



Nieuwsbrief no. 29

*Verhalen en anekdotes,
voor Oud-Werktuigkundigen
van de voormalige Koninklijke Rotterdamsche Lloyd*



Arie de Waardt
Fred van den Bogaard
Harry van der Brugh
KRL
15-3-2023

Informatiepagina voor Oud WTK's van de voormalige
Koninklijke Rotterdamsche Lloyd

- Secretariat:** Bermweg 13, 4388 CA Oost-Souburg
- Telefoon:** 06 39867855, e-mail: tuanwtkskrl@gmail.com
- Bankrekening:** NL 81 INGB 0004307496 t.n.v. WTK's Voormalige
Rotterdamsche Lloyd te Woubrugge.
- Bestuur:**
- Voorzitter:** Arie de Waardt
a.n.de.waardt@kpnmail.nl 078-6160401
- Penningmeester:** Cor van de Schoor
krlwtks@gmail.com 0172-518610
- Secretaris:** Fred van den Bogaard
tuanwtkskrl@gmail.com 06 39867855
- Bestuurslid:** Harry van der Brugh
h.v.d.brugh@gmail.com 06 30059980
- Redactie Nieuwsbrief:**
- Harry van der Brugh h.v.d.brugh@gmail.com
- Website:** <https://lloydatelier.nl/home-page/>

Overleden in het afgelopen kwartaal

Helaas zijn er ons wederom collega's ontvallen. De namen vermelden wij met eerbied in onze nieuwsbrief. R.I.P. dat zij rusten in vrede.

Dhr. J. van der Hoek ★ 9 november 1931 † 26 december 2022

Dhr. L.J. van Onselen ★ 16 november 1934 † 26 december 2022

Onze oprechte deelneming gaat uit naar de nabestaanden. Wij wensen hun sterkte en berusting bij het verwerken van dit voor hen zo zwaar verlies.



Proficiat, Onze jarige, in het 1^e Kwartaal



Dhr. J. Kautz	Wassenaar	7-1-1932	91 jaar
Dhr. C. Kasse	Middelburg	28-1-1938	85 jaar
Dhr. L. Veenstra	Roden	13-2-1940	83 jaar
Dhr. C.J.P. Kusse	Arnhemuiden	17-2-1945	78 jaar
Dhr. A. de Vries	Diepeveen	23-2-1946	77 jaar
Dhr. J. Bakker	Zwollen	18-3-1937	86 jaar
Dhr. A. van Strien	Wijchen	18-3-1941	82 jaar
Dhr. H.G.C. van Hof	Hummelo	24-3-1931	91 jaar
Dhr. H.A. Meinders	Sneek	25-3-1937	86 jaar
Dhr. L.H.J. van Oss	Heumen	25-3-1942	81 jaar

Van de Voorzitter,

Enige weken geleden heeft het bestuur de koppen weer eens even tegen elkaar gehouden voor het organiseren van het 55-jarige lustrum. Vooraf had ik een klein survey gedaan om de aanrijroutes en de parkeermogelijkheden te bekijken. Puttershoek is een ouderwets dorp met smalle straatjes evenals de toegang route dwars door de polder en over een niet al te brede dijk echter dat moet voor een wtk geen moeilijkheden opleveren met de instructies die we mee zullen sturen met de uitnodiging voor het lustrum feest. We verwachten een flinke opkomst reserveer dus 10 mei in jullie agenda. Onze hoofdredacteur heeft weer zijn best gedaan op deze mailing met verhaal 2 van zijn carrière, grote klasse. De penningmeester is ook erg tevreden, de bijdragen van 2022 zijn op 2 na allemaal binnen en de inning voor 2023 loopt al redelijk, dus allemaal positieve berichten. Verder wens ik jullie veel leesplezier met deze mailing.

Arie de Waardt

Van de Secretaris

Geachte collega's, beste leden van de Club,

Na de mededelingen van onze voorzitter heb ik niet zo veel meer toe te voegen. Zoals gezegd hebben wij als bestuur elkaar weer gezien en gesproken op 22 februari, Aswoensdag voor de liefhebbers, in Dordrecht.

Arie is na afloop van ons samenzijn even langs geweest bij de schipper van de Zeeland om nog wat puntjes op de i te zetten.

Onze penningmeester Cor kon mededelen, dat vorig jaar op twee na alle leden hun contributie hebben voldaan. Enkele notoire laatbetalers moeten nog even aan hun verplichtingen herinnerd worden. Daarmee hebben we een gezonde kas.

In de planning zit week 13 om de uitnodiging voor de boottocht van 10 mei rond te sturen.

Veel leesplezier met het weer prachtige verhaal van Harry.

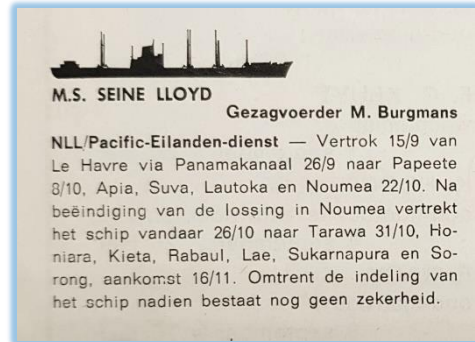
Groeten,

Fred van den Bogaard, secretaris.

Mijn herinnering aan de Seine Lloyd in Pacific dienst, Deel-2

Op zondag 25 december kijk ik op NPO1 naar een BBC uitzending van **Matin Clunes: Islands of the Pacific**, een prachtige film. In het engels heet de Grote Oceaan of Stille Zuidzee, **Pacific Ocean** wat vredige Oceaan betekent.

Nadat we het Panamakanaal uitgevaren zijn, gaan we op weg naar een prachtige eilanden groep in de Stille Oceaan, met als eerste eiland Tahiti. Rechts zie je een kopie uit Lloyd-Mail nummer 9 van september 1967, NLL/ Pacific-Eilanden-dienst. Na de technische problemen tijdens de oversteek op de Atlantische Oceaan (lees: Deel-1), gaat het leven in de Pacific aan boord weer op de gewone voet verder.



Mijn herinnering gaat terug naar de tijd dat we na een aantal dagen varen, het eiland Tahiti langzaam naderde met de daarbij behorende Slow Speed scheepssnelheid. Mijn wacht zit er op, dus ik naar boven om even een luchtje te scheppen. Aan dek geniet ik van het uitzicht van de Stille Oceaan, met in de verte de contouren van Tahiti. Hangend over de reling aan de achterkant van de midscheeps zie ik een aantal matrozen en de bakker hangen over de reling van het dek, kijkend naar de zee. Wat blijkt, dat al een poosje een grote Tijgerhaai vergezeld door een aantal pilot vissen aan bakboord zijde met de Seine Lloyd mee zwemt. Ik volg het allemaal met grote belangstelling vanaf de midscheeps. Ik zie een grote vleeshaak en een driver op het dek liggen. Een van de matrozen is bezig om een stuk vlees aan de vleeshaak te haken.



Bron: Foto van het Internet

Vervolgens wordt een kabeltouw aan de vleeshaak gebonden. De mannen willen proberen de Tijgerhaai aan de vleeshaak te slaan, om vervolgens het gevaarte aan dek te halen. De Tijgerhaai is op drie na de grootste haai ter wereld, deze kan wel 1000 kg of meer wegen afhankelijk van zijn lengte. Tijgerhaaien zijn Omnivoren en de koning van de oceaan. Ik ga de trap af naar het dek en loop naar de reling om het schouwspel met eigen ogen te zien. Inderdaad een reusachtige Tijgerhaai. De vleeshaak met driver is neer gelaten op het water. En nu maar afwachten tot de haai het vlees van de haak wil roven.

Na ongeveer een kwartiertje is het beet, met man en macht wordt er aan het kabeltouw getrokken, een matroos snelt naar het achterdek en legt een aantal slagen om de winchverhaalkop. Het is een spannende vertoning. De haai bijt zich aan de vleeshaak vast, tegelijkertijd wordt er door de matrozen aan het kabeltouw getrokken. Ik zie en hoor het woeste bonken van de haai die tegen de scheepshuid slaat, terwijl hij langzaam uit het water wordt gehesen. Ik schat in dat de haai zo'n 2,5 tot 3 meter lang is, met een immense power in het lijf. Tot ongeveer 1,5 meter van de reling slaat hij zichzelf weer los en plonst in de Stille Zuidzee terug naar zijn vrijheid. Wat een spannend schouwspel was dat. De matrozen hadden voor de veiligheid nog een grote hakbijl aan dek liggen voor het geval dat! Dit is mij nog altijd bij gebleven. Een paar uur later zien we Papeete dichterbij komen. We gaan voor anker op de reden en wachten tot we toestemming krijgen om aan te leggen. Ondertussen worden er nog onderhoudswerkzaamheden verricht.



Op de voorgrond van de foto zit Leerling WTK Harry samen met 3^e WTK W. Hiemstra, Machinedrijvers Dirk Roggeveen met daarachter H. van Roemburg en handlanger H. Koorneef zittend op de reling. Nadat we wat gedronken hebben en de overall een beetje is opgedroogd, krijgen we te horen dat de Seine Lloyd gereed wordt gemaakt voor "Voor en Achter".

Tahiti, is een eiland in de Stille Zuidzee. Het behoort samen met de eilanden Moorea en Bora Bora tot Frans-Polynesië, een grote eilandengroep van 118. Veel van deze eilanden hebben een vulkanische oorsprong.

Het is donderdag 12 oktober in de namiddag als we afmeren aan de kade van Papeete. We blijven 3 dagen in Papeete liggen, er is dus weinig tijd om te gaan passagieren.



Seine Lloyd afgemeerd



Ondergaande zon op Tahiti

AANMONSTERINGEN - vervolg	
M.s. „Seine Lloyd“	
9 sept. van Rotterdam	
Kapitein M. Burgmans	
1e Stuurman	Kok/holmeester
A. N. Ribbens	S. J. Bonte
2e Stuurman	Bakker/koksmaat
P. Uilenberg	D. Eedens
3e Stuurman	Koksmaat
R. Kruidenier	R. Deuster
4e Stuurman	Bediende A.D.
A. Gouverse	W. D. Langeraar
Radio-officier	R. K. Vossers
S. v. Druten	J. S. D. Heeringa
M.s. „Schelde Lloyd“	
16 sept. van Amsterdam	
Kapitein B. van der Hoeven	
1e Stuurman	
M. A. J. Elzackers	
2e Stuurman	
C. v. d. Vliet	
3e Stuurman	
H. W. Bouwman	
4e Stuurman	
E. J. C. Hodde	
G. J. Prins	
Radio-officier	
P. Blaauw	
Hoofdwerktuigkundige	
P. M. v. d. Werf	
2e Werktuigkundige	
A. B. Mabelis	
3e Werktuigkundige	
G. D. A. Kins	
4e Werktuigkundige	
C. v. Huffelen	
H. J. J. v. Heel	
Leerl.-werktuigkundige	
C. P. J. M. v. Kaam	
Bootsman	
A. J. Brok	
Timmerman	
A. de Vries	
Matroos/kabelgast	
S. Timmermans	
Matroos	
H. v. Schayk	
C. v. Vliet	
J. J. v. Geemert	
C. J. Brusselman	
J. A. Hage	
Matroos o.g.	
J. C. A. Feller	
P. Zuijndendorp	

Zodra we zijn afgemeerd neem ik de kans te baat om even de wal op te gaan en wat rond te kijken. Ik kom nog wat souvenir winkeltjes tegen, koop een badhanddoek met Tahiti als tekst erop en een schelpenketting welke ik nog steeds thuis in een vitrinekast heb. Op de terugweg krijg ik nog een Tahitiaanse bloemenkrans omgehangen (zie Deel-1, pagina 10). Deze is nog wel een aantal weken in mijn hut bewaart gebleven tot het helemaal verwelkt is.

Links is een kopie van de aanmonsteringen aan boord van het m.s. Seine Lloyd van het september nummer 9 uit 1967.

Als laatste in het rijtje WTK's staat Leerling werktuigkundige H. van der Brugh, echter van de initialen is de middels letter verkeerd getypt. De M. moet een H. zijn, maar dit ter zijde.

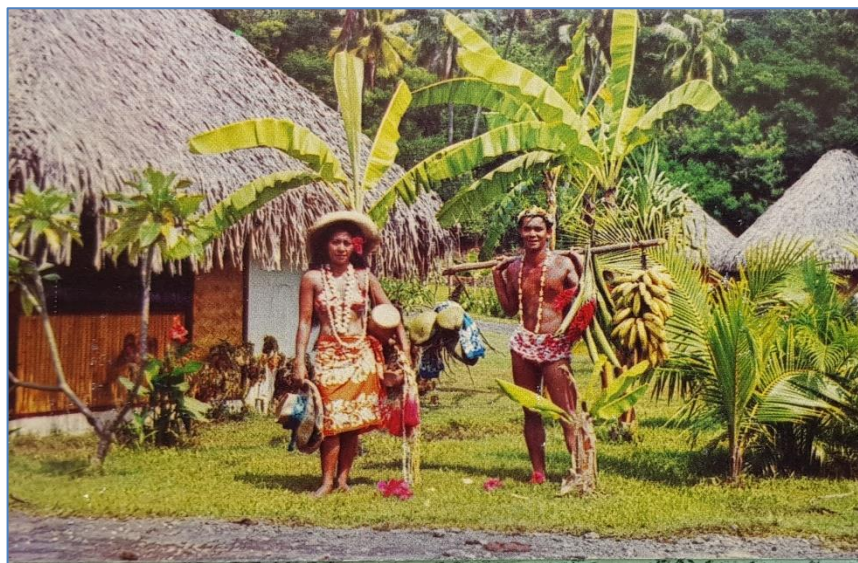
Scooter rijden op Tahiti en een bezoek aan Papeete.

Een jongensdroom wordt werkelijkheid. De andere mooie herinnering is: een rijtoer als buddy passagier met een scooter. Samen met 4^e WTK Hans Vlieland, die mij gevraagd had of ik zin had om samen met hem te proberen zo veel mogelijk van het eiland te bekijken. Daar heb ik

natuurlijk dankbaar gebruik van gemaakt, want zo'n kans laat je natuurlijk niet liggen. Dit is "Once in a Live Time". Ik herinner mij dat Hans voor de zaterdagmiddag van 14 oktober na de zaterdagse werkzaamheden zou willen vertrekken. We konden het samen goed vinden denk ik.

Ook in Cristobal zijn we

samen nog gezellig wezen stappen. Mijn herinnering is dat we in de korte tijd die middag best veel gezien hebben. Hagelwitte stranden en heel mooie natuur.



Bron: foto, ansichtkaart van Tahiti

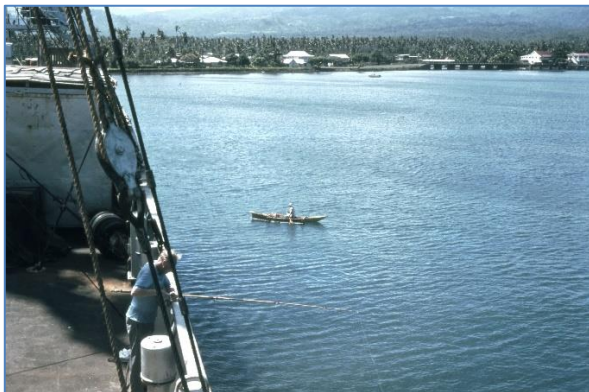
Op 15 oktober wordt de machinekamer in gereedheid gebracht voor vertrek. Na het commando van Dead Slow speed ahead van de brug, vertrekken we van Tahiti en zetten we koers naar Apia, de hoofdstad van Samoa. Dit zal ongeveer twee dagen duren. Tijdens deze tocht krijg ik van de 2^{de} WTK J. Hiemstra de opdracht om samen met 4^{de} WTK H. Vlieland elke middag na de 8-12 wacht aan de dek winches te werken. Heerlijk in het zonnetje! De dek winches met de schakelpanelen moesten worden gecontroleerd op de goede elektrische werking, dit omdat we nog een aantal eilanden voor de boeg hadden en de laadbomen met de lieren tijdens het verladen op de rede overuren moesten maken.



Dek winch achterdek

Apia, de hoofdstad van Samoa.

Aankomst en vertrek is op 18 oktober 1967. Op Apia blijven we maar een aantal uur liggen, alleen om stukgoederen en landbouw machines te lossen. Daarna wordt de Seine Lloyd weer vertrek gereed gemaakt.



Marconist aan het vissen



Lossen van stukgoederen



Locals in bootjes proberen souvenirs te verkopen

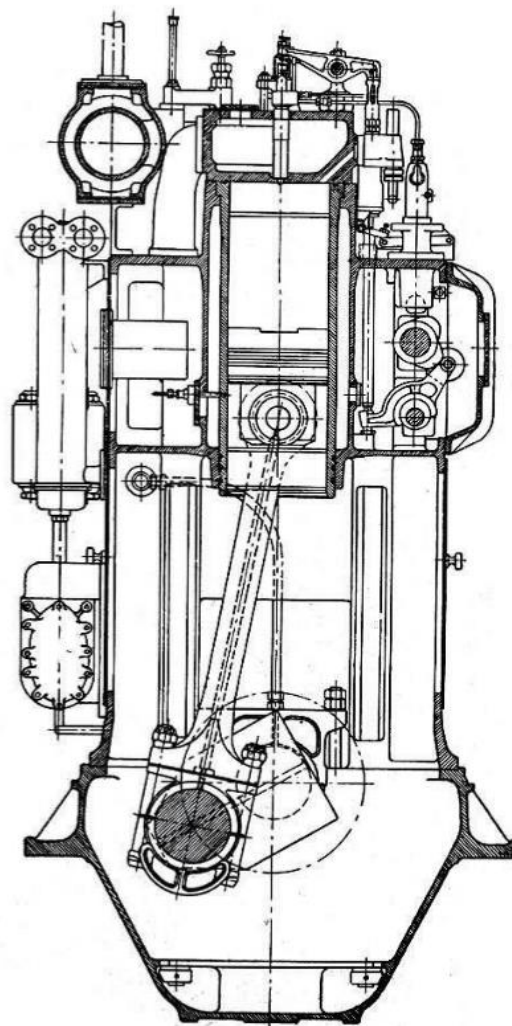
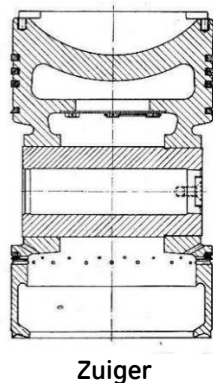
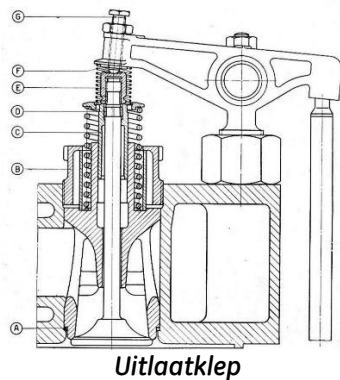


Op de onderste foto rechts, is te zien dat lokale inwoners van Samoa in een uitgeholde boomstam met een drijver (voor het evenwicht), hun souvenirs proberen te verkopen. Ik heb nog zo'n bootje gekocht. Zij staat nog steeds op mijn zolderkamer.

De volgende bestemming wordt Suva, de hoofdstad van Fiji. Voordat wij aankomen op 21 oktober steken we nog eerst de datumgrens over. Vertrek Suva wordt de volgende dag.

Tijdens die route doet er zich een voorval voor, wat is er gebeurd? Tijdens het bedrijf van de Werkspoor hulpmotor 1, B.B.V. (Bak Boord Voor) is van cilinder 2 de uitlaatklep losgelaten en tussen zuiger en cilinderkop terecht gekomen, een behoorlijke schade dus. Ik ga met de 4^e WTK aan de slag om dat varkentje te wassen.

Koelwater wordt afgezet om daarna met de demontage te beginnen. We demonteren de tuimelaars, klepstoterstangen, de verstuiver en de aanzetluchtklep met het daarbij behorende leidingwerk en de ontlastklep. Vervolgens wordt de cilinderkop gedemonteerd en weg gehesen. Nadat alles is schoongemaakt wordt de cilindervoering geïnspecteerd op mogelijke schade en de binnendiameter opgemeten. De cilinderkop wordt vervangen. Nadat alles wederom is opgebouwd wordt de hulpmotor gereedgemaakt voor het proefdraaien en uiteindelijk vrijgegeven voor normaal bedrijf. Na de overdracht gaan wij naar boven om af te koelen en onze dorst te lessen met een drankje.



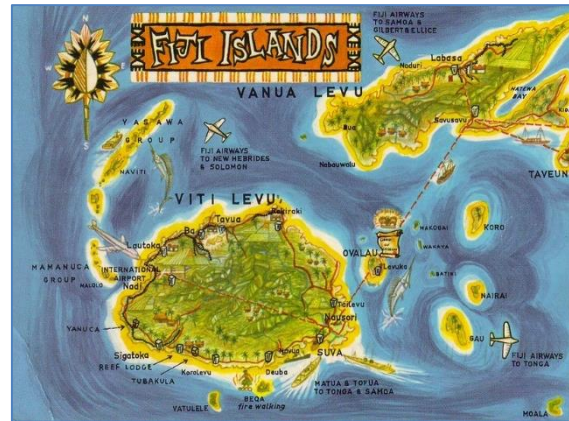
Werkspoor Type: TMA 276
 T = Trunkzuiger Type
 M = Enkelwerkend 4-Takt motor
 A = A-Frame
 27 = Diameter cilinder
 6 = aantal cilinders
 Zuigerslag = 500 mm
 Toerental = 375 omw/min
 Vermogen = 370 epk
 Gem effectieve druk $P_e = 5,16$ bar

Na vertrek uit Suva vervolgen wij de route naar Lautoka, aan de andere kant Noord-West van het eiland. Hier komen wij dezelfde dag, 22 oktober aan. Ook hier worden er stukgoederen en landbouwmachines gelost.

Het is toch prachtig om al dit soort exotische eilanden op zo'n jeugdige leeftijd te kunnen zien!



Vertrek Fij Ilands



Bron: Internet. Fij Eilanden

We vertrekken de volgende dag, 23 oktober en gaat de reis naar Nouméa, de hoofdstad van het overzeese Franse gebied New-Caledonië, en komen daar na een dag varen op 24 oktober aan. Op Nouméa blijven we tot de 27^{ste} afgemeerd liggen.

Die paar dagen dat we daar lagen werd het nog even flink buffelen. Dit omdat we de zuiger van cilinder no. 3 van de Sulzer hoofdmotor moesten trekken. Dit was ingegeven door de uitkomst van de indicatorgrammen die we genomen hadden. Nadat we de cilinderkop gedomonteerd hadden en de zuiger geparkeerd in een hulpgereedschap, konden we met het schoonmaken beginnen. Tijdens deze exercitie bleek dat de zuigerveren vervangen moesten worden. De cilindervoering geïnspecteerd en de binnendiameter opgemeten, daarna begonnen met de montage.

Mijn herinnering hieraan is dat ik tijdens de demontage op de cilinderkop sta om de moeren met een voorhamer en m.b.v. slagsleutel los te slaan. Als leerling WTK wil je je natuurlijk van de beste kant laten zien, en hoe sterk je bent. Na een aantal moeren te hebben losgeslagen schiet de voorhamer plotseling tussen mijn benen door. De hamer gleed uit mijn handen en kwam tegen de dag brandstoftank van de hulpmotoren. Het loopt allemaal gelukkig goed af. Het was natuurlijk beter geweest als we een hydraulische momenten sleutel hadden gehad.

We vertrekken zoals gepland op zaterdag 27 oktober en zetten koers naar het eiland Tarawa. Tarawa is een Atol in de Gilberteilanden en is de voormalige hoofdstad van de Britse Kolonie Gilbert- en Ellice-eilanden.

De volgende dag loop ik samen met HWTK J. van Die, de 16-20 wacht die natuurlijk met eigen ogen wil zien dat de temperaturen en drukken van de hoofdmotor correct zijn en dat de WTK's hun werk goed hebben gedaan.

Opeenvolgend zijn de eilanden die wij nog moesten aandoen, voordat wij naar de Filippijnen zouden vertrekken:

Tarawa, de hoofdstad van de Gilberts eilanden.

Honiara, de hoofdstad van de Salomonseilanden.

Kiëta, Rabaul, Lae, Papoea-Nieuw Guineea.

Sukanapura, Tegenwoordig Jayapura.

Sorong, Noordwestkust, West-Papoea.



Tarawa, 1 nov.



Honiara, 5 nov.



Kiëta, 7 nov.



Rabaul, 9 nov.

Mijn mooie herinnering aan Sorong in West Papoea.

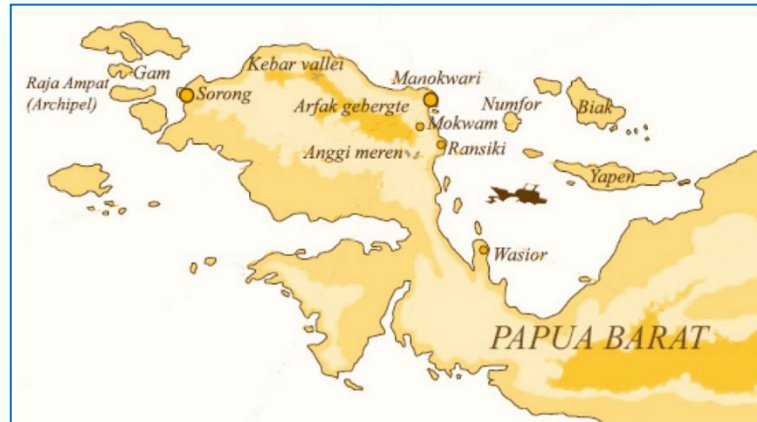
Het is zaterdag 18 november 1967, en ik ben samen met de 4^e WTK in de machinekamer. We maken de machinekamer gereed om te kunnen manoeuvreren. We naderen Sorong en van de brug hadden wij op de telegraaf het commando Dead Slow speed gekregen. Dan weer een klapje vooruit- en achteruit, je kent dat wel. Zodra wij afgemeerd waren maakte wij de machinekamer gereed voor het havenbedrijf, door de hulppompen, heaters en dergelijken af te zetten. Dan gaat de telefoon. De 4^e WTK kreeg de HWTK aan de lijn, maar deze moest Harry hebben. Ik neem de telefoon over van de 4^e en luister wat de HWTK te vertellen had. Het volgende Harry: er staat hier een Pater naast mij en die vraagt of er nog kerkelijke mensen aan boord zijn? En of er interesse is om morgen, (zondag) een Mis bij de missiepost van Sorong in de bush te willen bijwonen? Ook deze kans laat ik natuurlijk niet aan mij voorbijgaan, ondanks het feit dat het naar de kerk gaan sterk afgenomen is. Natuurlijk wil ik dat, zei ik tegen de HWTK. Oké, Kom dan na de wacht maar bij mij in de hut, dan vertel ik je meer. Na het gesprek, hing ik de telefoon op en ging verder met de werkzaamheden. Nadat de Machine kamer helemaal gereed was, ben ik naar boven gegaan naar de hut van de HWTK. Ik klopte netjes op de deur, kom maar binnen riep de HWTK. Hij legde uit wat de bedoeling was. Netjes in pakkie deftig en om 9.00 uur aan de gangway. Kennelijk was ik de enigste die was aangemeld. Ik ging na het gesprek terug naar mijn hut om even te mandiën, om daarna naar de bar te gaan, gezellig kletsen onder het genot van een drankje. Na een uurtje is het tijd voor het dinner. Ik ging terug naar mijn hut om mij om te kleden in jasje toetoeop. Destijds was het heel formeel. Weet nog dat ik in het begin van de reis op mijn vingers werd getikt door de HWTK. Ik had een spijker broek aan terwijl ik in mijn hut zat, dat mocht niet. Na het dinner teruggegaan naar mijn hut om het memoriaal bij te werken en daarna de koffer in om te slapen.

De volgende morgen na het ontbijt was ik gereed voor het avontuur in de Jungle. Om 9 uur stond ik onderaan de gangway en zag een auto aankomen. Hij stopt en er stapt een Pater uit, gekleed in een witte habijt. Hij stelde zich voor als Pater van Beurden. Ik stapte in en we reden (denk ik) ongeveer drie kwartier over hobbelige zandpaden. We komen aan op de missiepost, ik zie wat kleine houten hutjes staan en een houten kerk. Onderweg hadden we gezellig gepraat over allerlei dingen. Hij bracht mij de kerk in en zei dat ik maar vooraan in de bank moest gaan zitten. Zo gezegd zo gedaan, ik in pakkie deftig in het witte uniform tussen de Papoea's. Wel apart hoor. De pater ging zich omkleden voor de dienst. Nadat de hele liturgiedienst van een klein uurtje afgelopen was, vroeg de Pater of ik nog een kopje rietsuiker koffie mee wilde drinken. Dat sloeg ik niet af natuurlijk.



Harry, op de Rede van Sukanapura

We zaten in een soort houten bijwoning gezellig te babbelen. Zoals, hoe het leven aan boord van een zeeschip is en waar ik woonde in Holland. We zitten even te praten totdat ik mijn nieuwsgierigheid niet meer kon bedwingen. Ik vroeg de Pater of ik raden mocht, waar hij vandaan kwam. Ik begon mijn eerste vraag, komt u uit de provincie Gelderland? Dat is juist reageerde hij. Dan ben ik een boon als ik de plaats niet raad waar u vandaan komt, zei ik. U komt uit Culemborg. Potverdorie (of zo iets) zei hij. Hoe weet jij dat? Ik zei dat hoor ik aan het accent. Dat was een schot in de roos. Ik zei dat mijn beide ouders uit Culemborg kwamen en mijn familie daar woonde.



Bron: Internet, De Volgelkop

Wat ik van Pater van Beurden begreep, kende hij mijn opa en oma bij naam en waar ze woonde. Dit hele verhaal had ik natuurlijk op briefpapier gezet en opgestuurd naar huis. Mijn ouders waren opgetogen na het lezen van mijn brief. Mijn verhaal ging als een lopend vuurtje door Culemborg. Want een zoon van Harry van der Brugh (mijn vader heette ook Harry) had in Papoea Nieuw-Guinea Pater van Beurden ontmoet, een Gods miracle.



Huis paters Augustijnen in Papua Barat

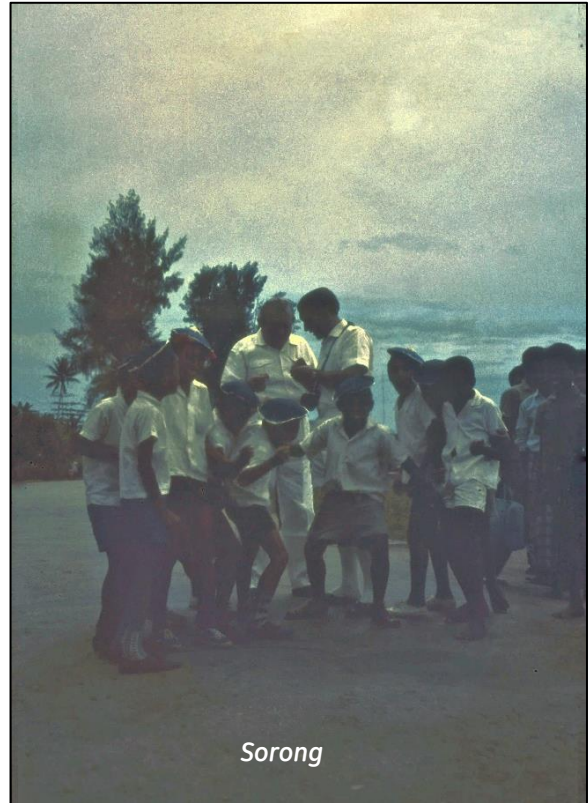
Slotwoord

Bron: Internet

In de twee delen, Mijn herinnering aan de Seine Lloyd in de Pacific dienst, wil ik mijn oud collega WTK's enthousiasmeren om ook stukjes te gaan schrijven. Verder geef ik aan dat Harry een enkele keer op de foto staat omdat hij als hobby fotograferen had en heeft. Toen maakte ik al aardig wat foto's. Zie nog enkele foto's op laatste pagina 14. Links boven was ik met LL. WTK R. Pater de omgeving in Rabaul aan het verkennen. Links onder samen met H. Vlieland en op de rechter foto met HWTK J. van Die en 3^e WTK W. Hiemstra in Sorong Papoea Nieuw Guinea.



Rabaul



Sorong



4^e WTK H. Vlieland

HWTK J. van Die en 3^e WTK W. Hiemstra

Ter afsluiting

We kunnen onze brains nog even laten kraken. Veel succes gewenst.

PASPUZZEL

Plaats onderstaande woorden in het diagram. Er is maar één oplossing mogelijk.

- | | |
|---|-------------------------------------|
| 3 | <input type="checkbox"/> BOSREUS |
| <input type="checkbox"/> AAL | <input type="checkbox"/> ETAGERE |
| <input type="checkbox"/> ENE | <input type="checkbox"/> LEEFNET |
| <input checked="" type="checkbox"/> NON | <input type="checkbox"/> NETELIG |
| <input type="checkbox"/> REU | <input type="checkbox"/> PELSROB |
| <input type="checkbox"/> VEN | <input type="checkbox"/> RAVENNA |
| 5 | <input type="checkbox"/> SLIPPER |
| <input type="checkbox"/> AARDE | <input type="checkbox"/> SWANSEA |
| <input type="checkbox"/> ALPEN | <input type="checkbox"/> VIAPLAY |
| <input type="checkbox"/> AMPER | 9 |
| <input type="checkbox"/> AORTA | <input type="checkbox"/> AANSPOREN |
| <input type="checkbox"/> APART | <input type="checkbox"/> ACTIVEREN |
| <input type="checkbox"/> APPEL | <input type="checkbox"/> ALBUFEIRA |
| <input type="checkbox"/> APRIL | <input type="checkbox"/> AMERIKAAN |
| <input type="checkbox"/> LELIE | <input type="checkbox"/> ANALYTICA |
| <input type="checkbox"/> RATEL | <input type="checkbox"/> APENNIJNEN |
| 7 | <input type="checkbox"/> IMPRESSIE |
| <input type="checkbox"/> ALABAMA | <input type="checkbox"/> PARMEZAAN |
| <input type="checkbox"/> ALGEBRA | <input type="checkbox"/> RENOVATIE |

