



Nieuwsbrief

juni 2023



Van het bestuur

De afgelopen tijd is er weer veel gebeurd binnen het College. Allereerst is op 23 mei het jubileumjaar afgesloten. Voorafgaand aan de Algemene Vergadering heeft Cor Scholten **Koninklijk College Zeemanshoop 200 jaar** gepresenteerd. Voor dit fraai vormgegeven boek heeft Cor vele uren in archieven doorgebracht. Het is aangeboden aan Albert Kelder, erelid van het College, die het zichtbaar aangedaan in ontvangst heeft genomen. In zijn dankwoord heeft hij zijn waardering uitgesproken voor het vele werk dat Cor verricht heeft. Ook heeft hij nog opgemerkt dat het werk bepaald niet zonder slag of stoot van stapel is gelopen, maar dat het eindresultaat er fraai uitziet. Verder heeft Albert zijn instemming betoond met de nieuwe initiatieven die het bestuur de afgelopen tijd in gang heeft gezet.

Spin

Na de boekpresentatie heeft het College een aquarel in ontvangst mogen nemen van Hans de Ruiter. Afgebeeld is het brikship Immanuel, van de hand van Jacob Spin. De aquarel heeft een mooie plaats gekregen in de Bakhuizenzaal.

Algemene Vergadering

Met ongeveer 45 leden is om één uur de Algemene Vergadering begonnen. Op verzoek van het bestuur heeft de heer Kuipers van InsingerGillisen uitleg gegeven over de beleggingsstrategie die gevolgd wordt. Door de slechte beursresultaten in 2022 zijn de resultaten, ondanks een uitgebalanceerde spreiding van waardepapieren, over dat jaar negatief. Die over 2023 zien er daarentegen weer positiever uit. De vergadering heeft opgemerkt dat InsingerGillisen tegenwoordig geen Nederlandse bancaire instelling meer is, en derhalve niet voldoet aan de statuten. Het bestuur zegt toe de mogelijke consequenties te onderzoeken. In voorgaande jaren heeft de nadruk van de beleggingsstrategie gelegen op het behalen van dividend, maar dat het zwaartepunt nu ligt op het behalen van koerswinst. Die koerswinsten zijn in 2022 negatief geweest waardoor het vermogen in omvang is achteruit gegaan.

De vergadering heeft vier nieuwe bestuursleden benoemd en heeft dispensatie gegeven voor de statutaire verplichting voor kandidaat bestuursleden om twee jaar lid te zijn van Zeemanshoop. De nieuwe bestuursleden zijn:

Sander den Heijer, vicevoorzitter

Helene Perfors, bestuurslid voor de portefeuille welzijn

Iman van den Bosch, portefeuille WOII en herdenken

Cornelius den Rooijen, algemeen bestuurslid

Het bestuur is verheugd met deze uitbreiding en heet hen



van harte welkom. Met deze benoemingen is het bestuur weer op sterkte gebracht. Gezocht wordt nog naar een 2e penningmeester.

Het jaarverslag 2022 is doorgenomen. Hoogtepunt was de viering van het 200-jarig jubileum in aanwezigheid van HKH prinses Margriet. Met de Zeemanspot en de Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 hebben de ambassadeurs op 4 mei ook namens Zeemanshoop een krans gelegd bij de Boeg in Rotterdam. Het is goed te zien dat

steeds meer instellingen, waaronder maritieme oudpersoneelsverenigingen, institutioneel lid worden van het College. Het betrekken van studenten van maritieme opleidingen bij Zeemanshoop daarentegen verloopt nog niet zoals dat is voorzien. Er is een liaison nodig die goede contacten heeft met de opleidingsinstituten. Momenteel betaalt het Ouderkerkfonds de contributie voor de Amsterdamse studenten, maar men wil wel resultaat zien.

Tijdens de vergadering heeft de penningmeester de financiële paragraaf behandeld. De kascommissie heeft geen onregelmatigheden geconstateerd en stelt de vergadering voor om decharge te verlenen. De penningmeester verklaart dat hij voor € 123.000 aandelen heeft moeten verkopen om de kosten van o.a. de jubileumviering te kunnen betalen. De heer Roozendaal merkt op dat dit volgens de statuten vooraf instemming behoeft van de ledenvergadering en stelt voor om geen decharge te verlenen totdat deze uitgaven voldoende onderbouwd zijn. De vergadering heeft daarmee ingestemd. Decharge moet dus wachten tot een volgende AV.

Onttrekkingen aan vermogen zal in de toekomst wellicht vaker noodzakelijk zijn. Hier moeten goede afspraken over gemaakt worden met de ledenvergadering. Het bestuur zegt toe om een financiële adviescommissie in te stellen.

De vergadering heeft scepsis geuit over de voorgenomen statutenwijziging die de statuten aanpast op de komst van een Raad van Toezicht. Enkele leden hebben hun twijfel uitgesproken over nut en noodzaak van deze Raad. In een toelichting verzekert Peter van der Kruit dat de Raad niet bestuurt, maar toezicht houdt op een ordelijk (financieel) verloop. Het bestuur bestuurt en de RvT volgt de gang van zaken op afstand. Daarnaast kan de Raad gevraagd of ongevraagd advies geven. Een RvT draagt kortom, bij aan een stabiel bestuur. Op de klacht dat dit allemaal wel erg snel gaat, antwoordt het bestuur dat het voornemen al kenbaar is gemaakt in de beleidsvoornemens van 2020 en dat de aspirant-leden voor de RvT bij een vorige ALV zijn voorgesteld. De stemming over invoering van de gewijzigde statuten is doorgeschoven naar de volgende ALV in september.

Bij de ingekomen stukken is er een klacht, ingediend door Cor Scholten, over het optreden van de 1^e secretaris in relatie tot de uitgave van het boek. Het bestuur zal deze

klacht onderzoeken. Ook de ingekomen brieven van Joop van de Kop en Jan Koopman zullen door het bestuur beantwoord worden.

In september 2023 wordt een extra ledenvergadering belegd met o.a. als onderwerpen:

- De onttrekking van vermogen,
- decharge voor het boekjaar 2022
- statutenwijziging en instelling van een Raad van Toezicht

Het bestuur constateert dat er leden zijn die vraagtekens hebben bij de nieuwe koers van het College en de wijze waarop die tot stand is gekomen. Het bestuur is van mening dat verschillen van inzicht over zaken aangaande de vereniging het bestuur alert houden. Dat geldt zeker voor de daarbij behorende discussies en gedachtewisselingen met de leden om tot passende oplossingen te komen die verenigingsbreed worden gedragen. Deze discussies en gedachtewisselingen dienen echter wel plaats te vinden langs de daartoe geëigende wegen en in de daartoe ingestelde gremia, in casu de ledenvergadering. Want dat is ook de plaats om het bestuur verantwoording te laten afleggen over zijn doen en laten. Indien aan de orde, is dat ook de geëigende weg om vermeende onregelmatigheid aan de orde te stellen. Zaken die vervolgens aan de bestuurstafel worden besproken, waarna het bestuur de leden informeert over zijn bevindingen terzake. Het niet volgen van de daartoe geldende procedures draagt niet bij aan een stabiele (nieuwe) koers.

Tot slot. In het kader van de jaarlijkse Zeehavendagen, heeft onder uiterst aangename omstandigheden op 23 juni de jaarlijkse vaartocht plaatsgevonden met de Kapitein Anna. Wel 92 deelnemers zijn meegevaren. Vanaf Pier 14 achter het Centraal Station eerst door het Westelijk havengebied met toelichting van Sjoerd van Leeuwen over de laatste ontwikkelingen in de haven. Na de lunch is bezoek gebracht aan Damen Shiprepair in Noord met een indrukwekkende toelichting op wat Damen er zoal tot stand brengt.

Zondag 25ste juni heeft Zeemanshoop circa 100 gasten mogen ontvangen op het Muntplein. Na een introductie over de roemruchte geschiedenis van Zeemanshoop en een kop koffie zijn zij opgestapt op een rondvaartboot die hen, ook weer onder leiding van Sjoerd, langs maritiem van belang zijnde objecten en gebouwen heeft gevoerd.

De Mahu vaart weer



Trip naar:	Datum evenement:	Evenement:	Webpagina organisatie:
Den Helder	Wo 28 juni t/m ma 3 juli 2023	Sail en Marinedagen	Marinedagen
Zeewolde	Vr 7 juli t/m zo 9 juli 2023	Havendagen	Havendagen
Rotterdam	Vr 4 augustus 2023	Rotterdam donateurs	
Scheveningen	Do 17 augustus t/m zo 20 augustus	Zeil kampioenschappen	WK zeilen
Woudrichem	Za 26 augustus 2023	Visserijdagen	Visserijdagen
Thorn	Wo 23 augustus t/m ma 4 september	Mariniers	Dutch Marines Row Challenge
Rotterdam	Do 31 augustus t/m ma 4 september 2023	Wereldhavendagen	Wereldhavendagen
Schiedam	Vr 22 september t/m di 26 september 2023	Branderfeest	Branderfeest
Maassluis	Vr 29 september t/m ma 2 oktober 2023	Furieade	Furieade

Ons bereikte het bericht dat op 3 juni is overleden
Cobi Visser
 echtgenote van Harry Visser.
 Harry en Cobi waren vele jaren vaste gasten op onze
 bijeenkomsten en uitstapjes.
*Stuur Harry eens een kaartje met een bemoediging
 p/a Archimedesplantsoen 9, 1098 JV Amsterdam*



Kranslegging Zeemanshoop bij De Boeg

Door Henk van Willigenburg

Zoals we weten, staat in wereldhaven Rotterdam, aan de oever van de Nieuwe Maas, sinds 1957 De Boeg, het bekende monument dat de herinnering aan de verschrikkingen, die het Nederlandse koopvaardijpersoneel tijdens de Tweede Wereldoorlog heeft moeten doormaken, levend houdt. Ik laat in het midden of ons college in het verleden daar aan de jaarlijkse herdenking op 4 mei heeft deelgenomen, maar tijdens mijn lidmaatschap was dat dit jaar, 2023, voor het eerst het geval. Dankzij de inzet van ons bestuurslid Iman van den Bosch, waren Pieter van den Hoek en ondergetekende als Ambassadeurs van het Koninklijk College Zeemanshoop door de Gemeente Rotterdam uitgenodigd om samen met de Stichting Gedenkteken Zeemanspot/Nationaal Steunfonds een krans te leggen.

Rondom De Boeg wapperden vele vlaggen al halfstok toen wij rond half tien 's ochtends aankwamen. Daar troffen we ook andere Zeemanshoopleden aan, die de Kapiteinsvereniging en Nautilus/Royal British Legion vertegenwoordigden en -last but not least- onze nestor Albert Kelder. Als oud-kwekeling van de Kweekschool voor de Zeevaart kon ik enkele medeleden van de V.O.K. begroeten, die namens deze vereniging een krans zouden leggen. Over de Maas stond een behoorlijk koude stijve bries, maar in de loop van de ochtend zou dat gelukkig een keer ten goede nemen. De herdenking werd begeleid door het Nederlands Douane Orkest, met koper- en houtblazers, zoals gebruikelijk tijdens de dodenherdenkingen van 4 mei. Onder stemmige koraalmuziek daalde even voor tien uur een uitgebreide delegatie van VIP's de trappen naast het monument af. Dit jaar waren ook Prinses Margriet en minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat aanwezig en het gezelschap werd plechtig begeleid door de met een ambtsketen getooid burgemeester van de Maasstad.

Precies om tien uur werden vier glazen geslagen op een scheepsbel en werd de nationale driekleur naast het monument halfstok gehesen. Nu werden de eerste kransen gelegd, namens het Koninklijk Huis door de Prinses en namens het Gemeentebestuur door burgemeester Aboutaleb. Een hoornblazer van het Korps Mariniers (rode bies op de broek) bracht het bekende signaal Taptoe ten gehore, gevolgd door een minuut stilte en het Wilhelmus. Daarna hield Aboutaleb een korte toespraak en werd begonnen met het leggen van de overige 25 kransen, onderbroken door een toespraak van dominee Helene Perfors.

We staan in deze Nieuwsbrief wat uitgebreider stil bij deze herdenking, niet alleen vanwege de deelname van Zeemanshoop aan de ceremonie, maar ook omdat Iman, Pieter en ik waren uitgenodigd om na de plechtigheid op informele wijze kennis te maken met Prinses Margriet, burgemeester Aboutaleb en minister Harbers, en deel te nemen aan een rondetafelgesprek met deze hoogwaardigheidsbekleders. Dat daarbij het voeren van een gesprek buitengewoon lastig was door de vele andere genodigden in het restaurant die een enorm volume aan achtergrondlawaai produceerden maakte deze ontmoeting niet minder eervol, waarbij Iman geweldig zijn best deed om boven het tumult uit de doelstellingen van zijn en onze organisaties bij Margriet nader te verduidelijken en Pieter erin slaagde om Harbers uit te nodigen voor een bezoek aan onze Sociëteit. Helaas kon dit in juni nog niet doorgaan, maar er wordt een nieuwe datum geprikt.



Henk van Willigenburg, Pieter v.d. Hoek en Ab Kelder en partner



De kranslegging



HKH Prinses Margriet, burg. Aboutaleb en minister Harbers

Russische kapiteins als gezagvoerder in dienst van de Nederlandse Koopvaardij

Mijn eerste zeereis was op 5 jarige leeftijd van Rotterdam naar Singapore a/b van het m.s. Willem Ruys (KRL). Ik ben opgegroeid op het eiland Sumatra en in 1953 heen en terug geweest in Nederland a/b. van het m.s. Oranje (SMN). In 1957 moesten wij vanwege President Soekarno's "Merdeka", Indonesië verlaten en voeren wij met het m.s.Oranje terug naar Nederland.

Aanvang jaren zestig, aan het begin van mijn zeevarende loopbaan, voeren wij toen ook regelmatig op de Oostzee havens achter het "IJzeren Gordijn", waarbij - eenmaal langszij afgemeerd - een bewapend militair op wacht werd gezet bij de boeg, de gangway en bij het achterschip.

Alle persoonlijke eigendommen zoals bijvoorbeeld je radio en fotocamera, gingen achter het lood in de "Bonded Stores". Eenmaal voorzien van een tijdelijk walpasje, werd je, na verschillende checkpoints, tijdens het passagieren vaak door de plaatselijke bevolking voorzichtig en heimelijk aangesproken naar buitenlandse valuta.

Als zeevarende gold toen je "Vaarplicht" tot je 27ste jaar om niet in militaire dienst te moeten. Na een periode van drie jaar met een ruime kennismaking met de angstige Russische woldkamentaliteit werd ik door de Nederlandse Marechaussee vrijwillig aangewezen en afgeleverd bij de KM, waarna ik vrij spoedig wederom vrijwillig werd toegewezen aan de KLU.

Na vijf jaar Militaire dienstverband gedurende de "Koude Oorlog periode" in Europa met het Oostblok, kon ik op kosten van Defensie weer terug naar de Koopvaardij.

Gedurende mijn vaartijd luidde de formulering van een "Zeebrief":

Wij, Juliana, bij de Gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje Nassau, enz., enz., enz.

Zo werd het ook nog geformuleerd gedurende de regeerperiode van Koningin Beatrix. In de jaren negentig werd de aanhefformulering van de Zeebrief veranderd in:

In naam van Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden. (naamloos, zonder vermelding van de naam).

Ingevolge de Zeebrievewet artikel 3, lid 2; "De Kapitein draagt ervoor zorg dat het schip geen andere vlag voert dan de Nederlandse".

In de Nederlandse wetgeving komt de term "Kapitein" voor in bijna 900 wetsartikelen, waarin ook nog de volgende functies worden vermeld:

Gezagvoerder, Werknemer, Werkgever, ambtenaar van aanmonstering (de waterschout van vroeger), vertegenwoordiger van de reder en Openbaar gezag, notaris, hulp-officier van Justitie met opsporingsbevoegdheid, ambtenaar burgerlijke stand, burgemeester.

Op 20.08.2013 werden door de Minister van V&W, Karla Peijs van het CDA, 16 landen aangewezen, waaronder Russische en Chinese onderdanen, die in de rang van kapitein met de functie van gezagvoerder, op Nederlandse schepen kunnen varen.

Sinds 2014 wordt duidelijk dat tussen Oekraïne en Rusland, aan de oostkant van de Europese Gemeenschap, de militaire geweldspiraal op de escalatietrap aan het toenemen is en wij binnen afzienbare tijd zullen worden geconfronteerd met de herinvoering van de Militaire Dienstplicht voor onze kleinkinderen.

Hoe kan het waar wezen, dat (inmiddels 450) Russische kapiteins op de Nederlandse koopvaardij schepen dienst kunnen doen, waarbij zij dan bijdragen aan de uitholling van de Nederlandse Rechtstaat.

Daarbij is het discriminerend en frustrerend dat Nederlandse officieren volgens art.55 van de Wet Zeevarenden zoals kapiteins, stuurlieden, scheepswerktuigkundigen, maritiem officieren (marofs en radio operators) van schepen onder Nederlandse vlag, zijn onderworpen aan het Tuchtcollege voor de Scheepvaart. Gelet op bijvoorbeeld de Singapore Airlines MH 17 ramp, is het niet aannemelijk dat Russische sloopofficieren zich zullen melden bij het Tuchtcollege.

Si vis pacem, para bellum

Dit Latijnse spreekwoord betekent:

als je vrede wilt, bereid je dan voor op oorlog.

(Rond 400 n. Chr. geschreven door Publius Silius Vegetius Rhenanus)

~~~~~

Naam en vlagnummer van de schrijver zijn bekend bij de KCZ redactie.



### Gewijzigde openingstijden kantoor

De openingstijden van ons kantoor zijn gewijzigd. Esther is dinsdag en woensdag aanwezig van 09:30 tot 13:30



## Groningen en Guano

door Chatgpt

De guano die werd gebruikt om de landbouwgrond in Groningen te verbeteren, kwam voornamelijk uit de Chincha-eilanden voor de kust van Peru. Deze eilanden werden bewoond door enorme kolonies zeevogels, waaronder pelikanen, fregatvogels en aalscholvers, die daar al eeuwenlang nestelden en hun uitwerpselen achterlieten.

De guano die door deze vogels werd geproduceerd, bevatte hoge concentraties van stikstof, fosfor en andere voedingsstoffen die essentieel zijn voor plantengroei. Het was een van de beste meststoffen van die tijd en werd door Europese landbouwers in grote hoeveelheden gebruikt om hun landbouwgrond te verbeteren.



Het vervoer van guano van de Chincha-eilanden naar Groningen was een uitdagende onderneming en werd voornamelijk gedaan met zeilschepen. De schepen moesten lange afstanden afleggen, over de Atlantische Oceaan varen, om Kaap Hoorn heen navigeren en door het Panamakanaal varen om uiteindelijk in Europa aan te komen. Het transport was gevaarlijk vanwege de onvoorspelbare weersomstandigheden en de hoge concentratie van ammoniak in guano, die brandgevaarlijk was.

Om het vervoer van guano veiliger te maken, werden speciale maatregelen genomen om de guano te behandelen en te verpakken. De guano werd verwerkt tot droge korrels en verpakt in zakken, die vervolgens werden opgeslagen in speciale compartimenten aan boord van het schip om brandgevaar te vermijden. Ook werden ventilatiesystemen en andere technologieën gebruikt om de schepen te beschermen tegen de schadelijke dampen van guano.

Ondanks de uitdagingen van het transport was de handel in guano een lucratieve onderneming voor handelaren en rederijen in de 19e eeuw en droeg het bij aan de economische groei van landen als Nederland

Verschiede Groningse rederijen hebben in de 19e eeuw geprofiteerd van het vervoer van guano vanuit de Chincha-eilanden. Enkele bekende rederijen uit die tijd zijn:

- J & W Nienhuys: Dit was een van de grootste en meest succesvolle rederijen in Groningen in de

19e eeuw. De gebroeders Nienhuys waren de eerste die zich toedeedten op de handel in guano en begonnen in 1842 met de import van guano uit Peru. Hun schepen voeren regelmatig naar de Chincha-eilanden om guano te laden en brachten deze vervolgens naar verschillende Europese havens, waaronder Groningen.

- Gebr. Blaauw: Deze rederij uit Groningen begon in de 19e eeuw als scheepsbouwer en -reparateur, maar breidde later uit naar de handel in guano. De schepen van Gebr. Blaauw voeren regelmatig naar Peru om guano te laden en brachten deze vervolgens naar Europa.
- Geertsema & Co.: Deze rederij was ook actief in de handel in guano en had een aantal schepen die regelmatig naar Peru voeren om guano te laden. De guano werd vervolgens naar verschillende Europese havens, waaronder Groningen, gebracht.

Al deze rederijen waren betrokken bij het vervoer van guano en waren zeer succesvol in deze handel. De handel in guano droeg bij aan de economische groei van de stad Groningen en maakte het mogelijk voor de rederijen om uit te breiden en te groeien.

Tien tegen één dat u niet gelezen heeft wie de schrijver van bovenstaand artikel was. Het stuk is geschreven door **ChatGPT**, ofwel Artificial Intelligence. Het enige dat ik gedaan heb, is de vraag gesteld:

*Waar kwam de guano vandaan die gebruikt werd om landbouwgrond in Groningen te verbeteren, hoe werd die vervoerd en welke rederijen zijn daar groot mee geworden.*

Ik had er uiteraard wel van Artificial Intelligence gehoord, en het leek me leuk om er eens mee te experimenteren. Binnen 20 seconden perste het systeem bovenstaand artikel eruit. Heel indrukwekkend, maar ik liep wel tegen het volgende aan: Ik ben ook op Google gaan zoeken naar de drie genoemde rederijen, en ik heb geen van deze firma's kunnen vinden. Zijn er onder Zeemanshoopleden deskundigen die mij kunnen vertellen of deze rederijen echt bestaan hebben, of dat ze uit het brein van een helse machine zijn ontsproten? Als dat laatste waar is, moeten we ons inderdaad zorgen gaan maken over de betrouwbaarheid van onze toekomstige nieuwsvoorziening. Ik hoor het graag.

[webmaster@zeemanshoop.nl](mailto:webmaster@zeemanshoop.nl)



## Het brikship "IMMANUEL" door Johan Karels

Op 23 mei vond de overdracht plaats van het scheepsportret van de IMMANUEL, geschilderd door Jacob Spin, aan ons College. Het is een geschenk van Hans de Ruiter en de aquarel werd in dank aanvaard door onze voorzitter Constant Herfst. Het schilderij, voorzien van originele lijst en glas, krijgt een mooie plaats in de Backhuizenzaal.

Jacob Spin vervaardigde tussen 1824 en 1873 honderden scheepsportretten, vaak op verzoek van kapiteins of in opdracht van de reder. Deze scheepsportretten vormen een zeer belangrijke iconografie van de negentiende-eeuwse zeilvaart. Op de website [jacobspin.nl](http://jacobspin.nl) is een groot deel van zijn oeuvre te bewonderen. Doordat hij met een grote mate van nauwkeurigheid de barken, brikshipen, schoeners en de vroege stoomvaart in beeld bracht, is hij de belangrijkste visuele bron van dit soort schepen van voor het tijdperk van de fotografie. In alle boeken over de zeilvaart wordt veelvuldig van zijn werk gebruik gemaakt. Het is verbazingwekkend hoeveel schepen de vlag van Collegie Zeemanshoop in top hebben. Zo ook de Immanuel, die in opdracht van haar eigenaar/kapitein Albertus Strackholder, geschilderd is in 1868.



Hans de Ruiter(r), Constant Herfst en Bert van Leersum



Shell tanker Ondina

Willem Geluk heeft een tentoonstelling in het Scheepvaart en Transport College (STC-Group) in Rotterdam over schepen, die zich onderscheiden hadden in de 2e wereldoorlog. Vorige maand hadden we het bij Zeemanshoop over de plaquettes, die bij de Koninklijke Vermelding bij Dagorder horen, die aan de Nederlandse Koopvaardij WO2 zijn toegekend en over het schip 'Polydorus'. Willem vraagt het volgende:

*Replica's van deze plaquettes heb ik een permanente plek kunnen geven in het gebouw van de STC-Group in Rotterdam; zesde verdieping. Aan zes koopvaardijsschepen is deze Dagorder toegekend. Van vijf schepen heb ik afbeeldingen van de bijhorende plaquettes.*

*Helaas heb ik geen afbeelding van de plaquette van de 'POLYDORUS'; ik ben al een paar jaar op zoek.*

*Mocht een van onze lezers ooit een afbeelding van deze plaquette tegenkomen, wilt u dan deze afbeelding naar mij mailen?*

*(Info over waar ik verder kan zoeken stel ik ook op prijs).*

Mijn mailadres: [willemgeluk@gmail.com](mailto:willemgeluk@gmail.com)





## Speech van Albert Kelder bij de presentatie van het Jubileumboek op 23 mei

Bestuur en leden van Zeemanshoop, directie van de Walburg Pers, gasten en last but not least, auteur Cor Scholten: eindelijk, eindelijk heeft het jubileumboek, dat het 200-jarig bestaan van ons College moet markeren onder de titel "Sterke ankers en veerkracht", de thuishaven bereikt. Heel veel niet verwachte struikelblokken en onvoorziene obstakels zijn gepasseerd sinds de opdracht voor het schrijven van dit boek in 2018 door de voorzitter van het toenmalige KCZ-Bestuur Cornelius den Rooijen, aan Cor Scholten werd gegeven. Het lag, denk ik, wél voor de hand, dat juist Cor Scholten deze uitnodiging verwierf, want wie binnen onze Zeemanshoopfamilie, was meer geëquipeerd dan Cor, om deze opdracht te volbrengen? Wij brengen in herinnering dat hij de auteur is van een standaardwerk over de 19de eeuwse Amsterdamse zeilvaartrederij Van Starckenborg van Straten, waarin hij over een periode van bijna 40 jaar, gerekend vanaf 1830, het rendement analyseerde van de 20 schepen van deze rederij, die in deze periode 166 reizen maakten. En dan toch een leesbaar boek schrijven! Persoonlijk vind ik het schrijven van dit boek waard om door academische promotoren te worden beoordeeld.

Cor Scholtens tweede belangrijke werk over het reilen en zeilen van de haven van Amsterdam, is mij zo-even in handen gegeven. Daar ben ik trots op! Helaas is dit prachtige jubileumboek niet zonder slag of stoot van stapel gelopen. Tijdens de voltooiing ervan zijn een aantal heftige stormen voorbijgekomen, die zowel de auteur als de opponent tot wanhoop moeten hebben gebracht. Uiteindelijk hebben de diplomatieke en rustgevende gaven van onze oud-voorzitter Cornelius den Rooijen geleid tot de definitieve uitgave van "Sterke ankers en veerkracht", dat een prachtige kroniek is geworden over de verbondenheid van ons College met de Haven van Amsterdam. Vooral in de 19e eeuw was de invloed van Zeemanshoop op de Amsterdamse scheepvaartwereld aanzienlijk, hetgeen volgens mij is toe te schrijven aan een fenomeen dat niet meer bestaat: 'de honoraire leden!' Die kwamen vooral uit de bankenwereld en het verzekeringswezen en frequenteerden de ruimten die het gebouw van Zeemanshoop hen bood, toen gevestigd op de Dam, hoek Kalverstraat, waar we vandaag Peek & Cloppenburg aantreffen.

Ten slotte: Ik ben zeer verheugd te constateren dat het huidige bestuur de laatste jaren ook de blik weer naar buiten heeft gewend. Ik zie initiatieven om verwante maritieme organisaties een vergaderruimte te bieden, zoals daar bijvoorbeeld zijn de 'oud-roestclubs' waarvan er, heden ten dage, nog een behoorlijk aantal actief zijn. Een voorbeeld hiervan is de Vereniging van Oud-Employés der K.P.M., die sinds vorig jaar hun bijeenkomsten in de ruimten van Zeemanshoop houden. Het Bestuur heeft contact gezocht met o.a. de zeevaart-

scholen, waar, naast de al vele jaren bestaande contacten met prijzen van het College voor uitmuntende leerlingen, door onze 'ambassadeurs' bezoeken worden gebracht voor de viering van evenementen, zoals een herdenking of een feestelijk samenzijn: wij zijn er graag bij en dat wordt zeer gewaardeerd, heb ik begrepen. Er zijn contacten gelegd met de Comités die de jaarlijkse 4 mei-herdenkingen organiseren op de Dam in Amsterdam en bij De Boeg aan de Boompjes in Rotterdam. Er zijn stevige banden tussen de Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 en de Stichting De Zeemanspot. Ik vind dat een buitengewoon goede ontwikkeling en feliciteer het Bestuur met de nieuwe initiatieven! Dank U wel.



## AGENDA

### Sociëteit

11 juli aanvang 10:00

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



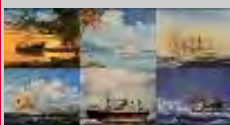
Postzegels met logo ZMH, vel 10 stuks - € 12,-



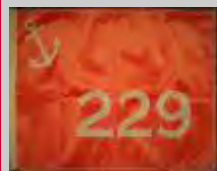
Stropdas - € 15,-



Boek Content - € 17,50



6 kaarten Fred Boom + enveloppen - € 5,-



Vlag met nummer ZMH, 40 x 60 cm, ¾ kleeds - € 12

Idem, 80 x 120 cm, 1½ kleeds - € 29

## Dat waren nog eens tijden

door Johan Karels

### Voorzorgen tegen het overgaan van de lading in schepen met steenkolen.

Er wordt ons gevraagd, of het gebruik van schotten voor meerdere zekerheid tegen het loswerken en overwerpen der lading in kolenschepen noodzakelijk is? Bij Parlementsacte heeft men bij schepen, die graan vervoeren, in die behoefte voorzien en de vraag is nu gerezen of men niet denzelfden maatregel zou invoeren bij de kolenladingen door het plaatsen van schotten vóór en achter in de ruimen? Bij gehouden enquêtes over het verloren gaan van schepen met steenkolen was het eenigen tijd lang de gewoonte om te vragen of de noodige schotten aangebracht waren, maar over de noodzakelijkheid of het nut van die inrichtingen schijnt men nog niet tot klaarheid gekomen te zijn. Wel wordt de quaestie meer bestudeerd dan vroeger, maar onder de assuradeurs zijn de opinies hierover zeer verdeeld. Reeders, die dadelijk belang hebben bij het vervoer van steenkolen, kooplieden die schepen charteren, en assuradeurs, die de schepen verzekeren, zullen hebben opgemerkt, dat in het afgelopen jaar meer dan het gewone aantal schepen met kolen beladen in noodhavens is binnengelopen.

In de scheepvaartberichten der couranten worden die schepen gewoonlijk vermeld met de bijzonderheid: „binnengelopen om de lading te trimmen,” of „met overgeworpen lading,” of wel „met slagzij aan stuur- of bakboord.” De bemanningen van zulke schepen zijn hun leven misschien verschuldigd aan de omstandigheid, dat in de havens, waar zij binnenliepen, de noodige werkkrachten en technische kennis gevonden werden om het schip weer de noodige stabiliteit te geven.

Bij zware zeeën, wanneer het schip slingert of stampet, wordt de lading naar éene zijde gworpen; door den ontzettenden druk van het gewicht, dat tegen de schotten gevormd wordt, hebben die veel te lijden en zouden zij onder zekere omstandigheden, zich kunnen begeven; niet alleen door het gewicht dat er op drukt, maar vooral door de onregelde en hevige bewegingen van het schip wordt de mogelijkheid van ontzetting der planken nog grooter. Er zijn schepen, die zulke schotten hebben, en over het algemeen beschouwen de kapiteins ze noodig, omdat ze anders in moeielijkheid kunnen geraken, als de massa der kolen in beweging komt. Sommige reeders zijn evenzoo van oordeel, dat die schotten noodig zijn, doch zoo aangebracht, dat ze doorloopen van de dekbalken tot den vloer van het ruim, terwijl anderen daarentegen beweren, dat ze volstaan kunnen met eenige planken, vastgespijkerd aan de balken in de midscheeps, en slechts ter diepte van enkele voeten in de lading stekende. Zoo is het ook met de kwestie van geheel dichte schotten of schotten met openingen; ook hierover verschillens de opinies.

Bij gezagvoerders, die hun leven op zeilschepen, met kolen geladen, wagen, en bij de reeders, die bezorgd zijn voor de veiligheid der bemanning, ondervindt men ook eene bepaalde tegenkanting tegen het invoeren van schotten, die licht ontvlambaar zijn. Juist daarom zijn de houten kokers in den vorm van ventilators, die door de massa der lading liepen, veroordeeld, omdat ze spoedig verrotten, als ze in contact komen met broeiende kolen, en daardoor medewerken tot zelfontbranding; we dienen hier ook te vermelden, dat die gevallen van zelfontbranding alleen voorkwamen op lange trajecten. In een opgave, getiteld „verloren geraakte schepen”, worden vier schepen als verloren vermeld, waarvan twee, de *Largs* van Glasgow, van de Tyne n. Valparaiso, en de *Wigton* van Liverpool, van Garston naar dezelfde haven, eerst den evenaar moesten passeeren en dus groote hitte moesten doorstaan en daarna in konder streken zeilden, dus twee nitersten van temperatuur ondervonden. Van de schepen, die door brand te gronde gingen, verbrandden de meeste in den Indischen Oceaan of Stille Zuidzee, na het omzeilen van **Kaap** de Goede Hoop of **Kaap Hoorn**.

De Amsterdammer, 18-3-1883



## Smokkelen

door Johan Karels

Er gaat tegenwoordig geen week voorbij of de haven van Rotterdam komt in het nieuws omdat er weer een partij cocaïne onderschept is. Met het smokkelen van goederen kunnen handige jongens enorm veel geld verdienen. Wanneer iets in het ene land schaars is omdat de autoriteiten de import verbieden of wanneer de Staat er via invoerrechten ook aan wil verdienen, dan komt er een illegale goederenstroom op gang om in die schaarste te voorzien. De wetten van vraag en aanbod zorgen er dan wel voor dat smokkelen een lucratieve bezigheid wordt. Smokkelen is dus van alle tijden.

Zelf heb ik gedurende mijn zeevaart carrière ook wel het een en ander gesmokkeld, maar dat beperkte zich voornamelijk tot drank en sigaretten voor eigen gebruik. Camera's, radio's en andere elektronica uit het Verre Oosten ben ik ook wel vergeten aan te geven bij de douane op Schiphol. Berucht was een vrouwelijke douanier op Schiphol, die feilloos terugkerende zeevarenden eruit pikte om te controleren. Terugkijkend was dat volgens mij ook niet zo moeilijk want hoeveel jonge mannen met een ietwat verlopen uiterlijk, kwamen er per vliegtuig uit het Verre Oosten met 40 kilo bagage in die tijd?

Maar de grootste smokkelaar waar ik ooit mee gevaren heb, was een Chinese bootsman aan boord van de **Straat Fukuo-ka (ex Sloterkerk)**. Dit schip voer tussen het Verre Oosten en Midden- en Zuid Amerika en dat was een beruchte smokkelijn. Boze tongen beweerde dat ieder Chinees bemanningslid zich in moest kopen om daarop te mogen varen. Maar het was ook de enige Chinees die ik kende waar je echt mee kon lachen. Hij kon schateren als hij vertelde hoe hij links en rechts zijn spullen van boord smokkelde. Om zijn gage, die hij als bootsman bij de RIL verdiende, kon hij gillend van het lachen over de vloer rollen en het verhaal ging dat hij multi-miljonair was. Hij vertelde dat hij op het vrachtschip **Wonorato** voor meer dan een miljoen dollar aan smokkelwaar aan boord had toen deze in Buenaventura in brand vloog. 'Ah, bad luck but never mind.'

In Hong Kong, Taiwan en Japan werd er allerlei smokkelwaar ingekocht. Dit varieerde van horloges tot koelkasten en alles wat daartussen zat aan elektronica. Eén olieman had ergens een hele lading horloges gekocht van het merk Wappiewappie. Daarnaast had hij ergens wijzerplaten laten maken van het merk Seiko. Iedere vrije minuut werd dan ook besteed aan het ombouwen van deze horloges. Tegen de tijd dat de afnemer in Zuid-Amerika tot de ontdekking kwam dat zijn "Seiko" niet meer liep, was het schip allang drie havens verder.

De oversteek van Japan naar Mexico duurde 14 dagen en vlak voordat we in Manzanillo aankwamen moesten we een half uurtje afslacken om de smokkelwaar over te laden in snelle speedboten die langs zij kwamen. Hierbij verrekten de ouwe en de stuurder bijna hun nek omdat ze dringend een andere kant op moesten kijken. Ook was er in de machinekamer op dat moment nergens een pen te vinden om het ma-

chinekamerlogboek in te vullen. Het gevolg was natuurlijk wel dat er na aankomst een enveloppe (ook onder mijn deur door) kwam met honderd dollar. En ik had niet eens de andere kant op hoeven kijken omdat ik sliep. Wat wij zagen van de smokkelwaar, bestond voornamelijk uit horloges, radio's, televisies, ijskasten en elektronica. Ik heb nooit iets gemerkt van drugssmokkel. Wel was de invloed van het smokkelen zo groot, dat vertrektijden van het schip wel eens aangepast werden aan de wensen van de Chinese bemanning. Op sommige strategische punten langs de kust werd wat langzamer gevaren of gestopt om de handel over de muur te krijgen. Ik kan me herinneren dat de bootsman een keer gillend van het lachen de officiersbar binnenkwam en vertelde dat hij de complete douane van een Zuid-Amerikaans plaatsje had omgekocht en dat de handel op dat



moment onder leiding van een douanier van boord werd gehaald. In de machinekamers waren soms valse tanks gebouwd en valse leidingen aangelegd. Daar kon van alles in verstopt worden en ik ben ervan overtuigd dat soms de wtk's niet eens wisten waar het spul verborgen was. Leerlingen die van school de opdracht kregen om het leidingschema van de machinekamer in

hun memoriaal weer te geven, kregen dan van hogerhand advies om bepaalde leidingen niet op te nemen. Wel kreeg iedere officier regelmatig een bedrag toegeschoven, afhankelijk van rang, stand en de mate waarin ogen dichtgeknepen of medewerking verleend moest worden...

Er waren maar heel weinig officieren die deze verleiding weerstonden, laat staan er tegen protesteerden of hun medewerking niet verleenden. Niet meewerken betekende automatisch een boycot door de Chinezen en derhalve was die figuur ongeschikt om leiding te geven, dus volgde overplaatsing naar een minder gevoelig schip. Those were the days.....



Koninklijk  
sinds 1 mei 1822 College  
Zeemanshoop



### Nieuwe website en nieuw logo

Het is u misschien niet direct opgevallen, maar sinds kort hebben we een nieuw logo. Het is fris, eigentijds en straalt een zekere waardigheid uit. En dat mag ook wel na 200 jaar. De vlag staat prominent in beeld en daar mogen we best trots op zijn. Nieuwe leden krijgen bij aanmelding een eigen vlag toegestuurd met het hun toegekende nummer.

Ook is de vernieuwde website sinds half juni in de lucht. Alle functionaliteiten van de oude website zijn overgenomen, maar de vormgeving, de layout en de "klikbaarheid" zijn helemaal van deze tijd. Neem gerust een kijkje op [zeemanshoop.nl](http://zeemanshoop.nl)

Opgericht 1 mei 1822  
Muntplein 10a  
1012 WE Amsterdam  
020-6253515

[info@zeemanshoop.nl](mailto:info@zeemanshoop.nl)



H.K.H. prinses Margriet  
Beschermvrouwe

Koninklijk  
sinds 1 mei 1822 College  
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](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)

### Koninklijk College Zeemanshoop 200 jaar

Sterke ankers en veerkracht

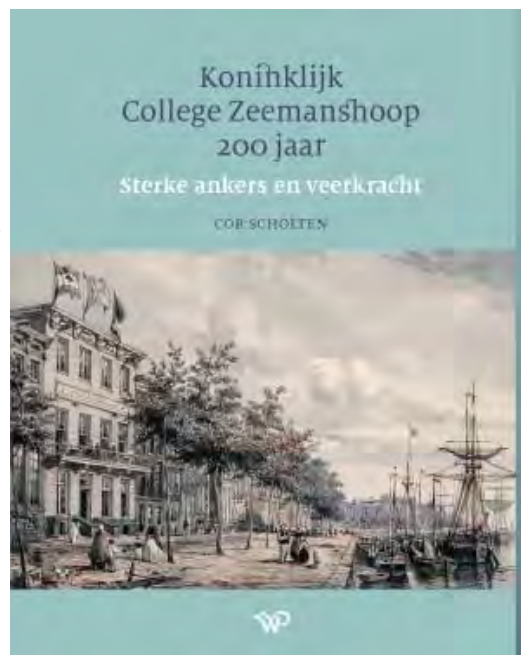
In mei 2022 bestond het Kon. College Zeemanshoop in Amsterdam 200 jaar. Dat dit feit op bijzondere wijze feestelijk is gevierd, laat zich raden. In het bijzijn van H.K.H. Prinses Margriet – beschermvrouwe van het College - werd dit onder meer herdacht met een bijeenkomst in het Nationaal Scheepvaart Museum in Amsterdam in het bijzijn van o.m. de prinses. Maritiem auteur Cor Scholten kreeg enkele jaren geleden de opdracht van het bestuur een boek te schrijven waarin de rijke geschiedenis van 200 jaar Zeemanshoop, de Amsterdamse maritieme en een stukje Nederlandse geschiedenis, die daaraan parallel loopt, is opgenomen. Met assistentie van o.m. Wim Grund, bibliothecaris van het KCZ en het Amsterdams stadsarchief, is hij daarin zeer wel geslaagd. Een samenvatting van de inhoud: In 1822 beginnen achttien Amsterdamse kapiteins van de zeilende handelsvloot, die zich door de grote risico's van hun beroep niet tegen ongelukken kunnen verzekeren, een vereniging (Collegie) met een eigen onderlinge verzekering (soort van omslag), het Weldadig Zeemans Fonds. Bijna honderd jaar lang zal dat vele tientallen miljoenen uitkeren bij ziekte en gebrek, ook aan hun nagelatenen en is daarmee een van de eerste grote sociale fondsen van ons land. Het College Zeemanshoop wordt een belangrijke speler in de maritieme wereld. De kapiteins vormen met de honoraire leden – reders, verzekeraars, kooplieden – een hechte organisatie, die twee eeuwen lang vele stormen doorstaat. Het College zette zich in voor de bevordering van de bloei van de Nederlandse zeevaart – en doet dit nog steeds - door actieve steun aan opleidingen voor zeevarenden, de bouw van een Zeemanshuis en initiatieven voor de verbetering van de veiligheid op zee. Ook werd er veel zorg besteed aan wetenschappelijk onderzoek, de verbetering van maritieme instrumenten en kaarten, en de introductie van degelijke weersvoorspellingen. Ooit had het zelfs een belangrijke sociëteit op een prominente plaats in de stad, schuin tegenover het Paleis op de Dam waar nu de winkel van P & C is gevestigd.

Door de komst van de stoomvaart veranderde de positie van Zeemanshoop. Vanaf het einde van de 19e eeuw richten rederijen eigen sociale fondsen op, waardoor het Weldadig Zeemans Fonds overbodig wordt. De koers van het College wordt verlegd: men richt zich op het verstrekken van studiebeurzen, het ondersteunen van maritieme organisaties als Het Scheepvaartmuseum, het geven van lezingen en het onderhouden van een eigen bibliotheek met leeszaal. Waar nodig biedt Zeemanshoop nog steeds financiële steun en bovendien heeft het nog altijd een drukbezochte sociëteit op een markante plek aan het Muntplein, waar de maritieme wereld graag bijeenkomt. De geschiedenis van Zeemanshoop wordt in de tijd geflankeerd door de ontwikkelingen in de scheepvaart. In dit prachtig uitgevoerde boek, met veel bijzondere foto's en afbeeldingen - zeer leesbaar - wordt u meegenomen in een stukje unieke, maritieme geschiedenis van Amsterdam en ons land.

Cornelius A. den Rooijen.



Cor Scholten



Door: Cor Scholten.  
Hardcover.  
Aantal blz. 294.  
Veel foto's in kleur en zwart-wit.  
Prijs: € : 39,99.  
Uitgeverij: De Walburg Pers.  
ISBN 9789464561524