

Nieuwsbrief

Albert Kelder benoemd tot erelid

Begin dit jaar ontving het bestuur het voorstel van Cornelius den Rooijen, Piet Bijl, Rob Schabracq en Roelof Corten om Albert Kelder te benoemen tot erelid van ons College. Dit verzoek was uitgebreid gemotiveerd en toegespitst op de periode rondom de laatste eeuwwisseling, de periode waarin het voortbestaan van Zeemanshoop aan een zijden draadje hing. Het pand aan de Nieuwezijds Voorburgwal was sterk verwaarloosd, het ledental liep terug, de commotie rondom de pentekening van Backhuysen, een bestuur dat uiteenviel, kortom Zeemanshoop was op weg naar de uitgang.

Dat het roemruchte, honderdtachtig jaar oude Zeemanshoop op een dergelijke manier ten onder zou gaan, ging Albert echter te ver. Hij zocht een aantal leden aan en buitenstaanders met een maritiem verleden om een nieuw bestuur te vormen. En zo waar, na een hoop geruzie en bijzondere ledenvergaderingen kon dat bestuur aantreden. De blik werd weer op de toekomst gericht, Zeemanshoop was van de ondergang gered. Zo gaf Albert op geheel eigen wijze nieuwe invulling aan het begrip, naar de kelder gaan.

Statutair dient het benoemen van een erelid te gebeuren op de algemene ledenvergadering en instemming te hebben van de leden. Deze gebeurtenis stond dan ook gepland voor de ALV op 14 mei jongstleden, hoewel daar om begrijpelijke redenen geen ruchtbaarheid aan was gegeven. Het bestuur heeft op



grond van het eerder genoemde artikel van het HR echter gemeend de benoeming toch te laten plaatsvinden vanuit de veronderstelling dat de meerderheid van de vergadering zich in dit voorstel zou kunnen vinden. Zonder de redding zou er tenslotte geen Zeemanshoop meer zijn.

Afgelopen donderdag zijn de Voorzitter en Secretaris afgereisd naar het huis van Albert na eerder gevraagd te hebben of we de uitgebreide verzameling legpenningen mochten komen bekijken. Niets vermoedend werden we ontvangen met koffie en appeltaart. De verzameling penningen lag al uitgespreid op tafel. Groot was de verbazing en ontroering toen de ware reden van onze komst duidelijk werd. In de toespraak memoreerde de voorzitter nog eens alle redenen van benoeming om daarna de oorkonde en legpenning te overhandigen.



AGENDA

In verband met de Corona uitbraak zijn alle bijeenkomsten van het College tot nader bericht afgelast.

Contributie

Denkt u nog even aan de contributie voor Zeemanshoop?

Op 25 mei hadden **192** van de **367** leden de contributie overgemaakt. Dat is 48% en een beetje teleurstellend.

De contributie bedraagt €17,50 per jaar. Mocht u dit bedrag, meer mag ook, nog niet hebt overgemaakt dan kan dat 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 **INGBNL2A**.

KCZ Artikelen

De volgende KCZ 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, ¾ 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 2020 te verkrijgen € 10,-

Van het bestuur

Het verenigingsjaar van ons Koninklijk College Zeemanshoop eindigt op 30 april. Artikel 22 van de statuten geeft aan dat jaarlijks, uiterlijk in oktober, een Algemene Ledenvergadering gehouden zal worden met presentatie van het jaarverslag. Deze vergadering stond gepland voor 14 mei. Overheidsmaatregelen in het kader van Covid-19 staan voorlopig echter geen bijeenkomsten toe met meer dan 30 personen.

Statuten en Huishoudelijk Reglement voorzien niet in de gevolgen van de Corona-pandemie. Op grond van artikel 2 van het HR heeft het bestuur besloten de ALV voorlopig uit te stellen tot 15 oktober.

Indien nodig voorziet de Tijdelijke Wet Covid-19 Justitie en Veiligheid in een eenmalig uitstel van de ALV met vier maanden, wat neer zou komen op februari 2021. We hopen dat daar geen gebruik van gemaakt behoeft te worden en houden u op de hoogte.

Dat er op dit moment weinig activiteiten te melden zijn, betekent niet dat er achterover geleund wordt. Het dagelijks bestuur is druk doende bestuursvoorstellen te maken voor beleid op de korte en langere termijn. Op korte termijn speelt natuurlijk de vraag, hoe om te gaan met de covid-eisen die gesteld worden aan bijeenkomsten.

Voor de lange termijn wordt nagedacht over nieuwe, aan de tijd aangepaste invulling van de oorspronkelijke doelstellingen. Het maritieme speelveld in Nederland is drastisch aan het veranderen. Zie bijvoorbeeld het artikel over onbemand varen in deze Nieuwsbrief, maar ook het gegeven dat nog slechts een handvol studenten zich jaarlijks laat opleiden tot maritiem officier. De maritieme besluitvorming die nauwelijks nog



aan boord plaatsvindt, maar steeds meer vanaf de wal gebeurt.

Wil Zeemanshoop relevant blijven in dat speelveld of legt zij het hoofd in de schoot? De bibliotheek, welke rol kan die spelen in historisch opzicht? Welke vormen van samenwerking zijn denkbaar met instellingen als Zeemanshoop? Zal er nog subsidie verstrekt worden aan instellingen die zich bekommeren om het welzijn van zeevarenden als het aantal Nederlandse zeevarenden afnemend is? Kortom een groot aantal vragen passeert de revue. Vragen die antwoord verlangen wil Zeemanshoop op termijn relevant blijven. Het bestuur streeft ernaar het beleidsplan te presenteren op de eerstvolgende ledenvergadering.

Automatisering

Achter de schermen wordt er druk gewerkt aan de automatisering bij Zeemanshoop. Het bureau "Spin in het web" heeft, in overleg met Henk van Willigenburg, de zaken voortvarend aangepakt. De website lijkt op het oog onveranderd, maar draait nu met een compleet vernieuwde machinekamer. Ook de ledenadministratie en de bibliotheek zijn digitaal aangepast en worden gemakkelijker benaderbaar. In een volgend nummer kunnen we u daarover wat meer berichten. Neem gerust een kijkje op de nieuwe website.

Lourenço Marques

door Johan Karels

Mijn eerste kennismaking met het begrip “koloniën” deed ik op in Lourenço Marques, Mozambique. Hier kreeg ik mijn eerste grote cultuurschok. Zuid-Afrika was nog steeds een soort West-Europa met een Afrikaans sausje. Maar Mozambique was donker Afrika met een vleugje Europa. Het was in die tijd (1972) nog een Portugese kolonie. We lagen vlak bij de poort, en vanaf daar kon je zo naar het centrale plein bij de haven lopen. Daar waren een aantal terrasjes. De hofmeester had het op zich genomen om mij te introduceren bij de plaatselijke bevolking en nam mij op sleeptouw. Op een terras namen we de nodige alcoholische versnaperingen en het was een sport om een voorbij-snellende ober te roepen. Roepen is trouwens niet het goede woord. De kunst was om heel hard ‘Psssst’ te sissen. Alle dienstdoende (zwarte) obers veerden dan als door een adder gebeten omhoog, speurden naar de herkomst van het gesis en kwamen toegesneld. De winnaar van deze race mocht dan onze bestelling opnemen, en die was meestal niet gering want het halve schip zat er inmiddels. Daarna gingen we naar een restaurant dat uitkeek over de haven. De specialiteit was ‘prawns pirri pirri’. Deze supergarnalen werden weggespoeld met Matheus Rosé. On-

gelofelijk lekker! Het zal wel niet vreselijk duur geweest zijn, maar omdat ik leerling-sparks was (fl. 298,- per maand), hoefde ik niet te betalen.

Inmiddels was het donker geworden en het werd tijd om een bezoek te gaan brengen aan de



krikkemikken. In een colonne taxi's (allemaal Mercedesen, zwart van onder en lichtgroen van boven) reden we naar het 'straatje van alles'. Het stikte er van de dames die zich normaliter liggend staande wisten te houden. De hofmeester nam mij mee naar de grootste kroeg en hij werd daar binnengehaald alsof hij Sinterklaas was. Door vier, vijf meiden werd hij om de hals gevallen en hij had het druk om ze allemaal redelijk intiem te begroeten. Ik stond een beetje verloren en op een afstandje naar dit ritueel te kijken. Mijn mentor was me echter niet vergeten, want even later kwam hij op mij af met een grote negerin in zijn kielzog. Ze was niet gewoon

zwart, maar donker zwart en ze had een stem als een roestige tandwielkast. De hofmeester stelde mij voor als 'the new sparks' en ik stond klaar om een handje te geven. Maar dat hoefde al niet meer, want met een grijns van oor tot oor en 'Hi baby' greep ze mij vol in mijn kruis. Mijn gezichtsuitdrukking moet verbijsterd geweest zijn, want zowel de hofmeester als zijn vriendin kwamen het eerste kwartier niet meer bij van het lachen. Hoe ik thuis gekomen ben is mij niet geheel meer bekend.

Later kwam ik er vaker en toen vonden er regelmatig wonderen plaats. Net als Nederland, boycotte Singapore Zuid-Afrikaanse Outspan sinaasappelen. Met koelruimen vol voeren we dan even L.M. binnen en in een uur tijd waren de Zuid Afrikaanse sinaasappels op wonderbaarlijke wijze veranderd in Mozambikaanse zuidvruchten. De smaak bleef hetzelfde.

Ik was er ook bij toen de Portugezen in 1976 hals over kop vertrokken met alles wat nog enigszins waarde had. Aan boord van de laatste schepen stonden brandweerauto's, ziekenauto's en vooral ook luxe auto's.

Contact

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

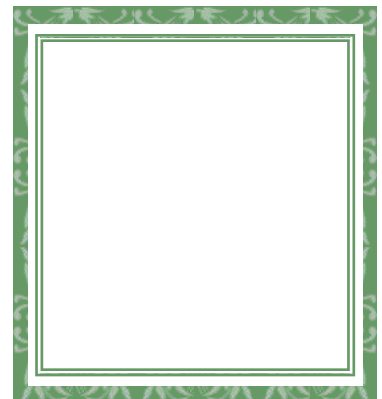
De voorzitter op voorzitter@zeemanshoop.nl

De secretaris op secretaris@zeemanshoop.nl

De penningmeester op penningmeester@zeemanshoop.nl



Algemene vragen, suggesties en wat al niet, kunt u versturen naar info@zeemanshoop.nl



Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) door Jim Vink



De Finse veerboot Falco vaart autonoom als test voor Rollce Royce

De laatste jaren wordt er volop geëxperimenteerd met autonoom rijden de voertuigen. Voertuigen die volledig geprogrammeerd en zonder tussenkomst van de mens voortbewegen. Die ontwikkeling is ook in de zeescheepvaart gaande. Werd dit idee een paar jaar geleden nog afgedaan met, dat kan niet of voorlopig niet mogelijk, het blijkt dat die scep-sis langzamerhand ingehaald wordt door de werkelijkheid. Auto industrie en maritieme wereld werken samen aan de invulling van begrippen als "aansprakelijkheid bij ongevallen". Een blik op de stand van zaken.

Ontwikkelingen

Begin jaren 80 van de vorige eeuw begon de voorzichtige opmars van computer en rekenmachines aan boord. Velen van u hebben dat zelf nog meegemaakt. Het begon veelal met exercities op programmeerbare rekenmachines. Daarna volgde de pc die kon assisteren bij de navigatie, bijvoorbeeld met het uitrekenen van stersbestekken en ROT procedures voor het manoeuvreren met grote tankers. Aan de radar werden anti-collision systemen gekoppeld met uitwijkvoorstellen middels **PPC's** (possible points of collision), **PAD's** (predicted area's of danger), data-sailing en wat al niet, zodat bij

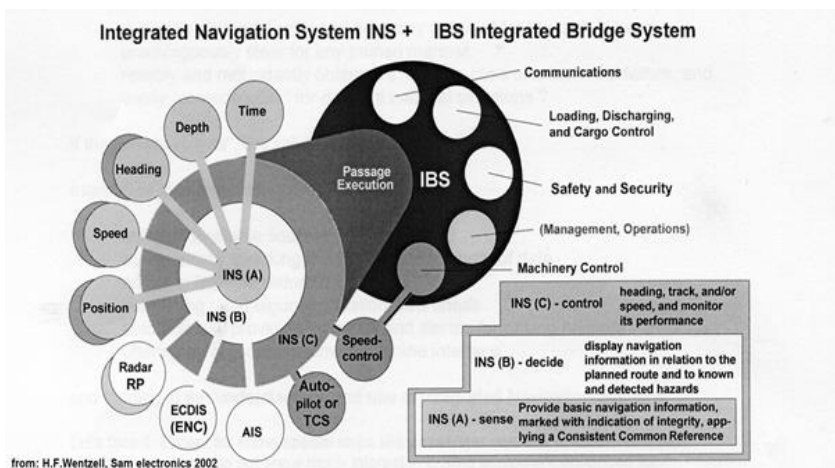
slecht zicht zonder vaartvermindering doorgevaren kon worden. Deze programma's leverden wel problemen op omdat hiermee de **Colregs** (Anti Collision Regulations) niet altijd meer gevolgd werden. Voorstellen tot het aanpassingen van de artikelen werden geopperd, doch de colregs bleken robuuster dan gedacht.

De nieuwe hulpmiddelen bleken goed te bevallen en er kwamen steeds meer toepassingen, zoals de koppeling van diverse sensoren aan de autopilots. Er werden digitale zee-kaarten gemaakt die gekoppeld konden worden aan **gps-systemen**. Daarmee werd de eerste stap gezet naar afhankelijkheid van het scheepssysteem aan de buitenwereld. Positie-informatie kwam aan boord middels

satellieten, maar ook de communicatie met de wal en later het data-transport kwam via die route tot stand. Inmarsat zal velen nog bekend in de oren klinken.

Rond de eeuwwisseling werd de maritieme wereld overstroomd met geavanceerde systemen die van die navigatie hulpmiddelen steeds meer autonome systemen maakten. De algoritmen werden domweg te complex voor menselijke interventie. **IBS** verscheen, het integrated navigation system, of de eenvoudiger variant het **INS**, het integrated navigation system. Complexe systemen met onder andere **ECDIS** (electronic chart display and information system), speedcontrol en trackcontrol. Ladingbewaking en controle van de machiniekamer werd er ook aan gekoppeld.

Op den duur waren alle boordsystemen en sensorsystemen gekoppeld en te volgen vanaf de wal. Op de scheepskantoren werd meegekeken en meegeluisterd wat zich na verloop van tijd omvormde tot meekijken en meebeslissen. Logisch dat in vervolg hierop de vraag ontstond of de schepen niet vanaf de wal gevaren konden worden, zonder personeel. Als alle boordsystemen vanaf de wal te managen zijn, dan hoeven nog slechts camera's geplaatst te worden en een stuurman stuurt van achter een beeldscherm op kantoor meerdere schepen tegelijk aan. Daarmee was de vraag naar auto-



noom varende schepen geboren.

Huidige stand van zaken

In 2019 ontwikkelde de IMO een initiële set richtlijnen voor de ontwikkeling van autonoom varende schepen, waarbij vier niveaus worden onderscheiden.

I: Ship with automated processes and decision support: Seafarers are on board to operate and control ship-board systems and functions. Some operations may be automated and at times be unsupervised but with seafarers on board ready to take control.

II: Remotely controlled ship with seafarers on board: The ship is controlled and operated from another location. Seafarers are available on board to take control and to operate the ship-board systems and functions.

III: Remotely controlled ship without seafarers on board: The ship is controlled and operated from another location. There are no seafarers on board.

IV: Fully autonomous ship: The operating system of the ship is able to make decisions and determine actions by itself.

Juridische aansprakelijkheid

Regelgeving was één kant van de zaak, jurisprudentie is een andere. Want één ding is onvermijdelijk, er zullen zich altijd zich aanvaringen, strandingen en scheepsrampen blijven voortdoen, waarbij schade verhaald zal worden. Tot nu toe is de schuldige steeds een mens, maar hoe is dat bij autonoom varende schepen? Vragen die een herziening van het begrip aansprakelijkheid? En als de mens aan boord verdwijnt, hoe dan om te gaan met begrippen als zeemanschap, zeewaardigheid, competentie, nalatigheid enzovoorts en zoverder in relatie tot tal van factoren als veiligheid van het schip en lading, operationele kosten en de impact van schepen op het milieu.

Het denken over autonoom varende schepen is nog lang niet uit ontwikkeld. Vele antwoorden moeten nog gevonden worden. Een paar voorbeelden. Om zeewaardig te zijn, moet het schip naar behoren bemand zijn, in staat zijn om op zee te varen en in staat zijn om de gevaren van de zee en andere incidentele risico's waarmee ze in de loop van de vaart kan worden geconfronteerd, te trotseren. Zonder bemanning dus geen zeewaardig schip? Zal software ooit zo

lading, hoe zit het dan met aansprakelijkheid? Waar kan de schade verhaald worden? Bij de waloperator of bij de software engineer? Aangepaste Hague-Visby rules, Hamburg rules en Antwerp rules dus? Hoe is het gesteld met Jamming, Spoofing en Cybersecurity problemen? Wie let daarop? Veel vragen dus en nog veel onzekerheden, maar ondertussen staan de eerste autonome schepen van niveau drie al op stapel.



Toekomstvisie volgens Kongsberg

ingericht kunnen worden dat waloperators adequaat kunnen reageren op onvoorziene omstandigheden, zoals goed zeemanschap dat vereist? Moet de waloperator eigenlijk nog wel kunnen ingrijpen of haal je daarmee menselijk falen weer binnen in het systeem (weet u nog wel: 70% van de ongevallen zijn te wijten aan menselijk falen).

Autonoom varende schepen zullen varen samen met bemande schepen op dezelfde zee. Beide zullen moeten voldoen aan dezelfde conventies.

Internationale verdragen stellen duidelijk dat de normen voor training, kwalificatie en certificering alleen van toepassing zijn op zeevarenden die dienst doen aan boord van zeeschepen. Welke plaats krijgen waloperator en software engineer hierin?

Als sturingsprogramma's autonoom handelen en er ontstaat daarbij schade aan andere vaartuigen, of aan

Zeelieden en de toekomst

Hoe kijken scheepsofficieren nu tegen deze ontwikkelingen aan? De kapitein wordt nu al vaak als een soort van out of office manager bestempeld. Telt hij of de scheepsofficier nog wel mee als uiteindelijk de beslissingen door de wal genomen worden en als zoveel taken zijn overgenomen door autonome systemen. Kunnen we misschien wel zonder hem? Kan zo'n walstuurman meerdere schepen tegelijkertijd aansturen? Dat is toch veel efficiënter? Met andere woorden, blijft het vak van scheepsofficier nog een aardig vak? Wel, de tijd zal het leren, maar voor het varen van schepen blijft kennis en ervaring noodzakelijk, waar dan ook in het systeem toegepast. Op de brug van een schip, in de operatorroom aan de wal of in het kantoor van het softwarebedrijf dat de autonome software vervaardigd.



H.K.H. Prinses Margriet
Beschermvrouwe
Zeemanshoop



Bezoek onze site op
www.zeemanshoop.nl

Colofon:

De Nieuwsbrief verschijnt een aantal keren per jaar 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

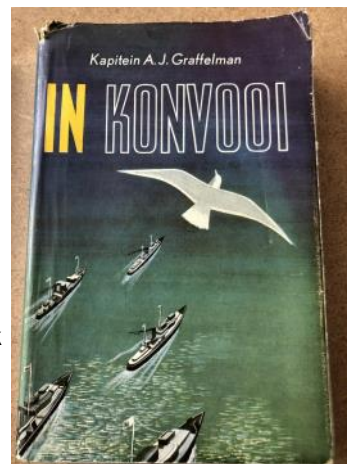
Bijdragen van leden

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

Pareltje uit bibliotheek.

Een indringend boek over de geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de 2e wereldoorlog, is het boek "In konvooi" wat kort na de 2e wereldoorlog, door kapitein Graffelman is geschreven. Kapitein Graffelman beschrijft op treffende wijze het reilen en zeilen aan boord van de schepen van de Maatschappij Nederland voor- en tijdens de 2e wereldoorlog. Het vertrek als eerste stuurman naar Indië in vredetijd en de thuiskomst in 1945 als gezagvoerder. Hij neemt je mee op reis langs een aantal havens die we zelf soms maar al te goed kennen. Hij schrijft over laffe Aziatische bemanning die eigenlijk vaak alleen bang zijn voor hun eigen hachje (het was hun oorlog ook niet), lastige douane in Liverpool, onmogelijke Amerikaanse immigratie of het inklaan in het corrupte India. Er is niet veel veranderd in 75 jaar. Ze blussen branden, worden gebombardeerd en lopen in een storm.



Een konvooi aanvaring en veel gezeur van lepe Amerikaanse advocaten van de tegenpartij. Hij ontmoet hartelijke en warme mensen in Zuid Afrika, Engeland en in de Verenigde Staten. Hij hoort bijna zes jaar niets van z'n vrouw of gezin. Dit boek is een aanrader omdat het door een zeeman is geschreven. Onze bibliotheek puilt uit van dit soort pareltjes, u bent van harte welkom om ze te lenen.

Constant Herfst

Eén boek, twee verhalen

Literatuur, geschreven door oud-zeelieden bevat meestal verhalen in nuchtere taal, die gestoeld is op de belevenissen van de betreffende schrijver. Dat het ook anders kan, bewijst Bert van Leersum in dit boek. Hij benadert op filosofische wijze het leven aan boord en de omgang van een zeeman met zijn vriend en vijand 'de Zee'. In dit boek, dat in twee delen is gesplitst, deel 1 'De Zee die geen golven maakt' en deel 2 'In het schip' ontmoeten het zwerven over de wereldzeeën en de gedachten van mensen op het oneindige water elkaar en vloeien ineen. Zijn passages van het Suez kanaal en een daarop volgende reis naar Lagos/Nigeria waar hij de nodige gedachten over heeft, worden klip en klaar beschreven, evenals de spanningen die deze reizen aan boord oproepen. Is een schip onderweg van haven naar haven niet te vergelijken met onze reis door het leven? In een steeds veranderende omgeving waarin wij een vaste koers proberen te varen. Van Leersum volgde het onderwijs aan de 'Kweekschool voor de Zeevaart' in Amsterdam en voer enkele jaren als stuurman op de koopvaardij. Hij stapte over naar de Koninklijke Marine als waarnemer bij de Marine Luchtvaart Dienst en studeerde later filosofie aan de RU in Nijmegen. Het was – zoals hij schrijft – voor ons tijd om de zeilen te hijsen en het zeegat uit te gaan. Niet om ergens aan te komen. Maar om onderweg te zijn. Een reis door het leven, zoals een schip op zee die maakt. Lezenswaardige gedachten, om te lezen in je kooi na de wacht of op een rustig moment thuis.



Cornelius A. den Rooijen.

Uitgever: archipelbv@ziggo.nl
Auteur: Bert van Leersum
Formaat: oblong, 16x22 cm,
195 pag. luchtig geïllustreerd
Prijs: € 19,50