

# Nieuwsbrief



## Van het bestuur

### Algemene vergadering 1 november

**Op** de komende ledenvergadering wordt het jaarverslag over 2021 weer aangeboden aan de leden waarvan hierbij een klein voorproefje.

Het is weer een bijzonder jaar voor onze vereniging geweest. Vers in het geheugen zit nog de Covid-19 pandemie die in 2020 is begonnen en welke wereldwijd heeft huis gehouden. Meerdere leden van het College zijn hierdoor overleden hetgeen tot z.g. 'oversterfte' heeft geleid. Helaas hebben in dat jaar ook de sociëteit bijeenkomsten niet door kunnen gaan en zijn er geen openbare activiteiten ontplooid. Voor nu wil ik echter stilstaan bij de vele positieve zaken en niet teveel somberen.

De kantoorbezetting is gedurende Covid door meerdere bestuursleden gedaan, maar vooral Wim Grund heeft hier veel tijd aan besteed. Omdat Zeemanshoop in 2022 haar 200-jarig bestaan wilde vieren – en dat ook



heeft gedaan – zijn er volop voorbereidingen getroffen zoals het uitnodigen van H.K.H. Prinses Margriet, de Commissaris van de Koning, de Burgemeester. Overleg heeft plaats gevonden met Het Scheepvaart Museum en er is een feestprogramma opgesteld.

Een begin is gemaakt met het upgraden van de zaal, de overloop is onder handen genomen, het archief is op orde gebracht en overtollige boeken zijn uitgeselecteerd. Hierdoor is een sfeer in ons kantoor ontstaan die meer past bij Zeemanshoop anno 2021. Het plan om de verhalenbundel **Zee, zout en torpedo's** van erelid Albert Kelder uit te geven onder auspiciën van ons College, is verder uitgewerkt. Bestuurslid Johan Karels heeft ook dit jaar weer de Nieuwsbrief met allerlei maritieme nieuwtjes uitgegeven en het aloude **Weldadig Zeemansfonds** heeft opnieuw gestalte gekregen. Voor subsidiering vanuit dit fonds heeft Zeemanshoop zich

na lang beraad, met het fonds aangesloten bij **de Samenwerkende Maritieme Fondsen**. Dit zal tevens bijdragen aan meer naamsbekendheid van Zeemanshoop in het maritieme speelveld. Het **Ouderkerkfonds** heeft het lidmaatschap van de studenten van de Hogere Zeevaartschool Amsterdam betaald in de hoop dat die zich willen inzetten voor het College. Aan maritieme personeelsverenigingen is domicilie aangeboden. Wetgeving schrijft voor het College een Raad van Toezicht voor. Deze kon echter nog niet geïnstalleerd worden door de Covid-19 problemen. Voor het bijwonen namens Zeemanshoop van landelijke (maritieme) herdenkingen en bijeenkomsten, is het bestuur nog op zoek naar ambassadeurs voor de regio's noord, Noord-Holland en Rotterdam en omgeving. Kandidaten worden uitgenodigd hiervoor te solliciteren.

Het beleidsvoornemen is om Zeemanshoop weer een relevante positie te bezorgen in de maritieme gemeenschap. Het motto luidt: 'Wat kunnen wij voor elkaar betekenen in een versnipperd nautisch landschap'. Gesproken is met de Zeemanshuizen, de NVKK, Nederland Maritiem Land, de Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945, het Maritiem Onderwijs, het Ouderkerkfonds, de Kaap-Hoornvaarders en anderen. Er zijn raakvlakken van initiatieven, wensen en kennis. Wij hopen een rol als motor te kunnen spelen om daarin dingen op gang te krijgen door middel van samenwerking. Om op termijn ons voortbestaan te verzekeren is oriëntatie naar buiten noodzakelijk. Zo zien wij vol vertrouwen de toekomst tegemoet. In het jaarverslag zal nader worden ingegaan op bovenvermelde aangelegenheden.

Cornelius A. den Rooijen,  
waarnemend vicevoorzitter



### IN MEMORIAM

Ons bereikte het bericht dat

**Arnold Heijtkink**

Op 17 augustus is overleden

Wij wensen de naaste familie veel  
sterkte

## Nieuw institutioneel lid



De vereniging die lid geworden is van het Koninklijk College Zeemanshoop heet voluit : **Vereniging van Oud-employé's der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij**. Deze Maatschappij onderhield voor de oorlog in hoofdzaak insulaire verbindingen in Nederlands-Indië .Tijdens de oorlog was de KPM van grote betekenis voor de geallieerde strijd in Azië en de Pacific. Na de oorlog moest rekening gehouden worden met verlies van het vaargebied, hetgeen ook daadwerkelijk gebeurde in 1957. Met een vloot , die slechts geschikt was voor insulaire diensten , werd toch getracht de rederij gaande te houden . In 1967 werd gefuseerd met dochter maatschappij **Koninklijke Java China Paketvaart Lijnen**, en hield de scheepvaartmaatschappij KPM op te bestaan. De Engelse naam van de KJCL was **Royal Interocean Lines (RIL)**. Onder deze naam voeren de schepen en bemanningen verder tot deze maatschappij opging in de Koninklijke P&O Nedlloyd, die in 2005 door de Maersk Line werd overgenomen.

De Vereniging werd opgericht in 1924, en had tot doel de contacten tussen de leden te bevorderen. Dit gebeurt door het houden van Kringbijeenkomsten die bestaan uit gezelligheid , bijpraten, drankje, rijsttafel .Verspreid over het land zijn er vijf kringen die deze bijeenkomsten organiseren met gepaste tussentijden, rekening houdend met de jaarlijkse reünie waarmee de ALV gepaard gaat. We herdenken ook als vereniging de capitulatie van Japan op 15 Augustus om de collega's die in de oorlog vielen te eren. Verder verheugen we ons zeer op ons eeuwfeest in 2024.

Toen de mogelijkheid geopperd werd om als Vereniging lid te worden van het KCZ, hebben we die met beide handen aangegrepen , in de eerste plaats om te acteren onder een soort koepel, maar ook om de praktische reden van gebruik van het pand.

Piet Bijl

## Een cadeau uitgereikt!

Een van de doelstellingen van ons College is het bevorderen van Nederlandse opleidingen tot de zeevaart. In het kader hiervan reikten wij in het verleden jaarlijks een prijs uit op de scholen voor maritiem zeevaart onderwijs. Niet aan de allerbeste leerling, die krijgt altijd veel lof, maar aan een student die ondanks tegenslagen zoals ziekte, financiële problemen of andere moeilijkheden er toch in slaagde de eindstreep te halen met een diploma. In dat kader bezocht ik in september het Maritiem Instituut Willem Barentsz op Terschelling om aan de studente Lize Dijker in een bomvolle aula een prachtige zeekijker te overhandigen. Zij kwam binnen als een dame die goed leek te weten wat ze wilde,

maar door omstandigheden in een negatieve spiraal terecht kwam in haar eerste jaar. Tegenslag op privé gebied maakte dat ze steeds minder punten haalde en de toekomst er niet rooskleurig uitzag. Een negatief studieadvies lag op de loer. In het tweede jaar heeft ze én haar privé leven én haar studie aangepakt en met hard werken ervoor gezorgd dat ze weer op de rails kwam. Zelfs was er tijd om studiegenoten te helpen en plaats te nemen in de bar/feestcommissie. Tijdens haar stage voldeed ze prima en na een stevige eindspurt studeerde ze af. Inmiddels heeft ze al een baan via MF Shipping en is ze een student waar het MIWB trots op is. Het was voor mij dan ook plezierig haar te verrassen met het cadeau, waar ze spontaan heel blij mee was. Verschillende aanwezigen complimenteerden ons College met dit bijzondere initiatief. Niet alle lof en glorie voor de alles kenner maar voor de harde werker! Na de jaren van Covid-19 eindelijk weer blijde gezichten.



## Overlijden oud-voorzitter Drs. Ronald de Jong.

Onlangs bereikte ons het bericht dat op maandag, 15 augustus jl. onze oud-voorzitter Drs. Ronald de Jong, na een ernstige ziekte, op 77-jarige leeftijd is overleden. In de voor het College roerige jaren 2005-2006 was hij voorzitter van het interim bestuur dat door de leden belast was met de herstructurering van de vereniging. Ook was hij betrokken bij de verkoop en overdracht van de beroemde pentekening 'Schepen op het IJ', getekend door Ludolf Backhuysen, aan Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. Hij studeerde onder meer aan de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam en begon zijn maritieme loopbaan bij de Holland Amerika Lijn. Na de beëindiging van zijn carrière op zee trad hij in dienst bij het Rijksloodswezen, district Rijnmond. Aansluitend hierop voer hij enige tijd als stuurman op het zee-loodsvaartuig, standplaats IJmuiden. Bij de vervanging van dit type loodsboot door de snelle tenders werd hij loods in het rayon IJmond. Zijn functioneel leeftijdsontslag bij het loodswezen betekende niet dat hij op zijn lauweren ging rusten. Zo werkte hij onder meer enkele jaren als maritiem deskundige voor de ORAM, het Amsterdamse netwerk van bedrijven. Daarnaast heeft hij geruime tijd de functie van voorzitter van de Stichting Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders bekleed. Doordat wij te laat op de hoogte waren van zijn overlijden heeft het bestuur geen acte de présence kunnen geven bij zijn uitvaart in besloten kring, op zaterdag 20 augustus. Met Ronald heb ik bijna twee jaar in het bestuur gezeten. Ik herinner me hem als een kundig voorzitter en een fijne collega.



Namens het bestuur,  
Cornelius A. den Rooijen, waarnemend interim vicevoorzitter

Op 27 oktober zal mevrouw Ynskje Penning een lezing geven over

### “DE KOOPVAARDIJ IN DE TWEDE WERELDOORLOG”.

Als historicus en kunstenaar combineert Ynskje rationaliteit met creativiteit en kennis met gevoel. En op die manier vertelt ze verhalen tijdens haar lezingen. Verhalen over historische gebeurtenissen en achtergronden die spelen in de thema's van haar werk. Ze geeft duiding aan de geschiedenis met de ideeën uit die tijd.

Haar historische romans over de tweede wereldoorlog zullen tegen gereduceerd tarief aangeboden worden na de lezing



“Het is verbazingwekkend dat de Nederlanders in het algemeen niets weten over deze maritieme geschiedenis”. Ik hoop dat ik met [mijn boeken](#) na 12 jaar van noeste arbeid, studie, reizen en schrijven daar een einde aan kan maken! Ik vind dat wij dit aan deze mensen die zo'n grote bijdrage geleverd hebben aan onze vrijheid verplicht zijn.

Een lezing voor iedereen die geïnteresseerd is in de tweede wereldoorlog en de rol van de koopvaardij daarin.

Wat komt er zoal aan bod?

Hoe kwam het zover en wat voor gevolgen had het voor de marine, koopvaardij en de visserij. Daarbij focussen wij vooral op de koopvaardij op zee.

Hoe was de verdediging van Groot-Brittannië, de konvoivaart over de Atlantic, de Murmansk Run, de geallieerde landingen waar de koopvaardij een zeer grote rol in speelde. Ook de rol van Coast Guard cutters met name in de Noordelijke IJszee zal ik proberen ter sprake te brengen als er tijd voor is. Dit zijn de meer persoonlijke belevenissen waar deze mensen mee te maken kregen en hun reactie.

## AGENDA

### Societeit

11 oktober aanvang 10:00

Graag aanmelden

### Lezing mevr. Ynskje Penning

27 oktober aanvang 13:30

Graag aanmelden

### Algemene Leden Vergadering

1 november aanvang 11:30

Graag aanmelden

Aanmelden op [kantoor@zeemanshoop.nl](mailto:kantoor@zeemanshoop.nl)

## 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 :

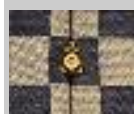
**NL49 INGB 0000 589 383** tnv **Koninklijk College Zeemanshoop** met vermelding van uw naam. Vanuit het buitenland overmaken vergt als Swift of BIC-Code : **ING-BNL2A**.

### Zeemanshoop artikelen

De volgende artikelen zijn nog te verkrijgen bij het secretariaat:



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



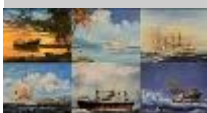
Margrietspeldje - € 17,50



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

### Koor (Klacht):

Elk schip heeft, zo U het niet wist, een stotterhok met marconist. Dat is een soort aetherpiraat, die tussen meters draadloos draad er schik in heeft "mesiek" te storen, door vlijtig vonken aan te boren.

Al voert hij urenlang niets uit, bij goeie "mesiek" begint 't gefluit. Tetatereta, tetuttereto, zo stoot hij onze radio. Eén ding staat vast: Hij doet 't expres. Tot onze spijt met veel succes.

Met voetbal is het evenzo. Probeer je op de radio te horen hoe 't Ajax verging? Wij wedden om een heel lief ding dat d'uitslag luidt: pepieperdepiep, Alweer die vent met zijn gegniep

Het is een ramp; het is een kruis, dat fluitverwekkend stotterhuis. Wat ons betreft van boord er mee, met Marconist en al in zee, zodat ie ons niet meer kan storen als wij naar "mesiek" gaan horen.

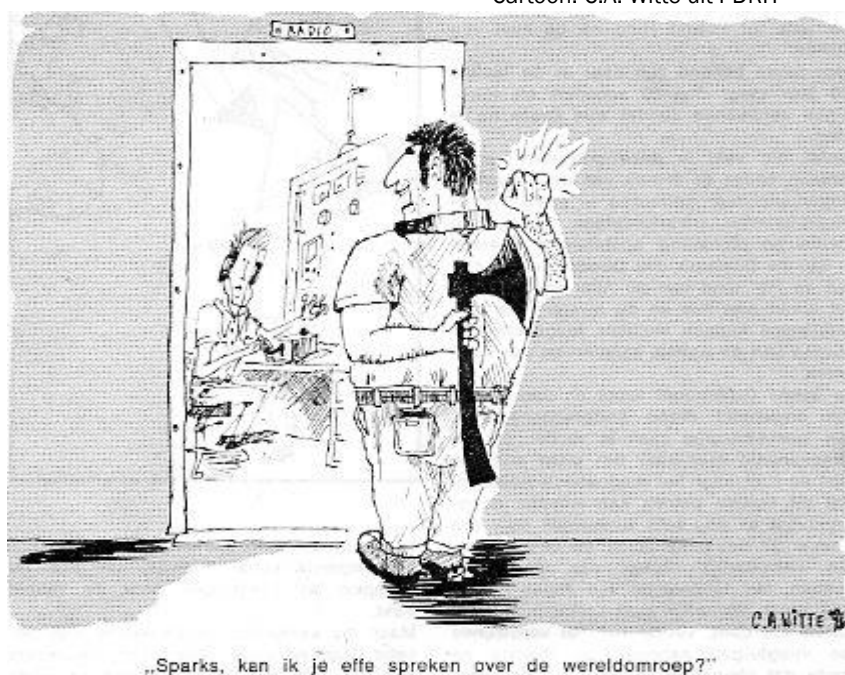
### Solo (Antwoord):

Bedenkt, gij klagers: dit tuttereto Was d'oorsprong van de radio, die slechts muziek kon produceren na jarenlang tetatereteren.

Dus knielt - hoort gij Sparks eens weer Eerbiedig naast uw toestel neer

Dichter: (mij) onbekend

Cartoon: C.A. Witte uit PDRH



„Sparks, kan ik je effe spreken over de wereldomroep?“

**RADIO  
NEDERLAND  
WERELDOMROEP**



## Het Spaanse telegram

door Eduard Baaij

De taal waarin een radiotelegram wordt opgesteld, maakt voor een radio-officier geen verschil, want de morsecode omvat alle talen. Maar dat onbekendheid met een taal een argeloze marconist behoorlijk parten kon spelen, hoe goed hij de morsecode ook beheerst, moge blijken uit onderstaande gebeurtenis.



Ooit werd ik als jonge en nog enigszins 'groene' radio-officier geplaatst aan boord van een stukgoedschip op de Rotterdam - Zuid-Amerika Lijn. We voeren van Rotterdam naar Rio de Janeiro en we hadden net Kaap Finisterre gerond toen ik merkte dat mijn roepnaam in de verkeerslijst van Aranjuez Radio stond. Dit was niet ongewoon aangezien het merendeel van de bemanning van Spaanse afkomst was. Aranjuez Radio werd snel gecontacteerd op een korte golf frequentie en een telegram in de Spaanse taal vond zijn punten-en-strepen weg door de ether. Spaans was toen nog een onbekende taal voor me, maar ik was er zeker van dat ik elk woord goed had ontvangen, dus een half uur later bezorgde ik het radiotelegram keurig uitgetypt bij de geadresseerde: een van de Spaanse matrozen. Het was op een warme nazomermiddag. De zon scheen en het meeste personeel buiten dienst was aan dek om van iets koels te genieten.

Toen ik de accommodatie weer binnenging hoorde ik plotseling een luide kreet achter me. Over mijn schouder kijkend zag ik de matroos aan wie ik zojuist het telegram had gegeven op zijn knieën zitten huilen en jammeren. Niet begrijpend wat er aan de hand was ging ik maar verder naar binnen om zelf een biertje te halen in de officiersbar.

Na het diner riep de kapitein mij in zijn hut. In de hut van de 'Ouwe' stond een woedende delegatie van de Spaanse bemanning, waaronder de nog zachtjes snikende matroos. De kapitein wilde graag van me weten waarom ik een overlijdenstelegram zó maar aan de geadresseerde had gegeven, zonder eerst de gezagvoerder te raadplegen. In het telegram stond namelijk dat de moeder van de matroos was overleden. Geschrokken en zenuwachtig legde ik uit dat ik de Spaanse taal niet beheerste en derhalve door de tekst niet gealarmeerd was. Voor mij was er niets verdachts aan de tekst. Het woord 'muerto', ofwel 'dood', had misschien een belletje doen rinkelen, maar het woord 'fallecido', i.e. 'overleden', zei mij niets. De kapitein knikte en legde dit in het Spaans uit aan de aanwezige bemanningsleden. Ik betuigde vervolgens mijn spijt hierover en ook dat werd door de kapitein vertaald. Er

volgde enig overleg waarna de betrokken matroos naar voren stapte, mij de hand schudde en iets in het Spaans tegen mij zei wat door de kapitein werd vertaald als "Oké Sparks, ik aanvaard je excuses want ik begrijp dat dit per ongeluk is gebeurd". Ik zuchtte van opluchting en nam mij vast voor in de toekomst extra voorzichtig te zijn met radiotelegrammen in een vreemde taal.

### Ingezonden

In uw recente Nieuwsbrief lees ik e.e.a. over LNG en de GASTOR en NESTOR in het bijzonder.

Ik lees iets over de Amerikaanse Ocean Group etc.

Niets is minder waar. De Ocean Group was de voortzetting (o.a.) van de beroemde blauwpijpers van Alfred Holt uit Liverpool, Engeland.

**NESTOR** was een historische naam voor de Holt's. **GASTOR** werd besteld door Nedlloyd vanwege de mogelijkheid een contract te krijgen tussen Blang Lancang (Sumatra) naar West kust van Amerika.

Dit is nooit gelukt vanwege het feit dat de Amerikanen het destijds niet aandurfd en een ontvangst terminal te bouwen voor LNG. Toen werd LNG vervoer als heel gevaarlijk gezien. Het gevolg was, dat beide zusterschepen opgelegd werden en nimmer voor Ocean noch Nedlloyd gevaren hebben.

Waar het verhaal in Wikipedia over Algerije en Delfzijl in verband met NESTOR en GASTOR vandaan komt is mij een raadsel en laat eens te meer zien dat Wikipedia niet altijd correct in elkaar zit.

Met vriendelijke groet,

Theodor Strauss

ex KJCPL

ex Nedlloyd

ex K Line (Nederland)



## M.S. Prinses Margriet

Door Joop van de Kop, gepensioneerd kapitein en voormalig docent zeevaartonderwijs

Geachte redactie,

Leuk dat er in een vorige Nieuwsbrief een artikel aan de Prinses Margriet (PM) is gewijd. Om de lezers een indruk te geven van het leven aan boord van dit geweldige schip heb ik nog enige aanvullingen, want ik heb



er vanaf 1973 ruim tien jaar als 2<sup>de</sup> stuurman op gevaren.

Allereerst de opmerking die over zeeziekte werd gemaakt. Natuurlijk ervoeren de leerlingen dat het schip slingerde, maar om het schip de schuld te geven van hun zeeziekte ging mij toch te ver. Voor de meesten was het hun eerste ervaring met een bewegend schip en zelfs in het Noordzeekanaal moesten leerlingen soms al overgeven.

De Prinses Margriet was een geweldig zeeschip dat, zoals het een schip betaamt, bij een beetje wind slingerde en stampte op de golven. Hoe hoger de golven hoe meer het te keer ging. Dat was maar goed ook, want als dit niet het geval zou zijn, zou er veel schade ontstaan. Anders gezegd zeeziekte lag aan de constitutie van leerlingen en niet aan het schip.

Op de 'PM' werden tijdens week- en veertiendaagse reizen nautische HBO en MBO studenten getraind in de praktische aspecten van de zeevaart. Als 'bijvangst' gingen er altijd tenminste vier aspirant radio-officieren en leerling werktuigkundigen mee. Doordat de werktuigkundigen van de 'PM' het zelf niet zagen zitten om de hele dag leerlingen om zich heen te hebben, was het nut voor die aankomende wtk's niet zo groot. Het zou me niets verbazen als dat één van de redenen is geweest dat de 'PM' uit de vaart is genomen en plaats

moest maken voor een simulator.

Voor de stuurmansleerlingen was er een uitgebreid programma om het op school geleerde in praktijk te brengen. In groepen van drie of vier deden zij dienst op de navigatiebrug, in de kombuis, bij de civiele dienst, bij de bootsman, in de machinekamer of namen zij deel aan de nautische instructie. Op de navigatiebrug werden peilingen genomen en in de kaart gezet. Het praktische nut van het met regelmatige tussenpozen positie maken, werd daar toegelicht. Aan bod kwamen eveneens het belang van het uitkijk houden, het sturen met de daarbij behorende stuurcommando's en natuurlijk het gebruik van relevante instrumenten.

In het instructielokaal werden zaken behandeld, zoals het ankeren met een of twee ankers met het bijbehorende vakjargon. Later op de dag werd het geleerde dan in praktijk gebracht. Zo ging het ook met het te water laten van sloepen, de behandeling van laadbomen met binnen en buiten takel en het oefenen met het lijnwerptoestel. Bij het houden van Brandrol werd het hele ritueel afgewerkt en de branddeuren, deuren, kleppen en luiken gesloten. Ook werd er geoefend met het persluchtmasker waarvan de flessen aan boord gevuld werden met een speciale compressor. Kortom alle



scheepszaken kwamen aan bod en dat maakte dat, als de leerlingen aan boord van een koopvaardijship hun stage gingen lopen, zij niet volledig met twee linkerhanden stonden.

Dat er geen instructievaartuig meer is waar leerlingen kennis maken met de praktijk en het leven aan boord, vind ik nog steeds jammer. De behoefte is er blijkbaar wel; want iedere school heeft nu zijn eigen schip.

**Stichting Koninklijk onderwijsfonds voor de scheepvaart**

vraagt voor haar in de vaart komende

**ZEEVAART-INSTRUCTIE VAARTUIG (1800 BRT)**

**een KAPITEIN**  
**STUURLIEDEN (met eerste en tweede rang)**  
**SCHEEPSWERKTUIGKUNDIGEN (met diploma B)**

Met het vaartuig worden instructiezeizen van 12 dagen zonder lading gemaakt met de leerlingen van de Hogere Zeevaartscholen.

Geboden wordt:

- Goede salarisregeling
- Vaste zomer- en Kerstvacantie
- Rijkspensioenregeling
- Premie AOW/AWW voor rekening werkgever

Vereisten:

- Onderwerpsgebonden gedrag
- Ervaring in de functie
- Juiste instelling en beswaamheid met betrekking tot de instructie van de leerlingen.

Sollicitaties te richten aan:

- De Directeur van het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart
- Gebouw „Candida“
- N.Z. Voerburchwal 120-126
- Amsterdam-C.

Indien reeds eerder gesolliciteerd is, behoeft de sollicitatie niet herhaald te worden. Geen bezoek dan na oproeping.

## De jubileum vaartocht 2022.

Eindelijk was het dan weer zover. De jaarlijkse vaartocht van ons College kon door Covid-19 twee jaar niet worden gehouden maar op dinsdag 13 september gingen de trossen los. De laatste reis was in 2019 met de Stortemelk naar Oostelijk Amsterdam en Muiden. Die reis was ook toegankelijk voor niet-leden – tegen betaling uiteraard – maar aan de jubileum tocht konden alleen leden en genodigden deelnemen. Geholpen door het prachtige weer op deze laatste echte zomerdag, stapten ruim 160 leden en genodigden aan boord van de raderboot Kapitein Anna, wel bekend bij onze



leden. Zij meerde voor ons af aan de noordkant van het IJ tegenover het CS. Gelukkig reden de treinen ook weer en met de pont naar de overkant was een fluitje van een cent. Na het inchecken waarbij een ieder drie consumptiemuntjes op kosten van Zeemanshoop kreeg, was het om precies 13.00 voor en achter en voeren wij het IJ af richting Oranjesluizen. Ik kon iedereen welkom heten en in het bijzonder vader en zoon



Albert en Jort Kelder. Ons erelid Albert stond een verrassing te wachten. Met steun van Zeemanshoop zijn een aantal artikelen van Albert over de verschrikkingen die onze koopvaardij in Wereldoorlog II moest doorstaan, gebundeld in een boek. Deze verhalen hebben in de loop der jaren in het maritieme maandblad 'De Blauwe Wimpel' gestaan. Het boek werd aangeboden door zoon Jort die, met een kernachtige toespraak, jeugdherinneringen ophaalde. Zoals het altijd aanwezig zijn van de maritieme sfeer in Huize Kelder en de vele manieren waarop de familie verknocht was aan de zee en alles wat daarmee te maken heeft. Hij overhandigde het eerste exemplaar van het boek 'Zee, Torpedo's en Bommen' aan zijn vader waarmee deze bijzondere happening ten einde was. Na passage van de Oranjesluizen legden wij even aan om enkele gasten de gelegenheid te geven te debarkeren. Ook Jort ging van boord. Nu konden we koers zetten naar het eiland Pampus, het bezoek daar was een onderdeel van het programma. De museum jaarkaart bezitters hadden vrij entree en het was zeker de moeite waard. De meerderheid van onze gasten namen deel aan de rondleiding door het fort en het daaraan verbonden museum. Jammer dat er zoveel beschadigd is door de Duitse bezetter. Terwijl Amsterdammers er in de oorlog



hout roofden voor hun nooddacheltjes. Meteen na het ontmeren werd het dinerbuffet klaar gezet en een ieder liet het zich goed smaken. Uitgebreid en prima verzorgd, er was meer dan voldoende en zo verliep de terugreis in de beste stemming. Om plm. 18.30 mocht ik de dag afsluiten en aan de kade waar vandaan we 's morgens vertrokken, eindigde deze prachtige vaartocht. Complimenten voor de organisatie en de bemanning van de Kapitein Anna, van onze leden en gasten. Het was al met al een bijzondere geslaagde dag!



Cornelius A. den Rooijen.



Zodra je voet op het eiland zet, voel je het al... Hier ligt meer dan 400 jaar geschiedenis en jij maakt daar nu deel van uit. Op Pampus valt van alles te beleven. De interactieve routes 'Het Geheime Wapen van Amsterdam' en 'Het verhaal van Pampus' nemen je mee de geschiedenis in waar dit UNESCO Werelderfgoed deel van uitmaakt. Of je dwaalt over het eiland met het 'Rondje Pampus' en vindt onderweg Eye openers over vroeger en nu. Luier in het gras met een picknickmand van het Pampus Paviljoen of installeer je op het sfeervolle terras met een fantastisch uitzicht over het IJ-meer. En dat op een duurzaam forteiland!

Het gezegde 'Voor Pampus liggen' komt je vast wel bekend voor maar weet je ook waar het vandaan komt? Pampus was ooit een ondiepte in de toenmalige Zuiderzee (nu het IJsselmeer). 'Voor Pampus liggen' vindt hier dan ook zijn oorsprong. Forteiland Pampus is gebouwd tussen 1887 en 1895 en is onderdeel van de Stelling van Amsterdam.

## Vaartocht kapitein Anna, 13 september





Opgericht 1 mei 1822  
Muntplein 10a  
1012 WE Amsterdam  
020-6253515  
[info@zeemanshoop.nl](mailto:info@zeemanshoop.nl)



H.K.H. prinses Margriet  
Beschermvrouwe



Bezoek onze site op  
[www.zeemanshoop.nl](http://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](mailto: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](mailto:bibliothecaris@zeemanshoop.nl)

### Zee, zout en torpedo's.

Verhalen over de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog.

Door: Albert Kelder.  
Gebonden 269 Blz.  
Maten: 16 cm x 23 cm.  
Prijs: €24,99.  
meerdere foto's, in zwart-wit.  
ISBN nr. 978 94 6456 006 0  
e-ISBN 978 94 6456 007 7  
Uitgeverij: Walburg Pers

Er is veel geschreven over de geschiedenis van onze koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog. Maar de gebeurtenissen, de specifieke schepen en de lotgevallen van hun bemanningen werden vaak onderbelicht. De oorlogshandelingen op zee begonnen voor onze zeevarenden niet op 10 mei 1940 maar op 1 september 1939. Torpedo's, bommen, kanonvuur - en soms mijnen tot ver na het staken van de vijandelijkheden medio augustus 1945 - werden ruim 400 Nederlandse schepen noodlottig. Bij de invasie was verreweg het grootste deel van onze koopvaardijvloot buitengaats. Honderden mannen in de kracht van hun leven vonden in die jaren op gruwelijke wijze een zeemansgraf. Jonge matrozen van amper 16 tot kapiteins van ruim 60 jaar. Veel van deze verschrikkingen zijn onderbelicht gebleven, slechts opgenomen in rapporten en tabellen. Auteur Albert Kelder had een lange maritieme carrière, als stuurman, supercargo, chef bemanningszaken en als hoofdinspecteur bij International Cargo Inspection in Hamburg. Kelder, geboren in de jaren dertig van de vorige eeuw, publiceerde na gedegen onderzoek, jarenlang in het maritieme maandblad 'De Blauwe Wimpel'. Dertig van zijn artikelen zijn opgenomen in dit boek dat met financiële steun van het Koninklijk College Zeemanshoop in Amsterdam kon worden uitgegeven. Bekende scheepsnamen zoals het ss Bodegraven waarmee het boek begint, het ms Friso dat als laatste schip IJmuiden verlaat op 14 mei 1940, het ss Oostplein, het ss Wilhelmina, de zeeslag van de tanker Ondina, konvooi PQ 13 en de Van Imhoff, om enkele van de 31 hoofdstukken te noemen, worden aan de vergetelheid onttrokken. Mede door aanhouden van de schrijver heeft het kabinet het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) een grondig onderzoek in te stellen naar het zinken van laatst genoemde.

Cornelius A. den Rooijen.



Tijdens de jubileumvaartocht op de kapitein Anna presenteert Jort Kelder het debuut boek aan zijn vader.