



VOK ABULAIRE

Opgericht in 1917

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

AUGUSTUS 2025 - 30e jaargang nr. 80 - ISSN: 1574-9584

website.vok.nl - redactie@vok.nl



*Dichte mist in het Kanaal, oponthoud dus, op de thuisreis na 4 maanden Oost-Azië
met het ms Ouwerkerk van de V.N.S., 12 september 1960.*

Foto: Fred Klop (jvi 1957)

COLOFON

*Vereeniging van Oud-Kwekelingen van
de Kweekschool voor de Zeevaart
te Amsterdam*

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

Voorzitter:

S.A. Leffelaar
Floris van Boekhorststraat 1, 3633 CN Vreeland
tel. 0294 23 25 77
e-mail: voorzitter@vok.nl

Secretariaat:

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

Ledenadministratie:

H.A. Kamsteeg
Steiger 12, 8502 CD Joure
tel. 06 16 93 31 11 e-mail: hakamsteeg@icloud.com

Financiële administratie:

D. Burggraaff
Harmoniehof 13
1507 TX Zaandam
tel. 075 670 16 07 e-mail: penningmeester@vok.nl

Redactie:

Anneke Mäkel (redactie@vok.nl); Willem van Rooij;
Klaas Wester; Fred Klop, corrector; Frans Bönig en Sam
Storm van Leeuwen, webmasters.
VOK-website: www.vok.nl

Kopij voor het Jaarboekje en VOKabulaire naar:
redactie@vok.nl

p/a Mevrouw A. Mäkel, Amelisweerdpad 16, 1333 SM
Almere, tel. 06 27 42 27 26.

Tekst (niet opgemaakt!) en beeldmateriaal in afzonderlij-
ke digitale documenten versturen per e mail,
geadresseerd aan redactie@vok.nl.
Handgeschreven of uitgetypte teksten met los beeldmate-
riaal worden natuurlijk ook verwerkt.

Opmaak & Druk Mes Repro B.V.

Sluitingsdatum kopij:

Oktobernummer VOKabulaire: 31 augustus 2025.
Jaarboekje 2024-2025: 9 januari 2026.

VERENIGINGSNIEUWS

Het bestuur heeft de droeve plicht u in kennis te stellen van het bericht van overlijden van de volgende leden, dit jaar na 1 januari 2025 ontvangen:

J. de Pruis (jvi 1951) overleden 5 mei 2025
J.J. Osinga (jvi 1949) overleden 19 maart 2025
H. Overbeek (jvi 1954) overleden 11 februari 2025
G.W.F.Neijs van Lier (jvi 1962) overleden 27 december 2024
R.G.L. Hubert (jvi 1961) overleden 16 november 2024

Wij betuigen de nabestaanden en naaste dierbaren onze deel-
neming.

Op donderdag 19 juni jongstleden werd oud-kwekeling Robert
Tieman (jvi 1995) op Paleis Huis ten Bosch ten overstaan van
koning Willem-Alexander beëdigd als (demonstrair) minister
van Infrastructuur en Waterstaat. Robert volgde de Marof-op-
leiding en is lid van onze vereniging. Wij feliciteren Robert
met deze benoeming en wensen hem veel succes.

Oproep 1:

Er zijn nog steeds nieuwe redactieleden nodig. Meld u aan bij
redactie@vok.nl

Oproep 2:

Tomas Ponsteen is op zoek naar homoseksuele zeevarenden
en archiefmateriaal van het leven op zee rond de jaren 60 voor
een film die hij wil maken. U kunt zich opgeven via mail@to-
masponsteen.com. Zijn website is www.tomasponsteen.com.

AGENDA 2025

24e VOK-MOTORTOERTOCHT, zondag 14 september
De organisator van deze tocht moet zich nog aanmelden. Dit
kan bij onze secretaris Marco Jacques: secretaris@vok.nl.
Fred Wijsmuller (jvi 1960) heeft al een aantrekkelijke route
gereden, vanuit Breukelen langs de boulevards van Katwijk,
Noordwijk en Zandvoort. Meer informatie over deze tocht, in-
dien er een organisator gevonden wordt, volgt op de website.

15e VOK-AUTOTOERTOCHT, zondag 21 september
Bert Kamsteeg (jvi 1971), met ondersteuning van Klaas Win-
ters (jvi 1974), organiseert dit jaar de 15e Classics On Wheels.
De tocht gaat onder meer door het mooie Friesland. Gun uzelf
een VOK-dag op wielen met veel zeeverhalen, houd 21 sep-
tember vrij in uw agenda. We rekenen op uw komst! Meer de-
tails en inschrijving voor deze prachtige tour vind u op blz. 4
van deze VOKabulaire.

ROEIPLOEG

Het voornemen is te roeien op de volgende wedstrijden:

30 augustus	Mestreechs Sjoenste
11 oktober	38e Grachtenrace Amsterdam
1/2 november	33e Muiden-Pampus-Muiden

JAARLIJKSE VOK-REÛNIE:

zaterdag 13 december 2025

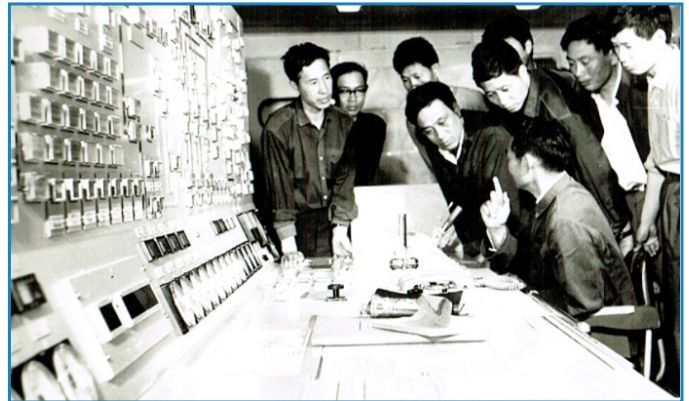
China: in het kielzog van Cor Oudendijk

door Joop van Riet (jvi 1962)

Weer weet Cor Oudendijk (jvi 1962) met een artikel bij mij herinneringen naar boven te halen. In een eerder Jaarboekje schreef hij over 'Een tijdreis door China'. Dat inspireert me. Op zich niet zo verwonderlijk, we zijn beiden in 1962 aan de Kweekschool begonnen en hebben alle twee zo'n 12 jaar tot circa 1975 met plezier bij de Royal Interocean Lines (RIL) gevaren. Die wervende naam stond voor de Koninklijke Java-China-Pakketvaart Lijnen (KJCPL) die de buitenlijnen van het vroegere Indië bevoer. Het hoofdkantoor van de RIL was in het Chinese Hong Kong, maar een heel ander China dan het China van Mao Zedong in de tijd van de Culturele Revolutie. Eind zestiger jaren en op het hoogtepunt van die Culturele Revolutie kwamen we geregeld in Shanghai. Dat was zo ongeveer de thuishaven voor de China-West-Afrika (CHIWAS) dienst. Een rondvaart van zo'n vijf maanden via Zuid-Afrika tot aan Senegal en terug naar het Verre Oosten. Met bemanning uit Hong Kong. Op een gegeven moment vervoerden we een grote partij katoenzaad vanuit Nigeria naar Shanghai. Helaas werden er vreemde beestjes in de 'cottonseed' ontdekt, gevaarlijk voor voedsel, landbouw en de Chinese biotoop. Gevolg was dat het schip een maand lang uitgegast moest worden en iedereen vanwege het giftige gas in een oud sober hotel ingekwartierd werd. Met alleen 's middags en 's nacht een enkel uur warm water en verwarming. In ieder geval tijd genoeg om door Shanghai te wandelen. Daar waren we gewend om altijd een tros druk kwetterende verbaasde kinderen achter ons aan te hebben. Voor hen waren die witte mensen een bezienswaardigheid. Plots viel ons op dat het zo stil was achter ons, er zwermde geen kinderen meer met ons mee! Tot we ze aan de overkant van die heel brede weg zagen. Daar liepen ze nog opgewondener achter een groep Cubanen aan!



De IMO-delegatie met het bestuur in 1981 van wat nu Dalian Maritime University is.



Chinese studenten volgen aandachtig de uitleg over de Engine Room simulator.

Die donkergekleurde mensen uit Cuba waren veel interessanter dan wij!

Veel vertier behalve het wandelen van en naar het vroegere zeemanshuis was er verder niet in Shanghai. Daar was de rijst overigens uitstekend, maar ook het enige gerecht gedurende de weken van het uitgassen. Het zeemanshuis in Shanghai stond bekend om zijn langste bar van de wereld. Maar aan zo'n verderfelijk symbool had de Culturele Revolutie een eind gemaakt, door die in tweeën te hakken. Overigens nog altijd stukken van een indrukwekkende lengte. Na geestdodende weken bleken de West-Afrikaanse torretjes het uitgassen niet. Mao had in zijn Rode Boekje gezegd dat alle 'witte boorden' ook handwerk op het land, in de bouw of havens, et cetera moesten verrichten. Dat was te zien aan de laad- en losploegen. Hun ervaring was beperkt. Aan de gezichten kon je zien dat ze waarschijnlijk gestuurd en in onderwijs, bankzaken of overheid gewerkt hadden. Ik dacht zelfs begrip te lezen als er Engels of zelfs Frans of Duits gesproken werd. Maar hun kennis daarvan mochten ze natuurlijk niet laten blijken tijdens de Culturele Revolutie. Alles ging via de officiële tolk. In doorsnee waren de Chinezen een stuk kleiner dan wij. Daarom heel opvallend dat er op een gegeven moment een ploeg van allemaal jonge Chinezen van bijna twee meter aan het laden en lossen waren. Weliswaar wat onhandig. Het bleek een jong Chinees talententeam voor basketbal te zijn. Geselecteerd op hun lengte. Maar of het sjouwen met zakken, kratten en balen de basketbaltechniek ten goede kwam, was niet belangrijk voor Mao's Rode Boekje. Verdere ontwikkelingen in het China van Mao kon ik niet meer volgen. Op mijn verzoek kwam ik op andere lijndiensten van de RIL (zoals de Japan-Verre Oosten-Zuid-Afrika-Brazilië/Argentinië(ASAS) v.v. dienst) van vier maanden

terecht. Niet zo geestdodend, veel actiever en een ‘moneymaker’ voor de rederij.

Een nog grotere verandering was uiteraard de overstap in 1975 als ‘ambtenaar’ naar de Scheepvaart Inspectie van Verkeer en Waterstaat. Via overleg in de IMO (International Maritime Organization) toch gelukkig weer actief in het internationale. Inmiddels was ook de Culturele Revolutie uitgedoofd. China keerde zich naar buiten onder Deng Xiaoping en wilde een inhaalslag maken. Zo ook wat betreft de maritieme regelgeving. De IMO stelde daarom op verzoek een internationale delegatie voor ‘Safety of Navigation’ samen om in China op bezoek te gaan. Samen met een collega werden we als Nederlandse bijdrage daarvoor geselecteerd. Een kleine hobbel was dat Nederland toen net duikboten aan Taiwan leverde, wat de diplomatieke relatie tussen beide landen op scherp zette. Maar wij waren als onderdeel van de internationale delegatie neutraal en niet besmet. De reis van de internationale delegatie in 1981 ging naar het Dalian Maritiem College te Dalian, een belangrijke haven aan de Gele Zee, hemelsbreed in de buurt van Korea en de meest noordelijke ijsvrije Chinese haven. Daar kwamen zo’n 80 professoren, docenten, et cetera om naar onze colleges te luisteren. Als dertiger voelde ik plaatsvervangende schaamte om deze topdeskundigen uit een wereldrijk, met een levenservaring van soms 80 jaar, te vertellen over de ontwikkelingen in de tijd dat zij waarschijnlijk gedoemd waren op het land of in de haven te werken. De ‘colleges’ werden zin voor zin vanuit het Engels in het Chinees

vertaald voor een eerbiedig en aandachtig gehoor. Er kwamen na afloop wel enkele vragen, maar allemaal heel beleefd. Onderdeel van het weekprogramma was ook een bezoek aan een scheepswerf, waar in een zaal maquettes van daar ge-



bouwde schepen tentoongesteld werden. Met een knop kon je een lichtje bij zo’n model laten branden. Net toen ik gedachteloos op een knop wilde drukken wat bij een duikboot bleek te horen, zei de Chinese gids naast mij ‘It is time for tea sir!’ De subtiële hint was voor mij duidelijk. Al was de diplomatieke onderlinge rel nooit ter sprake geweest, we waren wel bekend als ‘die’ duikboot leveranciers! De thee stond in ieder geval klaar.

Inmiddels – echt niet dankzij ons – is China een hele grote maritieme natie. Daar hoeven we niet van op te kijken, want al eerder bouwde China grote vloten, bijvoorbeeld tussen 1400 en 1430. Admiraal Zheng He maakte in totaal zeven grote expedities voor handel en ontdekkingen rond de Indische Oceaan en naar Afrika. Misschien zelfs naar Amerika. ‘But that’s another story’. En daar was ik niet bij. Google wel.

15e VOK-Autotoertocht, zondag 21 september 2025

Op zondag 21 september wordt de 15e VOK Classics on Wheels gehouden. Alle voertuigen, die op de openbare weg sneller mogen/kunnen rijden dan 80 km/u kunnen me rijden en de berijders mogen zich inschrijven. Dit jaar willen wij graag met u Noord-Friesland ontdekken. De start, met koffie en gebak, en finish, met diner mogelijkheid, zal plaatsvinden in de buurt van de Friese kant van de Afsluitdijk. De lunch zullen we gebruiken in de nabijheid van de Waddenzee. Specifieke informatie omtrent start en finish locatie wordt verstrekt aan het einde van de eerste week in september. Houd hiervoor de VOK-website in de gaten.

Kenmerken van het Noord-Friese landschap zijn:

- Open landschap en weidse vergezichten met de karakteristieke luchten die veel kunstenaars naar deze omgeving trekt
- Terpdorpen, kerktorens en stinsen
- Kronkelende dijkwegen en smalle polderwegen
- De Waddenzee en buitendijkse natuur

U kunt zich opgeven voor deze VOK Classics on

Wheels via het inschrijfformulier op de VOK-website. De kosten zijn € 40,- per persoon. Na aanmelding zal ik u via een betaalverzoek vragen het verschuldigde bedrag te voldoen, uiterlijk 1 september 2025. Hopelijk zien we veel ‘oude’ bekenden en nieuwe deelnemers bij de start aan de Friese zijde van de Afsluitdijk. Met vriendelijke groet, Bert Kamsteeg (jvi 1971)



Kranslegging 2025



Op zondag 4 mei om 10.00 uur vond de jaarlijkse herdenking ter nagedachtenis aan de omgekomen opvarenden van de Nederlandse koopvaardijvloot tijdens de Tweede Wereldoorlog plaats bij het Nationaal Monument voor de Koopvaardij De Boeg op het Leuvehoofd in Rotterdam, waar namens de VOK een krans werd gelegd door onze voorzitter Steven Leffelaar en deelnemend lid Dirk Jan Roolker (beiden jvi 1980). Het was weer een mooie en indrukwekkende ceremonie. Helaas was prinses Margriet verhinderd. Als gast was ons erelid Hans de Ruiter (jvi 1966) aanwezig. Meer daarover gaat u vinden in het Jaarboekje 2024-2025.



Een kort verslag van de reünie van de B/A-klas 1960

door Willem Tieman (jvi 1960)

Op zondag 25 mei heeft onze B/A-klas 1960 weer de jaarlijkse reünie gehouden in Amsterdam. Vroeger hielden we die elke 2 jaar, maar gezien de leeftijd doen we het nu maar elk jaar. Dit keer waren we met 8 man. Onze reünie was ook dit jaar weer als vanouds supergezellig. Ons vaste trio vrijwilligers zorgt al jaren voor deze geslaagde reünies. Allemaal weer een jaartje ouder, dat merk je ook wel aan het tempo van de alcoholinname. We hadden tegen de verwachting in toch nog zonnig weer. Na de gebruikelijke koffie met appeltaart bij Loetje, volgde naadloos de borrel in de Schreierstoren. We hebben daar natuurlijk een toast uitgebracht op onze klasgenoten die helaas door ziekte, of anders, niet aanwezig konden zijn. Hierna liepen we naar restaurant De Haven van Texel waar we, na nog een

rondje, onze lunch hebben genuttigd. Daarna vertrok iedereen weer naar zijn thuishaven. De onderlinge band is gebleven en zelfs weer versterkt, wie had dat gedacht 65 jaar geleden toen we aantraden op de Prins Hendrikkade.

v.l.n.r. Gert Schoppert, Charley Besselink, Frits Brugmans, Fred Wijsmuller, Gerrit Beerda, John Abbink, Hugo van Loon en Willem Tieman.



Voorjaarsevenement 2025, woensdag 21 mei 2025

door Roeland Peeters (jvi 1978)



Doorn die ons later ook tijdens de rondleiding begeleidde. Behalve dat MARIN zich richt op de zeevaart zijn er nog vele andere gebieden waarin ze actief zijn. Tijdens de presentatie was er ruim genoeg gelegenheid voor het stellen van vragen. Hierna werden we verdeeld in vier groepen en hebben verschillende faciliteiten bezocht.

Bij de diverse simulatoren was het voor de deelnemers mogelijk om zelf achter het roer plaats te nemen. Zo werden door ons onder andere een sleepboot en verschillende snelle rescue-boten bestuurd. De harten van de oud-kwekelingen gingen hier sneller van kloppen. En 'oude' mannen werden weer 'jonge' jongens. Imposant was het om te zien hoe realistisch dit uitpakte. In een van de simulatoren werd zelfs het zeegedrag van het schip gesimuleerd. Een fantastische ervaring. Na de verschillende simulatoren werden we rondgeleid in de grote hallen waarin verschillende sleeptanks waren te bewonderen. De enorme waterbassins maakten grote indruk. Hier werden proeven gedaan met alles wat maar drijven kan.

Al met al een zeer indrukwekkende middag die afgesloten werd met een heerlijke borrel.

Heel veel dank aan het MARIN voor de gastvrijheid en het enthousiasme om ons dit allemaal te laten zien en dank aan de VOK voor het organiseren van deze zeer geslaagde middag!

Het Voorjaarsevenement werd dit jaar gehouden in het Maritime Research Institute Netherlands (MARIN). Met een groep van circa 30 leden, onder wie zelfs twee ereleden, en introducés werden we daarvoor hartelijk ontvangen in Wageningen. Eerst kregen we een presentatie over het MARIN, gegeven door de oud-kwekeling Pieter de Graeff. Deze 'jonge' oud-kwekeling (jvi 1996) deed dit zeer enthousiast. Ook voor de deelnemers aan de reünie in december was dit goed om mee te maken en ondersteund door korte filmpjes werden alle facetten van het MARIN belicht. Pieter werd hierin bijgestaan door Jan Krijt en Frederieke van



Een aantal deelnemers

Van de Roeiploeg

door Klaas Wester (jvi 1970)

Kaatje heeft te maken met wel, maar ook met wat wee. Het wel betreft de saamhorigheid die nog immer aanwezig is. Jaarlijks wordt het laat-winter of vroeg-voorjaarsevenement gehouden, georganiseerd door een van de roeiers. In het Jaarboekje 2023-2024 las u reeds dat Rik Hindriks (jvi 1971) ditmaal de organisatie op zich nam en dat IJmuiden werd gekozen als locatie. Op 1 maart verzamelden we ons bij het gebouw van het Loodswezen aan de Oranjestraat, waar we verwelkomd werden door collega-roeier (registerloods) Jelle Douma (jvi 1992) en de voorzitter van de IJmondse

loodsencorporatie (registerloods) Bart Blokker (jvi 1994). Na een welkomstwoord van Bart, gaf Jelle een verhelderende lezing over het Loodswezen, aangevuld met plaatjes via een powerpoint. Aansluitend volgde een bezoek aan de tenderdienst van het Loodswezen, waarbij een jetgedreven loodstender bezichtigd werd. Helaas was er geen tijd om de imposante nieuwe zeesluis te bewonderen. In het restaurant De Meerplaats aan de Vissershaven genoten we van (natuurlijk) heerlijke visgerechten. Een geslaagde dag met dank aan Rik en Jelle.



Rechtsboven voorzitter L.W. IJmond, Bart Blokker en Jelle Douma. Midden v.l.n.r. Joost van Kessel (jvi 1963), Rik Hindriks (jvi 1971), dames Yolanda, Manon, Kristin, Marc de Thouars (jvi 1983) en Steven Leffelaar (jvi 1980). Fotocollage: Steven Leffelaar.



v.l.n.r. Dick Brons (jvi 1964), Rik Hindriks, Mieke Hindriks-Dank (jvi 1970), Frank Steen (jvi 1980), Roeland IJssel de Schepper (jvi 1978), Steven Leffelaar, Marc de Thouars, Joost van Kessel, Klaas Wester, Jan Willem Duit (jvi 1985), Marcel Goddijn (jvi 1990), Hans de Ruiter (jvi 1966) en hun partners.

Het roeien.

Na onderhoud tijdens de winterstalling ging *Kaatje* half maart het sop in. Er kon weer en moet ook getraind worden. Op 5 april wachtte op de Vecht reeds de eerste krachtmeting. Helaas viel het, evenals vorig jaar, niet mee *Kaatje* te bemannen. Gelukkig kan er met vier roeiers en een stuurman geroeid worden, maar dit aantal houdt, zeker bij wind van betekenis, niet echt over. Meerdere malen kon met inbreng van roeiers van de *Laura G* en de *Piet Haverkamp* het IJ opgeroeid worden.

Het gevecht op de Vecht.

Na inschrijven reageerden op de oproep van Patrick Schoonenberg (jvi 1974) slechts vier man positief. Met dank aan de connecties van Patrick met de KWV De Kaag kon er toch gestreden worden op de Vecht. In de vroege morgen werd *Kaatje* naar Weesp gesleept en met nét geen volle boot, maar dat is vaker voorgekomen, lag zij tijdig gereed voor de start in de havenkom van Weesp. Joost van Kessel had de helmstok in handen en verder in de sloep Nick Margetson (jvi 1986), Ruud van Gorkum (jvi 1980), Steven Leffelaar en vier Kaag-roeiers. De wind was NO 4 Bft. Welke richting de wind ook heeft, je hebt 'm mee, dwars én tegen gedurende de 11 kilometer lange race. Te snel na de start kwam de *Laura G* voorbij wat Steven noopte tot de uitroep: Klaas Wester, je bent bij deze geroeyd als VOK-lid! Ja, als voorzitter heb je zeggenschap. Dat zien we dagelijks aan de overzijde van de Atlantic. De strijd was hevig. Nog meer tegen het eigen lijf dan tegen andere sloepen. Weinig training in een vaak onderbezette sloep en een niet op elkaar ingespeeld team vraagt en vergt nogal wat. Vorig jaar passeerde Patrick, helaas niet ongezien, wat

boeien aan de gunstige kant, maar dit jaar liet Joost de *Kaatje*-roeiers de volle 11 kilometer roeien. Onze handicap (C waarde) gold voor een volle boot. Het opgebouwde wattage tijdens de race wordt gedeeld door acht. Dit bepaalt de positie op de ranglijst. Zou er door zeven gedeeld worden, dan zouden we zeker een paar plekjes hoger beland zijn. Na de finish kon in de kom genoten worden van het zonnetje en een welverdiende versnapering. Kaag-roeiers, bedankt! Door jullie konden we het eerste gevecht aangaan. 's Avonds lag *Kaatje* weer toegedekt in de jachthaven Twellegea.

Woensdag en zaterdag weer rrrroeien!

Kaatje passeert de sluis van Weesp. Aan het roer Joost van Kessel, doft 1 BB Nick Margetson, doft 2 SB Steven Leffelaar, op slag BB Ruud van Gorkum. Niet alleen heeft *Kaatje* te maken met wee, ook de *Laura G* kampt ermee. Dankzij roeiers van elders kan zij meedoen aan wedstrijden. Trainen gebeurt in *Kaatje* en de *Piet Haverkamp*. Tijdens de Zaanslag en de Harlingen-Terschelling Race waren diverse oud-kwekelingen van de partij in de *Laura G*.

De Zaanslag, 19 april.

Bij de 15 km lange Zaanslag mochten we weer genieten van Patrick Schoonenberg aan het roer. Evenals vorig jaar stuurde hij de *Laura G* met verve door de kronkels van de Zaan. In de sloep Klaas Wester en Ruud van Gorkum.

De HT, 30 mei.

Klaas Wester, Ruud van Gorkum en Nick Margetson waren van de partij tijdens de HT-jubileumrace. 50

jaar geleden roeiden twee Terschellinger sloepen, waarvan één bemand door leerlingen van de Willem Barentsz School, de 32 kilometer van Harlingen naar Terschelling. *Kaatje* deed hen dat later zo'n 15 keer na. Met veel plezier wordt daar door toenmalige HT-roeiërs aan gememoreerd. Vooral de 'Hel van 2005' passeert nog weleens de revue. Helaas ligt deelname aan de HT al vele jaren achter ons. Ditmaal voor de *Laura G* ook geen gemakkelijke race. Bij ZW 5-6 Bft moesten we er drie en een half uur stevig tegenaan. Maar wat een voldoening en feest als je de havenhoofden van West-Terschelling binnen roeit, toegejuicht door in groten getale aanwezige toeschouwers.

Wat komen gaat.

Bij voldoende roeiërs wordt op zaterdagochtend en woensdagavond geroeid. Bij SAIL 2025, eind augustus, zal *Kaatje* acte de présence geven. Geroeid zal worden met eigen roeiërs, aangevuld met bemanningsleden van de aan SAIL 2025 deelnemende windjammers.

De eerstvolgende wedstrijd wordt de Amsterdamse Grachtenrace op zaterdag 11 oktober.



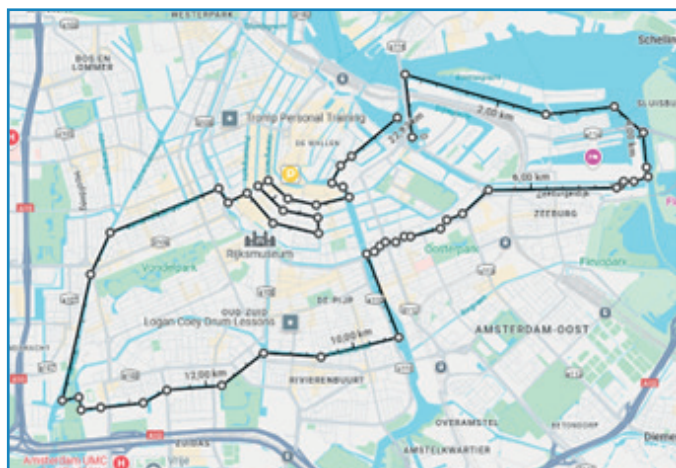
Kaatje passeert de sluis van Weesp. Aan het roer Joost van Kessel, doft 1 BB Nick Margetson, doft 2 SB Steven Leffelaar, op slag BB Ruud van Gorkum.

Rectificatie

door Hans Lip (jvi 1992)

Hierbij wil ik graag terugkomen op het artikel in de VOKabulaire van oktober 2024, pagina 11, betreffende de roeisloepen Grachtentocht. Het redactionele commentaar doet vermoeden dat de race destijds in 1993 korter was en derhalve de tijd die gevaren werd ook aanzienlijk minder. Dit is echter niet correct. De route was inderdaad heel anders, zie hiervoor onderstaande inzet. U zult opmerken dat met name de grachtengordel, intensiever bevaren werd met vele korte bochten door nauwe passages. Het overige verkeer op die dagen ging 'gewoon' door en dat ver-

oorzaakte menigmaal opstoppen, hinder en vertraging. En de start- en finish waren ook elders, namelijk tegenover de Kweekschool in het Oosterdok. Daar lag de *Piet Hein* als startschip. In 1992 en 1993 deden we met de sloep *De Rijk* mee om het nationaal kampioenschap. Om dat te winnen moesten de meeste punten behaald worden in een seizoen over een aantal gekwalificeerde wedstrijden. De belangrijkste hierbij waren de sprintrace in Rotterdam, de Amsterdamse roeisloepen Grachtentocht, de race Muiden-Pampus-Muiden en natuurlijk de HT. Dat de uitslag vertekend is, ligt aan het feit dat destijds de eindtijden anders werden gepresenteerd, echter de werkwijze was gelijk. Op basis van de Cw-waarde (de weerstandswaarde van de sloep) werd de echte roeitijd omgerekend naar de geleverde arbeid per roeier. Hoe zwaarder en logger de boot, hoe hoger de waarde. Onze 'echte roeitijd' in 1993 was omtrent 2 uur en 37 minuten. Deze tijd resulteerde in de gepresenteerde referentietijd van 1:06:24 voor *De Rijk*. Met een 'derde' tijd in Amsterdam, in combinatie met de overige wedstrijden, werd de ploeg van *De Rijk* destijds 'nationaal kampioen'. Voorwaar een prestatie met een heel klassieke sloep die door maar liefst 12 roeiërs werd voortbewogen. Dat zie je tegenwoordig niet meer!



Zeeuwse borrel, 14 maart 2025

door Willem van Rooij (jvi 1963)

Ook dit jaar vindt de Zeeuwse borrel 's middags op 14 maart weer plaats in de Nederlandse Loodsensociëteit aan Boulevard de Ruyter 8 te Vlissingen. Na 15.30 uur druppelen deelnemers de wachtruimte annex bar van de nautisch ingerichte sociëteit binnen, en echt niet alleen uit Zeeland. Weliswaar iets te vroeg voor de gebruikelijke tijd voor 'Schoot Ân' zijn er veertien deelnemers aanwezig. De borrel is een zeer gewaardeerd initiatief dat al voor de vijftiengste keer plaatsvindt, oorspronkelijk in de naastgelegen Belgische Loodsensociëteit. Sinds 2017 wordt de borrel jaarlijks georganiseerd door de inmiddels gepensioneerde Vlissingse loods Rob Koers (jvi1975). Vanzelfsprekend is ieder VOK-lid welkom, dus niet alleen Zeeuwen en Westbrabanders. Een bezoek is ook zeker aan te bevelen vanwege de indrukwekkende locatie van het gebouw waarin we ons bevinden, gelegen aan de boulevard met een schitterend uitzicht op het scheepvaartverkeer en de pilotage in de monding van de Westerschelde, met zicht op Breskens aan

de linkeroever in Zeeuws-Vlaanderen. Het was, zoals gebruikelijk, meteen gezellig en de kweekschoolverhalen kwamen vrijwel als vanzelf op gang. Het weer was wat wisselvallig bij 5 graden Celsius en een noordoostenwind met een kracht van 4 op de schaal van Beaufort, met op de linkeroever geregeld een overtrekkende bui. Dit leverde schitterende achtergronden op voor de in- en uitvarende containerschepen en loodstenders. Het gebouw van de loodsensociëteit behoort toe aan het Nederlandse loodswezen, regio Scheldemonden. De Westerschelde geldt als een van de moeilijkst te bevaren rivieren ter wereld en verbindt de havens van Antwerpen, Vlissingen, Gent en Terneuzen met de Noordzee. De loodsen van deze regio zorgen ervoor dat de tienduizenden schepen die jaarlijks deze plaatsen aandoen, veilig en vlot de rivier en de havens in en uit worden gemanoeuvreed. Onder de VOK-borrelaars bevonden zich naast Rob Koers nog enkele oud-loodsen. Aan de wand naast de bar hing een pamflet met de mededeling dat toevallig



tijdens ons borreluur de oud-kwekeling Jan Willem Siewe (jvi 1982) zijn laatste reis maakte als Schelde-loods, waarna hij aan zijn welverdiende pensioen kon beginnen. Boven de bar hing een prachtig stukje huisvlijt, een houten bord waarop de namen werden bijgehouden van de loodsen die ziek waren gemeld, verlof hadden of aan rust toe waren en welke loodsreis ze als laatste hadden voltooid.

Rob Koers was de op twee na laatste loods die op 03 04 2015 zijn

laatste reis had afgemaakt, voordat ook hier het digitale tijdperk zijn ingang deed. De borrel zelf werd begeleid



door divers bittergarnituur, allemaal piekfijn geregeld door het twee man sterke personeel achter de bar. Om ongeveer 18.00 uur werd de bel geluid voor de laatste ronde. Iedereen was hierna voldaan van de verhalen en versnaperingen om met een veilig gevoel de thuisreis weer te aanvaarden en voltooien.



v.l.n.r. Tom van Pienbroek (jvi 1974), Anneke Mäkel (jvi 1978), Rob Koers (jvi 1975), Chris Böse (jvi 1966), Marius Bakker (jvi 1971), Klaas Winters (jvi 1974), Leo Boers (jvi 1960), Ben Godtschalk (jvi 1958), Albert Kloosterboer (jvi 1974), Thom de la Court (jvi 1964), Hans Molenaar (jvi 1970), Gijs Gerding (jvi 1969), Jochem Schraa (jvi 1965), Willem van Rooij (jvi 1963).

Verslag VOK-Golfdag op maandag 19 mei 2025

door Hans den Ouden (jvi 1967)

Na twee jaar op Golfbaan Spaarnwoude te hebben gespeeld hadden de VOK-golfers, zeventien man sterk, het genoeg om op maandag 19 mei jongstleden te gast te zijn op Golfclub Zeewolde, een prachtige baan in Flevoland. Het VOK-toernooi was hier in het verleden ook al enige malen gehouden en nu georganiseerd door Kees Visser, zelf lid van Golfclub Zeewolde, en werd wederom een groot succes! Van aankomst, 11.30 uur, tot vertrek was alles prima geregeld! De koffie met een lekkernij stond klaar, we ontvingen het traditionele doosje golfballen met Kaatje-logo plus een mooie gele golfcap van een bekende zwareladingrederij en er was gelegenheid om de golfspieren even los te maken op de driving range. Golfclub Zeewolde is in het rijke bezit van drie lussen van negen holes en Kees had geregeld dat er op twee lussen tegelijk kon worden gestart. Dit had als groot voordeel dat eenieder na de ronde min of meer tegelijk terug was bij het clubhuis! De flights waren zo veel mogelijk ingedeeld naar jaar van intrede. Om 13.04 uur startten we voor een ronde van achttien holes onder een stralende zon en een klein briesje, ideale omstandigheden om een ronde golf te spelen! Een fijne ervaring om op de in uitstekende conditie verkerende baan te mogen spelen. Om ongeveer 17.15 uur waren alle golfers terug bij het clubhuis

en werd onder de borrel met toebehoren, zoals het golfers betaamt, nagepraat over de gemiste putts, de zoekgeraakte ballen en de prachtige drives! Tijdens de borrel reikte Kees de prijzen uit. De longest drive was voor Gijsbert de Boer en de neary voor Jan Krijt. Derde prijs was voor Carel Coops en tweede voor Bert Kamsteeg. Voor het vierde opeenvolgende jaar ging de eerste prijs naar Ton Stern, een prestatie van formaat! Hierna genoten wij op het terras van een uitstekende dagschotel, de wijn werd aangeboden door het bestuur van de VOK, waarvoor dank! Na een afsluitende kop koffie werd het tijd om de thuisreis te aanvaarden. We namen afscheid van elkaar na een mooie dag, die we ons zullen blijven herinneren! Namens allen grote dank aan Kees Visser voor de prima organisatie van de dag! En voor golfende oud-kwekelingen die nog niet eerder deelnamen aan het VOK-golftoernooi, overweeg om volgend jaar mee te spelen, het is zeer de moeite waard! Tot volgend jaar!



1e rij: Ruud Hoogervorst (jvi 1978), Bert Kamsteeg (jvi 1971), Hans van Kerkhof (jvi 1965), Ronald Otten (jvi 1975), Jan Krijt (jvi 1964). 2e rij: Henk Dokter (jvi 1967), Hans den Ouden (jvi 1967), Piet Mink (jvi 1972), Ton Stern (jvi 1959), Marco Jacques (jvi 1982), Gijsbert de Boer (jvi 1974), Kees Visser (jvi 1975), Koos Jongbloed (jvi 1959), Carel Coops (jvi 1964), Yke Schulp (jvi 1965), Karel Frentzen (jvi 1964), Evert Jan van Drent (jvi 1966).

Interview met Erzsi Warnik (jvi 1980)

door Anneke Mäkel (jvi 1978)

We hadden afgesproken dat ik het interview telefonisch zou afnemen omdat Erzsi in de UK woont. 's Middags 18 juni was het zo ver. We begonnen direct met de eerste vraag.

Hoe was de tijd op het internaat?

Eind zomer 1980 begon mijn studie aan de Hogere Zeevaartschool (HZS). Er waren twee eerste klassen. De studenten uit de ene klas zaten op het internaat, die van de parallelklas niet allemaal. Ik wilde per se op het internaat en met een studiebeurs kon dat financieel ook net.



Links meneer J.H. Mulders 1e rij v.l.n.r. Dirk Jan Roolker (jvi 1980), Frans Koopmanschap, Steven Leffelaar (jvi 1980), Erzsi Warnik (jvi 1980), Odin Kos (jvi 1980), Wim Voorvaart, Andre Moester, Roeland IJssel de Schepper (jvi 1978), Hans Ligtenbarg (jvi 1978), 2e rij v.l.n.r. Mark Mallant, Arjan Kreuze, Marco Kwakkenbos, Kim Sun (jvi 1979).

Het was een gezellige en goede klas. Ik had vwo gedaan in Amsterdam-Noord en vond het leuk om ook de meeste weekenden op het internaat te verblijven. Ik voelde me daar en in de stad thuis. Ik kwam terecht in een van de oude leslokalen aan de Prins Hendrik-kade, samen met kamergenote Odet Dudok van Heel, die voor boordwerktuigkundige studeerde. Het was de tijd van de krakersrellen, maar ook van de antiekruisrakettendemonstraties, met als hoogtepunt 21 november 1981. Officier Heijmans was heel duidelijk, de studenten op het internaat mochten niet naar buiten en al helemaal niet meelopen in die demonstraties. Het hele internaat ging dan in lockdown. Comman-

dant Diephuis organiseerde nog weleens wat. Zo was daar het vierde lustrumfeest van de Club van 144, prominente sportlieden en anderen die zich op sportief gebied verdienstelijk hadden gemaakt, met onder anderen coryfeeën als Ard Schenk en Erica Terpstra, waar vrijwilligers voor werden gevraagd. Zelfs lid Z.K.H. prins Bernhard gaf nog acte de présence, maar ook de open dagen op de HZS. Ik was dan zeker van de partij. Ik had vroeger mijn vader naar diverse open dagen van de HZS meegenomen. Hij zag het niet zo zitten dat zijn dochter naar zee wilde, maar later was hij echter enorm trots op mijn carrière op zee. Mijn motivatie kwam doordat mijn vader een motorbootje bezat met als ligplaats Edam bij een brugwachter, die twee zonen en een dochter had die alle drie op een binnenvaartschip voeren. Vanaf mijn vijftiende ging ik elke schoolvakantie mee op dat schip. Daar moest ik allerlei klusjes opknappen, van aardappelen schillen tot bikken en schilderen, en verdiende zo een zakcentje bij. Wat mij zorgen baarde was de keuring voor de HZS, ik was tenslotte bilddragend. Die had ik al in een vrij vroeg stadium aangevraagd, maar ik kwam er prima doorheen!

Hoe is je carrière op zee verlopen?

Het stagejaar heb ik als leukste jaar van mijn hele vaarcarrière ervaren. De eerste helft van het stagejaar zat ik op het ms *Nedlloyd Hollandia*, eerst van de KNSM, maar door een fusie overgenomen door de Nedlloyd. De kapitein H.F.B. Lammers (jvi 1943), de 1e stuurman J.M. Mulder en ook kapitein J. de Jong, diens zoon zat in de parallelklas, waren allen ex KNSM. Er waren zeker zo'n man of 30 à 40 aan boord. Datzelfde gold ook voor het ms *Flevoland*, ex Koninklijke Hollandsche Lloyd, waar ik de twee-





de helft van het stagejaar volbracht. De 2-maanden lijndienst van de *Hollandia* ging van onder andere Amsterdam naar de Caribiën en terug en de *Flevoland* naar Brazilië heen en weer, maar net toen ik op de *Flevoland* aanmonsterde werd deze lijn ook omgezet naar de Caribiën. Dus ik heb alle eilandjes daar wel gezien.

In 1984 haalde ik mijn diploma. Het was gebruikelijk dat je weer bij de rederij terugkwam waar je ook stage had gelopen, maar het was toen al gehele malaise, wat ook gold voor de scheepvaart. Slechts twee klasgenoten konden terug, maar dan wel als Marof (de WTK-opleiding nog te doen, red.). De rest moest solliciteren. Overal waar ik solliciteerde kreeg ik nul op het rekest. Uiteindelijk had ik een baan in februari van 1985, bij een kustvaartbedrijf, de Frisian Gaslloyd als matroos! Mijn eerste reis maakte ik op het ms *Frisiangas*. Natuurlijk kreeg de kapitein meteen door dat ik HZS-papieren had en roosterde me in op de 20.00-24.00 wacht, als derde stuurman. Overdag werkte ik aan dek. Ik kreeg als matroos betaald. Vier maanden op, twee maanden af, maar wel met het specialisme gastanker op mijn naam. In november werd ik eindelijk tweede stuurman en kreeg daar toen ook naar betaald. Na mijn eerste reis als 2e stuurman ging ik naar huis vanuit Marseille per vliegtuig. Toevallig las ik daar het AD en wie stond op de voorpagina? Odet, mijn voormalige kamergenote, als eerste vrouwelijke boordwerktuigkundige van het land en werkende voor de KLM! 'Vrouw verovert cockpit' was de kop in de krant. Op een kustvaarder is de bezetting gewoonlijk een 2e en 1e stuurman en een kapitein, met in de machinekamer twee werktuigkundigen. In 1988 werd echter de rederij opgedoekt. De vakbond moest er nog bij komen om de laatste reis uitbetaald te krijgen. Het schip werd uitgevlagd en een Duitse kapitein en Filipijnse bemanning erop gezet. Ik moest opnieuw solliciteren. Met mijn gastankerpapieren op zak werd er bij Anthony Veder positief gereageerd. Wel moest ik als 2e stuurman, qua salaris, weer helemaal onderaan beginnen. Vlak voordat ik aan boord zou gaan kwam er een telegram met een telefoon-nummer dat

ik moest bellen. Dit was van mr. Piet Mandemaker, die had een 2e stuurman nodig voor het ms *Merwegas* van de Lusitania Lijn, met als moederbedrijf Sloman Neptun Schiffahrts A.G. Inmiddels werk ik al 37 jaar voor deze rederij. De *Merwegas* was een 82 meter lange lpg-tanker. Als 2e stuurman heb ik enige jaren van Portugal, via de Golf van Biskaje, naar NW-Europa en later in het Caribische gebied gevaren. Het was 1992, ik was 1e stuurman op het ms *Lingegas*, dat ik tot kapitein benoemd werd (de eerste vrouwelijke kustvaartkapitein van Nederland vermoeden wij, red.). Mandemaker heeft hier nog voor moeten vechten bij het Duitse moederbedrijf. Een schip varende onder Antilliaanse vlag en óók nog een vrouw. Ik nam het commando over in Yanbu, Saudi-Arabië. Ze accepteerden daar geen vrouwen. Daarom kreeg het schip geen uitklaring. Uiteindelijk werden mijn papieren toch in orde bevonden en mochten we na vier uur vertraging alsnog vertrekken. In oktober 1995 werd ik door de superintendent gevraagd nieuwbouwprojecten te begeleiden in de UK van ms *Alphagas* en later ms *Betaga*. Ik ben daar toen ook gaan wonen. Uiteindelijk heb ik in totaal tien nieuwbouwschepen begeleid in Engeland, Duitsland en Zuid-Korea. In 2008 moest ik voor het eerst de nieuwbouw van een schip in Zuid-Korea begeleiden. Daar heb ik heel wat voetstappen liggen. Tussendoor voer ik op andere schepen van de vloot. In 2018 werd ik door de rederij gevraagd om aan boord Navigation Audits en Assessments te houden en de heersende Safety Culture te beoordelen. Daarvoor maak ik korte reizen en probeer middels Learning From Incidents sessions en Safety Meetings een goede en veilige werkomgeving te promoten en houd ik me bezig met de audits, mentoring, training en safety awareness. Deze On-the-job training geven is erg leuk. In 2021 was mijn vaarbewijs verlopen en was ik kapitein af. Ik heb de druk en onregelmatigheid niet meer en het is een mooie manier van afbouwen naar mijn naderende pensioen.



Wat zijn de opmerkelijkste situaties die je hebt meegemaakt tijdens het varen?

Op 16 juli 1987 was ik 2e stuurman op de *Tasmanzee*. We lagen tegen de kant in Yeosu, Zuid-Korea. De 1e stuurman was de wal op. Er was dreiging van de tyfoon Thelma. Alle schepen moesten hun ligplaats verlaten en voor anker in de binnenzee. We gooiden een anker uit, maar dit ging krabben. In die binnenzee waren de golven weliswaar minder hoog, maar de wind zwol evengoed aan tot zeer hoge proporties. Ik moest naar voren om nog een tweede anker uit te gooien. Buiten was het een oorverdovend lawaai en



de bijna horizontale regen voelde aan als naalden, zelfs door mijn oliegoed. De volgende ochtend bleken vele schepen aan de grond of op de rotsen te zijn gelopen. Er was ontzettend veel schade. Gelukkig had ons schip, op twee ankers, het gehouden. Ik zal die aanblik nooit vergeten! Op 1 juni 2009 was de Air France 447, een Airbus 330, onderweg van Rio de Janeiro naar Parijs, maar verdween in zee in het midden van de Atlantische Oceaan met 228 mensen aan boord. Ik was onderweg met mijn schip, ms *Gammagas*, van Montevideo, Uruguay, naar het Engels Kanaal. 10 dagen later bevond ik me in het 200-mijlzoekgebied en stelde dubbele wachten in op de brug voor de uitkijk. Het was midden in de doldrums, het zicht was niet optimaal, mistig, een lugubere situatie. Op de VHF konden we het bergen van wrakstukken volgen. Wat wij zagen was een visnet, boeien, oliedrums en dergelijke, maar we waren net uit die 200-mijlzone Zone

en daar spotte ik een drijvend wit paneel. Met een Williamson turn kregen we dit deel aan boord, wat bij nader inzien een van de flaps van het vliegtuig bleek te zijn. De zoekactie werd gecoördineerd door de Brazilianen en Fransen. Ik heb



daarop meteen contact gezocht met het Brazilian Maritime Rescue Coordination Centre en kreeg een niet Engels sprekende man aan de telefoon. Dit schoot niet op. Dan maar een e mail naar de Fransen. Zij waren zeer geïnteresseerd en in de eerste haven, Teesside nabij Middlesbrough in Noord-Engeland, gingen de flaps op twee pallets van boord, voor onderzoek door de BEA (Bureau voor Onderzoek en Analyse voor de Veiligheid van de Burgerluchtvaart) naar Parijs. Dit had al met al een hele impact!

In 2016 was ik kapitein op het schip *Taugas* en moesten we door piratengebied. We hadden van tevoren geoefend met het georganiseerd terugtrekken in de citadel. Het schip was 'well-hardened', lightsblacked out, prikkeldraad rondom en dummyfiguren aan dek et cetera. Ook waren er drie bewapende 'Security Guards' aan boord. Op het moment suprême kwam er inderdaad een snelvarende skiff tevoorschijn vanachter een eiland, waarschijnlijk met piraten. Ze haakten af toen ze de guard, die z'n geweer in de lucht stak, in de gaten kregen. Dat was wel even spannend, want je hebt als kapitein niet alleen de verantwoording voor het schip, lading en crew, maar ook voor hun families aan de wal, die met spanning afwachtten of wij veilig door het piratengebied kwamen. Uiteindelijk zijn we tot drie keer toe door dat gebied gevaren in korte tijd.



Bezocht je de reünies?

Op 26 oktober 1985 was de feestelijke reünie vanwege het 200 jaar zeevaartkundig onderwijs in Amsterdam, die heb ik bezocht. Daarna af en toe. Dit was afhankelijk van verlof en of ik vanuit de UK Nederland bezocht. In 2010 had ik me opgegeven, was in Edam, maar er lag zoveel sneeuw dat er jammer genoeg geen bussen reden naar Amsterdam. De laatste decennia, nu ik minder werk en meer tijd heb probeer ik zo veel mogelijk aanwezig te zijn. Het is altijd weer gezellig

om oude klasgenoten en andere VOK-leden te spreken. Ook de lezingen zijn interessant.

We waren door de vragen heen en hebben nog even goedmoedelijk doorgesproken over onder andere Korea en natuurlijk de Kweekschool en wederzijdse bekenden. Het was me een waar genoegen om dit interview op deze wijze te houden. Er was een afstand te overbruggen, maar dit viel in het niet bij het onderwerp. Ik dank Erzsi van harte voor haar bijdrage.



De binnenplaats van het internaat, 27-04-2025.
Foto : Hans de Ruiter (jvi 1966)