



DE CORONAPERIKELLEN ANNO 2021, WORDT VERVOLGD

De aangekondigde reünie op 18 december aanstaande gaat niet door.

Goed op stoom en met volle kracht vooruit op koers van de rede naar het verbouwde veem aan de Piet Heinkade. Maar helaas ... in het zicht van de haven, weliswaar niet gestrand, maar wel weer ten anker. U zult allen begrijpen dat onder de huidige regels met betrekking tot de corona en de omstandigheden waaronder we dan onze reünie zouden moeten houden, het bestuur niets anders kon doen dan (wederom) de reünie af te blazen. Ik stel het op prijs deze beslissing hier nader toe te lichten en het niet te laten bij 'it giet niet oan'.

Ziet u het al voor u, met de neut in de hand op 1,5 meter van de makker die u in jaren niet hebt gezien? Of deze, met 3 man aan een 8-persoons tafel? Natuurlijk, we weten het, het is slechts een dringend advies die afstand, maar ook de loods geeft de kapitein 'slechts' een advies en u weet maar al te goed waar het niet opvolgen van zo'n advies toe kan leiden. De VOK is daarbij ook de organiserende partij in dezen en heeft daarom een bord vol voorschriften omtrent het houden van evenementen in haar schoot geworpen gekregen. Maar dat waren voor ons nog niet de belangrijkste redenen om de reünie niet door te laten gaan. De secretaris vatte dat tijdens ons overleg kernachtig samen met 'niet alleen wat **mag** is belangrijk, maar ook wat **verantwoord** is'.

Wat zijn nu de directe gevolgen? We zullen net als in 2020 een 'papieren' ALV uitschrijven. Agenda en toelichting hierop vindt u in het middenkatern van deze VOKabulaire. Ook een stemformulier is bijgevoegd. Echter, u zou ons een groot plezier doen het stemformulier op de website vok.nl te gebruiken. Sluitingsdatum hebben we gesteld op 1 januari 2022 zodat het verslag en eventuele bijzonderheden nog kunnen worden gepubliceerd in het Jaarboekje dat begin 2022 verschijnt. Evenals vorig jaar zal rond de dag van de geplande reünie 18 december door onze secretaris Maarten Zier (jvi 1968) namens de VOK en het Vaderlandsch Fonds een krans worden gelegd bij ons monument.

Nu de ALV en kranslegging van 2021 zijn losgemaakt van de reünie overweegt het bestuur om in het voorjaar van 2022, zodra de coronasituatie dit toelaat, een 'uitgeklede' reünie te organiseren bestaande uit bijvoorbeeld voordracht-borrel-maaltijd. Dit Voorjaarsevenement zal dan gelegenheid bieden elkaar weer eens te kunnen ontmoeten. Wat tenslotte het bestaansrecht vormt van onze vereniging.

Naast de geijkte onderwerpen op de agenda vindt u ditmaal ook een voorstel tot overdracht van het voorzitterschap. Om het op deze manier te moeten doen verdient niet de schoonheidsprijs. Toch hebben we hiertoe besloten om te kunnen voldoen aan de statutaire bepalingen. Het ligt in de bedoeling dat – bij verkiezing – de nieuwe voorzitter reglementair het stokje overneemt per 1 januari 2022. Ceremonieel zullen we vast wel een gelegenheid vinden afscheid te nemen van de 'oude' voorzitter en fysiek de bijzonder mooie voorzittershamer van de VOK over te dragen.

Wees voorzichtig, volg de standaardregels op en blijf gezond. Namens het bestuur de allerbeste wensen voor 2022 (het is vroeg, maar toch) en fijne feestdagen.

Wil Koper, voorzitter

COLOFON

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

Secretariaat en ledenadministratie:

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

Financiële administratie:

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

Redactie:

Anneke Mäkel;
Willem van Rooij; Joop Vermeulen;
Fred Klop, corrector;
Kees Polderman, webmaster;
Hans de Ruiter (redactie@vok.nl).
Kopij voor het Jaarboekje en VOKabulaire naar:
VOK-redactie, p/a J.C.C. de Ruiter,
Korenbloemstraat 87A, 2821 TC Stolwijk,
tel. 0182 341954.

Tekst (niet opgemaakt) en beeldmateriaal in
afzonderlijke digitale documenten versturen op
cd-r of per e-mail geadresseerd aan
redactie@vok.nl.

Handgeschreven of uitgetypte teksten met los
beeldmateriaal worden natuurlijk ook verwerkt.

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

Sluitingsdatum kopij voor het
augustusnummer van VOKabulaire :
1 juli 2022.



VERENIGINGSNIEUWS

Het bestuur heeft de droeve plicht u in kennis te stellen van het bericht van overlijden van de volgende leden, dit jaar ontvangen in de periode na 15 juli 2021.

J. Sanders (jvi 1953), overleden 1 april 2021
H.F.M. Roodenburg (jvi 1963), overleden 2 mei 2021
A.N. Heijstek (jvi 1949), overleden 14 juni 2021
R.G. Ort (jvi 1954), overleden 29 juli 2021
C.J. Visser (jvi 1952), overleden 30 juli 2021
B.S.J. Nagengast (jvi 1960), overleden 2 augustus 2021
B. Schut (jvi 1955), overleden 3 augustus 2021
C. Kuiper (jvi 1954), overleden 15 oktober 2021

Wij betuigen de nabestaanden en naaste dierbaren onze deelneming.



NIEUWS VAN DE ROEIPLOEG

Op zaterdag 9 oktober jl. nam de Roeiploeg deel aan de 34e Grachtenrace Amsterdam. Met onze sloep *Kaatje* werd de ruim 25 km afgelegd in 3 uur en 17 minuten op 3 seconden na, in de uitslag plaats 62.

Op zaterdag 6 en zondag 7 november nam de ploeg deel aan de 29e Muiden-Pampus-Muiden wedstrijd. Vanuit Muiden drie rondjes van 7,5 km om het oude forteiland, twee op zaterdag en een op zondag. *Kaatje* vindt men terug op de 63e plaats in de einduitslag.

Na de laatste omloop op zondag werd er een foto gemaakt. Op de voorgrond Wolfert Voet (jvi 1991), achter hem v.l.n.r. Nick Margetson (jvi 1986) en Joost van Kessel (jvi 1963), daar weer achter Claudio Militello (jvi 1989) en Dirk Jan Roolker (jvi 1980), dan Patrick Schoonenberg (jvi 1974) en Frank Steen (jvi 1980) en ten slotte op de boeg van *Kaatje* Steven Leffelaar (jvi 1980). Niet op de foto staan Floris Menting (jvi 1964) en Artto Brakkee (jvi 1978) die alleen de twee rondes op zaterdag roeiden.



Van links naar rechts: Marinus Steenberg, Fred Wijsmuller, Hugo van Loon (A-klas), Wim Tieman, Willem Vincente, Gerrit Beerda, Charley Besselink, Theo Pieterman, Koos Schaap (A-klas), Gert Schoppert en Hans Köler en zittend Frits Brugmans.

De fotografen zijn Gert Schoppert en Jan-Jeroen Schaap, de zoon van Koos Schaap.

REÜNIE KLAS 1B JVI 1960

door Wim Vincente

Zondag 26 september 2021 begon de reünie in Het Scheepvaartmuseum te Amsterdam met de ook aanwezige bevriende jaargenoten van klas 1A. De aanvang was reeds om 11.00 uur en begon met koffie en appeltaart in het museumrestaurant. De reden waarom voor dit museum was gekozen, was dat ons internaat bij de opheffing ervan alle relikwieën aan dat museum heeft geschonken. We wilden die graag weer eens zien.

Tijdens de koffie kwam iemand ons vertellen dat de geschenken zich her en der in het museum bevonden. Eén ding wilde hij wel verklappen, en dat was de plek waar Kaatje te zien was. Verder had hij het over een kogel waarmee schout-bij-nacht Willem van der Zaen in 1669 tijdens een zeeslag voor de kust van Marokko was gedood.

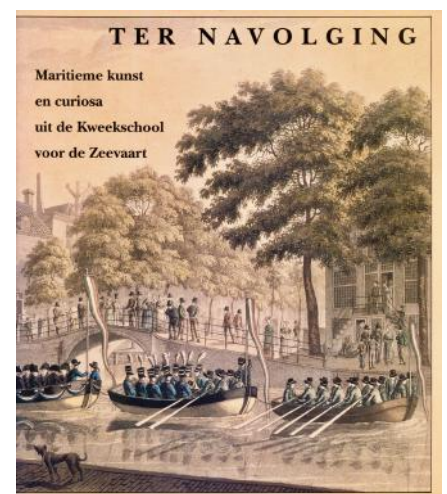
Het geval wil dat de laatste nakomeling van Willem van der Zaen, zijn achterkleindochter, in 1798 vele kostbaarheden, belangrijke familie-stukken en ook deze kogel aan de zeevaartschool in Amsterdam had geschonken. Toen zij stierf is er zelfs een legaat van tienduizend guldens aan de school vermaakt. Echter wel met dien verstande dat er eenmaal per



jaar onder zijn portret zou worden getoast door commissarissen en kwekelingen.

Tijdens de rondgang op eigen houtje door het museum hebben we onze relikwieën en de kogel helaas nergens kunnen ontdekken. Gelukkig kwamen we een museumdocent, zoals zij zichzelf noemde, tegen en konden we haar naar de kogel en de relikwieën vragen. We moesten maar even gaan zitten en toen begon ze te vertellen over schout-bij-nacht Willem van der Zaen. Over hoe hij aan zijn eind was gekomen en dat hij in een vat gevuld met jenever was gestopt om hem thuis in Amsterdam te kunnen begraven. Nee, die kogel kregen we niet te zien. Die lag volgens haar gewikkeld in een gebreide zak tussen ongeveer tweehonderdduizend andere museumstukken in het depot.

Naar de andere relikwieën hebben we nog even voorzichtig gevraagd, maar daar kregen we een vaag antwoord op. Ik vermoed dat de andere Kweekschoolschelingen behoudens Kaatje ook in het depot terecht zijn gekomen. Na bezoek aan het museum werd er geluncht in het restaurant en daarna werd geëmbareerd in een gehuurde sloep met schipper. Op de manier hoe deze werd aangemeerd, zagen de kenners onder ons al direct dat het hier een amateurschipper betrof. Vanzelfsprekend lieten we ons niet kennen en zijn we vol goede moed gaan varen door de grachten. Na toch wel een enkele rondvaartboot aardig dwarsgezet te hebben, zijn we bij de Nieuwmarkt veilig ontscheept en door de warme buurt naar ons besproken restaurant gelopen. Daar werd het nog heel gezellig. Leuk dat ik een klas getroffen heb die dit nog jaarlijks doet. Echt een aanrader voor andere klassen!



Willem van der Zaen (1621-1669) en Agatha van der Eyck (1633-1703). Schilderij toegeschreven aan Abraham van den Tempel, circa 1660. Kogel in een 'Turks zakje', waarmee Willem van der Zaen door Algerijnse kapers is doodgeschoten op 17 maart 1669. (Foto's en tekst zijn overgenomen uit het boek *Ter Navolging. Maritieme kunst en curiosa uit de Kweekschool voor de Zeevaart.*)

EEN VERHAAL

door Hans de Ruiter (jvi 1966)

Het verslag van Wim Vincente (jvi 1960) bracht mij een genealogisch avontuur van zo'n 35 jaar geleden in herinnering. Stamboomonderzoek naar mijn eigen voorgeslacht begon mij toen wat te vervelen, waarop een neef mij aanraadde eens op zoek te gaan naar de voorouders van mijn vrouw Maartje.

Na bezoeken aan het stadsarchief van Schiedam en het Centraal Bureau voor Genealogie (CBG) in Den Haag werd het zowaar boeiend. Ik vond zaken waar men destijds liever de mond over dichthield, maar waarvoor men nu onverschillig de schouders zal ophalen. Wat kwam ik zoal tegen: een overspelig kind, buitenechtelijk geboren kinderen, twee zonen van predikanten die hun vrouw en kinderen in de steek lieten, de Hoge Raad van Adel die om de tuin geleid werd en een brief van een weduwe. Genoeg archiefmateriaal voor bijna een boek. Ik probeer het wat korter te houden.

Na een begrafenis lang geleden tijdens de koffie met cake heb ik twee oude tantes horen zeggen dat er burgemeesters tussen de voorouders zitten. Mij bleek al gauw dat deze echter in de verkeerde familietak werden verondersteld. Ik stuitte op mr. Arent de Raet (1714-1771), 5e baronet, diverse malen burgemeester van Haarlem. Hij was in 1752 de medeoprichter en de eerste voorzitter van de Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen (nu Koninklijke). Hij trouwde met Antoinetta van Schuylenburg. Een prachtig kerkraam in de Sint-Bavo te Haarlem boven de Vontkapel met het familiegraf herinnert aan dit huwelijk. Het bleef kinderloos. De Raet moet zich misschien wat zorgen hebben gemaakt te sterven zonder nageslacht. Nog voor de dood in 1761 van zijn vrouw Antoinetta verwekte hij bij Johanna Suzanna Sellius ^{1/}, die bijna zeventien jaar jonger was dan hij, twee kinderen, een meisje (1757) en een jongen (1760). Het meisje werd vernoemd naar de moeder, de jongen naar zijn vader. De Raet en Sellius trouwden in 1766, maar hij verzuimde de kinderen te laten wettigen. In 1772 werden de kinderen wees. In oktober 1771 overleed vader Arent en een half jaar later in maart 1772 hun moeder. Als voogden van de kinderen traden daarna op: Remees Floris van Zanen, burgemeester van Haarlem, en Jan Hendrik van Dam (1724-1780), een der rijkste inwoners van de Republiek in de 18e eeuw ^{2/}. Jaren was Van Dam secretaris van de stad aan het Spaarne. Hij werd tweemaal weduwnaar voor hij Cornelia Agatha Gerlings trouwde. Ze kregen een zoon die 18 jaar jong in februari 1790 overleed. Een maand later op 21 maart 1790 schreef de weduwe Van Dam-Gerlings aan Arent jr. en zijn zus een brief ^{3/} waaruit de volgende twee citaten.

den Hemel zal Voor Uw en Uw kinderen die Got uw geeven Zal Wel Sorgen; Zie hier een begin, dog Van Voor Uytzigt, door het Extract Van mijn Mans testament, gemaakt ten Tijden Hij Uw en Uw susters Voogt Was. en Siet Uwe hoe Uw Voogt over Uw dagt.

Arent de Raet jr. (1760-1838), die als adelborst op 's Lands schip van oorlog *Argo* door een ongeluk bijna blind was geworden, werd vader van 14 kinderen. Twee van zijn zonen werden marineofficier. In 1843 werden zij erkend te behoren tot de Nederlandse Adel met de titel van baron. Het is een raadsel dat de Hoge Raad van Adel niet heeft gezien dat de vader van hen een overspelig kind was. Een

eeuw geleden kwam men erachter. Binnen de redactie van het Nederland's Adelsboek 1950 gaf het stof voor discussie ^{4/}. Het is misschien een aardig detail, de hoofdredacteur van dit Rode Boekje was jhr. mr. C.C. Valkenburg, in 1946 benoemd tot commissaris van het Vaderlands Fond ter Aanmoediging van 's Lands Zeedienst.

Een van Arents dochters, die in huiselijke kring Keetje werd genoemd, trouwde een domineeszoon. In de steek gelaten door haar man kwam Keetje met een zoontje omstreeks 1815 in Schiedam terecht. Een baantje als dienstbode werd haar lot. Officieel nog steeds getrouwd werden uit een verhouding met een andere man nog eens 4 kinderen geboren. Keetje werd grootmoeder van maar liefst 36 kleinkinderen waarvan een de grootmoeder is van mijn schoonvader.

HET BOEK TER NAVOLGING

De geschiedenis van de Kweekschool en de kunst die er hing maakte al vroeg indruk op mij. In de luttele vrije uurtjes op de school zat ik vaak in de kleine reüniezaal, u weet wel, een museaal ingericht vertrek met een krakend parket en een uitzicht op het Oosterdok. Zowat dertig jaar geleden kwam ik in een Goudse boekhandel het boek *Ter Navolging. Maritieme kunst en curiosa uit de Kweekschool voor de Zeevaart* tegen. Ik kocht het, men zal het begrijpen, onmiddellijk. Thuisgekomen maakte ik tot mijn verrassing voor de tweede maal kennis met de weduwe Van Dam-Gerlings. In het boek beschrijft de historicus dr. R.B. Prud'homme van Reine, een van de vier auteurs van het boek, uitvoerig de grote schenking van de weduwe aan de Kweekschool voor de Zeevaart.

Beslist geen miskoop dat boek, was de gedachte. En zo denk ik er nog steeds over.

Ter Navolging. Maritieme kunst en curiosa uit de Kweekschool voor de Zeevaart is het Jaarboek 1992 van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum en Rijksmuseum Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Het is uitgegeven door de Walburg Pers. Op de website van diverse boekhandelaren wordt het boek nog aangeboden. Waar het schilderij met Van der Zaan/Zaen en zijn vrouw tegenwoordig in Het Scheepvaartmuseum (uit)hangt is mij niet duidelijk. Een afbeelding treft u hierbij aan. Voor u verder bladert, u kunt als oud-kwekeling wellicht nog een toast uitbrengen ...

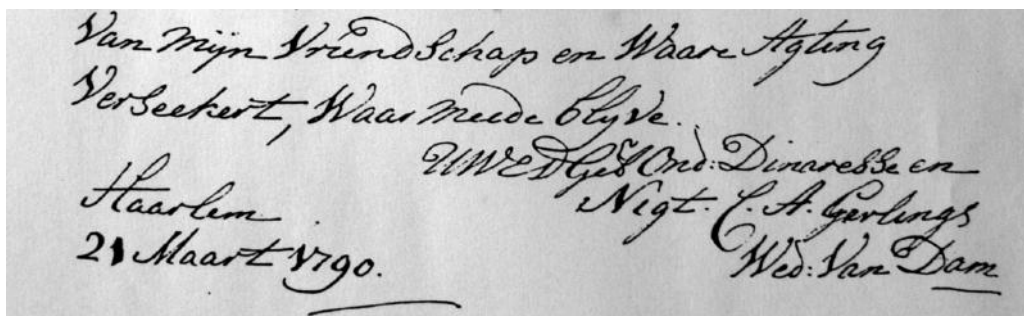
1/ Johanna Suzanna is de dochter van mr. Godfried Sellius (1704-1767), geboren in Danzig. Hij studeerde rechten in Leiden en trouwde daar de slagersdochter Magdalena Debora Verhoog (dus niet Van der Hoog zoals men veelal van elkaar overschrijft). Als eerste publiceerde hij een studie over de Paalworm. Sellius, domineeszoon was Fellow of the Royal Society. Hij liet zijn vrouw met drie kinderen in de steek.

2/ *De Rijksten van de Republiek* van Kees Zandvliet. Een uitgave van de Walburg Pers, 2018. In de rangschikking der rijken in de 18e eeuw zet Zandvliet Jan Hendrik van Dam op plaats 173 met een berekend vermogen van 426.500,- gulden.

3/ Deze brief werd gevonden in het Familiearchief d'Aumerie (CBG). In de brief wordt gesproken over een ingesloten bijlage. Die is niet teruggevonden.

4/ De correspondentie is openbaar.

Bronnen: familiearchief *De Raet*, slechts twee dozen en dat van de familie *d'Aumerie* dat meer dan 30 dozen omvat en dat destijds (nog) niet was geïnventariseerd.



Thuishaven KPM-RIL (1963-1975)

door Joop van Riet (jvi 1962)

Cor Oudendijk inspireerde me met zijn 'Thuishaven Hongkong'-verhaal in het maartnummer van VOKabulaire. We hebben gelijk op de kweekschool gezeten en gelijk bij de Royal Interocean Lines (RIL of KJCPL) gevaren. Dus zijn de herinneringen van Cor heel herkenbaar en zeker meer dan 100% waar! Daarom onmiddellijk het plan om Cor zijn voorbeeld te volgen. Maar 'time flies' en daar lag al de volgende VOKabulaire in de bus. Met alweer zo'n mooi overzicht, nu van Ruud Lehman. Nog een aansporing om met mijn herinneringen vaart te maken. En nu is de volgende deadline alweer morgen!

Dus de laptop gepakt. KPM-RIL was twaalf jaar lang mijn 'thuishaven'. Maar hoe kwam dat zo? Ik kwam niet uit een maritieme omgeving, behalve dat mijn opa in Harlingen, dat hij de voorhaven van Londen noemde, wat niet overtuigde. Wel dat ik na een 'welpen'-kamp niet langer in zandige bossen wilde sjouwen. Zo kwam ik bij toeval bij de zeeverkenner in Scheveningen terecht. Dat was feest, varende pionieren met lievelletten en de grote zeilschouw. Halverwege de HBS besloot ik dat ik wilde gaan varen. Op twee voorwaarden zei mijn vader: allereerst je HBS afmaken en je gaat het in vakanties maar eens op coasters proberen. Dat deed ik twee zomers. Via een vaste gast in ons hotel kon ik bij zijn rederij Beck uit Groningen aanmonteren als 'aspirant-leerling-beginnend-lichtmatroos' of zoiets. Op 500 tons kustvaarders *Liberty* en *Victory*. Als een van de circa zeven bemanningsleden. Mijn mentor was een Duitse volmatroos die in het Franse Vreemdelingenlegioen in Vietnam gevochten had. De littekens op zijn been waren indrukwekkend en de reden dat hij het Vreemdelingenlegioen had mogen verlaten, en mij nu zeewijs maakte. Kortom – behalve de eerste keer op stuurwacht stront zeeziek – prachtige vakanties langs kusthavens van Frankrijk, Ierland, Engeland, Duitsland en soms Nederland.

Mijn HBS-diploma lukte ook, dus in juni 62 met mijn vader op naar de Kweekschool om me aan te melden.

NAAR DE KWEKSCHOOL VOOR DE ZEVAART

Wij werden ontvangen door een geüniformeerde officier met veel gouden strepen. Die ons onmiddellijk bestraffend toesprak, dat het aanmelden in februari had moeten gebeuren en er nu geen plaats meer was. Mijn tegenwerping dat ik toen nog het vereiste HBS-diploma nog niet had, maakte geen indruk. We zouden terug naar huis moeten, tot mijn vader vroeg of de officier misschien de cijferlijst wilde zien. Ik had na heel slechte cijfers in februari bij het eindexamen op het juiste moment fors gepiekt. Na een korte blik op de (best indrukwekkende) cijferlijst wilde de officier toch nog even bij de administratie checken of misschien iemand zich afgemeld had. Dat bleek 'toevallig' zo en de aanmelding bij de Kweekschool ging door! Voor mij een les, hoe dingen kunnen werken ...

KPM

Als kleine middenstander lette mijn vader ook op de kosten en vroeg of er ook een beurs mogelijk was. Nou, zo laat in het seizoen? Maar bij de KPM (nooit van gehoord!) zochten ze nog toekomstige stuurlieden. Dan moest je wel voor twee



PRO-FORMA-AGENDA ALGEMENE LEDENVERGADERING VERENIGINGSJAAR 2020-2021

- 1 Overleden leden, voorstanders en donateurs
- 2 Jubilarissen
- 3 Verslag pro-formajaarvergadering 2019-2020
(zie VOKabulaire maart 2021, blz. 3)
- 4 Jaarverslag secretaris verenigingsjaar 2020-2021
(zie blz. II. van het middenkatern)
- 5 Jaarverslag penningmeester verenigingsjaar 2020-2021
(zie blz. III... van het middenkatern)
- 6 Verslag van de financiële commissie verenigingsjaar 2020-2021
(zie blz. III van het middenkatern)
- 7 Benoeming financiële commissie voor verenigingsjaar 2021-2022
(zie blz. III van het middenkatern)
- 8 Begroting 2021-2022 (zie blz. IV van het middenkatern)
- 9 Bestuursformatie (zie blz. III van het middenkatern)

TOELICHTING BIJ DE AGENDA

1 OVERLEDEN LEDEN, VOORSTANDERS EN DONATEURS

Ter nagedachtenis zullen de namen van hen die sinds de laatste ALV zijn overleden worden vermeld in het volgende Jaarboekje.

2 JUBILARISSEN

Degenen die tot en met december aanstaande hun jubileum vieren zullen in het najaar de oorkonde toegestuurd krijgen.

3 VERSLAG SCHRIFTELIJKE ALV 2020

4 JAARVERSLAG SECRETARIS 2020-2021

Het coronavirus heeft verstrekken gevolgen gehad voor de meeste activiteiten tijdens het verslagjaar.

Allereerst heeft het bestuur moeten besluiten de jaarlijkse reünie, die op 12 december gehouden zou worden, niet door te laten gaan. Aanvankelijk was er hoop dat er uitstel zou zijn tot het voorjaar, maar ook toen was het onmogelijk een dergelijke bijeenkomst te organiseren. Wel is er – schriftelijk – een pro-forma jaarvergadering gehouden, waarbij 90 leden (ruim 11% van het ledenbestand) hun stem hebben laten horen. Het verslag van deze vergadering is opgenomen in de VOKabulaire van maart 2021. Op 16 december heeft de secretaris, mede namens het Vaderlandsch Fonds, een krans bij het monument gelegd.

Op 1 maart zou het ‘Klein Rapport’ plaatsvinden, maar ook deze jaarlijkse bijeenkomst met de commissarissen van het Vaderlandsch Fonds moest geannuleerd worden. Ook was het niet mogelijk een VOK-Voorjaarsevenement te organiseren. Wel heeft op 4 mei de jaarlijkse herdenking bij het Nationaal Monument voor de Koopvaardij *De Boeg* te Rotterdam in sobere vorm doorgang gevonden. Alle kransen waren al van tevoren opgehangen aan de staketsels en de diverse vertegenwoordigers (voor de VOK was dit het oud-bestuurslid Hans de Ruiter (j.v. 1966)) moesten op hun plaats blijven zitten.

Overige activiteiten. Op 6 september vond de jaarlijkse VOK-Motortoertocht met 11 deelnemers plaats. Het beginpunt was in Leimuiden, het eindpunt van de tocht was Breukelen. Een uitgebreid verslag staat in het Jaarboekje 2019-2020.

De VOK-Autotoertocht en het VOK-Golftoernooi konden vanwege het coronavirus geen doorgang vinden.

In de VOKabulaire van augustus 2020 was een ledenenquête opgenomen. Aan deze enquête hebben 236 leden meegedaan (een respons van 30,0%). De uitslag is gepubliceerd in het Jaarboekje 2019-2020.

Omdat uitvaartplechtigheden slechts in beperkte kring gehouden mochten worden en omdat de mededeling van een sterfgeval veelal pas na de uitvaart ontvangen werd, is een beroep op klas-/jaargenoten met het verzoek de VOK te vertegenwoordigen bij de aanvang van de ‘laatste reis’, achterwege gebleven. De sterfgevallen zijn wel direct op de website bekendgemaakt.

De hieronder gepubliceerde ledentallen spreken voor zich.

Per 31/7	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Overleden	31	25	27	25	20	26
Geroyeerd	4	4	4	5	2	2
Opgezegd	13	13	5	16	14	11
Aangemeld	6	10	5	9	11	3
Saldo	-42	-32	-31	-38	-25	-36
Gewone leden	911	880	850	815	791	757
Voorstanders	20	20	18	18	17	16
Donateurs	19	18	19	17	17	16
Totaal	950	918	887	850	825	789

5 JAARVERSLAG PENNINGMEESTER 2020-2021

De vereniging is in het coronajaar iets in vermogen toegenomen. De liquiditeit bleef nagenoeg gelijk, maar de beleggingen waren aan het eind van het verenigingsjaar 2020-2021 meer waard op de beurs.

Operationeel werd een positief resultaat gehaald. De verklaring hiervoor ligt in het feit dat, naast een extra boekje 'In Memoriam' dat voor u werd gemaakt, vanwege de COVID-19-pandemie de overige VOK-activiteiten op een laag pitje stonden. Hierdoor bleven de lasten ondanks de inflatie ruim achter op de baten.

Conclusie: de VOK staat er financieel nog steeds goed voor en kan zeker nog 10 jaren vooruit.

6 VERSLAG FINANCIËLE COMMISSIE 2020-2021

Op 24 augustus 2021 heeft de door de Algemene Ledenvergadering benoemde kascommissie de balans en exploitatierekening aan de hand van alle bescheiden uitvoerig gecontroleerd op de juistheid van verwerking in de financiële administratie. De kascommissie zal daarvan verslag uitbrengen op de Algemene Ledenvergadering.

7 BENOEMING FINANCIËLE COMMISSIE 2021-2022

Daar de huidige commissie al enkele jaren haar werkzaamheden heeft verricht roept het bestuur nieuwe kandidaten op zich aan te melden bij de penningmeester (penningmeester@vok.nl). Ingevolge de statutaire bepalingen vraagt het bestuur de ALV akkoord te gaan met de continuering van de zittende commissie tot de nieuwe commissie is aangetreden.

9 BESTUURSFORMATIE

Bestuurslid Wil Koper (jvi 1959) is na een onafgebroken zittingsperiode van 14 jaar statutair aftredend en niet langer herkiesbaar als bestuurslid, tevens heeft Wil te kennen gegeven zijn functie als voorzitter te zullen neerleggen. Het bestuur dankt Wil voor zijn jarenlange, tomeloze inzet als secretaris en voorzitter en we vertrouwen erop dat de ALV op gepaste wijze afscheid zal nemen van Wil.

Het bestuur heeft Steven Leffelaar (jvi 1980) bereid gevonden de functie van voorzitter op zich te nemen en beveelt de ALV aan om in overeenstemming met de Statuten, Steven te benoemen tot voorzitter van de vereniging.

VEREENIGING VAN OUD-KWEEKELINGEN VAN DE KWEEKSCHOOL VOOR DE ZEEVAART				
Staat van baten en lasten		2021-2022	2020-2021	
		BEGROOT	Gerealiseerd	opmerkingen
BATEN				
Contributies & donaties	€ 13.611,00		€ 13.984,18	donaties anders dan EVF en RPL
Vooruitbetaalde contributies 2021-2022	€ 465,00		€ 405,00	
Afdracht contributies uit LvhL fonds	€ 3.674,00	167 x LvhL	€ 3.828,00	174 LvhL x contributiebedrag; zie tab FONDSSEN
Achterstallig betaalde contributie	€ 0,00		€ 0,00	
Contributies & donaties		€ 17.750,00	€ 18.217,18	
Inkomsten uit vermogen		€ 700,00	€ 751,98	
Verkoop verenigingsartikelen	€ 100,00		€ 0,00	
Reünie 2021	€ 10.750,00		€ 0,00	geen reünie 2020 wegens Covid
Donaties evenementenfonds	€ 180,00		€ 256,00	incl. opbrengst verkopen Jubileumboek
Donaties roeiploeg	€ 90,00		€ 188,00	Bedrag conform donaties RPL
Donatie Kaatjefonds	€ 160,00		€ 122,00	donaties KF ter beschikking gesteld aan RP (onderhoud)
Donaties LvhL fonds	€ 0,00		€ 0,00	
Portobijdragen	€ 100,00		€ 99,00	
Overige baten		€ 11.380,00	€ 665,00	
TOTAAL BATEN		€ 29.830,00	€ 19.634,16	
LASTEN				
Bankkosten	€ 350,00		€ 353,66	
Bestuurskosten	€ 1.500,00		€ 1.482,94	
Drukwerk	€ 10.500,00		€ 10.251,45	
Kantoorkosten (incl. opslagkosten)	€ 500,00		€ 465,24	PM: kosten opslagruimte + diversen
Porti	€ 2.400,00		€ 2.319,09	
Telecom/Website	€ 200,00		€ 211,75	contract Releaz
Inkoop verenigingsartikelen	€ 0,00		€ 0,00	
Verzekering Kaatje	€ 210,00		€ 0,00	tlv bestuurskosten gebracht
Operationele kosten		€ 15.660,00	€ 15.084,13	
Restituties contributies en donaties	€ 300,00		€ 289,81	
LvhL fonds-deel interesten *	€ 222,18		€ 264,54	Zie tabblad Fondsen
Afdracht aan evenementenfonds *	€ 80,00		€ 226,70	Bedrag conform donaties EVF
Afdracht aan roeiploeg *	€ 90,00		€ 188,00	Bedrag conform donaties RPL
Afdracht investeringsfonds Kaatje *	€ 160,00		€ 122,00	Bedrag conform donaties KF
Afdrachten		€ 852,18	€ 1.091,05	
Reünie 2021	€ 16.350,00		€ 0,00	geen reünie 2020 wegens Covid
Bijdragen aan VOK-evenementen	€ 100,00		€ 29,30	
Overige lasten		€ 16.450,00	€ 29,30	
exploitatie resultaat		€ -3.132,18	€ 3.429,68	
TOTAAL LASTEN		€ 29.830,00	€ 19.634,16	



jaar weg. Het werd me duidelijk dat de KPM stond voor de vaart in het vroegere Indië en nu voer in het Verre Oosten en Afrika. Och, dat leek wel avontuurlijk, dus dezelfde middag was ook de beurs bij de KPM in Het Scheepvaarthuis geregeld. En na een leuk jaar met zo'n 120 kwekelingen op een slaapzaal en een koude winter met de barre Elfsteden-tocht van Reinier Paping vloog ik samen met een andere leerling-stuurman (ook een Cor) naar Lourenço Marques (nu Maputo) en de *Van Heemskerck*. We moesten een paar dagen wachten in een hotel, waar we vanaf de rand van het zwembad en een biertje in de hand ons schip beneden in de baai zagen liggen, tot die ingeklaard werd en wij aangemonsterd werden. Onze enthousiaste verhalen over het uitzicht vanuit het hotel, op het schip in de hete baai, werden niet gewaardeerd. We konden gelijk het ruim in. Maar verder was het prima varen, ook met de Chinese bemanning. Aan boord memoriaal bijgehouden en na een jaar vrijwel automatisch bericht gekregen dat het diploma derde stuurman in orde was. Met de *Van Heemskerck* (een van die VOC-ontdekkingsreizigers) twee jaar op lijndiensten tussen Japan, China, Hongkong, Zuid- en West-Afrika gevaren. Veel ook met dokbeurten in het toen nog betaalbare Japan, waar je op den duur zelfs in het Japans aangesproken werd. Net zoals veel KPM-schepen voer de *Van Heemskerck* in charter bij de RIL, dus met de RIL-vlag op de zwarte schoorsteen.



ms Camphuys.

Bron: website varenisfijner.nl

DE CAMPHUYS EN ECHT KPM-SCHIP

Varen beviel prima, en om voldoende vaartijd voor het tweede-stuurmansdiploma te krijgen, een jaartje bijgetekend. Dat viel samen met een overplaatsing naar de *Camphuys*, wel een echt KPM-schip met een gele pijp en varende tussen Zuid-Afrika, Oost-Afrika en Perzische Golf. Dus geregeld laden en lossen in havens als Durban, Lourenço Marques, Dar es Salaam, Mombassa, Mogadishu, Mukalla, Muscat, Bahrein, Dubai (toen heel klein), Basra, Abadan, en Khorramshahr. Dat was wel dertig jaar terug in de tijd. Het ontwerp van de *Camphuys* was van voor de oorlog en toen er na de oorlog geld van Marshallhulp kwam om te investeren werd dit ontwerp van de plank gehaald met de opdracht 'bouwen maar'. Strategische vragen over veranderingen in de wereld en vaargebieden waren maar verdragend. Zoals David Van Reybrouck in 'Revolusi' pakkend beschrijft kwamen die veranderingen er snel. Dus voor de *Camphuys* als klassiek tropenschip met 1e, 2e en 3e klas passagiers werd ander emploti gevonden. Schip werd aangepast om zo'n

200 pelgrims van Oost-Afrika naar Mekka als dekpassagiers te vervoeren. Vaak namen zij eigen proviand – zoals geiten – mee. Met tegelijk onderdeks nog tweehonderd Keniaanse ossen voor Dubai en omstreken. Kortom, het was in feite een 'levend museum'!

Dankzij de arbeidsinspectie was er airconditioning in onze hutten aangebracht. Erg handig met buitentemperaturen van 40 plus. Achter een roostertje was een onbedeelde ruimte om zes bierblikjes te koelen. Die vinding werd graag benut!



Behalve runderen werden ook andere dieren vervoerd. De dierentuin van Teheran en de Shah werd verrijkt met Afrikaanse giraffes, neushoorns, landschildpadden, enzovoort. Maar het vervoer van 'The great Royal Indian Circus' naar Perzië overtrof alles met zijn artiesten en circusdieren. Zoals chimpansee George, die elke ochtend op de brug het bestek kwam checken, lijgers – kruising tussen leeuw en tijger – en drie olifanten aan dek. Op een rustige zondagmiddag midden op de Indische Oceaan kwam het idee of we misschien op de grote mannetjesolifant mochten zitten. De oppasser regelde dat en er werden gauw foto's gemaakt! De enige andere grote zoogdieren die je in de Indische Oceaan zag, waren walvissen, maar elk jaar minder ...

Na drie jaar en een paar maanden met verlof naar huis, als een nieuwe onbekende haven om te ontdekken. Met studieverlof erbij lukte dat wel in zo'n 1,5 jaar. Verbaasde vrienden vroegen weleens, ben je weer terug? 'Nee, ik ben nog steeds met verlof!' Veel gezeild in Zeeuwse wateren, met Cor, vriend en de medeleerling van de *Van Heemskerck*. Ook 2e rang en deel 1e rang binnengehaald. Daarna weer uit – twee jaar om vaartijd 1e rang te halen – nu steeds op 'echte' RIL-schepen. Maar met veel oud-KPM'ers altijd met verhalen over de goede oude tempo doeloe tijd. Wij waren inmiddels erg tevreden met eigen koelkastjes in de hutten, maar dat was niets vergeleken met vroeger. Gevraagd wat het verschil dan wel was? 'Nou, je eigen bediende die voor je hut op de deurmat sliep.' Als deel van de roerige jaren zestig wenste je die tijd niet terug.

Varen met de *Straat Freetown* en *Fushimi* werden het mooie viermaandenreises van Japan, Hongkong Zuid-Afrika, Brazilië, Uruguay, Argentinië en terug op de Asia - South America - Services (ASAS), de moneymaker van de RIL. Tussendoor afbouw op de Japanse werf in Shimizu en maiden voyage van de *Straat Hobart*. Tweede van de sierlijke H-schepen-serie voor de vaart naar Rio de Janeiro, Santos, Montevideo en Buenos Aires. Die twee jaar vlogen om.

Dus weer een lang verlof met studie alleen voor het praktische deel van de 1e rang. Blijkbaar tijd genoeg om ondanks alle andere plannen toch mijn lief te vinden. Nog even een jaartje varen en dan trouwen, spraken we af. Dat varen werd de *Straat Lemaire* die voer tussen Australië en het bekende Oost-Afrika. De Lemaire bleek met een vijfde ruim de verlengde *Van Heemskerck* te zijn! Terug op mijn eerste schip! Nu met de naam van de 'monopoliebreker van de VOC'. Die daarom een onbekende route onder Kaap Hoorn door ontdekte om in Indië te komen, die nu zijn naam draagt. Jammer voor deze vrijdenker, maar de VOC accepteerde die monopoliebreuk niet. Niet dat ik me daar zorgen over maakte, een mooi schip, gezellige sfeer dankzij een heel sociale kapitein en zijn vrouw (de 'Frigge's'), in mooi vaargebied, en een gezellige Bantoe bemanning.

Maar toch miste ik iets, mijn lief. Al briefschrijvend plan gemaakt om in Oost-Afrika te trouwen en dan samen een half jaar op de *Lemaire* te varen. Zij overwon haar aarzelingen van 'hoe moet dat met mijn leuke baan' en 'vind ik hem dadelijke nog wel leuk?' En vloog in december naar Dar es Salaam. Alles was goed gepland, behalve dat net op die dag Tanzania de 10 jaar onafhankelijkheid vierde. Met al die escortes voor presidenten en onze prins Claus in de stad kwamen we met flinke vertraging op de trouwlocatie in een buitenwijk aan.

Die ambtenaar wilde ook feest vieren en had haast. Zijn eerste vraag was: 'You want a polygamous or monogamous wedding?' Dat moest ik even verwerken, waarop hij bij zoveel onbegrip ongeduldig vroeg: 'Yes, you want one or many wives?' Dat was duidelijk, want ik was al gelukkig met mijn ene lief! Alles werd keurig rechtsgeldig geregistreerd met een 'Shahada wa ndoa' oftewel 'marriage certificate'. Jaren later in ons kleine dorp in de polder vond de 'wijze' gemeenteburgemeester dat Swahili-papiertje zonder met zijn ogen te knippen vergelijkbaar met een mij onbekend trouwboekje en werden zo onze drie kinderen ingeschreven.

EEN ANDERE CULTUUR

Ondertussen – in het geheim voor mij – had het schip zich onder de bezielende leiding van het sociale kapiteinsechtpaar al maanden voorbereid op een groot 'bruiloftsfeest' met uitgebreid diner, speeches, sketches, Australische wijn en zelfs speciaal bruiloftslied! Maar het begon met een 'receptie' met de hele bemanning van Bantoes en Chinezen. Het bier smaakte ieder heerlijk zodat we al snel een demonstratie van wervelende Zulu-dansen kregen. 's Avonds galmde het 'bruiloftslied' nog lang na.

De volgende morgen werd er voorzichtig op de deur van mijn – nu onze – hut geklopt. Ik deed open en daar stond Mtuli, de grote met ongeveer 100 kilo altijd opgewekte, vrolijke, humoristische Bantoe-volmatroos, die altijd graag nog meer 'overtime' maakte. Bij de matrozen had hij een hoge status, want hij had acht vrouwen thuis. Hij zei: 'Second you are now a married man. You must take good care of your wife.' En maakte duidelijk dat ik tot dan als vrijgezel zonder vrouw en kinderen eigenlijk geen verantwoordelijkheid had, slechts gedoogd werd, en niet meetelde. Ondanks mijn rang als 'second officer'. Maar nu getrouwd en al was ik een van hun 'stamoudsten'. Dat gaf een inkijkje in een andere cultuur.

Het half jaar samen varen vloog om. En dus verlof, snel huis kopen enzovoort. Verder veel samen zijn, varend aan boord of met verlof. Meestal varend op de ASAS. Met plotseling een overplaatsing vanuit Japan naar Hongkong als supercargo voor de belading van de gecharterde *Venus Argosy*. Veel gepuzzel met de stabiliteitsbak om de overmaat aan lading evenwichtig te stuwen. Het charterschip moest nog wat aan de motor repareren en ik vloog weer terug naar de *Straat Napier* in Japan. Een goede week later, oproep, terugkomen naar Hongkong. Waarom? Was het schip toch topzwaar beladen? Nee, machine bleek niet te repareren en de 'Super Cargo' wist waar alle lading zat en moest zorgen voor het netjes lossen van het Venus-schip! Waarschijnlijk een record in twee weken een schip zowel volledig beladen als weer gelost. Zonder een mijl te varen! ...

Volgden mooie vier maanden reizen met *Straat Napier* en *Straat Algoa* van Japan naar Zuid-Amerika vice versa, ook als tijdelijk 1e stuurman. Met een ongewone reis vanaf Japan via Panamakanaal naar Curaçao en via Bahia om een ASAS-'rond de wereld'-reis te maken. Toch ineens bedenkend, wat komt hierna? Echt 1e stuurman en dan kapitein? Dat is hetzelfde als wat ik nu al doe. Dat wordt routine ... en dat had ik nog nooit gekend en was ook niet mijn ambitie. Dus tot stomme verbazing van iedereen – ook mijn lief – in het verlof veel gaan solliciteren. Zonder succes. Wel vlak voordat ik weer uit zou vliegen een enthousiaste reactie van de directeur Nederlands Maritiem Instituut (NMI) waar ik ook gesolliciteerd had. Dat was een goed gesprek geweest, waarbij hij mijn ziel had weten bloot te leggen. Hij feliciteerde mij met 'je bent tweede geworden' en niemand kende je hier. Dat maakte bij mij geen indruk, solliciteren is alles of niets, zei ik nog. En ik ga met evenveel plezier binnenkort weer varen.

EEN WALBAAN

Na een week aan boord telegram van thuis 'als je wilt heb je een walbaan, bij de Scheepvaartinspectie!' Dat leek me niets, om ambtenaar te worden. Nog eens nagedacht, daar werken veel ex-collega's, en een nieuwbouwschip in Japan of New York afnemen is ook wel aardig. Telegram terug aan Scheepvaartinspectie. 'Ben over 5,5 maand weer met verlof.' Daarmee zou het wel afgelopen zijn, dacht ik. Volgde antwoordtelegram 'OK, we wachten op je.' Dus daar zou ik aan vastzitten.

Tweede dag van verlof naar Hoofd Scheepvaartinspectie (S.I.), met opzet met grote woeste baard, vechthemd en veel zichtbaar borsthaar. Ik wilde echt niet gewild 'ambtelijk' lijken. Kort gesprek, met vraag of ik directeur Wepster kende. Ik herinnerde op tijd het diepgaande sollicitatiegesprek met hem een half jaar eerder. Arnoud Wepster (jvi 1933) had S.I. getipt, omdat ze een 'onafhankelijke denker' zochten.

Zo werd ik ambtenaar. Na drie maandjes sub-standard goedkope-vlagschepen inspecteren in Rotterdam werd ik naar hoofdkantoor Den Haag geroepen. Vandaar snel IMO-overleg ingerold, waar misbruik gemaakt kon worden van mijn recente praktijkervaring. Ook jaar lang stages gelopen bij tiental maritieme overheidsdiensten die (wat toen niet bekend was) zouden gaan integreren voor efficiëntere dienstverlening. Routeringsmaatregelen zoals verkeersscheidingsstelsels (VSS) waren net een nieuw internationaal instrument, waar ook op de Noordzee aan gewerkt werd.

De verdieping van de Eurogeul tot 22 meter voor Rotterdam vroeg om een nieuw stelsel. De grootste klus was alle betrokkenen op één lijn te krijgen. Dat lukte. Spannend was of om middernacht de gedeeltelijke omkering van de vaarrichting geen aanvaringen zou geven. Dus niet.

Ondertussen wilden de ministers beleid voor al die drukte op de Noordzee. Opdracht aan Verkeer & Waterstaat (V&W) (DG Scheepvaart en Maritieme Zaken): maak een Beleidsplan Scheepvaartverkeer Noordzee. Was volledig onbekend terrein, ook in de internationale wereld. We kozen voor veel overleg en 'Afstemming gebruiksfuncties Noordzee'. Zo ontstond met veel routingstelsels de factu ruimtelijke ordening op de Noordzee. Alleen noemden we het niet zo, want dat was de competentie van VROM. Die vonden dat we de goede dingen deden, zolang we het maar geen ruimtelijke ordening noemden. Trots op ons resultaat en veilige routes op zee doken ineens mijnbouwconcessies pal onder 'onze' routes op.

Die firma's hadden ook hun rechten, maar toen we wezen op imagoschade als door een aanvaring de olie de Waddenzee in zou stromen, was het 'Wait, I call my head office in Los Angeles.' Ook daar ging het milieubelang meewegen. De oplossing, ook met andere olie- en gasfirma's, werd gevonden in het mee mogen kijken in hun (uiterst geheime) geologische kaarten. Daar volgde dan een faseringsplan uit voor de exploitatie en om de vijf jaar aanpassing van de routing. Een geheel nieuw novem in de IMO. Die manier van werken – veilige scheepvaart ook voor het milieubelang – werd vastgelegd in het Beleidsplan Scheepvaartverkeer Noordzee. De voorbereiding voor de kamerbehandeling ging samen met een andere oud-kwekeling (Kees Polderman, jvi 1965). Bij de kamerbehandeling (1988) kreeg de minister veel lof toegezwaaaid van haar eerdere criticasters in

de Tweede Kamer. Dat jaar passeerde ook de Scheepvaartverkeerswet als juridisch fundament de Tweede Kamer, met als trekker Kees. Bij de groeiende aandacht in die tijd voor het milieu had nog een oud-kwekeling een sleutelrol. Dat was Piet Bergmeijer (jvi 1953), die internationaal in de IMO overtuigend, welsprekend en met humor de noodzakelijke steun voor de milieuregelingen wist te verkrijgen. Waar we nationaal op voort konden bouwen.

Onafhankelijk denken wordt niet altijd gewaardeerd, bewees een stil telefoontje van een oud-kwekeling die bij de Redersvereniging werkte. Hij voelde zich collegiaal verplicht om te zeggen dat ze het Hoofd S.I. geadviseerd hadden om van enkele van die 'onafhankelijke denkers' afscheid te gaan nemen ... wat overigens geen effect had ... Na twaalf jaar en een McKinsey-project sanering staffuncties kwam er een job bij de 'droge tak' van V&W langs. Nieuw mobiliteitsbeleid nodig, niet meer alleen asfalt draaien, vonden ministers Kroes en Alders. In die omslag was van alles te doen. Vooral zaken waar je nooit voor geleerd had, zoals de eerste nota Parkeerbeleid! En ook veel 'Brussels' werk bij de EU-commissie. Die zelfs delen van het NL-beleid kopiëerden voor heel Europa. Dat was handig en geen toeval ...! Dan met pensioen als oudste en 'nestor' van 12.000 VenW'ers en zo'n 32 jaar boeiend ambtenaarschap. Zonder ooit last van die gevreesde 'routine' en sleur gehad te hebben!

En het nautische nu? Ik geniet om met een kano de Brabantse beken en hun meanders te verkennen. En het samen met omwonenden en gemeente Breda ontwerpen van een 'groene vaarroute' voor motorboten over de singels en de Mark om milieu- en geluidsoverlast tegen te gaan. De 'routings' ervaring komt weer van pas! ...



In goed Duits zal kapitein Peter Lok (jvi 1985) met de loods hebben afgesproken 'ik fotografeer en film u bij uw vertrek en u mag ons vanuit de helikopter fotograferen'. En zo geschiedde. De Maersk Edmonton bij vertrek Bremerhaven op 1 november 2021.



LET'S ROCK! – DE OPKOMST EN NEERGANG VAN EEN BRABANTSE GITAARFABRIEK

door Kees Polderman (jvi 1965)

Veruit de meeste, zo niet alle lezers van deze VOKabulaire hebben ooit de klank van een Egmond-gitaar gehoord. Vele bekende popartiesten uit de periode 1960-1975 hebben kortere of langere tijd op zo'n gitaar gespeeld, zoals Roy Orbison, Beatles George Harrison en Paul McCartney, Trini Lopez, Peter 'Kom van dat dak af!' Koelewijn, Rob de Nijs, de Blue Diamonds en de Tielman Brothers.

Weinig lezers zullen echter weten dat in het succesverhaal van de Egmond-gitaar een belangrijke rol was weggelegd voor een oud-kwekeling: Gerard Uilke Egmond (jvi 1920).

GERARD EGMOND, KWEKELING

Op 6 september 1920 werd Gerard Egmond, dan 15 jaar oud, ingenomen in de Kweekschool voor de Zeevaart. Gerard doorliep de tweejarige studie aan de Kweekschool met goede resultaten en werd in december 1922 als stuurmansleerling bij de Holland-Amerika Lijn geplaatst. Als leerling maakte hij enige reizen naar 'Britsch Indië', om vervolgens in oktober 1924 met succes voor zijn diploma derde stuurman op te gaan en als kwekeling eervol te worden ontslagen. Gerard meldde zich daarna opnieuw bij de HAL en zou de rangen gezwind doorlopen. Zijn leven zou echter begin jaren dertig een geheel nieuwe wending nemen.

UILKE EGMOND, STATIONSCHIEF

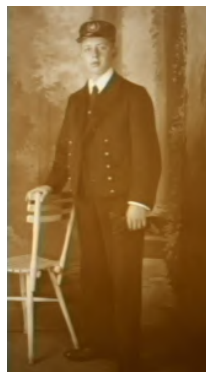
Gerards vader Uilke was stationschef te Nieuw-Amsterdam, hij was daar sinds 1 juni 1920 geplaatst. Een niet al te enerverend bestaan zou je denken, daar aan de spoorlijn Zwolle-Emmen-Stadskanaal. Maar het rustige bestaan in Drenthe bood Uilke alle tijd voor zijn grote liefhebberij: het bespelen van de viool. Hij ontwikkelde daarin een zodanige bekwaamheid dat hij na zijn vroege pensionering begin jaren dertig zijn spoorwegpensioentje aan kon vullen met het geven van vioollessen. Dat was in het Brabantse Valkenswaard, zijn laatste standplaats als stationschef.

MUSICA



Muziekwinkel 'Musica' te Eindhoven

Het bleef echter niet bij vioollessen. Al gauw was er sprake van een heus muziekschooltje en begon Uilke ook een handeltje in muziekinstrumenten. In 1932 opende hij te Valkenswaard het muziekwinkeltje 'Musica'. Daar werden uit onder



meer Duitsland en Spanje geïmporteerde instrumenten verkocht.

Zoon Gerard was bij de HAL inmiddels opgeklommen tot eerste stuurman. Maar de crisisjaren rond 1930 hadden ook de koopvaardij getroffen en hij raakte zijn baan kwijt. Hij besloot daarop bij zijn vader in de zaak te trekken en zou de dan nog bescheiden nering naar grote hoogten helpen stuwten. In 1936 werd in een Eindhovens schuur-

tje de eerste eigen Egmond-gitaar gefabriceerd. In die eerste jaren ging het vooral nog om Spaanse en hawaigitaaren, met een productie van zo'n één per week. Later zouden aan het Egmond-assortiment – naast vooral elektrische gitaren met randapparatuur – onder meer ook mandolines, banjo's en zelfs accordeons worden toegevoegd.

ROCKING ...

Na de oorlog trok vader Uilke zich langzamerhand terug. De vier zonen Egmond namen in 1947 de inmiddels te Eindhoven gevestigde zaken over: Gerard nam de algemene leiding, Piet deed de financiën, Dick ging over de productie en Jaap hield zich bezig met ontwerpen en steeds meer ook de elektronica.

Vader Uilke overleed in 1959, eenentachtig jaar oud. Een jaar later openden de zoons in Best de 'N.V. Muziekinstrumenten Egmond v.h. Musica', een nieuwe moderne fabriek waar gitaren en de bijbehorende versterkingsapparatuur in massaproductie zullen worden vervaardigd. Een artikel in 'Televisier' tekent dat jaar het volgende uit de mond van de broers op: 'Wat de Zwitsers hebben bereikt met hun horloges, dat willen wij bereiken met onze gitaren. Precisiewerk, alleen het allerbeste is goed genoeg.'

... ROLLING ...

Vervolgens ging het allemaal *crescendo*. Vooral de opkomst van *rock and roll* muziek, vanaf het begin van de jaren vijftig overgewaaid vanuit de Verenigde Staten, stuwde de vraag naar elektrische gitaren tot grote hoogten, en Egmond wist daarop goed in te spelen. Vooral in de loop van de jaren zestig schoten ook in Nederland de *rock*- en *beat*bandjes uit de grond, en die stonden vervolgens bij Egmond in de rij voor de nieuwste modellen met de fraaiste klankkleur en de meest opwindende vibrato-effecten. De relatief lage prijs van Egmond-gitaren maakte ze daarnaast ook zeer populair onder beginnende tokkelaars.

In antwoord op die enorme vraag produceerde Egmond in die tijd meer dan honderdduizend gitaren per jaar, aan het eind van de jaren zestig zelfs zo'n tweehonderdduizend.

Die werden overigens niet alleen verkocht onder de merknaam 'Egmond', maar ook onder submerknamen als 'Wilson', 'Miller' en 'Rosetti'.

Hoewel Nederland in de jaren zestig een goede thuismarkt bood werd het merendeel van de productie geëxporteerd, vooral naar de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk.

Vanaf het begin is er onder kenners overigens al de nodige kritiek op de kwaliteit van de Egmond-gitaren. In een artikel 'Nederland gitaarland' in de Volkskrant van 30 juni 1962 confronteert de verslaggever de directie van Egmond met die kritiek, en tekent dan op: *De gitaarindustriële Gerard Egmond, ex-stuurman op de grote vaart, zegt: 'Tja, wij vinden ook niet alles mooi wat wij maken, maar ze vragen erom en dan kunnen ze het krijgen. Hoe gekker hoe mooier, 't is de mode ...*

En even verderop in het Volkskrant-artikel: *De Egmond-gitaren snellen aan de achterkant de fabriek uit; 't geld spoelt aan de voorkant binnen. Voor de deur glimmen drie kleurige Chevrolets, van de drie broers Egmond die in de zaak zitten. 'Och, je moet 'n beetje lef hebben, de wind mee hebben en dat hebben we, en natuurlijk koopman zijn.'*

... AND FADING AWAY

Vanaf 1970 sloeg de kentering toe. De vraag naar Egmond-gitaren nam gaandeweg sterk af, vooral door de moordende concurrentie van Japanse gitaarfabrikanten als Yamaha die de westerse producten kopieerden en ze veel goedkoper op de markt dumpen. Daarnaast was er een toenemende vraag naar Amerikaanse producten, meestal van aanzienlijk betere kwaliteit dan de Egmond-gitaren.



Uit de Egmond-collectie rond 1965

In 1974 overleed oud-kwekeling Gerard, en tussen de overgebleven drie broers begon het in toenemende mate te wringen. Ondanks de productie van ook branchevreemde artikelen als ledikanten en barometers ging de fabriek in Best langzaam ten onder en moest in 1977 worden gesloten. Muziekwinkel 'Musica' in Eindhoven bleef nog tot 2002 overeind.

SLOTAKKOORD

Het merk 'Egmond' kwam in 2003 nog eens terug in het nieuws. In dat jaar werd in Londen een (akoestische) Egmond-gitaar van de in 2001 overleden Beatle George Harrison geveild. Het was waarschijnlijk Harrisons eerste gitaar, zijn vader had hem in de jaren vijftig voor naar verluidt zo'n, omgerekend, 5 euro op de kop getikt. Volgens de BBC vond Harrison het 'een echt goedkope, afschuwelijke gitaar, maar voor die tijd was het ok'. Bij de veiling bracht de gitaar liefst 397.000 euro op, zij is nog steeds te bewonderen in *The Beatles Story Museum* in Liverpool.



Beatle Paul McCartney met een Egmond Solid 7

Het verhaal van gitaarfabrikant Gerard Egmond is opnieuw een sterk voorbeeld van hoe de levensloop van een oud-kwekeling een boeiende, onverwachte wending kan nemen. Ongetwijfeld zijn er nog veel meer van dat soort verhalen, ik blijf ernaar speuren!

Noot: op YouTube staat een boeiende documentaire van Siert van den Berg over de geschiedenis van de Egmond-gitaren; zoek op *Egmond guitar documentary*.

Bronnen:

- Comportementboeken, deel 1917-1925
- Artikel 'Egmond', Hetty van Rooij in FRITS Magazine van april 2015
- Artikel 'Gitaren-nostalgie', Roelf Backus op de website Daisybelle.nl
- Artikel 'Egmond historie' op de website Cliff Richard & The Shadows Fanmeeting Holland



2 oktober 2021 ten anker bij Shanghai, de eerste begroeting.

Foto: Gijs IJssel de Schepper (jvi 1976)



Van links naar rechts: Fred Wijsmuller (jvi 1960); Joris Breet (jvi 1999); Marcel Goddijn (jvi 1990); Aad de Jong (introduce) en Rudyard Regout (jvi 1968).

VOK-MOTORTOERTOCHT 2021

door Joris Breet (jvi 1999)

In het eerste weekend van september was het weer tijd voor de jaarlijkse motortoertocht, dit jaar georganiseerd door Rudyard Regout (jvi 1968). We gingen van start bij Hajé restaurant Nieuwegein, om elf uur in de ochtend. Het clubje rijders was klein dit jaar, er waren vijf deelnemers. Er waren afzeggingen geweest vanwege werkzaamheden op zee en vanwege vakantie.

Toen we wilden vertrekken, bleek een Italiaanse tweecilinder zijn kentekenplaat te hebben verloren, onderweg naar het startpunt in Nieuwegein. Omdat de bestuurder zich al had afgevraagd wat dat vreemde geluid was geweest toen hij over een hobbelige weg langs het Amsterdam-Rijnkanaal had gereden, was het duidelijk dat we terug moesten naar de plaats des onheils. Het waren een paar ervaren zeemansogen, die de plaat lokaliseerden. Deze lag ondersteboven in het gras langs de hobbelweg. Hierna zijn we verder gereden en konden snel de oorspronkelijke route vervolgen.

PLANKEN WAMBUIJS

We hebben geluncht bij restaurant Planken Wambuis, in de buurt van Ede. Restaurants waren gelukkig weer open. Verplichte looprichtingen herinnerden nog aan de coronapandemie. Hierna leidde de route ons over De Posbank waar de heide prachtig in bloei stond. Na een paar heerlijke haarspeldbochten ging het richting Dieren. Op het terras van restaurant Reuvershoeve bij Brummen was er nog tijd voor een korte stop, waarna het weer verder ging richting Gelderse IJssel en Recreatiegebied Bussloo.

VELUWSCHE STOOMTREIN MAATSCHAPPIJ

Bij het museumstation van de Veluwsche Stoomtrein Maatschappij in Beekbergen lag een locomotief onder stoom

en zijn we gestopt om even te genieten van dit prachtige erfgoed. Tevens een goede gelegenheid voor het maken van een groepsfoto. De route eindigde bij het restaurant van het Van der Valkhotel De Cantharel, bij Apeldoorn, waar we ons getrakteerd hebben op het traditionele diner.

Het was een mooie route met mooie en schilderachtige paadjes. We zagen het asfaltlint onder de wielen doorschuiven, met de blik op de einder, in de gloed van deze vuurrode nazomerdag.

Bedankt Rudyard, voor deze fantastische tocht.

Om zo veel mogelijk leden in de gelegenheid te stellen om mee te rijden zal de motortoertocht volgend jaar een week later, namelijk op zondag 11 september, plaatsvinden. Dit keer wordt het een route in West-Brabant.

Jillis van Harmelen (jvi 1963) heeft toegezegd om de tocht in 2022 te organiseren en voor te rijden.

Nadere informatie hierover zal volgen in een latere editie van VOKabulaire.

Stembiljet pro-formajaarvergadering 2020-2021

Sluitingsdatum **1 januari 2022**, u kunt uw stem laten horen:



Per post aan Secretariaat VOK, Voltastraat 16, 1171 BP Badhoevedorp



Per e-mail aan secretaris@vok.nl



U kunt ook het formulier invullen op onze website vok.nl

Naam jvi

e-mailadres lidnr.

Vaststellen notulen ALV 2020

☐ VOOR ☐ TEGEN ☐ BLANCO

Jaarverslag Secretaris 2020-2021

☐ VOOR ☐ TEGEN ☐ BLANCO

Jaarverslag Penningmeester 2020-2021

☐ VOOR ☐ TEGEN ☐ BLANCO

Verslag Financiële Commissie 2020-2021

☐ VOOR ☐ TEGEN ☐ BLANCO

Verlenen van decharge aan het bestuur over het gevoerde beleid 2020-2021

☐ VOOR ☐ TEGEN ☐ BLANCO

Interim-benoeming Financiële Commissie 2021-2022

☐ VOOR ☐ TEGEN ☐ BLANCO

Begroting 2021-2022

☐ VOOR ☐ TEGEN ☐ BLANCO

Benoeming bestuurslid Steven Leffelaar (jvi 1980) tot voorzitter VOK

☐ VOOR ☐ TEGEN ☐ BLANCO