

Nieuwsbrief

Van het bestuur

Zeemanshoop heeft baat bij een stabiel bestuur dat op constructieve wijze samenwerkt. Om daar aan bij te dragen, is vorig jaar een voorlopig bestuursconvenant opgesteld met inhoudelijke beschrijving van de condities waaronder besluitvorming tot stand dient te komen. Een opstel dus van bestuurlijke omgangsregels en verantwoordelijkheden.

Vooruitlopend op de introductie van de Wet Bestuur en Toezicht Rechtspersonen, is daarbij rekening gehouden met de installatie van een Raad van Toezicht voor Zeemanshoop. Dergelijke commissies houden toezicht op de algemene gang van zaken en op een gezonde bestuursdynamiek. Professionele instellingen en verenigingen die een dergelijke noodzaak eerder voelden, hebben in het verleden veelal al een Raad van Toezicht geïnstalleerd. De Raad is in feite een formalisering van de positie van de Wijze Mannen binnen Zeemanshoop waarop in het verleden beroep werd gedaan indien de omstandigheden daar aanleiding toe gaven. In een organisatie als Zeemanshoop heeft de raad vier functies: het houden van toezicht op de algemene gang van zaken

het houden van toezicht op de besluitvorming van het bestuur

het bestuur terzijde staan met raad, al of niet gevraagd het uitoefenen van de werkgeversrol over de bestuurders (niet van toepassing)

Genoemde wet treedt op 1 juli aanstaande in werking. Tijd dus om de commissie handen en voeten te geven.

Behalve toezicht houden is de adviserende rol van de Raad minstens zo belangrijk. In het beleidsplan voor de komende jaren heeft het Bestuur zich onder meer vorgenommen om Zeemanshoop steviger te verankeren in de historische en actuele maritieme omgeving. Het ligt dan ook voor de hand om de leden van de Raad in deze omgeving te zoeken. De eerste voordracht voor leden van de Raad zal door het Bestuur worden gedaan. Zij denkt daarbij dat ereleden qualitate qua een plaats aangeboden behoren te krijgen. Raden van Toezicht functioneren zelfstandig, stellen eigen functie-eisen op, trekken zelf leden aan, maar benoeming gebeurt door de Algemene Ledenvergadering. Het Algemeen Bestuur kan leden voordragen. De leden kunnen maximaal twee maal vier jaar zitting hebben in de Raad.

Commissieleden dienen coöperatief te zijn, integer, bedachtzaam en analytisch, bestuurlijke ervaring te heb-

ben, te kunnen handelen vanuit overzicht, onafhankelijk en zorgvuldig te zijn, thuis in de maritieme omgeving, pro-actief, communicatief, betrokken en zo kan een hele lijst opgesteld worden tot een beeld van de ideale "schoonzoon" verschijnt.

Zeemanshoop is weliswaar niet zo'n grote instelling, maar vanuit het perspectief van continuïteit, stabiliteit en beleidsontwikkeling kan de Commissie van groot belang zijn voor beleidsadviezen en voor het geval bestuurlijke instabiliteit dreigt te ontstaan. De eerste opdracht aan de Commissie zal zijn om het voorlopige convenant definitief te maken. Met het installeren van de Raad zal aanpassing van de statuten overigens noodzakelijk zijn.

JAN AAFJES

Ons bereikte het bericht dat Jan Aafjes is overleden. Jan was lange tijd lid van het College. Hij heeft gedurende de oorlogsjaren gevaren en heeft daar ook vaak over verteld. Hij was ook een gewaardeerd lid van de Vereniging Zaans Erfgoed uit Jisp, en hij werd in 2007 benoemd tot ridder in de Orde van Oranje Nassau in verband met zijn vele vrijwilligerswerk in de afgelopen veertig jaar. Zo was hij betrokken bij de oudheidkundige commissie Jisp en bij het raadhuis/museum van Jisp. Daarnaast was hij zes jaar raadslid voor D66 in Jisp en later Wormerland. Ook was hij een gewaardeerd medewerker van de bladen **Met Stoom** en **Zaans Erfgoed**, waarin hij zijn achtergrond als zeevarende zeker niet verloochent. Ook heeft hij meegewerkt aan "het boek **'Zaankanters en het water'**"



AGENDA

Tot nader bericht zijn er geen activiteiten.

Lidmaatschap

Contributie voor Zeemanshoop

De contributie bedraagt €17,50 per jaar. Voor bedrijfslidmaatschappen bedraagt de contributie € 75,00 per jaar. Een hoger bedrag mag natuurlijk ook. U kunt uw contributie overmaken op rekening :

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

Zeemanshoop artikelen

De volgende artikelen zijn nog te verkrijgen bij het secretariaat:



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



Margrietspeldje - € 17,50



Pet - € 15,-



Stropdas - € 15,-



Boek Content - € 17,50



6 kaarten Fred Boom + enveloppen - € 5,-



Vlag met nummer ZMH, 40 x 60 cm, $\frac{3}{4}$ kleeds - op aanvraag

Idem, 80 x 120 cm, 1½ kleeds - op aanvraag



Jubileumboek 150 jaar Zeemanshoop door Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 108 pagina's - € 17,50

Ook zijn er nog enkele kalenders 2021 te verkrijgen

In Memoriam

Albert Jan Veltkamp

1925–2021

Albert Veldkamp (90). Geboren in Tiel. Woonde sinds 1946 in Vlissingen. Oud-kapitein, oud-loods. En oud-walvisvaarder. Oprichter van het Scheldeloodsen shantykoor.

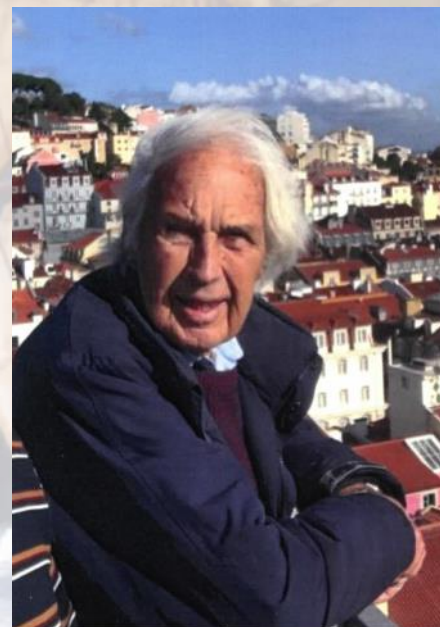
Expedities naar Antarctica op de Willem Barendsz, het eerste Nederlandse walvisfabrieksschip. Per seizoen werden wel 1000 walvissen 'verwerkt'.

"Het was een andere tijd. In de oorlog was Nederland beroofd. Met de walvisvangst werd onze vetvoorziening weer een beetje op peil gebracht."

Hij was nog druk met van alles en nog wat. Bijvoorbeeld met het Loodsen-koor dat hij oprichtte. Die oude werklieders moeten bewaard blijven, vindt hij.

"Van veel varenslieden is Vlissingen de thuishaven. **Vlissingen Maritiem**

vind ik een geweldige slogan. Alles hier ademt de zee in. Je leeft met het tij mee."



"The Old Man and the Sea. Van Hemingway, weet je wel. Dat geldt ook voor mij."

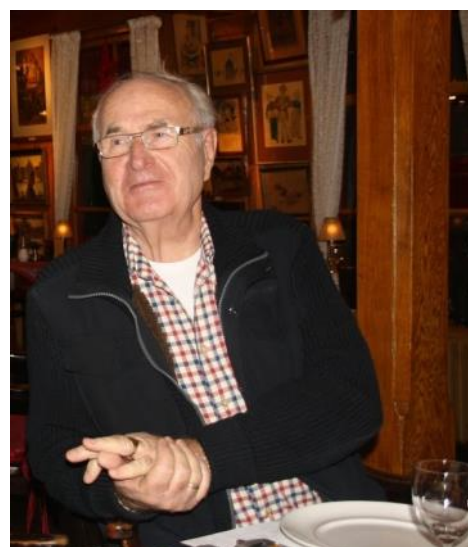
Theo Lursen

1935-2021 Lid nr 650 sinds 1995

Op 10 februari overleed ons lid Theo Lursen aan de gevolgen van Covid-19. Zijn echtgenote Jenny Lursen-Vader overleed een week eerder ook aan hetzelfde virus. Bizar was het, dat op het moment dat Theo naar het ziekenhuis werd gebracht, zijn echtgenote overgebracht werd naar een andere locatie. De ambulancebroeders hebben de echtelieden gelegenheid gegeven om elkaar te zien en afscheid van elkaar te nemen.

Theo was zeer actief in de politiek en oprichter van Gemeentebelangen Koggeland. Verder was hij zeer betrokken bij het kerkelijk gebeuren van Oudendijk. Voor al zijn verdiensten heeft hij in 2007 een lintje ontvangen. Boven de rouwadvertentie staat:

Als een schip verdwijnt achter de horizon, is het niet weg, wij zien hem alleen niet meer.....



WINDROOS versus KOMPASROOS

"Ter Leeringh ende Vermaeck"

kapt. Petrus S. Dorpmans (gpen.) NVKK 2054/KCZ 312

Lid Studiekring Historische Cartografie

~~~~~

Als veertienjarige leerling aan het KOF(1) Internaat & dagnijverheidsschool voor Kust-, Binnenvaart en Rijnvaart te Delfzijl, voeren wij eind jaren vijftig van de vorige eeuw met hun schoolschepen(2) op het Wad, IJsselmeer en de Zeeuwse wateren. Aan boord van de tweemast zeilkluiper en tevens instructievaartuig Prins Hendrik (ex Argo)(2) leerden wij zeeman- schap in de uitvoering van dagelijkse praktische taken aan boord, die o.a. bestonden uit scheepsonderhoud, roeien, wrikken, zeilen, het omgaan met staaldraad en werken met het grondtakel (ankeren). Andere taken waren het bijhouden van scheepsdagboeken en het wacht lopen in het stuurhuis, in de machinekamer, in het kombuis en het bij de bootsman beoefenen van schiemannen splitsen en knopen. Nautisch onderricht zoals kaartpassen, zichtpeilen, kaartlezen, de deviatie bepalen van het kompas en de



koersen koppelen vond doorlopend plaats. Bijzonder was de nachtvaart op trajecten met sectorvuren, geleidelichten en lichtboeien. Ook het roeien om kribhoofden op een stromende rivier, het langsrijd komen en afvaren met een roeiboort, alsmede het meren en afvaren op stromend water kwamen veel voor bij de dagelijkse oefeningen. Oefenen met het handlood, handigheid opdoen met het slagaard steken (red.: het meten van waterdiepte met een peilstok) en het uitzetten van de sleeplog werden zelfs toen nog onderwezen.

(omdat het artikel te lang is om hier op te nemen, kunt u [hier](#) klikken om verder te lezen)



## Met de Ossendrecht heen en weer over de Atlantic.

door Lourens Visser

Een telefoontje van Radio Holland betekende voor mij dat mijn verlof weer voorbij was. Mijn nieuwe reis zou ik gaan maken met de Ossendrecht/PJRB van Phs. Van Ommeren. Zo kon ik gelijk weer een rederij aan het rijtje toevoegen.

Op maandag 6 juni 1977 moest ik naar een keuringsarts aan de Maasstraat in Rotterdam. De hele wachtkamer zat vol met mensen van allerlei pluimage. Mij werd verteld dat ik de volgende dag maar terug moest komen. Helaas kon dat niet doorgaan omdat ik om middernacht! voor de ingang van het kantoor van Van Ommeren moest zijn om in de bus te stappen naar Bremen. De keuring ging toch door.

Om zoveel mogelijk gebruik te maken van de werktijd van werknemers moesten we dus om 2400 uur in Rotterdam bij het kantoor van de rederij aan de Wester

laan verschijnen. De rit verliep met wat kleine hindernissen, want het stormde flink die nacht en onze kok had een plastic tas met bier voor zichzelf meegenomen waarvan hij, zodra de bus wegreed, de inhoud tot zich begon te nemen. Af en toe hoorde je flesjes rinkelen en het geluid van het verwijderen van een kroonkurk. Bij Utrecht moest hij er al uit om te piesen. Dit gebeurde nog een paar keer voordat we in Bremen arriveerden. Ik kan me niet herinneren dat ik de man die ik moest aflossen heb gezien. Het zal wel niet want hij moest met dezelfde bus naar huis.

Om het verhaal verder te lezen moet u [hier](#) klikken



Voor specifieke zaken is het dagelijks bestuur bereikbaar op de volgende e-mailadressen:

De voorzitter op [voorzitter@zeemanshoop.nl](mailto:voorzitter@zeemanshoop.nl)

De secretaris op [secretaris@zeemanshoop.nl](mailto:secretaris@zeemanshoop.nl)

Penningmeester op [penningmeester@zeemanshoop.nl](mailto:penningmeester@zeemanshoop.nl)

Algemene vragen, suggesties kunt u versturen naar [info@zeemanshoop.nl](mailto:info@zeemanshoop.nl)



Ossendrecht Phs. Van Ommeren

## Het sloepje

door Johan Karels

Alle A-schepen van de RIL (Adelaide, Accra, Auckland, Amsterdam, Agulhas, Algoa) hadden een soort werkbootje aan boord. Daar werd althans de vlet op het achterschip voor gebruikt. Maar tijdens een zoektocht door één van de dekhuizen kwamen we een mast en een paar zeilen tegen. Het bleek dus dat die vlet bedoeld was voor recreatieve doeleinden. Er was ook een buitenboordmotor die door de machinedienst helemaal overhaald werd. Onnodig te zeggen dat het bootje er niet uitzag. Tijdens ons verblijf in Sydney hebben we de vlet weer helemaal zeilklaar gemaakt. Alle stagen werden vernieuwd (met dank aan Radio Holland voor de harpsluitingen en spanners), het houtwerk geschilderd, de vallen en schoten vernieuwd en de buitenboordmotor gerepareerd. De zeilen waren nog goed, maar zagen er niet uit vanwege alle teer en verfspatten. Maar na een paar weken hard werken hadden we een leuk zeilbootje. En daar hebben we heel veel mee gezeild. In de haven van Sydney, langs het beroemde Operahouse. Doosjes Heineken mee, Hollandse vlag achterop en varen maar. Uiteraard waren we een bezienswaardigheid tussen al die mooie witte jachten.

Binnenliggend in Fremantle zijn we wel eens naar Rottnest Island gevaren, en daar konden we naar hartenlust snorkelen en zwemmen. Rottnest is in 1694 ontdekt door Willem de Vlamingh, en op het eiland zag hij heel veel quokka's. Dit is een mini kangoeroe soort dat alleen op dat eiland voor komt. Hij dacht dat het een soort ratten waren, en zo kwam het eiland aan zijn naam (ratten nest eiland)

De **Safocean Adelaide** voer in een samenwerkingsverband met SAF Marine tussen Zuid-Afrika en Australië heen en weer, met een tussenstop in Mauritius. Omdat we een Mauritiaanse bemanning hadden, lagen we altijd een paar dagen in Port Louis. Ik verdenk nog steeds onze Chief Steward (die een neef was van de oma van de zoon van de tuinman van de havenmeester) ervan, dat hij ervoor zorgde dat er extra langzaam gewerkt werd als wij binnen lagen. Een paradijselijk eiland (voor toeristen) en ook wij vermaakten ons op de mooie stranden. We hebben ook nog gezocht naar dodo's, maar die konden we nergens vinden. Maar ook hier kwam ons bootje weer van pas. Zeilen met je eigen sloepje, voorzien van twee dozen koud Heineken bier, Dat is pas echt genieten. Varen met

een zacht briesje op een blauwe, kristal heldere zee met een wit palmenstrand in de verte. Op de achtergrond klonk het geluid van de branding en verder hoorde je alleen het regelmatige geplop van een Heineken kroonkurk.

Toen we een paar uur langs de kust gezeild hadden, zagen we ergens op het strand een paar lokale vissersbootjes liggen. Dat was wel leuk en daar wilden wij ook wel naar toe. We hadden echter geen rekening gehouden met het rif en binnen de kortste keren zaten we erop vast. Gelukkig konden we uitstappen en de boot eroverheen trekken. Toen we eindelijk op het strand stonden naast de hoofdschuddend toekijkende vissers, slaakten we een zucht van verlichting. Geen schade aan de boot. De vissers wezen ons toen maar de weg door het rif en zo kwamen we weer terug op open zee.



Robbeneiland

Voor anker liggend bij Kaapstad, gingen we ook regelmatig met het bootje op stap. De kapitein vond dat allemaal prima, en de bootsman liet ons met de kraan in het water zakken en viste ons er ook weer uit. We mochten niet naar de stad varen, want we waren nog niet ingeklaard. In de verte lag echter een leuk eilandje, en daar zouden we wel even kunnen kijken. Dit eilandje bleek Robbeneiland te heten, en pas veel later realiseerde ik mij dit het gevangeneiland was waar Nelson Mandela toen gevangen gehouden werd. Geheel onschuldig naderden wij het eiland, maar toen we probeerden voet aan wal te zetten, begonnen er allerlei luidspreekers te roepen dat we vooral moesten maken dat we wegkwamen. Dat hebben we toen ook maar gedaan. Ook zijn we daar wel eens overvallen door een mistbank. Deze kwam echt uit zee aanrollen en voor we goed en wel koers gezet hadden in de richting van het schip (een paar mijl verder), zaten we midden in de erwtensoep. Gelukkig hadden we een walkietalkie bij ons, en konden we de tweede stuurman waarschuwen. Die heeft toen de radar aangezet en ons naar binnen gepraat.

Ik heb geen idee wie er bij de RIL op het idee gekomen is voor deze uitzonderlijke geste jegens de bemanning, maar wij hebben er erg van genoten.



Safocean Adelaide

## Malcolm McLean



Waarschijnlijk zegt bovenstaande naam u niets, maar toch heeft het werk van deze man een enorme invloed gehad op uw en mijn (maritieme) leven.

Hij begon zijn carrière als uitbater van een benzinstation in de VS. Na een leveringsvraag van een van zijn klanten, besloot hij in 1934 om zelf deze levering te organiseren door zijn eigen vrachtwagen te kopen. Hierop richtte hij het bedrijf McLean Trucking Company op, dat in 1953 de tweede Amerikaanse transporteur met meer dan 2.000 vrachtwagens werd. Omdat hij geleidelijk aan geconfronteerd werd met de wegcongestie tussen de grote Amerikaanse havens, wou McLean het maritieme transport benutten door zijn vrachtwagens over te laden op onderstellen in de grote havens.

In 1955 verkocht McLean zijn bedrijf voor \$25 miljoen, verhuisde naar New York en kocht de **Pan-Atlantic Steamship Company** voor \$7 miljoen.

Hij kreeg een banklening van \$22 miljoen en kocht januari 1956 twee T2 tankers, die hij ombouwde om containers te vervoeren. Het duurde enkele maanden om de schepen om te bouwen, om de containers te bouwen en opleggers te ontwerpen die de containers konden vervoeren.

Het idee was niet nieuw, aangezien Seatrain Lines in 1929 al gesloten goederenwagens met lading had vervoerd op schepen tussen New York en Cuba. Ook werden opleggers al op wagons geladen. Hiermee probeerden de spoorwegen te concurreren met het wegtransport, dat een steeds groter aandeel kreeg in het vervoer van goederen. Tussen 1926 en 1947 vervoerde de Chicago North Shore and Milwaukee Railway vrachtwagens op platte wagons tussen Milwaukee en Chicago. Midden jaren 30 begon de Chicago Great Western Railway Com-



pany en daarna de New Haven railroad een soortgelijke dienst op hun eigen spoorweg. In 1953 sloten CB&Q, de Eastern Illinois en de Southern Pacific spoorwegen zich hier bij aan. In 1955 hadden nog 25 spoorwegen zich hierbij aangesloten.

Nieuw aan McLeans innovatie was het idee om grote containers te gebruiken die niet geopend werden tussen de verscheper en de ontvanger. Ze waren intermodaal te gebruiken tussen vrachtwagens, schepen en wagons.

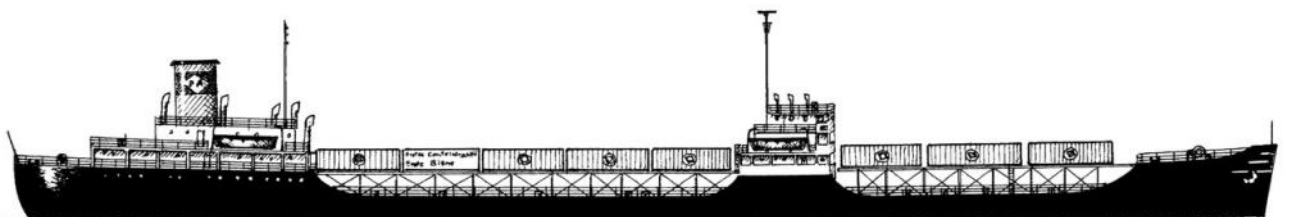
McLeans aanvankelijke idee om "trailerschepen" te bouwen - waarop gehele opleggers zouden worden geladen, de roll-on-roll-offmethode - werd uiteindelijk niet gebruikt, vanwege de onnodige ruimte die de oplegger innam. In plaats daarvan paste hij het concept aan door slechts de containers te laden. Op 26 april 1956 werd een van de omgebouwde tankers, de **ss Ideal X** -geladen in Newark, New Jersey en deze vertrok naar Houston, Texas met 58 35-foot containers aan dek, naast de gewone lading olie. In 1956 was de meeste lading stukgoed. De kosten lagen daarbij op \$5,86 per ton. Met containers lag dit op slechts 16 cent per ton.

In 1957 begon het eerste containerschip dat volledig was uitgerust met geleidebanen voor containers in het ruim, de **Sea-Land Gateway City**, een dienst tussen New York, Florida en Texas. Dit was mogelijk door de uitvinding van het **twist lock** door Keith Tantlinger, een werknemer van McLean. In de 60er jaren gaf hij dit patent vrij, zodat containerisatie de wereld kon veroveren. Hij heeft nooit geclaimd dat hij de container heeft uitgevonden, maar wél het cellulaire containerschip.

Zonder het te weten, revolutioneerde Malcon McLean de geschiedenis van de internationale handel. Zo konden grondstoffen en afgewerkte producten voor een zeer lage prijs getransporteerd worden over de hele wereld.

Waar het voordien meerdere dagen duurde om met een honderdtal dokwerkers een schip "in bulk" te lossen, duurt het tegenwoordig slechts enkele uren om met behulp van kranen een schip te laden en lossen, om vervolgens de containers verder te sturen via zee, weg- of spoorvervoer. De container heeft de transportkost door vier gedeeld. Vandaag bestaan wereldwijd tientallen miljoenen containers en de grootste schepen kunnen zo'n 24.000 containers vervoeren in schepen één reis. De grootste maritieme bedrijven, zoals Maersk, CMA CGM of MSC vervoeren miljoenen containers tussen alle havens ter wereld.

Enkel en alleen al in de Haven van Rotterdam worden jaarlijks 15 miljoen containers behandeld door volautomatische kranen en autonoom rijdende trailers.



ss Ideal X

# Suezkanaal

door Johan Karels

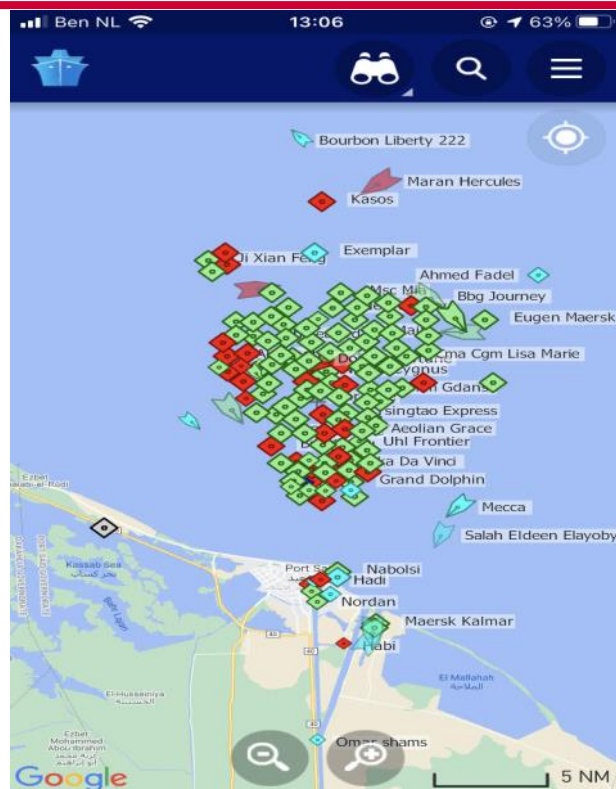


Terwijl ik dit schrijf, wordt het scheepvaartnieuws gedomineerd door de blokkade van het Suezkanaal. Containerreus **Ever Given** ligt dwars in het kanaal en lijkt van plan om die positie voorlopig niet op te geven. Bos Kalis is ingeschakeld om het schip weer vlot te krijgen. Uiteindelijk zal dat natuurlijk ook gaan lukken, maar het geeft wel aan hoe kwetsbaar deze Azië-Europa route is. Het is extra pech dat het gebeurd is in het kanaal tussen de Bittermeren en Suez. Dat stuk bestaat nog steeds uit een enkele vaarweg. Vanaf de Bittermeren naar Port Said zijn er inmiddels twee vaarwegen parallel. Nu zit de **Ever Given** als een kurk in een fles, en het aantal wachtende schepen (Zie plaatje Port Said 29 mrt →) loopt steeds verder op met een geschatte schade van € 340 miljoen per uur. Ongetwijfeld zitten er op diverse rederijkantoren nu mensen te rekenen of het verstandig is om koers te verleggen richting Kaapstad. Maar dan praat je over een omweg van 3000 mijl.

Het is natuurlijk niet de eerste keer dat de doorvaart gestremd is. In de 60er en 70er jaren van de vorige eeuw is het kanaal jaren gesloten geweest als gevolg van oorlogshandelingen. Toen moest ook alles via Kaap de Goede Hoop, en dat heeft niet echt voor grote problemen gezorgd. De oliemarkt speculeerde er toen lustig op los en een maatje van me deed er een maand of drie over om met een VLCC van de Perzische Golf naar de VS te varen. In die tijd werd de inhoud drie keer verkocht en de bestemming vijf keer gewijzigd. Het verschil met nu is, dat de wereldhandel veel meer met elkaar verweven is, en dat productielijnen in Europa stil komen te liggen als bepaalde onderdelen of goederen uit China of andere landen hun bestemming niet precies op tijd bereiken. En dat gaan we merken.

Persoonlijk vond ik het passeren van het Suezkanaal altijd weer een belevenis. Zandbak links, zandbak rechts, uitgebrande legervoertuigen, Arabische cijfers leren en in konvooi varen. Ook was ik belast met het papierwerk en het ontvangen van de autoriteiten. En er waren heeel veel papieren nodig er waren heeel veel autoriteiten. Douane, Immigratie, Havenmeesters, loodsen, zoeklichtbedieners, roeiers, militairen, kamelendrijvers en nog wat ondefinieerbare figuren. En allemaal eisten ze minstens twee sloffen sigaretten (Marlboro).

Ongetwijfeld kunnen veel van onze leden mooie verhalen vertellen over de passage. Stuur ze eens op, dan kunnen we er allemaal van genieten.



## The Mate.

If the ship begins to roll, call the mate;  
If the cook runs short of coal, call the mate;  
If the Old Man goes to bed and you see a squall ahead,  
if you need a sounding of the lead, call the mate.

If the running lights are out, call the mate;  
If your latitude's in doubt, call the mate;  
If the wind begins to howl, if the sailors start to growl,  
If the whistle-strings get foul, call the mate.

If you are coming into port, call the mate;  
If the midnight-chow runs short, call the mate;  
If the cargo starts to shift, if the workboat gets adrift,  
If the fog begins to lift, call the mate.

If you want to drop the hook, call the mate;  
If you are looking for the cook, call the mate;  
If you run a light abeam, if the chief doesn't give you steam,  
If the mess-boy has no cream, call the mate.

If you need a crew on deck, call the mate;  
If the gangway is a wreck, call the mate;  
If the captain's on the blink, if a sling falls in the drink,  
If you have no time to think, call the mate.

Yes, that's who the sucker is, it's the mate;  
All the griefs are his..."Ask the mate";  
And at that the poor old bird never gets a pleasant word.  
Thank the Lord I'm just Agent, not the mate.  
\* \* \* \* \*

Jan Koopman bracht bovenstaand gedicht in. Vermoedelijk eind jaren '50 geschreven door ??????



H.K.H. Prinses Margriet  
Beschermvrouw  
Zeemanshoop



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

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.

## Het 150-jarig Jubileum van College Zeemanshoop in mei 1972

Het bestuur, sinds eind 1971 onder de voortvarende leiding van kapitein Willem Mörzer Bruyns, alom bekend in zijn dagen, was unaniem van mening dat dit jubileum, evenals eerdere bijzondere jubilea in 1922 en 1872, op waardige wijze gevierd moest worden. Naast het voornemen dat doelstellingen en werkwijze van het College ruimschoots de publiciteit moesten halen deed het bestuur een verzoek aan H.K.H. Prinses Margriet om het College de eer aan te willen doen als Beschermvrouw (der Koopvaardij) op te treden. De Prinses was zo welwillend dit verzoek aan te nemen. Hieruit volgde een verzoekschrift aan H.M. de Koningin verstuurd om gezien het lange en eervol verleden en de vele contacten met het 19e eeuwse koningshuis aan het huidige college het predicaat 'Koninklijk' te willen verlenen.



Aanbieding predicaat Koninklijk

In verband met het feit dat de eigenlijke jubileumdatum 1 mei minder geschikt was voor een officiële herdenking, werd deze gehouden op woensdag 10 mei. Dankzij de medewerking van het bestuur van het Vaderlandsch Fonds tot aanmoediging van 's Lands Zeedienst en het bestuur van de Kweekschool voor de Zeevaart aan de Prins Hendrikkade, kon dat in de sfeervolle directieburelen van dit destijds voor velen zo bekende gebouw plaats vinden. De eigenlijke herdenking moest wegens de beschikbare ruimte in besloten kring gehouden worden uitsluitend voor het bestuur en hun werkgroepen, de notabelen van het Jubileum Comité en enige belangrijke gasten. Daar waren ons ere-lid Dr. Ernst Crone, 50 jaar in het bestuur waarvan 10 jaar voorzitter, Mr. F.J. van Kranenburg, Commissaris der Koningin in Noord-Holland en Mr. Pieter van Vollenhoven als vertegenwoordiger van H.K.H. Prinses Margriet, onze beschermvrouwe, die zich, in blijde verwachting zijnde, moest excuseren.



Leerlingen internaat in 19e eeuwse kleding

Na het openingswoord met waardige feestrede van de voorzitter werd, volgens traditie bij voorgaande gelegenheden, een jubileumgift aangeboden in overeenstemming met de doelstellingen van het College. Te

weten fl. 60.000 aan de Koninklijke Noord- en Zuid Hollandsche Redding Maatschappij, die door haar voorzitter Jhr. H. van Lennep in dank werd ontvangen.

Aan de Vereeniging het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum werd fl. 40.000 geschonken in dank in ontvangst genomen door haar voorzitter Jhr. H. de Jonge van Ellemeet. Bij de eerste gift werd het verzoek gedaan om te zijner tijd de naam Zeemanshoop opnieuw toe te willen kennen aan een der nieuwe reddingboten. De tweede gift werd verzegeld van het verzoek om in de nieuwe en waardige behuizing in het 's Lands Zeemagazijn, deze gift te honoreren met een gedenkplaat in de zaal die bestemd zal worden voor de 19e eeuw waarin zo veel van het verleden van ons College te vinden zal zijn.

Na deze rede nam de Commissaris der Koningin het woord en maakte in een waarderende toespraak over het verleden en heden van Zeemanshoop bekend dat het Hare Majesteit de Koningin had behaagd om ons verzoek in te willigen en het predicaat 'Koninklijk' aan het College toe te kennen. Tijdens het dankwoord voor deze hoge onderscheiding, die ons aanmoedigt om met vernieuwde kracht onze doelstellingen na te streven, overhandigde de voorzitter een prachtexemplaar van de monografie aan de heer Kranenburg, bestemd voor Hare Majesteit en een tweede prachtexemplaar aan Mr. Pieter van Vollenhoven voor H.K.H. Prinses Margriet. De bijeenkomst werd besloten met de dankbetuigingen van de voorzitters der begiftigde instituten.



Eerste rij vlnr. onbek, Mr F.J. van Kranenburg, Mr Pieter van Vollenhoven, Voorzitter kap. Willem Mörzer Bruyns, Jhr H. de Jonge van Ellemeet. Tweede rij lks Jhr H. van Lennep, onbek, Dr Ernst Crone (achter WMB), vice-voorz. H.J. Korver 3e rij meest rts Mr L. ter Braake, directeur SMN

In aansluiting op deze herdenking volgde in de vroege avonden een druk bezochte receptie.