



VOK ABULAIRE

Opgericht in 1917

nieuwsbrief van de Vereniging van Oud-Kweekelingen
van de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam

AUGUSTUS 2021 - 26e jaargang nr. 72 - ISSN: 1574-9584

www.vok.nl - redactie@vok.nl

NIEUW VERENIGINGSJAAR 2021-2022

Bij deze VOKabulaire treft u de factuur aan voor de contributie voor het verenigingsjaar 2021-2022. U wordt vriendelijk verzocht vóór 31 oktober aanstaande uw bijdragen over te maken onder vermelding van uw lidnummer! Dit treft u aan op het etiket met uw adres.

Natuurlijk kunnen de ereleden, Leden voor het Leven en zij die de contributie al hebben betaald de factuur negeren.

David Burggraaff, penningmeester



De Boeg, Rotterdam dinsdag 4 mei 2021

zie verder pagina 2

REUNIE 2021

Na een periode van 'thuiswerken' en op de winkel passen is er weer licht aan de horizon. Nu de versoepelingen van de beperkende maatregelen betreffende corona redelijk snel gaan, en zoals het bij het ter perse gaan van deze VOKabulaire ernaar uit ziet zijn we in september teruggekeerd naar 'het normaal', als we tenminste de verantwoordelijke bewindslieden mogen geloven, gaat het bestuur ervan uit dat dit jaar onze reünie doorgang kan vinden met alle onderdelen die we gewend zijn. Er is reeds contact geweest met Hotel Mövenpick en de datum 18 december is vastgelegd. Echter, om een slag om de arm te houden, want je weet het maar nooit, heeft het bestuur gemeend het definitieve besluit hierover op een zo laat mogelijk tijdstip te moeten nemen.

We komen in oktober bij elkaar om de voorbereidingen te treffen met als gevolg dat de volgende VOKabulaire met daarin de uitnodiging, agenda en toelichting op de agenda in de eerste helft van november bij u op de mat zal vallen. Uiteraard zal ook onze onvolprezen website hiervan kond doen en niet te vergeten: u kunt zich dan in groten getale op vok.nl aanmelden. Voor hen die niet beschikken over de digitale snelweg blijft het uiteraard mogelijk zich schriftelijk aan te melden.

Rest ons een tot ziens op zaterdag 18 december!

Wil Koper (jvi 1959), voorzitter

COLOFON

Vereeniging van Oud-Kweekelingen van de Kweek-
school voor de Zeevaart te
Amsterdam

Opgericht te Amsterdam 1 augustus 1917, KvK-nr.
40532337

Secretariaat en ledenadministratie:

mr. M.W. Zier, Voltastraat 16,
1171 BP Badhoevedorp, tel. 020 659 59 92,
(secretaris@vok.nl)

Financiële administratie:

D. Burggraaff, Harmoniehof 13, 1507 TX
Zaandam,
tel. 075 670 16 07, penningmeester@vok.nl

Redactie:

Anneke Mäkel; Willem van Rooij;
Joop Vermeulen; Fred Klop, corrector;
Kees Polderman, webmaster;
Hans de Ruiter (redactie@vok.nl).
Kopij voor het Jaarboekje en VOKabulaire
naar: VOK-redactie,
p/a J.C.C. de Ruiter, Korenbloemstraat 87A,
2821 TC Stolwijk, tel. 0182 341954.
Tekst (niet opgemaakt) en beeldmateriaal
in afzonderlijke digitale documenten
versturen op cd-r of per e-mail geadres-
seerd aan redactie@vok.nl.
Handgeschreven of uitgetypte teksten met
los beeldmateriaal worden natuurlijk ook
verwerkt.

Sluitingsdatum kopij voor het oktober-
nummer van VOKabulaire: 1 oktober 2021

Sluitingsdatum kopij voor het Jaarboekje
2020-2021: 7 januari 2022

VERENIGINGSNIEUWS

Het bestuur heeft de droeve plicht u in kennis te stellen van het bericht van overlijden van de volgende leden, dit jaar na 5 maart 2021 ontvangen:

J.C. Markies (jvi 1953) overleden 23 december 2020

F.J. van der Kaa (jvi 1964) overleden 12 maart 2021

J.P. Orij (jvi 1960) overleden 3 april 2021

G. Blom (jvi 1947) overleden 9 april 2021

J. Kloos (jvi 1953) overleden 16 april 2021

A.M. Zijta (jvi 1947) overleden 25 april 2021

D. Roggeveen (jvi 1942) overleden 13 mei 2021*

Wij betuigen de nabestaanden en naaste dierbaren onze deelneming.

* Dik Roggeveen is vele jaren penningmeester van onze Vereeniging van Oud-Kweekelingen geweest. Oud-voorzitter en erelid Jaap Ruygrok (jvi 1951) schreef een In Memoriam dat in het komend Jaarboekje 2020-2021 gepubliceerd zal worden.

U SCHREEF ONS:

Wij ontvingen een reactie op het artikel 'De Bermudadriehoek' verzorgd door oud-kwekeling
G.J. Koster (jvi 1953) dat in de VOKabulaire van maart jl. gepubliceerd werd.

Met interesse heb ik het artikel van G.J. Koster gelezen in de VOKabulaire van maart 2021. Ik heb een natuurkundige achtergrond en kan er wel een verklaring voor geven. Reeds lang is bekend dat er zich in de Bermudadriehoek op de oceaanbodem methaanhydraten (methaanmoleculen opgesloten in waterijs) bevinden. Als door een of andere oorzaak massaal dit gas vrijkomt, komt er een gigantische aardgasbel omhoog vanuit de diepte. Deze bel zal door drukvermindering steeds groter worden en aan het zeeoppervlak de atmosfeer in schieten. Er blijft dan een gapend gat achter dat opgevuld dient te worden. Dit was waarschijnlijk wat de heer Koster zag.

Een ander gevolg kan zijn dat vliegtuigen die zo'n aardgasbel invliegen spontaan ontploffen. Er zijn verschillende gebeurtenissen in het verleden waarbij vliegtuigen 'spontaan' verdwenen. Het Amerikaanse leger weet alles daarvan.

Met vriendelijke groet, Michiel Bischof (jvi 1977)

HERDENKING DE BOEG, 4 MEI 2021

Tijdens de herdenking bij het Nationaal Monument voor de Koopvaardij *De Boeg* in Rotterdam op 4 mei jl. stond er veel wind, gelukkig slechts een druppeltje regen, maar de paraplu's stonden stand-by.

Vanwege de coronamaatregelen werd het een sobere plechtigheid. De bloemenkransen waren voor de ceremonie al op de standaarden geplaatst, die vanwege de weersomstandigheden met zandzakken op hun plaats werden gehouden.

De herdenking begon om 10 uur met *het slaan van 4 glazen* op de scheepsbel, *Signaal Taptoe* en een minuut stilte.

De krans leggende organisaties mochten zich slechts door één persoon laten vertegenwoordigen. Ze hadden plaatsgenomen op de klapstoeltjes die op anderhalve meter uit elkaar stonden. Terwijl het Koperkwintet van het Nederlands Douane Orkest koraalmuziek speelde werden de namen van de organisaties één voor één genoemd en de vertegenwoordiging werd geacht naast hun stoel te gaan staan en een knikje te geven. Oud-kwekeling J.C.C. de Ruiter (jvi 1966) deed dat voor onze vereniging.

Burgemeester Ahmed Aboutaleb van Rotterdam hield een toespraak en legde de eerste krans en halverwege werd de kranslegging onderbroken met een toespraak van ds. Helene Perfors van het Protestants Koopvaardijwerk Rijnmond. De herdenking duurde nauwelijks 25 minuten. Daarna begon het hard te regenen.

AGENDA

**VOK-AUTOTOERTOCHT, DE 10e, zondag 5 september**

Op zondag 5 september aanstaande wordt de jubileumrit VOK Classic on Wheels gereden. De organisatie heeft na rijp beraad met algemene stemmen besloten dat er niet alleen 'Classic Cars' mee mogen doen aan deze toertocht, maar dat alle voertuigen die op de openbare weg harder dan 80 km/uur kunnen rijden als deelnemend voertuig meer dan welkom zijn. De deelnemers worden geacht als gewaardeerd VOK-lid al een klassieker te zijn. Deze 10e VOK Classic on Wheels is uitgezet in de regio Veluwezoom en IJsselvallei. Jorien van der Meulen heeft allerlei kastelen, natuurgebieden en prachtige vallei-vergezichten aan de organisatoren van deze rit laten zien, deze bezienswaardigheden zijn ook opgenomen in de rit. De ontvangst is op 5 september vanaf 10:00 uur 's ochtends bij Hotel Landgoed Avegoor in Ellecom. Vanaf 11:00 uur gaan we starten. Onderweg is er gelegenheid om te lunchen aan de oever van de IJssel in Deventer en we eindigen bij restaurant De Peerdestal, wederom in Ellecom. Henk van Willigenburg (jvi 1964) heeft opnieuw een rallyschild ontworpen, zie hierbij.

Voor aanmeldingen zie de website van de VOK. Inschrijfkosten per equipe: € 30,-. De deelnemers kunnen het inschrijfbedrag overmaken op:
IBAN: NL68 INGB 0005 1929 52, t.n.v. K. Winters. Overmaken voor 1 september 2021 s.v.p.

De inschrijfkosten zijn gelijk gehouden aan de vorige keer. Bij de start koffie met appeltaart en een simpele lunch bestaande uit een kop soep en een broodje. Verder krijgt iedere equipe het rallyschild.
Als deelnemers meer willen nuttigen dan is dat voor eigen rekening.

VOK-MOTORTOERTOCHT, zondag 5 september

Er wordt een route uitgezet tussen Nieuwegein en Apeldoorn, de organisatie is in handen van Rudyard Regout (jvi 1968). Zijn e mailadres: rpregout@knpmail.nl

ROEIEN

(de hieronder genoemde evenementen onder voorbehoud)

za 9 oktober

35e Grachtenrace Amsterdam

za/zon 6-7 november

30e Sloepenrace Muiden-Pampus-Muiden

JAARLIJKSE VOK-REÜNIE:

Zaterdag 18 december 2021.

Met dank aan Frits Stakelbeek
(jvi 1958) die de knipsels uit de
Leeuwarder Courant van zater-
dag 5 juni 2021 toestuurde.

Kapitein
Henk Weverpad

Oprichter EZS en lezer zeevaarkunde

De in het artikel genoemde
tentoonstelling in Slot Zeist is
te zien tot zondag
26 september 2021.

DE KAAATJE VECHT WEER OP DE VECHT

3 juli 2021

door Klaas Wester (jvi 1970)



WE ZIJN ER KLAAR VOOR!

Sinds enkele weken steken we de riemen weer toe en volbrengen ons rondje IJ – Entrepothaven – Zijkanaal K. Met haar in de winter gepolijste buik zoeft zij door het Amsterdamse nat. Het sein: 'De Vecht gaat door', komt onverwachts, maar Patrick Schoonenberg (jvi 1974) schroomt niet ons direct in te tekenen, daar er slechts 60 sloepen mogen vechten. En de *Kaatje* krijgt Patrick wel bemand, want we zijn immers met velen. Helaas wijst de praktijk anders uit. Op korte termijn lukt het door meerdere oorzaken niet negen man op te trommelen. De één valt af, Ton Stern (jvi 1959) meldt zich en een ander moet zich weer excuseren. We houden zeven roeiers over. 'En daar moet u het mee doen', zegt de rijdende rechter dan.

We zijn er klaar voor!

De lengte van de race is welkom voor een race zo snel na aanvang van het door je weet wel laat gestarte seizoen. Waren we vorig jaar nog ingedeeld in startgroep 1 te midden van damessloepen en de minder snelle jongens, hetgeen menig heroïsch gevecht opleverde, dit jaar zitten we in startgroep 2 en daarin vindt *Kaatje* haar plek wel heel snel terug. De bemanning van *Kaatje*: aan het roer Joost van Kessel (jvi 1963). Op de doften Nick Margetson (jvi 1986), Wolfert Voet (jvi 1991), Artto Brakkee (jvi 1978), Claudio Militello (jvi 1989), Patrick Schoonenberg (jvi 1974), Klaas Wester (jvi 1970) en Ton Stern (jvi 1959).

ZIJN WE ER KLAAR VOOR?

We starten samen met de *Igor*, een aluminium whaler. De omroeper vraagt zich af of dit verschil in bouw iets in prestatie zou uitmaken. Het antwoord krijgt hij direct na het

startschot, maar ik kan u verzekeren dat het beslist in mindere zin met bemanning of inzet van doen heeft. Man, man, wat gaat die sloep ervandoor. Maar zo zijn er meer. Later gestarte whalers en snelle jongens in gladde sloepen moeten we reeds voor het keerpunt aan ons voorbij laten gaan. Gelukkig halen we even voor halverwege een sloep in, die we tot de eindstreep als opduwer houden, waardoor er toch een soort van strijd geleverd moet worden.

De 11,5 km door een van de mooiste stukjes van Nederland met grachtenpanden, molens, fortificaties, wuivend riet, koeien tot hun buik in het water, woonarken, die de oevers van de Vecht verfraaien, mogen passend zijn voor de eerste wedstrijd, maar de kilometers zitten ons niet in de koude kleren en al het fraais gebruiken we meer om af te tellen. 'Waar blijft die k...brug?', 'Zie je de molens al?' Joost doet zijn uiterste best en telt zich bijkans schor met de bekende piramidetjes en slagen 'BEST'. Geweldig gedaan Joost! De laatste lootjes (endjes), nu echt de laatste loodjes, de molens, fort Ossenmarkt, Lange Vechtbrug gaan aan ons voorbij. Dan herpakken we ons en gaan we in prachtige gelijke slag (omroeper), kenbaar voor de *Kaatje* over de eindstreep. Het is gedaan. We waren erbij. Een welverdiende toast volgt.

NAWOORD

Het toch voelbare mindere resultaat vraagt om een analyse en een verklaring. En die komt er.

1. De *Kaatje* heeft de neiging bij elke slag voorover te dompen. Zwaargewichten Klaas en Patrick (sorry mannen) zaten op doft twee. Zou het wellicht beter zijn die mannen op doft drie te zetten?

2. Zeven roeiers noopt immer tot bijsturen en we weten wat enkele graden roeruitslag betekent: WEERSTAND.

3. Ook lijkt het ons zinvol om bij zeven roeiers twee man in het neusje te zetten. Eén man in het neusje is hetzelfde als een continu werkende boegschroef, die immer door middel van een roeruitslag gecorrigeerd moet worden.

Alhoewel het fenomeen boegschroef van voor zijn tijd was, had Tarzan ons beslist op bovenstaande effecten gewezen. Hoe dan ook. Hij zou trots op ons zijn geweest.

De moraal: ook een kwekeling is nooit te oud om te leren!





OPROEP VOOR MEER STUDENTEN OP DE HOGERE ZEEVAARTSCHOOL

door Anneke Mäkel (jvi 1978)*

Het aantal studenten, landelijk gezien, op onze zeevaartscholen loopt ieder jaar een beetje terug. Waar ligt dit aan? Onbekend maakt onbemind, denk ik. Omdat ik zowel in het voortgezet onderwijs als op onze (mooie) Hogere Zeevaartschool in Amsterdam werk, weet ik uit ervaring dat de leerlingen op het vo veelal niet eens weten dat er een opleiding, zowel op mbo- als op hbo-niveau bestaat waarmee je uiteindelijk als Stuurman of Scheepswerktuigkundige kunt gaan varen. De opleiding heet nu Maritiem Officier (MO), waarbij er vaak gedacht wordt aan 'iets' bij de marine. Er gaan nu gelukkig wel al stemmen op om weer terug te gaan naar de oude benaming van 'Hogere Zeevaartschool'. Wat ook een rol kan spelen is het 'rolmodel' dat tegenwoordig steeds meer ontbreekt. Wie heeft er nog familieleden die varen of gevaren hebben? Wie in de buurt is of was zeevarende? Op onze opleiding wordt nu gedacht dat het aantal mogelijkheden die deze opleiding biedt wellicht uitgebreid moet worden. Dat het voor aankomende studenten niet interessant genoeg is. Het werken op schepen willen ze verder trekken naar werken in de industrie (die alles omvat wat met de 'zee' te maken heeft). Even wat getallen: voor het onderwijsjaar 2021-2022 ligt het aantal aanmeldingen van studenten voor de opleiding MO in Amsterdam nu op een kleine 30. Voor het schooljaar 2017-2018 was dit nog een ruime 50.

Mijn oproep is nu: probeer uw naasten, kinderen/kleinkinderen/neven en nichtjes/buurkinderen te motiveren deze opleiding te gaan volgen en een carrière te starten op zee. Dit prachtige varende beroep mag en moet ook in ons land een begrip zijn en blijven!

*Anneke is leraar wiskunde aan de HVA.



Foto: Kapitein Peter Lok (jvi 1985) vanaf zijn schip de Maersk Edmonton.

HET GAAT ER NIET OM WAT JE KAN, MAAR WIE JE KENT

De berging van het containerschip *Sea-Land Express*

door Klaas Reinigert (jvi 1959)*

Om 06:55 in de vroege ochtend van dinsdag 19 augustus 2003 werd de *Sea-Land Express*, eigendom van een Amerikaanse dochteronderneming van Maersk Copenhagen, hoog op het strand geworpen van Sunset Beach achter in de baai van Kaapstad bijna 2 mijl noord van Milnerton Lighthouse. De oorzaak: een plotseling opstekende zeer zware storm die het schip van zijn ankers sloeg. Na de stranding bleek het containerschip 6 meter uit haar vlot te zitten. Aan stuurboord kon je op het strand droog langs haar hele huid lopen.

Smit (Tak) Salvage, destijds nog geen eigendom van Boskalis, verwierf het bergingscontract. Aangezien het schip hoog op het strand zat met slechts een paar duizend containers lading aan boord en dus moeilijk vlot te brengen zou zijn werd vrij snel door Smit een beroep gedaan op SCOPIC (Special Compensation P&I Club). Dit betekent dat een berger gecontracteerd is op basis van een Lloyds Open Form, maar betaald wordt op daghuur met een opslag, zodat de berger niet geheel afhankelijk is van de geborgen waarde. Wanneer SCOPIC invoked is instrueert de P&I Club, waarin het schip voor zijn aansprakelijkheid verzekerd is, een consultant die toezicht houdt op de bergingsoperatie namens de reder, ladingeigenaren, hull en P&I-verzekering.

NAAR KAAPSTAD

Op donderdag 21 augustus 2003 werd ik gevraagd door de U.K. P&I Club of ik beschikbaar was om naar Kaapstad te vliegen om als SCR (Special Casualty Representative) toezicht te houden op de bergingsoperatie van de *Sea-Land Express*. Vrijdagavond laat arriveerde ik per KLM in Kaapstad en hadden wij, de salvage master en ik, de volgende ochtend vroeg een vergadering in het havenkantoor met de lokale autoriteiten van SAMSA (South African Maritime Safety Authority). Directeur SAMSA was Capt. W.R. (Bill) Dernier. Zijn echtgenote was afkomstig uit Vlaardingen. Destijds woonde ik in Vlaardingen en het bleek dat we samen enige mensen kenden. Het spreekt vanzelf dat dit de samenwerking ten goede kwam.

Om een gestrand schip vlot te brengen zijn er simpel gezegd twee methodes, gewicht eraf halen of het schip laten zakken. Gezien de plaats van stranding was het onmogelijk met een kraanschip langszij te komen om containers te lossen. Bovendien was het gewicht van de totale lading aan boord niet voldoende om het schip drijvend te krijgen. In eerste instantie eiste SAMSA de

gevaarlijke lading aan boord uit de containers te halen en met helikopters naar de wal te vliegen. Daar ging die dag alle aandacht naar uit.

DE HAM 316

In de loop van de dag vernamen we dat er een Nederlandse hopperzuiger in de haven lag. Tijdens een zoektocht in de haven bleek deze nergens te vinden totdat we van traffic control hoorden dat er inderdaad een zuiger van Van Oord, de *HAM 316* in de haven had gelegen, maar deze was vertrokken naar Durban.

Zondag 24 augustus bleek overduidelijk dat de *HAM 316* de tool zou zijn om het schip van het strand te halen. Maar hoe dit te regelen?

In 1994 had ik Smit Tak verlaten, maar had met vele mensen binnen het bedrijf nog een goed contact. Hoofd commerciële zaken bij Smit Tak was de heer Lokker, die een telefoonboekje had met de meest onwaarschijnlijke nummers van bedrijven en namen. Dus zondagmorgen de heer Lokker thuis gebeld wie de huidige directeur baggeren bij Van Oord was en hoe we deze man konden bereiken. Dit bleek de heer T. Godri te zijn, die ik goed kende uit zijn tijd bij Boskalis (met Boskalis had Smit Tak een aandeel in een bedrijf in Ve-

nezuela en hadden Godri en ik een paar maal dit bedrijf samen bezocht). Dankzij Lokker kreeg ik zondagmiddag Godri te pakken op zijn mobiel zeilend op het IJsselmeer. Ik vroeg hem of de *HAM 316* beschikbaar kon worden gemaakt. Terecht adviseerde Godri eerst de kapitein van de *HAM 316* te bellen en te vragen of hij de *Sea-Land Express* op het strand had zien zitten en wat hij ervan dacht het schip vrij te



baggeren. Even later ontving ik het satelliettelefoonnummer van de *HAM 316*. Ik zag er enigszins tegenop deze kapitein te bellen. De natuurlijke reactie aan boord zou best negatief kunnen zijn wanneer een onbekend figuur van de wal met

de onmogelijke vraag kwam om te gaan baggeren zonder een studie vooraf naar de omstandigheden, grondsoort, mogelijke wrakresten, enzovoort.

's Avonds toch de *HAM 316* gebeld en mijn naam genoemd. 'Hé meneer Reinigert, hoe gaat het met u?' Het bleek dat de kapitein vroeger bij Smit had gevaren als stuurman op de zeeslepers. Het ijs was gebroken. Ik vertelde hem van de *Sea-Land Express* en vroeg of hij toevallig het schip op het strand had zien zitten. Het antwoord was bevestigend. Nu kwam



Zuigmond HAM 316.

de belangrijkste vraag of hij zonder sonderingen, dieptepeilingen en bovenal zoals gebruikelijk in de baggerij aanzienlijke studies vooraf naar de grondslag kans zag daar te gaan baggeren. Weer was het antwoord bevestigend. Daarop gevraagd of hij de *HAM 316* gaande wilde houden om 's morgens terug te varen richting Kaapstad, omdat de heer Godri in principe zijn goedkeuring had gegeven, mits we de volgende dag een prijs zouden overeenkomen.

Maandagmorgen vroeg lag er van Van Oord een prijs in Kaapstad, die na enig onderhandelen uitkwam op een niet onaanzienlijk bedrag. Uiteraard diende ik voor zo'n bedrag toestemming te hebben van de Club. Vervolgens de senior claims manager in de Club gebeld. *Het was gelukkig nog in de tijd dat er beslissingen genomen werden.* Nadat ik de zaak had uitgelegd en we weinig keus hadden en dat we met de *HAM 316* waarschijnlijk het springtij van 11/12 september zouden kunnen halen was het korte antwoord: 'Klaas, if you think you need this dredger - go ahead.'

De *HAM 316* had een volledige Nederlandse bemanning en het kwam de Zuid-Afrikaanse salvage master goed uit dat alles wat met het baggeren te maken had ik voor mijn rekening nam. In eerste instantie moest de zuiger in een soort trapeziumvorm voor zichzelf de nodige diepte maken om al baggerend steeds dichterbij de *Sea-Land Express* te komen. Regelmatig werd ik door een helikopter van en aan boord gehesen en sliep ook vaak aan boord om het baggeren van dichtbij mee te maken. Het was onvoorstelbaar hoe bekwaam de bemanning van de TSHD (Trailing Suction Hopper Dredger) *HAM 316* was en daardoor bereid op basis van ervaring en vakmanschap risico's te nemen, die gedurende standaard baggeroperaties uitgesloten zouden zijn. Door middel van speciaal uit Rotterdam overgevlogen Doppler

Instrumentarium op de brug en op het achterschip werd tot op 1 meter afstand van de *Sea-Land Express* gebaggerd. Door de deining in de baai raakte de *HAM 316* zo nu en dan de grond.

Op vrijdag 5 september om 17:15 sloeg het noodlot toe. Net voor het weekend wordt er vanaf de zuiger gerapporteerd dat een van de Becker-roeren in de uiterste stand was blijven staan na het stoten op de grond. Moeilijk sturend als een vogel met een lamme vlerk komt de *HAM 316* naar binnen en ligt om 18:25 voor de kant. Duikers inspecteren de roeren en inderdaad bakboordsroer staat hard BB. Dormac, de scheepswerf ter plaatse, wordt gebeld of de *HAM 316* de volgende dag drooggezet kan worden. Helaas is het droogdok geboekt voor een Maersk-schip.

Uit vroegere bergingen, onder andere de *Clara Maersk* gestrand in Djeddah, had ik nog een aantal emergency telephone nummers in Kopenhagen en dus gebeld met het verzoek of de *HAM 316* voorrang kon krijgen om te dokken gezien de urgency om de *Sea-Land Express* ten tijde van het springtij van 11/12 september vlot te brengen. Zaterdagmorgen, net na middernacht, ontvingen we bericht uit Kopenhagen dat het dokken van het Maersk-schip zou worden uitgesteld en dat de *HAM 316* gedokt kon worden.

Intussen had men bij Van Oord in Rotterdam ook niet stilgezeten en had men Becker-roeren in Hamburg gebeld. In de loop van de nacht kwam Becker terug met advies. Het zou wel eens kunnen dat door de plotselinge klap op het roer de hydraulische olie in de leidingen van de stuurmachine niet snel genoeg terug had kunnen vloeien en het roer daardoor in een geblokkeerde stand was blijven staan. Aangeraden werd de hele stuurmachine van haar fundatie te lichten, het roer in de middenstand terug te pompen en ver-



Zuigen op een paar meter afstand.

volgens de stuurmachine weer te monteren. Aldus gedaan. Rond 17:00 stond alles weer op zijn plaats, waren er extra trossen uitgebracht en in de machinekamer de zaak opgestart.

Met vol draaiende motoren langs de kant werd het roer uitgeprobeerd. Beide roeren werkten perfect en na 24 uur was de *HAM 316* weer volop aan het baggeren. En dit alles in 24 uur gedurende een weekend.

Donderdag 11 september werden de tug-suppliers *Pacific Worker* en *Pacific Brigand* vastgemaakt, alsmede de

zeesleper *John Ross* van Smit. Gezamenlijke trekkracht 450 ton. De volgende dag lukte het de *Sea-Land Express* 90 graden te draaien met de kop naar zee. De *HAM 316* al zuigend aan SB. Om 15:25 op zaterdag 13 september, een dag na springtij, kwam de *Sea-Land Express* vlot en lag de volgende ochtend op zondag om 08:50 in Kaapstad afgemeerd. Om 12:00 uur werd het LOF-contract beëindigd.



Sleepdraden harp stijf, 450 ton trekkracht totaal.

HET VERSCHIL TUSSEN ZEEMANSCHAP EN 'KLOKJES-LEZERS'?

Als 4e stuurman heb ik gevaren bij de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd met kapitein Hugo Hylckama Vlieg, die nog zijn diploma van Stuurman Grote Zeilvaart bezat en Kaap Hoorn gerond had. Voor de goede orde: het laatste

Nederlandse zeilende vrachtschip dat Kaap Hoorn rondde was in 1911, de viermastbark *Jeannette Françoise*, gebouwd in 1893 op de werf van J. en K. Smit te Krimpen aan de Lek voor de rederij van Pieter van der Hoog. Kapitein Hylckama Vlieg was een van de oprichters van de Vereniging Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders, die naderhand overging in de Stichting Nederlandse Kaap Hoorn-vaarders. Hij noemde ons stuurman 'klokjes-lezers', toen radar zijn intrede had gedaan en we DECCA en LORAN aan boord hadden.

Tijdens het vastmaken van de twee suppliers van Swire Pacific, beide uitgerust met joysticks en dynamic positioning, wist zowel de *Pacific Worker*, alsmede de *Pacific Brigand* de rekkers van hun sleepdraden in de schroef te krijgen, ondanks hulp van een helikopter bij het vastmaken. De bergingszeesleper *John Ross* met één schroef en een boegschroef kwam rustig achteruit en maakte zonder problemen vast. Is hier een conclusie te trekken? De *John Ross* meermalen ingezet tijdens bergingsoperaties met navenante risico's en de bevoorradingsschepen werkzaam in de offshore, de olie- en gasmarkt wars van ongelukken.

Ik zeg met nadruk niet dat in berging ongevallen acceptabel zijn. Integendeel! Het is wel een gegeven dat in berging soms calculated risks genomen moeten worden, die genomen kunnen worden op basis van zeemanschap en kunde, die je alleen leert door het gedaan te hebben. Wanneer je die kans niet krijgt zoals in de offshore, zul je het ook nooit leren en die noodzakelijke ervaring op te doen en blijf je een 'klokjes-lezer'?

Schiermonnikoog, 25 mei 2021

* Oud-kwekeling Klaas Reinigert was onder meer bergingsinspecteur en directeur Smit Tak.



90 graden gedraaid met de kop naar zee.

MARITIEME CARRIÈRES

Levens en loopbanen van zeevarenden op de Nederlandse koopvaardij van 1700 tot nu

door Willem van Rooij (jvi 1963)

Sinds de zeehavens uit de stadscentra van Amsterdam en Rotterdam zijn verdwenen, is een fascinerende beroepsgroep onzichtbaar geworden. De cafés, bordelen op de Amsterdamse Wallen worden nu voornamelijk overlopen door dronken toeristen. De tijd dat kleurrijke, glimmend gepoetste zeelieden prominent aanwezig waren in het straatbeeld van het havenkwartier ligt ver achter ons. Dit beeld wordt nog versterkt door de COVID-19-pandemie waardoor scheepsbemanningen maandenlang niet in staat waren hun schip voor een rechtmatig verlof te verlaten.

MIDDELBURGSE COMMERCIE COMPAGNIE (MCC)

De internationale bemanningen van overwegend Filipino's, Indonesiërs en Chinezen kiezen nu meestal de kortste weg van zeehaven naar luchthaven als hun schip een haven binnen loopt. Omdat zeelieden als beroepsgroep in het internationaal transport al eeuwenlang een belangrijke rol spelen in de Nederlandse economie hebben ze recht op een zichtbare plaats in de geschiedenis. Voor de VOC-opvarenden in de periode 1691-1794 is dit in beperkte mate al tien jaar het geval met de database *Dutch Asiatic Shipping* die via de website van het Nationaal Archief is te raadplegen. Sindsdien zijn er diverse prachtige collecties bijgekomen die digitaal te raadplegen zijn. Bij het Zeeuws Archief is de complete inventaris van de Middelburgse Commercie Compagnie (MCC) digitaal te raadplegen. Dit archief is uniek omdat hierin de administratie van de slavenhandel over de periode 1721-1802 vrijwel volledig en intact aanwezig is. Sinds 2011 staat het archief van de MCC op de werelderfgoedlijst van documenten 'Geheugen van de Wereld'.

PRIZE PAPERS VOOR HISTORISCH ONDERZOEK

Sinds kort is ook de collectie mysterieuze pakketten met *Prize Papers* voor historisch onderzoek digitaal ontsloten. In de periode vanaf de eerste Engels-Nederlandse oorlog (1652-1654) tot 1815 namen de Britse marine en Britse kaapvaarders documenten van veroverde en gekaapte schepen in beslag om als bewijs te dienen dat het een vijandig schip betrof. De documenten die zij op de gekaapte schepen vonden, liggen al zo'n 300 jaar in *The National Archives* in Kew (Londen). Ongeveer een kwart van de *Prize Papers* is afkomstig van Nederlandse schepen. De collectie bevat niet alleen scheepsjournalen, ladingoverzichten, rekeningen, plantagelijsten en ondervragingen van bemanningsleden, maar ook vele duizenden zakelijke en particuliere brieven. De brieven zijn uit alle lagen van de bevolking afkomstig en vormen een ongekend inkijkje in het dagelijkse leven van zeelieden en hun verwanten. Ongeveer 140.000 gescande pagina's van voornamelijk Nederlandse brieven zijn nu online toegankelijk.

MARITIME CAREERS

Eveneens sinds kort is de Engelstalige website *Maritime Careers* te raadplegen, waarin de levens en loopbanen van zeevarenden op de Nederlandse koopvaardij van 1700 tot nu op een aantrekkelijke manier in beeld worden gebracht. Het project is in het najaar van 2019 met financiering van de

Samenwerkende Maritieme Fondsen van start gegaan. Vorig jaar konden de initiatiefnemers en tevens redacteuren van de website de historici Jelle van Lottum en Lodewijk Petram hier onder andere een aanzienlijke gift van de aan de overheid gelieerde kennisorganisatie DutchCulture, SHARED CULTURAL HERITAGE aan toevoegen. De website is in de eerste plaats een blog dat geleidelijk aan een online naslagwerk zal worden voor zeevarenden op de Nederlandse koopvaardij, waar ook de VOC gemakshalve toe gerekend wordt.

LOOPBAAN VAN WILFRIED JULIUS LACKIN

Voor de negentiende eeuw zijn gegevens beschikbaar uit de archieven van de waterschout in Nederlandse havensteden. Vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw zien we de grote internationale rederijen verschijnen, die personeelskaarten en ander bronnenmateriaal over hun bemanningen bij fusies hebben overgedaan aan archiefinstellingen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM) die tussen 1856 en 1981 hoofdzakelijk in Amsterdam was gevestigd. Als voorbeeld van de carrière van een zeeman is met de stukjes van een legpuzzel de loopbaan van Wilfried Julius Lackin gereconstrueerd. Hij werd in 1905 geboren in Paramaribo en monsterde in september 1926 als matroos onder de gage aan op het KNSM-vrachtschip de *Jan van Nassau*. Ondanks dat niet bekend is of hij al eerder ervaring opdeed aan boord van schepen, lijkt het dat het niet helemaal nieuw voor hem was. Zijn gedrag aan boord werd als 'goed' beoordeeld en na ongeveer een maand werd hij voor een nieuwe reis gemonsterd op hetzelfde schip als '(vol)matroos', waarmee zijn gage tot 100 gulden per maand werd verdubbeld. Het klikte blijkbaar goed, want hij deed nog zeven reizen als volmatroos tot april 1928. In mei 1929 haalde hij zijn 3e rang aan de Zeevaartschool Texel, waarna hij op een lagere gage aanmonsterde als stuurmansleerling op de *Haarlem*. In het depressiejaar 1933 behaalde hij aan de zeevaartschool in Vlissingen zijn 2e rang evenals zijn diploma 'sloepgast'. In een langdurige verlofperiode studeerde en zakte hij voor het examen radiotelegrafist. Vanaf 1938 maakte hij verscheidene reizen als 3e en 4e stuurman. Tijdens de Duitse invasie was hij met verlof en bracht de oorlogsjaren aan de wal door. In augustus 1945 verscheen hij weer op de personeelskaarten als tweede stuurman op de *Hercules* en in oktober 1950 promoveerde hij tot eerste stuurman. Hij maakt twee reizen



Price Papers. Een doos vol brieven afkomstig uit het Caraïbisch gebied, buitgemaakt in de Vierde Engelse Oorlog.
Foto en tekst overgenomen uit Sailing Letters Journaal V, Buitgemaakt en teruggevonden.

Christiaan Heyde Schipper naast God van myn Schip
 I gemaakt de Jonge Juffrou Rebecca, ter tyd gereed leggende voor de *domestary*
 om met den eersten goeden Wind, die God verleenen zal, te zeilen naar *Amsterdam*
 alwaar myn regte ontladinge zyn zal, oirkonde en kenne dat ik ontfangen hebbe onder den overloop
 van myn voorz. Schip van U *Johann Frederik Boide*, te weten,
 1FB $\frac{1}{2}$ 1/5 *Tien Honderd vijfen Twintig Saaden Coffy*
 1FB $\frac{1}{2}$ 1/5 500.
 1FB $\frac{1}{2}$ 1/5 0. *En Tien Saaden Cattoen*
 alle drooge en wel geconditioneert, en gemerkt met dit voorstaande Merk. Al het welk ik belove
 te leveren (indien my God behoude Reize verleent) met myn voorz. Schip tot *Amsterdam*
 voorz. aan *de Star Lodewyk Willem Hoze*, of
 of aan zynen Facteur ofte Gedeputeerden, mits betalende voor myn Vragt
 van dit voorz. Goed *voor mijn Coffy de myn en de Cattoen*
Vier en twintig duizend, en de Auerie na de *Wantie in de Zee*. En om dit te voldoen dat
 voorz. is, zoo verplende ik myn zelve en al myn Goed, en myn voorz. Schip met alle zyn
 toebehooren. In kennisse der waarheid, zoo heb ik *hier Cognoslementen* hier af onderteekend
 met mynen Name, of mynen Schryver van mynent wege, al van eender inhoud, het eene vol-
 daan. de andere van geender waarde. Geschreven in *de domestary* den 16 Sept 1780.
 Den Inhoud my onbekend,
Christian Heyde

Prize Paper van het schip de Jonge Juffrou Rebecca, 16 september 1780.



De KNSM-er ss Hercules (1914-1952), d.w.t. 4200 ton.

als supercargo alvorens in april 1958 op de leeftijd van 53 jaar te worden bevorderd tot 'gezagvoerder'. In 1966 kon hij na veertig dienstjaren bij de KNSM genieten van een welverdiend pensioen. Dit is in vogelvlucht het verslag van een vrij kleurloze loopbaan. Maar door het koppelen van meerdere bronnen met persoonlijke details wordt geprobeerd deze zee-man tot leven te wekken. De website is ook de plaats waar nieuwe kaarten en datavisualisaties vertellen over de resultaten van het onderzoek naar levensloop van zeevarenden.

Het was haast onvermijdelijk dat ook wij oud-kwekelingen als een interessante doelgroep aan een historische analyse zouden worden onderworpen. Het boeiende verslag van het resultaat is door Kees Polderman hierna in kaart gebracht (zie pagina 17 en verder).



Foto: Fred Klop (jvi 1957)

WACHTORDERS 1966: VOORAL NIET OP DE BOOTSMANSKAMER ...

door Kees Polderman (jvi 1965)

Al eeuwenlang is het wachtenstelsel de norm voor de dagelijkse bedrijfsvoering aan boord van koopvaardij schepen. Zowel op de brug als in de machinekamer is men vertrouwd met het dagelijkse ritme van voormiddagwacht (08.00-12.00), achtermiddagwacht (12.00-16.00), platvoetwacht (16.00-20.00), eerste wacht (20.00-24.00), hondenwacht (00.00-04.00) en dagwacht (04.00-08.00).

In het kader van de vorming van kwekelingen tot koopvaardijofficier was het daarom niet onlogisch om ook het 'wachtlopen' te beoefenen en de daarbij behorende verantwoordelijkheden op zich te nemen. Binnen de Kweekschoolmuren en gezien het toch al drukke studieprogramma was het echter niet eenvoudig om aan dit wachtlopen een realistisch tintje te geven. Als gelegenheidsoplossing werd ervoor gekozen om kwekelingen 'zelfstandig' te laten wachtlopen tussen het 'stil!' van de bootman om 22.00 uur en het 'rijze rijze!' om 06.00 uur.

Zo werden voor de nacht van vrijdag 2 op zaterdag 3 februari 1966 vier D-klassers ingeroosterd, elk voor een wacht van twee uur. Zij kregen de volgende wachtorders mee.

'Aflosser wordt 10 minuten voor aanvang van de wacht gepord. Sleutels afdragen aan aflosser. Bijzonderheden in journaal vermelden en mondeling doorgeven.

In geval de nachtbel luidt (bel op portaal tussen de slaapzalen, sleutels meenemen) openen tegen zon, sluiten tegengesteld.

In geval van bijzonderheden (ordeverstoringen) 2e officier per huistelefoon waarschuwen (no. 5).

Te 05.00 poort openen voor de kok, die koffie gaat zetten. Poort niet meer op slot doen. Ook de spanjolet ontsluiten.

Zodra de bootman van de wacht komt, gaat de kwekeling de kok helpen bij het klaarzetten van brood en koffie.

De huistelefoon bevindt zich in raam in het portaal tussen de slaapzalen.

De wacht wordt op de slaapzaal gelopen, vooral niet op de bootsmanskamer.

Te 05.30 2e officier porren op huistelefoon no. 5.'

Ofwel: *recht-zo-die-gaat*, gewoon maar koers en vaart aanhouden. Hoogstens was het gedurende die twee uurtjes wat *spooky* in dat lege en donkere Kweekschoolgebouw, maar straks op zee zou het vaak ook leeg en donker zijn. Maar een beetje raadselachtig was wel die toevoeging 'vooral niet op de bootsmanskamer' ...

Recht-zo-die-gaat, gewoon maar koers en vaart aanhouden.

Foto: Peter Lok (jvi 1985)

OUDE LIEFDE ROEST NIET

door Ruud Lehman (jvi 1959)

Na het behalen van het HBS-diploma ben ik naar de Kweekschool voor de Zeevaart gegaan, en heb vervolgens tot mijn dertigste jaar gevaren als stuurman op de grote vaart.

Hoe kom je tot zo'n beroepskeuze?

Ik ben geboren op Ambon in het voormalig Nederlands-Indië, mijn vader was daar officier bij de Gouvernements Marine. Helaas heeft hij de oorlog niet overleefd, hij werd door een aanval van de Japanners met zijn schip de grond in geboord. Daarna volgden zeer zware jaren in de jappenkampen en vervolgens de evenmin fijne periode van de 'bersiap'.



Voor mij was het toen duidelijk dat ik niets met oorlog te maken wilde hebben. Er bestond na de oorlog de mogelijkheid om de dienstplicht te ontwijken door tot je 25e levensjaar dienst te nemen bij de Nederlandse koopvaardij. Van daar dus mijn beroepskeuze.

Na mijn 25e heb ik er nog vijf jaren aan vastgeknoopt, maar dan op de wilde vaart onder de zogenoemde goedkope vlag. De promotie ging op deze schepen razendsnel en ik was binnen een jaar van derde stuurman tot eerste stuurman gepromoveerd. De verdiensten waren navenant.

Op mijn dertigste heb ik voor een rustiger leven gekozen en heb een nieuwe studie opgepakt. Het varen liet me echter niet met rust en ik heb daarna nog vele jaren in de vakanties met mijn echtgenote Els en ons eigen bootje de Nederlandse en Duitse Waddenzee afgeschuimd. Door het Kielerkanaal de kusten van Duitsland tot aan Polen, Zweden, Noorwegen en Denemarken. Omdat na vier weken het werk weer wachtte, moest ik soms risico's nemen om op tijd thuis te zijn. Ik moest bijvoorbeeld in weersomstandigheden varen waarvoor ons kleine bootje eigenlijk niet geschikt was. Het was dus verstandig van Els die vond dat we hiermee stoppen moesten. In ieder geval tot na mijn pensionering. Naderhand heb ik nog een klein sloepje gehad, maar dat gaf weinig bevrediging.

STAD AMSTERDAM

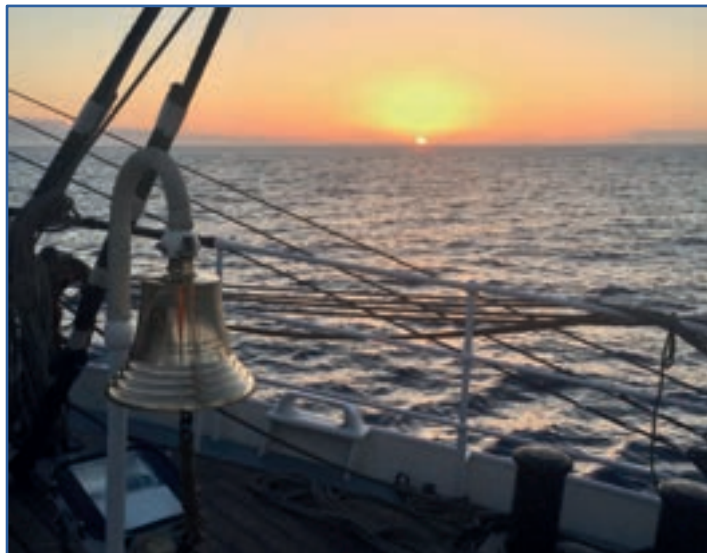
Recentelijk echter zag Els een advertentie in een zeevaartkundig tijdschrift. Er was een mogelijkheid om een

trainings-reis mee te maken met het driemastzeilschip de Stad Amsterdam van de Azoren naar Londen. En omdat ik pas 78 jaar oud was, dacht ik: dat moet kunnen. Ik heb toen een collega gebeld en die was direct razend enthousiast. Met zijn tweeën hebben we ons direct aangemeld en een vlucht via Lissabon naar de Azoren geboekt. Inmiddels had ik mijn sextant uit het stof gehaald en mooi opgepoetst, want de bedoeling was dat er geoefend moest worden met de oude navigatietechnieken.

Na een nacht in een hotel hadden we nog een hele dag de tijd om het schitterende eiland met een auto te verkennen, want we konden pas 's avonds na achten aanmonsteren. De volgende ochtend vroeg vertrokken we. Het weer buitengaats was zeer slecht en ik bemerkte dat mijn zeevastheid niet meer was zoals vroeger. Het duurde ruim een etmaal voordat ik weer zeebenen had. Door het slechte weer moesten we om een zware depressie heen richting Newfoundland. Hierdoor duurde de reis ook anderhalve dag langer, dat was dan weer mooi meegenomen.

WACHT TE KOOI

Ik was ingedeeld in de 12 4-wacht. Vroeger heette dat de hondenwacht, maar tegenwoordig (of mogelijk alleen in de zeilvaart) heet dat dan weer anders. Om 's nachts met slecht weer in oliegoed op een slingerend schip aan de touwen te trekken is ook niet alles. Maar na een tijdje maakte ik misbruik van mijn leeftijd (ik was de oudste aan boord) en kreeg van de bootsman permissie om de rest van de wacht te kooi door te doorbrengen.





Overdag werd veel geoefend met de sextant en tijdmeten om zonsbestekjes te maken. Ook als roerganger werd geoefend. Verder kregen we les van een leraar van de Enkhuizer Zeevaartschool in zeevaartkunde, meteorologie, schiemanen, zeilkunde et cetera.

De Hollandse eerste stuurman, de Noorse tweede stuurman en de Belgische (vrouwelijke) derde stuurman navigeerden op de moderne manier. Dat wil zeggen ze keken bijna niet naar buiten en alleen maar op hun talrijke schermen. Ze zullen dan ook wel verbaasd geweest zijn dat wij met onze ouderwetse navigatiemiddelen na ongeveer een half uur een bestekje in elkaar geflanst hadden, terwijl zij op elk gewenst moment een bestek hadden dat vele malen nauwkeuriger was dan ons stersbestekje of zonsbestek met verzeiling.

Alle trainees moesten met assistentie van een van de opvarenden ook de mast in. Alleen mij was dat door de kapitein

vanwege mijn leeftijd verboden. Alle trainees waren vijftigers en zestigers, alleen eenje van 78. Nou ja, ik kon ermee leven.

Het leven aan boord was zeer gezellig. 's Avonds na het eten werden verhalen verteld en shanties gezongen door een internationale bemanning bestaand uit de helft mannen en de helft vrouwen, allen twintigers. De oudste bemanningsleden waren de machinist en de kapitein, beiden eind veertig. Het eten was degelijk Hollands, iedereen moest zijn eigen bord opscheppen maar het was goed te eten.

Kortom een 10 daagse zeiltocht waar ik nog met veel genoeg aan terugdenk, waarvan ik vele mooie foto's gemaakt heb en waaraan ik vele herinneringen aan heb overgehouden.



In het Oosterdok aan de voet van de Kweekschool voor de Zeevaart op een mistige morgen begin jaren 70.



Tweemaal Kaatje, eenmaal Kaat en de clipper Stad Amsterdam. Het is alweer negen jaar geleden dat de trotse grootouders Mieke en Floris Menting de Roeiploeg informeerden met de geboorte van hun kleindochter Kaat. Op zaterdag 19 juni jl. maakten de roeiers in sloep Kaatje kennis met haar.

Van links naar rechts: Rik Hindriks (jvi 1971), Steven Leffelaar (jvi 1980), Gijs IJssel de Schepper (jvi 1976), Ronald van Ulsen (jvi 1956), Manon Leffelaar, Ruud van Gorkum (jvi 1980), Kaat en haar grootvader Floris Menting (jvi 1964).

Foto: Redactie.

EEN VERTROUWDE VLAG IN EEN VERRASSENDE OMGEVING

Sinds de Koninklijke Java-China-Paketaanvaart Lijnen NV (KJCPL), ook welbekend onder de naam Royal Interocean Lines (RIL), in 1977 opging in de Koninklijke Nedlloyd Groep NV is de roemruchte maatschappijvlag – anders dan als aankleding tijdens VOK-reünies – nog maar weinig gesignaleerd. Tijdens de afgelopen Koningsdag dook het dundoek echter in volle glorie op in het Markdal, een fraai natuurgebied nabij Breda.

Wat was het geval? Oud-kwekeling Joop van Riet (jvi 1962) woont op een steenworp afstand van het Markdal. Tijdens feestdagen steekt hij niet het rood-wit-blauw uit, maar de KJCPL/RIL-vlag die hij ontving na zijn 12 jaar vaartijd bij de maatschappij. Nu werd op Koningsdag in het Markdal een gloednieuwe bank rond de zogenoemde 'Kroningslinde' onthuld. De 'gekroonde vlag' leek een passende omhulling van de bank, en Joop was vanzelfsprekend graag bereid zijn vlag voor de plechtigheid af te staan. Zo pronkte de vlag die Koningsdag weliswaar niet op de zeven zeeën, maar even in de volle natuur!





TUSSEN AA EN ZWOLLE – HET KWEKELINGENBESTAND 1792-1943 IN FEITEN EN CIJFERS

door Kees Polderman (jvi 1965)

Tussen 1792 en 1943 werden liefst 5439 jongens ingeschreven voor een opleiding aan de Kweekschool voor de Zeevaart. De bij hun intrede langst gemeten kwekelingen waren Dirk Jan Bakker (jvi 1939) en Dirk de Graaff (jvi 1933), beiden 1,97 m lang. De kleinste was Christiaan Goslinga (jvi 1891) met een lengte van 1,35 m. Bakker en De Graaff waren echter al 18 bij hun intrede, Goslinga was pas 13 jaar oud.

Deze en dergelijke ‘Kweekschoolweetjes’ liggen verscholen in de comportementboeken, de lijvige boekwerken waarin met vaak sierlijke letters kwekelingen werden geregistreerd en waarin hun studievorderingen en bijzonderheden werden opgetekend. Door het Stadsarchief Amsterdam gedigitaliseerd (per pagina gescand) en – voor zover vrijgegeven – al ruim 10 jaar online te raadplegen.

Om de langste en de kleinste kwekelingen te achterhalen was het gelukkig niet nodig om al die folianten door te vlooien. Ik kwam daar snel achter met behulp van een door medewerkers van het departement Geschiedenis, Kunstgeschiedenis en Oudheid van de Letterenfaculteit van de Radboud Universiteit Nijmegen ontwikkelde ‘dataset’ onder de titel *Pupils of the Amsterdam Maritime Institute 1792-1943*. Onder leiding van hoogleraar prof. dr. Jan Kok en promovendus Björn Quanjer, en met medewerking van zes studenten, is in de afgelopen jaren al die in de comportementboeken verscholen informatie – aangevuld met gegevens uit andere bronnen, zoals de zogenoemde ‘inschrijvingsbrieven’ – in die dataset opgeslagen. Het resultaat van al dit door het nationale expertisecentrum en *repository* voor onderzoeksdata (DANS) gefinancierde monnikenwerk staat sinds eind 2020 online*.

In de gepubliceerde dataset zijn van die 5439 tussen 1792 en 1943 ‘ingenomen’ kwekelingen de registratiegegevens opgenomen, zoals geboortedatum en -plaats, woonplaats, godsdienst, en naam en beroep van de ouders. Het Excelbestand waarin al die gegevens zijn neergelegd biedt de mogelijkheid om de bewoners van de Kweekschool voor de Zeevaart over die periode ‘demografisch’ te analyseren, en de geschiedenis van de Kweekschool en haar bewoners nader kleur te geven. Kok en Quanjer hadden vooral oog voor het eerste: de anderhalve eeuw aan registraties bieden een unieke mogelijkheid om ontwikkelingen in die periode in breder perspectief bloot te leggen. Zij hebben dat inmiddels gedaan in de vorm van een verkennende studie naar de ontwikkelingen in lengte en groei van jongens geboren in de periode 1791-1939, afgezet tegen onder meer hun sociale afkomst en regionale herkomst**. Deze geschiedkundige bijdrage aan de ‘antropometrie’, de leer van afmetingen en verhoudingen, zal nog door andere wetenschappelijke artikelen worden gevolgd.

Als oud-kwekeling was ikzelf vooral geïnteresseerd in de tweede mogelijkheid van de dataset: het nader kleur geven aan de geschiedenis van de Kweekschool en haar bewoners. Hieronder belicht ik – zonder enige wetenschappelijke pretentie – enige andere uit de dataset te destilleren inkijkjes in anderhalve eeuw Kweekschool voor de Zeevaart. Omwille van de leesbaarheid zijn de gevonden aantallen daarbij in de meeste gevallen afgerond op een veelvoud van vijf.

ACHTERNAMEN

De alfabetische lijst van achternamen wordt geopend door Christ Petrus van der Aa (jvi 1793) en 5438 namen verder afgesloten door Dick Carel van Zwolle (jvi 1931). Daartussen een veelheid van achternamen: honderden gewone, vele tientallen dubbele, en een aantal rondweg exotische.

Opvallend is de grote diversiteit in de lijst van achternamen, geen enkele komt vaker dan 35 keer voor. Niet echt verrassende koplopers zijn Jans(s)en, Smit(h)(s), Meijer(s) en De Vries, elk 35 keer. Daarop volgen Bakker, Boer en Visser, elk 30 keer. De Jong en Mulder komen elk 20 keer voor, en (De) Groot en Vos 15 keer. De lijst bevat verder voor kwekelingen toepasselijke namen als Kaptijn (1), Stuurman (1) en Zeeman (2).

Fraaie en nauwelijks meer voorkomende namen droegen kwekelingen als Hendrik Claude Clockener Brousson (jvi 1846), Louis Paul Cocheret de la Morinière (jvi 1896), Johannes Wilko Du Menis de L'Estrille (jvi 1814), Pieter Anthonij Oetgens van Waveren Paneras Clifford (jvi 1821) en Johannes Jacobus Vitriarius (jvi 1815). Kwekeling Karl Joachim Teodor Maximilian Friedrich Franz Maria Freiherr Rüpplin von Keffikon (jvi 1929) had niet alleen een indrukwekkend klinkende achternaam, maar was tevens koploper voor wat betreft het aantal voornamen. En weinig prettig moet het zijn geweest om als kwekeling de naam Jan Leugenaar (jvi 1800) te dragen ...

VOORNAMEN

De voornamen van de 5439 geregistreerde kwekelingen blijken veel minder divers. Zo'n 480 kregen als (eerste) voor naam die van Johan, Johannes of Joannes, onmiddellijk gevolgd door de 475 die simpelweg Jan heetten. Meer dan 200 keer komen de namen Hendrik(us) (300), Willem (280), Piet of Pieter (255) en Jacob(us) (230) voor. Verder scoren ook Albert(us) (80), Anton of Antonius (90), Cornelis (95), Dirk (150), Fred(e)rik (80), Gerard(us) (80), Gerrit (120), Herman(us) (100) en Nicolaas (70) hoog.

Verschillende ouders gaven hun zoon fraaie klassieke namen mee, zoals Assuerus, Erasmus en Valerius. De kroon spande de Elburgse burgemeester Schermerts, die zijn zoon (jvi 1823) de voornamen Homerus Horatius Virgilius Nelson meegaf.

Hervormd noteren, op afstand gevolgd door Gereformeerd (950), Rooms-Katholiek (410), Luthers (380), Doopsgezind (300) en Remonstrants (200).

Zeker in de eerste eeuw na de oprichting was de aansluiting bij een kerkgenootschap – expliciet dan wel impliciet – een voorwaarde om in de Kweekschool te worden ingenomen. Het godsdienstonderwijs nam in die periode ook een belangrijke plaats in het *curriculum* in. Schrijnend in dit verband was dat in augustus 1853 ene Johannes Kreyenbroek in eerste instantie werd aangenomen, maar vervolgens niet tot de opleiding werd toegelaten. Reden: zijn vader, banketbakker te Amsterdam en zelf Baptist, had geweigerd *om een bepaald, hier erkend kerkgenootschap op te geven waarbij zijn zoon tot lidmaat zou worden opgeleid ...*



Regionale spreiding geboorteplaatsen kwekelingen in de perioden 1792-1829, 1852-1884 en 1885-1916**

GEBOORTEPLAATSEN

Het overgrote deel van de in de periode 1792-1943 geregistreerde 5439 kwekelingen stamde uit Amsterdam, liefst 1550 van hen waren 'Mokummer' van geboorte. Op afstand volgen Den Haag (230), Rotterdam (220), Haarlem (150), Utrecht (100) en Den Helder (100) als vaak genoemde geboorteplaatsen. Zo'n 380 werden in Nederlands-Indië geboren, de meesten daarvan in Batavia (70) en Soerabaja (50), maar velen ook afkomstig uit de koloniale 'buitengewesten'. Ook de West-Indische koloniën Suriname (12) en Curaçao (3) brachten kwekelingen voort.

Zeker in de eerste eeuw na de oprichting van de Kweekschool kwamen kwekelingen vooral uit de Amsterdamse regio, maar geleidelijk – ongetwijfeld mede door de stelselmatische verbetering van transportverbindingen – kwamen ze uit het hele land, de nodigen ook uit het huidige België. Velen werden echter ook op meer exotische plaatsen geboren, zoals in Pretoria, Shanghai, Hongkong, Mosta (voormalig Joegoslavië), Pascagoula en Tulsa (VS), en in nederzettingen in Frans- en Brits-Guyana. Drie kwekelingen werden zelfs 'op zee' geboren.

GODSDIENST

Van liefst 4670 kwekelingen werd een godsdienst opgetekend, vaak vergezeld van de datum waarop betrokkene was gedoopt. Het overgrote deel (2140) liet Nederlands

BEROEP OUDERS

Niet verrassend kwamen vele kwekelingen uit een 'nautisch nest'. Van de rond 4800 kwekelingen waarvan het beroep van de vader werd vermeld waren liefst zo'n 240 vaders (oud-)gezagvoerder ter koopvaardij, naast nog enige honderden die als beroep stuurman, schipper, loods of simpelweg 'zeeman' opgaven. Ook de marine was dik vertegenwoordigd bij de ongeveer 150 vaders die in diverse rangen en standen als militair te boek stonden. Opvallend vaak had de vader een beroep in het onderwijs: liefst 120 vaders lieten als beroep schoolhoofd of hoofdonderwijzer optekenen, naast nog zo'n 200 leraren en onderwijzers.

Meer dan 200 vaders waren in enigerlei rang of stand ambtenaar – of *Indisch* ambtenaar – een vergelijkbaar aantal werd vermeld als 'winkelier', met een grote variëteit aan verkochte waren. Specifiek vermelde negoties en ambachten waren onder meer bakker of banketbakker (80), behanger (10), boekhandelaar (15), caféhouder (35), hotel- en logementhouder (35), kapper (10), kleermaker (30), (scheeps-)timmerman (80) en schoenmaker (25). Liefst 90 vaders waren predikant, 80 werden te boek gesteld als arts, chirurg, geneesheer, heelmeester of tandarts, en 20 als apotheker. Ook juridische beroepen waren goed vertegenwoordigd: 30 notarissen, 15 advocaten en 15 deurwaarders, evenals burgerlijke gezagdragers: 15 burgemeesters, 20 commissarissen



en inspecteurs van politie, 10 havenmeesters en 20 stationschefs. Ten slotte werden de nodige aannemers (30), architecten en bouwkundigen (30), commissionairs (25), directeuren van bedrijven of instellingen (meer dan 100), journalisten (10), boeren, landbouwers en veehouders (60) en machinisten (50) opgetekend.

Bij de geregistreerde beroepen worden ook de nodige 'vergeten' en verdwenen beroepen en ambachten aangetroffen. Zo worden genoemd 'balansenmaker' (vervaardiger van weegschalen en bijbehorende gewichten), 'boomsluiters' (verantwoordelijk voor het openen en sluiten van de toegangen tot de stad), 'modderman' (baggeraar, liep in een tredmolen op een baggerinstallatie), 'hooiweger', 'kleerenbleeker' (werkzaam in een bedrijf waar men gewassen lijfgoederen bleekte), 'kommenijsman' (kruidenier), 'koorn-drager' (droeg zakken koren van schip naar pakhuis), 'warmoezier' (tuinder, groentekweker) en 'zuikerwaterstoker' (distillateur). Voor enige vaders werd als beroep 'beunhaas' opgetekend, en mooi klinkt ook het beroep, 'conducteur der brievenmalen' (belast met het sorteren en stempelen van met de trein vervoerde post) van een drietal vaders.

Eveneens niet verrassend werd over de periode 1792-1943 voor de moeders van de kwekelingen nauwelijks een beroep vermeld, en dan nog overwegend een traditioneel 'vrouwenberoep'. Van slechts 290 kwekelingen is het beroep van de moeder in de registers opgetekend, 35 moeders waren dienstbode of werkvrouw, 30 waren naaister, 20 waren baker, vroedvrouw of verloskundige, en 5 waren wasvrouw. Maar er waren ook 65 'winkelierssters', 25 onderwijzeressen of gouvernantes en 2 caféhoudsters. Verder was er een 'houtzaagmolenaresse' en een 'meesteres in een gasthuis' onder de moeders.

VOORTIJDIG VERTREK OF OVERLIJDEN

Vele kwekelingen haalden de eindstreep niet. Zij werden voortijdig ontslagen wegens 'onvatbaarheid', 'onvermogen' of 'wangedrag' (190), wegens ziekte, lichamelijke of geestelijke ongesteldheid, dan wel afkeuring (100), of op eigen verzoek dan wel dat van de ouders (170). Zo'n 45 kwekelingen 'deserteerden' van de Kweekschool en keerden vaak niet terug. En meer dan 180 kwekelingen vonden voortijdig de dood ten gevolge van een ziekte, een ongeval of verdrinking.

Het voortijdig vertrek of overlijden ging meestal vergezeld van een beknopte toelichting in het comportsmentblad. Enige saillante voorbeelden van zo'n toelichting:

- *Door een haaij verslonden*
- *Dronken en slecht gedrag*
- *Duim afgeschoten, ongeschikt*
- *Eervol ontslagen wegens vreesachtigheid*
- *Heeft aan boord de bootsman met een mes gestoken en is voortoluchtig*
- *Heeft bij de grootmoeder van Bijl een bril gestolen en aan een Jood verkocht. Afgestraft en gedemitteert*
- *Heeft zichzelf in het Gesticht op een der vlieringen aan de bindten opgehangen*
- *Moest wegens lidmaatschap van NSB in verband met het reglement extern worden, heeft toen de school verlaten*
- *Ontslagen om volslagen domheid en onbegrijpelijkheid*
- *Ontslagen om voortdurende ongesteldheid en derhalve ongeschiktheid*
- *Ontslagen wegens gehouden onzedelijk gedrag*
- *Schandelijk ontslagen wegens verregaand slecht gedrag op de reis.*

DATASET 1785-1999?

Met de dataset 1792-1943 is aan de schat aan informatie in de comportsmentboeken een welhaast nog grotere schat toegevoegd. Hij biedt de mogelijkheid om naast de bovenstaande nog allerlei andere boeiende inkijkjes in het kwekelingenbestand in die periode op te roepen. Vanzelfsprekend is het daarbij jammer dat het bestand niet de gegevens over de periode na 1943 omvat, gegevens van enige duizenden kwekelingen van de naoorlogse generatie. De Nederlandse archiefwetgeving en de Europese privacywetgeving (AVG) stellen echter hoge eisen aan de openbaarmaking van persoonsgegevens. Bovendien is ten aanzien van de comportsmentboeken overeengekomen dat alleen gegevens van overleden kwekelingen openbaar kunnen zijn.

We zullen het dus zelf niet meemaken dat ook onze eigen gegevens aan de dataset worden toegevoegd. Maar naar verwachting zal de dataset in de toekomst worden geactualiseerd en uiteindelijk het 'macrobeeld' van 215 jaar Kweekschoolgeschiedenis omvatten. Ook de jongste en laatste generatie kwekelingen zal daarmee zijn vereeuwigd in een boeiend stuk maritiem erfgoed.

* Zie <https://easy.dans.knaw.nl/ui/datasets/id/easy-dataset:190552>; zie ook de link op de VOK-website.

** *Tall boys for tall ships? – An exploratory study into the heights and growth of teenage boys in the Netherlands*; Björn Quanjer and Jan Kok, Radboud University Nijmegen, 2019



A.H.J.L. FIÉVEZ (jvi 1917)

Bladerend door de comportementboeken van de Kweekschool voor de Zeevaart komt men dus met enige regelmaat een vroegtijdig ontslag uit de school tegen. De vraag dringt zich soms op, wat heeft het leven verder in petto gehad voor deze jongeman? Neem Alexander Helenus Johannes Leopoldus Fiévez, geboren te Zutphen op 22 juni 1902, die op 14 juli 1917, voor een nauwelijks 15-jarige, een zeer stevige handtekening op het formulier *Verbintenis van Ouders en Voogden en van den Kweekeling* zette. Dat joch wist wat hij wilde, denk je dan. Vijf maanden later op 13 december werd hij 'voor de oogen afgekeurd' en ontslagen uit de Kweekschool. Wat een teleurstelling moet dat geweest zijn. Terug naar Zutphen, waar vader Fiévez drogist is. Terug naar de HBS die daarna succesvol wordt afgerond in 1919. De ontslagen kweekeling wordt in datzelfde jaar aangenomen door

de Koninklijke Militaire Academie in Breda.

EN VERDER?

De website parlement.com meldt onder meer over hem: *Minister van Oorlog in het kabinet-Beel I en daarna kort Tweede Kamerlid. Was reeds als officier maatschappelijk actief, onder meer in de katholieke officiersvereniging. In de meidagen van 1940 betrokken bij de verdediging van de Grebbeline. Als minister (mede)verantwoordelijk voor het uitzenden van dienstplichtigen naar Indonesië. Zijn Dienstplichtwet maakte een actieve Nederlandse rol in de NAVO mogelijk. Na zijn ministerschap tot zijn overlijden vicefractievoorzitter van de KVP. Bekwame, maar wat eerzuchtige minister die in korte tijd het nodige tot stand bracht.*

Fiévez was in kabinet-Beel I tevens twee perioden minister van Marine ad interim.

Na een ziekbed overleed Alexander Fiévez 46 jaar jong op 30 april 1949.



De foto bij het aantreden van het kabinet Beel-I, 3 juli 1946 tot 7 augustus 1948:

Zittend van links naar rechts: S.L. Mansholt, mr.dr. P. Lieftinck, dr.ir. J.A. Ringers, mr.dr. L.J.M. Beel, W. Drees, Ir. H. Vos.

Staand van links naar rechts: dr. G.W.M. Huysmans, dr. J.J. Gielen, mr. C.G.W.H. baron van Boetzelaer, mr. J.H. van Maarseveen,

Luitenant-kolonel A.H.J.L. Fiévez, mr. J.A. Jonkman.

Foto: Algemeen Nederlands Persbureau.

OPROEP VAN DE SECRETARIS

Na iedere verzending van het Jaarboekje of van een VOKabulaire ontvangen de penningmeester en de secretaris berichten dat de geadresseerde overleden dan wel verhuisd is. Daarom graag een oproep aan eenieder om ervoor te zorgen dat nabestaanden er attent op zijn ook de VOK in te lichten en om zelf bij verhuizing dit direct door te geven aan de secretaris.

Daarnaast een verzoek aan leden die een overlijdensbericht krijgen van een VOK-lid: geef dit – wellicht ten overvloede – ook even aan de secretaris door.

Nog een dringend verzoek: zou u de secretaris op de hoogte willen stellen bij een wijziging van uw adres en/of telefoonnummer(s)?

Momenteel is de secretaris op zoek naar het adres van dhr. C.M.G. Brouwer (jvi 1956), laatst bekend woonachtig Mone-
tastraat 9 te Castricum.