



Van het bestuur

SEPTEMBER 2023



Het nieuwe bestuur beleeft woelige tijden. Zoals in de vorige Nieuwsbrief al aangekondigd, komt er een extra Algemene Vergadering op 17 oktober ter afronding van het boekjaar 2022. In dat jubileumjaar zijn de uitgaven behoorlijk hoger uitgevallen dan aanvankelijk was begroot. Daarbij kwam dat 2022 een uitzonderlijk slecht beursjaar was, zodat we uitkwamen op een negatief rendement. Om alles te kunnen bekostigen zijn er aandelen te gelde gemaakt. Deze onttrekking aan het kapitaal had statutair niet mogen gebeuren zonder toestemming van de Algemene Vergadering, die daarop besloot om geen decharge te verlenen. Een gedegen onderbouwing van de gemaakte kosten en een goed beargumenteerde reden voor de onttrekking ontbraken. In de komende Algemene Vergadering zullen ontbrekende cijfers en onderbouwing gepresenteerd worden, waarop gevraagd zal worden aan het bestuur decharge te verlenen.

Op de vorige vergadering is ook terecht opgemerkt dat onze vermogensbeheerder niet meer aan de statutaire eis voldoet dat het geld belegd moet worden bij een Nederlandse bankinstelling. De Penningmeester zal onderzoek doen naar de mogelijke alternatieven. Afgezien van deze eis, zijn de kosten voor het beheer van het kapitaal behoorlijk hoog.

Zoals in het vorige verslag al gemeld is, heeft de schrijver van het jubileumboek, Cor Scholten, een klacht ingediend bij het bestuur over het optreden van de 1e secretaris. Deze zou zich teveel bemoeid hebben met het schrijfproces waardoor er veel vertraging is opgetreden bij de uitgave. Het bestuur heeft de klacht besproken en heeft een welgemeend excuus gemaakt namens het gehele bestuur. Het proces van de totstandkoming van het jubileumboek verdient geen schoonheidsprijs. Het ontbrak in eerste instantie aan een duidelijke opdracht, tijdens het proces was de communicatie vanuit het bestuur meermaals onduidelijk en de sturing van het proces vanuit het bestuur was onvoldoende. Wij benadrukken dat ieder bestuurslid hierin zijn eigen rol heeft gespeeld maar dat steeds gehandeld is vanuit en namens het voltallig bestuur. Over het uiteindelijke resultaat is iedereen enthousiast, maar de weg er naartoe zat vol met hindernissen.

Ook heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen twee leden van het bestuur en Cor, waarin hij zijn zienswijze nog een keer heeft toegelicht. Vanuit het bestuur is het bestuursstandpunt nog eens toegelicht dat het begeleiden van het proces en het borgen van de kwaliteit van het boek de enige drijfveren van het bestuur zijn geweest. Het bestuur heeft de besluitvorming inzake het jubileumboek en het daartoe gevoerde relevante berichtenverkeer bestudeerd en daarin geen aanwijzing gevonden

den die duiden op grensoverschrijdend gedrag en beschouwt hiermee de klacht als afgehandeld.

Een aantal leden heeft uit onvrede over de (bestuurlijke) gang van zaken binnen de vereniging het bestuur verzocht een extra Algemene Ledenvergadering uit te schrijven. Daartoe dient volgens de statuten 10% van de leden een daartoe strekkend verzoek in te dienen. Omdat dit niet het geval is, kan er geen extra ledenvergadering worden uitgeschreven. Dit laat onverlet dat het bestuur de betrokkenen, of in ieder geval een delegatie daarvan, zal uitnodigen voor nader overleg. Eén van de ondertekenaars is bestuurslid Wim Grund. Hij kan zich niet meer vinden in het beleid en de werkwijze van het bestuur en heeft aangegeven niet langer deel te willen uitmaken van het huidige bestuur. Wij betreuren dit zeer, maar respecteren zijn keuze en Zeemanshoop is hem veel dank verschuldigd voor al zijn werk.

Het is toch ook goed stil te staan wat er de afgelopen jaren allemaal tot stand is gebracht. Te denken valt aan de Beleidsvoornemens 2020 - 2023 die onder meer resulteerden in het aantrekken van een bureaumanager, en het uitbrengen van een Nieuwsbrief, nieuwe bestuursleden met nieuwe portefeuilles, Commissie Muntplein, het Ambassadeurschap en nog vele andere zaken en last but not least ons 200-jarig bestaan met het daarbij behorende prachtige lustrumboek waarvoor wij Cor Scholten en Wim Grund veel dank verschuldigd zijn.

We zijn blij met de aanvulling van nieuwe bestuursleden, al hadden we die graag een start in rustiger vaarwater gegund. Dankzij hen kan het bestuurswerk doorgaan, want de ziekenboeg is behoorlijk gevuld. Daarbij is het natuurlijk een handicap dat zowel de voorzitter als de penningmeester regelmatig maanden van huis zijn. Dat maakt het er allemaal niet gemakkelijker op. In een volgende Nieuwsbrief hopen wij u positiever nieuws te kunnen melden.





Ons bereikte het bericht dat op 2 september is overleden ons lid

J.G. Honijk

Vlagnr 521



Op 7 september is overleden

Björn Ezerman

Vlagnr 777

afscheid 12 sept. 11:00 Hoorn
Wij wensen de familie veel sterkte



AGENDA

Sociëteit

12 september 2023

Aanmelden op kantoor@zeemanshoop.nl

Wachttijden bij het Panamakanaal lopen op tot 11 dagen

Het is lang aanschuiven aan het Panamakanaal, een belangrijke route voor schepen die de Stille Oceaan met de Atlantische Oceaan verbindt. Door de aanhoudende droogte, veroorzaakt door het natuurfenomeen El Niño, staat het waterpeil in het kanaal bijzonder laag. De wachttijd voor schepen is er al opgelopen tot zo'n 9 à 11 dagen.

81 kilometer lang is het kanaal en essentieel voor het

scheepstransport tussen de oosten en de westkust van Amerika. Het Panamakanaal ziet jaarlijks zo'n 14.000 schepen door de sluisen passeren. Zowat 6 procent van de wereldhandel passeert er. Het kanaal loopt dwars door Panama, waar het nu bijzonder droog is. De gevolgen daarvan zijn groot. Het kanaal ligt 26 meter boven de zeespiegel en per keer dat een schip passeert, stroomt zo'n 200 miljoen liter zoet water vanuit het kanaal in zee. Als er dan minder water in het kanaal is, mogen er dus minder schepen door.

Nu mogen er nog maar 32 schepen per dag passeren, waar er dit normaal 36 zijn. Aan beide kanten van het kanaal wachten daardoor tientallen schepen al dagenlang om door het kanaal te varen. Het zijn vooral de grootste schepen, van 300 meter en groter, die vertraging oplopen. Van die megaschepen mogen er maar tien per dag door het kanaal varen, met een lichtere vracht dan gewoonlijk, door de beperkte diepgang.

Het is niet de eerste keer dat het aantal schepen dat er door mag varen, wordt beperkt. Ook in april dit jaar was er een maximum. Terwijl de wachttijd in juni nog ongeveer twee dagen was, gaat het nu om negen à elf dagen. Momenteel moeten vrachtschepen soms zelfs tot wel acht-tien dagen wachten op een doorvaart. Volgens de lokale autoriteiten kunnen de restricties nog tot september volgend jaar duren. De congestie heeft een impact op de wereldwijde toeleveringsketens en leiden tot hogere kosten in de wereldhandel.

Panamax

De gevolgen voor de levering van goederen naar Europa zijn minder groot, want de schepen die door het Panamakanaal passeren hebben vooral de VS en China als bestemmingen. Schepen vanuit Azië naar Europa maken vooral gebruik van het Suezkanaal in Egypte. Vanaf de opening van het kanaal in 1914 tot aan de oplevering van de nieuwe sluisen, waren schepen gebonden aan de maximale maten van die sluisen; de zogenaamde Panamax maat.

Evolutie

Sinds halverwege de jaren 1990 worden er in het containervervoer meer en meer postpanamaxschepen gebruikt. Zo investeren alle havens in steeds grotere infrastructuur om deze schepen te kunnen ontvangen. Op dit moment vertegenwoordigen de schepen die niet door het Panama-

kanaal kunnen ongeveer 27% van de totale wereldcapaciteit. Het aandeel van deze schepen zal de komende jaren naar verwachting verder stijgen.

Grotere sluisen

Medio 2016 kwamen er nieuwe en grotere sluisen in gebruik in het Panamakanaal. Door de oude sluisen kunnen schepen van ruim 50 000 dwt passeren en van 120.000 dwt door de nieuwe sluisen. Voor de containerschepen ging de limiet omhoog van zo'n 5000 TEU naar 13.000 TEU.

Geschiedenis van het Panamakanaal

De geschiedenis van het Panamakanaal gaat bijna vijf eeuwen terug. Al in 1534 liet de koning van Spanje onder-



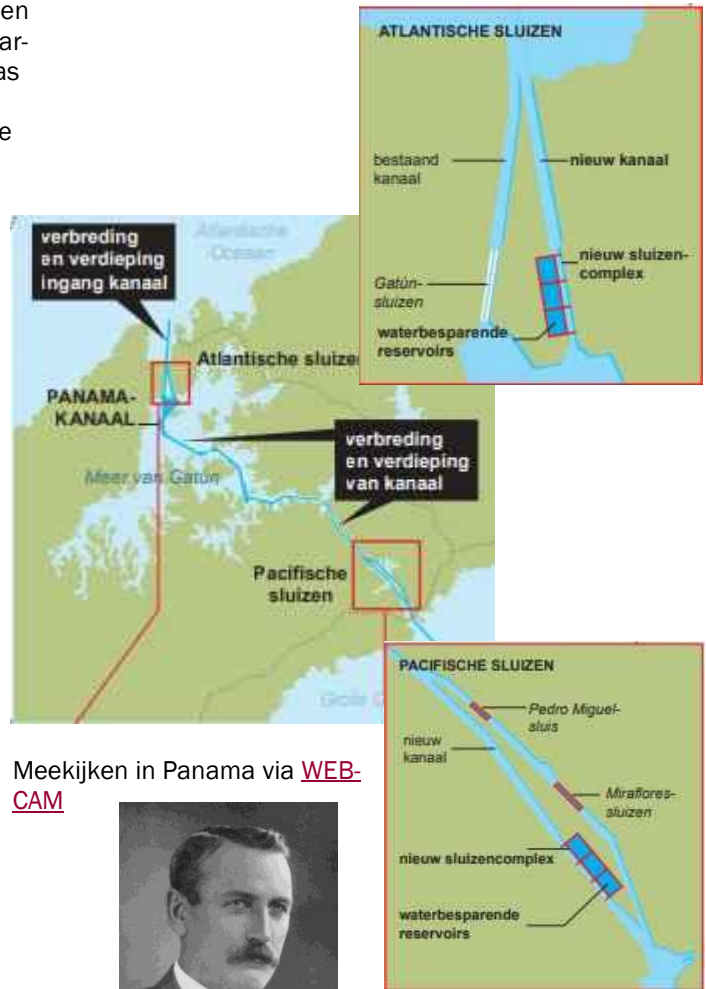
zoeken of de bouw van een waterweg door het huidige Panama haalbaar was. Pas in de tweede helft van de negentiende eeuw werd er echt werk van gemaakt. Onder leiding van Ferdinand de Lesseps, die faam had verworven met het Suezkanaal, begon Frankrijk in 1880 met de bouw van een kanaal op zeeniveau. De slecht voorbereide onderneming – geologisch onderzoek vond nauwelijks plaats en daardoor traden regel-

matig aardverschuivingen op – werd geplaagd door malaria en gele koorts en de werkzaamheden werden in 1893 gestaakt. Ten minste 22 000 mensen hadden toen al de dood gevonden. In 1905, twee jaar nadat de Verenigde Staten Panama een handje hielpen bij de onafhankelijkheidsstrijd tegen Colombia, gingen de Amerikanen aan de slag. De VS hadden vooral uit strategisch oogpunt interesse in een korte verbinding tussen de Atlantische en de Grote Oceaan. Het land had één marinevloot en wilde in korte tijd schepen van de oost- naar de westkust of omgekeerd kunnen laten varen. Hoofdingenieur John Frank Stevens, die eerder de bouw van de Great Northern Railway leidde, bestudeerde het Franse drama tot in detail. De bouw van een kanaal op zeeniveau zou gezien de hoeveelheid af te graven rots en grond ondoenlijk zijn, concludeerde hij. Met succes pleitte hij voor een kanaal boven zeeniveau, waarbij sluisen het hoogteverschil moesten overbruggen. Zijn plan voorzag tevens in de bouw van een aantal dammen, waardoor een groot kunstmatig meer ontstond, het huidige Meer van Gatún. Het sluisformaat werd afgestemd op het grootste oorlogsschip dat de Verenigde Staten op dat moment in de vaart hadden. Inmiddels was ontdekt dat muggen verantwoordelijk waren voor de verspreiding van malaria en gele koorts. De strijd tegen deze ziekteverspreiders werd een groot succes. Ook technisch was er veel vooruitgang geboekt: terwijl de Fransen aangewezen waren op houweel, schop en paard, brachten de Amerikanen een technisch hoogstandje naar Panama, de stoomgedreven graafmachine. De machines hadden een schep van 1,9 m³ en deponeerden het afgegraven materiaal direct in een langsrij geparkeerde trein. Ondanks de stoommachines en betere werkomstandigheden lieten nog eens 5600 arbeiders het leven voordat het kanaal in 1914 openging. De waterweg functioneerde echter geheel volgens plan en trok vanaf dag één meer en meer verkeer. In 1939 begonnen de VS met de bouw van een derde set sluisen, die de passage van de fors gegroeide marineschepen mogelijk moest maken. Het project werd na de Tweede Wereldoorlog geschrapt, toen Amerika

besluit tot de vorming van een gescheiden Atlantische en Pacifische vloot. Ook zonder de directe strategische waarde bleef het Panamakanaal in Amerikaanse handen. Pas in 1977 tekenden de VS en Panama een akkoord, dat voorzag in overdracht in 1999. Hoewel bevreesd over de toekomst van de waterweg, hielden de Amerikanen woord: sinds 1 januari 2000 is het Panamakanaal van Panama. Voor het kleine land vormen de opbrengsten een welkome inkomstenbron. Maximalisatie van de capaciteit en de bouw van de nieuwe sluisen zijn dan ook een logische stap. Naar verwachting verdient Panama deze investering van 5,25 miljard dollar binnen twee tot drie jaar terug.

Sluisen

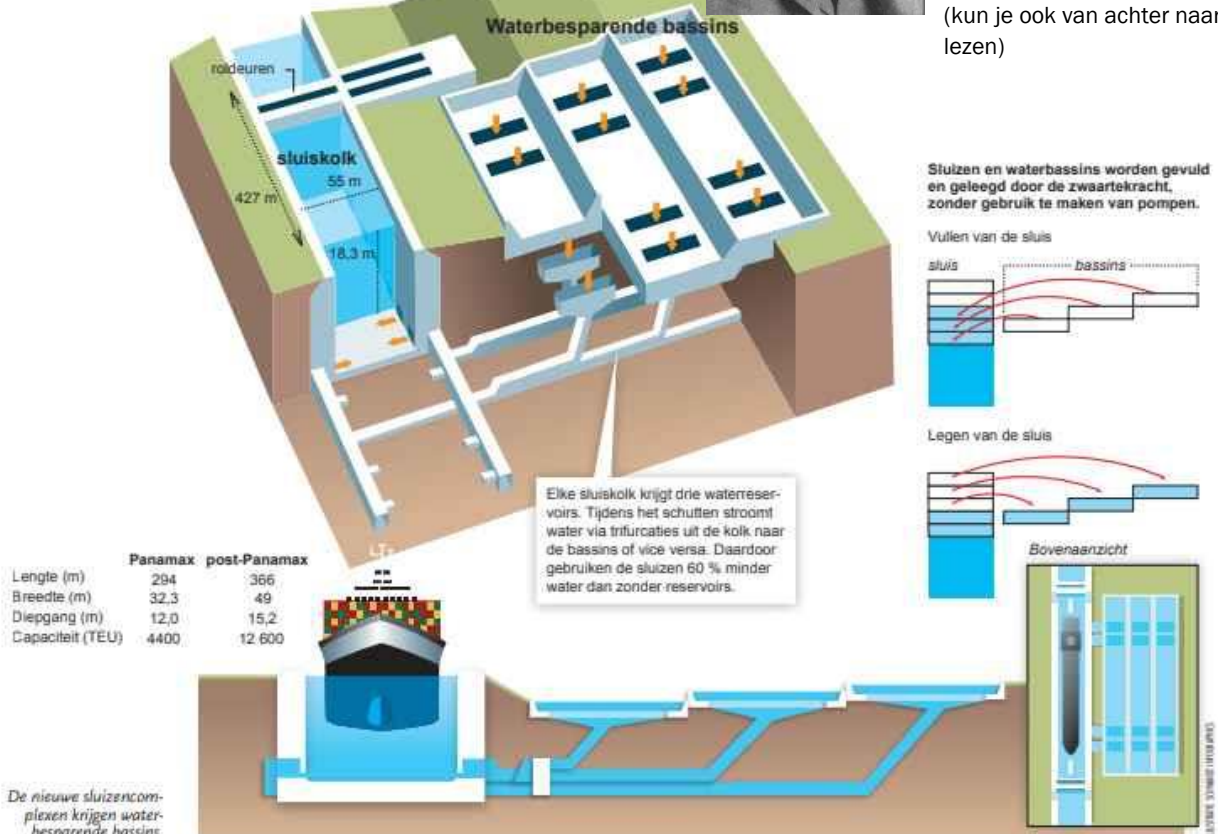
Met de uitbreiding van het Panamakanaal kunnen vanaf 2014 aanzienlijk grotere schepen de waterweg passeren. Kan een Panamax-vaartuig met een lengte van 294 m, een breedte van 32,3 m en een diepgang van 12 m maximaal zo'n 4400 standaardcontainers (TEU) vervoeren, een New-Panamax-schip van 366 m lang, 46 m breed en 15,2 m diep kan wel 12 000 TEU transporteren.



Meekijken in Panama via [WEB-CAM](#)



John F. Stevens
a man a Plan a canal Panama
(kun je ook van achter naar voor lezen)





Jaarlijkse vaartocht

Kapitein Anna

Op vrijdag 23 juni was er de jaarlijkse vaartocht met de **Kapitein Anna**. Een 90-tal leden en introducés werd opgehaald bij steiger 14, achter het Centraal station. De vaardag was gepland tijdens de Amsterdamse Havendagen, dus maakten we gebruik van de mogelijkheid om de havens te bekijken en een bezoek te brengen aan **scheepswerf Damen**. De deelnemers werden met elektrische karretjes rondgereden over de scheepswerf en de diverse



droogdokken. Onmiddellijk kwamen ook de verhalen los van dokbeurten en de daarbij behorende ontberingen. Sanitair aan de wal, ijskoude accommodaties, lawaai, geen kombuis en voornamelijk uitzien naar

het moment dat het schip weer dreef. Gelukkig hoefden wij niet te wachten tot het kombuis weer operationeel was, want de lunch was uitstekend verzorgd

Zeemanshoop

In het kader van de havendagen waren er allerlei activiteiten georganiseerd. Ook Zeemanshoop hield op zaterdag 24 juni open huis. Er waren twee sessies waarin belangstellenden iets verteld werd over het werk van Zeemanshoop vroeger en nu. Na afloop konden de deelnemers onder deskundige leiding een rondvaart maken langs panden met een maritiem verleden. Een initiatief dat misschien wel een traditie gaat worden.



Sleepboot Holland voer voorbij

Geslaagde vaartocht Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945

Ook dit jaar mocht het bestuur familieleden van 2e en 3e generatie nabestaanden van koopvaardijveteranen en anderen die de stichting een warm hart toedragen verwelkomen aan boord van partyschip Smaragd.

Rond 11:00 was de afvaart vanaf de Willemskade naar de Nieuwe Waterweg tot de Maasvlakte met

aankomst ±16.30 aan de Willemskade. Om 13.00 was er een lunchbuffet waarna KCZ erelid dhr. Albert Kelder de gelegenheid kreeg om zijn boek "**Zee, zout en torpedo's**" te presenteren. Voorzitter Hubert Nijgh bedankte Albert daarna voor zijn levendige presentatie met verhalen over de Nederlandse koopvaardij in de tweede wereldoorlog.



Tijdens de vaartocht had ik de gelegenheid om met de aanwezige bestuursleden van de Stichting van gedachten te wisselen over de koopvaardij herdenkingen en het belang landelijk meer bekendheid hieraan te geven.

Aan boord spotte ik iemand met een Zee-manshoopstropdas, die op de foto links achter Albert staat. (zie eerste foto) Bij de kennismaking bleek dat de

persoon in kwestie geen lid is van het College, maar in de nabijheid van het Muntplein een bloemen zaak heeft en de das ooit cadeau kreeg. Al pratende bleek dat we bij de zelfde maatschappij gevaren hebben. We hebben afgesproken om in oktober contact hebben voor zijn aanstaand lidmaatschap.

Het was een zeer goed verzorgde en gezellige vaartocht die zeker voor herhaling vatbaar is.

Met dank aan het bestuur "Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945".

Verslag namens KCZ ambassadeur

Pieter van den Hoek



Partyschip Smaragd

Herdenking KPM en JCJL in Egmond

Door Pieter van den Hoek

Ook dit jaar vond op 15 augustus de KPM en JCJL herdenking in het gebouw van de "Prins Hendrik Stichting" te Egmond aan Zee plaats. KPM-voorzitter Piet Bijl verwelkomde de aanwezige gasten bij de monumenten in het kleine museum aldaar. Tijdens de plechtigheid werd een minuut stilte gehouden ter nagedachtenis aan de omgekomen KPM en JCJL collega's. Namen de KJCPL hield dhr. Van Raamsdonk een toespraak en mevrouw Ank Frankhuijzen-Sierevogel namens de KPM, waarin zij vertelde:

Mijn naam is Ank Frankhuijzen-Sierevogel en de naam van mijn vader staat hier op de rol. Frans Johannes Sierevogel. Hij voer bij de KPM ten tijde van de oorlog op de "Le Maire", als 3e werktuigkundige. Dit schip is op 1 maart 1942 vertrokken van Tjilatjap de oorlogshaven van Java naar Bunbury in Australië. Het is daar echter nooit aangekomen en moet op weg naar Australië door een Japanse onderzeeër zijn getorpedeerd. We weten niet wat er gebeurd is en waar, want er is van de "Le Maire" nooit iets teruggevonden.

Mijn moeder kreeg echter pas na de oorlog te horen, dat mijn vader vermist was. Ik weet niet of dat in het kamp al was, maar wat ik wel weet dat mijn opa en oma in Nederland het eerder wisten dan mijn moeder. Ze heeft jaren daarna gehoopt dat hij nog terug kwam en dat hij in Japan gevangen gezet was.

Ik was pas 5 jaar, toen de oorlog met Japan over was.

Wij zijn samen met de families Koop en Joosse (2 vriendinnen voor het leven) van het jappenkamp Kampili naar Makassar terug vervoerd. Onno Koop, de man van mevrouw Koop, staat ook op de rol die hier bewaard is; hij is ook niet teruggekomen.

Wij hebben (via de KPM) een huis gekregen in Makassar, dat we zelf moesten inrichten en dat deden we. We zochten meubels uit andere woningen, die nog leeg stonden en lieten die door Indonesiërs in ons huis zetten. We hebben toen in Makassar een paar maanden gewoond.

Wij zijn in januari 1946 aan boord gegaan van de Tegelberg met de bedoeling naar Nederland te vertrekken. In Batavia aangekomen kregen mijn moeder en mevrouw Koop echter te horen dat de mensen (vrouwen) van boord moesten waarvan de kinderen nog geen kinderziektes, zoals mazelen, kinkhoest, waterpokken gehad hadden. Wij hadden geen van allen kinderziektes gehad. Op de repatrianten schepen naar Nederland braken heel veel kinderziektes uit, waar veel kinderen ook aan stierven en om dat te voorkomen, mochten alleen mensen mee waar de kinderen die ziektes al gehad hadden. (Via de KPM) kregen we een huis toegewezen in het voormalige Tjidend kamp, dat al weer wat opgeknapt was.

Wij hebben in de volgende maanden alle kinderziektes gehad, zoals mazelen, kinkhoest en waterpokken. Eind mei 1946, weer met de Tegelberg, inmiddels terug uit Amsterdam, zijn we toen naar Nederland vertrokken, waar we op 17 juni aankwamen. We werden in een busje van Amsterdam naar Woerden gebracht waar mijn opa en oma woonden. Mijn broer (toen 7 jaar) vroeg, toen we daar aankwa-

men, aan mijn moeder: mogen we hier nu blijven?

Mijn moeder had in het begin alleen maar een klein pensioen van de maatschappij. Mijn vader had tenslotte nog niet zoveel dienstjaren bij de KPM, Hij was pas 32 jaar toen hij omkwam. Mijn moeder was 29.

Mijn moeder heeft zich toen opgegeven voor een opleiding voor onderwijzeres, Ze had een MULO diploma en dan was ze in ieder geval tijdens de vakanties gelijk vrij met mijn broer en mij. Maar net begonnen aan de opleiding, kwam van de regering het bericht dat ze in aanmerking kwam voor een zogenaamd "buitengewoon pensioen".



Het "buitengewoon pensioen" was o.a. bedoeld voor nabestaanden van verzetsmensen en nabestaanden van burgers, die gedwongen waren in militaire dienst te treden.

Het koopvaardijpersoneel werd gedwongen dienst te nemen en had een vaarplicht gekregen, die inhield dat de KPM schepen van Java naar Australië moesten varen en niet in handen mochten vallen van de Japanners. De "Le Maire" was een van de laatste schepen dat uitvoer vanuit Tjilatjap, vanwege de torpedoboten van Japan, die voor de haven lagen en het bijna onmogelijk was om Australië te bereiken. De overgebleven schepen in de haven moesten vernietigd worden.

Het "buitengewoon pensioen" hield echter in dat elke bijverdienste afgetrokken zou worden van het pensioen. Zij is toen direct gestopt met haar opleiding voor leerkracht en heeft daarom veel vrijwilligerswerk gedaan.

Het buitengewoon pensioen was ruim voldoende om goed rond te komen en dat pensioen heeft ze haar hele leven ontvangen. Het pensioen van de KPM is steeds f 77.- gebleven. Ze is in 2000 overleden en was toen 88 jaar.

Mijn broer en ik kwamen wel in aanmerking voor "Het M.C. Koning studiefonds" van de KPM. Wij kregen reisgeld en boeken vergoed, maar moesten daarvoor wel naar het KPM hoofdkantoor in Amsterdam elk jaar om onze rapportcijfers laten zien.

Aldus Ank

Tijdens de nazit vertelde Ank mij dat ze in de jaren vijftig, met haar moeder en broer, 14 dagen per jaar namens de Zee-mansPot naar het vakantiehuis De Witte Hull in Zeist op vakantie mocht.



De bloemen werden gelegd namens de KPM door dhr. van den Tempel en Dhr. van Raamsdonk namens de KJCPL.

Weerzien met China

door Cor Oudendijk

In maart 2001 was ik een van de deelnemers aan een zakenmissie naar China. Ik was op dat moment werkzaam als operationeel directeur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam. Voor mij was de reis bijzonder want ik zou na vele jaren weer terugkeren naar Shanghai en Hong Kong. Vanaf 1966 tot 1976 heb ik als stuurman van de Koninklijke Java-China-Paketaar Lijnen (KJCPL) frequent op deze havens gevaren. Dat was een heel andere en ongekende tijd, met name in Shanghai. Het waren de jaren van de Culturele Revolutie met de Rode Gardisten onder leiding van 'Grote Roerganger' Mao Tse-tung, een zeer ingrijpende periode in de geschiedenis van dit immens bevolkte land.



Straat Rio

Als zeevarende behoorden wij in die jaren tot de zeldzame buitenlanders die het communistische China konden bezoeken. Toerisme naar China bestond toen niet, tenzij je 'fellow-traveller'

was. Bij het naderen van Shanghai kwam de Chinese marine buitengaats aan boord. Zonder pardon werd de marconist uit zijn radiohut verwijderd en werden de zenders verzegeld. Dit gebeurde ook met de radar en het echolood op de brug. Aangekomen in de haven, moest de bemanning ervoor zorgen dat alle, de autoriteiten niet welgevallige lectuur of anderszins verwijderd was. Een rondslingerende Engelstalige uitgave van de Reader's Digest kon je al in de problemen brengen. Voor de kant gekomen stapten er direct 12 gangen van elk tien bootwerkers aan boord. Ze waren sjofel gekleed en droegen van rotan gevlochten 'veiligheidshelmen'.

In regenachtige perioden hadden ze 24 uur nodig om enorme tentzeilen over de scheepsruimen én over de kade te spannen, zodat ongeacht de regen het soms kwetsbare stukgoed continu gelost en geladen kon worden. Het gaf de eerste stuurlieden die belast waren met het stuwplan, vaak hoofdbreken omdat een eenmaal ingediend stuwplan niet meer aangepast mocht worden.

Lading

Op de lijndienst van China naar Oost Afrika bestond de lading uit zwaar materiaal voor de aanleg van de Tan-Zam/Uhuru Railway, de spoorverbinding tussen Tanzania en Zambia. Samen met grote partijen spoorrails werden er o.a. grote aantallen inferieur ogende (Made in China) vrachtauto's geladen. Bij het opendraaien van een raam kon dit zomaar omlaag in de deur vallen. De bedrading van de voor- en achterlichten liep onbeschermd onderlangs de carrosserie. Na enkele malen schakelen in Dar es Salaam konden de versnellingsbak tandwielen elkaar alleen nog knarsend vinden ...

Friendship Store

We mochten niet vrij passagieren. Als we de wal op wilden, dan kon dit alleen op vaste tijden onder toezicht van een aantal Rode Gardisten, die ons regelrecht naar de 'Friendship Store' leidden. Tijdens deze wandeling krioelde

het van de voetgangers en fietsen, auto's waren er destijds nauwelijks te zien. De passanten - inclusief kinderen - waren allemaal gekleed in blauwe gewatteerde broeken, jasjes en petten. Een deinende blauwe massa, met als uitzondering de groene kleding en pet met rode ster van het volksleger.

De 'Friendship Store' was een soort warenhuis annex restaurant waar men 'hoofdpijnwijn' tegen een glimlachprijs schonk. De prijzen van gereedschappen, bontmutsen, horloges en keramiek waren onbegrijpelijk laag. Wij gingen allemaal voor de gereedschappen en de bontmutsen met rode ster. Als twintigers hadden we geen oog voor de uitgestalde vazen die je voor een onwerkelijk lage prijs kon kopen. Er stond geen uitleg bij dat het vazen waren uit de Ming-dynastie (1368-1644), een deel van de geschiedenis waar de Rode Gardisten zich van wilden ontdoen.

Er moest cash betaald worden met de Chinese munteenheid Renminbi. Dit geld kon aan boord opgenomen worden met de boodschap dat alle aankopen met een factuur verantwoord moesten worden. Als bleek dat de facturen en het resterend geld niet overeenkwamen met het opgenomen geld dan vertraagde dit het vertrek van het schip, met de kans op forse boetes.



De schepen van de KJCPL werden bemand met Nederlandse officieren en Chinese bemanningen uit het toen nog Engelse Hong Kong. Op een gemiddeld vrachtschip waren dit 15 Nederlanders en 55 Chinezen. Onze Chinese bemanningsleden hadden het extra zwaar te verduren want die werden 's nachts uit hun kooi gehaald om aan dek in de vrieskou onder leiding van de Rode Gardisten urenlang liederen uit het Rode Boekje te zingen. Weigeren kwam bij niemand op in deze gespannen en unheimische sfeer.

Nixon en Mao

In februari 1972, we lagen in Shanghai voor de kant, vond er een voor China bijzondere gebeurtenis plaats. Het was de eerste maal dat een Amerikaanse president het land bezocht, Richard Nixon kwam op staatsbezoek bij Chairman Mao



Mao Tse-Tung en Richard Nixon

Tse-tung. Hierdoor werd China uit zijn politiek isolement gehaald, met een wederzijds streven naar een normalisering van de verhoudingen en de afspraak om geen hegomonie na te streven in Azië en het gebied van de Stille Oceaan. Men zou zich tevens inzetten voor een vreedzame oplossing van de kwestie Taiwan. De krant van die dag heb ik nog bewaard.

Tijdens mijn laatste reis met de Straat Rio in 1976 verliet ik het ijzig koude Shanghai met de eerder gekochte bontmuts op. Het verlichte en historische waterfront van de 'Bund', liggend langs de rivier Huangpu, lieten we achter ons. Aan de overzijde een zwart gat, een moerasgebied ... Hier zou ik 25 jaar later tot mijn grote verbazing een geheel nieuw zakendistrict van Amerikaanse allure aantreffen: Pudong!

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.



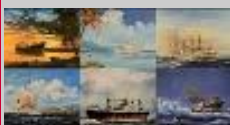
Postzegels met logo ZMH, vel 10 stuks - € 12,-



Stropdas - € 15,-



Boek Content - € 17,50



6 kaarten Fred Boom + enveloppen - € 6,-



Vlag met nummer ZMH, 40 x 60 cm, ¾ kleeds - € 22

Idem, 80 x 120 cm, 1½ kleeds - € 46,50

Dat waren nog eens tijden

door Johan Karels

Nederlandsche sleep over den Stillen Oceaan

Na een tocht van bijna zeven maanden behouden te Soerabaja aangekomen

Gistermiddag is in Soerabaja een zeesleep succesvol beëindigd met de aankomst van het Julianadok en de Marinebok „de Valk”, die gesleept door drie sleepbooten toen een moeilijke reis achter den rug hadden. Het Julianadok kwam uit Curaçao, „de Valk” in laatste instantie ook. Maar deze Marinebok was eerst uit Rotterdam naar Willemstad gesleept, en daar in het dok gebracht en had, alzoo „te paard” gezeten, den grooten sprong over den Stillen Oceaan gemaakt.

De sleep met „De Valk” vertrok 26 September uit Nederland en kwam 11 November in Curaçao aan.

In Willemstad kon de „Valk” direct worden gedokt en vastgezet, waarna op 1 December de reis via het Panamakanaal begon. Men had met slecht weer te kampen en het water stroomde, niettegenstaande de aangebrachte waterkeering, behoorlijk door het diepliggende **droogdok**, waardoor eenige schade werd aangericht.

Maar men wist alle moeilijkheden te overwinnen en bereikte op 16 December den Stillen Oceaan. Een reis van meer dan honderd dagen lag toen voor den boeg. Dagelijks werd de positie van den sleep radiografisch doorgegeven, waarbij al spoedig kwam vast te staan, dat de aanvankelijke vordering van 60 mijl allengs steeg tot 120 mijl per dag.

De benodigde brandstof en water werd voor deze groote reis in de dokpontons meegevoerd in verband met de beperkte actieradius der sleepbooten.

De sleepboot, welke aan bunkeren toe was, gaf zijn tros over aan een der beide andere sleepbooten. Het schip zakte vervolgens af naar de achterzijde van het dok, waar dan door middel van een beweeglijke slang de brandstof of het water aan boord werd gepompt.

De geheele sleep stond onder leiding van kap. De Kos, aan boord van de „Soegio”.

Hier is door een aantal Nederlandsche zeelieden een opmerkelijke prestatie geleverd, waardoor Nederlands roem op het gebied der sleepvaart is vergroot.

REBECCA

door Johan Karels

Halverwege de jaren 70 vond ik dat ook ik wel een steentje bij kon dragen aan de ongelijkheid in de wereld en ik besloot dus een kind (financieel) te adopteren via het Foster Parents Plan. Het werd Rebecca, 8 jaar oud, in de Filippijnen. Ik voer toen op de **Straat Cumberland**, die een lijndienst onderhield tussen Nieuw Zeeland, Singapore, Hongkong, Manila, Taiwan, de Fiji-eilanden en terug naar Nieuw Zeeland. Het leek me dus wel leuk om haar vanuit Manila een keer op te zoeken. Waar ik geen rekening mee gehouden had, was dat haar dorp 400 km ten noorden van Manila lag in een uithoek van het land. Na een vermoeiende busreis en een taxirit door droge rivierbeddingen, arriveerde ik in het dorp waar Rebecca woonde. Mijn komst was al aangekondigd en ik werd ontvangen door een comité, bestaande uit een maatschappelijk werkster van FPP, de dorpsoudsten en ongeveer 100 dorpsbewoners. Na het uitwisselen van enige beleefdheden werden een man en een vrouw plus wat kinderen voorzichtig uit de rijen naar voren geschoven. Dit bleken Rebecca en haar familie te zijn. Nadat ik iedereen een handje had gegeven liep het gesprek onmiddellijk dood want niemand sprak een woord Engels. Toen kwam het overnachtingsprobleem. Een hotel had men nog nooit gezien en als er belangrijke gasten in het dorp waren, dan logeerden die altijd bij de burgemeester. Het toeval wilde nu dat de burgervader juist die week in Manila was, dus dat ging nu niet door. Toen mengde vader Bides zich in het gesprek. Hij vroeg of ik misschien bij hen wilde overnachten. Daar had ik geen bezwaar tegen, en onder begeleiding van een vijftigtal kinderen liepen we in de richting van hun huis. Het hutje van



de familie Bides stond op zes palen en op anderhalve meter hoogte was er een bamboe platformpje, met daarop vier bamboe muurtjes. Daarin zaten wat gaten die dienst deden als raam en deur. Het dak was gemaakt van gedroogd gras. Het meubilair bestond uit een bamboe bedje van één meter vijftig, en een paar kartonnen dozen met daarin de bezittingen van de familie. Inmiddels had zich ook een nicht van pa bij het gezelschap gevoegd, en zij sprak redelijk Engels. Ze vroeg me of ik iets wilde eten. Ik nam dit aanbod, naar later bleek, met iets teveel enthousiasme aan. We liepen naar haar huisje om de beloofde culinaire verrassing te gaan nuttigen. De verrassing bleek te bestaan uit een kom drabbige, bruingrijze vloeistof met daarin rijstballen, stukken banaan en kokos. Er dreven verder nog wat andere, niet meer te definiëren, agrarische (?) artikelen in en het smaakte naar schimmelig karton. Alleen dankzij mijn jarenlange ervaring met scheepskoks, zag ik kans deze helse herrie naar binnen te werken zonder een spier te vertrekken. Ik slaagde er zelfs nog in om te glimlachen naar de dertig mensen die om me heen stonden en die iedere hap naar binnen stonden te kijken. Er verschenen steeds meer mensen die het achtste wereldwonder wilden aanschouwen. Op een gegeven moment week de menigte uiteen, en er kwamen twee oude vrouwtjes aanschuifelen. Ik schat dat ze met zijn tweeën ongeveer driehonderd jaar oud waren. Samen hadden ze vijf

tanden en ze bleven me minuten lang, glimlachend aan zitten kijken, knikten toen nog eens vriendelijk en vertrokken zonder een stom woord gezegd te hebben. Nu konden ze rustig sterven. En wij gingen terug naar het huis van de familie Bides.

Toen het donker werd, kwam er een vetpotje tevoorschijn. Het ding gaf meer walm dan licht maar dat was wel handig tegen de muskieten. Ik had voor de kinderen en voor de ouders nog wat cadeautjes meegenomen, maar ik geneerde me een beetje om die te geven terwijl de hele hut vol mensen zat. Het kwam mij dus uitstekend uit toen pa om een uur of half negen de hut begon te ontruimen omdat het bedtijd werd. Toen de laatste gast het huis had verlaten, haalde ik mijn plunjezak tevoorschijn. Toevallig was het 5 december, dus ik voelde me net Sinterklaas. Voor Rebecca had ik een wollig soort speelgoed gekocht. Toen ze het pak opengemaakt had begon haar gezichtje letterlijk te stralen, want zo iets had ze nog nooit gezien. Verder had ik voor de andere kinderen ook wat speelgoed meegenomen en voor allemaal nog kleren. Voor pa had ik een transistorradiootje gekocht (met een hoop reservebatterijen). Het was dus met recht pakjesavond.

Toen moest er geslapen worden. Ik had pa al eens voorzichtig van het bamboe bedje naar mij zien kijken, en van mij weer naar het bedje. Hij begreep ook wel dat het niet geschikt was voor mijn incurante maten. Er werd dus met algemene stemmen besloten dat ik op de grond zou slapen tussen de kinderen in. Er werden netjes een paar matjes op de grond gelegd, en ik kreeg een helderwit laken en een muskietennetje. Maar van slapen is toch niet zo erg veel terecht gekomen.

U kunt rustig van mij aannemen dat het niet erg comfortabel ligt op een dergelijk bamboevloertje met van die bobbels erin. Bovendien stond de karbouw zich af en toe te schurken aan een van de palen, zodat het hele hutje stond te schudden. Het varken lag recht onder mij allerlei onsmakelijke geluiden te produceren, en de kippen zaten op het dak. Ik ben toch wel in slaap gesukkeld, want om een uur of vijf begon men voorzichtig over mij heen te stappen, omdat ik bijna de hele breedte van het hutje in beslag nam. Toen ik opgestaan was, moest er weer rijst gegeten worden met wat overgeschoten stukjes pluimvee. Gelukkig kwam tante al weer snel opdagen, en ik kon me weer verstaanbaar maken. Onder haar leiding en onder begeleiding van een dertigtal kinderen hebben we toen een rondgang gemaakt door het dorp. Over gebrek aan belangstelling had ik niet te klagen. Ik kan me nu levendig indenken hoe een aap zich in Artis moet voelen. Ik kon geen stap doen of er liepen wel een paar kinderen achter me aan. Een toilet was natuurlijk ook nergens aanwezig, dus wanneer ik even een sanitaire stop moest maken, gebeurde dit ook onder grote belangstelling.

's Middags ben ik weer teruggereisd naar Manilla want ik vermoedde dat ik een tweede nacht niet zou overleven. We hebben Rebecca ondersteund tot ze 16 was.

Opgericht 1 mei 1822
Muntplein 10a
1012 WR Amsterdam
020-6253515
info@zeemanshoop.nl



H.K.H. prinses Margriet
Beschermvrouwe

Koninklijk
sinds 1 mei 1822 College
Zeemanshoop

Bezoek onze site op
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.

Bibliotheek door Wim Grund

bibliothecaris@zeemanshoop.nl

The Netherlands and Japan 1850-1899, Trade, The Navy, Diplomacy

Auteur Herman J. Moeshart

Uitgeverij Batavian Lion International, 2023

Taal Engels, Zwart/wit geïllustreerd. Prijs € 36,99

Sinds Nederlandse kolonisten vanaf 1640 handelsbetrekkingen met het uiterst gesloten Japan mochten onderhouden zijn de laatste vijftig jaar van de 19e eeuw wel de meest door historici in kaart en geschrift gebrachte jaren. Auteur dr. Herman J. Moeshart (1941) ontwikkelde sinds jaren '80 van de vorige eeuw een scala aan artikelen en voordrachten vanuit zijn studie en promotie aan de Universiteit Leiden. Vanaf begin 21e eeuw bracht hij bij uitgeverij De Bataafsche Leeuw enkele markante boeken uit zoals: 'Arts en Koopman in Japan' (2001, selectie uit de fotoalbums van de gebroeders Bauduin), 'Een miskend geneesheer' (2003, Jan Karel van den Broek en de overdracht van kennis van westerse technologie in Japan), 'Dirk de Graeff and the Opening of Japan' (2018).

Begin dit jaar verscheen het in de aanhef genoemde Engelstalige boek als een grondige herziening van artikelen zoals die decennia geleden door Herman J. Moeshart werden gepubliceerd, de inhoud dekt daarnaast volledig de Japan gerelateerde publicaties o.a. uit de reeks van 'Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis' van Uitgeverij De Bataafsche Leeuw.

Het eerste hoofdstuk behandelt de Japanse reactie op de Amerikaanse Perry Expeditie (1853 en 1854). 'The equipment of the American squadron is such that it forms a formidable force'. Deze dwingende Amerikaanse bemoeienissen leidden tot meer toenadering tot de Nederlands (Indische) Gouverneur Generaal en Marine autoriteiten met hun verbazingwekkende technische voorsprong. Het tweede hoofdstuk is toegespitst op de geschiedenis van de Nederlandse Handels Maatschappij in relatie tot Japan via haar agent aldaar Albert J. Bauduin. Het derde hoofdstuk heeft als onderwerp het tweede bezoek aan Japan van Philipp Franz Balthazar von Siebold, natuurkundige, botanist en reiziger. Dit is eerder gepubliceerd in Engeland in een boekje met co-auteur Peter Lowe 'Western Interactions with Japan'. Het vierde en vijfde hoofdstuk behandelt de belangrijke invloed op Japan van de Nederlandse Admiraliteit en schenking van een indrukwekkende kanonneerboot met een brief van de Koning - het stoomschip ZrMs Soembing (Kanko Maru). Deze invloed leidt tot vergaande initiatieven tot opleiding in scheepsbouw- en stoomwerktuigkunde' en hoe zelf met dit soort wapens en schepen om te gaan. Het zesde hoofdstuk heeft als onderwerp de Takeuchi-missie, het eerste Japanse gezantschap in Nederland in 1862, een ontwikkeling waarin de Amerikanen de Nederlanders een stap voor waren. Het zevende hoofdstuk behandelt de beoogde herzieningen in de 'treaty of friendship and commerce' van 1858, die uiteindelijk 32 jaar duurden.

Al deze hoofdstukken in hun samenhang vormen het beeld hoe in die jaren de eeuwenlange relatie met Japan tot een einde kwam of zoals de schrijver het noemt 'most of these stories have no happy end'. De Nederlandse Handels Maatschappij beëindigde begin jaren '80 haar bemoeienissen met Japan. Von Siebolds' tweede bezoek aan Japan eindigde met zijn uitzetting door de Shogun. De afvaardigingen van de Admiraliteit ter opleiding van de Japanse scheepsbouwers liepen na enkele jaren af en de bestellingen in Nederland voor de Shogunal Navy duurden niet lang. De uitkomst van de Takeuchi-missie aan Nederland eindigde in bittere teleurstelling voor de Japanse gasten. Besprekingen voor herziening van het Nederlands-Japanse verdrag van 1858 werden door Groot Brittannië en Duitsland sterk beïnvloed. Na de Meiji- restauratie van 1867, die de heerschappij van de krijgsadel inluide, eindigde de speciale relatie van Nederland met Japan die meer dan 200 jaar duurde. Een schitterend boek voor de academische bibliotheek, zorgvuldig met antiquarisch zwart/wit materiaal geïllustreerd en gesubsidieerd door Isaac Aillion Foundation

(University of Leiden)

