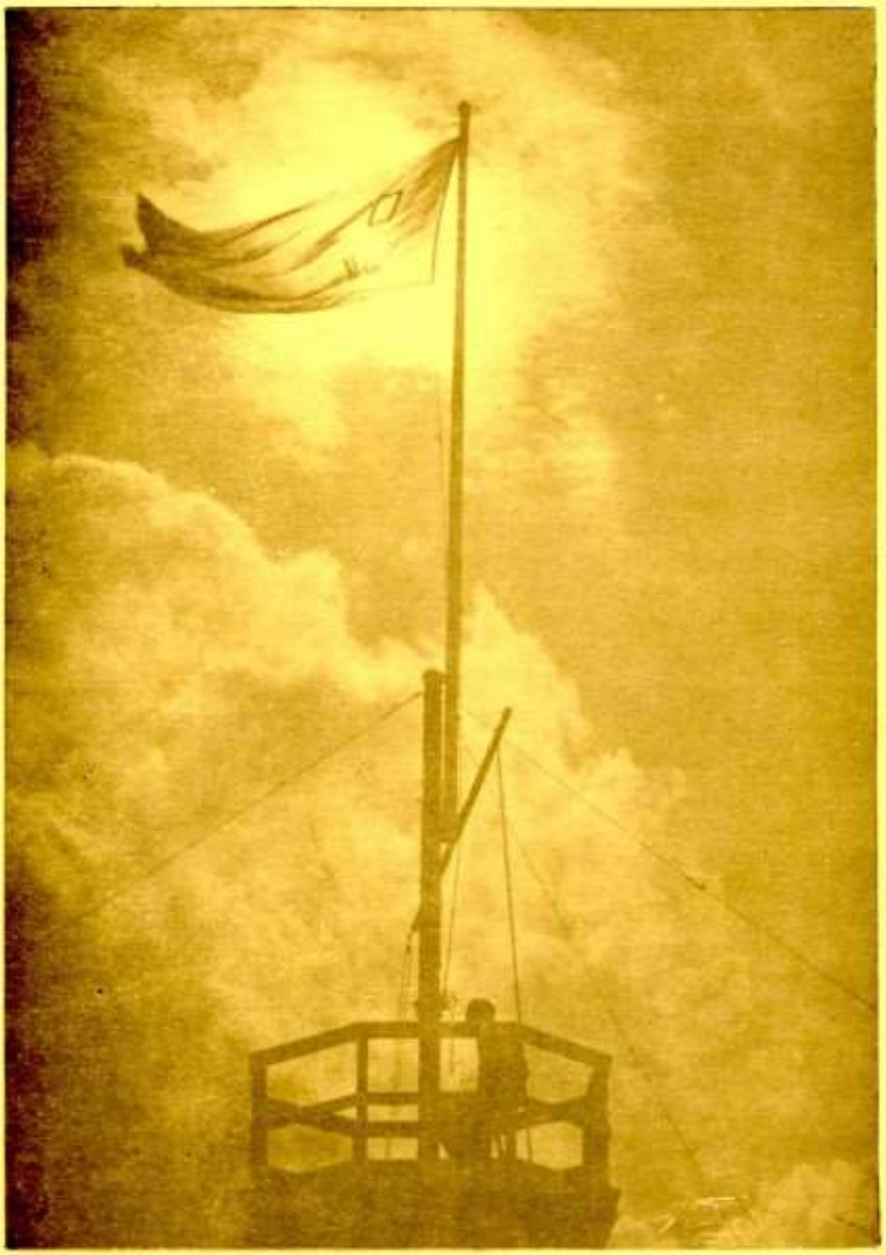
1928 -1978

50 JAAR w.s.v. 'DE WATERGEUZEN'



'JUBILEUMGEUS'

VOORWOORD

In het kader van het 50 jarig bestaan leek het ons,De Jubileum Kommissie een schone zaak een "Jubileum Geus" uit te geven. Vooral om de jongeren binnen onze vereniging een kijkje te geven in het vooroorlogse watersport gebeuren, want het zijn juist de oudere leden die in deze 50 jaar hieraan vorm en inhoud gegeven hebben, een basis waarop we hopelijk weer 50 jaar kunnen doorgaan. Dit in ieder geval ook en juist met de steun van alle jonge mensen in de vereniging.

W.S.V. De Watergeuzen bedankt!

Al diegenen die hun bijdrage aan dit jubileum blad geleverd hebben willen wij hartelijk danken.

Wij hebben al onze activiteiten in het jubileum jaar met veel plezier gedaan.

De jubileum kommissie

Nel Tabak
Bert de Brieder
Sijtse van der Horst

WATERGEUZEN 50 JAAR

Stilstaande bij de gedachte dat de Watergeuzen thans haar 50 jarig jubileum viert, moet ik altijd denken aan de geweldige ontwikkeling die de watersport in die jaren en vooral in de laatste 10 jaar heeft doorgemaakt.
Opgericht in 1928 door een groepje watersporters die toen nog in alle rust met hun bootjes en kano's de wateren rond Amsterdam bevaarden en dat toen zeker nog veilig konden doen. Het Bovendiep aan de rand buiten Amsterdam, een oase van rust.-
Tot na de oorlog was die haven aan het Bovendiep het centrum van de vereniging. Het was er een gezellige boel en de aktiviteit was niet van de lucht. Elke zaterdagmiddag vaarde men uit met als bestemming vaak het landje aan de Diem of de Vecht. De terugtocht op zondag ging steevast via landje Diem alwaar gegeten werd. Daarna naar huis. Als er geen wind was nam je een sleepje.
Traditioneel was ook de Pinkstertocht naar Loosdrecht, een afstand die voor het weekend te groot was.
Maar al spoedig werd het bevaren van het Amsterdam-Rijnkanaal niet voor iedereen zo'n pretje. Door het toenemende gebruik van auto's en motorfietsen werd het ook spoedig gemakkelijker om de boot in de zomer maar elders in b.v. Loosdrecht of Aalsmeer te stationeren en daar dan elk weekend met de auto naar toe te trekken. Na een aantal jaren was onze haven in de zomer praktisch uitgestorven en de gezellige bedrijvigheid aan de haven, waar iedereen elkaar kent, was er alleen nog in voor- en najaar.
Het Bestuur heeft zich toen beraden wat te doen om de vereniging bijeen te houden. Natuurlijk, onze winterstalling hield ons bij elkaar, maar zomers waren de leden verspreid over havens in Loosdrecht, Vinkeveen, Aalsmeer, Durgerdam en de thuishaven. Er is toen welbewust gezocht naar steunpunten als zomerhaven, o.a. in Loosdrecht. Ik herinner me nog de bespreking met de Provinciale autoriteiten in Utrecht en met het Plassenschap Loosdrecht om aan grond te komen voor een Pied à terre aldaar. Ook herinner ik me nog de tochten per boot en auto rondom de Loosdrechtse plassen om het hele gebied af te grazen om te zien of we ergens iets konden bemachtigen. Eenmaal konden we een akker kopen voor ca. ƒ 100.000,-- een toen nog ongekend hoog bedrag, dat voor ons niet haalbaar leek.
De eerste gelegenheid om tot ons doel te komen deed zich echter voor in Durgerdam, alwaar de beschikking over "de kom" kon worden verkregen. Daar werd na enige jaren nog een stukje Durgerdammersloot aan toegevoegd.
Later volgde via de Werkgroep Amsterdam ons plekje in Vinkeveen.
Inmiddels is door de geweldige toename van zowel aantal als grootte der boten een zodanig te kort aan ligplaatsen ontstaan dat ook de haven aan de Diermerzeedijk 's zomers weer aardig vol lijkt.

Ons realiserend hoe de toestand momenteel is moeten we konstateren dat er een bloeiende Watergeuzen vereniging is met nog steeds als middelpunt de haven Diemerzeedijk, waar tevens clubhuis en winterberging bij horen. Daarnaast is er een zomerhaven te Vinkeveen voor de "binnenvaarders" en een haven te Durgerdam voor de "IJsselmeer vaarders". Ons ledental is momenteel ca. 175 leden.
Een winterberging die helaas veel te klein is. Uitbreiding van de winterakkomodatie is een van de belangrijkste punten in het beleidsplan van het bestuur. Daarnaast beogen wij deelname aan de nog te stichten haven Immetjeshorn. En als vurigste wens geldt een op een wat ruimer stuk grond gesitueerde jachthaven met winterakkomodatie, in de omgeving van Amsterdam Oost.
Ongetwijfeld doet de vraag zich voor "Hoe moet dit nu in de toekomst?" Moeten we maar door blijven groeien? Ook hierover zal de vereniging zich moeten beraden. Het is niet zo moeilijk om te groeien tot 5 à 600 leden, maar een snelle groei zonder uitbreiding van akkomodatie houdt in, dat aan de nieuwe leden weinig te bieden valt. Tevens zal bij een snelle groei het karakter van de vereniging wellicht veranderen. Dit behoeft geen reden te zijn om daarvan af te zien. We moeten steeds voor ogen houden dat een vereniging leeft, dus doorlopend verandert en in beweging is. We moeten ons niet afsluiten voor nieuwe ontwikkelingen, maar deze duidelijk onder ogen zien en zorgen dat we mee groeien op de wijze die we zelf willen en kiezen.
We moeten ons ook goed realiseren dat we mee mogen bouwen aan een organisatie die is ontstaan door de wil en de werkkracht van vele leden en oud-leden. Als de leden van 50-40-30-20 en 10 jaar geleden niet altijd hun schouders eronder hadden gezet, zouden we nu geen 50 jarig Watergeuzen feest kunnen vieren. En als wij niet ons beste beentje voor blijven zetten zal men over 25 jaar geen 75 jarig bestaan kunnen vieren.
We zijn veel dank verschuldigd aan oudere leden en de leden van vroeger en die dank willen we hen hier gaarne overbrengen namens de leden van nu.
Voor de toekomst is één ding zeer belangrijk n.l.: zorg dat de clubgeest en samenhorigheid die in onze vereniging in grote mate aanwezig zijn altijd zullen blijven.
Nog onlangs mocht ik van een buitenstaander die midden tussen de Watergeuzen verzeild was geraakt bij onze Jubileumtocht naar Marken een kompliment in ontvangst nemen over het optreden van onze leden bij deze tocht, Hij meende dat dat slechts mogelijk was door goede organisatie en goede clubgeest. En daarin had hij gelijk. Houden zo!

G. Hofdijk.

OVERPEINZINGEN

Terugblikkend bij het 50-jarig bestaan van onze vereniging, maakt men onwillekeurig vergelijkingen van hoe het toen ging en wat er nu allemaal gebeurt.
Toen ik het genoegen had met de heer Mandersloot en de heer W.Goede gebuure bij de opening van het zeilseizoen de vlag te mogen hijsen, bedacht ik tenminste dat dit feestelijke vlaghijsen op zo'n openingsdag onveranderd heeft plaatsgevonden zolang ik al lid van de vereniging ben. Het enige dat nu eens anders was, lag in het feit dat er nu gratis koffie werd geschonken en dat men getrakteerd werd op een gebakje voorzien van het romige cijfer 50. Dit was in dit geval niet het volgnummer van de verstrekte versnapering, want ik geloof dat we dit nog nooit eerder beleefd hebben. Eerder wekt dit de verwachting dat bij het 100 jarig bestaan van onze vereniging een gebakje verstrekt zal worden waarop het cijfer 100 in room zal zijn aangegeven. Evenals alle voorgaande jaren maakte de voorzitter bekend dat het seizoen was geopend en dat hij hoopte dat het maar mooi weer zou worden.
Nu, die hoop is menig zeilseizoen in vervulling gegaan maar ook menigmaal niet. Dit laatste schijnt toch niet veel mensen te hebben afgeschrikt om toch hun geld en vrije tijd te willen besteden aan die onvolprezen watersport. Men hoeft maar langs elke willekeurige haven te lopen om zich af te vragen waar al die boten vandaan komen en waar dat allemaal naar toe moet, als de groei van het aantal boten blijft doorgaan zoals het de laatste jaren is gegaan.
En als je dat dan ziet, dan gaan onwillekeurig je gedachten terug naar die tijd dat je voor het eerst met iemand mee mocht die een boot bezat. Dat was in ieder geval wel iemand die zeker bevoorrecht was in vergelijk met de meeste mensen.
Want wie had er zo'n 50 jaar geleden nu een boot. Dat waren er niet veel. En wat toen een grote boot heette, dat is nu zowat het volgbootje van menig jacht dat nu over de nederlandse wateren vaart. Maar goed, je mocht dan toen een keertje mee en voor je het wist was je voorgoed verloren voor de watersport en kon je niet vermoeden hoe een belangrijk deel van je leven aan die sport besteed zou worden. Je ging om zo te zeggen met je boot naar bed en je stond er mee op. Dat zal voor mensen die nu aan de watersport beginnen nog wel net zo zijn als 50 jaar geleden. Zij het dan, dat ze nu vaak beginnen met een boot die van alle gemakken is voorzien, zoals motor, een gootsteentje en een gasstel, verende bedden met echte kussens, radar, dieptemeter, radiopeiltoestel, enz. enz. en natuurlijk een goed gevulde sterkedrankkast. (De Bokma koel in de ijskast). En dan neemt men de verschrikkelijke drukte op het water nog op de koop toe.
Het is nu niet meer voor te stellen dat je op een drukke dag op de Loosdrechtse plassen toen misschien wel 20 boten zag. Bij mooi weer wel te verstaan. Bij slecht weer kon je de uitkijktoren op de eerste plas beklimmen, alle vijf de plassen overzien en dan de boten op de vingers van 1 hand tellen. Kunt u zich dat nu indenken? Kunt u zich dan misschien voorstellen dat oudere leden van onze vereniging soms heimwee hebben naar die begintijd van onze vereniging. Toen het overal nog zo heerlijk stil was en het water van de Loosdrechtse plassen zo schoon was dat je het praktisch kon drinken. Je durft er nu je handen niet eens meer in te wassen. Maar goed, er zijn in onze vereniging niet zoveel mensen meer die dat hebben meegemaakt. Want hoeveel leden telde de club bij de oprichting. Ik geloof een stuk of 12. En die hadden echt nog niet het doel voor ogen een vereniging te stichten die 180 leden moest tellen, die 3 havens moest exploiteren en een grote winter-

berging. Nee, wat men toen voor ogen stond was gewoon een vereniging oprichten voor de gezelligheid. Om tezamen ergens naar toe te varen, om eens een gezellige avond te organiseren en om zoals dat met grote woorden heette "De belangen van de watersport te bevorderen".
De voorbereiding tot de geboorte van onze vereniging was eigenlijk gelegen in het feit dat verschillende mensen met een bootje bij een stalling lagen en daar zo elkaar leerden kennen. Die dan ook wel met elkaar helemaal naar de Derde Diem vaarden en daar gezellig bij elkaar waren op een landje van een boer. Maar ja, die boer moest ook betaald worden. En men lapte dan een paar gulden bij elkaar en het was weer klaar.
De stalling waar de bootjes van die mensen lagen was gelegen aan de Ooster Ringdijk en was eigendom van de oude heer van de Brink. In deze stalling troffen de mensen op zaterdag en zondag elkaar en hielpen elkaar met het opknappen van de boten en bij het naar binnen en buiten brengen voor de winterstalling. Hier groeide dan ook de gedachte om een vereniging op te richten. En om dan ook die gedachte in daden om te zetten werd een afspraak gemaakt om ergens in de stad bij elkaar te komen en de zaak te bespreken.
En zo gebeurde het dan dat op 6 oktober 1928 officieel tot oprichting van een vereniging werd besloten. Wie daar aanwezig waren en hoe dat ging is op te maken uit de notulen van deze eerste vergadering waarvan hieronder de letterlijke tekst volgt:

Amsterdam 6 October 1928

Leden Vergadering gehouden in de Princess-Room.

Halfacht kwamen we bij de Muiderkerk bij elkaar, en zijn in optocht naar de Princess-Room gegaan.
Nadat we eerst van het noodige waren voorzien, opende de heer J.H. Lindt de vergadering.

We hadden besloten geen Dames in het Bestuur te aanvaarden, terwijl er 5 Bestuursleden gekozen moesten worden. De aanbieding van candidaten was echter grooter dan de vraag. Alle Heeren waren candidaat gesteld. Elk lid kreeg een stembiljet, waarop ieder de naam van vijf candidaten plaatste.
De uitslag hiervan was:

1.	J. v.d. Rijn	met 13	stemmen
2.	K. Best	" 12	"
3.	J.H. Lindt	" 12	"
4.	J. May	" 12	"
5.	A. May	" 8	"
6.	H. Petersen	" 7	"
7.	J. Mittelmeijer	" 7	"
8.	P. Salentijn	" 5	"
9.	M. v. Essen	" 4	"
10.	W. Simons	" 4	"
11.	J. Spanjert	" 2	"

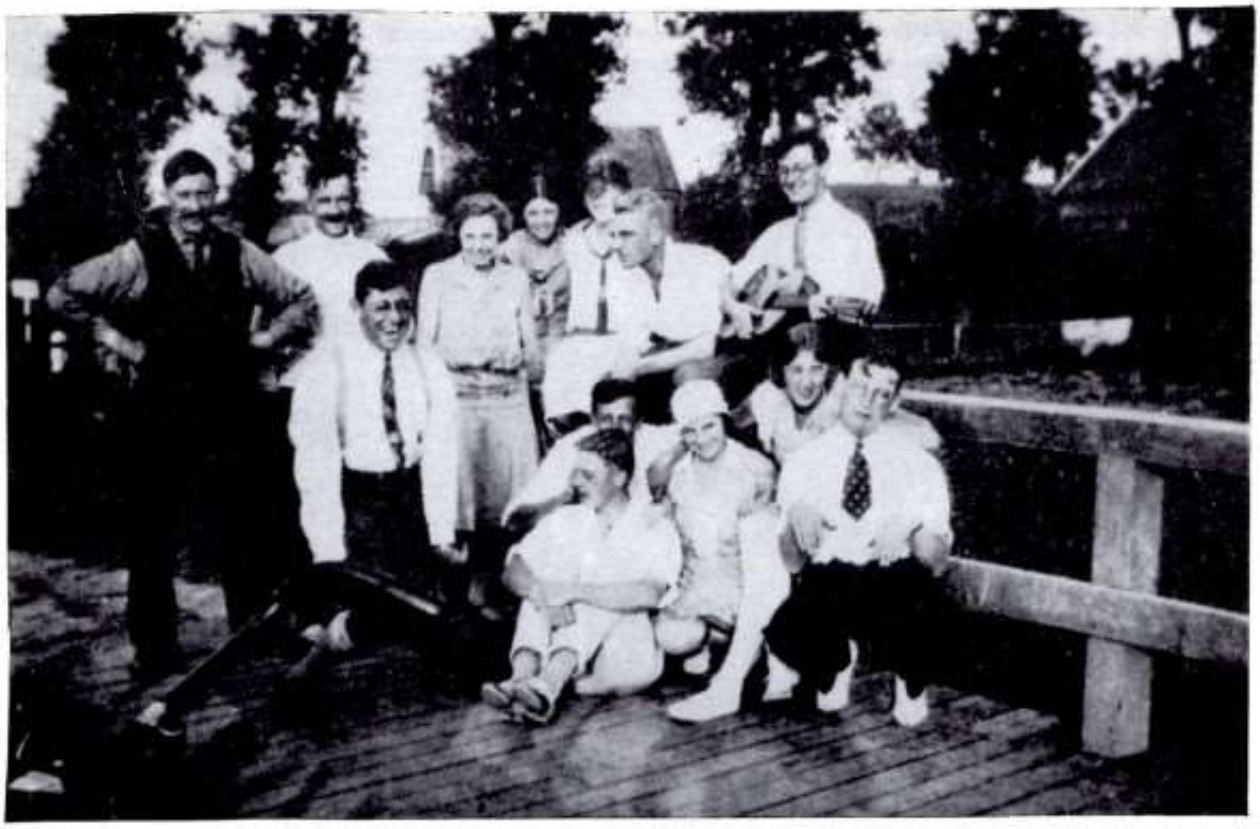
Gekozen voor het Bestuur werden dus de Heeren,
1. J. v.d. Rijn
2. K. Best
3. J.H. Lindt
4. J. May
5. A. May

Met algemene toestemming moesten de pasbenoemde Bestuursleden de funkties zelf maar uitmaken, welke als volgt verdeeld zijn:

Voorzitter	J.H. Lindt
1e Secretaris	J. May
2e "	A. May
1e Penningmeester	K. Best
2e "	J. v.d. Rijn

Waarmee alle leden instemden.
Hierna opende de Heer Lindt opnieuw de vergadering maar in zijn nieuwe functie.
Met meerderheid van stemmen werd de naam, "Watersport Vereeniging De Watergeuzen" aangenomen.
Verder werd de contributie op ƒ 0,50 per maand gesteld.
Hiermede sloot de Voorzitter de Vergadering.
Aldus voorgelezen en goedgekeurd dd. 11 November.

Voorzitter, Secretaris,
w.g. J.H. Lindt w.g. J. May



Met bovenstaande vergadering en notulen was dus de oprichting van onze vereniging een feit geworden. De bestuursleden konden aan het werk gaan en dat hun dat aardig lukte moge blijken uit het samengestelde jaarverslag van het eerste verenigingsjaar. Hoe dit er uitzag kunt u hieronder lezen. Evenals de bovenstaande notulen heb ik de tekst letterlijk voor u overgenomen, met alle zinswendingen en weglaten van lettertekens enz.
In handschrift geschreven in een schoolschrift lezen we dan:

Jaarverslag over het Verg.jaa
1928-29.

Eenige zeilers hadden in den Zomer van het jaar 1928 een stukje land aan de Diemerplas gehuurd, in de loop van dien Zomer kwamen er geregeld meer lui die graag in dat aardige ploegje opgenomen wilden worden, dat ploegje groeide al ras tot een ploeg aan, tegen het eind van het seizoen waren de jongelui overeengekomen een clubje op te richten de Oudere Heeren voelden er toen nog weinig voor en dachten feitelijk dat het doel min of meer was om in den a.s. Winter geregeld een gezellig avondje bij elkaar thuis te komen, hetgeen echter geenzins in onze bedoeling lag.
De 6e October 1928 kwamen de jongelui bij de Muiderkerk bijeen en gingen in optocht naar de Princess-Room (In de Kalverstraat) daar aangekomen opende de Heer Lindt de vergadering, het doel was een Watersport Verg. op te richten, er werden 5 Bestuursleden gekozen, welke de functies onderling uitmaakten, in dat Bestuur is in den loop van het jaar een weiziging gekomen, de 2e Secretaris de Heer A. May werd na ontslag aangevraagd te hebben, zoowat na een halfjaar vervangen door onze 2e Secr. Mejuff. Petersen, verder bleef het Bestuur onveranderd.
Met een meerderheid van stemmen kreeg de Verg de naam van Watersport Verg. De Watergeuzen, de contributie werd op ƒ 0,50 per maand gesteld, deze vergadering werd bijgewoond door 9 Dames en 12 Heeren welke allen als oprichters der Verg. beschouwd kunnen worden.

Nadat de oudere Heeren, vernamen dat er een Verg opgericht was, werden zij na een conferentie met het Bestuur ook lid maar wilden in geen geval tot het Bestuur toetreden, wat naar zij meenden beter de jongelui waar kunnen nemen aangezien zij in den regel andere ideeen hebben en meer met den tijd meegaan, dd 17 November werd er een leden vergadering gehouden waar we al 8 leden meer telden en onze 1e Donateur den Heer Mandersloot die trouw onze vergadering bezoekt, het ten deele opgestelde reglement werd op deze avond na eenige veranderingen goedgekeurd. Op deze vergadering werd onder groot anthousiasme bepaald het volgend jaar in Februari een Feestavond te houden.
Op 6 Januari werd er een vergadering gehouden waarin o.a. besproken werd het eventueel huren van een ander stuk grond er waren eenige leden op uitgeweest, maar alle pogingen waren afgestuit op tegenwerking van het Hoogheemraadschap, verder werd er gestemd over een clubvlag er waren door de leden 15 modellen gemaakt waarvan een ontwerp van den Heer Mandersloot gekozen werd die daarbij den prijs verwierf die daarvoor was uitgeloofd.
Verder werd de 3e Februari een excursie gehouden naar de Kromhoutmotorenfabriek wat zeer interessant was.
op 23e Februari hielden we onze eersten Feestavond, met welke avond we een geweldig succes hadden, dank zij de schitterende medewerking van de leden, tevens konden wij het genoegen smaken een voordelig saldo te boeken.
In de vergadering gehouden 24 Maart werd besproken, het ledental zooklein mogelijk te houden, wat sinds de oprichting al flink gestegen was, men zou het probeeren, hoewel de groei van het ledental moeilijk tegen te gaan was, tevens werden Pinksterplannen besproken, het plan was een tocht naar de Loosdrechtsche plassen, wat pleizierige dagen geweest zijn, de kosten hieraan verbonden konden wegens de lage contributie niet geheel door de vereeniging gedragen worden, zoodat de leden hierin moesten meedragen.
Op de vergadering dd 11 Mei werden de Pinksterplannen definitief vastgelegd en tevens besloten de nafuif op onzen Feestavond den 1e Pinksterdag 's avonds op het te huren eilandje op de Loosdrechtsche plassen te houden.
Het Bestuur had dd 27 Mei een conferentie met den Heer v.d. Brink, we toezegging kregen een bord van de vereeniging boven de ingang te plaatsen een mast en een kastje voor mededeelingen dd. 2 Juni werd de Openingsdag van het zeilseizoen gehouden op welken dag het niets dan regende.
Verder werd dd 11 Aug een tocht voor donateurs gehouden en 18 Augustus een IJ en Zuiderzeetocht wat besloten was in de verg dd. 8 Aug.
De sluitingsdag van het seizoen werd 29 September gehouden, bij deze gelegenheid werden Onderl.zeilwedstrijden gehouden, dien dag profiteerden wij van buitengewoon mooi weer, de booten waren in 5 klassen verdeeld.
Verder werd dd 12 October ons 1e Jaarfeest gehouden, welk feest weer een succes was, tevens een financieel succes, ook dit hadden we weer te danken aan de geweldige medewerking van de leden.
Een jaar geleden bij de oprichting telde de vereeniging 21 leden terwijl zij thans 48 leden en 24 Donateurs(trices)
Aldus Jaarverslag over het 1e vereenigingsjaar.

Voorzitter:	Secretaris
w.g. J.H. Lindt	w.g. J. May

Zo u uit dit eerste jaarverslag dus wel kunt lezen gebeurde er in dat jaar heel wat leuke dingen.

Watersportvereeniging „De Watergeuzen"

Amsterdam

De meeste gebeurtenissen waren voor de leden totaal nieuw. Men was nog niet in een vereniging geweest en het enthousiasme om mee te werken aan feestavonden of zeilfeesten was dan ook geweldig groot. Inderdaad werkte alle leden mee om festiviteiten te doen slagen. Voor zo'n feestavond bijvoorbeeld was het helemaal niet moeilijk om medewerkers te vinden om o.a. toneelstukjes op te voeren of om wat muziekstukjes ten gehore te brengen. Beroemd waren in die tijd onder meer de heren Mandersloot en Meijer, die als "Firma M en M" muziek en toneelstukjes ten tonele voerden die er zijn mochten. En reeds op de eerste feestavond was er iemand die voor de vereniging een clublied had gekomponeerd. Op welke wijs dat gezongen moest worden dat weet ik niet meer en dat het allemaal niet helemaal naar de regels van de kunst was, dat gaf niets. Maar gezongen werd er die avond dat het lieve lust was. Nog heb ik het dichtwerk bewaard en laat het hieronder volgen:

Als je zeilen, roeien, varen wil
Dan moet je een Watergeus zijn.
En als het stormt of waait dan vind
je het fijn,
Om op het water te zijn.
En je trekt de schoot nog vaster aan
en nog schuiner gaat de boot,
Want je wil vooruit en wel wat vlug
Om de wind ga je NOOIT terug

Refrein:

Op het water is het heerlijk
Op het water is het fijn.
Dus daar willen we deze zomer
Zoo dikwijls mogelijk zijn
Weg zijn nu al je zorgen
Verwaaid al door de wind
Om een Watergeus te wezen
Is de wens van een waterkind.

Tussen de papieren van het eerste verenigingsjaar vond ik dit dichtwerk ook terug met de trotse notitie "Eerste clublied gemaakt door J.v.d. Rijn".

Later zouden er door andere leden nog meerdere clubliederen gemaakt worden, die dan ook wel eens op een clubavond werden gezongen. Maar ja, de tijden veranderen en men zingt geen clublied meer. We hebben ook geen feestavonden meer die door eigen leden verzorgd worden. We hebben nu TeeVee.

Alleen al bij het lezen van het eerste jaarverslag komen er een massa herinneringen bij me op. Het sterkst is dan de herinnering aan de eerste Pinkstertocht naar Loosdrecht. Als ik me goed herinner gingen er een stuk of 15 boten mee. Hiertoe was er een echte stoomsleepboot gehuurd die ons zaterdagochtend heen zou slepen en 2de Pinksterdag terug. Dat was me toch wel een gebeurtenis. Bijna niemand was ooit nog zover met zijn boot geweest. Want ja, het waren allemaal maar kleine open bootjes, op 2 of 3 sloepjes na, en motoren in de boten dat was nog iets dat niet bestond. Hoogstens had een of ander een aanhangmotortje die met meestal op kritieke momenten liet afweten. Dus was die tocht naar Loosdrecht wel een hele onderneming. Maar het was tevens wel een openbaring. Want stel je voor, met je boot getrokken worden door een echte stoomsleepboot, door het Merwedekanaal (toen zo'n 30 meter breed) en dan langs de Vecht waar nog geen woonschip lag. Waar overal nog een overdaad van de mooiste waterplanten groeiden. Waar je elke keer als je een bocht omging met open mond stond te kijken, omdat je nog niet wist dat er zulke mooie waterwegen in Nederland waren. En dan Loosdrecht. Dat was helemaal het einde. Ik had nog nooit zulk helder water gezien.

En zoveel vogels en prachtige planten. En zoveel.... rust. En wat een plezier hebben we gehad die eerste Pinksterdag 's avonds. Er was een eilandje gehuurd aan de eerste plas en er waren een paar tentjes opgezet. Bij het kampvuurtje werd er toen met elkaar gezongen er werd voorgedragen en gedichten opgezegd. Het was gewoon een groot feest. Allemaal met bruin verbrande koppen en ingesmeerd met citronelolie tegen de muggen. Eén grote familie die feest vierde.
Natuurlijk was het niet altijd een feest in de geschiedenis van het verenigingsleven. Er waren vaak genoeg moeilijkheden en problemen die dan op vergaderingen besproken moesten worden. Maar het fijne vond ik altijd, dat kwesties op een gemoedelijke manier uit de weg werden geruimd. Het leek soms wel eens dat de gemoederen zeer verhit waren en dan vielen er ook wel eens enige sappige krachttermen, maar dat verhinderde niet om na afloop van de vergadering, die meestal maar een korte tijd duurde, om gezellig met elkaar de avond als een familiefeest voort te zetten. De "Firma M en N" speelde dan piano of er was wel een grammofoon beschikbaar en dan werd er wat gedanst en gezellig gekletst en voor je het wist was zo'n avond weer voorbij.

Maar ook toen werd de vreugde die de watersport verschafte wel eens verstoord en o.a. door moeilijkheden met de heer v.d. Brink de eigenaar van de stalling waar de boten van onze vereniging lagen. Dit leidde er toe dat de gedachten om een eigen stalling te verkrijgen steeds vastere vorm kreeg. Eind 1932 werd besloten te trachten deze wens realiteit te doen worden. Na heel veel besprekingen konden we eindelijk een stuk grond huren van het Hoogheemraadschap en konden we beginnen met het bouwen van een loods en inrichten van een haven. Maar ja, daar was wel een boel geld voor nodig. Hoe kom je daar aan. Wel dat moest wel van de eigen leden komen. Er werd toen een geldlening uitgeschreven en links en rechts werd geprobeerd geld los te krijgen. Om mensen die niet veel geld hadden toch te interesseren werden aandelen gedrukt van *f* 25,-- en wie die niet in één keer konden betalen, mochten ze op afbetaling kopen.
Met een bedrag van *f* 2,50 per maand werd men op den duur toch aandeelhouder.
Om de kosten echter zo laag mogelijk te houden werd besloten de bouw van haven en loods in Hoofdzaak door eigen leden te doen geschieden. Echter wel met een kern van 3 of 4 leden-timmerlieden (die toch werkeloos waren) die tegen een bepaald weekloon het werk een goede voortgang moesten geven.
Om zo spoedig mogelijk stallinggeld te innen, werd op het stuk land waar nu de stalling staat, een paar palen neergezet met een paar dwarsbalkjes er aan en daar konden de eerste kano's gestald worden. Een groot dekzijl er overheen en zo stonden de eerste gestalde kano's in de wijde wereld.
Zaterdags en zondags dan was het een groot bouwfeest. Dan kwamen de leden om onder leiding van de vaste kern te zagen en te timmeren, palen te slaan en terrein op te hogen, enz. enz.
En zo kwam het grote moment dat op 17 september 1933 onder hoera geroep van de aanwezige leden het eerste spant omhoog getrokken werd.

Overigens was dat een van de spanten die nu uit de loods gesloopt worden teneinde te worden vervangen door stalen spanten. Niet omdat de houten spanten niet goed meer waren, maar alleen om een beetje meer bergruimte in de hoogte te krijgen in de loods. Dit was nodig omdat met de groei van de vereniging niet alleen het aantal boten toenam, maar ook de grootte van de boten.
Op een feestelijke zondag in het voorjaar van 1934 werd onder grote belangstelling van diverse zustervereningingen de haven en loods officieel in gebruik genomen.
Hiermede was ongemerkt het begin aangebroken van een meer op commerciele grondslag gericht beleid voor onze vereniging. Niettemin werd toch nog wel aandacht besteed aan het idieële doel van ons streven. De vaste jaarfeesten waren altijd nog een hoogtepunt van een vaarseizoen.

In de zomer werden er veel wedstrijden en toertochten uitgeschreven en de medewerking daaraan en belangstelling was altijd zeer groot. Zo herinner ik mij nog een zogenaamde "Prestatietocht" die gehouden werd op 19 en 20 augustus 1939 naar het Alkmaardermeer over het Noordhollandskanaal en terug over de Zaan. Een afstand van 70 km. Deze tocht was uitgeschreven alleen voor zeilboten waarbij geen gebruik mocht worden gemaakt van motoren en waarbij men zich niet mocht laten slepen. De start was op zaterdagmiddag en men mocht varen zolang men wilde als men maar op zondagavond weer in de haven terug was.
Het was een prachtige tocht, begunstigd door mooi weer met een lekker windje. Tegen de avond ging de wind liggen en nu moest men maar zien dat men op een of andere manier toch verder kon varen. De een probeerde dat uitsluitend met behulp van een vaarboom, een ander deed het met de riemen en weer een ander ging met een lijn over de schouder de wal op en de boot trekken. Het werd evenwel allemaal nachtwerk. Gelukkig waren de brugwachters van de bruggen die voor ons open moesten worden gedraaid, allemaal met een handvol sigaren omgekocht, om ons toch ondanks het nachtelijk uur door de bruggen te laten.

Tegen het ochtendgloren waren de meeste boten wel op het Alkmaardermeer aangekomen en kon enige tijd later de terugtocht een aanvang nemen. Zondag in de namiddag waren de boten allemaal weer in de haven terug. Men was het er over eens dat het wel een zeer geslaagd festijn geweest was, waarbij men echter wel 20 tot 24 uur in touw was geweest.
Toen in het voorjaar van 1940 de oorlog uitbrak, kon niemand vermoeden dat hiermede een ander tijdperk was begonnen, dat heel veel veranderingen in het dagelijks en maatschappijk leven teweeg zou brengen. Dit ging natuurlijk ook niet ongemerkt voorbij in het verenigingsleven.
Gelukkig echter waren de bezittingen van onze vereniging niet al te veel beschadigd in de oorlog. Behoudens een gat in het dak van de loods door een bomscherf tijdens het opblazen van de Amsterdamse haven, bleef de loods en de haven verder vrijwel ongeschonden. Zij het wel, dat door de vaak hoge waterstanden de fundering van de loods toch wel beschadigd was. Na de oorlog was het nodig daarvoor extra voorzieningen te treffen en de vloer van de loods nog weer eens met sintels te verhogen.

Inmiddels kwam het verenigingsleven na de oorlog ook weer wat op gang en vele tochten en wedstrijden werden gehouden, die vaak veel succes hadden. Het ledental bleef groeien en langzaam maar zeker zijn we toch eigenlijk uit onze jas gegroeid. De loods is te klein evenals de haven om alle boten van onze leden te kunnen bergen.
Het zou daarom reuze mooi geweest zijn, als we de viering van het 50 jarig bestaan hadden kunnen laten samenvallen met het openen van een nieuwe loods en haven, voldoende groot en aangepast aan de eisen van deze tijd. Helaas zijn de mogelijkheden daartoe nog kleiner dan 50 jaar geleden. Wat er bijvoorbeeld in de omgeving van het bovendiep gaat veranderen in verband met de aanleg van nieuwe wegen, ligt nog in het duister verborgen.
Vast staat wel dat o.a. het Merwedekanaal voor de watersport steeds minder gebruikt zal kunnen worden. Met de steeds groter wordende vrachtvaarders is het zeilen op dit kanaal al taboe en zal het varen met motorboten steeds minder aantrekkelijk worden.
Blijft de wens dus dat ons bestuur, om in zeiltermen te blijven de moed en wijsheid zal kunnen opbrengen om tijdig "de bakens te zullen verzetten" en te blijven streven naar verbetering van onze bezittingen en daarnaast de idieële doelstelling van onze vereniging zozeer zal weten uit te dragen, dat bij de viering van het honderdjarig bestaan, de dan gratis uit te delen gebakjes voorzien kunnen worden van het trotse cijfer 100 maar dan in puur slagroom.

J. Bartels.

TERUGBLIK OF NOSTALGIE

Vlak na de oorlog werd de piano van mijn moeder verkocht en van die centjes kochten mijn ouders een kleine B.M. Ik zie die piano nog het raam uit gaan, later besef je pas wat dat voor een besluit geweest moet zijn. De boot lag bij een partikuliere stalling aan het Bovendiep, waar zij een grondige opknapbeurt kreeg.
Er werd in het vaarseizoen veel mee gezeild en geweekend. Man, vrouw en twee kindertjes, koken op de primussen, geen slaapzakken, slechts één luchtbed. 's Morgens werden de dekens zo klein mogelijk opgerold, een touwtje erom en zover mogelijk onder het voordek weggestouwd, want het was woekeren met de ruimte. Wat een Tijd!
Mijn vader werd in 1948 lid van de Watergeuzen, Marian en ik waren toen 5 en 8 jaar oud. Ik weet nog dat mijn moeder ons aan een goedlachse meneer voorstelde."Kijk dit is meneer Beukenkamp, geen Bönnekamp maar B-e-u-k-e-n-k-a-m-p, nu, die naam ben ik nooit meer vergeten!
Wanneer mijn ouders zaterdag's middags naar de haven fietsten, was het vrij druk op de weg richting Bovendiep, die liep via twee klapbruggen over de Merwede, wat nu Amsterdam - Rijnkanaal heet en waar die sluisdeur in de lucht hangt. Allemaal watersporters met dikke, donkere joppers met gevlochten leren riemen.
Bij de Watergeuzen ging je via een houten trap naar beneden, aan het hek hing een bel, misschien de koffiebel van nu? Je fiets kon je in de loods aan het voorwiel ophangen, zo kon het gebeuren dat met mooi weer de loods van voor naar achter langs het zijloodsje aan de dijkkant volhing met fietsen. Enkele leden hadden een tandem en in het voor- en najaar huurden sommigen een bakfiets om zijn bootspullen te vervoeren.
Het klubhuis had openslaande ramen, een grote potkachel in de hoek, een leestafel, kokoslopers, die bij hoog water kleddernat werden. Aan de buitenkant van het klubhuis was een houten trap die toegang tot het dakterras gaf, vanwaar je vooral tijdens de zeilwedstrijden een prachtig gezicht op de plas en de Merwede had.

Voor het klubhuis en langs de loods was een steiger die vol lag met grote en kleine B.M.'s, later enige Vrijheids. Allen met de kop aan de wal waar vele waterplanten en prachtige waterlelies groeiden.Weer veel later vond ook Daan Visser hier een ligplaats met zijn Bulthuizer jol. Adrie was zijn fokkemaat, dat was een aardige dikke jongen, die altijd in het water viel en die uiteindelijk een Flitsje de zijne mocht noemen, die toen eigenlijk alweer te klein voor hem was. Had hij toendertijd kunnen dromen dat hij later zo'n groot "jacht" zou hebben? Ook waren er in mijn prille jeugd vele onderlinge zeilwedstrijden, de ene keer bij H.N.D. of Ondine (Beneden Diep) en dan weer eens bij de Watergeuzen.
Bij de Watergeuzen was een zekere meneer Leen Klaassen een aktief wedstrijd kommissielid en laten we vooral ook Karel (die Beukenkamp weet u wel) niet vergeten. Het kon gebeuren bij mooi weer dat alle buitensteigers vol lagen met grote en kleine B.M.'s, Vrijheids, 9 en 12 voetsjollen en later ook Pluisjes (jeugdboten). Bij de grote B.M.'s hadden we zelfs een A en B klasse, dat wil zeggen dat er in twee groepen gestart moest worden, bijv. een half uur na elkaar. Voor, tijdens en na de wedstrijden gezellige muziek.Verzorgd door oom Chris van Londen die, voor die tijd, een geweldige grote pick-up installatie had, waar ook bij de midzomernachtfeesten in de grote loods een dankbaar gebruik van werd gemaakt.
De haven was vroeger anders ingedeeld, men moet bij Nielsen zijn boot de beide stuurhuisdeuren open zetten en in het verlengde daarvan een steiger denken en alleen via die steiger kon men bij de buitensteiger komen, behalve in de week en bij slecht weer, dan werd er een vlot in "het gat" neergelegd. Wanneer je dan zondags met je boot terugkwam, moest er een lange stoot op de hoorn gegeven worden en er waren altijd wel een paar hulpvaardige leden die dan het vlot een stukje opzij haalden. Zo kwam oom Tom een keer met zijn kajuitzeilsloep voor de wind naar binnen en om af te remmen gooide hij vlug een lijn met aan het uiteinde een blok hout overboord, nu het remde fantastisch maar hij haalde wel de waterleiding mee naar boven, die dwars door de haven loopt!
Men gebruikte ook nooit zijn motor, maar

altijd een pikhaak om zo langs de palen naar zijn plaats te varen. Behalve "oude meneer Meijer" die bracht zijn motorboot feilloos op zijn plaats. Hij werkte dan ook bij de waterpolitie, maar zwemmen kon hij niet.
Veel oudere leden bleven 's zomers op de haven wonen, de melkboer en de bakker kwamen een paar maal in de week langs en dan gingen de vrouwen de dijk op, waar zij netjes op hun beurt geholpen werden. 's Avonds zat men meestal voor of in het klubhuis, waar naar de radio geluisterd werd. Ook werd er veel gezwommen, de heer Borman had een prachtige zwemtrap voor ons allen gemaakt met het gevolg dat hij veel last van overspattend water kreeg wanneer hij lekker met zijn vrouw achter in de boot zat te kijken.
Inmiddels hadden mijn ouders zich een kajuitboot aangeschaft. Een eikenhout schip, gangenbouw, een platte bodem met vaste kiel en gaffelgetuigd, wat een vooruitgang! Marian en ik sliepen voorin op de vloer, we konden er maar net liggen, voeten tegen elkaar, rechtop zitten kon onmogelijk en bij regen was je hoofdkussen plus haren nat, dat kwam via de mastkoker naar binnen. Geen voorluik, wat ik wel angstig vond daar er nog steeds primussen werden gebruikt. Er werd zelfs een nieuwe Sea-gull buitenboordmotor aangeschaft die na elk weekendweer keurig schoongemaakt en gepoetst in een cockpitbank opgeborgen werd.
En wat er met die boot gezeild is! In de vakantie maakten we hele tochten, de Waal op, Rijn af, of de Rijn op tot Lobith a/d grens, naar Kleef of Rijn op en IJssel af naar Friesland en terug in één dag over het IJsselmeer. Zonder kaart, die had je toen nog niet, ook boeien heb ik zover ik het mij herinner nooit gezien. Alleen de N.O. Polder lag er en je kon nog via de Gouwzee naar Durgerdam. Mijn moeder en Marian vonden het maar zo, zo en gingen met de Lemmerboot. Veel liever ging ik met hun mee, maar ja, ik kon mijn vader toch niet alleen laten gaan,

hoewel hij er toe in staat was! En daar gingen wij dan, Lemmer uit. Tot de kop van de polder ging het best, maar wat we toen een golven kregen en maar klappen met die platte bodem. Mijn vader had zoiets als een padvinderskompasje wat hij door het gestamp en geslinger van het schip maar amper recht in zijn hand kon houden, maar we kwamen precies op Enkhuizen uit. 's Avonds om 9 uur arriveerden wij bij de Oranjesluizem, we hadden er toen 13 uren over gedaan, behoorlijk vlot voor die tijd. En pas na een jaar zag je het IJsselmeer weer terug, er lag dan ook geen één Watergeus in Durgerdam. We hebben weleens een weekendtocht daarheen gehad, dat was voor de kinderen best leuk, we zaten op een gegeven moment in het vooronder van een oude vissersboot, waar een salamanderkacheltje gezellig brandde en wij er knusjes omheen zaten tot groot vermaak van een kunstschilder, die daar samenwoonde met een lieve vrouw, die nog even gauw (op zondag) lekkere koekjes voor ons ging halen. Adriana Nielsen (een jaar of vijf) maakte een speciale indruk op hem, die flapte er ook alles uit, dat de koffie niet te drinken was bijv. en dat soort dingen meer.
Op de haven amuseerden wij ons ook best. We waren met vrij veel kinderen waarbij drie broers waren, Wim, Han en Huib (Goedegebuure), een fijn stel jongens, en de gangmakers van onze ploeg. Ze deden en probeerden van alles bijv. een plank over het hellinggat en daar overheen balanceren en dat soort dingen meer, hoevelen van ons kopje onder in het hellinggat gingen, ontelbaar en laten we ook onze eigen kinderen niet vergeten! Ook werd er veel in de loods gespeeld, verstoppertje was iets heerlijks, dank zij de lege kisten van buitenboordmotoren die daar zomers stonden. We hadden zelfs een grote zandbak waar nu de grote zijloods staat. Kanalen en rivieren werden er in gegraven en ontelbare emmers water werden er in leeggekieperd.
Op het landje aan de Diem was het ook altijd druk, je kon daar zalig spelen. Er stond ook een heerlijke boom, waarin het fijn klimmen was.
Wanneer wij weer huiswaards zeilden, zag het voor en achter ons op de Merwede, wit van de zeiltjes. Er is een tijd geweest dat onze ouders ervoor moesten zorgen om een uur of zes weer terug op de haven te zijn, want dan begon "Monus de Man van de Maan". Dan renden we allen naar het klubhuis om daar naar het spannende hoorspel te luisteren.
Ja, ik kijk terug op een hele fijne tijd, die ik in de loop der jaren bij de Watergeuzen heb doorgebracht en ik hoop dat er velen met mij er net zo over denken!

Diana Meijer-Bonnekamp.

Kinderen uit onze jeugd:

Wim, Han, Huib Goedegebuure
Joke en Els Wijts
Piet en Elly Kok
Clara, Adri en Chris Nielsen
Loes en Hanneke Singels
Loes en Kees Bartels
Ronald en Kees v.d. Weel
Jan en Hennie Koen
Karel Dooting
Jan en Kees Bobeldijk
Rina, Emmy en Frida Beukenkamp

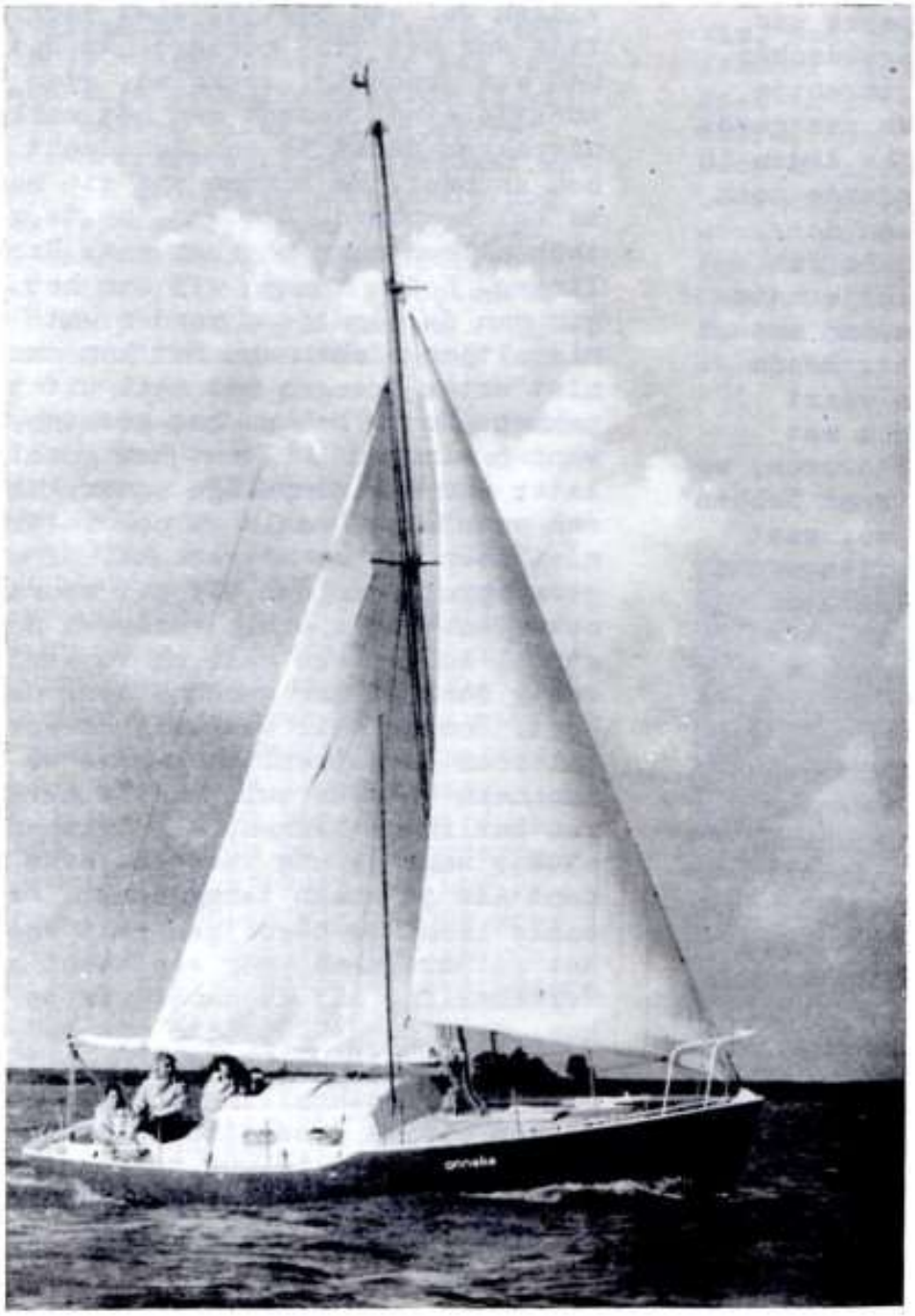
ONZE EERSTE WADDENTOCHT, EEN ROEKELOOS AVONTUUR

Zo'n 20 jaar geleden waren onze vakanties niet zolang. Niet meer dan 14 dagen; maar die werden wel geheel zeilen doorgebracht. Wij (Lida en Willem Rietbergen) gingen dan samen met een bevriend echtpaar, Jan en Gon Boelens, er op uit. Wij bezaten toen een Lemsterkustkruiser, destijds als zeilklaar casco gekocht van Bartels. Wij noemden haar Anneke. Jan en Gon Boelens hadden ook iets dergelijks, genaamd Gonja. En zo gingen wij dan vaak samen naar Friesland. Voor die tijd gold het als een grote onderneming om naar Staveren te zeilen vanuit Amsterdam. Een kompas was voor ons een onbekend gereedschap. Wij oefenden ons in het torentje herkennen en zo redden we ons goed. Hadden wij enige heerlijke dagen in Friesland genoten dan naderde toch weer de tijd te denken aan de thuisreis. Zo makkelijk als Jan Boelens, zonder een greintje zenuwen de heentocht maakten, zo anders was het met de terugtocht. Reeds vier dagen voor de thuis vaart werd hij onrustig en begon met "Willem we moeten naar Staveren, we moeten drie dagen in de hand hebben" Willem vond dat maar zo zo, want het betekende veelal: Vrijdagavond in Amsterdam i.p.v. Zondagavond. Da's toch zonde! Zo hebben we wel eens helemaal gemoterd naar huis omdat het blad stil was, en er vele van de bekende vliegjes waren. En arriveerden twee dagen te vroeg natuurlijk maar, na zo'n aantal malen Friesland wil je wel eens wat anders. Als echte Amelander trok Jan's hart toch al steeds naar de Waddeneilanden. Zouden we dan Ameland niet halen, misschien was Terschelling wel een mogelijkheid! Zo werden er plannen gesmeed. Jan hunkerde ondertussen naar Terschlling en was niet meer te houden. Thuis werd alles goed uit de doeken gedaan en de zaak ernstig besproken, want het was een grote onderneming.

Nu had Jan een zwager, Adrie Schol (Hij heeft veel contact gehad met Watergeuzen vanwege zijn bedrevenheid in het maken van verstagingen). Arie vond dat wij véél te véél zeurden. Nu, hij kende kaptein de Beer op Terschelling. Arie zou met de Beer wel naar Harlingen gaan, om ieder op één van de jachten assistentie te verlenen voor de tocht Harlingen-Terschelling. Dat leek een goed plan. Dus wij naar Kornwerd. (Dat was in 1959). Op een prachtige vroege morgen lieten we ons daar schutten. En daar dreven we dan op het Wad. Jullie kent dat soort belevingen wel een beetje, maar voor die tijd was het vrij gewaagd. Nu het Wad was prachtig, spekglad, geen zuchtje wind. Waarom dan het zeil uitpakken dacht ik zo. Jan dacht er ook zo over. We konden ons die moeite wel besparen. Het was, zo te zien, toch alleen maar moteren naar Harlingen. Zodra kwamen wij aan het begin van de Boontjes, werden wat rimpeltjes zichtbaar. Het kon ons niet ertoe brengen het zeil uit te pakken. Nu we hebben het geweten, want 5 minuten (U leest het goed!) later was die rimpelige watervlakte een woeste zee zoals we ook later niet meer hebben meegemaakt. Er was geen sprake van dat wij het voordek opkonden. Jan's schip verdween soms geheel achter een golf en we werden danig door elkaar geschud door de boot. Zonder zeil een willige speelbal voor de golven. Zo kwamen we dan heen en weer zwiepend de haven van Harlingen binnen, een bravoerstukje waar je nóg verbaasd over bent als je eraan terug denkt. Maar, zoals licht te begrijpen valt was het enthousiasme voor een tocht naar Terschelling bij de dames vér te zoeken. Arie en de Beer die ons hadden opgewacht;"Wat id dat nouw!? Niet naar Terschelling?? Enfin 4 mannen bleken tenslotte de dames binnen ongeveer 1½ uur te kunnen overhalen.Zo voeren we dan, na enkele uren, bij wat kalmer weer, Arie

bij Willem en de Beer bij Jan aan boord, naar Terschelling, vol getuigd en motor stand bij. Ik bood Arie nog m'n kaart aan, kompas had ik immers niet, maar die kaarten zelfs had hij niet nodig. Via de Blaauwe Slenk de West Meep in en daarna door de Slenk zo naar Terschelling. Na 3 dagen wilde Jan weer terug. Niet omdat het zo nodig moest, maar omdat Jan nu eenmaal graag drie dagen in de hand houdt. Het was een tocht die we niet licht vergeten zullen.

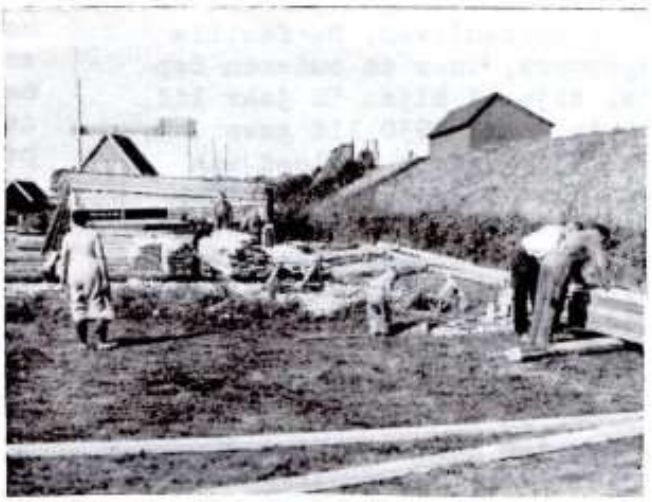
Lida+ Willem Rietbergen



NOG TWEE WATERGEUZEN VERTELLEN

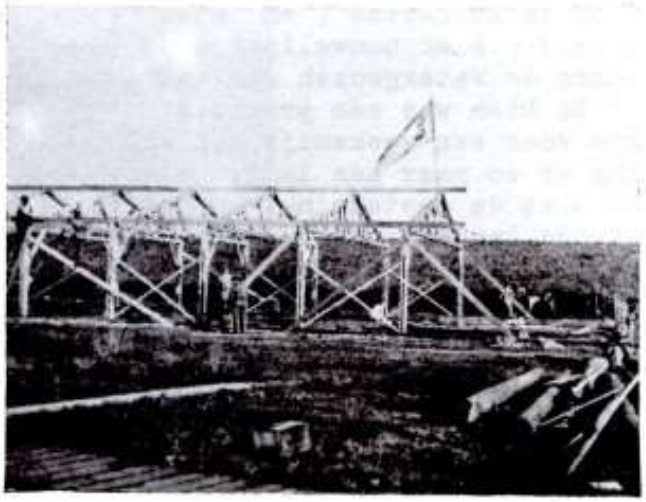
In het kader van het 50-jarig jubileum hebben enkele Geuzen leden, die tot de oude garde Watergeuzen behoren, vragen gesteld over hun Geuzenleven. De familie Goedegebuure, voor de ouderen Bep en Wim, zijn al bijna 50 jaar lid. Wim is in maart 1930 lid geworden, Bep in 1934. Vaders invloed was hierbij niet vreemd. Bep was toendertijd het 100e lid van de Watergeuzen. En hoewel zij elkaar vaak zagen, werden pas in 1942 de banden gesmeed. Beiden hadden een zeilkano als eerste boot. Wim zijn kano bouwde hij samen met Bartels en zijn broer in de winter van 1929-1930. Bep der kano (de Nixie) werd door haar vader op het balkon thuis gebouwd. Later stapte zij over in de grotere B.M. Voor de minder bekenden, een volgens de lattenbouw gemaakte zeilboot met een tuig van 12 m^2. De grotere broer, de 16 m^2, heeft meer bekendheid heden ten dage. Het zeilen vond plaats op het Nieuwe Diep dat toen een mooi meertje was met riet langs de kant. Alleen op de plaats van de bestaande keersluis (bij de bruggen) was een opslagterrein van heipalen. Het scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal was veel minder druk dan nu. Daarom kon men ook gemakkelijk zeilen naar het "landje aan de Diem". Zeilen op de Zuiderzee (en later Ijsselmeer) was er nauwelijks bij. Hoe kwamen de Watergeuzen aan dat landje? De Diem was een prachtig watertje voor een weekendje zeilen. Men ging er zo maar aan land, helaas had dat niet de instemming van de betreffende landeigenaren. Toen er bekeuringen vielen, besloot men, in navolging van "Het Nieuwe Diep" een stukje land te huren. Van boer Smink werd een terreintje gehuurd, maar alras was dat te klein, zodat later het bestaande terreintje aan de Diem gehuurd werd (wat nog steeds in ons bezit is). Op dit terrein werden vele feesten gehouden. Bekend en berucht waren de midzomernachtfeesten. Daartoe werd een grote tent opgezet; persgaslampen zorgden voor de verlichting. s'Avonds voerden de leden allerlei sketches op, die o.a. uit toneel, zang en dans bestonden. In de nacht wist men van geen ophouden. De oudere kinderen mochten meedoen, de jongsten werden dan thuis gelaten. Was het weer goed dan plonsde ieder bij het ochtendgloren in het water om mee te zwemmen in de zwemtocht. Daarna ging men verder met binnen-of buitenspelen totdat in de middag de schreden huiswaarts gingen. Van slapen had men niet gehoord. De oorlogsjaren wierpen ook hun schaduw over het Watergeuzen-leven. Kon in de eerste oorlogsjaren nog gevaren worden, in 1944 kwam erbij het sluisje een Duitse stelling, waar men niet langs mocht. Zeilen was er toen niet meer bij en ook na de bevrijding had men eerst andere zorgen. De Valk van Bep en Wim had de oorlog overleefd; na een opknapbeurt werd in 1946 weer gevaren. Bij het uitbreken van de oorlog was de situatie op de Diemer Zeedijk enigszins gespannen. Vlakbij immers was een landingsplaats voor watervliegtuigen. Het Nederlandse leger was bang voor landingen op het Bovendiep en gaf daarom na enkele dagen opdracht om alle boten van "Het Nieuwe Diep" en de "Watergeuzen" te ankeren op het Bovendiep. Bep ging met een vriendin en een soldaat haar boot verankeren. Omdat de soldaat vond dat het ankeren mannenwerk was, moest Bep even zijn geweer vasthouden. Juist toen kwam een vliegtuig over en bijna had Bep de trekker overgehaald. In paniek liet de soldaat het anker schieten. Uiteraard werd met de boot later eten gehaald. Meestal zeilden men het Merwede-kanaal af en de vecht op, waar bij boeren werd aangeklopt. Veelal deden de vrouwen dit omdat het voor mannen te gevaarlijk was. Het eten stopte men onder de buiskap en daarna dezelfde weg terug naar het Bovendiep. Vandaar voerde men het eten in beetjes naar huis. Helaas overleefden ook Watergeuzen-leden deze moeilijke jaren niet. Na de oorlog trok men verder weg. In de zomer ging men naar de Loosdrechtse of Vinkeveense plassen. Daar kon men op vele plaatsen aanleggen, terwijl het water nog zo helder en zuiver was, dat je er van kon drinken. Later ging men nog verder weg; Friesland was niet meer onbereikbaar per boot. Toen in Durgerdam de Watergeuzen een aantal ligplaatsen kregen werd Durgerdam de thuishaven waarvandaan Bep en Wim met hun boot tochten ondernamen naar andere plaatsen aan het Ijsselmeer. Aangezien de vitaliteit niet te zeer onder de

lengte der jaren heeft geleden, trekken zij met hun nieuwe zeilboot er nog steeds op uit. Sedert Wim vorig jaar gepensioneerd is behoeft men zich niet meer tot de weekends te beperken. Toen dit vraaggesprek op een dinsdagavond dan ook plaats vond, waren zij net thuis, terug van een lang weekend.



Onze botenstalling

Nu in de afgelopen twee jaar met de vernieuwing van onze botenstalling een begin is gemaakt, is het goed eens stil te staan hoe deze loods indertijd gebouwd is. Dat de houten spanten door stalen zijn vervangen heeft niet zo zeer met ouderdom, als wel om andere redenen te maken. Onze eerste leden hadden hun boten in een stalling aan de Ooster Ringdijk. Zoals de heer Bartels in zijn verhaal aanhaalt, leidden moeilijkheden met de eigenaar van deze stalling tot de wens een "eigen huis" te hebben. Daar onze zustervereniging Het Nieuwe Diep een terrein aan de Diemerzeedijk in huur had gekregen van het Hoogheemraadschap, liet men eveneens het oog vallen op een terrein aan deze dijk. Hel as kon men niet het terrein krijgen wat men op het oog had. Tenslotte kreeg men het huidige terrein in huur. Echter het waterpeil op dit terrein lag bijna op maaiveldhoogte en dat is in feite nu nog steeds zo. Allereerst werd begonnen met de aanleg van een haven. Nadat de plannen hiervoor afgerond waren, kon men gaan denken aan een botenloods. En een loods bouwen betekend ook dat er geldzorgen zijn. Om aan het benodigde geld te komen, besloot de ledenvergadering van 15 maart 1933 een obligatielening, groot ƒ 5000,- uit te schrijven, onderverdeeld in obligaties van ƒ25,-. Hier moet men niet te min over denken. De Watergeuzen telde vooral leden uit de klassen der arbeiders en kleine luiden. In 1933 waren ook vele leden werkloos; per week kreeg een gezin ƒ18,- aan werklozengeld. Met recht kan gezegd worden dat de loods met dubbeltjes en kwartjes



bijeen gespaard is. Onderwijl werd driftig getekend voor de nieuwe stalling. Enkele plannen konden niet het ja-woord van de gemeente krijgen, maar in september 1933 kreeg men dan eindelijk toestemming en de bouwvergunning (nu knijpen wij onze handen dicht bij zo'n korte duur). Verder was men al begonnen met het ophogen van het terrein, zodat men enigszins kon lopen. De bouw van de loods zou plaatsvinden onder leiding van enkele leden-timmerliedan die werkloos waren. Op de weekdagen bereidden zij allerlei zaken voor, waarna in de weekeinden andere leden zouden helpen met de bouw. Op 5 september begon men met de werkelijke bouw en men liet er geen gras over groeien, op 17 september ging het eerste spant al omhoog. Bij de werkzaamheden gebruikte men o.a. een cirkelzaag, een boorbank en een mal, waardoor alles precies paste. Het gebruikte hout was van een goede kwaliteit. De afmetingen van de loods waren toen aan de ruime kant voor de boten van die tijd. Hoofdzakelijk waren dit (zeil-)kano's of andere open zeilboten (de BM-er was toen net op het water verschenen). Dat het hard ging met de bouw, blijkt wel uit de datum van de officieuze opening, namelijk 22 oktober.
's Ochtends waren snel enkele paden aangelegd, zodat men niet in de modder zou wegzakken. Helaas ging de eerste helling "de modder in" (dat probleem kunnen wij ook nu nog). Toch mocht dit de pret niet drukken. Leden van zustervereniging staken hun bewondering voor dit alles niet onder banken.
Nadat de leden aan de vereniging een klok, een lamp en een mooie windwijzer hadden aangeboden, kon de toenmalige voorzitter, de heer Scherpenisse, de loods inrijden. Een loods die direkt op de waterleiding was aangesloten, het elektriek volgde enkele jaren later. In het voorjaar van 1934 werden haven en loods officieel geopend. Omdat de grote loods al snel te klein werd, werd in 1936 aan de oostzijde de dwarsloods gebouwd.. In 1938 begon men met de bouw van een clubhuis bij de loods.

En dan horen wij bekende geluiden. De loods verhogen of uit te graven (en met damwanden tegen inwatering afdammen). De oorlog strooide roet in het eten en de afloop is bij de meeste leden wel bekend. Na de oorlog is de vloer opgehoogd met sintels en is de zijloods aangebouwd. Na de oorlog bestonden er plannen voor aanleg van een nieuwe haven met botenstalling in de N.O.-hoek van het Bovendiep. Het te fraaie plan van de gemeente kostte echter een rib uit het Watergeuzenlijf; 70.000 gulden leg je niet zomaar op tafel. Toen heeft men nog gedacht aan overplaatsing van de opstallen, maar het is altijd bij plannen gebleven. En ook nu zijn er nog steeds plannen tot verplaatsing van onze haven en de botenstalling. Omdat dit voorlopig toekomstmuziek zou blijven, werd enkele jaren geleden besloten de loods maar inwendig te vergroten (uitwendig had niet de instemming van de gemeente).Afgewacht moet worden of het 75-jarig jubileum ook op de bestaande plaats gevierd zal worden.

R.Wilders

VAN KANO TOT ZEEWAARDIG JACHT

Eindelijk was het dan zover, de tewaterlating van onze "Zeeraaf" op 18 juli 1978. Wat ging hieraan vooraf? Wel, een halve mensenleeftijd van zelf bouwen, een paar jaar varen, verkopen, van dit geld materiaal kopen en weer bouwen, varen, wéér verkopen enz. enz., net zolang tot dat we nu een schip hebben, dat ons ideaal het dichtst benadert. Dat is een goed zeewaardig toerschip met een goede stabiliteit, wat ook een redelijke snelheid kan bereiken (daar komen de oud-wedsrijd zeilers om de hoek kijken), ruimte en comfort voor "moeders", een schip wat een zeetje kan hebben. Het is het tiende zelf gebouwde schip, drie kleine volgbootjes meegerekend, en het vierde kajuit jachtje. Het begon al op jeugdige leeftijd (11 jaar) met een oude kano van zegge en schrijve twéé gulden. Adri had er maar één. De andere gulden kreeg hij van z'n moeder in ruil voor ettelijke karweitjes. Later werd deze kano verkocht en een tweedehands zeilkano gekocht en deze na enige tijd wéér verkocht. Van het aldus verkregen geld bouwde hij, toen hij 16 was, een z.g. A-klasser, een soort grote zeilkano van ± 5 meter lengte met grootzeil en fōk, genaaid van meelzakken (het was tenslotte 1943). Op z'n 21 e jaar bouwde hij een Vrijbuiter, een mooie gestroomlijnde "sigaar", de Z.88. Hij werd lid van de W.S.V. "de Watergeuzen", ging wedstrijd varen en boekte vele successen met zijn "Stabiel". Na verkoop vrijbuiter resp. gevaren in Sharpie, zestien kwadraat en Valk.
In 1958 begon Adriaan met de bouw van Valk 333, de"Olivier" op de zolder bij z'n ouders, die in mei 1959 tewater werd gelaten in Loosdrecht. Intussen leerde hij z'n vrouw kennen, die, zelf dochter van een bootbouwer en opgegroeid tussen de bootjes, even enthousiast meeschuurde en lakte en ook een ervaren zeilster was.

Toen het wedstrijd varen te bezwaarlijk werd wegens rugklachten, werd de Valk verkocht. In 1962 begon hij met de bouw van een overnaads kajuitjachtje van 7.5 meter, dat in 1964 tewater werd gelaten. Tussen door bouwde hij in de berging van de flat in Buitenveldert nog een paar volgbootjes, waarmee in "bootloze" perioden wat geroeid werd.
Na dit jachtje volgde de "Floris", het eerste rondspant van hechthout, 8 meter lang, daarna de bouw van het "Ravenest", van 9.5 meter en tenslotte de "Zeeraaf". De laatsten namen beide ruim 3 jaar in beslag. Met de "Floris" en het "Ravenest" beleefden we vele heerlijke weekends. We waren aan beide zeer gehecht. Gelukkig kwamen ze in goede handen en ze zijn nog regelmatig op 't Ijselmeer te vinden. De laatste heet nu "Pas de deux".
Voorlopig is de "Zeeraaf" wel het laatste grote schip. Er zijn alleen nog plannen voor een bijbootje. Gelukkig konden we het wel zo regelen, dat we niet al die bouwjaren bootloos waren. Dit keer waren we 1½ seizoen zonder boot.
De kapiteinse maakte zich niet alleen verdienstelijk met schuur-lak-, en schilderwerk, maar zorgde ook voor de aankleding en droeg haar financieel steentje bij met haar werk als apothekers-assistente.
Uit dit alles blijkt, dat een mens met doorzettingsvermogen véél kan bereiken. Bovendien zijn daarvoor nodig twee rechterhanden, technisch inzicht en last but not least een vrouw die letterlijk en figuurlijk meewerkt.

Bouwwijze.

De houtbouw heeft onze bijzondere voorliefde. Het is mooi, warm en geeft weinig condens. Daar hoor ik al stemmen opgaan van : hout geeft veel onderhoud, lekken, rotten enz. Niet bij deze bouwmethode die aldus verloopt. Eerst worden er hulpspanten opgezet, die later verwijderd worden, maar waarvan er enkele op vitale plaatsen blijven zitten.

Daar overheen komen langslatten. Over deze latten komt de huid, die bestaat uit 3 lagen hechthout van elk 6 mm dik, waarbij stroken gebruikt worden van 20 tot 25 cm breed en waarbij de naden steeds overlapt worden door de volgende strook. Alles gelijmd met een water vaste lijmsoort en genageld met speciale nagels met een soort weerhaakjes, z.g. gripfast. Alle stroken zijn stuk voor stuk pas gemaakt en gelijmd, zodat de dichtheid van de naden optimaal is.
De gehele romp is behandeld met Colturiet Tc N, een verfsoort op epoxybasis, ook wel epoxyters genoemd. Een eigenschap van deze epoxyters is, dat ze krashard is en toch buigzaam. Door deze behandeling is de romp ook buigzaam en daardoor sterk en eist weinig onderhoud. Over de colturiet is een glansverf aangebracht en behalve het bijwerken van eventuele schrammen, wordt hij hoogstens om de twee of drie jaar geschilderd.Het dak en de luiken zijn van teak, behalve het luik boven de slaapkooien, dat is een kant en klaar gekocht luik van glas met aluminium. Ook over de kajuitwanden, zowel binnen als buiten zit een laag teak.
De randen van dek en luiken zijn gelakt. Het lakwerk is eigenlijk het enige, wat af en toe bij gehouden moet worden, maar dat is een kleinigheid, wat we er graag voor over hebben. Van lekken en dus rotten is geen sprake. Er komt geen druppel water binnen. Deze methode is natuurlijk zeer arbeidsintensief, dus voor een werf niet aantrekkelijk. Er zitten ruim 3000 arbeidsuren in. Daar kwam bij, dat eerst bouwruimte gezocht moest worden en als deze gevonden was, eerst "bouwrijp" gemaakt, d.w.z. leeg gemaakt, werkbank erin, verwarming, apart hokje om kleren op te hangen enz.
Dit nam meestal enige weken in beslag. Gereedschap heeft hij in de loop der jaren zoveel bijeen gegaard, dat een vakman er zijn vingers bij af zou likken.

De tewater lating

Na enig uitstel, deels vanwege het slechte weer, deels door het vele werk wat nog verzet moest worden, was het donderdag 13 juli eindelijk zover, dat het schip buiten de schuur gezet kon worden. D it was enige dagen vóór de tewater lating nodig, omdat de schuur zo laag was, dat verschillende werkzaamheden op het dak van de kajuit niet of zeer moeilijk uitgevoerd konden worden. Het weer moest dus ook wat meewerken, want je kunt niet schilderen als het giet van de regen.
Nu, helemaal droog was het niet steeds, maar tussen de buien door lukte het toch en op 18 juli, dinsdagavond kon de tewaterlating geschieden. Om 7 uur kwamen kraanwagen en trailer en werd het schip keurig hangend in de singels op de trailer gezet.
Het weer, dat aanvankelijk 's morgens veelbelovend was, was 's middags verarmd en 't was weer eens gaan regenen. Gelukkig was het nu min of meer droog. Om half acht reden we achter ons schip aan opweg naar de 1 e loswal in Hilversum, waar de kiel al klaar stond. Het op de kiel zetten verliep gesmeerd, alles paste precies. Toen bouten aandraaien en trimroer plus grote roer eronder. En bij de laatste kwam een kleine moeilijkheid. Het roerblad liep aan tegen de onderkant van het schip. Gelukkig was dat vrij gauw verholpen door het verstellen van een paar bouten.
Even later hing de "Zeeraaf" boven het water, waar de kapiteinse onder grote belangstelling wat champagne over de plecht liet vloeien met de woorden: Ik doop U "Zeeraaf" en ik wens U een behouden vaart. Toen zakte ze (de boot althans) in haar element. Ze lag prachtig op het water, nog wat hoog, maar dat komt later goed, als de mast erop staat en van binnen alles af is, want er moet binnen nog veel gebeuren, even als op het kajuitdak.

De eerste zeiltocht

We lagen tijdelijk in de Sporthaven in Hilversum, waar de motor aangesloten werd, proefgevaren en waar Adri de zeereling plaatste. Vrijdag 28 juli 's middags om half vier vertrokken we met prachtig weer vanuit de Sporthaven. De sluis "'t Hemeltje" stond open, zodat we er zo in konden varen. De mast lag op het schip en de bruggen in de Vecht waren alle hoog genoeg, dus dat gaf ook geen problemen.
Om kwart over zes lagen we voor de sluis in Muiden. Na een half uurtje werden we vlot geschut. De jachthaven bij 't Muiderslot was overvol, dus besloten we na olie getankt te hebben door te varen naar Lelystadhaven, waar we om kwart over tien ankerden.
De volgende morgen tegen achten gingen we anker op, werden meteen geschut en lagen we om 12 uur voor anker bij Lemmer. Het was dat weekend erg warm, maar er moest nog hard gewerkt worden om de "Zeeraaf" zeilklaar te maken. Gelukkig hadden we een flinke hulp aan boord in de vorm van onze 16 jarige neef Wouter. De wantputtings moesten geplaatst, de goten weer met rubber gedicht, lieren geplaatst en de rail met schootblokken voor de genua.
Maandagmorgen om half 8 lagen we bij v.d.Neut voor de wal, waar de mast geplaatst werd. Woensdagmiddag om 3 uur draaide de sluiswachter de Riensluis voor ons open en we voeren naar buiten met aangeslagen zeilen. Aanvankelijk stond er een zwakke Z.tot Z.W. wind, maar bij de Steile bank begon hij al aardig aan te wakkeren. Het werd bepaald spannend of alles het wel zou houden. Adri stak maar een rif voor de zekerheid.
Om kort te gaan, alles ging goed, de "Zeeraaf" lag lekker op z'n roer en we liepen gemiddeld 6½ knoop. Bij aankomst in Staveren waren alleen de stuurboordswanten wat losser komen te staan.
De "Zeeraaf" had z'n eerste trip tot onze tevredenheid volbracht.

Gegevens schip.
De romp is gebouwd volgens een tekening van de "Jansine" van D.Koopmans, de opbouw maar eigen idee.
Lengte o.a. 10.10 m
Lengte waterl. 8 m
Breedte 3.10 m
Diepgang 1.45 m
Max. zeiloppervlak: 57 m^2
Motor: B.M.C. diesel 4 cyl. 38pk.

A.Raavé-Scherpel

TERUGBLIK

't Zal zo omstreeks 1925 geweest zijn dat vader en oom Piet (G. en P. Dorreboom) ieder een sloep kochten. Veel werk werd er gemaakt om alles op te knappen. In die tijd waren er niet veel mensen die een boot hadden, en die er één bezat voelde zich als lid van een grote familie. Eerst werd er geoefend op het bovendiep. Dat was dichtbij want de stalling was bij v.d. Brink aan de ringdijk. Maar al gauw gingen we wat verder, de Merwede af tot de Diem, en daar aan de voet van de zeedijk bij het bruggetje was een mooi stukje land wat al gauw het zondagse doel was. Al vlug sloot ook de familie v.d. Rijn zich bij ons aan die ook een sloep hadden, en kwamen er kano's en andere kleine bootjes.
't Leek één grote familie. In de grote boten werd koffie en thee gezet en geschuild als het regende. Steeds meer jongelui sloten zich aan en toen er haast geen plaats meer was bij v.d. Brink werd het plan geopperd zelf een haven en botenloods te hebben.
Na veel besprekingen werd de watersportvereeniging "de Watergeuzen" opgericht. Grond gehuurd aan de voet van de oude Zuiderzeedijk bij de Iepenslotersluis. Onder leiding van de oudjes werd zelf een botenloods en steigers gebouwd. Iederéén hielp mee, de meisjes mochten het houtwerk van steigers enz. in de carbolineum zetten.
De eerste jaren voor de botenloods er was, werd er in de winter gedanst en was het jaarlijkse soiree in "Eik en Linde" aan de Plantagemiddenlaan. Wat waren dat fantastisch fijne feesten. Iederéén deed wat, muziek maken of een toneelstukje, maar het allermooiste was altijd de firma M + M (Meyer + Mandersloot) die in hun liedjes vertelden over alle gekke dingen die er in de loop van het jaar gebeurden. Dan was de stemming er metéén in.

Om ±12 uur was dan de tombola met veel eigengemaakte prijzen, en tot slot bal tot 4 uur. Jong en oud genoten dan enorm. Ook werd er op de zondagochtenden door de ouderen knoop- en slitsles gegeven en het binnenaanvaringsregelement overhoord. Door verhuizing en daarna de oorlog zijn we alle kontakten kwijt geraakt. 't Lijkt ons een goed idee om na zo vele jaren de mensen die nog in leven zijn te ontmoeten.

S. Meeder Dorreboom.

HALFWEG DE EEUW

Het feit van het bestaan van onze vereniging gedurende een halve eeuw verleidt tot overpeinzen, want vergeleken met een mensenleeftijd is 50 jaar een lange tijd. Er is zo veel gebeurd in de wereld, de omstandigheden op het moment van oprichting van onze vereniging zo volkomen anders dan die van nu.
Alleen al op het gebied van de watersport geeft een vergelijking tussen de situatie van 1928 en 1978 redenen om zich te verbazen over de enorme ontwikkelingen.
Hoe ontstond een vereniging zo'n 50 jaar geleden? Welke is de zin van onze vereniging nu, zo die er al is? Wij ervaren de realiteit ervan, de een meer de ander minder en het betekent kennelijk iets voor ons. De aard van die betekenis, bepaalt mede de inspanning welke wij ons getroosten tot instandhouding, of zelfs versterking van de vereniging. Wat dat betreft zou men soms vrezen dat de vereniging tot snelle liquidatie gedoemd is, een volgend moment ziet men grote perspektieven.
Onze liefde voor de watersport en het verlangen zich hierin optimaal uit te leven blijkt wel de voornaamste reden te zijn waarom wij een vereniging als de onze in stand willen houden. Is het niet zo,dat willen wij deze toch beslist niet goedkope sport blijven beoefenen op de wijze waarop wij dat nu doen, wij deze organisatievorm moeilijk kunnen missen?
En zo komen dan, via de behoeften die wij hebben om bezig te zijn in de watersport, allerlei neveneffekten naar boven, die niet alleen noodzakelijk zijn om de vereniging te doen zijn wat zij nu is, maar ook haar maken tot een faktor in ons leven en in de samenleving waarvan wij deel uitmaken, die de moeite waard is eens te overwegen.
Een halfeeuwfeest lijkt daartoe geschikt.
In de statuten wordt als doel van onze vereniging gesteld het beoefenen en bevorderen van de watersport, als ook het behouden en verstevigen van een goede verstandhouding der leden. Maar is er niet meer dat onze vereniging zo belangrijk maakt voor ons? Daar zijn de aspecten van samenwerken vanwege onderhoud van de bezittingen door persoonlijke inzet, op vrijwillige basis, ieder met de kwaliteiten die hem of haar eigen zijn.
Maar ook naar buiten doet onze vereniging zich gelden, groepsgewijs en/of door het optreden van ieder van haar leden afzonderlijk.
In de loop der jaren is gegeven de omstandigheden onze vereniging wat vreemd uitgegroeid daar wij nu drie havens hebben,er leden zijn die hun boot hebben liggen in een verre haven, maar tegelijk hun vriendschappelijke banden blijven behouden met onze vereniging. Dan zijn daar de oud-leden en donateurs. Als vereniging dienen wij te waken over de belangen van deze groepen en ze op elkaar af te stemmen. Voorwaar geen eenvoudige zaak.
Was het vroeger een betrekkelijk kleine groep met derhalve een doel dat voor de leden min of meer gelijk lag, nu is dat wel eens wat minder duidelijk.
Had de vereniging vroeger een zeer duidelijke sociale funktie als ontmoetingsplaats, als startpunt voor allerlei aktiviteiten ook naast de watersport, nu in 1978 is dat toch duidelijk anders. De wereld om ons is zo veranderd, ook zo versneld en verhaast, er is zoveel dat onze aandacht vraagt en bovendien onze vereniging is zoveel groter geworden, dat veel wat vroeger mogelijk was in het verenigingsverband, nu eigenlijk niet mogelijk is, ja zelfs overbodig lijkt.

Maar toch, ook al is er op dat punt dan veel gewijzigd, de vereniging blijft een belangrijk element. En de mate waarin wij dat beleven is duidelijk een funktie van de inzet van ieder van ons. Deze mate van onze inzet kan mede worden bepaald door ons inzicht van de funktie van onze vereniging in het totale "Spel" van ons leven. Nu leven wij in een wereld, welke, goed beschouwd, door een tijdperk lijkt te gaan van grote moeilijkheden. Dat er dan mensen zijn waarvan iets vreugdevols uit gaat, moet toch wel van belang geacht worden. Dat is een aspekt van onze vereniging waarop hier ook wel gewezen mag worden. Het is ook daarom belangrijk dat onze vereniging een gezellige vreugdevolle vereniging is.

Het moge ons op het eerste gezicht misschien overdreven toeschijnen, maar bij nadere overweging zullen wij mogelijk tot het besef komen welke de betekenis is die een vereniging als de onze kan hebben in kleiner en groter verband.
Te meer reden is er dus het vijftigjarig bestaan van onze vereniging te gedenken.
Moge het enthousiasme voor onze vereniging van de oprichters en hen die daarna kwamen, door ons zo worden doorgegeven dat door de Watersportvereniging De Watergeuzen de tweede helft van de eerste eeuw een glansrijke tijd zal zijn.

R. v. Vloten.