

## IN MEMORIAM J.V.WIERDSMA DOOR D.CROLL.

Jan Volkert Wierdsma werd den 5<sup>en</sup> Februari 1846 te Oisterwijk, Noord Brabant, geboren; in het jaar 1860 deed hij examen voor de Marine en hij verliet in 1864 als Adelborst 1<sup>e</sup> Klasse het Instituut te Willemsoord. Reeds in 1867 werd hij geplaatst bij de opleiding van Zeemiliciens op het wachtschip te Willemsoord; in 1872 ging hij als Luitenant-ter-Zee 2<sup>e</sup> Klasse met Z.M. „Deli” naar Groot-Atjeh, waar hij geruimen tijd aan de blokkade deelnam en het eereteeken voor belangrijke krijgsverrichtingen met eene eervolle vermelding verwierf. In 1875 gerepatriëerd, nam hij ontslag uit de Marine, om geplaatst te worden bij de Kon. Ned. Stoomboot Maatschappij te Amsterdam, als Inspecteur over de afdeeling Scheepszaken. Ofschoon voor dien tijd eene belangrijke onderneming, bezat deze Maatschappij alleen stoomschepen, ongeveer 25, van kleine afmeting, n.l. van  $\pm 300$  tot  $\pm 1500$  bruto tonnemaat. Kapiteins en Stuurlieden werden voornamelijk uit de zeilvaart, die toen reeds begon te kwijnen, gerecruteerd. Wierdsma zag al spoedig in, dat het begrip, alsof men voor de stoomvaart allereerst eene opleiding bij de zeilvaart nodig had, verouderd was, en heeft, als lid van de Rijks-Commissie voor het examineeren van stuurlieden ter koopvaardij, krachtig voor de nieuwere opvatting gepleit, n.l. dat het stoomschip geheel andere eischen stelt aan Kapiteins en Stuurlieden dan die, welke voor het zeilschip gelden. Ook het overige scheepspersoneel had zijne volle aandacht en spoedig werd door hem gebroken met het aannemen van personeel door tallooze z.g. „huurbazen”, die misbruik maakten van de eenvoudigheid van matrozen en stokers en hun op allerlei manieren geld afpersten. Hoewel zijne opvattingen op velerlei bezwaren en tegenwerking stuitten, wist hij die toch door te zetten en hij heeft reeds toen bij de Kon. Ned. Stoomboot Maatschappij er veel toe bijgedragen om het scheepspersoneel in het algemeen op een veel hooger peil te brengen.

In 1880 werd hem door de toenmalige Directie van de N. A. S. M. een voorstel gedaan om als Inspecteur van het materiëel op te treden, hetwelk door hem werd aangenomen en spoedig daarop werd hij tot Directeur benoemd.

Hier wachtte hem een zware taak; de N. A. S. M. beleefde moeilijke tijden, de concurrentie met de groote buitenlandsche Maat-



schappijen drukte zwaar, haar materiëel was minder geschikt voor de trans-Atlantische vaart en zeerampen bleven haar ook niet gespaard; de aandeelen werden voor 23 <sup>0</sup>/<sub>10</sub> verhandeld en velen wanhoopten aan de toekomst dezer Maatschappij.

De Directie heeft zich echter niet laten ontmoedigen, en Wierdsma, aan wien voornamelijk de zorg voor personeel en materiëel was opgedragen, ging onvermoeid voort met het organiseren van de technische afdeeling en den passagiersdienst. Hij had een scherp oog voor mensen en bevorderde de meest bekwame, terwijl hij tevens onverbiddelijk de minder gewenschte elementen verwijderde. Het materiëel eischte dringend voorziening, doch de middelen ontbraken om nieuwe schepen te laten bouwen. Er werd uitgezien naar tweedehands schepen en omstreeks het einde van 1888 werden twee schepen van de White Star Line gekocht, die na eene grondige reparatie van schip, gepaard met de vernieuwing der ketels en den ombouw der machines, voortaan als „Veendam” en „Maasdam” eene nieuwe periode openden voor de N. A. S. M. Het bleek, dat het grootere en snellere type beter geëigend was voor deze vaart en allengs werden de „Amsterdam”, „Werkendam”, „Obdam” en „Spaarndam” aangekocht en kon de Maatschappij eene geregelde vaart op New-York onderhouden, die financieel steeds betere resultaten opleverde. De buitengewone zorg voor de passagiers, de uitstekende navigatie en niet het minst de orde en regelmaat aan boord waren oorzaak, dat vele passagiers deze Nederlandsche lijn verkozen boven de onrustige snelloopers van de buitenlandsche lijnen. Eindelijk was de tijd gekomen, dat men aan nieuw gebouwde schepen kon gaan denken. In 1897 werd het s.s. „Rotterdam” door Harland & Wolff van Belfast afgeleverd, en naarmate de oudere schepen voor den dienst ongeschikt werden bevonden, werd de vloot vermeerderd met de „Noordam”, de „Potsdam”, de „Rijndam”, de „Nieuw Amsterdam”, de „Rotterdam” (ter vervanging van het eerste stoomschip van dien naam) en de „Statendam”. Tegelijkertijd bouwde men een vloot van 18 vrachtschepen, het z.g. „Dijk”-type. De N. A. S. M. had hare positie veroverd en kon op voet van gelijkheid met de groote buitenlandsche lijnen onderhandelen; de resultaten bleven dan ook niet uit en toen Wierdsma na 35 jaar dienst als Directeur ontslag nam, was de financieele positie zoo schitterend geworden, dat de Maatschappij geene





J. V. WIERDSMA † 5 APRIL 1917

FOTO C. LEYENAAR





obligatiën meer in omloop had en hare aandeele voor ongeveer 400 % verhandeld werden.

Wierdsma was bovenal een organisator; hij had een juist blik op zijn personeel en wist iedereen de plaats te geven, waar hij het beste voor geschikt was; ofschoon hij eigenlijk een teêrgevoelig man was en altijd gereed om vrienden te helpen, was zijn verantwoordelijkheidsgevoel tegenover de groote belangen die hij aan de zee moest toevertrouwen zóó groot, dat hij niet de minste plichtsverzaking of zelfs onbekwaamheid kon dulden; waar deze aanwezig bleken, kon hij met onverbiddelijke gestrengheid optreden. Zij die hem van nabij kenden, hebben hem niet alleen gerespecteerd, doch ook groote genegenheid voor hem gevoeld. In 1916 trad hij af als Directeur der N. A. S. M.

Deze korte levensschets zou niet volledig zijn zonder dat zij melding maakte van verschillende andere zaken, waaraan hij een werkzaam aandeel genomen heeft.

Als Inspecteur bij de Kon. Ned. Stoomboot Maatschappij richtte hij het tijdschrift „De Zee” op in 1877, waardoor in een groote behoefte voor de Zeevaart werd voorzien; genoemd tijdschrift bestaat nog steeds en is gewijd aan de belangen van de Stoom- en Zeilvaart.

Jarenlang is hij lid geweest van den Gemeenteraad te Rotterdam en bestuurder van het Zeemanshuis.

Omstreeks 1890 wist hij eene beweging op touw te zetten om de toenmalige loodskotters te vervangen door stoomloodsbooten; ofschoon ook deze nieuwigheid veel oppositie verwekte, is de Regeering er toch toe overgegaan en, zooals iedere zeeman zal moeten bekennen, met groot succes; de besparing in tijd en de meerdere veiligheid voor de opvarenden zijn belangrijke voordelen, die men aan dezen dienst te danken heeft.

In 1889 werd door hem het initiatief genomen tot het oprichten van een opleidingsschip voor de Handelsvaart te Rotterdam, waarvan hij tot zijn overlijden met veel belangstelling als Voorzitter werkzaam was.

Gedurende 15 jaar was hij bestuurslid van de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen en heeft hij krachtig medegewerkt tot het aanschaffen van de „President van Heel”, de eerste stoomreddingboot in Nederland, die zulke uitnemende diensten heeft bewezen.



In 1913 werd hij door de Regeering benoemd tot Voorzitter van de Nederlandsche delegatie bij de Internationale Conferentie voor de Veiligheid ter Zee te Londen gehouden.

Eindelijk was hij vanaf de oprichting in 1890 Commissaris der Droogdok Maatschappij „Tandjong Priok” en laatstelijk Voorzitter van dat College, waaraan hij met veel toewijding werkzaam is geweest.

Den 4den April 1917 is hij overleden, diep betreurd door zijne familie en vrienden; hij ligt te Oosterbeek in Gelderland begraven, waar hij slechts kort van zijn welverdiende rust heeft genoten.

Hij was een man, die harden strijd heeft moeten voeren en dezen tot een schitterend einde heeft gebracht. Als mensch was hij goedhartig en behulpzaam, een voorbeeldig huisvader en een trouw vriend. Zijn heengaan wordt door velen betreurd en niet het minst door eenvoudige lieden, wie hij zoo dikwijls in nood heeft bijgestaan.

#### KENAU SIMONSD. HASSELAAR TE ROTTERDAM.

Cornelis Pietersz. mesmaecker alhier beloeft mits desen Adriaen Henrix van Braeckel, schipper, burger deser stede ende allen anderen te vrijen ende te waren alsulcken carveelschip met den toebehoren van dien, genaemt het Deurluchtige Claverbladt, als Garbrant Nanningsz., zoen van *Kenou Simonsd. van Haerlem*, upten XXIIen Juny anno LXXXIII tot Stockholm vercoft ende geleverd heeft ende dat van allen commer, last ende beswaernisse, die voer date dezelve cope upt voirs. schip bevonden sal mogen werden gestelt te zijn, daeronder verbindende zijn persoon ende goederen tot bedwanck van alle rechten ende rechteren. Des belofde *Kenau Simons* voernoemd, hier mede compareerende, den zelve Cornelis Pietersz. hieraff vrij, costeloes ende schadeloes te houden onder gelijk verbant ende bedwanck.

Actum ut supra.

Schuldboek X 31 Oct. 1585.