



Y-historie



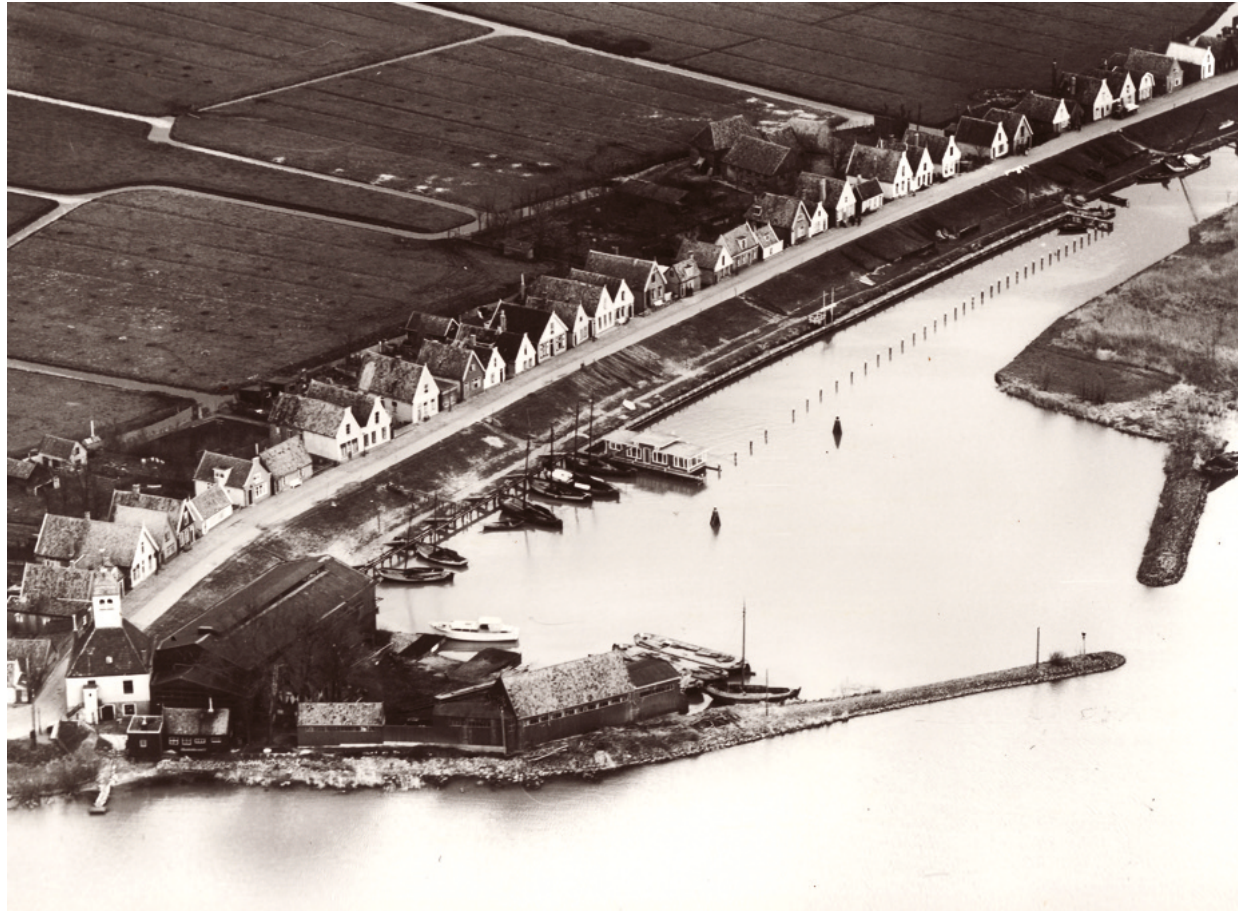
3e Editie 2025

De jaren 1918 - 1952

Voorwoord bij de derde editie - 2025

Inhoud van deze editie: 1918 - 1952

Voorwoord	3
De jaren 1918 - 1952: Op zoek naar een veilige haven Willem Melching	4
'De <i>Charwill</i> - een houten schoener in Durgerdam Bob van der Winden	12
Met de <i>Holland</i> over de <i>Atlantic</i> Frank van Koten	19
De <i>Soma</i> (1939) Marc Stotijn	28



Durgerdam 1951

(Foto omslag: Clubhuis Het Y, Grasweg, 1919)

Het is inmiddels traditie geworden: Y-historie, een extra "vijfde" nummer van het Y-journaal speciaal voor onze meer dan 100 vrijwilligers, die zorgen voor de groei en bloei van onze vereniging. Kwamen we vorig jaar tot aan de verhuizing van de haven naar de Grasweg in Amsterdam-Noord, dit jaar staat in het teken van het interbellum, of voor het Y beter gezegd: de hele periode aan de Grasweg van 1918 tot aan de verhuizing naar Durgerdam in 1952.

In elk nummer zetten we schepen in de schijnwerper die typisch zijn voor de geschiedenis van de Nederlandse zeilsport en bij voorkeur schepen die in één van onze havens liggen. Dit jaar is de beurt aan drie houten schepen: de *Charwill* uit 1921, de *Soma* uit 1939, beiden liggen in Durgerdam. Daarnaast willen we jullie het verhaal van de *Holland* van Dirk Kuyt niet onthouden, zo nauw verweven met het vooroorlogse Zaandam en de Grashaven aan het IJ.

Maar om te beginnen hebben we een schets van het Y in de tijd tussen beide wereldoorlogen: 'Op zoek naar een veilige haven'. Daarin beschrijft Willem Melching hoe de belastingheffing in het interbellum bijna de hele watersport nekte en de impact van de wereldcrisis. Bijna ging onze vereniging in die jaren ten onder, maar vanaf 1936 krabbelde de economie weer op en zo ook Het Y. De uitbreiding van de industrie en met name Shell leidde tenslotte tot al weer een verhuizing, nu naar Durgerdam, met een profetische uitspraak van Burgemeester D'Ailly.

Bij deze editie zijn we niet over één nacht ijs gegaan. Willem en Marc doken diep in de Y-archieven, die tegenwoordig bij het Amsterdamse Gemeentearchief en het Scheepvaartmuseum liggen. Onze hartelijke dank gaat ook uit naar de medewerkers aldaar, die ons zeer behulpzaam waren.

Voor de volledigheid willen we de volgende twee nummers vermelden, die de redactie nog wil maken over de geschiedenis na 1952. Zo volgen we de vereniging op de voet:

Versijnt in 2026

Van 1952 tot 1975. De toename van de welvaart gaf meer mensen de middelen om de watersport te beoefenen. De boten en de actieradius van hun schippers werd groter. De zegetocht van onderhoudsarm polyester was een niet te onderschatten factor. De haven in Durgerdam kreeg uitbreiding en nieuwe ligplaatsen kwamen er in Enkhuizen (1969) en Marken (1975).

Versijnt in 2027

Van 1975 tot heden. Ondanks economische en politieke crises is de welvaart alleen nog maar toegenomen en dat heeft ook Het Y ervaren. Nieuwe navigatiemiddelen maakten het varen veiliger en gaven zeilers de ruimte. Ondanks tal van concurrerende activiteiten groeit en bloeit Het Y als nooit tevoren. Van vergrijzing hebben wij individueel wel last, maar de vereniging een stuk minder!

Natuurlijk maken we dankbaar gebruik van het werk onze voorgangers: Ernst Crone schreef in 1925 een gedenkschrift bij het 40-jarig jubileum, in 1985 verscheen een jubileumboek gemaakt door Nils Luger e.a., in 1995 gevolgd door het onovertroffen *Zout en Zoet* onder redactie van Bruno Bouberg Wilson en Ton Wegman. In 2020 verscheen het 135-jarig lustrumboek van Henk Dessens c.s.. Inmiddels zijn bij het 140-jarig bestaan de toen actuele interviews alweer historie geworden. Tenslotte kregen we van Ton Wegman en Elizabeth Spits foto's uit de historische kalender van 2005. Ton speurde ook op ons verzoek naar het lidmaatschap van H.C.A. van Kampen. Allen dank daarvoor!

Al deze publicaties vindt u digitaal op de website van Het Y.

De redactie van deze editie,
Frank van Koten, Willem Melching, Marc Stotijn en Bob van der Winden



Havenmeester Boll bij het 40-jarig jubileum in 1925

Op zoek naar een veilige haven

De jaren 1918 - 1952

Deze inleiding geeft niet alleen een schets van de historische context waarin onze vereniging haar weg moest zoeken, maar gaat ook in op enkele hoogte- en dieptepunten in het bestaan van Het Y in de jaren 1918-1952. Net als in het vorige themanummer komen de vier onontbeerlijke ingrediënten voor de watersport aan de orde: geld, vrije tijd, water en schepen.

Deze jaren begonnen én eindigden voor Het Y met de zoektocht naar een veilige haven. Kort na de Eerste Wereldoorlog verhuisde de vereniging van de Westerdoksdijk naar de Grasweg in Noord. Vanwege de uitbreiding van het Shell-laboratorium moest Het Y vanaf 1939 wéér op zoek naar een haven. Die werd uiteindelijk in 1952 in Durgerdam gevonden. Daar begon, geholpen door de toenemende welvaart, weer een nieuwe fase van ons bestaan.

Begin en eind van ons verhaal vallen samen met grote historische keerpunten. In 1918 eindigde de Eerste Wereldoorlog. 1952 was het jaar dat in West-Europa en dus ook in Nederland het Wirtschaftswunder goed op gang kwam.

1919-1939: groei en crisis

Iedereen kent de verhalen over de wereldcrisis, maar vergeleken met andere landen was het dichtbevolkte Nederland met zijn acht miljoen inwoners rijk en modern. Ondanks de crisis groeide de Nederlandse economie. Het inkomen nam tussen 1919 en 1930 met 35% toe. Qua welvaart stond Nederland internationaal op de zevende plaats. Het inkomen in de jaren dertig bedroeg 90% van dat van wereldleider Verenigde Staten. Ter vergelijking: België stond op 80% en Duitsland op slechts 60%.

Deze jaren zagen de internationale doorbraak van bedrijven als Philips, Unilever en Shell. De fiets kwam binnen ieders bereik, voetbalstadions en bioscopen puilden uit en wie het kon betalen kocht een radio. Amsterdam was ook toen al de culturele hoofdstad van Nederland: nieuwe modes waren hier het eerst te zien en het culturele leven bruiste.

Amsterdam was een dynamische stad. De bevolking groeide, mede door annexaties, van 680.000 in 1921 naar ruim 800.000 in 1940. De woningbouw beleefde een boom. Nieuwe wijken verrezen zoals het experimentele Betondorp, de “paleisjes” voor de arbeiders in de Spaarndammerbuurt, het chique Nieuw Zuid en de Rivierenbuurt met als kroon de futuristische Wolkenkrabber. In het kader van het visionaire Algemeen Uitbreidingsplan begon al in 1934-1935 de planning voor de stad tot het jaar 2000.

De crisis van 1929 kwam, ook in Amsterdam, hard aan en duurde relatief lang. In andere landen kwam al rond 1933 het herstel, maar Nederland moest tot 1936 wachten. In juli 1934 kwam het zelfs tot een heuse opstand tegen de verlaging van de steun: het Jordaanoproer. Amsterdam wilde de werklozen een perspectief



Y-haven aan de Grasweg
Foto uit de jubileum kalender 2010

geven en zette ze aan het werk, dat leverde onder meer het Amsterdams Bos en het Beatrixpark op. Niet alle werklozen waren even enthousiast over de “werkverschaffing”.

In Amsterdam steeg het aantal werklozen van 8.000 in 1929 tot 60.000 in 1936, ongeveer 20% van de beroepsbevolking. Er liep in de crisisjaren een scherpe scheidslijn tussen enerzijds de 20% werklozen en anderzijds de mensen die werk hadden. Maar wie wél werk had, die had het nog niet zo slecht en kon genieten van al het moderne vermaak, dus ook van de watersport.

Watersport als melkkoe

Vanaf 1918 kwam de sociale wetgeving op gang, ook werd de landbouw ruimhartig gesteund. Dat betekende dat de overheid meer belasting moest heffen. De belastingpolitiek had ook grote gevolgen voor de watersport. Op 1 januari 1920 werden personele belasting en weeldebelasting ingevoerd. Voor elk personeelslid moest f 100,- per jaar worden betaald. Dat gold ook voor de bemanning en beroepsschippers op grote jachten. Het resultaat was een totale ineenstorting van de nieuwbouw van grotere jachten. Ook werden vele tientallen grote jachten, zoals de fraaie Lemsteraak St Michel (zie vorig nummer), naar het buitenland verkocht.

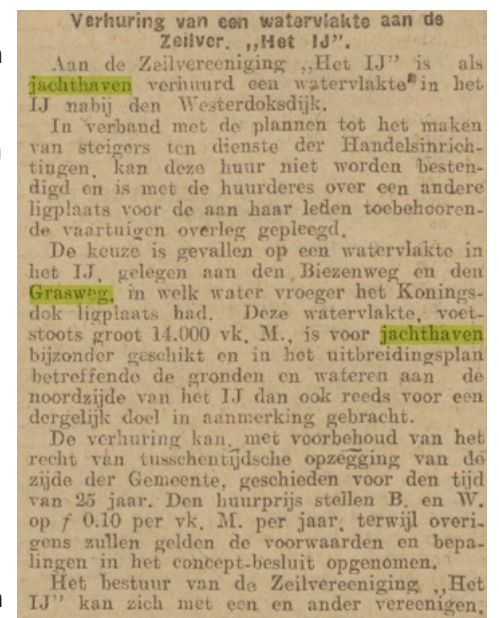
Weeldebelasting was een heffing van maar liefst 25% op luxe-artikelen zoals oesters, kerstboomverlichting en krultangen. Maar ook op nieuwe grotere boten. De grens voor “groot” lag bij een zeiloppervlakte van 16m².

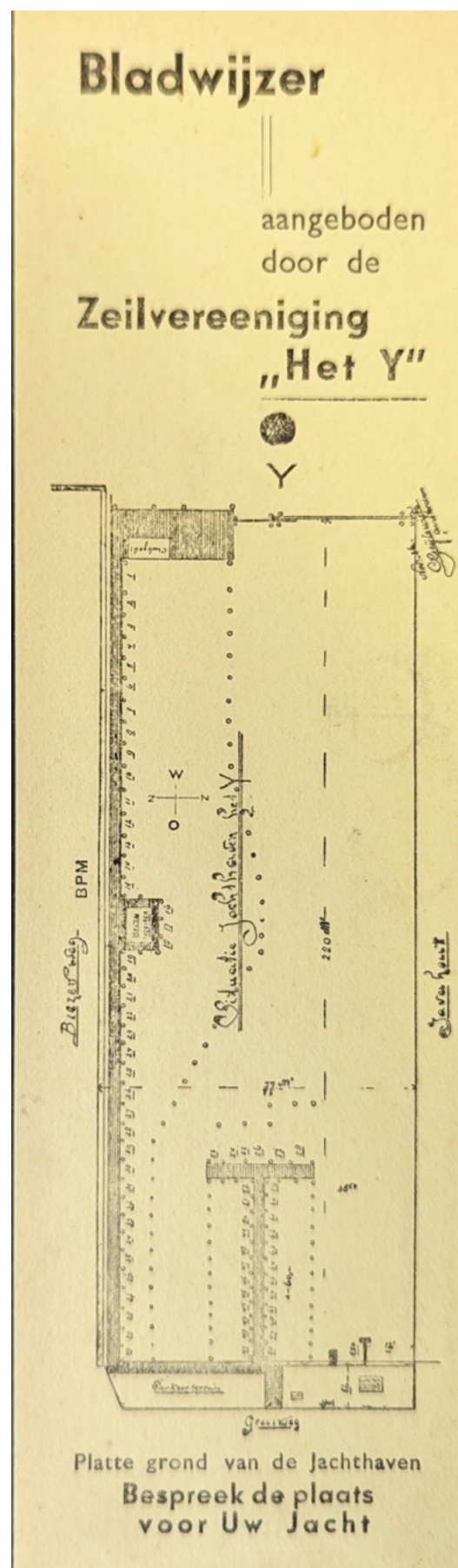
De regering gebruikte het belastinggeld voor grote projecten zoals de aanleg van de Afsluitdijk. In 1932 kwam een einde aan de Zuiderzee, maar de dijk verrijkte de watersport met een groot binnenwater. Het IJsselmeer bood nieuwe mogelijkheden, zeker ook voor de kleinere jachten die in deze jaren op de markt kwamen.

Watersport voor de massa?

De weeldebelasting had een onvoorzien positief effect: de opkomst van kleinere boten. Deze nieuwe types waren niet alleen kleiner, maar ook goedkoper. Legendarisch zijn de zelfbouwboten van de Friese kapper Hendrik Bulthuis uit Bergum. Bulthuis deed in 1928 iets revolutionairs. Hij ontwierp niet alleen een boot met 12m² zeil op basis van de goedkope lattenbouwmethode, maar hij stelde ook nog eens zijn bouwplannen gratis ter beschikking. En wie bij hem op bezoek ging, stond hij met raad en daad ter zijde. Deze BM was al een groot succes, maar de opvolger uit 1932, de zestien kwadraat brak alle records. Een gezinsboot, geschikt voor de Friese meren, met 15,99m² zeil voor een kleine prijs. In totaal zou het ongekende aantal van 11.000 zestienkwadraten worden gebouwd. Snobisme en de rivaliteit tussen “Holland” en het Noorden vertraagden de acceptatie van de Bulthuis boten in het wedstrijdircuit. In “Holland” zat men niet stil en kwam met de Pampus als tegenhanger, maar deze boot was vele malen duurder dan de 16m². De Haarlemse ontwerper en bouwer Ricus van de Stadt kwam in 1939 met zijn Valk. Bijzonder was dat ook hij een revolutionair en relatief goedkoop materiaal gebruikte: hechthout van de firma Bruynzeel. Het materiaal was waterbestendig en maakte seriebouw mogelijk. In 1940 bouwde Van de Stadt maar liefst vier Valken; per week! Fijnproevers keken neer op het “plakhout”, maar het nieuwe materiaal zorgde na 1945 voor een hausse aan kleine zeilboten en jachten. Ook de zelfbouwer kon met hechthout een mooi schip maken.

De Helvetia van G. de Vries Lentsch





Nieuwe organisaties en nieuwe communicatie

De vaak elitaire verenigingen kregen concurrentie van nieuwe verenigingen die aandrongen op democratisering van de Koninklijke Verbonden Nederlandsche Watersport Verenigingen. De ANWB, met 80.000 leden, maakte zich ook op watersportgebied sterk. Vanaf 1927 verscheen de *De Waterkampioen*. Tot het heengaan in 2014 zou dat hét watersportblad bij uitstek zijn.

Hoofredacteur was het gewaardeerde Y-lid H.C.A. van Kampen. Hij volgde nauwgezet alle trends in de Angelsaksische bladen en publiceerde in 1924 het vele malen herdrukte standaardwerk *De Zeilsport*. In navolging van zijn grote idool Maurice Griffiths, hoofredacteur van *Yachting Monthly*, ontwierp ook Van Kampen tal van (kleine) jachten. Telkens weer benadrukte hij het plezier dat kleine bootjes konden schenken. Ook al stond bij hem nog steeds de klassieke platbodem bovenaan de lijst van hoe het eigenlijk hoort op het water.

Het Y zoekt een haven

In januari 1918 maakte de secretaris van Het Y de balans op van alweer het vierde oorlogsjaar. Hij was somber want door de schaarste waren er geen feesten en zonder kolen voor stoomschepen waren er ook geen evenementen. Immers: zonder volgboot geen evenement.

Vanwege het gebrek aan benzine konden motorboten niet meer varen. Volgens het jaarverslag stond de echte zeiler "met een soort van leedvermaak te kijken naar die aan banden gelegde sportbroeders." Het zeilen ging door, maar aan alles zoals "touwwerk, verf etc." was gebrek en waren de prijzen hoog. Wel merkte Het Y dat de welgestelden de buitenlandse vakanties hadden ingeruild voor watersport. Het ledental steeg dan ook in het jaar 1917 van 206 naar 227.

De haven was goed gevuld, ook met passanten. De havenmeester had de wind er goed onder: "De conciërge Bol deed goed zijn plicht en zorgt voor orde en regel. Wanneer hij soms wat bruusk optreedt, wordt hij hierop gewezen, maar we meenen op dit punt een weinig de clementie van H.H Leden te mogen invoeren. Dit optreden spruit voort uit de wensch (-) in de haven een geregelde toestand te hebben."

Maar aan de horizon dreigde groot onheil. De gemeente had de huur opgezegd en drong aan op vertrek. Hierover waren de "gemoederen herhaaldelijk zeer pessimistisch gestemd". Op 18 maart 1919 stemde de gemeenteraad eindelijk in met een huurcontract tot 1944 voor een nieuwe haven aan de overkant van het IJ, aan de Grasweg. Ongeveer op de plek waar nu het Shell-gebouw staat.

Om de begroting van f 70.000,- van de nieuwe haven te dekken, gaf het bestuur obligaties uit. Al in maart waren de eerste f 45.000,- binnen, maar daarna verliep het wat moeizamer. "Zeker is het dat de vereeniging moeilijke dagen doormaakt", aldus de notulist van een bestuursvergadering. Het baggeren was duurder dan de gemeente had verwacht en eiste daarom een huurverhoging. In de zomer van 1919

kon de aannemer aan de slag. Uit het archief kan worden afgeleid dat de meeste obligaties nooit zijn afbetaald. In de crisisjaren verviel de totale schuld aan de leden.

Op een ledenvergadering kwam een aantal kritische vragen over de bouwplannen. Zo maakte een lid zich ernstig zorgen over de wenteltrap in het clubhuis: "Hij vindt een dergelijke trap met het oog op dames bezoek onzedelijk." Een ander lid maakte zich zorgen over de veiligheid "aangezien de buurtbewoners nu juist niet het neusje van de zalm zijn". Angst voor inbraak door buurtbewoners was een terugkerend thema op ledenvergaderingen.

In 1921 was de aannemer nog steeds niet klaar. Wél maakte het bestuur alvast plannen voor een groot evenement om de opening van de nieuwe haven luister bij te zetten. Samen met de "Koninklijke" zou er een internationale "Amsterdamsche Zeilweek" moeten komen. Dat de heren last hadden van een minderwaardigheidscomplex blijkt wel uit de nadrukkelijke verzekering van de voorzitter "dat niet gedacht moet worden, dat door deze combinatie de zeilvereeniging het "IJ" door de K.N.Z.&R. in een hoek zal worden gedrukt. De zeilvereeniging het "IJ" zal hier naast de "koninklijke" staan." Wel lette het bestuur op de kleintjes want "Wat een volgboot betreft, gelooft de voorzitter, dat misschien door de Lichtstraal hiervoor te gebruiken, een goedkope oplossing gevonden zou worden."

Verenigingsleven: bloei en krimp

Nieuwe leden vond de vereniging nu ook in de "nieuwe wijken". Van een groepje aspirant-leden in 1925 kwamen vrijwel alle nieuwkomers uit "Zuid". Datzelfde jaar vierde de vereniging haar 40-jarig bestaan met een tocht naar Hoorn. Uiteraard met een volgboot voor de niet-zeilende leden.

Bij de Olympische Spelen van 1928 speelde de "Koninklijke" een grote en Het Y een kleine rol. Er waren wel "buitenlandsche Jachten" in de haven en "vele zeilers in ons met bloemen en vlaggen feestelijk getooid clubhuis", maar verder had de "vereniging 'Het Y' weinig hiermede te doen gehad".

Wél waren twee leden in de prijzen gevallen: "Willem de Vries Lentsch uit Nieuwendam" deed mee in de 12 voets jollen en werd vierde. Het "Lid G. de Vries Lentsch Jr. van den Klaverweg" deed mee in "het door hem geconstrueerde 8 Meter Jacht 'Hollandia', dat den 2en Olympiade-prijs verwierf". [Noot: Gerard en Willem waren sinds 1917 hun eigen weg gegaan] Tot slot werd gemeld dat de invloedrijke "Voorzitter [Ernst Crone] zich iederen dag zeer verdienstelijk heeft gemaakt met het uitzetten der baan." Ook vertoonde Crone de films die hij had gemaakt: Zeilwedstrijden van het Y en de Olympische Zeilwedstrijden. De leden vonden het erg mooi: "in bonte reeks gingen de fraaie lichtbeelden aan ons oog voorbij."

Met de terugkeer van buitenlandse reisjes kon de groei van het aantal leden niet worden vastgehouden. Begin 1929, dus nog vóór de crisis, was het al gedaald van 227 in 1917 naar 180, inclusief de "Eereleden". In de crisisjaren zou dit ledental verder dalen en werd de exploitatie van de steeds legere haven een financieel blok aan het been.

Voorzitter Crone bedacht een ledenwerfactie. De leden moesten zelf nieuwe leden aanbrengen en bij 50 nieuwe leden zou er een vaarklare Regenboog worden verloot, bij 35 toch nog een twaalf voets jol. Veel leverde het niet op.



Start Y-wedstrijd

1932: Bijna schipbreuk

De Nieuwjaarskaart van 1940 gaf in een aardig stripverhaal de geschiedenis van de vereniging weer. Bijzonder was het plaatje van de bijna “Schipbreuk” van de vereniging in het jaar 1932. Het bestuur onder leiding van voorzitter E. Crone stelde voor om de vereniging op te heffen! Watersport op het IJ en IJsselmeer was volgens Crone een aflopende zaak. Een groep leden nam het bestuur over en redde zo Het Y van de ondergang. Uiterst merkwaardig is dat Crone in 1935 voorzitter werd van de grote concurrent de “Koninklijke”. [Deze crisis is uitvoerig beschreven in het gedenkboek uit 1985.]

In 1935 bestond Het Y 50 jaar. Vanwege de crisis zou het jubileum sober worden gevierd: “Hoewel de tijdsomstandigheden daartoe niet medewerken heeft het (bestuur) gemeend te handelen in den geest van alle Leden dit op feestelijke wijze te doen.” Hotel Victoria serveerde voor de vriendenprijs van f 2,50 per couvert toch nog een 6 gangen-diner met koffie toe.

1939: Naar het Y-Bosch?

De gemeente was een weinig betrouwbare huisbaas want Het Y moest eind jaren dertig voortijdig plaats maken. De gemeente had de grond en de “watervlakte” aan de Bataafsche Petroleum Maatschappij (nu Shell) verkocht. Het dynamische bedrijf wilde zijn laboratorium uitbreiden. Begin 1939 kreeg Het Y een brief van de Bataafsche dat de “de Jachthaven aan onze Maatschappij in eigendom is overgegaan”. Uiterlijk op 1 maart 1940 moest de boel worden gesloopt. Als pleister op de wonde zou de gemeente de financiële schade compenseren, na enig touwtrekken stelde ze een bedrag van ruim f 20.000,- in het vooruitzicht. Daar gingen wel enkele jaren achterstallige huur en gemeentebelastingen van af.

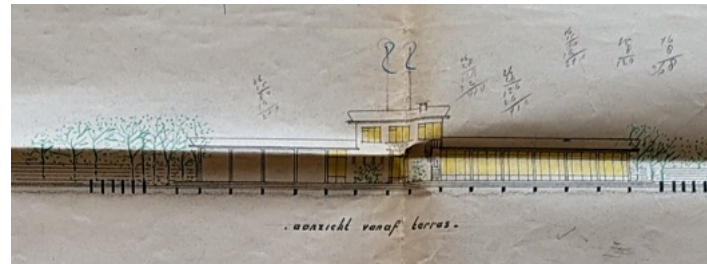
Het Y kreeg een nieuw huurcontract van de Shell met een opzegtermijn van drie maanden. Dat is voor een zeilvereniging wel héél kort. Goede raad was duur en deze kwam in de vorm van plannen voor een nieuwe haven. In het stadsarchief bevinden zich tekeningen uit de zomer van 1939, die abusievelijk zijn beschreven als de “indeling van de haven aan de Grasweg”. Dat is onjuist, het zijn de bouwtekeningen voor een nieuwe haven en een clubgebouw in het Y-Bosch (nu het Vliegenbos).

De plannen waren in een vergevorderd stadium want er was ook al een complete begroting van ruim f 40.000,- opgesteld. Blijkbaar was het de bedoeling om met de compensatie van de gemeente hier een nieuwe haven te maken. Hier kwam niets van terecht want op 1 september 1939 brak de Tweede Wereldoorlog uit, Nederland mobiliseerde en de plannen voor een nieuwe haven werden op de lange baan geschoven.

1939-1945: De Tweede Wereldoorlog

Met de Duitse inval in Polen op 1 september 1939 begon de Tweede Wereldoorlog. Aanvankelijk bleef Nederland buiten schot, maar mobiliseerde wel ruim 300.000 soldaten. Nogal lakoniek schreef Van Kampen in 1939 in de Waterkampioen dat je nu bij het varen goed moest opletten, want: “Het is waar dat er in Zeeland en op de Waddenzee van tijd tot tijd een drijvende mijn het varen onveilig maakt, maar wie bij dag vaart en naar behoren uitkijkt, kan zulke gevaren makkelijk omzeilen.” In mei 1940 viel het Duitse leger, als onderdeel van de Blitzkrieg tegen Frankrijk, Nederland en België binnen.

Nederland werd relatief zwaar getroffen in de Tweede Wereldoorlog en in ons eigen Amsterdam vond een genocide plaats. Meer dan 75% van de gedeporteerde Joodse Nederlanders werd omgebracht. Maar tegelijkertijd ging het dagelijks leven zo veel mogelijk door. De economie draaide op volle toeren, eindelijk was de werkloosheid voorbij. Naarmate de Duitse krijgskansen kleiner werden, namen het verzet én de repressie toe. Tussen de vroege zomer van 1942 en september 1943 werd het overgrote deel van de Joodse Nederlanders gedeporteerd en in Polen vermoord. Voor jonge mannen dreigden razzia's ten behoeve van de *Arbeitseinsatz*, de gedwongen tewerkstelling in Duitsland.



Niet gebouwd clubhuis in de haven Y-Bosch



Nieuwjaarskaart 1940 - let op de gemobiliseerde soldaat in het bootje van 1940 - vermoedelijk illustratie van Jo Spier.

Oorlogssperikelen voor de watersport

Net als in de Eerste Wereldoorlog ging de watersport aanvankelijk door en was er zelfs sprake van een opleving van toerisme in eigen land en dus ook van de watersport. De ledentallen van de verenigingen namen toe! Net als op veel andere maatschappelijke terreinen dwongen de Duitsers organisaties tot fusies en concentraties. Ook de verschillende watersportbonden moesten gaan samenwerken in de VNWW (nu zonder K).

Crone was als voorzitter van de Koninklijke automatisch ook voorzitter van de koepelorganisatie. Net als veel andere Nederlandse bestuurders werkte hij gretig samen met de Duitsers. Hij noemde de afgedwongen fusie met de noordelijke bond een “schoone jubileumgift”. Dat het een Duits cadeautje was, vond Crone blijkbaar minder belangrijk dan het bedwingen van de Noordelingen. Overigens kwam na de oorlog de “K” weer terug en gingen de Noordelingen tot 2004 grotendeels hun eigen weg.

Maar deze bloei kon niet aanhouden. Al snel werd uit militaire overwegingen ongeveer de helft van het (ruimere) vaarwater verboden vaargebied. Ook mocht er niet meer worden overnacht op het eigen bootje. Evenementen werden soms verboden en later werden ze niet meer georganiseerd vanwege het gevaar van razzia's. Vanaf 19 juni 1943 kon vanwege papierschaarste de Waterkampioen niet meer verschijnen. Tegen het einde van de oorlog namen de Duitsers ook nog eens schepen en jachten in beslag.



Mei 1940, Brandende olietanks op het terrein van de BPM. Op de voorgrond Haven van Het Y



Kaart Amsterdam, 1940

Voorzover valt na te gaan had Het Y weinig Joodse leden, maar de oorlog kwam af en toe wel dichtbij. In mei 1940 stonden de olietanks op het terrein van de BPM, vlak bij de haven, in brand. In juli 1943 werd Amsterdam-Noord drie keer gebombardeerd om de Fokkerfabrieken aan de Papaverweg uit te schakelen. Slechts één keer werd de fabriek geraakt, in totaal vielen tientallen doden. In 1944 en 1945 pleegde het verzet op de Grasweg een aantal aanslagen op de transformatoren van bedrijven die voor het Duitse leger werkten. Onze haven werd al snel door de Duitsers gebruikt, onder meer voor duikboten. Steigers, palen en het fraaie clubhuis hadden zwaar te lijden. Vanaf september 1943 was heel Amsterdam en omstreken verboden vaargebied, daarmee kwam Het Y vrijwel geheel tot stilstand. Er vonden nog wel jaarvergaderingen plaats, maar uit voorzorg was besloten deze niet meer te notuleren.

1945: Herstel

De oorlogsschade was groot, maar desondanks herstelde de watersport zich na de oorlog wonderlijk snel. In augustus 1945 vond al weer de Sneekweek plaats en in november verscheen het eerste naoorlogse nummer van de Waterkampioen met berichten uit Amerika over wonderlijke materialen zoals thermoplastics en glasvezelplastic! Het aarzelande herstel van eind jaren dertig zette krachtig door. Bredere kringen gingen watersport bedrijven. Na een aanvankelijke verhoging werd midden jaren vijftig de weeldebelasting definitief afgeschaft. Het economische wonder, de nieuwe materialen en de aandacht van de overheid voor watersport zorgden vanaf de jaren vijftig voor een doorbraak als massasport. Ook Het Y zou van deze groei en bloei profiteren.

Watersport als volksbelang

In juni 1941 was de Joodse roeiclub Poseidon opgeheven, later zou het merendeel van de leden worden gedeporteerd. De clubhuizen van Poseidon, De Hoop, Willem III en enkele andere verenigingen werden afgebroken of verdwenen in de hongerwinter in de kachel. Ook van de haven van Het Y was in 1945 nog weinig over. De uitbreidingsplannen van Shell waren in de oorlog op de lange baan geschoven, maar het bedrijf én de gemeente zetten in het kader van de wederopbouw en de beoogde industrialisatie van Amsterdam-Noord druk op de ketel. De verhouding met Shell was goed, maar het was duidelijk dat er iets moest gebeuren. In april 1950 schreef de vereniging een noodkreet aan de gemeente. Gezien het "industrialisatieplan" was er "geen enkele plek aan het Y meer vrij binnen de Oranje Sluizen, welke in te richten zou zijn voor een jachthaven." Afwachten was geen optie daarom deed de vereniging een voorstel: "onze blik (is) gevallen op de Haven van Durgerdam. Het is hiervoor dat wij thans Uw medewerking zouden willen inroepen om de Gemeente Amsterdam te verzoeken, deze Haven, welke thans in deplorabele toestand verkeert en economisch geen enkel nut meer afwerpt, weder in bruikbare staat te brengen en deze dan aan onze

Vereeniging te willen verhuren voor een redelijke huurprijs (-) Wij meenen dat de watersport een volksbelang genoemd mag worden, omdat deze thans, in tegenstelling met vroeger, door een vrij breede laag der bevolking wordt beoefend en een prachtige ontspanning biedt aan het werkend deel van ons volk en niet te vergeten de jeugd."

1952: Watersportcentrum Durgerdam

Na doortastend optreden van de secretaris Th. W. van Beek van Het Y ging de gemeente akkoord. met het verhuren van "Een gedeelte van de haven van Durgerdam (-) groot 2000 m² (-) voor de tijd van Vijf jaren (-) tegen de prijs van Zevenhonderd vijftig gulden (f 750,-) per jaar (-)". Een jachthaven in Durgerdam paste bovendien goed in een groot plan van de provincie om de watersport te versterken. Als financiering van de nieuwe haven hoopte de vereniging op de compensatie voor de oorlogsschade. Zo schreef Het Y aan het wederopbouwfonds: "Zooals U wellicht bekend, werd onze Jachthaven door de bezetters gebruikt als bergplaats van oorlogsvaartuigen en depôt voor marinetroepen e.d. met alle daaraan verbonden vorderingen van onze bezittingen. De verschillende legeronderdelen hebben dusdanig misbruik van onze Jachthaven gemaakt, dat na de bevrijding ons practisch een ruïne restte." Na intensieve correspondentie met Den Haag kwam er een schadevergoeding van f 4.839. Het Y mocht deze gelden besteden aan de inrichting van de nieuwe haven in Durgerdam. De kranten berichtten enthousiast over het besluit van de gemeenteraad. Het Vrije Volk bracht op 1 februari 1951 op de voorpagina het nieuws van de jachthaven in Durgerdam. Een paar dagen later gooide het blad er nog een schepje bovenop met een groot artikel onder de kop: "Durgerdam: grote toekomst als watersportcentrum".

Omdat de aannemer niet echt opschoot met het werk moest de opening een jaartje worden uitgesteld. Maar op 26 april 1952 vond de plechtige opening door burgemeester d'Ailly plaats. Hij hield een "geestig speechje" waarin hij zijn respect betuigde voor "de wijze, waarop tal van leden van Het Y door vaak dag en nacht te zwoegen de haven hebben weten te maken tot een bezit, waarop iedere Amsterdammer trots kan zijn."



Literatuur

Eerde Beulakker, *Onderscheid moet er zijn. Pleziervaren in Nederland, een cultuurgeschiedenis* (Hilversum 2012)
Drie artikelen over Van Kampen in *Spiegel der Zeilvaart*, Ton Wegman, 2005-7; 2005-8 en Elisabeth Spits, 2005-9.
Piet de Rooij, *Republiek van rivaliteiten. Nederland sinds 1813* (Amsterdam 2002)
Elisabeth Spits, *Nederlandse jachten. 1875-1975* (Zutphen 2007)
Gedenkboeken
Ernst Crone, *Bladzijden uit de geschiedenis der jachthavens en van de zeilsport te Amsterdam* (Amsterdam 1925)
E.N.J. Luger, *Zeilvereniging Het Y, Amsterdam 1885-1985* (Amsterdam 1985)
Bruno Bouborg Wilson e.a., *Zout en zoet. De geschiedenis van Zeilvereniging Het Y en haar havens* (Amsterdam 1996)
Henk Dessens red., *Lustrumboek. 135 jaar Zeilvereniging Het Y* (Amsterdam 2020)



Charly, Ron en Willem onder zeil bij de Azoren

Maar ik ben trouwens nog nooit zo bang geweest als toen we in een storm met 60 tot 80 knopen wind platsloegen met het schip van 56 voet! Ik was zo bang: ik denk dat ik tot alle goden van de hele wereld heb gebeden, dat we dit mochten overleven... We wisten natuurlijk wel meteen dat de stabiliteit tip top in orde was...

Op de Little Soul bank zijn we nog een keer platgegaan. Toen we weer aangemeerd hadden, moesten we wel de hele boot schoonmaken; zij zat van boven tot onder helemaal onder carboleum, gesmolten teer met zeewater."

Levensstijl

"De *Charwill* is eerder een levensstijl dan een boot. In de tijd voordat ik de boot kocht, leerde ik ook mijn vrouw Tessa kennen. We zijn zelfs op onze boot in Durgerdam aan de aanmeldsteiger getrouwd! We hebben het zeilen helemaal gemeen, ook zij schippert de boot. Voor ons is het een avontuur voor het leven. Al 20 jaar varen we met onze kinderen, naar Nederland en Denemarken. Nooit 's nachts, desnoods varen we op de motor: kinderen willen niet dagen achter elkaar op zee zitten, die moeten regelmatig op land of in de haven kunnen klooiën. Ze zijn nu 23 en 19, en we proberen ze ook te leren schipperen, ze varen regelmatig mee. En natuurlijk moeten ze ook de

boot kunnen onderhouden; met een boot als dit moet je alles weten: een plek waar het inwaternet kan snel tot de grootste ellende leiden. Je past je leven aan de boot aan: ik kijk zelfs anders! Alles is van tevoren klaar en kan dan in de oven worden afgemaakt, ook tijdens een zeereis: daarvoor hebben we de elektrische installatie uitgebreid met een generator. Dan hoef je onderweg niet te koken en kan je toch goed eten!"



Bijna dertig jaar in Durgerdam

Tessa: “Ron is oorspronkelijk wel de zeiler van ons tweeën, maar ik was al begonnen met zeilen en ik vond het in het begin zeker ook een mooi avontuur. In de loop der tijd heb ik ook beter leren zeilen natuurlijk. Ron is wel altijd de schipper gebleven; de boot is zo perfect en zeilt zo mooi, we genieten er nu nog steeds van. Zoals dit schip zeilt, dat maak je niet vaak mee. Die boot is een soort Rolls-Royce op het water.

Toen ik Ron leerde kennen was hij al helemaal gek van houten schepen, en hij had ook al de *Charwill* gezien. We zijn toen samen naar de VS geweest, zelfs een paar keer, ook een keer met een timmerman, en met Ron zijn vader. Dat is wel een mooi verhaal trouwens: de zoon van de eigenaar woonde indertijd op het schip en wou het helemaal niet verkopen – die dacht waarschijnlijk ‘ik woon

De schippers: Tessa en Ron



Specificaties

Kluiver 18.8 m2
Fok 13.3 m2
Grootzeil voorste mast 30.3 m2
Schoenerzeil 67.2 m2
Halfwinder 40m2
Totaal aan de wind 130m2
Lengte over alles: 17.4 meter
Breedte 4.50 m.
Masthoogte 18.5 m.
Lengte waterlijn 12.50 m.
Lengte over dek 16.50
WATERVERPLAATSING 23 ton

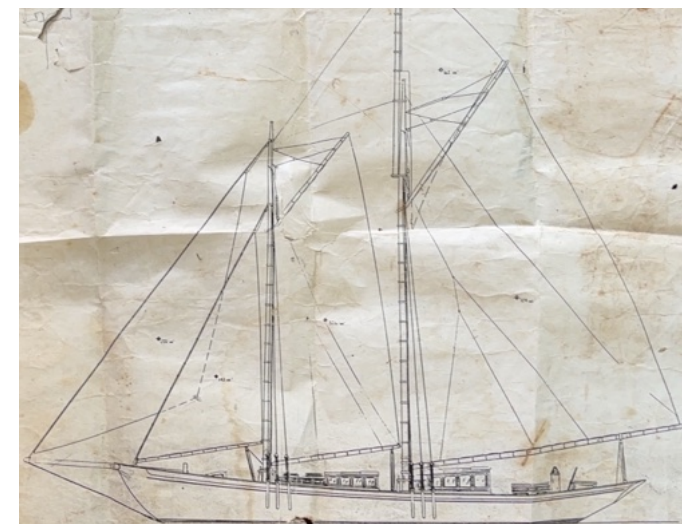
lekker goedkoop hier!’ Het was binnen een enorme rommel, met ook nog eens 4 katten aan boord. Gelukkig zag Ron de schoonheid van het schip dwars door de rotzooi heen.

En Ron heeft het stukje bij beetje ook zo ver gekregen, dat hij het schip toch kon kopen. Daar had ik grote bewondering voor. Zo werd het schip ons gezamenlijke avontuur, en dat is het altijd gebleven. Onze kinderen zijn nu bijna volwassen en ze zijn groot geworden met het schip: het is een hele speciale manier van leven met echt de ultieme vrijheid. Het was ook heel intiem met het hele gezin op de boot, de kinderen moesten aan de ene kant goed luisteren, want het is natuurlijk niet zonder gevaar, maar daar kregen ze ook veel voor terug.

We hebben zoveel speciale mensen ontmoet, ook dat was heel bijzonder. Zo kwamen op een van de vele reizen naar Denemarken een man met een doedelzak tegen, die onze zoon meenam naar buiten: 'Kom Storm, dan gaan we de zon onder spelen!'. Met sommigen zijn we nu nog steeds de beste vrienden: in Makkum leerden we bijvoorbeeld een echtpaar kennen, die eigenaar zijn van de tegelfabriek. Die vonden de boot zo mooi, dat we een speciaal bord van ze kregen met de *Charwill* erop. Dat hangt nu mooi bij ons thuis en we spreken nog regelmatig met die mensen af.

Het was ook altijd de zoete inval bij ons op de boot; stonden we voor 15 kinderen pannenkoeken te bakken! Dat hebben onze kinderen natuurlijk ook altijd meegekregen. A; wilden ze in de puberteit wel eens wat anders natuurlijk: de WiFi was soms belangrijker dan het varen... Maar ze zijn nu 19 en 23 en leren stukje bij beetje ook zelf met de boot te varen: een langkieler als deze, ook nog zonder boegschroef, manoeuvreert best lastig. We werken altijd met de middenbolder, en soms stuurt een van kinderen het bijbootje om de boot langs zij een steiger te krijgen. Zij kunnen nu redelijk sluisvaren, daarna komt ook het aanleggen enzovoort natuurlijk.

Ook Durgerdam was al die jaren een vaste waarde: we zijn op het schip getrouwd op 14 augustus 1997, toen nog aan de meldsteiger. De boot was toen net twee weken eerder uit de VS aangekomen: Charley, de Amerikaan die was meegevaren was er nog. Ron moest zijn trouwpak laten vermaken, zoveel was hij onderweg afgevalen! En het was zo warm op die dag: de bruidstaart die door een goede vriend was gemaakt was compleet gesmolten. We hebben lang een zwerfplek gehad, maar na verloop van tijd werd het een vaste, later aan de buitensteiger. En nu liggen we alweer bijna 30 jaar in Durgerdam, daar zijn we erg blij mee."



Horeca-ondernemer haalt schoener Charwill naar ons land

„Mooiste zeiljacht van Nederland”

door HENRIËTTE KULPERS

AMSTERDAM, zaterdag
Over enkele maanden zal horeca-ondernemer Ronald Rooze (37) uit Amsterdam in het huwelijksbootje stappen. Maar voordat het zo ver is, staat de chef-kok annex barman nog een spannend zeilavontuur te wachten. Samen met een zestal vrienden zal Rooze de ruim 17 meter lange schoener Charwill, die hij ruim een jaar geleden in Amerika heeft gekocht,

overzeen naar ons land.

Een eerdere poging mislukte. Onder andere vanwege zware storm en mist op de Noordzee.

Ik heb het recht dat de vlaggen om dit keer met rust laten", zegt de aanstaande bruidegom, die over enkele dagen naar Beaufort in South Carolina zal vertrekken waar vanavond zijn 'nuttie' avontuur zal beginnen.

is even groot en zwaar. Er zijn nog grote lieren aan boord. Het afwerkje gebeurt nog voornamelijk met touw en blok.

De schipper van de gaffelgetuigde schoener die in 1921

Zweeds Jachtb.

Op de plaats van een voer

De Charwill kan wel tegen een stootje. Want het is destijds gebouwd voor lange zeilwedstrijden op de oceaan. Een schip als dit moet je eerst leren kennen, wil je precies weten hoe je er het beste mee kunt varen onder verschillende weersomstandigheden. Alles

Beurscrash

"Als kind droomde ik er al van eigenaar te zijn van een bijzonder schip. Toen ik twee jaar geleden in een Engels watersportblad een foto zag van de Charwill, was ik op slag verliefd. Het schip lag al een tijdje

havenpark op voormalige camping

en een tennisbaan.
Hoewel de woningen zich lenen voor permanente bewoning, mogen ze niet als woondres worden gebruikt.

nieuw dek opzette en ook het dekhuis helemaal opgeknapt. Helaas werd hij slachtoffer van de beurscrash, waardoor hij de schenker te koop moest

Omdat ik serieuze belangstelling had, ben ik begin vorig jaar, samen met mijn vader en een goede vriend die scheepvaart naar Amerika had gevolgen om het jacht te inspecteren. De zoon van de eigenaar woonde nog op het schip. Hij wilde voorkomen dat het verkocht zou worden. Om iedereen af te schrikken zei hij dat het een gevaarlijk schip aan boord. Omged te kunnen kijken, hebben we toen zijn heile huisraad op straat gezet. Na veel pijn en moeite is het uiteindelijk wel gelukt om de

ZV het Y

"Ik werd lid in 1996 – ik ben toen voorgedragen door Tjebbe Westendorp, de voorzitter, en Ome Be, die altijd het wedstrijdship voer. De *Charwill* heeft zo'n beetje aan alle steigers gelegen. Toenmalig havenmeester Rein wilde hem zelfs het liefste aan de aanmeldsteiger hebben. Later kwam ik erachter dat hij er dan graag op ging staan om passanten te verwelkomen... Nu ligt zij aan de buitensteiger: een mooie plek met prachtig uitzicht, maar met meer wind kan het er wel spoken.

Ik werd ook lid omdat ik een fervente zeiler ben, en Tessa is dat ook geworden. Mooi toch om dan lid van een zeilvereniging te zijn! Ik was altijd aan het zeilen: dat begon al met een piraatje aan de Diemerzeedijk, toen ik een jaar of 6 was. Dan zetten we de boot met een paar man over de dijk en mocht ik alleen met mijn collie naar Muiden varen. Later had ik een Sunfish. Mijn vader was een echte motorbootman. Vanaf Harlingen (de HWSV vereniging) voeren we dan wel elk weekend naar Vlieland. Van mijn opa kregen alle kleinkinderen 7000 gulden in zijn testament. Daar heb ik toen een Dart 18 van gekocht, daar voer ik mee bij Oud Naarden. Ik heb wedstrijdzeilen geleerd als bemanning vooral, later zelf als schipper. Ik ben heel fanatiek, ik wil altijd winnen! Ik vaar bij wijze van spreken met het schuim op de mond naar de startlijn. Later had ik achtereenvolgens een Hobie Cat 16 (daar voer ik mee gesponsord door de fabriek), een Tornado en een J24. Die lag aan een steigertje verderop in Durgerdam, daardoor kende ik Het Y. Maar zo rond '92 gaf ik het wedstrijdzeilen op; het was financieel niet meer te behappen voor een ZZP-er als ik."



Bruiloft op het ship in Durgerdam

Project voor het leven

"De *Charwill* is zo'n bijzonder ship, dat het meer dan de moeite waard is om daar 30 jaar van mijn leven aan te geven. In Nederland aangekomen was ik natuurlijk niet klaar met de restauratie. Om te beginnen hebben we er een hele elektrische installatie in moeten bouwen – volledig conform de richtlijnen. Oorspronkelijk was het interieur compleet spartaans uitgevoerd, met hangmatten, een olieachelkje en een 2-cilinder motortje. Dat had ik al eens vervangen door een Perkins, waarvan de krukas het in Cuxhaven begaf. Ik kon toen een nieuwe 110 pk Solé krijgen van een werf in Friesland en die hebben we er in 2 weken in Cuxhaven ingebouwd. Ook heeft zij nu een klapschroef: dat scheelt al gauw 2 graden aan de wind. We kunnen nu 45 tot 50 graden aan de wind varen, hangt natuurlijk af van de windsnelheid. Het dagrecord is tot nu toe een gemiddelde 9,5 knopen, dat is meteen de rompsnelheid. Hij meet 17 meter over dek – 54,6 voet. Alle restauraties zijn uitgevoerd naar tekeningen van Amerikaanse boten. Zo hebben we geen teak dek – daar werden schepen vroeger nooit mee uitgevoerd, dat is van latere tijd. Als antislip

lag er canvas op. Nu is het dek opgebouwd uit hechthout, met epoxy en een kevlar laag voor de antislip: het is wel gerestaureerd met de huidige middelen! Zo hebben we inmiddels ook elektrische winches; ik vind het belangrijker dat je er goed mee kan varen. Uiteindelijk is ze nu wel zo'n beetje af; en ik heb het laatst nog eens helemaal uitgerekend: niet eens zoveel boven budget.

Ik heb in die jaren ontzettend veel geleerd. Ik ben dankzij 'ome Evert', die ik bij Werf Rhebergen in Noord leerde kennen, ook nog timmerman geworden, al ben ik van oorsprong kok. Evert zei: 'Ik ga het niet voor je doen, maar ik draag graag mijn kennis over aan gasten zoals jij'. Dus heb ik 5 jaar lang elke vrijdag les van hem gehad op mijn eigen boot. Ik heb een hele hoop aan die man te danken! Ik kan vrijwel alles zelf verbouwen, met gebruik van zijn kennis. Proost ome Evert!"



Op de Grote Belt, Denemarken



Interieur

"Tijdens de overtocht naar Nederland hadden we het interieur superspartaans ingebouwd met wat planken en hangmatten met een slinger. Ook nog van het allergeodkoopste hout. Dat heb ik er natuurlijk allemaal weer uitgehaald in Nederland. Bij Rhebergen heb ik daar met ome Evert 6 winters aan gewerkt... Zomer's gingen we weer varen, eerst met een tafel op schragen, langzaam stap voor stap bouwden we hem af: we zijn begonnen met het vernieuwen van de dekken, dan de kajuit rondom daarna de voorste kajuit en langzaamaan ook het interieur. We moesten natuurlijk rekening houden met alle hardware als leidingen en tanks, die je voor een goed verblijf nodig hebt. Daar hebben we het interieur als het ware omheen getekend. We hadden veel aan Noord Amerikaanse scheepsbouwboeken als *Yachts Interiors*. Daar zagen we dat interieurs van de zeiljachten daar meestal wit waren, of mintgroen, gecombineerd met mahonie. Zo hebben we het geheel uiteindelijk ivoorwit met massief Honduras mahonie gemaakt, inclusief alle kastjes... Mede dankzij Ome Evert!"



Literatuur

Book of Wooden Boats
Bray & Mendlowitz,
New York & London
1992
*Designs of William
Hand, Wooden Boat
Magazine*, 1986
Yachts Interiors, New
York 1996

Met de *Holland* over de *Atlantic*

Zo'n 90 jaar geleden in 1933 besloot Ko Kuyt (geb. 1878, Westzaandijk) zijn droom om solo rond de wereld te zeilen eindelijk te verwezenlijken. Vanuit Zaandijk, waar hij woonde, en de Y-Grasweghaven bereidde hij zijn wereldreis met de *Holland* voor. Dat liep uiteindelijk anders: de overtocht naar Brazilië duurde uiteindelijk 71 dagen, waarna hij via Suriname naar New York voer, waar hij o.a. kennis maakte met Anthony Fokker, en de zeezeiler en Duitse spion Hein Garbers. In recordtijd kwam Kuyt uit New York terug naar Europa. Door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog kon hij zijn tweede reis niet afmaken. Ko Kuyt overleed in de oorlog door de ontberingen in Duitse gevangenschap.



Foto van de *Holland* gemaakt midden op de Atlantisch oceaan. Ko Kuyt staat onder de giek met Dirk aan het roer.
Foto: kaptein Kellerwald.

Beeldhouwer en avonturier

Opgegroeid als zoon van een papierhandelaar in het rustige Zaandijk, was Kuyt voorbestemd voor een avontuurlijk leven. Hij studeerde af als beeldhouwer met zilveren medailles op de Rijks-kunstnijverheidsschool te Amsterdam, ging in Stuttgart als steenhouwer aan de slag om vervolgens als handelsreiziger, kantoorbediende, havenarbeider en monteur in Buenos Aires te werken. Begin jaren '20 bekwaamde hij zich als stuurman op de kustvaart in het toenmalig Nederlands-Indië. Later verdiende hij met een eigen vrachtschip als rederkapitein in de Europese wateren een boterham. In een vliegende storm op het Skagerak strandde hij met zijn kleine vrachtschip. Hij leed schipbreuk. Om de ontstane schuld af te kunnen lossen – inmiddels getrouwd – kostte het hem dat 8 jaar werken in de suikerindustrie te Soerabaja. In 1933 keerde hij met zijn vrouw en 2 kinderen terug naar Zaandijk. Weldra kocht hij in Amsterdam dankzij de hulp van zijn schoonfamilie Vis uit Zaandam voor 2250 gulden een zeewaardige Noorse loods-zeilkotter uit het jaar 1904 van de beroemde scheepsarchitect Colin Archer. Op weg naar het IJsselmeer voor zijn proefvaarten - technische testen zoals hij dat noemde - was hij vaak te zien als passant met zijn schip in de haven van Zeilvereniging Het Y aan de Grasweg in Amsterdam Noord. In augustus 1937, uitgezwaaid door zijn familie op de zuidpier van IJmuiden, verdween de *Holland* onder vol tuig snel achter de horizon.

Tegenslag

De reis rond de aardbol zou wel iets anders verlopen dan Kuyt zich had voorgesteld. Na een voorspoedige NW-wind in het Engels Kanaal en voor de kust van Afrika werd de oversteek naar Brazilië een haast heroïsch avontuur. De heftige aangroei op het onderwaterschip, een zieke opstapper Dirk Hofman met malaria, een stukgefallen radio en scheepschronometer. Ko Kuyt had handen te kort met het navigeren, de boot zeilen, vissen vangen en vooral met het verplegen van de zieke. Uiteindelijk in januari 1938, na 71 dagen, bereikte hij de kust van Brazilië. Met al die tegenslagen besloot Kuyt dan maar via Suriname, Curaçao, New York terug naar huis te zeilen. Onderweg had de sportief ogende en veeltalige Ko Kuyt wel de lege boordkas goed kunnen spekken met zijn lezingen in de havens. Zo wist hij op Curaçao een nieuw grootzeil met een zware fok bij elkaar te praten die werd geschonken door de directeur van de Curaçaose Petroleum Maatschappij.



Eugène Heinze, Ko Kuyt en Dirk Hofman

Garbers

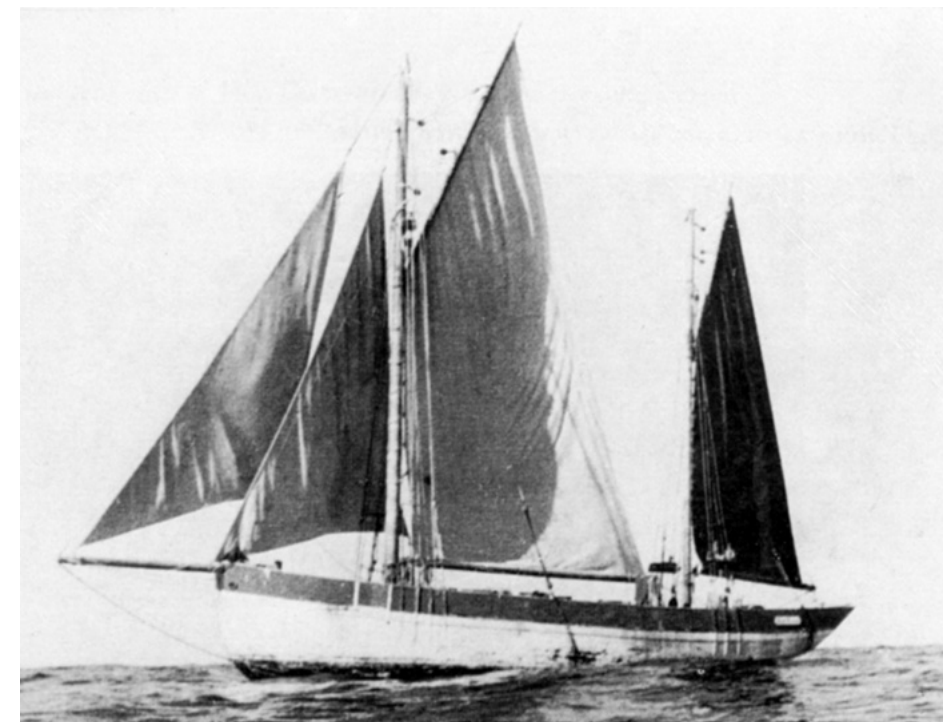
Ook met zijn laconieke en humoristische voordrachten op de zeilclub van de NYAC (New York Athletic Club) maakte hij veel vrienden. Onder meer bij de Engelse en Franse gezagvoerders van de Atlantische lijnvaart, onder wie ook de Duitse kapitein van het vrachtschip *Kellerwald* van Rederij HAPAG en Hein Garbers, solozeiler uit Hamburg. Met zijn *Windspiel III* een 10 meter jacht zeilde Garbers in een recordtijd van 52 dagen van Kaap Finistère naar New York, zijn boot ging als retourvracht mee op de *Kellerwald* naar zijn woonplaats Hamburg. Bij het welkomstwoord voor Ko Kuyt door de voorzitter van de NYAC vermeldde deze zijdelings dat: 'Gisteravond is ook Heinrich Garbers geheel uitgehongerd door zijn bedorven voedsel uit Hamburg met zijn *Windspiel III* een 10 meter jacht, aan de steiger van de zeilclub Brooklyn afgemeerd.'

Spionage aan de Grasweg

Heinrich Garbers 36 jaar, famous zeezeiler én gedecoreerd Leutnant zur See, werd op 7 mei 1945 aan de Grasweg tegenover jachthaven van Het Y in Amsterdam-Noord gearresteerd. Hij bevond zich aan boord van een kustvaarder die klaarlag voor vertrek naar zee, De officieren van het Britse leger legden ook beslag op radiozenders, munitie, wapens, geld, camouflage-uniformen, horloge en Garbers' hoge Duitse onderscheidingen. Garbers werd overgebracht naar de gevangenis in Rotterdam. Hein Garbers werd in Hamburg Altona aan de haven in 1909 geboren. Na een opleiding in de scheepsbouw bezat hij al snel een open wedstrijd jol waarmee hij regelmatig naar Helgoland ging om met smokkelwaar terug te zeilen.

Abwehr

Na zijn solo-zeilreis in 1938 van Cuxhaven naar New York, waar hij mogelijk de voordracht van Ko Kuyt bijgewoonde, kreeg hij een opleiding aan de Baulehre Schule 800 Brandenburg om daarna bij de Abwehr, de Duitse militaire geheime dienst, van admiraal Wilhelm Canaris in dienst te gaan als commandant van geheime transporten op



Passim van Hein Garbers

zeilschepen in de zuidelijke oceaan. Met de kleine gemotoriseerde zeillogger de *Passim* van 40 ton zeilde Leutnant Garbers met bemanning en zware scheepslading in de jaren 1942 tot eind 1944 drie lange oceaanreizen naar Argentinië vanuit de militaire vlootbasis Arcachon in Frankrijk. *Hilfskriegsschiff* de *Passim* zeilde in de Europese wateren brutaal gecamoufleerd als Portugese tonijnvisser en door de geallieerde linies met een aangepaste outfit als Argentijnse visser. In oorlogstijd een huzarenstukje, Garbers kreeg daarvoor de onderscheiding *Blockadebrecher*.

Steunpunt Amsterdam

De eerste twee zeilexpedities in 1942 en 1943 bestonden voornamelijk uit geheime scheepsladingen, agenten met sabotage opdrachten en medicijnen die werden afgeleverd op de Duitse steunpunten in Zuid-Afrika, Namaqualand (Namibië) en Zuid-Amerika, Mar del Plata. De derde en laatste expeditie in 1944 zeilde de *Passim* zwaarbeladen opnieuw naar Mar del Plata om eind oktober naast een aantal agenten, 10 ton aan bankpapier, medicijnen en ook een zeer zware kist aan wal te zetten. De werkelijke inhoud, mogelijk juwelen, van deze kist is nog altijd een mysterie. Zijn laatste opdracht kreeg Hein Garbers begin februari 1945 persoonlijk van de beruchte Ernst Kaltenbrunner, hoogste politiechef van Duitsland. Hij moest met een kleine 300 ton motor kustvaarder een steunpunt in Amsterdam vormen en daar verder opdrachten uit Berlijn af te wachten. Wellicht wilden hoge nazi's via Amsterdam ontkomen. Opdrachten bleven uit en hij werd gearresteerd aan de Grasweg op 7 mei 1945. In 1949 keerde hij na zijn krijgsgevangenschap in Wales en Schotland terug naar Hamburg. Velen dachten dat Garbers U-boot-kapitein was, geweest maar dat was een fabeltje. Wél staat vast dat hij met de 17 meter zeil-logger de *Passim* tijdens de oorlog in totaal 54.000 mijl zeilde om geheime missies uit te voeren voor de Abwehr, de Duitse militaire inlichtingendienst.

Fokker

Bij de New Yorkse lezing met Ko Kuyt was het kennelijk gezellig. Zelfs Anthony Fokker was aanwezig, die Ko vriendschappelijk uitnodigde de *Holland* te verhalen naar zijn chique Mautak Yachtclub op Long Island. Dat was handig omdat Kuyt daar de kleine refit en voorbereiding voor zijn de terugweg naar Europa kon doen en Fokkers nieuwe bezit kon bezichtigen: de *QED*, een 35 meter lange, grijze, van mahonie gebouwde motorboot, in art-Decostijl ingericht. Met de 2x600 pk Wright Typhoon vliegtuigmotoren was de topsnelheid 55 km per uur!

Twee weken lang filmde Fokker de werkzaamheden en het vertrek van de *Holland*. Kuyt vond later thuis de film van Fokker gemonteerd en al thuis bij de post. De filmvertoning was bij de lezingen van Kuyt later in Nederland vaak het hoogtepunt van de avond. Helaas liep het voor zowel voor de film als voor de motorboot, genaamd *QED*, slecht af. Het schip brandde volledig af bij een proefvaart in oktober 1939 en Fokker overleed kort daarna. De film van Fokker werd tijdens de Tweede Wereldoorlog in Amsterdam door de nazi's geconfisqueerd en is sindsdien spoorloos.



QED van Anthony Fokker

De terugreis

Ko gooit op 2 augustus 1938, geïnspireerd door de prestatie van de Duitse zeiler Hein Garbers, zijn trossen los bij de Moutauk Yacht Club voor de Atlantische oceaanoversteek New York – IJmuiden om zijn lus over de Atlantische Oceaan met een inmiddels herstelde Dirk af te maken. De stemming is opperbest. Ko besluit om via de kortere maar koudere noordelijke route naar huis te zeilen, nu de boot met de nieuwe zeilen en lange boegspriet goed door de verwachte hoge zeeën loopt. Haast heeft Ko wel, hij mist zijn vrouw en zijn twee zonen Kees en Jaap en hij wil vooral een snelle oversteek maken.

Vrij snel na de afvaart komen ze helaas in een zeer dichte hardnekkige mist terecht en Anthony Fokker met zijn grijze design-racer zien ze al snel niet meer. Op 5 augustus 1938 komt lichtschip *Nantucket* vaag door de mist dwars in beeld en draait ook de wind naar ZW, fors in kracht toenemend. Nu stuift de kotter hard en stabiel de golven op en af, het log springt regelmatig over de 8 knopen. Eindelijk kan hij bewijzen aan de rest van de wereld dat hij met zijn Colin-Archerboot een snelle zeiler is. Na de depressies slaat het weer om en loopt de boot snel met de grote kluiver op de boegspriet. De wind draait vaak en na overstag verplaatsen ze regelmatig de binnenballast: waterblikken, voorraden, kettingen en anker.



Bezoek aan stuurboord

Op 18 augustus, met het log op 1300 mijl en op 49 graden N.B. en 25 graden W.L. in een zware bui over bakboord aan de wind ploegend, is er aan stuurboord opeens bezoek. Pakketvaarder *Kellerwald* - 123 meter met 5000 BRT, vaarsnelheid 13 mijl - uit Hamburg, wat een toeval, loopt aan lij voorbij, vlakbij de *Holland*. De kapitein die aanwezig was bij de lezing van Ko Kuyt in New York gaat enthousiast met de groetvlaggen aan de gang en blijkt ook nog een talentvol fotograaf. Hij stuurt na zijn aankomst in Hamburg zijn foto meteen naar Zaandijk.

Aan het roer



Foto boven: Kellerwald

De *Kellerwald* komt overigens op 14 april 1942 op de Noordzee bij vuurtoren Roter Sand in een Engels mijnenveld terecht en zinkt. Niemand van de Duitse bemanning en de troepen die op weg zijn van Rotterdam naar Bergen (Noorwegen) overleeft.

Foto onder: De Holland op de terugreis



Een voorspoedige terugreis

Na een periode van mist en windstilte trekt de wind goed aan. Op 22 augustus zit de snelheid er goed in. Met 2300 mijl op het log (op 49 NB en 25 WL) zijn de Scilly's niet ver meer. De vogels komen al over en de grootste oceaanreus, de legendarische Franse *Normandie*, komt langs om te groeten door het strijken van de vlag. De *Holland* zit met de navigatie dus op de goede weg naar het Engels Kanaal. Twee dagen na deze ontmoeting gaan ze op 31 augustus rond de Lizard, om op 3 september, na een paar uur wachten op hoogwater, Shoreham Harbour binnen te kunnen lopen. Nieuw record: in 30 dagen van New York naar de Lizard!

Een zeereis, van een jaar en drie weken met op het log een afstand van 14000 zeemijl kon niet geheim blijven bij de Nederlandse en Engelse pers. Op 6 september 1938 start de laatste etappe van Shoreham naar Zandijk in zwaar buig weer, met een onstuimige noordenwind op kop. Het is "maar een gewone storm" volgens Ko. De *Holland* moet tegen de wind in opboksen, tegen zware korte golven in en na wat grondzeeën zeilen ze dan maar de Nieuwe-Waterweg op naar Maassluis. Op 10 september zeilde Ko Kuyt, samen met Dirk Hofman, met de Hollandse vlag in top en een zwakke westenwind zijn triomftocht door het Noordzeekanaal. Ze werden omringd door zwaaiend publiek, vele bootjes en zeiljachten en zelfs door zwemmende mensen. De spoorbrug van Velsen en de Hembrug bleven lang open staan en rond de sluis van Zandam zag het zwart van de bewonderaars. Ko Kuyt schreef daarna een boek: 'De *Holland*, Zandijk-New York v.v.' over zijn reis, waarvan de laatste zin luidde: 'En dit is het einde van onze schone tocht.....'



De Holland in de Zaan op zijn vaste ligplaats voor het huis van zijn tante, klaar voor vertrek voor de 2de reis in 1939. Het woonhuis was geheel Zaanse stijl en is nu het museum 'Honig Breethuis'

Een onfortuinlijke afloop

Na dit succes moest er een tweede reis komen. Op 30 augustus 1939 vertrok hij weer. Korte tijd later, toen hij met ruw weer onder de Zuid-Engelse kust voor anker lag, kreeg hij het bericht dat de Tweede Wereldoorlog was uitgebroken. Op de terugweg werd hij in Duinkerken gevangengezet, waarom is niet duidelijk geworden. Uiteindelijk bereikte hij weer zijn gezin. Kuyt hervatte zijn lezingen, maar toen hij in november 1941 weigerde voor de Duitse organisatie Kraft durch Freude te spreken, werd hij gearresteerd en overgebracht naar de strafgevangenis in Kleef. In april 1942 werd Ko uit de gevangenis ontslagen, geestelijk en lichamelijk gebroken. Hij overleed enkele maanden later. Speurwerk over het verdere lot van de *Holland* is alleen bekend dat het schip bij de personeelsvereniging van Ned. Lloyd is gesignaleerd en daar uit het zicht verdwenen is.



Epiloog

De opgewekte en humoristische schrijfstijl van Ko Kuyt in zijn boek *De Holland* wekt misschien de indruk dat hij als zeezeiler met de Franse slag aan de gang ging. Niets is minder waar. De keuze van het type boot, de

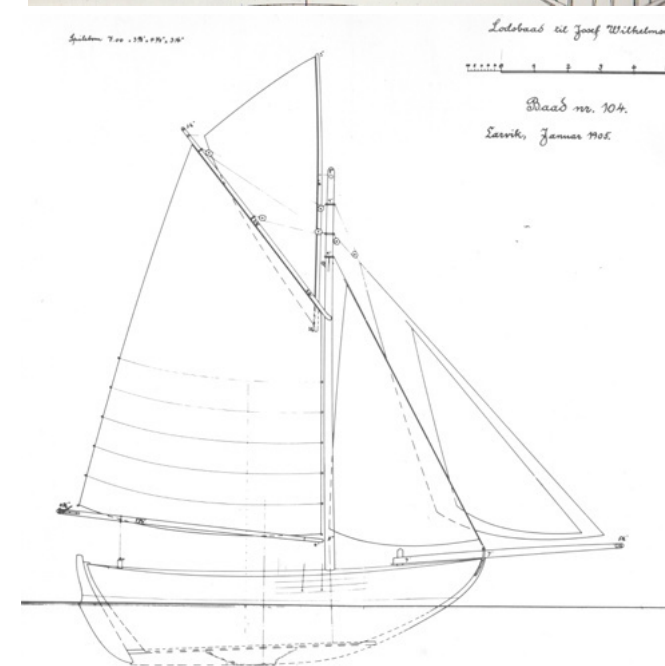
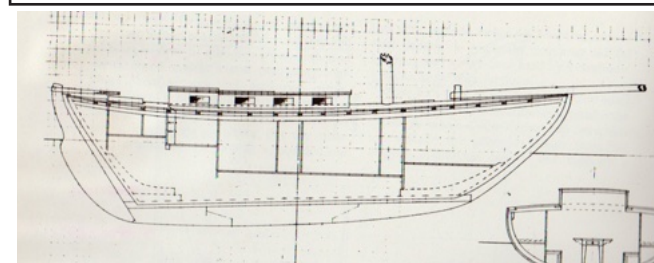
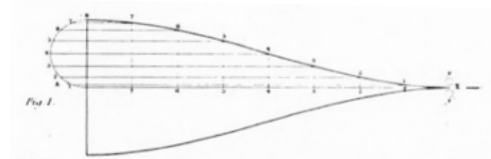
foto 2019: Zoon Jaap Kuyt (90 jaar) met kaart Atlantic in Heiloo. Hoe lang de Holland er over deed? Jaap zei zachtjes: "dat was een record".

Foto: Frank van Koten

xbelading en uitrusting met de lange voorbereiding, zijn gedegen kennis van de navigatie en het professionalisme als scheepsmachinist, stuurman en schipper, wijzen daar allerm minst op. Bovenal was hij in hart en nieren een moedige, hartstochtelijke zeezeiler-oude-stijl zoals vroeger, zonder toeters en bellen. Ko Kuyt zeilde een snel lusje Atlantic met een sterke, snelle werkboot en met een ijzeren discipline en grote kunde. Het was zeker gelukt om zijn tweede tocht rond de wereld te voltooien ware het niet dat die helaas afgebroken werd door een verschrikkelijke wereldoorlog.

Colin Archer's Wave Line Theory

In 1877 ontwikkelde Colin Archer (1832 – 1921, geboren in Larvik, Noorwegen) zijn *Wave Line Theory*, om daarmee een scheepsrump te ontwerpen met een optimale natuurlijke water afstroming. In een grafiek wordt in een horizontale en een verticale as aangegeven hoe de waterverplaatsing rond de scheepsrump wordt verdeeld. Dit resulteerde in veel snellere schepen met een rustiger en soepeler zee gedrag. Toen Colin Archer op 89-jarige leeftijd overleed had hij tussen 1870 en 1909 meer dan 200 beroemde schepen ontworpen en gebouwd op zijn eigen werf in Tollerodden aan het Laviksfjord: 70 jachten, 60 loodsboten, 14 reddingsschepen en 72 andere soort schepen. Een van de bekendste was de *Fram*, het succesvolste poolexpeditie schip in zijn tijd. En zo heeft hij het 12 ton zware jacht de *Storegut* gebouwd op basis van het ontwerp van de loodskotter in opdracht van de Noorse reder Fred Olsen. Die schreef in 1895 opmerkelijke geschiedenis door te winnen tijdens de internationale Duitse Regatta ter ere van de opening van het Kieler Kanaal. Fred Olsen racete samen met een bemanning van gespierde loodsen in de stoere en snelle *Storegut* in stormachtig weer alle beroemde Engelse, Duitse en Amerikaanse racejachten eruit. Uit handen van de nog al zuur kijkende Duitse Kaiser Wilhelm II [citaat Noorse krant] ontvingen Fred Olsen en zijn bemanning de eerste prijs: 'De Hohenzollern Cup'.



Specificaties *Holland*

Kluiver 1: 15 m²
Kluiver 2: 9 m²
Fok: 16 m²
Topzeil: 10 m²
Grootzeil: 40 m²
Lengte over alles: 50 ft
Breedte 14 ft
Diepgang 6 ft
Masthoogte 40 ft (met spriet 48ft)
Lengte waterlijn 34 ft
Lengte over dek 40 ft
Waterverplaatsing 16 ton
Centrale loodballast 3 ton

Literatuur

Ko Kuyt, *De Holland*. - P.N. van Kampen & Zoon 1938.

J. Leather, *Colin Archer and the seaworthy double-ender*, Ford Maritime 1979.

Colin Archer register van Jul Nielsen, Risør. Archief Jaap Stam, Heiloo februari 2019.

Maritiem Museum Rotterdam *Yachten in geheime Mission*, Delius Klasing Verlag

Website: Tracesofwar.com

Website: NYAC

Bau-Lehrkompanie zbv 800

De Soma (1939)

Stel je voor: je hebt een voorliefde voor traditionele zeiljachten, je houdt van hout (of staal), dan heb je in Nederland een ruime keus. Omgebouwde vracht- of vissersschepen en plezierjachten. In de ons omringende zeevarende landen is de situatie niet anders. Overnaadse spitsgatters uit Scandinavië, vierkant of loggergetuigd uit Frankrijk of met latijnzeil rond de Middellandse Zee. Zo heeft ieder land de eigen typische traditionele kajuitzeilboten. Uit de rijke maritieme traditie van Engeland stammen de vele ontwerpen die op werkboden zijn gebaseerd. Ontwerper Maurice Griffiths en bouwer David Hillyard zijn daar goede voorbeelden van. Een hele vloot kottergetuigde boten met doorlopende kiel en aangehangen roer getuigt daar nu ook nog van. Er bestaat wereldwijd een grote groep liefhebbers van dit type Blue Water zeilboten, befaamd om hun sea kindliness maar helaas niet om hun snelheid.

DeSoma: David Hillyard of Maurice Griffiths?

David Hillyard wordt in Engelse zeilboeken geroemd als maker en ontwerper van eenvoudige, maar degelijke jachten. Zijn schepen hebben iets stoers en wie er een beetje verstand van heeft, herkent de *Soma* in één oogopslag als een echte 'Hillyard'. Toch wordt Maurice Griffiths vermeld als ontwerper. Vermoedelijk wilde deze experimenteren met een relatief laag torentuig op één van Hillyards schepen. De als conservatief bekend staande jachtbouwer zou dit hebben geaccepteerd, echter op voorwaarde dat hij niet als de ontwerper zou worden genoemd. Uit correspondentie met de Hillyard Owners Association blijkt dat het nummer op de werfpapieren overeenkomt met het nummer in een van de dekbalken van de *Soma*. Volgens Lloyd's Register voerde het schip vóór 1975 een sloeptuig. Dat moet dan in verhouding tot de maat van het schip een tamelijk klein tuig zijn geweest. Toen er later een kluiver bij kwam moet het schip veel beter zijn gaan zeilen. Het werd ook minder loefgierig. Met de stagfok alleen ligt de *Soma* eigenlijk pas goed in balans als er een rif in het grootzeil wordt gerold. Mede doordat volgens de degelijke oude regels voor zeewaardigheid de kuip klein gehouden is, valt de binnenruimte voor een schip van ruim acht meter lengte enorm mee.



Dat is ook verklaarbaar door de weke kimmen van de romp, waardoor de vloer erg laag kon worden geplaatst. In de kajuit bevinden zich de bekende twee banken aan weerszijden, en daarvoor, gescheiden door een schot, nog twee flinke kooien, die gedeeltelijk onder het kajuitdak en gedeeltelijk onder het dek liggen. Daarvóór is nog een klein vooronder.

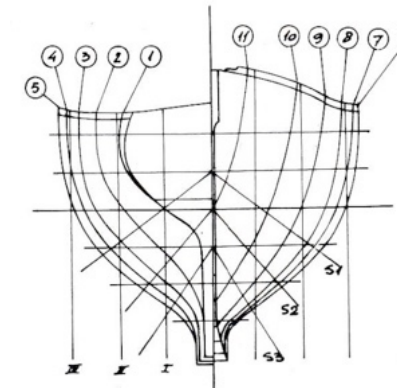
Onder de vloer lagen oorspronkelijk overal ijzeren broodjes in verschillende maten - totaal 750 kilo - ter aanvulling van het ballastgewicht van de kiel.

De ruim tachtig jaar oude *Soma* vraagt natuurlijk, zoals zovele antieke jachten, voortdurende zorg. En die krijgt ze, er is in de loop der jaren stevig gerestaureerd. Zo blijft het schip opgewassen tegen de eisen van de zee. Dat is nodig ook, want er wordt regelmatig en ver mee gezeild.



Hugo Kroeze viel voor een Britse schoonheid.

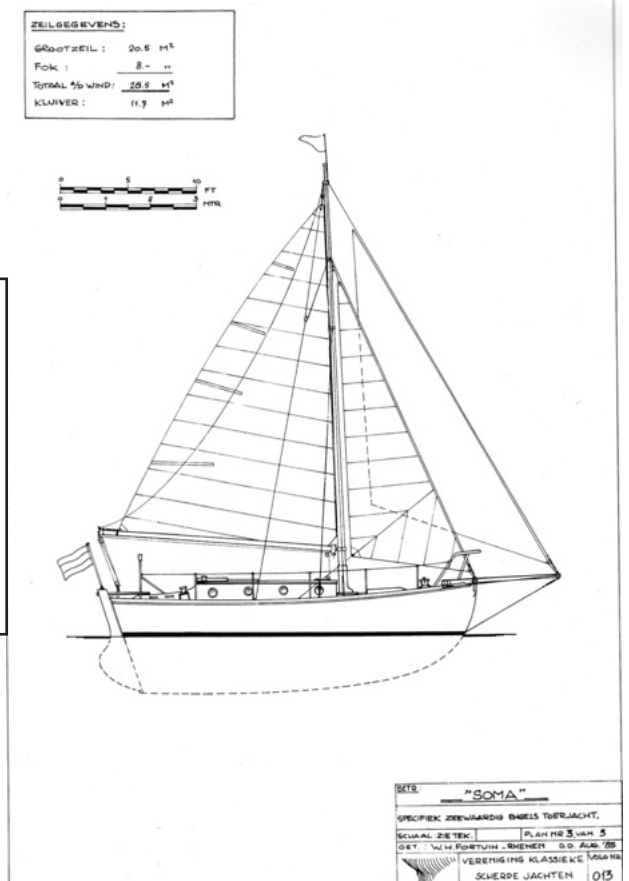
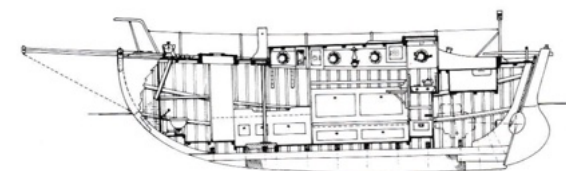
Wat is de aantrekkingskracht van een vooroorlogs-houten schip? "Ik kende Jules Calkoen, een Y-lid, die zich bezighield met het kopen en opknappen van oude houten en stalen schepen. Ik hielp hem daarmee en zo is de vonk overgesprongen. In 1975 zei Jules: "Kom es kijken!" Hij had toevallig de *Soma* gezien en wilde haar kopen. Niet lang daarna kreeg de *Soma* een ligplaats in Durgerdam. Ik heb bij Jules vaak bemand, maar zeilde er ook wel zelfstandig mee. In 1984 ben ik mede-eigenaar geworden, wat meteen aanleiding was om Y-lid te worden. (Ik denk dat ik een van de oudste Y-leden ben...) In 1989 heb ik de *Soma* van Jules overgenomen."



De weke kimmen van de *Soma*: de buitenste lijn is vloeiender dan bij een klassieke S-spant

Specificaties *Soma*

Type: Sloep	L.o.a 9,70 m.
Bouwjaar: 1939	L.o.s. 8,05 m.
Ontwerper: Maurice Griffiths	L.w.l 7,50 m.
Bouwer: David Hillyard	Breedte 2,50 m.
Spantvorm: S-spant	Diepgang 1,25 m.
Achtersteven: Platgat	Zeilopp. 40,2 m²
Materiaal: Pitchpine op eiken	Waterverpl. 6,5 ton
Bouwwijze: Karveel	Ballast 2,0 ton
Tuigage: Torenkotter	



Het Dek

Na de aankoop in 1989 werd eerst het lekkende dek aangepakt dat uit massief iroko delen bestond, die met ijzeren spijkers (!) op eiken dekbalken waren bevestigd. De naden werden met polyurethaankit gedicht, toch bleef het lekken, vooral bij het voordek. Dit had te maken met een eerder aanwezig constructief probleem. De mastondersteuning ontbrak, de neerwaartse krachten werden opgevangen door twee dekbalken en een ijzeren hoeklijn. Er werd een stalen maststut onder de mastkoker gezet en het voorboord van de kajuit vervangen. Naast de mastkoker bleef (regen)water staan, een aanwijzing dat de dekronding niet geheel door de mastondersteuning werd gehandhaafd.

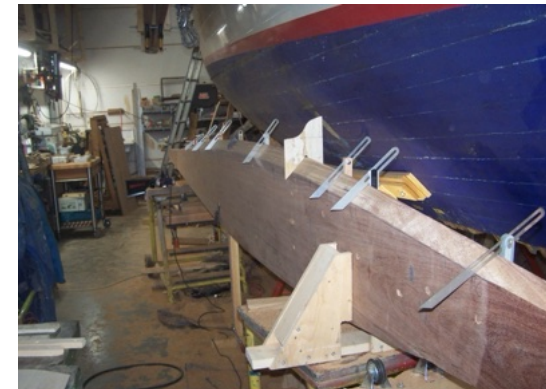
In de jaren daarna werden (o.a.) de kuip, een tiental spanten en de wrangen en kielbouten vervangen. In 2005 werd besloten het dek te vervangen, het lijfhout en de voetrail leken in redelijke conditie. Tijdens het werk bleek dat inwatering bij de wantputtings de dekweger en de horizontale knieën ernstig hadden aangetast. De dekweger is een langsscheepse balk waarop de uiteinden van de dekbalken rusten. Het lijfhout en de voetrail moesten hierdoor toch vervangen worden, wat uiteindelijk een sterkere en meer waterdichte constructie opleverde.

De dekwegers werden deels vervangen en aangeheeld zodat voor het inlaten van de dekbalken meer grip was. Die dekbalken werden waar nodig vervangen of aangeheeld.

De meer dan 500 roestige spijkers werden uitgeboord en de gaten met proppen gestopt. Ter hoogte van de mastvoet werd een schot geplaatst zodat inzakken tot het verleden moest behoren. Tenslotte werd het dek weer aangebracht. Hier werd voor een sandwichconstructie gekozen: een laag red cedar delen, een epoxy/glasmat en een toplaag van afromosia dekdelen (Afromosia is een teak-achtige Afrikaanse houtsoort). De *Soma* is medio 2009 weer te water gelaten. Het dek voldoet nu aan alle verwachtingen; het is waterdicht, stijf en bovenal mooi. De uitgebreide beschrijving van de restauratie leverde Hugo de VKSJ restauratieprijs 2010 op.



"Grote restauratieprojecten aan de Soma"



Kielbalk

Na Hugo's pensionering was er tijd om een barst in de kielbalk aan te pakken. Het bleek een barst in het spinthout. Vervangen was de enige optie. Met een kundige kennis en na stabilisatie van het schip werd de kielbalk gedemonteerd.: "We maakten een balk van Cumaru op maat, een soort hardhout dat groeit in tropisch Zuid-Amerika. Door de balk gedeeltelijk uit te hollen werd ruimte gemaakt voor 250 kg aan loodblokjes. Daarmee werd ook het zwaartepunt van de ballast lager geplaatst. Na droogstaan in de loods zijn de openstaande naden gebreeuwd met breekwatoen en een mengsel van loodmenie en lijnolie.

De motor, een tweecilinder Yanmar werd in 1988 gereviseerd. Toch bleek de motor te oud en te onhandig. Na de kielbalkoperatie werd deze dan ook vervangen door een driebcilinder Yanmar.

De tuigage is aangepast: de giek is korter gemaakt en een boegspriet en kluiver geplaatst. Daardoor verdween de loefgierigheid. Door het verkorten van de giek kon een vast achterstag worden aangebracht op een dubbele papagaaistok. Hierdoor kan het kluiverstag veel beter op spanning worden gezet, dan met de oude bakstagen. Bovendien is het gijpen en overstag gaan eenvoudiger geworden, belangrijk als je veel alleen zeilt."

En hoe zeilt-ie?

"Als op spoorrails, licht op het roer, de helmstok vast in de kam. Dit jaar ben ik langs de Belgische kust gevaren, deels solo, maar die uitdaging vind ik juist leuk.

De naam *Soma* komt uit de roman "Brave new World" van Aldous Huxley, wat in die tijd een populair boek was. Het is een fictieve kunstmatige drug waar je rustig, vergeetachtig en gelukkig van wordt. Een mooie naam voor een mooi schip."



Bovenste foto: Met zweihaken wordt de helling van de romp op de nieuwe kielbalk overgebracht.

Middelste foto: De loodbroodjes passen perfect in de uitsparingen in de kielbalk.

Onderste foto: De opgeknapte, gietijzeren ballastkiel ligt klaar voor montage.

David Hillyard (1883-1965)

David Hillyard is in 1903 in Littlehampton op twintigjarige leeftijd begonnen met de reparatie van vissersboten. Zijn eerste contract voor het bouwen van schepen kwam toen de bekende Londense speelgoedwinkel 'Gamage' vlak voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog een aantal kleine jolletjes bestelde.



Rond 1920 bouwde de werf kleine plezierjachten, waarbij David Hillyard steeds het concept bedacht en de jachttekenaar Harry Todman het schip op papier zette. Reeds in een vroeg stadium onderkende Hillyard het economische voordeel van het bouwen van jachten van een bepaald type. Zo ontstond er een 'lijn' die in min of meer onveranderde vorm zeventig jaar werd voortgezet. Uit de behoefte van eigenaren om steeds maar weer een groter jacht bij hem te bestellen, ontstond haast

vanzelf de opklimmende reeks van Hillyards: 2.5-, 4- t/m 14-, 18- en 29-tonners.

Het totaal aantal gebouwde jachten wordt geschat op 800, maar van 600 zijn er werfpapieren bewaard



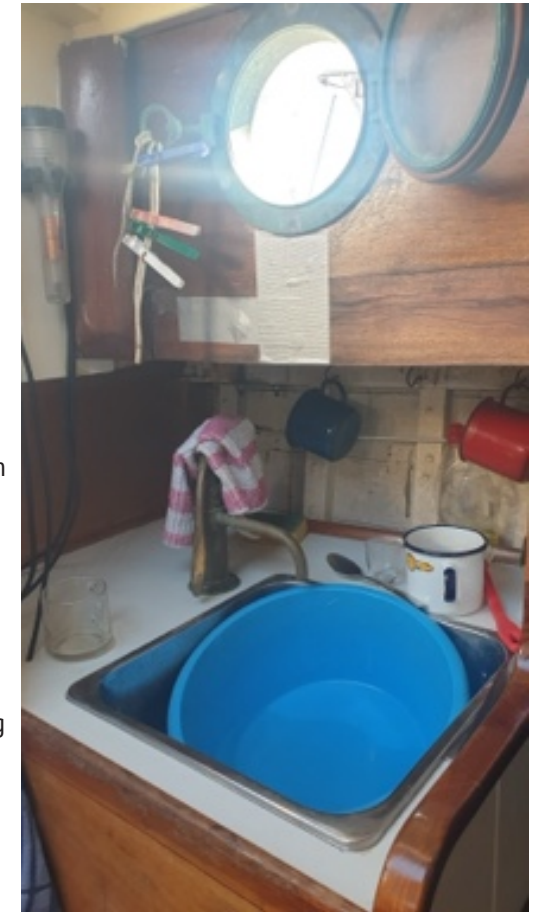
gebleven. Het archief van de werf wordt tegenwoordig beheerd door de Hillyard Owners Association, een actieve vereniging met zo'n 200 leden, opgericht in 1977. Hillyards zijn vermaard om hun goede vaareigenschappen en zeewaardigheid of zoals de Engelsen zo mooi kunnen zeggen *for their sea kindliness*. Het zijn degelijke, vaak zwaargebouwde toerscheppen, die hun bemanning in staat stellen onder alle omstandigheden veilig in de haven terug te keren. Ze behoren beslist bij het Britse maritieme erfgoed.

Hier staat tegenover dat je er niet echt op moet rekenen bij wedstrijden in de prijzen te vallen of het zou een wedstrijd moeten zijn waarbij de fitheid van de bemanning aan het eind van de race ook meegeteld wordt. Een citaat van de bekende watersportjournalist Ron Valent: 'while the crews of the racers are exhausted and soaking wet, the crew of the *Soma* is comfortably drinking tea in the cockpit'.

Tot in de jaren zeventig bouwde het bedrijf nog nieuwe houten schepen. Na een paar jaar noodgedwongen rust door de concurrentie van goedkopere bouw wijzen, is men in 1988 begonnen met de seriebouw van de elf meter lange Moonfleet. Helaas bouwt en repareert David Hillyard Ltd sinds begin 2009, na meer dan 90 jaar in bedrijf, geen jachten meer en is de zaak gestopt.

Maurice Griffiths (1902 – 1997)

Maurice Griffiths heeft zo'n 140 verschillende typen zeiljachten ontworpen. Er kwamen ongeveer 1600 schepen van zijn tekenplank en ze zijn op alle mogelijke plekken van de aardbol te vinden. Hij combineerde het ontwerpen van jachten met tal van andere bezigheden. Zo was hij veertig jaar lang hoofdredacteur van het Engelse zeilblad *Yachting Monthly*. Daarnaast schreef hij 29 boeken waarvan *The Magic of the Swatchways* en *Sailing on a low budget* het bekendst zijn. In Nederland was H.C.A van Kampen, oprichter/ hoofdredacteur van *De Waterkampioen* zijn evenknie. Een boeiend overzicht van de ontwikkelingsgang van Griffiths is te vinden in zijn eigen boek: *Sixty years a Yacht Designer*, een uitgave van Conway Maritime Press te Londen. Hij leidde *Yachting Monthly* amper drie jaar, toen iemand hem vroeg een gaffelkottertje te ontwerpen om 's winters, als zijn grote jacht was opgelegd, op waterwild te gaan jagen. Het moest twee man, twee geweren en een kachel kunnen bergen. In 1929 gleed de *Wind Song* van de helling en het scheepje is nog steeds in de vaart. Griffiths zeilde het liefst op de ondiepe wateren van de Engelse Oostkust, een waddenachtig gebied met veel rivierdelta's. Die voorkeur is bij veel van zijn ontwerpen terug te vinden: schepen met niet-diepstekende kiel, een midzwaard, of kimkielen, die een geringe diepgang paarden aan een hoge graad van zeewaardigheid. En die nog mooi waren ook. Altijd heeft hij verdedigd dat dergelijke jachten, mits goed ontworpen en gebouwd, het ook op de oceaan onder barre omstandigheden goed kunnen uithouden, vaak beter nog dan diepstekende kielschepen.



Literatuur:

VKSJ-boek 1994

Scherp Gesneden okt. 1985.

The Hillyard Owners Association

Wikipedia

Foto's bij dit artikel: Hugo Kroeze en Marc Stotijn

Foto's deze pagina's: Interieur Soma



Olietanks achter de lege Y-haven aan de Grasweg, mei 1940

Y-historie is een jaarlijkse uitgave van ZV Het Y met verhalen uit het rijke Y-verleden. Als blijk van waardering wordt deze special aan alle Y-vrijwilligers gestuurd. Andere leden kunnen hem aanschaffen voor € 2,00.

Inhoud van dit nummer:

- De jaren 1918 - 1952
- Drie houten schepen uit die periode: De *Charwill*, de *Soma* (beide in de haven van Durgerdam) en de *Holland*

De redactie van deze editie bestond uit: Frank van Koten, Willem Melching, Marc Stotijn en Bob van der Winden.