



Van het bestuur

Januari 2024



Herdenking



Eerder bent u al op de hoogte gebracht van de herdenkingsbijeenkomst op 23 januari in de ochtend. Stil gestaan wordt dan bij het overlijden van Albert Kelder. Vanwege de vele verdiensten voor Zeemanshoop was Albert sinds 2020 erelid van Zeemanshoop. In de vorige nieuwsbrief is daar al uitvoerig aandacht aan geschonken.

Brainstorm

Het bestuur is bezig met het samenstellen van een commissie van deskundigen die onderzoek zal doen naar de oorzaken van de



steeds weer terugkerende bestuur problematiek bij Zeemanshoop en aanbevelingen zal doen hoe die in de toekomst te voorkomen. Het voornemen is om tijdens de ledenvergadering in mei verslag van te doen van het onderzoek en de aanbevelingen. Diezelfde vergadering wil het bestuur eveneens mogelijke toekomstscenario's presenteren. Hiervoor is het van belang te weten hoe de leden denken over de toekomst van Zeemanshoop. Hiertoe wordt in de middag van de 23 januari vanaf 13.30 een eerste brainstormsessie belegd op het Muntplein. Graag nodigt het bestuur u uit om op constructieve wijze bij te dragen aan deze bijeenkomst. Het kan zijn dat u niet in de gelegenheid bent om naar het Muntplein te komen, maar wel suggesties heeft, schroomt u in dat geval niet om die ideeën op papier te zetten en te sturen naar secretaris@zeemanshoop.nl

Voor beide bovengenoemde bijeenkomsten graag aanmelden op kantoor@zeemanshoop.nl

Oproep

Inmiddels hebt u een uitnodiging ontvangen voor de ledenvergadering op 5 februari die om 10.30 begint. Deze vergadering dient ter afsluiting van de boekjaren 2019 en 2020. Door omstandigheden in het verleden, waaronder coronaperikelen, zijn die jaren formeel niet afgesloten. De kascommissie zal de ledenvergadering adviseren.

Tevens is de ledenvergadering op 17 oktober jl. een nader uitgewerkte begroting voor 2024 toegezegd met daaraan

gekoppeld het verzoek om ter dekking van de uitgaven een onttrekking te mogen doen aan het vermogen. Voor de komende ledenvergadering staan ook deze onderwerpen op de agenda.

Als bijlage bij deze Nieuwsbrief treft u een volmacht formulier aan dat u kunt gebruiken om uw stem niet verloren te laten gaan. Er zijn twee mogelijkheden. U kunt een bekende volmachten die naar de vergadering gaat. Mocht u niemand kennen die naar de vergadering gaat, dan kunt u een van onze ambassadeurs of hun assistent een volmacht geven. Zij brengen dan namens u een stem uit. Hun namen en adresgegevens staan hieronder vermeld. Het formulier moet op een rechtsgeldige manier digitaal ondertekend zijn. Alternatief is; handmatig ondertekenen, scannen en (per mail) versturen naar een van de ambassadeurs.

Pieter van den Hoek, Bosweg 2, 8191 JM Wapenveld - pietervdhoek@planet.nl

Henk van Willigenburg, Zuidpoolsingel 376, 2408 BS Alphen aan den Rijn - henkwv@telfort.nl

Jan Koopman, Chopinplein 155, 4102 CX Culemborg - ijkkoopman@planet.nl

Laat uw stem aub niet verloren gaan zodat het bestuur met volle kracht verder vorm kan geven aan het ingezette beleid: een fundament leggen voor nog eens 200 jaar Zeemanshoop.

Nieuwe bestuursleden

Tijdens de ledenvergadering in mei zullen de leden van het Dagelijks Bestuur hun functies neerleggen. Het bestuur zal dan een voordracht doen voor nieuwe bestuursleden. Een kandidaat secretaris heeft zich reeds aangemeld, maar

de oproep voor een voorzitter en penningmeester heeft nog geen reacties opgeleverd. Het bestuur zal de zoektocht naar gekwalificeerde bestuursleden dan ook uitbreiden naar de maritieme gemeenschap.



Collectieve verantwoordelijkheid

De laatste bestuursvergadering is nog eens gesproken over de collectieve verantwoordelijkheid van het bestuur

voor genomen besluiten. Individuele bestuursleden kunnen zich niet aan die verantwoordelijkheid onttrekken door maatregelen te nemen waar het bestuur niet in gekend is. Een dergelijke wijze van handelen is domweg niet rechtsgeldig.

Onderwijs

Het maritieme onderwijs is een onderwerp dat Zeemanshoop na aan het hart ligt. Dat de Amsterdamse studenten collectief lid

zijn, is er een uiting van.

Twee onderwerpen op dit vlak behoeven bijzondere aandacht. Op landelijk niveau blijken



er nog steeds studenten te zijn die om verschillende redenen buiten de studiefinanciering vallen of op andere wijze op financiële tekorten stuiten. De andere kwestie betreft de vraag, wat kan Zeemanshoop betekenen voor de maritieme studenten. Op beide terreinen ligt samenwerking met andere partijen voor de hand.

Het bestuur is zeer verheugd te kunnen melden dat twee enthousiaste leden als ervaringsdeskundigen in de te vormen onderwijscommissie het bestuur willen adviseren op dit vlak. Het betreft Jan Bakker, gepensioneerd als afdelingsdirecteur van het STC, nog steeds betrokken bij het maritieme onderwijs en vele andere maritieme onderwerpen. En Henny Krul, gepensioneerd als directeur van de opleiding aan de HVA en eveneens nog zeer actief in de maritieme gemeenschap.

Ook de onderwijsvoorstellen zullen een plek vinden in de toekomstscenario's die in mei gepresenteerd zullen worden.

Aanmelden voor de Algemene Leden Vergadering graag vóór donderdag 1 februari op kantoor@zeemanshoop.nl



Nieuwjaarsreceptie

Traditiegetrouw vond op de eerste dinsdag in januari de jaarlijkse Nieuwjaarsreceptie plaats op Muntplein 10. Een 60-tal leden en partners hadden het winterweer getrotseerd om elkaar te ontmoeten op de eerste sociëteit van 2024. Er werd getoast op het nieuwe jaar en op de toekomst van Zeemanshoop. Voorzitter Constant Herfst, die met verlof was, kon de leden toespreken. Hij memoreerde dat 2023 een zeer woelig jaar was geweest op bestuurlijk gebied, en hij sprak de hoop uit dat Zeemanshoop weer in kalmer vaarwater zou komen. Hij herinnerde eraan dat het dagelijks bestuur per mei 2024 zal terugtrekken en hij sprak zijn teleurstelling uit dat de oproep voor nieuwe bestuursleden tot op heden geen resultaat had opgeleverd. De zoektocht blijft doorgaan.

De catering was uitstekend verzorgd en dankzij de vrijwilligers (applaus) kon iedereen terugkijken op een geslaagde en gezellige bijeenkomst.



A G E N D A

Afscheidsreceptie

Albert Kelder

23 januari 10:30

Brainstorm sessie toekomst Zeemanshoop

23 januari 13:30

Algemene Ledenvergadering

5 februari 10:30

Maandelijks sociëteit

13 februari 10:00

Geen zin in de zee! Door Cornelius A. den Rooijen

Onder deze titel verscheen ruim twintig geleden een artikel in Elsevier waarin werd gesteld dat Nederlanders niet meer naar zee wilden. Als antwoord hierop verscheen het volgende artikel van ons lid en journalist **Dick Overduin** (Overleden in 2020) in verschillende bladen. Het was de tijd dat de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) onbeperkte aanstellingen wilde van (goedkopere) buitenlandse, niet EU officieren en kapiteins onder het motto "Er zijn geen Nederlanders genoeg, die hebben geen zin in zee".

Bemanningsproblemen in de Nederlandse Koopvaardij? De Stichting Nederland Maritiem Land heeft in 1997 in opdracht van het Ministerie van V&W de studie "De Maritieme Arbeidsmarkt" uitgebracht. Hierin wordt een prognose gegeven voor het vraagoverschot (het tekort) aan Koopvaardijofficieren vanaf 1997 tot en met 2004. Die bedraagt plm. 300 per jaar, maar zal volgens de studie naar het jaar 2004 toe verminderen en dan toch nog 200 officieren per jaar bedragen. Opgeteld betekent dit een tekort van ca. 2.500 officieren over een periode van zeven jaar en zeker geen 4.400 zoals de KVNR het in uw artikel (In Elsevier) stelt. Onlangs organiseerde de Federatie van Werknemers in de Zeevaart ((FWZ) – waarbij zowel kapiteins, officieren en gezellen zijn aangesloten – een symposium met als titel "De kapitein als boegbeeld". Onderwerp was het voorstel van oud-minister van V&W Tineke Netelenbos*, gesteund door de KVNR, om de zeevaartbemanningwet zodanig te wijzigen dat ook niet-Nederlandse kapiteins op schepen onder Nederlandse vlag mogen varen. Vanuit de FWZ werde naar voren gebracht dat er genoeg Nederlandse kapiteins zijn die in de naaste toekomst de vaderlandse koopvaardijvloot kunnen bemannen. Als werkelijke reden om met buitenlandse kapiteins en ook officieren (stuurlieden en scheepswerktuigkundigen) te varen noemt de FWZ niet alleen de lagere gage tabellen, maar zeker de verlofregelingen. Want Nederlandse kapiteins en officieren hebben meer verlof en kosten daardoor meer. Kapiteins en officieren uit een EU-lidstaat zijn voor een reder ook niet financieel aantrekkelijk ant die zijn net zo duur als een Nederlander en de fiscale faciliteit voor de reder telt daarvoor niet. Dat is dus voor de reders ook geen oplossing om hun schepen met goedkopere kapiteins en officieren te bemannen.*

Twijfel in politiek Den Haag. Hoewel in politiek Den Haag in wijde kring aan het nut en de noodzaak van het Wetsontwerp wordt getwijfeld en het de vraag is of het in de huidige vorm het dan ook zal halen, verwierpen de FWZ;eden de wijziging van de Zeevaartbemanningwet unaniem. Wel zou de versoepeling van de nationaliteits eis

voor kapiteins op Nederlandse schepen kunnen worden uitgebreid tot de lidstaten van de E, alsmede dispensatie voor de inwoners uit landen die op de nominatie staan om tot de EU toe te treden, kans van slagen hebben. Bovendien zou dan voor deze groep ook dezelfde fiscale faciliteit voor de reders als voor Nederlandse koopvaardij officieren moeten gelden. Belangrijk vindt de FWZ ook, dat aan de uitstroom van officieren een halt wordt toegevoerd. Dat kan door goede loon- en arbeidsvoorwaarden, alsmede goede leef- en werkomstandigheden aan boord. Invoering van de 1 op 1 verlofregeling dragen daartoe bij. Rederijen die daaraan thans voldoen, hebben geen gebrek aan Nederlandse kapiteins en officieren, zo blijkt uit de praktijk. Tot slot is het een goede zaak dat de KVNR, de Stichting Nederland Maritiem Land en de zeevaartscholen – helaas wat laat – potentiële doelgroepen, zoals de zeekadetten, de waterscouts/ zeeverkennergroepen en jeugdafdelingen van watersportverenigingen, hebben ontdekt en onder hen studenten voor een zeevarend beroep zijn gaan werven. Dat zijn jongeren die gezien hun hobby- wellicht wel "Zin in Zee" hebben!

Noot: Er is niets nieuws onder de zon! Onlangs probeerden de reders opnieuw te komen tot onbeperkte aanstelling mogelijkheden van niet-EU kapiteins. Wat unaniem door de zeevarenden en Nautilus werd afgewezen. Het gaat (nog) niet door.

* Tineke Netelenbos werd na haar ministerschap al snel voorzitter van de KVNR (Nu KNVR).

*FWZ heet nu Nautilus, de vakbond voor Maritieme Professionals.



Bovenstaande cartoon verscheen in de Volkskrant naar aanleiding van de deelname van de Nederlandse Marine bij aanvallen op de Houthi rebellen in Jemen door Amerikaanse en Engelse marineschepen. De deelname van Nederland bestond uit het leveren van één (1) staf officier.

Winter

door Johan Karels

De winter is nooit mijn favoriete jaargetijde geweest. Over het algemeen is het me te koud, te nat en te donker en zeker in mijn vaartijd probeerde ik deze donkere maanden zoveel mogelijk in tropische gebieden door te brengen. Dat lukte natuurlijk niet altijd, want je had het niet zelf voor het zeggen, zeker niet op de wilde vaart. Zo voer ik ooit op de **Holendrecht**, een bulkcarrier van de firma van Ommeren toen we een lading kregen van Brazilië naar Polen. Vanuit een vrolijk tropisch paradijs naar een ijskoude communistische heilsstaat.



Holendrecht

Na drie weken varen kwamen we, precies op 1 januari 1976, in Gdynia aan. Het was er koud, donker en ongezellig. Van de stad kan ik me alleen nog herinneren dat het er grauw en grijs en triest uitzag. Bij de gangway stonden twee militairen, die ervoor moesten zorgen dat er geen Polen aan boord kwamen. Wij op onze beurt moesten, gewapend met ons zeemansboekje, langs de douane en de immigratiedienst als we de wal op wilden. Deze heren, in uniform, zaten in een ongezellig, vierkant hok met een loeiende kachel en een soort toonbank. Alles en iedereen werd hier gecontroleerd. Het invoeren van dollars, D-marken of guldens was ten strengste verboden. Al het geld moest officieel, via de agent, gewisseld worden tegen een (zeer slechte) officiële staatskoers. Er moest dus gesmokkeld worden. Sommige jongens stopten de dollars in hun sokken of in hun onderbroek, maar daar stopten we mee toen een matroos tot op zijn blote kont werd uitgekleeft. Ik had er het volgende op gevonden. Achter in mijn monsterboekje was een insteekmapje waar allerlei gezondheidspapieren in zaten. Hiertussen stopte ik mijn dollarbiljetten. In het hok aangekomen gaf ik onmiddellijk mijn boekje aan Pjotr I, die mijn naam opschreef en een kruisje zette in de bemaningslijst. Ondertussen begon Pjotr II vragen te stellen en eventueel zakken na te zoeken. Niets te vinden

natuurlijk. Ik kreeg dan van Pjotr I mijn monsterboekje weer terug en kon ongestoord verder gaan. Bij de poort stonden altijd



wel taxi's te wachten en de eerste vraag was of je geld bij hen wilde wisselen. Waar je naar toe wilde, was van ondergeschikt belang en vaak gratis, als je je dollars inwisselde bij de taxichauffeur.

Je had daar nog een soort dancings waar alles heel vormelijk toeging. Het woord dancing was dan ook niet helemaal op zijn plaats. Het waren vaak vierkante lokalen met hier en daar tafeltjes en banken langs de kant. De belangrijkste bezigheid was drinken en in een hoek van het lokaal stond een bandje te spelen. Er zaten dan ook veel stelletjes en er werd voornamelijk veel gedanst door de dames. Na een paar dagen waren we er achter dat je je slag moest slaan tussen tien en elf uur. Na tien uur waren de mannen té dronken om nog iets op te merken en na elf uur waren ook de vrouwen niet meer vatbaar voor onze oneerbare voorstellen. We kwamen net uit Brazilië, dat een naam heeft voor wat betreft mooie vrouwen, maar in Polen zag je af en toe zo'n bontjas binnen komen en als die uit ging dan liep daar ineens een Miss World rond. We keken onze ogen uit. In de dancings liepen ook veel semi-profs rond. Ze waren niet puur op geld uit, maar ze waren

wel gevoelig voor kleine attenties. Lege cassettebandjes deden het in die tijd heel goed in Polen. We gingen regel-



matig met een aantal dames naar de badplaats Sopot. Daar had je een soort casino waar ook songfestivals gehouden werden. Ook was de muziek daar wat beter en de zaal wat gezelliger. En dankzij de dollars hadden we zlotys genoeg om dit alles te bekostigen.

OLIELEK

Van Gdynia gingen we naar Gdansk, 200 kilometer verderop. Maar voordat we daar naar binnen konden, moesten we eerst nog veertien dagen voor anker blijven liggen. Zo konden we lekker rustig bijkomen van alle vermoeienissen. Toen we eindelijk langs de kant

lagen in Gdansk, gingen we 's middags even de wal op maar toen we terugkwamen zagen we dat er een hele laag olie in het water dreef. Typisch Oost Europees, was onze eerste reactie. Maar toen de timmerman 's avonds echter ging peilen, bleek één van onze olietanks bijna leeg te zijn. Wat was er nu gebeurd? Er was een vuilnisbootje langszij geweest en die had met zijn voorsteven een gat in de romp van de Holendrecht geprikt, waardoor de hele haven nu vol met olie lag.



Gdansk

Gdansk

Gdansk vond ik een indrukwekkende stad. Ik ben op een zondagochtend eens naar de oude stad gegaan. Het was koud en een beetje mistig en er was nauwelijks verkeer. De straten bestonden uit ouderwetse kasseien en de lantaarnpalen leken op oude gaslantaarns en verspreidden een roodachtig licht. Langs de rivierkaai stonden oude pakhuizen en een bouwwerk wat op een middeleeuwse kraan leek. Je waande je echt vijfhonderd jaar terug in de tijd. Achteraf hoorde ik dat het centrum van de stad na de oorlog helemaal opnieuw opgebouwd is. Maar koud bleef het en we waren blij dat onze volgende haven in Marokko lag.

Toen we eindelijk uit Gdansk vertrokken in de richting van Safi (Marokko) gebeurde nog het volgende. De steiger waar we geladen hadden, bevond zich een paar honderd meter voor een scherpe bocht in de rivier. De kapitein had dan ook een sleepboot laten komen om de kop van de Holendrecht om te trekken, omdat we nog te weinig vaart zouden lopen om zelf die bocht in te sturen. Ik stond toevallig op de brug en zag het fout gaan. De sleepboot ging veel te hard in de sleeptros hangen, met als gevolg dat deze met een harde knal in tweeën brak. Gelukkig werd er niemand geraakt, want het zou niet de eerste stuurman zijn die zijn benen kwijtraakte. De derde stuurman stond op de bak en meldde het volgende, terwijl het schip rechtdoor voer. 'Nog twintig meter, nog tien meter, nog vijf meter... min 5 meter'. We zaten dus hoog en droog op de kant. Gelukkig konden we er weer snel af komen. Inspectie van een duiker leverde op dat er geen lekken waren. Ik was blij dat we weer naar minder barre streken gingen.

Rode Zee

De Houthi's vallen al langere tijd schepen op de Rode Zee aan. Daarmee uiten ze hun steun voor de Palestijnen in de oorlog tussen Israël en Hamas. Nu hebben de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk met een tegenaanval gereageerd. Wie zijn deze rebellen?

De Houthi's zijn een gewapende groepering binnen een sjiitische moslimminderheid in Jemen: de Zaydi's. De beweging bestaat sinds 1992 en groeide onder Abdul-Malik al-Houthi uit tot een grote, gevreesde groepering.

Saoedi-Arabië probeerde de groepering in 2003 uit te schakelen, maar zonder succes. De Houthi's worden gesteund door Iran.

Ze hebben gemeld dat de aanvallen "doorgaan zolang de oorlog tussen Hamas en Israël duurt". Ze dreigen ook met vergeldingsacties voor de aanvallen van de VS en het VK.



De Houthi-rebellen hebben hun dreigementen in de praktijk gebracht. Na de Galaxy Leader vielen ze al verschillende andere commerciële en militaire schepen aan.

Het VS Militair Commando in het Midden-Oosten (Centcom) telde sinds half november vijftig aanvallen op commerciële schepen. Op 18 december kondigde de Verenigde Staten de oprichting aan van een "multinationale maritieme beschermingsmacht", opererend onder de naam 'Guardians of Prosperity'. Ze moet voornamelijk bestaan uit gezamenlijke patrouilles in de Rode Zee en de Golf van Aden.

Maar dit initiatief heeft de spanning in de regio niet vermindert. Integendeel: op 31 december waren er hevige confrontaties tussen het VS-leger en Houthi-strijders. VS-Centcom kondigde diezelfde dag aan dat het drie rebellen-schepen tot zinken had gebracht.

Er braken vuurgevechten uit toen de Houthi's een containerschip van de Deense groep Maersk - een van de grootste bedrijven in de mondiale transportsector - probeerden te kapen. Het VS-leger beweert dat het de kaping van de Maersk Hangzhou, een schip gebouwd in 2018, kon voorkomen door drie "kleine boten" onder leiding van de rebellen tot zinken te brengen.

Twee dagen na de aanval op zijn containerschip kondigde de rederij Maersk aan dat het alle verkeer in de Rode Zee tot nader order opschoot. Andere grote maatschappijen in de sector, waaronder 'Evergreen Line' (gevestigd in Taiwan), de Italiaans-Zwitserse 'Mediterranean Shipping Company' (MSC) en het Franse 'CMA CGM', stopten ook met het gebruik van die route. Het alternatief is echter omvaren via Kaap de Goede Hoop. Dit betekent een langere, dus duurdere vaarroute, waardoor sommige producenten (autofabrikanten) nu al in de problemen komen.

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.



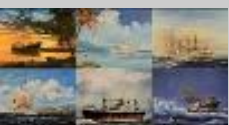
Postzegels met logo ZMH, vel 10 stuks - € 12,-



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

Anno 2024 staan we er eigenlijk niet meer bij stil dat het beroep van zee-man ooit een zeer gevaarlijk beroep was. Natuurlijk zinken er ook nu nog schepen, maar dat zijn uitzonderingen gelukkig. Maar ooit was dat anders en de oprichting van Zeemanshoop had ook alles te maken met de onzekerheid van een zeemansbestaan. En dat de oprichting van ons Weldadig Zeemanfonds nodig was, getuigt de rubriek "scheepstijdingen" uit de Oprechter Haarlemmer Courant van 28 november 1867.

St. Thomas, 2 November.
In de orkaan van 29 Oct. zijn de volgende schepen beschadigd of verongelukt:

Hollandische. *Amalia*, schooner, **gezonken**; *Merle Anna*, brik, gestrand, zeer beschadigd; *Aatje*, brik, gestrand en zeer gehavend; *Juliette*, schooner, masten verloren en gestrand.

Engelsche. *Colombia*, stoomboot, met Liverpooler lading **gezonken**; *Rhône*, stoomboot, bij Peter-Island **gezonken**; *Wye*, stoomboot, **gezonken**; *Derwent*, stoomboot, *Counsey*, stoomboot, en *Rob. Todd*, stoomboot, alle 3 gestrand; *Onesiphorus*, brik, en *Proctor*, schooner, beiden **gezonken**; *R. Seal*, brik, gestrand en de masten verloren; *Hope*, brik, gestrand en mastsloos; *Brit. Empire* (3000 ton), in zinkende staat; *Her Majesty*, brik, met de lading gestrand; *Agnes Lamb*, bark, *Waterwich*, schooner, *Elizabeth*, schooner, en *Ida Abbot*, brik, alle 4 gestrand; *Princess Alice*, brik, en *Howard*, bark, beiden gestrand en mastsloos; *Alexander*, schooner, totaal wrak.

Fransche. *Veloce*, bark, **gezonken**; *Caracalla*, stoomboot, masten verloren; *Cacigne*, stoomboot, min of meer beschadigd; *Emma*, bark, en *Sylph*, sloep, beiden **gezonken**; *Brasse*, bark, met gedeeltelijke lading **gezonken**; *Bernice*, bark, met een lading blaauwhout gestrand; *Gazelle*, bark, gestrand; *Genér. de Lourmel*, bark, masten verloren; *Jackmel*, brik, gestrand.

Spaansche. *Pelago*, stoomboot, gestrand; *Valquez Navez de Bilbao*, stoomboot, mastsloos; *Cermagnere*, stoomboot, gestrand; *Union*, schooner, *Rapido*, schooner, en *Tres Hermanos*, schooner, alle 3 **gezonken**; *Formalidad*, schooner, met de lading **gezonken**; *Velo*, schooner, met de lading gestrand; *Alta Gracia*, schooner, en *Alfonso*, schooner, beiden **gezonken**.

Venezuela. *Joven Panchita*, *Oriental*, *Conception*, en *Panchita*, alle 4 schooners, **gezonken**.

Pruisische. *Treffer*, brik, **gezonken**.

Deensche. *Maggio*, schooner, **gezonken**; *Vice Gout. Berg*, gestrand; *W. E. Packet*, schooner, *Ludwig Holm*, bark, en *Nanette*, schooner, alle drie **gezonken**; *Valkyrien*, brik, en *Nordskov*, brik, beiden gestrand; *Dos Hermanos*, schooner, mastsloos; *Petrel*, schooner, gestrand.

Amerikaansche. *Clinton*, schooner, **gezonken**; *Aberdeen*, bark, mastsloos en wrak; *Serah Newman*, fregat, gestrand; *Charles Sprague*, fregat, en *Mecosta*, fregat, beiden totaal wrak; *Nettie Gay*, brik, gestrand.

Hamburger. *Bertha*, brik, **gezonken**.

Oldenburger. *Helios*, brik, en *Edvard*, brik, beiden met lading gestrand.

Bremen. *Johanna*, brik, **gezonken**.

Noorwegen. *Velo*, fregat, gestrand.

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.

Een Batse Reis

Over machinist Piet Saman en de Tweede Wereldoorlog

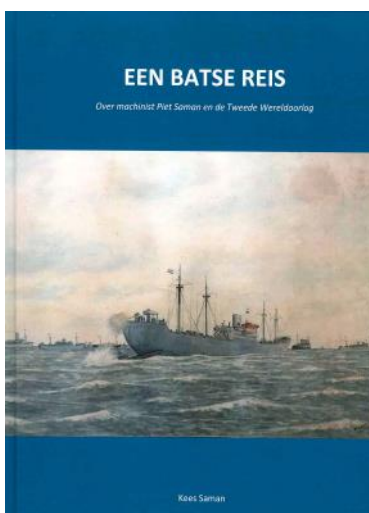
Auteur: Kees Saman

Eigen productie, harde kaft A4 formaat 160 blz. rijk geïllustreerd

Te bestellen bij de auteur cjsaman@zeelandnet.nl prijs € 30,- incl.verzending.

Nog kort voor zijn overlijden telefoneerde ons erelid Albert Kelder mij dat hij op Terschelling, naar aanleiding van een presentatie van zijn boek "Zee, Zout en Torpedo's", hem aldaar door auteur Kees Saman het onlangs verschenen boek **Een Batse Reis** in handen werd gedrukt. Hij was er zeer van onder de indruk. Primaire aanleiding tot dit familieboek is de uiterst riskante reis waarbij het motorschip **Aagtekerk** van de VNS in de Middellandse zee tijdens een Maltakonvooi strijdend ten onder ging. (Batse reis = Zeeuws jargon voor riskante reis, genoemd naar de vele ongelukken in het Nauw van Bath). Auteur Kees Saman, zelf oud-scheepswerktuigkundige, beschrijft de vroege jeugd van zijn vader Piet Saman en hoe hij, geboren en getogen in Rilland Bath en opgegroeid naast de smederij van zijn vader, de Machinistenschool in Middelburg volgde en in 1933 zijn VD-diploma behaalde. Zijn maritieme belangstelling lag diep geworteld in de schepen die hij dagelijks vanaf de Zeedijk bij Bath over de Schelde had zien passeren. Deze fascinatie maakten hem van jongs af aan een bedreven tekenaar, zijn schetsboeken en aquarellen uit de oorlogsjaren vormen daarbij een bijzonder erfgoed en zijn dan ook zorgvuldig in het boek verwerkt.

Het was in die schrale jaren '30 van de vorige eeuw niet makkelijk op een schip aan te monstern, het gelukte evenwel bij de Stoomvaart Mij Oostzee drie reizen te maken in de 'wilde vaart', o.a. een indrukwekkende reis via de Noors Fjorden naar Moermansk.



In 1938 zag Saman kans bij een lijnvaartrederij te monstern, en wel als 4e machinist op het splinternieuwe dubbelschroef motorschip Aagtekerk van de VNS. Het schip zou tot haar ondergang voor vier jaren zijn huis zijn. Auteur verhaalt hier dat na de eerste snelle reizen naar Australië in september 1939 de oorlog op zee uitbrak en hoe de Engelsen het konvoosysteem weer invoerden en hoe de Nederlandse koopvaardij ondanks haar neutraliteit al snel getroffen werd door ettelijke scheepsrampen. In 1940 verergert de situatie, in Londen wordt de Nederlandse 'Shipping' gevormd als een management voor de Nederlandse koopvaardij.

De roemruchte oorlogsgeschiedenis van de Aagtekerk mag in onze geschiedschrijving tussen 1947 en 1987 als bekend worden beschouwd. In het boek van Saman

komen meer specifiek alle reizen van de Aagtekerk aan bod, het snelle schip voer tot ver in 1941 niet in konvooi maar wel onder regie van de Britten. Een hoogtepunt is als in januari 1942 in konvooi naar Singapore diep in de Atlantische oceaan de Aagtekerk wordt bevolen het door een U-boot aanval kreupele troepenschip Llangibby Castle naar de Azoren te escorteren. Al snel volgt een tweede aanval van de U-boot die vóór de Aagtekerk overloopt, met op de brug de moedige kapitein Arie Romijn. Bij deze manoeuvre ziet Romijn kans de U-boot te overvaren, lang werd gedacht en geschreven dat dit haar einde betekende maar later is gebleken dat dit niet zo was. Het troepenschip kwam veilig aan in Horta voor reparatie, de Aagtekerk moest zich op volle snelheid weer bij het konvooi voegen. De tekening op de voorpagina van het boek, in 1946 gemaakt, laat zien hoe de Aagtekerk haar achterschip over de U-402 manoeuvreert.

Omdat de recensie te lang is voor deze pagina, kunt u verder lezen door [HIER](#) te klikken.

