

april 2024



Van het bestuur

Zeemanslandschap

Op het eerste gezicht een wat opmerkelijke titel voor een artikel in een omgeving waarin een organisatie als het Koninklijk College Zeemanshoop zich ophoudt. Maar tegelijkertijd is het ook een realiteit die in de afgelopen decennia jaren is gegroeid.

Waren het tot in de jaren '60 en wellicht nog tot begin jaren '70 de kapiteins die, zodra de trossen los waren, het voor het zeggen hadden aan boord dan is dat nu anders. Want waar de kapitein zich met zijn bemanning en schip ook bevindt, tegenwoordig staat de reder naast hem op de brug. Weliswaar niet letterlijk, maar toch. En dat is mogelijk gemaakt door de moderne technologieën zoals satellietcommunicatie en -navigatie en wat dies meer zij. Door deze ontwikkelingen is de wal steeds meer mee gaan sturen aan boord, waar het schip zich ook ter wereld bevindt.

Dit is een ontwikkeling aan boord waarbij het zeevarende aspect onderhevig is aan meer 'land based' inmenging. Ook de werkgelegenheid gaat die kant op. Op Nederlandse schepen varen circa 25.000 zeelieden waaronder 4.400 Nederlanders. Aan de wal zijn meer dan 200.000 mensen werkzaam in de maritieme sector.

Voor het Koninklijk College Zeemanshoop en gelijksoortige organisaties betekent dit dat zij zich hebben te verhouden tot deze ontwikkelingen willen zij met hun doelstellingen dienstbaar blijven aan de maritieme sector. Dat stelt eisen aan deze organisaties en hun besturen om aansluiting te vinden en te houden bij deze ontwikkelingen. Dat geldt derhalve ook voor het Koninklijk College Zeemanshoop.

Het is aan het volgende bestuur om de koers die op basis van de beleidsvoornemens 2020 - 2023 is ingezet, voort te zetten met een beleidsplan dat daarop aansluit en perspectief biedt voor nog eens 200 jaar Zeemanshoop. De voortvarende wijze waarop uitvoering is gegeven aan deze beleidsplannen wordt alom gewaardeerd door zowel een meerderheid van de leden als in kringen van andere maritiem georiënteerde organisaties.

Ondanks dat zijn de afgelopen jaren roerig geweest met onder meer als gevolg dat het Dagelijks Bestuur heeft besloten op te stappen. Het is nu dan ook zaak dat er een stabiel en intern goed functionerend bestuur aantreedt waarbij het van belang is dat de te ontwikkelen visie op de toekomst door alle bestuursleden gezamenlijk wordt uitgedragen zodat op voortvarende wijze de ingezette koers kan worden voortgezet.

Dat vraagt van de leden van het bestuur in nieuwe samenstelling dat zij aantoonbaar over de daarvoor benodigde bestuurlijke kwaliteiten beschikken, zoals een collegiale en ondernemende instelling en met een netwerk in de maritieme gemeenschap in de ruimste zin van het woord. Het is aan de leden hierover hun vertrouwen uit te spreken op de ledenvergadering van 28 mei aanstaande.

Algemene Vergadering 28 mei

Ter afsluiting van het boekjaar 2023 zal er op 28 mei 2024 een Algemene Vergadering worden gehouden.

Tevens worden dan enkele nieuwe bestuursleden gekozen. Dat betreft onder meer de voorzitter, de secretaris en de penningmeester.

In de nieuwsbrief van mei zullen de kandidaten zich nader voorstellen. De stukken voor de vergadering worden uiterlijk 1 mei verzonden.



Algemene Ledenvergadering

I.s.m. het Amsterdams Comité 4 en 5 mei zullen op
zondag 5 mei

Henk van Willigenburg

en

Iman van den Bosch

een lezing houden over

VAREN EN VERZET IN OORLOGSTIJD

Muntplein 10, inloop 11:00 uur

Voor meer informatie klik [HIER](#)



KNVTS lid van Zeemanshoop

Ons College streeft ernaar om maritiem georiënteerde verenigingen en belangenorganisaties bij elkaar te brengen zodat kennis, kunde en ervaring verenigd worden. Alleen op die manier kunnen nog iets betekenen in het snel verwaterende imago van Nederland als zeevarende natie. We zijn dan ook vereerd dat ook de KNVTS (institutioneel) lid is geworden van Zeemanshoop. Even voorstellen:

Wij zijn de KNVTS: de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Technici op Scheepvaartgebied. Al sinds 1898 houden wij ons bezig met innovatie en vooruitgang in de maritieme techniek. Toen nog als 'Vereeniging van Werktuigkundigen ter Koopvaardij', maar in 1916 kreeg de vereniging een naamswijziging.



Bij ons 100-jarig bestaan kregen we, tot onze grote trots, het predicaat 'Koninklijk' toegekend. Sindsdien bestaan we onder onze huidige naam.

We zijn echt een ledenvereniging: onze leden vormen het bestuur, organiseren en dragen bij aan lezingen en activiteiten, waaronder de jaarlijkse Schip van het Jaar (Ship of the Year) Award en de Maritime Student Awards. Het zijn al die enthousiaste leden die de KNVTS samen maken tot wat zij is: een brede en professionele vereniging waar kennisoverdracht en gezelligheid hand in hand gaan.

De Koninklijke Nederlandse Vereniging van Technici op Scheepvaartgebied zet zich enthousiast in voor iedereen met interesse in maritieme techniek. Met lezingen, evenementen en prestigieuze awards stimuleren we innovatie en ontwikkeling in de scheepvaarttechniek. Onze 2000+ leden zijn vakspecialisten en geïnteresseerden uit heel Nederland en internationaal. Voor meer informatie kunt u terecht op onze website: :

KNVTS.nl

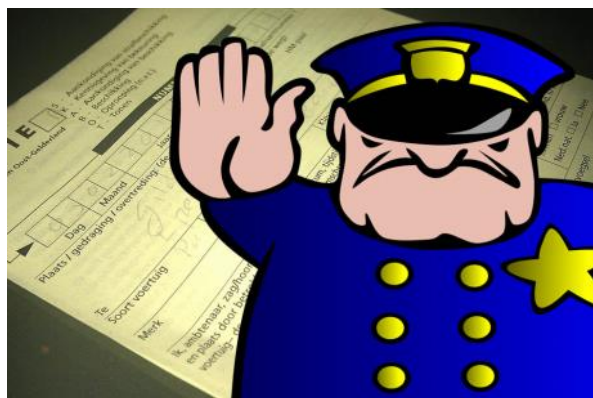


Een machtig man met zijn stagiaire

Door Nico Mobach

Op een reis vervoerden we staal uit Frankrijk naar Canada. Bij die belading in Foss Sur Mer werd een grote hoeveelheid gloednieuw stuw hout gebruikt. Nadat het staal was gelost in Canada, moest het stuw hout in containers worden geladen om, verzegeld en wel, vervolgens naar een aparte vuilverbranding plaats te worden gebracht met vrachtwagens.

Uiteraard ging ik uitgebreid in discussie met die (machtige) overheidsdienaar. Maar hij was zeer decisief en liet met nadruk aan zijn jonge (vrouwelijke) stagiaire weten hoe belangrijk zijn beslissing was en het gevaar voor contaminatie. Zij keek met bewondering naar haar ervaren baas. Wat hem weer sterkte in zijn MANNELIJKHEID... zoals hij duidelijk aan zijn omgeving liet blijken. Hij verhaalde uitgebreid verder. Er bestond een mogelijkheid om het hout aan boord te houden. Uiteraard moest dat dan aan een aantal strikte voorwaarden voldoen. Het hout moest volledig worden afgedekt met een speciaal soort plastic covers. Ten tweede moest het DAGELIJKS worden bespoten met een anti bacterieel middel. Dat moest dan ook weer door een daartoe gemachtigde maatschap gebeuren. Die bespuiting moest worden bijgewoond door een ambtenaar van het betreffende departement; Dus niet zomaar alleen maar spuiten / zeggen / opschrijven dat je het gedaan hebt. No sir, alleen volgens de strikte regels van het lokale quarantainekantoor. En dat mag je ook nog allemaal betalen. In dit geval door de charteraars, omdat het door hen aan boord is gebracht en door hen is gebruikt. Elke andere mogelijkheid was verboden. Waarbij de OFFICIAL mij ernstig aankeek, toen hij die woorden uitsprak met bewonderende blikken van zijn vrouwelijke stagiaire. Onvoorstelbaar. Als je hierbij bedenkt hoeveel energie, natuurlijk groen en geld worden verspild, begrijp je steeds meer hoe de overheidstekorten ontstaan en zet je grote vraagtekens bij de huidige wet- en regelgeving. Dit nog afgezien van de onnodige vervuiling die je veroorzaakt door het verbranden dan wel dumpen of bedekken met plastic zeilen en het bespuiten van deze natuurlijke materialen.



Een niet voltooide loodsreis door Syvert Ganzinga

Op Donderdag 13 december 1973 werd ik om 22.30 uur door de besteldienst gebeld met de mededeling, goedenavond loods ik heb voor U de "Dona Ourania" 24.00 uur aan boord en liggend bij (scheepswerf) "Niehuis & van den Berg" naar zee en mee naar Antwerpen. Loodsdienst geheel gestaakt en wind NW 8 en in buien aanwakkerend tot windkracht 9 a 10.

Verder het bekende verhaal : Havenloods, roeiers en centrale. Vlissingse loods reeds aan boord.

Om 23.50 uur kwam ik aan boord en constateerde dat de diepgang 52 dm. was en de schroef net onder water. De gezagvoerder werd er door mij op gewezen dat het met deze diepgang en wind beter was om niet te gaan varen. Door mij werd gevraagd naar de toestand van de machine en de vaart van het schip. Volgens de gezagvoerder was de machine bij de werf overhaald en in orde bevonden en de vaart 12 á 13 mijl.

De machine was voor vertrek in orde bevonden en de gezagvoerder wilde dan ook beslist varen om zijn volgende reischarter in Antwerpen te halen. Met deze gegevens was het volgens mij mogelijk om de Waterweg uit te komen.

Bij de eerste manoeuvre bleek de slagenteller verkeert aan te geven ,vooruit in plaats van achteruit. Volgens de gezagvoerder was deze ook nagekeken maar verkeerd aangesloten. Kan gebeuren.

Zonder problemen bereikten we de centrale geul van de Eemhaven. De havenloods werd in de mond van Eemhaven ontscheept vanwege de zeegang op de rivier.

Ter hoogte van de Wilton haven werden de sleepboten bedankt. De Vlissingse loods was inmiddels gaan slapen met een gerust gevoel en niet wetend wat er deze nacht nog stond te gebeuren.

Door mij werd volle kracht gevraagd maar het bleek dat we niet meer konden krijgen dan 68 omwentelingen hetgeen ongeveer 8 mijl betekende. Dit was mij niet eerder medegedeeld en ik wees de kapitein er op dat we bij het uitgaan van het zeegat VK moesten kunnen geven. Ook tijdens de verdere tocht naar zee is door mij nog enkele malen gevraagd naar de toestand in de machinekamer. De kapitein deelde echter mede dat alles in orde was en dat we voorbij de pieren volle kracht konden geven. Hij wilde het zo lang mogelijk langzaam aan doen om alles goed te kunnen controleren.

Vanwege de stormachtige wind welke van stuurboord in kwam was het noodzakelijk ongeveer 5 graden op te sturen. Maar gezien de toegezegde volle kracht bij het uitvaren



van de Waterweg vond ik de toestand niet gevaarlijk. Het schip stuurde goed en de bekwaamheid van de roerganger was voldoende. Om 01.55 uur werd Maassluis gepasseerd. Aanvankelijk liep er nog ebstroom op de rivier maar na Maassluis was het ongeveer stil water en bij de Kruitsteiger begon de vloed al door te zetten. Om 02.50 werd het Noorderhoofd gepasseerd. De nieuwe Zuidpier was toen in aanleg.

De nieuwe Zuidpier was toen in aanleg.

Er werd toen door mij VK gevraagd. Met een koers van 300 bleven we noord van de lichten lijn 107.

Even binnen de Maas 4 werd door mij koers veranderd naar 295 om zo de Maas 2 recht voor-

uit te krijgen. De roerganger liet bij deze koers verandering het schip echter af vallen tot 280 waarna met hard SB roer de "Dona Ourania" niet terugkwam. Ik constateerde dat de machine 75 omwentelingen maakte wat ongeveer halve kracht betekende. We verdaagden nu vrij snel om de zuid en ik vroeg dringend om volle kracht daar anders stranding dreigde.

Zowel met de telegraaf als telefonisch werd nu om extra volle kracht gevraagd. Dit gebeurde om 03.09 uur. De slagenteller gaf nu 90 omwentelingen aan en nadat we de Maas 3 reeds aan de zuidzijde waren gepasseerd begon het schip SB uit komen tot 295 graden en leek het er op dat we met deze koers goed vrij zouden blijven van de aanleg zijnde zuidpier.

Maar te 03.12 liep het aantal omwentelingen al weer terug waardoor ik geen mogelijkheid zag om vrij te blijven van de zuidpier. Besloten werd om te ankeren en te 03.15 werd eerst SB anker gepresenteerd tot 30 vadem en vervolgens BB anker. Beide ankers werden nu bijgestoken tot 60 vadem voor SB en 45 voor BB anker. Te 03.18 werd de machine gestopt om het schip op zijn ankers te laten draaien. Toen bleek dat de ankers hielden en het schip recht op de zee was gekomen werd langzaam vooruit gegeven om de kracht op de kettingen te doen verminderen.

De hoofdmotor bleek toen echter in het geheel niet meer te werken.

We waren zo dicht mogelijk bij de zuidpier ten anker gekomen om enige beschutting te hebben van de pier en achter zo ver mogelijk vrij te blijven van de branding. Radar Hoek gaf ten tijde van ankeren een positie op van 450 a 500 meter van de zuid pier. Nadat het schip goed ten anker lag en de positie niet meer veranderde was deze 700 meter ZO van de Oostkop van de Zuidpier. In overleg met de kapitein werden door mij sleepboten besteld daar het niet raadzaam was om hier te blijven liggen en reparatie van de motor onmogelijk was. De waterdiepte op de ankerplaats was volgens opgave van radar Hoek ongeveer 7 meter.

Om 04.30 kwamen 2 sleepboten (Smitbank en Maasbank) in de buurt van de "Dona Ourania" maar tegelijkertijd kwam er een hevige bui opzetten en begon het schip te gieren. Bij een zware windstoot kwam het voorschip naar SB, waarna het schip met krabbende ankers binnen 5 minuten in de branding kwam te liggen. Een stranding was niet meer te voorkomen en door mij werd aangeraden ketting bij te steken om daarmee het voorschip eerst aan de grond te krijgen en zo schade aan schroef en roer te minimaliseren. Om 04.40 lag de "Dona Ourania" kop oost voor en volledig op het strand tegen de Maasvlakte zuid van de kop Zuidpier.



Door mij werd geïnformeerd bij de Seinpost naar de toestand van het strand en het talud. Deze bleek slechts geleidelijk aan af te lopen waardoor er geen gevaar voor kapseizen van het schip bestond bij vallend water. Wel werden de bemanning voorzien van zwemvesten en SB reddingboot buitenboor gedraaid. De sleepboten zagen nu geen kans meer om vast te maken en wilden daglicht afwachten. Het was om 05.43 HW en tot 07.30 was er behoorlijk beweging in het schip door de zware zeeën die er liepen. Na HW bleef het schip een slagzij houden van 9 graden. Om 10.30 is de Vlissingse loods ontscheept via loods ladder en strand.

De bemanning zou voorlopig aan boord blijven daar er geen gevaar bestond. De gehele dag is er regelmatig contact geweest met de agent en een vertegenwoordiger van de reder. Aanvankelijk zou er in het namiddag HW een poging tot vlot trekken plaatsvinden. Om 15.00 werd mij via de seinpost medegedeeld dat er die dag geen sleepboot hulp te verwachten was i.v.m. met het nog steeds slechte weer en ik kreeg toestemming om het schip te verlaten hetgeen eerst om 22.00 mogelijk was. Tijdens het avond HW was er onder invloed van de zware zeeën nog beweging in het schip. De slagzij was toegenomen tot 10 graden over BB. Voor 22.00 een taxi besteld op het strand van de Maasvlakte.

Aldus naar waarheid op gemaakt

De loods der 1e klasse

S.U.Ganzinga



In verband met vakantie is ons kantoor/bibliotheek gesloten vanaf **donderdag 25 april tot en met maandag 13 mei**. (Uiteraard gaan de al ingeplande bijeenkomsten wel gewoon

door) E-mailberichten zullen niet direct worden beantwoord, deze zullen vanaf 14 mei weer gelezen worden.

Uitsluitend voor dringende zaken, die niet kunnen wachten, kunt u een mail sturen aan secretaris@zeemanshoop.nl

Royal Bodewes

Ooit maakten we alles in Europa, maar na decennia van globalisering en internationale competitie zijn er veel industrieën verdwenen. Want waarom dingen hier maken als het ergens anders op de wereld goedkoper kan? Toch houdt de Nederlandse scheepsbouwer Royal Bodewes al meer dan tweehonderd jaar het hoofd boven water. Hoe doen ze dat? En hoe zien ze de toekomst van de maakindustrie?

De scheepsbouw, misschien wel de oudste industrie van Nederland, loopt hierin voorop en bewijst haar veerkracht. De afgelopen decennia zijn niet mals geweest voor de Europese tak van de sector. De Chinezen en Indiërs hebben enorme stappen gezet op de scheepsbouwmarkt ten opzichte van Europa. In 1980 werd 45% van de schepen in Europa gebouwd, nu is dat slechts 4%, de rest komt uit Azië.

Royal Bodewes aan het Winschoterdiep houdt desondanks al meer dan 200 jaar het hoofd boven water.



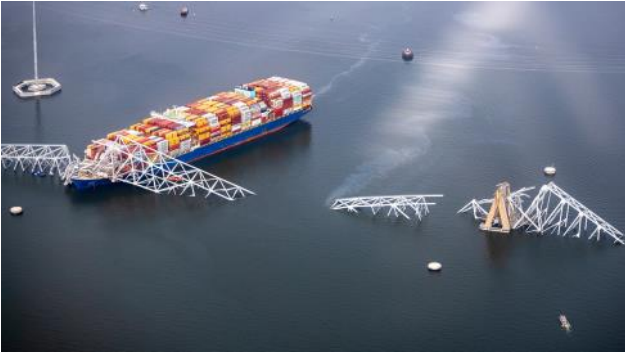
Omdat ze alles nèt anders doen. Heel gewoon. Ze laten niet alleen als enige hun schepen dwars te water, in plaats van met de punt naar voren, ze zijn ook wars van poespas. Geen pr-afdeling, geen glossy folders en geen smoesjes. Maar wel een nieuwe generatie die klaar staat om het familiebedrijf over te nemen: de zussen Nienke en Carlijn Bodewes zijn vastbesloten om niet de laatste generatie te zijn die het bedrijf drijvende houdt.

De documentaire "Dwarse scheepsbouwers" die VPRO Tegenlicht hierover maakte is [HIER](#) te zien.

Baltimore

door Johan Karels

Enige weken geleden werd een verkeersbrug in Baltimore geramd door een containerschip, waarbij de gehele brug instortte. In mijn zeevarende carrière ben ik ooit een keer in Baltimore geweest.



Containerschip Dall bij de resten van de Francis Scott Key Bridge

In 1972 voer ik op de Amstelhoek van de Holland Bulk Transport. De HBT had niet zo'n beste naam voor wat betreft het ethisch normbesef van de bemanning, en het drankgebruik was meer dan bovengemiddeld. Alleen de kok al had aan een doosje bier per dag niet voldoende en in combinatie met een olie gestookt fornuis was dit een ongelukkige verbintenis. Maar ook de rest van de bemanning, inclusief officieren, spuugden er niet in.

Vanuit Antwerpen vertrokken we in ballast de oceaan over naar Baltimore in de VS. Het was een relatief rustige overtocht, maar we hebben ook nog wel wat slecht weer gehad. Ook deze oversteek was weer een orgie van drank. Men begon 's morgens voor het ontbijt met een potje bier en dat ging de hele dag door. Maar ondanks dat kwamen we toch in de baai van Baltimore aan. Daar kregen we te horen dat we minimaal tien dagen moesten wachten voordat we een lading maïsmeel in konden nemen. Nou, dat vond niemand erg want werken blijft een minder prettige onderbreking van je vrije tijd.

Uiteraard is het op de rede niet geoorloofd om afval over de muur te gooien. Daarvoor zijn er speciale vuilnisboten, en zo ook in de States. Ik stond erbij toen we langs de kant gingen en er een vuilnisbootje langszij kwam. Een grote Yank met een baseball pet en een tuinbroek klauterde via een touwladder aan boord. Hij kwam even kijken wat er meegenomen moest worden. Ik liep met hem mee naar het achterdek, waar letterlijk een muur van groene Heineken dozen opgebouwd was. Het enige dat deze Yank uit kon brengen was; 'Holy shit, did you drink all that?' Ik moest erkennen dat ook ik een bescheiden bijdrage had geleverd aan dit bouwwerk. Maar het was dan ook een indrukwekkend gezicht.



Van Baltimore zelf herinner ik mij niet zoveel meer. Ik weet nog wel dat ik op Saint Patrick's Day (de nationale feestdag van de Ieren) de wal op ging en dat er uit de tap van iedere kroeg fluorescerend groen bier kwam stromen. Gelukkig smaakte het precies hetzelfde als gewoon bier, maar het gezicht wil toch ook wel wat.

Vanuit Baltimore vertrokken we naar Venetië met een lading maïsmeel. We hoorden ook dat het schip daar verkocht zou worden. In Venetië lagen we bijna met onze trossen aan de Rialto brug en dat was lachen natuurlijk. Venetië was geen echte stap-stad, maar het was leuk om 's middags even een glaasje bier te gaan kopen op het San Marco plein. Voor het geld van één biertje, kon je in Angola de hele bevolking een week lang te eten geven, maar dat mocht de pret niet drukken. Er waren stoplichten in de kanalen en de lokale bevolking parkeerde net zo gemakkelijk een boot als jij je auto. Alle bekende bezienswaardigheden bekeken, zoals de Brug der Zuchten, de San Marco kathedraal, het Canal Grande. Ik was echter niet verliefd genoeg op de derde WTK om met hem een tochtje in een gondel te maken. Na een weekje Venetië gingen we verstomen naar Mestre, een havenplaats verderop. Van daaruit zijn we naar huis gevlogen.



Amstelhoek

IN MEMORIAM



Joop Dekker

Vlag nr. 167
Overleden op 5 maart 2024

Vice voorzitter Zeemanshoop 2000-2005



J. Konink

Vlag nr 292
Overleden april 2024

Dick Hekkert

Vlag nr 833
Overleden 15 april 2024

Wij wensen de familie veel sterkte

MARE LIBERUM

door Johan Karels

De internationale wateren, ook volle zee of hoge zee genoemd, zijn de wateren buiten de grenzen te land en ter zee van een staat. Binnen die grenzen spreekt men van territoriale wateren. Op de internationale wateren geldt in de regel het recht op vrije vaart, conform het zeerecht van Hugo de Groot. Dit recht wordt wel beperkt door verdragen tegen piraterij, slavenhandel en zeezenders.

Ondanks het internationaal erkende recht op vrije vaart zijn er toch conflicten op de internationale wateren, maar dan meestal over de zeebodem, waarin zich gas- of olievelden kunnen bevinden. Daarnaast zijn er visserijoorlogen, zoals de Kabeljauwoorlogen in 1972 tussen IJsland en het Verenigd Koninkrijk. Een land eist bepaalde visgronden voor zichzelf op en verbiedt vissers uit andere landen er te vissen.

Uiteraard is er in tijden van oorlog vaak geen sprake van vrije vaart. Zowel tijdens de Eerste als de Tweede Wereldoorlog trachtte Duitsland door middel van een duikbotenoorlog en het leggen van zeemijnen het Verenigd Koninkrijk economisch en militair te isoleren.

Alhoewel piraterij nooit weg geweest is, heeft de vrije doorgang voor schepen op volle zee de laatste decennia relatief weinig problemen gekend. Een uitzondering vormt de sluiting van het Suezkanaal in de 70-er jaren van de vorige eeuw. De



stremming van het Suezkanaal door de **Ever Given** in 2021 heeft ons doen beseffen dat we wel heel erg afhankelijk geworden zijn van een permanente stroom van goederen uit het Verre Oosten. Tesla en Audi moesten hun productie stilleggen omdat er geen onderdelen meer kwamen uit China. Medicijnen die uit India moesten komen, werden schaars. Gasleveranciers die afhankelijk waren van LNG uit de Perzische Golf werden zenuwachtig. Het lijkt erop dat de westerse economie zich uitgeleverd heeft aan producten die geleverd worden door landen aan de andere kant van de wereld. Een onbelemmerde aanvoer met schepen vanuit die landen werd alleen gezien als een logistieke uitdaging, niet als een potentieel dodelijk infarct.



Inmiddels begint het besef door te dringen dat we wel erg kwetsbaar geworden zijn en er is een trend zichtbaar om de essentiële maakindustrie weer terug te halen naar het Westen. Het mag dan wel goedkoper zijn om producten in verre landen te laten produceren, maar als de aanvoerroutes geblokkeerd worden sta je met lege handen. En die aanvoerroutes liggen letterlijk en figuurlijk onder vuur. Piraterij in de Golf van Aden lijkt nu redelijk onder controle, maar nu bedreigen de Houthi rebellen de vrije doorvaart richting Suezkanaal. Vorige week heeft de Iraanse marine in internationale wateren een tanker geënterd, die een Israëlische eigenaar zou hebben. Kortom, het principe van de "vrije zee" dat ooit verdedigd is door Hugo de Groot in zijn Mare Liberum, en dat de basis vormt voor alle latere internationale regelgeving, begint scheurtjes te vertonen.

Nu moet eerlijkheidshalve wel gezegd worden dat het schrijven van dit standaardwerk niet helemaal ontbloeit was van Hollands eigenbelang. In 1603 werd een Portugees schip, de Santa Catarina, in de Straat Singapore geënterd en in beslag genomen door admiraal Jacob van Heemskerck. Deze actie was zelfs in Nederland controversieel, maar de enorme buit bleek miljoenen waard en deed naar meer verlangen. De in 1602 opgerichte **Vereenigde Oostindische Compagnie** deed daarom een verzoek aan Hugo de Groot om een verhandeling te schrijven, waarmee de inbeslagname gerechtvaardigd kon worden. Hugo de Groot stelde in deze verhandeling, Mare liberum, dat de Portugezen niet het alleenrecht hadden op de lucratieve specerijhandel met Indië, maar dat de Nederlanders ook handel met Indië mochten drijven. In 1455 had paus Nicolaas V namelijk een pauselijke bul uitgevaardigd waarmee hij Portugal en Spanje het alleenrecht over de nieuw ontdekte gebieden in Azië en Afrika gaf. Toen de (Protestantse) Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden als nieuwe zeemacht opkwam, wilden de Nederlanders ook delen in de lucratieve handel, vooral de specerijenhandel met Indië. De Groot stelde dat de zee en de lucht vrij waren omdat ze niet door enig land bezet konden worden en daarom geen eigendom van een land konden zijn. Ook stelde hij dat het een algemeen goed was om de zeeën vrij voor iedereen te houden; het was voor alle landen een nadeel als de zeeën eigendom van bepaalde landen waren.

Maar in tijden van politieke spanningen gelden er blijkbaar andere regels, en is de internationale handel kwetsbaar, met alle gevolgen van dien.



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.



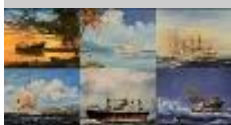
Postzegels met logo ZMH, vel 10 stuks - € 12,-



Tijdelijk uitverkocht



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

„CAROLINE” IN NEDERLAND IN DROOGDOK

Van onze correspondent

LONDEN, zaterdag

De Mio Amigo, het 470 ton metende schip, waarop radio Caroline is gemonteerd, komt vermoedelijk naar Nederland om daar een inspectie in een droogdok te ondergaan.

Het scheepje kwam gistermiddag op eigen kracht los van de zandbank, waarop het 36 uur tevoren was gevaren, nadat het op drift was geraakt. Terwijl Caroline-directeur Ronan O'rahilly (25) op de wal stond toe te kijken, startte de Nederlandse bemanning bij hoog water de motoren.

De kapitein gaf opdracht „volle kracht vooruit” en het schip was los, juist voordat de Nederlandse sleepboot Titan van bureau Wijsmuller een tweede poging zou wagen. Donderdagavond om middernacht had de Titan bij hoog tij een eerste poging gedaan het schip vlot te trekken, maar die was mislukt.

NAT

Directeur O'rahilly zei, dat, zelfs als het schip niet in het dok hoeft, de uitzendingen toch niet binnen vier dagen hervat kunnen worden, omdat de radio-apparatuur nat is geworden, evenals een deel van de discotheek. Het schip zal nu worden uitgerust met radar, waardoor de bemanning onmiddellijk kan zien of het op drift is.

O'rahilly prees de Nederlandse bemanning voor hun zeemannschap, maar hij wil toch een uitvoerig rapport over de omstandigheden aan boord, waardoor niemand merkte, dat er iets met het scheepje aan de hand was.

De Telegraaf, 22-01-1966



Trailer [The Boat that Rocked](#)

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

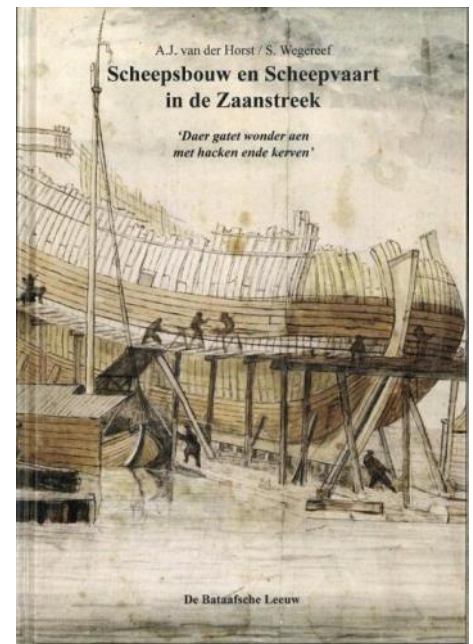
Bijdragen van leden

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.

Scheepsbouw en Scheepvaart in de Zaanstreek

Auteur Ton van der Horst (1957), geboren en getogen in Zaandam. Hij is Zaanse historicus, wrakduiker, archeoloog, fijn mechanicus en scheepsmodelrestaurateur van het Amsterdamse Scheepvaart Museum. In dat museum is ook een scala van zijn publicaties terug te vinden. Zijn voorlaatste boek bij De Bataafsche Leeuw is zijn compendium van verloren scheepswrakken 1550 - 1800. Sander Wegereef (1976) auteur en organisator is al net zo thuis in het Gemeentearchief Zaanstad en het Amsterdamse Scheepvaartmuseum en vele andere archieven. Naast zijn algemeen redactiewerk met beeldmateriaal schreef hij in hoofdzaak het 19e eeuwse gedeelte van het boek. Het eerste exemplaar van

'Scheepsbouw en Scheepvaart in de Zaanstreek' werd in november overhandigd aan oud-burgemeester R. Vreeman in de Oostzijderkerk in Zaanstad - een toepasselijk plaats waar voor eeuwig in de gebrandschilderde ramen de Zaanse nijverheid van o.a. scheepsbouw, de houttransporten vanuit Duitsland en de walvisvaart staat verbeeld. Het boek is een encyclopedie te noemen, het heeft een nauwkeurig uitgewerkte inhoudsopgave van zo'n 100 prettig lezende artikelen over 255 bladzijden, 163 voetnoten, een imposante lijst van scheepsbouwers en bedrijven over 16 bladzijden en 73 stukken geraadpleegde literatuur. In grote lijnen handelt het boek over het ontstaan van de scheepsbouw en walvisvaart in de Zaanstreek in de 16e eeuw, de bloeiperiode en de achteruitgang vanaf het derde kwart van de 18e eeuw. Dit alles duidelijk gerelateerd aan concurrentiefactoren van binnenuit naast invloeden met oorlogen van buitenaf. De methodiek van scheepsbouw: de Engelse, Franse, Duitse en Scandinavische manier, of anders: huid eerst of spant eerst. Door wie werd er gebouwd, de hellingen, de sloopstypen - Zaandam is de bakermat van het fluitschip, typen als de karveel, de boeier, kat- en hekboot, Het gaat over buitenlandse bestellingen en orders van de VOC, de WIC en de Middelburgse Commercie Compagnie MCC. Heel leuk te lezen zijn de verhalen over houttransporten die in de 17e en 18e eeuw stroomafwaarts vanuit Duitsland kwamen en in de lage landen verhandeld werden. Die vloten met begeleidende aken waren wel 60 tot 70 meter lang en hadden bemanningen van honderden koppen aan boord om de zaak te manoeuvreren. Ondergebracht in grote hutten voor 100 man had de eigenaar een luxueuze 'Herenhut' met een veranda en soms zelfs een tuintje. De Zaanse molens, vooral de houtzaagmolens, ontbreken uiteraard niet in dit werk, evenmin de walvisvaart met de afkomst en werking van bemanningen, de monsterrollen en een link naar het Deense eiland Föhr dat leefde van de walvisvaart en o.a. mensen, de zgn. Jutten, leverde voor de Hollandse walvisvaart. Kapers en slavernij ontbreken niet in dit werk. Oorlogen en de Franse tijd vormen onontkoombaar het verval van de Zaanse industrie. Maar onder de kop 'Van Wind naar Stoom' en infrastructurele aanpassingen van kanalen en sluizen breekt in de loop van de 19e eeuw een nieuwe tijd aan met groei en welvaart. Bij elkaar een zinderend boek met een ongekende hoeveelheid oude prenten en 17de eeuwse schilderijen uit de hier eerder genoemde archieven en lokale musea. Hulde aan de auteurs en de uitgever.



Auteurs: Ton van der Horst en Sander Wegereef
Uitgever: De Bataafsche Leeuw, 2023
Formaat: Harde koft, 17,5 x 24,7 cm, 258 blz
Rijk geïllustreerd in kleur en zwart/wit. prijs € 45,-