

"De KAMPIOEN"
Juni 1955

Recreatie te water -beknot

Dam van Marken naar de Nes

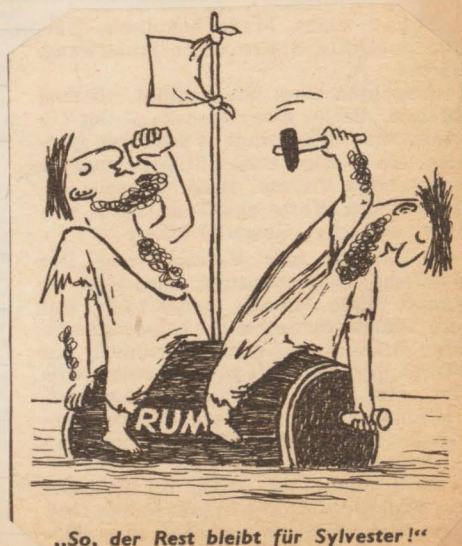
Het plan om een dam zonder doorvaartopening te leggen van het eiland Marken naar de polder de Nes, aan de Noordhollandse wal, waarvoor de aanbesteding reeds heeft plaats gehad, is in watersportkringen slecht ontvangen.

Zij menen, dat tegenover de belangen van een betrekkelijk gering aantal inwoners van Marken, die aan de vaste wal hun werk hebben en onder de huidige omstandigheden in de winter gedurende een kortere of langere periode gehandicapt zijn, diè van duizenden watersportliefhebbers staan, die hierdoor straks de zuidelijke toegang tot de Gouwzee geheel afgesloten zullen zien, zij het dan wellicht slechts tijdelijk. Er wordt van deze toegangsweg steeds door hen, die hun schepen hebben liggen aan het binnen- en buiten Y, de Zaan, het Nieuwe Diep en in Muiden, gebruik gemaakt. De tocht door de Gouwzee naar Volendam, Marken en Monnikendam behoort tot de aantrekkelijkste en minst gevaarlijke mogelijkheden. De route buitenom, oostelijk van Marken naar de noordelijke toegang van de Gouwzee, is zowel voor kleine binnenschepen als voor de kleine jachten veel gevaarlijker door het ontbreken van aanloophavens, de grotere afstand en de hogere golfslag.

Onze Bond en de Kon. Verb. Ned. Watersport Verenigingen hebben in een advies aan de Minister van Verkeer en Waterstaat tegen deze

dam bezwaar gemaakt. Zij wijzen er op, dat door het tracé van de aan te leggen dam voor de toekomst een deel van het verloop van de afsluitdijk van de Markerwaard definitief wordt vastgelegd, alvorens men zich hierover voldoende heeft kunnen beraden en waardoor de recreatiewaarde van de randmeren ten eerste wordt bedreigd.

De in een later stadium weer op te ruimen verbindingsdam van de afsluitdijk van de Markerwaard naar De Nes zal dan definitief een veel te geringe doorvaartopening tussen het IJ-meer en de Gouwzee open laten, terwijl de voorzieningen, die hierin dan ter voorkoming van te hoge stroomsnelheden zullen moeten worden getroffen, een gemakkelijke en voor de recreatie van de randmeren onmisbare verbinding onmogelijk zullen maken.



WOENSDAG 17 NOVEMBER 1954

IJsselmeervisserij zit in financiële moeilijkheden



(Van een onzer redacteurs)

De voortgaande inpoldering van het IJsselmeer en de kleiner wordende visbezetting enerzijds en anderzijds een in verhouding tot deze ontwikkeling te groot aantal IJsselmeervissers, zijn oorzaken van de financiële moeilijkheden waarin deze vissers de laatste tijd in toenemende mate zijn komen te verkeren. Zo werd de toestand geschetst van de IJsselmeervisserij op een hedenmorgen te Amsterdam gehouden persconferentie, die belegd was door de R.K. Zeevissersvereniging „St Petrus“ in samenwerking met de Vereniging Combinatie van Zuidelijke IJsselmeervissers.

De vangsten vertonen over de laatste jaren een regelmatig dalende lijn, zo werd door de woordvoerders van de beide organisaties gezegd; dit jaar zijn zij zo slecht geweest, dat vele vissers niet meer over het geld beschikken om hun vaartuigen en netten gereed te maken voor het volgende seizoen. Misschien zou dit zelfs niet verstandig zijn, nu de visserij eigenlijk geen boterham meer oplevert. De wintervisserij wordt, vooral door de vissers in het Zuidelijk deel van het IJsselmeer, niet meer beoefend, de vloot ligt renteloos voor de wal. De vissers trachten thans in fabrieken, bij boeren en in grondwerken een inkomen te verdienen. Hoewel zij als visser volwaardige vaklieden zijn en dientengevolge een zeker aanzien in hun dorp genieten, zijn zij voor werk op de wal geheel ongeschoold. Zij moeten zich daardoor met het verrichten van allerlei ongeschikt en bijkomstig werk bezig houden, waardoor zij zich als gedeclassseerden gaan voelen.

Deze ontwikkeling, zo zei men, was te voorzien geweest. Reeds in 1951 hebben de IJsselmeervissers de regering verzocht een interdepartementale commissie in te stellen, die zich over de ontwikkeling in hun bedrijf zou beraden, ten einde tijdig maatregelen te kunnen nemen. Pas anderhalf jaar geleden heeft de regering de Commissie Beperking Visvergunningen IJsselmeer benoemd, maar of deze commissie reeds tot bepaalde conclusies is gekomen, is tot heden onbekend.

Om tot gezonde verhoudingen in de IJsselmeervisserij te komen, zal het volgens de twee organisaties nodig zijn, dat de bevissing drastisch wordt beperkt. De regering zal een wettelijke basis moeten treffen waardoor het voor ongeveer de helft van de vissers mogelijk wordt het IJsselmeer te verlaten. Er zullen voor de jongste en de jongere vissers mogelijkheden moeten komen tot omscholing voor een ander beroep. De

De vissers Th. Zwarthoed, voorzitter van „St. Petrus“, K. Kwakman, bestuurslid van „St. Petrus“ en J. van Slooten, voorzitter van de „Vereniging Combinatie van Zuidelijke IJsselmeervissers“ tijdens de persconferentie, waarin zij nogmaals de noodtoestand aan de orde stelden.

nen komen, zij zullen derhalve een uitkering moeten ontvangen voor de duur van hun leven, die volgens de organisaties minstens f 50 per week plus kinderbijslag voor ieder gezin moet bedragen. Het lijkt het verstandigste, dat de groep vissers van middelbare leeftijd het bedrijf kan blijven uitoefenen op de restanten van het IJsselmeer na de inpoldering.

Deze opvattingen, aldus de woordvoerders ter persconferentie, zijn de regering bekend, zou zij deze verwezenlijken, dan zou een groot aantal vissers vrijwillig hun bedrijf verlaten. Deze groep zal uiteraard een tegemoetkoming dienen te ontvangen voor de waardevermindering van het kapitaal.



... staat best ...

Verplicht dragen bij Mast-
breuk!

20 Juli 1955

9 Juli 1955 Werk jaar uitgesteld Dijk naar Marken krijgt brug

(Van onze Haagse redactie)

DEN HAAG, Zaterdag. — Marken zal ten minste nog een jaar langer op zijn verbinding met de vaste wal moeten wachten, zo deelt men ons van de zijde van de dienst der Zuiderzeewerken mede. Men is nu teruggekeerd tot het oude plan om een dijk van de zuidpunt van Marken naar het vasteland te leggen, met daarin een brug voor de scheepvaart als onderdeel van de werken voor de Markerwaard, de grote Zuidwestpolder waarmee naar het zich laat aanzien volgend jaar zal worden begonnen.

Ofschoon nog geen beslissing is genomen gaan de gedachten nu uit naar een vrij hoge beweegbare brug, die juist door haar hoge bouw maar heel zelden zal behoeven te worden geopend om schepen door te laten. Deze brug zal dicht bij de vaste wal komen te liggen en wel ter hoogte van de polder de Nes.

Het plan om vooruitlopende op deze werken met een provisorische dam de Gouwzee aan de Zuidzijde geheel af te sluiten, is dus van de baan. Dit plan kwam aan het begin van dit jaar op en resulteerde in een aanbesteding op 3 Mei. Het werk, waarvoor de Sliedrechtse aannemer B. van Noordenne Ezn met f 2.950.000 de laagste inschrijver was, werd door de minister evenwel niet gegund.

Botter getroffen door bliksem

ELBURG, Dinsdag.

Maandag is tijdens een hevig onweer op het IJsselmeer, terwijl de bemanning aan het vissen was, de bliksem ingeslagen in de top van de mast van de botter EB 28, eigenaar de heer Bart Visscher te Elburg.

De bliksem werd langs de voorstag naar de kop van het schip geleid, waar een kleine explosie ontstond. De top van de mast werd vernield, terwijl ook verder aanzienlijke schade werd aangericht. Het schip kon in de namiddag op eigen kracht de haven bereiken. Persoonlijke ongelukken deden zich niet voor.

→ zeker een 60pk Diesel...

ONZE GAST VANDAAG:

HERMAN VAN DER HORST Filmen is anders dan u denkt

„GAAT u deze film maken à la Rossellini...?"; aldus de vraag van een filmcriticus, toen het uitgelekt was dat ik een nieuwe visserijfilm zou gaan maken. „Neen..... op z'n Jan-boerenfluitjes" heb ik ontwijkend geantwoord.

Het is te gevaarlijk om in onze tijd van specialisatie te vertellen: ik vind het zo prettig om een camera te hanteren... en ik kan het niet laten om met een microfoon rond te sluipen en met lampen te excerceren... en er is geen boeiender spel dan een film monteren... en het meest fascinerende is eigenlijk wel het opbouwen van de beeld-geluid compositie.

Ik vergeet dan nog het begin; het script, het scenario, het draaiboek, of welke naam het verschijnsel nog meer moge hebben.

Draaiboeken kunnen echter óók heel prettig zijn.

Zoals voor de film „Houen zo", waar het bestond uit 8 of 10 regels. De grond-idee van de film. De rest groeide al filmend.

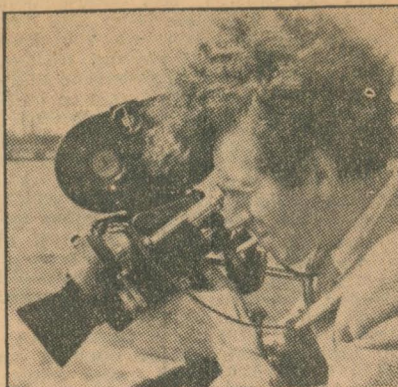
Maar met „Vieren maar" was dit weer anders. Toen ik op een goede dag met de „Claes Compaen" buiten de pieren van IJmuiden kwam, lag er onder mijn hoofdkussen een uitgebreid draaiboek, met 232 keurig omschreven en genummerde „Shots", die ik zou gaan maken „an het ruige leven op een trawler, die gaat vissen in de wilde wateren rond IJsland.

„Varen is toch anders dan u denkt" bleek al direct een bruikbare slogan. We hoorden dat onder de kabeljauwen bij IJsland kennelijk een soort staking was uitgebroken; de netten bleven althans leeg en de scheeps-radio kookte over van luidruchtig gekreun in vele talen van zwartgallig gestemde schippers.

We verdaagden bij het Bereneiland. Binnen de Poolcirkel.

Nu heb ik nooit iets tegen het Bereneiland gehad. Wat kan een filmer beter wensen dan dat de zon niet meer ondergaat. Alleen maar was de Barentssee zo vlak als een tafelblad. Dag in, dag uit. We konden de bemanning van een Russische trawler die een gezicht ver van ons af lag gezellig horen praten. We hielden huismeeuwen. We zagen fata-morgana's van Spitsbergen. Het werd bepaald knus. Zelfs de tien graden vorst begonnen iets gezelligs te krijgen.

Maar wanneer u denkt aan de beoogde wilde tonelen, dan is het u duidelijk dat een verblijf op de IJpont in dit verband opwindender kan zijn.



SCHRIJVER van dit artikel, geboren 1910 te Alblasserdam, maakt films die internationale bekendheid verwerven en herhaaldelijk bekroond werden op Festivals. Documentaires o.a. „t Schot is te boord", „Houen zo" en „Vieren maar". Eerst handelsopleiding, daarna biologische. Filmt sinds tien jaar.

NA drie weken kwamen we thuis-spelenvaren. Over een spiegelgladde zee. Met camera's en tape-recorders en omvormers en accu's en lampen en kabels en meet-instrumenten en reserve-onderdelen en gereedschappen en oliegoed en virtualiën en film en een scenario onder m'n hoofdkussen. Een week later ging de rederij failliet.

Dit stond niet in het scenario.

En het duurde lang eer ik weer kon uitvaren.

Ditmaal met de „Tzonne". Het viel alleen niet in goede aarde dat ik naar storm haakte. Dagelijks werd

ik gehoond, want het weer was weer best! Ik werd de spreekwoordelijke mooi-weer-maker.

Drie reizen jaagde ik op storm. Van de Noorse kust tot de Shetlands.

De vierde reis kwam de storm aan-razen.

Met gierend geweld in touwwerk en antennes.

Wilder en wilder slingerde het schip in de opstekende storm.

Dieper en dieper drukte het z'n flanken in de aanstormende golven.

Tonnen water ploften neer op het dek.

De zee dreunde en kolkte aan alle kanten. Ook in m'n laarzen, door m'n jas, uit m'n mouwen en over m'n lenzen.

Dan kun je van de zee altijd nog de extra dreun verwachten.

Die kwam dan ook. Snel en hevig. Een rollend gebergte van water over het schip heenstormend. Toen het voorbij was, was het voorgedeelte van m'n camera vertrokken.

Na zeven uur hadden we iets in elkaar gesoldeerd dat er weer wat op leek. Toen was de storm gaan liggen.

Ik had hooguit 5 of 6 shots kunnen maken voor de serie stormopnamen die het slot van de film moesten vormen.

De rest kreeg ik de laatste dag van de laatste reis.

En zoals altijd was de werkelijkheid oneindig veel groter en heviger dan het draaiboek ooit had kunnen aangeven.

Dit had het manuscript zelf ook ingezien door in die laatste storm vrijwillig zee te kiezen.

Het ligt nu ergens bij Vikingbank ter inzage voor passerende makreel- en haringscholen.

HERMAN VAN DER HORST

WADDENT OCHT 1955

22 Aug '55
Wouter springt met
Bril en horloge over-
boord en komt met
een stekel aan horloge
weer aan boord

Half een ene ^(later "garrit") Friend geannuend, volge
verdruk. Dobberu. Schede. bril. Aankomst
omgeving Pampus. Invalle "de necht".
Dobberu met de Poobter. Koers geant →

23 Aug '55
3 kwartier met motor
gevoerd
laatste
peke oppelacht.

de nek. Alsmen de nek. blasterij
Pietere. Geluist → Haven met motor.
Wouter + Hieke van boord. Condensator
vernield. 23 uur Koers geant → Enkhuisen.
Havense thop ervaren. "Gewoon een beetje
golven", hept Jan Pieter. Eerste ochtendplan
aankomst Lelystad ??? Koers geant →
de nek met matige NO wind volpende slop
→ L.L. werk. Na korte windsilte over-
loke bein → Stavereu, 20.00 u. Marit over
land → Kornwerderzand. Motor loopt
vast, getyafel achtugelate in Café. Van
24-u tot 5-u doorjevan → Kornwerderzand
(Goed gedaan Eric + Gerrit!) Zonder ontbrek
Joko → Waddeneu, matige tot krachtige
O-brin, heldenke, blumste, warmste
slop "th jaar. Die L.O. zal in schot
in Vlietwom → Terschelling vermenet "de
krachtige abstrom → riepst. Eenmaal
"th krachtdadig opbrede v. Jan Pieter

24 Aug '55

25 Aug '55

gaten geferend om met
borstela pek te kunnen
volledigen. Gemt M. Pet.

26 Aug '55

J.P. in paniek!

24 Aug.

achter in band rustige water gevende
en voor anker gepaen ^{Gerrit} waterpomp gerepa-
reerd, enorme straal ^{des ordaniz} met ^{och hog} hokende motor e
vut stoom in 's donker in de hem v.

Terschelling geannuend. Havenmunt slaapt ^{rustig} door.
Na het door sommige onverstandigen als paniek
beluag geveuen uitpelsche e uitperslape
in het vooranden. Gemet door 10 sec. rege.

Terschelling 11u van H.W. verlaten, door my valh "de
wind gevondrecht te onken naast" 8 fremse geatje.
Aeen luy (door rege) Bij herminuende ^{matige N.O.} wind
schup gevild, donker ontbrek "de golfslag e
inkvers geit "de stroom. Tegen inallede
drinkerin het Oude Iliu binnegepaen. Om draai
berikht e weten over te komen danke
gode navigatie! Jan Pieter my gebut pelukhip.
Deanne int te Zinderlyph geboort en emprim
vertpereke op "de Weerd". Overton Eerland
aangeren over boei SOD. Vastgelopen op "het
Zachte Bed" in daer blyven elapen. Om 9.30u
2 u vör L.W. vertwilt in Zinderlyph richting
Om 10.30 u geen wind meer. Rati: conpres
Adieu! Gerrit gebabbe hwal geveued e die
stimuleren Eric tot het geblunde ijken "de
puitbaak. 12-u veran gedobberd.

16 uur: Der Oever bereikt; de haven
binnen geboegd door pie-
ne gogel met 5 PK-buitenboord-
motor. Jan-Pieter en Käte verhalen
het vaartuis. Wieringer vloot be-
richtigt. Aan leeg. 20 uur ge-
traakt de haven uit te kruisen;
daar geleerde aan ooh leeg
was. Gerrits bril (-6 - 6 $\frac{1}{2}$)
door klapperende schiet ^{Eric} over
boord geslagen. Met laatste dag
eer werd meer; op de kade
werden grote sommen (wa-
den) verloren. 20.45 naar de
sluis gelept door vierdelethe
wleefboortkajuten. In de sluis
verder geholpen door 40. touw
reitrukt (2-manter roon
"Albatros") dat mosselen gewist
had.

28 Aug. opgeladen aan gelaad en
geleerde korngebracht. Motor
goed. 12.30: Vertrouwen met
matige M.W.-wind. Vinding

aanex, dwars scheps-
-kluiver

van Gerrits: "balloukluiver".
Bij Euhmizen aanwalherende
wind. Kanaal v. Euhh. gepaard
met fraai gezicht op feestend
Euhh. (600 jaar stas). Door
listig manoevrerend boot
stuwor-Euhh. opgehouden.
V.a. Euhh. 220° gestuurd
met matige N.W. wind.
24 uur Marker ommer gepaard
2.45 geleerd onder ~~Uick~~
29 Aug. 11- uur vertrouwen ^{haa}
Durgerden, aan hooft 12.30.
met felloos' loerde motor.
(Sic! de kapitein)

Dinsdag
~~20 Aug~~ 6 Sept 1955

Om 10 uur arriveerden S.J. Brede (utrechts botle
beritter in spe) en Eric bij een popelende rivier
die op t'voordek der KP 145 lag te romen. Nadat
12 uur op rivier gemaakt te hebben (die zoalscale
bleek naar een bruiloft moest) gemotord tot Ymond
met halve wind (W.N.W.) pglischel naar Marken
gegaan, onderwijl d'utrechts de knepen van't
vak lerend. Gepoogd om om Marken heen door

waarmee terug te varen, vrijdeld door ruime de wind en enorme regenbui. Vlak voorbij Marker vuur motor schip gepasseerd met alleen 80 a reil! 5 kmjl voorbij Marker vuur in volendamse vloot geraakt. Daar gegijpt en met ruime wind teruggevoerd Utrechtse wordt zeer ziek, doch weet zich enigszins te herstellen. Na voorspoedige reis onder dreigende weereluchden ± 5 uur wee in ymond gearriveerd waarna tot Dordrecht gemotoriseerd wordt. Motor leilloos (sic)!

Zondag 11 Sept 1955.

Bij aankomst op de botter bleek gezamenlijk kapitaal van Eric, Gerrit, Rika en Anne te bestaan uit f. 40, waarvoor Gerrit 8 gevulde koeken kocht. Met deze mondvoorraad vertrokken en binnen 1 1/2 uur naar Marken gevaren. Hier de haven binnengelopen en aangeleerd, waarna het eiland bezichtigd (!) Bij terugkomst wachtte ons doorgemiddelde Marker op die f. 0.70 van ons verwachtte. Nadat Rika deze van drie Chinezen gebedeld had, hebben we Marken weer verlaten, onder panische uitroepen van Rika, die Gerrit's stuurmanschap wantrouwde en bang was tegen het havenhoofd op te varen.

Richting het Gooi gevaren, waar we in plaats van ongeveer Naerden, ongeveer IJhuizen uitkwamen. Onder de Gooise kust ging alle wind liggen. Met een snelheid van ongeveer 2 knopen Pampus op 2 meter gepasseerd. Om ongeveer 7.15 h. Ymond gepasseerd en op de motor, die de hele dag in een voortreffelijk humeur was, Dordrecht binnengevaren.

Zaterdag 24 Sept 1955.

Hoewel de opgetrommelde bemanning (Harald/Eric/Gerrit), welke we eerder Gerrit voorlopig, om 8 uur in D.D. was, bleek dat we half twee bijt uitvaren dat 't zicht ± 25 meter was. Alomtejeloe van misthoor en van Schep en gillend mistgein van ymond. Dit werd besloten terug te keren. Nadat alles weer opgeruimd was, verscheen Gerrit om 10 uur en besloot, geholpen door 'slechte weer, een Toeter aan te schaffen. Daer spoed S. v. Reesema toch door de mist kwam binnentukken, wed bij hem een praatje gemaakt, waarop Harald plichtsgetrouw verdween. Om 12 uur trok de mist op, doch mijnel jeemind. Op de motor werd toen naar Ruider getuift duur: 1 uur verbruik 8 liter dw. 2. bijna 1 liter per km. Motor leilloos Zondag 25 sept. Met de pallas boot a werd te ree van 4 uur wechond met redelijk weer en matige wind naar Dordrecht (van Ruider) gezeld. Motor leilloos

Vrijdag 3 Aug. 1956.

- Vertrek Spakenburg: 0.30 uur
hoers: vaarjens, later N.
weinig wind, zw.
 - 2.10 u. lichten Eemward. Huizen
in; wat meer wind
 - 3.15 u. Licht 0 (4 sec) pak 100°
precies op rand 1/2 h Kruis (golven!)
 - 3.45. Vast rood licht aanst.
belijst.
 - 5.30 in belijst
-
- 8. - weggevoerd

Zaterdag 4 Aug '86.

12.50 u. Vertrek Urh; fhuiken
bries, Note W; Zonning
Koers W t N.

- ± 215 overstap by staak P no 4, Enkl.
Zand. Koers ± NO. t. N.

- 16.45 overstap by hestemendyt, ±
halvenwege Urh - R'dane loek

- 2.00 afgemerd Enkhuizen

Zondag 5 Aug.

8.15 vertrek

van Heelker A% Joods

van Heelker B% bedelaers

van Joodse bevolking C% bedelaers

C > A →

C > B?

Zondag 5 Aug '56,

Ma dag inderstille op rede van Euk-
huizen.

- 20.30. Vertrek van rede v. Eukhuizen, 300 m.
O. v. helbaai. Wind plotseling opgestoken,
matige bris, NO.; koers NtW.
- 21.30. Koers N; medenblik pel Dons (W).
- 22.35. Licht Huidspier - e O. Zey in een lye.
- 24. - Verrederlijk o. ZW staron
1/2 e O staron

Maandag 6

- 2.30. o. WNW Huidspier; op een komende red
- 3.45. witte lichtbrei gerond (ms 2)
- 4.30. gemeerd aan eenig komende red.
- 5.15. don UK 244 door sluis en lang gesleept
naar Waddense.
- 5.30. los van UK 244; met getij med don de
Boontje naar Harlingen. HW te Harlingen 9.30 m.
- 7.30. Gemeerd aan havenhoofd
Harlingen.
- 7.45. ~~Verder~~ ~~W~~ ~~ONO~~

Maandag 6/8 '86. (vervolg)

— 11.00. Vertrek v. pier Warfhuizen met km. ebtrom
n. Kornwerder, zwakke wind ZO.

12.15 ten anker bij Boontjes no. 28

14.00 anker op. Wind N.

15.30 aankomst Kornwerderzand

15.45 vertrek Kornwerderzand. wind N
tot NO

17.10 Hindelopen dwars op 400m

18.00 Starre 300m. Bahbond; wind iets
minderend; koers naar Eindhaven.

18.30 Rode boei no. 1 (Vrouwe sand) 500m. S.B.

19.45 Vers dwars, wind ONO

20.10 Kralbeingschipheid (na 23 uur 40 minute)

20.30 ten anker bij Zw. ingang Kralbe. gat v.w.k.
opkomende onweersdun

Dinsdag 7/8

7.30 Anker op Wind N, late veranderlyk; en
in buien soms wtschietend, d'langst windstil.
De zette koers naar Markervuur.

12.30 Te anker bij Markervuur. geen wind
Fraai zonnig weder.

13.00 anker T Harde wind NW

16.30 gemeed Diergerdamm.

Roptarijl 18 Aug
Mijn heer

Hoogst u briefkaart ontvangen
om inlichtingen

En dat zal wel gaan maar
als u het kan schicken is
het beter als u op hoog water
of minstens half tij komt

U is vermoedelijk wel bekend
op Roptarijl en op de namiddag
ben ik haast altijd veel thuis

Met vriendelijk Groeten
Joh. Wiersma
Roptarijl

Betreft:

Mogelijkheid om bij slecht weer
prop te zijn (~~na~~ 2 km. van Harlingen)
als vluchthaven te gebruiken.
Het is ook ^{toestaan} ~~mogelijk~~ bij goed weer binnē
te reizen.

AFZ.

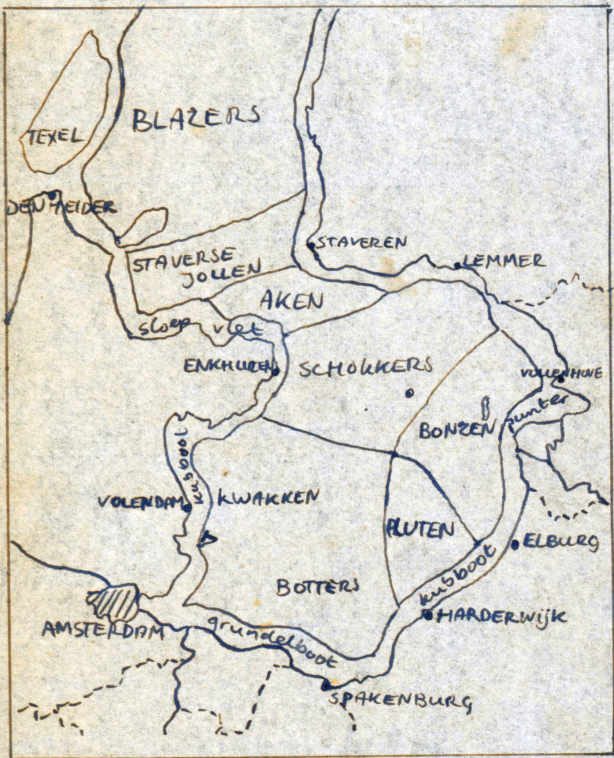
ANTWOORD
BRIEFKAART



E. G. Verhade

Westermarkt 8.

Amsterdam (C).



In Lemmer ook kenter of leesmanw.

In Volendam ook Bouletjes (kleine eek)

Oude Schoeners

in moderne tijden

☆ Trieste levensavond van vroegere zeilschepen

CANADA'S zilveren „dubbeltje” draagt aan een kant de afbeelding van een tweemast-schoener onder vol zeil. Dit plaatje van de vermaarde *Bluenose* in actie houdt de herinnering levend aan een periode die voor goed is afgesloten. De vooruitgang der techniek heeft hier als elders de werkende zeilschepen doen verouderen. De schoeners van Nieuw-Engeland en de Canadese Atlantische provincies hebben de strijd misschien iets langer volgehouden dan zeilvaartuigen elders, maar ook hier vindt men heden ten dage reeds velen die nooit een schoener onder vol tuig hebben gezien.

Schoeners, „two-stickers” worden ze hier genoemd, zijn er nog genoeg, maar de masten dragen nauwelijks meer zeil. De motor levert al de stuwkracht en de weinige overgebleven zeilen worden alleen gebruikt als hulpmiddel. Soms om bij bijzonder gunstige wind een beetje te helpen, vaak uitsluitend als steunzeilen bij een zeegang.

De tijd van de grote schoener-races is lang voorbij. De rivaliteit tussen de zeevarende Atlantische Amerikanen en Canadezen, die soms tot goede sport, soms tot een betreurenswaardig schouwspel leidde, is verdwenen. Niet verdwenen, maar gedegradeerd tot met olie bevuilde, zwoevende vrachtboten zijn de schoeners.

Er wordt nog met een aantal Canadese schoeners gevist, maar ook dan doet de motor het meeste werk. De rest van de eens zo trotse tweemasters wordt gebruikt voor kustvaart langs de Atlantische provincies en vooral rondom Newfoundland. De fraaie lijnen van de meeste dezer schepen verdwijnen onder een dekklading stukgoed. De masten zijn afgeknot om te dienen als laadboom. Er is nauwelijks meer canvas aan boord.

DAT geldt voor de grote tweemasters, die soms wel vijftig meter lang waren, geldt voor de kleinere zeil-vissersschepen in nauwelijks mindere mate. Hier en daar vindt men

nog een visser z'n werk zeilend doen, meestal in een boot die allang afgebroken had moeten zijn. Helaas worden ze nooit afgebroken. Het is veel voordeliger voor de eigenaars om ze voor een paar honderd dollar aan een goedgelovige zeilliefhebber te verkopen.

Zo komen er allerlei van binnen verrotte, maar nog vrij goed uitzienende tweemastertjes in handen van onwetenden die pas later ontdekken, dat ze een kat in de zak hebben gekocht. Ondanks de slechte reclame die uit zulke transacties volgt komen er telkens weer gretige kopers opdagen, voornamelijk Amerikanen.

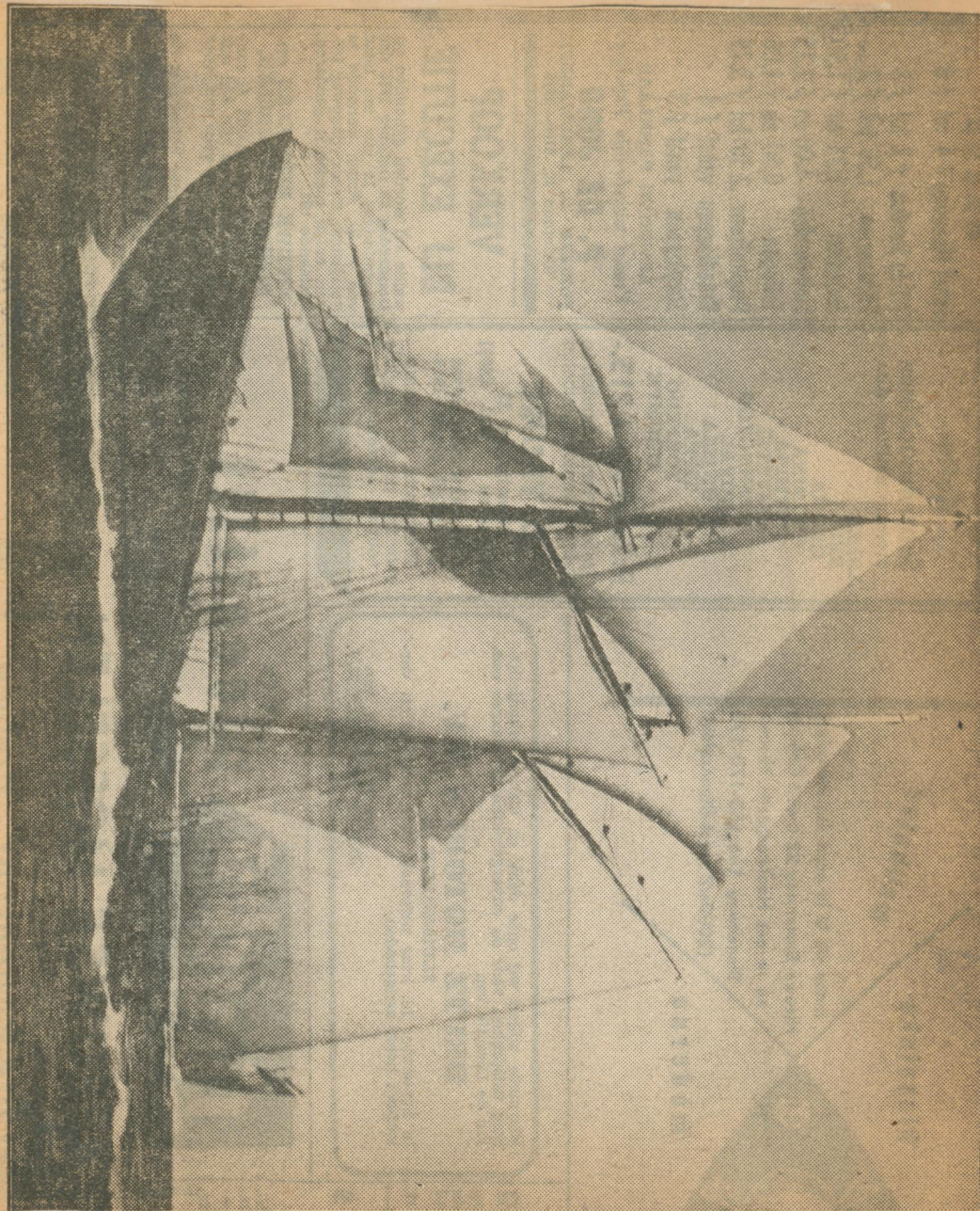
Sinds de befaamde *Bluenose*, winnaar in talloze races, in 1946 op een Westindisch rif verloren ging is zij tot een nationale legende geworden. Onder de werkelijk werkende vissersschepen op de Grand Banks had zij haar gelijke niet wat snelheid en zeevaardigheid betreft.

Maar deze *Bluenose*, snel als zij was, blijkt te hebben geleden onder dezelfde kwaal die vrijwel alle in Nova Scotia gebouwde houten schepen aankleeft. Ze was niet al te hecht doortimmerd. Er is een merkwaardig contrast tussen de fraaie jachtlijnen van de vissers-zeilschepen en de gebrekkige constructie, het vaak minderwaardige materiaal. Zelfs de *Bluenose*, ongetwijfeld een van de beste, werkte in zwaar weer op beangstigende wijze open.

Een nuchtere opmerking als deze kan men echter maar het beste niet in het Engels neerschrijven, want dat klinkt in de oren van de Nova Scotians, die hun bijnaam „*bluenose*” aan het befaamde schip hadden geleend, als erger dan landverraad en heiligschennis. Misschien is het ook maar beter van een vergaan schip niet dan goeds te spreken. *Bluenose* is een legende geworden en iets van haar glorie straalt nog over de gedetureerde hulken die thans puffend zwoeven van haven naar haven.

HERMAN NIJLAND

Een der laatste schoeners onder vol tuig. Een tuigveel dat bijna even zeldzaam is geworden als de verschijning van een oud duurseluid schip.



NEDERLAND heeft vijf Noord-zee-eilanden; Rottum wordt er gewoonlijk niet bijgerekend, laat staan al die zandplaten en droogten, welke er in het Waddengebiet te vinden zijn. Toch zijn die zandplaten lang niet alle onbewoond.

Van Rottum is bekend, dat er één gezin woont, nl. dat van de strandvoogd Jan Toxopeus. Dat op enkele andere platen vluchthuisjes staan, waarin schipbreukelingen een tijdelijk onderkomen vinden, dat op de Rottumerplaat mannen wonen, die stuifdijkjes aanleggen, is al veel minder bekend en er zijn maar weinig Nederlanders, die weten, dat tussen Harlingen en Terschelling een eilandje ligt, dat, behalve door zeevogels, een deel van het jaar door twee mannen wordt bewoond.

Dat is het eilandje Griend, het grootste vogelreservaat van Europa — en daar het op het ogenblik in zijn voortbestaan bedreigd wordt, verdient het de aandacht.

De passagiers van de boten, welke van Harlingen naar Vlieland en Terschelling varen, passerden het eilandje al ~~veel~~ spoedig nadat zij de Harlinger haven hebben verlaten. Zij zullen, als zij de uitgestrekte, bijna helemaal vlakke zandplaat zien liggen, niet beseffen dat dit een waardevol gebied is. Toch is dat zo, dat blijkt wel uit hetgeen er thans voor het behoud wordt gedaan. Er wordt, mede op aandrang van de Vereniging tot behoud van natuurmonumenten, een onderzoek ingesteld naar de mogelijkheid, het eilandje te behouden. Rijks-waterstaat is met dit onderzoek bezig en als de resultaten bekend zijn, wil men naar een mogelijkheid zoeken, die tot behoud van Griend kan leiden.

Het is geen wonder, dat, waar grote eilanden als Texel en Ameland een dagelijkse strijd voor hun behoud moeten leveren en steeds weer grondgebied aan de zee moeten afstaan, een vrijwel onbeschermd eilandje als Griend het vooral hard te verduren heeft. De stromingen in het Waddengebied knabbelen steeds meer van de plaat af en vooral de stormen kunnen soms ongunstige gevolgen hebben; de Decemberstorm van het vorige jaar heeft Griend weer een heel stuk kleiner gemaakt. En het is wel duidelijk dat, als er geen maatregelen worden genomen, het voortbestaan van Griend zeer twijfelachtig is. Elke et-

Het eiland Griend bedreigd

maal maakt de vloed de geul, die dwars door het eiland loopt, breder en dieper. Maar de stromingen in het wad zijn onberekenbaar; het kan best zijn, dat zij over enige tijd plotseling een heel andere route kiezen en dan beginnen de kansen voor het behoud van Griend te stijgen. In ieder geval laat men er nu reeds een stuifdijkje ontstaan; er moet nog worden afgewacht of deze maatregel een gunstige uitwerking zal hebben.

WAT er thans nog van Griend over is, is slechts het restant van een groot eiland; eens, in een ver verleden stond op Griend een dorp, waarin grote welvaart heerste. Dat dorp had een flinke haven, van waaruit de schepen vele landen bevoeren. Er werd op Griend ook aan landbouw gedaan; er stonden enige grote boerenhoeven. Het eiland was ook door dijken omgeven. Er stond op Griend een uithof van het klooster Lidlum en er was ook een kloosterschool.

Dat alles is in vrij korte tijd verloren gegaan. Terwijl er werd gepleit voor grachten en wallen om het dorp, zodat dit een stad met alle daaraan verbonden rechten zou kunnen worden, ondermijnde de zee de dijken. Er werd aan de kustverdediging weinig aandacht geschonken en plotseling — het was op de Kerstavond van het jaar 1287 — voltrok zich het lot, dat blijkbaar niemand had zien aankomen. Terwijl de monniken bij elkaar waren om het Kerstfeest te vieren, stak er een storm op, die het water hoog bij de dijken opjoeg en ze al spoedig overspoelde. De monniken onderbraken hun feest en samen met de dorpsbewoners spoedden ze zich naar de dijken om de strijd tegen de zee te voeren. Maar de zee was oppermachtig; de dijken braken, de golven vernielden de hoeven en het dorp; talloze mensen en dieren stierven een verdrinkingsdood.

Een deel van het eiland, nadien onbeschermd tegen de zee, is overgebleven. In de zeventiende eeuw is het nog bewoond geweest door een aantal herders, die er hun schapen hoedden:

Van onze medewerker
in het Noorden

er moeten toen vier of vijf woningen hebben gestaan. Maar sedert lange tijd zijn het slechts de vogels, die hier verblijven en op dit rustige plekje grond heeft zich een vogelleven ontwikkeld, dat zeer bijzonder is. Vogelkenners uit alle delen van Europa en zelfs uit andere werelddelen komen hier bezoeken brengen. Uiteraard kan men niet zonder meer een bezoek op Griend afsteken; daar is een speciale vergunning voor nodig. Er is natuurlijk ook geen bootlandienst op dit eilandje; wie vergunning heeft om er te komen kan gebruik maken van de gast-

vrijheid van een visser, de waterpolitie of de douane. Behalve vogelkenners voelen overigens weinigen zich aangetrokken tot een bezoek aan deze zandplaat, waarop een kaap, een baken en een hokje op hoge palen staan.

Dat hokje op hoge palen wijst er op, dat er, behalve vogels, ook wel mensen op Griend verblijven. Dat is ook zo, zelfs gedurende een vierde gedeelte van het jaar. Dat zijn de beide vogelwachters, die de rest van het jaar op Terschelling wonen, maar die in

✱

De zee heeft een inham geslepen
dwars door de Griend, het eiland dat
langzaam maar zeker verdwijnt.

het voorjaar — gedurende drie maanden — naar Griend komen en daar in het hoge hokje hun intrek nemen. Zij hebben daar te waken over de vogels, die dan op de zandplaat nestelen en hun eieren uitbroeden. Zij moeten er ook op toezien, dat de grotere vogels de kleinere niet uitroeien. Zij hebben daar in die drie maanden niet een druk leven en het is ook wel een wat eenzaam bestaan, daar op de zandplaat. Ze krijgen echter wel eens bezoek van vogelliefhebbers — en verder kunnen ze de tijd ook vullen met het tellen van de eieren, die er in verschillende soorten te vinden zijn.

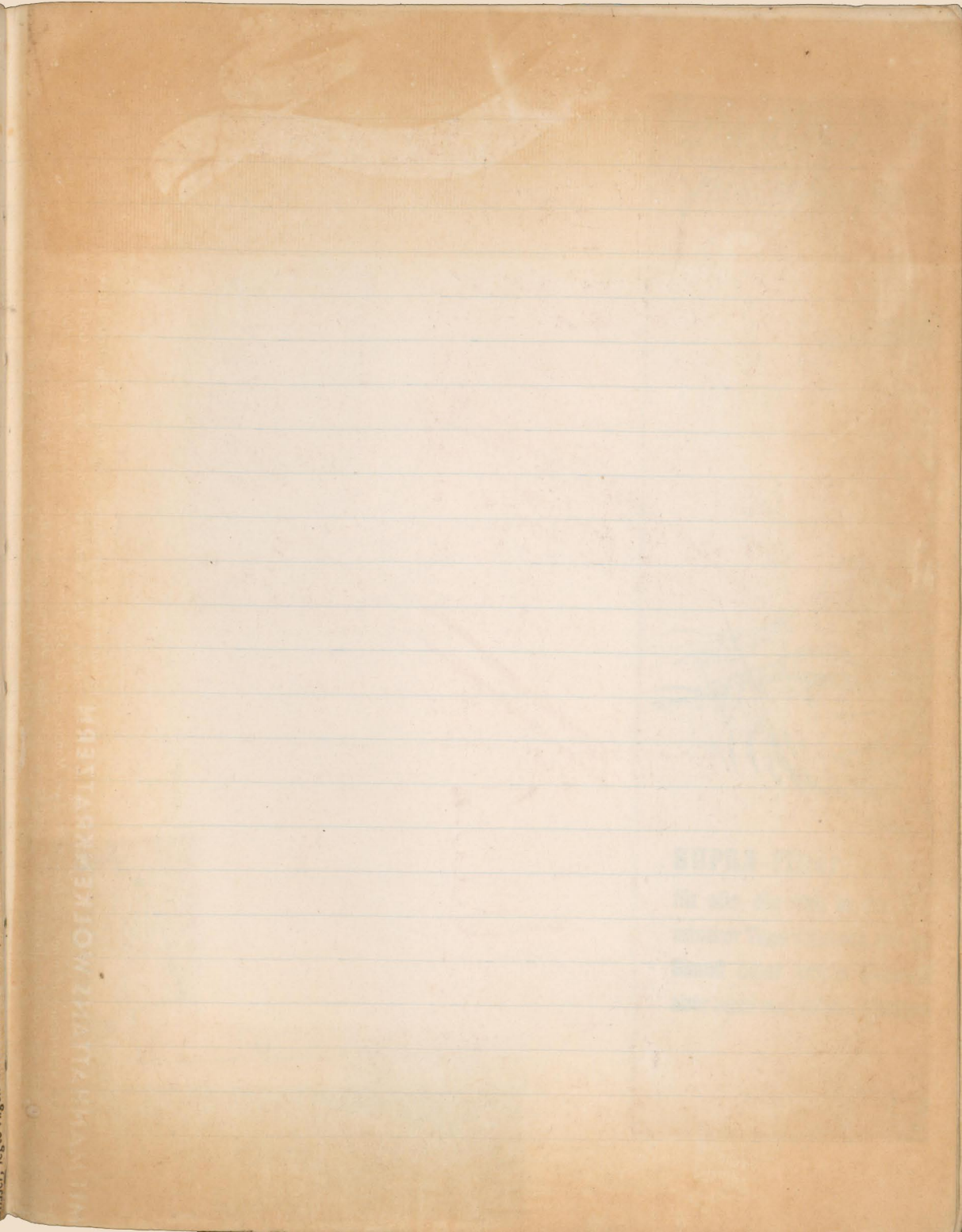
Want de wetenschap heeft grote belangstelling voor alles, wat daar op dat kleine, eenzame Griend gebeurt. En omdat er niet zo heel veel plaatsen te vinden zijn, waar de vogels zo ongestoord kunnen nestelen en broeden als op dit plekje in de Waddenzee, zullen we maar hopen, dat er inderdaad mogelijkheden gevonden worden om het te behouden.

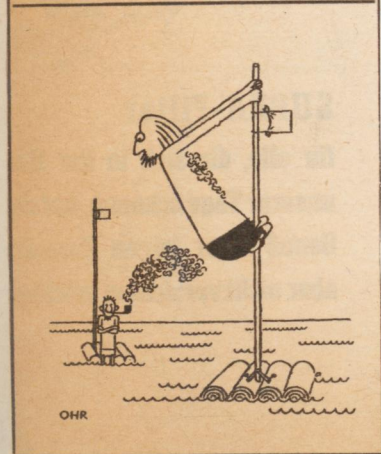
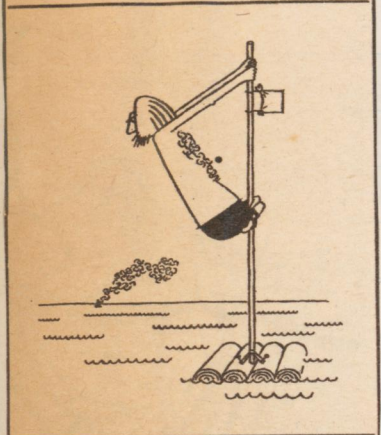
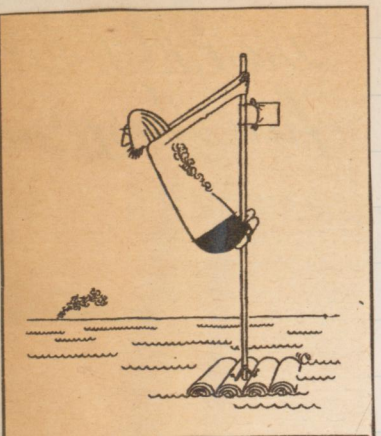


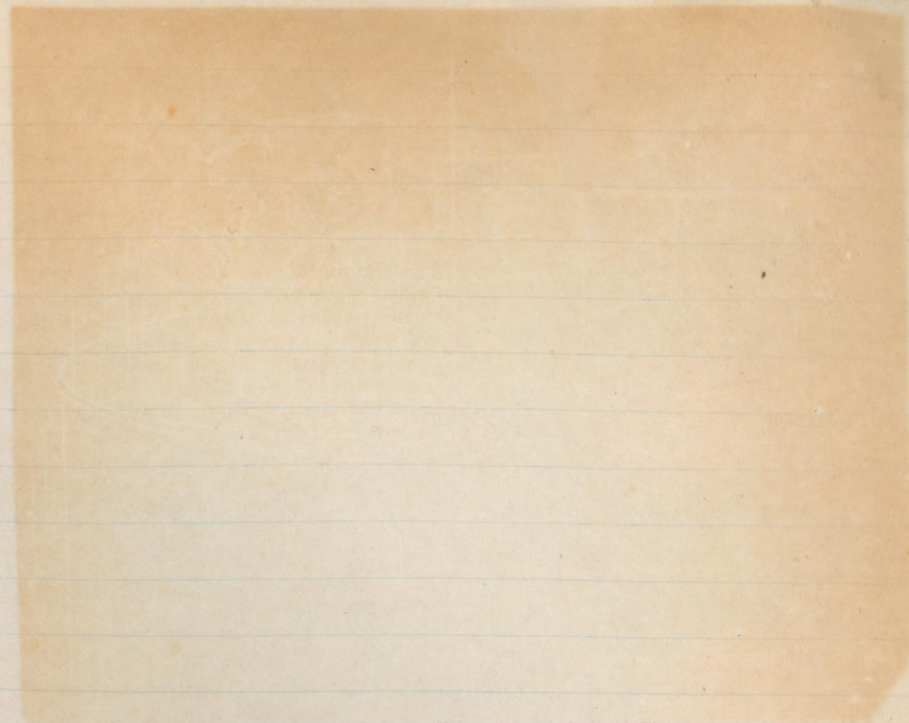
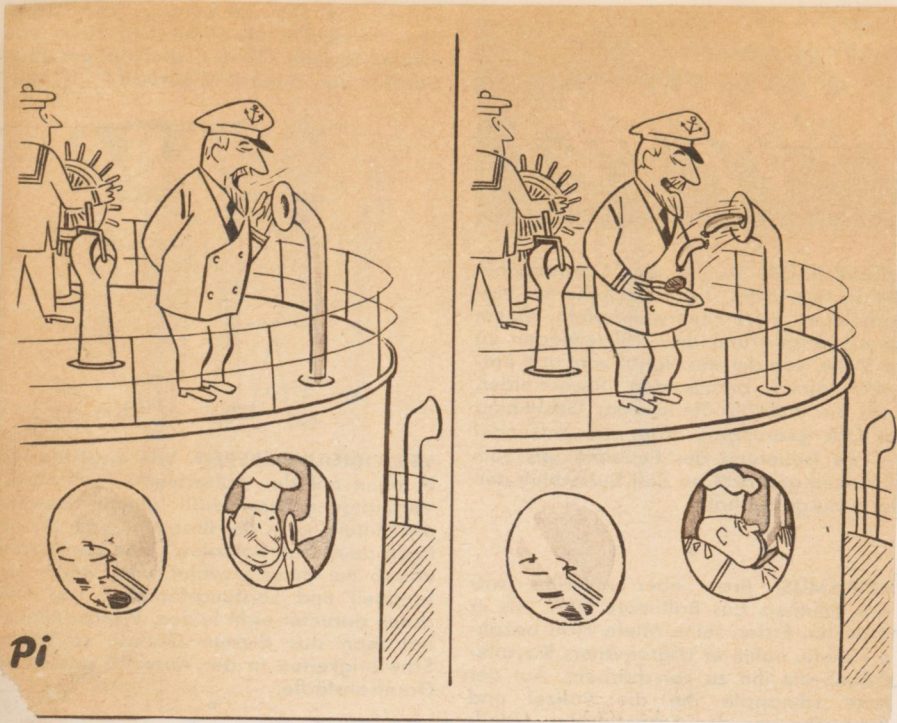


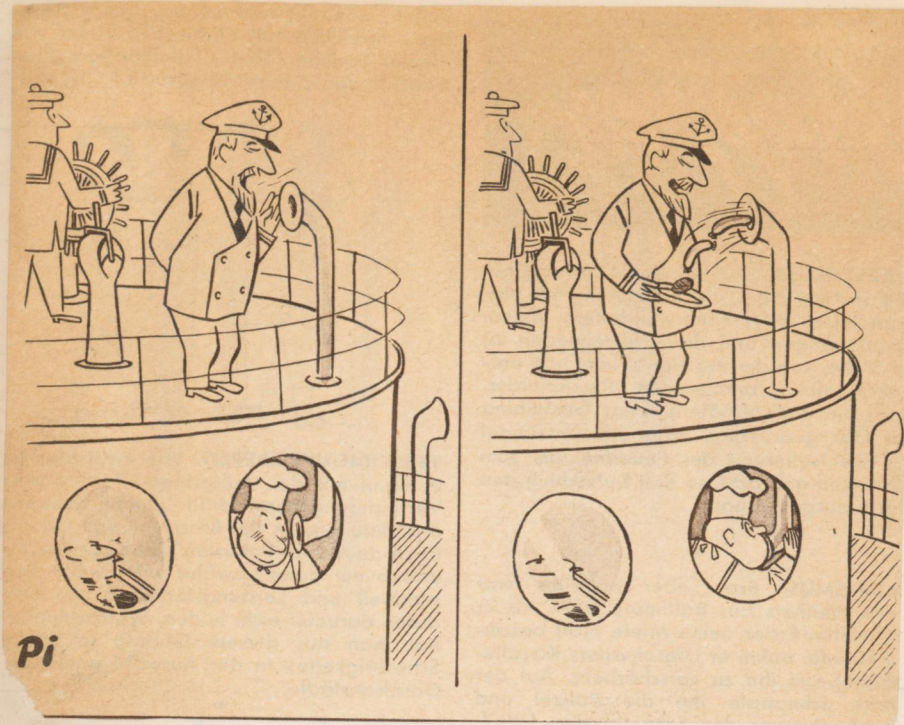
MIT MANHATTANS WOLKENKRATZERN konkurrieren die drei Mastspitzen der wendigen „Vema“ unter dem wolkenlosen Himmel von New York. Zwei Monate war der 553 Tonnen schwere Dreimastschoner unterwegs auf Forschungsreisen. An Bord kochte ein Dutzend Wissenschaftler Salzwasser, legte Algen unter das Mikroskop und wühlte auf dem Grund des Golfs von Mexiko nach Sand

und Steinen. Bei ihrer Rückkehr konnten die Wissenschaftler der Columbia-Universität die Frage nach dem Ursprung des Golfs beantworten. Sie sind sich darüber einig, daß immer Wasser floß, wo heute das Wasser fließt, und daß der Golf von Mexiko also auch in grauer Vorzeit kein Teil des nordamerikanischen Kontinents gewesen ist. Er hat nie zum Festland gehört. Ein supermodernes Forschungslaboratorium an Bord der „Vema“ stand den Wissenschaftlern zur Klärung der Frage zur Verfügung.

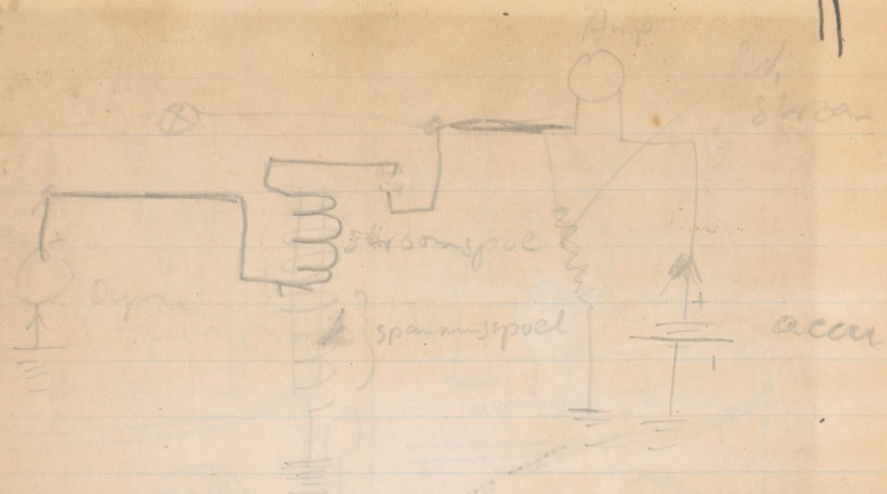






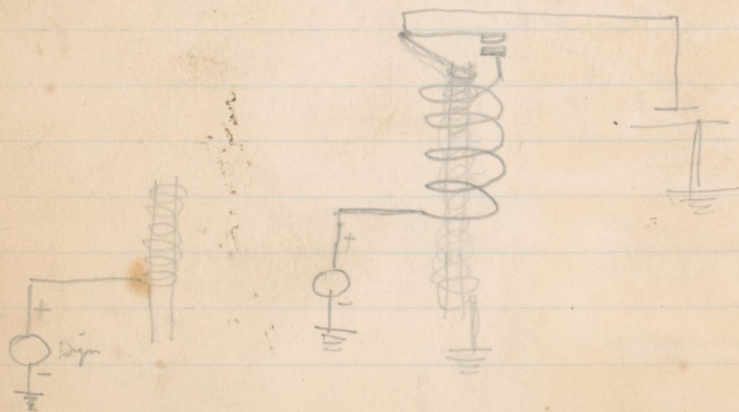


Pi



Automatische Schakelaar
spanningsregelaar

Roefwaaier aan de opbouw van het net
1et in de oude brug



Verbeteringen en Reparaties aan de boot:

Zeilen TANEN

Scheur in groot zeil en fok repareren.

Lijken van't groot zeil vastretten ook foklijke naar

Bun Afdelken

Kluiverboom afmaken (Ring vast (2.25))

Kluiver repareren

Mast kraag / hielstake nettoprijs net losse hoes te maken (net kraag)

Pomprijs vastretten (moet dat nieuwe rijs?)

smeerveersblok opgeleiden repareren (!)

zeilhouzen & dik zetten

zeilhouzen in groot zeil voor laatste knutten

grote reilhousen in fokrijke → veranderen met luisjes.

Achter schip timmeren.

los eind uit diervering deen? nieuwe dier
schakelaar voor motor

Beordlichter

Toplicht
(4 in 10 lendenen & 14 gelucht)

Rakbandklosjes (± 30 stuks nodig)

Poetskatoen

Nieuwe kluiverschoot

Schroeflijnen (staat draad met spanners)

Bak voor dink

3 nieuwe bongies

dooplichtel start motor

Kompas reparatie

Dekreilen voor de winter
spansmoet ijzer raag.

BREEUWEN