



# Nieuwsbrief

## Van het bestuur

Het Bestuur heeft 2 juni weer vergaderd op het Muntplein. De aanwezigen waren ondertussen allemaal twee keer geprikt en bespoten. In ontspannen sfeer passeerde een groot aantal onderwerpen de revue. Nu weer grotere groepen deel mogen nemen aan binnen bijeenkomsten, zal er weer sociëteit gehouden worden op 13 juli. Aanmelden vooraf via [secretaris@zeemanshoop.nl](mailto:secretaris@zeemanshoop.nl) is noodzakelijk. Het maximum aantal bezoekers wordt gehouden op dertig personen. Is de belangstelling groter, dan volgt een tweede sociëteit op 20 juli. Er zal niet gecontroleerd worden, maar uiteraard wordt van de bezoekers verwacht dat men twee maal gevaccineerd is.

In de verwachting dat in de loop van dit jaar meer bezoekers ontvangen mogen worden, staat de Ledenvergadering voorlopig gepland voor oktober dit jaar. De vaartocht wordt echter nog uitgesteld naar volgend jaar.

Met het oog op het komend jubileum is besloten om de zaal een kleine facelift te geven. De schilderijen die in de entree hangen, krijgen een opknappbeurt en het meubilair zal worden aangepast. Met Willem Geluk is overleg gaande over een expositie in het trappenhuis.

Ondertussen is met een aantal maritiem georiënteerde instellingen overleg geweest. De ene keer op het Muntplein, de andere keer op bezoek bij de betreffende instelling. In de gesprekken zijn de beleidsvoornemens van Zeemanshoop toegelicht en is gekeken naar wat de instellingen voor elkaar kunnen betekenen. Daaruit zijn veelbelovende contacten ontstaan. In onderzoek is bijvoorbeeld of het voor Zeemanshoop niet praktischer en voordeliger is om voor wat betreft de subsidieaanvragen aan te sluiten bij de Samenwerkende Maritieme Fondsen. Subsidieaanvragen worden dan gecoördineerd behandeld en de 'subsidiekracht' neemt door afstemming en samenwerking toe.

Om digitale verspreiding van voordrachten mogelijk te maken, zijn 'handige' mensen nodig. Met het Ouderkkerkfonds wordt onderzocht of die handigheid al of niet tegen betaling, gerekruteerd kan worden op de Hogere Zeevaartschool. De HZS zelf ziet ook mogelijkheden voor samenwerking op andere vlakken.

Voor hoogwaardige voordrachten over maritieme onderwerpen is overlegd met het Nederlands Instituut voor Militaire Historie in Den Haag en de Stichting Nederland Maritiem Land in Rotterdam. Zelfs de Ho-

gere Zeevaartschool in Antwerpen heeft belangstelling om aan te haken. Het Instituut overweegt om in het najaar de presentatie van een nieuw boek op het Muntplein te houden.

Zeemanshoop is één van de founding fathers van het Scheepvaartmuseum. Grote bedragen zijn beschikbaar gesteld bij de oprichting in 1917 en bij de verhuizing in de jaren '70. Dat belang is een beetje in de vergetelheid geraakt, maar er zal een vaste rubriek op de site worden ingericht waarin de betekenis van Zeemanshoop voor het museum toegelicht zal worden. Het Museum is lid geworden van Zeemanshoop en zal in haar tijdschriften aandacht besteden aan het jubileum volgend jaar. De aanvullende betekenis van de Zeemanshoop bibliotheek voor het museum zal onderzocht worden. Voor aankleding van het trappenhuis kan het museum zorgen voor hoge resolutie kopieën van maritieme schilderijen.

Ook het tijdschrift Ons Amsterdam zal van tijd tot tijd aandacht besteden aan Zeemanshoop als Amsterdamse instelling.

Het lijstje met de te spreken instellingen is nog lang niet afgewerkt, maar tot nu toe is het bestuur steeds ontvangen als een oude bekende die na jaren van afwezigheid opeens weer voor de deur staat. De sfeer bij het overleg is dan ook steeds opmerkelijk enthousiast en constructief geweest.

## IN MEMORIAM

Ons bereikte het bericht dat op 27 mei 2021 is overleden de heer



**Marten Souman**

Vlagnummer 860

Wij wensen de familie veel sterkte toe

## AGENDA

### SOCIETEIT—Dinsdag 13 juli

Aanmelden noodzakelijk bij [secretaris@zeemanshoop.nl](mailto:secretaris@zeemanshoop.nl). Uitsluitend leden die 2x gevaccineerd zijn. Aanmeldingen worden op volgorde van binnenkomst behandeld.

## Lidmaatschap

### Contributie voor Zeemanshoop

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

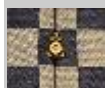
**NL49 INGB 0000 589 383** tnv  
**Koninklijk College Zeemanshoop**  
 met vermelding van uw naam.  
 Vanuit het buitenland overmaken vergt als Swift of BIC-Code : **ING-BNL2A**.

## Zeemanshoop artikelen

De volgende artikelen zijn nog te verkrijgen bij het secretariaat:



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



Margrietspeldje - € 17,50



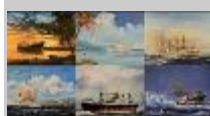
Pet - € 15,-



Stropdas - € 15,-



Boek Content - € 17,50



6 kaarten Fred  
 Boom + enveloppen - € 5,-



Vlag met nummer  
 ZMH, 40 x 60 cm,  
<sup>3</sup>/<sub>4</sub> kleeds - op  
 aanvraag

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



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

Ook zijn er nog enkele kalenders  
 2021 te verkrijgen

## De Bevalling

door Johan Karels

Port Kembla is een staalhaven aan de oostkust van Australië. Er staat een enorme hoogoven en zoals bij elke hoogoven is het een vieze, grauwe en roodbruine bedoening. We hebben daar een keer een rondleiding gekregen en het was meer dan indrukwekkend. Wat mij nog het meeste bijstaat is de enorme hitte die een pas gegoten blok ijzer uitstraalt als het ligt te wachten om door de walserij te gaan. Op twintig meter afstand moest je nog je handen voor je ogen houden om ze te beschermen.

Omdat de Sazocean Adelaide voor SAF-marine voer, hadden we een Zuid-Afrikaanse Bantoe bemanning. Dat was heel relaxed varen omdat ze uitstekend Engels spraken en goed opgeleid waren. Toch zat het apartheidsregime er goed ingebakken. De derde WTK vertelde eens tijdens pikheer, wat er gebeurde tijdens het zuigertrekken in een haven. Hij stond onder in het carter en boven hem waren op een stelling twee oliemannen bezig. Op een gegeven moment liet hij een nogal stinkende wind, die al snel bezit nam van de beperkte ruimte. Toen hij omhoog keek om de reactie van de olielieden te peilen, sprak één van hen de onvergetelijke woorden: "sorry, sir"

Maar goed, we hadden een week of twee in Sydney gelegen en we moesten daarna naar Port Kembla. Normaal gesproken is dit ongeveer acht uur varen. We konden niet meteen langs de kant, want er lag een ander schip op de plaats waar wij moesten laden. De spijker (anker) ging er dus in en we moesten op de rede wachten op onze beurt. Inmiddels was het echter slecht weer geworden en we lagen flink te rijden op de golven. Dat ging twee dagen zo door, tot ik 's morgens vroeg een telefoontje kreeg van de eerste stuurman. 'Sparks, zet je zender standby, want we hebben een bevalling aan boord'.

We hadden op dat moment geen echtgenoten aan boord en alhoewel de kok een geweldige buik had, zag ik hem nog geen kind ter wereld brengen. Wat bleek nu? Eén van onze matrozen had zijn vriendinnetje uit Sydney aan boord gehouden. Wat is tenslotte acht uur varen? Niemand merkt het als ze een stukje meevaart. Helaas was hij vergeten dat het op een schip niet altijd gaat zoals het gepland is. (Al ziet men kerk en toren staan, dan is de reis nog niet gedaan!) Miep was dus acht maanden zwanger (van wie is nooit helemaal duidelijk geworden) en het slingeren van het schip zal het laatste zetje wel gegeven hebben. De kapitein heeft daar in de hut van die matroos een dochter ter wereld geholpen. Alles is verder goed verlopen en ik hoefde niet in actie te komen. Het was een wolk van een baby en ook de moeder was in de wolken. Uiteraard hadden we niet zulke kleine uniformpjes in voorraad en dus werd het kind in een koffer gelegd en gewikkeld in (thee)doeken. (Nee... de moeder heette geen Maria!) Toen dit feit aan de wal bekend werd, stond de pers te dringen voor interviews met Kappie en met de nieuwbakken moeder. Het kind werd Adelaide gedoopt en moet nu een jaar of vijfenveertig zijn.



## Het zeemansgebed

Bijdrage de heer P. Dormans

Bij het in gebruik nemen van een nieuw scheepsdagboek door de 1e.Stuurman, werd het "Zeemansgebed" genoteerd:

*Bij vertrek is het schip hecht, dicht en sterk, van alle waterkeringen voorzien, de machines in orde bevonden, bemanning voltallig en gezond, levensmiddelen en drinkwater, zowel als bunkers voldoende aangevuld, alle brandblus-, reddings- en navigatiemiddelen en uitrusting, alsmede het grondtakel op deugdelijkheid en volledigheid gecontroleerd, beproefd en in orde bevonden. Navigatiekaarten voor de te beginnende zeereis, zijn volledig en geheel bijgewerkt, alle luiken, WD deuren en WD opritten van de laadruimen zijn waterdicht beproefd, alsmede ook de lading in de ruimen en aan dek volgens de eisen van goed zeemansgebruik gestuwd, afgedekt en gesjord.*

*Aldus het schip in alleszins vereiste en verantwoorde staat bevonden om de reis te aanvaarden en te volbrengen.*

## Leitsagher, de Loods.

Dit keer gaat het om het begrip en oorsprong van het woord Pilot, een afkorting van het woord Pilot c.q. peillood. De Pilot is geen verkeersvlieger, gevechtsvlieger, sportvlieger of een zweefvlieger, ballonvaarder, enz. (zie: VNV.1). Pilot is de naam voor loods, ook een zeemansbuis of jekker en een oude naam voor de navigator aan boord. Ten tijde van de grote ontdekkingsreizen in de 15e en 16e eeuw was de piloot, de Leitsagher (de loodzegger) en aansprakelijk voor de navigatie; hij was tevens stuurman (2).

*Het schip moet op het strand of op de klippen dryven,  
Als schipper en piloot sich stellen om te kyven.*

Jacob Cats (3).

Lucas Janszoon Waghenauer (Enkhuizen, 1555 / 1534 - aldaar 1605 of 1606) was een Noord-Hollandse stuurman en werd beroemd als cartograaf. Hij heeft verschillende Nautische navigatiekaarten en zeemansgidsen uitgegeven.

### Peillood, loods en piloot

Een afleiding van loods uit het woord lood lijkt waarschijnlijk en een verband tussen peillood en piloot, in de betekenis van loods of navigator, is niet te ver gezocht, terwijl daarmee tevens een samenhang tussen piloot en loods zijn verklaard (4). In "The Oxford Companion to Ships and the Sea" 1976. werd bij het woord pilotage gezegd, dat dit het Nederlandse woord peillood als oorsprong had. In 1977 verschenen "Sea and River Pilots" (5) gaf als verklaring: "The term pilot originated from the Dutch words Pijl, meaning anything vertically straight, and Leod, a lead which is sent down in a straight line to determine the depth of water at a given point. Het woord pijl moet waarschijnlijk peil zijn en leod ongetwijfeld lood.

Het gebruik van het peillood kende men reeds in de 5e eeuw v. Chr. Het deed niet alleen dienst om te bepalen of het vaarwater voldoende diepte had, maar ook voor de positiebepaling d.m.v het proeven van de naar boven gehaald grondsoort. Zo werd bij de vaart van Griekenland naar Egypte het lood gebruikt terwijl men zich nog in volle zee bevond. Door de afzetting in zee van het Nijlslib was de waterdiepte een maatstaf voor de afstand tot de kust. "Als men op weg naar Egypte nog een dag varen van het land verwijderd is en men laat een dieplood zakken, dan zal men modder ophalen, terwijl men nog op een diepte van 11 vademen is". Aldus Herodotus omstreeks 450 v. Chr. Ook in de Bijbel komt het lood voor als onderdeel van de scheepsuitrus-



Titel pagina van de "Spiegel der Zeevaart" van Lucas Jansz. Waghenauer met navigatieinstrumenten en aan weerskanten peilenden loodszen.

ting. In de eerste eeuw van onze jaartelling voer de apostel Paulus als gevangene naar Rome, op welke reis hij bij het eiland Malta schipbreuk leed. "Het scheepsvolk vermoedde midden in de nacht, dat er land naderde. En zij peilden met het lood twintig vadem en iets verder peilden zij vijftien vadem en uit vrees tegen de klippen geslagen te worden, wierpen zij vier ankers van het achterschip uit en baden, dat het dag mocht worden". De positie ten opzichte van het land was niet bekend, maar de lodingen wezen uit, dat dit wel gevaarlijk dichtbij was. Ook hier was het lood een belangrijk hulpmiddel voor de plaatsbepaling.

### De zeeslagen van de Derde Engelse Oorlog (1672-1673). De Loods; Raadspensionaris Johan de Witt.

Frankrijk en Engeland hadden op 6 en 7 april de Republiek de oorlog verklaard. Nog vóór de oorlogsverklaring op 22 maart, had een Engels eskader onder commando van Sir Robert Holmes enkele rijkbeladen Nederlandse schepen uit de Smyrna-vloot op de terugreis buitgemaakt in het Kanaal.

Op 29 april voer De Ruyter op zijn vertrouwde Zeven Provinciën met negen andere oorlogsschepen, vier branders en enkele kleine vaartuigen naar Texel. Op deze rendez-vousplaats had de raadspensionaris Johan de Witt met zijn gebruikelijke ijver er zelf op toegezien

dat de schepen daar tijdig in gereedheid waren gebracht. De Ruyter voegde zijn schepen nu bij de gezamenlijke vloot met de nodige zeemanschap, want de afwezigheid van bakens en tonnen (vanwege de oorlogstoestand) maakte het binnenvallen een riskante aangelegenheid. Op 9 mei voer de vloot uit door het Spanjaardsgat op loodsaanwijzing van Johan de Witt, die persoonlijk in een klein roeibootje de diepte van het vaarwater had gelood (6).

### Het handlood.

Tot de uitrusting aan boord diende men vroeger vooral ook het "loden" te rekenen, waarbij dit voornaamste navigatiemiddel vooral werd gebruikt om te kunnen vaststellen hoeveel water onder de kiel beschikbaar was. Vroeger was aan boord altijd aanwezig: I. een handlood met gemerkte lijn; II. een zwaarlood met gemerkte lijn. De lengte van deze lijn en het gewicht van het lood is dan afhanke



Illustratie voorkomend op de kaart van Noord-Nederland door Joost Jansz. Beeldsnijder, Amsterdam 1575 (herdruk 1608). Afbeelding van de Loods-piloot met de dieplood,

lijk van de diepte der te bevaren wateren.

Het handlood (7) werd gebruikt om diepten van ten hoogste 20 à 25 vademmen aan te loden. Het gewicht van het handlood varieerde van 3½ tot 7 kg. Het lood had meestal aan de onderkant een uitholling (ziel; zoals b.v. bij een wijnfles) die diende om een mengsel van schapenvet en varkensvet op te nemen waarmede de grondsoort werd opgehaald. Met de opgehaalde grondsoort kon men o.a. goede ankergrond bepalen. De loodlijn werd op het lood bevestigd, door het oog van de lijn eerst door de grommer te steken en vervolgens het lood door het oog te nemen. Ten slotte vormt het oog van de lijn met het grommertje een platte knoop. De handloodlijn, die 25 à 30 vademmen lang was, was een 3-strengs kabelslag ongeteerde henneplijn van 18 garens. Hennep neemt snel water op. De lijn zal dus vlug zinken.

Een nieuwe handloodlijn werd als volgt voor het gebruik gereed gemaakt. Nadat aan het ene einde een oog is gesplitst en het andere einde voorzien is van een Spaanse takeling, werd de lijn ten minste gedurende 24 uren

flink gerek, meestal door middel van een takeltje. Vervolgens werd de lijn nat gemaakt en gemerkt. Bij het aanbrenge van de merken mat men van de onderkant van het oog af. De lengte van het lood rekende men dus niet mee, zodat men aan de veilige kant bleef. Men bracht de volgende merken aan in de loodlijn:

Op 3 vadem, afstand van het lood: een rood lapje

Op 5 vadem, afstand van het lood: een wit lapje

Op 7 vadem, afstand van het lood: een blauw lapje

Op 10 vadem, afstand van het lood: een leertje met één gaatje of een knutteltje met één knoop.

Op 13, 15 en 17 vademmen werden dezelfde merken aangebracht als op 3, 5 en 7 vadem. Op de 20 vadem (8) kwam een leertje met 2 gaatjes of een knutteltje met 2 knopen. Op de tussenliggende hele vademmen brengt men een knutteltje zonder knoop aan. Op deze wijze van merken stelde men in staat de waterdiepten tot op de halve en kwart-vademmen (groot of klein) te bepalen. Het loden diende aan loefzijde te geschieden. Als het lood aan lij overboord werd gezet, zou het schip over de loodlijn kunnen drijven en/of varen. Na gebruik schoot men de loodlijn op - tegen zon - in een mand of in een loodlijnbalie. De loodlijnbalie is een tobbe waarvan de bodem een aantal gaatjes had, zodat de lijn kon uitlekken en goed kon drogen. Tevens was er dan minder kans, dat deze onklaar geraakte.

### NOTEN

1. VNV. Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers. <https://www.vnv.nl/over-vnv>
2. Maritieme Encyclopedie Deel V. uitgeverij C. De Boer JR. Bussum. 1972. ISBN 9022810062. 1971. Het woord "loods" is waarschijnlijk ontstaan uit "loodsman" (Eng. leadsman), hij, die het lood of peillood (vgl.pilot) hanteerde.
3. Zeemanstaal verzameld door J.F. Viëtor. Oud eerste stuurman van de koopvaardij en Oud commandeur van matrozenopleidingschip POLLUX te Amsterdam. P.N. Van Kampen & Zoon N.V. Amsterdam.
4. Van Leitsagher tot Loods. 400 jaar loodsen van Rotterdam door A.M. Overwater. 2e druk. Stichting Historische Publicaties Roterodamum. Rotterdam 1981.
5. Nacy Martin, Sea and River Pilots, Terence Dalton Ltd., Lavenham Suffolk UK. 1977, page 14.
6. Ronald Prud'homme van Reine. Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter. 5e druk Uitgeverij De Arbeiderspers. Amsterdam - Antwerpen.
7. Zeemanschap voor de Kleine Handelsvaart. Deel I. Het Tuig, de Uitrusting en het onderhoud. door S.P. De Boer oudleraar aan de afdeling Zeevaartschool van de Academie Minerva te Groningen 3e. druk. N.V. Drukkerij en uitgeverij J.F. Duwaer & Zonen Amsterdam.
8. Een vadem of vaam is een oude lengtemaat, die vooral werd en wordt gebruikt om de waterdiepte aan te duiden. Het eenheidssymbool is ftm, van het Engelse fathom. Een vadem is de spanwijdte van de armen van een niet te kleine volwassen man, thans gestandaardiseerd op 6 voet, dus 1,8288 meter

## Een oorlam

door Johan Karels

Tussen twee grote reizen in, werd mij gevraagd om even een kustreisje te maken op de Ittersum (PEXG), van rederij Vinke & Co. Ik kende deze club niet, maar het bleek er allemaal gemoedelijk aan toe te gaan. Welke havens we precies aangedaan hebben weet ik niet meer, maar ik weet wel dat we een weekeinde over gelegen hebben in Esbjerg.

De eerste zaterdag op zee kreeg ik een heuse verrassing. De bediende kwam langs om te vragen of ik bier of jenever wilde. Bier of jenever? Ehhhhh... Wat bleek... de oude heer Vinke (moge zijn naam voor eeuwig voortleven) had blijkbaar bepaald dat iedere zeevarende elke zaterdag recht had op één fles jenever of zes flesjes bier. Uiteindelijk koos ik voor het bier, omdat ik jenever (nog steeds) niet lekker vind. Maar een sympathiek gebaar was het wel. Ik vroeg mij af of dit nu het spreekwoordelijk "oorlam" was.

Het is in Nederland bijna niet voor te stellen dat er iemand rondloopt die niet denkt te weten wat een oorlam is. Een niet al te selectieve steekproef wees dat uit. Als meest gegeven antwoord kwam uit de bus: *een borrel aan boord van een schip*. Over de oorsprong en de precieze betekenis van het woord oorlam lopen de meningen uiteen. Hieronder volgen er een paar:

**1)** Oorlam – Een man met veel ervaring. Een volleerd matroos. Onder koopvaardijpersoneel de benaming voor een oorlogsmatroos.

**2)** Oorlam – Van het Maleise *orang lama datang*: Mens die langgeleden kwam, oudgast of ook wel oorlogsmatroos.

Halverwege de 17e eeuw was het voor de Hollanders op Kaap de Goede Hoop gewoonte om alle Europeanen die daar aankwamen met twee Maleise uitdrukkingen te onderscheiden. Degenen die rechtstreeks uit Holland kwamen doopte men *orang baroe datang*. Dit betekent: mens die pas is aangekomen, zogezegd een "groentje". Degenen die uit Indië kwamen en via de Kaap terugkeerden naar huis kregen de naam van *orang lama datang*, met andere woorden: "mens die lang geleden is aangekomen, of een ervaren oudgast". Dit is uiteindelijk ingekort tot *orang lama* en vervolgens verbasterd naar het woord *oorlam*.

De tijd die de retourschepen aan de Kaap doorbrachten werd *oorlammentijd* genoemd. De matrozen verkochten er allerlei smokkelwaar en zetten vervolgens de bloemetjes buiten. Men leert hieruit dat de *oorlammen* (oudgasten) veelal echte liefhebbers van de fles waren.

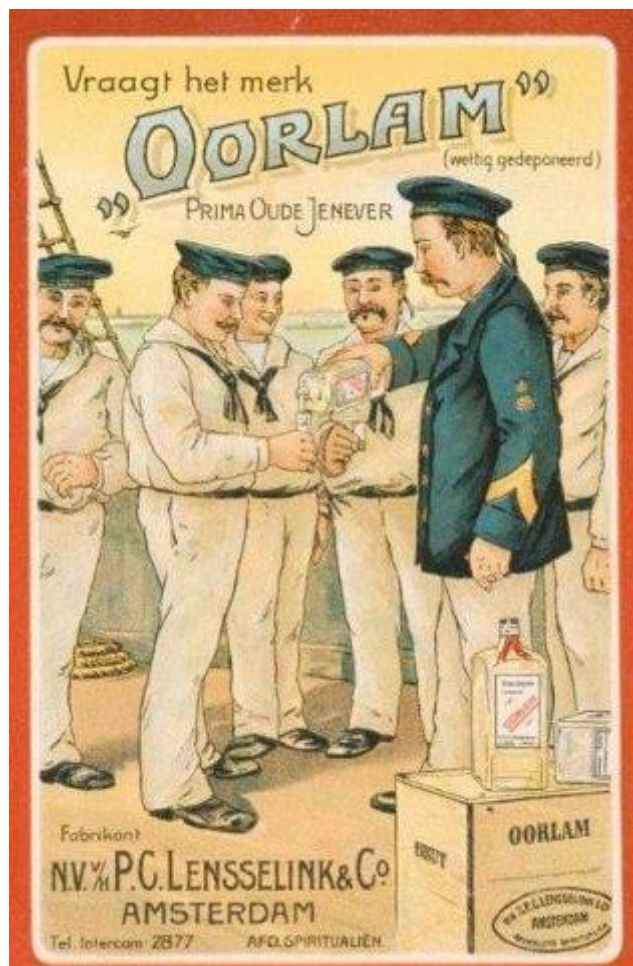
**3)** Oorlam – "... overigens duiden oude geschriften aan, dat het heel wel mogelijk is dat de betekenis van *oorlam* als aanduiding voor borrel in het algemeen en jenever in het bijzonder afkomstig zou kunnen zijn van varengasten die voorgoed terugkeerden naar het vaderland. Deze personen werden vroeger *oorlammen* genoemd. Zij lustten er weel één of meer en naarmate de definitieve thuisreis vorderde werden zij er steeds vrolijker op. Voornoemde geschriften zeggen dan, dat vandaar de afgeleide betekenis is ontstaan. Gezien het feit dat, zoals we al eerder zagen, jenever eeuwenlang bij de officiële rantsoenen hoorde, kan men gevoeglijk aannemen dat men met *oorlam*

gaandeweg jenever bedoelde".

**4)** Oorlam wordt ook gebruikt voor het rantsoen jenever dat men op vaste tijden aan de matrozen uitdeelde. Vroeger bewaarde men aan boord van schepen de *oorlam* in het *oorlamvaatje*. Dit is een sierlijk ovalen tonnetje, met een koperen kraan en dito banden. Een matroos, Dirk Jan genaamd, beschrijft in zijn memoires hoe er aan het eind van de 19e eeuw op schepen met dit vaatje werd omgesprongen:

*Wanneer het "tijd van oorlam" was, 's morgens tegen half twaalf, wanneer de schipper "Handen schoon" ging laten fluiten, bracht de bottelier eigenhandig het vaatje met zijn onderstel naar het voorschip toe om daaruit elke recht-hebbende een klein tinnen bekertje jenever ter inhoud van vijf "vingerhoeden" te schenken.*

De oorsprong van het woord mag dan misschien duister blijven, het fenomeen *oorlam* had in ieder geval mijn volle sympathie.



### ERRATUM

Bij het verhaal over de Ossendrecht in de Nieuwsbrief van april, was de naam van de schrijver weggefallen.

**Lourens Visser** was de auteur.

## Ontsnapping uit IJmuiden

Bijdrage Henk van Willigenburg

De lotgevallen van het s.s. Texelstroom op 14 mei 1940

De geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij tijdens de Tweede Wereldoorlog dreigt met verstrijken der jaren steeds verder weg te zakken in het collectief geheugen. Gelukkig zijn er in de loop der jaren wel enkele boeken verschenen, zoals het kloeke tweedelige werk van K.W.L. Bezemer, waarin het onderwerp uitvoerig behandeld wordt (Elsevier 1986, ISBN 90-10-06040-3). Deze maand, waarin de samenleving elk jaar stilstaat bij de gebeurtenissen uit de oorlogstijd, neemt de Nieuwsbrief zijn lezers mee naar de haven van IJmuiden. We schrijven dan 14 mei 1940. Aan de hand van de 'Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog' gaan we in op het vertrek naar Groot-Brittannië van het s.s. Texelstroom van de Hollandsche Stoomboot Maatschappij, gebouwd door Fijenoord in 1918 met een tonnage van 1.617 BRT en uitgerust met een stoommachine van 1.200 pk.

### Krijgsgevangenen

Zoals bekend hadden de Duitsers, die in oorlog waren met Engeland en Frankrijk zonder enige aanleiding op 10 mei 1940 een misdadige overval op het neutrale Nederland uitgevoerd en wisten ons land in vijf dagen onder de voet te lopen. Niet zonder kleerscheuren overigens, want de luchtlandingen rond Den Haag waren grotendeels mislukt, waarbij ruim 1.200 parachutisten en vliegers krijgsgevangen waren gemaakt. Van deze groep van Duitse militairen waren er inmiddels via de haven van IJmuiden al zo'n 900 man naar de overkant van de Noordzee afgevoerd, toen de Texelstroom opdracht kreeg om de resterende 300 man over te brengen.

Bezemer schrijft daarover (met het oog op de beschikbare ruimte voor deze bijdrage hebben we zijn relaas op enkele punten ingekort):

"De Texelstroom lag nog op 10 mei in de Amsterdamse haven in dok, maar was de 13de vaargereed. Op de ochtend van de 14de mei lag de Texelstroom onder kapitein Lefering in een hoek van de IJmuidense haven. De gezagvoerder werd, gezien de situatie, steeds ongeruster. Vol spanning werd afgewacht wanneer men zou vertrekken. Intussen kwamen vluchtelingen, voornamelijk Joodse, met motorbootjes aan boord. Kort daarna werd de komst van de krijgsgevangenen aangekondigd, op wie de Texelstroom in ieder geval moest wachten.

Even later vielen Duitse vliegtuigen een deel van het havencomplex aan. Men zag kranen kantelen en zinken en kolenlichters de lucht invliegen, doch het bleef wachten op de krijgsgevangenen. Nog meer vluchtelingen bestormden het schip. Nu arriveerden enkele officieren en soldaten, onder wie een kapitein van het Algemeen Hoofdkwartier. Hij deelde mee dat het schip, met of zonder krijgsgevangenen, om vijf uur moest vertrekken. Lefering liet hem praten en ging op zoek naar marineautoriteiten, die echter niet meer aanwezig waren. De kapitein van de Landmacht herhaalde: 'Wij moeten weg, Neder

land heeft gecapituleerd.' Dit weigerde Lefering te geloven, waarna hij de officier de noodlotstijding in het bijzijn van zijn 1ste stuurman liet herhalen. Toen de kapitein nogmaals nadrukkelijk zei dat er was gecapituleerd, zwichtte de gezagvoerder van de Texelstroom en vertrok.

Na voorzichtig manoeuvreren werd de open zee bereikt en op dat moment verscheen een marinesloep met de order om terug te keren omdat de krijgsgevangenen toch waren gearriveerd. Het was de laatste groep, zo'n 3 à 400 man Duitse parachutisten, die onder marechausseebewaking per extratrein uit Den Haag aangekomen waren. Wat de verdere perikelen van de Texelstroom betreft, deze had niet alleen de laatste krijgsgevangenen ingescheept, maar ook nog meer vluchtelingen, die geprofipteerd hadden van het uitgestelde vertrek van het schip. Zelfs op het laatste ogenblik, toen het schip al los was, zag Lefering nog dat er kinderen en vrouwen door de soldaten aan boord getrokken werden, elk moment vrezend dat ze tussen de steiger en het schip zouden vallen.

Ongeveer zeven uur 's avonds was de Texelstroom opnieuw in zee. Na zonsondergang werd het schip uit de lucht aangevallen met mitrailleurvuur (het was volle maan), doch het bleef bij één gewonde. In de vroege morgen werd de Downs veilig bereikt."



Bezemer weet nog te melden dat nog geen tien maanden later, op 22 februari 1941, de Texelstroom ten zuiden van IJland door de U108 getorpedeerd werd; er waren geen overlevenden.

De schilderijen expositie "NAAR ZEE" van Fred Boom in het Zee- en havenmuseum in IJmuiden is verlengd tot eind augustus 2021.

Het gelijknamige boek is aan de balie van het museum verkrijgbaar.

Zie ook : [zeehavenmuseum.nl](http://zeehavenmuseum.nl)



TEUPKEN jr., DIRK ANTOON (1828-1859),  
1849 Brigantijn 'Margrietha', Aquareel 51 x70 cm.  
Met vlagnummer 773

Onlangs heeft Zeemanshoop het hierboven afgebeelde scheepsportret aangekocht van de brigantijn **Margrietha**, geschilderd door Dirk Antoon Teupken. Voor ons een bijzonder aquareel, want de kapitein voerde boven in de mast vlagnummer 773. Dit nummer is te herleiden tot de persoon van kapitein J.A. de Groot (kapitein van 1848-1869) Het hangt inmiddels in onze sociëteitsruimte en het is een echte aanwinst. In vroeger eeuwen, vóór de uitvinding van de fotografie, lieten reders hun schepen vaak portretteren door een scheepsschilder. Het doel van een scheepsportret was om het schip zo mooi en luisterrijk mogelijk uit te beelden. Vaak werd hetzelfde schip nog eens op de achtergrond vanuit een ander perspectief afgebeeld. Tot op de dag van vandaag zijn zeilschepen van weleer een gewild onderwerp voor schilders. Maar ook van moderne schepen worden veel portretten gemaakt. Ons collegelid Fred Boom maakt fraaie portretten van

schepen uit de recente geschiedenis. Ook denk ik dat er bij heel veel van onze leden thuis een portret hangt van een schip waarop zij ooit gevaren hebben.

Een kostelijke site om in dit verband eens een kijkje te nemen is [www.scheepsindex.nl](http://www.scheepsindex.nl) van Piet Potjer. Hier zijn allerlei gegevens te vinden over schepen, kapiteins, rederijen, zeemanscolleges, thuishavens en registers. Als je iets te weten wilt komen over scheepvaart in vroeger tijden, kun je het daar vinden. Je kunt er ook terecht op een galerij van scheepsportretten. Er waren vermaarde schilders van scheepsportretten, zoals vader en zoon Teupken en Jacob Spin. Bekend is ook dat Katwijkse reders eerder een portret van hun schip, dan van hun vrouw aan de muur hadden hangen. Of dit iets te maken had met de schoonheid van Katwijkse vrouwen, laat ik in het midden.



Anthonius en Cornelia. Vlagnr 849



Argonaut Vlagnr 691



Burgem. van Reenen Vlagnr 928



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

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.

## IJzeren schroefstoomschip 4<sup>e</sup> klasse Zr. Ms. Bonaire

*Monument van de moderne scheepsbouw in Nederland*

Uitgeverij: Lanasta, Odoorn, 2000

Auteurs: Jan Klootwijk en Dick Vries

Formaat: 28,5 x 23 cm, harde kaft, 192 pagina's

ISBN: 978 90 8616 152 2

Prijs: 34,95

Een bijzonder fraai en uiterst interessant boek, feitelijk een drieluik, dat in het derde gedeelte de restauratie van - en het in oude luister herstellende IJzeren schroefstoomschip 4<sup>e</sup> klasse Zr. Ms. *Bonaire* behandelt, zoals dit vaartuig nu in Dok I van de voormalige marinewerf Willemsoord te Den Helder is te zien. Alleen al de inhoudsopgave doet oren en ogen spitsen: Moderne scheepsbouw; Hfdst 1 Stoom, Hfdst 2 IJzer en Staal - Schroefstoomschepen; Hfst 3 Vol Stoomvermogen, Hfst 4 IJzeren Kruiser - Monument moderne scheepsbouw; Hfst 5 Zr. Ms. *Bonaire* nader beschouwd, Hfst 6 Herstel *Bonaire*.

De schrijvers hebben zich grondig verdiept in de 19<sup>e</sup> eeuwse progressie, te beginnen met de Brit Thomas Newcomen (1663-1729) die honderd jaar eerder de basis voor de ontwikkeling van de stoommachine legde. Bij hun onderzoek hebben de schrijvers zich niet beperkt tot de Nederlandse scheepsbouw en scheepvaart, maar laten zien dat men internationaal naar elkaar keek, van elkaar leerde en de goede zaken van elkaar overnam. In een compilatie van antiek-technisch tekenwerk en een scala aan schitterende olieverfschilderijen, schaalmodellen en andere objecten o.a. uit het Marinemuseum Den Helder komt de techniek en vooruitgang van het rader- en schroefstoomschip met hulpzeilvermogen tot leven. Buitenlandse restauratieobjecten komen rijk geïllustreerd aan de orde: het Deense fregat met hulpstoomvermogen *Jylland* en o.a. Brunell's *Great Britain* in Bristol. De Koninklijke Marine liet, onder stuwende kracht van o.a. ingenieur B.J. Tideman, voor haar koloniale taken in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw tientallen schepen bouwen met gecombineerd zeil- en stoomvermogen. Deze zogeheten schroefstoomschepen werden in uiteenlopende tonnages en afmetingen van hout, composiet, ijzer en tenslotte staal geconstrueerd. Ze werden naar gelang de machinevermogens in vier klassen onderverdeeld. Het meest talrijk waren de in de 4e klasse ingedeelde kleinste eenheden die de geringste machinevermogens hadden.

Rond de eeuwwisseling vonden nog al wat van dit soort schepen een bestemming als logementschip. In mei 1900 werd de *Bonaire* aangewezen als trainingsschip voor de opleiding van aspirant-machinisten als onderdeel van de school te Hellevoetsluis - onder voorbehoud dat het schip huisvesting kon bieden aan ruim 280 koppen. Het werd volledig ontmanteld van tuigage en machinerieën. Alleen het ijzeren casco met clipperboeg en kampanje bleef in takt, aldus werd het een soort zolderschuit. Allengs verhuisde de opleiding met logementschip naar de Middelbaar Technische School in Dordrecht. In 1924 verhuisde het schip naar Delfzijl waar het, in de jarenlange wetenschap dat de accommodatie uit de tijd raakte, effectief tot 1987 in gebruik bleef onder de naam *Abel Tasman* als internaat en icoon voor de gelijknamige Noorderkweekschool voor de Zeevaart. Over meer dan 60 jaar liet het schip een onuitwisbare herinnering achter voor generaties 'Tasmanen'. Het restauratieproject vormt het sluitstuk van het boek, er was geld en moed voor nodig, het casco werd, feitelijk in een armentierige toestand, in 1991 naar Den Helder gesleept waar het uiteindelijk onder auspiciën van 'Stichting Bonaire', en bepaald niet zonder tegenslagen en verrassingen, bijna 30 jaar later tot een trots museumstuk werd geschapen. Minstens zo mooi als het handzame boek van Lanasta, geldt hier ook voor de schrijvers een driewerf Bravo!

[www.stichtingbonaire.nl](http://www.stichtingbonaire.nl)

