



JAARLIJKSE VOK-REÛNIE ZATERDAG 17 DECEMBER 2022

Leden, voorstanders en donateurs van onze vereniging worden uitgenodigd deel te nemen aan onze jaarlijkse reünie en de Algemene Ledenvergadering in de zalen van het Conference Centre Hotel Mövenpick aan de Piet Heinkade 11, Amsterdam.



Martijn van Wijngaarden werd opgeleid als scheepsbouwkundige in Delft. Na enkele jaren bij de Koninklijke Marine en bij MARIN stapte hij in de offshore-industrie bij het nieuw opgerichte Allseas. Daar werd hij direct betrokken bij verschillende grootschalige verbouwingen van geavanceerde pijplegschepen en hulpvaartuigen. Na Allseas vestigde hij zich als zelfstandig maritiem consultant in binnen- en buitenland. In de afgelopen 26 jaar heeft hij talloze projecten uitgevoerd voor gerenommeerde klanten in de offshore en energie-industrie. Hierbij waren onder meer twee grote nieuwbouwprojecten in Europa en Azië voor uitbreiding van de Heerema-vloot.

Tijdens de jaren dat hij in India woonde en werkte heeft hij zich daar ingespannen voor elementaire veiligheid op de sloopwerven in Alang. Gebaseerd op deze eerdere ervaring en diverse recente projecten heeft hij vorige zomer het themanummer 'Responsible ship recycling' samengesteld voor het maritieme vakblad SWZ|Maritime.

Martijns voordracht met als titel 'Hedendaagse praktijk bij het recyclen van schepen' tijdens de VOK-reünie zal hoogtepunten bevatten van de speciale editie die hij voor SWZ|Maritime heeft gepubliceerd. Na een inleiding over hedendaagse praktijk en internationale vereisten bij scheepsrecycling zal hij deze met drie praktijkvoorbeelden illustreren: een baggerschip, een kraanschip en een cruiseschip. Ook zal hij een toekomstperspectief van scheepsrecycling schetsen, zowel technisch als maatschappelijk. De voordracht bevat actuele Engelstalige informatie en enkele video's waaronder ook die van een nieuwe Amsterdamse recyclingfaciliteit.

PROGRAMMA REÛNIE

HERDENKING BIJ HET MONUMENT op het voormalige Marineterrein.

- | | |
|-------------|---|
| 13.30-14.00 | HERDENKINGSPLECHTIGHEID ter nagedachtenis van de omgekomen oud-kweekelingen gedurende de Tweede Wereldoorlog. |
| 14.00-14.30 | VERPLAATSING vanaf het Monument naar Hotel Mövenpick en registratie. (eigen vervoer) |

PROGRAMMA REÛNIE in Hotel Mövenpick.

- | | |
|-------------|---|
| 13.30-14.30 | ONTVANGST EN REGISTRATIE reünisten. |
| 14.30-15.15 | VOORDRACHT 'Hedendaagse praktijk bij het recyclen van schepen' verzorgd door Martijn van Wijngaarden, managing director Vineyards Europe B.V. |
| 15.30-16.45 | JAARLIJKSE ALGEMENE LEDENVERGADERING De agenda en toelichting hierop treft u aan in het middenkatern. |
| 16.45-18.00 | SCHOOT-ÂN Alle consumpties worden uitsluitend tegen muntjes verstrekt, deze kunt u verkrijgen bij de registratietafels. |
| 18.15-19.30 | BRAMSTAGLOPERSMAALTIJD Met deze traditionele maaltijd, zakkoek met slabbes en koffie wordt de reünie afgesloten. |

INSCHRIJVING REÛNIE

Bij voorkeur door het invullen van het formulier op de website (vok.nl) of een e-mail aan secretaris@vok.nl. Mocht dit om wat voor reden dan ook niet lukken, dan kunt u gebruikmaken van het inschrijfformulier in het middenkatern.

Uw aanmelding is eerst definitief na ontvangst van uw bijdrage van EUR 30,- op bankrekening ING: IBAN: NL53 INGB 0000 0825 83, BIC: INGB NL 2A, t.n.v. Vereniging van Oud-Kweekelingen. De bijdrage dient uiterlijk 9 december op onze rekening te staan. Bij annulering van uw deelname na deze datum vindt geen restitutie meer plaats van uw betaling, dit in verband met de door ons aangegane verplichtingen.

Voor meer informatie over aanmelden op de website en de zeil-aanwijzingen verzoeken wij u bladzijde 2 te raadplegen.

COLOFON

Vereeniging van Oud-Kweekelingen van de
Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam
Opgericht te Amsterdam 1 augustus 1917,
KvK-nr. 40532337

secretariaat:

M.E. Jacques, Burgemeester Grothestraat
22A, 3761 CM Soest, tel. 035 602 79 79,
e-mail: secretaris@vok.nl

Ledenadministratie:

mr. M.W. Zier, Voltastraat 16, 1171 BP
Badhoevedorp, tel. 020 659 59 92,
e-mail: mw.zier@quicknet.nl

Financiële administratie:

D. Burggraaff, Harmoniehof 13, 1507 TX
Zaandam, tel. 075 670 16 07,
e-mail: 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
geadresseerd aan redactie@vok.nl.
Handgeschreven of uitgetypte teksten met
los beeldmateriaal worden natuurlijk ook
verwerkt.

7 januari 2023 is de sluitingsdatum kopij
voor het Jaarboekje 2021-2022.

VERENIGINGSNIEUWS

Het bestuur heeft de droeve plicht u in kennis te stellen van het overlijden van de volgende leden, bericht ontvangen in de periode van 16 juni tot 27 oktober 2022:

F. Noorbergen (jvi 1949) overleden 15 juli 2022

M. van Traa (jvi 1959) overleden 30 juli 2022

R.P. Jager (jvi 1961) overleden 3 augustus 2022

R.J. de Jong (jvi 1963) overleden 15 augustus 2022

N.J. Kuperus (jvi 1965) overleden 24 augustus 2022

J.H. Snijder (jvi 1963) overleden 7 april 2022

(bericht ontvangen op 29 augustus)

jhr. J.P.E. Teding van Berkhout (erelid) overleden 3 september 2022

W. de Boer (jvi 1959) overleden 26 oktober 2022

Wij betuigen de nabestaanden en naaste dierbaren onze deelneming.

Tijdens de uitvaart van Jan Piet Teding van Berkhout sprak de heer Roemer Boogaard, voorzitter van het Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's Lands Zeedienst, een In Memoriam uit dat in het komende Jaarboekje 2021-2022 gepubliceerd zal worden.

INFORMATIE OP DE WEBSITE

(ga naar vok.nl en klik op het menu 'Reünie 2022')

Naast het aanmeldingsformulier vindt u hier de aanmeldingen per jvi. Zo kunt u ook zien welke jaargenoten of bekenden zich nog niet hebben ingeschreven en hen aanmoedigen om naar de reünie te komen. Ook zullen op de website eventuele aanvullende mededelingen van het bestuur geplaatst worden. Raadpleeg daarom onze site regelmatig.

ZEILANWIJZINGEN

Het Mövenpick Hotel bevindt zich op loopafstand van het CS: uitgang Noordzijde, stuurboord uit en na 15 minuten lopen vindt u het gebouw aan bakboordzijde. Of u komt met de tram: elke 10 min. vertrekt lijn 26 richting IJburg, afmonteren bij de eerste halte 'Muziekgebouw Bimhuis'. Komt u met de auto, kijk dan op parkeren-amsterdam.com/piet-hein-garage of (stuk goedkoper!) parkingcentrumoosterdok.nl.



Deze Noorse 'schone', gemeerd in Amsterdam, werd op een mooie zaterdagmorgen in september gekiekt vanuit sloep Kaatje.

Geachte leden van onze Vereniging,

Nadat Hans de Ruiter gedurende 15 jaar al zijn energie en aandacht heeft gegeven aan het tot stand komen van de VOKabulaires en Jaarboekjes van onze vereniging heeft hij in augustus aangegeven te willen stoppen met zijn activiteiten als hoofdredacteur van de redactiecommissie.

Hij heeft nog dit blad en zal nog het Jaarboekje van het verenigingsjaar 2021-2022 verzorgen.

Uiteraard vanuit het bestuur en de vereniging een woord van dank voor zijn inzet gedurende de afgelopen 15 jaar. Als bestuur komen wij hier later nog op terug. Maar jullie begrijpen wel dat wij nu op zoek gaan naar een opvolger voor Hans als hoofdredacteur van onze redactie.

De werkzaamheden van de hoofdredacteur bestaan uit:

- Het voorzitten van de redactiecommissie. De andere leden zijn: Joop Vermeulen (jvi 1949); Fred Klop (jvi 1957); Willem van Rooij (jvi 1963); Kees Polderman (jvi 1965); Anneke Mäkel (jvi 1978).
- Het beheer van de mailbox redactiecommissie@vok.nl.
- Het 2 maal per jaar (augustus en oktober) verzorgen van de VOKabulaire en jaarlijks (februari) het Jaarboekje.
- Het verzamelen, bewerken, beoordelen en drukklaar maken van de inzendingen en bijdragen van onze leden.
- Het erop toezien dat de belangrijke gebeurtenissen voor onze vereniging worden verslagen, te denken hierbij aan de reünie, kranslegging bij het monument *De Boeg* in Rotterdam en andere voor ons belangrijke gebeurtenissen.
- De verslagen van de verschillende specifieke jaarbijeenkomsten, verslagen penningmeester en secretaris, golfdagen, motortoertochten en roei-evenementen worden door de leden van deze commissies zelf aangeleverd.

De taalkundige correcties worden verzorgd door ons lid Fred Klop.

Als bestuur zijn wij voornemens de opmaak, die Hans zelf deed, uit te besteden.

De drukker verzorgt de verzending.

Het huidige bestuur speelt bij de totstandkoming van de publicaties ook een actieve rol.

Omdat onze publicaties een zeer belangrijk onderdeel vormen van het contact met onze leden, zeker gedurende de afgelopen jaren toen onze reünies in verband met corona moesten worden geannuleerd.

Daarom vindt het bestuur dat de redactiecommissie en haar werkzaamheden onmisbaar zijn voor het voortbestaan van onze vereniging.

Hans heeft toegezegd, indien nodig, bij het tot stand komen van het Jaarboekje 2021-2022 te assisteren. Dit Jaarboekje moet uitkomen eind februari 2023.

Deze werkzaamheden vinden plaats na de reünie, in januari/februari 2023.

Daarom hierbij een dringende oproep aan al onze leden om na te denken of zij het leuk vinden en de tijd hebben voor de invulling van deze functie.

Als alle leden zich aanmelden wordt het wat druk en zullen wij als bestuur een selectieprocedure moeten opstarten.

Aanmeldingen graag naar secretaris@vok.nl en/of voorzitter@vok.nl.

Steven Leffelaar, Voorzitter VOK



11e VOK-AUTOTOERTOCHT

Langs de Utrechtse plassen en Heuvelrug.

(gecompleteerd met enige jeugdherinneringen van de schrijver)

door P. Rudy Kleintjes (jvi 1950)

Het is een zonovergoten dag deze zondag 28 van augustus 2022.

Perfect voor een dagje toeren met de kap open, geen van de deelnemers die deze mogelijkheid hebben, laten deze kans dan ook aan zich voorbijgaan.

De start is bij 'De Biltse Hoek', in vroeger jaren een eenvoudige uitspanning aan de rand van De Bilt waar je een glaasje prik kon drinken en op een schommel zitten, nu een uitgebreide bebouwing met een Van der Valk Hotel met de daarbij behorende geneugten.

Hier wordt de koffie met gebak geserveerd en het *roadbook* uitgereikt, ook wordt er kennisgemaakt c.q. hernieuwd, want er zijn de nodige *nieuwe* gezichten doordat er beduidend meer deelnemers zijn dan bij eerdere edities van dit evenement.

Na de start om 10.30 uur wordt eerst koers gezet naar het gemeentehuis van De Bilt op het gazon waarvoor, de automobielen in waaiervorm worden opgesteld ten behoeve van een fotosessie waarna het gezelschap zich verzamelt op de trappen naar het bordes ten behoeve van de gebruikelijke groepsfoto van de deelnemers.

De hierbij gebruikte kweekschoolvlag blijkt een afwijkende tekst te bevatten, maar dat mag de pret niet drukken.

De koers is hierna Noord ten Westen langs Groenekan, langs de thuisbasis van de fa. Copijn waarvan de voorloper, de tuinarchitect Copijn, in het eind van de 19e eeuw zo'n 7000 volwassen bomen liet planten bij de herbouw van Kasteel de Haar te Haarzuilens door den ingenieur architect Pierre Cuypers. Deze bomen werden met behulp van een langejan stuk voor stuk vervoerd van De Bilt en omstreken naar Haarzuilens. Dit transport moest dwars door de stad Utrecht en wel over de Voorstraat. Hier was een sigarenfabriek van Hagen waarvan de bebouwing de straat ter plaatse danig vernauwde. De puist van Hagen heette dat in de volksmond. Genoemde puist is speciaal ten behoeve van het bomentransport dan ook gesloopt.

Na Groenekan en de bosrijke omgeving verandert het landschap drastisch doordat we het gebied van de Maarsseveense Plassen binnenrijden waar het landschap veel opener wordt en de begroeiing lager. De koers iets oostelijk verlegd bereiken we het gebied van de glorieijke

Vecht, oorspronkelijk een arm van de Rijn, waarlangs de rijke Amsterdamse kooplieden in de 17e eeuw hun buitenverblijven bouwden om in de zomer de hitte van de stad en de stank van de grachten te kunnen ontvluchten.

Het landschap ter plaatse is wellicht uniek in Nederland omdat de mens hier, over zo'n groot gebied, eeuwen geleden reeds duidelijk het stempel op heeft gedrukt van een aangelegd park ter verpozing zonder utiliteitsdoeleinden. Dan komt het Amsterdam-Rijnkanaal in zicht, gegraven om de haven van Amsterdam te verbinden met de Rijn ten behoeve van het transport over water. Dit doel manifesteert zich duidelijk in het uiterlijk van deze waterweg met zijn rechte harde wallenkant, de kaarsrechte vorm en de wegen aan weerszijde. Door deze wallenkanten worden de door de drukke scheepvaart veroorzaakte golven op een onaangename wijze vervormd tot een warrige korte stugge golfslag die door de pleziervaart als uiterst onaangenaam wordt ervaren.

De route wordt vervolgd aan de andere zijde van het kanaal terug via het lieflijk gebied aan de Vecht naar 's-Graveland en een bosrijke en parkachtige omgeving waar we veel buitens, elk gelegen in zijn eigen park, passeren waaronder het buiten van wijlen admiraal Maarten Harpertzoon Tromp.

De omgeving wordt nog waterrijker en de bomen maken plaats voor struiken als we Loosdrecht passeren. Vervolgens, in de richting Hilversum gaande, verandert het landschap wederom doordat het wijzigt in de typische begroeiing van de zandgronden. Het vliegveld van Hilversum biedt ons vervolgens de mogelijkheid om te lunchen.

Gelukkig geeft het *roadbook* de noodzakelijke gegevens omtrent de verschuiving van het magnetische noorden en de wijziging van de start- en landingsbaannummers op dit vliegveld waarvoor bij dezen nog onze hartelijke dank.

Versterkt door de lunch hebben de deelnemers weer voldoende energie om de tocht voort te zetten over de zandgronden, met hun begroeiing van veel naaldbossen, richting Bilthoven, Zeist. Het hoge kaarsrechte naalddhout in de bossen langs de weg doet de zeilliefhebbers onder de deelnemers watertanden bij de gedachte wat een schitterende masten hiervan kunnen worden gemaakt.

Vlak langs, maar uit het zicht, wordt vervolgens het Slot Zeist gepasseerd. Dit slot gebouwd in de 17e eeuw voor een Nassau wordt in de 18e eeuw gedeeltelijk geschonken aan

de Hernhutters die aan de voorkant een broederplein en een zusterplein aanlegden en er een kerk bouwden.

Hiervandaan, richting Zuid, rijden we onderlangs de Utrechtse Heuvelrug langs een aantal buitens, kastelen die nog, deels verbouwd, uit de middeleeuwen stammen. Deze vestingstorens vormden een Maginotlinie *avant la lettre* omdat de bisschop van Utrecht en de hertog van Gelre elkaar voortdurend naar het leven stonden. Verdergaand in zuidelijke richting stuiten wij op Lek en de Lekdijk volgend bereiken we Wijk bij Duurstede, algemeen bekend van de plunderingen door de Noormannen, maar daarvan is heden ten dage niets meer te zien. Wat wel direct opvalt is de molen die is gebouwd op een voormalige stadspoort en als zodanig de enige in Nederland.

Velen onder u zullen denken: oh ja, de molen van Ruysdael, maar dat is een misvatting.

De molen van Ruysdael stond verderop op een hoek van de vestingwal, maar is in 1817 zoals zoveel moois in

Nederland, gesloopt. De diehards onder u die dat willen, kunnen nog wel de resten, het onderstuk ervan, even verderop bekijken.

Vanaf de Lekdijk hebben we een prachtig zicht op een uniek rivierenlandschap, namelijk de samenkomst c.q. kruising van de Lek, de Neder-Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal.

De koers naar het Noorden verleggend

rijden we na een stukje rivierenlandschap weer de Utrechtse Heuvelrug op door de bossen richting Leersum, Doorn. Hier bevindt zich, maar blijft buiten zicht, het onderkomen van de Duitse keizer, die hier na de Eerste Wereldoorlog in ballingschap, maar bepaald niet in armoede, leefde. Ook de Pyramide van Austerlitz, die door de Franse troepen van Napoleon is opgeworpen, wordt wel gepasseerd, maar blijft uit beeld. In mijn herinnering, die uit de jaren veertig dateert, was de Pyramide niet meer dan een onduidelijke heuvel midden in het bos. Sindsdien is er echter met de toename van de welvaart in Nederland veel aan dit monument gerestaureerd.

Doorrijdend in noordelijke richting bereiken we de bosrijke omgeving van Soesterberg, ook het voormalig militair vliegveld, thans legermuseum, blijft buiten zicht. Wat wel binnen bereik komt is het restaurant De Soester Duinen waar we kunnen parkeren en genieten van een borrel, een nog gezellig samenzijn en een smakelijke maaltijd.

Hiermede wordt deze dag afgesloten onder dank aan allen die de benodigde energie hebben gestoken in de organisatie van deze prachtige en bijzonder afwisselende rit.



v.l.n.r. David (jvi 1978) en Hans Burggraaff in een Toyota Sportswagon; Peter van Es (jvi 1971) en bijrijder in een Volkswagen Eos; Meindert Niemeijer, Irma Niemeijer en Alette Rolff in een Renault Captur; Maarten Zier (jvi 1968) in een Renault; Lodewijk Westdorp (jvi 1960) in een Honda; Jeroen van den Ende (jvi 1980) en Christien Spuijbroek in een Mercedes SLK; Bob Kok (jvi 1959) en Julian Griffiths in een Buick X25; Frank van der Elst (jvi 1967) en Mieke Viveen in een Rover P6; Loek Molmans (jvi 1961) en Tineke in een Alfa Romeo Alfetta GTV; Jorien van der Meulen, Annette van Seumeren en Azam Yavarian in een Kia Venga; Ronald Stolk (jvi 1990) in een Landrover Defender; Henk van Willigenburg (jvi 1964) en Astrid in een Honda Jazz; Bert Kamsteeg (jvi 1971) en Gera Kamsteeg in een Volvo V70; Karin Griffiths-Kok en mw. Kok in een Alfa Romeo Giulietta; Klaas Winters (jvi 1974) en Anja Steen in een MG TF; Rudy Kleintjes (jvi 1950) en Eva Kleintjes in een Porsche Boxter.



'EEN BRON VAN VERMAAK EN VELE ANECDOTES'

door Kees Polderman, jvi 1965

Tijdens mijn vaartijd bij de Holland-Amerika Lijn, in de tweede helft van de jaren zestig, heb ik met Nederlandse, maar vooral met Spaanse matrozen gevaren. Ik herinner me dat de laatsten veelal uit het uiterste noordwesten van Spanje kwamen en dat het prima, betrouwbare en over het algemeen vrolijke zeelui waren. Er was wel een handicap: ze spraken vrijwel alleen maar Spaans.

Op dat taalprobleem was je op geen enkele manier voorbereid, niet op de Kweekschool en niet door 'het kantoor'. En je ging in die jaren nog niet op vakantie naar Spanje, zelfs iets als *buenos dias* had je daarom nog niet leren zeggen. Het zou dus vooral een kwestie van *learning by doing* zijn ...

Onder loodsaanwijzing (vooral de Scheldeloodsen waren in mijn herinnering goed in hun Spaanse roerorders) leerde je al snel in het Spaans tot 360 tellen (*doscientos setenta y cuatro; poco babor*). En voordat je het wist stond je tijdens de hondenwacht samen met de Spaanse uitkijk het destijds populaire *Cuando calienta el sol aquí en la playa* over de Atlantische Oceaan te kwelen. Hetgeen me overigens wel op een ernstige vermaning van tweede stuurman Dirk Posthumus (jvi 1948) kwam te staan: als aankomend scheepsofficier werd je niet geacht zo familiair met matrozen om te gaan ...

Met een combinatie van wat Engels, een enkel woordje Spaans en zo nodig wat geïmproviseerde gebarentaal was er al spoedig eigenlijk helemaal geen sprake meer van een communicatieprobleem. Dat er *überhaupt* zo'n probleem – met mogelijke veiligheidsimplicaties – zou kunnen bestaan leek destijds niemand te beseffen.



Deze herinneringen aan mijn eerste kennismaking met de Spaanse taal kwamen weer boven toen ik vorig jaar op het internet stuitte op een tweetal curieuze boekwerkjes.

*Djangan omong kosong!*¹

Eerst vond ik een boekje getiteld *Orang Kapal*² – Maleis leerboek voor Zeeman en Vliegenier'. Het rond 1940 uitgegeven, ruim 190 pagina's tellende boekje bleek geschreven door ene Raden S. Nimpoe, op het titelblad vermeld als 'Leraar aan de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam'. Dat de Kweekschool ooit beschikte over een heuse leraar 'Maleise taal' was nieuw voor mij, de cijferlijsten in de comportementbladen uit die jaren vermelden dit taalvak niet. Maar dat het leerboek zowel de 'zeeman' als de 'vliegenier' tot doelgroep had paste bij de periode (1931-1941) dat de Kweekschool ook de Rijksopleiding tot verkeersvlieger verzorgde.

Onderwijs in de Maleise taal voorzag destijds duidelijk in een behoefte, er werd immers nog volop van, naar en binnen 'Indië' gevaren, veelal ook met deels 'inlandse' bemanningen. Directeur F. de Boer van de Stoomvaart-Maatschappij 'Nederland' schreef in zijn voorwoord bij het leerboek: *De wijze waarop in het algemeen aan boord onze Indische lijnen Maleisch wordt gesproken is wel vaak een bron van vermaak en vele anecdotes, maar draagt er gewoonlijk niet toe bij om een gemakkelijk elkaar begrijpen van Europeanen en Inheemschen te bevorderen.*

Na inleidende hoofdstukken over uitspraak, grammatica, woordschikking en zinsbouw besteedt *Orang Kapal* in eerste instantie nadrukkelijk aandacht aan de gebiedende wijs (*Kom hier! - Zwijg! - Spreek! - Haast je! - Denk eens na!*) en aan de verbiedende wijs (*Lieg niet! - Rook niet! - Klets niet! - Niet spugen!*). Het leerboek gaat dan verder met wat milder getoonzette voorbeeldzinnen voor 'In de eetsalon' (*Djongos³, de soep is niet hartig genoeg, geef me wat zout*) en 'In de rooksalon' (*Zeg, wil je voor mij een doosje sigaretten halen? Ja meneer, wat voor merk? Turmac Special! Als U belijft, meneer, hij kost 30 cent*).

Pas na ruim 30 bladzijden wordt er gevaren. Zo zijn er hoofdstukken met voorbeeldzinnen voor 'Een haven binnenlopen', 'Luiken openen en laden' (*Die winchdrijver kan het niet, ik zal zelf de winch nemen*) en 'Lossen' (*He mandoer⁴, hier ligt een melkblik, je mensen stelen uit de kisten. Als ik het zie gaat de dief van boord!*). Ook het vervoer van Mekagangers komt aan de orde, waarbij uit de voorbeeldzinnen blijkt dat er nauwelijks verschil was met het vervoer van vee (*Er moet een gangetje vrij blijven, van de zijde van het midden, en van voren naar achteren aan beide kanten*).

Het leerboekje bevat verder nog hoofdstukken met scheepstermen (*Roep de bootsman! - Vier de log uit!*), kompasstreken en termen voor in de machinekamer. De daaropvolgende hoofdstukken voor de 'vliegenier' hebben een geheel ander karakter dan die voor de 'zeeman'. In een

U treft de agenda en de toelichting aan in dit middenkatern van de VOKabulaire. Mogen wij u adviseren dit middenkatern vooraf door te nemen en mee te nemen naar de vergadering. Het bestuur verwacht dat deze schriftelijke voorbereiding ook dit jaar weer positief zal werken op het verloop van de vergadering en vooral op de vergaderduur.



JAARLIJKSE ALGEMENE LEDENVERGADERING 2022

zaterdag 17 december 2022, aanvang 15.30 uur
Conference Centre Hotel Mövenpick, Piet Heinkade 11, Amsterdam

AGENDA

- 1 Opening en woord van welkom door de voorzitter
- 2 Ingekomen en uitgegane stukken
- 3 Huldiging jubilarissen
- 4 Vaststellen notulen pro forma ALV 2021
- 5 Jaarverslagen secretaris en penningmeester 2021-2022
(zie blz. II) van het middenkatern)
- 6 Verslag van de financiële commissie 2021-2022
- 7 Benoeming financiële commissie 2022-2023
- 8 Begroting 2023 (zie blz. IV van het middenkatern)
- 9 Bestuursformatie (zie blz. III van het middenkatern)
- 10 Redactiecommissie
- 11 Voorjaarsevenement 10 juni 2023
- 12 Communicatie bestuur met leden (whatsapp)
- 13 Wat verder ter tafel komt
- 14 Rondvraag
- 15 Huishoudelijke mededelingen en sluiting



Inschrijvingsformulier Reünie VOK op zaterdag 17 december 2022

Naam: jvi:

e-mailadres: tel:

Ik kom WEL / NIET naar de Herdenking (gaarne omcirkelen!).

Ik kom WEL / NIET naar de Voordracht (gaarne omcirkelen!).

TOELICHTING BIJ DE AGENDA

5 JAARVERSLAG SECRETARIS en PENNINGMEESTER 2021-2022

Ook dit jaar heeft het coronavirus verstrekkende gevolgen gehad voor veel activiteiten.

Voor de tweede keer op rij heeft het bestuur moeten besluiten de jaarlijkse reünie, die op 18 december gehouden zou worden, niet door te laten gaan vanwege de toen geldende coronamaatregelen van de overheid. Wel is er – schriftelijk – een pro-formajaarvergadering gehouden, waarbij 109 leden (ruim 14,5% van het ledenbestand) hun stem hebben laten horen. Met algemene stemmen is bestuurslid Steven Leffelaar (jvi 1980) benoemd tot voorzitter per 1 januari 2022. Hij volgt Wil Koper (jvi 1959) op. Wil heeft het voorzitterschap 4 jaar bekleed. Het verslag van deze vergadering is opgenomen in het Jaarboekje 2020-2021.

Op 14 december heeft de secretaris, samen met mr. A.M.G. van der Laan, Commissaris van het Vaderlandsch Fonds, een krans bij het monument gelegd.

Op 1 maart was het ‘Klein Rapport’, de jaarlijkse bijeenkomst van het VOK-bestuur met de commissarissen van het Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van ‘s Lands Zeedienst.

De jaarlijkse herdenking bij het Nationaal Monument voor de Koopvaardij *De Boeg* te Rotterdam heeft op 4 mei doorgang gevonden. Namens de VOK is een krans gelegd door de voorzitter Steven Leffelaar en Robert Putman (jvi 1957).

Op 11 juni was het mogelijk een Voorjaarsevenement te houden. Locatie was SHIP IJmuiden. Een verslag is opgenomen in de VOKabulaire van augustus 2022.

Overige activiteiten

Op 5 september vond de jaarlijkse VOK-Motortoertocht met 5 deelnemers plaats. Het beginpunt was in Nieuwegein, het eindpunt van de tocht was Apeldoorn. Een uitgebreid verslag staat in de VOKabulaire van oktober 2021.

De 10e VOK-Autotoertocht vond eveneens op 5 september plaats. Begin- en eindpunt waren in Ellecom; de route voerde langs de Veluwezoom en door de IJsselvallei. Er deden 10 equipes mee. Een uitgebreid verslag staat in het Jaarboekje 2020-2021.

Op 25 april was het 18e VOK-Golftoernooi, met 20 deelnemers. Een uitgebreid verslag staat in de VOKabulaire van augustus 2022. Omdat uitvaartplechtigheden slechts in beperkte kring gehouden mochten worden en omdat de mededeling van een sterfgeval veelal pas na de uitvaart ontvangen werd, is een beroep op klas-/jaargenoten met het verzoek de VOK te vertegenwoordigen bij de aanvang van de ‘laatste reis’, achterwege gebleven. De sterfgevallen zijn wel direct op de website bekendgemaakt.

Op 13 juni 2022 overleed onze voorstander prof. ir. J.A. Spaans. Bij de uitvaart werd onze vereniging vertegenwoordigd door de voorzitter Steven Leffelaar en Hans de Ruiter (jvi 1966).

De hieronder gepubliceerde ledentallen spreken voor zich.

Per 31/7	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Overleden	25	27	25	20	26	36
Geroyeerd	4	4	5	2	2	3
Opgezegd	13	5	17	14	11	5
Aangemeld	10	5	9	11	3	3
Saldo	-32	-31	-38	-25	-36	-41
Gewone leden	880	850	815	791	757	722
Voorstanders	20	18	18	17	16	15
Donateurs	18	19	17	17	16	14
Totaal	918	887	850	825	739	751

JAARVERSLAG PENNINGMEESTER

Het verenigingsjaar 2021-2022 werd evenals het jaar ervoor overschaduwd door de COVID-19-perikelen. Zo ging de reünie niet door vanwege een lockdown. Nagenoeg alle contributie kwam toch gewoon binnen. In december werden onze obligaties ingelost en verschoof er € 20.000,- van de financiële vaste activa naar de vlottende activa.

Mogelijk waren die hoge spaargelden de oorzaak dat we werden vereerd met een brief van de belastingdienst om te bezien of wij misschien wel in aanmerking kwamen voor vennootschapsbelasting en btw-aangifte.

Nadat er een representatieve jaarrekening werd opgeleverd, waarvoor dank aan Rik Hindriks (jvi 1971), waaruit bleek dat wij per saldo jaar in jaar uit een netto-ontvanger zouden worden bij btw-aangifte, trok de belastingdienst de proefballon weer in.

Toch hebben we nog het een en ander kunnen sponsoren zoals het 1e rondje bij de Motortoertocht en de Autotoertocht 2021 en het organiseren van het Voorjaarsevenement 2022 in SHIP te IJmuiden.

Een exploitatieresultaat van ruim € 3.000,- heeft geresulteerd in een hoger balanstotaal, kortom, we staan er nog steeds goed voor.

6 VERSLAG FINANCIËLE COMMISSIE 2021-2022

Op 29 augustus 2022 heeft de door de Algemene Ledenvergadering benoemde kascommissie de balans en exploitatierekening aan de hand van alle bescheiden uitvoerig gecontroleerd op de juistheid van verwerking in de financiële administratie. De kascommissie, die bestond uit Jeroen Smits (jvi 1990) en Mark Teeninga (jvi 1991) zal daarvan verslag uitbrengen op de Algemene Ledenvergadering. Beide heren worden door het bestuur weer voorgedragen voor de kascommissie.

9 BESTUURSFORMATIE

Op 4 oktober jl. tijdens een bestuursvergadering heeft Marco Jacques (jvi 1982) het secretariaat van de vereniging van vice-voorzitter Maarten Zier (jvi 1968) overgenomen. Een en ander is reeds gewijzigd bij de Kamer van Koophandel. Maarten Zier is nu bestuurslid zonder portefeuille, maar blijft de ledenadministratie verzorgen.

Ter uitbreiding van het bestuur wordt mevrouw Anneke Mäkel (jvi 1978) voorgedragen.

Met als portefeuille Hoofd redactie van onze vereniging.

Bij akkoord tijdens deze ALV zal zij per direct tot het bestuur toetreden.

14 RONDVRAAG

Zoals altijd streeft het bestuur ernaar de ALV niet te doen uitlopen. In verband hiermee vragen we de leden die eventueel wat complexere zaken in de rondvraag aan de orde willen stellen deze onderwerpen, voorzien van een toelichting, uiterlijk 9 december schriftelijk bij de secretaris (secretaris@vok.nl) in te dienen.

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.

VEREENIGING VAN OUD-KWEEKELINGEN VAN DE KWEEKSCHOOL VOOR DE ZEEVAART			
Begroting verenigingsjaar 2022-2023			
	2021-2022	2022-2023	Opmerkingen
BATEN	GEREALISEERD	BEGROOT	
Vooruit ontvangen contributie	€ 465,00	€ 637,00	
Contributie-betalingen	€ 12.851,00	€ 13.024,00	
Afdracht contributies uit LvhL fonds *	€ 3.674,00	€ 3.520,00	
Achterstallige contributie	€ 44,00	€ 198,00	
Contributies & donaties	€ 17.034,00	€ 17.379,00	
Coupon Var.DB.Priv.Fi.Pp.	€ 750,00	€ 0,00	
Rente ING+ABN spaarrek.	€ 0,00		
Inkomsten uit vermogen	€ 750,00	€ 0,00	
Verkoop verenigingsartikelen	€ 0,00	€ 0,00	
Geen reünie wegens Corona	€ 0,00	€ 8.400,00	Reünie 2022
Donaties evenementenfonds	€ 584,00	€ 210,00	
Donaties roeiploeg	€ 102,00	€ 25,00	
Donaties Kaatjefonds	€ 192,00	€ 200,00	
Donaties LvhL fonds	€ 0,00	0,00	
Portobijdragen	€ 111,00	€ 80,00	
Overige baten	€ 989,00	€ 8.915,00	
TOTAAL BATEN	€ 18.773,00	€ 26.294,00	
LASTEN			
Bankkosten	€ 484,46	€ 500,00	
Bestuurskosten	€ 1.296,62	€ 1.300,00	
Drukwerk	€ 7.552,61	€ 12.550,00	
Kantoorkosten (incl. opslagkosten)	€ 476,88	€ 500,00	
Porto	€ 2.983,23	€ 2.350,00	
Telecom/Website	€ 211,75	€ 500,00	Contract Releaz
Inkoop verenigingsartikelen	€ 0,00	€ 0,00	
Verzekering Kaatje	€ 192,23	€ 210,00	
Operationele kosten	€ 13.197,78	€ 17.910,00	
Restituties contributies en donaties	€ 340,62	€ 560,00	
LvhL fonds-deel interesten	€ 222,18	€ 0,00	
Afdracht aan evenementenfonds	€ 0,00	€ 220,00	
Afdracht aan roeiploeg	€ 0,00	€ 110,00	
Afdracht aan roeiploeg	€ 0,00	€ 50,00	
Afdrachten	€ 562,80	€ 940,00	
Geen reünie wegens Corona	€ 0,00	€ 15.434,75	Reünie 2022
Bijdragen aan VOK-evenementen	€ 1.860,95	€ 220,00	
Overige lasten	€ 1.860,95	€ 15.654,75	
Exploitatieresultaat	€ 3.151,47	€ -8.210,75	Exploitatieverlies
TOTAAL LASTEN	€ 18.773,00	26.294,00	

vliegtuig kwamen immers 'Inheemschen' hoogstens als passagier aan boord. Voor de luchtvaart waren daarom geen gebiedende, laat staan verbiedende voorbeeldzinnen nodig ...

Maleis voor jonge stuurlieden

Ik trof op het internet vervolgens nog een ander curieus boekje. Het stamt uit 1955, zo'n 15 jaar later, een wereld- en een dekolonisatieoorlog later, Indonesië is inmiddels meer dan vijf jaar onafhankelijk. Dit boekje heeft als titel 'Handleiding voor het gebruik van de Indonesische taal – samengesteld ten behoeve van de stuurlieden der N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij'. De inleiding van het boekje geeft aan dat het werd samengesteld *ten behoeve van de jonge stuurlieden van de KPM die voor het eerst naar Indonesië gaan, teneinde zich aanstonds na aankomst aldaar aan boord van onze schepen op een bevredigende wijze verstaanbaar te maken, hoofdzakelijk binnen de grenzen die door hun werkring worden gesteld.*

Wellicht is de KPM-handleiding onze wat oudere leden – de 'jonge stuurlieden' van destijds – nog wel bekend. Zij bevat woorden, uitdrukkingen en zinnen, die thans in het spraakgebruik aan boord worden gebezigd, aldus de inleiding. En dan volgen inderdaad ruim 50 pagina's met voorbeeldzinnen, scheepstermen en woorden voor het dagelijks gebruik, alle voorzien van een vertaling in het destijds nog steeds gebruikelijke 'Maleis'. Ook hier wordt veel gebiedende wijs gebruikt, maar in het gebruik van uitroepetekens was men aanzienlijk terughoudender dan Raden Nimpoen in zijn *Orang Kapal* 15 jaar eerder. En zelfs verschijnt er hier en daar een – weliswaar optioneel te hanteren – beleefdheidsterm: *Haal (alsjeblieft) mijn regenjas.*

Maar vooral de voorbeeldzinnen in het hoofdstuk 'Hut, kleding, verzorging' maken duidelijk dat in 1955 bij de KPM nog niet echt afstand was genomen van *tempo doeloe*. Ook toen hadden de 'jonge stuurlieden' er blijkens de handleiding nog recht op om door de Indonesiër op hun wenken te worden bediend, en om hem zo nodig te vermanen. Een paar voorbeelden: *Ik vroeg je zo-even om ijswater, waarom breng je het dan niet? - Straks om 6 uur wil ik de wal op, poets mijn bruine schoenen - Leg voor morgenochtend een schoon uniform klaar en doe de epauletten en knopen erin. Niet vergeten! - Maak straks mijn scheermes schoon.*

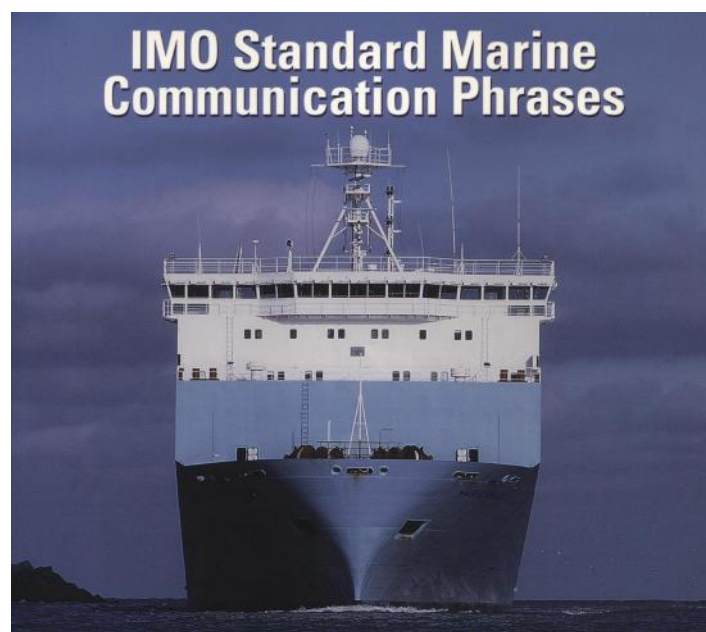


Aan boord ss Averdijk, 1966

Curieuze boekjes dus, absoluut uit 'andere tijden'. Maar enigszins besmuikt bedacht ik dat ik zelf al direct bij het aan boord komen van het ss *Averdijk* in augustus 1966 voor mijn eerste reis als stuurmansleerling werd benaderd door een

(Nederlandse) man die zich voorstelde als 'Joop' en mij vertelde dat hij deze reis mijn 'hutbediende' zou zijn. Hij zou dagelijks mijn kooi opmaken, en ja, als ik mijn schoenen buiten mijn hut zou zetten zou hij ze poetsen. En mijn 'zeepa', vierde stuurman Hans Köler (jvi 1960), leerde me al snel dat en hoe je op de 'tiet' moest drukken om Joop zonder verdere aanwijzingen subiet voldoende bier in je hut te laten bezorgen. Ook dit waren duidelijk nog 'andere tijden', tijden waarin een 'scheepje' als de *Averdijk* – 140m lang, 7645gt – met maar liefst 50 koppen werd bemand ...

Het was trouwens op diezelfde eerste reis dat ik al rechtstreeks werd geconfronteerd met de gevaren van een communicatiestoornis. Op de thuisreis vanuit Centraal-Amerika voer de *Averdijk* in het donker de (nauwe) sluis van Le Havre in. Ik fungeerde als roerganger en hoorde de loods 'port' zeggen. Ik herhaalde keurig 'port' en draaide het grote houten stuurwiel naar bakboord. De eerste stuurman kwam



langs, keek op de roeraanwijzer, en snauwde 'stuurboord &%@#!'. Ik twijfelde niet, draaide naar stuurboord, en we hielden het net nog vrij van de sluiswand.

Ik lag er die nacht nog wel even wakker van, maar het liep allemaal met een sisser af. De volgende dag wees de eerste stuurman mij er fijntjes op dat 'tribord' Frans is voor stuurboord, maar dat was dan meteen ook de volledige 'evaluatie' van het incident. De kapitein, Evert 'Koeieneus' Cunaeus (jvi 1940), had van het geheel niets gemerkt en aan het eind van de reis had het daardoor gelukkig ook geen invloed op mijn 'attest'.

Standard Marine Communication Phrases

We zijn ten opzichte van 1955 inmiddels ruim 65 jaar en de nodige kritische reflecties op 'ons koloniale verleden' verder. Vanuit huidig perspectief zal de een – wellicht weemoedig – glimlachen over de Maleise vocabulaire zoals die respectievelijk aan kwekelingen en aan jonge KPM-stuurlieden werd opgediend. Een ander zal de beide boekjes juist bestempelen als gênante symptomen van dat koloniale verleden. Ik ga er zelf van uit dat de boekjes destijds in ieder geval met de beste bedoelingen werden samengesteld, en inderdaad beoogden om de onderlinge communicatie zo

goed mogelijk te bevorderen, en om problemen daarin te voorkomen.

Hoe dit ook zij, opvallend is dat noch *Orang Kapal*, noch de KPM-handleiding wijzen op het belang van goede en begrijpelijke communicatie vanuit *veiligheidsoogpunt*; er kan immers aan boord van een schip veel fout gaan ten gevolge van een verkeerd begrepen order of aanwijzing.

Maar ook die constatering is vanuit huidig perspectief. In mijn inleiding gaf ik al aan dat er in de jaren zestig ook nog weinig aandacht leek te bestaan voor de veiligheidsaspecten van de communicatie aan boord en die tussen schip en wal. Een in 1986 door de toenmalige Scheepvaartinspectie uitgegeven bundel onder de titel 'Dat is juist' bevat honderden – op uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart gebaseerde – praktische aanwijzingen en nuttige tips ter bevordering van de veiligheid aan boord van schepen, maar geen enkele van die aanwijzingen en tips heeft het over communicatie of taalgebruik.

Dat zou daarna terecht wel veranderen. Met de sterke opkomst van 'multinationale' bemanningen is de erkenning

van het belang van begrijpelijke en eenduidige communicatie aan boord van schepen de afgelopen decennia flink gegroeid. Al in 1977 werd wereldwijd een door de Internationale Maritieme Organisatie ontwikkelde Engelstalige standaardvocabulaire ingevoerd, sinds 2002 – na een substantiële aanpassing en aanvulling – onder de titel 'Standard Marine Communication Phrases' (SMCP). Kennis van die SMCP is vereist voor ten minste wachtofficiëren op schepen groter dan 500gt.

Ook in de SMCP is een groot aantal voorbeeldzinnen opgenomen, nu echter vooral gericht op de veilige navigatie en op de bedrijfsvoering aan boord. Zinnen als *Do not spit!* of *Polish my brown shoes* zal men er vergeefs in zoeken, dat waren andere tijden ...

¹ Maleis voor 'praat geen onzin!'

² Maleis voor 'zeeman'

³ Maleis voor 'bediende'

⁴ Maleis voor 'opzichter'

KAATJE OP DE VELUWE, REÛNIE D+E'ERS 1962

door Joop van Riet (jvi 1962, D59) met medewerking van Willem, Rudy en Kees

Daar kwam het op die zonnige 14 september in Apeldoorn wel op neer. Het bijzondere hoe en waarom is in de VOKabulaire van augustus al toegelicht. Nu kwamen de D+E'ers van toen met hun partners in het plaatselijke Stadscafé bij elkaar om de grondlegger uit 1785 van de Kweekschool voor de Zeevaart postuum te onderscheiden met een glanzend nieuwe Oorkonde in de Orde van Kaatje.

Dankzij die grondlegger – Admiraal Van Kinsbergen (ook bekend als graaf van de Doggersbank) – ontstond in 1962 in een gedisciplineerd(?) en koud internaatsjaar een vriendenband. Die vormde de aanleiding om dat zestig jaar later te vieren. Zo hadden de D+E'ers Van Kinsbergen voorgedragen bij de Kanselarij der Maritieme Orden om voor te leggen aan Neptunus als God van alle golven, stromend water en alle zeeën om hem alsnog te onderscheiden. Met als resultaat dat per kerende flessenpost jhr. Jan Hendrik van Kinsbergen door Neptunus benoemd werd tot Commandeur in de Orde van Kaatje. Enigszins verlaat en daarom postuum! Met als opdracht aan de D+E'ers om deze onderscheiding met een plechtige ceremonie om het standbeeld van Van Kinsbergen in Apeldoorn te draperen.

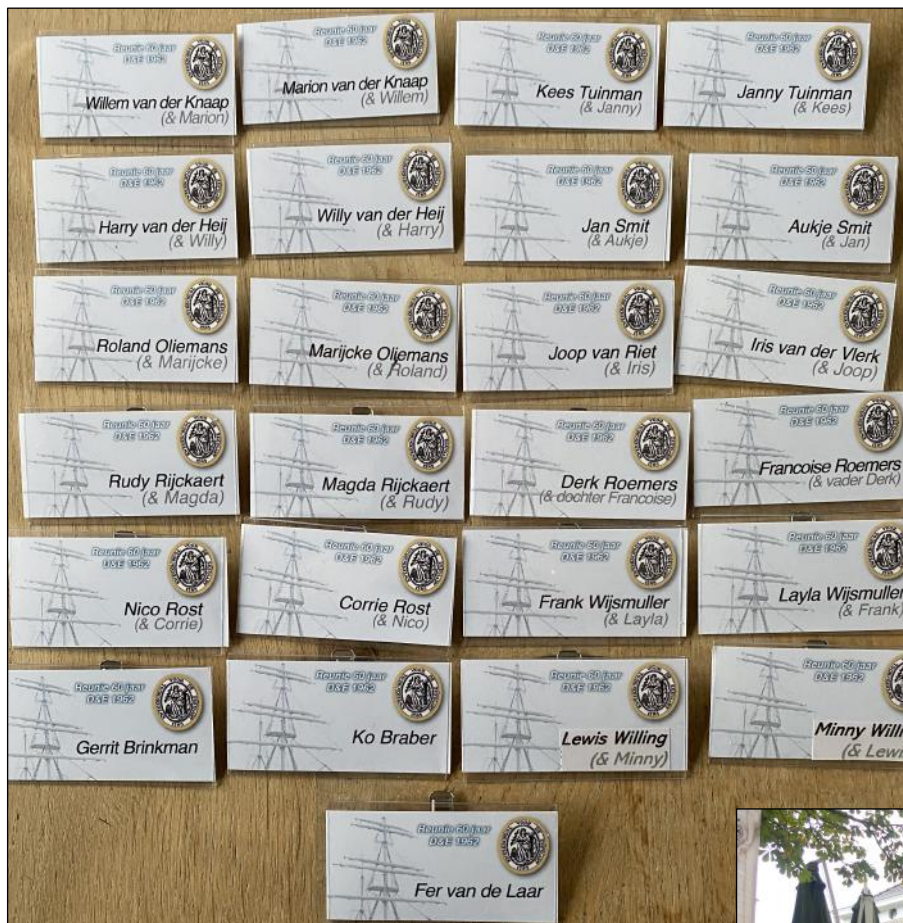
De postume oorkonde was ontsproten uit een droom van Willem van der Knaap, die nu belast werd met de taak van ceremoniemeester. Vanuit Neptunus zijn Atlantis kwamen de kanselier, vergezeld door de secretaris-kanselier en ordehandhaver bootsman Simon Kater over. Aan hun

kledij was te zien dat Neptunus in een ander modebeeld leefde. Deze functionarissen zijn bij de Kweekschool bekend onder de pseudoniemen Willem van der Knaap, Kees Tuinman, Rudy Rijckaert en Joop van Riet.

De ceremonie trok de aandacht, zelfs van TV. Nog wel de Apeldoornse TV! Ben Mouw – voorzitter van Platform Erfgoed Apeldoorn – bediende de TV met een uitgebreide toelichting op de loopbaan van de Admiraal, die na zijn pensioen afmeerde in Apeldoorn en daar weldoener werd. Zo werd het voor de kijkers thuis duidelijker wat dat bonte maritieme gezelschap op de droge zandgronden van de Veluwe bracht. Het Stadscafé nam vereerd de 'Orde van Kaatje' in ontvangst met de belofte het een mooie opvallende plek in de zaak te geven. Ook voor alle oud-kwekelingen om te bewonderen.

Het reünieprogramma was natuurlijk al eerder in de ochtend begonnen met de ontvangst van de D+E'ers en hun partners door de Kanselarij. De spanning of het een geslaagde dag zou worden, verdween al snel zodra





het drukke onderlinge geroezemoes duidelijk maakte dat er vandaag geen stiltes zouden gaan vallen. Dat klopte! Na de koffie en taart stonden de stadsgidsen met hun veteranenbus klaar om Apeldoorn te laten zien. Indrukwekkend waren de vele mooie parken en de diverse aanknopingspunten met Van Kinsbergen. Daar de mobiliteit van de D+E'ers niet meer dezelfde was als op de Kweekschool, was de veteranenbus heel passend. Dat was niet het enige verschil, ook het weer was van een ander klimaat. Ons 1962 was het jaar van de strengste winter van de eeuw, met de heel barre Elfstedentocht. Heroïsch gewonnen door Reinier Paping. Onze 'rjuchte' Fries Bram Robaard was ineens uit de E-klas verdwenen, hij zou en moest de Elfstedentocht schaatsen. Net als bijna alle deelnemers werd ook hij in Harlingen van het ijs gehaald. Of hij nog gestraft is voor zijn spontane spijbelen, is niet meer bekend. Het was toen een heel ander klimaat, alleen de 'koude oorlog' lijkt herkenbaarder.

Als herinnering waren de studieboeken van toen uitgesteld. Beknopte Zeevaartkunde van Lieuwen, Scheepsbouw van Kruisinga, Zeemanschap van De Boer en Schaap, Radionavigatie van Sonnenberg en keurige aantekenschriftjes. Ook over navigatie, met heel veel aandacht voor de bedrijfszekerheid van het magnetisch kompas in vergelijking met het nieuwere gyrokompas. Zoeken naar iets over satellieten leverde niets op. De enige relatie was het jaar ervoor, Joeri Gagarin die als eerste mens een ruimtereis maakte! En nu toert ieder met navigatie-Tom Toms, ook naar het Apeldoornse Stadscafé!

Willem als ceremoniemeester herdacht de acht van de 36 D+E'ers die er nu niet meer zijn. Ook het woord mantelzorg

deed zijn intrede, of voor de partner of voor de D+E'er zelf. Daardoor konden er enkelen niet komen. Maar dat gaf ook – verbazend – verjonging te zien. Dochter en zoon die vonden dat hun vader dit toch tussen zijn oude klasgenoten mee moest maken. Daarom kwam dochter mee als gezelschap en het autorijden terwijl de zoon voor moeder thuis zorgde.

De goede lunch van Stadscafé liet het gezelschap van vijftientwintig met wat overbodig spraakwater goed smaken. De vier 'offshore' initiatiefnemers van 25 mei werden bij het weggaan overladen met complimenten voor de prachtige dag. Na de reünies van 40 jaar (Spakenburg), 50 jaar (Amsterdam) en deze van 60 jaar in Apeldoorn werd al aangedrongen op een volgende ... Met als antwoord: elk initiatief is welkom. En plannen maken is altijd goed! De rest van de week kon er genoten worden van vele dankbare mailtjes en de vele leuke momenten die door de partners Magda en Iris in fotoseries vastgelegd waren. Waarvan de nodige op de VOK-website en



bij dit verhaal staan.

(Wordt vervolgd in het aanstaande Jaarboekje, red.)





EEN FOTO

door Hans de Ruiter (jvi 1966)

Vlak voor de gang naar de drukker met dit blad is in het nieuws het 700.000 jaar oude schedelkapje, dat aan het eind van de negentiende eeuw op Java gevonden werd. Het doet mij terugdenken aan mijn bezoek 14 dagen eerder aan het Museum Het Ursulinenconvent, Internationaal Museum voor Familiegesciedenis in Eijsden.

Het museum informeert de bezoeker over genealogie, familiegesciedenissen en alles wat ermee samenhangt. Men gaat ver terug, heel ver terug. Een hele zaal is bijvoorbeeld ingericht met nakomelingen van Karel de Grote (747/48-814), maar ook onze relatie met de mensaap krijgt veel aandacht.

Twee zalen zijn besteed aan het leven en vondsten van de arts Eugène Dubois (1858-1940) die in Eijsden geboren werd. Hij was het eens met Darwin dat de schakel tussen aap en mens in de tropen gevonden zou moeten worden. Het doel werd Nederlands-Indië. Dubois moet geschrokken zijn van de kosten voor zo'n reis. Om die te omzeilen meldde hij als arts zich aan bij het KNIL. In Indië had men al gauw in de gaten dat zijn missie een andere was dan te dienen bij het KNIL. Veertig koelies werden hem ter beschikking

gesteld. Hij mocht gaan graven. Hij vond een schedelkapje dat spoedig erkend werd als de schakel van aap naar de mens. Naast vele objecten bezit het museum onder meer twee replica's van dit kapje.

Ik moet het toegeven. Mijn aandacht voor een klein onderzoekje ging vooral uit naar de sterk vergrote foto in de entreezaal van het museum.

De foto werd genomen aan boord van het ss *Prinses Amalia* van Stoomvaart-Maatschappij 'Nederland' dat op 29 oktober 1887 vanuit Amsterdam vertrok naar Nederlands-Indië. Hij zal wel niet gemaakt zijn ter gelegenheid van het vertrek van Dubois. Het ligt meer voor de hand dat men het afscheid van de zestien Zusters Ursulinen heeft willen vastleggen. Alle opvarenden zijn ook niet afgebeeld op de



foto. In het Bataviaasch Nieuwsblad van 28 november 1887 treft men een passagierslijst met 77 personen 'benevens Zr.Ms. troepen' aan. De bezoeker aan het museum zal geneigd zijn de man met de witte baard te herkennen als de kapitein van het schip. De gezagvoerder, W.P. Harten (1851-1912), zit echter links wat verscholen achter de Zusters Ursulinen en Zusters Franciscanessen. Boven zijn hoofd hangt een jong mens in het want, zo lijkt het. Recht boven de man met de witte baard staat in uniform Eugène Dubois. Zijn vrouw Anna Lojenga zit vooraan geheel rechts. Oud-kwekeling Wouter Pieter Harten (jvi 1864) zou 20 reizen op de *Prinses Amalia* maken. Na zijn carrière op zee

werd hij onder meer directeur van het Zeemanshuis in Amsterdam en gekozen als lid van de gemeenteraad van de stad.

Het Familiemuseum in Eijsden is zeker een bezoek waard. Of zoals een bezoekerster in een recensie schreef, 'Alleen al het gebouw is een bezienswaardigheid.' Zeer herkenbaar is het hoofdgebouw, een ontwerp van Pierre Cuypers (1827-1921). Zelfs de hekwerkjes op beide torens lijken volkomen identiek aan die van het Rijksmuseum.

EEN BOEK VOOR U?

Het is in november dit jaar 80 jaar geleden dat het ss *Polydorus*, een Blauwpijper van de Nederlandsche Stoomvaart Mij. 'Oceaan' werd getorpedeerd. Het schip heeft zich kranig verzet tegen zijn ondergang. Na de oorlog wordt de *Polydorus* onderscheiden met een Koninklijke Vermelding bij Dagorder. Ik, oud-NSMO'er, had voor deze uitgave van VOKabulaire een verhaal over het schip en de ondergang willen schrijven. Van de heer Albert Kelder had ik zelfs een tijdje terug een heel dossier meegekregen. Toen zijn boek *Zee, zout en torpedo's, Verhalen over de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog* onlangs bij mij in de bus viel liet ik mijn voornemen varen. Albert Kelder, onder meer oud-stuurman, nam mij de wind uit de zeilen. Het boek viel vrijwel direct open bij het hoofdstuk 21, *U 176 speelt kat en muis met het ss Polydorus*.

Voor het helemaal te gaan lezen eerst maar eens verder gaan proeven zoals de dichter J.C. Bloem dat omschreef wanneer hij een boek voor het eerst in handen had. Het rijkgeïllustreerde boek is gebonden en telt 269 bladzijden en is uitgegeven door de Walburg Pers en de prijs is EUR 24,99.

Het boek is uitgegeven met steun van het Koninklijk College Zeemanshoop in Amsterdam en de inleiding is verzorgd door Bert van Leersum (jvi 1964), de secretaris van dit college. In tegenstelling tot veel andere boeken over de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog, nodigt het formaat uit om in een luie stoel te gaan lezen.

Albert Kelder heeft in zijn lange leven tot nu toe veel zaken betreffende de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog onderzocht en zijn bevindingen beschreven in goed toegankelijke verhalen die met name in het blad *De Blauwe Wimpel* werden gepubliceerd. Dertig zijn gebundeld in het boek.

Begin niet direct met hoofdstuk 1. *Het ss Bodegraven moet tot zinken worden gebracht!* Albert Reinier Kelder maakt met zijn Voorwoord al diepe indruk. Veel lezers van dit stuk zullen het eens zijn met zijn verontwaardiging over de minachting voor de bijdrage van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog. Na de *Bodegraven* volgen er onder meer hoofdstukken over de goudverscheppingen, het succesvolle verzet van de tanker *Ondina* tegen Japanse aanvallen, het verhaal over de *Aagtekerk* en zijn gezagvoerder Ary Romijn, de meest gedecoreerde koopvaardijman in de Tweede Wereldoorlog en andere lotgevallen van schepen in de jaren 1940-1945. Het laatste hoofdstuk betreft het Nationaal Monument *De Boeg* in Rotterdam dat dit jaar 65 jaar geleden werd onthuld door het 14-jarige petekind van de Nederlandse koopvaardij, prinses Margriet.

Een hoofdstuk *De thuisreis van het ms Tarakan in 1945* is geschreven door Willem Hage (jvi 1937). Het moet een hommage zijn aan deze oud-kwekeling die binnen onze vereniging bij leven eens de historicus van de VOK werd genoemd.

Na de ontvangst van het boek werd nog een e-mail ontvangen van Albert Kelder. Hij berichtte hiermee dat zijn verhaal over de ondergang van het ss *Van Imhoff*, dat ook opgenomen is in het boek, aanleiding is voor een opdracht aan het NIMH (Nederlands Instituut voor Militaire Historie) de betrokkenheid van de Koninklijke Marine bij deze ramp te onderzoeken.

Het verhaal over de ondergang van de *Van Imhoff* mochten wij eerder in ons Jaarboekje 2016-2017 publiceren.



HdR

VERSLAG VAN DE VOK-MOTORTOERTOCHT 2022

door Jillis van Harmelen (jvi 1963)

Het was een stralende dag. Tegenwoordig ben je hier niet meer zo verbaasd over, dat hebben we dit jaar meerdere keren gehad.

Op zondag 11 september 2022 verzamelden negen personen zich, met motor, bij het Van der Valk Hotel Ridderkerk. Prominent naast de snelweg A15, dus kan niet missen. Ware het niet dat er al maanden wordt gewerkt aan de rotonde voor het hotel, dus even zoeken hoe men bij het hotel kan komen.

De groep bestond uit 6 VOK-leden en 3 gasten, alle leeftijden waren aanwezig. Negen man is een leuke groep, je bent als groep te zien en het rijden is overzichtelijk. Maar nogmaals, méér zielen geven méér vreugd. Dus voor de twijfelaars onder ons: volgend jaar gewoon opgeven en meedoen. En we zijn allemaal even aardig tegen iedereen.

Na elkaar weer gezellig begroet te hebben en koffie gedronken te hebben, maakten we ons klaar om te vertrekken. Alle leeftijden aanwezig? Oh ja, waar heb ik mijn sleutels nou gelaten? Samen uit, samen thuis; iedereen mee helpen zoeken, in de bosjes, tussen de kussens van de koffi corner, in de regenputten op de parkeerplaats, echt overall!

Oh, ik heb hier nog een ander zakje in mijn motorjack! Lachen toch??

Door die wegwerkzaamheden bij de rotonde werd al direct de verkeerde afslag genomen. Dat gaat lekker vandaag. Geeft niet, dag duurt nog lang.

De opzet was om van Ridderkerk naar de Hoeksche Waard te gaan, dan via de Haringvlietbrug naar Noord-Brabant, dan via de Philipsdam naar Goeree-Overflakkee. Via de Hoeksche Waard weer terug naar Van der Valk Ridderkerk. En dat alles natuurlijk niet in één rechte lijn.

Wel allemaal vlak natuurlijk, je komt geen heuvel tegen, maar toch vind ik het altijd weer bijzonder om op al die dijkes en weggetjes door de polders te rijden. En dan die namen: hoe hebben ze die in het verleden verzonnen? Heeft iemand weleens op de Ritselaarsdijk gereden? Nou, wij wel. Wat hebben ze daar vroeger dan gedaan?

We merkten wel dat het goed gaat in Nederland. Nog nooit zoveel omleidingen wegens wegwerkzaamheden meegemaakt. Wist je dat dan niet? Nee, drie weken voor 11 september heb ik met een andere broer de rit gereden en er was niets aan de hand.

Haringvlietbrug, waar ze al jaren mee bezig zijn, gaf oponthoud.

In Noord-Brabant werden we verwelkomd door een shantykoor dat een optreden gaf in Willemstad. Leuk terras

aan de haven met muziek op de achtergrond. Door het oponthoud in de Hoeksche Waard hebben we hier maar gelijk de lunch gebruikt. Vol maar voldaan stapten we weer op de motor en deden het NW van Brabant aan. Ook hier weer leuke dijkes en kleine dorpjes en buurtschappen.

Zo kwamen we in Oudenbosch. Stopten bij de Heilige Agatha en Barbara Basiliek. Een verkleinde kopie van de Sint-Pieter in

Rome. Hebben geen haast, dus de kerk van binnen bezocht. Wat een pracht en praal. Wel bijzonder dat er geen stukje echt marmer is. Alles is op hout geschilderd. Was toch heel indrukwekkend.

Doorgereden via Steenberghe naar de Philipsdam. Vanwege tijdsdruk afgesproken dat we op Flakkee geen sightseeing zouden doen en door zouden rijden naar de Hoeksche Waard. Zouden via Zuid-Beijerland, Nieuw-Beijerland en Oud-Beijerland (ze hebben daar nogal wat Beijerlanden) weer naar de Heinenoordtunnel terug naar Barendrecht rijden.

Maar ook in de Hoeksche Waard heeft men op onze geplande route de nodige wegen afgesloten. Dus weer een afwijkende route genomen.

Om half 6 kwamen we aan bij het Van der Valk Hotel. Daar hadden we een diner gereserveerd. Hebben heerlijk gegeten, veel plezier gehad en zijn om half 9, voldaan na een heel fijne tocht allemaal weer huiswaarts gegaan. Tijdens het diner is afgesproken dat voor het volgende jaar een nieuwe tocht uitgezet gaat worden in een ander deel van het land.

Peter Fridrichs (jvi 1995) zal, met assistentie van Johan van Harmelen (gast en broer van) een route uitzetten in de omgeving van Meppel (Weerribben). De datum zal zijn: zondag 10 september 2023. Dus zet deze datum vast in de agenda.

Deelnemers van de VOK-Motortocht 2022 zijn, v.l.n.r. Fred Wijsmuller (jvi 1960), Johan van Harmelen (gast), Peter Fridrichs (jvi 1995), Rudyard Regout (jvi 1968), Joris Breet (jvi 1999), Erik Verbeek (jvi 1997), Floris Koopman (gast).

Jillis van Harmelen (jvi 1963) Jammer genoeg had Aad de Jong (gast) voor de avond al afspraken zodat hij niet aan het diner heeft deelgenomen.

