

DE GEUS

BOUW
KONINKRIJK

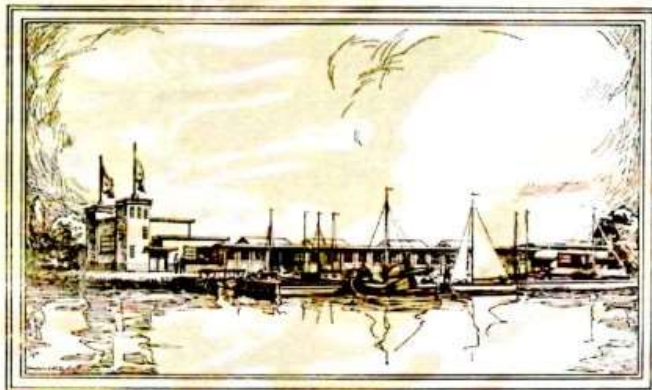


1928 - 2003

Ynk en ka



Jubileumuitgave van DE GEUS
Ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan
van watersportvereniging 'de Watergeuzen'



ONZE EIGEN HAVEN
 ZOALS HET WORDEN ZAL

De hierboven afgedrukte tekening geeft U een prachtige indruk hoe onze eigen stalling er uit zal zien als zij geheel voltooid is.

Het terrein is gelegen aan den Diemerzeedijk naast de Iependooiersluis en is groot 4 2000 M².

Aan weerszijden van de eigenlijke Bootenhal zijn twee hoogere gebouwen geprojecteerd, z.g. hoofdgebouwen.

Daarin worden ondergebracht resp. de kano-afdeling met douche en kleedkamers, en Toko, vergaderzaal, kantoor en toiletten.

De eigenlijke bootenhal wordt zoodanig ingericht, dat elk vak afzonderlijk geopend kan worden, zoodat iedere boot er uit kan worden gehaald zonder dat men behoeft te wachten op anderen.

De rails komen voor het gebouw te liggen, terwijl de helling aan de zijde van de Sluis komt.

De oppervlakte van het geheele gebouw bedraagt

bijna 800 M². De haven beslaat een oppervlakte van 1400 M² en kan 54 booten bevatten.

Deze haven wordt voorzien van een aparte in- en uitgang, hetgeen natuurlijk zijn voordeelen heeft.

De kosten voor het geheele plan bedragen ± f 8500, maar zal in gedeelten worden uitgevoerd, naar gelang de geldmiddelen dit veroorlooven.

De teekenaar is er uitstekend in geslaagd ons een juist beeld te geven van hetgeen tot stand kan worden gebracht.

Mogen wij op ieders medewerking rekenen om het geheel ook in werkelijkheid tot stand te brengen.

Een obligatie kost f 25,- en kan desgewenscht in 10 maandelijksche termijnen voldaan worden.

Het is dus voor ieder mogelijk deel te nemen aan onze obligatie-eening.

Moeten wij er nog meer van zeggen?

De tekening spreekt voor zich zelf!

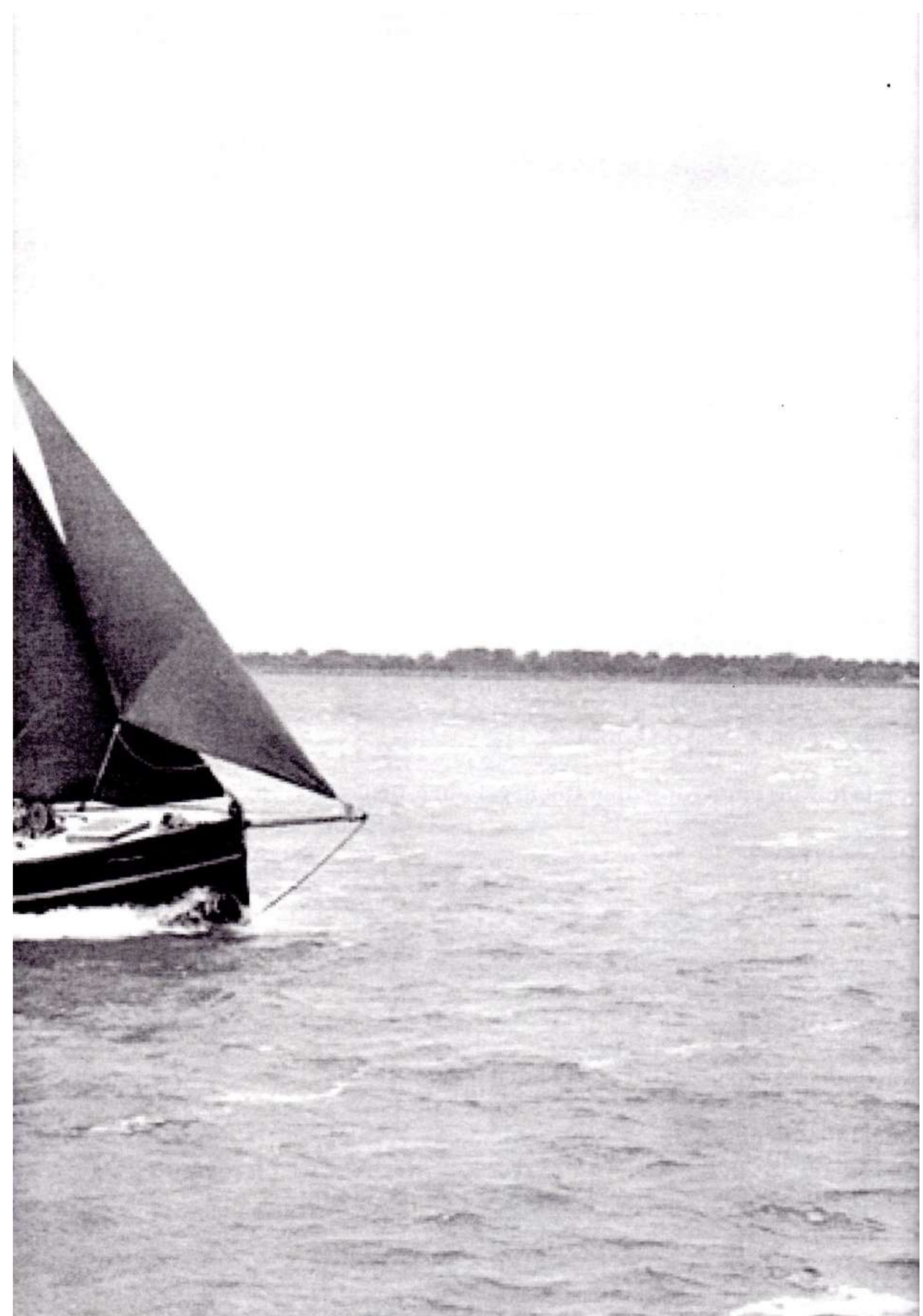
Een goed verstaander...

NEEMT EEN OBLIGATIE

(Overgenomen uit het FEESTNUMMER van HET GEUZENBLAD, 2^e jaargang, 16 februari 1933)

INHOUD

Titel	Pagina
Voorwoord	5
Van de redactie	7
Overpeinzingen	9
Nostalgie	15
Vinkeveen	19
Kinderlogica	22
Jubileumpraat	23
Windstilte	26
Zeeburg	28
Uit het journaal van de PASSION	29
Interview met mevrouw Bep Goedegebuure-Beukenkamp	30
De Watergeus	33
Vraaggesprek	35
De havencommissarissen	40
De grote oversteek	42
Navigatie, vroeger en nu	45
De jubileumcommissie	49



Het produceren van DE GEUS voor ons 75-jarig jubileum is een unieke ervaring. Als voorzitter van de vereniging mag ik als eerste het woord voeren. Met veel plezier schrijf ik in december 2002 deze pagina voor deze jubileumuitgave, die wij bij de opening van het vaarseizoen 2003 zullen aanbieden aan leden en donateurs.

Om niet in het vèr achter ons liggende te duiken heb ik een fraai excuus. Anderen, die aanmerkelijk langer lid zijn, doen de geschiedenis herleven. Mijn opdracht is te belichten wat vóór ons ligt. Een riskant onderwerp. De glazen bol hanteren is een heikele zaak; de toekomst toetst namelijk zelf de voorspelling. U verwacht van dit voorwoord niet dat een complete wereld- en toekomstvisie wordt opgebouwd. Economische en/of politieke trends lijken me ook niet het juiste onderwerp. Maar dan is daar toch het onderwerp waar onze gemeenschappelijke aandacht naar uitgaat: de vereniging. Vragen wellen op in de zin van: Hoe zal het met de vereniging in de nabije en verre toekomst gaan? Welke vorm zal de vereniging krijgen en wat voor een karakter zal de vereniging aannemen? Van invloed daarop, wellicht zelfs bepalend, zal de toekomstige vorm van onze samenleving zijn.

Met een citaat uit een interview van Pieter Hilhorst (De Volkskrant 30-11-02) met de Amerikaanse politicoloog Robert Putnam stellen we dat "een democratie niet zonder een bloeiend verenigingsleven kan". De rechtvaardiging vinden we in het navolgende: "In verenigingen leren mensen samen te werken met mensen die niet zijn zoals zij, maar die echter wel – deels – identieke belangen of interessen delen." Het is duidelijk dat solidariteit in een vereniging een belangrijke plaats inneemt.

Een watersportvereniging zoals de onze is daarvan een duidelijk voorbeeld. Om gedurende een periode van 75 jaar een instituut als de Watersportvereniging 'de Watergeuzen' boven water te houden is het essentieel dat de meeste leden solidair zijn en gezamenlijk zorgdragen – in de uitgebreide zin van het woord – voor haar bezittingen. Hoe solidariteit vorm kan krijgen spreekt wat duidelijker uit de woorden 'eendrachtig zijn'. Hierin ligt een kern van ons toekomstige bestaan besloten: eendracht, tolerantie, medeleden ondersteunen. Deze begrippen zijn van primair belang om de vereniging levend en levendig te houden; niet slechts voor de leden, maar ook in een ruimere maatschappelijke context.

De politiek en haar uitvoerders kunnen hierbij een belangrijke rol vervullen. Een overheid die een begrip als tolerantie niet slechts predikt, maar ook zelf toepast is van essentieel belang. De eerder genoemde begrippen moeten op een consistente manier handen en voeten krijgen. Zwalkende koersen daarentegen leiden tot verwarring en irritatie. Het kan bijvoorbeeld nuttig zijn als de overheid met strakke hand milieubeleid uitvoert en daarbij toezicht houdt op de jachthavens aan de Diemerzeedijk. Maar als wettelijke voorschriften, die gelden voor de openbare weg aan diezelfde Diemerzeedijk, niet worden gehandhaafd, dan is er sprake van inconsistent beleid. Hierdoor ontstaat irritatie. De gebrekkige handhaving kan ongetwijfeld worden verklaard maar is daarmee niet verontschuldigd.

De leden hebben 'in relatieve eendracht' de vereniging door vele stormen genavigeerd. Oorlog en vrede heeft de vereniging overleefd. En ondanks het feit dat een nieuwe oorlog dreigt en een nieuw kabinet staat te trappelen om over ons te heersen gaan wij 'Watergeuzen' een feestje bouwen met een Geuzentocht naar Den Briel, een kinderfeest in Vinkeveen, een receptie en een varend feest.

Ik wens de vereniging toe dat ze tot in lengte van dagen springlevend blijft, dat haar leden solidair hun hobby kunnen blijven beoefenen en dat zij de vereniging toegenegen blijven.

De overheidsdiensten die ons steunen in en bij ons werk zeg ik namens de vereniging oprecht dank. De diensten die ons nachtmerries bezorgen, wijs ik op het eerder gestelde dat een democratie niet zonder een bloeiend verenigingsleven kan. Wetten, richtlijnen en besluiten die een vereniging van vrijwilligers gelijk stellen aan een bedrijf, onderschatten het belang en de functie van 'de vereniging' in het maatschappelijk bestel.

Laat mij U allen tot besluit een voortreffelijk en gezond jubileumjaar toewensen.



vlnr Hans Westervoorde, René Duursma,
Corrie Oudhoff, Anneloes Weesendorp,
Harry Bührmann, André van Oostveen, Ben Start

De jubileumcommissie kwam met het idee om een extra GEUS bij het 75-jarig bestaan van 'de Watergeuzen' uit te brengen. Dat zou één van de activiteiten moeten worden om het jubileum te vieren. Ria Willemse, één van de leden van de commissie, vroeg mij: "Zullen wij dat samen doen?" Al eerder had ik met Ria samengewerkt en dat was goed gegaan hoewel we weinig succes hadden met het toneelstukje dat uit die samenwerking voortkwam.

Ria deed haar uitnodiging in oktober 2002. Ik dacht toen nog een zee van tijd te hebben en zei: "Dat doen we". Ik had meteen al in mijn achterhoofd dat Corrie Oudhoff misschien wel bereid zou zijn om haar ervaring met fotografie op de computer, in dienst van de redactie te stellen. Dat kwam in orde. Zo formeerden Ria, Corrie en ik de redactie van deze GEUS. Wat komt er in te staan? En hoe gaat hij eruit zien? We stelden elkaar veel vragen.

Bij het maken van plannen voor deze GEUS dachten we materiaal te verzamelen voor vier fasen in de ontwikkeling van de vereniging:

- De beginfase. Daarvoor zouden we kunnen putten uit onder andere het jubileumboek dat in 1978 werd uitgegeven bij het 50-jarig bestaan van de vereniging. In dat boek wordt 'vroeger', de periode van vóór en vlak na de tweede wereldoorlog, vergeleken met het 'nu' van de zeventiger jaren.
- Voor de periode daarna, de laatste 25 jaar, zouden we enkele leden van de vereniging uitnodigen om daarover hun licht te laten schijnen. Gerard Hofdijk en Jan Everts waren direct bereid om zich aan de schrijftafel te zetten om over het reilen en zeilen van de vereniging te berichten. Jan Everts stuurde zijn bericht per e-mail helemaal uit Borneo!
- Het heden, rond het jaar 2000, zou in de stukken van deze twee schrijvers vanzelf ook aan bod komen. Bovendien verwachtten we een actueel verslag van de reis van de JONAS te ontvangen. Een beschouwing over 'de Watergeus', zijn leeftijd en zijn anciënniteit zouden we zelf schrijven, evenals de interviews met een viertal Watergeuzen.
- Voor een belichting van de toekomstplannen van het gebied rond onze havens verwachtten we terecht te kunnen in de stukken van Hofdijk en Everts. Ook zouden we iemand van het stadsdeel Zeeburg zien te strikken voor een bijdrage.

Zo is het ongeveer gegaan.

In een interview met tante Bep komen alle perioden aan de orde. In Kees Visser vonden we de schrijver die het verschil tussen de oude navigatie en de moderne GPS belichtte.

Het stadsdeel Zeeburg schetste een beeld van de ontwikkelingen in het gebied rond onze haven aan de Diemerzeedijk.

De zee van tijd die ik dacht te hebben bleek maar een plasje te zijn. Dankzij de hulp van velen is het gelukt deze bijzondere GEUS rond te krijgen. De lijn die wij hadden uitgezet konden we ongeveer blijven volgen. De uitgenodigde schrijvers leverden hun werk op tijd in. Veel leden stelden hun archieven ter beschikking en Corrie, Ria en ik hebben kunnen samenwerken als een hecht team. Corrie deed het beeld, Ria het journalistieke werk en ik verzamelde en verzorgde de rest

van de inhoud. Voor de opmaak maakten we dankbaar gebruik van de vaardigheden van Esther van der Weij.

Wat ons voor ogen stond, ligt voor u. Wij konden de jubileumGEUS op tijd presenteren.

Overal waar U in deze jubileumGEUS tekst tegenkomt die cursief geprint is, is dat tekst van de redactie. Soms is het een inleiding of een verduidelijking of een vraag aan de geïnterviewde.

Onze dank gaat uit naar:

Kathelijne Oudhoff voor het maken van de figuren voor het stukje 'de Watergeus'.

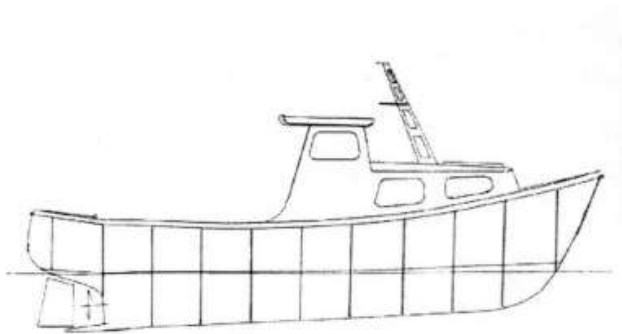
Barbara van Mierlo en Jaap van der Harst voor hun hulp bij het redigeren.

Els van der Horst, Jet van Neck en Willem Rotermundt voor hun hand- en spandiensten.

Jelle de Schaaf voor de begeleiding bij de productie.

We bedanken allen die oude foto's voor ons uit hun archief haalden.

We hopen dat deze jubileumGEUS met plezier gelezen wordt.



HALVAR



ANNA P²

In het jubileumboek dat in 1978 werd gepresenteerd bij het vijftigjarig jubileum, blikt J. Bartels terug op de geschiedenis van de vereniging. In zijn Overpeinzingen schetste hij een helder beeld van het reilen en zeilen van de vereniging gedurende de jaren voor de tweede wereldoorlog en de jaren na de oorlog. Dat beeld willen wij u niet onthouden.

Wij selecteerden delen uit zijn geschrift.

Overpeinzingen

door J. Bartels

“Terugblikkend op het 50-jarig bestaan van onze vereniging, vergelijk je onwillekeurig hoe het toen ging met hoe het er nu aan toegaat. Toen ik onlangs in 1978 het genoegen had met de heer Mandersloot en de heer W. Goedegebuure bij de opening van het zeilseizoen de vlag te mogen hijsen, bedacht ik dat dit feestelijke vlag hijsen, zolang ik lid ben van de vereniging, onveranderd heeft plaats gevonden. Het enige verschil met andere jaren was dat er in dit jubileumjaar gratis koffie werd geschonken en dat iedereen getraceerd werd op een gebakje voorzien van het romige cijfer 50. Dit wekte de verwachting dat bij het 100-jarig bestaan van onze vereniging een gebakje verstrekt zal worden waarop het cijfer 100 in room gespoten zal zijn. Evenals alle voorgaande jaren maakte de voorzitter bekend dat het seizoen was geopend en dat hij hoopte dat het maar mooi weer zou worden.



Die wens is menig zeilseizoen in vervulling gegaan maar ook menigmaal niet. Dit laatste schijnt niet veel mensen te hebben afgeschrikt om hun geld en vrije tijd te besteden aan die onvolprezen watersport. Men hoeft nu maar langs willekeurig een 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.

En dan gaan je gedachten terug naar de tijd dat je voor het eerst met iemand mee mocht varen. Dat was in ieder geval iemand die je bevoorrecht kon noemen. 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 zowat het volgbootje van menig jacht dat nu over de Nederlandse wateren vaart. Je mocht toen dan een keertje mee en voor je het wist was je voorgoed verloren voor de watersport. Je kon niet vermoeden hoe je een belangrijk deel van je leven aan die sport zou besteden. Je ging om zo te zeggen met je boot naar bed en je stond er mee op. Dat zal voor mensen die tegenwoordig 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 een motor, een gootsteentje en een gasstel, verende bedden met echte kussens, een dieptemeter, een radiopeiltoestel enzovoort. En natuurlijk een goed gevulde sterkedrank kast; de Bokma staat koel. Men neemt de verschrikkelijke drukte op het water blijkbaar op de koop toe. Het is niet meer voor te stellen dat je op een drukke dag op de Loosdrechtse plassen toen misschien 20 boten zag varen. Bij mooi weer wel te verstaan.

Wanneer je bij slecht weer de uitkijktoren op de eerste plas beklom en alle vijf de plassen overzag dan kon je de boten op de vingers van 1 hand tellen! Tegenwoordig durf je er je handen niet eens meer in te wassen!

Er zijn in onze vereniging niet zoveel mensen meer die dat hebben meegemaakt. Want hoeveel leden telde de club bij de oprichting? Een stuk of twaalf. En die hadden echt niet het doel voor ogen om een vereniging te stichten die 180 leden moest tellen om 3 havens en een grote winterberging te exploiteren. Nee, men wilde 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 heette 'de belangen van de watersport te bevorderen'. Mensen die met elkaar helemaal naar de Derde Diem vaarden en daar gezellig bij elkaar waren op een landje van een boer. Die boer moest betaald worden. Men lapte een paar guldens bij elkaar en het was weer klaar.

De stalling van hun bootjes lag aan de Ooster Ringdijk en was eigendom van de oude heer Van de Brink. In deze stalling troffen de mensen elkaar op zaterdag en zondag en ze hielpen elkaar met het opknappen van de boten en bij het naar binnen en naar buiten brengen van de boten.

Hier groeide de gedachte om een vereniging op te richten. En om 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 dat op 6 oktober 1928 officieel tot de 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 hiernaast een deel volgt.



muziek en zang op de brug aan de derde Diem: vlnr Wim Tobias,
Vop Meijer, Cor Mandelsloot, Jo van Rijn, Jo Spanjaard, een gast, 1933

Amsterdam 6 October 1928

Leden Vergadering gehouden in de PrincessRoom.

Halfacht kwamen we bij de Muiderkerk bij elkaar en zijn in optocht naar de PrincessRoom 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.

Met algemene toestemming moesten de pasbenoemde Bestuursleden de functies zelf maar verdelen.

Zij deden dat als volgt:

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

Daarmee stemden alle leden in. Hierna opende de Heer Lindt opnieuw de vergadering maar nu in zijn nieuwe functie.

Met meerderheid van stemmen werd de naam, "Watersport Vereeniging De Watergeuzen" aangenomen. Verder werd de contributie op f 0,50 per maand gesteld.

Hiermede sloot de Voorzitter de Vergadering.

Aldus voorgelezen en goedgekeurd dd. 11 November 1928.

Voorzitter	Secretaris,
J.H. Lindt	J. May

In dat Bestuur is in den loop van het eerste jaar een wijziging gekomen. De tweede secretaris de Heer A. May werd na ontslag gevraagd te hebben, na een halfjaar vervangen door mejuffrouw Petersen.

Op 17 november 1928 werd er een ledenvergadering gehouden waar we al 8 leden meer telden + onze eerste donateur den Heer Mandersloot die trouw onze vergadering bezoekt. Op deze vergadering werd onder groot enthousiasme besloten om in februari een feestavond te houden.

Later werd er gestemd over een clubvlag. Er waren door de leden 15 modellen gemaakt waarvan het ontwerp van den Heer Mandersloot gekozen werd."



Bartels beschrijft dat hij in het eerste jaarverslag las hoe het in dat eerste jaar had gegaan van de activiteiten: vergaderingen, een excursie naar de Kromhout motoren fabriek, een tocht voor donateurs, een IJ en Zuiderzeetocht, onderlinge zeilwedstrijden en feesten, uiteindelijk met 48 leden en 24 donateurs. En hij vervolgt:

“Alleen al bij het lezen van het eerste jaarverslag komen er een massa herinneringen bij me op. Het sterkst is de herinnering aan de eerste Pinkstertocht naar Loosdrecht. Er gingen een stuk of 15 boten mee. Er was een echte stoomsleepboot gehuurd die ons op zaterdag erheen zou slepen en op de tweede Pinksterdag terug. Dat was me toch een gebeurtenis. Bijna niemand was ooit nog zover met zijn boot geweest. Het waren allemaal maar kleine open bootjes, op 2 of 3 sloepjes na, en motoren in de boten dat had je nog niet.

Hoogstens had iemand een aanhangmotortje dat het op kritieke momenten liet afweten. Dus was die tocht naar Loosdrecht wel een hele onderneming. Maar het was ook een openbaring. Want stel je voor, je boot wordt getrokken 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 aan de mooiste waterplanten groeide. 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.



sleep naar Loosdrecht, 1937



vlnr achter Pa van Rijn, heer Wassenaar, Cor Mandersloot, vrouwelijke gast, Rie Roelofs, To, Rinus Hansen en Vop Meijer. vlnr voor Jo Spanjaard achter Piet Salentijn, Ben Tobias, Bep Spanjaard en Wim Tobias, 1933

Oudere leden hebben soms heimwee naar de begintijd van de vereniging. Naar de tijd dat het overal nog zo heerlijk stil was en het water van de Loosdrechtse plassen zo schoon dat je het praktisch kon drinken. En zoveel vogels en prachtige planten.

En zoveel... rust.

En wat een plezier we hebben 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 gezon-

gen. Er werd voorgedragen, er werden gedichten opgezegd. Het was gewoon een groot feest. Allemaal met bruin verbrande koppen en ingesmeerd met citranelolie tegen de muggen. Eén grote familie die feest vierde.

Natuurlijk was het niet altijd feest. Op vergaderingen konden de gemoederen nogal verhit raken maar kwesties werden op een gemoedelijke manier uit de weg geruimd. Na afloop van de vergaderingen die meestal maar kort duurden, werd de avond gezellig met elkaar als familiefeest voortgezet. De 'Firma M en M' speelde dan piano of er was wel een grammofoon beschikbaar. Dan werd er gedanst en gezellig gekletst en voor je het wist was zo'n avond weer voorbij.

Maar ook toen werd de vreugde die de watersport verschaftte wel eens verstoord door bijvoorbeeld een moeilijkheid met de heer Van de Brink, de eigenaar van de stalling waar de boten van onze vereniging lagen. Dat leidde ertoe dat het idee van een eigen stalling steeds vastere vorm kreeg. Eind 1932 werd besloten te trachten deze wens te realiseren. Na heel veel besprekingen konden we tenslotte een stuk grond huren van het Hoogheemraadschap en konden we beginnen met het bouwen van een loods en het inrichten van de haven. Daar was een boel geld voor nodig. Hoe kom je daar aan. Dat moest van de eigen leden komen. Er werd 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 dat bedrag niet in één keer kon betalen, mocht 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 konden geven.

Om zo spoedig mogelijk stallinggeld te innen, werden op het land een paar palen neergezet met een paar dwarsbalkjes er aan. Daar konden de eerste kano's gestald worden. groot dekzijl er overheen en zo stonden de eerste gestalde kano's in de wijde wereld.



1937

's Zaterdags en 's zondags was het dan een groot bouwfeest. Dan kwamen de leden om onder leiding van de vaste kern te zagen en te timmeren, om palen te slaan, om het terrein op te hogen, enz. enz. En zo kwam het grote moment dat op 17 september 1933 onder hoerageroep van de aanwezigen het eerste spant omhoog getrokken werd.



Op een feestelijke zondag in het voorjaar van 1934 werd onder grote belangstelling van diverse zusterverenigingen de haven en loods officieel in gebruik genomen. Hiermede was ongemerkt het begin aangebroken van een meer commercieel beleid in onze vereniging. Niettemin werd toch nog

wel aandacht besteed aan het ideële 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 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 Noord-Hollandskanaal 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 één 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 om de boot te jagen. Het werd voor iedere deelnemer nachtwerk. Gelukkig waren alle brugwachters van de bruggen die voor ons open moesten worden gedraaid, met een handvol sigaren omgekocht om ons toch ondanks het nachtelijk uur door te laten.

Na de oorlog kwam het verenigingsleven langzaam weer op gang. Er werden tochten gemaakt en wedstrijden gehouden. Het ledental bleef groeien en langzaam maar zeker groeiden we toch eigenlijk uit onze jas. De loods is wat klein, evenals de haven, om alle boten van onze leden te kunnen bergen. Helaas zijn de mogelijkheden voor een nieuwe loods en haven 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 dat 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.

Tenslotte wens ik dat onze besturen de moed en de wijsheid zullen hebben om tijdig, zoals dat in zeiltermen heet, 'de bakens te verzetten' en te blijven streven naar verbetering van onze bezittingen, terwijl ze daarnaast de ideële doelstelling van onze vereniging zullen weten uit te dragen, zodat bij de viering van het 100-jarig bestaan de dan gratis uit te delen gebakjes voorzien kunnen worden van het trotse cijfer 100 in puur slagroom."



1963

Het stukje **Nostalgie** troffen wij aan in de JubileumGEUS die in 1978 werd uitgegeven bij het vijftigjarige bestaan van 'de Watergeuzen'.

Het geeft een helder beeld van wat de schrijfster als kind beleefde bij het spelen aan de haven van onze vereniging en bij het varen met haar ouders in een periode die vlak na de tweede wereldoorlog begon.

Nostalgie

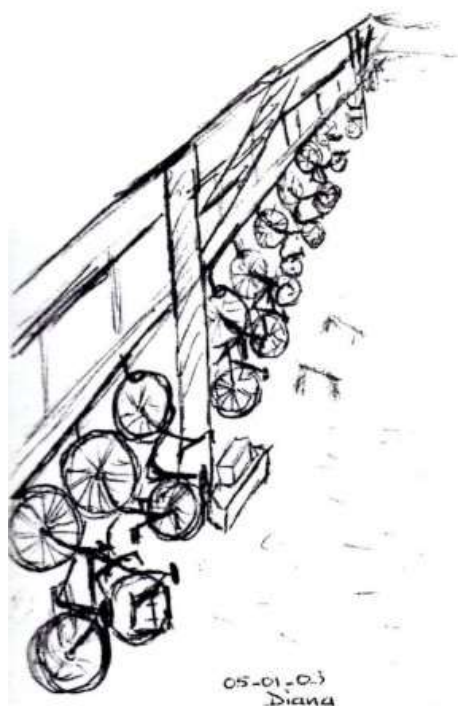
"Vlak na de oorlog werd de piano van mijn moeder verkocht en van die centjes kochten mijn ouders een kleine BM. Ik zie die piano nog het raam uitgaan. Later besef je pas wat voor een besluit dat geweest moet zijn. De boot lag bij een particuliere stalling aan het Bovendiep, waar zij een grondige opknapbeurt kreeg. Er werd in het vaarseizoen veel mee gezeild en gewekend. Man, vrouw en twee kindertjes, koken op primussen, geen slaapzakken, slechts één luchtbed. 's Morgens werden de dekens zo klein mogelijk opgerold. Er ging een touwtje om en het pakketje werd zover mogelijk onder het voordek weggestouwd. Het was woekeren met de ruimte. Wat een tijd!

Mijn vader werd in 1948 lid van 'de Watergeuzen', Marian was toen vijf jaar oud en ik acht. Ik weet nog dat mijn moeder ons aan een goedlachse meneer voorstelde. "Kijk dit is meneer Beukenkamp. Geen Bönnekamp maar BEUKENKAMP". Nu, die naam ben ik nooit meer vergeten!

Wanneer mijn ouders zaterdagsmiddags naar de haven fietsten, was het vrij druk op de weg richting Bovendiep. Je moest via twee klapbruggen over de Merwede dat nu Amsterdam-Rijnkanaal heet, op de plek 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. Is dat 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 de bootspullen te vervoeren.

Het clubhuis had openslaande ramen, een grote potkachel in de hoek, een leestafel en kokoslopers, die bij hoog water kleddernat werden. Aan de buitenkant van het clubhuis was een houten trap die toegang gaf tot het dakterras, vanwaar je vooral tijdens de zeilwedstrijden een prachtig uitzicht had op de plas en de Merwede. Voor het clubhuis en langs de loods was een steiger die dan vol lag

door **Diana Meijer-Bönnekamp**





met grote en kleine BM's en later ook enige Vrijheidsjachtjes. Alle met de kop aan de wal waar veel waterplanten en prachtige waterlelies groeiden. Wat later vond ook Daan Visser hier een ligplaats met zijn Bulthuizer jol. Adrie, een aardige dikke jongen, was zijn fokkemaat die nog wel eens in het water viel en die uiteindelijk een Flitsje de zijne mocht noemen dat toen eigenlijk alweer te klein voor hem was. Had hij toentertijd kunnen dromen dat hij later zo'n groot 'jacht' zou hebben?

Ook waren er in mijn prille jeugd vaak onderlinge zeilwedstrijden, de ene keer bij HND of bij Ondine aan het Beneden Diep, en dan weer vanuit onze haven. Bij 'de Watergeuzen' was een zekere meneer Leen Klaassen een actief wedstrijdcommissielid en laten we vooral ook Karel – die Beukenkamp weet u wel – niet vergeten.

Het kon bij mooi weer gebeuren dat alle buitensteigers vol lagen met grote en kleine BM's, Vrijheidjes, 9-en 12-voetsjollen en later ook Pluisjes (een nieuwe jeugdklasse). Bij de grote BM-ers hadden we zelfs een A en B klasse. Dat wil zeggen dat er in twee groepen gestart moest worden, bijvoorbeeld een half uur na elkaar. Voor, tijdens en na de wedstrijden klonk er gezellige muziek verzorgd door oom Chris van Londen die een, voor die tijd, geweldig grote pick-up installatie had, waarvan ook bij de midzomernachtfeesten in de grote loods dankbaar gebruik 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. 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 's zondags met je boot terugkwam, moest je een lange stoot op de hoorn geven. Dan waren er altijd een paar hulpvaardige leden die het vlot een stukje opzij haalden.

Zo kwam oom Tom een keer met zijn kajuitzeilsloep voor de wind naar binnen. Om af te remmen gooide hij vlug een lijn met aan het uiteinde een blok hout overboord. Nu het remde fantastisch maar hij haalde er wel de waterleiding mee naar boven die dwars door de haven liep. Men gebruikte ook nooit zijn motor, maar altijd een pikhaak om langs de palen naar zijn ligplaats te verhalen. Behalve 'de oude meneer Meijer', die bracht zijn motorboot feilloos op zijn plek. Hij werkte dan ook bij de waterpolitie hoewel hij niet kon zwemmen!

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 clubhuis, 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 de last kreeg van spattend water wanneer hij lekker met zijn vrouw achter in de boot naar het zwemmen zat te kijken.

Inmiddels hadden mijn ouders zich een kajuitboot aangeschaft. Een eikenhouten, gangengebouwd en gaffelgetuigd schip met een platte bodem en vaste kiel. Wat een vooruitgang! Marian en ik sliepen voorin op de vloer. We konden er maar net liggen met de voeten tegen elkaar. Rechtop zitten kon onmogelijk en bij regen werden je haren en je hoofdkussens nat. Het water kwam via de mastkoek naar binnen. De boot had geen voorluik. Dat vond ik wel angstig daar er nog steeds primussen werden gebruikt. Er werd zelfs een nieuwe Seagull buitenboordmotor aangeschaft die na elk weekend weer keurig schoongemaakt werd en gepoetst en in een cockpitbank werd opgeborgen.

En wat we met die boot gezeild hebben! In de vakantie maakten we hele tochten, de Waal op en de Rijn af, of de Rijn op tot Lobith a/d grens naar Kleef en terug of de Rijn op en de IJssel af naar Friesland en dan terug in één dag over het IJsselmeer. De laatst genoemde tocht deden we zonder kaart. Die had je toen nog niet. Ook boeien heb ik toen voor zover ik het mij herinner nooit gezien. Het IJsselmeer was één grote binnenzee. De Flevopolder bestond nog niet en Marken was nog een eiland zodat je via de Gouwe naar Durgerdam kon varen. Mijn moeder en Marian vonden het maar zo zo en gingen met de Lemmerboot. Veel liever was ik met hen meegegaan maar ja, ik kon mijn vader toch niet alleen laten gaan. Hoewel ik hem daar best toe in staat achtte!

En daar gingen wij dan Lemmer uit. Tot de kop van de polder ging het best, maar wat we toen een golven kregen. En dat klappen met die platte bodem. Mijn vader had zoiets als een padvindingskompasje wat hij door het gestamp en geslinger van het schip maar amper recht in zijn hand kon houden. Toch kwamen we precies in Enkhuizen uit. 's Avonds om 9 uur arriveerden wij bij de Oranjesluizen. We hadden er 13 uren over gedaan. Behoorlijk vlot voor die tijd. En pas na een jaar zou je het IJsselmeer weer terugzien want in Durgerdam was nog geen haven van 'de Watergeuzen'. Er werd wel eens een weekendtocht daarheen georganiseerd. Dat was voor de kinderen best leuk. We kwamen daar eens in het vooronder van een oude vissersboot terecht waar een salamanderkacheltje gezellig brandde. Wij zaten er knusjes omheen tot groot vermaak van een kunstschilder, die daar samenwoonde met een lieve vrouw, die nog even gauw – het was zondag – lekkere koekjes voor ons ging halen. Adriana Nielsen, die toen een jaar of vijf was, maakte een speciale indruk op hem. Zij flapte er van alles uit. Dat de koffie niet te drinken was bijvoorbeeld en nog veel meer.



1961



1976



Op de haven amuseerden wij ons ook best. Er waren vrij veel kinderen. Onder hen waren de drie broers Wim, Han en Huib Goedegebuure. Dat was een fijn stel jongens. Zij waren de gangmakers van onze ploeg. Ze haalden van alles uit.

Zij legden bijvoorbeeld een plank over het hellinggat en daar balanceerden zij dan overheen. Hoevelen van ons zijn daar niet kopje onder gegaan. Ontelbaar vaak moesten we om droge kle-

ren vragen. Later zou dat onze eigen kinderen net zo overkomen. Ook werd er veel in de loods gespeeld. Verstoppertje was iets heerlijk, dankzij de lege kisten van buitenboordmotoren die daar zomers stonden. We hadden zelfs een grote zandbak op de plaats 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 een heerlijke boom, waarin je fijn kon klimmen. Wanneer wij weer huiswaarts zeilden zag het, voor ons en achter ons op de Merwede, wit van de zeiltjes.

Er was een tijd 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 clubhuis om daar naar dat spannende hoorspel te luisteren.

Ik kijk terug op een heel fijne tijd bij 'de Watergeuzen'. Ik ben er zeker van dat veel geuzen er met mij net zo over denken.

Kinderen uit onze jeugd waren:

Wim, Han en 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.

Kort voor ons vertrek naar Maleisië, waar onze oudste zoon woont en waar wij de Hollandse winter gaan ontvluchten, kreeg ik van Jan van Mierlo het verzoek om voor het jubileumnummer van DE GEUS iets over het wel en wee van Vinkeveen te schrijven. Daarom zit ik nu op ruim 15.000 km van huis in Miri, een stad van ongeveer 180.000 inwoners aan de westkust van het eiland Borneo, achter de pc van mijn zoon, mijn belofte aan Jan in te lossen.



Het motto dat ik boven mijn bijdrage heb gezet is 'Vinkeveen, rust en gezelligheid'. Volgens mij zijn dat de twee begrippen die het beste passen bij onze verenigingshaven in Vinkeveen. Dat was al zo toen wij in 1974 als jong gezin met twee kleine jongens daar een plaats kregen in de haven. Wij hadden op advies van een oud en ervaren lid, oom Karel Beukenkamp, een open zeilboot gekocht. Het scheepje was ideaal voor beschut water. En gelukkig had de vereniging sinds enige tijd ook aan leden die niet op groot water konden of wilden varen, iets heel moois te bieden namelijk een ligplaats in een eigen verenigingsjachthaven aan de Vinkeveense plassen.

Het ging hier om een stuk grond met bijbehorend water, dat eigendom was van de Gemeente Amsterdam, maar dat gelegen was op het grondgebied van wat destijds nog de Gemeente Vinkeveen was. De Gemeente Amsterdam wilde er graag een recreatieve bestemming aan geven. Die zou echter op de eerste plaats van nut moeten zijn voor inwoners van Amsterdam. Omdat ons erelid de heer Hofdijk goede contacten had met de ambtenaren die daarover moesten adviseren, kon hij hen ervan overtuigen dat de mooiste bestemming zou zijn het terrein en het water in huur te geven aan een echte Amsterdamse watersportvereniging: 'de Watergeuzen'. Dat moet eind zestiger jaren zijn geweest.

Vanaf het prille begin is de haven in Vinkeveen het domein geweest van wat oudere leden, meest motorbooteigenaren. Maar er waren ook wel jonge gezinnen met kleine kinderen. Toch werd door de leden die hun ligplaats in Amsterdam of Durgerdam hadden, het etiket 'bejaardentehuis' op de haven in Vinkeveen geplakt. Misschien waren ze wel jaloers op de rust en de gezelligheid van Vinkeveen. Wij 'Vinkeveners' hebben ons er nooit beledigd door gevoeld. Vanaf het prille begin is, voor een heel groot deel met eigen menskracht, hard aan de ontwikkeling van de haven en het bijbehorende terrein gewerkt. En het eindresultaat mag er volgens mij zijn!

Op de plaats van de oude schaftwagen uit de begintijd staat nu een aardig onderkomentje: het praathuis. Het hobbelige grasveld van weleer is door de goede zorgen van de diverse haven-commissarissen en de gezamenlijke inspan-



ningen van de gebruikers, omgetoverd in een prachtig gazon. Het parkeerterrein, in de begintijd een moddervlakte na iedere regenbui, is nu uitstekend bruikbaar. En dat ook nog na een flinke regenperiode. En niet te vergeten de – zeg maar gerust – professionele hijsinstallatie, die aan alle milieu- en ARBO-eisen voldoet en vrijwel volledig door onze eigen mensen is opgebouwd.



Buitengewoon belangrijk is ook dat wij als vereniging het haventerrein in eigendom hebben kunnen verwerven. De Gemeente Amsterdam wilde op een gegeven moment de gronden die zij buiten de eigen gemeentegrenzen bezat, afstoten. Logischerwijs zou de Gemeente Vinkeveen als eerste in aanmerking komen om de grond van Amsterdam over te nemen. Maar het bleek al gauw dat Vinkeveen van plan was om de grond daarna te bestemmen voor villabouw. En dat zat het 'rode Amsterdam' niet lekker. Vandaar dat onze vereniging in staat gesteld werd – ook hier heeft de heer Hofdijk een bemiddelende rol gespeeld – de grond voor een schappelijke prijs over te nemen. Wij kunnen er dus – menselijkerwijs gesproken – nooit meer weggejaagd worden. En dat is een heel prettig idee als je ziet welke ontwikkelingen er nu rond de plassen gaande zijn.

Ons vaarwater bereiken we via een (nu nog) directe toegang tot de Noordplas. De twee Vinkeveense plassen, de Noordplas en de Zuidplas, hebben elk een heel eigen karakter. De Noordplas is geweldig diep. In het midden ongeveer 40 meter! Bij krachtige wind uit het westen/zuidwesten kan er aan de lage wal, waar de doorvaart naar onze haven is, een hoge, steile golfslag staan. Dat heeft mij, meer dan eens, een paar benauwde momenten bezorgd.

De Noordplas is zo diep omdat het zand waarop de Bijlmer is gebouwd uit de Noordplas komt. Toen wij in 1974 een ligplaats in de haven kregen, lag midden in de Noordplas nog een zandzuiger van Ballast-Nedam. Het zuigen van zand is gestopt nadat het hele starteiland, met starttoren en al, plotseling in de diepte verdween.

De Zuidplas is veel ondieper. Om van de Noord- naar de Zuidplas te varen, moet je de smalle weg tussen de twee plassen, de Baambrugse Zuwe, kruisen. Dit betekent in de meeste gevallen dat de daar aanwezige brug geopend moet worden. Ik geloof niet dat onze mensen vaak op de Zuidplas varen, omdat vooral de Noordplas ruim bedeed is met natuurschoon. De zuidwestkant van de plas, het Achterbos, grenst aan de Botshol, een befaamd natuurgebied en vogelparadijs. De rust die daar – vooral buiten de weekends – heerst, is een weldaad! Er zijn veel mooie plekjes waar je met de boot kunt aanleggen en van die rust kunt genieten. Het is mij opgevallen dat het de laatste jaren op de plassen, vooral in het hoogseizoen, niet zo druk meer is als vroeger. Er komen minder schepen van buiten naar de plassen toe. Het is ook behoorlijk duur geworden om er te komen. Van welke kant je ook komt, er moeten onderweg veel kleine bruggetjes draaien en de beheerders zijn tegenwoordig niet meer

tevreden met een kwartje in de klomp. Er wordt al €3,50 gevraagd voor het heffen of draaien! Ik denk dat dit een behoorlijke rem is op het vakantieverkeer.

Wat in de toekomst de rust kan aantasten vormen de plannen van de Gemeente De Ronde Venen (voormalig Vinkeveen) om het plassen gebied open te leggen voor massarecreatie. Daarvoor zou een deel van de zandeilanden, die in een ringvorm rond de Noordplas liggen, met vaste bruggetjes aan elkaar verbonden worden. Deze bruggetjes zullen maar een zeer beperkte doorvaarthoogte hebben. Wat dat gaat betekenen voor de toegankelijkheid van de Noordplas voor schepen vanuit onze haven, is nog onzeker. Ik hoop van harte dat de bezuinigingen die het Rijk aan de gemeenten oplegt, een dikke streep door deze plannen van De Ronde Venen haalt!

Naast rust, is ook de gezelligheid en de sterke onderlinge band van de havengebruikers een kenmerk van onze haven. Ik heb nooit anders meegemaakt dan dat voor de schaftkar en – later – voor het huisje, als het weer het maar even toeliet, de mensen bij elkaar zaten om 'een bakkie te doen' of – af en toe – van een wat pittiger versnapering te genieten.

Vooral in de eerste jaren, toen er nog relatief veel gezinnen met jonge kinderen waren, werden er regelmatig kinderfeesten georganiseerd waarop van alles te doen was en waarmee de kinderen zich kostelijk amuseerden. Ook de volwassenen werden niet vergeten.

Aan de talrijke barbecues die in de loop van de jaren zijn gehouden, heb ik de best mogelijke herinneringen.

Gedurende de afgelopen jaren is een vrij grote vaste kern van leden ontstaan die soms al tientallen jaren een ligplaats in onze haven hebben. Toch is het opvallend dat ook 'nieuwkomers' probleemloos in deze groep worden opgenomen. Met de vreugde en zeker ook met het verdriet, dat niemand bespaard blijft, leeft iedereen in de haven mee. Als mensen problemen hebben, is er altijd wel iemand die – als dat maar even kan – bereid is om iets voor de ander te doen, al is dat soms alleen maar het lenen van een luisterend oor.

Als ik voor mijzelf de balans opmaak van alle ervaringen, positieve en negatieve, want die waren er ook wel, rond onze haven in Vinkeveen, dan wordt die afgesloten met een heel groot positief saldo! Dat geldt ook voor de periode waarin ik als bestuurslid met de zaken van onze haven te maken had. Persoonlijk kan ik zeggen dat ik er heel wat voor over heb om de goede en vriendschappelijke sfeer die er bij ons in de haven heerst, tot in lengte van jaren zo te houden.





1953

1969

Kinderlogica

door Frits Kesteloo

Het is al weer ruim twintig jaar geleden en de Friese wateren waren nog een stuk rustiger dan tegenwoordig. Aan het einde van de warme zomermiddag, die ons maar weinig wind gebracht had, meerden wij onze oude boeier af in de naar Hindeloopen leidende vaart, die het spoorlijntje Stavoren-Sneek kruist.

Het was er stil, alleen de weidevogels zorgden voor wat voorjaarsrumoer. We lagen niet ver van de spoorbrug en al gauw hoorden wij geluid op de rails en zagen wij in de verte de roetpluim van de dieseltrein. Op school leerden wij al dat diesels met voorkamersysteem niet de meest volmaakte verbranding opleveren.

Onze jongens grepen de blauwgeruite droog-

doek en zwaaiden naar de over de brug ramme- lende trein. Niet alleen dat een schaarse passa- gier terugzwaaide – de lijn moet toen al onren- dabel zijn geweest – hun gezwaai werd ook nog beloond met een 'toet' van de trein. Dit tafereel herhaalde zich bij elke treinpassage en de droogdoekzwaaiers kónden er maar geen genoeg van krijgen. Totdat ...Naar de reden kan alleen maar worden geraden, mogelijk was er een nieuwe machinist op de bok gekomen of, waarschijnlijker, de oude had er genoeg van, iets wat de droogdoekzwaaiers zich niet konden voorstellen maar bij de volgende trein bleef de "toet" uit.

Commentaar van de zwaaiers: "Stukke toeter"!

Overgenomen uit DE GEUS

van november 1996

Het verzoek om voor het jubileumnummer van DE GEUS een stukje te schrijven was voor mij niet geheel nieuw. Immers bij het 50-jarig jubileum heb ik dat ook gedaan. Is er in die 25 jaar veel veranderd? Oppervlakkig gezien niet zo veel. Maar toch...

De haven in Amsterdam aan de Diemerzeedijk met clubhuis en winterstalling is nog steeds het middelpunt van de vereniging. In voor- en najaar is er veel activiteit met de boten. De in 1980 aangebrachte betonvloer heeft de loods een ander aanzien gegeven. De keuze voor een gegoten vloer in plaats van de door een commissie voorgestelde STELCON-platen is toch wel de juiste geweest. De helling is sterk verbeterd, een nieuwe klapbrug is gereed waardoor met een vingertje het hellinggat wordt vrijgemaakt. Het gereedschap zoals lieren en hefwerktuigen is aangepast waardoor het op zijn plaats zetten van de boten eenvoudiger is geworden. We hoeven nu niet meer met zware stalen platen te zeulen om de kar te laten voortgaan.



Ofschoon gezellig, is een dag hellingen, zeker voor onge oefenden niettemin een zware dag.

Plannen voor nieuwe palen en steigers zijn momenteel in voorbereiding. We hopen de realisatie deze zomer te kunnen aanschouwen. Het clubhuis is in de laatste vijftientig jaar enkele malen opgeknapt en de onlangs aangelegde, geïsoleerde en van vloerverwarming voorziene, tegelvloer is een grote verbetering gebleken. Het verouderde, in de verenigingskleuren oranje/bleu uitgevoerde, meubilair is inmiddels vervangen en het clubhuis ziet er weer uitstekend uit.

Ik verzeker U dat dit alles niet door de kaboutertjes is gedaan. Hulde aan degenen die hiervoor gezorgd hebben en daar veel tijd in gestoken hebben. Een aangepast werkplichtbeleid dat er op gericht is om meer leden te laten delen in het enthousiasme van deze actievelingen zou de werkzaamheid kunnen bevorderen

Vinkeveen draait opperbest en is een gezellige eigen club. De grond is inmiddels eigendom van de vereniging geworden en een hijsinstallatie voor boten is gerealiseerd. Men heeft daar jaarlijks een barbecue gekoppeld aan een dag werkplicht, en dat is een gezellig feest heb ik me laten vertellen. In Durgerdam draait de zaak ook gesmeerd. Een paar jaren geleden zijn er nieuwe palen geslagen en uitloopsteigers gebouwd waardoor het betreden van de schepen eenvoudiger is geworden. Er is inmiddels een elektrische stroomvoorziening aangelegd waardoor met elektrisch gereedschap gewerkt kan worden en accu's opgeladen kunnen worden.

Een gemis is het ontbreken van een (toilet)gebouw, waardoor de accommodatie toch vollediger zou zijn. Is dat misschien de reden dat er een aantal leden van onze vereniging tevens lid is geworden van de zeilvereniging 'Het Y'? Of speelt een gebrek aan eigen clubgeest hier een rol? Vanuit Durgerdam starten jaarlijks een Pinkstertocht en de sluitingstocht. Ook worden de jaarlijk-



1985

se hardzeildagen vanuit Durgerdam georganiseerd. Veelal zijn dit zeilpartijen die uitlopen op een gezellige avond met een barbecue. Soms gebeurt dat op een bestemming elders maar ook wel gewoon aan de onderkant van de dijk.

Wat sterk is veranderd maar niet zo direct zichtbaar is, is de wetgeving en het geheel van regels waar we ons tegenwoordig aan te houden hebben. De nieuwe milieuwetten en ARBOwetgeving vergen een doorlopende zorg van ons allen. Veel leden zijn zich (nog) niet bewust van de strenge wetten waaraan ook onze vereniging zich heeft te houden. Voor een groot deel zijn die wetten terecht maar soms ook leiden ze tot een overdreven bemoeizucht. En realiseren wij ons wel wat voor straffen erop staan indien een lid op een overtreding wordt betrapt? Die straffen zijn niet gering. Voor het aanbrengen van niet toegestane onderwaterverf staat een boete van ca € 500,- heeft men mij verteld. En voor foutieve opslag van 'schadelijke' materialen door leden van de vereniging op het terrein van de vereniging, kan de vereniging beboet worden met minimaal €1000,-.

Ons terrein was vroeger heerlijk rustig gelegen aan de Diemerzeedijk. Wie had echter kunnen bevroeden dat er een ringweg zou worden aangelegd. Deze ringweg was eerst geprojecteerd langs het Gemeenlandshuis, de zetel van het Hoogheemraadschap Amstelland. Na protest van die zijde heeft men de weg opgeschoven richting Iepenslotersluis en kregen wij de ringweg in onze achtertuin, hetgeen nogal wat geluidsoverlast en vervuiling betekent. Weg met de rust.

Met een vooruitziende blik heb ik reeds in de ontwerpfase van het viaduct over de Diemerzeedijk bij Rijkswaterstaat in Utrecht gepleit voor een zodanige uitvoering dat een parkeergelegenheid voor ons mogelijk zou worden. Vroeger kwamen velen nog op de fiets naar de Diemerzeedijk en speelde er geen parkeerprobleem in Amsterdam. Dat is nu wel veranderd en het bestuur heeft het terrein onder het viaduct van de ringweg kunnen huren voor parkeergelegenheid.

Zoals velen van U weten proberen we reeds vele jaren lang een watersporthaven te realiseren in Amsterdam Oost. In eerste instantie was het de bedoeling van het toenmalige bestuur van 'de Watergeuzen' om onze haven te verplaatsen naar een wat ruimer terrein in of bij Amsterdam Oost. We voelden ons te veel beperkt doordat ons terrein zo klein is en omdat we altijd met die afrit rekening moesten houden. In de zestiger jaren ben ik met Harry Wielinga (een toenmalig bestuurslid) een aantal malen op strooptocht geweest maar het lukte ons niet een geschikt terrein te

bemachtigen. Uiteindelijk hebben we met enkele verenigingen een stichting opgericht om aan de buitenzijde van de Diemerzeedijk een haven te stichten. Deze stichting "Immetjeshorn" bestaande uit 'de Watergeuzen', HND en nog enkele verenigingen kreeg, onder voorzitterschap van ons lid Gerard Herkemey, omstreeks 1967 toestemming om aan de buitenzijde een haven te realiseren voor circa 300 boten. Die haven zou enkele honderden meters voorbij de Iepenslotersluis kunnen worden aangelegd mits er ook een parkeerterrein bij zou komen. Bij de voorbereiding van die haven hebben we nauw samengewerkt met de voorzitter van HND, de heer Kloos, die in het Overlegorgaan Recreatie te Water zat. Ook werd veel steun ondervonden van de afdeling Sport en Recreatie van de Gemeente Amsterdam en uiteraard van Gerard Herkemey, de voorzitter van de stichting. De bouw van de nieuwe haven zou beginnen met de aanleg van een parkeerterrein ongeveer in de bocht van de Diemerzeedijk. Aan de binnenzijde van de dijk wel te verstaan. De bouw was nog maar drie dagen aan de gang of er kwam bericht dat de aanleg gestopt moest worden wegens een bezwaar dat aanhangig gemaakt was bij de Raad van State door een in allerijl opgericht protestcomité van enkele oud-raadsleden. Dat comité maakte bezwaar tegen de aanleg omdat het natuurwaarden zou aantasten. De voorzitter van de Stichting Immetjeshorn, ons lid Gerard Herkemey, een bekwaam jurist, meende, na toewijzing van het bezwaarschrift door de Raad van State, dat er weinig kans was om de haven op die plek te realiseren. De stichting Immetjeshorn is daarna opgeheven.

Daarna is nog een poging ondernomen tot het bouwen van een jachthaven op een plaats in het Buiten IJ genaamd 'Blaue Hooff' maar daarvoor werd geen toestemming verleend wegens nautische bezwaren.

De laatste poging werd ondernomen door de Werkgroep Amsterdam van het KNWV, waarvan ik inmiddels lid was geworden, om een jachthaven te realiseren ten oosten van de aanlanding van de Zeeburgertunnel. Een prachtige plek voor een jachthaven, geheel door de tunnel beschermt tegen westenwind. Met wethouder Edgar Peer van stadsdeel Noord die ik had uitgenodigd, heb ik ter plaatse een kijkje genomen en de omgeving verkend. Helaas is ook die poging op niets uitgelopen nadat Peer uit Noord was vertrokken. Hij werd wethouder van de centrale stad. Zijn opvolger deelde ons mede dat hij het zo druk had met andere zaken dat hij de eerste twee jaar geen tijd zou hebben om de zaak te bestuderen!

Reeds in de negentiger jaren was de gemeente bezig met het onderzoeken van mogelijkheden tot woningbouw in het IJmeer. In 1996 startte het Projectbureau IJburg van de Dienst Ruimtelijke Ordening met enkele expertmeetings in de Koningszaal van Artis. Als lid van de Werkgroep Amsterdam heb ik een aantal van die bijeenkomsten bijgewoond. Het viel mij toen op dat er in de ontwerpen voor IJburg weinig aan watersport was gedacht. Samen met Reinier Steensma van de stichting 'WIJ' (toentertijd een verlengstukje van het KNWV) hebben wij de gemeente meegedeeld dat het KNWV tegen de bouw van IJburg was maar als IJburg er dan toch moet komen, diende het op zijn minst watersportvriendelijk gebouwd te worden. Naar onze mening zou het een gemiste kans zijn als niet enkele jachthavens deel uitmaakten van het ontwerp. Het projectbureau IJburg heeft ons daarna uitgenodigd voor een gesprek en vervolgens aan de stichting 'WIJ' verzocht een rapport te leveren met onze visie op de mogelijkheden voor de watersport in dit gebied. Tevens werd mij ver-

zocht zitting te nemen in een begeleidingscommissie voor IJburg. Het resultaat was een hernieuwd ontwerp van IJburg met maar liefst vier jachthavens. Later kwam daar nog een jachthaven bij op het Zeeburgereiland voor circa 750 tot 1000 ligplaatsen. Inmiddels is op initiatief van de Werkgroep Amsterdam van het KNWV de Stichting Jachthaven Zeeburgereiland opgericht onder voorzitterschap van Harry Bührmann, waarin onder andere 'de Watergeuzen' en nog vijf andere verenigingen deelnemen. De Jachthaven aan het Zeeburgereiland zal waarschijnlijk het eerst tot uitvoering komen maar het is nog lang niet zeker dat onze stichting daarvan een deel in exploitatie mag nemen. Er is veel belangstelling van commerciële zijde en de gemeente wil een meer dan regionale luxe jachthaven met grote uitstraling, Er wordt gedacht aan hotelaccommodatie, vergaderruimtes, restaurant, bioscoop en/of theater.

In de aanvang van mijn geschrift vroeg ik mij af of er in de laatste 25 jaar veel veranderd was. Oppervlakkig gezien niet zoveel. Maar toch...

Er is veel veranderd, vooral in de omstandigheden waaronder wij thans onze watersport bedrijven. Door de grote toename van verkeer, bouwplannen en regelgeving is het steeds moeilijker om grip te houden op de omgeving. We moeten als vereniging attent zijn op heel veel zaken om niet verrast te worden door ontwikkelingen die voor ons ongunstig zijn. Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan het aanleggen van een ecologische zone in het Bovendiep die in het concept bestemmingsplan Nieuwe Diep van september 2002 stond getekend en waartegen door 'de Watergeuzen', HND en KNWV bezwaar is aangetekend. Het zal ons circa 4 hectare water kosten. We hopen nu maar dat met onze bezwaren voldoende rekening wordt gehouden.

Ook is in het vorige jaar het Structuurplan Amsterdam ter inspraak vrijgegeven. De Werkgroep



Windstilte

Het was een spiegelsloep waarmee ik vroeger vaak op het IJ zeilde.

Een ideaal schip was het niet. Het zeer zware tuig was aan de kleine kant en de aangezette plaatkiel stond wat te ver naar voren en veroorzaakte een sterke loefgierigheid. Verder was het ding onmogelijk schoon te houden, omdat het altijd in de walm van de omliggende industrie verbleef. Nee, een hulpmotor was ook niet aanwezig.

Wel een riem om mee te wrikken. Om haar te roeien zou je met z'n tweeën moeten zijn en ik zeilde meestal alleen. Nu is dat achteraf, ik geef dat wel toe, een tikje onverantwoord vooral omdat het in schooltijd op het IJ

zeer druk kan zijn. Verder zijn windsterkte en windrichting er zeer onbetrouwbaar. Vooral achter het CS en bij het hoge Prins Hendrikdok en de harde kademuren van de Maatschappij Nederland. Op een warme dag, dreef ik voor een flauw en variabel windje op de Tolhuisponten aan. Er gingen over de pontschippers vreemde verhalen. Toen de fuiken van de Valkenwegpont verlegd werden in verband met de werkzaamheden aan de IJ-tunnel, moesten de ponten in een S-vormige baan het IJ over, terwijl het sinds mensheugenis recht toe recht aan was geweest. Men vertelde dat één liter ouwe klare per dag het probleem heeft

Amsterdam van het KNWV heeft ten aanzien van enkele punten een bezwaarschrift ingediend. Mede als gevolg van onze bezwaren heeft de wethouder het plan onlangs op dat punt ingetrokken. Ook is door ons bezwaar gemaakt tegen een vaste oeververbinding van IJburg naar Almere die als 'in voorbereiding' vermeld stond.

Gelukkig kan ik ook positieve zaken melden. Wie had immers vroeger kunnen denken dat onze vereniging duizenden euro's subsidie zou kunnen ontvangen voor de bouw van nieuwe verenigingsaccommodaties? De gemeente Amsterdam heeft diverse potjes om sportverenigingen te helpen en probeert door steunmaatregelen de sport te bevorderen. Ook voor het aanschaffen van nieuwe palen en het slaan daarvan staat de mogelijkheid open om subsidie aan te vragen. Daar zal onze vereniging vanzelfsprekend dankbaar gebruik van maken.

Al met al is 'de Watergeuzen' na 75 jaar nog steeds een bloeiende vereniging waar velen met plezier hun watersport bedrijven. Steeds weer blijken er leden te zijn die hun krachten beschikbaar stellen voor allerlei functies en klussen die gedaan moeten worden. Wij zijn hun en de oud-leden die onze vereniging gemaakt hebben tot wat zij nu is, veel dank verschuldigd. Voor de toekomst wens ik dat saamhorigheid en clubgeest in ruime mate aanwezig zullen blijven en dat nog veel vriendschapsbanden in onze vereniging zullen ontstaan.

OP NAAR DE HONDERD!



door Frits Kesteloo

opgelost. Anderen beweerden, dat de bemanning werd uitgebreid met een speciale navigator, die het grootcirkel varen feilloos beheerste. Die maakte 'onderweg' enkele malen bestek met behulp van het KNMI torentje en het kruis van de Sint Nicolaaskerk. Ik kan het daarom heel goed begrijpen, dat de schipper, komend van de stadzijde, in paniek geraakte toen ik, onbestuurbaar, precies voor zijn fuik dreef. Hij gaf pas een 'klapje achteruit' toen een aanvaring haast niet meer te vermijden viel. De schroef aan de voorkant van de pont "blies" mij met een flinke gang de lege fuik in.

Gedurende de tijd die ik nodig had, om de fuik weer uit

te scharrelen, had ik het genoeg om die sappige commentaren te moeten aanhoren, zowel van de wal als van de pont. Ik herinner me nog heel goed hoe onrechtvaardig ik het vond dat juist mijn kwaliteiten als schipper, in twijfel werden getrokken.

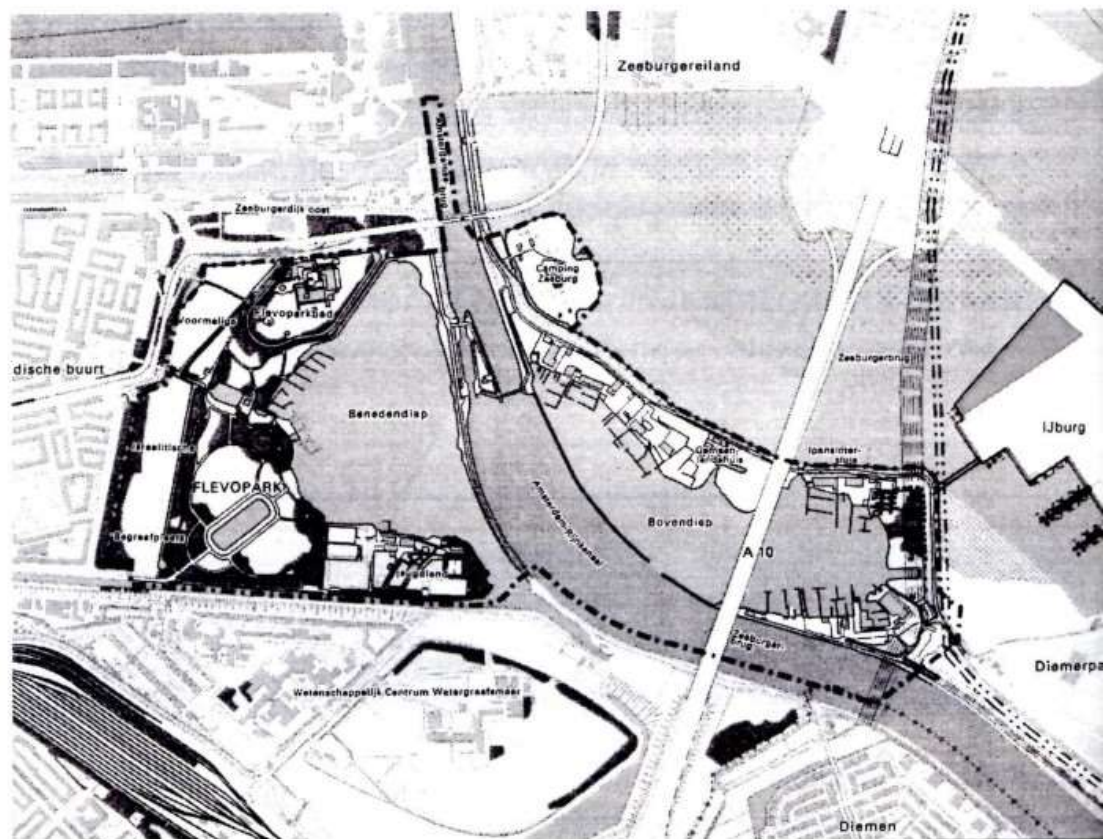
Overgenomen uit DE GEUS van juli 1969



Zeeburg

Na het stuk van Gerard Hofdijk voegen we hier graag een paar regels toe die wij ontvingen van het Projectteam Zeeburg-IJburg. Dit team bezorgde ons een kaartje van IJburg zoals het gebouwd gaat worden aan de andere kant van dezelfde Diemerzeedijk waar onze haven gevestigd is. Vooral de aanleg van het Diemerpark is voor ons van belang. Er is voorzien in een fietsbrug vanuit 't Diemerpark, over het kanaal, naar Diemen, nabij de - - - - - lijn op de kaart. Voor het Nieuwe Diep ontwikkelt dit stadsdeel een bestemmingsplan. Het bestuur van de vereniging neemt deel aan de inspraakprocedure bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan blijkens publicaties in DE GEUS.

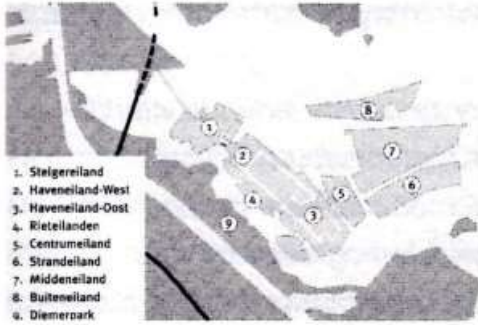
Voor het gebied ruwweg gelegen tussen Durgerdam in het noorden, Diemen in het zuiden, het Oostelijk Havengebied in het westen en de electriciteitscentrale in het oosten heeft de gemeenteraad van Amsterdam in 1996 met de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten het ontwerp voor IJburg goedgekeurd. Het betreft een stedelijke uitbreiding voor Amsterdam met 18.000 woningen in het IJmeer en 5.5000 woningen op Zeeburgereiland. Daarnaast wordt gestreefd naar 12.000 nieuwe arbeidsplaatsen.



Het woningbouwprogramma komt voort uit de stijgende woning-

behoefte, een groei van de bevolking en een nog grotere groei van het aantal huishoudens, een kwalitatieve verbetering van de woningvoorraad en de wens om het draagvlak van stedelijke voorzieningen op peil te houden. De woningen in het IJmeer worden verdeeld over 6 eilanden en in 2 fasen uitgevoerd. Tot de eerste fase behoren Steigereiland, Haveneiland West, Rieteilanden West en Haveneiland Oost. Tot de tweede fase behoren Centrumeiland, Middeneiland, Buiteneiland en Strandeiland. Naast deze eilanden bevat het programma bovenwijkse voorzieningen waaronder het Diemerpark (met een grootte van 85 hectare 2 maal zo groot als het Vondelpark), een regionale haven (met ongeveer 950 ligplaatsen de grootste aan het IJmeer) en een strand. Daarnaast wordt bij de uitvoering van het programma ruim aandacht besteed aan de thema's: ecologie en natuurontwikkeling, milieu, infrastructuur en openbaar vervoer.

Nieuwe Die



Grenzend aan het beschreven gebied en buiten het programma, wordt in de komende jaren door stadsdeel Zeeburg een visie ontwikkeld voor het Nieuwe Diep e.o. (gelegen tussen de Indische buurt, het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer, de gemeente Diemen, IJburg en het Zeeburgereiland). Doelstelling is het verbeteren van de ruimtelijke integratie van het gebied door het versterken van ecologische waarden, verbetering van de routes en de ruimtelijke inrichting in en van het gebied. De planontwikkeling

voor dit gebied zal naar verwachting parallel lopen met de ontwikkeling van IJburg en Zeeburgereiland.

Eind november 2002 zijn op Haveneiland West de eerste bewoners in hun huis getrokken. Naar verwachting zullen de laatste bewoners eind 2012 de sleutel van hun nieuwe huis ontvangen.

Uit het journaal van de PASSION

door Theo Bontrop

Zomer 1992

Terwijl ik dit zit te schrijven wordt er door de radio gezegd dat er bij de olympische spelen geen wind is voor de zeilers. En ik lig hier bij een klint achter het anker bij windkracht acht! Eigenlijk was ik op weg van Grenå naar Arhus maar ik kwam niet verder dan 56°10.17'N; 10°44.21'E.

Lekker hier uit de wind met een borrel. Het hobbelt wel een beetje. Boven zie ik een paar caravans staan en wat mensen met verrekijkers die mij een beetje staan te bekijken.

Mijn hengeltje ligt klaar dus ga ik maar eens vissen.

(even later) Ik vis met een kunstvisje. Achter elkaar draaide ik ze naar binnen. Zo'n twintig stuks van die kleintjes.

Lekker hard gebakken met zout. Heerlijk!

(nog later) Daarna ben ik mijn dinghy gaan oppompen om naar de kant te roeien. Kom ik sjouwend met mijn vouwfietsje – als ik aan de wal ga neem ik dat meestal mee – zwaar hijgend boven op die klint, hoor ik daar Nederlands praten. Dus ik zeg: "goedenavond" en raak met ze aan de praat. Beneden zagen we mijn bootje achter zijn anker.

Zeker zo'n dertig meter onder ons. Ik werd uitgenodigd om een neutje te drinken en om mee te eten. Dat werd toen 's nachts 01.00 uur! Ja, toen moest ik weer aan boord, in het stikdonker. Mijn twee gastheren zouden me naar beneden brengen en met zaklantaarns bijlichten. Dus ik met mijn rugzakje en mijn vouw-fietsje onder de arm naar beneden.

Die klint is erg steil. Toen we zo'n twintig meter waren afgedaald sprintte één van mijn begeleiders mij voorbij en klapte de diepte in. We schrokken ons wezenloos. Ik hoorde wat gekreun. Toen we bij hem kwamen lag hij daar in het zand in een onnatuurlijke houding. Zijn kop was een beetje kapot. Happend naar adem vroeg hij naar zijn bril. Al met al viel het gelukkig nogal mee. Ik ben naar de boot geroeid maar kon er niet goed van slapen.

De volgende ochtend ben ik weer naar de wal geroeid om te informeren hoe het met hem was. Hij bleek een paar ribben gekneusd te hebben en hij had veel pijn met ademen. In mijn scheepsapotheek had ik pijnstillende en spierverlappende pillen. Die hebben we hem gegeven en het ging zowaar meteen beter. Ook had ik een fles wijn meegenomen voor de dames als dank voor de genoten gastvrijheid. ("Had je toch niet moeten doen" en "Maar wel leuk van je") Na nog een bak koffie bij hen te hebben gedronken, nam ik afscheid, roeide naar de boot, hees de zeilen en voer, uitgezwaaid van boven op de klint weg over het Kattegat naar het eiland Samsø.

Enkele weken na mijn terugkeer uit Denemarken kreeg ik de foto, genomen vanaf de klint, van de PASSION achter haar anker, van ze toegestuurd.

Overgenomen uit DE GEUS van maart 1993

Interview met mevrouw Bep Goedegebuure-Beukenkamp

Els van der Horst en Ria Willemse gingen samen op pad om een van onze oudste leden te interviewen. Ze werden ontvangen met koffie en koek en hebben een paar uur met mevrouw Goedegebuure, inmiddels 91 jaar oud, gepraat. Zij heeft in het afgelopen jaar wat problemen met haar gezondheid gehad maar ze is nog steeds op het water te zien en maakt iedere twee jaar nog een reis naar Canada om haar zoon te bezoeken. Het is uniek om haar dit interview af te nemen omdat Mevrouw Goedegebuure al 73 jaar lid is van 'de Watergeuzen'.

Zij werd lid op 1 maart 1930.

Wilt u zich aan onze leden voorstellen?

Ik ben Bep Goedegebuure-Beukenkamp. Ik ben geboren in Amsterdam Oost op 26 mei 1911 in de Van Swindenbuurt. De leden van 'de Watergeuzen' noemen me 'tante Bep'.

Wij kennen u als een fanatiek watersporter.

Hoe is dat zo gekomen?

Op het moment dat mijn vader zijn eerste zeilboot aanschafte is hij het lidmaatschap met 'de Watergeuzen' aangegaan. Ik ging als kind mee naar de Diemerzeedijk, waar het er toen nog heel anders uitzag. Mijn vader bouwde zelf de eerste boot, waar een klein zeiltje op kwam. Ik mocht hier echter nog niet mee varen, omdat een zeilboot varen een sport voor jongens was. Mijn broer Karel die de meeste Watergeuzen wel kennen was



dus al eerder aan het zeilen. De boot leek op een soort kano met een zeiltje erop. Op het moment dat mijn vader de tweede boot heeft gemaakt, ben ik ook gaan zeilen. Ik was toen ongeveer 14 jaar en zeilde veel op het Merwede kanaal, nu heet het Amsterdam-Rijnkanaal, en op het Boven Diep.



De boot leek op een strijkijzer, het was een kano met een zeiltje erop. Mijn vader had deze boot gemaakt van oude planken en kromme spijkers en mijn moeder maakte de zeilen van oud beddengoed. Veel geld was er in die tijd nog niet voor boten. Ik ging dan met mijn zusje zeilen en werd veel gepest door de jongens, omdat zij het raar vonden dat er meisjes aan het roer zaten. De jongens deden alle moeite om ons om te krijgen, maar dat is ze nooit gelukt. Zo koppig als ik was hield ik het vol.

Hoe zag de haven aan de Diemerzeedijk er uit in die jaren?

De haven was gewoon een stukje dijk met niks. Later kwam er een zwembad naast de haven aan het Diep. Er was nog een stuk dijk vrij, waar 'de Watergeuzen' zich gevestigd hebben. Aan de andere kant van de dijk lag toen nog de Zuiderzee.

Met laag water kwam ik daar met mijn vader om pootje te baden want er waren dan mooie kleine

strandjes. Het terrein van 'de Watergeuzen' was toen nog grasland en aan de waterkant liepen er nog schapen rond.

Hoe was het tijdens de oorlogsjaren bij 'de Watergeuzen'?

De Watergeuzen waren bang dat het water gebruikt zou worden voor oorlogstuig. Wij hebben toen met z'n allen de boten in het Nieuwe Diep voor anker gelegd om zo de plas te behouden. Ik heb toen ook geholpen met boten voor anker te leggen. Het verenigingsleven ging gewoon door tijdens deze jaren.

Hoe heeft u uw man leren kennen?

Deze liefde is ook tijdens de watersport ontstaan. Ik kende hem, en zijn familie, al jaren en kwam er al regelmatig over de vloer. Mijn man was wedstrijdzeiler en een hartstochtelijk schaatsenrijder. We zijn na een verlovingstijd van twee maanden al getrouwd. Een boot was er al omdat mijn man wedstrijden zeilde. Het was de allereerste boot die gemaakt is door Bruynzeel van watervast hechthout. Om een goede bekendheid te geven aan deze boten heeft mijn man veel in deze boot gezeild en de firma adverteerde in watersportbladen. In ons huwelijk hebben wij drie zonen gekregen. Er is toen een andere boot gekomen 'De Watergeus' omdat er meer ruimte nodig was met de jongens. Voor ik het wist, moest er nog een bootje voor de jongens komen.



Wat voor een bootje kwam er voor de jongens?

Wij hebben in de huiskamer, vier hoog, een Schakel voor de kinderen gebouwd. De bouwtekening had mijn man gevonden in een Waterkampioen. Je kan je voorstellen wat voor een puinhoop dit gegeven heeft. De burens verklaarden ons ook voor gek. Burens die er iets op tegen hadden, nodigde ik uit om te komen kijken. Ze raakten betrokken bij de bouw en hadden geen last meer van het getimmer en geschroef. Toen de boot klaar was is hij met een takel, van vier hoog, via het balkon, naar beneden gegaan en op een aanhanger naar de Diemerzeedijk vervoerd.

Waar gingen de eerste tochten en vakanties naar toe?

We gingen toentertijd nog niet het IJsselmeer op.

De tochten gingen via het Merwedekanaal naar Muiden. We kwamen met de vakanties ook wel in de Biesbosch, op de Loosdrechtse plassen, in Den Briel en in de buurt van de Grebbeberg. Het varen met de kinderen gaf wel spanningen omdat je de hele dag op moest letten. Als we later het vaargebied uit gaan breiden komen we ook op het IJsselmeer. Nu snap ik ook weer dat 'de Watergeuzen' naar Den Briel gaan met de jubileumtocht. De Watergeus kwam uit Den Briel.

Heeft u tochten op het IJsselmeer en de zee gemaakt?

Op een gegeven moment hebben wij de Sturgeon 28 gekocht. Mijn broer Karel, die de meeste Watergeuzen wel kennen, zeilde regelmatig met ons mee. Karel had ook een mooie boot, waar hij dertig jaar mee heeft gevaren. Het was wel moeilijk voor hem om na dertig jaar deze boot te verkopen. Hij begon met een casco en heeft deze boot zelf helemaal opgebouwd. Zijn vrouw zag het zeilen niet meer zitten. Toen mijn man is overleden ben ik veel met Karel weg geweest. Het liefst ieder weekend een mooie tocht op het IJsselmeer. Ik ben ook met Karel naar Denemarken geweest, het was daar nog heerlijk rustig. Het is een prachtig land om naar toe te varen. We maakten ook wel langere tochten richting de Waddeneilanden, omdat je daar heerlijk kan fietsen. De taken aan boord waren wel verdeeld, Karel zorgde voor de techniek en het hijsen van de zeilen en ik was meestal aan het roer te vinden.

Hoe heeft u het verenigingsleven bij 'de Watergeuzen' ervaren?

Het is altijd een actieve vereniging geweest. Er waren het hele jaar door tochten en andere activiteiten. Ik heb hier nog een foto van een van de eerste jubileumfeesten. Het was enig hoe alle kinderen in het gras zaten voor het clubgebouw en genoten van het lekkers dat ze kregen.

Hoe lang bent u al lid van 'de Watergeuzen'?

Ik heb eigenlijk het lidmaatschap van mijn man overgenomen. In het begin kwam ik met mijn vader en later met mijn man mee. Op een gegeven moment heb ik zelf een BM gehad en ben toen zelf ook lid geworden. Eigenlijk is de hele familie bootjesgek. De meesten zijn lid van 'de Watergeuzen'.

Wat was uw mooiste zeilervaring?

Ik ben eens een keer helemaal alleen gaan zeilen op het IJsselmeer. Voor de eerste keer is dat wel spannend. Het was heerlijk weer en ik had een mooie wind om richting de Hollandse brug te varen. Bij de brug viel de wind bijna stil en ik besloot om te keren en richting Edam te varen. Maar al snel begon de wind stevig aan te trekken en de boot lag op een kant. Ik moest toen gaan bedenken wat ik kon doen als de wind nog meer aan zou trekken. Ik wilde beslist de kuip en het roer niet verlaten om naar het voordek te gaan om de fok te laten zakken. Ik kon de val vanuit de kuip losgooien en de fok viel dan op het dek. Er kwam meer wind maar ik raakte niet in paniek. Met minder zeil ben ik gewoon verder gegaan. Als het nodig was geweest had ik de motor kunnen starten.

Heeft u de laatste jaren nog gevaren?

Ik ben nu te oud om zelf met een boot te gaan varen. Mijn zoon heeft een boot in Vinkeveen aan een eilandje. Afgelopen zomer ben ik nog een dagje mee gaan varen op de plassen. Ik zat daar op een kussentje in het zonnetje, want het was prachtig weer. Naderhand was ik wel erg moe en moest even gaan rusten. Regelmatig krijg ik nog een uitnodiging van familie om mee te varen.

Is er nog iets wat u ons zou willen vertellen?

Ik vind het erg leuk dat jullie hier naar toe zijn gekomen om dit interview af te nemen. Het was heerlijk om dit alles aan jullie te vertellen. Eens een bootjesgek, altijd een bootjesgek.

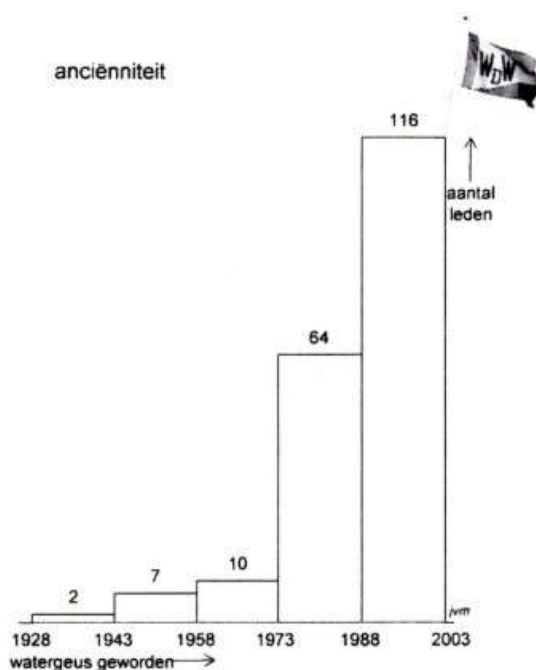
Er is natuurlijk niet één Watergeus. Er zijn er zo'n tweehonderd. Tweehonderd mensen die verschillen in lengte, in gewicht, in geslacht, in karakter, in uiterlijk en in noem maar op. Allen hebben één ding gemeen: ze zijn lid van 'de Watergeuzen'.



Om een beeld te krijgen van de persoonlijke kanten van Watergeuzen zouden eigenlijk tweehonderd mensen geïnterviewd moeten worden. Dat is erg veel gevraagd. Ria Willemse en ik hebben besloten om dat niet te doen. Maar er moest toch wát gebeuren vonden wij. Daarom heeft Ria een viertal leden geïnterviewd om tenminste iets van persoonlijke motieven aan bod te laten komen. Haar interviews vind je in het artikel **Vraaggesprek** dat hierna komt. En ik heb me bemoeid met de onpersoonlijke cijfers die ik uit het ledenbestand haalde. Daar gaat ie dan.

Ik wil iets proberen te zeggen over de leeftijd van de Watergeus en over hoelang de Watergeus lid is van de vereniging.

De duur van het lidmaatschap wordt ook wel anciënniteit genoemd. Dat woord gebruik ik als ik het heb over hoelang iemand lid is. Iemand die 16 jaar lid is van de vereniging heeft een anciënniteit van 16. Zijn anciënniteit is dan 16 jaar. Voor het gemak gebruik ik de woorden 'hij', 'hem' en 'zijn' als ik het over de Watergeus heb maar de Watergeus is natuurlijk net zo goed vrouw. Over die Watergeus wil ik het hebben.

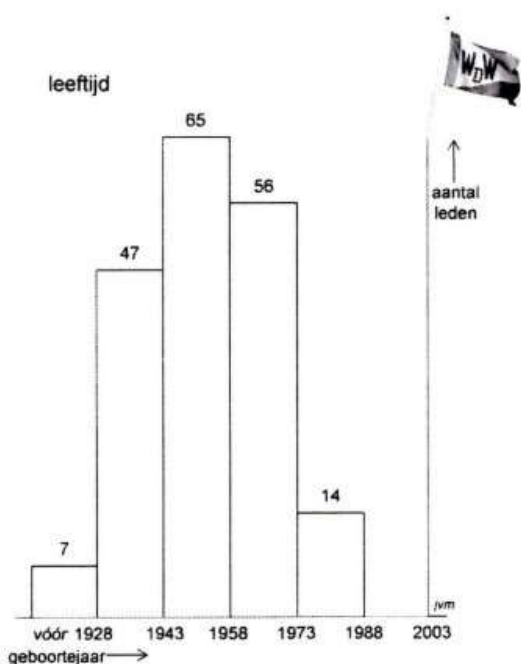


Bij mijn onderzoek vond ik uit dat precies twee leden langer dan zestig jaar lid zijn van onze vereniging. In de figuur 'anciënniteit' kun je dit resultaat terugvinden. Graag noemen we die twee leden hier bij naam: Karel Beukenkamp en Bep Goedegebuure-Beukenkamp. Zij werden lid begin jaren dertig. Tot voor kort waren beiden actief in hun watersport. Zij hesen in 2002 de vlag bij de opening van het vaarseizoen.

Op pagina 30 vindt U een uitgebreid interview met tante Bep, geschreven door Ria, waarin je leest dat zij al 73 jaar lid is. Dit strookt nauwelijks met mijn uitspraak hierboven dat zij langer dan 60 jaar lid is. Mijn onderzoek is dus nogal slordig. Dat komt door mijn indeling in perioden van 15 jaar. Dat is voor mijn gemak. Bij de keuze van perioden van 15 jaar heb je maar 5 perioden in de

75 jaren dat de vereniging bestaat. Je kunt bijvoorbeeld ook werken met 25 perioden van 3 jaar. Dat betekent meer werk. Daar wilde ik niet aan beginnen.

In de figuur 'anciënniteit' staat het resultaat van het onderzoek in de vorm van een kolommendiagram waarin voor elke periode is aangegeven hoeveel leden de vereniging er in die periode bijkreeg, die lid zijn gebleven. Zo kun je aflezen dat er de laatste 15 jaar 116 mensen lid zijn geworden van onze club. Ook zie je dat de vereniging 7 leden telt die langer dan 45 en minder dan 60 jaar lid zijn.



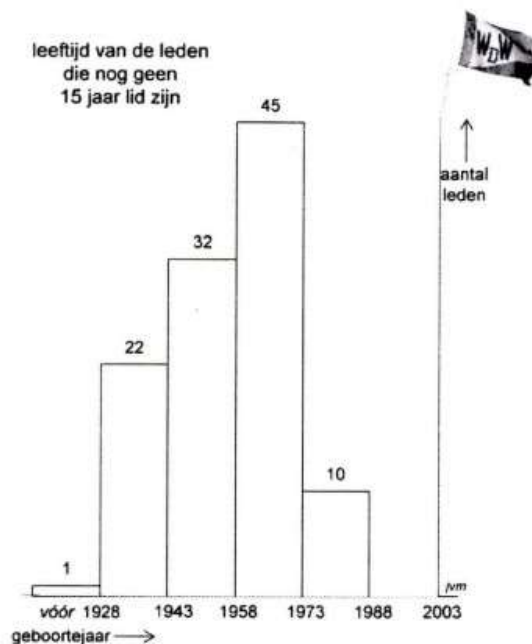
Wie tussen 1973 en 1988 lid is geworden, is langer dan 15 en minder dan 30 jaar lid van onze vereniging en is één van de 64 leden voor wie hetzelfde geldt. Dit wetende wil je natuurlijk ook iets over de leeftijd van de leden te weten komen. Uit het diagram 'leeftijd' kun je het een en ander aflezen. Zo zie je daar dat er 7 leden ouder zijn dan 75 jaar en dat er 65 leden geboren zijn in de jaren tussen 1943 en 1958. De gemiddelde leeftijd van alle Watergeuzen zal ongetwijfeld tussen de 45 en 60 jaar liggen gezien de nogal symmetrische vorm van de grafiek. Iets dichterbij de 45 dan bij de 60 jaar zou ik denken. Ik heb de gemiddelde leeftijd niet voor U uitgerekend.

Wanneer je overigens in beide figuren de aantallen leden optelt zul je merken dat er bij de 'leeftijden' minder leden zijn dan bij de 'anciënniteit'. Dit verschil van 10 is eenvoudig te verklaren. De leden hebben zich allemaal aangemeld maar ze hebben niet allemaal hun geboortedatum ingevuld! En er is gedurende een korte periode een aanmeldingsformulier gebruikt waarop het opgeven van de geboortedatum niet werd gevraagd. Volgens mij speelt dit verschilletje geen rol.

Deze twee figuren maakten ons nieuwsgierig naar de leeftijdsverdeling van de leden die nog geen 15 jaar lid zijn van de vereniging. Die nieuwere leden bepalen wellicht het antwoord op de vraag of de Watergeus 'oud' is of 'jong', of de vereniging uitsterft of dat we nog nieuwe palen moeten slaan.

Een vergelijking met de leeftijdsopbouw van de leden van andere verenigingen zou ongetwijfeld helderheid kunnen verschaffen. Maar zover strekte het onderzoek zich niet uit. In de derde grafiek zie je de leeftijden afgebeeld van de leden die nog geen 15 jaar lid zijn. Deze grafiek is een beetje asymmetrisch, een beetje scheef, naar de goede kant zou ik zeggen. De nieuwe aanwas is gemiddeld jonger dan de gemiddelde leeftijd van alle leden.

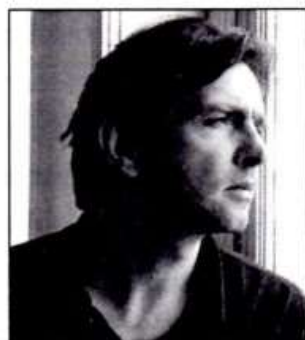
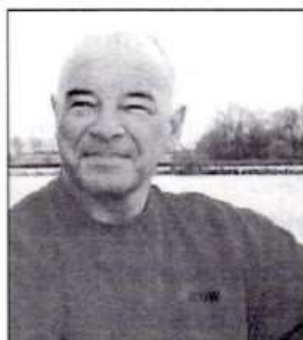
Concluderend zou ik zeggen: Hei die nieuwe palen er maar in. De Watersportvereniging 'de Watergeuzen' heeft toekomst.



Vraaggesprek

De redactie heeft vier leden lukraak gekozen uit de lijst van leden die nog geen 15 jaar lid zijn van 'de Watergeuzen'. Zij werden alle vier uitgenodigd om antwoord te geven op een achttal vragen die betrekking hebben op hun band met de vereniging. Alle vier kregen ze dezelfde, van te voren vastgestelde, serie vragen voorgelegd. Vragen over leeftijd, hoe lang ze lid zijn, hun boot, de haven, bemanning en gezagvoering, de soort van watersport, onderlinge contacten, zelfwerkzaamheid en hun toekomstplannen.

Door Ria Willemse zijn de antwoorden zo gerangschikt dat het lijkt alsof er een gesprek tussen de vier personen plaatsvindt. We stellen de steekproefpersonen aan u voor.



Tonnie van der Zee	is in 1989 lid van de vereniging geworden. Zijn leeftijd is 56 jaar.
Gijs van Noort	is in 2000 lid van de vereniging geworden. Zijn leeftijd is 44 jaar.
Jakob Julsing	is in 1998 lid van de vereniging geworden. Zijn leeftijd is 30 jaar.
Jelle de Schaaf	is in 1989 lid van de vereniging geworden. Zijn leeftijd is 39 jaar.

1. Heeft U een boot? Wat voor boot? Hoe luidt de naam van de boot?

Tonnie van der Zee: Ik ben in het bezit van een motorboot. Het is een ontwerp van Koopmans. De boot is 11 meter lang en 3.5 meter breed. Ik hou van avontuur, dus mijn boot heeft de naam AVONTURIER.

Gijs van Noort: Ik heb met mijn familie een Doerak van 6,5 meter met de naam BONK.

Jacob Julsing: Wij hebben een klassieke houten kajuitzeilboot met de naam ELEMENT. Zo heeft zij altijd geheten. Het is een Victoria Zeilkruiser, een Van der Stadt ontwerp en ze is gebouwd in 1954.

Jelle de Schaaf: Nadat we eindelijk hadden besloten dat ons houten jachtje niet meer zeilwaardig zou kunnen worden, hebben we in februari 2002 een Cornish Crabber gekocht. De naam is SANTANA.

2. In welke haven ligt de boot? Amsterdam, Durgerdam, Vinkeveen of waar elders?

Tonnie van der Zee: In het zomerseizoen heb ik een ligplaats in de haven aan de Diemerzeedijk. Deze boot is te groot voor de loods. In het winterseizoen lig ik in een loods bij Witsen in Alkmaar.

Gijs van Noort: De boot ligt in Amsterdam in de haven aan de Diemerzeedijk.

Jacob Julsing: Wij liggen aan de Diemerzeedijk in Amsterdam. Voor een zeilboot met een

relatief hoge mast niet ideaal. Zeker niet om even een avondje te zeilen. Daarom proberen we 's zomers af en toe wat weekjes in Durgerdam te liggen, dan zeil je 's avonds makkelijk even het IJsselmeer op. Het voordeel van de Diemerzeedijk is natuurlijk wel dat je alle voorzieningen bij de hand hebt als je even wat wilt klussen.

Jelle de Schaaf: De boot ligt in Schardam (vlak onder Hoorn) aan het IJsselmeer.

3. Bevalt de haven U? Of heeft U wensen?

Tonnie van der Zee: Ik vind het een prettige haven om met de boot te liggen. Het gaat hier heel goed in de haven. De nieuwe palen die dit jaar gaan komen was een wens die gerealiseerd gaat worden.

Gijs van Noort: De haven bevalt me prima en ik heb een redelijk contact met anderen. Daarbij merk ik wel duidelijk dat de meesten elkaar al vele jaren kennen. Andere nieuwe leden zie ik eigenlijk weinig. Het zijn veelal dezelfde mensen die veel op de haven zijn en veel doen voor de vereniging.

Jacob Julsing: Bij de haven aan de Diemerzeedijk heb je alles bij de hand, van werkplaats tot kantine en zelfs douches. Dat is prettig. Hoewel de douches niet altijd te gebruiken zijn en het sanitair nog wel eens erg vies is. Er zijn een paar mensen die zich erg inzetten voor de haven en het clubhuis. Daar heb ik waardering voor. Zo is er het afgelopen jaar veel werk verzet voor het opknappen van het clubhuis en het terrein, zoals bijvoorbeeld de nieuwe ophaalbrug.

Jelle de Schaaf: De tien jaar dat ik met een boot aan de Diemerzeedijk heb gelegen zijn mij prima bevallen, zowel in de loods als in het water. De behulpzaamheid van de leden is groot, in woord en in daad!

4. Met wie vaart U meestal? Wie is de kapitein aan boord?

Tonnie van der Zee: Ik vaar meestal met mijn vrouw. Vroeger ging mijn zoon ook wel mee, maar die heeft nu zelf een sleepboot. Er is maar één kapitein aan boord en dat ben ik. Ik heb ook wel andere tochten gemaakt. Ik heb drie keer een boot overgevoerd van IJmuiden naar Rhodos. Ik was daar niet de kapitein maar ik hoorde bij de bemanning.

Gijs van Noort: Ikzelf ben de kapitein en vaar met mijn vrouw Marli. Als we ze nog zover kunnen krijgen gaan ook de kinderen mee: mijn dochter Merel van 14 en mijn zoon Sam van 11.

Jacob Julsing: Over het algemeen vaar ik alleen. Soms met z'n tweeën, mijn vriendin Lonneke en ik. En dan speel ik de schipper. Maar we hebben er sinds 18 november 2002 een klein schippertje bij, die de komende jaren wel de dienst zal gaan uitmaken aan boord.

Jelle de Schaaf: Meestal vaar ik met Kees Metselaar, de mede-eigenaar van de boot. De vraag wie van ons nu eigenlijk de kapitein is hebben we ons meermalen gesteld, maar er is nog geen antwoord op.

5. *Omschrijf uw watersportgedrag: Dagjes varen, weekend varen, grotere tochten, vissen, zwemmen, rietvaren, het schip mooi maken, sleutelen aan de motor, of anders.*

Tonnie van der Zee: Mijn voorkeur gaat uit naar weekenden en grotere tochten. Wij hebben tochten gemaakt naar Hamburg en door Frankrijk en België. België is een van de favoriete vaargebieden. Ik heb dan wel een stalen schip maar heb de pest aan roest. Ik vind het heel belangrijk om mijn schip goed te onderhouden. Iedere week maak ik mijn hele schip schoon.

Gijs van Noort: Vaak varen we ook met vrienden. Door de stad of naar het eiland Hooft, voorbij Muiden. 's Zomers maken we altijd een of meer lange tochten van meerdere weken. We varen dan naar Friesland, op de IJssel, of door de Betuwe. Ook proberen we in de weekeinden zoveel mogelijk erop uit te gaan. We komen, behalve voor drinkwater, eigenlijk nooit in jachthavens. We zoeken de eenzaamheid en de stilte en genieten van het landschap. Meestal overnachten we voor anker. Soms aan een afgelegen steiger of oever. Mijn dochter houdt erg van uitgaan. Zij denkt dat we gek zijn. Zie hier het klassieke drama 'ouders met boot en pubers'. Ik tracht mijn boot zo goed mogelijk te onderhouden maar dat staat op gespannen voet met de tijd die mij ter beschikking staat. De boot van mijn buurman glimt prachtig. Dit zal ik nooit bereiken. Ik heb me daarbij neergelegd. Ik probeer niet al te erg af te steken.

Jacob Julsing: We varen vaak een avondje of een dagje en als we een lang weekend hebben maken we er soms een weekendtocht van. Naar Edam of Hoorn of zo. En de zomervakanties gaan we wat langer weg. 's Avonds een rondje Pampus of even een kopje koffie halen in Muiden en dan weer terug, dat zijn de favoriete korte tochtjes. Naast het varen vind ik het belangrijk dat onze boot er mooi uit ziet. Zij behoort per slot van rekening tot de klassiekers. Maar vooral moet het schip goed onderhouden worden. Als ik daar, door omstandigheden, een jaar wat minder aan ben toegekomen, zit me dat toch dwars. Daarna worden alle zeilen weer bijgezet om dat recht te trekken.

Jelle de Schaaf: We proberen op de dinsdagavond met de Schardamse vereniging de wedstrijden te varen. Maar die starten voor ons eigenlijk te vroeg. En de andere schepen varen te hard. Ik ben ook lid van de Crabber-vereniging en met deze club hebben we twee maal per jaar een weekend inclusief een wedstrijd.

6. *Hebt U contacten met anderen uit de haven? Over het scheepsonderhoud, het vaargebied, nuttige tips, hand- en spandiensten of de gezelligheid bij elkaar aan boord.*

Tonnie van der Zee: Ik heb regelmatig contact met Watergeuzen. We wisselen ervaringen over tochten en vaargebieden uit. Ik ben schilder, dus ik kan mensen advies geven over onderhoudswerkzaamheden. Gezelligheid aan boord maakte ik afgelopen zomer nog mee. Ik was met mijn boot in Mook in Limburg. Ik kom

daar een Watergeus tegen. Wij hebben toen monopoly gespeeld, dat had ik al twintig jaar niet meer gedaan. Ik voel me wel geroepen om hier op de haven aan de Diemerzeedijk werkzaamheden uit te voeren.

Gijs van Noort: Ik ben in de commissie 'renovatie buitenhaven' gaan zitten, om ook andere leden beter te leren kennen.

Jacob Julsing: Met een aantal mensen van de haven is het altijd gezellig om een praatje te maken. Het leuke vind ik dat er mensen bereid zijn je met raad en daad terzijde te staan wanneer je je afvraagt hoe je een bepaalde reparatie moet uitvoeren of onderhoud van je schip zal aanpakken.

Tsja, een houten schip...!

We varen meestal op het IJsselmeer, soms op de Randmeren en af en toe op de Hollandse Plassen. Van de Hollandse Plassen is het Braassemermeer favoriet. Daar waait het op een of andere manier altijd goed en heb je weinig last van golven. Een Beerenburgje drinken en hier en daar wat praten over boten en de wind, dat hoort bij het varen. Dat je met zo hoog mogelijk aan de wind varen niet altijd het snelst op de plek van bestemming bent. Dat zou je bijna als een levenswijsheid kunnen zien. Hand- en spandiensten horen bij een vereniging. En wanneer dit soort dingen op een leuke manier gebeuren kan het bijdragen tot een grotere onderlinge binding en betrokkenheid bij de vereniging en meer plezier. Ik heb alleen het gevoel dat bij een deel van de leden van de vereniging het idee leeft dat een ander deel van de vereniging niet van goede wil is wanneer het gaat om werkzaamheden. Dat merk je in gesprekken en op vergaderingen. Dat is jammer. Elkaar met argusogen bekijken komt de betrokkenheid en het verrichten van klussen helaas niet ten goede. Dit klinkt erg stichtelijk.

Misschien word ik nog eens scheepspredikant maar ik meen het wel.

Jelle de Schaaf: Nu de boot niet meer aan de Diemerzeedijk ligt heb ik veel minder contact met de medeleden van de vereniging, en dat is wel jammer. Behalve dat het gezellig is in en om het clubhuis, kan je er ook altijd wel aan iemand advies vragen. Het 'voordeel' is dat de whisky minder snel op is.

7. De prijzen in onze havens zijn laag door de zelfwerkzaamheid van de leden.

Wat zijn uw ervaringen?

Tonnie van der Zee: De prijzen hier in de haven zijn niet laag maar redelijk. Over de zelfwerkzaamheid wil ik wel wat zeggen. Ik vind het jammer dat de werkzaamheden meestal door dezelfde leden uitgevoerd worden.

Gijs van Noort: De zelfwerkzaamheid, die de prijs voor ons allen laag houdt, komt zoals gezegd sterk op een kleine groep mensen neer. Ik vind dit jammer en niet juist. Ik begrijp uit discussies op de vergaderingen dat dit een oud en complex probleem is. Evengoed vind ik dat er nagedacht zou moeten worden over een eerlijker spreiding van werkzaamheden.

Jacob Julsing: Het is een vereniging, dus de prijzen moeten kostendekkend zijn. Zijn ze dat

niet, om welke reden dan ook, dan moeten de tarieven omhoog. Willen we dat niet, dan moeten we met z'n allen ergens een bijdrage leveren om de kosten omlaag te brengen. Misschien moet er ooit wel een constructie verzonden worden met meerbetalers en minderbetalers. Maar dat is een moeilijke en principiële discussie.

Jelle de Schaaf:

Ik vind dat het lidmaatschap te snel duurder is geworden, maar de liggelden zijn extreem laag dus in het geheel ben ik zeer tevreden. De prijzen in onze havens zijn laag door de zelfwerkzaamheid van de leden.

8. Wat zijn Uw watersportplannen voor de nabije toekomst?

Tonnie van der Zee:

In de toekomst wil ik graag weg voor een langere tijd. Ik wil dan 6 maanden in de winter weg richting Zuid-Frankrijk.

Gijs van Noort:

Tot slot: ik ben van plan naar de Wadden te gaan. Droogvallen lijkt me prachtig. Daarvoor heb ik eerst een sterkere motor nodig. Ik denk hier al jaren over. Ik neem blijkbaar erg langzaam beslissingen.

Ooit zal het ervan komen.

Jacob Julsing:

Lekker zeilen.

Jelle de Schaaf:

Deze zomer kan ik helaas niet mee met de jubileumtocht naar Brielle omdat we een maand later aan de Dutch Classic Yacht Regatta, in Zeeland, meedoen. We willen vanaf IJmuiden buitenom erheen varen. Dat is dan onze eerste zeeërvaring. Volgend jaar willen we het wad op en misschien in de toekomst naar Engeland.

En dit zijn hun schepen:

AVONTURIER



ELEMENT



BONK



SANTANA

De havencommissarissen

In elke haven van onze vereniging is een havencommissaris actief. Hij heeft niet de gemakkelijkste functie binnen de vereniging. Wat zijn zoal de taken van een havencommissaris? En hoe wordt hun functie door henzelf ervaren?

Wij laten hen zelf aan het woord.

Piet Jongkoen is havencommissaris aan de Diemerzeedijk.

De haven aan de Diemerzeedijk neemt door de aanwezigheid van de loods en het clubhuis een aparte plaats in binnen de vereniging. In het afgelopen jaar zijn er veel werkzaamheden verricht. Er is veel tot stand gebracht. Bijvoorbeeld de brug en de loodsdeur. De kantine is behoorlijk opgeknapt. Er werd een opslag voor het chemisch afval gebouwd en ingericht. Gelukkig zijn er leden die deze activiteiten ondersteunen. Je ligt bij ons niet in een commerciële haven. Je komt niet alleen om te varen. Van het hek naar je boot en na het varen weer wegglijpen, kan niet in onze haven. Er is meer te doen.



De leden moeten vooral niet denken dat havencommissaris een betaalde functie is en niet verwachten dat hij even het hellingen van je boot regelt of dat hij als sociaalwerker de problemen tussen de leden onderling op gaat lossen. In de komende tijd zal ik op de leden een beroep doen om het havenrenovatieplan te doen slagen.

Tegen de vorige havencommissaris heb ik ooit gezegd dat vier jaar wel lang genoeg is om havencommissaris te zijn. Ik doe het nu al meer dat tien jaar, dus als er een goede kandidaat is dan houd ik me aanbevolen!

Rinus Boskma is havencommissaris in Vinkeveen.



Ik vind het belangrijk dat de leden in Vinkeveen tevreden zijn. De haven is van iedereen. Elk lid heeft rechten maar ook plichten en verantwoordelijkheden. Het is belangrijk dat de havencommissaris er op toeziet dat het schoon blijft en dat de gebruikers hun rommel opruimen. Het gebeurt ook dat er mensen komen zeuren dat het toiletpapier op is. Dan kan je nieuwe kopen. Mijn broek zakt daar van af!

Twee taken waar ik me vooral mee bezig houd is het zo goed mogelijk verdelen van de ligplaatsen en het oproepen van mensen voor de werkplicht. Vinkeveen is een gezellige haven met allemaal leuke mensen. Met een mooi grasveld dat vaak gemaaid moet worden. Daarvoor is altijd veel animo.

Peter Weesendorp is havencommissaris in Durgerdam.

Hoewel ik van mening ben dat onze haven in Durgerdam het potentieel heeft van 'rustiek gelegen marina aan het IJsselmeer', is het haventje op de kaart slechts een stipje. Dat er slechts 28 ligplaatsen zijn en geen wasserette annex slecht gesorteerde watersportwinkel, doet niet ter zake. Er is in Nederland geen haven te vinden waar de wachtlijst langer is dan het aantal ligplaatsen. Maar als de haven in Durgerdam een marina



is kan 'haven'commissaris niet meer, vind ik. Daarom lobby ik al enige jaren om in Durgerdam de titel 'marina'manager te verkrijgen. Ook bij het bestuur krijg ik het er niet door ofschoon ik toch een intieme band met de vice-voorzitter ben aangegaan. Het ontbreekt mij ook aan de voor het havenmanagement noodzakelijke symbolen als het kantoortje met laptop om de gestage passantenstroom te verwerken, de mobiele telefoon en het pak met pet met logo.

Wàt er is, is een brievenbus met een schrift. Het beheer van de haven heeft een 'laisser faire' stijl. Ligplaatshouders vullen hun aan- en afwezigheid in en passanten doen hetzelfde. Ik kijk af en toe in het schrift en zie dat het een rommeltje is maar het werkt.

Een keer per jaar ben ik echt belangrijk, althans dat denk ik. Dat is bij de indeling van de haven en het uitgeven van nieuwe ligplaatsen aan wachtlijstleden. Dan kan je niet om mij heen. Het motto luidt dan ook 'blijf goeie vriendjes met de havencommissaris'.



onze havens

De Geuzen kiezen tegenwoordig hun vaargebieden niet meer op het Bovendiep, de Diem of het Merwedekanaal, waar zij in de beginjaren met hun kano's en open bootjes voeren en waar zij zelfs hun zeilwedstrijden organiseerden. De drukke en snelle scheepvaart op het Amsterdam-Rijn kanaal maakt dit tot een snelweg waar het niet goed toeven is.

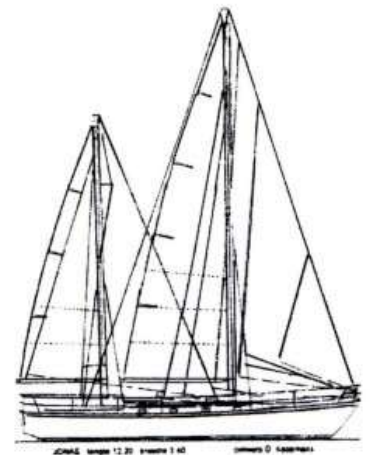
De boten zijn groter geworden, de motoren sterker. Het IJsselmeer ging tot de mogelijkheden behoren en de Wadden en vreemde kanalen, rivieren en verre kusten. In de zestiger jaren al waren er Geuzen die naar de Deense wateren trokken. Later werden de Belgische, de Franse en de Engelse kusten in de peiling genomen. Een enkeling waagde zich in de jaren negentig in de Schotse wateren.

Cees Traanberg vertrok vorig jaar juli met zijn JONAS voor een rondje Atlantische Oceaan. Vanaf Grenada ontvingen we per e-mail zijn relaas van de oversteek van de Canarische eilanden naar het Caraïbisch zeegebied.

De grote oversteek

door Cees Traanberg a/b JONAS

San Sebastian de la Gomera is de haven in Canaria waarvandaan we zullen vertrekken naar de overkant, met eventueel een tussenstop op de Kaapverden. Eigenlijk gaan we naar de Kaapverden met in het achterhoofd dat als het goed gaat we in één keer oversteken. Die omweg maak ik liever niet want de tijd schiet al aardig op. Het loopt al tegen eind november en we wilden oorspronkelijk half november vertrekken. Doordat we lang moesten wachten op onze sleepgenerator die naar Tenerife gestuurd werd, lopen we wat achter op ons, overigens niet zo strakke, schema.



De sfeer in de haven waar veel vertrekkers liggen is ontspannen.

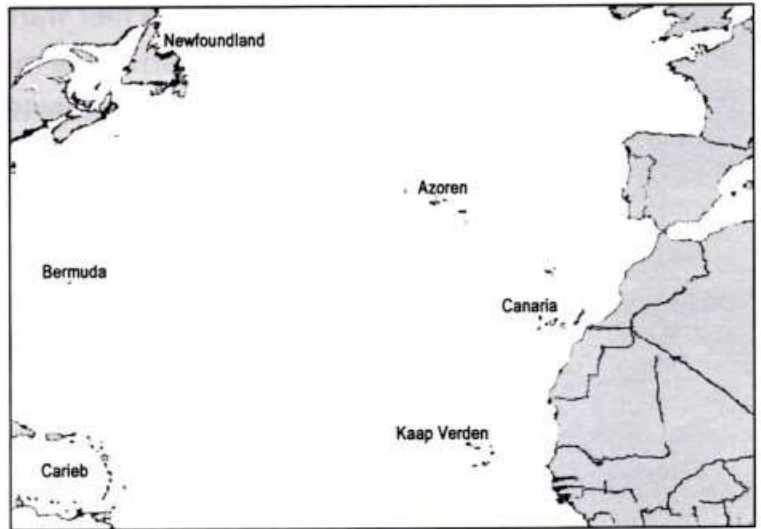
Heel anders dan we bij de starters van de Atlantic Rally for Cruisers op Gran Canaria ervaren hebben. De deelnemende boten ondergaan dan een inspectie die meestal wel leidt tot enige aanpassingen. Veel mensen nemen deel aan de Rally omdat het ze een gevoel van veiligheid geeft. Dit gevoel zal, eenmaal op de grote plas varende, volgens mij vervagen omdat je er in de meeste gevallen toch echt alleen voor staat. Op la Gomera doen we voor de zoveelste keer zeer uitgebreid boodschappen om onze voorraden weer op peil te brengen voor de oversteek en voor de Carieb, waar de prijzen van veel levensmiddelen, zo wordt verteld, meer dan angstaanjagend zijn. Het inkopen en verstouwen kost zomaar een volle dag.

Gelijktijdig wordt het weer in de gaten gehouden om een goede vertrekdatum te prikken. Zevenen-twintig november gaat de wind weer naar de oost en zal deze toenemen tot een knoop of twintig. Die dag varen we om 13.15 uur UT¹ op de motor de haven van San Sebastian uit met 800 nm² naar de Kaapverden of 2700 nm naar de Carieb voor de boeg. Voor ons is dit een historische dag. Achterblijvers toeteren en zwaaien ons na. Dan zijn we alleen. We motorzeilen tot de wind het

¹ UT = Universal Time, was: GMT = Greenwich Mean Time

² nm = nautical mile; 1 nm = 1,852 km

alleen aankan. Langzaam verdwijnen de Canarische eilanden achter ons aan de horizon. Het grote avontuur is begonnen. De eerste vijf dagen is de zee door kruisdeining en harde wind erg ruw. Met twee uitgeboomde fokken en de bezaan dubbel gereefd bijna midscheeps, varen we pal voor het lapje. De windvaan stuurt geweldig door de golven en de vlak getrokken bezaan dempt het rollen. Toch nog niet zo gek zo een klassieke ketch! Hard gaat het ook met een beste etmaal van 173,8 nm.



Aan het zeilen zelf hebben we eigenlijk niet zoveel werk. We draaien braaf onze wachten en na een paar dagen slapen we diep tijdens onze drie uur wacht te kooi. Na vijf dagen neemt de wind af, de zee wordt wat rustiger en onze gemiddelden worden lager. Het is eigenlijk zeer ontspannen varen. Lezen, naar de wereldomroep luisteren en je verbazen over de ontwikkelingen in het bananenkoninkrijk der Nederlanden, naar de sterrenhemel kijken en naar de netwerken van Amerikaanse jachten luisteren op de SSB¹-ontvanger. Die zaken vormen, naast het bereiden en nuttigen van de maaltijden, de belangrijkste bezigheden van de dag. Een hoogtepunt beleef je door de vangst van een vis.

Na een dag of veertien is het nieuwe ervan af en verlangen we naar het eind. We realiseren ons dat het niet zo heel lang meer zal duren en een soort opwinding over de komende landing op Tobago is voelbaar.

Zondag vijftien december zijn we zo dicht bij Tobago dat het duidelijk is dat we in het donker van de nacht Scarborough zullen aanlopen. Dit is vooral in de Carieb een hachelijke onderneming. Bakens zijn er nauwelijks en die er volgens de kaart zouden moeten zijn hebben we veelal niet kunnen vinden. De verlichting van bakens werkt ook niet altijd. Nu het nog donker is besluiten we te gaan bijliggen. Bij daglicht zullen we dan netjes kunnen landen. Het bijliggen gaat goed. Je zet de bezaan vlak in het midden, het fokje bak en je roer aan lij. Stroom en wind zetten de JONAS echter weg met twee tot drie knopen in noordwestelijke richting. Na vijf uur bijliggen zijn we weer gaan varen en moeten dan zoveel terugwinnen dat we om twaalf uur plaatselijke tijd aankomen. De tijd aan boord hebben we naar gelang we westelijk voeren steeds bijgesteld van UT op la Gomera tot UT + 4 uur op Tobago.

We ankeren achter een golfbreker in Scarborough. We gaan inklaren! Eerst naar de Customs dan naar Immigration. Hier vullen we formulieren in vijfvoud in met het bij ons uitgestorven hulpmiddel carbonpapier. Een uiterst vriendelijke beambte maakt er nog wat aantekeningen bij met verschillende kleuren ballpoint en daarmee zijn we legaal aanwezig op Tobago en Trinidad. De wandeling naar de kantoortjes van de Customs en Immigration geeft ons een eerste indruk van de atmosfeer hier.

¹ SSB = Single Side Band



Het is hier warm en groen. We zien veel echte rasta's, we horen harde muziek, we zien veel taxi's en vrolijke, ontspannen mensen. Kleine kraampjes met lekkernijen, palmbomen en golfplaten daken maken het beeld compleet. Na negentien dagen alleen water mogen we dit allemaal in ons opnemen. Geweldig! We zijn er!

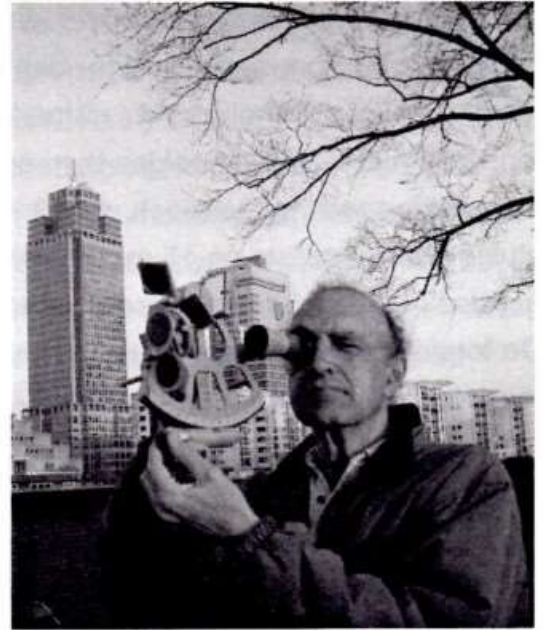
Het daggemiddelde van de oversteek was 141,3 nm echte voortgang. We hebben er nog wel een paar meer gezeild, alhoewel we dankzij de GPS heel dicht lang onze koerslijn gevaren zijn. Moderne navigatie maakt dit soort zeilreizen voor veel mensen en zeker ook voor mij mogelijk. Klassieke navigatie met sextant is eenmaal op de oceaan niet de grootste zorg, tijd genoeg en altijd wel een hemellichaam om de hoogte van te nemen en eenmaal in de passaat is het nemen van de middaghoogte voldoende om je breedte te bepalen om zo uiteindelijk op het gewenste eiland te landen.

Voor je zover bent moet je eerst de Noordzee over, het Kanaal door en vervolgens naar het zuiden en hierin zit het venijn. Ik moet er niet aan denken de kusten van Normandië en Bretagne met hun sterke getijdestromen en veel voorkomende mist, te bevaren zonder GPS. Moderne hulpmiddelen als GPS en radar hebben het zeilen in deze gebieden voor amateurs mogelijk gemaakt zonder al te veel brokken te maken. Met veel respect lees ik dan ook de zeilverhalen van de mensen die het zonder deden en huiver ik van de onzekerheden waar ze mee worstelden. De ontwikkelingen zijn nog steeds in volle gang. Kaarten, vroeger een kostbaar deel van de reis, worden gekopieerd bij een lichtdrukrichting en voor €100,- was ik een aardig eind op weg.

Neem een laptop mee op reis en complete navigatie-programma's worden voor een fles wijn geïnstalleerd door zeilers met wie je onderweg bevriend raakt. Sluit je GPS aan op je computer en je ziet je boot varen op een kaart op je beeldscherm. Dat is een makkelijk hulpmiddel bij het aanlopen van havens en ankerplekken. Tot zout in je PC een einde maakt aan al dit moois. Wat vroeger of later zeker zal gebeuren volgens de mensen die op de terugweg zijn van hun rondje wereld. De computer is voor de moderne zeiler bijna onmisbaar voor het betaalbaar contact houden met vrienden. Aan boord een brief schrijven, op flop zetten en versturen in een internetcafé en meteen even je digitale post ophalen, naar weerkaarten kijken en digitale foto's versturen. Internetcafé's vind je op ieder eiland met meer dan twee palmbomen.

Veel positiefs op te merken over moderne communicatie. Negatief is dat je niet meer echt weg bent van thuis en het internetten kan uitgroeien tot een tijdrovende en op werk lijkende bezigheid. Daar ga je nu net niet voor zeilen. Maar het zeilen is nog steeds zeilen, je bent nog steeds afhankelijk van het weer. Windsterkte en windrichting bepalen nog steeds hoe lang een oversteek duurt. Het bereiken van een verre bestemming geeft dezelfde voldoening als dat altijd gedaan heeft.

Voorjaar 2003. Wij maken een tochtje op zee. De laptop staat op de kaartentafel. De updates van de nodige zeekaarten zijn, bij de voorbereiding thuis, gedownload. De GPS staat aan. De waypoints zijn ingevoerd. De autohelm stuurautomaat is gekoppeld aan de Hasler waarvan de windvaan is losgekoppeld. De navtex is stand-by. Het zicht is iets minder geworden en wij hebben zojuist de radar en de VHF aangezet. Laptop, GPS, stuurautomaat en radar zijn uiteraard gekoppeld. Wij hebben nog even een discussie gehad of we de stroom zullen invoeren of niet. Wij voeren de stroom wel in. De oversteek duurt misschien maar 18 uur. Dat betekent dat het twee keer om de Noord gaat en maar één keer om de Zuid. Bovendien is het net na springtij. Er kan dus veel stroom staan.



Wie nu denkt dat er veel moderne elektronica aan boord is heeft het mis. Ons bootje is heel gemiddeld, zelfs een beetje ouderwets uitgerust. De VHF en de radio zijn grote ouderwetse Sailor kasten. De Debeg Gonio heb ik, uit overwegingen van nostalgische aard, nog steeds aangesloten. De Harrier log & speedometer blijft meestal uit staan. De Seafarer dieptemeter is een stand alone. Wij hebben geen printer aan de navtex. Wij kunnen onderweg geen kaarten of BaZ's (Berichten aan Zeevarenden) downloaden. Ook de tuigage en de rest van de uitrusting is voor 2003 eenvoudig tot primitief te noemen. De voorzeilen zitten gewoon met leuvers aan het stag. Het grootzeil moeten wij nog echt met de hand hijsen en reven doen wij nog met smeerrepen en reefknuttels. Er is een elektrische bilgepomp en een handpomp. De WC wordt met de hand doorgepompt en ook het drinkwater en het zeewater in de kombuis worden met de hand opgepompt. De rubberboot wordt geroeid.

Zomer 1950. Wij maken een tochtje op zee.

Wij zijn goed voorbereid. De nieuwe Reed's nautical almanak is gekocht. De overzeiler en een paar detailkaarten zijn Blue backs die zes tot tien jaar oud zijn. Met grote letters staat er 'cancelled' op. Wij hebben ze zelf bijgewerkt aan de hand van de 'Berichten aan Zeevarenden'. Een abonnement op deze BaZ is gratis. Iedere dag valt er een roze BaZ op de mat en eens in de week een dikker wit boekje met een weekoverzicht en soms een kaartje dat ter correctie op een zeekaart geplakt kan worden. Voor alle kaarten die we hebben, afgekeurde kaarten van zeeschepen, hebben we een kaartje in een kaartenbak. Daarop noteren we het nummer van de BaZ als er een wijziging is. De betreffende BaZ gaat in een bandje. De BaZ's die niet over onze kaarten gaan, gooien wij weg. Twee keer per jaar werken wij onze kaarten bij. Dat is niet veel werk, want we hebben er maar een stuk of twintig. De Blue backs zijn prima kaarten. Ze zijn op doek geplakt en ze scheuren niet als ze nat worden. Machinisten gebruiken ze om er tijdelijke pakking uit te knippen die vervolgens eeuwig blijft zitten.

Naast de kaarten en de almanak hebben wij een kompas waarbij je bovenop de roos kan

kijken. Daar kan je ook goed mee peilen, door je samengevouwen handen zo te houden dat er een spleetje ontstaat waar tussendoor je op de roos kan kijken. Tegelijk vormen de toppen van je middelvingers een vizier waarover je naar het te peilen object kan kijken. Door zo te peilen ben je, na enige oefening, nauwkeuriger dan met een peilkompas. Dan is er het handlood met een gevlochten lijn. De loodlijn hebben wij gemerkt zoals in de Admiralty Manual of Seamanship wordt aanbevolen: op 2 meter twee strookjes leer, op 3 meter drie, op 5 meter een wit stukje zeildoek, op 7 meter een stukje rood vlagendoek, op 10 meter een strookje leer met een gat erin, op 13 meter een stukje blauwe serge, op 15 meter weer een stukje wit zeildoek, op 17 meter een stukje rood vlagendoek en op 20 meter twee knopen. In de volgende twintig meter herhaalt dit patroon zich. De totale lengte is vijfenveertig meter. Met deze merktekens is ook in het donker te voelen welk merk je in de hand hebt.

Het lood heeft natuurlijk een ziel.

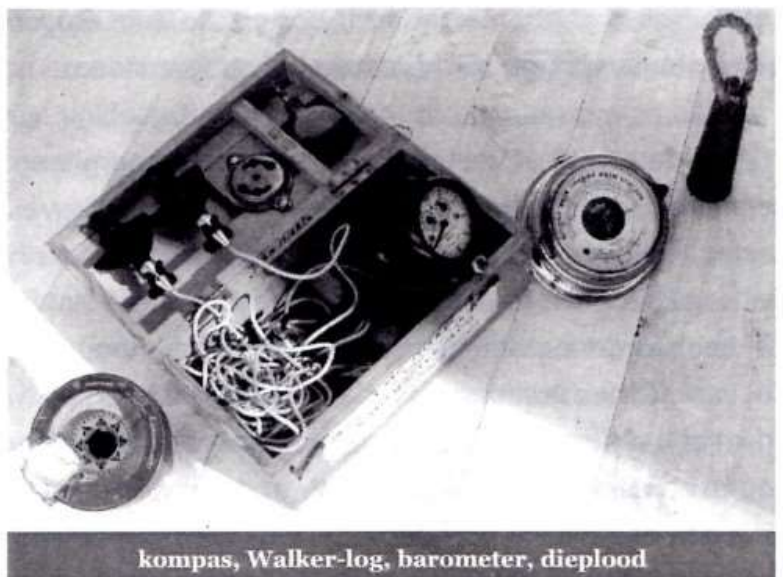
De ziel van het lood is een verhaal op zich. Wij hebben het handlood nooit echt volgens de regels van de kunst gebruikt, want eigenlijk moet het als volgt. De ziel van het lood moet voor een deel gevuld worden met consistentvet, dat in iedere machinekamer te vinden is. Bij het loden, aan de lijzijde, wordt het lood zo gegooid dat het op de bodem stoot op het moment dat de lijn verticaal staat. In de ziel van het lood zal een deel van de bodem blijven plakken.

Wij kijken dan wat het is, schelpen, zand, zachte klei of wat dan ook en vergelijken dat

met de grondsoort die in de kaart staat aangegeven. De zeer ervaren kapitein, die de Noordzee als z'n broekzak kende, liet het echter niet bij kijken maar proefde aan de meegekomen grond en kon dan precies zeggen waar hij was. Er zijn altijd ongelovige landrotten en halfbakken zeelui geweest die twijfelden aan de capaciteit van een oude kapitein om te proeven waar hij was. Dat ongeloof is een kapitein zelfs een keer bijna fataal geworden. Dat ging zo. Een Groningse coaster voer in de mist de Eems op en de kapitein gaf opdracht om te loden en het lood bij hem te brengen. De twee matrozen die de proef op de som wilden nemen haalden na het loden de grond van de zeebodem uit de ziel, deden er opnieuw vet in en lieten het lood een paar keer stevig in de aardappelkist vallen. De kapitein proefde, trok lijkbleek weg en greep naar zijn hart. Na enige tijd herstelde hij zich gelukkig weer wat en stamelde toen: "Er is iets vreselijks gebeurd, heel Groningen is ondergelopen want wij varen boven het aardappelveld van boer Harmsen".

Ons laatste instrument is de barometer. Ieder uur wordt de barometer afgelezen en genoteerd. Het gaat er niet om of het glas hoog of laag staat, maar in welk tempo het stijgt of daalt.

Snelle rijzing of daling betekent dat de isobaren dicht bij elkaar liggen, en dat betekent (meer) wind. Eén millibar per uur betekent dat wij 6 Beaufort kunnen verwachten, twee millibar per uur een wind-



kompas, Walker-log, barometer, dieplood

kracht 8. Met meer dan drie millibar per uur moet je in de haven liggen en er een spring bij zetten. Kompas, kaarten, almanak, handlood en barometer zijn al onze navigatiemiddelen. Wij hebben geen motor, geen accu, geen elektriciteit en geen radio. Dat betekent voor vertrek goed op de weerberichten letten, een weerkaart proberen te vinden en vervolgens de barometer goed in de gaten houden en naar de lucht kijken. Na vertrek moeten wij onze snelheid weten. Daartoe zijn propjes papier of stukjes hout nodig en twee mensen, waarvan er minstens één goed de seconden kan tellen. Iets voor de kop van de boot wordt het propje over boord gegooid en op het moment dat het de steven passeert begint het tellen. Op het moment dat het de achtersteven passeert wordt er STOP geroepen. Onze boot is 7,5 meter ofwel ongeveer 0,004 zeemijl lang. Als het propje er vier seconden over doet is, volgens ons, na even rekenen, de snelheid 3,6 knopen. Het bepalen van de snelheid op deze manier verliep niet altijd vlekkeloos en soms moest de procedure herhaald worden. Het maken van een plankje met een knopenlijn kwam wel ter sprake maar nooit tot uitvoering. Waarschijnlijk omdat wij altijd redelijk uitkwamen met onze gis ondanks de weinig betrouwbare bepaling van de snelheid.

Nu kunnen wij met snelheid, stroom, drift, koers over de grond, variatie en deviatie onze te sturen koers berekenen. Ieder uur zetten wij een gis in de kaart en berekenen die koers. 's Nachts kan de gis mooi worden gecontroleerd want dan zijn de vuren van de vuurschepen op grote afstand te zien. De gis kan dan worden aangevuld met een peiling. Naast vuurschepen zijn er nog meer gegevens om de gis aan te vullen. Er zijn de shipping lanes en er zijn schepen, zoals de Harwichboot, die op tijd varen. Hij komt om 12.00 uur in Hoek van Holland aan en heeft een snelheid van 18 knopen. Als wij hem om 10.00 uur tegenkomen zijn wij dus 36 mijl uit Hoek van Holland. Wij geven er de voorkeur aan om 's morgens vroeg een kust aan te lopen. In het donker en de schemering kunnen de vuren van de kust goed worden waargenomen en gepeild. Bij daglicht kan vervolgens de (onbekende) haven worden binnen gevaren.

Later. Er wordt een Walkerlog aangeschaft. Een wonder van nauwkeurigheid. Hiermee wordt de gis een stuk verbeterd. Wij gaan nu ook grotere afstanden varen zonder merktekens te verkennen om de gis te controleren. Er komt een transistorradio aan boord. Drie keer per dag geeft de BBC met de shippingforecast ons een veilig gevoel. Nu kunnen wij langer op zee blijven en wij besluiten dan ook non stop van Hoek van Holland naar het Skagerak te zeilen. Het is opvallend dat wij met de radio aan boord veel meer met slecht weer en harde wind zeilen. Dat komt doordat met de shippingforecast een betere voorspelling mogelijk is. Nu komt het voor dat wij zeggen: "Laten wij maar gewoon doorvaren, over een uur of acht is het wel weer over".

Ons bootje is wat kleiner geworden, zes meter, degelijk, zeewaardig en langzaam. De reis kan dus wel eens lang worden. De sextant en het tafelboek gaan mee. Wij hebben geen betrouwbare chronometer. Met een tijdsein is toch aan een nauwkeurige tijd te komen. De middagbreedte kan ook zonder chronometer bepaald worden.

Als nòg later de boot weer een beetje groter en sneller is geworden, is eigenlijk alleen de lengte van de vakantie de beperkende factor voor ons vaarplan. Er is geen behoefte aan meer navigatiemiddelen. De aanschaf van een AP kan dan ook rustig worden uitgesteld tot de prijs flink is gedaald.

Als die er eenmaal is verandert de navigatie radicaal. Aanvankelijk kijken wij nog ieder uur naar het kastje en zetten dan een kruisje in de kaart. Het vertrouwen in het kastje is echter zo groot dat er steeds vaker een uur wordt overgeslagen. Dat betekent wel dat er ook niet meer ieder uur op de barometer wordt gekeken. Er wordt ook wel eens een weerbericht vergeten.

Er gaat een nieuwe wereld voor mij open als er een computerfreak aan boord komt. Zonder zijn neus buiten te laten zien vertelt hij mij allerlei gegevens die ik tot nu toe verkreeg door op het kompas, in de zeilen en om mij heen te kijken. Hij vertelt zelfs op de minuut nauwkeurig hoe laat wij aankomen. Wij leren nu ook dat bij een wedstrijd de navigator geen zeilpak hoeft te hebben. Hij blijft namelijk binnen en vertelt van daaruit wanneer wij overstag moeten, waar wij een boei of merkteken zullen zien, welke koers wij moeten varen. Aanvankelijk lijkt de wereld wel een beetje op zijn kop te staan. Maar alles went.



de GPS

De prijzen dalen en het inkomen stijgt. Er komt een marifoon. Waarom eigenlijk? Ik heb het ding al jaren wanneer ik er voor het eerst door praat. Als de AP eruit moet komen er zonder enige discussie een GPS. Nog makkelijker, nog preciezer. Zelfs in dichte mist zeilen wij van het ene naar het andere way-point. Nog steeds moet je heel goed luisteren, maar de vraag waar wij zijn en of wij er komen behoort tot de verleden tijd.

Naast de elektronica heb ik nog steeds de papieren kaarten, de Walkerlog, de sextant, en het peilkompas. Als ik vertrek staat de laptop op de kaartentafel.

Maar mochten de stroom en alle elektronica uitvallen dan is er geen enkel probleem. De vuurschepen zijn weliswaar weg maar zij zijn vervangen door grote boeien. In de Reed's staat nog steeds alles wat ik (een beetje was vergeten en) moet weten om de klassieke manier weer op te pakken. Wij varen dus gewoon door.

De jubileumcommissie

Belangrijke gebeurtenissen werpen hun schaduw ver vooruit, zei een wijsgeer eens lang geleden. Het 75-jarig bestaan van onze vereniging is natuurlijk zo'n belangrijke gebeurtenis.

In het najaar van 2001 vonden enige leden en het bestuur van de vereniging dat het tijd werd om actie te gaan ondernemen. Het bestuur had natuurlijk al flink wat gespaard voor deze grote gebeurtenis en op de bestuursvergadering van 19 november 2001 werd formeel een jubileumcommissie, ter voorbereiding van de feestelijkheden rond het jubileum, in het leven geroepen.

De commissie bestond in eerste instantie uit Ria Willemse, Jan Mögelin, Sietse van der Horst en Hans Westervoorde. Later werd de commissie uitgebreid met Jet van Neck en Theo Bontrop, met wie we in de commissie een vertegenwoordiger uit elke haven kregen en met wie een team ontstond met veel ervaring in het organiseren van verenigingsactiviteiten. Het bestuur van de vereniging sprak bij voorbaat reeds haar erkentelijkheid uit aan de commissie voor hun bereidwilligheid en stelde 22.500,- ter beschikking voor alle activiteiten rond het jubileum.

Reeds op 13 december 2001 kwam de commissie onder leiding van Jan Mögelin voor het eerst bijeen. Onze geliefde voorzitter was ook aanwezig op deze bijeenkomst. Het brainstormen kon beginnen!

Ons clubhuis voor de vergaderingen was steeds op de Kalkmarkt bij Ria, waar we altijd zeer plezierig vergaderden en waar we nog een groot deel van 2003 zullen blijven vergaderen. Zoals U inmiddels weet zijn de laatste activiteiten namelijk in oktober 2003. In die maand, nu 75 jaar geleden, werd de vereniging opgericht. De commissie is veelvuldig bijeen geweest, heeft dat met plezier gedaan en is nog steeds zeer gemotiveerd om er een bijzonder jaar van te maken.

Alle feestelijkheden zijn bekend en liggen vast. Ze hebben bij het aanbieden van de jubileumGEUS echter nog niet plaatsgevonden. Dus dat gaan we allemaal nog meemaken!

De jubileumcommissie hoopt dat veel Geuzen gaan deelnemen aan de festiviteiten en dat ze daar veel plezier aan zullen beleven. Daar was het de commissie en het bestuur toch om te doen.

Wij wensen alle Watergeuzen bijzonder veel genoegen bij ons 75 jaar jubileum!



vlnr Hans Westervoorde, Jet van Neck, Jan Mögelin,
Theo Bontrop, Ria Willemse, Sietse van der Horst

Colofon

DE GEUS 1928-2003 is een uitgave van de Watersportvereniging 'de Watergeuzen' bij gelegenheid van het 75-jarig bestaan

Drukwerk: digitale print door
Printscript, Amsterdam

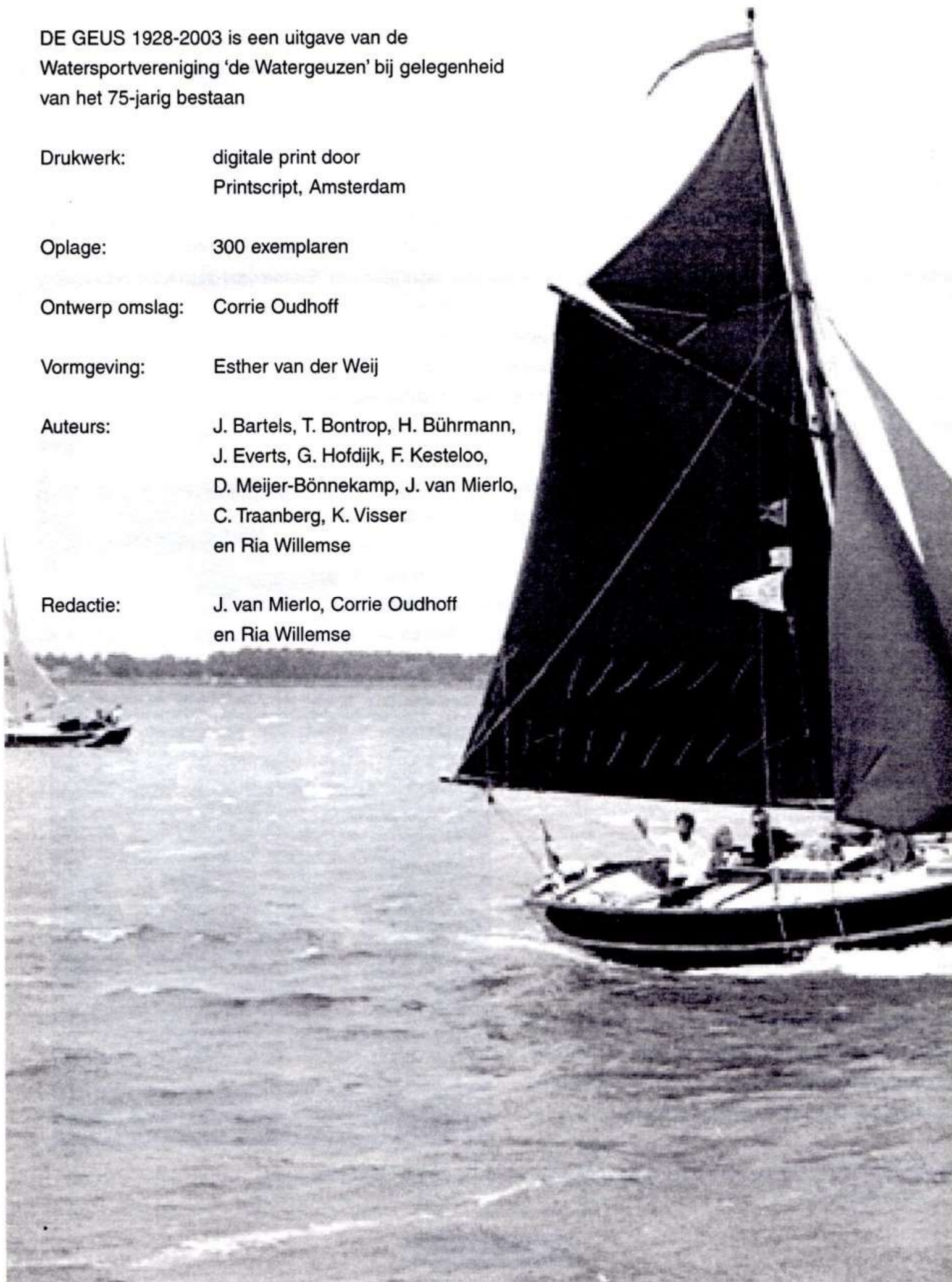
Oplage: 300 exemplaren

Ontwerp omslag: Corrie Oudhoff

Vormgeving: Esther van der Weij

Auteurs: J. Bartels, T. Bontrop, H. Bührmann,
J. Everts, G. Hofdijk, F. Kesteloo,
D. Meijer-Bönnekamp, J. van Mierlo,
C. Traanberg, K. Visser
en Ria Willemse

Redactie: J. van Mierlo, Corrie Oudhoff
en Ria Willemse



HET GEUZENBLAD

ORGAN VAN DE WATERGEUZEN DE WATERGEUZEN

Opgericht 6 oktober 1908

PERSONELE BERICHTING OP FLEISCH...
Merkwaardig is dat van de vrees...
Binnenkort zal...
Het is niet te ongelukkig...
Doch niet al te laat...
1937

De Geus De Geus



De tijd breekt aan...



1 oktober 1900



Orgaan W.S.V. De Watergeuzen

Jan 1937

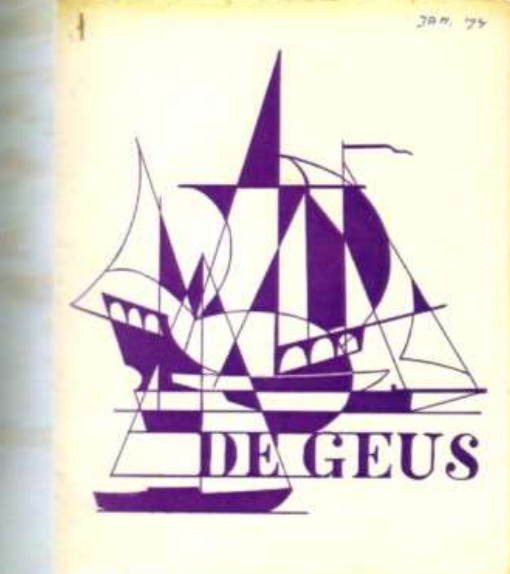
W.S.V. DE WATERGEUZEN
 Gemeenteblad bij de Spoorwesterzijde
 1937, Dinsdag 22, 10.00 uur
 1937, Dinsdag 22, 10.00 uur
 1937, Dinsdag 22, 10.00 uur

1937, Dinsdag 22, 10.00 uur

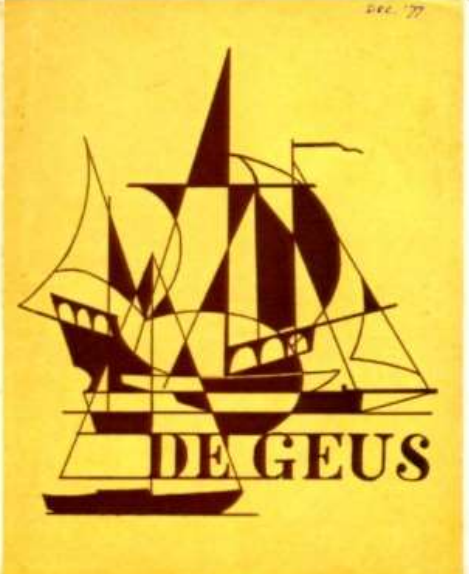
Nov '36



Jan 1937



Jan 1937



Dec '37



Mar '37

Jan '38

Nov '36

de Geuzen door de jaren heen

