



Vereeniging van Oud-Kweekelingen
van de Kweekschool voor de Zeevaart

JAARBOEKJE

Verenigingsjaar
1 augustus 2024 - 1 augustus 2025



**vereeniging van oud-kweekelingen
van de kweekschool voor de zeevaart**

Verenigingsinformatie: vok.nl

Opgericht te Amsterdam op 1 augustus 1917
Verenigingsregister KvK Amsterdam nr. V.40532337

INHOUD

blz.

3	Van de voorzitter
6	Van de redactie
8	Agenda 2026
10	Verenigingsinformatie
14	Herdenkingen 2025
24	Notulen Algemene Ledenvergadering van 13 december 2025
33	Begroting verenigingsjaar 2025-2025
34	Balans 31 juli 2025
35	Verslag voordracht reünie 13 december 2025
40	In memoriam George Goldsteen (jvi 1959)
42	In memoriam Tom Bolwerk (jvi 1961)
43	Website-gebruik 2025
45	Van de roeiploeg
51	Interview met Joris Breet (jvi 1999)
56	Bijnaam door J. Ruygrok
57	Aanmelden voor de Zeevaartschool
58	ms Phrontis Alcinous Stentor, drie zussen
67	De Attributencommissie
68	De Grote Keukenroof
71	Officiële opening Prins Hendrik Campus
76	Hendrik Marsman
80	Herinneringen
82	MLD Traditiekamer
86	Maritieme ‘Mission Impossible’ volbracht
91	Reünie 50 jaar oud-kwekeling
93	Boeken voor U
100	Bakslijst VOK-reünie 13 december 2025
104	Leden, voorstanders en donateurslijst per 20 januari 2026
127	Colofon

VAN DE VOORZITTER

door Steven Leffelaar (jvi 1980)

Weer een jaar verstreken, terugkijkend op vorig jaar, als we de reactie volgen op weer een geslaagde reünie met een hoge opkomst. Dat gold ook voor de herdenking bij ons monument. Wij als bestuur hebben er veel werk aan gehad, maar als je dan positieve reacties terugkrijgt is dat leuk. Maar genoeg hierover.

In de archieven van Kees Polderman vond ik het boek 'De Kweekschool voor de Zeevaart en de Stuurmanskunst 1785-1935', geschreven door J.C.M. Warnsinck en uitgegeven door het Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's Lands Zeedienst in 1935. ISBN-nummers hadden ze toen nog niet. Het boek beslaat 347 pagina's. Bladerend door het boek kom ik een aantal dingen tegen die ik graag met u wil delen. Allereerst een olieverfschilderij uit 1790, anoniem, van de Kweekschool voor



de Zeevaart. Het origineel bevindt zich in Het Scheepvaartmuseum te Amsterdam.

Op de eerste pagina een foto zoals onze voorgangers in die periode gekleed waren. Iets anders dan wij gewend waren met kakiuniform, baadje en net blauw. De oranje sjerp gaf aan dat deze kwekeling baksmeester was. Een functie die voorzag in privileges, onder andere grotere porties vlees en kaas en vrijstelling van schoonmaakwerkzaamheden.

Na de Slag bij de Doggersbank 5 augustus 1781, bij ons allen bekend, is het Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's Lands Zeedienst op 27 september 1781 opgericht. In de eerste jaren voornamelijk voor de zorg van weduwen en wezen van zeelieden en in 1785 belast met de oprichting van onze Kweekschool. Ik wil u de ideeën die men toen had over de opleiding niet onthouden. Het betreft hier slechts een deel met daarin de meest opvallende uitingen:

Hy moet van jongs af tot een regtschapen en kloek Zeeman worden toegerust.

Hy moet geen zacht en week leven leiden.

Men leere hem zig altoos rein te houden.



In 1811 werd op last van Napoleon de school gesloten en pas na terugkomst van Willem van Oranje, de latere Koning Willem I op 10 december 1813, werden de voorbereidingen getroffen voor de heropening van de Kweekschool voor de Zeevaart.

De verbinding met ons koningshuis blijkt ook uit het bezoek van Willem I met zijn twee zonen op 28 maart 1814. Zijne Majesteit Alexander, Keizer aller Russen, bracht op 2 juli 1884 een bezoek aan de school met als uitloop dat een tweetal leerlingen met een zelfgebouwde boeier naar Petersburg voeren om hem aldaar een bezoek te brengen. Tijden veranderen.

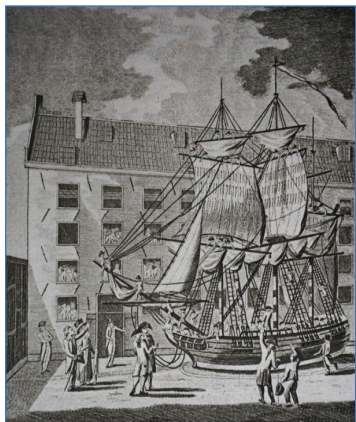
Vanaf de oprichting is er een sterke band tussen Kweekschool en de marine. Veel van de best presterende kwekelingen stroomden door als adelborst bij de marine. In 1828 werd dit door de oprichting van het adelborsten-instituut in Medemblik doorbroken.

Er wordt ook aandacht gegeven aan alle schenkingen die de school heeft mogen ontvangen.

Deze werden gedaan aan de Kweekschool voor de Zeevaart. Of hiermee ook het Vaderlandsch Fonds bedoeld werd is niet duidelijk.

- Het Willig Rasphuis als een gift van de gemeente Amsterdam voor altijd – immers zolang de Kweekschool zou bestaan?
- Het eerste oefenschip, op de binnenplaats, geschonken door Henry Hope en de Admiraliteit.
- Een schilderij van Michiel de Ruyter geschilderd door Ferdinand Bol.

Veel van deze zaken zullen in de loop der tijd hun weg hebben gevonden dan wel naar het Vaderlandsch Fonds of na de sluiting van de Kweekschool overgedragen aan Het Scheepvaartmuseum.



Wij kennen allemaal *Kaatje* op de binnenplaats. Het eerste scheepje, een schenking van Henry Hope en de Admiraliteit, heeft 40 jaar op de binnenplaats gelegen. In 1831 is dit vervangen door een oefenschip: *Kaatje II*, zie onderstaande pentekening, dat tot februari 1935 op de binnenplaats heeft gelegen, waarna zij werd vervangen door de bij ons nog bekende *Kaatje*, die nu bij de Zeevaartschool in Enkhuizen ligt.

De Kweekschool was uiteraard opgericht voor de opleiding voor de zeilvaart, maar ook dat zij moest

meegaan met haar tijd. Toch werd in juli 1825 nog door de commissarissen besloten *dat het de Kweekschool is, en behoort te zijn, tot opleiding en aanmoediging van 's Lands Zeedienst; dat de dienst op stoomboten niet is de gewone zeevaartkunde, en zelfs hiermede eenigszins schijnt te zijn in oppositie ...*

Pas op 1 juli 1884 werd de eerste onderwijzer in de stoomwerktuigkunde aangesteld. In het boek staan ook de memoires van oud-kwekeling, toen nog met één e geschreven, J.J. Meyer. Hij was 14 jaar toen hij zijn opleiding begon. Het gaat te ver ze hier in zijn geheel op te nemen, maar enige zaken heb ik er uitgelicht: den eersten September 1849 kwam ik op de Kweekschool, maar de te hoog gekoesterde *schoone verwachting viel tegen, toen ik het ruwe leven daar zag en onder zeer strenge tucht kwam. Toch wilde ik niet klagen om mijn moeder niet te bedroeven, die nu eenmaal zich met mijn keuze verzoend had en reeds trotsch op haar jongen in der zoo vlugge kweekschoolkleding neerzag.*

Hij vermeldt ook dat hij zich snel aan het leven op het internaat aan kon passen en dat er examen werd gedaan in het Mauritshuis in Den Haag. Over de straffen geeft hij aan dat er een leerling na klagen over het eten (dit is dus niet nieuw) en brutaal gedrag op een kist werd gebonden en twintig touwslagen kreeg. Daarbij bij wangedrag opsluiting in een hok of kwispeling met een eind touw van de bootsman. Hij is later in 1872 nog teruggeweest en zag toen dat er al veel verbeteringen waren. Onder andere dat de hangmatten waren vervangen door britsen. Maar hij heeft altijd met een positieve blik op zijn opleiding teruggekeken en hij sluit af met *Eere wie eere toekomt. Steeds heb ik de Kweekschool een goed hart toegedragen, en hield ik haar naam hoog, die echt nationale inrichting verdiende zulks.*

Omdat het oude gebouw al jaren niet meer voldeed en men de beslissing tot nieuwbouw had uitgesteld werd uiteindelijk in 1877 het besluit genomen. De eerste steen werd gelegd door Willem III op 4 mei 1878. Met een uitbreiding naar de Foeliedwarsstraat in 1912.



Als fervent lid van de Roeiploeg wil ik u bijgaande foto niet onthouden, waarbij ik voor mijn mederoeiers aan wil merken dat het volgens de foto ook mogelijk is om als passagier mee te varen in een roeisloep.

Mocht een van u, na het lezen van dit artikel, geïnteresseerd zijn in het lenen van dit boek dan kan dat door aanmelding hiervan per mail: voorzitter@vok.nl. Hierbij gelden wel de volgende voorwaarden: op afspraak kan het bij

mij thuis worden opgehaald, waarbij een consumptie en een goed gesprek verplicht is. Maximale uitleentijd is drie weken en retourbezorging, onder dezelfde condities, bij mij thuis.

Hiermee sluit ik af, het ga u en uw dierbaren goed in 2026 met een behouden vaart en een juiste koers.

VAN DE REDACTIE

door Anneke Mäkel (jvi 1978)

Ook dit Jaarboekje dat nu voor u ligt, is voor het tweede jaar op rij uitgevoerd in lettertype ‘Times New Roman’ met lettergrootte 12. Beter leesbaar dachten wij. Dat neemt niet weg dat, ook namens de oproep van de voorzitter tijdens de Algemene Ledenvergadering, veel leden wat hebben ingestuurd dat u in dit boekje zult terugvinden. Heel hartelijk dank daarvoor. Ook onze vaste redactiecommissieleden, Willem van Rooij en Klaas Wester, worden van harte bedankt voor hun bijdragen. Dan zijn er drie nieuwe leden te melden voor onze redactiecommissie, te weten Dymphke van der Geer-Molenaar (jvi 1987), Kees Koomen (jvi 1963) en Bert van Leersum (jvi 1964). Dymphke en Kees stellen zich al graag bij deze aan u voor: ‘Hoi, ik heet Dymphke van der Geer-Molenaar en heb de opleiding Hydrografie gedaan, eerst op de Hogere Zeevaartschool Amsterdam, daarna werd het de Algemene Hogeschool Amsterdam. Ik heb 4 jaar gewerkt als Hydrographic Surveyor bij de Hollandsche Aanneming Maatschappij (HAM), een baggerbedrijf. Daarna ben ik met een uitvoerder van de HAM getrouwd en samen de hele wereld over gezworven voor zijn werk, ondertussen bouwend aan een gezin. Ik heb tot 2010 van alles gedaan behalve surveywerk, want dat gaat moeilijk als je man veel van huis is. Vanaf 2010 heb ik 12,5 jaar bij Quality Positioning Systems (QPS) gewerkt, schrijvend aan hun software-handleidingen. Sinds 2022 werk ik bij Van Oord B.V. op de Survey-afdeling. Ook hier schrijf ik de handleidingen voor het survey softwarepakket.’ ‘Ik ben Kees Koomen, gevaren als stuurman, loods, kapitein. Na mijn pensionering leraar en projectmanager geweest op het Scheepvaart & Transport College, zowel in Nederland als in het buitenland. Enthousiast zeezeiler zolang het nog veilig kan. Stukjes en artikelen geschreven voor diverse watersport-, professionele en verenigingsbladen. Ook zelf geïllustreerd. Nu nog secretaris van twee gremia. Mijn hobby’s zijn onder andere varende houden van mijn bijna 90 jaaroude zeilsloepje, rijdende houden van mijn 50 jaar oude Landrover en houtbewerking. Speciale dank gaat ook dit jaar uit naar fotograaf Hans Burggraaff, broer van onze penningmeester, die foto’s heeft gemaakt op onze reünie, Henk van Willigenburg (jvi 1964) voor de onvolprezen schilden bij de VOK-Auto-toertocht en voor de omslag en het schutblad van dit boekje, Frans Bönig (jvi 1970) voor zijn belangeloos investeren van tijd in de website

met als zijn back-up Sam Storm van Leeuwen (jvi 1962). Dan, last but not least, onze hartelijke dank voor al het corrigeerwerk, geheel vrijwillig, ver-
richt door Fred Klop (jvi 1957). Verder kan ik u melden dat de eerstvolgen-
de VOKabulaire begin juli al bij u in de bus zal verschijnen in plaats van
augustus.



AGENDA 2026

UITNODIGING ZEEUWSE VOK-BORREL, vrijdag 27 maart

Ook dit jaar stelt het bestuur van de Vereniging Nederlandse Loodsen Sociëteit haar mooie nautisch ingerichte zaal aan de Vlissingse boulevard weer geheel belangeloos ter beschikking aan onze Vereeniging voor het houden van de traditionele jaarlijkse Zeeuwse VOK-Borrel.

Bij dezen nodigt organisator Rob Koers (jvi 1975) u van harte uit om op vrijdag 27 maart vanaf 15.30 uur aanwezig te zijn om elkaar te ontmoeten en onder het genot van een hapje en drankje weer genoeglijk van gedachten te wisselen en bij te praten. Omdat de Sociëteit in gebruik is als loodsenwacht en de operationele dienst uiteraard gewoon doordraait, is het aantal deelnemers gemaximeerd op 40, dus wacht niet te lang met uw aanmelding.

Locatie: Nederlandse Loodsen Sociëteit,

Boulevard de Ruyter 8, 4381 KA Vlissingen. U kunt zich tot maandag 23 maart bij Rob opgeven op onderstaande wijze:

per e-mail: kypc@zeelandnet.nl.

Tel of WhatsApp: 06 36 31 70



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

KOOPVAARDIJHERDENKING, maandag 4 mei

Namens onze vereniging zal er op maandag 4 mei bij het Nationaal Monument voor de koopvaardij De Boeg op het Leuvehoofd te Rotterdam een krans worden gelegd.

DE 22e VOK-GOLFDAG, woensdag 20 mei

De VOK-Golfdag zal plaatsvinden op de Golfclub Kleiburg in Brielle. Meer details volgen zodra die bekend zijn. U kunt zich nu al aanmelden via een formulier op de website. Houd daarvoor de website in de gaten: vok.nl.

VOORJAARSEVENEMENT

Dit jaar wordt er een bezoek gebracht aan de 70 jaar oude Oranjewerf van Damen. In 1989 werden zij onderdeel van de Damen Group. Hoofdzakelijk worden hier scheepsreparaties uitgevoerd. Het adres is Nieuwendammerdijk 542, 1023 BX Amsterdam. Datum en tijd zijn op heden nog niet bekend. U kunt zich aanmelden via een formulier op de website. Voor deze informatie geldt ook: houd de website in de gaten: vok.nl.

GECOMBINEERDE VOK-AUTO-/MOTORTOERTOCHT zondag 30 augustus

Bij voldoende aanmeldingen gaat deze tocht, voor het eerst in gecombineerde vorm, zeker door. U kunt zich aanmelden via een formulier op de website. In het VOKabulaire van juli komt er meer info en ook hier geldt: houd de website in de gaten! vok.nl.

ROEIPLOEG

Het voornemen is te roeien op de volgende wedstrijden:

4 april	18e Vechten op de Vecht, Weesp
18 april	21e Slag om de Zaan
24 mei	Vogalonga in Venetië (?)
6 juni	19e Kaagrace (?)
10 oktober	39e Grachtenrace Amsterdam
7/8 november	34e Muiden-Pampus-Muiden

JAARLIJKSE VOK-REÜNIE

zaterdag 12 december

Opgave voor de rubriek Agenda naar: redactie@vok.nl

VERENIGINGSINFORMATIE

Bestuur:

Voorzitter: S.A. (Steven) Leffelaar (jvi 1980)
Secretaris/Vicevoorzitter: M.E. (Marco) Jacques (jvi 1982)
Penningmeester: D. (David) Burggraaff (jvi 1978)
Leden: mw. A. (Anneke) Mäkel (jvi 1978)
H.L. (Hans) Lip (jvi 1992)
H.A. (Bert) Kamsteeg (jvi 1971)
J.D.J. (Daan) de Boer (jvi 1982)

Ereleden:

J.J. (Jaap) Ruygrok (jvi 1951) oud-voorzitter
J.C.C. (Hans) de Ruiter (jvi 1966) oud-hoofdredacteur en oud-bestuurslid
mr. M.W. (Maarten) Zier (jvi 1968) oud-bestuurslid

Adressen:

Secretariaat	Financiële administratie
Vanadiumweg 25	Harmoniehof 13
3812PX Amersfoort	1507 TX Zaandam
tel. 035 602 79 79	tel. 075 670 16 07
e-mail: secretaris@vok.nl	e-mail: penningmeester@vok.nl

Ledenadministratie (H.A. Kamsteeg)	Redactiecommissie (A. Mäkel)
Voltastraat 16	Amelisweerdpad 16
1171 BP Badhoevedorp	1333 SM Almere
tel. 020 659 59 92	tel. 06 27422726
e-mail: hakamsteeg@icloud.com	e-mail: redactie@vok.nl

Bankrekeningen:

ten name van de Ver. van Oud-Kweekelingen:

ING Bank IBAN: NL53 INGB 0000 0825 83
BIC:INGB NL 2A

ABNAMRO Bank IBAN: NL29ABNA 0553 0237 13
BIC:ABNA NL 2A

Verzoeken bij betalingen niet de afkorting VOK te gebruiken (wordt door de bankcomputer niet als naam herkend), u kunt wel volstaan met Ver. van Oud-Kweekelingen.

De VOK-correspondenten in binnen- en buitenland zijn:

Noord-Holland-Noord

R.A.G. van Ulsen (jvi 1956)
Berkenlaan 44, 1702 LG Heerhugowaard
tel. 072 5711057
e-mail: ulsen45@zonnet.nl

Duitsland

ir. J.M. Huisman jr. (jvi 1968)
Waldfriedenweg 19, D 21227 Bendestorf, BRD
tel. +49 4183 775299
e-mail: j.m.huisman@t-online.de

Verenigde Staten van Amerika en Canada

H.J. Noordanus (jvi 1972)
1872 Champion Circle, Virginia Beach, VA 234569, USA
tel. +1 757 301 9588
e-mail: famnoordanus@cox.net

CONTRIBUTIE

Contributie

De contributie is met ingang van het verenigingsjaar 2026-2027 door de Algemene Ledenvergadering op 13 december 2025 vastgesteld op € 33,- per jaar. De contributie voor donateurs bedraagt eveneens € 33,- per jaar. Maar bij automatische incassomachtiging blijft het € 30,-. Dus bij automatische incasso blijft de contributie, ook door de ALV goedgekeurd, gelijk. Nieuw aan te melden leden kunnen de contributie alleen nog via een automatische incasso voldoen.

Contributiefactuur

Aan het begin van een nieuw verenigingsjaar ontvangt u een factuur met het verzoek het verschuldigde bedrag binnen een termijn van een maand te voldoen. In de maand september volgt eventueel een herinnering. Indien de contributie vóór 1 januari van het lopende verenigingsjaar nog niet is voldaan komt men krachtens de (gewijzigde) Statuten in aanmerking voor roeyement.

VOK-FONDSEN

Bij de VOK zijn enkele fondsen in het leven geroepen. Deze fondsen maken het mogelijk activiteiten te realiseren dan wel te ondersteunen die niet kunnen worden bekostigd uit de reguliere contributiebijdragen. Het beleid met betrekking tot de verschillende fondsen treft u aan in het VOK-beleidsplan 2007-2017.

1 Evenementenfonds

Dit fonds ondersteunt reünies en afzonderlijke evenementen die een bijdrage leveren aan de realisatie van de doelstellingen van de VOK.

2 Het Kaatjefonds

De sloep *Kaatje* is eigendom van de vereniging en in bruikleen gegeven bij de Roeiploeg. De VOK is verantwoordelijk voor de vervangingsinvesteringen. Het Kaatjefonds is in het leven geroepen ter financiering van dergelijke investeringen. Jaarlijks wordt bezien of een bijdrage uit de algemene middelen in de begroting wordt opgenomen. Hiervoor is de instemming van de ALV vereist.

Bijdragen voor onze fondsen kunnen worden overgemaakt op de bankrekeningen van de vereniging onder vermelding van fonds(en).

VOK-VERENIGINGSDASSEN

Er is een nieuwe voorraad fraaie VOK-stropdassen. Deze zijn verkrijgbaar voor slechts € 10,- exclusief verzendkosten.

Voor bestellingen kunt u het contactformulier op de VOK-website (vok.nl) gebruiken.

Oproep 1

Voor de leden die dit nog niet gedaan hebben: geef een doorlopende machtiging af voor het betalen van uw contributie. Het grootste voordeel daarvan is, dat u het niet meer kunt vergeten. Ook voor onze penningmeester scheelt dat veel werk. (vok.nl) gebruiken.

Oproep 2

Onze penningmeester is dringend op zoek naar een vervanger. Heeft u affi-

niteit met boekhoudkundige zaken en voelt u wel wat voor deze functie en deelname in ons bestuur, meld u dan nu aan via de mail bij secretaris@vok.nl.

Oproep 3, van de redactie:

Er zijn bij de huidige leden vast nog een schat aan boeiende verhalen en ervaringen tijdens hun stuurmanstijd beschikbaar. Stuur vooral uw verhalen door aan redactie@vok.nl.

Website

De website van de vereniging is vok.nl. Deze bevat steeds de meest recente informatie.



VOK jubileumpenning (100 jaar) uitgereikt op 03-10-2017 door Gemeente Amsterdam.

HERDENKINGEN 2025

Rotterdam, zondag 4 mei
door DirkJan Roolker (jvi 1980)



Op zondagochtend 4 mei was de dodenherdenking bij het Nationaal Monument voor de Koopvaardij De Boeg in Rotterdam. Namens de VOK waren hierbij aanwezig de voorzitter Steven Leffelaar (jvi 1980) en lid Dirk-Jan Roolker. Nadat iedereen van de genodigden een zitplaats had gevonden begon het Nederlands Douane Orkest met het spelen van koraalmuziek. Vervolgens was er een welkomstwoord van de ceremoniemeester gevolgd door het ‘slaan van 4 glazen’ en het halfstok hijsen van de vlag door het Zeekadetkorps Rotterdam. Burgemeester Carola Schouten legde als eerste een

krans namens het gemeentebestuur van Rotterdam. Na het taptoesignaal was er 1 minuut stilte. Daarna werd door het orkest het 1e couplet van het Wilhelmus gespeeld.

Burgemeester Schouten deed als eerste een woord van herdenking. Tijdens haar toespraak memoreerde ze de vermissing van Juan Cancio Coffi, geboren op 20-10-1916 in Bonaire en overleden op 10-06-1942 in de Carai-bische Zee aan boord van het ss *Crijnssen*. Bij de dodenherdenking waren familieleden van Juan Cancio Coffi aanwezig. Na de toespraak van burgemeester Schouten werden door totaal 24 organisaties een krans gelegd. Steeds legden twee organisaties tegelijk een krans. Door dominee Helene Perfors van de stichting Protestants Koopvaardijwerk Rijnmond werd ook een woordje gedaan. Daarbij legde ze uit dat zeevarenden die tijdens het

begin van de oorlog op zee waren, pas na de oorlog thuiskwamen, dus na zeker 5 jaar hun gezin en familie pas weer terugzagen. Tijdens die afwezigheid werd al snel de betaling van de gage gestopt omdat de zeevarenden voeren in dienst van de geallieerden. Dit betekende al snel bittere armoede voor het thuisfront. Na de laatste kranslegging volgens het programma werd de mogelijkheid geboden aan andere aanwezigen bloemen of een bloemstuk bij het monument te leggen. Daar maakten leden van motorclub Untouchables gebruik van. In motorpak werd een bloemstuk in de vorm van een kruis bij het monument gelegd. Als laatste was een defilé van alle aanwezigen langs het monument en de kransen. Hierna was ontvangst in het naastgelegen restaurant ‘Prachtig’ waar koffie met iets lekkers werd geserveerd. Ik heb de dodenherdenking als eervol en indrukwekkend ervaren.

Het verlies van de *Crijnssen* (4282 ton, eigenaar: KNSM, bouwjaar 1919) De *Crijnssen*, met als kapitein W. van der Giessen, vertrok op 7 juni 1942 uit Curaçao op weg naar New Orleans (VS). Op 10 juni 1942 bij het passeren van Grand Cayman werd het schip opgemerkt door de Duitse onderzeeboot *U 504*, met Korvettenkapitän Hans-Georg Friedrich Poske. Twee hekbuizen werden voorbereid voor het lanceren van torpedo's, maar de hekbuizen raakten defect.

De *Crijnssen* ontving ongeveer 15 minuten daarvoor een bericht uit Curaçao over de aanwezigheid van een onderzeeboot. Het schip werd opgedragen naar het westen uit te wijken en ging met hoge snelheid een zigzagkoers volgen. De *U 504* draaide om en lanceerde uit alle vier de boegbuizen vanaf 2200 meter afstand. Twee torpedo's misten hun doel, maar één of twee troffen de *Crijnssen* midscheeps aan stuurboordzijde. De machinekamer maakte water waarna besloten werd het schip te verlaten.



Het ss Crijnssen.

Vier reddingsboten werden uitgezet en 93 opvarenden wisten op tijd weg te komen. Het schip had 71 bemanningsleden en 22 passagiers aan boord. De passagiers waren opvarenden van eerder getorpedeerde schepen. Pas later bleek dat matroos Coffi werd vermist.

Een gedetailleerd verhaal over de

ondergang van de *Crijnsen* is te lezen op internet <https://www.uboaat.net/allies/merchants/ship/1782.html> of <https://databank.koopvaardijpersoneel40-45.nl/ship/view?id=242>.

Zaterdag, Amsterdam, 13 december 2025

Voor de kranslegging bij het monument voor de gevallen oud-kwekelingen in de Tweede Wereldoorlog werden toespraken gehouden door de voorzitter van onze vereniging, Steven Leffelaar (jvi 1980) en de heer Roemer Boogaard, voorzitter van het Vaderlands Fonds ter Aanmoediging van 's Lands Zeedienst.



Toespraak door Steven Leffelaar



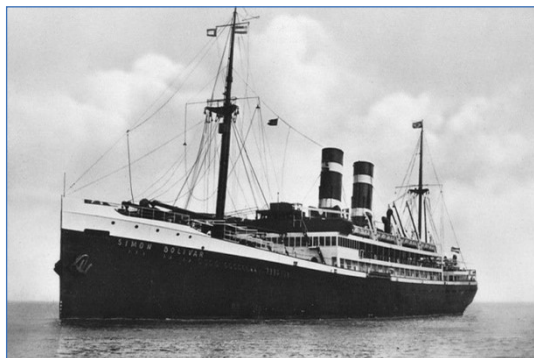
Elk jaar staan we hier met zijn allen en wil ik van de gelegenheid gebruikmaken om een van onze oud-kwekelingen, die hier op ons monument vermeld staat, voor een kort moment uit de vergetelheid te halen. Dit jaar sta ik stil bij Hendrik Voorspuij, geboren 13 september 1888 in de Kerkstraat te Groot-Ammers. Zoon van Hendrik Voorspuij, Vehandelaar, en Cornelia Mourik. Hij had twee zussen en een broer. Zijn jaar van intrede was 1902. Hij was toen dus 14 jaar! Behalve de bij ons bekende lessen over

navigatie, zeemanschap en stoomwerktuigkunde, werd er toen onderricht gegeven in de vakken Artillerie en Wapenhandel.

Hij doorliep de 3 jarige opleiding. In de 2e klas ontving hij een getuigschrift 'Wegens Voortdurend Ordelijk Gedrag' en daarbij het horloge van Bakker. In 1905 kreeg hij in de 3e klas wederom een horloge, ditmaal uit het fonds van Wijlen den Ridder. In 1905 monsterde hij als leerling aan op het ss *Prins Willem IV* met een gage van f 12,- per maand. Hij heeft tijdens zijn opleiding een 2e reis gemaakt op dit schip met ditmaal een gage van f 20,- per maand. Zijn laatste reis als leerling was op het ss *Prins Willem II*. Op 26 maart 1907 werd hij als derde stuurman 'voor de groote stoomvaart' eervol ontslagen. 'Met goed attest naar bekwaamheid, zeer goed gedrag en zeer goede getuigschriften van zijner zeereizen'. Kortom, een voorbeeldige leerling die op zeer jonge leeftijd aan zijn opleiding is begonnen. Later is hij getrouwd met Anna Maria Vos.

Wanneer begon de Tweede Wereldoorlog?

We hebben allemaal mei 1940 in onze gedachten, maar voor sommigen van ons begon de oorlog al eerder. Daarom neem ik u mee op de latse reis van het ss *Simon Bolivar*. Het schip was in 1926/1927 gebouwd bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij en bestemd voor de Koninklijke West-Indische Maildienst, een onderdeel van de KNSM. Het schip kon 8.000 ton vracht, 265 passagiers (precieze aantal is niet duidelijk) en 137 bemanningsleden vervoeren. Op 17 november 1939 verliet de *Simon Bolivar*, met



ss *Simon Bolivar*.

als kapitein Hendrik Voorspuij, Amsterdam en passeerde om 02.00 de sluizen bij IJmuiden op weg naar Engeland en met als eindbestemming Curaçao. Nederland was nog neutraal terwijl op 3 september 1939 Frankrijk en Engeland de oorlog al aan Duitsland hadden verklaard. Aan boord waren 265 passagiers,

onder wie 45 joodse vluchtelingen en 34 kinderen onder de 12 jaar en 132 bemanningsleden. Op 18 november 1939 bevond het ss *Simon Bolivar* zich vlak onder de Britse kust op een route waarvan bekend was dat deze vrij

was van mijnen. Echter in de nacht van 17 op 18 november, de nacht voor het ongeval, waren er door drie Duitse torpedootjagers, de *Bernd von Arnim*, de *Wilhelm Heidkamp* en de *Hermann Künne* 180 magnetische mijnen gelegd. Ter hoogte van Harwich, op ongeveer 1,5 km ten zuiden van het lichtschip *Sunk*, klonk om 11.25 uur plotseling een explosie aan de stuurboordzijde ter hoogte van laadruimte 2. Deze explosie was zo heftig dat de zich aan dek bevindende passagiers en bemanningsleden direct werden gedood of ernstig gewond. Bij de explosie was de radiohut dusdanig beschadigd dat geen hulpsignaal kon worden afgegeven. Het schip begon vrijwel direct aan de achterzijde te zinken. Na ongeveer 10 minuten klonk een tweede explosie, dit keer aan bakboordzijde, waardoor nog meer schade aan het schip ontstond, maar ook enkele reddingsboten werden beschadigd waarmee men bezig was het schip te verlaten. Vrijwel rechtstandig zank het schip naar de bodem, waarbij masten en schoorstenen boven water bleven. HMS *Malcolite* was als een van de eerste schepen ter plekke om opvarenden op te pikken. Bij de ramp kwamen 59 passagiers, waarvan 34 kinderen



ss *Simon Bolivar* zinkende

onder de 12 jaar, en 32 bemanningsleden om, onder wie Hendrik Voorspuij, die op de brug stond ten tijde van de explosie. Een van de getuigen, een stuurmansleerling, verklaarde dat de kapitein dood op het kompas lag. Reeds lang bestaat er een discussie of het een mijn of wellicht toch sabotage was die de explosie heeft veroorzaakt, maar het resultaat blijft hetzelfde. Het ss *Simon Bolivar* had dus de twijfelachtige eer om als eerste Nederlandse koopvaardijship te zinken bij de Tweede Wereldoorlog.

En daarna ...

De Vaarplicht. Deze werd op 6 juni 1940 ingevoerd door de Nederlandse regering in ballingschap te Londen. Alle zeevarenden bleven burgers, maar werden door de vaarplicht in oorlogsgebied wel gezien als militairen en hun schepen dus als gelegaliseerde doelen.

Naast Landmacht, Luchtmacht en Marine werden zij gezien als de Vierde Macht.

Het doel was om de Nederlandse koopvaardijvloot, die na de Nederlandse capitulatie in mei 1940 werd gevorderd door de Nederlandse regering, in te zetten voor de geallieerde oorlogsvoering. De schepen vervoerden troepen, wapens, munitie en voedsel. Het varen was extreem gevaarlijk door de dreiging van torpedo's, mijnen en vliegtuigen. De vaarplicht gold voor ongeveer 32.000 bemanningsleden op 1.200 schepen. Geen of slechts lichte bewapening. Kanonnen uit Eerste Wereldoorlog op het achterschip. Zee-lieden waren verplicht om jarenlang weg te blijven van huis. Het onttrekken aan de vaarplicht werd beschouwd als desertie en zwaar bestraft. Bij het varen in konvooi was de regel dat er niet werd gestopt. Diegene die te water raakte was reddeloos verloren. Meer dan 500 schepen gingen verloren. Ruim 2.700 Nederlandse zeelieden, onder wie degenen genoemd op ons monument, kwamen om het leven. De vaarplicht werd pas op 2 maart 1946, een jaar na het einde van de oorlog, beëindigd. En daarna verlof als het kon en dan weer gewoon op reis. Dit soort termijnen zonder verbinding met huis, geen telefoon, WhatsApp, fax of wat dan ook, kunnen wij ons niet meer voorstellen. Wij kunnen ons dat bijna niet voorstellen hoe zij in die jaren geleefd moeten hebben. Maar nu staan wij hier 79 jaar later. Om ons heen is de wereld in beweging. Oorlog in Oekraïne, Gaza, en Soedan. Spanningen tussen Rusland en Europa. Spanningen in China. Laten we hopen/bidden dat wat onze oud-kwekelingen in de Tweede Wereldoorlog is overkomen, ons (wij zijn allemaal te oud om nog in actieve dienst te hoeven), kinderen, kleinkinderen en achterkleinkinderen bespaard zal blijven. Ter afsluiting wil ik nog een gedicht met u delen wat volgens mij aangeeft hoe het leven aan boord tijdens de oorlogsjaren moet zijn geweest. Het is niet zo'n vrolijk gedicht, maar houdt maar in gedachten dat er ook goede momenten moeten zijn geweest.

Het is van de hand van Jan Campert, vader van Remco Campert, dichter, journalist en verzetsman die in 1943 door de Duitsers werd opgepakt en gevangengezet in kamp Vught. Daarna is hij naar Neuengamme getransporteerd, waar hij in 1943 werd gefusilleerd.

De zeeman

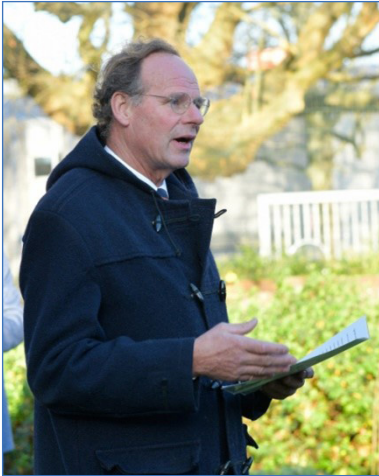
Hij voer op 't eind van de wereldzee
Waar 't gebergte van water hem wachtte
En de storm hem de ogen uit sloeg
En de wind hem de keel dichtkneep
Zijn schip was klein, zijn hart was groot
Hij voer naar de dood, hij wist het niet
En de zee nam hem op in haar schoot

Met deze woorden sluit ik af. Laten wij alle slachtoffers van oorlog waar dan ook, gedenken.

Toespraak door de heer Roemer Boogaard

Geachte heer Leffelaar, geachte VOK-reünisten,

Vandaag staan wij bijeen bij het monument dat de namen draagt van de kwekelingen die in de Tweede Wereldoorlog hun leven verloren. Jaar na jaar keren wij terug naar deze plek, niet alleen om te herdenken, maar om



ons ook te bezinnen op de waarden die deze mannen belichaamden. Voor velen van ons is dit monument meer dan een gedenkteken: het is een ankerpunt, een herinnering aan wie wij waren, wie wij zijn, en waar uw verantwoordelijkheid ligt als oud-kwekelingen van de Kweekschool voor de Zeevaart. De wereld is in beweging, en niet altijd in een richting die vertrouwen geeft. Het leiderschap van de westerse wereld staat onder druk. De Verenigde Staten, decennialang een stabiele factor, worstelen met interne verdeeldheid en verschuivende prioriteiten.

In Europa zie we leiders die twijfelen, balanceren, zoeken naar koers en richting, een situatie die velen van ons doet terugdenken aan momenten van onzekerheid uit de eigen vaarperiodes. Machtspolitiek, economische afhankelijkheid en geopolitieke spanningen bepalen in toenemende mate de internationale verhoudingen. Waar vroeger diplomatie de boventoon voerde, lijken vandaag transacties, geld en het persoonlijke vaker het gesprek te bepalen. Op zee, de wereld die ons allen gevormd heeft, zien

we dezelfde verschuivingen. Scheepvaart is altijd een afspiegeling van de wereldpolitiek geweest. Wat begon met incidentele aanvallen in de Rode Zee, is uitgegroeid tot een structurele dreiging voor de internationale handel. Drone-aanvallen, cyberaanvallen op navigatie- en communicatiesystemen, piraterij in nieuwe vormen en militaire incidenten zorgen ervoor dat zeelieden opnieuw geconfronteerd worden met risico's die we lange tijd niet in deze omvang hebben gekend. Het is de Koninklijke Marine die, in samenwerking met bondgenoten, steeds vaker moet optreden om handelsroutes veilig te houden. Een taak die sterk herinnert aan vroegere perioden waarin Nederlandse schepen bescherming nodig hadden om ongehinderd te kunnen varen. Maar niet alleen internationaal schuiven de panelen. Ook in onze eigen samenleving voelen we de spanning. De bestuurbaarheid staat onder druk, het vertrouwen in de politiek is fragiel, en het publieke debat wordt soms gedomineerd door polarisatie en wantrouwen. Bedreigingen en intimidatie van bestuurders zijn helaas geen uitzondering meer. Het lijkt alsof de vanzelfsprekendheid van fatsoen en onderlinge verantwoordelijkheid afbrokkelt. Juist daarom is het belangrijk om stil te staan bij de waarden die u als kwekelingen meekreeg.

Het motto van de Kweekschool voor de Zeevaart, *Rechtschapen en Kloek*, klinkt misschien voor sommigen als een echo uit een ver verleden, maar voor u is het een levenshouding.

Rechtschapenheid, eerlijkheid, integriteit, loyaliteiten kloekheid, moed, wijsheid en vastberadenheid, waren niet slechts idealen die u werden voorgelaten. Zij vormden het fundament onder uw vak, uw leven aan boord, kameraadschap en verantwoordelijkheid. Aan die waarden werd u dagelijks herinnerd: op de brug, in de machinekamer, tijdens wachtlopen, in de storm, of in de eenzaamheid van de oceaan. Het waren diezelfde waarden die de kwekelingen, die later zouden sneuvelen in de strijd, motiveerden om op te staan tegen onderdrukking. Zij deden dit vaak buiten zicht, zonder roem, zonder zekerheid op terugkeer. Sommigen gingen naar Engeland om zich aan te sluiten bij de geallieerden. Anderen bleven in Nederland om het verzet te ondersteunen. Zij deden dit niet uit roekeloosheid, maar uit overtuiging. Uit een diep besef van plicht. Na de capitulatie werden het KIM en de KMA gesloten. De Kweekschool voor de Zeevaart bleef formeel bestaan, maar de omstandigheden maakten normale opleiding vrijwel onmogelijk. Vanaf 1941 konden er door voedselschaarste en distri-

butieproblemen geen nieuwe leerlingen meer in het internaat worden opgenomen. De dagelijkse gang van zaken viel grotendeels stil en veel jonge mannen kozen ervoor om zich, ondanks het ontbreken van regulier onderwijs, aan te sluiten bij de koopvaardij, de Koninklijke Marine of het verzet. De geest van de opleiding leefde daarmee vooral voort in hun daden, niet in de schoolbanken. Een aantal cadetten en één adelborst meldde zich in de tweede helft van 1940 aan. Onder hen was de heer Mulder, cadet (jvi 1941). Hij monsterde aan als leerling, deserteerde in Zweden en begaf zich vervolgens naar Engeland. Daar werd hij opgeleid tot inlichtingenofficier. In maart 1945 sprong hij als parachutist boven Loosdrecht om radioberichten te verzenden ter ondersteuning van het naderende einde van de oorlog. Slechts enkele weken voor de bevrijding werd hij opgepakt, gemarteld en overleed hij in gevangenschap. Postuum werd hem de Bronzen Leeuw toegekend. Zijn verhaal is er een van moed, plichtsbesef en stille vastberadenheid.

En wij noemen vandaag ook J.P. van der Stok, de enige adelborst die in 1940 toetrad tot de Kweekschool. Hij sloot zich direct aan bij het Amsterdamse verzet, werd verraden en gedeporteerd naar Mauthausen, waar hij op 11 april 1945 werd vermoord. Zijn naam staat symbool voor een generatie jonge mannen die alles op het spel zetten voor het grotere geheel.

Deze twee namen vertegenwoordigen velen. Velen die op zee sneuvelden nadat hun schepen werden getorpedeerd. Velen die stierven in kampen. Velen die verdwenen en nooit meer werden teruggevonden. Maar allemaal, zonder uitzondering, droegen zij dezelfde vormende waarden met zich mee. De waarden die wij hier vandaag willen doorgeven, blijven koesteren, blijven benoemen. Het is aan u, oud-kwekelingen, om deze verhalen te blijven vertellen. Niet alleen van uit traditie, maar omdat



onze samenleving leiderschap nodig heeft dat geworteld is in rechtschapenheid en kloekheid. Leiderschap dat niet buigt voor intimidatie, dat zich niet laat meeslepen door de waan van de dag, maar koers houdt, zoals u dat eenmaal leerde toen u de wereldzeeën bevoer.

Vandaag eren wij Mulder, Van der Stok, en met hen alle kwekelingen die tijdens de oorlogsjaren zijn omgekomen, op zee, in het verzet, in kampen of elders. Hun namen rusten hier in steen, maar hun voorbeeld leeft voort in ons.

Ik sluit af met, zoals de traditie dat van ons vraagt: deze mannen die wij gedenken waren voortreffelijke mensen. Het waren oud-kwekelingen, allen Rechtschapen en Kloek.



NOTULEN ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN 13 DECEMBER 2025



*Dit jaar een zonovergoten entree voor onze reuniegeangers.
Foto Fred Klop (jvi 1957)*

Notulen

van de jaarlijkse Algemene Ledenvergadering gehouden in het Conference Centre Hotel Mövenpick, Piet Heinkade 11 te Amsterdam op zaterdag 13 december 2025, aanvang 15:25, einde 16:30 uur.

Agenda

- 1 Opening en woord van welkom door de voorzitter
- 2 Laatste reis
- 3 Nieuwe leden
- 4 Ingekomen en uitgegane stukken
- 5 Huldiging jubilarissen
- 6 Vaststellen notulen ALV 2024
- 7 Jaarverslag secretaris
- 8 Jaarverslag penningmeester

- 9 Verslag financiële commissie
- 10 Benoeming kascommissie 2025-2026
- 11 Begroting 2025-2026 en contributieverhoging
- 12 Bestuursformatie 2025-2026
- 13 Redactiecommissie
- 14 Evenementencommissie (EC)
- 15 Wat verder ter tafel komt
- 16 Rondvraag
- 17 Huishoudelijke mededelingen

Aanwezig het bestuur: Steven Leffelaar (jvi 1980), voorzitter; Marco Jacques (jvi 1982), vicevoorzitter, secretaris en notulist; David Burggraaff (jvi 1978), penningmeester; de leden Hans Lip (jvi 1992), Anneke Mäkel (jvi 1978), Bert Kamsteeg (jvi 1971) en Daan de Boer (jvi 1982). Ook waren aanwezig als adviseurs: Frans Bönig (jvi 1970), webmaster en Rik Hindriks (jvi 1971), boekhouder.



1 Opening en woord van welkom door de voorzitter

De voorzitter verwelkomt alle aanwezigen. Volgens zijn berekening de 101e ALV. Er worden opnames en foto's gemaakt, geen bezwaar vanuit de zaal. De voorzitter opent de vergadering officieel. Een speciaal welkom aan de drie aanwezige ereleden, Hans de Ruiter (jvi 1966), Maarten Zier (jvi

1968) en Jaap Ruygrok (jvi 1951), die begeleid wordt door zijn zoon Onno. Tevens een speciaal welkom aan de aanwezige donateurs, voorstanders en een excellentie, demissionair minister Robert Tieman (jvi 1995). Hij zal later in de ALV het woord tot ons richten. De voorzitter bedankt de broer van onze penningmeester: Hans Burggraaf voor de foto's die hij vandaag weer gaat maken en zijn dochter Sofie, die wederom assisteert bij de inschrijfbalie.

2 Laatste reis

Marco Jaques noemt de overledenen van dit jaar, sinds de ALV 2024, bij naam.

Overlijdensdatum	Naam	jvi
27-12-2024	G.W.F. Neijgh van Lier	1962
09-01-2025	P. Kaldewaay	1956
11-02-2025	H. Overbeek	1954
10-03-2025	L. Kramer	1952
19-03-2025	J.J. Osinga	1949
05-05-2025	J. de Pruis	1951
19-05-2025	H.G. Smaal	1953
29-05-2025	A.J. Graafland	1961
07-06-2025	F.C.C. baron van Tuyll van Serooskerken	1957
24-07-2025	G.H. Goldsteen	1959
28-07-2025	J. Smit	1954
30-07-2025	M.A. Kraan	1956
19-08-2025	W.H. Baardman	1951
04-09-2025	T.J.M. Bolwerk	1961
05-09-2025	P.J.M. Ham	1959
18-10-2025	T.H.J. Rottier	1949
03-11-2025	M. Bakker	1971
05-11-2025	W. Beekman	1962

Er wordt 1 minuut stilte gehouden ter nagedachtenis aan onze oud-kweelingen.

Dat zij mogen rusten in vrede.

3 Nieuwe leden

A. Bruijn	jvi 1974
M. Campagne	jvi 1983
J. Biekart	jvi 1984
D. Isth	jvi 1984
P.A. Boer	jvi 1984
H. Sijp	jvi 1976
A.C. Donker	jvi 1984
mw. K.D. Kientz	jvi 1984
I.J.M. Lelkens	jvi 1977

Onze nieuwe leden worden door de voorzitter welkom geheten onder luid applaus van onze aanwezige leden. De aanwezige nieuwe leden ontvangen een welkomstgeschenk in de vorm van het Jubileumboek VOK.

4 Ingekomen en uitgegane stukken

Er zijn wel ingekomen stukken, maar het is niet nodig om deze te vermelden. Ze zijn door het bestuur afgehandeld.

5 Huldiging jubilarissen

Hans Lip neemt het woord en start de ceremonie voor de aanwezige jubilarissen.

D. Brons	jvi 1964	50 jaar
E. de Gruijter van den Boogert	jvi 1962	60 jaar
M.A. Klippel	jvi 1961	60 jaar
L.M. van Kooten	jvi 1962	60 jaar
H.A. L'Honoré Naber	jvi 1968	50 jaar
C. Oudendijk	jvi 1962	60 jaar
P.J. Overgaw	jvi 1968	50 jaar
J.A. van Riet	jvi 1962	50 jaar
J.J. Ruygrok	jvi 1951	60 jaar
J.Th. Spiker	jvi 1955	60 jaar
A.R. van der Togt	jvi 1955	50 jaar

De voorzitter en de secretaris feliciteren de jubilarissen, overhandigen de bijbehorende oorkonde en fles wijn en daarna volgt een fotomoment.



Joop van Riet, in vol ornaat als oud-bootsman, houdt een speech en laat de zaal bulderen van de lach met zoals om zes uur 's morgens reveille in de slaapzaal plaatsvond: rijzen, rijzen, rijzen ...

De niet aanwezige jubilarissen:

C.A. Haremaker	jvi 1970	50 jaar
B. Hoff	jvi 1960	60 jaar
J. van Malland	jvi 1954	60 jaar
H.J.T. Ruijten	jvi 1965	50 jaar
J.G.M. Sluijter	jvi 1960	60 jaar
W. Tieman	jvi 1960	60 jaar

De bijbehorende oorkondes worden hun toegestuurd.

6 Vaststellen notulen ALV 2024

Notulen stonden in het Jaarboekje. Geen vragen noch aanmerkingen. Goedgekeurd.

7 Jaarverslag secretaris

De secretaris neemt het woord. Het afgelopen jaar stond grotendeels in het teken van het automatiseren van onze boekhouding, gekoppeld aan het ledenbestand. Hier komen wij later uitgebreid op terug. Middels een dia geef ik de huidige stand van het ledenaantal aan.

Tijdens Klein Rapport 2025 gaf ons bestuurslid Bert Kamsteeg een boeiende presentatie over het lichten van de Koersk. De leden van het Vaderlandsch Fonds, alsmede wij, bestuursleden van de VOK, hingen aan zijn lippen. Hij vermeldt dat het VOK-Golftoernooi 2026 wordt georganiseerd door Hans van Kerkhof, tevens lid van de Evenementencommissie. Met betrekking tot de evenementen zal Bert Kamsteeg later tijdens de ALV verdere

toelichting geven. Ook doet hij een oproep aan de ALV om mee te denken in het kader van het jubileumjaar 2027.

8 Jaarverslag penningmeester

De voorzitter neemt het woord en meldt dat wij sinds begin 2025 een boekhouder hebben aangesteld, Rik Hindriks, die de implementatie van het nieuwe boekhoudpakket op zich heeft genomen. Het codewoord van deze ALV: automatische incasso. Dit maakt het leven van de penningmeester een stuk eenvoudiger. Ook geeft hij een overzicht van de financiële kerncijfers, deze zijn reeds in de VOKabulaire van oktober 2025 gepresenteerd. Geen grote verschillen meer na de belacties van het bestuur. Het ledenbestand is nu gekoppeld aan het boekhoudprogramma.

Rik Hindriks neemt het woord en legt het een en ander uit met betrekking tot het e boekhouden en onze financiële status, aan de hand van dia's. Hij bedankt Bert Kamsteeg en Frans Bönig voor het verzorgen van een correct ledenbestand en David Burggraaff voor het jarenlang verwerken van de financiële administratie in een Excelsheet.

Het codewoord incassomachtiging wordt ook door hem aangehaald. De achterstallige contributies zijn geheel weggewerkt en met enkele donaties van Leden voor het Leven en overige leden, is de financiële situatie gezond. De voorzitter overhandigt twee VOK-glazen aan Rik voor zijn inzet.

9 Verslag financiële commissie

Maarten de Cock (jvi 1993) doet verslag, ook uit naam van Jelle Douma (jvi 1992) van hun bevindingen. De financiële huishouding klopt met betrekking tot het gevoerde beleid. Zij geven decharge aan het bestuur onder applaus van de mensen in de zaal. Ook maakt hij melding van het codewoord:



automatische incasso. Daarnaast heeft hij nog een vraag: wil het bestuur een beleggingsfonds toch heroverwegen? De voorzitter antwoordt dat het bestuur een deposito heeft geopend.

10 Benoeming kascommissie 2025-2026

Jelle Douma (jvi 1992) mag nog een jaar aanblijven. C.J.W.R. Böse (jvi 1966) heeft zich aangemeld als 2e persoon. Dank voor de aanmelding en inzet. De penningmeester zal contact opnemen voor de gebruikelijke controles. De voorzitter geeft de tussenstand door met betrekking tot automatische incasso: 622 leden, waarvan 140 Leden voor het Leven: 230 met automatische incasso dus nog 252 te gaan. In de zaal zitten 200 leden waarvan 140 leden wel en 60 nog geen automatische incasso hebben afgegeven.

11 Begroting 2025-2026 en contributieverhoging

Zie na 12 Bestuursformatie.

12 Bestuursformatie 2025-2026

Het bestuur stelt Daan de Boer voor als bestuurslid na al een jaar meegedraaid te hebben.

Daan de Boer stelt zichzelf voor middels een diapresentatie. De ALV stemt in met zijn benoeming, waarvan akte. Nieuwe bestuursleden zijn altijd welkom.

De voorzitter richt het woord tot David Burggraaff die na vele jaren wenst te stoppen als penningmeester en bedankt hem voor acht jaren belangeloze inzet voor onze VOK. Het bestuur heeft dit opgevangen middels de boekhouder Rik Hindriks, maar de vereniging heeft wel een penningmeester nodig. De voorzitter doet een oproep voor deze functie. David blijft wel aan als bestuurslid.

De contributie voor het komend jaar wordt € 33,-, maar bij automatische-incassomachtiging wordt deze weer € 30,-. Dus bij automatische incasso blijft de contributie gelijk en wordt het leven van de penningmeester wel een heel stuk gemakkelijker. De ALV stemt hiermee in.

Nieuwe leden kunnen vanaf heden alleen lid worden indien een automatische-incassomachtiging wordt afgegeven.

13 Redactiecommissie

Anneke Mäkel neemt het woord. De redactiecommissie bestaat nog maar uit drieleden: Anneke Mäkel, Willem van Rooij en Klaas Wester, met als corrector Fred Klop. Dit houdt in dat er dringend versterking nodig is.

Graag asap uw aanmelding. Dit kan op redactie@vok.nl. *Na de ALV hebben zich twee nieuwe redactieleden aangemeld: Kees Koomen (jvi 1963) en*

mw. D.M. van der Geer-Molenaar (jvi 1987). Een derde nieuw redactielid wil eerst een redactievergadering meemaken en beslist daarna: G.K. van Leersum (jvi 1964). Anneke Mäkel doet een verzoek om de foto's van een zo hoog mogelijke kwaliteit aan te leveren. En groot formaat. Dit voor een optimaal resultaat bij het drukken. Kopij is nog steeds van harte welkom voor het Jaarboekje. Alle informatie is te vinden in het colofon.

14 Evenementencommissie (EC)

Bert Kamsteeg neemt het woord. Hij zit in de EC samen met Hans van Kerkhof. Het Voorjaarsevenement in 2025, een bezoek aan MARIN, was zeer geslaagd. Ook onze VOK-Golfdag werd goed bezocht. De Motortoertocht is helaas niet doorgegaan. Te weinig aanmeldingen. De Autotoertocht ging wel door, maar met een minimaal aantal deelnemers.



De EC overweegt deze twee tochten te gaan combineren. Voor 30 augustus 2026 staat dit ingepland. Het komende Voorjaarsevenement 2026 staat nog in de steigers. De intentie is om de Oranjewerf Amsterdam te bezoeken. Informatie volgt via een mailing middels het e boekhoudensysteem. Hans Lip meldt dat de inschrijvingsformulieren voor de VOK-Golfdag, het Voorjaarsevenement en de Auto-/Motortoertocht bij de balie liggen.

Vanuit de zaal wordt melding gemaakt van de jaarlijkse Zeeuwse borrel. Dit gaat buiten de EC om. Anneke Mäkel heeft daaraan in 2025 deelgenomen namens het bestuur. Wij zullen ook via de mailing een oproep doen. Waarvan akte.

Robert Tieman (jvi 1995)

Foto Hans Burggraaff.

15 Wat verder ter tafel komt

De voorzitter kondigt VOK-lid Robert Tieman aan om als demissionair minister van Infrastructuur en Waterstaat iets te vertellen over wat er in de afgelopen periode is gerealiseerd binnen het kabinet op het gebied van maritiem Nederland.

16 Rondvraag

Na 17.

17 Huishoudelijke mededelingen

Voorzitter: geïnteresseerden kunnen zich aanmelden voor de kranslegging op 4 mei 2026 bij *De Boeg* te Rotterdam. Hans Lip legt de bakslijst 2025 uit en meldt dat er diverse memorabilia te koop zijn bij de balie. Tevens verzoekt hij de leden hun naambadges aan het einde van de reünie in te leveren. Een schaal staat op de balie, waar men deze kan achterlaten. Hier kunnen ook de overgebleven muntjes worden achtergelaten. Ook maakt hij melding van een aanwezige EHBO'er in het geval van.

De rondvraag:

Jan Walch (jvi 1975) meldt dat er jaarlijks op 15 augustus een herdenking plaatsvindt van de Vrede in de Pacific, in Amstelveen. In het Broersepark staat het monument voor Amsterdam en omgeving. Hij vraagt of hij op 14 augustus 2026 een voordracht mag geven namens de VOK. Hier kunnen wij geen bezwaar tegen hebben, al zal het bestuur dit formeel moeten bekrachtigen.

Leen Bosma (jvi 1959) verzoekt om tijdig te melden, ook via WhatsApp, als er een lid is overleden. Dit wordt aangenomen.

A.R. van der Togt (jvi 1955) vraagt hoe een extra bijdrage voor het Kaatjefonds kan worden gedaan. Rik Hindriks meldt dat je via boekhouding@vok.nl een extra verzoek kan doen voor een speciale bijdrage.

De voorzitter sluit om 16:30 uur de vergadering met een driewerf hoera voor onze beschermvrouwe, H.K.H. prinses Margriet.

Omschrijving	01-08-2024 t/m 31-07-2025		Budget 2024-2025		Budget 2025-2026	
	Verlies	Winst	Verlies	Winst	Verlies	Winst
BCD Contributies/Donaties						
Contributies leden		11.921,92		12.000,00		14.550,00
Contributies Leden voor het Leven		3.344,00		3.212,00		3.124,00
Contributie voorgaande jaren				1.519,00		
Afboeking contributies / royement	410,00		200,00			300,00
Contributie voorstanders		308,00				270,00
Mutatie Leden voor het Leven Fonds	45,28					
Totaal BCD Contributies/Donaties	455,28	15.573,92	200,00	16.731,00	0,00	18.244,00
BIV Inkomsten uit vermogen						
Rentebaten		2.141,36		1.000,00		1.500,00
Totaal BIV Inkomsten uit vermogen	0,00	2.141,36	0,00	1.000,00	0,00	1.500,00
BO Overige Baten						
Verkoop verenigingsartikelen		12,50				15,00
ALV / Reünie		10.594,00		10.750,00		10.000,00
Voorjaarsevenement		155,00				200,00
Donaties algemeen		2.979,73				600,00
Donaties Evenementenfonds		114,00		500,00		125,00
Donaties Roeiploeg		13,00		58,00		30,00
Donaties Kaatjefonds		103,00		150,00		150,00
Donaties portokosten		105,46		18,00		10,00
Totaal BO Overige Baten	0,00	14.076,69	0,00	11.476,00	0,00	11.130,00
LAF Afdrachten						
Rente Leden voor het Leven Fonds	618,00		42,59		375,00	
Afdracht Evenementenfonds	114,00		220,00		215,00	
Afdracht Roeiploeg	13,00				30,00	
Afdracht investeringsfonds Kaatje	103,00				150,00	
Totaal LAF Afdrachten	848,00	0,00	262,59	0,00	770,00	0,00
LK Operationele Kosten						
Reis- en verblijfkosten	52,38				50,00	
Bankkosten	805,78		720,00		684,00	
Bestuurskosten	2.968,47		1.275,00		720,00	
Representatie en verteer						
Bestuursberichten	0,43					
Kantoorbenodigdheden	255,42		525,00		300,00	
Drukkerwerk	8.332,23		8.500,00		8.500,00	
Redactie	396,45				400,00	
Porto	4.119,80		4.500,00		4.200,00	
Website	533,25		300,00		250,00	
Accountants- en administratiekosten	142,01					
Verzekering <i>Kaatje</i>	230,22		195,00			
Verzekeringen WA / BA	432,75		450,00			
Totaal LK Operationele Kosten	18.269,19	0,00	16.465,00	0,00	15.104,00	0,00
LO Overige Lasten						
Reünie	14.349,56		18.000,00		15.000,00	
VOK evenementen	543,35		500,00			
Totaal LO Overige Lasten	14.892,91	0,00	18.500,00	0,00	15.000,00	0,00
PEV Eigen Vermogen						
Eindresultaat		2.673,41		6.220,59		
Totaal PEV Eigen Vermogen	0,00	2.673,41	0,00	6.220,59	0,00	0,00
	34.465,38	34.465,38	35.427,59	35.427,59	30.874,00	30.874,00

Vereeniging van Oud-Kweekelingen van de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam				
Omschrijving	Balans t/m 31-07-25		Balans t/m 31-07-24	
	Activa	Passiva	Activa	Passiva
AIN Inventaris				
Sloop Kaatje	1,00		1,00	
Kantoorinventaris	1,00		1,00	
Totaal AIN Inventaris	2,00	0,00	2,00	0,00
ALM Liquide Middelen				
Kas	1.843,05		2.898,05	
ABN AMRO NL29ABNA0553023713	942,39		955,90	
ABN AMRO NL63ABNA0500837198	60.902,65		60.000,00	
ING NL53INGB0000082583	793,08		2.458,08	
ING Spaar N858-29472	55.000,00		59.025,14	
Totaal ALM Liquide Middelen	119.481,17	0,00	125.337,17	0,00
AVK Vorderingen Kort				
Borgsom Postverzendingen	300,00		300,00	
Debiteuren	432,00		1.527,00	
Voorziening wanbetaling		432,00		880,00
Nog te ontvangen contributies	176,00		242,00	
Nog te ontvangen baten	917,95		526,55	
Totaal AVK Vorderingen Kort	1.825,95	432,00	2.595,55	880,00
PEV Eigen Vermogen				
Algemene Reserve		43.265,96		47.160,06
Resultaat boekjaar	2.673,41		3.894,10	
Totaal PEV Eigen Vermogen	2.673,41	43.265,96	3.894,10	47.160,06
PFV Fondsen en reserveringen				
Leden voor het Leven Fonds		34.867,29		37.438,01
Evenementenfonds		39.867,37		39.753,37
Investeringsfonds Kaatje		3.527,10		3.424,10
Totaal PFV Fondsen en reserveringen	0,00	78.261,76	0,00	80.615,48
POP Overlopende Passiva				
Vooruitontvangen Contributies		1.008,71		44,00
Nog te betalen kosten				1.601,41
Totaal POP Overlopende Passiva	0,00	1.008,71	0,00	1.645,41
PSK Schulden Kort				
Crediteuren		1.014,10		
Roeiploeg				1.527,87
Totaal PSK Schulden Kort	0,00	1.014,10	0,00	1.527,87
	123.982,53	123.982,53	131.828,82	131.828,82

VOORDRACHT BOB KLAVER OVER ‘SCHEEP- VAARTVEILIGHEID NOORDZEE, IMPACT WIND- ENERGIEGEBIEDEN’

door Anneke Mäkel (jvi 1978)



Op de reünie van zaterdag 13 december vond de jaarlijkse voordracht van onze vereniging plaats. Ditmaal als spreker: Bob Klaver, oud-kwekeling met als jaar van intrede 1987, maritiem officier 3e lichter en nu werkzaam bij Rijkswaterstaat. Een uitgebreide cv is te lezen in het VOKabulaire van oktober dit jaar. Onze voorzitter introduceerde hem als zijnde ‘een echt VOK-lid dus!’ en gaf aan dat Bob tijdens zijn één na laatste baan bij

Rijkswaterstaat, als projectleider en senior adviseur scheepvaartveiligheid op de Noordzee, veel kennis had opgedaan over de impact van windenergiegebieden op de scheepvaartveiligheid, waarin hij ons nu zal meenemen in een boeiende voordracht.



Bob had een uitgebreide PowerPoint bij zich en begon met de eerste slide. Daar was ondermeer op te zien dat hij sinds een jaar werkt voor Grote Projecten en Onderhoud (GPO) en daar onderdeel is van het technisch landelijk crisisteam. Voor de voordracht moesten we echter een jaar terug toen hij nog projectleider en senior adviseur scheepvaartveiligheid Noordzee was. Dat bracht ons meteen naar de volgende slide van zijn PP. Daarop was de ambitie te zien die het Rijk nastreefde om stapsgewijs in 2050 op een productie uit te komen van 70 GigaWatt (GW), geproduceerd door

windmolens op de Noordzee. Er was in 2002 gestart met het project Wind op Zee (WoZ) en in 2022 zaten we op een productie van 2,5 GW, wat in 2030 zal moeten toenemen tot 20 GW. De ambitie van 70 GW blijkt inmiddels een uitdaging. De regering heeft de plannen moeten bijstellen en de ambitie voor 2040 is nu zo'n 30 à 40 GW terwijl dit in eerste instantie 50 GW was.

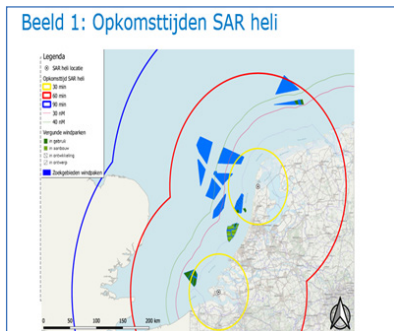
De Noordzee is ingedeeld in een aantal velden voor deze energiewinning. Er is begonnen vlak voor de deur, nabij IJmuiden met een klein veld, toen kwam al snel het veld Borssele en meerdere parken, zoals op de PP is te zien.



De parken aan de Nederlands-Engelse grens moeten nog gebouwd worden. Nu kwam ook de naam MOSWOZ naar voren. Dit staat voor Monitorings- en Onderzoeksprogramma Scheepvaartveiligheid Wind op Zee en zij

houdt zich bezig met 10 thema's, getoond op de bijgaande slide.

Er zijn ook mijnbouwplatformen, oftewel productieplatformen. Enkel daarvan worden gebruikt voor het landen en refuelen van kustwachthelikopters. De zogenaamde Search and Rescue (SAR) helikopters. Voor de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

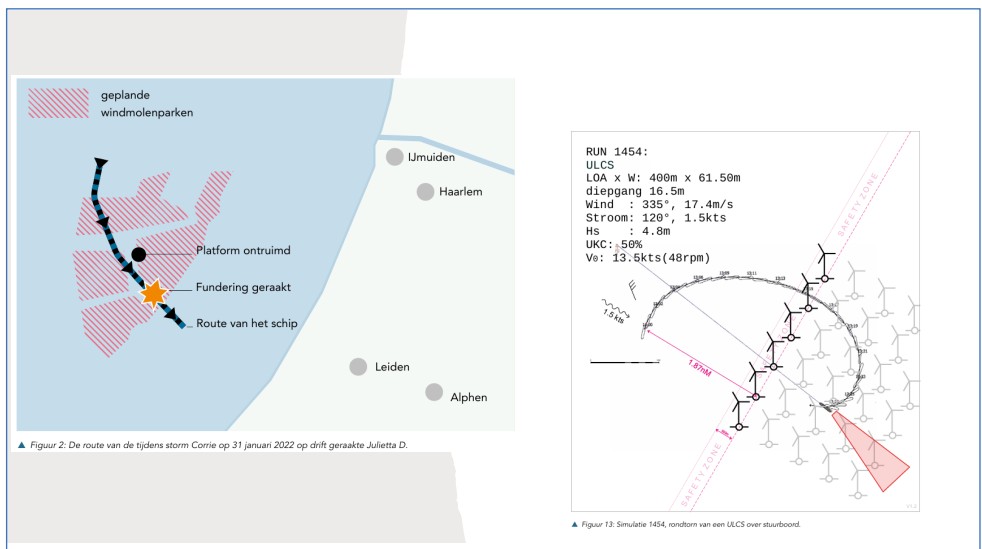


(KNRM) geldt bij calamiteiten een opkomsttijd dicht bij de kust tot maximaal een half uur, verder weg wordt dit natuurlijk ook meer. Ook voor de SAR-heli geldt er natuurlijk een bepaalde opkomsttijd te zien op de nu getoonde slide.

Calamiteiten kunnen ontstaan op of bij de productieplatformen maar ook in een windmolenpark of een mosselkweekinstallatie, een vorm van medegebruik.

Zonnepanelen, weer een andere vorm van medegebruik, tussen de windmolens is een optie en de eerste installaties, die zich 10 meter boven de zeespiegel bevinden, worden nu getest. Er moeten ook goede verlichting en afspraken hieromtrent komen. Kortom, er zijn heel veel objecten waar de scheepvaart al rekening mee moet houden. Incidenten komen voor op de Noordzee. Er moet dan onderzocht worden wat daar de oorzaak van was en waar de incidenten zich voordeden. De kustwacht, met hun SAR-helikopters, speelt hierbij een belangrijke rol, met als voorbeeld een liveblog, (kijk hiervoor op <https://kustwacht.nl/liveblog>, red.). De Kustwacht gebruikt ook meerdere Emergency Response Towing Vessels (ERTV's): grote, sterke noodhulpsleepboten. Deze worden gestationeerd bij het veld Borssele. Een ERTV helpt te voorkomen dat schepen in nood tegen windturbines en andere objecten in een windpark aanvaren. Rijkswaterstaat onderzoekt hoe de ERTV's het beste voor dit doel kunnen worden ingezet. Deze kennis maakt het mogelijk dat ze schepen in nood sneller bereiken, waardoor de kans op aanvaringen afneemt.

Een van de incidenten was een driftend schip door een park in aanbouw, wat door de OVV werd onderzocht. Dit is te zien op de volgende slide



We hebben tevens te maken met ons omringende landen, zoals Engeland, Duitsland, Denemarken en Noorwegen. Deze hebben ook allemaal windambities en wat betekent dat voor de vaarroutes? Een internationaal gezamenlijk gedragen beeld over hoe de scheepvaart zich veilig rondom vaste objecten kan bewegen is hierbij cruciaal. Dat kan zijn in de vorm van lanes, een of twee evenwijdige banen langs of door de windparken en productieplatformen, maar daar is ruimte voor nodig. Dit heeft geleid tot het volgende vervolgvraagstuk:

Stuur in overleggen met andere Noordzeelanden aan op het aanpassen van de internationale kaders op basis van het verkregen inzicht in de scheepvaartveiligheidsrisico's. Benut hierbij de mogelijkheid om concrete voorstellen in te dienen bij de internationale Maritieme Organisatie.

Kortom, het is erg druk geworden op de Noordzee. Toen wij als stuurman op de brug stonden was het een stuk rustiger. Hiermee beëindigde Bob zijn voordracht.

Meer informatie is te vinden op de volgende sites:

<https://noordzeeloket.nl>

<https://windopzee.nl>

<https://kustwacht.nl>

<https://onderzoeksraad.nl>

De voorzitter gaf hem vervolgens een fles wijn als dank, met de woorden: er waren vast geen oud-kwekelingen betrokken bij de (bijna)-aanvaringen die je in jouw voordracht aanstipte.



IN MEMORIAM G.H. (GEORGE) GOLDSTEEN, 1942-2025 (JVI 1959)

door Bert van der Tang (jvi 1959)



George leerde ik kennen in 1959, toen zowel George als ik begonnen aan onze 2 jaar Kweekschool, we waren beiden ingedeeld in de C klas. Het was een actieve levendige klas, allemaal van de leeftijd waarop we behalve de studie ook onszelf nog moesten ontdekken. George was een verbaal vaardige jongeman, begreep de studievakken goed en zo heeft hij mij eens tijdens het appel op

de slaapzaal – op mijn verzoek, uitgelegd hoe het zat met ‘sfeertekenen’: Oost voor of West voor en de consequenties daarvan. Ik snapte het onmiddellijk. George bezag het leven op een zeer positieve manier, hij maakte er wat van en als er wat te genieten viel, was hij van de partij.

Zo kon het gebeuren dat George en een collega C klasser op een zomerse woensdagmiddag samen op de Puch heen en weer naar Zandvoort reden, om zich te laten zien in hun mooie Kweekschooluniform met witte pet. We studeerden af en de hechte banden die er onderling waren in de C klas losten op alsof ze niet hadden bestaan. De een koos voor de lijnvaart, de ander voor de tankers en de passagiersschepen waren voor sommigen zeer aantrekkelijk. George ging naar de Holland-Amerika Lijn, ik naar de Koninklijke Hollandsche Lloyd, en we zagen elkaar zeer lang niet meer. Tot 2017. Mijn vrouw en ik waren op een rondreis in Australië en ik wist dat George in de Australische staat Tasmanië woonde, in Launceston. We hebben toen een bezoek gepland en na 56 jaar zagen we elkaar weer. Qua gesprek was het alsof we elkaar gisteren nog gesproken hadden. George had enkele jaren gevaren en tien jaar na mijn BS stopte ik er ook mee. We stonden nog even stil bij een uitspraak van een van onze Kweekschoolleraren. Hij keek vorsend de klas aan en zei: over 12 jaar vaart er bijna niemand meer van jullie, het merendeel kiest voor een ander beroep. Moeilijk te geloven voor

de kwekelingen die allen zo gemotiveerd waren voor de zeevaart ... Ondertussen weten alle VOK-leden dat de bewuste leraar gelijk had, de gesprekken tijdens de jaarlijkse reünie leveren het bewijs. Terug naar het bezoek aan George en zijn vrouw Lilian. We wisselden onze levenservaringen uit en ik besepte dat George's leven wel heel bijzonder was, niet zozeer qua beroep, maar door religieuze beleving. George's vader Alfred was Joods en werd vermoord door de Duitsers in april 1945 in Mauthausen. George's moeder was niet Joods, dus officieel was George geen Jood. In z'n latere leven heeft George zich zeer grondig verdiept in de geschiedenis van zijn vader en in het jodendom. Zozeer dat hij besloot samen met zijn echtgenote Joods te worden.

Het joods worden is een serieus en langdurig proces (gioer) dat studie, inburgering in de gemeenschap en acceptatie door een rabbinaal hof vereist. Nadat de toelating tot het jodendom was voltooid zette George zich in voor de joodse gemeenschap van Tasmanië. In die gemeenschap werd hij een gerespecteerd en vooraanstaand lid, bezig met organisatie en onderwijs voor de jongere leden.

Tijdens ons bezoek aan George en Lilian vertelde George dat hij bezig was met het verrichten van een studie naar zijn 'voorgeslacht', dus naar de familie Goldsteen.

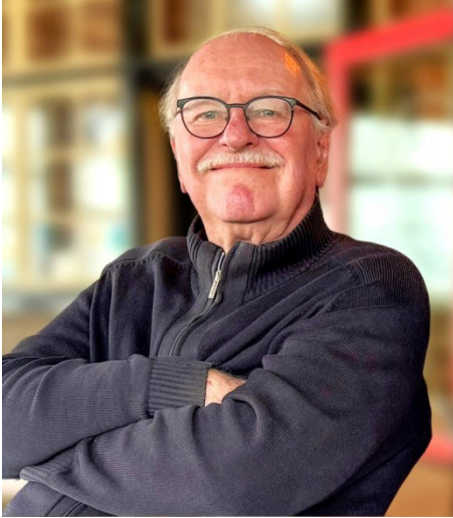
Op de speciale reünie in 2019 voor jvi 1959 spraken we daar verder over. George was toen al begonnen met het schrijven van een boek over zijn bevindingen. Na de reünie bleven we in contact per mail en zo vernam ik dat George's boek 'The Journey of Alfred Goldsteen's Family' in 2022 gepubliceerd is. Ik voelde me bevoorrecht dat George mij het als e book toezond. Na lezing was ik compleet overmand. Later las ik een review dat perfect aangeeft wat de kwaliteit van het boek en van de schrijver is. Helemaal mee eens. George overleed vorig jaar. Daarna voelde ik de onbedwingbare behoefte een 'in memoriam' op te stellen voor onze VOK-gemeenschap. George verdient dit. De tekst van dit 'in memoriam' is afgestemd met George zijn vrouw en dochter.

Goede reis, George ...

(Er volgt een recensie van zijn boek in de VOKabulaire van juli 2026, red.)

IN MEMORIAM T.J.M. (TOM) BOLWERK (JVI 1961)

door Margot Bolwerk, dochter



Dit bericht stuur ik, postuum ook namens mijn vader, die begin jaren zestig op zee heeft gevaren en zijn loopbaan begon aan de Kweekschool voor de Zeevaart. Hij is op 4 september 2025 helaas overleden, op 82 jarige leeftijd. De opleiding en zijn jaren op zee hebben mijn vader diep gevormd. In zijn verdere loopbaan in de baggersector brachten zij hem naar talloze andere plekken over de hele wereld. Zijn tijd op zee bleef een rode draad in zijn leven; hij vertelde er tot het einde toe met veel enthousiasme en in geuren en

kleuren over.

Hij was erg blij met het Jubileumboek van 100 jaar dat jullie in 2017 hebben uitgegeven. Hij liet het ons meerdere keren met veel enthousiasme zien. Ik weet zeker dat hij het had gewaardeerd als ik namens hem had laten weten hoeveel dit boek voor hem betekende. Voor mij als dochter blijven zijn herinneringen tastbaar aanwezig in wat hij heeft achtergelaten: de vele brieven uit de jaren zestig, geschreven en ontvangen vanuit alle uithoeken van de wereld en Nederland, en zijn reiskoffer.



AANTAL BEZOEKERS VOK-WEBSITE, 2018-2025

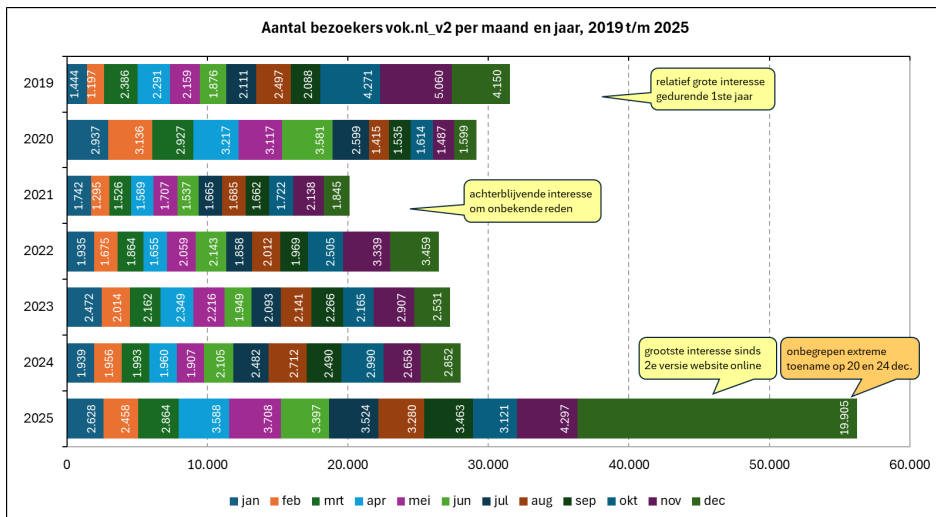
door Frans Bönig (jvi 1970), webmaster vok.nl

In de getoonde tabel en grafieken ziet u het aantal bezoekers van de website vok.nl, per maand en per jaar over de periode 2018-2025. De tweede versie van de VOK-website ging in december 2018 online. Het aantal bezoekers is in 2025 sterk toegenomen. Mogelijke redenen daarvoor zijn de uitbreidingen en veranderingen van de website sinds half 2024, en de start van het gebruik van e-Boekhouden in 2025. De bezoekersaantallen zijn gemeten met de WordPress plug-in *Count per Day*.

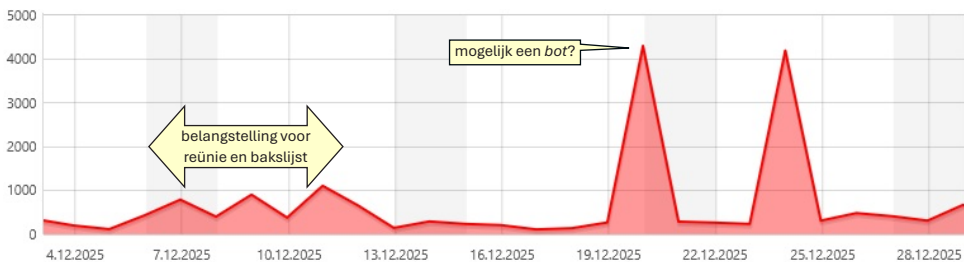
jaar \ maand	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jaartotaal	aantal leden*
2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	593	593	884
2019	1.444	1.197	2.386	2.291	2.159	1.876	2.111	2.497	2.088	4.271	5.060	4.150	31.530	850
2020	2.937	3.136	2.927	3.217	3.117	3.581	2.599	1.415	1.535	1.614	1.487	1.599	29.164	824
2021	1.742	1.295	1.526	1.589	1.707	1.537	1.665	1.685	1.662	1.722	2.138	1.845	20.113	789
2022	1.935	1.675	1.864	1.655	2.059	2.143	1.858	2.012	1.965	2.505	3.339	3.459	26.473	748
2023	2.472	2.014	2.162	2.349	2.216	1.949	2.093	2.141	2.266	2.165	2.907	2.531	27.265	725
2024	1.939	1.956	1.993	1.960	1.907	2.105	2.482	2.712	2.490	2.990	2.658	2.852	28.044	696
2025	2.628	2.458	2.864	3.588	3.708	3.397	3.524	3.280	3.463	3.121	4.297	19.905	56.233	669
maandtotal	15.097	13.731	15.722	16.649	16.873	16.588	16.332	15.742	15.473	18.388	21.886	36.934	219.415	
Percentage bezoekers in maand 2025 t.o.v. zelfde maand in 2024	136%	126%	144%	183%	194%	161%	142%	121%	139%	104%	162%	698%	201%	96%
Percentage bezoekers in maand 2025 t.o.v. max. zelfde maand in eerdere jaren	89%	78%	98%	112%	119%	95%	136%	121%	139%	73%	85%	480%	178%	79%

* aantal leden, donateurs en voorstanders op 1 augustus van elk jaar (percentage resterende leden berekend t.o.v. ledenaantal 2018)

Tabel 1



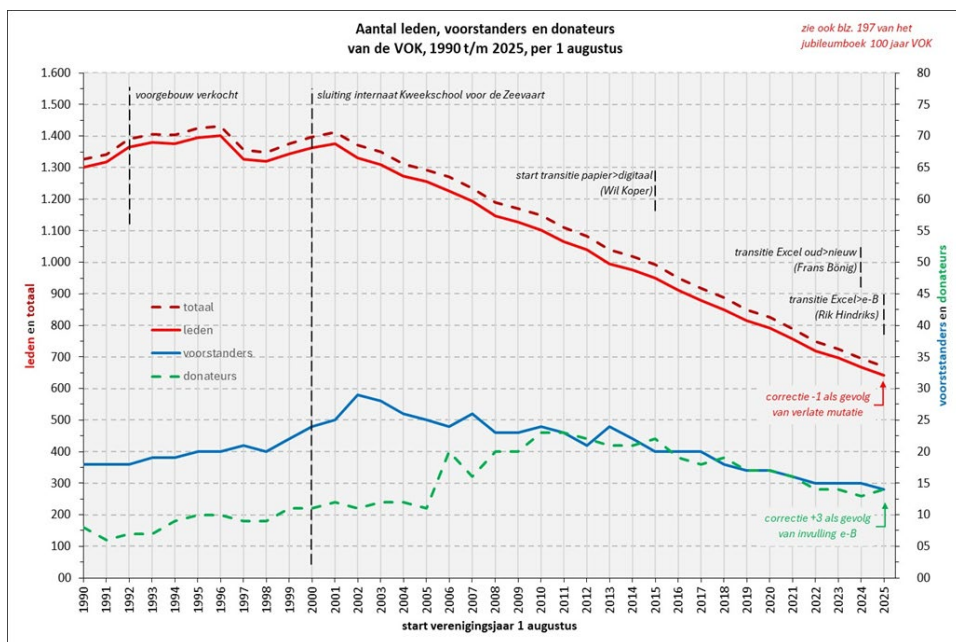
Grafiek 1: Bezoekersaantallen per maand, 2019 t/m 2025.



Grafiek 2: Bezoekersaantallen vok.nl in december 2025.

Onduidelijk is de reden van de extreme toename van de bezoekersaantallen op 20 en 24 december 2025 (mogelijk een bot?).

Nog steeds was het in 2025 zo dat er nauwelijks tot geen materiaal voor potentiële publicatie op de website werd aangeleverd door leden, bestuuren organisators van – en deelnemers aan – evenementen. Hoe statistischer de website, hoe sneller de belangstelling ervoor zal afnemen. Dat geldt zowel voor de aandacht van leden als van geïnteresseerde derden.



ontwikkeling ledenaantal VOK tussen 1990 en 2025

VAN DE ROEIPLOEG

door Klaas Wester (jvi 1970)

Na de Grachtenrace, de Muiden-Pampus-Muiden (MPM) belevenis (zie verslag van Nick Margetson) en de spierverwarmende najaarstrainingen mocht *Kaatje* de wintermaanden weer doorbrengen in haar bekende winterstalling, de loods van Jaap van Driel in Aalsmeer (zie foto onder aan dit artikel). Op dit moment zal zij inmiddels ligplaats hebben genomen in Jachthaven Twellegea in Nieuwendam.

Zoals u inmiddels wel duidelijk is, vond in verband met meerzijdse tekorten aan actieve roeiers, een uitwisseling van roeiers plaats tussen *Kaatje*, de *Laura G* van het Loodswezen en de *Piet Haverkamp* van VOSMOGA. Tijdens de Zaanrace, de HT race en het MPM-evenement zagen we *Kaatje*-roeiers aan de riemen van de *Laura G* en versterkten enkele roeiers van andere sloepen *Kaatje* bij het SAIL 750-evenement. Ook mogen we de roeiers van de Koninklijke Kaag bij gelegenheid begroeten in de sloep. Met dank aan deze uitwisseling konden enkelen van ons genieten van het Amsterdamse Lichtjesfestival vanaf het water. *Kaatje* en de *Laura G* stonden al hoog en droog en daar de *Piet Haverkamp* geen winterstop kent, werden



Het koppel. Foto: Erik Legene

wij uitgenodigd voor een roeitocht langs dit pittoreske festijn. Op de avond van 9 december schuifelden we samen met bootjes van allerlei pluimage langs de vele lichtuitbeelden, vervaardigd door kunstenaars vanuit alle hoeken van de

wereld. Het koppel werd door ons gezien als hoogtepunt.

Eind november werd de jaarvergadering van *Kaatje* gehouden in het gebouw van Zeemanshoop. Helaas was onze voorzitter Ronald van Ulsen (jvi 1956) ziek en nam penningmeester Steven Leffelaar (jvi 1980) derhalve

de voorzittershamer ter hand. Onderwerpen van belang waren de bezetting van de doften, het onderhoud van de sloep, de wedstrijden en natuurlijk het jaarlijks uitje tezamen met de dames. Tijdens de vorige jaarvergadering werd geopperd dat er zeker drie nieuwe roeiers nodig zouden zijn. Welnu, Erik Legene (oud-loods en oud-student Maritiem en Logistiek College De Ruyter te Vlissingen), Marc Lavoo (oud-loods en oud-maritiem student HVA, jvi 1991) en Bernd Filenius (oud-kwekeling, jvi 1997) zijn in 2025 lid geworden. Mission completed! De deelname aan welke wedstrijd hangt sterk af van de beschikbaarheid van de roeiers. Enkele actieve roeiers zijn tevens roeiers van de *Laura G*, wat de spoeling dunner maakt. Voorlopig zijn de ogen gericht op Weesp (Gevecht op de Vecht) en de Amsterdamse Grachtentocht. Edoch ... een nieuw avontuur naar Venetië, de Vogalonga, is ook genoemd. De financiën zijn gezond, zodat de jaarcontributie gelijk kan blijven. Ons uitje met de dames zal begin maart plaatsvinden in het centraal in Nederland gelegen Amersfoort. Gijs IJssel de Schepper (jvi 1976) heeft, nu hij zijn kapiteinspet aan de kapstok heeft gehangen, wat tijd over en neemt daarbij het initiatief. Dank Gijs.



Kaatje in de loods van Henk van Driel (jvi 1964).

De vergadering werd afgesloten met een drankje ter plekke en een Indisch etentje in de stad.

Onderhoud in Aalsmeer. Zoals reeds langere tijd is de onderhoudsplanning in handen van Joost van Kessel (jvi 1963) en zal Ronald Stolk (jvi 1990) de uit te voeren werkzaamheden coördineren. Op het programma staan de inspectie van de kielbalk en de trailer. Eventueel zal daartoe met vereende krachten *Kaatje* van de trailer gelicht en gekeerd moeten worden. Na vochtmeting en uitvoeren van mogelijk noodzakelijke reparatie(s), kan de antifoulinglaag aangebracht worden. Van de trailer moet het neuswiel ver-

vangen worden. Of dit alles gebeurd is bij verschijnen van dit blad, blijft gissen. Wel is het gespleten blad van een riem gerepareerd. Een vreemde onverlaat was daar tijdens het overstappen van de één naar de andere sloep op gaan staan. Een grote zonde! Nooit, nooit op een riem gaan staan. Een nieuwe (kale) riem komt al snel op 450 euro. Helaas konden we het niet op de persoon verhalen en de verzekering dekt wedstrijdschade niet. We kunnen wederom stellen dat Kaatje in vele goede handen was en is en dat zij in perfecte staat begin maart het sop kan kiezen om de training voor het gevecht op de Vecht op te pakken.

Verslag van de Amsterdamse Grachtenrace en Muident-Pampus-Muident 2025

door Nick Margetson (jvi 1986)

De Amsterdamse Grachtenrace



Op 11 oktober 2025 roeide de Roeiploeg van de VOK de 38e Amsterdamse Grachtenrace. Deze keer, voor het eerst in jaren, met een volledige ploeg van oud-kwekelingen in de sloep *Kaatje* van de vereniging. Patrick Schoonenberg (jvi 1974) was de schipper. Ruud van Gorkum

(jvi 1980) was stuurboord-slagroeier en Steven Leffelaar (jvi 1980) was bakboord-slagroeier. Schematisch weergegeven was de opstelling als volgt:

Patrick Schoonenberg (jvi 1974)

Ruud van Gorkum (jvi 1980)

Steven Leffelaar (jvi 1980)

Claudio Militello (jvi1989)

Bernd Filenius (jvi1997)

Nick Margetson (jvi 1986)

Ronald Stolk (jvi1990)

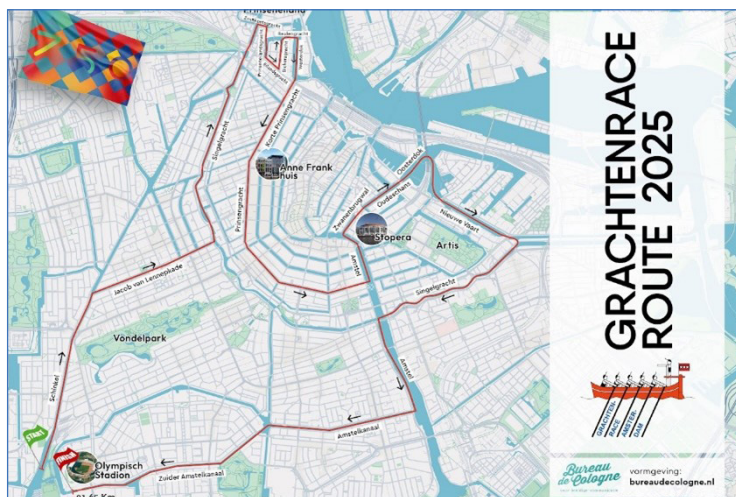
Wolfert Voet (jvi 1991)

Marcel Goddijn (jvi 1990)

Bernd Filenius is een nieuw lid van de Roeiploeg. Het was een genot en eer om weer met een volledige oud-kwekelingenploeg te roeien. Ook bijzonder

was dat Marcel Goddijn, Ronald Stolk en Nick Margetson deel uitmaakten van het roeiteam dat in 1990 in de 12-riems overnaadse spiegelsloep *De Rijk* voor de Kweekschool de Amsterdamse Grachtentocht (zoals de race toen heette) wonnen.

De route was dit jaar veranderd. In plaats van een deel over het IJ was de volledige route over de grachten. Ook was de afstand ruim 5 km korter



Route van de Amsterdamse Grachtenrace 2025.

dan vorig jaar, namelijk 21,7 km. het was perfect roeiweer. Weinig wind en licht bewolkt. Met een slagtempo van 28 slagen per minuut finishte de *Kaatje* na 4238 slagen in 2 uur 29 minuten en 12 seconden.

Daarmee werd ze 89e van 100 deelnemers met een geleverd vermogen van 42,77 Watt per roeier en een snelheid van 2,42 m/s of 8,7 km/h. De race werd gewonnen door de *Toverbal*, geroeid door de Norder Boys uit Harlingen, met een roeitijd van 2 uur 8 minuten en 30 seconden met 106,93 Watt per roeier en een snelheid van 2,81 m/s of 10,1 km/h. In de laatste kilometer voor de finish werd de stank van menselijke ontlasting plotseling ondragelijk. Kennelijk had iemand in een bovenwindse sloep last van zijn darmen en moest zijn behoefte overboord doen.

Dat avontuur was, ondanks de stank, hilarisch en gaf de roeiers de kracht om de laatste kilometers met vernieuwde kracht te roeien. Om te winnen zouden we 33,26 minuut sneller hebben moeten roeien. Dat wil zeggen met een snelheid van 11,27 km/h. Dit toont aan dat de handicapberekening rammelt. De winnende sloep, de *Toverbal* is, net zoals de *Kaatje* een houten whaler met 8 riemen en een waterlijn van 7,98 m terwijl de *Kaatje* een waterlijn van 8 m heeft. De *Toverbal* won met een snelheid van

10,1 km/h. De *Kaatje* zou 11,27 km/h moeten roeien om dat te verslaan. Een onmogelijke opgave. Een dergelijke snelheid kan zelfs in een sprint niet worden behaald.

Muiden-Pampus-Muiden

De 33e editie van Muiden-Pampus-Muiden (hierna 'MPM' te noemen) werd dit jaar op 1 en 2 november



2025 geroeid. De wind was beide dagen ongeveer 4 Bft vanuit het zuiden. Ondanks het feit dat we de Grachtenrace met een volledige oud-kwekelingenploeg hadden geroeid is het in de praktijk bijna onmogelijk om nog een keer een sloep vol met oud-kwekelingen te krijgen. Om die reden traint de Roeiploeg op woensdagavond met een combinatie van oud-kwekelingen, roeiers uit de *Laura G* van de Loodsen IJmond, roeiers uit de Amsterdamse sloep *Piet Haverkamp* en een roeier van de Amsterdamse roeisloepvereniging 't Juiste Tuig. Diezelfde combinatie bemant ook de *Laura G*. Om die reden is dit jaar besloten om de *Kaatje* niet voor de MPM in te schrijven met als gevolg dat de sloep grotendeels zou moeten worden gevuld met gastroeiers. In plaats daarvan, heeft de combinatieploeg in de *Laura G* geroeid. De *Laura G* is, net zoals de *Kaatje* een Kromhout-whaler. De riemen van de *Laura G* zijn 5 cm langer dan die van de *Kaatje* en de bladen zijn 1 cm breder.

Op de eerste dag van MPM, zaterdag, werd in twee verschillende wedstrijden een rondje vanuit Muiden om Pampus geroeid. Op zondag werd hetzelfde rondje voor een derde keer geroeid. Patrick Schoonenberg (jvi 1974) heeft alle wedstrijden gestuurd. De volgende oud-kwekelingen hebben geroeid: zaterdag eerste wedstrijd: Patrick Schoonenberg, Klaas Wester (jvi 1970), Bernd Filenius, Ruud van Gorkum en Nick Margetson. Op zaterdag roeiden dezelfde oud-kwekelingen in de tweede wedstrijd met uitzondering van Nick Margetson die werd vervangen door Steven Leffelaar. Op zondag roeiden dezelfde oud-kwekelingen als in de eerste wedstrijd, maar nu aangevuld met een nieuw lid, Madeleine Rab (jvi 1992). Madeleine kon goed meeroeien ondanks dat ze maar een paar keer met de *Kaatje* had ge-

traine! *De Laura G* roeide de eerste wedstrijd in 50 minuten en 3 seconden, de tweede in 50 minuten en 9 seconden en de derde in 50 minuten en 29 seconden. Het gemiddelde vermogen was 46,44 Watt. Het gemiddelde slagtempo was 29 slagen per minuut in de eerste race en 27 slagen per minuut in de derde race. Ik roeide de tweede race niet, dus heb die informatie niet voor de tweede race. *De Laura G* eindigde als 19e van 34 deelnemers in de Heren 2e klasse en als 53e van de 68 herensloepen. Erik Legene (Loodsen IJmond) heeft, gesteund door Klaas Wester, Nick Margetson en Ruud van Gorkum met zijn motorjacht *Labor Vincit* de *Laura G* vanuit Amsterdam naar Muiden en, met hulp van Bernd Filenius, teruggesleept. De *Labor Vincit* was ook dit jaar de thuisbasis voor de roeiers. Dank voor de gastvrijheid gaat uit naar Erik en zijn echtgenote Madelon. Dank ook aan Patrick voor het sturen.



Een postzegel uitgegeven in 1985 ter ere van 200 jaar zeevaartonderwijs in Amsterdam. Foto: Anneke Mäkel (jvi 1978)

INTERVIEW MET JORIS BREET (JVI 1999)

door Anneke Mäkel (jvi 1978)



Op 25 november vorig jaar had ik in de ochtend een afspraak met Joris Breet voor een interview. Als het goed is kent u hem al, hij had verslag gedaan in de VOKabulaire van oktober 2024 over de toen op 8 september gehouden Motortoertocht. Dit jaar

Joris met zijn vrouw Arah

ging de Motortoertocht niet door wegens te weinig aanmeldingen. Samen met de organisator, Tjarco Mulder (jvi 1998), geen VOK-lid, maar wel een jaar eerder op het internaat dan Joris, hadden alleen Fred Wijsmuller en Joris zich aangemeld en met drie in totaal is dat te weinig. Ik begaf me naar de woning in Heemskerk waar hij woont en werd hartelijk welkom geheten door Joris en zijn vrouw. Na een bakje koffie begonnen we meteen met de eerste vraag.

Hoe was de tijd op het internaat?

Via de motorfiets ben ik op het internaat terechtgekomen. Dat vergt even wat uitleg. Al op mijn 15e wist ik het zeker: ik wil de techniek in. Mijn hobby was alles repareren wat er maar stuk kon gaan. Op zeker moment kwam een vriend met een brommertje dat gerepareerd moest worden. Als mij dat lukte mocht ik de brommer van hem kopen voor f 50,-. Het lukte mij en ik kocht de brommer. Deze gaf mij veel plezier. Toen ik 18 werd wilde ik een motor, maar had geen geld voor het te behalen rijbewijs. Ik was toen gezakt voor mijn vwo op twee vakken, namelijk natuur- en scheikunde. Ik zocht een bijbaantje en nog voor mijn 19e had ik het rijbewijs en een motor. Op de mts voor motorvoertuigtechniek werd ik toegelaten. Deze heb ik in drie jaar met een diploma afgerond en in de avonduren haalde ik alsnog de vwo-certificaten voor natuur- en scheikunde. Op zoek naar werk, waar er in die tijd moeilijk aan te komen was, kwam ik uit bij een shovelgarage. Daar heb ik met heel veel plezier een klein jaar gewerkt. Wat

ik eigenlijk wilde was een baan waarbij je een overalls aan moest en waar tevens een hbo-opleiding aan vast zat. Toen kwam ik uit bij twee keuzes. Of boordwerktuigkundige op vliegtuigen of scheepswerktuigkundige. Mijn opa had gevaren bij de marine en mijn vader was radio-officier geweest. Mijn 10 jaar oudere broer was als hydrograaf nog steeds werkzaam en had daarvoor de opleiding aan de Zeevaartschool te Amsterdam gevolgd. Het beroep van boordwerktuigkundige stond al op het punt van omvallen dus was het niet zo moeilijk meer en koos ik op 23-jarige leeftijd voor de Hogere Zeevaartschool met internaat, dan had ik meteen kost en inwoning. Eigenlijk was ik alleen geïnteresseerd in het beroep van werktuigkundige (Wtk), maar ik moest toen de Marof-opleiding volgen. Voordat ik voor die opleiding koos kon ik via mijn broer een midweek meevaren met een machinist op het kleine en oude ms *Rocky Giant*. Toen ik voor de hoofdmotor stond wist ik het zeker. Het was als een kathedraal waar het orgel speelt.

Mijn entree op het internaat heb ik goed onthouden. Het weekend voorafgaand had ik het op vrijdag- en zaterdagavond al laat gemaakt en overdag op zaterdag en zondag gewerkt op paleis Het Loo. Ik was best moe en had me voorgenomen van zondag op maandag goed te slapen om fris mijn eerste schooldag in te gaan. Ik kwam op mijn motor vanuit Apeldoorn, waar ik toen woonde, de poort doorgereden en zag tot mijn verbazing de studenten opgelijnd staan in rijtjes op de binnenplaats in witte T shirts. Er vond al een ontgroening plaats, die nog drie dagen ging duren. De nieuwe studenten waren allemaal Jaapjes en ik kreeg de bijnaam ‘Jaapje-tijd’ in verband met mijn late aankomst. Dat vroeg naar bed werd een illusie. We sliepen in de grote gymzaal op de grond, laat naar bed en vroeg weer op. In die drie dagen heb ik twee dingen geleerd. Wanneer een vrijwilliger wordt gevraagd moet iedereen zijn vinger opsteken en het gezamenlijk vormen van een team. Op woensdag moest Jaapje Dave zich opdrukken in een plas met visdrek. Dave (mijn kamergenoot op kamer 60 samen met Pepijn) weigerde dit te doen en werd de poort uitgestuurd. Hij hoefde niet meer terug te komen. Zonder iets te zeggen volgden uiteindelijk alle nieuwelingen. Dit was nog niet eerder gebeurd in het bestaan van het internaat, dat iedereen als één team de poort was uitgelopen. Een ouderejaars ging erachteraan en riep ons toen terug, want die avond zou er een rondvaartboot en een feest zijn. (Nu komt er een boekje van Mare Liberum tevoorschijn, het Smoelenboek genaamd, van 1999 - 2000. Joris leest daaruit een stukje voor, door hemzelf

geschreven. De tekst vindt u onder ‘De Attributencommissie’, red.). Terug naar het internaat, hoe zag dit eruit in 1999? De slaapzalen bestonden niet meer. Er waren nu kamers voor de studenten. Een kamer bestond uit twee ruimtes, een om te studeren en een om te slapen, bemand door drie personen. Eten gebeurde nog steeds met elkaar in de eetzaal. De kamers waren gesitueerd in het oude en nieuwe gedeelte. Als je een ouderejaars was kwam je in aanmerking voor het ‘oude’ gedeelte. Hier waren de voormalige ‘lokalen’ omgebouwd tot kamers. Wat ook vermeldenswaardig is, is dat er (kennelijk) geselecteerd werd op dezelfde types per kamer. De serieuzen en niet-serieuzen bij elkaar. Of een drietal dat iets ouder was. En zo meer van die specifieke kenmerken. Vlak voor kerst 1999 werden wij, studenten, bij elkaar geroepen en de mededeling die volgde was echt niet leuk! Het internaat ging sluiten. Dit werd het laatste studiejaar. Een vriendin van een nichtje van mij liet een kamer achter in de Kinkerstaat, waar ik werk van maakte. De meeste studenten gingen vervolgens naar studentenhuizen van Lieven de Key, dit werd voor ze geregeld. Ik bedankte daarvoor, want ik had immers al wat. Daar had ik me op verkeken. Toen ik weer contact opnam met die vriendin was de kamer al vergeven. Samen met 30 andere studenten konden we toch nog op het internaat blijven tot uiterlijk eind 2000. Mijn zus zocht toentertijd woonruimte in Amsterdam en samen kwamen we uit bij een bovenwoning in Amsterdam-Noord, die met z’n tweeën net te bekostigen was. De Hogere Zeevaartschool was al in fusie gegaan met de Hogeschool van Amsterdam met als locatie de Leeuwenburg vlak achter het Amstelstation. In het derde studiejaar ging ik een half jaar op stage.

Hoe is je carrière op zee verlopen?



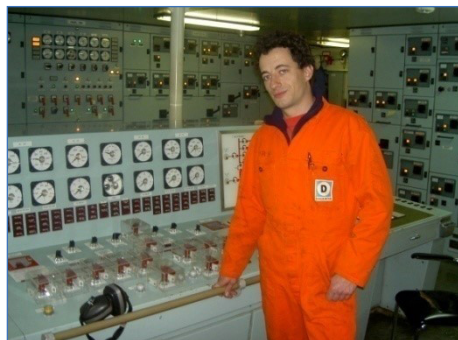
De Marinus Green in de mist.

Foto: Joris Breet



Links Joris tijdens zijn 1e stage.

Mijn eerste stage liep ik in 2002 bij Genchart, op het ms *Marinus Green*, wat een betrekkelijk nieuw schip was. Ik stapte op in Moerdijk. Het was de wilde vaart en in 130 dagen ging ik de wereld rond. Het was de tijd van mijn leven. In het vierde jaar liep ik de tweede stage, op de *Mighty Servant 3* van DockwiseShipping B.V. Beide stages duurden 5½ maand. We hadden twee keer een simulatortraining van een week



Joris op de *Mighty Servant 3*.

op Terschelling. Deze telden dubbel mee voor de stagetijd waardoor we een maand minder hoefden te varen.

Ik behaalde mijn diploma en kon terug naar de *Marinus Green* waar ik als 3e Wtk ging varen. Na twee jaar ben ik weggegaan bij Genchart en via het uitzendbureau voor zeevarenden 'Tos' vond ik een baan bij P&O North Sea Ferries. Dit heb ik 9 maanden gedaan. Het eten was hier beduidend minder. Op de zondag waren we gewend bij Genchart aan steak met friet, dat werd nu mosselen of kapucijners (zoals wij de 'bramstaglopersmaaltijd' hebben op onze reünie, red.)'. Dave, mijn roomy op het internaat, werkte toen al aan de wal bij de Nuon energiecentrale in Velsen. Hij attendeerde mij erop eens een kijkje te gaan nemen, met als resultaat dat ik daar nu nog werk. De energiecentrale is inmiddels overgenomen door Tata.

Wat zijn de meest opmerkelijke situaties die je hebt meegemaakt op zee? Tijdens mijn eerste stage zat ik te eten om 18.00 uur, werd er vanaf de brug gebeld. Het was een gladde zee, maar ineens waren er 'waves at starboard', zo deelde de Indonesische 1e stuurman mee. Bij nader inzien waren dit walvissen, 'wales'. Tot aan de horizon waren er honderden te zien. Het was een waar spektakel, iets wat je niet meer vergeet. Toen ik eind 2005 mijn derde reis als 3e Wtk maakte op de *Marlene Green* hadden we op zeker moment staal in het ruim geladen voor Montreal, Canada. Bij vertrek uit de Zwarte Zee deed de watermaker het niet. Deze werd verschillende keren overhaald, maar weigerde nog steeds dienst. Dit kwam omdat we te diep lagen en de tegendruk voor de uitlaat te hoog was. De Hwtk besloot dat de overboord in de bilge moest lopen. Dat werd de gehele reis voor ons nachtdienst lopen om continu te kunnen lenzen.

Ook moet ik terugdenken aan mijn laatste dagen bij Genchart. Toen heb ik nog een paar weken met een machinist gevaren die daarvoor twee jaar lang via het uitzendbureau op de Noordzee had gevaren. In Bangladesh zat ik met hem in een driewielig taxivoertuig, toen hij door een meisje om geld werd gevraagd. Hij weigerde en werd door dit meisje op zijn been geslagen. Hij vond het sneu voor het meisje, maar begon wel te jubelen omdat hij het idee had in een documentaire van National Geographic te zitten en vond het fantastisch allemaal: de beelden, de geuren, de geluiden. Mij deed het allemaal niet zo veel meer omdat ik al twee jaar in deze contreien had rondgelopen. Ik ben toen via het uitzendbureau op de Noordzee gaan varen, bij P&O North Sea Ferries en heb dus een soort van geruild met deze machinist.

Bezoek je de reünies?

Onder andere door mijn continudienst en omdat ik dacht dat er niet veel van mijn jaar zouden zijn is het er nooit zo van gekomen, maar dit jaar ga ik zeker!

We waren net op tijd klaar om drie uur. Joris had vervolgens namelijk een gesprek op de school van zijn zoon in groep 8, in verband met de vervolkeuze. Hij heeft ook nog twee iets oudere dochters. Ik dank Joris hartelijk voor zijn openhartigheid bij dit interview en zijn vrouw voor de heerlijke lunch.

BIJNAAM

door Jaap Ruijgrok (jvi 1951)

Rond het jaar 1951 deed bij ons een nieuwe aardrijkskundeleraar zijn intrede. Hij werd door de commandant geïntroduceerd als zijnde een oud-landmacht officier. In die tijd speelde er een film met als hoofdrol een nogal sullige soldaat met de naam ‘Boem’. Het is dus niet verwonderlijk dat deze aardrijkskundeleraar de naam ‘Boem’ toebedeeld kreeg.

Hij gaf goede lessen en uitvoerproducten in de verschillende wereldhavens werden er door hem goed ingestampt. Het was ook een aardige man die goed orde kon houden.

Toen wij de Kweekschool al lang hadden verlaten en wij onze jaarlijkse reünies vierden was hij ook steeds aanwezig en zijn naam bleef ‘Boem’. Ook toen.

Hij gaf ook les aan de Middelbare Meisjes School in Amsterdam. Je kunt je voorstellen dat wij kwekelingen van het Internaat daar weleens een bezoek brachten! Toen de aardrijkskundeleraar aldaar zijn naam ‘Boem’ hoorde zei hij ontstemd dat hij die naam daar niet wilde horen. Dát was het privilege van de kwekelingen van de Kweekschool voor de Zeevaart!

Jaren later was ik met mijn vrouw in het Concertgebouw in Amsterdam. We stonden in het gangpad beneden om weg te gaan en wie zagen we daar? Onze oude aardrijkskundeleraar.

Hij liep met gestrekte hand op mij af en ik stak mijn hand naar hem uit en zei hem goedendag, maar hakkelde een beetje zijn naam omdat ik me die niet kon herinneren.

En wat zei hij: ‘Zeg maar Boem, Ruijgrok.’



AANMELDEN VOOR DE ZEEVAARTSCHOOL

door Korine Wit-Harms (jvi 1980)

Mijn ouders hebben elkaar ontmoet op het ss *Rotterdam*. Mijn vader voer als werktuigkundige (wtk). Mijn moeder was in dienst als kleuterleidster bij dezelfde maatschappij (H.A.L.). Zoals toentertijd gebruikelijk was, mocht mijn moeder er niet meer werken toen er een serieuze relatie ontstond. Na hun trouwen stopte ook mijn vader met varen, maar mijn hele jeugd door hoorde ik vol interesse hun verhalen en belevenissen aan. Ik wist hierdoor al heel jong dat ik ook naar zee wilde.



Geen kantoorbaan van 9-5, maar een baan met avontuur en afwisseling! In 1980 was het zover, ik kon me aanmelden voor de zeevaartschool en het internaat om de opleiding tot radio-officier te gaan volgen. Mijn vader was bij het intakegesprek aanwezig. Hij was een ouderwetse man en hanteerde dan ook het spreekwoord: een vrouw en een kip zijn een pest voor het schip! Daarbij kwam dat hij als oud-wtk nog steeds vol ergernis zat over stuurlieden die, naar zijn idee, maar wat rondflaaneerden over het schip en op kantoor heel wat beter werden behandeld.

Tijdens dit gesprek kwam commandant en oud-stuurman/kapitein Diephuis erachter dat ik eigenlijk de stuurmansopleiding wilde volgen, maar dat mijn vader dit, als oud-wtk, verbood. Gelukkig dacht mijn moeder daar heel anders over. Zij had als jong meisje zelf stuurman willen worden, maar vrouwen werden toen nog niet toegelaten op de zeevaartschool. Na dit gesprek mocht ik gelukkig zelf kiezen en werd het toch de stuurmansopleiding. Voor het schooljaar begon moest ik terug naar het internaat om het uniform van de kweekschool te laten aanmeten door de kleermaker. Wachtende op mijn beurt viel het me op dat aan iedereen voor me (jongens ...) werd gevraagd; links of rechts dragend? Maar aan mij niet! Ik heb me de hele treinreis terug naar huis afgevraagd: links of rechts dragend??

STENTOR, ALCINOUS, PHRONTIS, DRIE ZUSSEN

door Hans de Ruiter (jvi 1966)

Tijdens de laatste Algemene Ledenvergadering van de VOK deed de voorzitter Steven Leffelaar een dringende oproep voor kopij voor het Jaarboekje en VOKabulaire. Met name verzocht hij verhalen over 'bootjes'.



Een paar jaar geleden tijdens een verhuizing dook deze tekening op. Mijn naam staat in rode inkt rechtsonder, maar enige herinnering aan dat creatieve moment ontbreekt. Het zal denk ik wel meer dan vijftig jaar geleden zijn geweest. Sommige oudere collega's, die nog op het schip gevaren hadden, spraken destijds liefdevol over de 'oude *Phrontis*'. Dat moet indruk op mij gemaakt hebben. Het schip werd in 1957 verkocht en een jaar later gesloopt. De corrector van dit verhaal Fred Klop (jvi 1957) heeft nog een foto van het schip gemaakt toen het gemeerd lag in de Westhaven in Amsterdam. Wellicht is het een van de laatste keren geweest dat het de Amsterdamse haven aandeed.

Op mijn tekening tref je geen naam van het schip aan. Nu de kennis op

mijn boekenplank in de loop van al die jaren wat is toegenomen en het wereldwijde web zo veel te bieden heeft, liet mij, na de oproep van de voorzitter, de gedachte niet los: zet eens wat op papier voor het Jaarboekje. Een eeuw geleden nam de Blue Funnel Line (Alfred Holt & Co.) drie schepen in de vaart, de *Stentor*, de *Alcinous* en de *Phrontis*. Alle drie rond de 6150 GRT groot. De *Stentor* bleef Brits en de *Alcinous* en *Phrontis* werden in dienst genomen door de Nederlandsche Stoomvaartmaatschappij ‘Oceaan’ (NSMO), de dochteronderneming van de Engelse reder in Liverpool.

Op foto’s zijn ze niet van elkaar te onderscheiden. Deze zusterschepen waren geen stoomschepen zoals hier en daar nog weleens geschreven wordt, maar de voortstuwing van de *Alcinous* en *Phrontis* bestond uit twee schroeven elk aangedreven door een Burmeister&Wainmotor. De *Stentor* was voorzien van één schroef. ‘Zij vormden feitelijk het prototype voor de SMN-schepen van de Poelau- en T-klasse’, schreef men in het boekje *Belevenissen van oud-kwekelingen van de Kweekschool voor de Zeevaart varende in de Tweede Wereldoorlog*. Het formaat van de schoorsteen op de SMN-schepen was echter wat meer bescheiden in hoogte dan die van de Blauwpijpers. De drie zussen maakten indruk. Zo schreef de dichter en scheepsarts J.J. Slauerhof in april 1928 in zijn dagboek: ‘Wat heeft de *Phrontis* toch aanlokkelijk de *Tjisaroea* begeleid.’ Oud-kwekeling Jan Bakker (jvi 1936), was 3e stuurman op de *Phrontis* in de Tweede Wereldoorlog. De samenstellers noteerden in bovengenoemd boek *Belevenissen*: volgens Bakker vergisten de duikboten zich in de snelheid van deze – langzaam lijkende – Blauwpijpers en gingen de torpedo’s achter hen langs, maar altijd achter de achtersteven. De *Phrontis* had dat geluk, vele andere niet. De vloot van Alfred Holt verloor in de Tweede Wereldoorlog 44 schepen, waaronder de *Laertes*, *Polyphemus* en de *Polydorus*, drie schepen, de helft van de NSMO-vloot.

En hoe verging het de drie zussen? De *Stentor* ging verloren. De *Alcinous* overleefde een torpedoaanval. Op de *Phrontis* betreurde men slechts één slachtoffer, zover we weten, een konijn.

MS STENTOR



De Stentor in 1938 voor de kant in Tandjong Priok

Midden augustus 1939 werd de *Stentor* waarschijnlijk voor het laatst in ‘burger’ gezien aan de kade te Tandjong Priok. Vanaf Priok voer het via Belawan naar Port Saïd. Daar aangekomen viel het schip direct onder het gezag van de Britse Admiraliteit.

Vanwege de dreigende oorlog had de Admiraliteit vanaf 26 augustus de volledige controle over de Britse koopvaardij. Wat later, op 5 september, ging de *Stentor* in konvooi richting Gibraltar. Op 16 september in de Middellandse Zee kwam het in aanvaring met een tegemoetkomend schip en op 3 april 1941 liep het in Jeddah lichte schade op toen het notabene onder vuur werd genomen door een Brits vliegtuig. In konvooi, SL 125 van Sierra Leone naar Liverpool, met 122 man aan bemanning en 125 passagiers aan boord werd de *Stentor* op 27 oktober 1942 om halfacht 's avonds ten westen van de Canarische Eilanden getorpedeerd door de *U 509* en getroffen in dieptank 2 die vol zat met palmolie. Als een deken stortte de palmolie zich over de brug en de accommodatie eronder en vatte onmiddellijk vlam. Het schip zonk binnen 7 tot 8 minuten. Gezien de omstandigheden, onder meer de invallende duisternis, mag het een wonder heten dat 202 personen, die gebruik konden maken van de reddingsmiddelen, de torpedering hebben overleefd. De overlevenden in de reddingsboten werden na twee uur opgepikt door de korvet HMS *Woodruff*. De mensen in de reddingsvloten en die zich vasthielden op wrakstukken werden wat later gered door de korvet. Onder de 45 slachtoffers bevonden zich de kapitein en alle stuurlieden met uitzondering van de stafkapitein en de tweede stuurman.



MS ALCINOUS

Het boek *A Merchant Fleet in War* van Captain S.W. Roskill behoorde tot de vaste collectie boeken aan boord van de Blauwpijpers waarop ik gevaren heb. Bladerend in het boek komt men het verhaal van de torpedering tegen. Op 12 augustus 1940 voor een reis naar Java verliet de *Alcinous* Liverpool en voegde zich in het konvooi (OB-197). In de ochtend van de 16e verspreidden de schepen zich. Net na het middaguur, ongeveer 150 mijl ten zuidwesten van het eiland Rockall in de Atlantische Oceaan werd het schip aan bakboord in ruim 1 getroffen door een torpedo afgevuurd door de *U 46*. Er brak brand uit. De gezagvoerder kapitein J. Kool stopte onmiddellijk de motoren. De gedachte kwam niet bij hem op dat er nog een tweede torpedo zou volgen. Order 'all hands to fire stations' volgden. Hij was overtuigd dat zijn schip niet zou zinken en manoeuvreerde het in een positie dat de wind minder vat op de brand had. Inmiddels had hij ook een noodbericht verstuurd. Het bericht werd opgepikt door de escort van een ander konvooi en niet lang daarna kwam de *HMS Rochester* in zicht. De *Rochester* adviseerde kapitein Kool zich weer te voegen bij zijn eigen konvooi, maar dat andere oorlogsschepen op weg waren hem te assisteren. Deze kwamen, maar door de ruwe zee was men niet in staat mensen over te zetten om de brand op de *Alcinous* te blussen. De volgende morgen was het weer wat beter en met een vaartje van 8 mijl per uur wist het schip koers te zetten in oostelijke richting en was om 11 uur de brand onder controle. In de avond die volgde kreeg het assistentie van een sleepboot van de Admiralty. Vierentwintig uur later meerde het schip langs de Gourrock-pier in de Clyde. 'En zonder assistentie' meldde kapitein Kool trots. De *Alcinous* kon gerepareerd worden en later in de oorlog deelnemen aan de landingen in

Noord-Afrika, Sicilië en Salerno. In 1950 werd de *Alcinous* door de NSMO verkocht aan Alfred Holt & Co. en kreeg het de naam *Phemius*. Het schip werd in juli 1957 gesloopt in Hongkong.

MS PHRONTIS



In de meidagen 1940, na de Duitse inval, was de *Phrontis* een van de laatste schepen die veilig uit IJmuiden konden ontsnappen. In het Jaarboekje 2018-2019 schreef Cor Oudendijk (jvi 1962) erover. Ook oud-kwekeling W.H.A. van Meerkerk

(jvi 1934) herinnerde zich de *Phrontis*. In het Jaarboekje 1988-1989 vindt men zijn verhaal over die hectische dagen in IJmuiden. Als jong ltz 3 KMR bezette hij, zijn woorden, met een aantal marinemensen de Blauwpijper. Hij schreef onder meer: ‘Toen naar de kapiteinshut. Deze kwam er op mijn verzoek uit, met een pistool in zijn hand.’ De gezagvoerder van de *Phrontis*, kapitein J.F.L. de Boer deed na aankomst in Liverpool op 17 mei verslag. De Engelse tekst vindt men terug in het boek *A Merchant Fleet in War. Alfred Holt & Co. By Captain S.W. Roskill*. Ik heb destijds de tekst overgetypt. Met moderne middelen heb ik het in het Nederlands laten vertalen en zo hier en daar wat veranderingen aangebracht.

Hier volgt zijn verslag:

Op 10 mei, schreef hij, net thuis na een reis naar Indië, kwamen er rond 3.30 uur Duitse vliegtuigen over mijn huis, waarop prompt het vuur werd geopend. Na me te hebben gemeld op kantoor in Amsterdam ging ik aan boord (aan Borneokade, HdR), net als al het andere personeel met verlof. De instructies die ik kreeg waren om aan boord te blijven en klaar te staan om alle bevelen uit te voeren die zouden worden gegeven, inclusief het uitvaren. Ondertussen ging het lossen van de lading door, behalve wanneer er vijandelijke vliegtuigen overvlogen. Op de avond van de 11e werden vijandelijke parachutisten en Nederlandse nazi's achtervolgd over de weg naar onze kade, en er werd achter de gebouwen gevochten. Rond 10 uur 's ochtends op de 12e ontving ik van Baron Taets van Amerongen (een directeur van de N.S.M.O.) het bevel om die dag uit te varen, en we verlieten onze kade om 17.20 uur, geholpen door twee sleepboten. We passeerden

de Hembrug zonder problemen. Maar voordat we die bereikten, vertelde onze radio-officier mij dat hij een bericht had onderschept van directeuren van andere rederijen, waarin hun schepen werden gewaarschuwd niet uit te varen tenzij onder sterke begeleiding of goed gecamoufleerd en bewapend, want minder bescherming zou zeker leiden tot verlies van schepen en mensen. Bij het passeren van de Velslerbrug werd ik echter opgeroepen en kreeg ik te horen dat ik de zee op moest. Ik merkte het schip vervolgens aan op de zuidelijke kade en voer met een sleepboot naar een van de sluisen om navraag te doen. De marineofficier die daar de leiding had, wist niets van het privéradiobericht en herhaalde dat de orders waren dat ik de zee op moest. Ik had vier Britse torpedobootjagers de grote Noordersluis zien binnenvaren, dus ging ik daarheen om te proberen een escorte te regelen. Ik trof de commandant in overleg met Nederlandse marineofficieren en hij vroeg waar ik naartoe ging. Ik zei dat ik het niet wist, waarop hij suggereerde dat ik eerst naar de Downs zou moeten gaan. Hij voegde er vervolgens aan toe: 'Ik kan u niet vertellen waar ik heen ga, maar ik kan u ook zeggen dat ik u niet kan begeleiden. Er ligt echter een Brits schip aan de toeristenpier dat Duitse gevangenen aan boord neemt, en dat schip zal vanavond ergens onder begeleiding van een Franse torpedobootjager uitvaren.' Hij adviseerde me om buiten de golfbreker te wachten en me gewoon bij dat schip aan te sluiten. Het idee om op zee te wachten sprak me echter niet erg aan, gezien het gevaar voor mijnen en luchtaanvallen. Ik ging vervolgens terug aan boord, niet veel wijzer geworden. De kapitein van de *Bodegraven* kwam naar me toe om te bespreken wat we moesten doen. Tijdens ons gesprek werd een vijandelijk vliegtuig in het Kanaal neergeschoten en werden er magnetische mijnen vlak achter ons gedropt. Dit maakte het onwenselijk om te vertrekken, en ik bleef tot halfzes de volgende ochtend, 13 mei, aan de kade gemeerd, toen een marineofficier en een dozijn mannen aan boord kwamen om me te vertellen dat ik moest uitvaren. Ze zeiden dat ze de opdracht hadden gekregen om mij of wie dan ook aan boord neer te schieten als ik zou weigeren. We voeren vervolgens veilig naar de middelste sluisen, waar een luitenant van de Mariniers en een marineofficier aan boord kwamen en me vroegen waar de gevangenen naartoe moesten. Ze waren verbaasd dat ik niets wist over het nemen van krijgsgevangenen; maar onze midscheepse opbouw werd beschouwd als de beste plek voor zo'n 800 gevangenen en 56 Nederlands marinepersoneel om hen te bewaken. Ik nam contact op met de NCSO1/ voor route-instructies en kreeg te horen

dat twee Franse torpedobootjagers buiten de golfbreker lagen te wachten om ons naar de Downs te escorteren. We passeerden de *Van Rensselaer*, die de vorige avond tot zinken was gebracht; en net toen we ter hoogte van haar waren, dook een vijandelijk vliegtuig naar beneden en liet vier bommen vallen, die vlak achter ons neerkwamen. Om 10.40 uur passeerden we de golfbreker en zagen we de twee Franse torpedobootjagers, maar ze verdwenen meteen op volle snelheid. Omdat het weer niet al te helder was en mijn route over een stuk water van 3,5 vadem leidde, week ik ervan af en ankerden we veilig in de Downs vlak voor 22.00 uur. De volgende ochtend (14 mei) kregen we opdracht om naar Dover te varen, waar we de gevangenen van boord lieten gaan. Ik stuurde een bericht naar Liverpool over de belangen van het bedrijf, en op 15 mei voeren wij naar die haven. We meerden in Gladstone Dock om 14.48 uur op de 17e.

1/ NCSO. Naval Control Service Officers. Een door de Britse Admiraliteit ingestelde ‘world-wideshipping controle organisatie’.

(Achteraf, zo blijkt mij, treft men dit verslag ook aan in het boek *De Nederlandse Blauwpijpers* van G.J. de Boer.)

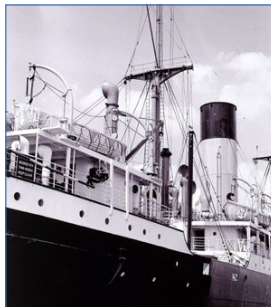
Op 8 februari 1942 begon de belegering van Singapore door de Japanners. Vanaf 4 februari lag de *Phrontis* in Singapore en vertrok het op 10 februari. De kapitein J.H. Hendriks Jansen heeft geen rapport van de reis naar en van Singapore gemaakt. Oud-kwekeling S.J. Graaf van Limburg Stirum (jvi 1895), nam in zijn boek *Varen in oorlogstijd* wel een verhaal over de *Phrontis* tijdens die Singaporedagen op. Aan deze voorzitter van de VOK danken wij de details van het verblijf van de *Phrontis* in Singapore. Hendriks Jansen wilde het liefst zo snel mogelijk vertrekken. Het schip was echter geladen met munitie waar men dringend om verlegen zat. Een Britse generaal hield het vertrek tegen.

Door bombardementen en gebrek aan gemotiveerd personeel om het schip snel te lossen kreeg het alsnog toestemming te vertrekken. Maar eerst werd het al diepliggende schip afgeladen met machines en vliegtuigen. Ook nam het een 80 tal personen mee. Onder de beschutting van de hoge wal van het eiland Singkep ging het schip ten anker en werd het met vereende krachten gecamoufleerd. Drie dagen later arriveerde de *Phrontis* in Batavia en werd het ingezet voor het transport naar Australië van een deel van de goudvoorraad.

KASE

Het verhaal van Kase, of Kees in gewoon Nederlands, werd gevonden op de website *Bunny Tales – anecdotes and stories*. In een video vertelt een bejaarde man Dudley Abott zijn verhaal over Kase, een konijn aan boord van de *Phrontis*. In de bemanningslijsten van de *Phrontis*, die tegenwoordig beschikbaar zijn, heb ik de naam van stuurman Abott niet gevonden. De zoon van de eerste stuurman, de ‘Chief Officer’, Jacob Rotgans (1902-1991), heeft het verhaal echter aan mij bevestigd. Er is zelfs een gedicht geschreven bij het overlijden van Kase, maar het werd helaas niet direct teruggevonden bij mijn bezoek eind 2024 aan de heer Rotgans jr. Op de website *Bunny Tales* werd ook de transcriptie gevonden: ‘The year was 1942 and the Dutch passenger cargo liner mv *Phrontis* was sailing from England to Australia via Capetown. The ship’s pet was a large white rabbit called Kase, who spent most of his time on the boat deck, hopping about. He was well cared for and provided with plenty of vegetables, and was very well liked by all the crew. When the weather was bad, he used to go into the officers Smoke Room, and occupy a wicker armchair. When we got to Australia, the customs asked the Chief Officer the usual routine questions, one of which is ‘and do you have any pets’, expecting him to say ‘a cat’ or ‘a couple of cats’, which is quite normal, but when he said that we had a large white rabbit, the Customs Officer reacted as if he had been shot! ‘What! Don’t you know we had a plague of rabbits in Australia, and they are absolutely forbidden to enter the country!’ The Chief Officer explained that we were not really entering the country, but the Customs Officer said that it made no difference and the rabbit would have to be put down. There was great consternation amongst the crew, and they took it up with the Dutch Consulate and after much to-ing and fro-ing it was agreed that the rabbit could stay as long as they were absolutely certain that Kase couldn’t escape. They took his photograph, and a bond for £10,000 surety was taken also. When we left Australia, the customs at Perth had a look at the photograph and agreed that it was the same rabbit and we sailed away. As I mentioned earlier, the rabbit used to go into the Officers Smoke Room when the weather was bad and sit on a wicker armchair. I thought the chair must feel a bit uncomfortable for him so when on shore in Australia I purchased a pennant (which I still have today.) which I placed on Kase’s chair for him to sit on.’ We were in the Pacific on this occasion, and we had entered a typhoon, which is a very severe storm indeed. In those days the ships had

ventilators for fresh air, as back in the early 1940's there was no air conditioning, and of course the ventilator was pointed away from the way the waves would hit the ship. However, in a typhoon this is very difficult to work out, because the waves come from all directions. Kase was in the Smoke Room on his wicker armchair as usual, and above him was the other end of a ventilator, which nobody had really thought much about. A gigantic wave came along, hit the ship, and half a ton of water came down the ventilator and straight onto Kase who was lying underneath on his wicker chair. Now, rabbits are very susceptible to shock, and I am sorry to say the shock of the heavy water killed him. There was great consternation amongst the Officers as this was their last connection with home. Once the storm was over, the ships' carpenter made a lovely wooden coffin, beautifully lined with satin and muslin and other materials, and also some heavy metal weights placed in it as well, and Kase was gently laid in the coffin and it was sealed, with his name engraved on the top. They built a slipway at the side of the ship, and those of us not on Watch went to the side and the Chief Officer conducted a funeral service, a full funeral service, and the coffin was draped with the Dutch flag. When the service was complete, he signalled to the Captain and the Captain gave the order to 'stop engines' and the ship stopped and the rabbit was released onto the shoot and into the water, and of course the weights took the coffin down. That is the end of the story of Kase.'



*Het ms Phrontis in de
Westhaven te Amsterdam,
juni 1957.
Foto: Fred Klop (jvi 1957)*

Bronnen:

A Merchant Fleet in War. Alfred Holt & Co. By Captain S.W. Roskill. Een uitgave van Collins St. James's Place London 1962;
Belevenissen van oud-kwekelingen van de Kweekschool voor de Zeevaart varende in de Tweede Wereldoorlog. Uitgave VOK, mei 2000;
Varen in oorlogstijd. S.J. Graaf van Limburg Stirum;
Website Bunny Tales – anecdotes and stories;
De Nederlandse Blauwpijpers. G.J. de Boer.

DE ATTRIBUTENCOMMISSIE

door Joris Breet (jvi 1999)

Hij draait de dop van zijn ML-zakvinkie los en neemt een diepe teug. Johnnie Walker, 12 jaar oud. De HWTK is al een uur geleden naar z'n kooi gegaan. Waarschijnlijk is hij, de stuur, de enige die nog wakker is op het schip. Starend in het donker denkt hij aan zijn vrouw, die thuis op hem zit te wachten. Zal zij op dit moment

ook aan hem denken? Nogmaals neemt hij een slok uit zijn zakflesje. Hij bekijkt het flesje in het schaarse licht van de kaartleeslamp. Kaatje, Mare Liberum, staat erin begraved. Mare Liberum, vrije zee. Hij denkt terug aan de tijd op de kweekschool in Amsterdam. Aan de oranjeblauw gestreepte truien van Mare Liberum die ze allemaal droegen.

Aan z'n vrouw die hij er heeft leren kennen. Hij kijkt weer

in het duister en dan krijgt hij spijt. Alweer krijgt hij spijt, zoals zo vaak tijdens deze eindeloze eenzame nachten. Spijt dat hij zich indertijd die ML-zippo niet heeft aangeschaft. Deze momentopname werd mede mogelijk gemaakt door het kranig schrijven van de Attributencommissie.



Links Daniel Spaander, voorzitter, en rechts Joris Breet, verkoop.



DE GROTE KEUKENROOF

door Erik Fleumer (jvi 1987)

Inmiddels is deze misdaad wel verjaard, dus het mag nu wel een keer op papier.

Donderdagavond, we hadden zin in kattenkwaad en we hadden trek. Dat moest te combineren zijn. Het was net na tien ’s avonds. We woonden in het oude gebouw op de bovenste verdieping in een van de kamers met de openslaande deuren. Volgens ons een van de mooiste kamers van het internaat. We hadden een plan en we waren voorbereid.

We hadden een heel stel kladpapiertjes opgevouwen tot stevige stukjes dik papier en zijn toen naar een officier gelopen met de vraag of we de passkey mochten lenen omdat we onze eigen sleutel om in onze kamer te komen zogenaamd vergeten waren. Met onze broekzak vol opgevouwen papiertjes slopen we over de vloer van de bibliotheek boven de recreatieruimte naar het trappenhuis aan de achterkant van het gebouw. Via de trappen zijn we naar beneden gegaan tot voor de deur van de kombuis. Die deur hebben we met de passkey geopend. Een van de opgevouwen papiertjes zorgde ervoor dat de deur niet in het slot viel toen we hem weer dichtdeden. Vandaar zijn we, door het trappenhuis, weer naar boven gelopen. Elke deur die we tegenkwamen werd achter ons dichtgedaan met een stukje papier voor het slot. Nadat we de bibliotheek overgeslopen waren stonden we weer aan ‘onze kant’ van het gebouw en hebben de passkey teruggegeven.

Avonturen hebben een beetje opbouwende spanning nodig, daarom hebben we gewacht tot middernacht. Onze sporttassen kwamen tevoorschijn en we deden de deur naar de gang open. Geen mens te zien. Ook het grote trappenhuis was leeg en we slopen opnieuw over de bibliotheekvloer naar het andere trappenhuis aan de achterkant van het gebouw. Elke deur die we tegenkwamen konden we nu openen en weer dichtdoen met behulp van de papiertjes voor het slot. Uiteindelijk stonden we weer voor de deur van de keuken, maar ditmaal met twee flinke sporttassen. ‘Shopping time!’ Brood, boter, pindakaas, worst en kaas. We vonden zelfs hagelslag en een pak melk. Nu nog een toetje. ‘Wat dacht je van ijs?’ We schoven de deksel van de vriezer opzij en lieten ons oog vallen op een bak met vanille schepijs.

Het paste in de tassen. Nu nog iets om knap mee te kunnen eten. Een stel borden met wat bestek kon er ook mooi bij. De tassen werden zwaar en waren flink gevuld. Het werd tijd om ons kamertje op te zoeken. We beklimmen opnieuw alle trappen richting de bibliotheek. Ditmaal stopten we de opgevouwen papiertjes weer in onze zakken en alle deuren die we passeerden vielen achter ons netjes terug in het slot. We besloten dat dit te boek ging als ‘De Grote Keukenroof’.

Eenmaal op onze kamer gingen de tassen open en konden we met het bezoek dat op ons had zitten wachten aan de maaltijd. Toen het brood op was en de laatste hagelslag met een ‘handje’ naar binnen was geschoven konden we aan het toetje beginnen. En pas nu bleek dat we ons vergist hadden. De plastic bak bevatte helemaal geen vanille roomijs, maar ingevroren stoofvlees. Dat was nou jammer, maar ook geen onoverkoombaar probleem. Het weekend stond voor de deur. De bak met vlees ging in het koelkastje. Dat zou na het weekend vast wel ontdooid zijn. Mijn kamergenoot zou van thuis een gourmetstel meenemen.

En zo geschiedde. Op zondagavond kwamen we allemaal weer samen en de stekker werd in het stopcontact gestoken. Na een minuut of wat steeg de geur op van gebakken stoofvlees. ‘Pak een vork en prik maar raak, er is genoeg.’ Maar wat nu met de vuile vaat? We konden toch niet de keuken binnenwandelen met een stapeltje borden en zeggen: bedankt voor het lenen! We hebben alles netjes afgewassen, dat wel. Daarna hebben we op de gang, aan de overkant van onze deur, een wandpaneel losgeschroefd. Daar bevond zich de holle ruimte onder de andere kant van het schuine dak en er was meer dan genoeg ruimte om al het servies en bestek van het hele internaat in te verstoppert.

Maandagochtend, we gingen richting eetzaal voor ons ontbijtje. Vanaf onze tafel konden we al zien dat er iets veranderd was in de keuken. Op alle kastjes zaten hangsloten. Ach, wat overdreven. Het was toch maar als eenmalige kwajongensstreek bedoeld.

We hebben op een middag de *Pollux* uitgezwaaid. Die werd verhaald naar IJmuiden. Sander (was eerst bootsman op het internaat, red.) is daar later commandant op geworden. Hem hebben we daar nog eens opgezocht en verteld over onze ‘Grote Keukenroof’. ‘Jongens, wees maar blij dat je niet

gesnapt bent, want er is toen wel aangifte gedaan van diefstal.’ Hijmans (de 1e stuurman op het internaat, red.) was razend geweest. Hm, dat zal best, maar als er nou íemand was waar ik maling aan had. ‘Hij heeft in de zomervakantie mijn fiets verkocht. Die was nog van mijn opa geweest.’ Sander z’n dikke snor kon de glimlach die er onder zat niet verhullen. ‘Jammer van je fiets. Ze hebben nooit ook maar één vermoeden gehad door wie en hoe de keuken is geplunderd.’



Schoot-Ân



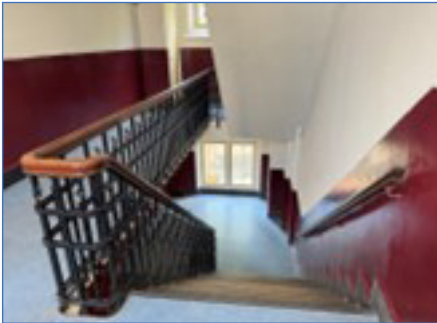
Gezellig eten

OFFICIËLE OPENING PRINS HENDRIK CAMPUS

door Hans de Ruiter (jvi 1966)

Op 27 juni 2025 ontving de Vereniging van Oud-Kweekelingen de volgende uitnodiging van Woonstichting Lieven de Key:

Graag nodigen wij uw vereniging uit voor de feestelijke opening van de Zeevaartschool, een bijzondere nieuwe woonplek voor studenten aan de Prins Hendrikkade. We zien u graag op donderdag 10 juli! U bent welkom vanaf 16.30 uur en om 17.00 uur start de officiële opening. Na het formele deel zijn er drankjes, hapjes, muziek en gezelligheid tot 19.30 uur. Met de verbouwde Zeevaartschool is de Prins Hendrik Campus voltooid. De campus bestond oorspronkelijk uit 125 woningen. Twee jaar geleden kwamen daar 34 studio's bij in het nieuwe gebouw 'Kaatje'. Dit jaar kregen 40 studenten en promovendi de sleutel van hun studio in de oude Zeevaartschool. In het hart van de campus kwam ruimte voor een mooie gemeenschappelijke tuin. Locatie De ingang van de Prins Hendrik Campus is om de hoek van de Prins Hendrikkade 189.



Leuk, met genoeg en nam onze voorzitter Steven Leffelaar (jvi 1980) de uitnodiging aan. Hij vroeg Hans de Ruiter hem te vergezellen. Zij waren wat te vroeg en werden daarom gevraagd voor een rondleiding in het oude schoolgebouw van de Kweekschool. Dat schuurt toch wel enigszins met de herinnering. Delen van de trap werden nog herkend

en zo hier en daar een kleine verwijzing naar de oorspronkelijke bestemming van het gebouw die men in de jaren 80 van de 19e eeuw voor ogen had. Op het dak is er een mooi uitzicht onder meer op het voormalige 's Lands Zeemagazijn. Terug op de oude binnenplaats nu een prachtige binnentuin – waar vind je dat aan de Prins Hendrikkade? – kon men al genieten van een drankje. Toespraken volgden. Er werd bijzonder genoten van de toespraak van



de architect Vincent Smulders. Zeker oud-kwekelingen moesten hun lach vaak inhouden.

Wij mochten de toespraak van de heer Smulders in druk ontvangen:

Medio 2016: Jesse Boom van Lieven de Key aan de lijn. Of ik er wat voor voelde om te kijken naar de mogelijkheid om het zogenaamde voorzieningengebouw van de voormalige Kweekschool voor de Zeevaart om te toveren tot wooneenheden voor studenten. Samen met Michiel van der Does^{1/} had hij al een bezoek gebracht aan het stadsarchief, en daar bleek een flink aantal voor ons bruikbare tekeningen in te zitten. Het hele pakket stuurde hij mij toe, en ja hoor, daar zaten tussen een flinke partij, blauwdrukken van nog veel vroeger datum, de bouwaanvraag tekeningen van mijn eigen bureau uit 1982.

Opdrachtgever: Internaat Kweekschool voor de Zeevaart, met als bestuur Het Vaderlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's Lands Zeedienst. Dit bestuur met deze welluidende naam bestond uit weldoorvoede heren in 3delig pak, met klinkende dubbele namen als Gmelich Meijling, Teding van Berkhout, Wallis de Vries en Dudok van Heel.

Slimme jongens die voor de huisvesting van de kweekschool-leerlingen handig gebruik wisten te maken van de toen van overheidswege vigerende subsidievoorwaarden, de zogenaamde HAT-regeling, die stond voor Huisvesting voor Alleenstaanden en Tweepersoonshuishoudens, met als grote roergangers Marcel van Dam en de Amsterdamse wethouder Jan Schaeffer. Ja, inderdaad, die van 'in gelul kun je niet wonen'. Jan Schaeffer liet zich rondrijden in een auto met drie grote antennes op het dak, en – **ongekend** – hij kon zelfs toen al telefoneren vanuit de auto ... Andere tijden!

De opdracht behelsde de renovatie van het hoofdgebouw aan de Prins Hendrikkade, de restauratie en herindeling van het voorzieningengebouw met gymzaal, eetzaal, en recreatiezaal, en verder de renovatie en herindeling met wooneenheden van het tussen gelegen gebouw, en tenslotte de nieuwbouw van 48 1- en 2persoons wooneenheden op het binnenterrein. Een flinke kluif was het, maar het gezellige en ook zeer doortastende bestuur maakte veel goed. Ik heb veel gelachen. Zo werd ik eens uitgenodigd voor de jaarlijkse nasimaaltijd: de 'blauwe hap'. Er werd, jawel, met het glas in de hand, staand, geproost op hare majesteit 'Leve de koningin' Hoera, hoera, hoera ... Zeg, Smulders, loop jij zo ook even mee om de leerlingen

te ontmoeten in hun belabberde studieruimten? En daar ging het gezelschap onder aanvoering van de voorzitter Dudok van Heel ...

‘Zeg jongeman, hoe staat het met je studie?’ Nou meneer, dat gaat goed volgens mij. ‘Mooi zo kerel, bedenk dat je studeert van het zuur verdiende geld van je oudeheer! En volgende keer graag even gaan staan als we je komen begroeten.’ En met een grote grijns klopte hij de leerling bemoedigend op de schouders. Aardige vent en een fijne opdrachtgever.



Ik kan zo nog wel even doorgaan, zoals over de antieke Engelse sportwagen van Dudok van Heel, zijn TVR, waarvoor ik een aparte parkeerplaats dicht bij de voordeur moest mee ontwerpen, zoals hij dat noemde. Wat doet u nu met zo’n mooie auto? Vroeg ik eens. ‘Rijden, Smulders, echt autorijden.’ Vaak op een zondagochtend, als mijn vrouw met de meisjes gaat bridgen, dan start ik mijn 8 cilinders, 4 liter, goed voor zo’n 400 pk en rijd ik in een streep naar Maastricht, naar het Vrijthof. Daar bestel ik een kop koffie en een taartje, en dan weer terug naar Blaricum.’ In die kringen heb je het niet over een gebakje!

Tot slot de onvolprezen bouwvergaderingen onder leiding van Gmelich Meijling die stevast begonnen met het openen van een flinke kist mooie sigaren, en de tekst: ‘Smulders, we steken

eerst even een peuk op!’ Eens moest ik bekennen dat ik verzuimd had de kosten voor de aankoop van de groot-keukenapparatuur in de begroting op te nemen. ‘Smulders, dat is niet echt handig, maar onder jouw leiding loopt de bouw gesmeerd en verder doen de ‘olietjes’ op Beursplein 5 het prima, dus we hebben het er niet meer over!’ Ja, echt andere tijden ...

Het project Prins Hendrik Campus is verrijkt door het nieuwbouwproject van Jan Bakers aan de Prins Hendrikkade. Let bij dit stijlvolle woongebouw eens op de zorgvuldig vormgegeven vitrines aan de straatzijde met restanten van opgravingen zoals kruiken, potscherven e.d. Ook de zoge-

naamde Common Room, zorgvuldig ingepast in de open ruimte tussen de kolommen van één van de woongebouwen uit 1982, is een ontwerp van Bakers. De fraaie binnentuin met mooi uitgewerkte oplossingen voor het hoogteverschil in het terrein, naar een ontwerp van Bureau B+B, compleetert het geheel.

Tot slot wil ik mijn opdrachtgever bedanken voor het vertrouwen in mijn functioneren als architect, ook nu duidelijk is dat voor mij het leven minder vanzelfsprekend is dan het tot voor kort was. De zinsnede in een bericht van Rienk ‘Ik hoop dat je lang onder ons zal blijven’ heeft mij zeer geroerd. Dank voor uw aandacht, Vincent Smulders.

Architectenbureau Vincent Smulders BNA.

^{1/} Zover we hebben kunnen nagaan: Michiel van der Does is ontwikkelingsmanager vastgoed en Rienk Postuma is verbonden aan Lieven de Key. In het Jaarboekje 2021-2022 schreef Kees Polderman (jvi 1965) over het project van Lieven de Key. Onder meer voor onze nieuwe leden volgt het hier nogmaals.

‘Kaatje’ herrijst aan de Prins Hendrikkade



Zeker voor oud-kwekelingen laat de foto een interessante ontwikkeling aan de Amsterdamse Prins Hendrikkade zien. De foto, op 17 december 2022 geschoten door Hans de Ruiter, toont het vertrouwde Kweekschoolgebouw. Maar rechts van de poort, op de plaats van de vroegere binnen-

plaats en – tot 1900 – van de schuilkerk ‘De Pool’, zien we een geheel nieuw bouwwerk. Het nieuwe gebouw is in opdracht van Woonstichting Lieven de Key ontworpen door Bakers Architecten. Het omvat 34 woon-eenheden en zal in het voorjaar 2023 in gebruik worden genomen voor de huisvesting van studenten, als onderdeel van de Prins Hendrik Campus. Begin november heeft Lieven de Key de VOK bericht dat het nieuwe gebouw ‘Kaatje’ zal worden genoemd, naar het oefenschip dat zich in de periode 1785-2000 op de binnenplaats van de Kweekschool voor de Zeevaart bevond.

In de voorgevel van het nieuwe gebouw zullen op straathoogte drie vitrines

worden aangebracht die informatie bieden over deze plek in de stad. Een vitrine ‘haven aan zee’ geeft informatie over de periode rond 1650, en zal onder meer vondsten (flessen, kruiken) bevatten die tijdens de bouw zijn opgedaan. De andere vitrines zullen de Kweekschool voor de Zeevaart en het oefenschip *Kaatje* nader belichten. Het nieuwe gebouw ‘Kaatje’ vormt onderdeel van de te realiseren Prins Hendrik Campus. Onder behoud van het monumentale Kweekschoolgebouw zal het campusterrein zich uitstrekken over het voormalige Kweekschoolterrein en het aangrenzende gebied omsloten door de Foeliedwardsstraat en de Nieuwe Foeliestraat. In de voormalige Zeevaartschool aan de Foeliedwardsstraat worden 40 studio’s voor studenten gerealiseerd, onder behoud van het monumentale karakter van het gebouw. Het ontwerp hiervoor komt van architect Vincent Smulders, die in de jaren tachtig ook de toenmalige nieuwe ‘HAT-eenheden’ van de Kweekschool al ontwierp. De oplevering hiervan is medio 2024 gepland. Naast de geplande 74 nieuwe woningen zal de Prins Hendrik Campus een gemeenschappelijke binnentuin, een zogenoemde ‘common room’, een inpandige fietsenstalling (onder de bestaande woningen aan de Foelie-dwardsstraat) en een wasserette omvatten.



Gebouw ‘Kaatje’ is aan de voorgevel voorzien van drie vitrines. Kees Polderman schreef in 2023: ‘Een vitrine ‘haven aan zee’ geeft informatie over de periode rond 1650, en zal onder meer vondsten (flessen, kruiken) bevatten die tijdens de bouw zijn opgedaan.’ De suggestie dat er flink gedronken werd op de Kweekschool gaat iets te ver. Hier stond destijds het wijnpakhuis de ‘Pool’. Eigenaar was Ambrosius Pool. Zijn weduwe verkocht het pakhuis in het begin van de 18e eeuw aan een pastoor die het verbouwde tot RK-kerk met de bijnaam de ‘Pool’ en werd in 1900 gesloopt. (Bron: Daar aan de oude Ygracht van Olga de Haan.)

HENDRIK MARSMAN, HIJ WILDE ZO GRAAG NAAR ZEE ...

door Gert Schoppert (jvi 1960)

‘Denkend aan Holland zie ik breede rivieren door oneindig laagland gaan ...’. Sinds de televisieserie van Omroep MAX, waarin André van Duin en Jan-nie van der Heijden met een plezierjacht door onze binnenwateren varen, kent half Nederland deze eerste regel van het gedicht ‘Herinnering aan Holland’. Het is geschreven door Hendrik Marsman, een dichter die gebio-logeerd was door het rivierenlandschap en de zee.



Hij schreef er gepassi-oneerd over, maar het werd ook zijn dood. Ik fiets nog weleens over de Lekdijk tussen Utrecht en Amerongen. Als ik dan bij Wijk bij Duurstede ben, moet ik altijd even stoppen bij dat monument. Het is een ruw stuk steen waarop het complete gedicht

van ‘Herinnering aan Holland’ is gebeiteld. In het jaar 2000 is dit gedicht zelfs verkozen tot het gedicht van de eeuw. Hendrik Marsman werd op 30 september 1899 geboren in Zeist, als oudste zoon van Jan Frederik Marsman en Maria van Wijk. Na hem werden nog twee broers geboren: Frits en Joop. Zijn moeder was tot haar huwelijk onderwijzeres, zijn vader was eigenaar van een boekwinkel: de Zeister Boek- en Kunsthandel. Marsman had een zwakke gezondheid. Hij beschikte over slechte longen en had last van epilepsie. Dit zorgde ervoor dat hij maar liefst drie jaar studievertraging opliep en daardoor geen stuurmansopleiding kon doen. Net als zijn jongere broer Frits wilde hij ook dolgraag zeeofficier worden. Hij schijnt



in 1914 nog toelatingsexamen te hebben gedaan voor de zeevaartschool in Amsterdam, maar werd vanwege zijn gezondheid afgekeurd. Het is niet helemaal duidelijk of het daarbij om de Kweekschool ging.

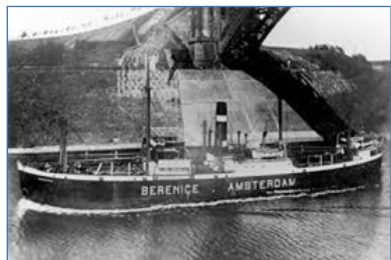


Advocaat en schrijver

Marsman ging naar de lagere school van de Evangelische Broedergemeente, ook wel bekend als de ‘Hernhutters’, gevestigd in de tuinen van Slot Zeist. Daarna werd het de Rijks HBS aan de Kruisstraat in Utrecht en ging hij rechten studeren in Leiden. In 1929 trouwde Marsman met Rien (Rina Louiza) Barendregt, een Rotterdamse onderwijzeres. Van 1929 tot 1933 was hij advocaat in Utrecht, maar gaf zijn praktijk ten slotte op om zich helemaal aan de letterkunde te kunnen wijden. Als jonge scholier al zocht Hendrik Marsman regelmatig de Lek op, bij Wijk bij Duurstede. Vanaf Zeist was dat amper 15 km, makkelijk te doen op de fiets. Hij kon daar lekker wegdromen met uitzicht op de brede rivier en het boerenland aan de overkant. Dat deed hij ook later vanuit Utrecht, waar hij in de bocht van diezelfde rivier bij Vreeswijk eveneens uren zat te turen over het water en inspiratie opdeed voor zijn gedichten. Kenners zouden later zeggen: ‘Geen dichter heeft zo beeldend geschreven over het Hollandse klimaat van regen en wind en het Hollandse landschap van polders, rivieren en de zee als Marsman.’

Vluchten voor de Duitsers

Marsman woonde veel in het buitenland, voornamelijk in Frankrijk. Toen Frankrijk in 1940 werd aangevallen door Duitsland bevond hij zich, samen met zijn vrouw, in het zuidwesten van het land, in het plaatsje St. Romain. Daar waanden ze zich relatief veilig, totdat Frankrijk capituleerde. Toen besloten Henny (zoals hij door zijn vrienden werd genoemd) en Rien Mars-



man om een veilig heenkomen te zoeken. Het echtpaar belandde in Bordeaux waar ze op het Engelse consulaat een doorgangsvi-
sum voor Portugal probeerden te bemachtigen. Door de bureaucratische janboel aldaar lukte dat voor geen meter. Uiteindelijk werden er toch passagedocumenten geregeld en

konden ze zich als passagier inschepen op het ss *Berenice*, een vrachtschip van de KNSM dat met 1166 ton mangaanerts onderweg was van Istanboel naar Amsterdam, maar vanwege de Duitse invasie in allerijl de haven van Bordeaux was binnengelopen. Daar lagen ook de Nederlandse coasters *Nettie* en *Arie Scheffer*, alsmede het vrachtschip *Orpheus* en de sleepboot *Seine*.

De bedoeling was om op een geschikt moment gezamenlijk de oversteek te wagen naar de Engelse havenstad Falmouth. Het schip had een 25 koppige bemanning, onder wie 2e stuurman Douwe Andringa, een oud-kwekeling. Verder hadden zich 21 passagiers ingescheept, waarbij ook het echtpaar Marsman. Op 20 juni 1940, tegen de avond, werd de kust veilig geacht om de Golf van Biskaje op te varen en in klein konvooi de oversteek te wagen naar het veilige Engeland. Al vrij snel na vertrek ontstond er mist waardoor de schepen elkaar uit het oog verloren. Alleen de coaster *Nettie* bleef in het zicht van de *Berenice*.

Zeemansgraf

Op 21 juni, vroeg in de ochtend, kreeg een Duitse onderzeeboot de *Berenice* in het vizier. Het was de *U 65*, onder commando van kapitein-luitenant-ter-zee Hans-Gerrit von Stockhausen. Deze vuurde drie torpedo's op het Nederlandse vrachtschip af, waarvan één voltreffer in de midscheeps. De *Berenice* zonk binnen een paar minuten waardoor 38 mensen omkwamen: 18 man bemanning en 20 passagiers. Ook Hendrik Marsman en Douwe Andringa behoorden tot de slachtoffers. Wonderwel overleefde Rien Marsman de ramp, als enige passagier. Ook kapitein Huijgens en zes andere bemanningsleden ontsprongen de dans. Zij hadden het geluk dat ze op dat moment aan dek waren, waarbij Rien Marsman als enige een zwemvest droeg.

De Duitse onderzeeboten heersten in het noordelijk deel van de Golf van Biskaje met de types *U 48* en *U 65*. Deze Unterseebootsflottilles opereerden in kleine groepen, zogenaamde 'Wolfpacks'. Hitler had ze er naartoe gestuurd voordat hij de oorlog uitriep. Ze lagen al in positie om toe te slaan. In het geval van de *Berenice* was dat voor de kust van het eiland Belle-Ile-en-Mer. In totaal zijn er in de Golf van Biskaje 5000 schepen door de Duitsers tot zinken gebracht met 15.000 slachtoffers als gevolg.

De coaster *Nettie*, die getuige was van de ramp, heeft de drenkelingen van de *Berenice* opgepikt en ze naar Engeland gebracht. Kapitein Huijgens is

helaas onderweg naar Falmouth alsnog aan zijn verwondingen overleden. Rien Marsman kon gelukkig het hele verhaal navertellen.

Profetisch gedicht

Heel bizar is dat Marsman zijn uiteindelijke dood al had voorspeld in zijn gedicht ‘De overtocht’ dat hij schreef in 1926. Daarin ligt hij in een ruim van een schip dat de dood tegemoet vaart. In de Golf van Biskaje is dat onwaarschijnlijke scenario vele jaren later waarheid geworden. Op het moment dat het noodlot toesloeg op de *Berenice*, lag Hendrik inderdaad beneden in het schip, terwijl zijn vrouw zich aan dek bevond. ‘Dat Marsman letterlijk zijn eeuwige rust vond in de zee is bijna te mooi om waar te zijn’, schrijft Ilja Leonard Pfeijffer in zijn eigen bloemlezing ‘Schuimende morgen’.

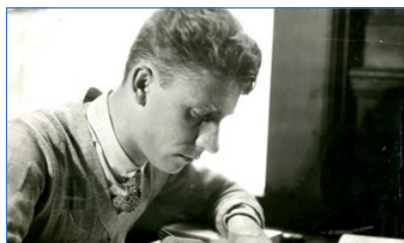
Sinds 1946 hangt er op de 2e Dorpsstraat 34 in Zeist een gedenkbord met de tekst ‘In dit huis heeft Mr. Hendrik Marsman gewoond van 1950 - 1921’. En op 26 september 2021 – dus 81 jaar na zijn dood – is bij het graf van zijn ouders op de Zeister begraafplaats Bosrust een gedenkbord voor hem onthuld. Hij heeft immers nooit een graf gehad.

Herinnering aan Holland

*Denkend aan Holland zie ik breede rivieren
traag door oneindig laagland gaan,
rijen ondenkbaar ijle populieren
als hoge pluimen aan den einder staan;
en in de geweldige ruimte verzonken
de boerderijen verspreid door het land,
boomgroepen, dorpen, geknotte torens,
kerken en olmen in een grootsch verband.
De lucht hangt er laag en de zon wordt er
langzaam in grijze veelkleurige dampen
gesmoord, en in alle gewesten wordt
de stem van het water met zijn eeuwige
rampen gevreesd en gehoord.*

(gedicht uit 1936)

(Zie voor het gedicht ‘De overtocht’ van Hendrik Marsman en meer informatie over Douwe Andringa en het ss *Berenice* ook het Jaarboekje 2023-2024, blz. 32t/m 35, red.)



HERINNERINGEN

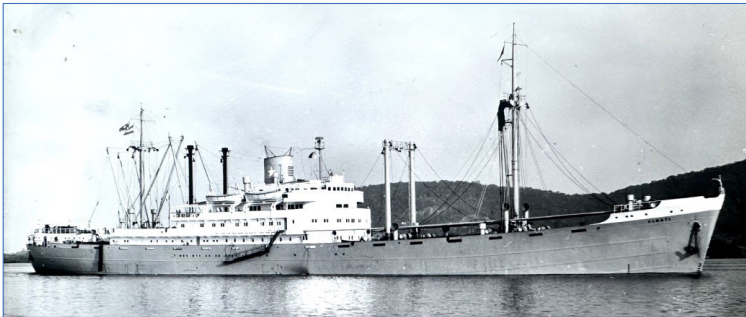
door Sam Storm van Leeuwen (jvi 1962)

Na de Kweekschool doorlopen te hebben trad ik september 1963 in dienst als leerling-stuurman bij Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij, kortweg NIGOCO. Onderbroken door 2 jaar dienstplicht bij de Koninklijke Marine heb ik met veel plezier gevaren bij NIGOCO. In mei 1970 ben ik als 2e stuurman gestopt met varen en heb mijn loopbaan elders vervolgd.

NIGOCO bevoer onder andere de Rotterdam Zuid-Amerika Lijn. De lijn deed in Europa havens aan als Rotterdam, Hamburg, Bremen, Antwerpen, en in Zuid-Amerika Bahia, Recife, Santos, Rio de Janeiro, Montevideo, en Buenos Aires. De lijn was beter bekend bij NIGOCO als de herenlijn.

Op 28 december 1965 monsterde ik in Rotterdam aan op het ms Alnati als 4e stuurman voor een reis naar Santos en Buenos Aires. Op 26 maart 1966 monsterde ik af in Rotterdam. De meestal 2 maanden durende reis werd deze keer opgehouden door, bij de bemanning niet ongewenste, stakingen in Santos.

Onlangs bladerde ik weer eens door het in 1995 uitgegeven boek 'Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Maatschappij (NIGOCO)', ge-



Het ms Alnati. Foto: Jose Verwaayen.

schreven door Frank Haalmeijer en Ben Scholten. Ik kwam een interessante passage tegen over de *Alnati*. Met toestemming van de uitgever

van het boek haal ik hieronder een iets aangepaste versie van de passage aan.

m.s. *ALBIREO/ALNATI*, roepnaam PCNB, (1949-1968)

7368 bruto - 4278 netto - 9006 deadweight, lengte 145,43, breedte 18,38, diepte 11,84. Voortstuwing dieselmotor - 8cil 2takt - Stork HOTLO - 4400 apk. Snelheid- 13,75 kts. Maximaal 52 passagiers.31-05-1940 te water ge-

laten als *Albireo* bij de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam als bouwnummer 81. Tijdens de afbouw op 25 maart 1941 gevorderd door de Duitse bezetters. In opdracht van de Duitsers afgebouwd en op 29 januari 1942 opgeleverd als *Wuri* en in beheer gegeven aan J.T. Essberger, Hamburg. Op 17 augustus 1942 op een mijn gelopen in het Kattegat, positie 56°53'N en 10°31'E, waarna het voorschip zonk en de machinekamer en het achterschip droog bleven. De machinekamer en het achterschip werden geborgen en naar Kopenhagen gebracht. In 1944 werd het geborgen restant tot zinken gebracht door Deense verzetsstrijders in de haven van Kopenhagen. Eind 1945 werd het wrak gelicht door de Deense Svitser en verkocht aan A/B Soya Wallenius, Stockholm, Zweden. Het halve schip werd vervolgens Butterfly genoemd. Door de slechte conditie van het machinekamerschot zonk dit halve schip nogmaals tijdens de sleepreis naar Göteborg. Opnieuw werd het gelicht, waarna in Göteborg de machinekamer bedrijfsklaar werd gemaakt. Door een gebrek aan financiële middelen kon er geen nieuw voorschip gebouwd worden. Na inspectie door NIGOCO, die inmiddels informatie had ontvangen dat het voor hun gebouwde vracht/passagiersschip in Göteborg lag, zonder voorschip, werd besloten alsnog het wrak met bedrijfsklare machinekamer terug te kopen. De werven hadden in die jaren overvolle orderportefeuilles en een half schip en/of reparatie ging dan ook sneller, dan een geheel nieuw schip bouwen. Begin 1948 werd het halve schip door NIGOCO aangekocht en naar Hamburg gesleept, waar het op 31 mei 1948 aankwam bij de Deutsche Werft en werd voorzien van een nieuw voorschip. Op 15 april 1949 werd het weer complete schip opgeleverd als *Alnati* en ingezet in de Rotterdam Zuid-Amerika Lijn. Het heeft tot de verkoop in 1968 de lijn bevaren. In maart 1968 werd het verkocht en overgedragen te Rotterdam Waalhaven aan Alfa Shipping Co. Ltd., Limassol, Cyprus en herdoopt in *Alfa*. In 1971 werd het als *Alfa* verkocht aan Coolady Shipping Co. Ltd., Limassol, Cyprus en niet herdoopt. Posities: LR: 11nov71 vertrokken van Hamburg naar Buenos Aires, 12nov71 aankomst Rotterdam. 12jun72 aankomst Darica, Turkije. Gesloopt door Electrofir Celik Sanayii A/S in Darica, Turkije, welke op 17 juli 1972 was begonnen.

NB Op de site van de Stichting Maritiem-Historische Databank <https://www.marhisdata.nl/schip&id=280>) is een foto te vinden van het halve schip, de *Wuri*.

TRADITIEKAMER MARINELUCHTVAARTDIENST: EEN AANRADER

door Henk van Willigenburg (jvi 1964)



In de VOKabulaire en ons Jaarboekje komen per definitie vrijwel alleen onderwerpen aan de orde die te maken hebben met de koopvaardij. Oud-kwekelingen vertellen dan over hun ervaringen aan boord of diepen andere herinneringen op uit hun maritieme loopbaan. Een groot aantal van hen heeft hun carrière na hun derde of

tweede rang echter voor korte of langere tijd voortgezet bij de Koninklijke Marine. Zij werden opgeroepen in het kader van de toen nog gebruikelijke dienstplicht en werden ingelijfd als aspirant-reserveofficier, in het marinejargon aangeduid als ‘Aro’.

Oud-kwekelingen die na de jaren 70 hun intrede op het internaat hebben gedaan zijn wellicht niet bekend met de terminologie die ik in de introductie van deze bijdrage gebruik. Als de lezer niet tot die categorie behoort mag hij of zij verdergaan met de volgende alinea. Voor de anderen volgt nu, wellicht ten overvloede, een korte uiteenzetting. Voorafgaand aan het ‘Marrof’-tijdperk werden oud-kwekelingen eerst een jaar als leerling-stuurman op de proef gesteld en mochten zich daarna op eigen kosten trapsgewijs verder bekwamen in de theoretische aspecten van het zeemanschap, telkens onderbroken door een verplichte vaartijdperiode van twee jaar. Zo kwam de aankomend gezagvoerder ter koopvaardij achtereenvolgens in het bezit van getuigschriften derde, tweede en eerste stuurman, de rangen dus. Dan het begrip reserveofficier bij de Koninklijke Marine. Binnen het kader van een geloofwaardige afschrikking ter zee rekent de marineleiding ook de koopvaardij tot haar aandachtsgebied. Verreweg de meeste marineofficieren waren in dat tijdsbestek beroepsmilitairen met een vierjarige opleiding op het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) in Den Helder. Daarnaast bestond een verkorte opleiding voor reserveofficieren die werden gerekruteerd uit stuurlieden van de Nederlandse rederijen. Na hun aanstelling tot

LTZ 3 KMR (luitenant-ter-zee der derde klasse van de Koninklijke Marine Reserve) namen zij gedurende het resterende deel van hun dienstplichtige periode van twee jaar een plaats in binnen de marineorganisatie. Voor velen werd dat de Mijndienst, zoals onze onvolprezen oud-voorzitter Jaap Ruygrok, en dichterbij huis, mijn klasgenoot Peter Moerman, maar een groot aantal oud-kwekelingen mocht zich melden aan de poort van het Marinevliegkamp Valkenburg, destijds het kloppend hart van de Marine-luchtvaartdienst (MLD).

Voor ik verder uitweid over de MLD eerst even dit. Om verschillende redenen ging de voorkeur van de Marine bij de selectie van Aro's uit naar oud-kwekelingen. Allereerst vanwege de reputatie van onze alma mater, maar ook omdat wij door het internaatsleven gewend waren aan militaire discipline. Verder was er sprake van een langjarige traditie omdat de Kweekschool in 1785 was opgericht voor de opleiding van marineofficieren, een functie die tot de oprichting van het KIM in 1829 heeft bestaan. Terug nu naar de rode draad van mijn relaas. Bij de MLD waren verschillende functies beschikbaar voor oud-kwekelingen, maar de meesten kwamen in de waarnemer- of vliegeropleiding terecht en deden ervaring op als officier-waarnemer (navigator) of officier-vlieger van toestellen als de Lockheed Neptune, de Breguet Atlantic of de Lockheed Orion (lange afstand maritieme patrouillevliegtoelagen en onderzeebootbestrijders). Zij maakten van de mogelijkheid gebruik om na hun dienstplichtperiode als beroepsmilitair hun marineloopbaan te continueren. Van mijn eigen jaar van intrede (1964) noem ik als voorbeeld de oud MLD vliegers Jaap van der Meulen, Jan Groenbos en klasgenoot Marius den Dulk. De laatste heeft zijn carrière als KLM-piloot voortgezet en heeft als captain op de MD 11 en de Boeing 747 gevlogen. Later haalde ook Hans Bouter voor mij nog herinneringen op aan zijn loopbaan bij de MLD en daarna als helivlieger bij de Rijkspolitie. Verder noem ik nog, last but not least, Kees Leebeek, die het zelfs tot Vlagofficier MLD heeft gebracht en voor zover ik weet als enige oud-kwekeling zijn marineloopbaan als Commandeur heeft beëindigd.

Zoals vele Dienstvakken en Wapens in het defensieapparaat kan ook de MLD bogen op een zogenaamde Traditiekamer. Het doel van een traditiekamer is, heel ruim genomen, het levend houden van de geschiedenis van het betrokken krijgsmachtonderdeel. De belangrijkste taak die daaruit

voortvloeit is het onderhouden van een museale collectie die een afspiegeling vormt van de operaties waaraan deelgenomen is en het daarbij ingezette materieel. Een tweede taak die daaruit voortvloeit, het beheeren van een archief met een collectie historische foto's en documenten, brengt met zich mee dat ook een beroep op een traditiekamer als expertisecentrum kan worden gedaan.



Daar zijn vele vrijwilligers bij betrokken, meestal oud-militairen, terwijl de benodigde faciliteiten als huisvesting door Defensie worden verzorgd. Naast de Traditiekamers bestaan in ons land nog het Marinemuseum en het Nationaal Militair Museum. Hoewel de MLD sinds 2008 is ondergebracht bij het Defensie Helikopter Commando (DHC) van de Koninklijke Luchtmacht wordt de Traditiekamer MLD onder de historische naam in stand gehouden. De Traditiekamer MLD is gevestigd op wat tegenwoordig heet ‘Maritiem Vliegveld De Kooy’, even ten zuiden van Den Helder.

Het bezoek dat ik daar in november 2025 heb gebracht leverde de inspiratie voor de bespiegelingen in deze bijdrage. Het belangrijkste bezit van de kamer is het vaandel van de MLD. Tot in de napoleontische tijd trokken legers achter zo'n attriboot ten strijde, maar tegenwoordig vervullen ze alleen nog bij officiële gelegenheden een ceremoniële rol, zoals tijdens een commando-overdracht. In een drietal ruime tentoonstellingshallen kom je verschillende vliegtuigtypes of kenmerkende onderdelen daarvan tegen waarmee de MLD na de Tweede Wereldoorlog heeft gevlogen. De geschiedenis van de MLD gaat echter terug tot 1917. Uit die periode en de veelbewogen oorlogsjaren worden veel fotomateriaal en andere artefacten geëxposeerd. De foto's bij dit artikel geven een goede indruk van de hoge kwaliteit van dit fraaie instituut, waar ook een auditorium met audiovisuele faciliteiten ter beschikking staat.

Een van de vrijwilligers die zich bij de Traditiekamer verdienstelijk maakt heeft mij daar rondgeleid en zo raakte ik met deze oud-MLD'er aan de praat. Toen hij vertelde dat hij in 1963 naar het KIM was gegaan en daarna de vliegeropleiding had doorlopen kreeg ik een van mijn zeldzame heldere momenten. Alle jaargenoten waarvan ik de namen op dat moment uit mijn geheugen wist op te diepen (en die ik hierboven heb genoemd) bleek hij goed te hebben gekend. Hij bewaarde als oud-helivlieger goede herinneringen aan de hechte groep van MLD-vliegers waar ook oud-kwekelingen deel van hebben uitgemaakt.



Een Catalina-watervliegtuig van vroeger de MLD dat nog tijdens de Marinédagen 2015 boven de haven van Den Helder vloog.

Foto: Fred Klop (jvi 1957)

MARITIEME 'MISSION IMPOSSIBLE' VOLBRACHT

door Johannes Schild (jvi 1960)

(In 2004 beschreef Johannes Schild zijn in 2003 uitgevoerde proces waarvan hij, als kapitein, verantwoordelijk was voor het logistieke deel, red.)

In 2002 verwierf het wereldwijd opererende Koreaanse ingenieurs- en bouwbedrijf 'Daewoo E&C Co., Ltd.' een projectopdracht van Shell Petroleum Development Company (SPDC) uit Nigeria om een gasverzamelingsinstallatie op twee betonnen barges te bouwen, om deze vervolgens in de Awobe Creek, nabij de Sambriero rivier, te plaatsen.

Deze gasverzamelingsinstallatie zou vervolgens via een pijpleiding op het Cawthorne Channel Integrated Project (CCIP) aangesloten worden.

Het CCIP is een gaswinningsproject dat een grote stap voorwaarts betekent voor het stoppen met affakkelen in 2008 van de vele gasfakkels. Van 19 december tot en met 22 december 2003 werden de twee barges veilig op de onderwaterfundering geplaatst in Awobe en de eerste gasproductie zou verwacht worden voor het voorjaar van 2004.



De procesbarge.

De betonnen barges werden gebouwd in New Orleans, Louisiana, door Stolt Offshore Inc., een bekende bouwer van betonnen barges voor de olie- en gasindustrie. Na voltooiing van de bouw werden de barges vanuit de Stolt Offshore-fabriek in New Orleans over de Barataria Waterway naar de Grand Isle Shipyard (GIS) in Lafitte, Louisiana gesleept om te worden uitgerust met de beno-

digde apparatuur voor de voltooiing van de gasverzamelingsinstallatie. De Barataria Waterway vormt een deel van het Amerikaanse Intercoastal Waterway systeem, maar was niet onderhouden en uitgebaggerd om te voldoen aan de originele waterdiepte. Toch werd Grand Isle Shipyard (GIS) voor de voltooiing van de afbouwde uiteindelijke keuze. De ernstige budgettaire beperkingen van de federale overheid in 2003 brachten teweeg dat de werkzaamheden van het Amerikaanse Korps van Ingenieurs en daarmee ook de baggerplannen voor de Barataria Waterway en de verdieping van het kanaal

uitgesteld werden voor onbepaalde tijd. Dit had catastrofale gevolgen en de afgebouwde betonnen barges, de controlebarge en de iets dieper liggende procesbarge, waren respectievelijk bijna 3 en 5 voet te diep om de ondiepe gedeelten in de Barataria te kunnen passeren.

Daewoo, hun expediteur Lysander Shipping en andere maritieme adviseurs brainstormden. Diverse methoden werden overwogen om de barges voldoende op te tillen voor een veilige doorvaart over de ondieptes. Van hijszakken, drijvende kranen, hefpondons tot baggerwerkzaamheden. Er waren echter een aantal serieuze beperkingen, zoals het buigmoment en schuifkrachten van de betonnen barge tijdens het hijsen, tijd- en budgetbeperkingen, de grootte van de hijsinstallaties, kielspeling enzovoort.

Daewoo koos ervoor om voor- en achterhefpondons te gebruiken, om zo de barges op te tillen, verbonden door zware vakwerkconstructies om de structuur bij elkaar te houden. Dit zou ook in Awoba, Nigeria, gebruikt worden tijdens hoog en laag water twee keer per maand, om de barges op hun funderingen te plaatsen. Het nadeel vanwege de grens van stress bij het ophijzen van de procesbarge aan de uiteinden, was een netto-opheffing van net iets meer dan twee voet, niet genoeg om veilig door de Barataria te varen, hoewel historische data aangaven dat gunstige getijden en winden verwacht konden worden tijdens het geplande vertrek in augustus 2003. De controlebarge, met een kortere lengte, minder gewicht en diepgang (8'04", twee voet minder dan die van de procesbarge), werd bijna drie voet opgetild door de pontons. Na overleg met McDonough Marine, de onderaannemer die de sleepboten, duwboten en pontons nodig tijdens de operatie coördineerde, werd een proefvaart gepland voorafgaand aan het wegslepen van de controlebarge. Hierbij werd een groot dekponon geballast tot een diepgang van ongeveer 3,2 meter (10'06", de vertrekdiepte van de procesbarge. Het dekponon was slechts 21 meter breed, terwijl de betonnen barges met aangesloten hijspondons 30 meter breed waren. De uitkomst van deze proefvaart wees uit dat de controlebarge een redelijke kans had om succesvol te worden gesleept, maar dat er aanzienlijke baggerwerkzaamheden nodig waren voordat de procesbarge veilig door de vaarweg kon worden gesleept. Beide betonnen barges moesten naar de Zito Mooring faciliteit in de Mississippi worden gesleept, net stroomafwaarts van de Huey Long Bridge. Daar bevindt zich het enige boeienstelsel met voldoende waterdiepte in de

Mississippi om de schepen met de float-over-methode op een Semi Submersible Vessel (SSV) te laden.

Op 7 augustus 2003 werd de controlebarge succesvol door de Barataria Waterway gesleept en vervolgde de route naar de ligplaats in de Mississippi, nadat de hijspontons nabij Grand Isle waren verwijderd. De hijspontons werden teruggebracht naar GIS om aan de procesbarge te worden gekoppeld. Vanaf het moment dat de controlebarge werd weggesleept, was het 'goede nieuws/slechte nieuws' duidelijk.

Het 'goede' nieuws was de succesvolle overtocht van de controlebarge over het modderige en ondiepe water van de Barataria Waterway, ondanks diverse tijdelijke strandingen en de frequente spoelingen door de begeleidende sleepboten. Soms kwam de controlebarge nauwelijks vooruit en helde hij over van bakboord naar stuurboord en vice versa, omdat het kanaal te smal was voor het 30 meter brede ponton. Het 'slechte' nieuws was dat er op verschillende locaties kostbare en tijdrovende baggerwerkzaamheden moesten worden uitgevoerd, terwijl het Semi Submersible Vessel(SSV) al over enkele weken in New Orleans zou arriveren.

Aangezien baggeren op dat moment de enige optie leek, werden drie baggerschepen naar de Barataria Waterway gestuurd, waar na aanvang van het baggeren, geleid door bathymetrische metingen, de werkzaamheden werden gestart. Onderzoek van de ondiepe gedeelten van de waterweg werd uitgevoerd door Lanier en medewerkers. Het werd al snel duidelijk dat de tijdsdruk geen behoorlijke baggerwerkzaamheden toeliet en vanwege de aankomst van het SSV werd een vertrekdatum van 3 september 2003 gepland, in de hoop dat alles goed zou komen. Het leek wel een ware 'Mission Impossible'.

De auteur van dit artikel, die verantwoordelijk was voor de installatie en het slepen van de barges naar hun eindbestemming op de onderwaterfunderingen in Awoba, Nigeria, hield het weer gezien de onvoorspelbaarheid ervan tijdens het hoogtepunt van het orkaanseizoen, nauwlettend in de gaten. In de laatste week van augustus draaide de wind naar het zuiden als gevolg van een hogedrukgebied dat zich in het midden van de VS ontwikkelde. Hierdoor steeg het waterpeil in de kustwateren van de Golf van Mexico met enkele centimeters, hoewel dit lang niet de geschatte benodigde stijging van twee voet was. Halverwege de week werd de situatie hoopvoller:

een tropische depressie nabij Yucatan ontwikkelde zich tot een tropische storm en historische gegevens gaven aan dat, als de storm de juiste koers zou volgen, een aanzienlijke stijging van het waterpeil te verwachten was, zij het meestal binnen een zeer korte periode van een dag of twee. De storm kreeg op donderdag de naam Grace en de verwachte route was inderdaad in de richting van Louisiana.

De voorspelde aankomstdatum was tijdens of kort na het weekend, en op basis van deze informatie verzocht de auteur de lokale agent om sleepboten te bestellen voor vertrek op zaterdagmorgen en aankomst bij het eerste ondiepe gebied nabij Mud Lake, samenvallend met de rijzende periode vóór het dagelijkse tijdstip van hoogwater. De onverwachte hulp van boven werd werkelijkheid en op zaterdagmorgen was het waterpeil met ongeveer 45 centimeter ‘Gracefully’ gestegen.

Zaterdagochtend vertrok de procesbarge vanuit GIS en voer gedurende de nacht langzaam verder, met korte periodes van vastlopen, hierbij glijdend van bakboord naar stuurboord en vice versa, op de modderbanken. Ook de sleepboten hadden weer te maken met spoeling op diverse locaties tijdens de overtocht. De naderende tropische storm gepaard gaande met harde wind, regen- en onweersbuien en af en toe opduikende waterhozen maakte de hele overtocht tot een avontuurlijke onderneming, waarbij voorzichtig zeemanschap de sleutel tot succes was.

Op zondag rond 9 uur werden de laatste ondiepe gebieden overwonnen en gepasseerd. Alle betrokkenen slaakten een zucht van verlichting: ‘Mission impossible’ volbracht.



De twee barges op het SSV.

In de woorden van de auteur: Grace, zonder jou hadden we het niet gekund. De procesbarge moest twee dagen wachten nabij Grand Isle totdat het weer verbeterde en de reis naar de Mississippi River voortgezet kon worden.



Het lossen van de twee barges op de Bonny River ten zuiden van Port Harcourt in Nigeria.

Vanaf de Bonny River volgde een uitdagende reis van ongeveer 40 mijl door de kreken van de Nigerdelta naar de gasputten van Awoba. Na de voltooiing van de onderwaterfunderingen werden de barges met succes op deze funderingen geplaatst, vlak voor de kerstvakantie.

Halverwege september werden de barges bij de aanlegplaats bij de Zito Mooring faciliteit op het SSV geladen.

Na een veilige overtocht over de Atlantische Oceaan werden ze in de Bonny River bij Port Harcourt in Nigeria gelost.

REÛNIE 50 JAAR OUD-KWEKELING

door Rob Koers (jvi 1975)

Deze zomer, afgemeerd liggende op een prachtige plek in de Overijsselse Weerribben, mijmerend over mijn lange varende verleden (en heden) en mijn opleiding aan de Kweekschool voor de Zeevaart, realiseerde ik mij dat het dit jaar 50 jaar geleden is dat ik ben begonnen aan mijn opleiding tot stuurman, een mooie mijlpaal, tijd voor een reünie!

Onze groep van zes oud-kwekelingen met jaar van intrede 1975, Dirk Bosman, John Loog, Jan Erik Blok, André Eelman, Paul Kuiper en ondergetekende, heeft altijd contact gehouden en kwam een aantal keren bij elkaar.



v.l.n.r. André Eelman, Rob Koers, Jan Erik Blok, Dirk Bosman, John Loog, Paul Kuiper.

Nadat de rook was opgetrokken uit de zwaarbelaste ‘datumprikker’, kwamen we na diverse stemmingsrondes tot de conclusie dat iedereen op woensdag 12 november een gaatje in zijn agenda had of zich vrij kon maken van zijn of haar pensionada-verplichtingen. Er werd besloten om de reünie in onze woonplaats Vlissingen te houden, want deze moest natuurlijk wel een nautisch tintje hebben! Rond de middag zijn we bij ons thuis met een lunch begonnen en daarna toog het gezelschap naar

‘De Verbandkamer’ van de Scheldewerf, om in dit kleine museum het verhaal te horen over de scheepswerf Koninklijke Maatschappij De Schelde. We werden rondgeleid door een reeds lang gepensioneerde werfman en hebben genoten van zijn verhalen, waarbij het verhaal over de *Willem Ruys* het meest intrigeerde. Dit schip werd in januari 1939 op stapel gezet, overleefde de Tweede Wereldoorlog en werd pas in juli 1946 te water gelaten. Zij heeft zelfs het zwaar gehavende Vlissingen na de bevrijding

in november 1944 nog van drinkwater kunnen voorzien. Vervolgens werd koers gezet naar de Nederlandse Loodsen Sociëteit aan de Boulevard, om daar samen het glas te heffen op 50 jaar vriendschap. Van mijn voormalige collega-loods, tegenwoordig hoofd opleidingen van de regio Scheldemonden, kregen wij het genereuze aanbod om op de brugsimulator een containerschip van 366 m lengte, 51 m breedte en een capaciteit van 14.000 TEU naar de Berendrechtsluis in Antwerpen te varen en af te meren. Ondanks de vele meningen, adviezen en opmerkingen van twee kapiteins, een marinecommandant, een leraar zeevaartschool en twee loodsen en waarschijnlijk een scheldende hoofdmachinist in de machinekamer vanwege het hoge luchtverbruik hebben we dat ‘supertje’ toch nog netjes in de sluis kunnen leggen ...

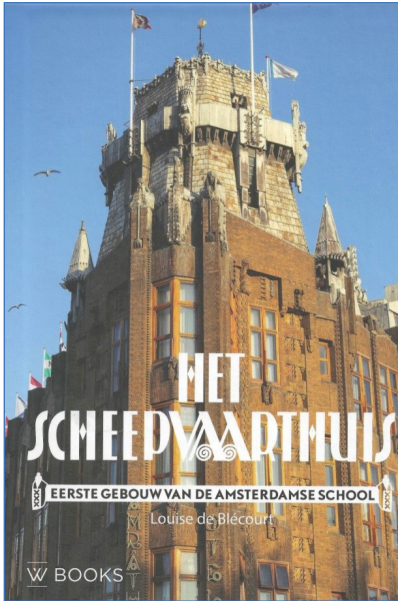
Hierna zijn we neergestreken in een restaurant met uitzicht op de Westerschelde en zijn nog vele verhalen uit onze inter-naattijd en ons werkzame en pensionada-leven de revue gepasseerd. Na een uitgebreid ontbijt in het hotel is iedereen de volgende dag weer zijns wegs gegaan.



v.l.n.r. Dirk Bosman, Rob Koers, John Loog, partners, Paul Kuiper, Jan Erik Blok, André Eelman.

BOEKEN VOOR U

Het Scheepvaarthuis, de trotse koopvaardijburcht
door Willem van Rooij (jvi 1963)



Als kwekeling kon je er niet omheen, onderweg heen of terug van het Centraal Station naar de Kweekschool. Weinigen hadden op dat moment oog voor het monumentale gebouw van Het Scheepvaarthuis. Het 'gesticht' op Prins Hendrikkade 189 lonkte of moest zo snel mogelijk voor even uit het bestaan worden gewist. Voor een groot aantal kwekelingen veranderde dit toen ze de hoge drempel van het iconische gebouw overgingen voor een sollicitatie bij een van de rederijen die er sinds 1916 gevestigd waren.

Na de opening van het Suezkanaal in 1869 komt de weg vrij voor een kortere en snelle verbinding met stoomschepen tussen Nederland en Indië. Binnen een jaar leidt dit in Amsterdam tot de oprichting van de Stoomvaart-Maatschappij Nederland (SMN). Al in 1878 kan er een driewekelijkse lijndienst worden geopend. Het is het begin van een periode van sterke groei. Omdat het de Nederlandse koopvaardij in die tijd voor de wind gaat, kampen ook andere rederijen met ruimtegebrek op hun kantoren. Een zestal rederijen besluit een gezamenlijk kantoorgebouw te realiseren. Het initiatief voor de bouw van Het Scheepvaarthuis is door de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM), samen met dochtermaatschappij Nieuwe Rijnvaart Maatschappij (NRM) en de in 1912 overgenomen Koninklijke West-Indische Maildienst (KWIM) genomen. Zo zijn nog drie Amster-

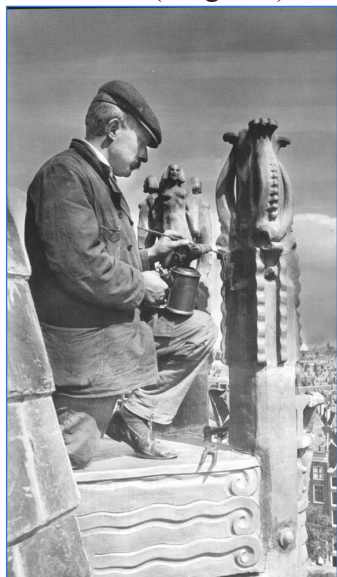
Na de opening van het Suezkanaal in 1869 komt de weg vrij voor een kortere en snelle



De bedrijfsnaam KNSM in gebrandschilderd glas in lood, het kroontje staat voor Koninklijke.
Foto Hessel Walewijn.

damse rederijen: de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) en de Java-China-Japan Lijn zeer geïnteresseerd om in het nieuwbouwproject te participeren. Behalve het ruimtegebrek speelt ook mee dat de rederijen kunnen laten zien dat ze bloeien en met hun tijd meegaan. Het is aan de uitvoering van Het Scheepvaarthuis te zien dat er in die dagen goed geld is verdiend. Van de 1000 aandelen met een gezamenlijke waarde van één miljoen gulden in de nieuw opgerichte N.V. Kantoorgebouw Het Scheepvaarthuis nemen de KNSM met dochtermaatschappijen er 500, de SMN 300, de KPM 175 en de JCJL er 25 voor hun rekening.

Uit het jaarverslag van 1909 blijkt dat de KNSM al geruime tijd op zoek was naar een geschikte locatie, maar dat die óf niet, 'óf voor ettelijke tonnen gouds' te koop was. Uiteindelijk kiest de directie voor de hoek van de Prins Hendrikkade en de Binnenkant, de plek waar de eerste vloot van Houtman naar Indië vertrok, en besluit zij de bestaande dertien panden aan te kopen en te laten slopen. De naam van de brug voor de hoofdingang, de Kraansluis (brug 300), bewaart de herinnering aan de roemruchte tijd waarin de oude kraan de schepen ter plekke laadde en loste.



Loodwerker die de loden beelden op de toren boven de hoofdingang een laatste bewerking geeft.
Foto B.F. Eilers

Het architectenbureau Gebr. van Gendt wordt verantwoordelijk voor de technische uitvoering van de bouw. Het bureau beschikt ook over een afdeling voor de constructie van betonskeletten, waardoor Het Scheepvaarthuis als kern geheel in betonijzer is uitgevoerd. De oprichter A.L. van Gendt is als architect een belangrijke vertegenwoordiger van de art-nouveau stroming in de kunst en vormgeving. De relatief onervaren architect Joan Melchior van der Mey wordt belast met de artistieke vormgeving van exterieur en interieur en de coördinatie van de verschillende kunstenaars die aan het gebouw gaan meewerken. Van der Mey was 'aesthetisch adviseur' van de gemeente Amsterdam. Hij laat zich bij het ontwerp van het gebouw sterk inspireren door het rijke verleden van Nederland als zeevarende

natie. Destijds was het een kantoorgebouw voor zes commerciële scheepvaartmaatschappijen en het belichaamde Nederlands glorie als zeevarende natie met haar oude koloniale betrekkingen. Maar de koopvaardij is door de eeuwen heen gekenmerkt door ups en downs. Toen in 1913 met de bouw van Het Scheepvaarthuis werd begonnen, had de Nederlandse koopvaardij net een moeilijke periode achter de rug.

Het Scheepvaarthuis is in 1916 het eerste bouwwerk dat volledig in de stijl van de Amsterdamse School, een richting binnen de art nouveau, is gerealiseerd. Het ontstaan van deze stijl houdt nauw verband met het opkomend socialisme. Er moest een einde komen aan een aantal schrijnende misstanden in de grote steden, waarvan de volkshuisvesting een van de ergste was. Van der Mey maakt deel uit van een groep van een aantal jonge architecten die in hoge mate zijn geïnspireerd door het idealisme van de internationale arbeidersbeweging en beschouwen het als een plicht volkswoningbouw te ontwerpen, die niet alleen van degelijke kwaliteit, maar ook mooi moet zijn. De stijl blijft niet tot woningbouw beperkt. Het Scheepvaarthuis is het eerste utiliteitsgebouw dat aan die eisen voldoet en het stempel Amsterdamse School krijgt. Bij de ornamentatie aan de buitenkant van het gebouw is ‘zoveel mogelijk geput uit de oude werken (...) uit den tijd van onze groote vaart’ stelt Van der Meij. De uit de muur stekende ‘kopbalken dragen aan hun uiteinden de moderne authentieke portretten van grondleggers der groote zeevaart, geleerden, kooplieden, ontdekkingsreizigers, gouverneurs van Indië (...) uitkijkend over de wateren’. Deze portretten, door de beeldhouwer Hildo Krop vormgegeven, vertellen een deel van de Nederlandse maritieme en handelsgeschiedenis ten tijde van de Gouden Eeuw, waar de reders, de opdrachtgevers van de bouw, zich mee associeerden.

Het Scheepvaarthuis komt ongeschonden door de Tweede Wereldoorlog. In het Europa van kort na de oorlog was er grote vraag naar vervoerscapaciteit. De reders van Het Scheepvaarthuis weten de geleden financiële schade ruimschoots te compenseren. De soevereiniteitsoverdracht aan Indonesië is echter een grote klap voor de rederijen en noodzaakt tot fusies. De KNSM en de SMN bleven zich echter voorspoedig ontwikkelen tot er een kentering kwam in de jaren zestig. Het vervoer door de lucht van vracht en passagiers neemt een grote vlucht, zoals ook het bulkvervoer en de opkomst van de container. De rol van Het Scheepvaarthuis als verzamelplaats

van een zestal zelfstandige Amsterdamse lijnvaartrederijen is uitgespeeld. In 1974 komt Het Scheepvaarthuis in het volle eigendom van de KNSM die als enige in het pand is achtergebleven. In hetzelfde jaar heeft het gebouw de status van rijksmonument verworven. Het karaktervolle gebouw blijft overeind als symbool van een interessante periode uit de koopvaardijgeschiedenis.

Begin 1983 besluit de Amsterdamse gemeenteraad tot aankoop van Het Scheepvaarthuis en in hetzelfde jaar wordt het Gemeentelijk vervoerbedrijf (GVB) de nieuwe hoofdbewoner van de trotse koopvaardijburcht aan de Prins Hendrikkade. De intrek van het GVB in het gebouw betekent het einde van Amsterdam als thuishaven van grote Nederlandse rederijen. Al twee jaar eerder is de KNSM opgegaan in de Koninklijke Nedlloyd Groep in Rotterdam en daarmee als laatste grote rederij uit Amsterdam en Het Scheepvaarthuis vertrokken.

In 1998 verkoopt de gemeente Amsterdam Het Scheepvaarthuis aan de vastgoedontwikkelaar en hotelmagnaat G. van Eijl, onder voorwaarde dat de monumentale waarde wordt behouden. Terwijl het GVB eerst nog enkele jaren in het gebouw gevestigd blijft, wordt de gevel met beeldhouwwerk en smeedijzeren belettering en sierkunst grondig gerestaureerd. Na een respectvolle transformatie van het interieur krijgt het gebouw vanaf 2008 een nieuwe functie als Grand Hotel Amrâth. De naam is de meisjesnaam van zijn moeder: Amrâth. Directievertrekken worden hotelsuites. De collectie van roerende goederen in het gebouw, zoals het meubilair, wordt onder beheer van het huidige Amsterdam Museum gegeven.

Louise de Blécourt, de auteur van het boek, heeft na een grondig bronnen- en literatuuronderzoek, een boeiend beeld geschetst van de veelbewogen geschiedenis van het ontstaan en de architectuur van het iconische gebouw en de context waarin het tot stand kwam. De historische afbeeldingen en de gedetailleerde fotografie van Hessel Waalewijn geven een indrukwekkend overzicht van het vakmanschap en de esthetische kwaliteit waarmee het gebouw tot stand is gekomen en de huidige monumentale staat waarin het verkeert. Het is belangrijk dat iedereen dit interieur – en de rest van het gebouw – kan gaan zien. Het Schip, het kleine museum over de Amsterdamse School in het voormalige postkantoor van Michel de Klerk aan het Spaarnammerplantsoen, coördineert de rondleidingen.

Louise de Blécourt, HET SCHEEPVAARTHUIS. EERSTE GEBOUW VAN DE AMSTERDAMSE SCHOOL. W BOOKS, 2025, 256 pag., ISBN 978 94 625 8719 9 € 34,95.

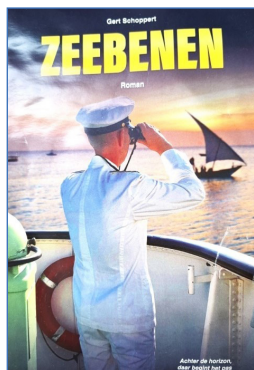
(Foto's zijn overgenomen uit het boek met toestemming van de uitgever, red.)



Rechts een studie van consoleportret W.J. Blaeu door De Klerk, links het gerealiseerde consoleportret door H. Krop, ca 1926. Foto Hessel Waalewijn.

Zeebenen

door Anneke Mäkel (jvi 1978)



De schrijver, Gert Schoppert (jvi 1960) stond het afgelopen jaar ineens bij mij op de stoep om persoonlijk een exemplaar van zijn net uitgekomen boek aan mij te overhandigen. Het gaat hier om een autobiografische reisroman en behelst de keuze die hij op zeker moment maakte, als Almelose jongen, om in Amsterdam, op de Kweekschool voor de Zeevaart de opleiding tot scheepsofficier te volgen en vervolgens als stagiair op het ms *Scheldekerk* van de VNS aan te monsteren voor een korte periode, vanuit Rotterdam naar Japan.

Het eindigt met het terugvliegen vanuit Japan, na een aanvaring waarbij de *Scheldekerk* geen blaam trof.

Het boek met als titel 'Zeebenen' (je krijgt ze vanzelf als je jarenlang als stuurman van een vrachtschip alle oceanen van de wereld bevaart, aldus Gert) laat zich gemakkelijk lezen en het roept herinneringen op voor degenen die zelf intern zaten en ook hebben gevaren. Af en toe grijpt de schrijver terug naar verhalen uit het vorige-eeuwse Almelo. Heel toevallig gaat het op zeker moment over Losser, een dorpje in de buurt van Almelo, dicht bij de Duitse grens, waar een goede vriendin van mij woont en waar ik nog wel eens te vinden ben. Kortom, een leuk boek, ook voor de niet-zeevarenden onder ons.

De roman *Zeebenen* is onder eigen beheer uitgebracht en onder andere verkrijgbaar bij BoekenGilde € 21,95 of bol.com € 26,70 onder ISBN 978 94 652 6073 0.



Eten captains tafel



Eten tafel 1



*Eten tafel 8
oh nee 7*



Eten tafel 19 en blik in de zaal

BAKSLIJST VOK-REÜNIE 13 DECEMBER 2025

In totaal namen 202 personen deel aan de maaltijd (een rijsttafel), onder wie twee gasten (fotograaf H. Burggraaff en de EHBO'er) en één donateur (mw. drs. J.E.S. van der Meulen).



1951 Nijs, B. de

Ruijgrok (zoon van J.J.

Ruijgrok), O.

Ruijgrok, J.J.

1954 Hooft, A.L.H. van der

1955 Spiker, J.Th.

Stroom, E.A. van der

Togt, A.R. van der

Voogd, D.J.

1956 Feenstra, A.

Kroon, P.A.

Touber, B.F.

1957 Booren, R. van den

Klop, F.J.

Roo, W.G. de

1958 Francken, W.

Huizing, E.W.

Stakelbeek, drs. ing. F.F.

1959 Bosma, drs. E.L.J.

Jongbloed, J.F.

Klok (schoonzoon van W.W.

Thumann), A.

Kok, B.G.J.

Langerijs, P.

Louvezijn, K. van

Stern, jhr. A.L.

Tang, B. van der

Thumann, W.W.

1960 Besselink, T.A.M.

Brugmans, F.W.

Carree, G.B.

Genevasen, L.J.H.

Groters, A.J.

Hartog, F.C.D.M.

Hindriks, C.O.

Ligthart, V.H.M.

Wijsmuller, drs. F.A.

Zoon, B.M.

1961 Kaspers, ir. J.

Klippel, M.A.

Schmidt Crans, J.M.W.

Woudenberg, J.N. van

1962 Gruijter van den Boogert

drs. E. de Knaap

drs. W.J.J. van der

Kooten, L.M. van

Laar, F.M.J. van de

Oudendijk, C.

Riet, J.A. van

Rijckaert, R.

Roemers, mr. D.

Spronk, J.C.W.

Tuinman, dr. C.P.

Vrolijk, W.

Willing, mr. L.P.

1963 Eggink, G.J.

Ek, drs. J.C. van

Harmelen, J.C. van

Isings, J.H.

- Kessel, J.H.M. van
Lansdorp, D.
Leebeek, drs. C.D.M.J.
Moolenburgh, H.A.
Oudmaijer, F.
Paymans, F.A.
Pietersz, H.
Rooij MA, P.W.M. van
Veenman, G.M.
Vink, J.G.W.
- 1964** Alles, H.L.J.
Brons, D.
Coops, C.C.
Driel, G. van
Frentzen, K.G.
Krijt, J.F.
Leersum, G.K. van
Moen, mr. F.J.M.
Tonnon, W.L.J.
Willigenburg, H.P. van
- 1965** Eelman, J.W.
Kerkhof, J.H. van
Pos, R.
Schulp, Y.L.
Strikwerda, J.
Vos, drs. R.A.
Walén MSc, J. van
- 1966** Böse, C.J.W.R.
Drent, E.J.E. van
Freeke, W.A.
Jong, J. de
Knecht, R. de
Leeuwen, J.G. van
Ruiter, J.C.C. de
Snoek, E.C.
Veenstra, dr. ir. F.A.
Zurhake, M.T.
- 1967** Boonstra, J.
Dokter, H.
Elst, F. van der
Kappers, A.J.
Lommerse, E.P.M.
Nieuwveld, R.W.
Reijse, L.F.
Santen, G. van
- 1968** Berlijn, P.G.
Huisman jr., ir. J.M.
L'HonoréNaber, H.A.
Overgaauw, P.J.
Zier, mr. M.W.
- 1970** Bönig, F.J.
Hindriks-Dank, mw. ing. A.M.
Jurres, drs. P.H.
Krul, ing. H.A.
Schaaik, J.G.J. van
Schiller, P.H.
Wester, K.
- 1971** Faber, Ch.
Hindriks, drs. D.V.
Kamsteeg, H.A.
Kruydenberg, A.P.
Ploeger, F.
- 1972** Kistemaker, J.
Mink, P.C.
Noordanus, H.J.
Verbeek, E.G.D.
- 1973** Molenaar, J.
Muntjewerff, J.N.
Zijlstra, A.A.
- 1974** Prot, M.
Tukker, J.
Winters, K.
- 1975** Bosman, D.A.
Jong, A. de

- Koers, ing. R.
 Kuiper, P.
 Loog, J.
 Otten, R.M.
 Uytendaal, J.J.A.
 Velterop, ing. E.W.J.
 Visser, C.D.
 Walch, ing. J.L.
- 1976** IJssel de Schepper, G.A.
1977 Lelkens, ing. I.J.M.
1978 Burggraaff, D.
 Haan, J.H. de
 Hilders, J.M.
 Hoogervorst, R.
 Lagendijk, J.P.
 Ligtenbarg, H.
 Mäkel, A.
 Turenhout, H.L.
- 1979** Ruiter, R. de
 Sun, G.K.S.
- 1980** Borghardt, C.H.K.
 Gorkum, R.A. van
 Hoed, A.N. van den
 Kos, O.M.
 Leffelaar, S.A.
 Roolker, D.J.
 Warnik, E.I.M.
 Wit-Harms, mw. K.E.V.
- 1981** Zijl, K.J.A. van
1982 Boer, J.D.J. de
 Jacques, M.E.
1983 Banning, B.
 Campagne, M.
1984 Biekart, J.
 Boer, P.A.
- Donker, A.C.
 Isthā, D.
 Kientz, K.D.M.
 Martin, H.R.
- 1985** Reimelink, J.W.D.
1987 Bornebroek, M.
 Klaver, R.H.
 Looij, J.J. van de
 Molenaar, D.M.
 Spek, P.H.J.D. van der
 Threels, A.C.E.
 Verkerk, H.J.
- 1989** Looij, S. van de
1990 Bakker, J.C.
 Boetje, N.C.
 Dohmen, P.G.
 Goddijn, M.H.L.
 Huisman, R.P.
 Smits, ing. J.B.
- 1991** Mensert, ing. M.
 Nooij, T.T.H.
 Schlick, R.
 Teeninga, ing. M.
 Voet, E.W.
- 1992** Lip, H.L.
1993 Cock, M.N. de
 Roos, F.F.
1994 Vries, P.I. de
1995 Tieman, ing. R.
1999 Breet, J.
9999 Meulen, drs. J.E.S. van der
-



Tafel 24

