



journaal

ZEILVERENIGING HET Y 2021 HERFST



Alle technische voorzieningen voor uw boot van a tot z

- Inbouw, reparatie en revisie van diesel-, benzine- en buitenboord motoren
- Onderdelen voor scheepsmotoren, keerkoppelingen, pompen
- Accurate mobiele service dienst
- Groot assortiment nieuwe en gebruikte motoren en onderdelen
- Lassen, draaien en freesen
- Watersportartikelen

Oostersekade 5 1011 LH Amsterdam
Tel: 020 - 625 16 15 / Fax: 020 - 624 99 89

Dealer van: Solé / Sabb / Ruggerrini / Renault / Selva buitenboordmotoren / Johnson pompen / Technodrive keerkoppelingen

www.jachtservice.nl

AMSTERDAMSCH FIJNHOUT

Houtexpert sinds 1898

Hout voor uw boot

T. 020 - 6882100 | www.fijnhout.nl

Cover: Jabbadabbadoo tijdens de Pampusregatta 2020, foto Twirre Bogaard.



De kim

Eigenlijk kon het niet meer. Onze oude Y-wimpel uit 2017 was tot op de draad versleten. Of beter gezegd: tot *over* de draad, want aan de punt, waar de wimpel het felst wappert, zat inmiddels al een gat. Met Bisonkit had ik nog geprobeerd de draadjes van het weefsel bij elkaar te houden, maar op een gegeven moment was er geen redden meer aan. De nogal winderige zomer deed daar nog een schepje bovenop. Gelukkig deden we op de terugweg van Schiermonnikoog naar onze thuishaven Warmond op 4 augustus voor het eerst sinds lange tijd Durgerdam weer aan. Havenmeester Rik hielp me meteen uit de brand en aan de mast van *Eb en Vloed* doet het nieuwe wimpeltje onze vereniging weer eer aan.

Maar wat te doen met de oude wimpel? In de vuilnisbak gooien? Dat stuit me tegen de borst. Als poetslap gebruiken? Dat is zo mogelijk nog erger. Achter een muurtje discreet verbranden dan, zoals met de nationale vlag? Tja, gaat dat niet in de richting van aanstellerij? Onder normale omstandigheden (zonder pandemie) had ik al veel eerder een nieuwe wimpel aangeschaft. Mijn oude, afgekloven wimpel en mijn nieuwe staan voor mij symbool voor de coronajaren 2020-2021 én de heropleving van de verenigingsactiviteiten vanaf de zomer.

Dit herfstnummer bevat diverse artikelen die dit illustreren. Groot nieuws, als mijlpaal van het meerjarenbeleidsplan, is de aanschaf van de derde verenigingsboot, de *Bries*, zie hiervoor pag. 28. Heel blij waren wij met het aanbod van Simon Schermerhorn voor een artikel over het dobbervissen. Waarom zouden we dat ook niet op het Y-meer kunnen organiseren? Dobbervissen was ooit, lang geleden, ook bij ZV Het Y populair.

Onze oproep in het zomernummer voor nieuwe redactieleden was succesvol. Marit Verbeek kan dit doen als stage voor haar studie en werkte al volop mee aan dit herfstnummer, zie o.a. haar bijdrage op pagina 26. Voor het winternummer gaan we nog drie nieuwe enthousiaste redactieleden inwerken.



En wat ik met mijn oude wimpel ga doen? Dat weet ik inmiddels. Ik schrijf op de broeking "corona 2020-2021", stop hem in een hoesje en leg hem in mijn kastlade met Y-spullen.

Namens de redactie wens ik alle leden veel plezier toe bij het lezen van dit nummer.

Henk Dessens,
Eb en Vloed, Warmond.





Durgerdam



Links: Terschelling. Rechts: de nieuwe trap. Foto's: Ger Langhout.

Nog steeds corona

Het coronavirus maakte helaas dat de Y-Toren Race moest worden afgelast en het clubschip het hele seizoen niet kon worden gebruikt. Gelukkig kon half mei het terras weer open en kregen we een mooie tweede houten bank bij het pontje, gemaakt van oud steiger materiaal door Ruurd Porsius. We doen er bij Het Y alles aan om het ook de wachtenden naar hun zin te maken! Deze bank is ter ere van zijn ouders, Jan en Greet Porsius, die vele jaren havenmeesters waren bij ons. Ook heeft 'onze' Ruud samen met Bouke de Jong een nieuwe trap gemaakt, als sluitstuk van de verbouwde havenmeesterark.

Oververhit

Het fonteinkruid was dit jaar voor onze ruim veertig jaar oude Volvo Penta te veel. Hij raakte oververhit en toen we later op het wad stroom en wind tegen hadden, had onze veertigjarige het ook zwaar. In de Slenk richting Terschelling kwam er plots een harde klap van brekend staal uit de motorruimte. Omdat ons motortje lustig doordraaide, schonk ik er verder geen aandacht aan en even later merden we af in de jachthaven. Toevallig ontmoeten we daar Ruud en Chris Verburg (Y-tjes uit Durgerdam). Ik maakte Ruud gewag van het bedenkelijke geluid van de motor. "Nou" reageerde Ruud spontaan, "mocht je er niet uitkomen, dan sleep ik je toch naar Harlingen!" Het idee alleen al dat dat nodig zou zijn deed me huiveren, maar het aanbod was na-

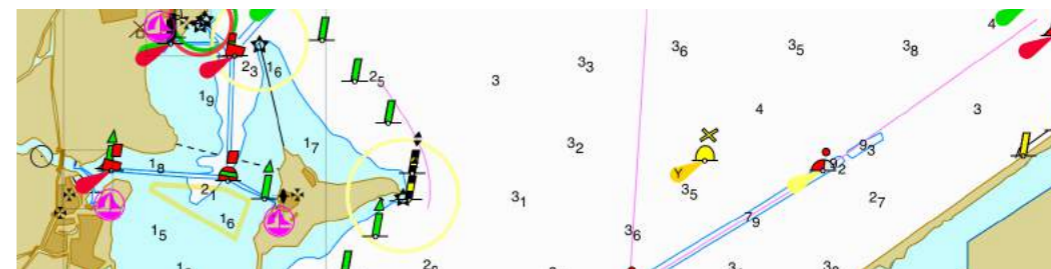
tuurlijk hartverwarmend. Helaas bleek mijn bange voorgevoel gegrond: ik kreeg de motor niet meer aan. Na uren sleutelen kwam een 'deskundige' tot de conclusie dat de motor gelicht moest worden in Harlingen. Toen ik Ruud belde dat het inderdaad goed mis was, had hij zijn plan al getrokken. "Morgenochtend zeven uur pik ik je op, zorg voor een lange tros." Zo gezegd, zo gedaan. We voeren samen de haven uit, er was weinig wind en met stroom mee draaiden we al snel het Vlie op.

Voorspoedige tocht

De tocht liep gesmeerd tot Ineke "ze lopen vast!" riep, waarop twee tellen later de *Charger* ook aan de grond liep, ruim binnen de gele betonnen voor de Pollendam. Het was aan het goede zeemanschap van Ruud te danken dat we ook snel weer vlot waren. De al aanstormende professionele 'helpers' dropen af met de staart tussen de benen. Na een verder voorspoedige tocht liepen we zo samen de haven van Harlingen binnen, waar jachtwerf Atlantic onze boot overnam voor de reparatie.

Wat een ongelofelijke, spontane en hartverwarmende reactie van Ruud en Chris Verburg om ons zo de helpende hand te bieden. Het is een voorrecht om deze mensen als lid bij je vereniging te hebben. Ruud en Chris: nogmaals enorm bedankt.

Ger Langhout
Havencommissaris Durgerdam.



Marken



Het officiële afscheid van oud-havenmeester Piet Roos. Hij wordt toegesproken door voorzitter Bob van der Winden. Foto: Gerrit van Empel.

Afscheid Piet Roos

Het heeft heel lang op zich moeten laten wachten, maar eindelijk was daar het afscheidsfeest van oud-havenmeester Piet Roos. "Geen drukte en gekkigheid hè Gerrit". "Nee Piet, er komt geen rondje over Marken op de platte kar!" Vele vaste liggers en ook zijn dochter en zoon met partners, waren aanwezig. Piet werd lovend toegesproken, kreeg cadeaus en bloemen en het gebouw op de haven is omgedoopt in 'Praethuys Piet Roos'. Piet was helemaal in zijn sas. Na 25 jaar tomeloze inzet meer dan verdiend!

Passanten

Gezien het matige zomerweer is het aantal passanten erg wisselend. Maar ondanks de oneerlijke concurrentie met de Rijkwaterstaathaven zijn de passanteninkomsten weer behoorlijk bijgetrokken. Het is een mooie bijdrage voor de exploitatiekosten.

Dijkversterking

De plannen voor de dijkversterking zijn helaas behoorlijk bijgesteld. Naast een verlate start van de werkzaamheden (waarschijnlijk pas najaar 2023) staat het

plan van een geheel nieuwe middensteiger op de tocht. De damwanden zijn bij nader inzien ook toch nog in betere staat dan in eerste instantie gedacht werd. Het straatwerk wordt wel geheel opnieuw gedaan, maar niets is nu meer zeker...

Verbetering comfort en milieu

Wachten op de dijkversterking lijkt dus geen optie meer te zijn, we zullen versneld door moeten pakken, al dan niet met tijdelijke oplossingen. Er is een aanvraag gedaan voor een rioolaansluiting, maar waar de eerst gesproken ambtenaar een schets met een kleine toelichting voldoende achtte, is door de beleidsmedewerker inmiddels anders bepaald. Op sociale zaken na zijn alle afdelingen van de gemeente Waterland er nu bij betrokken. Er dient namelijk een zeer uitgebreide aanvraag gedaan te worden.

We houden u op de hoogte van de ontwikkelingen!

Gerrit van Empel
Havencommissaris Marken.

De schipper leest

Y-lid Klaas Jan Hoeve van boekhandel L.J. Harri te Amsterdam bespreekt aanraders om in de kuip of de kajuit te lezen en gezellig bij weg te dromen.



Koershouden met sheet-to-tiller

Watersportmedia maakte het e-boek 'Zeilen met losse handen' (www.ljharri-watersportmedia.nl/product/2208796/zeilen-met-losse-handen), uitgevoerd door René Vleut, Dick Huges en Y-lid Klaas Jan Hoeve. In samenwerking met uitgeverij Lanasta kwam er ook een gedrukte editie. Een lijn, twee blokken en een elastiek, dat is alles om je boot zelfsturend te maken. Dat heet: 'sheet-to-tiller', koershouden met stuurzeilen. Bij sheet-to-tiller genereert de kracht die de boot uit koers brengt een evenredige tegenkracht die hem terugbrengt op zijn oude koers. Er is positieve koersfeedback, net zoals bij de windvaan en de stuurautomaat. Maar sheet-to-tiller gebruikt geen stroom, kost niets en kan niet stuk gaan. Aan boord van de *Stereo* werkt dit stuursysteem en ook in de kleinere trimaran *Windfee* werkt het systeem beter dan de elektrische stuurautomaat.



De Kromhout uit 1907, het schip en haar 8 eigenaren

De werf 't Kromhout in Amsterdam bouwde in 1907 en 1908 *De Kromhout*, een demonstratievaartuig voor de Kromhout-éécilinder petroleummotor van 20 pk. Achter het schip *De Kromhout* schuilen veel fantastische familieverhalen. Frans Brokx, de huidige eigenaar, schreef een gedetailleerde

geschiedenis van het schip en van de verschillende eigenaren. Nautisch erfgoed gaat niet alleen over het materiële aspect maar ook over de mensen. Het boek geeft een fraai tijdsbeeld over de watersport in de vorige eeuw. Het schip doorstond twee wereldoorlogen, de watersnoodramp van 1953, stormen, buitenlandse reizen en meerdere indrukwekkende gebeurtenissen zoals zelfs twee keer zinken. Naast prachtig gedetailleerd beeldmateriaal, bevat het boek verhalen over restauraties en onderhoudsperikelen, maar vooral over de grenzeloze liefde voor een bijzonder schip.



Open Zee Inzichten

In 'Open Zee Inzichten en Verborgene Zee Aanzichten' van schrijver-zeekapitein Jaap de Jong komen diverse aspecten van de zee en de zeevaart aan bod, zoals de kleur van de zee, de geschiedenis van havens, de ontwikkeling in het zeerecht, de wisselende vorm van wolken, de ontdekking van de Grote Oceaan, de kunst van de vroege navigatie, maar ook het leven en lot van een zeeman.

De schrijver gaat in zijn vlot geschreven essays verder dan het eerste aanzicht van de zee. De betekenis van zijn speurtocht naar kennis en inzicht gaat dieper. In zekere zin legt hij al reizend en schrijvend verslag af van het leven zelf.

In 2017 verscheen het eerste deel onder de titel 'Verborgene Zee Aanzichten'. Het nieuwe deel, 'Open Zee Inzichten', gaat een stap verder én vormt een aanvulling. Ook dit deel geeft een zee aan informatie en is door de vele prachtige illustraties een fraai kijk-, lees- en bladerboek dat een ruimer beeld schetst van zee- en scheepvaart. De twee delen worden als set verkocht.

Jack London in de Pacific

Ooit van Jack London gehoord? Hij was schrijver en journalist rond 1900 en voer vanaf 1906 met een zeilboot in de Pacific.

Het avontuur

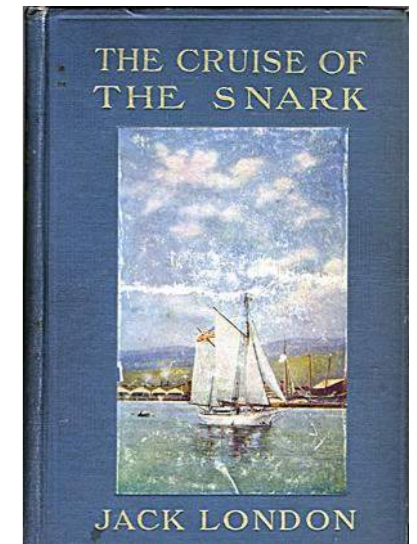
London was in die tijd wereldberoemd, de Bruce Willis of Neil Armstrong van die tijd. Hij zocht het avontuur in extreme gebieden zoals het hoge noorden of de tropische wildernis, in een tijd waarin het niet abnormaal was als je zomaar een jaar wegbleef zonder bericht. De tijd van Amundsen en Shackleton, zeg maar, en hij schreef daarover in kranten en boeken. Hij heeft een flinke tik opgelopen van de gangbare rassentheorieën uit die tijd, maar is daarnaast in dit boek vol bewondering over de fysieke en geestelijke kwaliteiten van de bewoners van de Stille Zuidzee. Rond 1905 was hij op zoek naar nieuwe avonturen. Omdat hij in zijn jeugd wel eens op een zeilboot had gevaren als matroos, kwam hij op het idee dat het leuk zou zijn om rond de wereld te zeilen met een boot.

Op reis met de *Snark*

Een boot, jazerker, die liet hij daarom bouwen: de *Snark*, een kits van ongeveer vijftien meter en over zijn belevenissen hiermee heeft hij 'De zwerftocht van de *Snark*' geschreven, dat zeer aan te raden is voor de avontuur zoekende leunstoelzeiler. Het begint al met de bouw in Californië met een bekend verhaal: van alles gaat mis, het wordt veel duurder (van \$ 6000 naar \$ 30.000), de motor geeft problemen, als een echte Amerikaan laat hij een badkamer in de boot bouwen waardoor hij dat schip dan maar anderhalve meter langer laat maken maar dit comfort wil hij niet missen. En als klap op de vuurpijl vindt tijdens de bouw de grote aardbeving van Californië plaats. Hij heeft geen verstand van navigatie. Dat laatste is niet zo'n probleem want hij neemt drie bemanningsleden mee, naast zijn vriendin een zeeman, een kok en een scheepsjongen, waarvan de laatste twee zeeziek worden.

Een tocht van twee jaar

Maar wat een avontuur op zo'n manier. Geen motor, dan maar zeilen vanuit San Francisco. De Stille Zuidzee is nog, naar huidige begrippen, zeer ongerept en niet bedorven door telefoon, e-mails of televisie, maar wel vergeven van de elephantiasis, lepra, tuberculose en andere ziektes.



Hij doet twee jaar over die tocht.

Hij schrijft heel modern en toegankelijk. Via 'gutenberg.org' kunt u dit boek gratis lezen. Ikzelf heb een Nederlandse vertaling uit 1972 en wellicht is deze nog antiquarisch verkrijgbaar. Op de omslag hiervan staat een tekening van de *Snark* onder zeil die hilarisch is en gemaakt is door iemand die hooguit een pieremachochel op de Veluwe heeft bekeken. In één oogopslag zie je vijf kapitale fouten. De Engelstalige versie is gewoon nog te koop.

De theorie van Teed

In deze Corona-tijden is het toch heerlijk om met het kachteltje aan over alle problemen van een ander te lezen in een ver, ver land, zoals over de wijze van navigeren: "Roscoe [dit is de zeeman PS], ... , die met mij met de navigatie wordt belast, is een aanhanger van een zekere Cyrus R. Teed. En nu houdt Cyrus R. Teed er een eigen kosmologie op na... Hij is er heilig van overtuigd dat de oppervlakte van de aarde concaaf is en dat wij aan de binnenkant van een hol, bolvormig lichaam leven. Hoewel we met één en het zelfde schip zullen varen, maakt Roscoe een tocht om de wereld aan de binnenkant en ik aan de buitenkant."(1)

Een aanrader!! En als je googelt op *Jack London Snark*, zie je de foto's.

Piet Schoemaker
Déjà Vu III, Amsterdam

(1) Jack London, *De zwerftocht van de Snark*, Bussum 1972, pagina 19.

Het Y bruist weer



In de zomer is het altijd rustig aan de bestuurstafel, in augustus wordt er niet vergaderd. Lopende zaken worden meestal per bestuursapp of via email afgehandeld. Als het heel dringend is volgt er een telefonade. De bestuurstafel heeft dus weinig te melden dit keer, maar des te meer over de vereniging.

Goed nieuws

Want (misschien is het wel wishful thinking, wie zal het weten?) het post-corona verenigingsleven bloeit weer vanaf begin juni! Hadden we eerst al in het laatste weekend van mei een ouderwets-gezellig clubweekend gevierd, op dat moment startten ook de jeugdlessen weer op de zondag (nog wat onwennig maar zeer enthousiast vormgegeven door Harald Wilkens en Bart van Ee) en gingen de dinsdagavondwedstrijden weer los alsof er geen coronatijdperk had bestaan. Natuurlijk wel allemaal met inachtneming van de op dat moment nog geldende coronaregels. Op 14 juni (3 maanden vertraagd) konden er ook weer nieuwe leden kennismaken, bij elkaar 21, die allen per 1 juli lid zijn geworden. Welkom!

Boek, bank en boottocht

Op 19 juni mochten we (alleen buiten, maar het was prachtig weer) de door Floris Croon geëntameerde herdruk van het Durgerdamse geschiedenisboek 'Varend naar Welvarend - Durgerdam aan zee' presenteren in het bijzijn van de familie van de maker, Dick Reedijk, en vertegenwoordigers van het Historisch Centrum Amsterdam-Noord.

Ook 'opende' Ruud Porsius de door hem uit ons oude steigerhout gemaakte bank die hij had gewijd aan zijn ouders, Jan en Greet, die lange tijd onze havenmeesters waren. De bank staat nu aan de waterkant bij de pont (lees ook pag. 12-14). En het hield niet op: een week later kon de vrijwilligersdag doorgaan: als jonge koeien die voor het eerst de wei in dansen vierden de

vrijwilligers van de KNRM en onze eigen vrijwilligers het opheffen van de meeste coronarestricties met een mooie dag met vaartocht op een inmiddels antieke reddingsboot in IJmuiden.

Ook de andere geplande evenementen konden merendeels doorgaan, alleen de feestavond (als pleister op de wonde van het afgelaste lustrum vorig jaar) op 28 augustus moesten wij weer afgelasten. Tenslotte nam op 5 september Piet Roos afscheid als havenmeester van Marken, wat samenviel met zijn 25-jarig jubileum.



Met een grote receptie, waar meer dan 50 'Marker liggers' hem uitzwaaiden was dit een mooi gebeuren - zie de foto's hierboven en - onder. U leest er op pag. 5 meer over.



De schouders eronder

Ondertussen moest er – op afstand, de meeste bestuursleden waren ook op vakantie - wel degelijk bestuurd worden. Door de 'covid-stop' en de vele wisselingen van de wacht in diverse commissies kwam er veel werk op de schouders van bestuursleden terecht, om er toch iets moois van te maken. Dan hoort een bestuur er te staan en te zorgen dat de vereniging weer goed opgestart kan worden. Die verantwoordelijkheid hebben we dan ook genomen. Met name bij de boekpresentatie, de 'Zes uren van het Y' en de Pampusregatta hebben wij meer dan gebruikelijk de kar getrokken. Dat doen we graag, maar we gaan er ook weer eens met alle commissies over praten. We organiseren een 'commissiepalaver' op 4 november a.s. om het Y 'post-covid' weer goed op de rails te houden.

En dan hebben we het nog niet over de vele keren dat we in conclaaf moesten over het al dan niet afgelasten van evenementen, de aankoop van de *Bries* die ons door de eigenaar in de schoot werd geworpen tijdens de vakantieperiode, de ontwikkelingen in Durgerdam en op Marken m.b.t. de dijkverzwaringen (die weer eens met één of meerdere jaren werden uitgesteld!), etc. Dus al werd er niet getafeld, bestuurd werd er wel degelijk.

De '6 uren van Het Y'

Op 3 juli voeren 26 schepen uit vanuit Durgerdam of Marken voor de '6 uren' die voor twaalf ervan overigens beduidend langer duurden: zij finishten ver na de toegestane tijd. Deze toerwedstrijd is altijd een mooie gelegenheid om elkaar weer eens op het water en het 'Y-land van Marken' tegen te komen. Al met al werden er door 14 deelnemers daadwerkelijk tussen de 14 en bijna 30 mijl gezeild in die zes uren, waarna op basis van de SW rating bleek dat de *Mantissa* met Karim Kat als schipper de trofee mee naar huis mocht nemen (26,6 gecorrigeerde mijlen), op de mijl gevolgd door Twirre Boogaard (in de *Jabadabadoo!*) en Boris Korlaar met de *Wahoo*. Zoals bekend is het belangrijkste in deze toerwedstrijd om op tijd voor de borrel en het eten aanwezig te zijn, en dat barstte met bijna 90 feestgangers los om 5 uur, en duurde tot zonsongang. Met grote dank aan alle vrijwilligers (Onno, Frank, Karim, Emanuel, Joop, Gerrit, Frank, Hans en Bob) alsmede allen die spontaan hielpen mee opbouwen en afbreken.

De Pampus Regatta

Zaterdag 4 en zondag 5 september werd de achtste Pampusregatta gezeild. Met 39 deelnemers, waarbij negen boten van Y-leden, was de wedstrijdcommissie in dit jaar best blij. Met het mooiste weer van de wereld werden zaterdag 'in de put' lid.



De Bries in actie.

drie upwind-downwind wedstrijden gezeild. Zondag stonden twee langere banen op het programma. Direct buiten de put toch weer met fonteinkruid, zodat de baan van tweede wedstrijd op zondag werd aangepast.

De Bries in actie

De traditionele Durgerdamse BBQ schoot er net als vorig jaar vanwege COVID19 helaas bij in, maar daar heeft Hans Knapper wat op gevonden. Met ons nieuw verworven verenigings-toerschip *Bries* toog hij samen met Joop van Rijn zaterdagmiddag (zie foto) naar de laatste finish om alle deelnemers daar van een luxe borrelpakket te voorzien. Ook ons eerste verenigingsschip de *Jabbadabadoo* zeilde in de wedstrijd, de zaterdag met een tweekoppige bemanning, zondag met zijn drieën. De Jan Arts Trofee voor de vereniging rond het IJmeer ging dit jaar naar de R&ZV Naarden. De Trintel-wisselprijs voor de snelste ORC-boot ging naar de *Yansã*.

Jan Verjaal, Bob van der Winden.

Foto's: Twirre Bogaard (8 boven en 9). Afscheid Piet Roos: Bob van der Winden.

Interview met Gerrit van Empel

In 'De boeienlijn' interviewt Bob van der Winden ereleden, leden van verdienste en winnaars van de Paul Niemanprijs. Gerrit van Empel is lid van verdienste sinds 2018. Vijf jaar was Gerrit hoofdredacteur van het Y-journaal, drie jaar evenementencommissaris en meer dan vier jaar voorzitter. Sinds vorig jaar is Gerrit havencommissaris van Marken.

Hoe ben je eigenlijk met zeilen begonnen?

Water heeft mij altijd getriggerd. Als jongetje van een jaar of veertien was ik een paar keer ballast op een 470. Later had ik een kano en daarna een aftands motorschouwetje. En toen ontmoette ik Marjolein. Die had vroeger ook zeillessen gehad en had dezelfde passie voor water én zeilen. Van het een kwam het ander en al snel was daar onze eerste zeilboot de *Debolyan*, een knalgele Dehler Delanta 760 met een 8 pk Faryman motor. Ik ben ook nog van 1982 tot 1991 Noordzevisser op de Wieringer vloot geweest.

Zeilen jullie altijd samen, Marjolein en jij?

Nu vooral samen, een enkele keer alleen. Al deed ik ook graag aan wedstrijden mee, zoals het Rondje Noord-Holland met de *Ragazzi* van Charles en Marjolein Boucher, de Y-torenrace met de *Chaos* van Peter Oud en Angelique Boucher (met windkracht nul) en natuurlijk het clubkampioenschap van de dinsdagavondwedstrijden met onze eigen *Elise*! Maar ook de jaarlijkse Pieperrace vanuit Volendam op de ZA 2 en later de ZA 1. Dat kwam trouwens voort uit de evenementencommissie. Wat een plezier en gezelligheid!

Zeilreizen? Elk jaar toch?

Ja. Marjolein en ik zijn nu ruim 21 jaar samen, één jaar moest de *Elise* drogen voor een osmosebehandeling en één jaar zijn we naar Italië en Oostenrijk geweest met ons inmiddels verkochte oude cabrioetje. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat het mastje, sinds we dat kunnen met onze motorzeiler, wat vaker gestreken wordt.

Vertel eens iets over Het Y van toen je lid werd.

We werden lid van Het Y via Chiel Koops (inmiddels ook al erelid...BW), de neef van Marjolein. Mooie groep hardwerkende en



Gerrit van Empel, foto: Daan Vet.

gezellige mensen, we zijn altijd verenigingsmensen geweest en de integratie duurde niet lang. De vereniging groeit en dat merk je.

Ik denk dat dit vooral aan mezelf ligt maar ik ken heel veel mensen niet, net zoals die mij weer niet kennen. Dat komt deels doordat we nu op Marken liggen, met maar 35 boten in de haven, maar deels ook omdat er steeds meer activiteiten zijn, met veel leden die nog geen ligplaats in onze havens hebben. Dan wordt het moeilijk om iedereen bij te houden. Dat is aan de ene kant jammer, maar groei is ook een goed teken natuurlijk.

Je bent al jaren actief, hoe was dat zo gekomen?

Zowel Marjolein als ik zijn echte verenigingsmensen. We vinden het normaal om iets te doen voor onze vereniging en we krijgen er ook veel voor terug. Marjolein heeft jarenlang voor de evenementencommissie de financiën gedaan bijvoorbeeld. Ook nu doen we veel samen voor Marken. Zo organiseert zij nu samen met Yvonne de Boer de 'tocht per haven' van Marken, die altijd op de derde zaterdag van september valt.

En wat is je het meest bijgebleven uit die 10 jaar?

Het maken van het Y-journaal was altijd een race tegen de klok, een crime sleuren, zeuren en trekken om kopij. Ik heb hierbij veel hulp gehad van Sportservice Noord-Holland en met name van Marja Eveleens met het opmaken van de edities, maar zonder de onvolprezen steun van Nolly Waalkens Borssum had ik het nooit vijf jaar volgehouden.

Elke tocht van de evenementencommissie in die tijd, daar kan ik meer dan een A4'tje over volschrijven. De startende en voor grote eters



De *Elise* op Schiermonnikoog. Foto: Gerrit van Empel.

gewaarschuwde uitbater van het Clubhuis van W.V. Lelystad kreeg bijna een hartverzakking toen de deelnemers van Het Y het presteerden om aan beide kanten van het buffet op te scheppen! Maar ook een apart hoofdstuk waren de voorbereidingen (altijd ruim op tijd) met de commissie. Ronald Cats, Adri Erkelens, Willem Hos, Henk Keuch en Chiel Koops. We gingen vaak een dag ver van tevoren al op pad om te verkennen, naar Lelystad, Den Oever, Texel, Lemmer en Monnickendam, legendarisch en de hele dag voorpret. Ik vond de 125-jarige jubileumtocht naar Den Oever een heel speciaal evenement.

"We krijgen er ook veel voor terug"

Ijs- en ijskoud om er naartoe te varen, de tussenstop met een fantastische maaltijd van Greet Geijssen. Tijdens het weekend prachtig weer met een heel leuk programma, wadvaren met bier dat ruim over de houdbaarheidsdatum was, huifkartocht met de oude bakker van Wieringerwerf en een supergezellig feest in De Dikke Bries, het zal ook met mijn roots als Wieringer visser te maken hebben.

Als voorzitter wilde ik het zoveel mogelijk mensen naar de zin maken. Om het voortbestaan van de vereniging niet in gevaar te brengen moet je dan helaas soms ook leden kwetsen... wie en wat daar ga ik liever niet op in. Op Marken ben ik nog te kort

aan het werk om daar al een goed verhaal over te vertellen. Maar het is wel zeker dat met de dijkversterking in het vooruitzicht het werk veeleisender zal zijn dan ik had voorzien.

Zijn er episodes of gebeurtenissen bij Het Y die je extra herinnert?

De begintijd! Vrijdag na het werk gingen we meestal als een speer naar huis, de boel inladen, eten bij Westend van Doreth en Leo, daarna met onze kinderen naar het jeugdzeilen, en daarna tot de late uurtjes bij Marian Edens aan de volle bar, met Durgerdammers en Y-leden. Dat was een mooie tijd, zeker ook met Jan Arts en Henk Keuch toen.

En wat heeft het meeste indruk op je gemaakt?

De inzet van onze oudgedienden om alles goed te onderhouden. Gelukkig zijn die inmiddels meer dan terecht ereleden: Ton Verheul, Jaap Porsius en Chiel Koops, vergeet niet wat die mannen ook vroeger allemaal gebouwd en verbouwd hebben. Een groot deel van de haven zoals die er nu uitziet hebben zij in elkaar gesleuteld, werk van jaren!

Je bent van Durgerdam naar Marken verhuisd?

Beide havens zijn totaal anders. In Durgerdam hebben we een fantastische tijd gehad, maar de kinderen gingen de wijde wereld in, er gingen vele vroeg-gepensioneerde vrienden langere periodes varen, de bar was minder lang open door gebrek aan klandizie, de snackbar dicht, pfff, het klinkt net als of er niks goed meer was, dat is zeker niet zo! Misschien waren we na ruim tien jaar wel toe aan iets anders en dat hebben we nu sinds 2016 op Marken zeker gevonden. Je wassen in de Gouwzee, slechte of geen wifi. Nauwelijks faciliteiten en toch met 35 boten weer een leuke groep gezellige mensen. Weliswaar hebben we een inhaalslag te maken voor ietsje meer comfort met name voor betere toilet- en douchevoorzieningen. Trouwens het is prachtig om te zien in Durgerdam hoe het met zoveel eigen inzet nu geworden is en de leden en passanten daar van genieten, dus het is nu alweer anders dan vroeger...

Zie je nog dingen die anders kunnen in de vereniging?

Het zou allemaal best wel ietsje minder mogen, we zijn tenslotte een vereniging. We willen misschien soms wel teveel. Een gevleugelde uitspraak bij de evenementencommissie was altijd: diegene die het ietsje minder hebben dan wij, die hebben het nog steeds heel goed!

Interviewer: Bob van der Winden
Windroos, Marken.

De eerste Havenmeesters van Durgerdam: Eldert en Jan Porsius

Op 19 juni 2021 schonk ons lid Ruurd Porsius de vereniging een fraaie hardhouten bank ter nagedachtenis aan zijn ouders Jan en Greet Porsius en zijn grootvader Eldert Porsius, respectievelijk de tweede en eerste havenmeester van Durgerdam. De geschiedenis van onze haven gaat terug tot 1952 toen "Het Y" plaats moest maken voor de uitbreiding van het Shell Laboratorium in Amsterdam.

Het begin

Als wij het over de havenmeester hebben denken we natuurlijk aan Rik. Onze rots in de branding. Maar voor Rik hebben we vele havenmeesters gekend.

Hier hebben we het echter over onze eerste en tweede havenmeester: Eldert en Jan Porsius, rasechte Durgerdammers.

Eldert, de eerste havenmeester van Het Y

Hij heeft het mogelijk gemaakt om de jachthaven aan te kunnen leggen door zijn botter, de RD24, te verleggen.

Eldert was de eerste in Durgerdam die contact kreeg met Het Y dat destijds haar jachthaven ongeveer tegenover het Centraal Station had aan de Grasweg in Noord en plaats moest maken voor uitbreiding van het Shell laboratorium.

De RD 24 lag voor zijn huis aan de Durgerdammerdijk, toen nr 85 (nu 123). Het bestuur van Het Y verzocht hem een andere ligplaats te zoeken voor de RD24. Eldert heeft aan dit verzoek voldaan.



De Durgerdammers waren de toekomstige jachthaven vijandig gezind. Ze vonden de zeilers kapitalistische indringers die de vissers kwamen verjagen. Ze wilden hier niets mee te maken hebben.

Maar Eldert kon goed opschieten met het bestuur en omdat Het Y iemand zocht die de toekomstige jachthaven en alles wat daarbij komt kijken een beetje in de gaten wilde houden, vroeg men hem of hij iemand wist.

Eldert bood aan de gevraagde klus te klaren en zo werd hij in 1952 de eerste havenmeester van Het Y in Durgerdam.

Toen de haven geopend werd, lagen er nog geen tien schepen, een jaar later lagen er al 25 en nog was men bang de haven nooit vol te krijgen. Omdat er meer dan voldoende ligplaatsen waren, genoten de passanten aanvankelijk wel een week gastvrijheid, later is dat drie dagen geworden. Dat waren nog eens tijden. Nu geldt dat voorrecht alleen voor deelnemers aan wedstrijden.

Jan, de tweede havenmeester van Het Y in Durgerdam (1953)

Toen Eldert, na een hersenbloeding, in februari 1953 overleed, volgde zijn zoon Jan (Willem) Porsius zijn vader op. Hij was toen 39 jaar, werkte als scheepstimmerman op de scheepswerf in Durgerdam en kon van daaruit de haven goed in de gaten houden.

Hij woonde met zijn vrouw Greet en hun enige zoon Ruurd op de Durgerdammerdijk destijds nr 75 (nu 111).

Jan was dan weliswaar de tweede havenmeester van Het Y in Durgerdam, maar zijn vrouw Greet stond hem met raad en daad bij en was net als Jan zeer

nauw betrokken bij het wel en wee van de haven. Samen hebben zij een stempel op de haven gedrukt. In no time kwam de haven vol te liggen. Jan had een vooruitziende blik en maakte voor de regelmatige passanten naambordjes bij de boxen zodat hij kon zeggen: "zoek je box maar op, het naambordje staat erbij!" en vroeg ze telkens weer of ze lid wilden worden van Het Y. Toch werden veel van die passanten pas lid na de komst van de Schellingwouderbrug (1957). Het aantal leden groeide en de haven stroomde vol.

Over de hele haven verspreid stonden metalen vuilnisbakken in een beugel aan de steiger. De vuilnisman kwam twee keer in de week over de dijk. Die vuilnisbakken moesten door Jan en Greet aan de dijk worden gezet. Ze werden vanwege de grote hoeveelheid opgestapeld tegen het huis van Cor Zoutendijk en dat was zwaar werk. Ga er maar aan staan!

"Je kunt wel wat bijklussen in de winter"

In 1969 werd Jan fulltime havenmeester, maar er was geen geld om hem behoorlijk te betalen. Tegen hem werd gezegd: "jij bent scheepstimmerman; je kunt wel wat bijklussen in de winter. Zomers zoveel mogelijk op de steiger en in de winter zoveel mogelijk bijklussen (bijvoorbeeld bootje intimmeren)" Hij verdiende nauwelijks het minimumloon. Hij ging er financieel op vooruit toen hij in 1979 met pensioen ging.

Er waren strenge regels. De schepen moesten uit veiligheidsoverwegingen met het achterschip naar de wal afgemeerd worden. Jan moest op zondag in de zomer een platte pet met een witte hoes, en buiten het seizoen een donkere pet dragen. Een wit overhemd met stropdas, een blauwe blazer en een grijze broek. Dat werd ook wel van de schippers verwacht. De nationale vlag moest op tijd gehesen en gestreken worden.

Destijds was er geen verlichting op de steiger. Oude lantaarnpalen werden omgebouwd tot steigerverlichting. Volgens de Durgerdammers werd het daardoor te licht op de dijk. Dit probleem werd opgelost door de verlichting in de palen af te dekken met oude mayonaise emmers, die daarvoor werden bewaard door de patatboer van de Dappermarkt.

Er waren geen elektrische aansluitpunten op de steiger. Zoon Ruurd heeft toen in zijn schoolvakantie wandcontactdozen op de lantaarnpalen geschroefd en aangesloten met hulp en onder leiding van

Matthieu van Houtert.

Toen de steigers vernieuwd moesten worden, keek men waar in de stad een brug gesloopt werd. De firma Braams werd de leverancier en voor transport werd de plaatselijke melkrijder Brouwer gevraagd. Het hout kwam van de Nieuwe Amstelbrug voor de Ceintuurbaan. Met een paar man werd zijn Bedford volgeladen met oud brugdekhout (het asfalt zat er nog op) en met dit hout is de hele overkant van de haven vernieuwd.

Voor meerpalen gebruikte men oude masten van de bovenleiding van de gemeentetram en voor de opslag van het materiaal werd een dekschuit aangeschaft en er werd een heischuit gemaakt van oude materialen.

Voor de uitvoering van dit werk werd een werkgroep geformeerd uit de leden van Het Y. Op zaterdag en zondag werd er gewerkt. Maar 's morgens eerst ontvangst met koffie, 's middags een broodmaaltijd en 's avonds een borreltje, snert en gebakken vis. De werkgroep werd steeds groter en iedereen wilde erbij horen omdat het zo gezellig was. Er moesten uiteindelijk mensen worden afgewezen omdat men elkaar in de weg liep. Van al deze medewerkers is nog een enkeling in leven.



Voor het ijzerwerk in de haven werd de broer van Greet, Ype de Jong ingeschakeld. Hij beheerde de werf op Durgerdam, hij maakte de paalkoppen en bolders, voor de pont diverse lieren, richtte de heischuit in en maakte de stalen vlaggemast op de

de havendijk.

Er was een clubbark met rondom ramen, een bar, een leestafel, twee toiletruimtes met toilet en wastafel en dat alles werd drie keer per dag schoongehouden door Greet.

"En dat alles werd 3x per dag schoongehouden door Greet"

Greet heeft het clubschip altijd onderhouden en mensen verzorgd vanuit de bar en vanaf huis tijdens vergaderingen, wedstrijden en evenementen. Jan heeft altijd de gasten en leden geholpen en heel veel reparaties gedaan aan de steigers en de schepen van de gasten. Hij beschouwde de haven als zijn haven.

Bijna alles werd binnen de familie Porsius geregeld.



Veel dank

Samenvattend kunnen we zeggen dat onze prachtige gastvrije jachthaven met vallen en opstaan tot stand is gekomen, dat we onze luxe in de huidige tijd moeten waarderen en dat we veel dank zijn verschuldigd aan Jan en Greet Porsius, die samen onze, nog steeds drukbezochte haven, op de kaart hebben gezet.

Nagedachtenis

Jan & Greet

In 1979, op 65, respectievelijk 63-jarige leeftijd hebben Jan en Greet hun werkzaamheden beëindigd.

Jan werd in 1975 ziek. Hij leed aan astmatische bronchitis en is nooit meer de oude geworden. In de periode tot zijn pensioen heeft Ruurd hem veel bijgestaan en vaak waargenomen, uiteraard met goedvinden van het bestuur dat daar erg blij mee was.

Ruurd, zoon van Jan en Greet, is vanaf 31 december 1974 lid van Het Y, een zeer bekwaam handwerksman en heeft ter nagedachtenis aan

zijn ouders, die tot op heden de langst zittende en slechtst betaalde havenmeesters van 'Het Y' zijn geweest, een prachtige bank gemaakt, welke geplaatst is aan de overzijde van het pontje. Hij is zijn grootvader Eldert daarbij niet vergeten.



De bank is dan ook voorzien van het volgende opschrift:

"Jan & Greet Porsius
Havenmeester 1953-1979.
Eldert Porsius 1952".

Rest ons nog Ruurd Porsius te bedanken voor de door hem aan Het Y geschonken bank en het delen met ons van zijn herinneringen en foto's (zie middenpagina).

Cobie Fransen
Anneke Jochemsen



Column



Bootlengte-inflatie



Foto: Karim Kat

Mijn vader zeilt al sinds de tijd dat een boot met een kajuit een heel bezit was. De *Pinguin*, heette zij en ik heb er maar één foto van, waar ik ook nog op sta, met zwemvest, op de steiger. Na de *Pinguin* kwam er een paar jaar geen boot. Je weet wel, werk, carrière, scheiding en dat soort dingen houden het tegen.

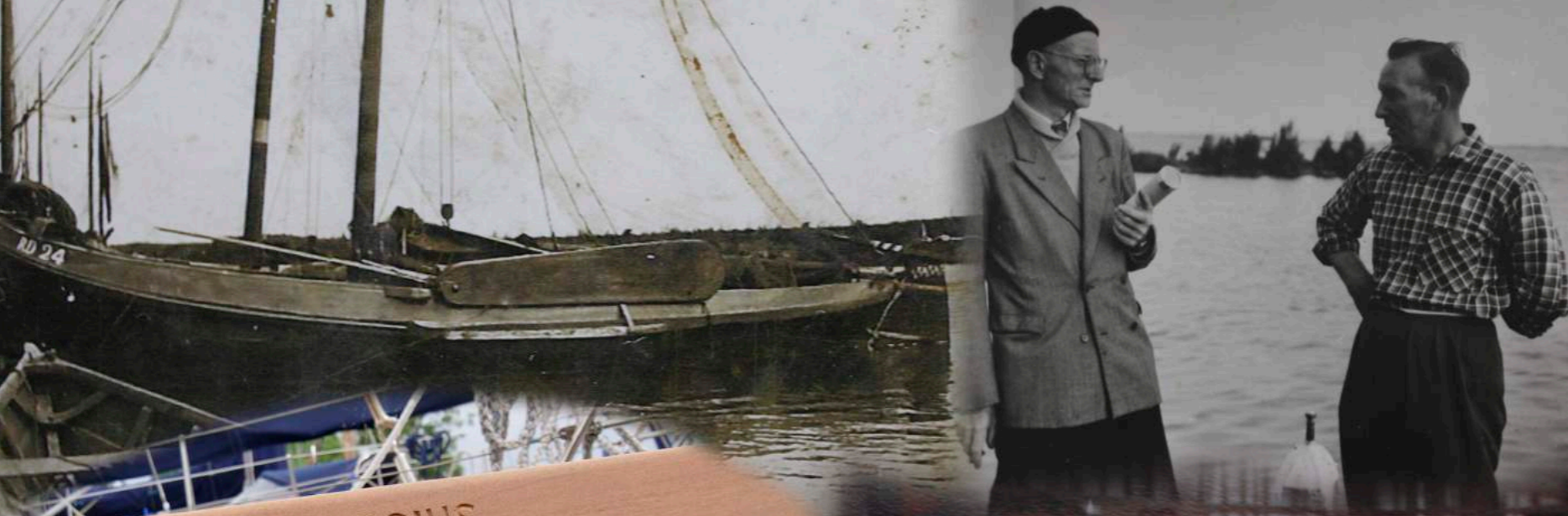
Op een gegeven ogenblik kocht mijn vader een Grote Boot; een Midget 20. Daarin gingen we met z'n vieren op vakantie. In Nederland, dat wel, en omdat we destijds in Nijkerk lagen, was Enkhuizen al een bestemming die we in twee dagen moesten doen. De Midget was met 3,5 knoop niet supersnel. Een voordeel was wel dat er altijd, in elke haven een plekje voor ons was. Na de Midget kwam een Marieholm. Mooi, rank, groot (hoewel niet breed), en snel, zo snel. Tenminste, in onze beleving. Lekker mee gevaren, maar niet mijn type boot. De Marieholm lag in Naarden, een stuk dichterbij Enkhuizen, en ja hoor, dat ging prima binnen een dag. Ouder geworden ging een stuk minder vaak mee en trok er zelf op uit met de boot. Gezinsvakanties hebben we er nooit mee gedaan.

De Marieholm werd uiteindelijk ingeruild voor een comfortabeler jacht, zo eentje waar je niet op je

knieën hoeft te zitten om stahoogte te krijgen. Een Sirius 32 DS. Ik herinner me nog dat we haar gingen ophalen in Duitsland, en dat ik opstapte voor het stuk vanaf Cuxhaven. In mijn herinnering was dat ding groot. Ongelooflijk. Als ik aan het stuurwiel(tje) stond, was er achter me nog een heel stuk boot, en de punt was een eind weg. Lekker ruim binnen, leuke salon, maar wat een ellende om langs de deksalon naar voren te komen. Ach ja. Die is inmiddels ook weer verkocht.

Zelf heb ik ook een boot, mijn tweede kajuitboot alweer, en stiekem zou ik best een maatje groter willen om ook die gezinsvakanties te kunnen doen. Wat vroeger in zes meter paste, heeft tegenwoordig al ruim tien meter nodig. En hoe kan het dat elke boot waar ik ooit mee heb gevaren, in elke haven overkomt als 'het kleinste bootje', waar natuurlijk altijd een plekje voor is?

Mendel Stecher
Randi, Amsterdam



AN & GREET PORSIUS
VENMEESTER 1953-1979

Y

ELDERT PORSIUS 1952





Afgemeerd in Weymouth



Op weg naar Lulworth Cove



De volgende morgen is dit het uitzicht



Westpunt van Wight



Bijna in Yarmouth



Yarmouth Castle

aannemer gebruikt, is me een raadsel. Het bootje kwam vlak naast me varen en er verscheen een geüniformeerde man aan dek die me zeer vriendelijk en beleefd verzocht om mijn koers 60 graden te verleggen. Maar toen ik vertelde dat ik op weg was naar Lulworth Cove mocht ik doorvaren, want het schietgebied lag ten oosten ervan. Ik informeerde nog even of er ook de volgende dag schietoefeningen werden gehouden. Dat was inderdaad het geval, vanaf 's morgens halftien. Dan zou ik echter al het schietgebied zijn gepasseerd. De man stak zijn duimen omhoog en wenste me een goede vaart en een prettig verblijf in Lulworth Cove toe.

"Ik kwam in een adembenemend mooie omgeving"

Genieten van de schitterende omgeving

De smalle ingang van het baaitje was vrij gemakkelijk te vinden en toen ik die vlak langs de rotsen indraaide kwam ik in een adembenemend mooie omgeving. Aan de noordzijde rees de zeker 100 meter hoge wand van een krijtrots loodrecht uit het water op en daarboven was nog een steil olopemd talud met grasland. Alles bij elkaar was het 167 meter hoog. Aan de oostzijde stonden wat lagere kliffen en aan de westkant was vlak voor de rotswand een idyllisch valleitje waar een wit huisje stond. Daarvoor lagen een aantal visbootjes aan meerboeien en om het hele baaitje lag een smal kiezelstrand. Meerboeien voor jachten waren er niet, dus ik kon er alleen ankeren, maar het ankergerie had ik al onderweg in gereedheid gebracht. Er lag één jacht voor anker en op veilige afstand, bijna midden in het baaitje, heb ik het anker laten vallen. Toen ik getest had of het hield, heb ik mezelf op een biertje getraakteerd en van de schitterende omgeving genoten. Voor zo'n spectaculair uitzicht had ik niet helemaal naar Schotland hoeven te varen, alleen wemelt het daar van dit soort mooie plekjes. De enige dissonanten waren de droge

knallen van de schietoefeningen, maar die hielden gelukkig al snel op. Met de deining waarvoor de buurman in Weymouth mij een beetje bang had gemaakt, viel het reuze mee. Het schip deinde wel wat, maar mijn glas bleef gewoon op tafel staan en van rammelende kopjes en pannen had ik ook geen last, dat had ik op mijn reizen wel anders meegemaakt. Omdat het schip telkens draaide, had ik tijdens mijn diner in de kuip voortdurend een ander uitzicht. Voor het slapengaan heb ik nog even buiten gezeten. Sterren waren er niet te zien, maar het was vrij licht, en het enige wat er te horen was, was het voortdurende rollen van de kiezelstenen in de branding.

Bijna plat

Toen ik opstond was het schip 180 graden gedraaid. De wind zat nu in de noordhoek, de wolken van de vorige dag waren bijna helemaal verdwenen en de zon, die net was opgekomen, had vrij spel. Mijn boterhammen voor de lunch en het ontbijt had ik 's avonds al klaargemaakt. Ik heb alleen een kop koffie gedronken, ontbijten kon ook op het water. Toen ik de huik van het grootzeil had afgehaald en alvast de bindlinten had losgemaakt, heb ik het anker opgehaald.

Dat ging vrij makkelijk en welgemoed voer ik het baaitje uit. Voordat ik vertrok had ik nog even het onlineweerbericht geraadpleegd en dat zag er goed uit. De wind zou noord tot noordoost zijn en harder dan 4 beaufort zou het niet waaien. Ik verheugde me erop om rustig ruim aan de wind zeilend van het uitzicht op de fraaie kust te genieten, maar dat pakte helaas anders uit.

In het baaitje stond bijna geen wind en toen ik het had verlaten kon ik nog in alle rust het ankergerie opbergen, het grootzeil hijsen en de genua uitrollen. Maar toen ik wat van de kust weg zeilde, kreeg ik een enorme vlag over me heen, het schip ging bijna plat. In de vaargids stond dat men hier bij een noordenwind alert moest zijn op valwinden, maar dit was geen incidentele valwind. Hoewel ik nog vrij dicht onder de kust voer stonden er venijnige schuimkopjes en wat verder van de kust zag het wit van de schuimkoppen.

Eindelijk aan het ontbijt

Van de windverwachting klopte helemaal niets, de windmeter sprong voortdurend naar 24 en soms 28 knoop. Het woei dus geen 4 maar ruim 6 tot 7 beaufort! Ik had moeite om het schip onder controle te houden, het liep voortdurend uit het roer en alleen door de grootschoot telkens te vieren hield ik het op koers. Ik voerde duidelijk te veel zeil en ben eerst begonnen de genua zover in te rollen dat het niet groter was dan een stormfokje.

Dat hielp al iets, maar ook het grootzeil moest een stuk worden verkleind. Ik heb er daarom een dubbel rif in gelegd. Het waren geen lichte en leuke klusjes, maar ze horen nu eenmaal bij het zeezeilen. Toen ze achter de rug waren, werd het varen een stuk relaxter en kon ik eindelijk mijn ontbijt nuttigen. Hoewel ik met een miniem voorzeil en een tot op de helft teruggebracht grootzeil voer, was de snelheid nog 8 en soms zelfs 9 knoop.

Op de motor

Veel tijd en gelegenheid om van het uitzicht op de kust te genieten had ik niet, ik was al heel snel bij de indrukwekkende kaap aan de westkant van de Poole Bay, waar het hard stroomde en wemelde van de brekers. In de baai begon de wind gaandeweg af te nemen. Om de vaart erin te houden heb ik het voorzeil telkens een beetje uitgerold. Hoewel ik hoog aan de wind voer en soms flink kon oploeven, was het al snel duidelijk dat ik de ingang van de Solent niet in één slag zou halen, ik koerste recht op de zuidkust van Wight af.

Omdat een extra slag zoveel tijdsverlies zou opleveren dat ik niet voor de kentering bij de ingang van de Solent zou zijn, heb ik op een gegeven moment de motor aangezet en ben ik recht tegen wind en golven in hakkend naar de Solent gevaren. Erg aangenaam was het niet, maar het ongemak werd ruimschoots gecompenseerd door het uitzicht op de krijtrotzen aan de westpunt van Wight. Ze stonden te schitteren in de morgenzon.

In de Solent

Ik arriveerde precies op tijd bij de ingang van de Solent. De kentering was nog net niet begonnen en de brekers die het varen hier tot een hel kunnen maken, hadden plaatsgemaakt voor bijna spiegelglad water. Op de Solent begon het tij te kenteren, maar tot bijna voor Yarmouth viel het met de tegenstroom wel mee. Het was nog maar halftwee, en omdat het schitterend weer was wilde ik graag doorvaren naar Beaulieu, aan de noordkant van de Solent. Het was nog ruim 10 mijl varen, en als ik de stroom mee had gehad was ik er in minder dan twee uur geweest. Maar ik kreeg te maken met een steeds sterker wordende tegenstroom. De motor een paar tandjes hoger zetten hielp weinig. Op een gegeven moment was de snelheid over de grond niet meer dan anderhalve knoop en na een uur voer ik nog steeds voor Yarmouth. Dit schoot totaal niet op, ik was alleen maar brandstof aan het verspillen. Het leek me verstandiger om mijn veel te optimistische plan te laten varen en om te draaien. De jachthaven had ik in recordtempo bereikt en een van de in speedbootjes rondvarende havenmeesters wees me een plekje toe langsij een Brits jacht.

Gooi je anker uit in Lulworth Cove

Daarna had ik nog voldoende tijd om even door het oude plaatsje te wandelen en het 16e-eeuwse Yarmouth Castle te bezoeken. Ik kon terugkijken op een mooie, maar ook even wat spannende tocht. Voor veel Nederlandse zeilers die de Engelse zuidkust bezoeken is Wight vaak de verste bestemming. Maar heb je nog een paar dagen over, vaar dan nog even door om van de Jurassic Coast te genieten. En zit de wind in de noordhoek, gooi dan je anker uit in Lulworth Cove. Voor een spectaculaire overnachtingsplek hoef je niet helemaal naar Schotland!

Jaap van der Harst
Nehalennia, Durgerdam.



Links: dobbervissen Westplas Aalsmeer. Bron: "Ons Element" mei 1921. Rechts: de ZZV gebruikte deze illustratie bij aankondigingen.

DOBBERVISSEN, WEDSTRIJD VOOR ZEILERS

Bij 'dobbervissen' denk je aan visvangst, maar het begon 100 jaar geleden ook als een spel voor zeilers. Hoe ging dat vroeger en hoe kan het dobbervissen gemoderniseerd worden?

Zeilactiviteit 'dobbervissen'

De eerst bekende Dobbervisscherij is georganiseerd door de Zaanlandsche Zeilvereniging (Z.Z.V.) in 1919. Het werd in de uitnodiging als een attractie gepresenteerd. Het was een succes en de openingstocht met dobbervisserij werd een jaarlijks terugkerende activiteit. Op het meer waren 30 dobbers verspreid uitgelegd. De dobbers waren wit, 8 cm groot en werden verankerd. Het was de kunst om zoveel mogelijk dobbers te verzamelen. "Start vanaf het eilandje om 13 uur precies door het lossen van twee schoten. Duur der visscherij 1 uur. Inlevering der dobbers en prijsuitdeeling direct na afloop der visscherij in de tent op het eilandje".

Navolging

Het dobbervissen kwam ook op het programma bij andere verenigingen. Zeil- en Roeivereniging 'Nieuwe Meer' organiseerde in 1919 en 1922 de (Vredes)-waterfeesten met een 'Dobbervisscherij op de Groote Poel voor zeilvaartuigen'. In 1921 organiseerden Aalsmeerse tuinders een wedstrijd waarbij 125 flessen uit de Westplas bij Aalsmeer gevist werden. 'De Vrijbouter' in Loosdrecht en de Sneeker Zeilclub (S.Z.C.) organiseerden in 1924 een dobbervisscherij. De Leeuwarder Courant schreef "Naar de met veel zorg en listigheid op de daarvoor aangewezen vaarwaters gelegde dobbers werd door de deelnemers van 12 tot halftwee ijverig en met animo gezocht". In Rotterdam werden op de kleine Kralingse Plas

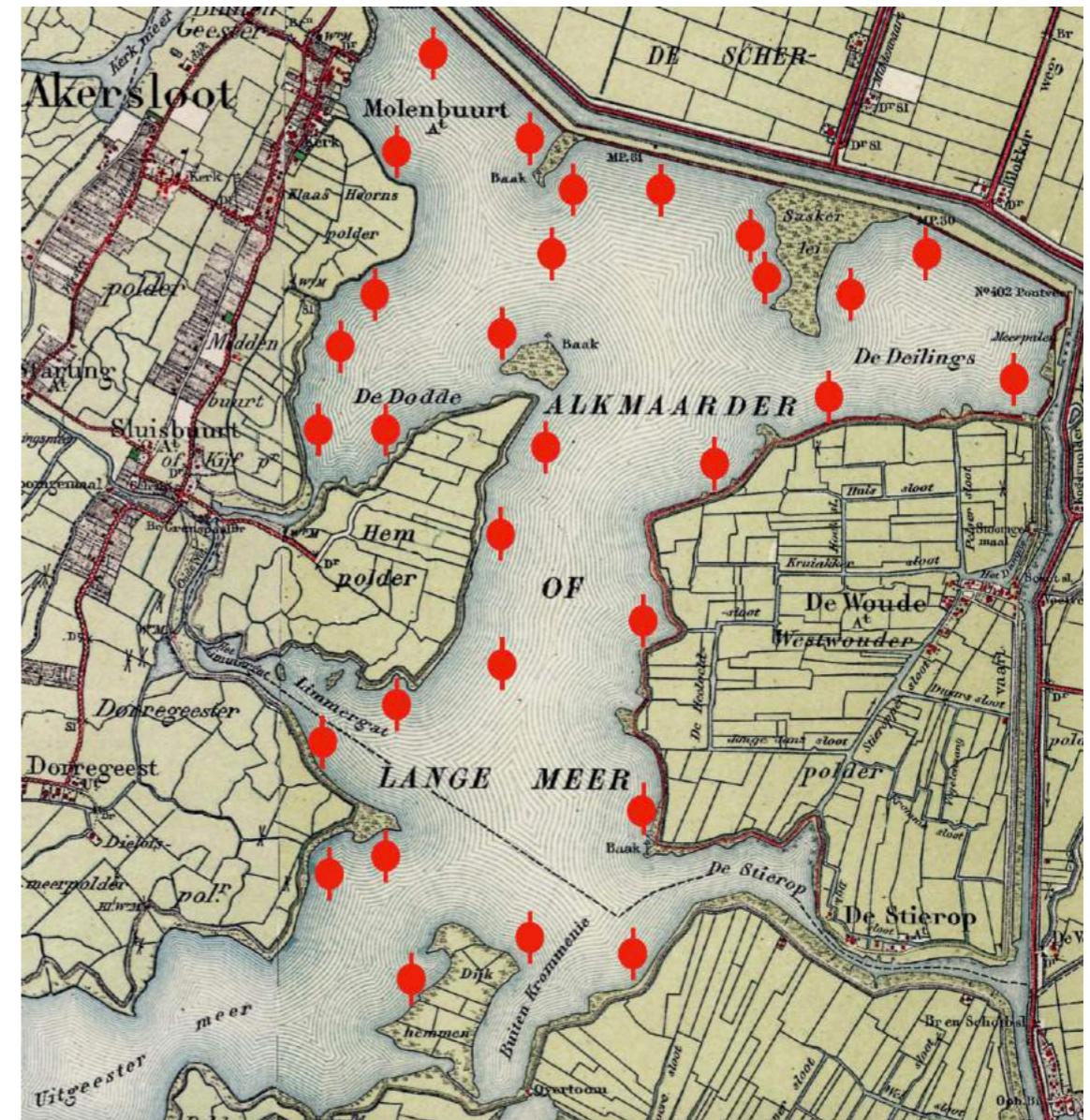
maar liefst 200 dobbers uitgezet. De winnaar had 22 dobbers opgevist. In de periode 1940-1945 werden er nog een aantal dobbervisserijen georganiseerd op het Alkmaarder Meer en door Zeilvereniging Twiske in Oostzaan. Daarna was er in 1958 nog een dobbervis-wedstrijd tijdens de Kaagweek: "Behendigheidswedstrijden en dobbervissen voor toerjachten droegen er in niet geringe mate toe bij de Kaagsfeer op niveau te brengen" meldde de Volkskrant.

Soort en aantal dobbers

Er werd met diverse soorten dobbers gewerkt. Een grote uitvoering van de bekende visdobber maar ook met flessen en met plankjes. De fles heeft het voordeel dat er al een prijs in de dobber gestopt kan worden. Door het gebruik van verschillende kleuren kan er tegelijk gevist worden door meerdere klassen zonder dat er oneerlijke concurrentie ontstaat. Wel is het belangrijk om de dobbers te verankeren om wegdrijven te voorkomen. Het aantal varieerde vroeger van 30 tot 200 dobbers. Net als bij het standaard

"Dobbervissen" als Vismethode

In 1892 was het vissen met een zegen (een visnet) verboden om het "dooden van kleine visch tegen te gaan". Wel mochten de vissers drie maanden per jaar met dobbers aan de slag. De vissers vonden dat het verbod averechts werkte omdat de vissers massaal met dobbers gingen vissen: "De eerste drie maanden is er bijna geen meer of poel in Friesland of zij ligt vol dobbers", schreven ze in een ingezonden stuk in het Friesch Volksblad. Iedere visser gebruikte wel 300 dobbers!



Plan voor 30 dobbers op de kaart uit 1920 (bron kaart: Topotijdreis).

wedstrijdzeilen speelt tactiek bij dobbervissen een belangrijke rol. Vaar je naar de dichtbij liggende dobbers met grote kans dat je daar in de drukte weinig kans maakt of zoek je de ruimte op? De organisatie kan daar op inspelen door de qua punten kostbare dobbers verder weg te leggen.

Toekomst

Dobbervissen heeft aantrekkelijke kanten als zeilactiviteit. Het 'standaard' wedstrijdzeilen levert vaak dezelfde winnaars op. Het dobbervissen is minder competitief en alle bemanningsleden spelen volop mee. Er moet niet alleen gezeild worden, maar ook het 'spotten' van de dobbers en het opvissen vraagt de aandacht. Het is geschikt

als activiteit bij een jubileum of een reünie, van Optimist tot de ronde en platbodemjachten. Een combinatie van de wedstrijd voor zeilboten, motorboten en kano's maken het tot een compleet clubevenement. Diverse varianten zijn mogelijk: bij open boten is een pikhaak verboden, bij grotere schepen toegestaan. Ook kun je de dobbers voorzien van een letter waarmee de bij die letter horende vragen beantwoord moeten worden om bonuspunten te verdienen. Ook kun je de gevangen dobbers laten melden via Whatsapp. De eerst gemelde dobbers leveren dan extra punten op. Zo zijn er diverse spelregels denkbaar. De animo voor deelname zal mede afhangen van de beschikbare prijzen.

Herintroductie

De 'Zaanlandsche Zeil Vereniging' die de primeur had in 1919 is ook van plan om weer eens te gaan dobbervissen, wellicht (zoals vroeger) bij de opening van het seizoen. De Stichting Staverse jol heeft in Friesland op het Zandmeer op 19 juni 2021 weer een dobbervisserij georganiseerd. Reactie van een deelnemer: "Het was erg leuk om te doen. Ik heb ook echt genoten omdat iedereen zo enthousiast was en vooral de jeugd! Prachtig om te zien". Voor belangstellende verenigingen is er een set dobbers beschikbaar.



Dobbervissen 2.0

Gebruikmakend van nieuwe technieken ontstond het volgende idee: Op het IJsselmeer worden enkele dobbers/bakens uitgezet met GPS-tracker. Dan kan de beheerder precies volgen waar het baken ligt. Clubleden krijgen de kans om het baken (binnen een vastgesteld gebied) te zoeken, te fotograferen en de locatie door te geven via Whatsapp. Daar kun je dan leuke prijzen aan verbinden. Als meerdere verenigingen deelnemen kun je onderling gebruik maken van de bakens.



Simon Schermerhorn.

Reacties graag naar:
s.schermerhorn@planet.nl

Dit artikel is een aangepaste versie van het artikel in 'Spiegel der Zeilvaart', 2021-1.
Meer informatie: www.moente.nl/dobbervissen

Foto boven: een foto uit 1928 van de dobbervisserij op de Reeuwijkse Plassen.

Midden: de dobbervisserij van de Stichting Staverse Jol op 19 juni 2021 op het Zandmeer in Friesland.

Onder links: dobbers op de Dokkumer Ee.

Onder rechts: prototypes van dobbers gemaakt door de auteur.



Le Belle Charters Marina Volendam

Voor al uw Jachtservice



Wij verzorgen al uw tuigwerk. Zoals verstaging, vallen, schoten, zeerailing en rolfolksystemen.



Eigen zeilmakerij.



Wij beschikken over een verreiker en hoogwerker tot 28 meter.



Winterstalling voor 200 schepen tot 15 meter en 20 ton. Op roodberg stallingsbokken.



Tevens Traxx dieselstation.



Zeiljachtverhuur, zeilschool, botenhelling, zomerstalling op de kant en onderhoud van alle soorten jachten.

Jeugdzeillessen weer begonnen

'Commando... Gijp!'

Er gaan een paar vingers de lucht in om te voelen waar de wind vandaan komt en netjes draaien de Optimisten de goede kant op.

Duimpje omhoog

"Waar moeten we nu heen?" schreeuwt degene uit het voorste bootje over zijn schouder. Ik gebaar naar links, "naar het vlot en netjes aanmeren!", roep ik boven het gebrom van de buitenboordmotor uit. Er gaat een duimpje omhoog en hij koerst erop af, de schoot wat aantrekkend. De rest zet snel de achtervolging in.



Foto: Twirre Bogaard

Pas vijf weken bezig

Als je ze zo vrolijk ziet varen is het lastig voor te stellen dat deze kinderen pas vijf weken geleden voor het eerst in een Optimist zaten. In juni zijn de jeugdzeillessen bij Het Y weer begonnen en we gaan nu elke zondagmiddag met zo'n twintig kinderen het water op. Kinderen vanaf acht jaar kunnen in de boten van de vereniging leren zeilen. Voor de beginners zijn er Optimisten, de wat meer gevorderden mogen in een open BIC, Laser of Laser Pico varen.

Zelf geef ik les aan de jongste kinderen, in de Optimist. Aan de steiger tuigen we met z'n allen de bootjes op. Als iedereen er klaar voor is, vertrekken we in een gezellige stoet naar het vlot net buiten de haven. Soms varen we eerst een leuk tochtje aan de andere kant van de vaargeul, zoals vandaag.

Stap voor stap

De eerste zondagmiddag leerden de kinderen met handpeddels in plaats van een zeil als voortstuwing sturen. Even later voeren ze voorzichtig met halve wind, tussen twee boeien die nog geen twintig meter uit elkaar lagen. De lessen erna leerden ze gijpen en omslaan. Iemand vond het twee weken geleden nog steeds zó spannend, dat hij pas roerganger wilde zijn toen ik hem beloofde dat hij daarna de motorboot mocht besturen.

Vol zelfvertrouwen

En kijk ze nu eens zeilen! Enthousiast scheuren ze over het water, vol zelfvertrouwen. Aangekomen bij het vlot meren ze netjes aan. Een enkeling gooit zijn schoot niet op tijd los en knalt tegen de rand.
'Hoe moest je remmen?'

"Uhhh... Oja, schoot los, toch?" De twee die zich de paalsteek nog herinneren leggen geduldig aan de anderen uit hoe je de boot ook alweer precies vastmaakt.

"Zag je hoe snel ik was?! Ik was hier al drie uur geleden!" roept iemand uitgelaten naar me. Het is het jongetje dat twee weken geleden apetrots de buitenboordmotor bediende.

"Hoe moest je remmen?"

"Ja, je was echt supergoed!"

"Juf! Mijn boot!" Nog voordat ik me kan omdraaien hoor ik een grote plons; iemand is achter zijn wegdrijvende bootje aangesprongen om hem terug te halen. De andere kinderen kijken me verwachtingsvol aan.
'Oké, oké, jullie mogen hem helpen!' lach ik.

Joelend springen ze allemaal het water in. Zeillessen bij Het Y is vooral heel veel plezier hebben op het water.

Marit Verbeek.

FLESSENPOST

Joop van Rijn stuurde de redactie van het Y Journaal twee foto's van zijn bezoek deze zomer met de *Quinto* aan het op-en-top Zeeuwse getijdehaventje Stavenisse. De toegang van deze haven valt bij LW vrijwel droog.



Foto's links en boven: Joop van Rijn

Havenbeschrijving van Stavenisse, uit de *Nederlandsche Schippers Almanak* van 1947.

Stavenisse.
Flink dorp, 1820 inwoners, met getijhaven, op het eiland Tholen, gelegen op den Z.O.-hoek van het Keeten.
De haven is gevormd door twee steenen dijken ter lengte van 1000 m, met een kadeflengte van 125 m. De breedte in de vaargeul bedraagt bij hoog water 20 m, de diepte zoowel in de vaargeul als op de zaten, bij hoog water 3 m. De haven-richting is N.W.—Z.O. De diepte van de haven is plaatselijk 2.50 m bij M.V.
Toegankelijk voor binnenschepen van 800—1000 ton met een diepgang van 2 m.
150 m ten O. van de haven aanlegsteiger voor stoombooten, waar bij M.E. nog 2 m water staat.
Peilschaal bij den steiger.
Stoom- en motorvaart in de haven toegestaan.

Lichten. Beoosten de haven een groen-rood-wit onderbroken kustvuur; elke 5 sec. 4 helder.
Onkosten. — Voor schepen t/m 150 ton 8 ct. per ton en van 151 ton en grooter en voor stoom- en motorschepen 10 ct. per ton. Dit tarief moet zoowel bij lossen als bij laden worden betaald.
Wordt niet gelost of geladen, zoo is voor zeilschepen 1 ct. per ton, voor stoom- en motorschepen 2 ct. per ton verschuldigd.
Schepen, die de haven tengevolge van overmacht moeten aandoen, zijn van havengeldbetaling vrijgesteld.
Kadegeld volgens tarief; te betalen door ontvanger of afzender der goederen.



KORTE BERICHTEN

Toerjacht *Bries* overgenomen door ZV Het Y



Met de aanschaf van de *Bries*, het schip van Frans Vink (lid sinds 1987), is een toerschip toegevoegd aan de Y-vloot. Frans bood het schip aan de vereniging aan omdat hij inmiddels de mooie leeftijd van 84 jaar had bereikt en de vereniging heeft van dit aanbod gebruik gemaakt. Al een aantal jaren staat een toerschip in het meerjarenplan. De vereniging krijgt regelmatig de vraag 'wanneer een toerschip aan de beurt is'. Het schip is prima onderhouden maar Harro Bouwmeester is met enkele andere leden bezig om de *Bries* volledig na te lopen en waar nodig aan te pakken. Er worden afspraken gemaakt over het onderhoud, we maken een gebruiksaanwijzing voor het schip en de inventaris en een aantal technische zaken worden geregeld. Er geldt het hele seizoen een dagtarief van € 60, of het nu voor één dag, voor een weekend of voor een week is. Net als bij de andere schepen van de vereniging kunnen Y-leden de *Bries* straks via de website reserveren.

Het archief



Het Stadsarchief Amsterdam is bereid ons oud-archief in zijn collectie op te nemen. Eerst zullen Henk Dessens en Ton Wegman vanaf 25 november het archief vanuit het souterrain van de clubark naar boven halen en een voorselectie uitvoeren.

Juffrouw *Jannie* wacht op antwoord



Wat dacht je ervan om een dinsdagavondwedstrijd met je team te zeilen in een J22? De *Juffrouw Jannie* is elke dinsdag beschikbaar voor een nieuw team. Een paar grote voordelen: je hebt minder last van wie, je kan nieuwe tactieken uitproberen op een nieuwe boot en je zeilt ook tegen de *Jabbadabbadoo* wat dus zorgt voor een echte matchrace.

Wil je een keer mee doen met de *Juffrouw Jannie*? Stuur een appje naar Sanne van Rijn (06-40175061)

Buurtvljijt



Deze foto van de pontlier is van Joop van Rijn.

Onkruid en bootjes



De jachthaven van Schiermonnikoog. Foto: Henk Dessens.

In plaats van aan de boot te werken, ga ik mijn moeder in de tuin helpen. Aangezien ik nauwelijks een viooltje van een begonia kan (en wil) onderscheiden, word ik veroordeeld tot het wieden van het onkruid tussen de stenen. Dat is goed; ik stel mijn behulpzaam op met een mes en een emmertje.

Toen ik jong was hadden mijn ouders een flinke tuin die, ook toen al, onder de supervisie van mijn moeder viel. Daarin hadden mijn zuster en ik een taak. Mijn zuster had belangstelling voor tuinieren, ik niet. Gezien mijn weinige kennis van wat groeit en bloeit, én mijn puberale onwil, kreeg ik een schoffel in de handen gedrukt onder het motto: "Dán ga je maar het onkruid schoffelen". Onkruidbestrijdingsmiddelen bestonden toen niet, het was allemaal milieuvriendelijk handwerk.

Mijn idee was: hoe kom ik er van af? Met dit in het achterhoofd schoffelde ik vervolgens doelbewust een aantal plantjes de vuilnisbak in. Het gevolg was dat ik niets meer in de tuin mocht doen: hoera, doel bereikt! Sindsdien ben ik mij bewust geworden van het grote verschil tussen woord en daad.

Maar ja, dat kan ik nu niet meer maken, mijn moeder is 97, houdt van tuinieren en dus steek ik braaf het onkruid tussen de stenen weg: wat een klotewerk, nog erger dan het afkrabben van al je oude antifoulinglagen. En vandaar dat ik, na een uurtje tussen de heermoes en andere onkruidsoorten, mij er op betrap een stuk

genueanceerder te denken over het te werk stellen van bijvoorbeeld krijgsgevangenen.

Voor het grasveld vind ik een oplossing via een robotmaaier die ik door een app op mijn mobiel kan aansturen: zo kan ik op Schier op mijn boot, onder het genot van een glas wijn, op het juiste knopje drukken en toch het idee te hebben dat ik de tuin doe: internetslavernij. Ik moet dan eerst even bellen, want wie weet zit ze net buiten koffie te drinken en stoot de robot haar tafeltje om, maar daarna grijp ik voldaan naar de borrelnootjes en mijmer over de voordelen van de digitale wereld die menselijke slavernij, zoals onkruid wieden, overbodig maakt. Het ultieme ideaal van de kapitalist: het eet niet, het drinkt niet, het stemt niet op een revolutionaire partij en maakt geen drukte over de rechten van de robotmaaiers. Tevens is het geslachtloos, dus je bent ook verlost van alle toestanden rondom het man/vrouw/gender-identiteitsprobleem.

In de (hopelijk verre) toekomst zal er ongetwijfeld een moment komen dat een robot zal roepen: "Robots aller landen, verenigt u!!", maar voorlopig zit ik gebeiteld op Schier op mijn bootje in de zon.

Piet Schoemaker
Déjà Vu III, Amsterdam.

Wie noemt zijn boot nou...?



Helma en Lex

Je komt de gekste en de mooiste bootnamen tegen in onze havens. Evert Nieuwenhuis vraagt de schippers waarom ze hun zeilende trots zo hebben genoemd. Deze keer de *Argo* van Helma en Lex Unk.

De naam

Lex Unk: "Onze boot heet *Argo*, het oud-Griekse woord voor snelheid. De naam verwijst ook naar de Griekse mythe waarin de Argonauten met hun schip *Argo* reizen. Ze heette zo toen we haar kochten. Het is geen bijzondere naam – in elke haven ligt wel een *Argo* – maar ik huldig de gedachte dat het veranderen van een bootnaam ongeluk brengt. Bovendien is 'argo' handig als je op internationale wateren de naam van je boot moet spellen.

Het schip

Mijn vrouw Helma en ik hebben *Argo* nu dertig jaar. Het is een stalen Trintel 2A uit 1963, ontworpen door Rikus van der Stadt en een voorloper van de populaire polyester Trintella's. Het is een heerlijk schip. Goed gebouwd, slim ontworpen – ik ben 1,90 meter lang en heb stahoogte – en een geweldige zeiler. Ook al is ze een s-spant van 7 ton, ze zeilt nog best snel. De vorige eigenaar heeft er ooit de 24 uurs-race mee gewonnen.

Ik zorg goed voor *Argo*. De afgelopen jaren heb ik veel vervangen, zoals een nieuwe motor, nieuwe zeilen en een nieuw roer. Staal vraagt natuurlijk veel onderhoud, maar ik geniet daar ook van. Het geeft een goed gevoel als je boot goed op orde is en er mooi uitziet. En het is natuurlijk belangrijk voor de zeewaardigheid van je schip.

Het vaargebied

Mijn vaargebied is het grotere, open Nederlandse water, vooral langs de kust en naar de Nederlandse en Duitse Wadden. Het Lauwersmeer vind ik een prachtig gebied, zeker bij de Zoutkamper Ril en het Reitdiep, een oude zeearm. Het is er weids, beetje ongerept en er zijn leuke haventjes en mooie plekken om in de natuur te liggen. En je kunt er goed wandelen. Bovendien vaar je zo door naar de Eems, wat we ook een prachtig zeilgebied vinden.

Varen

Ik zeil ook mee met andere jachten. Ik heb bijvoorbeeld drie maanden in de Carib gezeild, een keer naar de Britse Maagdeneilanden en veel in Griekenland en Turkije. Dit najaar ga ik ook weer met een groep vrienden in Griekenland zeilen. Op zo'n huur-Bavaria is natuurlijk veel meer luxe dan op *Argo* – waar een klein koelkastje zo ongeveer het meest luxe onderdeel is – maar we hebben niet zo veel nodig.

Evert Nieuwenhuis
Galatea, Marken.



Argo



Ytje

F	M	S	R	Q	Q	F	L	A	V	F	A	M	V	Y	J	G	Y
M	O	X	R	E	U	L	A	B	Y	N	R	F	Q	N	O	S	G
J	E	Z	B	K	K	U	Q	T	N	S	E	J	Y	M	S	O	G
R	O	M	W	O	R	I	J	E	G	E	I	K	B	D	A	I	J
K	N	E	Y	R	E	X	U	G	I	W	S	N	I	K	W	V	B
Q	D	Z	S	A	I	Q	A	D	U	J	I	Q	I	U	U	O	X
G	E	X	I	A	W	M	I	L	Q	H	D	J	E	I	F	U	V
N	R	W	V	L	L	E	R	L	F	B	V	O	H	X	M	I	Z
I	Z	P	L	T	J	F	G	K	V	I	M	W	L	F	U	C	D
T	E	A	A	Q	V	I	A	G	S	R	Q	K	Q	F	X	G	E
T	E	W	W	K	I	R	E	N	H	E	S	Q	P	E	I	S	N
E	E	Q	M	A	W	S	E	R	F	U	R	Q	T	A	N	J	E
K	R	D	A	R	I	T	F	N	P	X	L	J	D	R	P	Q	N
R	Q	H	X	V	T	M	C	O	F	M	G	K	G	K	S	C	O
E	X	P	G	E	I	N	T	K	S	T	U	Q	T	G	O	S	R
K	X	Y	N	R	F	C	W	I	Y	U	T	I	P	O	V	T	X
N	R	N	K	T	O	A	Z	T	Q	S	T	D	S	C	L	N	B
A	L	H	E	G	L	M	N	M	F	M	P	B	Q	H	L	I	Q

Hier weer een woordzoeker. Deze keer heb ik er 15 woorden/dingen in gestopt die je onder water tegen kan komen.

Veel plezier!

Sanne van Rijn.



Colofon

Het Y Journaal is een uitgave van
Zeilvereniging Het Y
Durgerdammerdijk 116a
1026 CG Durgerdam

Hoofdredacteur Henk Dessens
Redactie: Meike Baretta, Henk Käyser,
Wendel Röntgen, Piet Schoemaker, Marit
Verbeek.

Redactieadres Y Journaal
yjournals@zvhetynl
tel. 06-53377924

Contact ZV Het Y
Voor alle lopende zaken: de havenmeester
tel. 06-51628873

Secretariaat
Jan Verjaal tel. 06-54941959
en
Anneke Jochemsen tel. 06-29273334
e-mail: secretariaat@zvhetynl

Bestuur en commissies
Zie voor het volledige overzicht
www.zvhetynl/vereniging/bestuur
en commissies

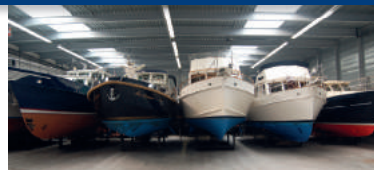
Aanvragen lidmaatschap
Anne Kooyman tel. 020-4964255
kandidaatleden@zvhetynl

Advertenties
yjournals@zvhetynl

Zorgeloos varen & stallen.



Jachtstalling binnen & buiten



Nieuwbouw



Refit, reparatie & onderhoud



Watersportwinkel



Jachtmakelaardij



Ons vakkundige team
staat voor u klaar.

Onze zorg houdt de vaart erin.

Reserveer online
of bel ons