld van viskotters uit de twintigste eeuw.

Joseph Chambers

Het was een Engelsman die de initiatiefnemer is geweest van de Nederlandse hospitaal-kerkschepen. De Engelse predikant Joseph Chambers, die eerst zending was geweest in Hong Kong en later predikant werd van de Engelse kerk in Amsterdam, kwam in 1897 op het idee in Nederland een vereniging op te richten met het doel om, in navolging van de Engelse 'Mission to DeepSea Fishermen', een hospitaal-kerkschip uit te rusten en die met de haringvloot mee te sturen naar de visgronden op de Noordzee. De bedoeling hiervan was dus om de haringvloot diverse diensten aan te bieden die ze zelf niet mee konden nemen. Dit plan vond steun bij de directeuren van een paar grote Nederlandse rederijen, waaronder de Stoomvaartmaatschappij Nederland (SMN) en de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). De Nederlandsche Handelsmaatschappij deed ook mee, en zo werd op 5 mei 1898 de "Nederlandsche Vereeniging ten behoeve van zeelieden van elke nationaliteit" opgericht.

Dominee Chambers werd de eerste secretaris en de eerder genoemde directeuren vormden het bestuur van de vereniging. Koningin Emma werd bereid gevonden op te treden als beschermvrouwe.

In de Statuten werd de doelstelling van de vereniging als volgt omschreven:

"De Vereeniging stelt zich ten doel de zeeman, onverschillig van welke nationaliteit of geloofsbelijdenis, zoowel in onze havens als op zee godsdienstig en zedelijk te verheffen, hem zooveel mogelijk te onttrekken aan de gevaren die hem bedreigen in de maatschappij (lees: drank en 'verkeerde' vrouwen) en hem geneeskundige en heilkundige hulp te verschaffen, waar hij die onder sommige omstandigheden zoude moeten ontbeeren". Een degelijke vlag die de gehele lading dekt. In de statuten werd vastgelegd hoe de vereniging dit trachtte te bereiken:

1e) door toespraken op zodanige plaatsen en tijden als doelmatig geacht word (men denke aan zeemanshui-

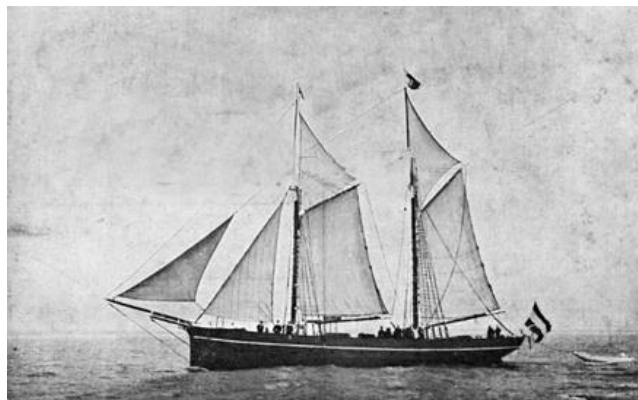
zen, gelagkamers, e.d.);

2e) door degelijke en opbouwende lectuur in de zeemanshuizen en zodanige andere geschikte plaatsen; (dat ging in de vorm van het inrichten en beheren van een leeskamer met stichtelijke lectuur in de zeemanshuizen en door middel van bezoeken aan boord om onder de zeelieden tractaten te verspreiden van godsdienstige en van zedelijke aard, zoals Bijbelteksten, traktaten over de gevaren van drankgebruik en over de verleidingen van dames van 'lichte zeden') en tot slot punt 3 speciaal ten behoeve van de vissers op zee:

3e) door de inrichting van een hospitaalschip dat zich zoveel mogelijk bij de vissersvloot op de Noordzee zou moeten bevinden.

Dames van aanzien

Op verzoek van het bestuur werden in Amsterdam en in Den Haag comités gevormd van 'dames van aanzien' om de vereniging bekend te maken bij het grote publiek en natuurlijk vooral om geld in te zamelen. Door deze hoofdcomités werden in 40 andere plaatsen in Nederland sub-comités en agentschappen opgericht en binnen een jaar hadden deze comités en agentschappen een bedrag van fl. 25.000 bijeengebracht voor de aan-



Het eerste hospitaal-kerkschip

koop en uitrusting van een schip. Bovendien gaf vanaf het jaar 1900 de Nederlandse overheid subsidie aan de Vereniging, maar dat was uitsluitend ten behoeve van de medische hulp die geboden werd. Later stelde het Ministerie van Landbouw & Visserij zich garant voor een derde van de exploitatiekosten. Vanaf de oprichting in 1898 is ook het (Koninklijk) College Zeemanshoop in Amsterdam betrokken geweest bij de bouw en financiering van de vier hospitaal-kerkschepen.

Voor fl. 5000 werd in IJmuiden een 28 m lange en 6 m brede tweemast-schoener aangekocht dat verbouwd werd tot hospitaal-kerkschip en de naam 'De Hoop' kreeg. Op 17 juni 1899 voer het schip voor het eerst uit met een dokter en een predikant aan boord. De predikant was van de Ned. Hervormde Gemeente. Op haar eerste reis als hospitaal-kerkschip werd al aan 99 personen medische hulp verleend, waarmee het schip dus al meteen haar noodzaak had bewezen.

Wordt vervolgd in de volgende Nieuwsbrief.

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.

Bibliotheek door Wim Grund

bibliothecaris@zeemanshoop.nl



In een geveleugeld voorwoord schrijft Els Goetjes, voorzitter van Vereniging Vrienden van het Stoommachinemuseum 'De vier Noorder Koggen' in Medemblik, hoe dit interessante boek tot stand is gekomen. Hoe een selectie werd gemaakt uit de beste verhalen van de Vrienden-technuten die afgelopen 36 jaar in de nieuwsbrieven van de Vereniging gepubliceerd zijn. Eindredacteur Jan Evers vertelt hoe hij de afgelopen twee jaar samen met Boudewijn Nossin, Hans Walrecht en Ab van der Deure uit de inzendingen van 98 verhalen 53 geschikte stukken redigeerde samen met een intensieve beeldredactie en dat er ook nog vijf extra verhalen speciaal voor dit boek werden geschreven.

Hoofdstuk I 'Waterbeheer' - het zal hier niet verwonderen dat de eerste korte verhalen over de Noord Hollandse polders gaan met goed gedocumenteerde uitleg van haar vroegere en huidige machines. Gemaal Schellingwoude en de Cruquius en Waterwolf. Zo komen ook nog, hoe kan het anders, diverse bekende Engelse pompstations aan bod, die ook weer ieder afzonderlijk een andere auteur hebben. 'Stoom in de natte waterbouw' behandelt weer een ander aspect, net als de stoombaggermolen 'Vooruit'.

Hoofdstuk II 'Scheepvaart' - komt ons meer bekend voor, de triple expansie machine, de Libertyschepen, stoomvaart in Nederlands Indië van de KPM, waarbij opgemerkt dat de Java China Japan Lijn (blz 66) niet de KJCPJ is. De Titanic vormt wel en nog steeds een van de hoogtepunten van de trans-Atlantische stoomvaart, die machines op de buitenschroeven waren wel de grootste ooit gebouwd. En dan die Lage Druk turbine die nog zo'n geweldig vermogen van 16.000 pk op de middenschroef levert, en dat bij een inlaatdruk van zo'n 0,6 bar absoluut (vacuüm dus) bij een einddruk van 0,05 bar absoluut. Een stukje thermodynamica waar James Watt zijn roem aan dankt. Jammer dat dit binnen dit kader niet geheel uit de verf komt (blz 79). Een goed verhaal is ook dat van de stomer Oldekerk van de VNS; hoe de kolen gebunkerd werden, de armoedige sociale omstandigheden aan boord, de kapitein die niet veel op had met zijn landgenoten van 'voor de mast' en 'het zwarte koor', het gebezigde jargon tijdens het stoken van de ketels.

Hoofdstuk III 'Nijverheid' - begint met interessante herinneringen van een Zaanse fabrieksmachinist en de stoominstallatie van de rijstpellerij 'Hollandia'. Gevolgd door locomobielen, gruwelijke ketelexplosies en het smeden met de reusachtige stoomhamer van James Nasmyth, stoom in de staalfabriek en in de Cornwall mijnen. Beschrijving van diverse horizontale machines uit het museum zoals de Everdingen & Evrard, de Stork van de Zuivelfabriek, de Stork van Wilkens en als enige Duitse machine de Iserlohner.

Hoofdstuk IV 'Vervoer' - hoofdzakelijk gewijd aan de stoomlocomotief, het Nationaal Railwaymuseum in York, de Nederlandse stoomautomobielen en een 'CO- neutrale' met biobrandstof gestookte Amerikaanse stoomlocomotief, een wetenschappelijk artikel wat vraagtekens oproept. Tot slot van dit hoofdstuk een belangrijk artikel over de grote ingenieur Isombard Kingdom Brunel.

Hoofdstuk V 'Bijzondere toepassingen' - een scala aan bijzonderheden of rariteiten, het Kitson-Still systeem ofwel de stoom-dieselmotor. In het 'Turbo Triple' systeem komen we weer bij de thermodynamica terecht van de voordelen van een LD turbine in de Titanic en de (nadelige) begrippen van begincondensatie en naverdamping in de zuigermachines. We komen hier terecht bij het Bauer & Wach systeem, waarbij een LD turbine op de schroefas van de machine is gekoppeld via een tandwielkast of kettingaandrijving. De ontwikkeling van de stoomkatapult op vliegdekschepen komt uitgebreid aan de orde en zelfs vinden we een artikel over stoomvliegtuigen! Indrukwekkend is de Highland Park power plant die in 1916 door de Ford Motor Company bij Detroit in gebruik werd genomen; deze bestond uit een combinatie van reusachtige horizontale steenkool-gasmotoren parallel draaiend met stoommachines die bij elkaar negen reusachtige gelijkstroom dynamo's aandrijven.

Hoofdstuk VI 'Historie' - Behandeld wordt hier o.a. het Newcomen model en de 'parallele beweging' van James Watt's dubbelwerkende mijnpomp. Stoom in Leiden belicht een stukje Nederlandse natuurwetenschap gevolgd door het complete verhaal van James Watt. Belangrijk is ook het verhaal van stoomvaart pionier Gerard Moritz Röntgen en de eerste Nederlandse fabriek voor stoommachines in het voormalige pesthuis te Feyenoord.

Beschouw dit boek als het bijbeltje van '250 jaar stoom' voor de technuten en semitechnuten, van achter naar voor te lezen en zoals de subtitel weergeeft - in 58 goed geredigeerde en rijk geïllustreerde verhalen.

250 jaar stoom in 58 verhalen

Auteurs & Uitgever: Vrienden van het Stoommachinemuseum

Afm. 17 x 25 cm, harde kaft, 241 pag. rijk geïllustreerd.

Te bestellen via www.stoomvrienden.nl Prijs € 25,- excl. toezending.