



Afbeeldingen op de omslag:

a | *De boeier 'Mignon' met voor op J. Clignett.*

b | *Spinnakerrak tijdens de dinsdagavondwedstrijd 1995.*

c | *Bezoek van Tsaar Peter aan Amsterdam 1 september 1697.*

d | *De 'Ilse' op de Zuiderzee bij Pampus in 1922, Eigenares, Mevrouw M.H. Ronselaar.*

e | *De haven van Marken.*

f | *De Compagnieshaven in Enkhuizen.*

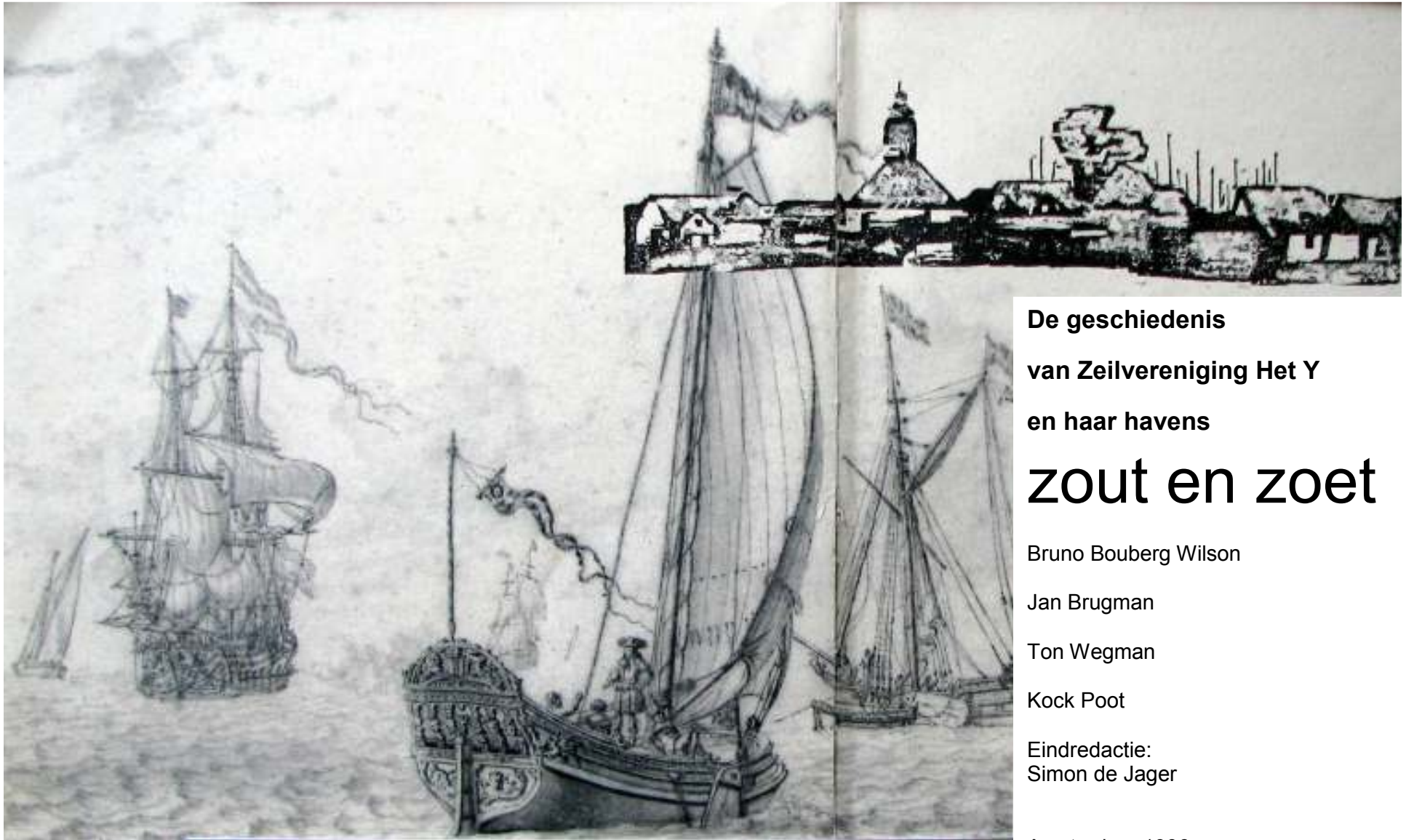
De omslag, voor

NAME NAME	ARRIVED FROM: INGETROFFEN VON:	ARRIVAL ANKOMST	SAILED FOR: ABGEFAHREN NACH:	DEPARTURE ABFAHRT	REMARKS BEMERKUNGEN
Hayo Iggena Hanne Iggena Okka Iggena Iggo Iggena Wyard-Eibo Iggena Otto Leege jun.	Leer in Ostfriesland (über Bellefjeld, Groningen, Leeuwarden, Hartingen, Urk) auf Segelyacht „Schoojer“	11.7.1927	Volendam u. s. w.	15.7.1927	Für die außerordentlich würdige Aufnahme, gekrön- ter reizender Tanskränzchen des 14.7. sage ich zugleich meiner Mannschaft herzlich Dank! Hayo Iggena
Carl m. Götte Trude Götte Lutz Götte	Amsterdam (über Borkum, Terschelling, Münster) auf Segelyacht „Poppo“ N. Y. C.		Rotterdam	10.8.27	Mit herzlichem Dank für die Gastfreundschaft
George G. Blakey	Bridlington, England	17.8.27	Zaider Lee.	19.8.27	Very many thanks for all kindness and hospitality
Miss. Courtault	Colne Engaine England	3/9/27	Harlem	3/9/27	Many thanks for kind atten-
Annshil. Lorange Hilte Lorange. Otto van Lolkow. H. Harings.	Tekeningen auf Segelyacht „Minnebrake“ Fluss. v. Z.	17/6 '28 23/6 '28	van de Wier	23/6 '28 30/6 '28	Mit herzlichem Dank für die Gastfreundschaft
Christe Neelders					(Je suis reconnaissante de la charmante accueil Tekeningen)

Afbeeldingen binnenkant omslag:

Bezoekers van de vereniging schreven in het gastenboek hun mening over de havens. Tevens moest de vorige haven en de volgende bestemming worden genoteerd. Het boek bevat een schat aan gegevens over de watersport in Nederland in de periode 1922-1966.

Titelpagina



De geschiedenis

van Zeilvereniging Het Y

en haar havens

zout en zoet

Bruno Bouberg Wilson

Jan Brugman

Ton Wegman

Kock Poot

Eindredactie:
Simon de Jager

Amsterdam 1996

Afbeeldingen op de titelpagina:

1 | *Tekening met jachten 'Bezan' en 'Mary' in 1660 en 1661 door Amsterdam geschonken aan de Engelse koning Karel II*

2 | *Houtsnede van Paul Visser 'Terug in Durgerdam'.*

Voorwoord

Evert Serné. Voorzitter

Onze vaderlandse maritieme geschiedenis is rijk. Als zeevarende natie heeft Nederland daar de vruchten van geplukt. Dit verleden vormt tevens de bakermat van de pleziervaart die in ons land haar oorsprong vond.

Daar liggen ook de wortels die veel later tot oprichting van Zeilvereniging Het Y hebben geleid.

Dit boek geeft zowel het ontstaan van de zeilsport, als die van onze nu 111-jarige vereniging, in beknopte vorm weer.

Daarmee zet Zeilvereniging Het Y een traditie van publicaties over haar geschiedenis voort. Dat dit boek op initiatief, en door actieve medewerking en inzet van haar leden tot stand kwam vervult uw voorzitter met gepaste trots. Ik hoop en vertrouw

dat u het met veel genoegen zult lezen.



De geschiedenis van Zeilvereniging Het Y is - zoals u kunt lezen - veelbewogen. Ook met de voorgeschiedenis die later tot oprichting van de vereniging heeft geleid, is het niet anders gesteld. De titel van dit boek 'Zout en zoet' verwijst daarnaar. Letterlijk opgevat: de zoute Zuiderzee wordt het zoete IJsselmeer. In figuurlijke zin staat de titel voor het wel en wee van de zeilvereniging. Na die oprichting op 3 april 1885 te Amsterdam, maakt de vereniging een stormachtige bloeiperiode door.

Aanvankelijk is "Zeilvereeniging Het Y" vooral een gezelligheidsvereniging. In de

hoofdstad doet zij alom van zich spreken. Later komt het accent steeds meer op het organiseren van zeilwedstrijden en het individueel beoefenen van de zeilsport te liggen. Financiële perikelen rond de tweede verenigingshaven aan de Grasweg brengen het voortbestaan in gevaar. De wegens uitbreidingsplannen met de BPM (nu Shell) gesloten overeenkomst vormt de basis voor een financieel veel gezondere situatie. De tweede wereldoorlog legt mede het verenigingsleven lam. De oorlogsschade is aanzienlijk. Maar ook deze periode komt de vereniging te boven.

Het 'grote water' wordt opgezocht als Zeilvereniging Het Y de haven aan de Grasweg voor die in Durgerdam verruilt. Daar begint een nieuwe bloeiperiode. Maar plannen en later realisering van de Markerwaard nopen het bestuur andermaal naar andere (haven)locaties uit te zien. Gelukkig is de Markerwaard niet zoals oorspronkelijk gepland gerealiseerd. Daardoor is het zuidelijke IJsselmeer niet tot een randmeer verworpen. Maar het heeft niet veel gescheeld. Mede uit voorzorg heeft Zeilvereniging Het Y intussen twee dependances: in Enkhuizen en Marken. Momenteel wordt 'ons' vaarwater opnieuw, ditmaal door hoofdstedelijke uitbreidingsplannen in het IJmeer (IJburg), belaagd. Wat dit betreft blijft waakzaamheid van eenieder geboden. Uit de veerkracht die uit haar geschiedenis blijkt, put uw voorzitter het vertrouwen dat wij gezamenlijk ook aan deze nieuwe bedreiging het hoofd zullen kunnen bieden. Ook in dit opzicht beveel ik lezing van dit boek bijzonder bij u aan.



4 | *Tjebbe Westendorp was voorzitter van 1976 tot 1986. Hij wordt over deze periode geïnterviewd op pagina 39 en 40.*

4 | *C. Jaski (uitbundig met onderscheidingen behangen), werd de eerste voorzitter van de vereniging.*



inhoud

1 Ontstaan van de zeilsport, <i>Bruno Bouberg Wilson</i>	7
2 Het Y aan het IJ, <i>Jan Brugman</i>	19
3 Durgerdam, <i>Ton Wegman</i>	28
4 Wel en wee uit de Markerhaven, <i>Cock Poot</i>	39
5 Het Y in Enkhuizen, <i>Bruno Bouberg Wilson</i>	45
6 Het Y gonst van activiteit, <i>Bruno Bouberg Wilson</i>	53
7 Literatuur	54
8 Illustratie- en fotoverantwoording	55
9 Colofon	56

Toelichting.

Zout en Zoet, een jubileum uitgave bij het 110 jaar bestaan van z.v. Het Y. Er zijn 750 exemplaren gedrukt. Helaas is de gedrukte versie niet meer beschikbaar.

Om de beschreven historie van de vereniging te bewaren, zo ook voor nieuwe leden is er nu deze digitale 'kopie' m.b.v. de technieken van scannen en fotograferen is getracht en zo goed mogelijke digitale kopie te maken.

Tekst en foto's zijn een juiste weerga van de gedrukte versie. Lay-out is noodgedwongen aangepast aan het A4 formaat papier. Veel lees en kijk plezier toegewenst.





5 | Een spiegelgevecht op het IJ in 1697 ter ere van Tsaar Peter de Grote. Veertig jachten namen deel aan het spektakel.

1 | Ontstaan van de zeilsport

Bruno Boubere Wilson

Niemand kan uitsluiten dat men in onze prille geschiedenis uit puur genoegen met uitgeholde boomstammen of vlotten heeft rondgevaren.

In de Gouden Eeuw worden er echter vaartuigen speciaal voor dat doel, dus voor pleziervaart, gebouwd en ingericht. Uit die tijd stammen bijvoorbeeld de boeierjachten die nog tot op de huidige dag als scheepstype bekend en in gebruik zijn.

Jachten om daarmede te spelen, en dus puur voor het genoegen te gebruiken, zijn in Nederland bekend lang voordat dat in het buitenland het geval is. Door schenkingen van 'speeljachten' aan vorstenhuizen van de ons omringende landen raakt deze vorm van tijdverdrijf ook elders bekend. Met de toename van het aantal jachten groeit ook de behoefte aan een plaats om ze te bergen. Vandaar dat men in 1622 een jachthaven aan Het Y opent, zo ongeveer bij het huidige Havengebouw, spoedig gevolgd door een jachthaven tegenover het nu nog bestaande West Indisch Huysch. Aan de Amstel komen vanaf 1625 jachthavens voor. Geen wonder dat er in 1662 reeds ver over de honderd speeljachten een ligplaats hebben. Men bouwt er havenhuisjes (voor 'opsieners') en 'bergkassen' voor scheepsgerei. Die bergkassen worden later tot huisjes vergroot en gemeubileerd zodat men er gezellig met zeilvrienden en bekenden kan vertoeven.

Koninklijke Sport | De sedert jaren in Breda in ballingschap wonende Karel II wordt in 1660 door het Engelse parlement uitgenodigd naar zijn vaderland terug te keren om er tot koning te worden gekroond. Zo'n uitnodiging krijg je niet iedere dag en zo doet men hem op 24 mei 1660 met een vloot van 13 admiraliteits- en statenjachten uitgeleide. Karel vaart mee aan boord van het jacht waarmee hij al meermalen heeft gevaren. Opnieuw bevalt het hem zozeer dat hij te kennen geeft zich ook in Engeland een dergelijk schip te laten bouwen. Het jacht waarop Karel doelt werd in

Amsterdam gebouwd en burgemeester Van Vlooswijk aarzelt niet en biedt het de toekomstige koning van Engeland (geheel belangeloos) ten geschenke aan. Karel aarzelt het te accepteren maar men zet door en verfraait het nog 'considerabel' alvorens het de koning in augustus 1660 in Londen aan te bieden. Dit schip was voor een speeljacht eigenlijk wat aan de grote kant. Daarom doet de hoofdstad Karel een jaar later een wat kleiner exemplaar cadeau. Het genoegen dat de koning eraan beleeft is zo groot dat hij zijn adellijke vrienden prest zich ook jachten te laten bouwen, waarna zij geacht worden zich al varende met de koning te meten. (Waarschijnlijk werd men niet geacht van de koning te winnen.) Naast de export van enkele speeljachten naar het Engelse vorstenhuis, worden er ook 'leveringen' aan Zweedse en Duitse hoven gedaan.

Admiraalzeilen en Spiegelgevechten | Bezoeken van Mary Stuart's schoondochter (de weduwe van Willem II) en tsaar Peter de Grote aan Amsterdam, respectievelijk in 1660 en 1697, vormen aanleiding tot het organiseren van spectaculaire spiegelgevechten waarbij particuliere plezierjachten elkaar 'bestrijdende' eskaders vormen en admiraliteits- of compagniesjachten als vlaggeschepen dienen. Het admiraalzeilen wordt veel regelmatigiger gedaan en vindt bepaald niet alleen bij officiële of vorstelijke bezoeken plaats. Het trekt zoveel bekijks dat het ook buiten de landsgrenzen bekendheid krijgt. Dat legt mogelijk de basis die later tot het organiseren van roei- en zeilwedstrijden en het oprichten van verenigingen voor het beoefenen van deze takken van sport zullen leiden. Voordat het zover komt, eisen ingrijpende veranderingen in de machtsverhoudingen in Europa hun tol. Terwijl Engeland al sterker wordt, raakt Nederland steeds verder achterop.



6 | *De eerste jachten (rond 1600) waren sierlijk en voorzien van een soort schoenertuig met ongestaagde masten. Het zeilen er mee moet betrekkelijk eenvoudig zijn geweest.*

Na drie keer eerder met Engeland in oorlogen verwickeld te zijn geweest, komt Nederland aan Franse zijde andermaal tegenover Engeland te staan en wordt de overzeese handel

wederom lamgelegd en de Bataafse zeemacht beslissend verslagen. Men heeft dus wel andere zorgen dan het bedrijven der hardzeilerij. Zo leidt deze vierde Engelse oorlog in 1781 tot het failliet van de eens oppermachtige v.o.c. en wordt Londen in plaats van Amsterdam het centrum van de wereldhandel.

Het ontstaan van Zeilverenigingen | Het enthousiasme dat tsaar Peter de Grote ten onzent voor o.a. de zeilsport heeft opgevat blijkt zo groot dat hij in Rusland teruggekomen in Sint Petersburg een jachtwerf laat aanleggen en wordt er in 1718 een (eerste?) zeilclub opgericht. Na Petersburg krijgt ook Cork (Ierland) in 1720 een zeilvereniging of 'waterclub'. De geraadpleegde annalen vermelden - na oprichting van deze clubs - niet eerder iets dan in het begin van de negentiende eeuw. Dan richt men in Londen, de 'Yacht Club' op. Na toetreding van de latere koning George IV verleent hij deze club het predikaat Royal als hij in 1820 zelf koning wordt. Het primaire doel van de leden is niet zozeer het hardzeilen, maar wel het ten bate van 's lands marine en koopvaardij verbeteren van vaareigenschappen. Misschien dat schepen van nieuwe leden daarom aanvankelijk tenminste 20 en later zelfs 30 ton moesten meten.

Ook in Stockholm (Zweden) richt men in 1830, in Stralau (Pruisen) in 1835, in Le Havre (Frankrijk) in 1838, zeilverenigingen op. Bij ons was het wachten op een initiatief van prins Hendrik. Nadat zijn vader Willem II hem een functie bij de zeedienst toebedeelt, brengen de ervaringen die prins Hendrik tijdens zijn vele zeereizen opdoet, hem tot het inzicht waar het in ons land aan schort. Door het oprichten van een roei- en zeilvereniging meent hij te kunnen bereiken dat de verloren gegane animo voor alles dat met de scheepvaart samenhangt, nieuw leven kan worden ingeblazen. In Engeland heeft hij immers ervaren hoe de leden van de Yacht Clubs hun sportbeoefening dienstbaar maken aan het verbeteren van schepen en vaareigenschappen.

Bij een officieel bezoek aan Rotterdam eind maart 1841, had hij enkele tafelgenoten reeds over zijn voornemen om tot de oprichting van een jachtclub zoals in Engeland te komen gepolst. Aan een delegatie van degenen met wie de prins tijdens het

vervolg van dat bezoek had kennismemaakt herhaalt hij in 1845 zijn voornemen om in Rotterdam een roei- en zeilclub op te richten opnieuw. Zonder dat men de achterliggende plannen van de prins kent, verklaren de aangesprokenen te willen deelnemen en biedt men de prins spontaan een voorzitterschap voor het leven aan. Al evenmin is men op de hoogte van de organisatievorm die de prins de vereniging toedenkt. In de visie van de prins zal de Rotterdamse club in de voornaamste steden van het land commissarissen benoemen die aldaar afdelingen van de Rotterdamse club moeten stichten. Op 5 januari 1846 wordt in de Staatscourant het Koninklijk Besluit van 30 december 1845 gepubliceerd waarbij de koning zijn zegel hecht aan de titel 'Koninklijke Nederlandsche Yacht Club' en tevens - op verzoek van zijn zoon - verklaart van deze club het beschermheerschap te aanvaarden. Daarmee is de eerste Nederlandse zeilvereniging een feit. Tijdens de eerste algemene vergadering op 21 februari 1846, stemmen de 99 aanwezige leden bij acclamatie met de benoeming van de prins tot 'voorzitter voor het leven' in. Men besluit tevens op 10 juni in Rotterdam en 10 september te Amsterdam, roei- en zeilwedstrijden te houden. De wedstrijden worden met vuurwerk besloten en blijken zeer geslaagd. Dat geldt niet voor de problemen die voortvloeien uit de centralistische rol die de prins aan de Koninklijke Nederlandsche Yacht Club had toegedacht. Lokaal chauvinisme maakt die voor Amsterdammers en ook voor anderen onverteerbaar. Amsterdam eist meer zeggenschap. Aanvankelijk meent men dat door uitbreiding van het aantal commissarissen en de opstelling van een apart reglement te kunnen oplossen. Deze, noch andere voorstellen kunnen in de ogen van Amsterdam genade vinden. Uiteindelijk leidt het tot een definitieve breuk en wordt er in Amsterdam op 8 juli 1848 een zelfstandige vereniging 'de

Nederlandsche Zeil-en Roeivereniging' opgericht. Ondanks dat de prins dit zal hebben betreurd aanvaardt hij het erelidmaatschap van de pas opgerichte vereniging. Ook doet hij aan de eerste wedstrijd mee en bewerkstelligt bovendien dat de vereniging op 9 april 1852 het predikaat 'Koninklijk' (KNZ&RV) wordt verleend.

Daarna volgen ook de Friese 'Zeilvereniging Oostergroo', en de 'Amsterdamse Roeivereniging De Hoop' dit voorbeeld. In 1851 gevolgd door nog eens vier: de 'Roei- en Zeilvereniging De Maas', de 'Dordrechtsche Roei-en Zeilvereniging', de 'Zaanlaandsche Zeil- en Roei Vereniging', en de 'Zeilvereniging Sneek'. Eerder al kwam de intentie van Prins Hendrik ter sprake om tot een landelijke overkoepelende organisatie te komen. Dat is hem ook bij een tweede poging in 1868 niet gelukt.

De tekorten die uit de instandhouding van het imposante clubhuis in Rotterdam voortvloeien, draagt de prins jarenlang. Na zijn plotselinge dood in 1879 moet het clubhuis van de hand worden gedaan en wordt aan de gemeente verkocht. De club volgt in 1880 eenzelfde lot en wordt opgeheven. De zeilsport in de Amsterdamse regio ondervond eveneens tegenslagen. Inperking van vaarmogelijkheden door drooglegging van o.a. het Haarlemmermeer, afsluiting van het IJ, verstedelijking rond de Amstel en de bouw van het Centraal Station, leiden tot sluiting of verplaatsing van jachthavens. Het zijn voor veel verenigingen en jachteigenaren tijden van kommer en kwel. Het wachten is op een nieuwe impuls.





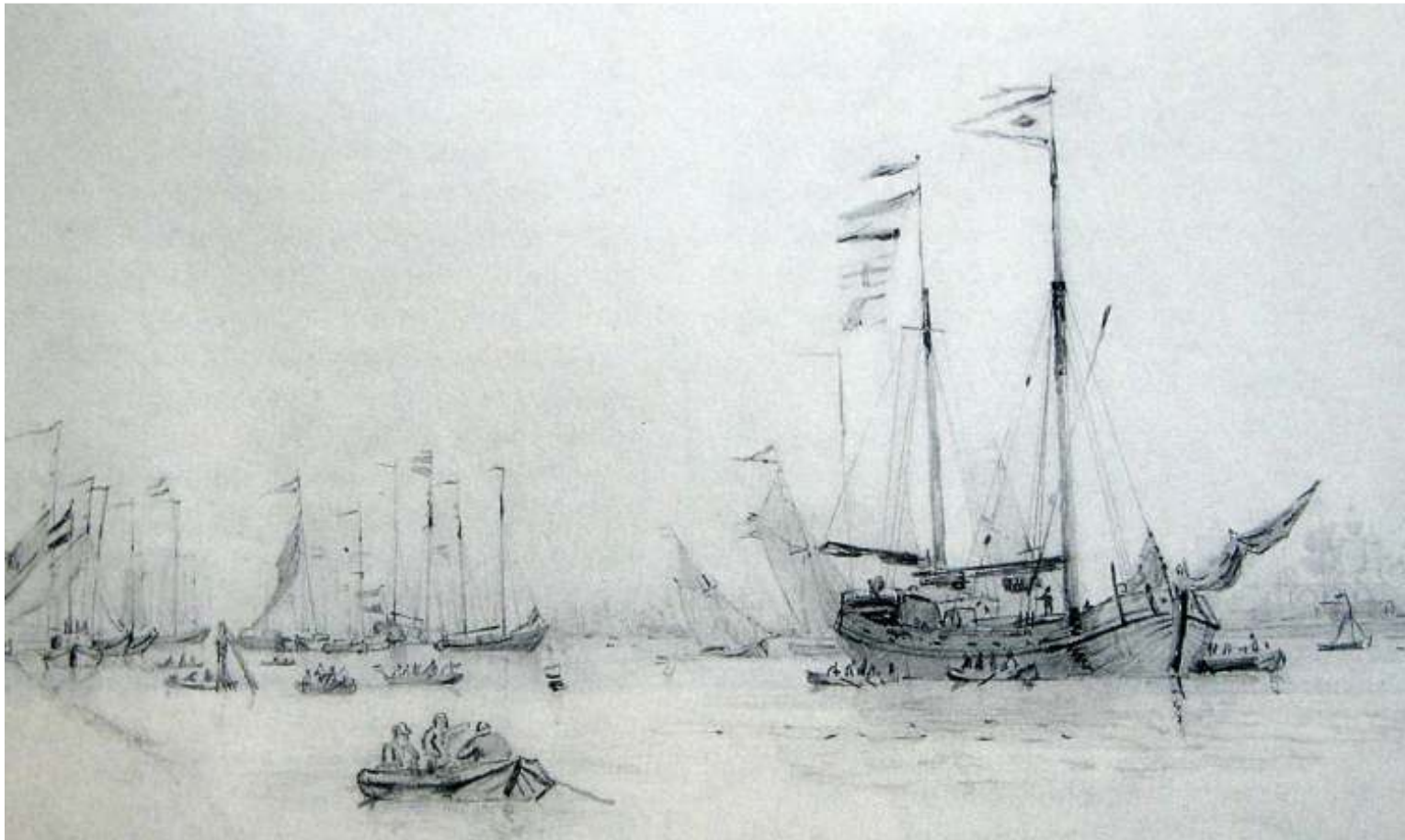
7 | Ook in de 18e eeuw blijft de jachthaven naast de stadsherberg in bedrijf.

Die komt en wel via de Friese Hoek. De jaarlijkse hardzeildag van de Zeilvereeniging Sneek is ongekend populair. En doordat J.J.A.H. Clignett met zijn bij de vermaarde Eeltje Holtrop van der Zee in Joure gebouwde boeier Charlotte vanaf 1881 aan de wedstrijden aldaar deelneemt, zorgt de faam die rond deze figuur ontstaat, voor de lang verwachte nieuwe impuls in de hoofdstad. Want deze tot de verbeelding sprekende en in Amsterdam

woonachtige persoonlijkheid weet velen uit de regio tot deelname te bewegen.

De Charlotte dient sinds haar eerste deelname zes jaar lang als 'admiraalsschip' en zorgt ervoor dat haar schipper algemeen als 'admiraal Clignett' bekend wordt.

Bovendien is men door het succes van dit zeilfestijn zodanig begeistert dat men meent dat er ook rond de hoofdstad maatregelen tot opbloei moeten worden genomen..



8 | In 1848 werden er zeilwedstrijden gehouden op het IJ. Voor het publiek stond er zelfs een tribune op de Oosterdoksdiijk.

Nieuw elan in Amsterdam | Het bierlokaal Bavaria was de ontmoetingsplaats voor velen uit politieke, artistieke en sportieve hoek. Begin oktober 1884 ontmoeten ook de IJ-zeilers C. Jaski, P. Altink, P. de Bruine en P. Klingenspoor elkaar daar. Natuurlijk vormen de ontheemde zeilers en door expansie belaagde vaarwaters onderwerp van gesprek. Men meent dat versteviging van de band tussen zeilers onderling en het onder overkoepelende leiding realiseren van een jachthaven aan het IJ, algemeen steun zal ondervinden. Binnen een week weet men een twintigtal zeilers te mobiliseren en gezamenlijk wordt besloten een tocht naar Zaandam te organiseren. De tocht valt zozeer in de smaak dat dezelfde club van vier opnieuw het initiatief neemt en allen nog eens samenbrengt om te bespreken hoe men de krachten van de verschillende reeds bestaande verenigingen kan bundelen. Er zou een bond moeten komen en ook een naam is snel gevonden: 'Nationale Zeil- en Roeibond'. Men kiest voor een 'bond' zodat niet alleen individuele personen maar ook verenigingen lid kunnen worden.

Men wil versnippering voorkomen en gezamenlijk een eenheid vormen. Deelnemende verenigingen zullen al naar gelang hun ledental in de kosten bijdragen. Begin 1885 zijn de statuten opgesteld en worden bestaande verenigingen gevraagd zich bij de bond aan te sluiten. Er wordt tot oprichting besloten en de bond telt al gauw drieënvijftig leden.

9 | *Admiraal Clignett, een Amsterdamse zeiler, vierde triomfen in Friesland. Er werden zelfs flessen wijn met z'n portret erop verkocht in Sneek. Alleen de naam werd verkeerd geschreven.*





10 | Clignett aan boord van een boeier. Zijn walrussnor maakt hem makkelijk herkenbaar.

Problemen rond het Amsterdamse Initiatief |

Door de opheffing van de Koninklijke Nederlandsche Yacht Club in 1880 werd de (Amsterdamse) Koninklijke Nederlandsche Zeil- & Roeivereniging de oudste vereniging van het land.

Een toonaangevende vereniging die gedurende een reeks van jaren de 'scene' bepaalde. Dit laatste zowel in bestuurlijk als organiserend opzicht. Gezien deze positie acht men zich gerechtigd de piepjonge 'Bond' al of niet te erkennen. Nu enkele stadsgenoten zich verwaardigd hadden, een bond op te richten die een grotere autoriteit zou verkrijgen dan de toen oudste vereniging van het land, was zeer tegen het zere been. Of men zich van de KNZ&RV bij een hen overkoepelende bond wilde aanmelden? Wat denken die nieuwlichters wel, zal men zo ongeveer gedacht hebben. Men ontwaakt uit de gezapigheid en zal dit varkentje wel eens even wassen. Een kwestie aangaande minimumleeftijd en -gewicht van stuurlieden bij roeiwedstrijden is voor de KNZ&RV aanleiding op 28 maart 1885 een vergadering voor alle verenigingen uit te schrijven. Voorzitter A. Hendricks hoopte in zijn openingswoord: 'Dat deze vergadering de eerste stap zou zijn die kon leiden tot een bond van onderlinge vriendschap. Het bestuur had al gedacht aan het oprichten van een bond (sic!) maar dat plan was nog niet tot volle rijpheid gekomen en men beschouwde dit als een zaak voor de toekomst. 'De afgevaardigden van de voor deze vergadering uitgenodigde en in de zaal aanwezige leden van de pas opgerichte Nationale Zeil- en Roeibond zullen zich na het uitspreken van deze woorden al wat ongemakkelijk hebben gevoeld. Dat werd bepaald niet minder als blijkt dat men weigert de inmiddels opgerichte Nationale Zeil-en Roeibond als centraal lichaam te erkennen. Men heeft geen bezwaar tegen het oprichten van een nieuwe vereniging...

Oprichting Zeilvereniging Het IJ | De onwil de pas opgerichte Nationale Zeil- en Roeibond te erkennen betekent - ondanks de gebleken behoefte aan een overkoepelende organisatie- voorlopig het einde van dit initiatief. Men blijft niet lang bij de pakken neerzitten. Precies zes dagen later, over daadkracht gesproken,

wordt op 3 april 1885 tot oprichting van Zeilvereniging 'Het IJ' besloten. Aanwezig o.a. dezelfde heren die eerder het initiatief tot de Bond hadden genomen. C. Jaski wordt President, P. Altink Penningmeester en J. Boele Secretaris. Uit de vlootvoogden wordt J.J.A.H. Clignett tot Admiraal, H.G. Koster tot Vice Admiraal en H. Avis Leenhard tot Schout bij Nacht gekozen. Omdat de financiering meteen tijdens de ledenvergadering wordt geregeld, kunnen de voorbereidingen voor de aanleg van een eigen jachthaven meteen ter hand worden genomen. In mei wordt besloten die haven aan de Westerdoksdijk naast de toenmalige zwemschool aan te leggen. De toevloed van leden is zo groot dat de haven reeds het jaar daarop moet worden vergroot. Zo telt de vereniging in 1886 al meteen 300, en in 1887 liefst 380 leden. Van hen staan er 57 schepen geregistreerd. De opening van de verenigingshaven in mei 1885, slechts een maand na de oprichting, wordt gevierd met het daartoe in ere hersteld zeilen 'in admiraalschap'. Aan J.J.A.H. Clignett valt andermaal de eer te beurt om als admiraal vanaf zijn Charlotte de manoeuvres van de drie eskaders te mogen leiden. Dit schouwspel spreekt zozeer tot de verbeelding van eenieder dat het zowel bij de De Ruyterkade als het Tolhuis zwart van de mensen ziet. Ook vanaf honderden vaartuigen op het IJ worden de bewegingen van de vloot nauwlettend gevolgd. De Purmerenderboot is ingehuurd om de genodigde notabelen een onbelemmerde blik op het schouwspel te vergunnen. De pas opgerichte Zeil Vereniging Het Y geeft de aanzet tot wat een ware herleving van het admiraalzeilen in de regio zal blijken. Zo nodigt de Zaanlandsche Zeilvereniging Het Y een maand later uit voor een admiraalzeilpartij op de Binnenzaan. Echter... men verzoekt de 'bevelhebbers' van Het Y dan wel de leiding over tocht en manoeuvres op zich te willen nemen. In augustus 1885 wordt een en ander tijdens de Sneeker hardzeildag nog eens dunnetjes overgedaan. Admiraal Clignett krijgt in 1886, ter gelegenheid van een grandioze reprise van het gebeuren in het voorgaande jaar, zelfs een gouden medaille en het erelidmaatschap van de Zeilvereniging Sneek aangeboden.



11 | Jaarboekjes waren almanakken, die veel praktische en nautische informatie bevatten.

Bond herrijst als Band I Als gevolg van de besluitvorming tijdens de op 28 maart 1885 door de KNZ&RV bijeengeroepen vergadering werd, we schreven het reeds, de even tevoren opgerichte Nationale Zeil- en Roeibond in haar voortbestaan getorpedeerd. De resultaten van de onder voorzitterschap en op voorstel van de KNZ&RV daarna jaarlijks bijeengeroepen algemene vergaderingen van zeil- en roeiverenigingen blijken onvoldoende. Zo er al besluiten worden genomen, beschouwt niemand die als bindend. Met het zich toegedachte recht tot erkenning van andere verenigingen springt de KNZ&RV nogal willekeurig om. Tijdens de vergadering van 25 mei 1889 krijgt deze vereniging daarom wel heel forse kritiek te verduren: 'Ze was niet modern noch democratisch en ze regeerde zonder constitutie.' 'Zonder een soort georganiseerde bond viel er niets te bereiken.' 'Ongestructureerd overleg' oordeelt men niet langer acceptabel.

Het bestuur van de KNZ&RV onderkent de tekenen van de tijd en doet in januari 1890, na 5 jaar getob, een oproep de deur uit tot bijwoning van een vergadering waarvoor men vier Belgische en eenentwintig Nederlandse zeilverenigingen uitnodigt. Doel: 'om tot een vastere binding te komen.' Ook acht men het belangrijk dat er een beslissing over de meest wenselijke structuur van het toekomstige samenwerkingsverband zal worden genomen. De heer Nijssens van de Yacht Club d'Anvers, bijgestaan door de heer Jaski (waar deed hij dit ook alweer eerder) stellen een 'bond' als zelfstandig publiekrechtelijk lichaam met een gekozen bestuur voor. Een 'band' zegt voorzitter Hendricks kies. Deze organisatievorm zou de zelfstandigheid en vrijheid van verenigingen niet aantasten, zou minder werk vereisen en dus minder kosten.

Alhoewel bij de oprichting gesproken wordt van Zeilvereeniging 'Het IJ' verandert de schrijfwijze al spoedig in 'Het Y'. In de eerste jaren komen beide schrijfwijzen naast elkaar voor. In dit boek bedienen wij ons, omwille van de eenvormigheid, van de huidige schrijfwijze.

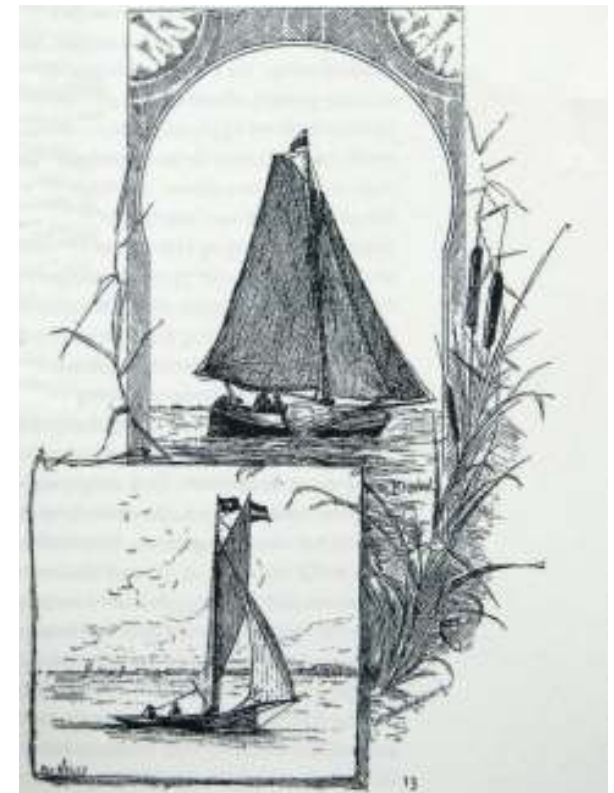


12 | *Sneker Hardzeildag 1883.
De boeiers Mignon en
Charlotte, en centreboarder
Nautilus.*

Een commissie bereidt de inhoud van de bepalingen van de op te richten 'band' voor. Op 22 mei 1890 is het zover. Dan verklaren de Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeiveeniging, de Amsterdamsche Roei- en Zeilvereeniging De Hoop, Roei- en Zeilvereeniging De Amstel, Zeilvereeniging Het Y, Zeil- en Roeiveeniging Hollandia, Zaanlandsche Zeil- en Roeiveeniging, Royal Sailing Club Gent en Yacht Club d'Anvers, dat zij zich gedurende vijf jaar verbinden uitsluitend conform de bepalingen van de 'band' zeilwedstrijden te organiseren. Op elke jaarlijkse 'Algemeene Vergadering' wordt bepaald 'welke Vereeniging de leiding der eerstvolgende jaarlijkse en der eventueel tusschentijds te houden Algemeene Vergaderingen' heeft, welke vereniging ook de plaats waar die vergaderingen gehouden zullen worden zal kiezen. Alhoewel deze 'band' voor vijf jaar wordt aangegaan heeft die, later aangevuld met Zeil- en Roeiveeniging De Maas, de Zwolsche Roei- en Zeilvereeniging en de Societe Royale Nautique Anversoise, als de Verbonden Zeilvereenigingen van Nederland en Belgie, tot 1919 als de 'verbonden Zeilvereenigingen van

Nederland en Belgie' bestaan. Nadat hun bond in 1885 het loodje had moeten leggen staan de toenmalige initiatiefnemers vijf jaar later opnieuw aan de wieg van hun geesteskind. De datum van oprichting van deze 'band' wordt tevens gezien als tijdstip van ontstaan van het huidige Koninklijk Nederlands Watersport Verbond.

Zo bezien heeft het KNWV hen, tevens oprichters van Zeilvereeniging Het Y, heel wat te danken. Deze verbondenheid blijkt opnieuw als Ernst Crone, van 1928 tot 1932 voorzitter van Zeilvereniging Het Y, later voorzitter van het KNWV wordt.



13 | *De schilder Wenckenbach
was ook lid van het Y en
tekende voor het jaarboekje
een serie prachtige
scheepsportretten. Hier de
boeier Mignon en de
centreboarder Nelly.*

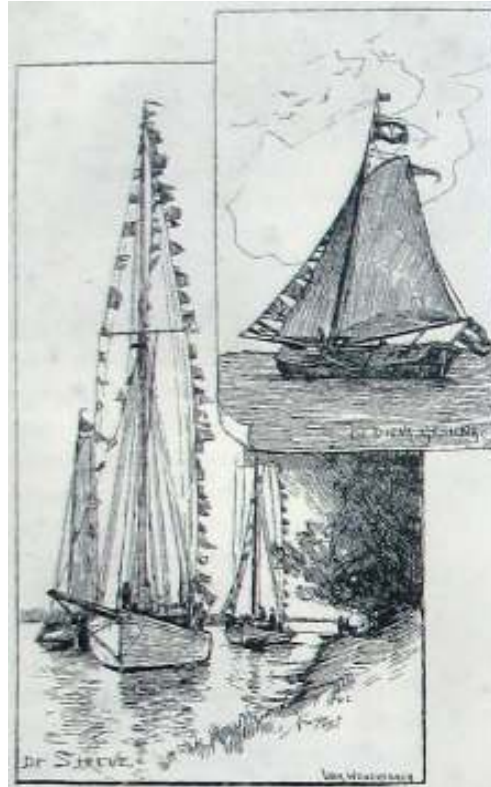
Zeilvereeniging Het Y en haar Activiteiten | Al meteen in het jaar na oprichting telt de piepjonge vereniging 300 leden. In 1887 groeit dit aantal tot liefst 380 aan. Op dit aantal staan 20 'open boten' van 4.30 tot 6.89, en 37 schepen tussen 6.95 tot 13.56 meter lengte geregistreerd. Voorzichtige conclusie: Zeilvereeniging Het Y is dan voornamelijk een gezelligheidsvereniging. Geen wonder dat de voor leden georganiseerde feesten en partijen een belangrijke plaats in het prille verenigingsleven krijgen toebedeeld. Een jaarlijks georganiseerde botterwedstrijd wordt al gauw een traditie. Botterwedstrijd? Waar komen die botters dan vandaan? Goede vraag, die worden op Marken gehuurd en door hun eigenlijke schippers naar Schellingwoude gevaren alwaar de 'heeren liefhebbers, de jury, leden, genodigden en hunne dames' hun komst aan boord van een salonboot afwachten. Nadat de botters d.m.v. van loting aan de deelnemers van de wedstrijd worden toegewezen, mogen zij tijdens de wedstrijd het helmhout hanteren. Na 1920 wordt deze wedstrijd in de Regenboogklasse verzeild omdat de charterprijzen van de botters te hoog werden. Andere terugkerende evenementen: de openingstocht naar de Zaan, onderlinge wedstrijden met deelname van leden van de KNZ&RV, de Zaanlandsche en De Amstel, en een tocht met picknick naar Velserbeek. Allengs verschuift het zwaartepunt van het verenigingsleven zich van de gezamenlijke feesten en partijen naar het meer individueel en feitelijk beoefenen van de zeilsport. Het onder de vlag van de vereniging op zichzelf op avontuur uitgaan wordt geprefereerd boven het gezamenlijke admiraalzeilen op zondag. Zo rond 1910 bloeit de watersport in Nederland volop. De Y-haven is volledig bezet en de al maar grotere afmeting van de daar liggende jachten leidt tot ligplaatsproblemen. Er worden reeds reizen buiten de landsgrenzen ondernomen: de Deense wateren, het Engels kanaal e.d. Ter gelegenheid van haar 25-jarig bestaan organiseert Zeilvereeniging Het Y internationale wedstrijden op het IJ met 73 inschrijvingen van Nederlandse en Belgische zijde.

Het uitbreken van de eerste wereldoorlog (1914) maakt organiseren en deelnemen aan internationale wedstrijden of reizen naar het buitenland onmogelijk. Binnen de landsgrenzen vormt het voedseldistributiesysteem een ernstige belemmering voor het maken van grotere zeiltochten. Ook als gevolg van het hiervoor reeds aangeduide veranderende karakter van het verenigingsleven, loopt het ledental aanzienlijk terug. In 1915 wordt daarom aan het vieren van het 30-jarig jubileum voorbijgegaan. Doordat Nederland zich door het bewaren van de neutraliteit buiten het oorlogsgedruis kan houden, en er zich positieve ontwikkelingen op de internationale handelsbalans aftekenen, blijkt dat voldoende basis voor herstel van vertrouwen in 's lands economie. In 1921 organiseert Het Y samen met de KNZ&RV een Amsterdamse Zeilweek, en neemt deel aan wedstrijden in Antwerpen. Het 40-jarig bestaan van Zeilvereeniging Het Y wordt met 'een 2-daagsche Boottocht naar Hoorn' gevierd. 'Ter beschikking der leden en genodigden zal zijn de bekende salonboot Prins Hendrik, uitmuntend door volkomen zeewaardigheid, comfortable inrichtingen en voorzien van groote deksalon'. Op 9 januari wordt de Edelachtbare Heer Burgemeester van Amsterdam Erevoorzitter van de vereniging. Bestuurslid Ernst Crone (toen secretaris, later voorzitter) schrijft het gedenkboek: 'Bladzijden uit de geschiedenis der jachthavens en van de Zeilsport te Amsterdam'. Op de receptie ontvangt Zeilvereeniging Het Y veel 'cadeaux' waaronder een barograaf van de KNZ&RV die nog steeds dienst doet. De op de Zuiderzee georganiseerde wedstrijden om de One Ton Cup met deelnemers uit Engeland, Frankrijk, Italië, Noorwegen, Zweden en Nederland wordt gewonnen door Y-lid G. de Vries Lentsch jr. met het door hemzelf ontworpen jacht Prinses Juliana. Ook wint hij de Cowesweek waarvoor een ander Y-lid, de heer P. Nieman, hem met een beker beloont. De inmiddels ingetreden economische recessie eist haar tol

In 1930 ziet men daarom af van de openingstocht. Een gezamenlijk met de KNZ&RV georganiseerde wedstrijdweek wordt bij gebrek aan belangstelling ingekort tot een dito weekend. Het 45-jarig jubileum vieren de leden met een etentje, voor eigen rekening...

Omdat grotere jachten de Y-haven vervullen voor de Six-haven en kleinere hun heil op de plassen ten zuiden van de hoofdstad zoeken, ontstaat er door inkomstenderving van havengelden een voor de vereniging bijkans onhoudbare situatie. Geen wonder dat er over het opheffen van de vereniging wordt gedacht. Aan de tocht naar de Zaan in 1936 doen 11 leden mee, een absoluut dieptepunt. Gelukkig trekt de economie daarna wat aan en de watersport profiteert mee. Vanuit de vereniging doet men met goed resultaat mee aan de Olympische spelen.

Daarna worden de voortekenen van de tweede wereldoorlog merkbaar. Op 5 april 1939 wordt de 'Voor-mobilisatie' van kracht, al snel gevolgd door de Duitse bezetting van 1940 tot 1945. Aanvankelijk heeft die nog weinig gevolgen voor de watersport, al zijn buitenlandse reizen natuurlijk niet meer mogelijk. Tussen 1943-1944 wordt de vaderlandse jachtvloot grotendeels door de bezetter gestolen. Y-leden hadden hun grote jachten veelal tijdig onttakeld en opgeborgen. Bij de bevrijding blijkt de inventaris van



14 | Eind negentiende eeuw was de vereniging een afspiegeling van de maatschappij; rangen en standen bepalen het beeld.

LIJST DER EERELEDEN.	
J. C. v. d. POL, Haven- en Dokmeester, Amsterdam. F. W. HAYEN VAN TUYLL VAN SERROGHEHEIM, Tolken. H. F. R. BRANDES BOUT, Amsterdam. J. J. A. H. CLEGGITT, Adjuut w.d. Epa.	
LIJST DER LEDEN VAN HET BESTUUR. voor het jaar 1888.	
C. JAHN	President.
G. HARKEMA	Secretaris.
A. DEERCKER	Adjuut-Secretaris.
F. ALTYOK JR.	Financiënmeester.
H. G. KOSTER H.G.E.	Ombudsman.
W. G. DE LAAN	
C. J. VERHEIJND	
V L O O T V O O G D E N.	
H. G. KOSTER H.G.E.	Admiraal.
H. J. VAN MEERLEN	Vice-Admiraal.
C. J. VERHEIJND	Schout by nacht.

12 voetsjollen en Flitsen. De deelname wordt in de loop der jaren zeer groot. Het hoogtepunt vormt later de wedstrijd in de Pampusklasse. Omdat de deelnemers in plaats van varende steeds vaker over de weg komen, en er in Durgerdam geen gelegenheid is om er boten te water te laten, neemt de belangstelling af. Ook levert het grote aantal deelnemers (over de honderd) daar problemen op. Het clubschip telt dan twee toiletten... maar nu spreken we al over de derde Y-haven in successie. Daarom nu snel terug in de geschiedenis en terug naar de eerste haven gelegen aan het water dat de naamgever van onze vereniging is...

het clubhuis grotendeels geplunderd en wat nog rest is een puinhoop. De ondervonden schade wordt op het voor die tijd aanzienlijke bedrag van f 12.000,- vastgesteld. Het zou tot 1954 duren alvorens Zeilvereniging Het Y samen met Aeolus, Het Nieuwe Diep, De Watergeuzen en Pampus weer zeilwedstrijden op het IJ, de 'Buiten-IJ zeilwedstrijden', organiseert. Dit betreft dan wedstrijden voor de RORC klassen III en IV, FD's, Valken, Olympiajollen,

2 | HET Y AAN HET IJ

Jan Brugman

In de 67 jaren die vallen tussen de oprichting van Het Y en het in gebruik nemen van de haven in Durgerdam is de vereniging voortdurend in beweging geweest. Ledenwinst, ledenverlies, geldzorgen, maar vooral enthousiasme, tochten en feesten markeren de geschiedenis van Het Y aan het IJ. Iedere haven heeft zijn eigen verhaal: het begin aan de Westerdoksdijk, de roerige tijden aan de Grasweg, de eindbestemming in Durgerdam.

We lazen het reeds in hoofdstuk 1, de eerste haven van Het Y is zeer snel tot stand gekomen. Direct na de oprichting op 3 april 1885 hebben de bestuursleden met de Amsterdamse havenmeester J.C. van de Poll aan de Westerdoksdijk, tussen de veesteiger en de zwemschool, de locatie bepaald. B. en W. van Amsterdam wikkelen de zaken vervolgens snel af en in de mei-vergadering worden spijkers met koppen geslagen. Het inrichten en uitdiepen van de haven zal ongeveer vierduizend gulden gaan kosten en men besluit een lening van 4200 gulden à vijf procent 's jaars uit te schrijven, verdeeld in stukken van vijftig gulden. Jaarlijks zullen er tweehonderd gulden worden afgelost. Nog tijdens de vergadering wordt de lening volgeboekt en veertien leden bespreken meteen een ligplaats. Hierdoor zijn de exploitatiekosten al grotendeels gedekt.



Naast de plek waar de haven zal komen ligt de tuin van Café L'IJ, dat bij de zwemschool hoort. De haven is alleen via de tuin van het café te bereiken en voor het 'recht van overpad' moet de vereniging 75 gulden per jaar betalen.

15 | Een prachtige foto van Jacob Olie, gemaakt op een zondagmiddag, in juli 1902, bij de steiger van de Zaandammer boot aan het IJ.

Het tuinhuisje met een koepel, dat de ingang tot de haven versperpt, wordt door de eigenaar voor 175 gulden tot een soort toegangspoort verbouwd. Hij had trouwens best de hele tuin aan de vereniging willen verhuren, maar wel tegen een fiks bedrag, 'daar de tuin en koepel hem 's zomersavonds bij maneschijn bijzonder grote voordelen oplevert'.

Binnen korte tijd waren palen geslagen en steigers aangelegd en was de jachthaven klaar. Tegelijkertijd werd meteen een havenmeester, toen nog havenknecht, benoemd, voor vijf gulden in de week, met vrij wonen op een oude praam.

De man werkte van 6 tot 18 uur. Daarna verscheen tijdens het seizoen de nachtwaker, die negen gulden in de week verdient. 's Avonds werd de haven met een boom afgesloten, zoals op meer plaatsen in Amsterdam het geval was. Het loon van de nachtwaker werd over de houders van de ligplaatsen omgeslagen. Uit die begintijd is het verhaal bekend van een lid dat tijdens de vergadering klaagde dat hij het volle pond moest betalen, hoewel hij dat jaar slechts veertien dagen in de haven had gelegen. Staande de vergadering werd hem restitutie verleend, waarop het lid het bedrag prompt aan de feest-commissie overdroeg.

Het eerste seizoen en de jaren daarna | In het voorgaande hoofdstuk is vermeld dat met het openingsfeest van de haven in mei 1885 het admiraalzeilen in ere werd hersteld. Maar ook na zonsondergang werd er die dag gevaren en dat moet voor de vele kijkers op de De Ruyterkade een lust voor het oog zijn geweest. De zeilers hadden hun jachten met rijen lampions versierd, er werd bengaals vuur ontstoken, vuurpijlen schoten de lucht in. Maar misschien heeft bij al dat schoons toch het elektrisch licht de meeste indruk op deelnemers en het publiek gemaakt. De heer Krasnapolsky

luisterde het feest namelijk met zijn lampen op - Edison had nota bene pas zes jaar eerder de gloeilamp uitgevonden. Volgens de verslagen werden door de vele kleurwisselingen de schoonste effecten bereikt. Vuurwerk sloot de show af en daarna was het voor leden en genodigden nog lang feest in de tuin van Café L'IJ. Het eerste seizoen van de vereniging wordt besloten met een 'wimpeltocht' naar het landgoed Velserbeek, ten zuiden van het pas gegraven Noordzeekanaal, even voor IJmuiden. De jachten moeten worden gesleept, want er staat een fikse westerbries. De eigenaar van Velserbeek, Baron Van Tuyll van Serooskerken, kan er zelf niet bij zijn, maar hij heeft er wel voor gezorgd dat de tuinman alle dames een boeketje bloemen aanbiedt. Daarna volgt er een picknick en een bal champêtre. (Deze traditie is tot 1901 gehandhaafd, zij het dat men twee keer niet naar Velserbeek is gevaren, maar naar 'Slangevlecht' aan de Vecht, eigendom van L.C. Dudok de Wit.)

Om de verbroedering in stand te houden wordt na het eerste seizoen besloten ook 's winters bij elkaar te komen. Het grootste succes is wel de 'Soirée variée' in het lokaal 'Vereeniging' in de Amsterdamse Warmoesstraat.

Driehonderdenvijftig mensen volgen daar een uitgebreid programma met voordrachten en zang. De muzikale leiding heeft de heer Brandts Buys, dirigent van 'Muis Sacrum' en een goede kennis van penningmeester Altink, voor zijn rekening genomen. Er zat muziek in het Y.

In de haven lagen in de begintijd natuurlijk heel andere schepen dan nu in Durgerdam. Het moet een soort drijvend openluchtmuseum zijn geweest.

16 | *De haven, aan de Westerdoksdijk, met voornamelijk boeiers.*

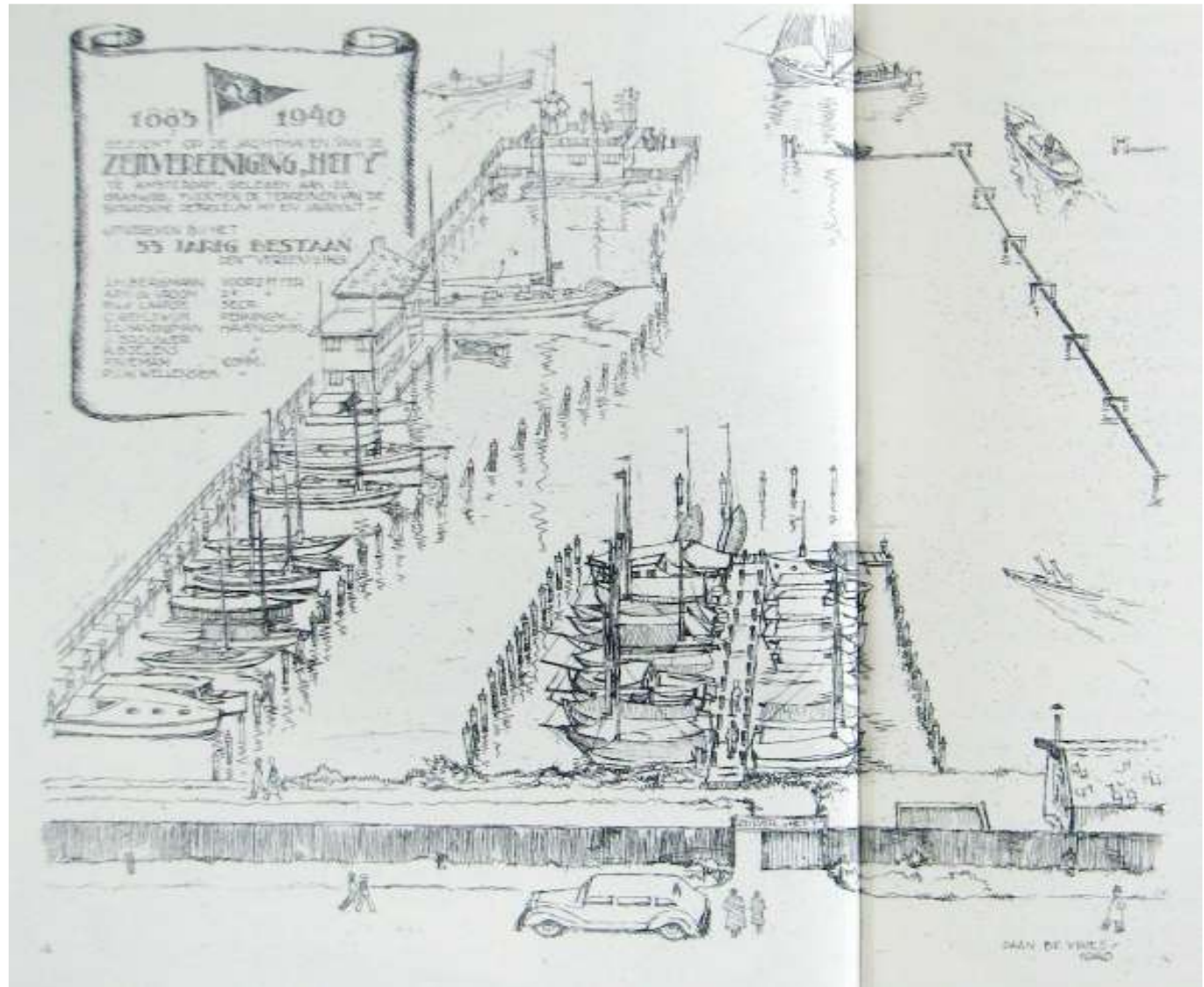


17 | *Een gaffelgetuigd jacht koerst op het IJ richting haven, mogelijk die aan de Westerdoksdijk.*

De 22 jachten die op 5 juli 1885 aan de eerste onderlinge zeilwedstrijd van Het Y deelnamen geven er een idee van: centerboards, jachten en boeiers, tjotters en grundels en andere open boten.

Natuurlijk verandert de samenstelling van de vloot voortdurend, maar het aanblik blijft nog lang wat wij nu 'nostalgisch' vinden. De schepen in de haven werden al vroeg vermeld op een rijk met nautische schilderijen versierd tableau, dat de havencommissarissen voorjaar 1888 aan de vereniging hadden geschonken. Tot 1903 worden elk jaar daarop de wijzigingen aangebracht. In dat jaar staan er acht boeiers, een botter, dertien centerboards, vijf motorjachten, een stoomschip, vijf kielschepen, vier sloepen en drie tjotters op vermeld.

De Trekvogel I In haar prille jaren beschikte Het Y over een verenigingsjacht bestemd voor leden die zelf geen schip bezaten. In 1903 verwierf zij bij testament van de secretaris J.J. Claassen de stalen centerboard 'Trekvogel'. Er was niet veel belangstelling voor en toen drie jaar later de reparatiekosten de pan uitrezen, werd het schip van de hand gedaan. Toch wist het bestuur van geen ophouden. Het kocht in 1907 uit de opbrengst, uit giften van leden en met een bedrag uit de kas, in Hamburg een kieljacht



181 Een vogelvlucht overzicht van de haven aan de Grasweg in 1940. Zelfs enkele motorbootjes werden getolereerd.

dat weer 'Trekvogel' werd gedoopt. Weer werd er weinig gebruik van gemaakt, en drie jaar later werd het schip verkocht.

Het ledental stijgt, de haven wordt groter | De toevloed van leden is in het eerste jaar enorm geweest. Eind 1885 zijn er 247 gewone- en 35 buitenleden. De 27 ligplaatsen in de haven zijn bijna allemaal bezet. Vooral de zeilers op de Amstel, die steeds meer last van de toenemende bebouwing krijgen, weten hun weg richting IJ te vinden. De vereniging heeft de wind mee, het tij is gekeerd. Het jaar na de aanleg van onze jachthaven, volgt al een uitbreiding. Er komt een steiger langs de zwemschool, met aan het eind ervan een wit geschilderd houten clublokaaltje met grote ramen aan de waterzijde en ernaast een wasgelegenheid.

Nu waren het niet allemaal Y-schepen die de haven vulden.

Juist de grootste jachten waren van leden van de 'Koninklijke' en er ontstond enige paniek toen deze vereniging eraan begon te denken een eigen haven te beginnen. Maar nadat in 1891 de 'Koninklijke' zich aan de andere kant van het zwembad had gevestigd, ook aan de Westerdoksdijk, bleek dat geen schadepost voor Het Y te zijn. Na de uittocht kon er meer plaats worden gemaakt voor kleine jachten, zodat er dat jaar 34 schepen in de haven lagen. Het bestuur begon al gauw weer aan uitbreiding te denken.

In 1893 is het zover. De vereniging kan er nog een stuk water bij huren voor veertien ligplaatsen, die meteen weer bezet worden.

Er komen nog meer verbeteringen. De lelijke woonschuit waarop de havenknecht woont, wordt opgedoekt en voor hem wordt een woning annex loods op palen boven het water gebouwd. Het bestuur was er in geslaagd een stukje land naast het Café L'IJ te huren, zodat de ingang door het tuinhuis kan vervallen. In 1901 wordt dat terrein nog verder uitgebreid.

Dat Het Y in de hoofdstad een begrip was geworden blijkt wel uit de flessen bordeaux die in Amsterdam met het etiket 'Het Y' over de toonbank gingen.

Er bestonden ook sigaren met een Y-bandje er om.

Een kleine impasse is er bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. In 1914 daalt er een grote stilte over de jachthaven, de aardigheid is er even af.

Maar geleidelijk beginnen de leden weer met dagtochtjes en worden er weer wedstrijden gehouden. Later komen de motorboten door gebrek aan benzine stil te liggen. Toch bloeit aan het eind van de wereldoorlog het verenigingsleven; we tellen dan 238 leden.

Grasweg | Omstreeks 1917 wordt het duidelijk dat de gemeente in verband met haar plannen de huur zal opzeggen. Eind 1918 komt de brief binnen met de mededeling dat de haven vóór 30 april 1919 ontruimd moet zijn.

Haast is geboden, maar het bestuur slaagt er toch in aan de overkant van het IJ een nieuwe plaats aan de Grasweg voor 25 jaar te huren. Architect C. van Amstel ontwerpt een plan voor de haven en het bestuur gunt het werk voor 74.000 gulden. Een heel bedrag, vergeleken bij de 4200 gulden die onze eerste jachthaven heeft gekost. De eerste voortekenen van een lange periode van financiële moeilijkheden die tot en met Tweede Wereldoorlog zal duren, dienen zich aan. Op de vergadering van 6 maart 1919 wordt het bestuur gemachtigd een obligatielening aan te gaan van 74.000 gulden tegen vier procent, af te lossen in 25 jaar. Om rente en aflossing te kunnen betalen worden contributie en havengeld verhoogd. Maar er zijn lang niet genoeg intekenaren voor de lening. Met kunst- en vliegwerk heeft het bestuur het geld bij elkaar kunnen scharrelen. Een andere tegenvaller is de treuzelende aannemer. Hij had beloofd het werk in september van dat jaar gereed te zullen hebben, maar pas op 15 mei 1920 kan de haven officieel worden geopend.



19 | Deze foto dateert uit 1938. De beide clubgebouwen zijn goed herkenbaar.

Geldzorgen: to be or not to be | Jarenlang heeft men het zuinig aan moeten doen in de vereniging; wedstrijden en andere activiteiten werden drastisch beperkt. Op de achtergrond speelden de moeilijkheden die de zeilsport in heel Nederland ondervond. Er waren hoge belastingen op vaartuigen en op personeel. Schippers werden ontslagen, jachtwerven kregen geen opdracht meer.

In 1920 probeert men de leden aan de haven te binden. Bij inlevering van 2500 gulden aan obligaties, krijgt men een vrije ligplaats tot 1944, het jaar dat het contract met de gemeente Amsterdam afloopt. Maar dit brengt geen oplossing. De obligaties hoeven weliswaar niet meer te worden afgelost, maar ook komt er minder havengeld binnen.

In 1922 leven de meeste zeilverenigingen weer wat op, maar Het Y blijft in de put zitten. Het bestuur doet er van alles aan om de huur aan de gemeente op tijd te betalen, maar de aflossingen van de lening raken achterop. De inkomsten zijn te laag. De grote jachten zijn grotendeels verdwenen. In 1923 zijn slechts 38 van de 69 ligplaatsen bezet.

Gedurende de crisis van het begin van de jaren dertig worden de moeilijkheden zo mogelijk nog groter. De betaling van de huur aan de gemeente gaat zo moeizaam, dat wordt besloten dat de havenmeester van de stad Amsterdam allerlei vaartuigen in onze haven kan neerleggen.

In 1931 constateert voorzitter Crone al dat het 'weinig zin had het bestaan van Het Y verder te rekken'. Daarna volgt er een periode van touwtrekken over het wel of niet voortbestaan.

Op 18 februari 1932 belegt Het Y een liquidatievergadering. Het bestuur ziet het niet meer zitten. De meerderheid van de vergadering wil echter Het Y laten voortbestaan en het bestuur treedt af.

Het herstel | Er volgt een lange periode van moeizaam herstel. In 1933 liggen er nog maar achttien schepen, waarvan tien eigendom van leden van Het Y.

Er worden dat jaar vier passanten geboekt. In 1935 spreekt het bestuur met de gemeente af dat het geld dat aan het eind van het jaar in kas zou zijn, als voorschot op de achterstallige huur aan de gemeente zal worden betaald.

Bij dat alles komt nog dat onze machtige buurman, de Bataafse Petroleum Maatschappij (onderdeel van de Koninklijke/Shell Groep), wil uitbreiden. Voor de gemeente is dit een aantrekkelijk idee. Zij is van een slechte betaler af en bovendien is dat goed voor de werkgelegenheid in Amsterdam-Noord. Maar het contract met de vereniging loopt tot 1944.

In 1938 komen de partijen toch overeen dat het contract overgaat naar de BPM, die de achterstallige huur zal betalen, mits de vereniging een opzegtermijn van drie maanden accepteert. Het Y mag nog een jaar en drie maanden blijven zitten. Dat betekent dat de vereniging weer over wat geld beschikt, maar ze zit wel op een schopstoel. Kort daarop breekt de Tweede Wereldoorlog uit en kan Het Y nog even blijven zitten. Maar hoe.

De jeugd heeft de toekomst I De haven aan de Grasweg lijkt voor wie het bovenstaande leest een poel van ellende, maar dat was het maar ten dele. Er zijn vrolijke feesten geweest, er werd wedstrijd gevaren. Er waren perioden dat het ledental weer groeide. In een van de moeilijkste jaren van ons bestaan, 1922, laptten de leden tijdens een vergadering zelfs geld om een twaalfvoetsjol te kopen, zodat jongeren aan het kampioenschap van deze klasse konden meedoen. Onder het motto 'Wie de jeugd heeft, heeft de toekomst', kwam er zelfs een aspirant-vereniging voor jongens en meisjes vanaf zestien jaar. Al gauw waren er vijftien jongens en drie meisjes lid. Ze kregen instructie in een schouw van de Vereniging ter Bevordering van de Watersport onder Jongeren, ze leerden schiemanen en andere dingen die bij het zeilen te pas komen. De vereniging die de schouw bezat, bezat ook de Zeeuwse klipper Lichtstraal - nog steeds in Durgerdam te bewonderen - en daarop maakten de aspirant-leden een tweedaagse tocht. Van de



20 | De klipper 'Lichtstraal' momenteel in het bezit van Y-lid Piet van der Zee.

opbrengst van een verloting tijdens een winterfeest en van giften van leden werd voor de jongens en meisjes zelfs een oud zesmeterjacht gekocht, die 'President Crone' werd gedoopt, ter nagedachtenis van de overleden voorzitter van Het Y.

Wanneer de jongelui twintig jaar werden, werden ze vaak lid van onze vereniging.

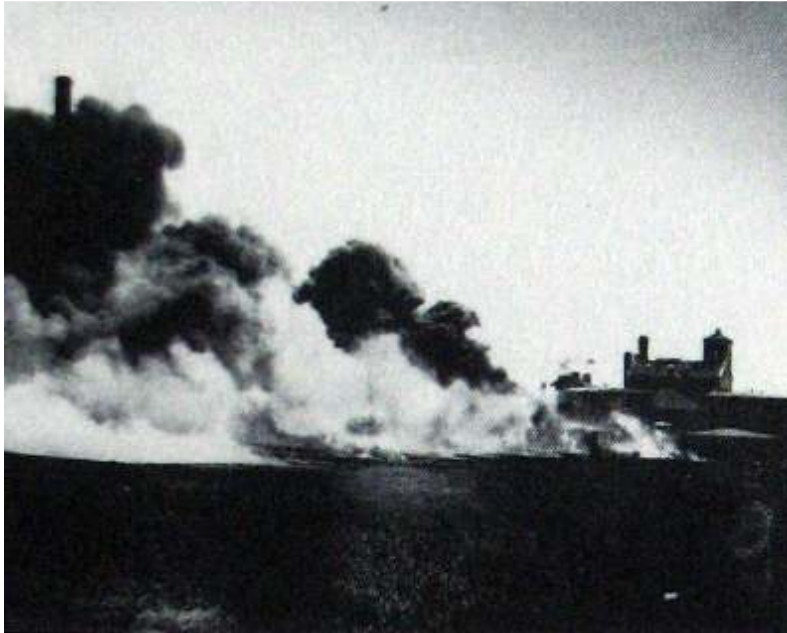
Oorlog I Op zaterdag 11 mei 1940, de dag na de inval van de Duitsers, meren er Engelse oorlogsschepen bij het Shell-terrein af. Enkele Engelsen stappen van boord en zeggen heel beheerst en rustig tegen de directie: 'We komen hier de boel in brand steken. In de eerste plaats de tanks en als het nodig is ook het Laboratorium.' En bij de tanks gebeurt dat ook. Zeer donkere wolken pakken zich boven het terrein - en onze jachthaven - samen. Ze zijn in de wijde omgeving te zien. Toch gaat in het begin van de oorlog het leven van de vereniging nog gewoon door. De eerste winter kunnen de leden nog vrolijk op een in de haven uitgezette ijsbaan rondzwieren (niet-leden betaalden een kwartje), maar in 1942 verbieden de Duitsers aan boord te overnachten. Later vestigen zij zich in onze jachthaven. Er hebben duikboten gelegen. Bij de bevrijding treffen de leden een enorme ravage aan. De inventaris, waaronder een verzameling scheepsmodellen, is geplunderd. Na moeizame onderhandelingen leveren de herstelbetalingen voor oorlogsschade slechts 4157 gulden op.

De grootste zorg in die tijd was natuurlijk het vinden van een nieuwe haven, want het was zonneklaar dat er nu wel spoedig een eind aan ons verblijf aan de Grasweg zou komen. Er wordt aan verschillende mogelijkheden gedacht. Aan de Sixhaven, aan de zogenaamde rusthaven van de Amsterdamse ponten, maar beide lopen om uiteenlopende redenen op niets uit.

Het bestuur lanceert het idee van een fusie tussen de drie watersportverenigingen in Amsterdam-Noord: Aeolus, De Koninklijke en Het Y. Ook dit plan loopt op niets uit.

De vereniging zal uiteindelijk nog tot 1952 aan de Grasweg blijven zitten. Financieel gezien geen slechte periode. Er is zelfs geld om het clubgebouw te schilderen en nieuwe palen in de haven te slaan.

Niet omdat er zoveel nieuwe jachten bij komen, maar vooral door het liggeld van de woonschepen van het personeel van de BPM, dat de door de BPM overeengekomen huurprijs oversteeft



21 | De brand van 11 mei 1940 op het raffinaderijcomplex naast de jachthaven.

Naar Durgerdam I In de Grasweghaven lagen een stuk of twintig open jachtjes en ongeveer net zoveel kajuitschepen. Steeds vaker hoorde je pleiten voor een vestiging buiten de Oranjesluizen, maar er waren er nog steeds die het grote water schuwden. Door de moeizame gang van zaken bij het vinden van een nieuwe plek begonnen Y-leden ongeduldig te worden. Het bestuur zou niet hard genoeg naar een nieuw onderkomen zoeken. Het bestuur dacht aan aftreden, maar zover is het niet gekomen.

Het pleidooi van wijlen ons erelid Jim K.H. Brouwer heeft tenslotte de geesten rijp gemaakt voor vestiging buiten de Oranjesluizen. Hij betoogde dat de toekomst bij de grotere jachten lag. De kleine bootjes zouden desgewenst via de Oranjesluizen 'naar binnen' kunnen schutten. In 1949 ging het bestuur zich op Durgerdam oriënteren en op 26 april 1952 werd daar onze huidige jachthaven door burgemeester d'Ailly geopend. In hetzelfde jaar werd de haven aan de Grasweg leeg geopleverd. De financiële zorgen waren voorbij. Het afscheid

werd plechtig gevierd. Aangevoerd door het bestuurslid en het latere erelid Paul Nieman, altijd goed voor een plechtig gebaar, werd een grote krans immortellen in de lege haven te water gelaten.

In Durgerdam, de derde haven van Het Y, begon een tijdperk van bloei, dat nog steeds voortduurt.

Van Beek blikt terug I Voor deze geschiedenis van de twee eerste havens van Het Y is gebruik gemaakt van de gedenkboeken die ter gelegenheid van het veertig- en honderdjarig bestaan van de vereniging zijn verschenen en van enkele andere bronnen. Wat er dan op papier komt is maar een deel van de werkelijkheid. Je zou ook de ervaringen moeten optekenen uit de mond van mensen die die tijd hebben beleefd. De persoonlijke herinnering geeft een levendiger beeld dan papieren herinneringen vermogen.

In het ledenregister van Het Y vonden wij een man die al in 1936 lid werd en hij is nu degene die verreweg het grootste aantal lidmaatschapsjaren op zijn naam heeft staan. En ook het enige lid dat het reilen en zeilen van de Y-haven aan de Grasweg heel intensief heeft meegemaakt. Dit zeer trouwe lid is de 84-jarige Th. W. van Beek. Hij en zijn vrouw praten in hun Heemsteedse huis vol zeilherinneringen met groot enthousiasme en met pretoogjes over de tijd aan de Grasweg. Hun woordenstroom is niet te stuiten en ze hebben het vooral over de vele festiviteiten, tochten, kaartavonden, practical jokes en de typische figuren die ze hebben meegemaakt.

Een goed deel van hun vrolijke avonturen hebben ze beleefd in de 'koepel' aan het eind van de hoofdsteiger, met een riant uitzicht op het IJ. Het centrum van dit bouwsel was een dikke vlaggenmast met een ronde tafel eromheen. Die mast stak door de koepel en bovenin wapperde de Y-vlag. Dit clubhuis stond uiteraard op palen, zoals de steiger zelf. Van Beek: 'Als er een groot zeeschip langs kwam zwabberde de hele boel heen en weer.'

Er was minder vrije tijd in die dagen. Op zaterdagochtend werd nog gewoon gewerkt. Daarom was het prachtig dat het IJ in die tijd geschikt was om op te zeilen dan thans, doordat er minder hoogbouw was die de wind wegnam. Ook toen werden er

natuurlijk vooral in de vakantie flinke tochten gemaakt, maar met de weekeinds moesten velen dicht in de buurt blijven.

Van Beek vertelt van een lid dat steevast elke zaterdagmiddag met zijn jacht naar IJmuiden voer en de volgende dag weer terugkwam.

Van Beek en zijn vrouw hebben de vrolijkheid, de financiële zorgen van Het Y, de inbeslagneming in de oorlog door de Duitsers, de onttakelde toestand van de haven aan de Grasweg en de overgang naar Durgerdam allemaal meegemaakt. Na de oorlog heeft Van Beek, die toen secretaris was, samen met de voorzitter erg zijn best gedaan om iets van de oorlogsschade door het rijk vergoed te krijgen. Tegelijk zat het er in dat Het Y nu toch wel snel bij de Grasweg moest verdwijnen, ook al was de verhouding met de 'Shell' prima. Personeelsleden van de oliemaatschappij waren ook lid van Het Y en dat zal er toe hebben bijgedragen dat we nog steeds werden gedoogd. Volgens Van Beek kan het lid Dijkstra daar een rol in hebben gespeeld. Hij werkte op het laboratorium van de Shell en had een uitvinding gedaan waardoor je teer onder water kon storten. Daar was de directie erg blij mee.

Maar natuurlijk wist iedereen dat dat niet kon doorgaan. Van Beek put uit zijn herinnering en vertelt hoe hij tenslotte de doorslag gaf voor de vestiging in Durgerdam.

- Ik ging naar het stadhuis en klopte aan bij een loketje. Daar verscheen een ambtenaar die ik nog van de hbs kende. 'He, werk je hier?' zei ik.
- 'Maar wat kom jij hier doen?'

- 'Hebben jullie nog ergens een terrein voor onze zeilvereniging? We moeten weg bij de Grasweg en we zoeken iets nieuws.'
- 'Ja, in Durgerdam is wel plaats, maar daar wil Aeolus ook naar toe. Wacht, er zit hier iemand van die club.'
- 'Hij zei tegen een collega: 'Zeg, is Aeolus nou nog kandidaat of niet?'
- 'Nee', ze de man, 'Ik krijg het er bij het bestuur niet door.'
- 'Nou', zei de ambtenaar, 'dan kunnen jullie er naar toe. Het kost zeshonderd gulden per jaar.'
- Die zeshonderd gulden heb ik meteen zelf betaald. Ik ging naar de andere bestuursleden en zei: 'We gaan naar Durgerdam, en dat was meteen in orde.'

Er moest in Durgerdam een steiger komen en Van Beek kwam op een idee. Als er in Amsterdam geasfalteerde bruggen werden gerestaureerd werd ook het hardhout onder dat asfalt vervangen. Hij vroeg aan een bevriende ambtenaar of de vereniging het oude hout kon krijgen.

'Ja', zei die ambtenaar, 'maar dan moet jij zorgen dat er een zolderschuit klaarligt.' En die kwam er natuurlijk. De havenmeester van Aeolus had een sleepbootje en die zorgde er voor dat het hout naar Durgerdam werd vervoerd. Zo konden daar voordelig steigers worden aangelegd. Wat Van Beek niet lukte was de overplaatsing van het clubhuis van de Grasweg, want er mocht in Durgerdam niet worden gebouwd. Mevrouw Van Beek: 'Ja, hij heeft er echt het meeste aan gedaan.'

Deze liefdevolle uitspraak van een kroongetuige leggen we hierbij graag voor de geschiedenis vast.



22 | Durgerdam was rond de eeuwwisseling een vissershaven waar de bidders het beeld bepaalden.

3 | Durgerdam

Ton Wegman

Geschiedenis schrijven is een hachelijke onderneming. Vooral als er nog geen sprake is van een afgesloten hoofdstuk en hoofdrolspelers en figuranten nog actief zijn. Bovendien moet de geschiedschrijver objectief zijn, een buitenstaander liefst, die geen rol heeft gespeeld in de historie. Ik ben dus niet de geschikte persoon om de geschiedenis te schrijven van Zeilvereniging het Y in Durgerdam van 1950 tot 1995. Daarom komen er in de vorm van interviews enkele leden aan het woord die elk vanuit hun eigen beleving deze periode beschrijven. Op die manier ontstaat er hopelijk een meervoudige kijk op het fenomeen Durgerdam als verenigingshaven.

Toch nog even wat feiten vooraf, waarbij ik me deels baseer op de tekst van Nils Luger in het boek dat bij het honderdjarig bestaan is verschenen.

Durgerdam is waarschijnlijk in de veertiende eeuw ontstaan. Het dorp is altijd op het water en op het land gericht geweest, de bevolking bestond uit boeren, vissers en zeevaarders. Oorspronkelijk lag de met palissaden omgeven haven aan de zuidkant van de Kapel, maar door economische teruggang en verval in de achttiende eeuw werd deze haven

opgegeven en werd er een nieuwe gegraven die er sindsdien gebleven is. Op een foto die eind vorige eeuw gemaakt is zie je tientallen botters voor de wal, op de plek waar nu onze verenigingshaven ligt. De grote overstroming van Waterland in 1916 heeft de aanleg van de Afsluitdijk bespoedigd en dat betekende het einde voor de bottervisserij.

Eind jaren veertig, toen duidelijk was dat de Grashaven moest worden verlaten werd het belangrijke besluit genomen dat het Y een vereniging wilde worden voor leden met grotere zeilboten die geschikt waren voor ruim water. Zo werd de weg vrijgemaakt voor

een haven aan het IJsselmeer en omdat de visserij in Durgerdam ter ziele was gegaan stemde de gemeente Amsterdam er in 1950 mee in dat de haven voor de recreatievaart werd ingericht. In 1952 opende burgermeester d' Ailly de nieuwe accommodatie die bestond uit een steiger van 140 meter en boxen van 10 tot 20 meter lengte. Het bedrag dat als oorlogsschade werd uitgekeerd (de haven aan de Grasweg werd in de oorlog zwaar getroffen) werd besteed

aan de aanschaf en afbouw van een clubschip, omdat er voor accommodatie op de wal geen toestemming kwam. Het aantal leden nam in de jaren vijftig behoorlijk toe en al in '58 moest er worden uitgebreid. Het pontje werd aangelegd en aan de overkant kwamen er 33 ligplaatsen bij. Ondanks alle ongemakken die deze verbinding met zich mee brengt is het kabelpontje nog steeds in full swing en door uitbreiding van het aantal ligplaatsen is het aantal overtochten alleen maar toegenomen. Durgerdam heeft een grote aantrekkingskracht op zeilers behouden en dankt die voornamelijk aan de unieke sfeer. Het is geen marina geworden, waar alle voorzieningen aanwezig zijn. Er is geen brandstof verkrijgbaar, geen winkel, noch voor levensmiddelen, noch voor scheepsbenodigdheden, geen winterstalling op het land en parkeren is een probleem.

Toch wil het grootste deel van de nieuwe leden juist in Durgerdam een ligplaats. Dat leidt tot een wachtlijst die met de jaren alleen maar langer is geworden. Het oude clubschip was begin jaren '90 aan vervanging toe en onder bezielende leiding van Tjeu van Houtert en Jan Arts werd er door een enthousiaste ploeg leden aan een nieuw en groter drijvend clubgebouw gewerkt. Deze actie heeft het verenigingsleven in de haven een sterke impuls gegeven. Het schip werd in het voorjaar van 1994 in gebruik genomen en sindsdien worden er onder andere twee maal per jaar ledenvergaderingen gehouden die goed bezocht worden. Wat de toekomst van de haven betreft zijn er twee punten die in het oog springen. In de eerste plaats heeft de



24 | Jan Arts was een van de stuwende krachten achter het project.

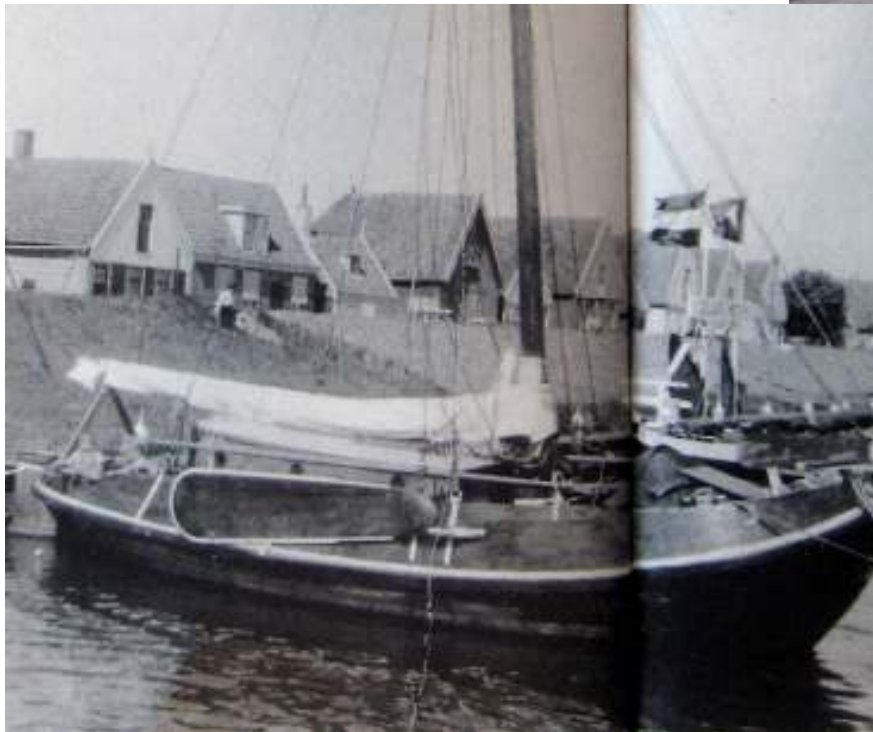
gemeente het plan om in het IJmeer de nieuwe wijk IJburg met 18.000 woningen aan te leggen. Als dat project doorgaat zal dat zeker ook invloed hebben op het karakter van de haven. In de tweede plaats is er het baggerprobleem.

De haven is de laatste jaren steeds ondieper geworden, maar het bestuur heeft lang op toestemming moeten wachten om te mogen baggeren. Evenals in vele andere jachthavens is het slib niet schoon genoeg om het zomaar elders te kunnen storten. Gelukkig kan er in '96 toch een begin met het werk gemaakt worden en blijft de haven bereikbaar voor boten met een diepgang van meer dan eenmeterzeventig.

Het oude Durgerdam blijft hopelijk nog lang de schilderachtige en gastvrije haven die het sinds jaar en dag is.



23 | *Het nieuwe clubschip wordt in het najaar van 1994 met vereende krachten op haar plaats getrokken.*



25 | *De oorspronkelijke Jarro was een houten boljacht en een echt familieschip.*

'Het was zo leeg in de haven, we maakten ons echt zorgen.'

Tjaard en Tjitske Berghuis hebben het begin van de periode Durgerdam van het Y meegemaakt. Sinds jaar en dag liggen ze met hun familieschip, het stalen boljacht Jarro, in de haven. Aanvankelijk waren ze lid van 'De Koninklijke', die gebruik maakte van de Sixhaven, waar ze zelf een woonboot hadden liggen. Rond 1950 moest die haven echter ontruimd worden voor de aanleg van de IJtunnel. Over het hoe en waarom van hun overstap naar Het Y vertellen ze alsof het gisteren gebeurde.

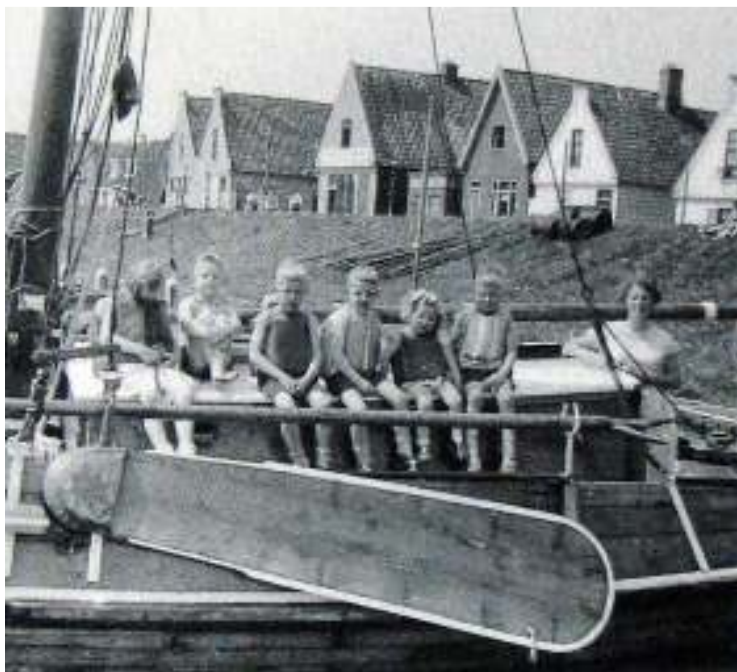
'De Koninklijke was een deftige club, waarvan veel grootindustriëlen lid waren. Mensen als Wyers, Crone en Vinke bijvoorbeeld. Ze hadden grote schepen met betaalde schippers. Wij wilden niet mee naar Muiden en besloten om de overstap naar het Y te maken. Het Y had ook een haven in Noord aan de Grasweg en die moest wijken voor de aanleg van het Shell-laboratorium. Het Y had er een mooi clubhuis met een verhoogd terras met uitzicht over het IJ. Door bemiddeling van Peter van Nifterik, hoofd van de afdeling havenwerken van de gemeente Amsterdam, maar zelf geen lid, kon de club in Durgerdam terecht. Via Herkenhof en Dijkstra, die tijdelijk ook met hun schepen in de Sixhaven lagen, werden we lid van het Y. Het bestuur was erg actief. We vroegen ons wel af hoe het verder moest met de vereniging. De haven was zo leeg, we maakten ons echt zorgen over de toekomst. Veel leden hadden niet eens een boot. In de oorlog waren er veel schepen naar Duitsland verdwenen. In het begin was het griezelig leeg in de haven. Het was er eenvoudig zonder voorzieningen. Er was alleen een steiger, die liep tot aan het huidige pontje. Pas later kwam er een klein betonnen bakje met een opbouw dat als clubschip diende. Op de dijk zat er zelfs nog een kruidenierswinkeltje en het zaakje van Klaas Porsius met z'n dikke buik die scheepsbenodigdheden verkocht aan de vissers. En ook Netten, teer en touwwerk, dat soort dingen. Nee de watersporters kwamen er niet veel. In de haven lagen nog maar een paar vissersschepen waaronder een pluut die oorspronkelijk uit Kuinre kwam en zelfs een paar gezonken botters.'

Het was landelijk, de stad was dichtbij, maar toch ver weg. 'Je lag er echt buiten. We kwamen met de fiets en het was ideaal voor de kinderen. Ze zwommen veel en speelden met de kinderen van het dorp. Met de tweeling Lasse en Rudy Porsius bijvoorbeeld waar we nog steeds contact mee hebben. We hadden er ook altijd een klein bootje bij. Onze vier kinderen zijn allemaal zeilers geworden. De jongens kwamen in de haven ook vaak op de werf.'

'Mensen uit die begintijd die opvielen? Nou Paul Nieman bijvoorbeeld. Ja, waar die prijs naar genoemd is. Die had een zeilsloep. Zijn vrouw had een dure hoedenzaak in de Leidsestraat, maar die kwam zelden mee. Hij was een echte Don Juan, een machtige man. Die heeft heel wat liefjes in zijn boot een eindje mee uit varen genomen. En Brouwer met zijn Wieringeraak de Pierewaaier, altijd zo lek als een mandje. De oude Porsius, de vader van de latere havenmeester, moest dagelijks 200 slagen pompen om hem drijvend te houden.'

Tjitske: 'Jan Porsius was denk ik de eerste echte havenmeester. Toen hij begon was het een bijbaantje. Hij werkte op de werf. Het was een onvergetelijke man. Hij kende heel veel zeilers. Het was een echte gastheer. Hij kon vertellen en had humor. Die missen we nog altijd.' Over de boot die ze voor hun stalen bol hadden vertelt Tjaard met een mengeling van weemoed en plezier in zijn ogen: 'We hadden eerst een houten bol, een prachtschip. We werden vaak gefotografeerd. Maar lekken, als het regende, niks bleef er dan droog aan boord. Hij vaart geloof ik nog steeds rond. Toen hebben we de Jarro maar laten bouwen, van staal in Durgerdam op de werf bij Ype de Jong. Daar hebben we nooit spijt van gehad, een fijn schip.'

Tjitske: 'Vanaf mijn achste jaar heb ik gezeild. Mijn vader heeft het me geleerd in een eiken schouw.' Tjaard: 'Ze zeilt beter dan ik, dat mag je rustig opschrijven.' Berghuis mag zichzelf een sportief verenigingsmens noemen. 'Ik heb vroeger veel gehockied, geroeid en getennist. Zelfs cricket heb ik veel gedaan. Van alle clubs ben ik nog steeds lid, al ben je natuurlijk wat minder actief. Ja Het Y hoort daar zeker bij.'



26 | *Tjitske Berghuis in de kuip en het kroost, aangevuld met wat vriendjes op de kajuit.*



28 | *Op 3 april 1952 is de haven wel heel erg leeg, maar dat zal niet lang zo blijven.*



27 | *Een winters tafreeel, vermoedelijk gefotografeerd in 1963.*

Ruud Porsius:

Mijn vader hield van praatjes maken'

Zijn vader was voor veel leden en voor menig passant de bekendste Durgerdammer. Een geliefd man en een voorbeeldige gastheer. Bij zijn pensioen kreeg hij zelfs een vlootshow aangeboden. Redenen genoeg om eens met de zoon over de vader te praten.

'De naam Porsius komt veel voor in het dorp. Jacob Porsius was de stamvader van alle Durgerdammer Porsiusen. Hij kwam zelf uit Stavoren, waar hij in 1762 gedoopt werd en hij trouwde in 1785 met een meisje uit Edam. Waarom hij naar Durgerdam kwam is niet bekend. Veel Porsiusen waren visser, maar er waren ook handwerkslieden bij en sommigen hadden een eigen zaak. De winkel in visserijbenodigdheden, op de plek waar nu café Hollands Glorie zit, was van Klaas Porsius. Mijn opa Eldert viste met een botter. En mijn oom Bartel heeft de laatste botter bij Janus Kok in Huizen laten bouwen. Dat was een vreemd verhaal, want de afsluitdijk was toen al klaar. Bovendien heeft hij hem per brief besteld en is tijdens de bouw zelfs nooit gaan kijken. Toch werd het een prachtig schip, dat hij in de blanke lak zette alsof het een jacht was. Hij bestaat nog steeds, maar heet nu de Huizen 108. Mijn vader heeft er met zijn neef nog wel mee gevist. Vader was eigenlijk van z'n vak timmerman, hij heeft zelfs nog op de werf van De Vries Lentsch gewerkt voor de oorlog. Om niet naar Duitsland te worden gestuurd is hij in de oorlog gaan vissen. Als je in de voedselvoorziening werkte, dan hoefde je niet in de Arbeitseinsatz.

Na de oorlog is mijn vader op de werf bij zijn zwager Ype de Jong gaan werken in het dorp. Daar deed hij ook ijzerwerk. Veel dekschuiten hebben ze daar gebouwd, maar ook jachten, voornamelijk rond- en platbodems en sleepboten.

In het begin was mijn opa Eldert havenmeester, hoewel je het meer opzichter moet noemen. Hij overleed in 1953 en sindsdien heeft mijn vader het gedaan. Eerst parttime en halverwege de jaren zestig werd dat fulltime. Hij deed ook het onderhoud.'

'De rest van de haven werd verpacht aan Bart Klein, een visventer die ook op de dijk woonde. Die maakte er wel eens een rommeltje van. Als je wegging dan kon het gebeuren dat er bij je terugkomst een ander op je plaats lag. Klein bemoeide zich daar niet mee. De mensen in de sloot waren nergens lid van. Het ging allemaal nog met dubbeltjes, maar elke keer als je de haven binnenkwam moest je betalen. Dat systeem zorgde ook wel voor de nodige toestanden. Daar is door de komst van w.s.v. Durgerdam in '72 en de Watergeuzen pas een eind aan gekomen.'

Mijn vader hield van praatjes maken, hij had altijd veel te vertellen. Hij raakte met veel mensen bevriend. Vader vond het een sport om mensen die als passant langskwamen in de haven te houden. Zo heeft hij veel leden van de Zaanlandse weten te strikken bijvoorbeeld, maar ook van Aeolus en Het Nieuwe Diep. Dat deed hij heel slim. Als ze hun boot soms na een weekend in Durgerdam achterlieten met de bedoeling om hem de week er na weer op te halen, dan liet hij ze de volgende zaterdag trots een bordje zien met de naam van de boot erop. En dan zei hij met glimmende oogjes: 'Kijk eens, ik heb een vaste box voor jullie geregeld. Kijk maar, ik heb het bordje al voor je gemaakt'. Dan zeiden ze niet gauw nee hoor.'

'Het aantal Y-leden in Durgerdam groeide in de tweede helft van de jaren vijftig en begin jaren zestig snel. Dat kwam onder andere door de Schellingwouderbrug die toen is aangelegd. Dat betekende weer een obstakel erbij voor mensen die binnen de Oranjesluizen lagen. De mensen kwamen in die tijd bijna allemaal op de fiets. Bij ons achter het huis was de schuur als fietsenstalling in gebruik. Als die vol was dan gooiden de laatsten hun fetsen gewoon bovenop de anderen.

Mensen met een knappe fiets die daar over klaagden mochten hun fiets dan in onze kelder zetten. Vader deed alsof de haven van hemzelf was en hij sloofde zich uit voor de vereniging. Ik denk soms wel eens wat te veel. Zijn gastvrijheid werd door de bestaande leden niet altijd op prijs gesteld.



29 | *Oud havenmeester Porsius voelde zich echt gastheer in de haven.*

30 | *Hij was geliefd bij leden en passanten die bij zijn afscheid zelfs een vlootshow voor hem hielden.*

Vooral als ze hun box soms niet meer in of uit konden omdat er te veel passanten in de haven lagen. Als ze dan op hem mopperden zei m'n vader: "Zolang er water is kunnen er schepen liggen". In 1979 is hij gestopt. Eigenlijk ging hem dat wel aan zijn hart. In '87 is hij overleden en mijn moeder in '90. Zij heeft ook veel werk voor de vereniging gedaan. Ze heeft minstens zo hard gewerkt als mijn vader, maar bleef altijd meer op de achtergrond. Ze was overigens niet dol op varen. Ze was de dochter van een scheepsbouwer en die kunnen niet varen, zeggen ze wel eens.' Ruud heeft het niet altijd als een voordeel ervaren dat zijn vader de havenmeester was.



Als klasgenootjes in de haven aan het zwemmen waren bijvoorbeeld. Hij moest ze dan wegsturen en dat kreeg ik natuurlijk wel op m'n brood. De vereniging werd heel lang als een indringer in Durgerdam gezien. Mijn vader zat er eigenlijk tussen. Zelf is hij in de jaren zeventig lid geworden.

Ik dacht laat ik maar lid worden voordat ze me van de steiger schoppen. Maar het bevalt me nog steeds goed bij Het Y. Het is leuk om te zien dat de haven weer opbloeit. Dat komt omdat er weer een enthousiaste ploeg is die gezamenlijk iets wil aanpakken.'

31 | Ook mevrouw Porsius verzette
het nodige werk voor het Y.
Op de achtergrond Willem
Merrienboer.

Tjebbe Westendorp:

Men wil steeds grotere boten. Daar krijgen havenmeester en -commissaris grijze haren van.

Hij is een bekende verschijning bij Het Y in Durgerdam. Een gentleman-zeiler, sinds zijn pensioen het hele seizoen op zijn boot te vinden, de dertien meter lange Brandaan. Hij weet veel over de recente geschiedenis van de vereniging en dat is niet verwonderlijk, want van 1965 tot 1986 was hij bestuurslid en de laatste elf jaar daarvan voorzitter.

Tijdens ons gesprek bladert hij een paar maal door oude ledenlijsten. Bij een groot aantal namen wellen spontaan dierbare herinneringen in hem op. Soms wordt hij er een tikje weemoedig van.



'Herkenhof, Nieman, Dijkstra en Brouwer waren de mannen van het eerste uur in Durgerdam. Dat was in 1950. Ik had gelezen dat Het Y vanwege het Shell-laboratorium naar Durgerdam zou gaan. Ik ben toen maar eens gaan praten met Tom van Beek, de secretaris. Ik was met mijn dertig jaar meteen het jongste lid en omdat ik geen eigen boot had maakten

ze me lid van de wedstrijdcommissie. Er waren nog maar weinig mensen met een eigen boot, in de haven begonnen we het eerste seizoen met acht stuks. Havenmeester Porsius moest de boxen vol praten, dat kon hij erg goed.'

'In de jaren vijftig was de club al heel gemengd van samenstelling. Er waren bakkers en leraren, maar ook ingenieurs, apothekers en meesters in de rechten en zo. Bekende figuren als Nicolaas Kroese, de tekenaar Robbert Das en de acteur Aad Staartjes waren lid en ook drie De Vries Lentschen. De sfeer in de vereniging was veel formeler dan nu. De dames droegen aan boord nog rokken, je sprak elkaar met U aan en Porsius moest van voorzitter Herkenhof tijdens het seizoen een witte pet op.'

'Begin jaren vijftig werd het eerste clubschip in gebruik genomen. Nicolaas Kroese leverde het ontwerp voor de bar. Het schip is nadien nog een paar keer verbouwd en vergroot. Voor de bestuursvergaderingen maakte men er toen geen gebruik van. Die vonden altijd plaats bij Schiller op het Rembrandtplein.' Dat doet Westendorp met plezier terugdenken aan een voorval na een vergadering. 'Het bestuur was tot diep in de nacht bijeen geweest en na afloop vroeg iemand of er nog een afzakkertje genomen zou worden, waarop Jan Brouwer antwoordde: 'Natuurlijk, wat moet ik de hele avond thuis doen?'

'Ik kocht mijn eerste boot in 1960, een Trewis van acht meter veertig en dat was toen een heel schip. Er lagen nog heel wat boten in de haven van rond de zes meter. In 1957 hadden we al 140 leden en kwam het pontje er naar de overkant, toen hadden we weer ruimte. De Sloot was al in gebruik bij Watersportvereniging Durgerdam en De Watergeuzen, dus daar was ook geen plek.'

'Er was in de zestiger jaren een vol wedstrijdprogramma. Vanaf '65 hebben we de IJtorenrace georganiseerd, maar daarnaast hadden we ook onder andere de openingswedstrijd,

32 | De kleine klipper Sindoro van Dirk Dijkman was jarenlang een herkenningspunt in Durgerdam.



33 | *De botters van vroeger hebben plaats gemaakt voor scherpe jachten met diepstekende kielen. De haven moet dan wel op diepte blijven.*

de nachtwedstrijd, de Buiten IJ zeilwedstrijden en de Trintelrace, wat een echte klassieker was. In de zeventiger jaren hadden we soms 140 boten aan de start voor de IJtorenrace.'

'De gemeente heeft in de jaren zestig het plan gehad om op de plek waar het riet staat een grote jachthaven aan te leggen met een capaciteit van zo'n vijfhonderd boten. We vroegen ons toen af waar alle auto's moesten blijven, maar gelukkig was er geen geld om dat onzalige plan uit te voeren.'

'De havenkom was een vrijhaven. Er lag van alles en er lagen ook wat junks tussen. Amsterdam wilde er begin jaren zeventig van af. De zaak is toen verdeeld tussen ons en Durgerdam, en zo konden wij de haven met 26 meter uitbreiden. Verder kwam er een steiger langs het havenhoofd bij de vlaggenmast en mochten we de buitensteiger met tien meter uitbreiden. Het werd ietsje meer. Er is nog een experiment geweest met ankerboeien buiten de haven. Het werden eikenhouten jonen met een betonblok op de bodem.

Na de eerste winter waren ze echter verdwenen. Er wordt gefluisterd dat ze als woningdecoratie dienst doen. Er liggen nu nog wel een paar catamarans en trimarans buiten.'

'Rijkswaterstaat wilde de geleidelichten laten vervallen, maar die heeft de vereniging toen maar overgenomen.'

Over de huidige situatie in de haven is Westendorp positief: 'De clubgeest is opgebloeid. De sfeer in de haven is kameraadschappelijker en actiever. Dat zie je bijvoorbeeld ook aan de animo voor de dinsdagavondwedstrijden. Het nieuwe clubschip met Marjan achter de bar is een groot succes. Het sociale gebeuren ligt onze havenmeester Rein en Marjan zijn havenvrouw wel. De steigerverlichting is ook een verhaal. Aanvankelijk hadden we een soort lantaarnpalen. Daar werd door Durgerdammers in het begin nogal over geklaagd, omdat ze nogal fel licht gaven. Zelfs bij de gemeente trokken ze aan de bel, maar in de winter kwamen ze wel vragen of ze aan mochten om de ijsbaan te verlichten.' 'Echte rampen zijn gelukkig aan onze haven voorbijgegaan. Hoewel het met de plannen voor de Markerwaard wel spannend is geweest. Die plannen zijn er ook de oorzaak van dat we in Enkhuizen van start zijn gegaan, want daar zou er tenminste nog open water blijven. Als de polder door was gegaan, dan waren we uit Durgerdam vertrokken.'

Over de toekomst wil Westendorp ook nog wel wat kwijt. 'IJburg, die nieuwe wijk in het IJmeer, daar zijn we natuurlijk tegen.' En over het baggerprobleem: 'Dat is bijna opgelost. Als alles meezit kan er deze winter gebaggerd worden, we hebben toestemming.'

34 | *Havenmeester Rein de Schiffart houdt een oogje in het zeil.*





35 | *Tjebbe Westendorp in
aktie als wedstrijdcom-
missaris.*



36 | *De haven van Marken op zondag voor de oorlog. De bottervissers legden hun schepen vast als haringen in een ton.*

4 | Wel en wee uit de Markerhaven

Kock Poot

Waar eens de zondagsrust het hoogste goed was en botters keurig op een rij lagen, heerst nu op zondagmiddag veel bedrijvigheid.

Marken, de parel van de 'Goudzee', zoals de Gouwee op oude kaarten heet, thuishaven voor 26 Y-schepen, laat zich dan van haar beste kant zien, want wat is er fijner dan na een enerverend zeilweekend weer veilig tussen de palen te liggen en samen met zeilvrienden te genieten van een drankje.

Dat is toch het doel van een verenigingshaven, het sociale gebeuren en door de kleinschaligheid van de Marker-Y-haven is dat volop aanwezig.

Eeuwenlang is de Markerbevolking betrokken geweest bij de visserij zonder zelf over een haven te beschikken. Menig Markenaar voer als schipper of stuurman op de een of andere walvisvaarder. De visserij op de Zuiderzee werd voornamelijk door de oudere generatie uitgeoefend.

Pas in 1830 wordt er een havenkom in Marken aangelegd die in 1837 en 1870 werd uitgebreid tot de huidige grootte. Toen de visserij afnam en de botters verdwenen liet het bestuur van Het Y een oogje op deze haven vallen.

In verband met het tekort aan ligplaatsen in Durgerdam ging er op 22 september 1973 een schrijven van onze toenmalige voorzitter Jan van Alem en de 2e secretaris de heer Dik Dijkman naar Rijkswaterstaat :

'Teneinde tegemoet te komen aan onze onhoudbare toestand heeft ons Bestuur in de loop van dit jaar contact opgenomen met het Gemeentebestuur van Marken, welk College niet onwelwillend staat tegen over ons streven in de Haven van Marken een jachthaven onzer vereniging te stichten, mits eventuele ligplaatsen zouden worden uitgegeven aan leden welke in het bezit zijn van Ronde- en Platbodemjachten'.

Een eigen haven | Dit alles resulteerde in de realisatie van een eigen haven op Marken. Hier en daar lagen al wat Y-boten afgemeerd, maar op 7 juni 1975 kon de feestelijke opening

plaatsvinden. Doormiddel van een brief werden de Y-leden van Rond- en Platbodemjachten uitgenodigd hierbij aanwezig te zijn. De gebruikelijke circulaire kon niet op tijd verschijnen doordat er bij de drukker was ingebroken en o.a. zijn kostbare IBM machine en andere apparatuur gestolen was. De tekst van de brief luidde:

Zaterdag dd 7 juni 1975 opening van onze mooie nieuwe jachthaven te Marken

Deze als enig te beschouwen unieke jachthaven alleen voor Rond- en Platbodemschepen menen wij met een feestelijk tintje te moeten openen.

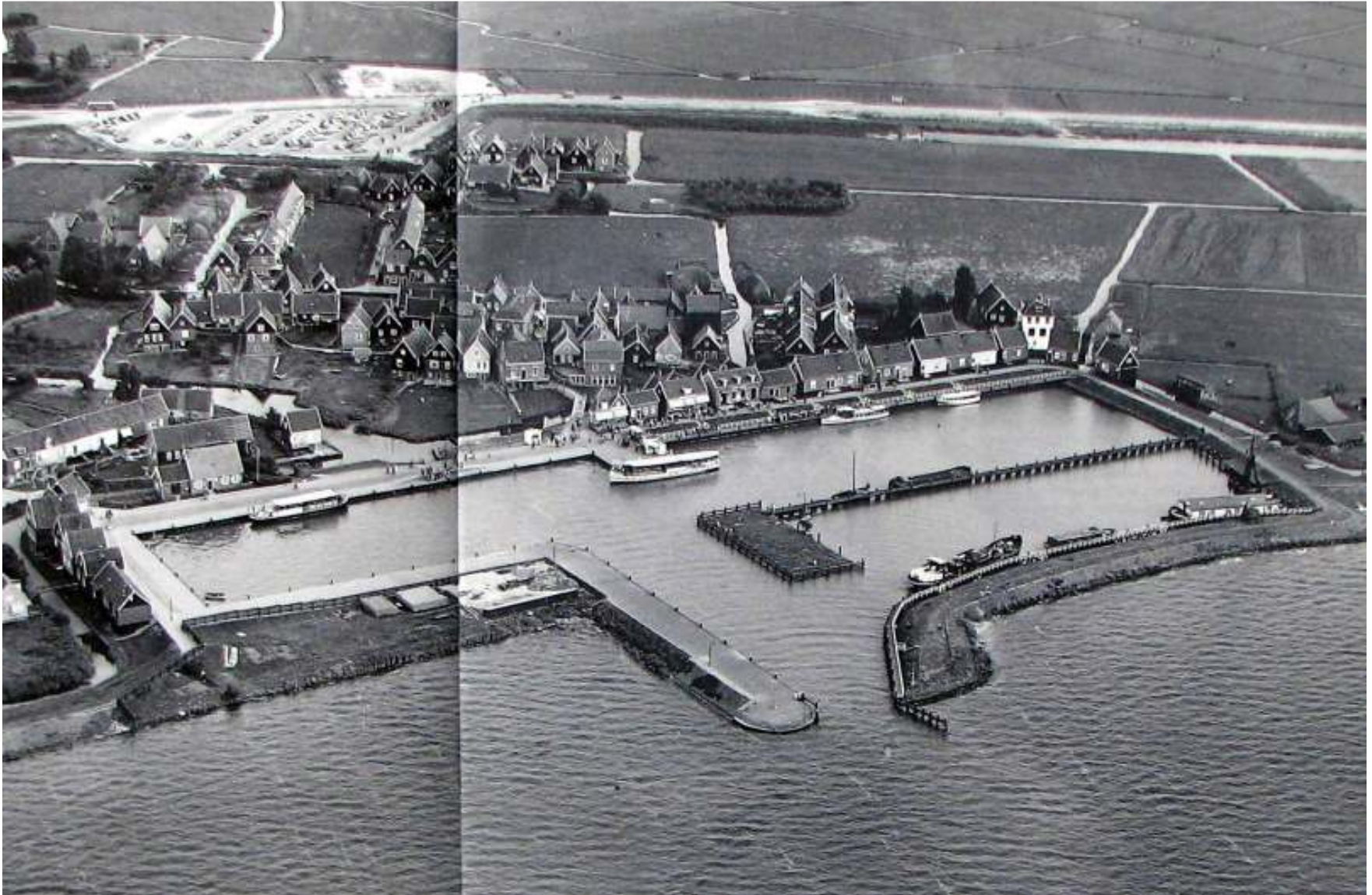
Het Bestuur verzoekt U aanwezig te willen zijn met Uw Rond- of Platbodemjacht in de haven van Marken.

De bedoeling is om te 16.00 uur de haven te laten openen door de Burgemeester, doormiddel van het hijsen van de 'IJ-vlag in de vlaggemast'. Hierbij zijn voorts uitgenodigd de Wethouders en de Raad van Marken en een vertegenwoordiger van R.W.S. De contactcommissie is het gelukt om het muziekcorps van de Muziekvereniging 'Juliana' hun medewerking te laten verlenen. (40 à 50 man) TE ca. 16.30 uur zal dan de burgemeester een defilé afnemen van onze onder zeil varende Rond- en Platbodems. Er zal hem een groet worden gebracht doormiddel van het strijken van de fok. Na dit alles zullen de genodigden en wij allen naar Café-Restaurant De Jong gaan, waar enige verversingen zullen worden aangeboden.

Wij verwachten U tijdig in de Z. W.-haven en zal U daar in ieder geval vernemen hoe het programma precies zal worden uitgevoerd. Een en ander is natuurlijk wel enigszins afhankelijk van de weersomstandigheden.

*namens het bestuur,
D. Dijkman.*

37 | Deze foto werd gemaakt op 15 augustus 1959. Van watersport is er nog geen sprake. De bebouwing rond de haven is sindsdien wel behoorlijk uitgebreid.



Er is wel het een en ander veranderd sinds de opening op 7 juni 1975, zeker wat de samenstelling van de vloot betreft. Telde de haven bij de opening 20 ronde- en platbodems tegen 4 scherpe jachten, nu in 1995 is de verhouding 1:1, wel wordt er nog zoveel mogelijk getracht het klassieke karakter te handhaven. Dat Marken ook zeer geliefd is bij de overige Y-leden, blijkt wel uit het aantal bezoeken dat zij brengen aan de haven. In het weekend zijn de boxen dikwijls gevuld met schepen uit Enkhuizen maar vooral uit Durgerdam, er wordt dan volop gearbeid, soms zelfs met een heel speenvarken aan het spit.

De Lady's Cup ontstaat | De Solotocht, een prestatietocht die voornamelijk door de heren Y-leden gevaren werd, eindigde bijna altijd in Marken. De haven bomvol, waar je van de ene naar de andere kant over de boten kon lopen en een feest dat tot in de kleine uurtjes doorging, meestal in het Café van Suze en Cor de Jong.

De eerste vrouwelijke deelnemster aan de Solotocht hield later in het Y-journaal een heftig pleidooi bij de heren om hun schip toch eens een keer af te staan aan de dames, het kostte enige moeite, maar de Lady's Cup kwam er.

Ja... en dat er dan wel eens een krasje op het schip komt ...daarvan kan de stuurvrouw van de Anna P meepraten: *'Er stond een windje 5, beetje buiig. We gingen goed van start. In de buurt van boei P7 waaide uit een zwarte wolk een stevige vlag en wij besloten te reven. Ik had dit misschien eerder moeten doen, want het is lastig in zo'n aanwakkerende wind. Maar het ging goed en het zeil stond daarna weer prima. Op naar de volgende boei, aan de wind. Iedereen aan de hoge kant. Het schip stuurde goed, niet te veel roer en ik zat er lekker voor. En toen ineens die bijna niet hoorbare pang. Alles over boord. Het schip lag onmiddellijk stil. De vrouwen keken om en vroegen "wat doe je nou?" Het was gebeurd voordat zij er erg in hadden gehad.'*

Wat te doen? Iedereen bleef rustig. We lagen als een huis. De mast en het zeil, inmiddels volgelopen met water, fungeerden als een anker. Hoe krijgen we die handel binnen? Ik dacht even aan de grote betonschaar, onder de kaartentafel. Ik besloot daarmee in ieder geval niet te beginnen; eventueel



37 | *De meiden aan boord van de Anna P² doen het prima.*

mee te eindigen..... Mast overboord, een heleboel extra werk deze winter, maar toch niet alleen een nare ervaring, ik voel me wel een beetje trots op de vrouwen bij mij aan boord, op hun zeewaardigheid, want daar komt het op aan als er op het water een probleem moet worden opgelost.'

Ook andere verenigingen maken regelmatig gebruik van de gastvrijheid van de haven bij hun jaarlijks terugkerende tochten, zo deed bijvoorbeeld de Vereniging van Toerzeilers in 1978 met 75 schepen tijdens hun 18-uurstocht Marken aan. De toenmalige havenregelaar, Ben Nieboer, had er zijn handen vol aan en kreeg gelukkig hulp van de heer Appel, gepensioneerd Rijkshavenmeester van Marken.

Samen 1300 gaten boren | Al spoedig blijkt er bij de WSV Marken ook een behoefte aan een eigen jachthaven en op 2 mei 1981 hijst burgemeester Nederhof voor het eerst de geel/blauwe vlag met daarin het eiland en het Markerpaard.



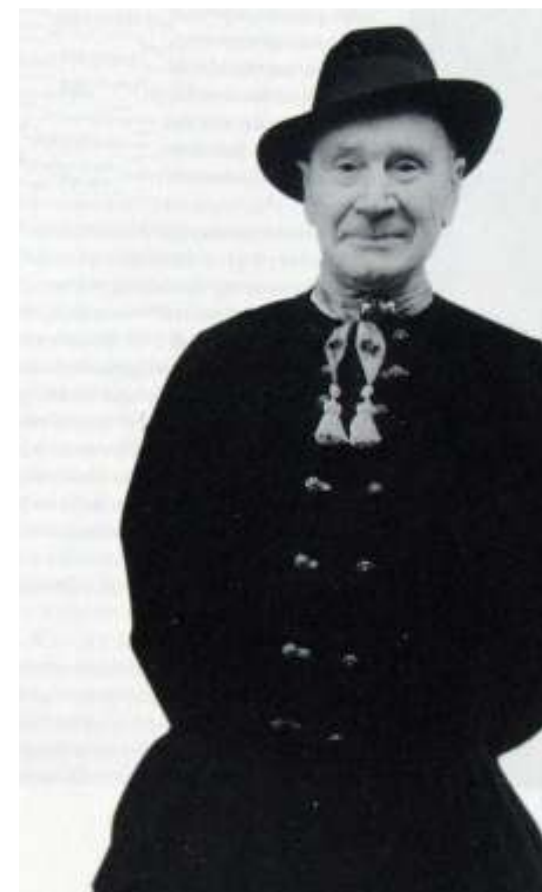
38 | Tijdens de opening van de verenigingshaven worden alle vlaggen gehesen aan boord van de Y-vloot.

Y-voorzitter Tjebbe Westendorp spreekt de hoop uit dat de beide verenigingen en hun leden in de toekomst goed kunnen samenwerken. Het geheel wordt beklonken met een drankje en Markerschonen serveren haring en andere lekkernijen aan allen op de haven aanwezig.

En dat er nog steeds wordt samengewerkt, blijkt wel uit het feit dat toen er heel veel planken van de middensteiger los lagen, deze door de mensen van Het Y en WSV Marken werden vastgezet. Er moesten maar eventjes 1300 gaten geboord en evenzoveel fretbouten ingeschroefd, dit alles onder leiding en toezicht van Ben van Huijstee.

Marken kent geen echte havenmeester, twee bewoners van Marken, de heer J. Appel en mevrouw Ida Buisman verzorgden om beurten het innen van de havengelden, na het overlijden van de heer Appel, en de pensionering van de man van Ida wordt dit door Jan van Huijstee gedaan. Dat de heer Appel een zeer markante Markenaar was blijkt wel uit de woorden van een Y-lid na diens overlijden:

Door week in burger op zondag, Pijnster-2, Pijnster-3 en Koninginnedag in gematigd Markerdracht en altijd in gezelschap van zijn fiets van ook al zeer eigen model. Karakteristiek dus en niet over het hoofd te zien'.



39 | Havenmeester Appel in zijn maoïste Marker dracht, was een markante figuur.



40 | *De platbodems in de haven doen het goed in de historische plaats.*

De gebroeders van Huijstee bepalen nu het gezicht van Marken door altijd klaar te staan voor passanten en eigen leden. Zij zorgen voor de bezetting van de lege boxen en wanneer de vaste liggers terugkeren van weekend of vakantie zorgen zij ervoor dat de box weer vrij is. Dikwijls staan zij al klaar om de lijnen aan te pakken zodat men zonder veel moeite af kan meren. In een gesprekje met Ben vertelt deze met verve over zijn belevenissen van de afgelopen twintig jaar.

Havencontactpersoon zijn betekent dat je het reilen in en om de haven zo goed mogelijk begeleid, je bent eigenlijk een verlengstuk van de havencommissaris. Ook het indelen van de ligplaatsen is één van mijn taken en dat wordt steeds moeilijker, de schepen worden al maar groter maar de boxen niet. Een ander probleem is het dichtslippen van de haven, heel wat schepen liggen al in de modder en vooral als er bij een flinke Zuidwesten wind veel water wegloopt, is het moeilijk om uit de haven te komen. Maar het leukste van deze job is toch wel het contact met de mensen, ik maak

nogal eens een hier en daar, en als ik zou willen zou ik ieder weekend in de lorem kunnen zijn, zoveel borrels worden mij aangeboden.'

Gevarieerde tochten | Tijdens een solotocht in 1979 komt 's avonds met enige bestuursleden ter sprake, dat er 'bij wijze van proef een bedrag ter beschikking is'. Niet alleen voor Marken, maar ook voor Enkhuizen en Durgerdam. En hoe moet dat nou? Welnu....., je organiseert maar iets gezelligs en dan krijgen wij de rekening wel! En dat is dan de geboorte van wat nu de tocht per haven is, en voor de Markenliggers betekende dat voor het eerst een tocht naar Hoorn met 34 Y-leden. Daarna volgden meerdere gevarieerde tochten, in het begin door Ben en Nel van Huijstee samen met Willem en Rietje Kind georganiseerd maar later door een wisselende organisatie, hetgeen betekent dat er ieder jaar weer iets anders te doen valt. Het ene jaar dobbervissen, een tocht met man over boord manoeuvre, een busreisje naar Gouda, een boottocht met een Tjalk, waarbij iedere deelnemer zelf mag sturen, dan weer een navigatietocht of kanotocht in Broek in Waterland en dat alles weer afgesloten met een lekkere barbecue of erwtensoep en soms een etentje in een plaatselijke horecagelegenheid.

41 | *De tocht per haven neemt soms opmerkelijke vormen aan.*



De laatste jaren wordt gebruik gemaakt van de accommodatie van de WSV Marken die geheel belangeloos hun mastenberging ter beschikking stelde zodat het evenement ook bij slecht weer doorgang kan vinden, want een clubhuis of -schip is de Marker Y-haven niet rijk.

Sinds 1980 zijn er wel douches en toiletten, maar wanneer de nood aan de man is blijken deze niet zo proper en te ver weg, voor de toeristen een aanwinst maar zeker niet voor de Y-haven.

Unieke ligplaats | Er is in Marken een rijverbod van kracht. Parkeren op het parkeerterrein is verplicht. Al in 1975 wijst de burgemeester van Marken hierop en spreekt de wens uit dat ook de ligplaatshouders van het Y zich daaraan zullen houden. Een vergunning om op de parkeerplaats te mogen staan kostte toen f 25,- voor een heel jaar. Met deze vergunning mag men even naar de haven rijden om te laden en te lossen, maar daarna moet men zo snel mogelijk weer naar het parkeerterrein. Die vergunning, inmiddels uitgegeven door de gemeente Waterland waar Marken nu onder valt, is intussen wel wat duurder geworden. Maar de regeling is nog steeds van kracht en men tracht die - voor de goede orde - zoveel mogelijk na te leven. Tegenwoordig wordt er al snel bekeurd en de boetes zijn fiks. Terecht, want auto's zijn in het schilderachtige havengebied zeer ontsierend. Geen wonder dat leden die in de unieke en karakteristieke haven een plekje hebben verworven dat graag tot in lengte van dagen behouden.



42 | *Ben van Huijstee voelt zich gehecht aan Marken. Samen met Nel is hij er bijna het hele seizoen te vinden.*

5 | Het Y in Enkhuizen

Bruno Bouberg Wilson

Het aandeel dat Enkhuizen in de geschiedenis van Zeilvereniging Het Y heeft, is bescheiden. Dat zit voornamelijk in het feit dat die van Het Y er (in 1995) ruim 25 jaar telt. Is haar aandeel in de geschiedenis dus bescheiden, het aandeel van onze vereniging in de besluitvorming tot realisering van de Compagnieshaven is dat niet. Wat was aanleiding tot de Enkhuizense dependance? Waarom was die voor het ontstaan van de Compagnieshaven belangrijk? Waarom is Enkhuizen voor de vereniging en vice versa van belang?

Wij zullen dit nader met u beschouwen. Laten we met een korte schets van de geschiedenis van Enkhuizen beginnen.

De naam Enkhuizen heeft bij geleerden, zoals gebruikelijk, tot verschillende mogelijkheden van verklaring geleid. Engen of Enken waren uit Saksische streken bekend en men dacht aan een eventuele Saksische nederzetting. Later brengt men de naam in verband met Enge, Enke, Inke, een Friese mannennaam. Enkhuizen zou dan betekenen de huizen van Enke, een persoon van Friese origine dus, die van enig aanzien of gezag zou zijn geweest. Maar ook wordt Enk wel gezien als waarmee in het Engels, Noors of Angelsaksisch, een weide, akkerland of veld wordt aangeduid. Hoe het ook zij, tot de 14e eeuw blijft Enkhuizen een onbeduidend vissersdorpje met binnen- en buitendijks zeer verspreid wat woningen. Bij handvest van Graaf Willem V worden de twee kerkbuurten: Enkhuizen en Gommerkerspel tot een stad verenigd. Hij verleent de plaats onder de gemeenschappelijke naam Enkhuizen, op 9 April 1355 stadsrechten. Waarover geleerden het wel eens zijn is dat Enkhuizen aan het water ligt. Dit mocht niet verhinderen dat een grote brand op 29 september 1451 een kwart van de stad in de as legt. Als er in datzelfde jaar als gevolg van noodweer nog eens honderden huizen in de golven van de Zuiderzee verdwijnen, wordt ernstig overwogen de stad te verlaten en elders te gaan wonen.

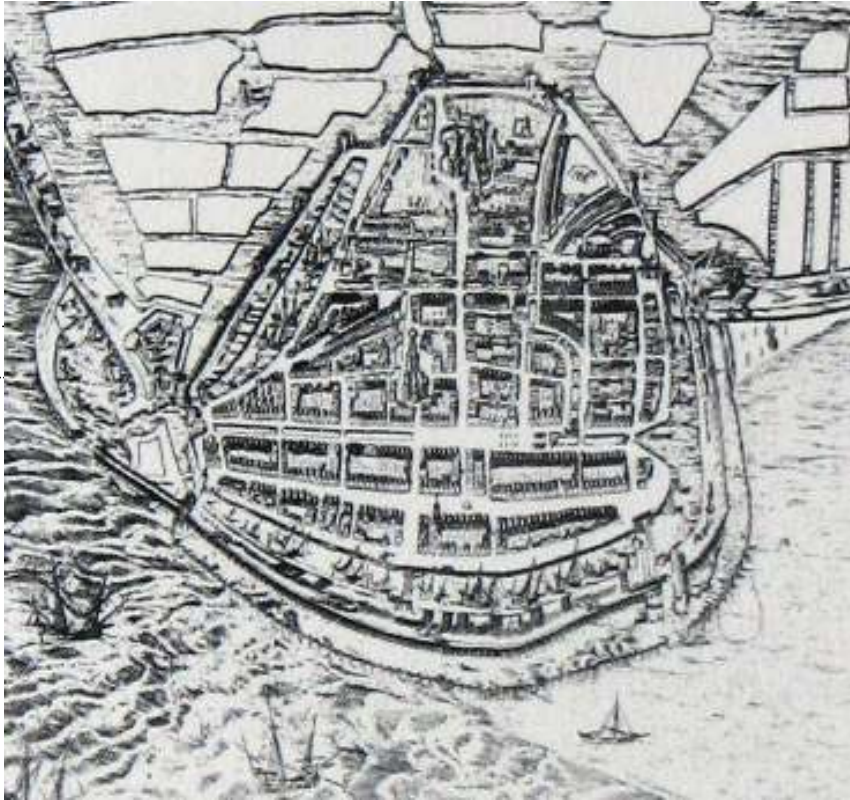
Philips de Goede deed zijn naam eer aan en hij schold de stad voor tien jaar belastingen kwijt zodat men dat geld aan stadsherstel en bedijking kon spenderen. De plaats neemt al-lengs in betekenis toe. Men legt er zich toe op de visserij, zeevaart en de handel. Binnendijks worden havens uitgegraven en tot bescherming legt men versterkingen aan.

Wegens de moedige houding van de Enkhuizer stedelingen tijdens Alva's bewind, verleent Prins Willem I de stad bij 'privilegie' het 'paalkistrecht'. Daarmee kon men van alle schepen die de havens van de Zuiderzee aandeden belasting heffen. Daar stond tegenover dat men dan wel de bebakening en betonning van Zuiderzee en de zeegaten moest verzorgen en bekostigen.

Het levert de stedelingen aanvankelijk veel geld op. De toenemende omvang van de haringvisserij, handel en zeevaart leidt tot de belangrijke stadsuitbreiding in 1590. De oude stadsmuur wordt gesloopt en onder leiding van de Alkmaarse burgervader Adriaen Anthonisz, een befaamd vestingbouwkundige, legt men een nieuwe vestingwal met zeven vijfhoekige bastions aan. Ook de havens konden nu worden vergroot. Bij de oprichting van de Vereenigde Oost-Indische Compagnie in 1602 neemt Enkhuizen met f 536.785,- deel in het maatschappelijk kapitaal dat in totaal f 6.500.000,- belooft. De v.o.c. vestigt dan ook een 'Kamer' in de stad. Later gebeurt dat ook met een Kamer van de West-Indische Compagnie (in 1614). Enkhuizen is belangrijk. Als 14^e van de in totaal 18 stem-hebbende steden heeft ze recht op vertegenwoordiging in de Staten van Holland en Westfriesland. Ze heeft ook een plaats in het College Van Gecommitteerde Raden van het Noorderkwartier, in de Staten Generaal, in de Raad van State, in de Generaliteits-Rekenkamer, in het college van de Grootte Visscherij en in de Admiraliteit van het Noorderkwartier.



43 | Ook Enkhuizen heeft een geschiedenis waarin de visserij een voornamere rol speelde. Een gevarieerde vloot ligt afgemeerd aan de voet van de Dromedaris.



44 | Een zestiende eeuwse kaart van Enkhuizen.

Dat Enkhuizen in de eerste helft van de 17e eeuw tot grote bloei komt zal u niet verbazen. Dat die bloeiperiode maar kort duren zou mogelijk wel. Dit werd veroorzaakt door de steeds grotere concentratie van groothandel en scheepvaart in Amsterdam. Ook de beperking van haringvisserij en belemmeringen van de import ons opgelegd door Engeland en Frankrijk, alsmede de toenemende concurrentie in handel en zeevaart van naburige naties, leiden tot verval. Reders worden gedwongen met grotere schepen te varen en als gevolg van hun grotere diepgang en een ondiepe Zuiderzee, nog versterkt door de ondiepte bij de stad, het Enkhuizer Zand, leidt dat ertoe dat grotere schepen een andere vaarweg kiezen en Enkhuizen links laten liggen. Geen

wonder dus dat nering en bedrijf zienderogen afnemen. De inwonertallen worden jaar na jaar minder. Op het hoogtepunt van de voorspoed telt Enkhuizen ruim 22.500 inwoners. Het miserabelst is het gedurende de Franse overheersing. Het inwonertal loopt dan tot 6803 zielen terug. Pas in de tweede helft van de 19e eeuw neemt de miserie een wending ten goede.

Begin economisch herstel | Van regeringswege oordeelt men dat er een spoorwegverbinding Amsterdam -Leeuwarden moet komen. Deze verbinding zou met een tussenovervaart Noord Holland - Friesland worden gerealiseerd. Na flink wat touwtrekken tussen Medemblik en Enkhuizen besluit de Tweede kamer dat die bootverbinding vanuit Enkhuizen tot stand moet worden gebracht. Dit besluit is van cruciaal belang voor het begin van het economisch herstel in Enkhuizen. Het spoorwegemplacement en de spoorhaven komen in 1885 gereed. De veerdienst met raderstoomboten van rederij C. Bosman gaat in juli 1886 van start. In Friesland wordt uiteindelijk Stavoren i.p.v. Hindeloopen als plaats van aanlanding gekozen. De stoomboot verbindt het spoorwegnet van De Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij met dat van de Staatsspoorwegen, die fiks met elkaar concurreren. Die rivaliteit leidt er soms toe dat, als de boot slechts enkele minuten te laat in Stavoren aankomt, er niet wordt gewacht en de passagiers noodgedwongen in Stavoren moeten overnachten. Daaraan komt een eind als de beide concurrenten in 1916 gaan samenwerken en later onder de gemeenschappelijke naam Nederlandsche Spoorwegen een fusie aangaan.

Tot de vloot behoren ook enkele stoomponten. Aan dek bieden ze aan maximaal 13 goederenwagons plaats.

De lading bestaat veelal uit vee. Die dieren worden al gauw zeeziek en met een windje 6 hebben ze meteen 'de broek vol'.

Aan dek wordt het dan zo'n bende dat wagons en pont schoongespoten moeten worden.

Maar ook voor andersoortige passagiers blijkt de overtocht met stormweer geen pretje. Louis Davids zingt in zijn liedje Zuiderzee immers: 'Met de veerboot naar Stavoren waar wij ons diner verloren...'

In plaats van de visserij moest men andere bronnen van bestaan zoeken.

In de omgeving van Enkhuizen komt, in het Drechterland, de land- en tuinbouw tot grote bloei. Nieuwe cultures worden gestart, waarvan de tuin- en bloemzaadcultuur alsmede de bloembollenteelt niet onvermeld mogen blijven. De omzetcijfers van markten en veilingen in Bovenkarspel en Grootebroek in de periode 1920 - 1930 overtreffen die van alle veilingen in Nederland. Een zeer gelukkige omstandigheid. Gelukkig omdat die opleving samenviel met de teloorgang van de broodwinning die zovelen tot dan toe in de visserij hadden gevonden. De veranderingen troffen zeer velen zwaar maar men hernam zich en werkte zich langzaam uit het dal omhoog. Van lieverlee nemen ook de inkomsten uit de haven weer toe. Niet meer in de eerste plaats uit de beroepsvaart. Watersporters drukken een steeds belangrijker stempel op de bedrijvigheid in Enkhuizen. Daarom komen er twee jachthavens bij. Het Zuiderzeemuseum wordt geopend. Toeristen komen de stad steeds vaker bezoeken. Het gaat Enkhuizen weer voor de wind.



46 | De visafslag waar na de aanleg van de afsluitdijk de aanvoer snel minder werd

Een Y-dependance in Enkhuizen? | Tijdens de voorjaarsledenvergadering van 17 juni 1965 doet het bestuur mededeling van het feit dat de gemeente Enkhuizen de Spoorweghaven heeft gekocht en dat het bestuur in deze haven gaarne een tweede Y-haven zou stichten. Ook de Koninklijke gaat naar Enkhuizen en wil een accommodatie op het Kooizand bouwen.



45 | De geschiedenis is in Enkhuizen nog tastbaar



47 | Oorspronkelijk was de Compagnieshaven in gebruik als werkhaven en als vluchthaven.

48 | Deze foto uit 1995 toont de haven met alle faciliteiten. Linksboven het haventje van het Zuiderzeemuseum.

40 | De Groene Draak tijdens de opening in 1969.



Het bestuur heeft een optie op ca. 30 kooien in de Spoorweghaven en vraagt de leden machtiging om namens hen contracten met het Gemeentebestuur Enkhuizen te mogen afsluiten. Het 'verenigingsleven' zal er voor leden daar grotendeels uit bestaan dat zij 'bij elkander' liggen... De werkhaven (de latere Compagnieshaven) zal ook nog worden ingericht, waarin onze vereniging t.z.t. ook accommodatie kan krijgen. Desgevraagd deelt het bestuur mede dat door subsidies van het Rijk en evt. Sporttoto de m2-prijs naar verwachting f 7,- tot f 10,- zal bedragen en dat die -indien wij met een vloot komen- naar verwachting zal kunnen zakken tot f 5,- p. m2. Uit de daarop volgende discussie met leden komt naar voren dat die het van groot belang achten dat het bestuur pogingen in het werk stelt om door deze nieuwe vestiging leden te behouden. Iemand merkt op: 'Wij zijn 80 jaar geleden gestart op de plek waar nu de Burg. de Vlugthaven is. Toen wij daar niet langer blijven konden bracht het toenmalige bestuur de haven naar de Grasweg (kosten ca. f 80.000,-). Toen dat daar noodzakelijk werd bracht men de haven onder in Durgerdam (kosten f 12.000,-). Het bestuur wil nu een 2^e haven in Enkhuizen, alle besturen hadden het vertrouwen van de leden en ik stel voor de discussie te sluiten en het bestuur te machtigen stappen te ondernemen en de leden over de consequenties te informeren.' Er komt een enquête en onder applaus van de leden gaat de vergadering met de verdere uitwerking van voorstellen akkoord. Het is heel interessant om uit de notulen van de bestuursvergaderingen te kunnen lezen hoe men de Y-havenplannen plaatst t.o.v. de realisering van de Markerwaard. Let wel, men gaat dan nog uit van de realisering van de gehele Markerwaard en zou vrijwel het gehele zuidelijke IJsselmeer uit polders met zeer smalle randmeren gaan bestaan. In maart 1965 concludeert het bestuur dat er ondanks alle geschrijf van voor- en tegenstanders, en aangezien de dijk Enkhuizen-Lelystad al in aanbouw is, de plannen niet meer tegen te houden zijn. Men stelt zich de vraag, moeten we wachten tot we ingebouwd zijn of zoeken we een uitweg in de vorm van een voorlopige dependance in een gebied waar nog te zeilen is en het water nog helder...

Ook dat laatste punt 'helder vaarwater' vormt een bron van zorg. Het bestuur meent dat het bevaren van de toekomstige IJ-meren vergelijkbaar is met het varen op een septic-tank. Afgezien van Enkhuizen wordt ook belangstellend uitgekeken naar mogelijkheden zich eventueel in Lelystad te kunnen vestigen.

In juni 1968 ontvangt het bestuur van de Gemeente Enkhuizen bericht dat de plannen voor de aanleg van een haven in het noordelijk deel van het Krabbersgat, in de Werkhaven, nu definitief zijn. Men verzoekt om een deputatie voor verder overleg. Als de tekeningen van de nieuwe haven in een volgende bestuursvergadering worden bekeken oordeelt men dat we er als de kippen bij moeten zijn. Maar het bestuur vraagt zich bezorgd af, nu de ontwikkelingen in Enkhuizen plots zo snel gaan, of de leden zich reeds voordat de afsluiting van de dijk Enkhuizen-Lelystad een feit zal zijn, wel in groten getale voor een ligplaats in de nieuwe haven zullen aanmelden.

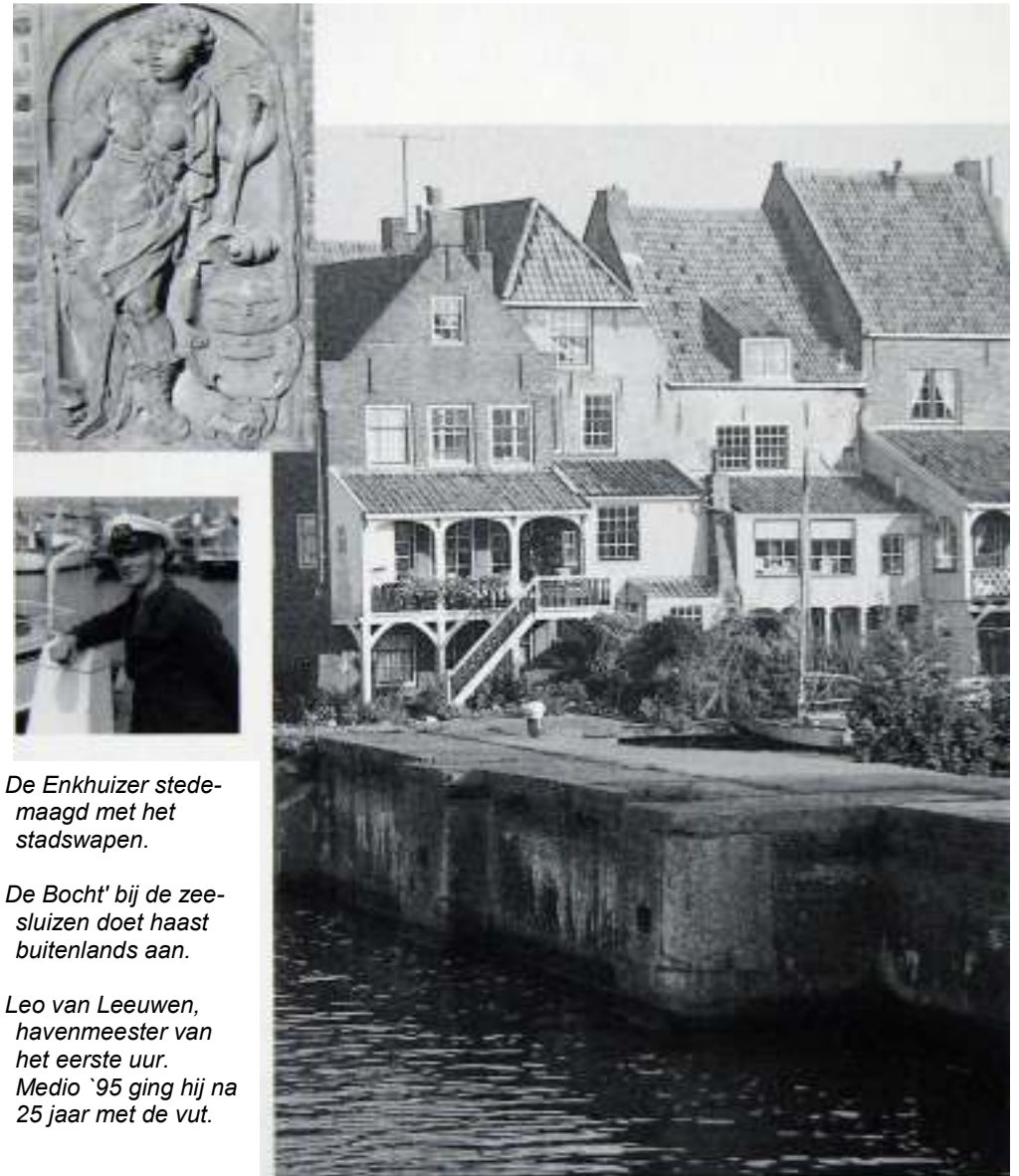
In september twijfelt men opnieuw of er wel zo'n 40 of 50 leden zijn die nu al een box in Enkhuizen zullen reserveren. Dit temeer omdat velen zich reeds instelden op Lelystad. Anderen zien dit niet zozeer als een probleem. 'Immers wat let ons net als andere verenigingen dependances te stichten indien daarvoor voldoende belangstelling bestaat...'

Op 3 oktober 1968 zijn de resultaten van de inmiddels onder leden gehouden enquête bekend. Wat blijkt? De reagerende leden opteren in overwegende mate voor Enkhuizen. Dat zal men dus doorzetten.



59 | *Aanvankelijk is het nog betrekkelijk rustig in de nieuwe haven.*

In december '68 doet de voorzitter aan het bestuur verslag van het onderhoud met B&W Enkhuizen. Men wil de nieuwe haven door een stichting laten beheren waarin 1 of meer leden uit de -in de nieuwe jachthaven ligplaats kiezende verenigingen zitting zullen hebben. De Vereniging van Kustzeilers komt met 11, Zeilvereniging Almere met 120 schepen (waarvan 80 kajuitjachten) naar de nieuwe jachthaven. De Koninklijke te Muiden heeft nog niet besloten maar neemt evt. 20 ligplaatsen in optie. Zeilvereniging Het Y neemt voorlopig een optie voor 35 ligplaatsen. Later wordt die omgezet en stelt Zeilvereniging Het Y zich tot 1975 garant voor 70 ligplaatsen. Deze garantstellingen bieden de Gemeente Enkhuizen voldoende zekerheid om de plannen ook daadwerkelijk uit te voeren. De haven kan in eerste opzet aan 200 jachten een plaats bieden en zal naar verwachting in mei '69 klaar zijn. Aanvankelijk kost het Z.V. Het Y wat moeite om alle ligplaatsen met Y-leden te vullen, maar later worden alle plaatsen bezet. Na diverse fikse uitbreidingen biedt de haven momenteel ruimte aan zo'n 560 vaste ligplaatshouders en wordt ze jaarlijks door 22.000 passanten bezocht. Y-leden hebben er nu 95 ligplaatsen. Het voorzieningenniveau is gedurende de jaren op een steeds hoger plan gekomen. Tijdens het 25-jarig jubileum van de Compagnieshaven in 1994, werd een nieuw multifunctioneel havengebouw in gebruik genomen, is de haven opnieuw vergroot en werd de leidam met een extra golf breker uitgebreid. Zeilvereniging Het Y heeft niet alleen vertegenwoordigers in het bestuur van de Stichting Jachthaven Enkhuizen maar ook diverse keren voorzitters voor dit bestuur 'geleverd.' Momenteel heeft Tom Venneman namens Zeilvereniging Het Y zitting in het bestuur, en is hij daarvan alweer sinds jaren tevens voorzitter. Of Zeilvereniging Het Y met twee havens en een contingent ligplaatshouders in de Compagnieshaven een maximum heeft bereikt zal de tijd ons leren. Dat ze aan haar leden een zo grote variatie aan ligplaatsmogelijkheden biedt is zeker uniek. Misschien een van de redenen dat er al gedurende een lange reeks van jaren een gestadig stijgend ledental mag worden geregistreerd.



51 | *De Enkhuizer stede-
maagd met het
stadswapen.*

52 | *De Bocht' bij de zee-
sluizen doet haast
buitenlands aan.*

53 | *Leo van Leeuwen,
havenmeester van
het eerste uur.
Medio '95 ging hij na
25 jaar met de vut.*



54 | *Dinsdagavondwedstrijd 1995. De grote klasse in het spinnakerrak.*

6 | Zeilvereniging Het Y gonst van activiteit

Bruno Bouberg Wilson

Van meet af aan organiseert Het Y zeilwedstrijden. Aanvankelijk tussen de clubleden onderling, later met andere verenigingen zoals de KNZ&RV, De Zaanlandsche Zeil- en Roei-vereening en De Amstel. Ter gelegenheid van het 10-jarig jubileum van Zeilvereniging Het Y werden er reeds internationale zeilwedstrijden op het IJ (waar anders) georganiseerd.

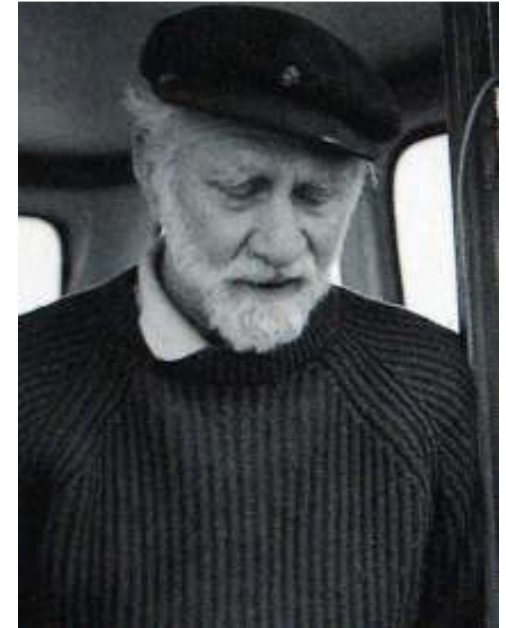
De beide wereldoorlogen en hun nasleep maken dat dergelijke evenementen voor kortere of langere tijd niet meer kunnen plaatsvinden.

In 1957 organiseert Het Y de eerste Trintelwedstrijd en doet dat, soms met wisselend succes, tot op de huidige dag. Het KNWV laat deze wedstrijd al spoedig meetellen voor de jaarlijks uit te reiken Verbondsbezem. In 1960 volgt de eerste jeugdjollen wedstrijd. Voor platbodemschepen stelt Het Y een aantal wisselprijzen ter beschikking (de Zuiderzeeprijs). Dan volgen ook de jaarlijkse georganiseerde Y-torenrace, de 8-Uren van Het Y, de Lady's Cup en last but not least de Dinsdagavondwedstrijden. Andere evenementen: de jaarlijkse Openings- en Sluitingstocht alsmede de Tochten per haven. Maar afgezien van activiteiten te water vinden er ook legio andere gebeurlijkheden plaats. Buiten het vaarseizoen wel te verstaan. Zo zijn er tijdens de winter door de jaren heen allerlei cursussen (vaarbewijs, navigatie, duiken, marifoon, motoren elektrotechniek), maar ook filmavonden (over wereldreizen bijvoorbeeld) en excursies zoals duin- en stadswandelingen.

Leden kunnen tijdens de winterperiode daardoor hun kennis uitbreiden of oprissen.

De wedstrijd- en evenementencommissie bieden Y-leden jaarlijks een zeer rijkgevulde en gevarieerde activiteitenkalender. De commissies worden daarbij bijgestaan door heel wat actievelingen uit alle geledingen en leeftijdscategorieën. Daarnaast is er natuurlijk het gezelligheidsaspect. Het clubschip in Durgerdam is niet zelden het focuspunt.

Ook de ledenvergaderingen vinden er plaats. Afgezien van het voorafgaande wordt de band met de leden tevens onderhouden door het 8 keer per jaar verschijnende clubblad 'Het Y-journaal' dat geheel door de inbreng van leden en redactie wordt verzorgd. Vaak vormt dit onvolprezen clubblad de 'lifeline' waarmee leden ondanks verblijf in het buitenland of gevorderde leeftijd zich niettemin met het wel en wee van de vereniging verbonden weten. U merkt, aan daadkracht en elan heeft Zeilvereniging Het Y sedert haar oprichting niets ingeboet, integendeel, het gonst er van activiteit.



55 | *Oud of jong, bij het Y maakt het niet uit. Ome Be Jacobs bewijst het elk jaar weer als startschipper tijdens de avondwedstrijden.*

Literatuur

Wim Kuyper:

Omszwervingen langs de Zuiderzee, Uitgeverij Kadmos BV, Utrecht 1984.

Ruud Borman:

Van Flevomeer tot IJsselmeer,
Uitgeverij Terra, Zutphen 1982

M.A.J. Visser:

Enkhuizen, hoeksteen van West-Friesland
Uitgave Vereniging Oud Enkhuizen,
Enkhuizen 1950.

Ph. M. Bosscher, G.D. van der Heide,

D. van der Vlis, U.E.E. Vroom:

Het Hart van Nederland,
Uitgeverij Unieboek b.v., Bussum 1973.

Ernst Crone:

Bladzijden uit de geschiedenis der jachthavens
en van de zeilsport te Amsterdam. (Ondertitel:)
Gedenkschrift uitgegeven bij gelegenheid van
het 40-jarig bestaan der Zeilvereeniging 'Het IJ'
1885 -1925. Uitgeverij P.N. van Kampen & Zoon,
Amsterdam 1925.

Nils N.J. Luger:

Zeilvereniging Het Y, Amsterdam 1885- 1985.

J. Trouw:

De West- Nederlandsche Veenplassen.
Uitgeverij C.V. Allert de Lange, Amsterdam, 1948.

Jaarboekje der Zeilvereniging het Y, Jaargang
1887-1888.

Research aan het Y, uitgegeven ter gelegenheid
van het 75-jarig bestaan van het koninklijke/shell-
laboratorium, Amsterdam 1989.

Het water op, 400 jaar pleziervaart in Nederland,
Uitgeverij Hollandia 1990.



Illustratie- en foto verantwoording

- Vereniging Nederlands Historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam: omslag c en d en nummers 1,4,5,6,7,8
- Fries Scheepvaart Museum, Sneek: omslag a en nummers 9,10,12
- Ton Wegman: omslag b en nummers 54,55
- Zeilvereniging Het Y: schutbladen en nummers 11,13,14,18.32
- Paul Visser: nummer 2
- Tjebbe Westendorp: nummers 4,35
- Gemeente Archief Amsterdam: nummers 15, 16,17,21,22
- KLM: nummers 19,28,37
- Piet van der Zee: nummer 20
- M. de Schiffart: nummers 23,24,34
- Familie Berghuis: nummers 25,26,27
- Ruud Porsius: nummers 29,30,31
- Nella Convent en Dirk Faber: nummer 33
- Zuiderzee Museum Enkhuizen: nummer 36
- Willem Kind: nummer 38
- Gemeente Enkhuizen: nummers 43,44,46,47
- Bruno Bouberg Wilson: nummers 45,50,52
- Flying Focus Castricum: nummers 48
- H. Bedijs Enkhuizen: nummers 49,50,53



Colofon

Zout en zoet verschenen in 1996 ter gelegenheid van het 110-jarig bestaan van zeilvereniging Het Y, in een oplage van 750 exemplaren. Het werd gezet uit de Scala sans en gedrukt op Esprit de nature en Biotop papier.

Drukwerk: Drukkerij De Meer, Diemen

Lithografie: Nederlof Repro, Cruquius

Bindwerk: Van Lennep Almere b.v.

Vormgeving: Curve, Haarlem; Wies Hehenkamp,

Henk Stoffels, Ton Wegman

Beeldredactie: Ton Wegman

Beeldresearch: Winnifred Maters

Productie: Bruno Bouberg Wilson

Speciale dank is verschuldigd aan:
John Gaal, Archief gemeente Enkhuizen,
Sj. van de Wijngaard, Openbare werken
gemeente Enkhuizen,
Rob Engelbracht, Oostzaan

NUM NAME NAME	ARRIVE DE ARRIVED FROM EINGETROFFEN VON:	ARRIVE ARRIVED ANGEKOMMEN	PART FOUR SAILED FOR: ABGEFAHREN NACH:	DEPARTURE DEPARTURE ABGEGANGEN	
H. Kaus Trill, Frau und Tochter "Bambino IV"	Tjinnidla	30.7.63	Eukleuzen	31.7.63	ein w Kaffen wohl f Vilgen B ublen
Zee 185. Jan van	Spalenburg Zaandam	30.7.63	Hoorn Gruenen		Gast
M. van Renswoude-Nesta	Warmond	1-8.63	Hoorn	2-8.63	gere
J. A. Verbeek	Handersloot	1.8.63	Spaandam	2.8.63	Ha
R. A. Kerkhof J. van Agnes	Volendam	1-8.63	Amsterdam	2.8.63	Handz
Hen; Lany. Margriet Kitchener Wilton & Frinton Yacht Club "BIRL MARGIE"	Friesland	1.8.63	Amsterdam	3.8.63	Thank g comf
J. Hooper	Zaandam	30.7.63	Hoorn	2-8.63	Beckan "Als Ho
P. C. Kasijman Veenwe Pas. Ouderhoek	Amsterdam	2-8.63	Veniden	3-8.63	We w De sa hupf sen Kaver dat van pomp pblen



De omslag, achter