



Van het bestuur



december 2023



Allereerst gaat onze aandacht uit naar het overlijden van Albert Kelder. Albert was niet voor niets tot erelid benoemd en hij heeft veel betekend voor Zeemanshoop. In het In Memoriam in deze nieuwsbrief gaat Iman daar nog eens uitvoerig op in. We zullen hem missen.

Omdat de begrafenis in besloten kring heeft plaatsgevonden, wordt mede op verzoek van Pieter van den Hoek, die goed bevriend was met Albert, op 23 januari een afscheidsreceptie gehouden op het Muntplein. Hierover wordt u nog geïnformeerd.

Op 17 oktober heeft een ledenvergadering plaatsgevonden. Frank Oudmaijer heeft een impressie van deze bijeenkomst geschreven die is opgenomen in deze nieuwsbrief. De aanbevelingen neemt het bestuur ter harte.

De vergadering heeft decharge verleend over het boekjaar 2022. Alvorens goedkeuring te kunnen geven aan de begroting voor 2024 is echter een nadere uitwerking verlangd met onderbouwing van het te onttrekken bedrag aan het vermogen. Dat vergt een extra vergadering, die gehouden zal worden op 6 februari. U wordt hierover nog geïnformeerd. Op diezelfde vergadering zal decharge voorgesteld worden voor de jaren 2019/2020 dat onder meer door corona, achterwege is gebleven.

Op uitnodiging van onze ambassadeurs Henk van Willigenburg en Pieter van den Hoek, heeft minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat in november een bezoek gebracht aan Zeemanshoop. In deze nieuwsbrief treft u het verslag van hen aan.

De belangstelling van de minister voor zeezaken en het welzijn van zeevarenden blijkt verrassend groot. Wellicht is dat mede ingegeven door de ambtsperiode van de heer Harbers als havenwethouder in Rotterdam. Onder de aandacht is in ieder geval gebracht de internationale verplichting in IMO-verband, die de overheid is aangegaan, waar het de instandhouding betreft van de zeemanshuizen. De financiering van deze verplichting schiet echter tekort en de structuur van die financiering is nog te ondoorzichtig.

Voorgesteld is ook dat het ministerie institutioneel lid wordt van Zeemanshoop, al is het maar om het contact tussen Zeemanshoop en het ministerie in stand te houden.

In de vorige nieuwsbrief is Iman dieper ingegaan op de sinds WOII steeds weer terugkerende bestuursproblematiek bij Zeemanshoop. Tegen deze achtergrond heeft het bestuur besloten een commissie in te stellen, bestaande uit onafhankelijke, externe deskundigen, die de dieper liggende oorzaken van die problematiek in beeld brengt en aanbevelingen doet hoe die voorkomen kunnen worden. Voorstellen door enkele leden reeds gedaan, worden hierbij betrokken. Ook worden van de commissie bijdragen verwacht aan een toekomstperspectief voor de komende jaren.

In verband hiermee wordt begin volgend jaar een brainstormsessie georganiseerd met de leden, waarbij het gaat om een ideeënuitswisseling als input voor de commissie. In april wordt het verslag van de commissie verwacht waarna een volgende brainstormsessie zal plaatsvinden. Het bestuur hoopt het rapport in mei 2024 aan de ledenvergadering te presenteren.

Al met al is het een periode voor Zeemanshoop met ups en downs die veel energie neemt. Laten we ervan uitgaan dat het resultaat van al die inspanningen een stevig fundament oplevert voor nog eens 200 jaar Zeemanshoop.

Tot slot wenst het bestuur u voor de komende periode heel plezierige feestdagen en een gelukkig nieuw jaar.



IN MEMORIAM ERELID ALBERT KELDER

door Iman Jacob v.d. Bosch

Om maar meteen met de deur in huis te vallen: ik ga het niet over het verleden hebben van Albert maar over de toekomst met Albert. Dat doe ik omdat ik Albert niet ken, want ik ben pas twee jaar geleden aangemonsterd aan boord van Zeemanshoop, waar hij al vele decennia geleden is aangemonsterd. Daar heb ik hem voor het eerst ontmoet tijdens een van de sociëteitsbijeenkomsten en we konden het meteen goed met elkaar vinden. Ik vermoed dat dat mede samenhangt met het feit dat hij een grote betrokkenheid voelde bij de geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de tweede wereldoorlog en dat ik binnen het Koninklijke College Zeemanshoop de portefeuille "Herdenken en de Tweede Wereldoorlog" beheer. Daar kom ik zo op terug.

Zoals ik al zei: ik ken Albert niet maar weet wel wie hij is. En wie niet, zou ik haast zeggen: een man van zijn postuur kan je niet missen en als dat toch zo mocht zijn, dan hoorde je hem wel. Hij had een stem als een klok die bij velen van ons ook na zijn verscheiden nog na zal galmen.

Zeemanshoop

Albert heeft zich altijd nauw verbonden gevoeld met het wel en wee van Zeemanshoop. Hij was altijd, ook tot het laatst toe, aanspreekbaar voor goede raad, advies en ook voor daden waar het belang van het College in het geding was. Daarvan getuigt onder meer zijn optreden in de periode 2004-2005, wanneer het bestuur in crisis verkeert en onder zijn leiderschap orde op zaken wordt gesteld. Het is hem echter een doorn in het oog gebleven dat de bestuurlijke perikelen zich nadien helaas met zekere regelmaat zijn blijven aandienen. Naar zijn mening werd dat mede veroorzaakt door het ontbreken van een toekomstperspectief. Kleingeestigheid, waar hij wars van was, en ondergeschikte aangelegenheden leken daarbij van groter belang dan het weer op de kaart zetten van Zeemanshoop als (gespreks-)partner in de maritieme wereld. Hij juichte het dan ook van harte toe dat het huidige bestuur onder goedkeuring van de ledenvergadering een meerjarenplan opstelde voor de periode 2020 – 2023 en dat in die periode grotendeels ook tot vorm is gekomen.

WOII

Een ander punt dat Albert dwars zat, was de geringe aandacht voor de rol van de koopvaardij in WOII waarbij duizenden zeevarenden het leven lieten. In zijn jonge jaren als stuurman aan boord van verschillende schepen raakte hij in gesprek met opvarenden, die hem verhalen vertelden over wat zij aan den lijve hadden ervaren aan boord tijdens WOII. Later kreeg Albert in de Blauwe Wimpel, het maandblad voor de scheepsbouw en de scheepvaart in de lage landen, de gelegenheid deze dreigende lacune in onze geschiedschrijving aan te vullen. Op voorstel van het bestuur van het College is uit die verhalen een selectie gemaakt en uitgegeven

onder de titel 'Zee, zout en torpedo's'. Dit boek is tijdens het jubileumjaar ten doop gehouden tijdens de vaartocht aan boord van de Kapitein Anna. Zijn zoon Jort heeft bij die gelegenheid namens Albert een gloedvol betoog gehouden over het waarom van dit boek, maar meer nog dan dat over het feit dat hieraan in de media vrijwel geen aandacht wordt besteed. Want de koopvaardij heeft niet alleen de grootste Nederlandse bijdrage geleverd aan de geallieerde overwinning en de bevrijding van Nederland, maar heeft ook nog eens aan de wieg gestaan van de Zeemanspot. Deze organisatie, waaruit later het Nationaal Steun Fonds (NSF) voortkomt en uitgroeit tot bankier en financier van het verzet,

weet een bedrag van meer dan 5 miljoen gulden bijeen te brengen om daarmee de 18.000 in Nederland achtergebleven zeemansgezinnen financieel te ondersteunen. Dat geeft te denken over de betekenis en de rol van herdenken in ons leven.

Herdenken

Dat Albert zich nauw betrokken voelde bij de lotgevallen van de opvarenden van de koopvaardij in WOII blijkt, behalve uit zijn

boek 'Zee, zout en torpedo's' ook uit zijn aanwezigheid afgelopen 4 mei bij de kranslegging bij het Nationaal koopvaardijmonument 'De Boeg' in Rotterdam. Bij die gelegenheid is ook – om in maritieme termen te blijven – een website ten doop gehouden door Prinses Margriet, waarop de lotgevallen staan vermeld van alle opvarenden en hun schepen. Daarmee is een deel van de wens van Albert en van vele nazaten van opvarenden uit WOII om het verhaal van de Nederlandse koopvaardij onder een breder publiek bekend te stellen, in vervulling gegaan.

Maar daarmee zijn we er nog niet. Het Nationaal Koopvaardijmonument 'De Boeg' is één van de grootste zo niet het grootste oorlogsmonument in Nederland, maar is ondanks dat zo goed als onbekend bij het grote publiek. Gelukkig is Rotterdam zich daar onlangs bewust van geworden en wil daartoe in samenwerking met andere organisaties die actief zijn in de maritieme sfeer, waaronder ook het Koninklijk College Zeemanshoop, alsnog recht doen aan het verhaal van de koopvaardij tijdens WOII.

Daarnaast zijn er ideeën om in samenwerking met de vele andere maritieme organisaties te komen tot het opzetten van een Nationale Koopvaardijdag, in navolging van Australië en Engeland waar men dit fenomeen al kent sinds 1945. Een gedachte die Albert zeker zou omarmen, en dat geldt ook voor het Koninklijk College Zeemanshoop, want dat biedt perspectief voor de toekomst.

Toekomst

Voorname initiatieven zijn nog in wording maar niet minder toekomstgericht en dat is iets wat Albert altijd op het net



vlies had: kijk vooruit, want daar is de ruimte en daar liggen de mogelijkheden om de plannen van nu te realiseren. Maar wel met beleid en visie. Dat heeft hij succesvol in zijn eigen werkzame leven gedaan en wij als Koninklijk College Zeemanshoop willen daaraan in de geest van Albert verder vorm geven.

Een mooi mens met een groot en warm hart is ons ontvallen. Als Koninklijk College Zeemanshoop zijn wij er trots op dat hij deel heeft uitgemaakte van onze bemanning, en wij zijn ervan overtuigd dat de familie minstens zo trots is op hun vader en grootvader. Want je zult maar een (groot)vader hebben die op zijn 92e debuteert met een boek en tot op het laatst op actieve en betrokken wijze samen met de familie in het leven heeft gestaan.

Albert, namens het Koninklijk College Zeemanshoop: Behouden vaart!

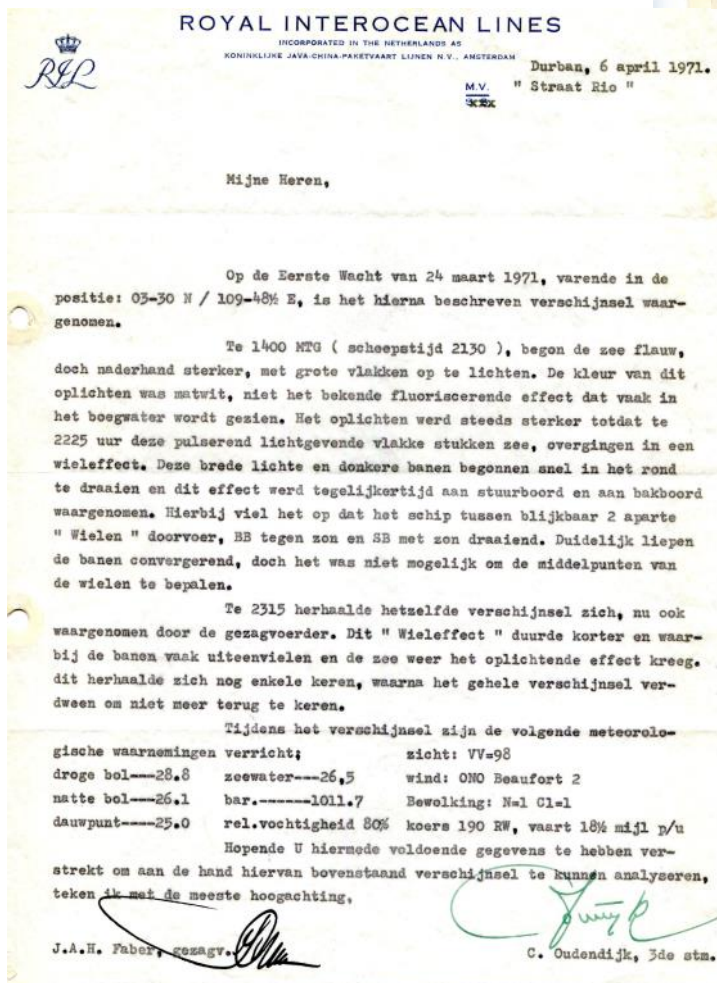
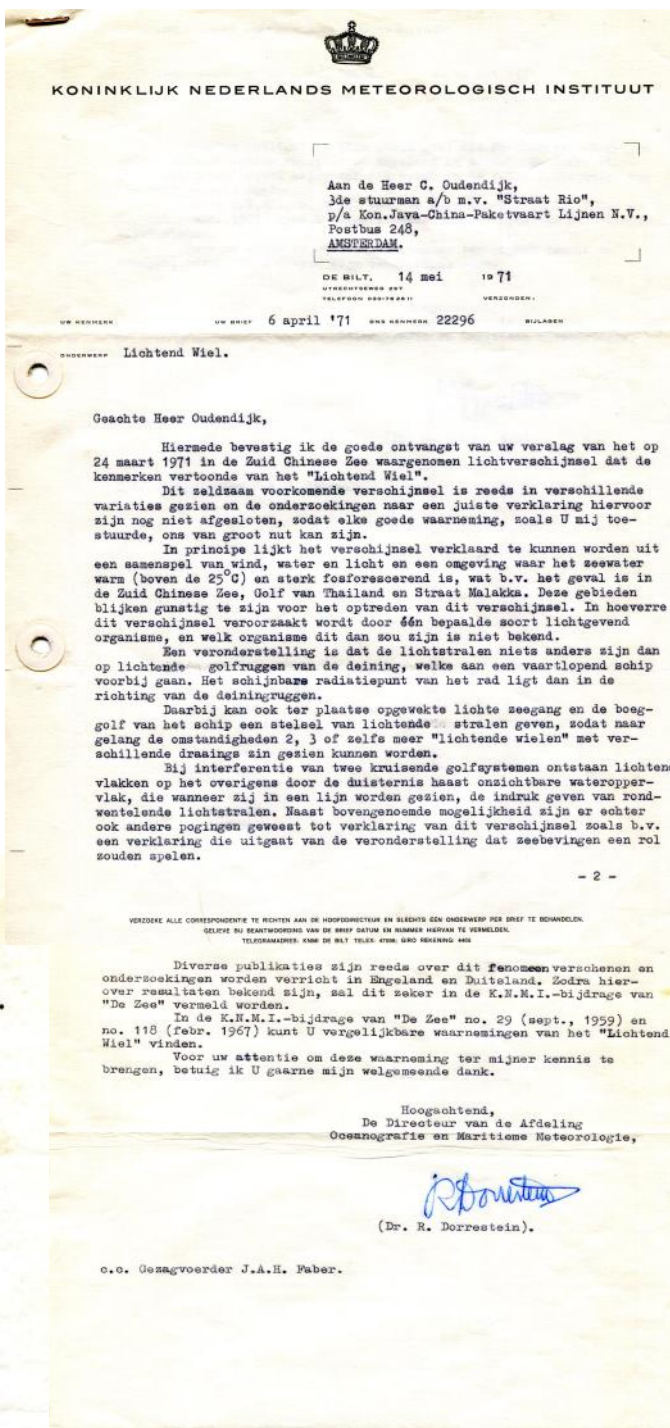
Dit is een aangepaste weergave van de toespraak die is uitgesproken tijdens de begrafenisplechtigheid op 23 november.



Een lichtend wiel

In april 1971 nam Cor Oudendijk een redelijk zeldzaam natuurverschijnsel waar en rapporteerde dit aan het KNMI.

Getuige onderstaande correspondentie, nog geheel met de ouderwetse typemachine geschreven, werd dit door het KNMI hogelijk gewaardeerd.



Ons bereikte het bericht dat op 19 november is overleden ons oud-lid

Liewe van der Woude
Vlag nr 840

Ook op 19 november is overleden

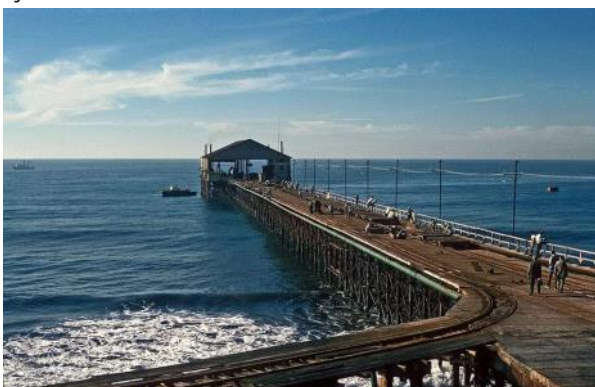
Albert Reinier Kelder
Vlag nr 403

Wij wensen de familie veel sterkte



San José, Guatemala door Johan Karels

Ondergetekende is net terug van een vakantie in Guatemala en Belize. Merkwaardige landen om even op vakantie te gaan, maar ik had een paar goede excuses. Allereerst was het een vader/zoon project dat vanuit alle opzichten de moeite waard was. Ten tweede was ik uitgenodigd door mijn schoonzoon, die in Guatemala een stichting heeft opgezet om kansarme kinderen een goede schoolopleiding te geven ([Niños de Guatemala](#)). Ten derde was Belize (vroeger Brits Honduras) het laatste land in Amerika waar ik nog niet geweest was. Guatemala kende ik nog vanuit mijn vaartijd want we kwamen geregeld met de Royal Intercean Lines in San José en Champerico, aan de Pacific zijde van het land. Ik schrijf nu IN San José, maar dat is niet helemaal juist. We kwamen BIJ San José.



Het piertje bij San José

San José had geen echte haven en de schepen lagen voor de kust voor anker. Het lossen ging dus met behulp van kleine lichters, die langs zij het schip kwamen. De lading werd met de scheepskraan uit het schip getakeld en neergelaten in de lichters. Door de enorme oceaandeining gingen deze bootjes soms wel vier meter op en neer. Vanaf het strand stak er een houten piertje van een meter of honderd de zee in. Over deze smalle houten pier lagen wat rails en aan het einde van de pier stond een echte stoommachine, waarmee een winch bediend werd. De lichters voeren vervolgens naar het piertje, waar ze gelost worden door het eerder beschreven stoomliertje. Dan werd de lading op een wagonnetje gezet en met mankracht duwden ze de wagentjes naar het begin van de pier. Daar werden ze achter een treintje gehangen, die het dan weer verder bracht. Er stond meestal een behoorlijke deining want tussen jou en China was er niets anders dan water. In de verte zag je hoge vulkanische bergen oprijzen en op het strand lag zwart, vulkanisch zand. San José is een klein stadje, met één stoffige, suffige hoofdstraat, een onvermijdelijke Plaza de Armas en twee kerktorentjes.

Om de wal op te gaan, moesten ook wij met zo'n lichter mee, dus werd er een ladingnet in de kraan gehangen en daar gingen we dan in staan. De stuur-

man hees ons over de railing en liet ons in de lichter zakken. Dat lijkt heel soepel, maar de lichter lag natuurlijk niet stil. Het ene ogenblik dacht je dat je er bijna was en de volgende seconde lag de lichter weer vier meter onder je. En even zo snel kwam de lichter ook weer omhoog. Kortom, helemaal ongevaarlijk was het niet. Bij de pier gebeurde



het om-gekeerde. Maar daar hadden ze een grote stoel die ze in de takel konden hangen. Daar ging je met z'n drieën op staan/zitten en zo werd je op de pier gehesen. In het stadje was overdag alles dood. Betonnen en houten huisjes, meestal zonder ramen aan de straatkant. Een kwart van alle gebouwen was kroeg of restaurant. Uiteraard sprak er niemand iets anders dan Spaans, maar in die taal kon ik me aardig redden. 's Avonds was het er iets levendiger en kon je nog wel een leuk glaasje bier gaan drinken en het had iets weg van een ouderwetse Western. Een beetje nostalgisch en onschuldig. Als je in een kroegje een biertje zat te drinken en de bus kwam langs, moest je snel je hand over je glas leggen, anders woei er een complete Sahara in je bier. Toch was het er altijd gezellig. Er klonk Zuid-Amerikaanse muziek uit een oude jukebox en types uit een spaghettiwestern zag je daar in het wild rondlopen. Kortom, een heel ongedwongen sfeertje waar je rustig een hele avond door kon brengen.

De tijd heeft echter niet stilgestaan. San José heeft nu een heuse haven gekregen en van het piertje staken alleen de restanten nog boven water. Maar het land is zeker de moeite van het bezoeken waard.



WILLEM BARENTZ

Het is 1946 en vlak na de Tweede Wereldoorlog is Nederland straatarm. Ook is er een tekort aan oliën en vetten. Om die reden wordt de walvisvaart weer opgepakt. De leiding is in handen van de firma **Vinke & Co**, een oude bekende in Amsterdam. Deze firma komt voort uit de scheepsbenodigdhedenwinkel Ship Chandlers Warehouse aan de Geldersekade 8. Al vanaf de 17e eeuw worden daar levensmiddelen, teer, zeil en touw geleverd aan schepen die vertrekken vanaf de kade voor het huis. Buurman Michiel de Ruyter woont praktisch om de hoek op Prins Hendrikkade 131 en is een vaste klant. De latere Admiraal en opperbevelhebber van de Hollandse krijgsmacht is ook een aantal jaar betrokken bij de walvisvaart; hij maakte meerdere keren dezelfde reis naar Spitsbergen als Willem Cornelisz. van Muyden.

Drijvend slachthuis

In 1946 bouwt Vinke & Co een oud vrachtschip om tot walvisjager inclusief visverwerkingsfabriek, toepasselijk de Willem Barentsz geheten. Enkele jaren later komt daar een tweede schip bij, de Willem Barentsz 2. De schepen hebben elk zo'n 300 bemanningsleden. De schepen vertrekken vanaf de NDSM-werf richting de



De Willem Barentz vertrekt uit Amsterdam

Zuidpool. Als de schepen weggaan, staat er op de kade een enorme menigte om de bemanningsleden uit te zwaaien. Draaiende camera's leggen alles vast voor in de bioscoopjournaals. De walvisvaarders zijn helden die op jacht gaan om de hongerige bevolking van het naoorlogse Nederland te voeden. En die jacht is succesvol: er worden honderden walvissen gevangen die direct aan boord worden verwerkt. Niet meer in een bootje met een speer zoals vroeger, maar met een ontploffende harpoen die de walvis op slag doodt. Tussen 1946 en 1964 worden er in totaal 27.714 walvissen gevangen.

Het einde van de walvisvaart

In 1955 verhuist Vinke & Co naar de De Ruijterkade 107. Op het dak wordt een metershoog logo van het bedrijf bevestigd dat zo dicht tegen de treinrails staat, dat het geen enkele treinreiziger zal ontgaan. Inmiddels is duidelijk dat veel walvissoorten met uitsterven worden bedreigd. Er worden internationaal quota's inge-

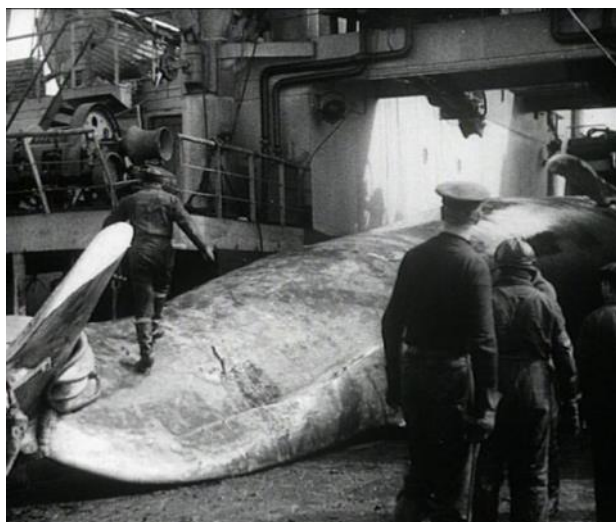


steld die de walvisvaart van Vinke & Co onrendabel maken. Ook verandert de publieke opinie over het jagen op walvissen. De Willem Barentsz 1 en 2 worden verkocht en halverwege de jaren '60 komt er een definitief einde aan de Hollandse walvisvaart.

Roemrucht verleden

In 1993 houdt ook Vinke & Co op te bestaan. Maar het metershoge logo op het dak van De Ruijterkade 107 vormt voor menig treinreiziger nog steeds een punt van herkenning. En het is een van de weinige concrete zaken die herinneren aan Amsterdams roemrucht verleden met de walvisvaart.

Video Walvisvaart klik [HIER](#)



Het leven aan boord van een walvisvaarder

(Bron: de Volkskrant)



Dick van Amerongen

'Primitief. Niemand had goede werkkleding; ik kreeg gebreide handschoenen van mijn moeder mee tegen de kou. De flensers moesten zelf met metaal spikes onder hun zolen maken om niet uit te glijden op het dek. Ze stonden tot hun navel in de vuiligheid en als ze kwamen eten, spoelden ze alleen even hun handen af. En dat was het. Ze pakten van hetzelfde brood als ik. Moest ik toch even aan wennen.'



Piet Serno

'De eerste jaren was het werken tot je erbij neeronderde, want de zeeën zaten nog vol. Op de Willem Barentsz moest ik helpen de walvissen aan boord te hijsen. Slachters met enorme flensmessen sneden ze dan aan stukken. In twintig minuten was het beest weg en lag de volgende alweer klaar. Het was twaalf uur op en twaalf uur af; heel anders dan later op de jagers. Daar sliep ik nauwelijks. Elke keer als dat kanon afging, moest ik aan dek. Als ik moest schijten, stak ik mijn hand in de broek en deed het daarin en dan gooide ik het overboord, want dat beest moest aan zij, hè. Wassen kon ik me niet. Ik stonk uren in wind.'



Lodewijk Tool

'Als om vijf uur 's morgens het schip ging stampen, wist ik dat de jacht was begonnen en ik eruit moest om koffie naar dek te brengen. Als hofmeester moest ik ook ijs kappen, je deed het met z'n allen. Koken was een uitdaging natuurlijk. Alles schudde mee. De zee ten zuiden van Kaapstad, de roaring forties, was de hel. Ik hoefde dan nog niet de helft te koken, want de meesten waren zeeziek. Ik maakte van alles klaar. Het was vooral aardappelen, vlees en groente. En 's ochtends een walvisbiefstukje. Bakte ik uien bij, want dan proefde je de traan niet zo. Die jongens konden natuurlijk goed eten. Mijn specialiteit was nasi goreng.'

Harmen Jansma



'Op de Willem Barentsz zaten zo'n zevenhonderd man; de boot was net een klein dorp. Officieren hadden natuurlijk een ander leven. De eerste jaren moesten we alles afkijken van de buitenlanders aan boord: Noren, Japanners en Zuid-Afrikanen. Er was helemaal geen knowhow, want Nederland had sinds 1860 niet meer aan walvisvaart gedaan. De eerste jaren waren er meer vissen dan je aankon, maar toen ik kapitein werd, waren de vangsten al stukken minder. Er kwamen vangstlimieten, de bonussen gingen achteruit. Tussen 1910 en 1965 zijn er 330 duizend vinvissen tot smeerolie, margarine en schoonheidsmiddelen verwerkt; en toen waren er nog maar veertienduizend over.'



De Willem Barentz

Albert Veldkamp



'Ik stond op de brug en had niets met de vangst te maken. De vloot bestond uit het fabrieksschip en een aantal jagers en boeiboten. Ik regelde het bunkeren en dergelijke. Aan dek kwam ik niet, dat was levensgevaarlijk. Het was een boeiende periode als zee-man. We hadden geen goede kaarten, we moesten heel omzichtig navigeren met een echolood erbij om de diepte te peilen. Het was nog echt vakmanschap en je ontdekte nog eens wat. Op de terugreis moest ik ervoor zorgen dat de boot opnieuw werd geverfd en schoongemaakt. Maar in Amsterdam zeiden ze nog steeds als ik ergens binnenkwam: 'Het stinkt hier.'

Oproep aan de leden.

Belangstellenden wordt gevraagd dit kenbaar te maken bij de voorzitter.



de vereniging

Koninklijk College Zeemanshoop

opgericht in 1822

en kantoor houdende op het Muntplein in Amsterdam kijkt uit naar een **VOORZITTER** en een **PENNINGMEESTER** bij voorkeur uit de maritieme gemeenschap die mede beleid willen uitstippelen voor nog eens 200 jaar Zeemanshoop

VRIJWILLIGERS GEVRAAGD

Muntplein 10 wordt steeds vaker gebruikt voor maritiem georiënteerde bijeenkomsten. Wij zoeken een aantal vrijwilligers waar we een beroep op kunnen doen om bij die gelegenheden hand- en spandiensten te verlenen.

Als u, of iemand die u kent, hiervoor beschikbaar is, graag contact opnemen met Esther via kantoor@zeemanshoop.nl

“Databank Koopvaardij” wint Maritime Achievement Award

Maandag 6 november vond in Ahoy Rotterdam het Maritime Awards gala 2023 plaats. Hét evenement van de Nederlandse maritieme sector. De op 4 mei door Hare Koninklijke Hoogheid gelanceerde “Databank koopvaardij” van Stichting Koopvaardijpersoneel 1940 – 1945 was genomineerd en won één van de vijf grootste maritieme prijzen van ons land.

Het gala wordt georganiseerd door de Stichting Maritime Awards Gala. Hierin zijn Nederlands Maritime Technology, KVNR, KNVTS, Koninklijke Marine en Nederland Maritiem Land vertegenwoordigd. Meer dan 900 maritieme professionals ontmoeten elkaar tijdens de netwerkborrel. Gedurende het daaropvolgende diner worden de innovatieve top-prestaties uit de sector op het podium gepresenteerd aan de captains of industry. Aansluitend volgt de prijsuitreiking. Onderdeel van deze vijf meest prestigieuze en felbegeerde prijzen is de Maritime Achievement Award die gekenmerkt wordt door een maatschappelijke erkenning van een maritieme prestatie. Centraal staat de vraag welke ontwikkeling de grootste toegevoegde waarde voor Nederland heeft gehad en/of een visitekaartje voor Nederland als maritiem land is. Havendominiee **Helene Perfors**, het International Maritime Organisation (IMO) Net Zero Klimaatakkoord Zeevaart en Databank Koopvaardij.

Laatstgenoemde nam de prijs mee naar huis. Juryvoorzitter Koster: Met deze prijs willen we dat initiatief wat in het afgelopen jaar het maritieme bij het brede publiek goed zichtbaar heeft gemaakt in het zonnetje zetten. En dat is precies wat deze databank heeft gedaan. Niet alleen door middel van die ene muisklik de data bij de mensen krijgen maar ook door de hele PR-machine er omheen. Top zichtbaarheid! Voorzitter Hubert Nijgh en Archivaris Jos Rozenburg betraden zichtbaar aangedaan het podium om de award en de bijbehorende oorkonde in ontvangst te nemen. Een onverwachte maar zeer gewaardeerde kroon op 17 jaar grondig onderzoek van Rozenburg en de vastberadenheid van Nijgh om met het team van Stichting Koopvaardijpersoneel 1940 – 1945 de aandacht te vestigen op wat tot een half jaar geleden nog de onbekendste maar al ruim 83 jaar ontegenzeggelijk de grootste Nederlandse bijdrage aan de geallieerde strijd en eindoverwinning was. De inzet van de Nederlandse koopvaardij. Zij hielden koers, varende voor onze vrijheid!

Geachte leden,

In verband met vakantie is ons kantoor/bibliotheek gesloten vanaf donderdag 21 december tot dinsdag 9 januari.

E-mailberichten zullen niet direct worden beantwoord, deze zullen vanaf 9 januari weer gelezen worden. Uitsluitend voor dringende zaken, die niet kunnen wachten, kunt u een mail sturen aan secretaris@zeemanshoop.nl



Maritime Achievement Award genomineerden

- **Databank Koopvaardij**. Op aansprekende wijze wordt aandacht gevraagd voor maritiem specifieke oorlogsgeschiedenis t.b.v. maatschappelijk bewustwording over de rol van zeelieden op de koopvaardij in oorlogstijd.
- **Net Zero Klimaatakkoord Zeevaart**. Op 7 juli 2023 zijn de lidstaten tijdens MEPC80, van de International Maritime Organization (IMO), een klimaatakkoord overeengekomen met daarin een net zero doelstelling voor de internationale scheepvaart in of nabij 2050. Versnelling van de mondiale verduurzaming van de scheepvaart komt dichterbij.
- **Welzijn Zeevarenden**. Namens de Protestantse Kerk Nederland (PKN) en koepelorganisatie Nederlandse Zeevarendencentrale zet koopvaardijpredikant Helene Perfors zich al jaren in voor het welzijn van zeevarenden in Nederlandse havengebieden.

Contributie

Deze week heeft u allemaal een verzoek gekregen om de contributie voor 2024 te voldoen. U zou de penningmeester een hoop werk uit handen nemen door dit vandaag even te regelen. Bij voorbaat dank.

Lidmaatschap

Contributie voor Zeemanshoop

De contributie voor leden bedraagt €32,50 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.



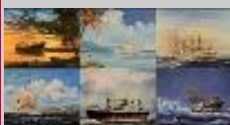
Postzegels met logo ZMH, vel 10 stuks - € 12,-



Stropdas - € 15,-



Boek Content - € 17,50

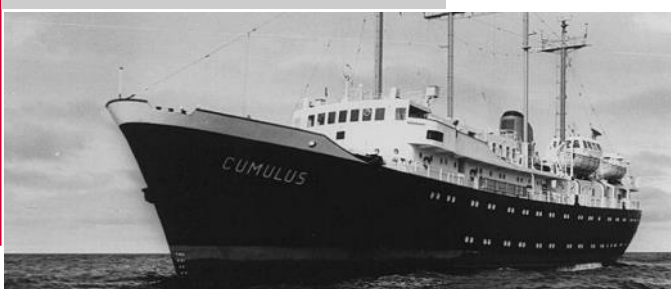


6 kaarten Fred Boom + enveloppen - € 6,-



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

Weerschip Cumulus heeft tot 35 graden geslingerd

ROTTERDAM. — Goed weer heeft het weerschip Cumulus van de Rijksluchtvaartdienst dat vanmorgen te Rotterdam aankwam, op zijn eerste reis niet gehad. „Ik vaar nu veertig jaar als kapitein”, vertelde kapitein J. P. Groen ons, „maar zo lang achtereen slecht weer heb ik nog nooit meegemaakt. Het schip, een omgebouwd Amerikaans fregat, heeft zich echter uitstekend gehouden. Het ligt prachtig op de golven.

Drie weken lang heeft het aanhoudend gestormd. De wind bereikte zelfs orkaankracht en de windmeter van de meteorologische dienst wees soms het maximum aan. Er waren zeeën van 10 tot 12 meter hoogte en aangezien het schip nogal slingerde, soms tot 35 graden toe, waren er nogal wat zeezieken aan boord, vooral onder de bedienden en het kokspersoneel. Gevaar voor het schip is er echter niet geweest. Het slingeren vond zijn oorzaak in het feit, dat het schip erg licht is gebouwd. Elk zeeën was dus raak. Het schip neemt echter weinig water op en is altijd bestuurbaar gebleken.

Op station K 300 mijl ten westen van de noordpunt van Spanje, hebben we een Frans weerschip ver-

vangen. Dagelijks kwamen er veel Amerikaanse en ook wel Engelse vliegtuigen over ons heen. Wanneer ze binnen de 100 mijl afstand van de Cumulus waren, vroegen ze ons een radar-peiling.

Voorlopig blijven we dertien dagen in Rotterdam. Daarna gaan we weer twee reizen naar station K maken en hierna gaan we Engelse weerschepen vervangen op station J, 300 mijl ten westen van Ierland.

Als het tweede weerschip de Cirrus, gereed zal zijn, waarschijnlijk in Juli, gaat dit schip Amerikaanse weerschepen vervangen op een weerstation halverwege IJsland en Groenland. Ook de Cumulus zal hier, wisselend met de Cirrus, worden gestationeerd.

Het Rotterdamsch Parool, 22-2-1950



De hierboven beschreven Cumulus deed dienst van 1950 tot 1963. Rederij Van Nievelt Goudriaan & Co zorgde voor de bemanning, de bevoorrading en het onderhoud van de schepen

In 1963 werd een nieuwe Cumulus gebouwd door scheepswerf Gebr. van der Werf in Nijmegen. In 1985 maakte zij haar laatste tocht met KNMI-waarnemers aan boord. Tot juni 1996 voer zij onder Engelse vlag en daarna werd ze teruggegeven aan Nederland. Zij werd verkocht en in 1998 omgebouwd tot Saudisch privé-jacht Salem

Ruim baan op de Noordzee

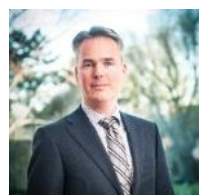
Op donderdag 2 november jl. organiseerde de NVKK haar jaarlijks drukbezochte symposium zoals gebruikelijk bij het College Zeemanshoop. De vraagstelling was: **'Is er nog wel ruimte op de Noordzee voor veilige zeevaart'**. Met de komst van vele windmolenparken en energie-infrastructuur wordt het steeds drukker op de Noordzee; het is een veiligheidsaspect dat niet van vandaag op morgen is ontstaan. De Noordzee is inmiddels als een lappendeken ingedeeld in windparken in gebruik, windparken in aanbouw en daarnaast tot 2030 aangewezen en voorgenomen windparken. Ook zijn er meer noordelijke zoekgebieden aangewezen voor de periode na 2030. Dit alles wordt doorkruist door ankerplaatsen en Noord/Zuid en Oost/West vaarroutes o.a. voor het ferryverkeer. Uitgenodigd waren een drietal interessante sprekers uit de maritieme sector die deze toekomstige ontwikkelingen vanuit meerdere hoeken belichtten. Na het welkomstwoord van voorzitter Leen van den Ende, kon de voordracht beginnen



Het eerste onderwerp was: **'Wordt het nu echt voller op zee en wat doen wij hieraan?'** van spreker Sjaac Pas, beleidsadviseur Noordzee en nautische zaken kustwacht.



Het tweede onderwerp was: **'De Noordzee is een van de drukste bevaarbare zeeën van de wereld, maar hoe druk is het er nu eigenlijk'**, van spreker Yvonne Koldenhof, teamleider / senior projectmanager Traffic & Safety, Marin Wageningen.



Het derde onderwerp was: **'Certificering en inzet van de Noordzeelodsen, en waarom krijgt dit de laatste tijd extra aandacht?'** van spreker Martijn van der Vliet, manager operations Deep Sea Coastel Pilots & VTS operations, Redwise.

Na de Questions & Answers en de geanimeerde borrel ging eerst tegen 18.00 uur de deur op slot.



Afscheid Albert Kelder

Op dinsdag 23 januari van 10:30-12:30 zal er op Muntplein 10 een afscheidsbijeenkomst zijn naar aanleiding van het overlijden van ons erelid



AB KELDER

De definitieve uitnodiging zal u per separate mail worden toegezonden.

Minister Harbers bezoekt Zeemanshoop door Henk van Willigenburg Foto's: Tom Kramer

Tijdens de kranslegging bij de Boeg op 4 mei in Rotterdam hadden onze ambassadeurs een ontmoeting met onze beschermvrouwe, HKH Prinses Margriet, burgemeester Aboutaleb van Rotterdam en met minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat. Daarbij werd deze laatste uitgenodigd voor een bezoek aan onze sociëteit. Tot onze verrassing werd deze invitatie spontaan door de minister geaccepteerd.



In de ochtend van de vijftiende november arriveerde de dienstauto van minister Harbers om even over tien voor de deur van Muntplein 10. Daar werd hij, vergezeld door zijn

adviseur mevrouw Verhulst, begroet door de Zeemanshoop-ambassadeurs, die de bezoekers naar de Bakhuisenzaal begeleidden voor een kennismaking met het College en de aanwezige leden. Daarvoor was anderhalf uur uitgetrokken. Bestuurslid Iman van den Bosch heette onze gasten welkom met een toepasselijke korte speech en gaf toen het woord aan de auteur van ons jubileumboek, Cor Scholten. Deze mocht een exemplaar van zijn werk aanbieden. Hij greep deze gelegenheid aan om aandacht te vragen voor het beginsel, dat gezagvoerders van koopvaardij schepen onder Nederlandse vlag ook de Nederlandse nationaliteit dienen te bezitten. Onze gastvrouw Agnes bood de minister en mevrouw Verhulst een kopje koffie aan.

Het bezoek werd nu op informele wijze voortgezet. Henk en Pieter leidden de minister rond langs de reproductie van de zeventiende-eeuwse pentekening van Ludolf Bakhuysen en door de Bibliotheek. De minister knoopte met verschillende aanwezigen gesprekken aan waarbij Harbers niet alleen belangstelling, maar ook veel enthousiasme aan de dag legde voor de thema's die door de Zeemanshoopleden werden aangekaart.



Helaas heeft onze nestor, Albert Kelder, die enkele dagen later is overleden, het bezoek van minister Harbers niet meer mee kunnen maken. Omdat het bezoek al om half twaalf zou vertrekken was het glazen slaan verplaatst naar 11:00 uur en hebben wij de minister gevraagd om zich van deze taak te kwijten.

Tegen half twaalf, nadat hij zich in het gastenboek had ingeschreven, nam minister Harbers de microfoon ter hand om ons te bedanken voor de ontvangst en de plezierige sfeer waarin dit was verlopen. Iman overhandigde hem ten afscheid een KCZ-vlag met lidnummer 605 en bijbehorende oorkonde, die door onze bureaumanager Esther was vervaardigd. Opnieuw viel Harbers een wel gemeend applaus ten deel, waarna onze ambassadeurs de minister en mevrouw Kim Verhulst naar de uitgang brachten om daar afscheid van onze gasten te nemen. Het bezoek van minister Harbers kan zeer geslaagd worden genoemd. Onze gast en mevrouw Verhulst hebben het zichtbaar naar hun zin gehad. Al met al is dit evenement een groot succes geworden en heeft ons College weer een belangrijke

stap gezet op de weg naar herstel van onze eeuwenoude reputatie als belangrijke speler op het Nederlandse maritieme tooneel.

Terugblik op de ledenvergadering van oktober

Ingezonden brief van Frank Oudmaijer

De gebeurtenissen tijdens de laatste algemene vergadering hebben mij toch wel geschokt. Van enige vergaderdiscipline was nauwelijks sprake. Duidelijkheid over de financiële handel en wandel van de vereniging was ver te zoeken. Al dan niet gefundeerde beschuldigingen vlogen over en weer en een aantal mensen probeerde zijn gelijk te halen door te schermen met statuten en wetsartikelen e.d. Kortom, allerlei gevoeligheden voerden de boventoon. Ik vraag me af: is dit het niveau dat we willen uitstralen?

Voor zover ik mij kan herinneren, was het juist de bedoeling onze vereniging weer op de kaart te zetten als een relevante speler in de maritieme wereld. Om die reden werden er mensen ter versterking van het bestuur aangezocht en wilde men met regionale ambassadeurs gaan werken.

Ook was het de bedoeling ons pand meer in te zetten als thuisbasis voor maritieme organisaties. Daartoe kunnen investeringen nodig zijn, welke door een vakbekwame penningmeester in overleg met de rest van het bestuur moeten worden afgewogen. Een nieuwe visie kan ook een aanpassing van statuten en of huishoudelijk reglement noodzakelijk maken. Overigens kunnen ook veranderingen in de wereld om ons heen zulks nodig maken. Zich verschuilen achter regels helpt niet om tot een slagvaardig beleid te komen. De vraag is: wat willen we met onze vereniging en daar passen we waar nodig de regels op aan.

Terugkijkend kan ik me niet aan de indruk onttrekken, dat het met name de secretaris is geweest, die zich ingespannen heeft voor een nieuw elan van onze vereniging. Denkbaar is dat hij bij de voortvarende invulling van die ambitie bij een enkeling wat weerstand heeft opgeroepen. Maar van ons zeelieden, die gewend zijn geweest soms maanden met mensen "opgescheept" te zitten waar we op het persoonlijke vlak misschien wat minder goed mee op konden schieten, mag verwacht worden dat we ten bate van het te bereiken doel, onze persoonlijke frustraties opzij kunnen zetten.

Ik raad de vereniging aan bij het samenstellen van het toekomstige bestuur de volgende uitgangspunten te hanteren:

- 1. Het dagelijks bestuur moet bij voorkeur bestaan uit leden die niet regelmatig op zee zitten. Alleen in bijzondere situaties kan daarvan worden afgeweken. Wanneer zulks het geval is, zal een vervanger (een van de andere bestuursleden) van te voren aangewezen zijn.*
- 2. Geen bestuursleden te benoemen die bij de huidige conflicten betrokken zijn.*
- 3. Wanneer nodig, extern advies in te winnen en zo nodig deskundige hulp in te roepen om tot een degelijk financieel beleid en een sluitende boekhouding te komen.*
- 4. Voor zover er nog zaken zijn die tweespalt binnen onze vereniging zouden kunnen veroorzaken, deze door een onafhankelijke commissie te laten onderzoeken. Bij de uitspraken van deze commissie dient ieder zich neer te leggen. In de toekomst zal dit een taak van een raad van toezicht zijn.*

*In de hoop dat de strubbelingen opgelost mogen worden en niet tot een groot ledenverlies leiden, teken ik met collegiale groet,
Frank Oudmaijer.*

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

Naar Soerabaja

De muiterij op de Zeven Provinciën
Auteur: Wil de Graaf.
Uitgeverij Lanasta, 2023
ISBN.978-94-6456-150-0
Gebonden, 160 blz. Veel zwart-wit foto's.
Prijs: € 22,99

Aan het einde van de 19e eeuw werd het in het Rusland van de Tsaar, steeds onrustiger. Verschillende kleine opstanden leken de voorbode van een grotere revolutie al wist toen nog niemand dat deze niet zo heel lang meer op zich zou laten wachten, De matrozenopstand op het keizerlijk slagschip Potemkin was de eerste echte revolutionaire daad die niet alleen heel Rusland maar ook de rest van de wereld aansprak. De film die kort daarna werd gemaakt door de Russische cineast Sergei Eisenstein, was zo mogelijk nog aansprekender. Zelfs nu nog zijn de beelden zeer schokkend over de hongerende bemanning die niet veel meer te eten kreeg dan rottend vlees, grauwe bonen en beschimmeld brood. Wie had ooit kunnen bedenken dat een schip van de Koninklijke Nederlandse Marine in haar voetsporen zou treden?

'Mijn vader heeft in de bak gezeten'. Met deze hartenkreet begint het boek over de muiterij, begin 1933 aan boord van de pantserkruiser De Zeven Provinciën. De schrijfster – Wil de Graaf – volgt in dit boek de levensloop van haar vader, Antoon de Graaf, kortweg Toon. Deze tekent op zijn zeventiende voor enkele jaren als beroeps bij het Korps Mariniers en vertrekt in 1930 naar Nederlands-Indië. Na diverse opleidingen te hebben gevolgd, wordt hij als marinier 1e klas geplaatst aan boord van 'de Zeven' zoals er in marinekringen liefdevol wordt gesproken over het schip. De bemanning bestaat dan uit 141 Europeanen, 256 Indonesiërs, 80 KIS-jongens en 25 burgers. Het salaris wordt al snel gekort in 1931/32 met 10%. En er komt een nieuwe korting aan van nog eens 7%. Op 2 januari 1933 vaart 'de Zeven' uit voor vlagvertoon op zee. Hebben de commandant Piet Eikenboom en zijn staf niet in de gaten dat er met name onder Indisch marinepersoneel veel onvrede heerst over het minimale 'katje' en de aangekondigde verlagingen? De bom barst bijna letterlijk als op 30 januari bekend wordt dat de Inlandse marinemannen een korting van nog eens 7% krijgen. Intussen heeft de 'Zeven' al meerdere havens aangedaan en op 2 februari vertrekt zij van de rede van Sabang en ankert op de rede van Kota Radja. In de avond van 4 februari begint de door de inlandse matroos-kanonnier Paradja opgezette muiterij m.b.v. buitgemaakte wapens en munitie. Slechts enkele Europeanen sluiten zich hierbij aan. Het anker wordt gelicht en er wordt koers gezet naar Soerabaja, de belangrijkste marinehaven van het land. Tegen zijn wil raakt Toon er bij betrokken. Na zes dagen komt er een einde aan de muiterij wanneer er een bom op het schip wordt gegooid... 23 doden! Alle opvarenden worden gearresteerd en krijgen veelal onrechtvaardig zware gevangenisstraffen. In dit spannende boek volgt Wil de Graaf de gebeurtenissen op de voet, gebaseerd op officiële gegevens en de aantekeningen van haar vader. Het toont nog eens aan, hoe weinig het 'gewone' volk gerespecteerd werd en te zeggen had. Er verschenen in het verleden meerdere boeken over deze muiterij maar dit is beslist een van de betere.

Cornelius A. den Rooijen.

bibliotheclaris@zeemanshoop.nl

