

KAAP HOORN JOURNAAL

Stichting Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders

website: www.kaaphoornvaarders.nl • e-mail: info@kaaphoornvaarders.nl

NR. 6
JUNI 2006
ISSN 1572-7769

Chileense onderzoeken naar Nederlandse invloeden

In het kader van het onderzoek van Nederlandse schepen, die in de 19e eeuw Kaap Hoorn gerond hebben, mochten we uit Chili twee scripties ontvangen. Het project Kaap Hoorn-rondingen dat door de collectie- en documentatiecommissie wordt gedaan heeft tot gevolg, dat in Chili onderzoek wordt gedaan naar historische banden met Nederland. Deze in het Spaans geschreven scripties zijn door ons collectielid Ramon du Pré in het Nederlands vertaald. Zo schreef Josué Toro Ojeda een scriptie over de Nederlandse handel en scheepvaart op Chili in de 19e eeuw. Eén van zijn conclusies was dat er sinds 1827 handelsbetrekkingen waren tussen Nederland en Chili, dat Nederlandse schepen intensief hebben deelgenomen aan cabotage-activiteiten (kustvaart onder vreemde vlag tussen havens van één enkel land) en een belangrijke rol hebben gespeeld tijdens de salpeteroorlog.

Paola Díaz Durán schreef een scriptie over de maritieme en commerciële betrekkingen tussen Valparaiso en Nederland en hun invloed op de stad van 1810 tot 1905. Haar eindoordeel was dat vreemde mogendheden een belangrijke rol hebben gespeeld bij de ontwikkeling van Valparaiso tot voornaamste haven van Chili en het zuiden van de Grote Oceaan. Hoewel Nederland er bij betrokken was, was dit niet van grote betekenis. Deze scripties zijn begeleid door professor Luisa Bastidas Figueroa. Zij was verantwoordelijk voor de rapportage van de Kaap Hoorn-rondingen aan de collectiecommissie. Wij zijn uitermate gelukkig met deze belangstelling voor de Nederlandse rol in de Chileense geschiedenis. De subsidie van de Nederlandse ambassade in Chili is een zinvolle besteding geweest en van een groter belang dan we aanvankelijk konden voorstellen. De scripties zijn in onze Kamers ter inzage en zijn zeker de moeite waard om in te zien.

Drs. R. J. de Jong, voorzitter

Februarilezing

Wederom voor een uitverkochte zaal vond op 18 februari in het Scheepvaartmuseum de februarilezing plaats. Ook dit jaar moesten we weer een tiental mensen teleurstellen.



Onze voorzitter Ronald de Jong overhandigt aan Harry Tabak (links) en Humphrey Hazelhoff Roelfzema een tastbaar bewijs van waardering voor hun voordracht.

Het was dan ook weer de moeite waard. We hebben veel positieve reacties mogen ontvangen. Humphrey Hazelhoff Roelfzema hield een boeiend betoog over het navigeren met de beperkte middelen, die de zeeman in de oudheid en middeleeuwen ter beschikking had en Harry Tabak verraste de aanwezigen met de mogelijkheden van de hedendaags informatietechnologie bij het binnenvaren van de Rotterdamse haven. Na afloop ontspoon zich een boeiende discussie over de verantwoordelijkheden van kapiteins en loodsen, de kwaliteit van bemanningen en de eisen, die gesteld moeten worden aan verkeersdienstpersoneel. Er zal zeker nog een lezing volgen over dit onderwerp. Volgend jaar zal de februarilezing plaats vinden op 17 februari in het Evenementencomplex van de Koninklijke Marine in Amsterdam. Noteert u die datum alvast. Daar beschikken we over een grotere zaal, dan bij het Scheepvaartmuseum, zodat we genoeg plaatsen ter beschikking hebben. Wij zijn het Scheepvaartmuseum erkentelijk voor de medewerking, die we jarenlang hebben gekregen en hopen na de verbouwing wederom van de faciliteiten van het Museum gebruik te mogen maken.

-rjdj



Aanwinsten bibliotheek

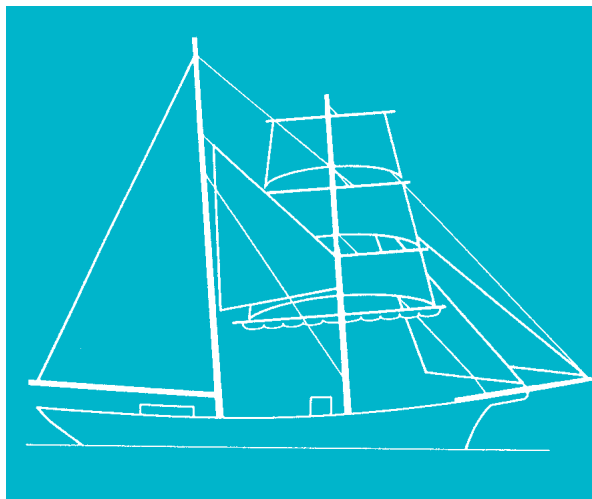
'TALL SHIPS DOWN'

DANIEL S. PARROT,
ISBN 0-07-139092-8

In de tweede helft van de 20e eeuw zijn tientallen zeezeilschepen in gebruik genomen voor de vaart met a.s. zeelui en/of zeilers. Zij kregen een hulpmotor, slaapverblijven in het laadruim, nieuwe dekhuisen en trapafgangen, terwijl soms ook het tuig werd veranderd. Die aanpassingen droegen niet bij tot de zeewaardigheid, ook al werd dat niet altijd beseft.

Kapitein Parrot van de 'Pride of Baltimore II' neemt de bekendste vijf naoorlogse ongelukken onder de loep, te beginnen met het vergaan van de 'Pamir' in 1957. Daar speelde – behalve de zware orkaan – een gestorte graanlading en een slecht afgesloten opbouw een rol. Via de 'Albatross' (ooit een Nederlandse loodsschoener en daarna korte tijd oefenscheepje bij de Rotterdamsche Lloyd) die in 1960 platsloeg en door binnendringend water verging, komt de auteur bij de vroegere Spaanse vrachtschoener 'Marquez'. Dat scheepje overkwam in 1984 nagenoeg hetzelfde tijdens een plotseling invallende zeer zware bui. Een van de bijdragende oorzaken was dat enkele loespoorten in de verchansing tijdelijk waren dichtgezet.

Albatross's sail configuration at the time of loss (Jim Sollers, based on sketch by Howard Chatterton)



Beide rampen, die veel slachtoffers eisten, gaven aanleiding tot strengere wetgeving voor dit soort vaartuigen, tot dan toe min of meer als zeiljachten gezien met opstappers voor eigen risico. Vooral de stabiliteit bij grote hellingshoeken en het gevaar daarbij van instroom van water werden grondig bekeken. Maar voor het zeilen met zuivere replica's als praktische geschiedbeoefening waren de regels moeilijk toe te passen. Een voorbeeld was de replica van de baltimore-clipper 'Pride of Baltimore', met zijn geringe vrijboord en relatief hoge tuig. Die sloeg in 1986 om waarbij 16 personen verdronken. De opvolger, de 'Pride of Baltimore II', werd dan ook anderhalf keer zo groot met een naar verhouding kleiner zeiloppervlak, alsmede vijf waterdichte schotten en geen laadluik meer. De maximum hel-

lingshoek waarbij dat schip nog overeind kan komen (uiteraard na het kappen van het tuig) is 110°, twintig graden meer dan de 'Pride I'. Ter vergelijking zij hier vermeld dat de maximale hellingshoek van de 'Albatross' in de oorspronkelijke loodsschoener-uitvoering volgens een narekening ook 110° zou zijn geweest doch na alle verbouwingen en het aanbrennen van ra's aan de fokkemast nog slechts 57°.

De vijfde en laatste scheepsramp door Parrot beschreven is geen kapseis maar een stranding en wel van de brik 'Maria Asumpta' in 1995 op de kust van Cornwall. Hier waren de voornaamste oorzaken het aan de wind dicht onder een lijwal zeilen en te veel rekenen op de hulpmotor om bij schralende wind de ruimte op te zoeken. Deze situatie resulteerde in een versplinterd schip en drie verdronken opvarenden. Het werd ook de eerste ramp met dit soort schepen die uitliep op een strafrechtzaak.

Elk van bovenstaande gevallen is in ongeveer vijftig bladzijden beschreven en – zo goed en zo kwaad als dat ging – onderzocht op oorzaken.

-hhr

'BRON PRIVAAT'

DOOR S. PARMA

Kapitein Hinderikus Johannes Bron leefde van 1852 - 1908. Hij was onder andere de gezagvoerder van de ijzeren bark 'Oostenburg', gebouwd in 1888 te Amsterdam.

Hinderikus Bron had de gewoonte van zijn correspondentie doordrukken te maken. Een verzameling van circa 500 velletjes uit de periode 1894-1897 is bewaard gebleven en samengevat in een boek met als titel 'Bron Privaat'.

De brieven zijn overgetypt door zijn kleinzoon Ben Bron uit Heemskerk en geven een inkijk in de gevoelens van een 19e eeuwse zeilvaartkapitein tijdens een lange reis naar Indië en van daar naar Zuid-Amerika. De meeste brieven zijn aan zijn vrouw gericht. Behalve privé-zaken worden er ook vele nautische bijzonderheden vermeld. Voor het huidige onderzoek naar Nederlandse Kaap Hoornrondingen is interessant de definitieve bevestiging van de ronding door de 'Oostenburg'. In een brief gedateerd 'Falmouth 21 juni 1896' schrijft hij dat hij in Iquique in Chili salpeter innam. De reis naar Engeland duurde 108 dagen. 'Aan kaap Hoorn als gewoonlijk het nodige deel storm en overigens stil, zeer veel last van hoge zee, hetgeen men te meer gewaar wordt met salpeterlading...'

De heer Bron heeft het manuscript aan onze Stichting aangeboden met daarbij op CD de kopieën van het originele manuscript. Het is een waardevolle verrijking van onze bibliotheek.

De heer Bron komt voor de schenking van dit interessante egodocument zeer veel dank toe.



Kaartencollectie gecompleteerd

Van de weduwe A. van der Linde werd een groot aantal 20e eeuwse zeekaarten ontvangen. Daarmee kon de reeds aanwezige collectie worden gecompleteerd tot ca. 600 bladen. Het bestand is nu zodanig dat alle vroegere zeilvaartroutes in detail te volgen zijn.



Humphrey Hazelhoff Roelfzema (links) en Gerard van der Meer bekijken de kaarten die de Stichting van Mevr. A. van der Linde heeft gekregen.

Ook alle kaarten van door zeilschepen gefrekwenteerde kusten zijn aanwezig mét die van veel bezochte reedes en havens. Onze gastheer en actief medewerker (kaptitein) Herman van den Berge is inmiddels bijna gereed met het catalogiseren. Alleen de oudste kaarten, die niet meer in de naoorlogse Britse Admiralty catalogi voorkomen, moeten nog worden beschreven. De collectie- en documentatiecommissie is vooral gelukkig met de oudste exemplaren, nog afgedrukt van de gegraveerde koperplaten en zonder latere toevoegingen zoals deccalijnen. Het is voor onderzoekers nu mogelijk geworden vrijwel elke reis, beschreven in een journaal of reisverslag, op de mijl te volgen. Dat is een prachtige faciliteit.

-hr

Nederlandse 'spookschepen' op de kust van Chili

DOOR RAMON A. DU PRÉ

Vier Nederlandse schepen, de Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Dordrecht, hebben een rol gespeeld in de zogenoemde Salpeteroorlog, die Chili in de jaren 1879-1883 voerde tegen Peru en Bolivia. Dit blijkt uit een onderzoek van twee Chileense studenten naar het belang van de Nederlandse scheepvaart om Kaap Hoorn in de 19e eeuw, een onderzoek dat werd geëntameerd door de Stichting Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders. Het eigenaardige is dat deze schepen, én hun kapiteins, in Nederland geheel onbekend zijn. Er waren natuurlijk wel schepen met zulke namen, maar niet in de genoemde jaren op de kust van Chili en géén Kaap Hoorn-vaarders.

EERST EEN STUKJE GESCHIEDENIS.

De oorlog ging over de profijtelijke salpeterwinning in de Atacama-woestijn, destijds verdeeld over de Peruaanse provincie Tarapacá en de Boliviaanse provincie Antofagasta. Die salpeterwinning daar was vrijwel geheel in Chileense handen. Ook was er een aanzienlijke migratie van Chileenen naar de twee provincies, waardoor de bevolking bijna geheel Chileens was geworden. Peru en Bolivia sloten in 1873 een geheime overeenkomst om de Chileenen uit het gebied te verdrijven. In de grensverdragen van 1866 en 1874 werden regelingen getroffen voor de verdeling van de opbrengsten. Ook de exploitatie van guano in het Peruaanse deel speelde een rol. Zowel Peru als Bolivia gingen extra belastingen heffen op de winning van guano en salpeter. Dit alles bracht Chili er toe aan deze beide landen de oorlog te verklaren.

Het Chileense leger versloeg de Bolivianen en annexeerde de provincie Antofagasta. Daarna werd ook de provincie Tarapacá door Chili op Peru veroverd. Voor de Chileense oorlogvoering was beheersing van de zee een absolute noodzaak. Voorkomen moest worden dat de Peruaanse marine de kuststeden zou blokkeren en bombarderen zoals eerder in een oorlog met

Spanje was gebeurd. De zeeoorlog duurde niet lang. De Chileense marine was moderner uitgerust en met de verovering van het Peruaanse pantserschip Huascar door kapitein Arturo Pratt, commandant van de Esmeralda, had ook Chili zijn eerste zeeheld.

Door het ontbreken van wegen over land en door de barre omstandigheden in de Atacama-woestijn was troepenvervoer en bevoorrading over zee noodzakelijk. Hierbij speelden Nederlanders een rol waarbij vermoedelijk de neutrale vlag van belang was. Volgens de registers van de capitania del puerto (havenmeester) van Valparaiso waren de bovengenoemde vier Nederlandse schepen betrokken bij de vaart tussen Chileense havens in het zuiden en de nieuw verworven gebieden in het noorden. Ze vervoerden voornamelijk steenkool van Coronel en Lota naar Antofagasta, Tocopilla, Iquique, Pisagua, Arica, Caldera en Taltal. Soms vervoerden ze hout, fruit of stukgoed. Als kapiteins worden genoemd Matren (Marten?), Bogle, J. Tack, Peters, Behncke, Niemann, Henrichsen, Kroger, Versen en Stöcker. De namen klinken eerder Duits dan Nederlands. De kapiteins wisselden onderling nogal eens. Een opvallende bijzonderheid is dat deze 'Nederlandse' schepen voor een deel door Chileenen werden bemand. Dat was in die tijd niet gebruikelijk, volgens onze Chileense bronnen. De geconsigneerde H.G. de Veer regelde naar het schijnt in veel gevallen deze transporten.

Waar kwamen de schepen vandaan? Niet uit Nederland blijkbaar en ze hebben in ieder geval niet Kaap Hoorn gerond om in Chili aan te komen. Bij hun eerste geregistreerde aankomst in Valparaiso wordt óf geen haven van vertrek genoemd óf slechts een Chileense. Onderzoek in het Nationaal Archief in Den Haag naar correspondentie van het Nederlandse consulaat in Chili heeft vooralsnog niets opgeleverd over de herkomst van deze schepen. Dit doet het vermoeden rijzen dat ze in Chili mogelijk illegaal zijn 'omgevlagd' om de oorlogvoering te dienen.

Het is geen taak van onze Stichting dit soort zaken te ontsluiten, maar hopelijk komen u of wij de verklaring nog wel eens tegen!



Jaarpublicatie

'ZEILVAARTHERINNERINGEN' door Pietos

Pietos is de schrijversnaam van Piet van Os, oud-gezagvoerder bij de Rotterdamsche Lloyd. Van Os maakte rond 1900 enkele reizen als lichtmatroos op zeilschepen. De daar opgedane ervaringen hebben hem gemaakt tot een warm pleitbezorger van de zeilopleiding voor zeelieden.

Vanuit dat enthousiasme schreef hij zijn herinneringen aan zijn jongelingsjaren. Die werden tussen 1947 en 1960 gepubliceerd in het verenigingsblaadje Het

Zeilend Schoolschip van de gelijknamige vereniging. Geheel vervuld van zijn onderwerp laat Pietos in zijn memoires gebeurtenissen, schepelingen, werkzaamheden en manoeuvres over elkaar heen tuimelen. Hij schildert het zeilschipleven zoals dat door hem beleefd werd.

Maar er zullen maar heel weinigen meer zijn die deze tekst nog kennen, misschien wel niemand. Daarom besloot het Bestuur op aanraden van de collectiecommissie om Pietos aan de vergetelheid te onttrekken door zijn verhaal uit te geven als onze Jaarpublicatie 2006. Onze begunstigers ontvangen hun exemplaar in juni (met begeleidende brief van de penningmeester). Zoals gebruikelijk zal het eerste exemplaar op 16 juni a.s. aangeboden worden aan de heer Van Veldhuizen, de burgemeester van Hoorn.

-hhr

MARITIEME KRING NEDERLAND

De Stichting Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders is toegetreden tot Maritieme Kring Nederland. De Maritieme Kring Nederland is een initiatief van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK). Doel is samenwerking op het gebied van het organiseren van maritieme lezingen en symposia. Bij het platform zijn verder o.a. betrokken het Koninklijk College Zeemanshoop, de Koninklijke Nederlandse Vereniging Onze Vloot, de Stichting Verenigingsbladen Oud-studenten Maritiem Onderwijs, het Nederlands Instituut voor Navigatie, het Nautical Institute en de loodsorganisaties. Het eerste besluit van de Kring is om data en onderwerpen van lezingen uit te wisselen en in elkaars periodieken bekend te maken. Zo krijgt de maritiem geïnteresseerde een volledig overzicht van het aanbod van lezingen over maritieme onderwerpen.

Nieuws uit de Stichting

NIEUWE BEGUNSTIGERS

Tussen 1 december 2005 en 1 mei 2006 mochten wij de volgende 8 nieuwe begunstigers begroeten: R.Louwe, Wassenaar; F.J. van Wijnen, Waddinxveen; F.C. van Wijnen, Tinte; G. Luijckx, Landsmeer; B.J. van Enst, Voorburg; P. Thie, Zaandijk; R. Koch, Den Haag en H. v.d. Burch, Andijk.

Er waren 9 opzeggingen. Het aantal donateurs bedraagt thans 450. Daarnaast onderhouden wij contacten met 33 relaties.

OVERLEDEN

Door overlijden ontviel ons de heer K. van Leeuwen te Zaandam. Moge hij rusten in vrede.

SOCIËTEITSBIJENKOMSTEN WACHTLOPERS

Ter 'overbrugging' van het gesloten seizoen werd ook dit jaar voor onze trouwe wachtlopers een aantal interessante maar ook gezellige bijeenkomsten georganiseerd. Zo sprak op 18 januari Jaap Molenaar over "Een trans-Atlantische oversteek van de Stad Amsterdam". Op 15 februari hield Dick Moolhuijzen een lezing over "De koers van de Nationale Vereeniging Het Zeilend Schoolschip" en Piet van Gameren sloot op 15 maart de rij met een boeiende lezing vol met 'Wetenswaardigheden rond Jan van Speijck' - een Amsterdamse weesjongen, die het na het doorlopen van de Kweekschool voor de Zeevaart schopte tot marineofficier.

Verheugend is altijd te constateren dat tijdens of bij de nabespreking van de onderwerpen velen nog dikwijls interessante aanvullingen geven of putten uit praktijkervaringen, zodat de inhoud van de lezingen en de discussies daarover altijd in een levendige en zeer prettige sfeer verlopen.

De bijeenkomsten worden traditiegetrouw gestart met koffie en 'Hoornse broeder' en afgesloten met "Schootaan" in de Kamer. Gebruikelijk is dat in een plaatselijk restaurant enkele tafels zijn gereserveerd om als gezelschap, uiteraard voor eigen kosten, onder het genot van een "eenvoudige" lunch nog wat na te praten.

JAARBIJENKOMST 2006

In tegenstelling tot de voorgaande jaren vindt de Jaarbijeenkomst in de maand november plaats. Reden voor deze afwijking zijn capaciteitsproblemen bij Schouwburg Het Park.

De Jaarbijeenkomst vindt nu plaats op **zondag 5 november** a.s. Begin september kunt u de uitnodiging verwachten.

STICHTING NEDERLANDSE KAAP HOORN-VAARDERS

Bezoekadres

Achterom 17, Hoorn (Oudheidkamer), tel. 0229 215 964

De Oudheidkamer is geopend van 1 april t/m 30 september op woensdag van 11.00 tot 16.00 uur; van 1 juli t/m 31 augustus ook op zondag van 13.00 tot 16.00 uur. Daarnaast voor groepen alleen op afspraak.

Secretariaat

Postbus 1016, 1620 KA Hoorn

Bestuur:	R.J. de Jong (voorzitter)	tel. 072 5118590
	G. van der Meer (secretaris)	tel. 0229 245443
	Ph. Sollman (penningmeester)	tel. 0229 230028
	K. van Louvezijn (alg. zaken)	tel. 0229 246960

E-mail: info@kaaphoornvaarders.nl

Website: www.kaaphoornvaarders.nl

*Deze uitgave kwam
mede tot stand
dankzij de financiële
ondersteuning van
Zeeman Vastgoed*



Zeeman Vastgoed
ontwikkelen om te leven

