

Nieuwsbrief



Van het bestuur

Allereerst wensen wij vanaf deze plaats iedereen een voorspoedig en gezond 2023 toe. Terugkijkend op het afgelopen jaar is er in ons College veel gebeurd. We hebben natuurlijk ons 200-jarig jubileum gevierd in aanwezigheid van H.K.H. Prinses Margriet. Maar daarnaast is er op bestuurlijk gebied ook veel gedaan. Er zijn contacten gelegd met andere maritieme organisaties, er zijn veel nieuwe leden bijgekomen. Ook wordt er gewerkt aan een Raad van Toezicht, een uitbreiding van het bestuur en er is een ambassadeur gekomen die Zeemanshoop kan vertegenwoordigen op herdenkingen. Verder heeft het interieur van Zeemanshoop een facelift ondergaan en in april/mei, aan het slot van ons jubileumjaar verschijnt het gedenkboek "Koninklijk College Zeemanshoop 1822-2022" van Cor Scholten.

Helaas was uw voorzitter gedurende kerstdagen en de jaarwisseling buitengaats. In de vorige nieuwsbrief heb ik een beetje het leven aan boord beschreven. Deze keer gaat over het afsluiten van het jaar. Dat werd ingezet op 14 december met een vetting inspectie in Foynes, captain Neil Price komt namens Valero, de moedermaatschappij van Texaco, het schip inspecteren. Dit geeft altijd een hoop druk en stress. We worden op 360 punten gecontroleerd en hebben aan het einde drie observaties. Een goed resultaat. Dit is reden tot vreugde. Het schip krijgt een bonus van 500 euro voor het "welfare fund" én taart; kortom, een goed begin van de feestweek. Het weer in de laatste dagen van deze december is "halen en brengen". U kent het nog wel: Lundy, Irish Sea, Fastnet Shannon gale sw to nw 7 to 8, 4 to 6 later rough, high, visibility poor or moderate. Qua werk blijft de druk hoog en blazen we samen met drie zusterschepen ons partijtje mee in de Ierse kustvaart. Wij gaan naar Whitegate, Shannon, Foynes, Galway,

Dublin en Milford Haven; allemaal reizen met diesel, jet fuel of huisbrandolie. Zo lopen we op de middag van de 24e Milford Haven uit en gaan 's avonds laat op de rede van Dublin ten anker. Dublin is dicht tot 2e Kerstdag. We vieren de 24e avonds Kerst met een buffet en de rederij heeft voor iedereen weer een kerstcadeau. Dit jaar is dat een E-reader en daar zijn we best blij mee. Op 1e Kerstdag dus rustig ten anker op de rede van Dublin en de kok heeft lekker gekookt: de kalkoen en side orders zijn goed gelukt. Tussen Kerst en Oud en Nieuw komen we nog in Galway en in Whitegate terecht om op oudejaarsdag weer uit Whitegate te vertrekken naar Dublin. Nu met een volle lading benzine. Op Nieuwjaarsdag lossen we gewoon in Dublin, maar gelukkig had de kok voor 's avonds nog een gans achter de hand en die is ook weer goed ge-

lukt! In het afgelopen jaar hebben we 76 geladen reizen gemaakt met gemiddeld 6250 ton lading, dus 475000 ton over het hele jaar. Als ik de opbrengst en de kosten van elkaar aftrek, hebben we een kleine 50% winst gemaakt. En dat is voor een 19 jaar oud schip niet slecht, denk ik. De verwachting is dat de markt de eerste tijd nog goed blijft en



De salon van de Thun Gratitude in kerstsfeer

Thun Tankers heeft zeven schepen in bestelling, waarvan vijf bij Ferus Smit in Westerbroek. Ons schip de "Thun Gratitude", mag samen haar drie zusters nog tot haar 23e jaar mee en dan wordt ze vervangen voor jongere tonnage. Dat heeft Valero voor ons bepaald. Het hoogtepunt - waar je elk jaar altijd weer naar uitkijkt - is de dokbeurt in september; deze keer waarschijnlijk in Falkenberg, Zweden. We gaan dan onder andere een ballastwater behandelingsinstallatie inbouwen, maar dat is gelukkig nog een tijd weg en misschien ben ik dan wel met verlof.

Ik hoop in februari op de Soos u allen weer te ontmoeten en wens jullie allemaal het beste voor het nieuwe jaar. Rond 15 januari a.s, hoop ik weer thuis te zijn.

ss Warrimoo

Het passagiersschip SS Warrimoo ploegde met een rustig gangetje door de uitgestrekte Stille Oceaan op weg van Vancouver naar Australië. De stuurman was net klaar met het uitwerken van een sters- bestek en bracht kapitein John DS. Phillips, het resultaat. De positie van de Warrimoo was LAT 0° 31' N en LONG 179 30' W. De datum was 31 december 1899.

"Weet u wat dit betekent?" merkte eerste stuurman Payton op: "We zijn slechts een paar mijl verwijderd van de kruising van de evenaar en de internationale datumgrens". Kapitein Phillips had genoeg 'ondeugend' gevoel na deze opmerking, om ten volle gebruik te maken van de kans om een unicum op navigatiegebied te bewerkstelligen.

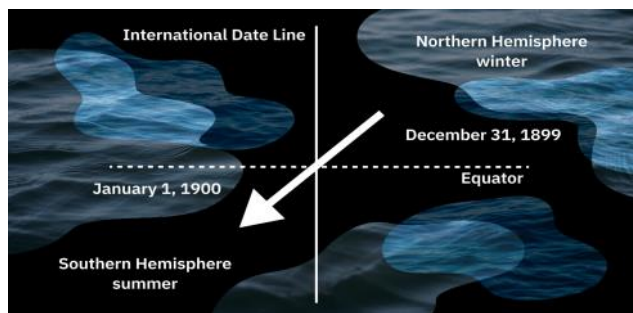
Hij riep zijn stuurlieden naar de brug om de positie van het schip te controleren en nog eens te controleren. Hij veranderde van koers om recht op zijn doel af te gaan. Daarna paste hij het toerental van de stoommachine aan

Het kalme weer en de heldere nacht werkten in zijn voordeel. Klokslag middernacht passeerde het SS Warrimoo de evenaar, exact op het punt waar die de internationale datumgrens kruiste. De gevolgen van deze bizarre situatie waren talrijk:

- De boeg van het schip was op het zuidelijk halfrond en midden in de zomer.
- De achtersteven was op het noordelijk halfrond in het midden van de winter.
- De datum in het achterste deel van het schip was 31 december 1899.
- De datum in het voorste deel van het schip was 1 januari 1900.

Het schip was dus gelijktijdig in:

- twee verschillende dagen,
- twee verschillende maanden,
- twee verschillende jaren,
- twee verschillende seizoenen
- en in twee verschillende eeuwen.



Het getij dat golft, stroomt en wervelt

Op **donderdag 26 januari** zal professor **Guus Stelling** van de TU Delft een lezing houden over iets waar we allemaal veelvuldig mee te maken hebben gehad. Golven, stroming, getijden en wat er nog meer te vertellen valt over hydrografie.

Het volgende komt aan bod:

1. Wat zijn golven?

Het getij manifesteert zich meestal als een heel lange golf van honderden kilometers lang. We gaan in op golfeigenschappen en hoe lange golven verschillen van



korte golven. Ook worden voorbeelden getoond waarbij, in uitzonderlijke gevallen, vloedspongen of "tidal bores" ontstaan door z.g. ondiepwater effecten.

2. Oorzaak van het getij, over maan en zon.

Het getij wordt opgewekt door de aantrekkingskracht van de maan en de zon. Dat is algemeen bekend. Minder bekend is het feit dat de zon 176 keer harder trekt aan de aarde dan de maan.

Toch is het getij dat door de maan wordt opgewekt ruim 2 maal groter dan het zongetij. Hoe zit dit? In kustgebieden is niet alles bepaald door maan en zon. Ook de fysi-



sche eigenschappen van ondiep water gaan een rol spelen zoals bodemwrijving en het "Bernoulli effect".

3. Voorspellen door: (i) data-analyse of (ii) fysica.

De z.g. harmonische analyse zal heel kort worden uitgelegd. Zo'n 150 jaar geleden maakte men speciale machines om het getij te voorspellen op basis van lange meetreeksen. Die zijn tot +/- 1960 in gebruik geweest. Ze hebben in WO2 een belangrijke rol gespeeld, o.a. bij de planning van D-Day. Thans zijn alle voorspellingen met computers.

Wanneer men het getij wil voorspellen als gevolg van grote ingrepen, zoals in 1933 de Afsluitdijk, dan is de harmonische methode onbruikbaar; men heeft immers van de nieuwe situatie geen metingen. Dan gebruikt men rekenmodellen, gebaseerd op fysica. Ook gebruikte men in het verleden schaalmodellen, of elektrisch analoge modellen. We kijken terug op honderd jaar grote ingrepen in ons kustgebied, zoals de Deltawerken, en hoe getijvoorspellingen, tot op de dag van vandaag, daar een rol bij spelen.

Graag aanmelden op kantoor@zeemanshoop.nl

Institutioneel lid

Stichting Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders

Kees van Louvezijn, voorzitter.



De ronding van KaapHoorn kunnen we zien als het dieptepunt in het zware bestaan van bemanningen aan boord van windjammers, maar ook als het hoogtepunt van hun zeemansbestaan en dito zeemanschap. Na de Tweede Wereldoorlog, toen de zeilende vrachtvaart vrijwel was verdwenen, ontstonden in verschillende landen verenigingen en stichtingen ter herinnering aan de grote zeilvaart.. Hoorn werd als zetel gekozen van de Stichting Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders, omdat deze kaap in 1616 door zijn ontdekkers, Jacob Le Maire en Willem Cornelisz Schouten, naar de stad Hoorn - vanwaar zij waren uitgezeild - was vernoemd. De stichting kent thans 350 begunstigers uit binnen- en buitenland.

De Maritieme Oudheidkamer

De Stichting is gehuisvest in de Regenten- en Regentessenkamer van het voormalige RK Wees- en Oudeliedentehuis St. Jozef op het Achterom 17 te Hoorn, dat thans een Rijksmonument is. In de monumentale historische stijkkamers zijn o.a. fraai beschilderde plafonds, originele betimmeringen en op linnen geschilderd behangsel te bewonderen.

In de beide kamers bevinden zich scheepsmodellen van twee-, drie-, vier- en vijfmastzeilschepen dwars- en langsgetuigd, oude zeekaarten, scheepsportretten en historisch-nautische instrumenten. Er zijn archieven en een uitgebreide maritieme bibliotheek. Veel gegevens zijn de laatste jaren ter verdere ontsluiting gedigitaliseerd. Topstukken in de collectie zijn het originele journaal van schipper Schouten en de Hondius-wereldkaart uit 1602. Deze kaart speelde een belangrijke rol bij de voorbereiding van de expeditie van Le Maire en Schouten naar het onbekende Zuidland in 1615 en vormt een voorname rol bij presentaties.

Op website www.kaaphoornvaarders.nl treft men uitgebreide informatie over de achtergronden en activiteiten van de Stichting aan.



Mogelijke ban op Filipijnse zeelui?

De Europese Commissie overweegt een ban op Filipijnse zeelieden. Niet alle Filipijnse onderwijsinstellingen zouden voldoen aan de geldende STCW-normen. Europese regelgevers ontdekten dat sommige maritieme onderwijsinstellingen op de Filipijnen niet voldoen aan de STCW-normen (normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst), zo meldt de televisiezender "Deutsche Welle". Als de Europese Commissie besluit actie te ondernemen, zal de Europese Unie in de Filipijnen afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen niet langer erkennen aan boord van Europese schepen. De huidige certificaten zouden worden erkend tot ze verlopen zijn, wat over maximaal vijf jaar zou kunnen gebeuren.



Het verbod zou drastische gevolgen kunnen hebben voor de wereldwijde scheepvaart. Want een op de vier bemanningsleden op koopvaardij schepen is afkomstig uit de Filipijnen. Als het verbod doorgaat, zal het een sector – die het al jaren moeilijk heeft – verder op zijn grondvesten doen schudden.

Zes miljard dollar

"Als dit klopt, zou dat enorm veel druk leggen op de Europese bemanning", zegt Catrien Scheers van Fast Lines Group (Internationale Handelsgroep). "We missen op dit moment al heel veel Russische en Oekraïense zeelieden door de oorlog. Zelf varen we niet met Filipijnse bemanning, maar de Nederlandse kapitein/eigenaars van schepen die we kochten, voeren altijd met Filipijnse bemanning en waren altijd heel tevreden over hen. Het zou inderdaad een serieuze impact kunnen hebben op de Europese scheepvaart. Bovendien gaat het hier over belangrijke inkomsten voor heel veel Filipijnen", aldus mevrouw Scheers.

Volgens de Filipijnse Centrale Bank hebben Filipijnse zeelieden wereldwijd meer dan 6 miljard dollar naar de Filipijnen gestuurd. Honderdduizenden zeelieden zouden hun baan kunnen verliezen en de wereldwijde scheepvaartindustrie zou een groot deel van de arbeidskrachten die haar draaiende houdt, kunnen verliezen.

Oplissing in de maak

"Europa heeft al jaren een opmerking voor de Filipijnen in verband met het feit dat verschillende zeevaartscholen niet voldoen aan de STCW-normen zoals uitgevaardigd door IMO", zegt Wilfried Lemmens, managing director van de Koninklijke Belgische Redersvereniging KBRV. Ik heb een paar weken geleden, samen met vertegenwoordigers uit de maritieme sector, een meeting gehad met Filipijns president Marcos in Brussel. Hij beloofde toen dat hij persoonlijk het probleem binnen de drie maanden zou oplossen. Er zijn zeevaartscholen in de Filipijnen die wel voldoen aan de STCW-normen. Dit zijn onder andere de scholen waar België mee samenwerkt. Dus voor wat betreft Filipijnen die onder Belgische vlag varen, is er geen probleem. Het is wel erg belangrijk dat alle zeevaartscholen aan de STCW-normen voldoen, zodat alle afgeleverde certificaten garanderen dat de opleiding volgens de juiste IMO-normen gebeurde", aldus de heer Lemmens.

200 jaar Zeemanshoop

door Cor Scholten

De klus is geklaard. Recentelijk is het manuscript **Koninklijk College Zeemanshoop 1822-2022** en het passende beeldmateriaal, ingeleverd bij de uitgeverij De Walburg Pers te Zutphen en is het productieproces gestart. De afronding volgt, kort na het eind van ons jubileumjaar, in de loop van april/mei. Van 2023..

Gerekend vanaf de start eind 2018 tot heden, zijn er circa 2.450 uren -als onbezoldigd vrijwilliger- door mij hieraan besteed. Hieronder volgt een korte schets van de werkzaamheden.

Gebaseerd op het afgesproken concept van het boek, namelijk: een weergave van 200 jaar geschiedenis van Zeemanshoop, tegen de achtergrond van de ontwikkelingen in de wereld van de scheepvaart (zonder scheepvaart geen Zeemanshoop) en afgerond met de persoonsprofielen van de 'draggers' (belangrijke bestuursleden) van Zeemanshoop in de loop van de twee eeuwen, vindt de aftrap plaats.

Allereerst met het inlezen van de vele en veelsoortige artikelen, het boekwerk van Van den Hoek Ostende en de ontwikkeling van de scheepvaart na de zeilvaart. Over de zeilvaart was mijn boek 'Zeilrederij Van Starckenborg van Straten' behulpzaam. De facilitaire hulp van Wim Grund is hierbij en in het verdere verloop van groot belang geweest.

Vervolgens start een andere fase, namelijk die van het Amsterdamse Stadsarchief - waar zich het Zeemanshoop-archief bevindt - met het doornemen van de bijna 500 opgeslagen documenten, op zoek naar bruikbaarheid voor tekst en als beeldmateriaal.

Dit wordt gevolgd door een lange periode van het lezen in de vijftien Notulenboeken vanaf 1822- tot 1974. Allereerst ter plekke in de studiezaal van het archief en als corona uitbreekt, via hun website en nu dus thuis met een kop koffie erbij wat in het archief ondenkbaar is. Gelukkig werkt het archief mee om versneld de notulenboeken en ook andere documenten te digitaliseren.

Nadeel van de Notulenboeken is het handschrift, dat in bepaalde perioden moeilijk leesbaar is, maar dat toch moet gebeuren want je weet nooit wat je mist aan interessante onderwerpen.

Als eenmaal de grote, inhoudelijke lijn is bepaald, kan het schrijven starten. De hoofdstukken gaan in fasen naar Jan Koopman voor een taalcheck en zo ontstaat uiteindelijk het boek.

In tweede instantie wordt de inhoud, zoals gebruikelijk door een professionele redacteur, in dit geval Koen Kleijn, bewerkt.

Parallel hieraan en nadien zeer intensief, wordt passend beeldmateriaal verzameld, waarvoor de nodige

maritieme en andere relevante bronnen doorzocht worden. De zoektocht is met name gericht op het zoeken naar minder bekend, maar wel toepasselijk, materiaal. Voor de persoonsprofielen in de negentiende eeuw is dit niet zo gemakkelijk; foto's vanaf circa 1860, bevinden zich vaak in familieboeken. Met behulp van genealogisch onderzoek konden huidige nabestaanden in een aantal gevallen worden bereikt. Een tijdrovend gebeuren maar anderen zijn hierbij be-



hulpzaam geweest.

Terugblikkend: een traject van bijna vier jaar lezen, onderzoek doen, schrijfwerk en het verzamelen van beeldmateriaal om uiteindelijk te komen tot een jubileumboek, rijkelijk in full colour geïllustreerd. De omvang is circa 350 bladzijden. In de tussentijd kwamen soms zeer vervelende en onnodige 'woelige baren' voorbij, maar altijd weer bleef het streven om voor de leden van Zeemanshoop en andere belangstellenden in maritieme geschiedenis, een hopelijk informatief boek te hebben geschreven.

Het Koninklijk College Zeemanshoop, een organisatie met 'stevige ankers en veerkracht'.

Denkt u nog even aan de contributie betaling voor 2023?

AGENDA

Lezing prof. Guus Stelling

Over het getij dat golft, stroomt en wervelt

Donderdag 26 januari 13:30

Sociëteit

14 februari 2023 aanvang 10:00

Graag aanmelden

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

Dat waren nog eens tijden

door Johan Karels

Het Koninklijk College Zeemanshoop

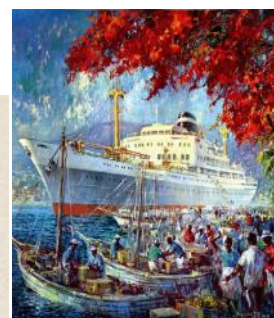
wij: "Onder de bezittingen, die het Collegie Zeemanshoop tot voor betrekkelijk korten tijd in het thans met den grond gelijkgemaakte gebouw aan den Dam borg, behoorden ook een bibliotheek van "werken over handel, scheepvaart en scheepsbouw enz. in de nederlandsche en vreemde talen, kaarten enz.", gelijk art. 1 van het in 1859 vastgestelde "reglement voor orde voor de bibliotheek van het Collegie Zeemanshoop", het uitdrukt.

De voormalige leesinrichting van het Collegie, die aanvankelijk de boekerij had samengebracht, droeg haar in 1859 krachtens een besluit van de leden aan het Collegie over.

Nadat echter het perceel aan den Dam was verkocht en men de sociëteit had opgeheven, besloot het bestuur van het Collegie om tot verdere bereiking van het doel der vereeniging, de bevordering van de bloei der nederlandsche zeevaart, de bestaande bibliotheek uit te breiden en een leeszaal in te richten. Met het eerste werd reeds een begin gemaakt; de leeszaal kwam gereed en zoowel effectieve als honoraire leden en donateurs van het Collegie kunnen in perceel Heerengracht 472 elken werkdag van 9 tot 5 uur, (des Zaterdag tot één uur), en bovendien des Dinsdags en Vrijdags des avonds van 7 tot 10 uur, den inhoud van de bibliotheek raadplegen.

Stuurlieden, waar ook woonachtig, en buiten Amsterdam wonende personen, kunnen door een lid van het Collegie onder bepaalde voorwaarden geïntroduceerd worden. Voorts is het bestuur gaarne bereid, overleg te plegen, ook met andere personen of met instellingen, omtrent de voorwaarden waaronder toegang tot de leeszaal zal kunnen worden verleend.

Uit het "Maandblad voor het bibliotheekwezen" 1915



KNSM
KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE
STOOMBOOT MAATSCHAPPIJ N.V.



EINE SEEREISE IN TROPISCHE GEWÄSSER
UNVERGESSLICHE FERREN



KNSM SOCIËTEIT AMSTERDAM
LEZING & DINER



De maritieme wereld na het Oekraïne conflict.

Door Cornelius A. den Rooijen

Een KVMO symposium.

In de laatste decennia is de afstand tussen de koopvaardij en de Koninklijke marine veel kleiner geworden. Ook de irritatie daarmee samenhangend, is voor het grootste deel verdwenen en het begrip tussen de officieren en bemanningen van marine- en koopvaardij schepen is gelukkig toegenomen. Omdat ik zowel diende bij onze Koninklijke marine als jarenlang werkzaam was bij de koopvaardij, vind ik dat ik hierover kan en mag oordelen. De symposia, georganiseerd door de Koninklijke Vereniging van Marine-officieren, zijn altijd de moeite waard ter lering ende vermaak. Het onderwerp van het laatste symposium, gehouden in november in de Beurs van Berlage in plaats van op de Amsterdamse marine kazerne zoals gebruikelijk, was heel actueel. De laatstgenoemde accommodatie bleek niet in de gelegenheid de vele deelnemers te huisvesten zodat werd uitgeweken naar het gebouw met de “groene tafel”. Ook daar was het een “uitverkocht huis”, met zowel actief dienende als gepensioneerde marine officieren en dito koopvaardijmensen “aan boord”.

De sprekers en hun verhaal.

De professoren Geoffrey Till (uit Engeland), dr. Theo Brinkel, KLTZ dr. Roy de Ruiter en CDR b.d. Pieter Kok, wisten de deelnemers te boeien met veel uiteenlopende onderwerpen, allemaal verband houdend met de maritieme situatie van dit moment en in de toekomst. Veel onthutsende cijfers over de toestand van onze gehele defensie klonken alarmerend. De bezuinigingen van de laatste jaren hebben de strijdkrachten uitgehold en teruggebracht tot minimale organisaties die amper in staat zijn datgene te doen wat zij geacht worden te doen. Het aantal marineschepen, zoals fregatten, mijnenjagers, onderzeeboten en hulpschepen is in enkele decennia tot het absolute minimum gedaald. Kruisers, torpedobootjagers of een vliegdekschip, hebben wij al jaren niet meer. Alleen het korps mariniers is redelijk op sterkte gebleven en in staat snel op te schalen en ingezet te worden. Het doel van de marine is toch om “gevechtskracht op zee” te leveren, niet alleen ter bescherming van onze koopvaardij waar ook ter wereld, maar ook om de aanvoerlijnen naar en van onze havens voldoende te beschermen.

Twee breekpunten.

De sprekers gingen er vanuit dat er twee belangrijke breekpunten in de recente maritieme geschiedenis zijn. Her eerste is het jaar 1989 als de oude Sovjet Unie uit elkaar valt en de diverse door Rusland met het nodige geweld aan zich verbonden landen, onder leiding van president Gorbatsjov hun onafhankelijkheid terug krijgen. Vanaf dat moment gingen de defensie-uitgaven van de NAVO landen snel naar beneden. Het credo hierbij was: er komt geen grote oorlog meer, alle landen zijn ‘beschaafd’ geworden en lossen hun problemen in overleg op. Hooguit komt er nog een klein, plaatselijk conflict dat met minimale inspanningen door de VN kan worden opgelost. Het tweede breekpunt is de recente aanval van het huidige

Rusland op Oekraïne in februari 2022. Opeens leek iedereen wakker geschud! Hebben wij niet met z’n allen zitten slapen? Of ons in slaap laten wiegen door de zoete woorden van Vladimir Poetin en zijn handlangers? In 2014, bij de laffe overval van Rusland op de Krim, officieel grondgebied van zijn buurman, wisten we toch wel genoeg? Waren daarvoor onder meer Georgië en Moldavië al niet aangevallen, zonder dat het Westen reageerde en alles op zijn beloop liet?

CDR b.d. Pieter Kok.

Pieter Kok is zeker geen onbekende bij het Koninklijk College Zeemanshoop Amsterdam en andere verenigingen. Enkele jaren geleden, toen hij nog in actieve dienst was, voerde hij het commando over de z.g. bescherming detachementen van het Korps Mariniers, die meevoeren op de grotere schepen wanneer zij de gevaarlijke gebieden van Oost-Afrika moesten passeren. Pieter kon daar tijdens een voordracht inspirerend over vertellen, beschikte over aansprekende foto’s en filmbeelden en wist destijds volle

zalen te trekken. Ook hij vergeleek de huidige situatie met die van voor 1989. Het was in die jaren gebruikelijk dat er door de Koninklijke Marine georganiseerde, samen met de Nederlandse reders en het Ministerie van Defensie, konvooi oefeningen werden gehouden. Een aantal schepen – meestal uit de Kleine Handelsvaart – werd daarvoor voor een korte

periode gecharterd en begeleid door enkele oorlogsschepen, beoefende men het varen in konvooi verband. Dit geschiedde zo realistisch mogelijk, contact met elkaar onderhoudend door middel van licht en vlaggen seinen – bij gehele radiostilte- werd meestal begonnen ter hoogte van het Zeeuwse Oostgat en noordwaarts gevaren tot de hoogte van Texel en weer terug, waarna het oefeningen werden beëindigd. Niets meer van dat alles, zowel de procedure boeken als de ervaring zijn verdwenen. Een voorbeeld van verloren vaardigheden die verloren zijn gegaan! En wat te denken van de tientallen Russische kapiteins, die dienst doen op onze koopvaardij schepen? De deelnemers aan het symposium stelden veel kritische vragen hierover en over de toekomstige verwachtingen, die niet altijd met een positief antwoord konden worden gepareerd. Zowel de koopvaardij als de Koninklijke Marine lijken spannende tijden tegemoet te gaan.



Marine luchtverdedigings- en commando fregat

Lezing 'The Prize Letters' 24 november jl.

Alumna van de Universiteit Leiden, **dr. Els van Eijck van Heslinga**, hield bij ons College een lezing over 'Brieven aan geliefden op zee'; brieven van meer dan 200 jaar geleden. Fragment uit een brief 'Denkt Gij dat ik Van den Wint Kan Leeven', zo schrijft een Rotterdamse zeemansvrouw in 1799 aan haar man op zee. Hij heeft al te lang niks van zich laten horen, en kennelijk ook geen huishoudgeld gestuurd. Of de man ooit nog voet aan land heeft gezet, is niet bekend en zo zal het velen zijn vergaan.

Engelsen en de Hollanders hebben elkaar in de 16e in vijftien zeeslagen gedurende de vier 'Engelse oorlogen' flink op hun donder gegeven. Hoewel 'de Dutch' over het geheel genomen wat sterker waren en meer slagen wonnen, werden ook aan hun kant in de loop van vele jaren ernstige verliezen geleden. Michiel de Ruyter was niet altijd bij de hand, honderden buitgemaakte oorlogs- en handelsschepen werden door de Engelsen afgesleept naar hun eigen havens. Ook eerder en later was het vaak hommeles tussen Holland en Engeland; in totaal maakten Engelse en Hollandse Kaapvaarders elkaar duizenden schepen afhandig. Aangezien de Engelsen voor de rechtbank de rechtmatigheid van het verwerven van de buit in een oorlogssituatie moesten aantonen, stelden ze alle paperassen die ze aan boord aantreffen veilig, ook persoonlijke post die de Nederlandse zeevarenden en kooplieden hadden ontvangen. Al dat papier is eeuwenlang, tot op de dag van vandaag bewaard gebleven. Aanvankelijk in de kelders en op de zolders van het High Court of Admiralty in Londen, later bij The National Archives, eveneens in Londen (Kew). Pas in de jaren tachtig ontdekten Nederlandse onderzoekers dat er in het Britse nationaal archief 38.000 Nederlandse documenten bevonden, waaronder 4.000 persoonlijke brieven aan zeevarenden.

In 2004 startte de Koninklijke Bibliotheek het project 'Sailing Letters' met als doel een deel van het Nederlandse materiaal in het Londense archief digitaal beschikbaar te maken. Waaronder dus vele brieven van echtgenotes en geliefden aan hun zeevarende mannen. Het materiaal is vrijwel geheel bekeken en wat interessant bleek, is gedigitaliseerd. Hiermee is het project van de Koninklijke Bibliotheek beëindigd. De database met het materiaal is te raadplegen op de site van het Nationaal Archief. Ook Leidse wetenschappers bestudeerden de brieven. Dat resulteerde onder meer in het boek met de titel 'De voortvarende zeemansvrouw'. Dit zijn openhartige brieven aan geliefden op zee, van de hand van dr. Marijke van der Wal.

Dr. Els van Eijck van Heslinga studeerde Zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden en was daar ook wetenschappelijk medewerker. Later, van 2004 tot 2007, ze terug bij de Universiteit Leiden als algemeen directeur in het Bestuursbureau. Tegenwoordig is zij programmamanager internationaal

e-Depot bij de Koninklijke Bibliotheek en staat zij aan het roer van het belangrijke Maritieme Fonds 'Directie

der Oostersche Handel & Reederijen (1689)'. De lezing 'Brieven aan geliefden op zee' is in oorsprong een initiatief van o.a. de Stichting Historische Haven Leiden en wordt gebracht door prof. dr. em. Els van Eijck van Heslinga, Al met al hadden wij een plezierige middag met vele aanknopingspunten.



Lobby tegen aanval op Nederlandse werkgelegenheid geslaagd!

Een paar weken geleden hebben we met dringende nieuwsbrieven gevraagd om in actie te komen tegen aantasting van Nederlandse werkgelegenheid via een versoepeling van de nationaliteitseis voor kapiteins. Dat is massaal gedaan. Meer dan 300 Nautilus leden en anderen hebben de internetconsultatie ingevuld en de minister laten weten wat u vindt van zijn voornemen om de vakbond buitenspel te zetten bij het ruimer varen met niet Europese kapiteins en aldus de werkgelegenheid van Nederlandse zeevarenden op het spel te zetten.

In aanvulling op deze acties hebben bestuur en advocaat van Nautilus stevig positie ingenomen, onder meer door het indienen van een gedegen juridische opinie en door gesprekken te voeren met de minister en hoge ambtenaren.

Deze week hebben wij gehoord dat de minister op zijn plan is teruggekomen! Een klinkende overwinning voor Nautilus leden. Zo kunnen wij in de commissie die over de vergunningen gaat, blijven opkomen voor jullie werkgelegenheid, doorstroom en stageplaatsen. Wel wil de minister een evaluatie en onderzoek laten doen naar de werking van het huidige vergunningstelsel.

Door de massale reactie op de internetconsultatie heeft de minister het belang van Nederlandse zeevarenden ingezien. Hij wil begin 2023 ambtelijk in overleg gaan met sociale partners en onderwijsinstellingen over mogelijke maatregelen, juist gericht op het verbeteren van de positie, het aandeel en de toekomst van Nederlandse zeevarenden aan boord van Nederlands gevlagde schepen.

De Wonderdokter

door Johan Karels

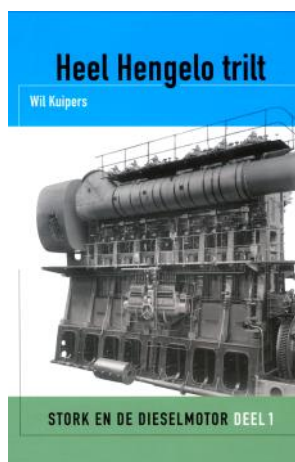
Ik heb nooit het genoeg gehad om met Filippino's te varen. Ik had trouwens meer op met Filippina's, maar dat terzijde. Maar er is één Filippino die ik echter nooit zal vergeten. In september 1979 werd ik in Manilla afgelost vanaf de **Nedlloyd Freetown** en ik besloot er een vakantie aan vast te knopen. Van een Duits echtpaar had ik gehoord dat er in Baguio city een wonderdokter zat. Een man die opereert met zijn blote handen en daarmee allerlei wonderen verrichtte. Dat wilde ik wel eens meemaken, dus ik had hem vanuit mijn hotel gebeld. Ik vertelde hem dat ik speciaal uit Holland gekomen was om hem aan het werk te zien, en dat hij uitgebreid in de krant zou komen. De volgende ochtend kon ik langskomen, want dan had hij twee patiënten. Hij gaf me het adres en de volgende morgen stond ik klokslag negen uur op de stoep. Ik werd binnengelaten door een bediende en werd naar een soort wachtkamerterje verwezen. Daar zaten twee oudere heren. Ik schatte hen op een jaar of zeventig. De één was een Duitser, de ander een Engelsman. Ze kenden elkaar goed. De Duitser had een groot verband om zijn keel, maar aan de Limey was niets te zien. Op een gegeven moment komt de dokter de wachtkamer binnen. Het was een beetje gezette veertiger, gekleed in een vrolijk bloemetjeshemd met korte mouwen. Hij begroette de twee patiënten als oude kennissen en hij stond een beetje vreemd naar mij te kijken. Ik legde hem snel uit dat ik die gekke Hollander was die hem de vorige dag gebeld had. We werden alle drie uitgenodigd in de spreekkamer. Dit was een redelijk grote kamer met een behandeltafel en allerlei boekenkasten en een bureau. Er



was ook een assistent. De Duitser werd vriendelijk uitgenodigd om zich uit te kleden. Mij werd geen blik meer waardig gekeurd en ook de beide patiënten dachten zeker dat ik een medische professie had. Toen de Duitser lag, concentreerde de toverdokter zich even, en begon toen in de lies van het slachtoffer knedende bewegingen te maken. Zijn vingers zonken steeds dieper weg in het vlees van de man en de assistent kniep vanuit een watje een kleurloze vloeistof op de behandelde plek. Plotseling zag ik een rode 'vloeistof' tussen de handen van de tovenaar. Het is niet veel, maar het zou bloed kunnen zijn. Ineens heeft hij een klein rood fliebertje in zijn handen. Hij laat het zien aan de Duitser en gooit het in een gereedstaand bakje. Dan haalt hij zijn hand weg, wrijft even over de plek, en er is NIETS te zien van een wond of zo. Dan begint hij ergens anders in het lichaam dezelfde procedure. Ook hier haalt hij iets vleeskleurigs tevoorschijn. Navraag leerde dat de patiënt alleen wat druk voelde en geen pijn. De behandeling wordt op wel tien plaatsen herhaald en overal verschijnt 'bloed' en is er geen wond te zien. De gehele behandeling duurde ongeveer vijf minuten. Daarna was de Engelsman aan de beurt. Ook hij onderging hetzelfde ritueel. Op mijn vraag wat hij verwijderde, was het antwoord 'obstructions'. Bij de uitgang wordt ons een lege envelop voorgehouden voor een donatie. Tot op de dag van vandaag weet ik nog steeds niet of ik nu een goede goocheltruc heb gezien of dat ik een echte toverdokter zag. Ik denk echter het eerste.

Bibliotheek

door Wim Grund



Boek I Heel Hengelo trilt ...
Het bijna dagelijks stampen van de grote dieselmotoren tijdens proefdraaien op topvermogen deed tientallen jaren de woonomgeving trillen. Het gegeven dat de stichting SOS-HOTLO (Save our Stork), 10 jaar geleden de laatst overgebleven Stork-scheepsdiesel als schenking van een scheepswerf uit Brazilië naar Hengelo mocht halen, ligt nog vers in het geheugen. Plannen te over en transport overzee was geregeld. Deze enthousiaste onderneming is helaas jammerlijk

gestrand op bureaucratische onwil - het duurde te lang om de noodzakelijke vergunningen te krijgen en ook ontbraken de nodige steekpenningen. Aan positieve zijde zijn gebleven de publicaties van SOS-initiator en Stork-archivaris, Wil Kuipers. Hij maakte twee waardevolle boeken: 'Heel Hengelo trilt' en 'de geschiedenis van de Stork dieselmotor'. Het economische bankroet vanuit Amerika, bracht de machinefabriek Gebroeders Stork (1868) snel in de rode cijfers. Zo moest er in plaats van stoomgedreven rietsuikermolens voor de koloniën, naar andere vormen van zware industrie gezocht worden. In het eerste boek wordt de licentieverkrijging uit Berlijn vanaf 1930 voor productie van de grote dubbelwerkende Stork Hesselman AEG scheepsdiesel behandeld, naast welkome licenties voor de bouw van middelgrote en kleine snelopende motoren voor o.a. de spoorwegen. In 1932 worden de eerste grote motoren uit Hengelo in schepen uit Amsterdam met succes opgeleverd voor Noorse opdrachtgevers. Aansluitend haakt de VNS aan met een prachtige serie van vier vracht-passagiersschepen van de befaamde Bloemfontein-klasse met ieder twee Stork AEG Hesselman motoren en een volledige Stork-machinekamer inrichting. Tegen eind jaren '30 sluiten diverse Nederlandse rederijen, zoals de KNSM, JCJL, Van Nievelt Goudriaan, Van Ommeren en Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), naast Russische en Braziliaanse rederijen, met flinke opdrachten aan. De producties in de onzekere oorlogsjaren onder toezicht van de Duitse bezetter, vormen een integraal deel van het boek. Productie-diagrammen tot in 1942 van diverse typen Stork Hesselman, Stork Ganz en Ricardo motoren, onderverdeeld in vermogensklassen van 120 tot 8000 pk, geven een duidelijk beeld van de vooroorlogse bestellingen.



m.s. Bloemfontein

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

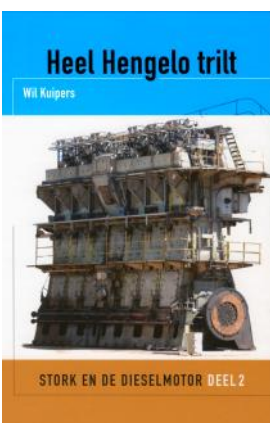
Bijdragen van leden

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



Boek II Na van de eerste naoorlogse personele problemen be-
komen te zijn, stonden in 1946 diverse Noorse rederijen al aan de
poort bij de nieuw gevormde en uit de puinhopen herrezen NDSM
en Stork. Veertien bestellingen werden gedaan voor de grote Hes-
selman Omkeerbaar Dubbelwerkende Tweetakt (HODT) o.a. twee
voor de 'Hoogkerk' en 'Heemskerk van de VNS. De dubbelschroe-
ver Arendskerk" (III) werd ook opgeleverd Dit schip kreeg twee
motoren, die al in de oorlog waren gebouwd. Daarnaast werden
twee 7-cil. 8400 pk motoren voor de 'Oslofjord van de Noorwe-
gen'-Amerikalijn geleverd. Dit waren de krachtigste tot dan. Het
boek wijdt flink ruimte en foto's aan de inrichting van deze prachi-
ge machinekamer. De motoren krijgen spoellucht van een drietal
ventilatoren, die direct via een hydro-koppeling door de hulpmoto-
ren aangedreven worden. Inmiddels had ook de NDSM licentie
verkregen om deze HODT motoren te bouwen. Bij elkaar waren het

er tien, o.a. voor de 'Bintang' van de SMN en de 'Alkaid' en 'Alkor' van Van Nievelt Goudriaan.

Nog in 1952 kreeg Stork een Noorse opdracht voor de machinekamer van een tweede Os-
lofjord ; nu met twee 8-cil, 9300 pk HODT motoren. Het werd de Bergensfjord, die in 1954
in Engeland is gebouwd.

Inmiddels werkt Stork aan een nieuwe motor; de dubbelwerkende cyclus kende zijn beper-
kingen en men ging naar een enkelwerkende kruiskopmotor met langsspoeling en vier uit-
laatkleppen in de cilinderkop. In de oorlog was hiervoor al een proefmotor gebouwd. Het
werd de zgn. Hesselman Omkeerbaar Tweetakt Langsspoeling (HOTL), ze hadden net al de
HODT, een zuigerspoelpomp met kleppenkast. Van deze 2300 pk motoren werden er vanaf
1951 negen aan de KNSM geleverd voor de zogenoemde 'Is-klasse'-schepen.. Een veel
grotere versie van 7200 pk, kwam in 1953 op de 'Ouwkerk van de VNS,. Nog na het eer-
ste proefdraaien met een zuigerspoelpomp, werden op de proefstand hierop een viertal
BBC turboblowers geplaatst. Beide spoelsystemen werden nu onafhankelijk van elkaar be-
proefd. De turboblowers voldeden uitstekend en brachten het vermogen -zonder de zuiger-
pomp- naar 8300 pk. Hiermee was de HOTLO geboren, waarbij de laatste 'O' voor Oplading
staat. Deze ontwikkeling brengt de bedrijven Stork en Werkspoor naar elkaar toe. In 1954
wordt overigens onder de naam "Verenigde Machine Fabrieken" (VMF-SW), de samenwer-
king alleen op gebied van scheepsdieselmotoren bekrachtigd. Werkspoor had ook een nieu-
we motor volgens hetzelfde spoelsysteem als Stork, de Werkspoor-Lugt. Het boek verhaalt
over de concurrentie binnen de VMF als 'De moord op de Werkspoor-Lugt'. Er zijn echter tot
1960 niet veel van verkocht. De HOTLO ging nu verder als de Stork Werkspoor (SW) motor
omdat diverse goede details van de Lugt-motor waren overgenomen. Prachtige 14.500 pk
motoren op de 'Koudekerk', 'Kloosterkerk' en de 'Neder Rijn, naast motoren voor de KJCPL.
De finale wordt gevormd doot de vier succesvolle L-klassers van SMN en KRL en vier W-
kerken van de VNS, allen met 6 cil motoren met 18.000 pk. Het boek noemt alle 166 HOT-
LO's met schip en rederij, die tot 1969 zijn gebouwd. Een voortdu-
rend tegenvallende export deed VMF besluiten de productie van de
grote motoren in Hengelo te stoppen; de buitenlandse concurren-
tie was hevig en er moest te veel geld bij.

Het boek verhaalt vanaf 1963 de geschiedenis van de succesvolle
mediumspeed VMF/Stork-Werkspoor TM-410 motoren - Stork richt
hierbij in Zwolle nieuwe werkplaatsen in en in Amsterdam-
Kattenburg verschijnt daartoe ook een moderne fabriek. De TM-
410 levert na een tiental 'gouden jaren' toch veel garantiewerk op
door -naar blijkt- venijnige haarscheuren in het cartergietwerk. Van
de nog krachtiger TM-620 worden er veel minder verkocht. Een
nieuwe range meer compacte medium-speed motoren volgt, nadat
in 1966 ook Kromhout in Amsterdam zich bij de VMF voegt. In 1986 verplaatst men het
hoofdkantoor van SWD naar Zwolle en dit wordt gevolgd door en een volgende sanerings-
golf om het hoofd boven water te houden. Het bedrijf is inmiddels voor 49% staatseigen-
dom. Eind 1989 wordt Stork-Werkspoor-Diesel door het Finse Wärtsilä overgenomen. Voor
Werkspoor Amsterdam betekende dat het einde van haar meer dan 150-jarig bestaan.

In 'Heel Hengelo trilt' Deel I en II geeft , in aanloop naar in totaal 25 hoofdstukken, de door
de jaren heen beschouwende correspondentie tussen de directie onderling en die van de
hoofdingenieurs de toon aan. Een schat aan verhalen en dito technische uitleg. De boeken
zijn rijk geïllustreerd met productiefoto's en tekeningen van machinehallen en onderdelen
en van de laatste 30 jaar veel kleurenmateriaal. Een waardevol werk, dat in hoofdzaak is
opgetekend uit de Stork-archieven, die zijn opgeslagen in het Historisch Centrum Overijssel.
Een ode aan de auteur/vormgever is hier op zijn plaats.

