

Februari 2025

## Van het bestuur

**H**et nieuwe jaar, dat in middels al weer bijna zeven weken oud is, is voor het Koninklijk College Zeemanshoop op 14 januari begonnen met druk bezochte en zeer geanimeerde nieuwjaarsreceptie. Een traditie die zonder meer hartverwarmend is te noemen en een moment waarop wij weer met allerlei plannen en activiteiten het nieuwe jaar ingaan. Een daarvan is de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) die vanaf 1 januari voor één dag per week voor administratieve werkzaamheden kantoor houdt aan het Muntplein. Daartoe is een overeenkomst aangegaan voor het jaar 2025. De contacten hierover met de FVEN liepen al enige tijd en de verwachtingen die daarmee zijn gewekt, zijn daarmee ingelost.



De aanvankelijk voor 29 januari geplande bestuursvergadering is wegens agendaconflict verplaatst naar woensdag 5 februari. Het onderwerp financiën kreeg daarbij ruim aandacht. De nieuwe penningmeester Johan Ruizendaal is druk doende met het reorganiseren van de financiën om die zo meer transparant en inzichtelijk te maken. Daarbij wordt onder meer gedacht aan het verzorgen van tussentijdse rapportages en het meer beleidsmatig te werk gaan met zowel het financieel- als het vermogensbeheer en het te voeren beleid inzake het verlenen van subsidies.

Onder de rubriek financiën is ook gesproken over een aanvraag van € 5.000,- door de Stichting Koopvaardijpersoneel 1940 – 1945 voor het inrichten van een tentoonstelling in het Katwijkse Museum over de rol van de koopvaardij in WOII. Daarbij wordt ook aandacht gegeven aan de financiering van de in Nederland achtergebleven zeemansgezinnen door de Zeemanspot en de financiering van het verzet door het Nationaal Steunfonds (NSF). Deze tentoonstelling loopt van 3 mei tot en met 7 september. Gedurende die periode verzorgt Henk van Willigenburg een aantal lezingen over de slag om de Atlantische Oceaan en verzorgt Iman van den Bosch een aantal lezingen over de financiering verzet.

Bij het onderwerp “Vereniging” is, naast de onthulling van de Albert Kelderzaal tijdens de sociëteit op dinsdag 11 februari, onder meer ook gesproken over het weer verzorgen van voordrachten waartoe inmiddels een aantal suggesties voor onderwerpen is ontvangen. Op verzoek van Willem Geluk worden in de hal

van het Koninklijk College Zeemanshoop de **Dagordervermeldingen** aangebracht van de schepen die deze eer te beurt viel tijdens of na de oorlog. De Algemene Vergadering is vastgesteld op dinsdag 3 juni 2025 om 11.00 uur ten kantore van het Koninklijk College Zeemanshoop.

Johan Karels heeft laten weten in de aanstaande voorjaarsvergadering terug te treden als lid van het bestuur waarvan hij dan zes jaar deel heeft uitgemaakt. Wel blijft Johan aan als redacteur van de alom gewaardeerde Nieuwsbrief. Pieter van den Hoek treedt op die zelfde vergadering terug als bestuurslid. Daarmee ontstaat een tweetal vacatures binnen het bestuur en worden belangstellenden uitgenodigd zich kandidaat te stellen voor deze vacatures.

Dinsdag 11 februari is tijdens de sociëteit de Albert Kelderzaal officieel in gebruik genomen. Eerst sprak Reinier Kelder, de oudste zoon van Albert, over de nauwe betrokkenheid die zijn vader voelde met het Koninklijk College Zeemanshoop. Nadat Ria Visser ook enkele woorden had gesproken, verrichtte Reinier de onthulling van het bord met de tekst ‘Albert Kelderzaal’. Met het slaan van de glazen door Elly, de echtgenote van Reinier, werd deze bijeenkomst afgesloten.

## Albert Kelder Zaal



Reinier staat op het punt het naambord te onthullen



## Cor en de tweede stuurman. door Cor Oudendijk

Na schooltijd op een herfstachtige oktobermiddag in 1954 fiets Cor Oudendijk, een 10-jarige jongen uit IJmuiden, met twee vriendjes richting de Noordersluis. Ze horen al aan de scheepsfluit dat de 'Willem Barendsz' bijna bij de Noordersluis is. Het drietal gaat vaak schepen kijken bij de sluis, maar de 'Willem Barendsz' is een bijzondere belevenis: Een enorm schip met vier schoorstenen en een groot vierkant gat in de achtersteven om de walvisen naar binnen te kunnen trekken. De jongens zijn net op tijd om te kunnen zien dat het gevaarte door vier stoomsleepboten de sluis in wordt gemanoeuvreed en zoeken beschutting tegen de harde wind en striemende regen bij het sluisgebouw. Hoog op de brug van het schip staan de loods en de kapitein. De sluiswachter schreeuwt door een scheepsroeper vragend omhoog, 'wat is u bestemming', waarop de kapitein brult, 'Kaapstad'! Dit maakte grote indruk op Cor. Nu weet hij zeker dat hij ook wil gaan varen; kapitein worden en al die vreemde oorden bezoeken.

De 'Willem Barendsz' gaat naar de Zuidpool op walvisjacht en zal over 7 maanden vol traan weer richting thuis varen.

De tweede stuurman staat op het achterschip en ziet de jongens bij het sluisgebouw. 'Goeie reis' schreeuwt Cor naar de stuurman, 'neemt u een pinguïn voor me mee?' De schoorstenen spugen rook en langzaam glijdt het schip met een lachende tweede stuurman uit beeld. Hij steekt zijn duim op en verdwijnt de sluis uit, de regen in, de storm en het avontuur tegemoet.

45 jaar later, in oktober 2009, zitten in een bejaardentehuis in Driehuis-Velsen twee oud-zeelieden aan tafel.

De oudste (Herman Jansma) is 90 jaar en is de laatste levende kapitein van de 'Willem Barendsz'. De ander (Cor Oudendijk) is op bezoek, 65 jaar en oud havenmeester van Amsterdam. Door het schrijven over een boek over de haven, leerden ze elkaar kennen. De kapitein vertelt vol vuur over de periode dat de walvisvaart nog de nationale trots is. Dat de 'Willem Barendsz' op al zijn reizen door duizenden mensen op de sluis en langs het kanaal en in de haven wordt toegejuicht.

De twee kijken elkaar nog eens aan. Het blijkt dat de oude kapitein de tweede stuurman is, die in 1954 op het achterschip van de 'Willem Barendsz' staat. Cor Oudendijk is de 10-jarige Cor die hem vraagt een pinguïn mee te nemen. Het waait en het regent buiten. Ze nemen er een borrel op....



### De Walvisvaart in de 60-er jaren

Met een voorzitter die directeur van Greenpeace is geweest, is het wel een beetje vloeken in de kerk om het onderwerp "walvisvaart" op te nemen in deze Nieuwsbrief van ons College. Toch leek het ons aardig om deze bijna vergeten tak van scheepvaart even uit te lichten.

Cor Oudendijk stuurde het stukje hiernaast op en tegelijkertijd werd ik gewezen op een artikel in het blad **Oud Roest** van de Stichting Historisch Materiaal Radio Holland uit 2001, waarin radio-officier Gerard Boonstra zijn tijd op de Willem Barendsz beschrijft.

Het artikel is te lang voor deze Nieuwsbrief, maar als u [HIER](#) klikt, kunt u het lezen.

Op YouTube kun je [HIER](#) ook nog een film zien van de Nederlandse Walvisvaart die in de vorige eeuw nog tot "Hollands Glorie" werd gerekend. Bijna niet voor te stellen als je het nu terugkijkt.

#### De laatste traan

Bruijn en Schokkenbroek  
Walburgpers —>



Cor Oudendijk en Herman Jansma



## Het Panamakanaal

De Panamese president José Raúl Mulino weerlegde claims van Amerikaans president Donald Trump over Chinese inmenging in het Panamakanaal. Volgens hem zijn er geen Chinese soldaten aanwezig of betrokken bij de werking van het kanaal, en hij noemde de beweringen "onzin." Het kanaal wordt beheerd door de **Panama Canal Authority**, een agentschap van de Panamese regering. Hoewel er zorgen zijn over Chinese invloed vanwege hun investeringen in havens wereldwijd, blijft het Panamakanaal onafhankelijk. Volgens Mick Mulvaney, de voormalige stafchef van Trump, zijn de provocaties eerder een onderhandelingsstactiek om de tarieven omlaag te krijgen, schrijft The New York Times.

De scheepvaarttarieven door het Panamakanaal zijn niet te hoog, en over de soevereiniteit van de waterweg kan niet onderhandeld worden, zegt de Panamese president. Hij reageert op het dreigement van Donald Trump om het Panamakanaal 'terug te pakken' als er niets gedaan wordt aan de 'exorbitant hoge tarieven voor Amerikaanse schepen'. Op zijn social mediakanaal Truth Social waarschuwde Trump ook dat het Panamakanaal niet in verkeerde handen mocht vallen.

### Chinese Invloed en Bezorgdheid

China heeft aanzienlijke investeringen gedaan in de havens aan beide uiteinden van het kanaal, die worden beheerd door CK Hutchison Holdings, een conglomeraat uit Hongkong. Amerikaanse functionarissen vrezen dat de Chinese overheid via deze bedrijven strategische controle kan uitoefenen in tijden van conflict. Echter, deze activiteiten staan los van het directe beheer van het kanaal.

### Feit en Fictie over Amerikaanse Slachtoffers

Trump beweerde dat 38.000 Amerikanen stierven tijdens de bouw van het kanaal, maar historische bronnen weerleggen dit. Tussen 1904 en 1914 kwamen naar schatting 5.600 tot 7.600 arbeiders om, waarvan slechts 300 tot 1.000 Amerikanen. De hoge aantallen doden van eerdere Franse pogingen (1881-1889), geschat op 22.000 tot 25.000 slachtoffers, betrof voornamelijk niet-Amerikanen, zoals arbeiders uit Barbados en Frankrijk.

### Geschiedenis en Beheer van het Kanaal

Het Panamakanaal is een cruciale waterweg die de Atlantische en Stille Oceaan verbindt. Het kanaal werd gebouwd met Amerikaans kapitaal en beheerd door de VS tot 1999, toen het op basis van verdragen werd overgedragen aan Panama. Deze verdragen, bekend als de Torrijos-Carterverdragen, garanderen dat het kanaal neutraal blijft en dat de VS alleen mag ingrijpen als deze neutraliteit wordt bedreigd. Mogelijk vinden Trumps juristen zo wel een uitweg. Ze zullen Panama mogelijk verwijten dat het land

het verdrag niet correct uitvoert. Ze zullen dus argumenten zoeken, maar of die juridisch sluitend zijn, is een andere vraag."

### Politieke Achtergrond en Strategisch Belang

Historisch gezien speelde Panama een centrale rol in de handel tussen Spanje en Latijns-Amerika. De bouw van het Panamakanaal was het grootste infrastructuurproject in zijn tijd en bracht aanzienlijke geopolitieke en economische voordelen. Panama werd echter lang beïnvloed door Amerikaanse belangen, waardoor het land te maken kreeg met politieke instabiliteit en economische afhankelijkheid. In recente jaren hebben droogte en toenemende handel het belang van het kanaal als mondiale transportader versterkt.



Foto: Stan Shebs

### Feiten en cijfers

- De totale lengte van het Panamakanaal bedraagt bijna 82 kilometer.
- Een gemiddelde complete doortocht door het Panamakanaal duurt ongeveer 10 uur. Inclusief de wachttijd is een schip gemiddeld twintig uur kwijt om van de Caribische Zee naar de Grote Oceaan of andersom te reizen.
- Per jaar maken ongeveer 13 tot 14 duizend schepen gebruik van het Panamakanaal. Dat is ongeveer 35 tot 40 schepen per dag.
- Opvallend is dat er meer vracht richting de Grote Oceaan vervoerd wordt dan richting de Atlantische Oceaan. De verhouding is ongeveer 60/40.
- Per jaar levert het Panamakanaal ongeveer 2 miljard dollar aan tolgeld op. Daarnaast komt er nog ruim een half miljard dollar aan neveninkomsten binnen, zoals het leveren van water en elektriciteit. De gemiddelde tol per schip is door de jaren heen flink toegenomen. Tegenwoordig ligt dat rond de 150.000 dollar per schip per doorvaart.
- De aanleg van het kanaal heeft meer dan 25 duizend doden opgeleverd. Tijdens de Franse periode vielen er naar schatting meer dan twintigduizend slachtoffers en tussen 1904 en 1913 kwamen daar nog ongeveer 5600 doden bij. Vaak was ziekte of een ongeval de doodsoorzaak.

## Geschiedenis Panama

Goederen vanuit Spanje en andere Europese landen maakten gebruik van dezelfde route maar dan richting Peru. Aan het begin van de 18e eeuw werd de route om Kaap Hoorn een belangrijk alternatief. Deze directe vaarweg was veel goedkoper dan de transcontinentale route via Panama.

Na een korte onafhankelijkheid ging het land op in Groot-Colombia. Dat land verleende concessie aan twee Amerikaanse rederijen voor de aanleg van een **Panamaspoorweg**, een spoorlijn tussen de Atlantische Oceaan en de Stille Oceaan over de landengte van Panama. De route van 76,5 kilometer loopt van Colón naar Panama-Stad. De aanleg is gestart in 1850 en in januari 1855 was de lijn voltooid.

Toen de Colombiaanse regering zich verzette tegen de Amerikaanse wens (én bijhorende eisen) om een doorvaart mogelijk te maken tussen de Atlantische Oceaan en de Grote Oceaan in de landengte van Panama, ging de Amerikaanse president Theodore Roosevelt in 1903 een Panamese onafhankelijkheidsbeweging steunen. De Amerikaanse vloot maakte het de Colombiaanse troepen onmogelijk om naar Panama-Stad te komen, want de weg over land, door de oerwouden, was vrijwel ontoegankelijk. De "vrijheidsstrijders" konden dus bijna ongehinderd de macht grijpen. Dit wordt wel gezien als een staaltje Amerikaanse kanonnerbootpolitiek.



Theodore Roosevelt

Twee weken na het uitroepen van de onafhankelijke staat Panama werd in het Witte Huis een verdrag ondertekend tussen de Amerikaanse minister van Buitenlandse Zaken John Hay en de Franse ingenieur Philippe-Jean Bunau-Varilla, die een van de aanstichters van de opstand was geweest. In dat verdrag, **waar geen Panamezen bij betrokken werden**, werd vastgelegd dat 1400 km<sup>2</sup> Panamees grondgebied "voor eeuwig" aan de Verenigde Staten werd overgedragen. Het betrof een strook land van zo'n 8 kilometer aan weerszijden van het toen half voltooid kanaal: de Panamakanaalzone. Panama ontving in ruil eenmalig 10 miljoen dollar en een jaarlijkse vergoeding van 250.000 dollar. Voor die prijs mag er nu één cruiseschip door het kanaal varen.

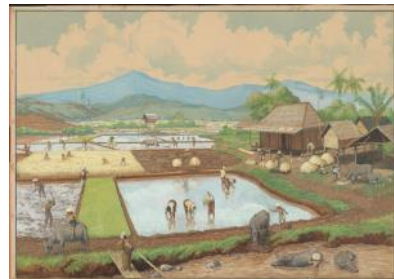
In 1989 grepen de VS nogmaals in door generaal Noriega, de toenmalige president, uit het zadel te wippen. Deze was in de ogen van de Amerikanen niet betrouwbaar genoeg om hun belangen veilig te stellen. Zo zie je dat de VS nooit een middel onbepoefd hebben gelaten om hun belangen veilig te stellen.

## GEVOELIGE LICHAAMSDELEN

door Capitano

We stomen de rivier op naar Palembang. Allemaal puur Indonesisch. Er is nog niets veranderd sinds de mooie tekeningen van Nederlandsch Oost Indië die in vroeger dagen bij ons op de lagere school hingen. Je ziet hier nog de des-

sa's en mensen met een sarong om het slanke lichaam. Piepkleine prauwen op de rivier met zwaaiende kinderen die op hun kapotte T-shirt wijzen en duidelijk maken dat ze wel een nieuw shirtje van je



willen hebben, of een Coca-Cola. Maakt niet uit en alles is goed. We gooien hier wel altijd pakjes met noodles in de rivier want die blijven drijven. Ook stukken zeep, maar die zinken en brengen ze diep duikend weer naar boven. Ook komt er een snel varende boot langs met lachende meisjes die uitbundig zwaaien of ze ons al jaren kennen. Ze willen graag hun diensten aanbieden en dat kan allemaal op de rivier afgehandeld worden. De boot vaart wel mee tot ze er - eh - klaar mee zijn. Alles kan hier klaarblijkelijk maar wij varen gewoon verder op deze snelstromende rivier. Bij de stad Palembang aangekomen moeten we ten anker om onze lading rubber pallets in te nemen. Er liggen al een paar schepen ten anker en ik zie de loods een beetje stuntelen. Hij wil het schip op minder dan één kabel voor die tanker ankeren. Ik laat hem weten dat ik het absoluut niet accepteer. Ik heb meer ruimte nodig. Als dit schip op het getij ronddraait bestaat er een groot risico dat ik tegen die tanker zwaai.

Dan is mijn vriend de loods op zijn teentjes getrapt als ik zeg dat ik het schip verder achter die tanker wil hebben. OK Captain, als je het zelf wilt doen... ga je gang maar en draait zich beledigd om. En uiteraard doe ik dat ook. Ik heb de machine al op achteruit gezet en met de boegschroef erbij trek ik hem recht naar achteren. Gaat perfect en heel gemakkelijk. Op 1.3 kabels afstand van de tanker laten we het anker vallen.

Heerlijk manoeuvreren met dit schip, een speeltje. Hartstikke leuk om te doen. Daarna vraagt de loods om een "souvenir"... Ik laat de 3de stuurman een slof Marlboro halen, waarop de loods zegt "only one carton, captain?" "ik ben al vier uur aan boord en wil er minstens vier hebben". Dan moet je toch een dubbele plaat beton voor je kop hebben om zo iets te durven.

Ik hoorde van de vorige Filipijnse kapitein dat wij Europeanen wat gevoeliger moesten worden, want de mensen in de far east zijn daar ZO GEVOELIG...

Nou, mogelijk in hun geslachtsorganen, maar zeker niet in hun hoofd!!!

## De Jones Act

President Trump lijkt het beschermen van de Amerikaanse economische belangen tot hoogste prioriteit verheven te hebben. Maar daarin is hij niet de eerste.

De Jones Act, onderdeel van de Merchant Marine Act of 1920, beschermt de Amerikaanse scheepvaart door kustvaart exclusief voor Amerikaanse schepen te reserveren. Dit betekent dat maritiem vervoer tussen Amerikaanse havens alleen mag worden uitgevoerd door schepen die in de VS zijn gebouwd, eigendom zijn van Amerikaanse staatsburgers en bemand zijn door Amerikaanse bemanningen.

Wesley  
L. Jones



### Kritiek op de wet

- **Hoge kosten:** Critici stellen dat de wet transportkosten onnodig verhoogt. Amerikaanse schepen en bemanningen zijn duurder dan buitenlandse alternatieven, wat leidt tot inefficiëntie en hogere prijzen.
- **De Amerikaanse civiele scheepsbouw heeft zich internationaal volledig uit de markt heeft geprijsd.** Sinds 2000 zijn er gemiddeld slechts drie schepen per jaar geproduceerd. Feit is dat de Amerikaanse koopvaardijvloot geen schim meer is van wat ze in de jaren na de Tweede Wereldoorlog was: destijds de grootste ter wereld.
- **Verminderde concurrentie:** Door gebrek aan concurrentie is de Amerikaanse scheepvaartvloot drastisch gekrompen (van 257 schepen in 1980 naar 93 in 2022).
- **Nadelige economische impact:** De OESO berekende dat afschaffing van de wet de Amerikaanse economie tussen 19 en 64 miljard dollar zou kunnen opleveren. Ook voormalig senator John McCain heeft geprobeerd de wet te schrappen.

### Verdediging van de wet

- **Bescherming van banen en industrie:** Volgens het Transportation Institute ondersteunt de Jones Act jaarlijks duizenden banen en zorgt het voor stabiliteit in Puerto Rico en andere Amerikaanse gebieden.
- **Betrouwbare toeleveringsketen:** Tijdens de coronapandemie zouden Jones Act-vervoerders goedkoper en betrouwbaarder zijn geweest dan internationale concurrenten.

### Brede impact

De wet heeft invloed op meerdere sectoren, zoals visserij, offshore wind en havenaanleg, waar buitenlandse bedrijven nauwelijks toegang toe hebben. Kortom, de Jones Act is een controversiële wet die enerzijds de Amerikaanse scheepvaart beschermt en werkgelegenheid biedt, maar anderzijds hoge kosten en economische inefficiëntie veroorzaakt. Misschien kan Elon Musk daar ook eens naar kijken.

## Drank

door Johan Karels

Er werd (50 jaar geleden) aan boord van Nederlandse schepen best veel gedronken. Het was normaal dat je voor het (warme) middageten een á twee biertjes dronk. Hetzelfde ritueel herhaalde zich om vijf uur 's middags, maar je had dan tot zes uur de tijd om te drinken, dus dan nam je er een paar meer. Na het avondeten begon (voor degenen die niet op wacht stonden of moesten, het sociale leven) Er werd geklaverjast, gebridget of er werd aan de bar gehangen. Alle prangende wereldproblemen werden op een dergelijke avond uitgebreid besproken en meestal ook opgelost. En al deze activiteiten werden rijkelijk besproeid met bier, whisky, Bacardi of jenever. Op die manier kwam de gemiddelde zeeman gemakkelijk op een respectabel aantal drankjes per dag. En dat zeven dagen per week en acht maanden per jaar. Uiteraard waren er uitzonderingen zowel naar boven als naar beneden. Toch zou ik niet willen spreken van een drankprobleem omdat er heel diep in ieders achterhoofd verankerd zat dat er ook gewerkt moest worden EN dat er bij calamiteiten ineens een beroep op je gedaan kon worden. Natuurlijk heb ik een aantal alcoholisten meegemaakt en collega's die niet met drank om konden gaan. Maar het gros van de toenmalige zeevarenden dronk best een flinke slok, maar was altijd goed voor zijn werk.

Voor anker liggend of in een haven was het leven wat relaxter en het drankgebruik evenredig hoger. Als er geen bar aan boord was, had iedere hut een elektrische bel. Dit belletje stond in verbinding met het hok van de 'bar steward'. Deze had in de pantry een verklikkerbord en kon zien uit welke hut er gebeld werd. Hij kwam dan de bestelling opnemen (en op wiens naam de drankjes geschreven moest worden) en bracht even later de verlangde alcoholische versnaperingen. Omdat dit belletje enige gelijkenis vertoonde met een tepel, werd het bedienen daarvan 'op de tiet drukken' genoemd. Ook in de avonduren was er een steward beschikbaar (tot 23.00 uur?). Vaak zag het hutje van de gelukkige er na een dergelijk avondje uit, alsof er een complete veldslag had gewoed en je moest je een weg snijden door de dampen van de Weduwe J. van Nelle. Iedere hut was standaard uitgerust met een bureautje, een bank, een gemakkelijke stoel en een salontafeltje dat vast gelast was aan het dek. Dit tafeltje had opstaande randen, want anders viel alles bij de eerste slingering op de grond. De kunst was om tijdens een dergelijke (uitgebreide) avondsessie het tafeltje 'vol te drinken'. De bedoeling was dan om alle lege flesjes op tafel te laten staan tot er geen flesje meer bij kon. Maar een doorgewinterde gastheer lag daar (ook letterlijk) niet wakker van, want die had dan meestal ook al genoeg drank achter de kiezen. Het probleem was wel om de laatste gast je hut uit te krijgen.



## AMSTERDAMSE REDERIJEN van na 1876 in nieuwe KOOPVAARDIJZAAL

In de nieuwe Koopvaardijzaal van het IJmuider Zee- en Havenmuseum is met ingang van zaterdag 18 januari een langlopende expositie te zien over 11 Amsterdamse rederijen na 1876.

De schepen van deze rederijen waren sinds 1876, het jaar van de opening van het Noordzeekanaal, op hun reizen van en naar Amsterdam altijd een vertrouwd beeld in het Noordzeekanaal, tussen de pieren en in de sluizen van IJmuiden. Ook hebben veel inwoners van IJmuiden gevaren voor rederijen zoals KNSM, KHL, SMN, KPM, KJCPL, HWAL, HSM, NSMO, SMO, de Rederij Amsterdam of werken nog steeds voor de Spliethoff groep. Reden voor het museum om deze Amsterdamse rederijen in de openingsexpositie van de nieuwe Koopvaardijzaal voor het voetlicht te brengen.

De expositie toont van iedere rederij de opkomst en bloei aan de hand van prachtige scheepsmodellen, digitale presentaties, gebruiksvoorwerpen, veel foto's van de schepen van de rederijen en hun vaste aanlegplaatsen bij het Java- en KNSM-eiland in Amsterdam. Ook wordt de bij velen onbekende, maar belangrijke rol van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog verteld o.a. met verhalen van overlevenden, de vaarplicht, konvoivaren en Libertyschepen. Door de inzet van duizenden zeevarenden hebben de geallieerden de oorlog kunnen winnen. Andere onderwerpen in de vernieuwde zaal zijn de rangen en strepen van zeevarenden, scheepswerven (na 1876) in Amsterdam Oost en Noord, maritieme opleidingen en het laden en lossen van stukgoed van de schepen voor de opkomst van containers.

Het museum is zeer erkentelijk dat de inrichting van de nieuwe Koopvaardijzaal mogelijk is geworden met ondersteuning van de Samenwerkende Maritieme Fondsen.

De Koopvaardijzaal, en daarmee de expositie, is op vrijdag 17 januari geopend door de heer Huib van de Grijspaarde, CEO van de Spliethoff groep.

Het museum is geopend op vrijdag-, zaterdag- en zondag van 13.00 tot 17.00 uur. In de schoolvakanties en in juli en augustus is het museum altijd extra geopend. Met groepen te bezichtigen op afspraak buiten openingstijden.

Zie [www.zeehavenmuseum.nl](http://www.zeehavenmuseum.nl) voor actuele informatie. Museumkaart geldig.

Adres: Havenkade 55, IJmuiden.



In verband met vakantie is ons kantoor/bibliotheek gesloten vanaf donderdag 13 februari tot en met maandag 24 februari.

E-mailberichten zullen niet direct worden beantwoord, deze zullen vanaf 25 februari weer gelezen worden.

Uitsluitend voor dringende zaken, die niet kunnen wachten, kunt u een mail sturen aan [secretaris@zeemanshoop.nl](mailto:secretaris@zeemanshoop.nl)

## Lidmaatschap

### Contributie voor Zeemanshoop

De contributie voor leden bedraagt €40,00 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 : INGBNL2A.

## Zeemanshoop artikelen

De volgende artikelen zijn nog te verkrijgen bij het secretariaat.

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



Stropdas € 15,-

Boek Willem Content - € 17,50



6 kaarten Fred Boom + enveloppen - € 6,-

Vlag met nummer KCZ, 40 x 60 cm, € 22



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



Zee, zout en Torpedo's—  
Albert Kelder € 20,-

Koninklijk College  
Zeemanshoop 200 jaar  
€ 35,-



## Dat waren nog eens tijden

door Johan Karels

AMSTERDAM, den 7. Februarij.

Allengskens begint men meer omstandige berigten te erlangen, omtrent den toestand van Noord-Holland; zie hier het extract uit eenen brief van Zaandam, op gisteren gedagteekend:

» De schrikkelijke watersnood, welke alhier nog voortduurt, heeft zich niet bepaald tot Oostzaan, Landsmeer, IJpendam, Buiksloot enz., maar gisteren namiddag viel het hooge water, dat door dijkbreuk bij Durgerdam was binnen gekomen, ook in deze gemeente ter oostzijde, met dat gevolg, dat ten vier ure reeds alie de bewoners der paden aan die zijde van Zaandam hunne woningen hadden verlaten en diegenen, wier omstandigheden zulk eene spoedige verhuizing niet toelieten, zich op dat tijdstip door behulp van schuitjes lieten redden.

Ten vijf ure stond het water, waarvan de Oostzaander polder overvloede, in de Binnen-Zaan, en ook tegen negen ure des avonds was reeds de westzijde dezer stad onbruikbaar, doordien het hooge water van de Binnen-Zaan door de tuinen en onder de huizen door, den dijk of weg geheel verkolkte of onderlaagde, zoo dat zelfs voetgangers, op zoodanige verkolkte plaats tredende, er tot aan de knien invielen, hetwelk veroorzaakte, dat men niet naar Koog, Zaandijk, Wormerveer, Wormer en Jisp konde komen, op alle welke plaatsen langen tijd de noodklokken werden geluid; zoo als zulks later ook gedaan werd op West-Zaan en Assendelft.

Van den 8. Februarij.

Gedurende Zondag en Maandag zijn er een groot getal geredde menschen, aan de Nieuwe-Statsherberg, aangebragt. Hartverscheurend is het gezigt dezer ongelukkigen, die, van goed en have beroofd, zich in de droevigste omstandigheden bevinden. Na eene verkwikking te hebben genoten, zijn zij in rijtuigen en schuiten naar het Heeren Logement, de kaserne Oranje Nassau en het Aalmoeceniershuis gebragt, om aldaar gehuisvest te worden.

In den morgen van den 7. dezer, zijn er een 50 à 60 tal vaartuigen van hier vertrokken, ter hulpe van den overstroonden Wormer.

Alle de openbare gemakkelikheden zijn alhier, op bevel van de regering, geschorst.

De steden Edam, Monnikendam en Parmerend staan alle onder water. Te Edam is eene groote hoeveelheid verdrinken vee komen aandrijven.

Uit Alkmaar meldt men, dat de overstroming van Waterland reeds haren noodlottigen invloed op de binnenpolders in dien omtrek doet gevoelen.

Van Texel schrijft men, van den 7. dezer, dat door een inbraak in den dijk, aan den polder bij den Hoorn, eene groote overstroming, van daar tot aan de schans, heeft plaats gehad. Alle de lage landen aldaar staan onder water; de gemeenschap tusschen den Hoorn en den Burg, wordt met sloepen onderhouden. De dijken langs het geheele eiland hebben veel geleden, hetwelk eene allerimportantste schade veroorzaakt.

Uit Terschelling schrijft men in dato den 6. Februarij, het volgende: « Eergisteren avond zijn de dijken van dit eiland overstromd en doorgebroken, waardoor eene ijsselijke verwoesting is ontstaan; geheele huizen zijn ingestort; de kerk op Midsland, het grootste dorp om de Oost, is opgepropt met vee; alle landen, kaaijen en bosschen zijn overstromd.

Van den 9. Februarij.

De Koopvaardij-Kapiteinen en andere leden van *Zeemans-Hoop* gaan gedurig voort met het doen van togten over de overstromde landen, het aanvoeren van levensmiddelen, en het redden van menschen en vee.

Een zeer aanzienlijk getal ingezetenen dezer stad, zijn mede met vaartuigen naar verschillende punten vertrokken, en doen in dit opzigt ook den grootsten dienst. — Men houdt zich heden ten twaalf ure bezig met het expediëren van een twaalftal tjalken, ten dienste van den Inspecteur-Generaal *Blanken*, die zich naar de Vecht begeven, om aan de Steenhoopen aldaar, briksteenen in te nemen, ter digting van de doorbraak te Durgerdam. — De Zaan is binnen hare oevers teruggekeerd.

Volgens nadere berigten van Texel, was het grootste gedeelte van dat eiland op den 5. in eene Zee herschapsen, en men hield zich bezig om

Deze maand 200 jaar geleden

Opgericht 1 mei 1822  
Muntplein 10a  
1012 WR Amsterdam  
020-6253515  
[info@zeemanshoop.nl](mailto:info@zeemanshoop.nl)



H.K.H. prinses Margriet  
Beschermvrouwe

Koninklijk  
sinds 1 mei 1822 College  
Zeemanshoop

Bezoek onze site op  
[www.zeemanshoop.nl](http://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](mailto:secretaris@zeemanshoop.nl)

Redactie:  
Johan Karels  
Wim Grund

### 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

[bibliotheclaris@zeemanshoop.nl](mailto:bibliotheclaris@zeemanshoop.nl)

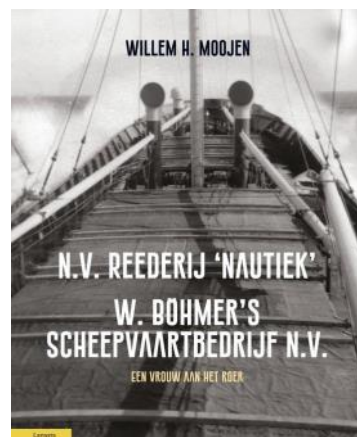
### N.V. Reederij "Nautiek"

Duits staatsburger Willibald Böhmer, geboren in 1905 in Emden, werkte in de jaren '30 van de vorige eeuw als bevrachter bij de Hamburger Kauffahrt Seerederei Adolf Wiards & Co. Deze firma stuurde hem naar Nederland waar hij in Rotterdam bij de Rijn Transport & Handel Maatschappij tewerk werd gesteld. Daar leerde hij ene Maria Teegelaar kennen die daar werkte als secretaresse. In 1937 verkreeg Willibald het Nederlands Staatsburgerschap (schijnbaar nodig) en in juni van dat jaar trad het paar in het huwelijk. Daarmee kon Maria niet meer in dienst blijven van Rijn Transport (in die tijd gebruikelijk voor vrouwen) en Adolf Wiards kon onder het motto 'Heim in's Reich' zijn belangen in Nederland niet meer voortzetten. Willibald (en Maria) besloot toen zelf een schip te bestellen, mogelijk mede gefinancierd door Wiards! Dat schip, een GHV-schip van 900 ton gebouwd bij A. Vuyk & Zonen met de naam 'Marietje Böhmer' ging in februari 1939 naar zee voor W. Böhmer's Scheepvaartbedrijf N.V. dat een jaar eerder was opgericht. Alles bij elkaar voorbeeld van een stukje zakelijke romantiek! Een jaar lang voer het schip op de West Europese kust en havens in de Oostzee, de goede verdiensten mochten evenwel niet lang duren. In mei 1940 lag de 'Marietje Böhmer' in Rotterdam en werd al snel door de bezetter in beslag genomen, in 1943 werd het schip voor de Noorse kust getorpedeerd. Dat was einde verhaal, eerst eind 1946 kon via de regering een ex-Duits schip worden verkregen dat meteen 'Marietje Böhmer' (II) werd gedoopt en het werk weer kon beginnen.

Het was een zwarte dag toen zomer 1948 Willibald Böhmer, 43 jaar oud, plotseling kwam te overlijden.

Zijn kordate vrouw met drie kinderen wist van wanten en nam het bedrijf over, als eerste vrouwelijke reeder in Nederland, voortaan onder de naam Reederij 'Nautiek' N.V. gevestigd aan de Statensingel 124 c in Rotterdam, tevens woonhuis van de familie. De zaken gingen goed, in 1950 werd de 'Daje Böhmer' (499 ton KHV) en de 'Wiebold Böhmer' (499 ton KHV) in de vaart genomen. In 1953 de 'Marietje Böhmer' (III 499 ton KHV) en in 1954 de 'Frans Böhmer' (499 ton KHV). Al vanaf begin jaren '50 voeren de schepen van Reederij 'Nautiek' in charter o.a. voor de KNSM in Amsterdam. Ze werden onder KNSM-kleuren ingezet op hun lijndiensten van NW Europa naar Frankrijk en Spanje, Middellandse Zee, de Levant, en Noord Afrika. Het ontlokte Maria Böhmer bij de doop van de 'Wiebold Böhmer' de opmerking dat het vercharteren van de schepen voor haar wel een hele zorg minder was! In 1957 werd van een Italiaanse werf een bouwcontract overgenomen voor de 'Willi Böhmer' (600 ton GHV). Het zou bijna negen jaar duren eer er weer nieuwe modernere schepen in de vaart kwamen, in 1966 de 'Marietje Böhmer' (IV 1200 ton GHV) en in 1967 de 'Annemarie Böhmer' (1200 ton GHV) en daarnaast de 'Leonard Böhmer' (499 ton KHV). Met deze schepen veranderde ook het vaargebied naar wereldwijd met internationale charters. In 1972 zijn deze laatste drie schepen naar Libië verkocht waarmee het einde van Reederij 'Nautiek' een feit werd.

Het was goed varen voor matrozen, koksmatjes, machinisten en stuurliu bij Reederij "Nautiek". Met avonturen van de auteur die daar heeft gevaren naast verhalen en anekdotes van anderen die hij citeert. Zie maar op internet Kombuispraat, het vaargebied van de KNSM in z'n goeie tijd vergeet je nooit meer. Een schitterend boek van Lanasta, ode aan de auteur die zoals wij hem kennen diep ingaat op techniek, doop en tewaterlatingen, reizen, verkoop en levensloop tot de sloop van wat tussen 1939 en 1972 tien schepen waren.



Reederij 'Nautiek' N.V.  
W. Böhmer's Scheepvaartbedrijf N.V.  
Auteur: Willem Moojen, maart 2025  
Uitgever: Lanasta, 140 pagina's  
23 x 29 cm, 400 foto's, harde kaft