



Van het bestuur

Herdenking Albert Kelder

Op het Muntplein is op 23 januari stil gestaan bij het overlijden van Albert Kelder. De begrafenis van Albert had plaats gevonden in besloten kring, nu was er gelegenheid voor de leden om Albert gezamenlijk te herinneren. De sfeer was ingetogen. Jort haalde herinneringen op aan vroeger thuis met Albert tikkend achter de Remington in de huiskamer met typex onder handbereik. Typex en krachttermen die nodig waren om een eindresultaat te bereiken waar Albert tevreden over kon zijn. Het dagelijkse oorlam aan het eind van de middag. De reprimande, dat er gegeten moest worden met mes en vork: jullie zijn geen bootwerkers!. De typisch kelderiaanse uitdrukkingen, altijd doorspekt met zeemanstaal.

Ria haalde herinneringen op aan de laatste vier jaar die ze met Albert heeft doorgebracht. Hun reizen door het land en naar verre buitenlanden. Van Singapore tot Terschelling. Om twaalf uur kwam de bijeenkomst teneinde met het glazen slaan door Jort.

Dank aan Pieter van den Hoek voor de organisatie van deze bijeenkomst. Dank ook aan Cor Scholten voor de suggestie aan het bestuur om de bibliotheek de naam Albert Kelderzaal te geven. Dank aan Agnes, Yvonne en Wim voor hun bijdrage aan het welslagen van deze bijeenkomst.

Ledenvergadering 5 februari

Door omstandigheden in het verleden waaronder coronaperikelen, waren de boekjaren 2019 en 2020 formeel nog niet afgesloten. Er is eerder over bericht. Hoewel de jaarcijfers indertijd verzonden zijn naar de leden is over die jaren geen decharge verleend. Tijdens de algemene vergadering op 5 februari is dat alsnog gebeurd. Ad Cuppé heeft namens de kascommissie voor beide jaren aangegeven dat de cijfers in orde waren bevonden en adviseerde de vergadering om decharge te verlenen waar de vergadering met 59 tegen 1 mee instemde. De begroting voor dit jaar werd eveneens met 57 stemmen vóór goedgekeurd evenals de onttrekking aan het vermogen die hiervoor nodig was.



Jort slaat 8 glazen. Foto: Dick Brons

Brainstorm

Die zelfde middag werd een brainstormsessie gehouden met betrokken leden over de mogelijkheden van Zeemanshoop: hoe weer relevant worden in de maritieme gemeenschap? Met een twintigtal leden werd op constructieve wijze van gedachten gewisseld. Op de agenda voor deze gedachtewisseling stond een zevental onderwerpen, maar alleen de toekomst kwam aan bod.

In de inleiding wees Iman op het teruglopend belang van zeevarend Nederland en het belang van de maritieme industrie en dienstverlening dat juist toeneemt met de vraag: Hoe te acteren als Zeemanshoop in deze veranderde omstandigheden?

Een groot aantal vragen en suggesties passeerden de revue, een greep:

- De sociëteit is van belang, maar hoe zeevarenden te bereiken?
- Hoe in te spelen op de nieuwe manieren van organiseren door jongeren?
- Ledenwerving: ook maritiem georiënteerde walmensen interesseren voor Zeemanshoop.
- Institutionele leden zorgen voor continuïteit en dragen financieel meer bij.
- De advertentie van Zeemanshoop in diverse bladen verlangt modernisering.
- Kan het Muntplein niet plek van samenkomst worden voor studenten?
- Het roemruchte verleden van Zeemanshoop geeft een sterke basis voor nieuw beleid.
- Uitvoering geven aan de doelstellingen vergt onder de huidige omstandigheden samenwerking met andere partijen, bijv. de Prins Hendrikstichting.
- Verdere versterking van de bestuurlijke inrichting is noodzakelijk voor overleving.
- De oude, naar binnen gekeerde weg leidt naar de ondergang.
- Statuten moeten aangepast worden aan de huidige stand van zaken.
- Domicilieverlening aan kleinere maritieme partijen verder uitbouwen.

- Cursussen laten geven op het Muntplein door reguliere aanbieders.
- Moet er niet gekeken worden naar radicale ingrepen? Fuseren?
- Muntplein is een kostbare handenbinder; verkoop geeft flexibiliteit; met activiteiten het land in en die elders presenteren; secretariaat elders onderbrengen; voor de sociëteit zijn andere locaties denkbaar.

Op 5 maart wordt een tweede bijeenkomst belegd. Dan gaat het over de potentie van Zeemanshoop. Die blijkt groter dan eruit komt. Welke mankracht is nodig om dat potentieel aan te wenden? Hoe de ambities financieren? Is het te verantwoorden dat Muntplein 10 driekwart van de tijd niet gebruikt wordt? Welke vormen van samenwerking zijn denkbaar en met welke partijen?



De ideeën en suggesties verwerkt het bestuur in de in mei te presenteren perspectievennota met mogelijkheden voor Zeemanshoop voor de korte en lange termijn. Onderdeel van die nota zijn ook de bevindingen en

suggesties van de onderzoeksommissie, een evaluatie van de beleidsvoornemens van 2020-2023, voorstellen voor de invulling van de oude doelstellingen in de moderne tijd, de bestuurlijke inrichting en zo meer.

Het bestuur is verheugd te mogen constateren dat de polarisatie binnen de vereniging sterk is afgenomen. Er is weer een constructieve beweging op gang gekomen; damage control slokt niet alle energie meer op. De opbouwende activiteiten die in 2022 tot stilstand zijn gekomen, kunnen weer vervolgd worden. Leden die zich uitgenodigd voelen om mee te denken over de toekomst van Zeemanshoop worden dan ook van harte uitgenodigd voor de komende gedachtewisseling op 5 maart aanstaande. Aanvang 10.30. Voor een lunch wordt gezorgd. Aanmelden graag voor 1 maart via kantoor@zeemanshoop.nl.

Commissie van Onderzoek

Op de ledenvergadering van 17 oktober is besloten tot het instellen van een Commissie met als taak het blootleggen van patronen die er herhaaldelijk toe hebben geleid dat Zeemanshoop bestuurlijk gezien in woelige wateren belandde. De Commissie bestaat uit personen met veelzijdige bestuurlijke ervaring op uiteenlopende terreinen, zoals de sportwereld, de zakelijke en financiële dienstverlening op CEO-niveau, strategische heroriëntatie en herstructurering, pensioenfondsen alsook op het terrein van goede doelen.

Daarnaast kent de Commissie een tweetal meelezers en een extern adviseur. Ook zij hebben hun sporen verdiend

op het bestuurlijke vlak en zijn bekend met de nautische wereld. De eindredactie van het rapport is in handen van een ervaren beleidsadviseur. De liaison tussen de Commissie en het bestuur is Iman van den Bosch. Het onderzoek heeft een zakelijke insteek. De Commissie gaat nadrukkelijk niet in op aangelegenheden die in de persoonlijke sfeer liggen.

Liaison Officer

Het bestuur werd onlangs blij verrast door Hidde Kingma met de vraag wat hij kon betekenen voor ons College. Hidde, achter in de twintig, werkt als navigatie officier bij de



Holland America Line en woont in Amsterdam. Als maritiem officier is hij opgeleid zowel aan het STC als aan de HvA. Optimalisatie van de Vessel Traffic Service in de Amsterdamse haven is zijn afstudeerproject geweest. Hij heeft de pre-master Beleid, Communicatie en Organisatie gedaan aan de VU. Daarnaast is hij KMR officier 2de klas. In Amsterdam heeft hij indertijd de studentenvereniging Nautis opgericht om er vervolgens de eerste voorzitter van te worden. In die tijd zijn er contacten geweest met Zeemanshoop en was hij onder de indruk geraakt van de rijke historie van het College. Hidde spreekt de taal en kent de gewoontes van jongeren en wil die kennis graag inzetten om jongeren met maritieme belangstelling te interesseren voor Zeemanshoop om op die manier bij te dragen aan de continuïteit van het College. Hij zal gaan optreden als liaison tussen de studenten, de studievereniging, de HvA en Zeemanshoop.

Studiefinanciering

Jan Bakker en Henny Krul onderzoeken momenteel vanuit Zeemanshoop de behoefte aan studiefinanciering onder maritieme studenten in Nederland. Koopvaardijopleidingen zijn relatief duur door allerlei kosten die niet-maritieme opleidingen niet hebben. Keuringen, veiligheidsschoenen, programmeerbare zakcomputer, veiligheidstrainingen etc. Het komt voor dat studenten door gebrek aan middelen hun opleiding niet kunnen afmaken of er niet aan kunnen beginnen. In de reguliere studiefinanciering bijvoorbeeld, is 300 euro per maand ingecalculeerd voor huisvesting, terwijl de werkelijke kosten in Rotterdam 700 euro bedragen. Die hoge huisvestingskosten in het westen van het land leidt er nu al toe dat studenten uit het oosten van het land zich niet meer inschrijven voor een maritieme opleiding. Die terugloop wordt ook geconstateerd in Delft bij de opleiding scheepsbouw.

Op het idee om voor schrijnende gevallen een revolving fund in te richten zijn de eerste reacties vanuit het onder-

wijs positief, zo laten Jan en Henny weten. Het ligt voor de hand om ook op dit vlak samenwerking te zoeken met andere belanghebbenden. Aangestuurd wordt op een conferentie over dit onderwerp in het najaar met andere partijen.

Punt van attentie

Tot onze spijt is opnieuw gebleken dat er individuele leden zijn die buiten het bestuur om berichten versturen naar de leden van Zeemanshoop. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het (weliswaar oude) logo van Zeemanshoop waardoor de indruk kan ontstaan dat die berichten afkomstig zijn van het bestuur. Dat is echter niet het geval, de naam van de afzender en de ondertekening maken dat duidelijk. Deze praktijk doet afbreuk aan Zeemanshoop en is mogelijk in strijd met de privacywetgeving. Het bestuur beraadt zich dan ook op passende maatregelen.



Koninklijk
sinds 1 mei 1822 **College**
Zeemanshoop

De vereniging Koninklijk College Zeemanshoop, opgericht in 1822 en kantoor houdende op het Muntplein te 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.

Zie: www.zeemanshoop.nl

Zoals aangekondigd in de vorige nieuwsbrief en op de laatste Algemene Vergadering, is Zeemanshoop op zoek naar een voorzitter en penningmeester. Voor de aan te zoeken kandidaten is bovenstaande advertentie opgesteld die ook in de maritieme bladen zal verschijnen. Jammer genoeg hebben zich nog geen kandidaten uit ons ledenbesyand bij het bestuur gemeld. De kwaliteiten en competenties waar naar uitgekeken wordt, staan uitgebreid vermeld op onze website en zijn te vinden onder NIEUWS en WERKEN VOOR. Belangstellenden kunnen zich wenden tot de secretaris via secretaris@zeemanshoop.nl



Op 4 april kunt u deelnemen aan het Maritime Innovation Platform, mede georganiseerd door Schuttevaer. Als u op bovenstaande afbeelding klikt, kunt u alvast in de stemming komen.

OPROEP

De map met kopij voor deze Nieuwsbrief begint een beetje leeg te raken. Onder de leden van Zeemanshoop moeten er echter nog genoeg verhalen leven die de moeite van het delen waard zijn. Als u denkt dat uw verhaal interessant genoeg is om mee te nemen in deze Nieuwsbrief, aarzel dan niet en stuur het op. Maar ook leden die iets te melden hebben over hun (maritiem georiënteerde) hobby's of interesses worden van harte uitgenodigd om hun verhaal te vertellen. Daarnaast zijn er ongetwijfeld ook leden die een mening hebben over maritieme onderwerpen.

Hele boekwerken passen natuurlijk niet in deze Nieuwsbrief, maar twee A4-tjes kan wel. Langere bijdragen kunnen in overleg gecomprimeerd worden. Uw mening over deze Nieuwsbrief (positief of negatief) wordt ook op prijs gesteld, zodat we daar rekening mee kunnen houden.

Aarzel niet, en stuur het op naar webmaster@zeemanshoop.nl

Kustreizen

door Johan Karels

Ik had een hekel aan Europese kustreizen. Meestal hetzelfde rondje van Rotterdam, Bremen, Hamburg, Antwerpen en soms een ietwat exotischer bestemming als Esbjerg of Gent. De bemanning kende je (nog) niet goed en vaak voeren er nog vrouwen en kinderen mee en iedereen zat meer met zijn gedachten aan de wal dan op zee. Dat gold zeker voor de stuurlieden die bijna permanent bezig waren met wachtlopen, voor- en achter maken en havenwachten draaien. Ik had als "sparks" daar niet zoveel mee te maken, al moest ik ook vaak bij nacht en ontij mijn bed uit voor douane formaliteiten en voor telegrammen naar havenautoriteiten en agentschappen.



Hamburg

Het was altijd weer een beetje pionieren als je met een nieuw schip naar buiten ging. Je had een heel nieuw radiostation, soms met spullen die je nog nooit gezien had. Werkt het?? Op oude schepen moest je eerst een bootzman zien te vinden die je antennes in de mast wilde hijsen. Dit was vervelend want in de volgende haven moesten ze allemaal weer naar beneden. Men wilde het dan ook graag 'vergeten'.

Storm

Storm op de Noordzee was ook altijd een feest. Als er ergens een noodgeval speelde (soms in de Ierse zee of de Oostzee) dan bleef het AAT (**A**utomatisch **A**larm **T**oestel) elk half uur rinkelen. Het gevolg was natuurlijk dat na drie keer luisteren het AAT uit ging, want anders kwam je niet aan je nachtrust toe. Omdat een radio-officier geen 24 uur achter elkaar op de noodfrequentie kan letten, is er (na de ondergang van de Titanic) een AAT aan boord geplaatst. Dit apparaat reageerde op een SOS-bericht door een aantal zeer irritante bellen te laten rinkelen. In principe wel een nuttig apparaat, maar voor de moderne zeelieden met hun EPIRBs en satellietcommunicatie moet dit een reliek lijken uit de tijd van de houten zeiltankers.

Kanaalkoorts

Naarmate je dichter bij Nederland kwam, ontstond er een nerveuze stemming aan boord. Iedereen zat dan te rekenen. Er werden weddenschappen afgesloten hoe laat we de loods zouden krijgen en wanneer we langs de kant konden liggen. Maar ja, het ging natuurlijk altijd anders dan gepland (*Al ziet men kerk en toren staan, dan is de reis nog niet gedaan!*). Mijn ervaring was, dat je beter aan het begin van de oversteek de ETA (Estimated Time of Arrival) kon gokken dan twaalf uur voor aankomst. Je had dan zaken als eb- en vloedstromen, loodsdiensten die gestaakt waren,

slecht weer, machinekamerproblemen en weet ik al niet-wat. Het klopte in ieder geval nooit. Het enige voordeel van varen langs de Nederlandse kust was het VHF-bereik. Je kon tenminste redelijk goedkoop (niet zo erg duur) via PCH, OST of DAN met het thuisfront bellen. Dat werd dan ook zeer frequent gedaan, vooral door jonge jongens die nog indruk moesten maken op hun vriendinnetjes.

Illegale kustreis

De meest gedenkwaardige kustreis die ik ooit maakte was op een Duitse bulkcarrier van Oldendorff. Ik weet niet eens meer hoe het schip heette, of wanneer het geweest is.

Het was zo illegaal dat het niet eens in mijn monsterboekje staat. Op zekere middag werd ik opgebeld door Radio-Holland, of ik even een schip naar Göteborg wilde brengen. "Ze zaten dringend verlegen om een marconist en over zes uur wilden ze varen". Na een kort overleg met mijn vrouw, besloot ik het maar te doen.

Ik moest me melden bij een elevatorhaven ergens in de Botlek. Daar lag een bulkfiets van 70.000 ton te wachten op mij en op een zestal bemanningsleden die vanuit Duitsland onderweg waren. De Filipijnse bemanning stond op het punt om in een bus te stappen, richting Duitsland. Al snel had ik door wat er aan de hand was; Het schip voer met Filipijnse bemanning en Duitse officieren en men verwachtte problemen in Zweden met de vakbonden. We praten nu over de jaren 80 van de vorige eeuw. Daarom moesten de Filippino's eraf en moest het schip gevaren worden door Duitsers omdat men vreesde geboycot te worden. Het radiostation zag er prima uit, en het kostte me niet veel moeite om het zaakje aan de praat te krijgen. Administratie hoefde ik niet bij te houden want ik was alleen voor de statistieken aan boord. We zijn dus met een minimale crew uit Rotterdam vertrokken en omdat ik niets anders te doen had, hielp ik ook maar mee op de brug door de telegraaf te bedienen. Na dertig uur varen waren we zonder problemen in Göteborg aangekomen. Daar bleek het allemaal wat langer te gaan duren dan voorzien, maar ik heb niets gemerkt van vakbondsactiviteiten. Na een week waren we gelost en moest het schip aan de oversteek naar Canada beginnen. We vertrokken dus weer met de minimale crew, maar bij het puntje van Denemarken (kaap Skagen) stopten we even om de oorspronkelijke Filipijnse crew weer op te pikken. Wij gingen met het bootje van boord en met een busje zijn we dwars door Denemarken terug gereden naar Hamburg. Daar ben ik een hotel ingedoken en de volgende morgen ben ik teruggevlogen naar Nederland.

Sleepboot HOLLAND



In november 2023 maakte het bestuur van de Stichting Zeesleepboot **Holland** bekend dat het in de loop van 2024 zou stoppen met de exploitatie van de zeesleper als varend erfgoed. De belangrijkste redenen waren: een verwacht tekort aan vrijwilligers, aanmeerproblemen op Terschelling, en een steeds toenemende druk van allerlei regelgeving. In een reactie hierop heeft de PESK-groep, met daarin oud-bestuurders, vrijwilligers en andere stakeholders, onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de Holland toch de komende jaren in de vaart te houden. Er is gesproken met externe deskundigen, betrokkenen uit de Holland-organisatie en grote sponsors. Recent heeft de PESK-groep de uitkomsten van haar onderzoek besproken met het bestuur. De PESK-groep heeft geconcludeerd dat, onder een aantal voorwaarden, het mogelijk is om een verantwoorde exploitatie van de Holland voort te zetten, waarbij voldaan wordt aan alle relevante eisen op het gebied van veiligheid. Vertrekpunt is dat de Holland weer zonder moeilijkheden in de haven van Terschelling kan aanmeren.

Samen met de PESK-groep heeft de stichting besloten dat een nieuw bestuur deze plannen zal gaan realiseren. Als voorzitter van het bestuur zal worden benoemd de heer Jos Zandhuis; overige posities zullen op korte termijn worden ingevuld. Jos Zandhuis (67) is oud-bestuurder bij de organisatie Boer & Croon. Hij is vertrouwd met nautische en maritieme aangelegenheden, en bekend met de Holland vanaf de beginjaren van de stichting. Op korte termijn zal voorts een nieuwe Raad van Toezicht worden aangesteld. Daarin hebben zitting Sake Wijma, Age Offringa, Dick Sluis en Fritz Conyn als voorzitter. Allen zijn langjarig betrokken bij de Zeesleepboot Holland.

Het besluit tot een doorstart van de Holland is mee gebaseerd op het grote aantal ontvangen steunbetuigingen van particulieren, donateurs, kleinere en grotere sponsors en van onze vrijwilligers. Met name moeten hier genoemd de Stichting Guusjen, de Gemeente Terschelling,

het Maritiem Instituut Willem Barentsz en de Gemeente Harlingen. Alle betrokken bestuurders zijn verheugd dat met dit grote draagvlak de Holland als varend monument van de Noordelijke scheepsbouw zichtbaar zal blijven voor alle liefhebbers van maritiem erfgoed.

Voor info: www.zeesleepbootholland.nl



IN MEMORIAM



Jos van Leeuwen

Vlag nr. 739

Overleden op 23 januari 2023

Wij wensen zijn familie veel sterkte



Jos van Leeuwen kwam in 1954 van Het Ankerpark in Den Helder als 4e stuurman in dienst bij de Esso Tankvaart Maatschappij,

voer tot 1960 bij Mij Vrachtvaart (Van Beuningen), werd kapitein bij Waling van Geest op de fruitjagers en later op de tankervloot van Anthony Veder. In 1996 ging hij met pensioen.

Uitdagingen op het gebied van bemanning, zeggen Filipijnse bemanningsspecialisten

De sector moet nu actie ondernemen om klaar te zijn voor toekomstige uitdagingen op het gebied van bemanning en ervoor te zorgen dat zeevarenden van hoge kwaliteit blijven in hun carrière op zee, zegt een hoge Filipijnse functionaris. Uit een BIMCO-rapport bleek dat er tegen 2026 89.510 extra officieren nodig zijn en momenteel zijn er 1,89 miljoen zeevarenden die wereldwijd werkzaam zijn op zeeschepen. Sinds de pandemie van COVID19 is er een vermindering van het aantal Filipijnse zeevarenden.

Senator Crewing (Manila) Inc, onderdeel van de Columbia Group, geeft prioriteit aan het werven van toptalent in het hele land om de verloren posities in te vullen die traditioneel door Filippijnen worden bekleed.

Filipijnse zeevarenden op de mondiale arbeidsmarkt

Er is veel vraag naar Filipijnse zeevarenden op de wereldwijde arbeidsmarkt voor zeevarenden vanwege hun reputatie zeer bekwaam en ervaren te zijn. Ze worden ook zeer gewaardeerd omdat ze vloeiend Engels spreken. Bovendien krijgen Filipijnse zeevarenden uitgebreide trainings- en certificeringsprogramma's om te voldoen aan internationale maritieme regelgeving. Deze programma's zorgen ervoor dat zeevarenden goed thuis zijn in de vaardigheden en technieken die nodig zijn voor de veilige en efficiënte exploitatie van schepen. Filipijnse zeevarenden weten zich snel aan te passen aan verschillende werkomgevingen en culturen, hierbij geholpen door hun bijzondere werkomgeving op zee, ver van land. Het vermogen om effectief te

werken in multiculturele en meertalige teams is ook een gewaardeerde eigenschap in de wereldwijde scheepvaartindustrie. Filipijns Zeevarenden vervullen verschillende rollen, waaronder navigatie, de bediening van machines, onderhoud en reparatie en diensten aan boord van vrachtschepen, tankers, cruiseschepen en vele andere soorten schepen die van vitaal belang zijn voor de wereldwijde handel en toerisme-industrie. Filipijnse zeevarenden zijn een integraal onderdeel van de wereldwijde scheepvaartindustrie geworden en dragen bij aan een veilige en efficiënte exploitatie van schepen.

Ook op Nederlandse zeeschepen zijn veel Filipijnse bemanningsleden werkzaam en het aandeel van Nederlandse bemanningsleden neemt al decennia gestaag af. Het wordt tijd dat Nederlandse jongeren weer enthousiast gemaakt worden voor een carrière in de scheepvaart, mede gezien alle uitdagingen en innovaties die de sector nog te wachten staan.



Table 3: Deployed Filipino Seafarers by Top 10 Flags Type of Vessels

Flags of registry	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Panama	73,008	70,608	76,593	75,179	32,732	50,939
Bahamas	58,327	58,751	65,502	72,996	22,221	44,465
Marchall Islands	41,722	45,878	49,860	50,997	25,293	38,655
Liberia	39,901	42,846	44,794	47,147	24,789	37,458
Malta	29,542	32,397	37,318	40,710	17,942	29,294
Singapore	25,746	25,773	27,189	27,800	13,674	19,109
Netherlands	12,760	12,386	13,616	14,853	5,745	10,209
Italy	14,604	13,752	14,585	15,496	5,512	8,558
Cyprus	10,709	10,994	11,700	12,338	5,858	8,400
Bermuda	17,590	17,276	16,642	18,615	4,879	8,141
Other Flags of Registry	118,911	118,802	124,594	131,599	58,578	90,289
Total	442,820	449,463	482,393	507,730	217,223	345,517

Source: IMMJ-PJMCC Foundation Inc. *2018-2021 Preliminary Data

Lidmaatschap

Contributie voor Zeemanshoop

De contributie voor leden bedraagt €32,50 per jaar. Voor institutionele leden bedraagt de contributie € 125 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.



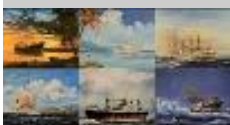
Postzegels met logo ZMH, vel 10 stuks - € 12,-



Stropdas - € 15,-



Boek Content - € 17,50



6 kaarten Fred Boom + enveloppen - € 6,-



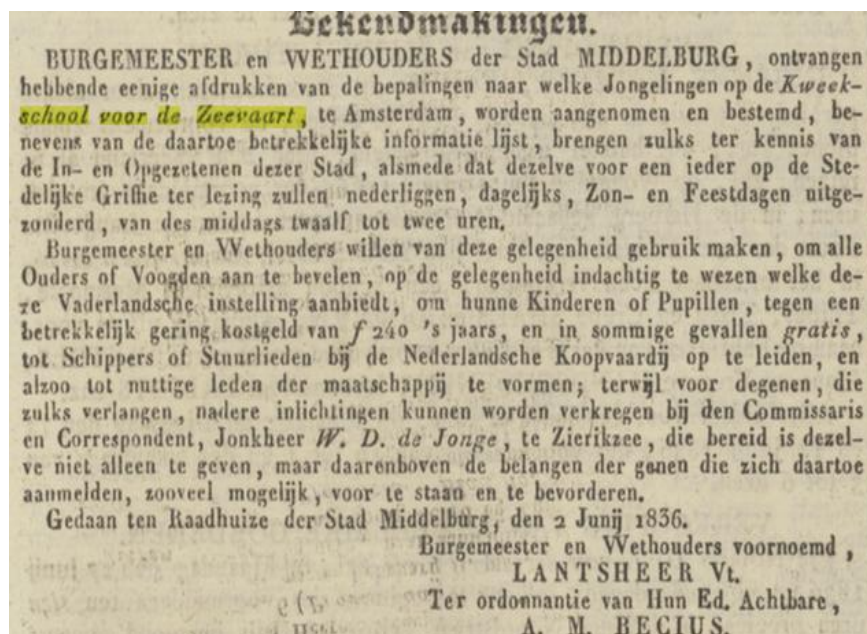
Vlag met nummer ZMH, 40 x 60 cm, ¾ kleeds - € 22

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

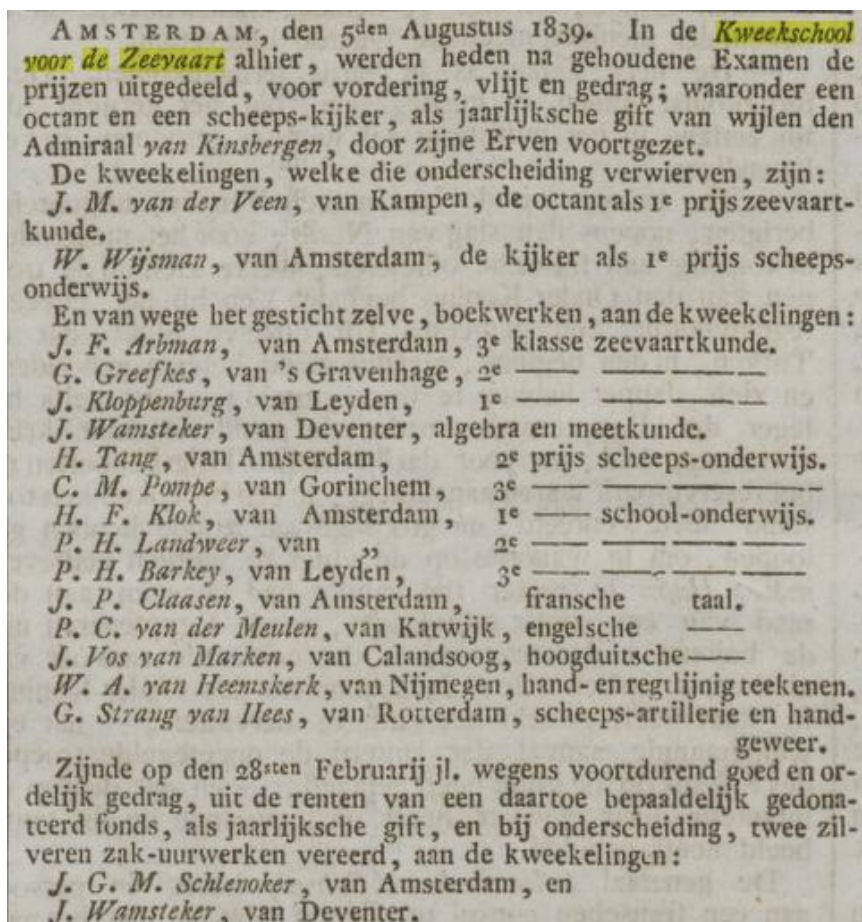
Dat waren nog eens tijden

door Johan Karels

Het artikel op de vorige bladzijde maakt duidelijk dat het bemannen van Nederlandse zeeschepen met Nederlandse zeelieden steeds lastiger wordt. Onderstaande krantenknipsels maakt duidelijk dat dit blijkbaar een probleem van alle tijden was, en dat alles uit de kast gehaald werd om jongeren te stimuleren om naar zee te gaan.



Middelburgse courant, 2 juni 1836



Oprechte Haarlemmer Courant. Aug. 1839

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

bibliotheecaris@zeemanshoop.nl

G. F. Oesterreicher
EUTHANA (Z)ORGASME
Terugblik en Feestelijke Euthanasie van een tot Levenslang Leven veroordeelde gezagvoerder



Een verhaal voor de Klaagmuur,
en de generaties na mij,
want de oorlog, de 'oorlog' is nog niet voorbij,
voor jullie en voor ... mij
ROFICNOFIC
roman op basis van fictie en non-fictie

Auteur **Guus Oesterreicher** (1941), lid van Zeemanshoop, is een oud stuurman GHV, makelaar in onroerend goed, regressie (reïncarnatie) therapeut. Als zodanig leerden wij hem eerder kennen als auteur van zijn boek 'Psycho-Nautica' (1998).

In 'Euthana (Z)Orgasme' maken wij kennis met Samson Israël Horrowich, en zoals de flyer van het boek al verkapt: 'de al bejaarde joodse gezagvoerder die nog slechts het gezag voert over zijn rolstoel en die op feestelijke wijze, met hulp van zijn zoon Samuel, zijn leven wil beëindigen'. De schrijver stelt uitdrukkelijk dat de roman fictie is, onophoudelijk aangevuld met non-fictie facetten waarin o.a. het verhaal van de Joden en de gruwelen van de Nazi's prevaleren. Hoofdpersoon door de hele roman is Horrowich: 'die door twee-, meestal één, orgasme vreugdevol het leven werd geschenken en tot levenslang leven veroordeeld. Hij

wil dit met een vrolijke climax beëindigen te midden van de vrouwen die hij heeft bemind'. De schrijver lijkt hier een onstuimig (zeemans) leven te verraden. De flap van het boek belooft meer; 'traumatisch is dat hij als jongetje door de huisarts uit de klauwen van de NSB-buurman werd gered die, omdat zijn mooie moeder weigerde de NSB-er seksueel van dienst te zijn, zijn ouders met hulp van de politie afvoerde, waardoor zij werden vergast'. Belangrijkste gesprekspartner van Horrowich in de hele roman is zijn zoon Samuel, een journalist, en diens collega en geliefde Sjouk, de zachte blonde Friezin uit de provincie, die Horrowich voortdurend met Captain aanspreekt. Horrowich was beroepsmatig goed bekend in Zuid Amerika: 'Als Captain wist hij in Buenos Aires de mooie Maria, die door de Videla Junta werd gemarteld en als velen voor haar, geboeid en met opengesneden buik uit een vliegtuig in de oceaan zou worden gedropt, op spectaculaire wijze te bevrijden'. Ze krijgen een warme relatie en een zoon maar door twee geloven op één kussen ontstonden opvoedkundige problemen. De relatie met Maria eindigde in de dood, waarna Samson Horrowich naar een vrouw als Maria zocht en het bracht hem in relatie met een aantal bijzondere vrouwen. Zijn zoon Samuel is de hardnekkige onderzoeksjournalist die de nijd van de Officier van Justitie (OvJ) opwekt, hem vervolgt en arresteert. Hij wordt als moordenaar bestempeld wegens hulp aan de euthanasie van zijn vader en diens verboden zeemansgraf. Hierop volgt een opzienbarende rechtszaak over de hulp van Samuel en zijn vaders minnaressen aan diens feestelijke euthanasie.

Dit werk biedt, binnen de tekst van de roman, en ondersteund door uitgebreide voetnoten, een scala aan geschiedkundige facetten, met veel gebeurtenissen die men liever in de schaduw van de geschiedenis houdt. Het biedt de psychologie van onbewuste overlevingstechnieken die voor mensen een 'vrije' keuze beperken. Het is een 'wegwijzer' voor hen die, zonder strafbaar te zijn, een geliefde vrijwillig door euthanasie het leven te laten beëindigen.

Het werk is op verschillende manieren te doorgronden; via de inhoud over 30 zeer gedetailleerde hoofdstukken, via de soepel lezende roman en via het voetnotenregister over 50 bladzijden in meer dan 300 noten in kleine letter (voetnoten die feitelijk al toegevoegd zijn onder de betreffende roman-tekst).

Al met al een modern handzaam soepel lezend boek in digital print pocketuitvoering met 344 pagina's 17x24 cm voor hen die in een rolstoel zitten of op andere manier hun leven overdenken en zij die nog volop actief zijn. Te bestellen via oesterreichernl@yahoo.com of bol.com en andere aanbieders. Prijs € 29,90.