Y-historie

4e Editie 2026

De jaren 1952 - 1975

Inhoud van deze editie: 1952-1975

Voorwoord 3
De jaren 1952-1975: Het Y - Welvaart en Water 4
Willem Melching
Zes-meters op het Buiten IJ 10
Frank van Koten
Wiebe Draijer: Jachtontwerper, Y-lid, wetenschapper 14
Ton Wegman
De *Jarro,* een buitengewone bol 18
Marc Stotijn
Marina* versus *Pimpernel 22
Ton Wegman
De reizen van de *Brandaan* 26
Bob van der Winden

Haven Durgerdam in winterkleed, voor 1957

(Foto omslag: Trintelrace 1960)

Voorwoord bij de vierde editie - 2026

Y-historie is een extra uitgave van het Y-journaal over de geschiedenis van onze vereniging, speciaal bedoeld voor de inmiddels meer dan 120 vrijwilligers. Dat de huidige bloei van de vereniging niet op zichzelf staat, blijkt wel uit de jaren 1952 tot 1975, de eerste jaren in Durgerdam tot aan de opening van het Y-deel van de haven van Marken.

Deze editie is inmiddels het derde deel waarin we aan de hand van schepen in de vereniging onze geschiedenis belichten. In dit nummer de zes meter klasse, waarvan de *Victoria* al meedoet aan de wedstrijden, maar nog even wacht op een plek in de haven. Uniek zijn ook de schepen ontworpen door Wiebe Draijer, lid van Het Y. Daarnaast de Scandinavische Volksboot, de Henk Tingen kits *Brandaan* uit Marken en de Durgerdammer Bol *Jarro*, die nog trouw naast de pont in Durgerdam te vinden is.

Het doet ons deugd, dat inmiddels in 2025 ter gelegenheid van het 140e lustrumjaar de onvolprezen lustrumcommissie mede gebruik heeft gemaakt van onze eerste editie over de oprichting van de vereniging. We zijn blij dat zij – nog indringender dan dat wij dat op papier kunnen – de geschiedenis tastbaar hebben gemaakt met prachtige verhalen van Het Y. Zo blijft de geschiedenis een levendig onderdeel van de club, want immers: kennis van de geschiedenis is een goed uitgangspunt voor een mooie toekomst!

Uiteraard is er in deze uitgave aandacht voor de onstuimige groei van de vereniging in de jaren vijftig, zestig en zeventig. Willem Melching beschrijft die tijd in het kort in ‘Welvaart en water’, hoe de grotere welvaart in de wederopbouwjaren en vooral de groeiende serieproductie van schepen voor eens en voor altijd een eind maakten aan de elitaire aspecten van de zeilsport. Democratisering ook bij Het Y!

Al bijna 75 jaar heeft Het Y een haven in Durgerdam, een unicum in de historie van de vereniging. Marken is een goede tweede: dit jaar vierden wij daar het 50-jarig bestaan, het tiende lustrum. De eerste havens aan het Westerdok (33 jaar) en de Grasweg (34 jaar) waren een stuk korter in het bezit van Het Y. Enkhuizen heeft een merkwaardiger geschiedenis: begonnen onder dreiging van de Markerwaard in 1969 ‘verpieterde’ de aanwezigheid van Y-leden na de eeuwwisseling zienderogen. De laatste havencommissaris (a.i. Jan Verjaal) werd in 2017 onze verenigingssecretaris. De Compagnieshaven had zich toen al losgemaakt van de verenigingen die voor de oprichting tekenden, waaronder Het Y.

De *Jarro* ligt niet alleen in onze haven in Durgerdam, maar is er ook gebouwd! Dat hadden wij nog niet eerder meegemaakt. Marc Stotijn interviewde ons lid Daan Berghuis, de eigenaar. Ook de Scandinavische Volksboot *Pimpernel* beschreven door Ton Wegman werd door Piet Bouhuijs in Durgerdam gebouwd. De *Draijer* is ontworpen door Y-lid Wiebe Draijer, die in 1962 de eerste Paul Nieman Prijs in de wacht sleepte. De 6-meter *Victoria* doet mee met de wedstrijden van de vereniging, zo ontdekte Frank van Koten.
De *Brandaan* (Marken) tenslotte is niet alleen een ontwerp van Henk Tingen (die veel grotere schepen, meestal stalen tweemasters, ontwierp en vaak naar de VS verkocht), maar was achtereenvolgens eigendom van ‘bekende Y-ers’ als de vroegere voorzitter Tjebbe Westendorp, havencommissaris Bouke Blijdesteijn en zijn vrouw Aleid.

Goede voornemens

Deze redactie neemt zich voor om nog minstens één editie te maken in 2027: de tijd van 1975 (het begin van de Y-haven op Marken) tot heden. Of beter: de verleiding is groot om er 2 edities van te maken… De schepen in de havens vertellen ons uitgebreid over aspecten uit de geschiedenis, en daarvan zijn er veel uit die tijd. U gaat het zien. Wij zijn het Historisch Archief Amsterdam Noord, Stadsarchief en Scheepvaartmuseum dankbaar dat wij weer uit hun 'Mers à boire' hebben mogen putten, vooral voor de afbeeldingen. Daarnaast blijkt er in de verschillende archieven veel bewegend beeld te bestaan over deze tijd. Ook daar hebben wij een begerig oog op laten vallen! Om te beginnen zullen we deze editie presenteren in januari 2026 met een bijbehorend door Juul Hondius gefilmd portret van Ruud Porsius (kleinzoon van de eerste- en zoon van de tweede havenmeester in Durgerdam) over de geschiedenis van Het Y in de jaren 1952-1975.

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

Het Y - Welvaart en Water
De jaren 1952-1975

In dit vierde themanummer beginnen we met de verhuizing naar Durgerdam in 1952 en we eindigen in 1975. Dit waren de jaren van het 'Nederlandse wonder': de wederopbouw, de ontluikende welvaartsstaat en ingrijpende culturele en sociale veranderingen. Door deze maatschappelijke ontwikkelingen veranderde ook het karakter van de watersport. Meer mensen konden zich een boot veroorloven en velen werden lid van een watersportvereniging.
1975, het einde van onze periode, valt ook samen met ingrijpende gebeurtenissen. De oliecrisis van 1973 maakte een voorlopig eind aan het feestje van stijgende welvaart en onbekommerd consumentisme. Nederland had flink wat jaren van werkloosheid en bezuinigen voor de boeg. Amsterdam vierde in 1975 haar 700-jarige jubileum. Critici zeiden spottend: 'Na 700 jaar Amsterdam sloopklaar'. Maar de eerste Sail Amsterdam was een groot succes en bleek voor herhaling vatbaar. Ook voor Het Y eindigden de naoorlogse wonderjaren in 1975 met goed nieuws: de vereniging kreeg een dependance in de haven van Marken. Een fraaie bekroning op ruim twee decennia groei en bloei.

In deze inleiding wil ik de historische context schetsten waarin onze vereniging de draad weer oppakte na de oorlog. Net als in vorige themanummers met wat extra aandacht voor de vier hoofdingrediënten van de watersport: geld, vrije tijd, water en schepen. Helaas is van het archief uit deze jaren relatief weinig over. We zullen het moeten doen met spaarzame berichten in de krant, het archief van het Historisch Centrum Amsterdam Noord (HCAN) en natuurlijk de onvolprezen jubileumboeken uit 1985 en 1995. Vooral het Lustrumboek uit 1995 bevat waardevolle artikelen en interviews.

1952-1975 Wederopbouw en Welvaart

Amsterdam was in 1945 een gehavende stad. Noord was geregeld gebombardeerd, de Hongerwinter teisterde in 1944-1945 de bevolking en vrijwel de gehele Joodse bevolking van Amsterdam was vermoord. De Jodenbuurt rond het Waterlooplein was in een ruïne veranderd, in de jacht naar brandhout waren in de hongerwinter de huizen half gesloopt.
Politiek en economie stonden de eerste naoorlogse jaren in het teken van het dreigende verlies van Nederlands-Indië. Voor de Amsterdamse economie was dat een geduchte aderlating. Niet alleen de haven maar ook de financiële wereld was sterk op 'ons Indië' georiënteerd. Maar 'Indië verloren, rampspoed geboren' bleek niet op te gaan. Vanaf 1949 ging de Nederlandse economie juist bergopwaarts.
De Amerikaanse Marshallhulp en het zuinige beleid van de Rooms-Rode coalities legden de basis voor dit herstel. Dat in buurland West-Duitsland de economie weer aantrok was van grote betekenis. Economisch was én is Nederland immers zeer afhankelijk van de conjunctuur in de grootste Europese economie. Het

NAVO-lidmaatschap ten slotte, gaf bescherming tegen de dreiging uit het Oosten: de Sovjet-Unie. Met een grote communistische fractie in de gemeenteraad was de Koude Oorlog in Amsterdam nooit ver weg.

De economie van de stad kwam vanaf 1950 goed op gang. De scheepsbouw was weer springlevend en na de opening van een nieuwe sluis in 1946 konden ook grotere schepen Amsterdam goed bereiken. De haven werd al gauw de obsessie van de lokale politiek. Volgens historicus Bosscher werd het potentieel van de haven stelselmatig overschat en dat van Schiphol en de dienstensector onderschat. Dat de haven van Rotterdam een veel gunstiger ligging had, werd domweg genegeerd. Vele miljoenen subsidies vloeiden zo richting haven. [GVA, IV, 348]

Een gedeelte van de haven van Durgerdam zal worden bestemd tot jachthaven. De zelfvereniging Het IJ zal het voor 750 gulden per jaar huren voor de tijd van vijf jaar. Hiermee neemt de zelfvereniging afscheid van het IJ, waar men de beschikking had over een van de Nataafse Petroleum Maatschappij gehuurde watervlakte aan de Grasweg. Deze haven werd door de Duitsers in bezettingstijd gebruikt als ligplaats voor oorlogsvaartuigen en als depôt voor marinetroepen enz., waardoor palen, steigers en golfbrekers zijn beschadigd of vernield. De vereniging acht het niet verantwoord dit alles te herstellen, terwijl de huur met drie maanden kan worden opgezegd.
In een voordracht aan de gemeenteraad zeggen B. en W. het van belang voor het dorp Durgerdam te achten wanneer daar een jachthaven wordt gevestigd.

Algemeen Handelsblad 31-1-1951

Overal in de stad werd gebouwd. In Slotermeer, Geuzenveld, Slotervaart en Buitenveldert schoten de nieuwe woningen als paddestoelen uit de grond. In december 1966 kon, na veel geharrewar, begonnen worden met de aanleg van de Bijlmer. De achtergrondmuziek van de jaren vijftig en zestig was het gedreun van de heimachines.
In die jaren gaven stadsplanners ruim baan aan de auto, symbool van de vooruitgang bij uitstek. De stad werd bedreigd door megalomane plannen zoals het dempen van de grachten om het parkeerprobleem voor eens en altijd op te lossen. De liefde voor de auto leidde tot verminking van de stad door de aanleg van snelwegen van nergens naar nergens, zoals de Wibautstraat. Zinvoller was de aanleg van bruggen en tunnels. Deze stonden al sinds de jaren dertig op de agenda, maar eindelijk was het zover. In 1957 werd de Schellingwouderbrug geopend, met directe gevolgen voor de watersport en Het Y. In 1966 was de Coentunnel klaar, in 1968 gevolgd door de IJ-tunnel.
De stad krabbelde op en de bevolking groeide. In 1959 werd een voorlopig record gevestigd met 872.428, pas in de herfst van 2019 zou dit worden geëvenaard. Met de toenemende welvaart gingen ook de eisen die de inwoners stelden aan een woning omhoog. De nieuwbouw kon de groei niet bijhouden en in plaats van een 'flatje' wilden veel mensen toch liever een huis met een tuin. Dat resulteerde vanaf de jaren zestig in leegloop, die in de jaren zeventig en tachtig een dramatische omvang zou aannemen. Het dieptepunt werd bereikt in 1985 met nog maar 675.570 inwoners.

Het Y: 1952 een nieuw begin in een nieuwe haven

De ontruiming van onze verenigingshaven aan de Grasweg was al vóór de oorlog aangekondigd. De gemeente deed het huisbaasschap over aan Shell en dat bedrijf had grote plannen met het terrein in Amsterdam-Noord. De oliemaatschappij duldde Het Y na 1945 nog enkele jaren, maar uit naam van de vooruitgang en de wederopbouw moest onze vereniging wel opkrassen.
Dankzij doortastend optreden van bestuurslid Van Beek kreeg Het Y de vrijwel verlaten vissershaven van Durgerdam ter beschikking voor *ƒ* 750,– per jaar. Sommige leden waren wat angstig het 'Grote Water' van het IJsselmeer op te gaan. Maar de meeste leden waren blij dat ze niet meer telkens door de Oranjesluizen moesten.
Onder leiding van het charismatische vice-voorzitter Paul Nieman werd in de oude haven een bloemenkrans te water gelaten, Op 26 april 1952 opende burgemeester d' Ailly de nieuwe en inmiddels derde haven van Het Y. Nieman maakte daarna een niet zo'n beste beurt bij de Durgerdammers toen hij bij het binnenvaren van de haven door een megafoon tegen een visser riep: 'Vissermannetje, ga eens aan de kant'.

Groei en bloei

Van grote betekenis voor de groei van de watersport na 1945 was het afschaffen van de vermaledijde weeldebelasting op boten in 1955. De grens van 16 vierkante meter zeil was daarmee vervallen. Dat besluit kwam voor de watersport als een bevrijding. Bovendien konden de ontwerpers eindelijk weer grotere zeilboten en kajuitjachten tekenen.
De 'wederopbouw' kostte Het Y haar plek aan het binnen IJ, maar diezelfde wederopbouw en de aantrekkende welvaart zorgden ook voor nieuwe kansen. Aanvankelijk was de haven vrijwel leeg, het eerste seizoen lagen er aan de 140 meter steiger slechts een twintigtal schepen. [1985, p. 73] Maar dankzij wervend optreden van havenmeester Jan Porsius kwam daar al snel verbetering in. Deze legendarische havenmeester (1953-1979) lokte passanten met de belofte van een vaste ligplaats: 'Kijk maar, ik heb het bordje al voor je gemaakt'. 'Dan zeiden ze niet gauw nee, hoor', aldus zijn zoon Ruud. [1995, 38]
Met de toenemende welvaart groeide ook de vereniging als kool. Volgens Ruud Porsius speelde bij deze groei ook de komst van de Schellingwouderbrug in 1957 een rol. Watersporters die vanaf het Binnen-IJ naar het IJsselmeer wilden, moesten nu niet alleen de Oranjesluizen passeren, maar ook nog deze brug. Dat was veel voor watersporters … een brug te ver.
Met meer dan 100 leden was al in 1958 de eerste uitbreiding van de haven noodzakelijk. Dankzij de aanleg van het pontje konden er aan de overkant van de steiger ruim 30 ligplaatsen bij komen. Volgens het Jubileumboek van 1985 zorgde het fraaie pontje ook voor 'zorg, leedvermaak, (-) nachtelijk geratel van kettingen, pontfuik-misère, (-) aanvaringen (-) kortom een bron van vermaak voor de lieve jeugd en een bron van ergernis voor het bestuur'. [1985, p. 77-79] Uitbreiding in de Sloot was geen optie want die was inmiddels in gebruik bij de verenigingen Durgerdam en De Watergeuzen. [1995, p. 31 en 39] De gemeente wilde als een Salomon de haven opdelen tussen Het Y en de Watergeuzen. Daarop kwamen de Durgerdammers in het geweer en richtten de WSV Durgerdam op. Dat heeft nog vele jaren voor enige animositeit gezorgd.

Bij harde wind viel de haven wel eens droog. Met de komst van de Houtribdijk was dat voorbij.

De leden

Volgens prominent lid Tjebbe Westendorp, in een interview uit 1995, was de vereniging eind jaren vijftig al gemengd: 'bakkers en leraren, maar ook ingenieurs, apothekers en meesters in de rechten'. [1995, p. 40] Opmerkelijke figuren als de merkwaardige horeca-ondernemer (d'Vijff Vlieghen) en zelfbenoemd 'deskundoloog' Nicolaas Kroese en tekenaar Robert Das waren lid. Kroese ontwierp zelfs de bar in het nieuwe clubhuis. Wellicht heeft acteur Aart Staartjes in zijn *Olive*, een Vrijheid met zeilnummer 12, inspiratie opgedaan voor de Stratemakeropzeeshow.
De herinneringen van Westendorp worden bevestigd door de ledenlijst en het schepenregister uit 1959. Er waren op dat moment 126 leden en twaalf donateurs, op één na allemaal dames. In het schepenregister staan 68 schepen vermeld. Het gezinslidmaatschap bestond nog niet, dus waren familieleden met één boot apart lid.
Ruim dertig leden woonden buiten de stad, maar meestal wel in de buurt. Verder kwamen er zes uit Amstelveen en drie uit Durgerdam. Inmiddels zijn dat er bijna veertig! Niet alle stadsdelen waren even sterk vertegenwoordigd. West ontbrak vrijwel, terwijl Zuid en Noord oververtegenwoordigd waren. Maar

liefst vijftien leden hadden een academische titel, duidelijk meer dan het landelijk gemiddelde. Een enkel lid had zijn ligplaats elders, maar uiteraard hadden de meesten Durgerdam als thuishaven.
Zestien schepen hadden geen motor. Van de gemotoriseerden waren er zo'n zestien met een buitenboordmotor en 36 met een inbouw. Opmerkelijk was het grote aandeel Engelse motoren, vermoedelijk gemariniseerde versies uit de autoindustrie. Houten boten waren nog in de meerderheid, 39 tegen 27 stalen schepen. Slechts één schip, een ontwerp van Van de Stadt van bijna twaalf meter, was een combinatie van hechthout en 'plastic'. Blijkbaar was Van de Stadt al in 1953 bezig met het nieuwe materiaal, maar de echte polyester-revolutie kwam bij Het Y pas in de jaren zestig.

Luchtopname Haven Durgerdam circa 1970

Weldadig is het ontbreken van Engelse scheepsnamen, de vloot had fiere Hollandse namen zoals Albatros, Piet Hein en Schollevaar.
De boten waren – vanuit huidig perspectief – relatief klein, slechts vijf schepen waren langer dan 10 meter, en het grootste schip van 16 meter was nota bene een motorboot. Voorzover de leden dat opgaven waren er 23 boten van vóór 1945, waaronder een paar negentiende eeuwse platbodems en 35 van na de bevrijding. Onder de ontwerpers komen we bekende namen tegen zoals H.W. de Voogt, De Vries Lentsch (helaas is niet altijd duidelijk welke) en Van de Stadt.

Polyester: een revolutie in de watersport

Al tijdens de Tweede Wereldoorlog had de Amerikaanse marine geëxperimenteerd met vaartuigen van polyester dat met glasvezel werd versterkt. In het eerste naoorlogse nummer van de *Waterkampioen* van november 1945 verschenen al berichten uit Amerika over wonderlijke materialen zoals thermoplastics en glasvezelplastic!
Omdat de investeringen in een mal vrij groot waren, was polyester-bouw feitelijk alleen rendabel als seriebouw. Met de welvaart stegen ook de lonen, dus was een efficiënte productie-methode zeer welkom. Polyester schepen uit seriebouw waren betaalbaarder dan de one-off bouw in hout of staal. [Spits, p. 85] Zoals al bleek uit onze ledenlijst uit 1959, kwam de doorbraak van polyester bij Het Y pas in de jaren zestig en zeventig.

Nieuw materiaal en bekende namen

Ontwerpers, die voor een deel hun sporen al vóór de oorlog hadden verdiend, gingen met grote voortvarendheid met het nieuwe materiaal aan de slag zoals Amsterdamsche Scheepswerf van G. de Vries Lentsch Jr.. In 1955 bouwde hij, in samenwerking met TNO, enkele proefexemplaren. De werf richtte zich op de Amerikaanse markt. Financieel was dat aantrekkelijk, gezien de hoge stand van de dollar in die dagen. Met kleinere jachten werd de binnenlandse markt bediend. [Spits, 85-86] Maar ondanks de technologische voorsprong ging de werf in 1968 failliet.
Ook Ricus van de Stadt, die al voor de oorlog doorbrak met zijn zelfbouw-ontwerpen, verdiepte zich in het nieuwe materiaal. In 1955 bracht hij een polyester Stern - een open zeilbootje- op de markt, een rode en een blauwe! [Spits, p. 115] Kort daarna volgde de Pionier, een volledig polyester zeiljacht van maar liefst negen meter lang.
Met zijn Pionier, de *Sounion*, voer Herman Jansen tussen 1972 en 1975 de wereld rond. Tekenaar Gerard van Straaten vereeuwigde de reis in een prachtig beeldverhaal. Betere reclame was niet denkbaar. In haar standaardwerk over Nederlandse ontwerpers noemt Elisabeth Spits de Pionier een 'keerpunt in de Nederlandse watersportgeschiedenis: het eerste grote kajuitzeiljacht van polyester'. [Spits, p. 116]

Nieuwe namen

Naast de bekende werven en ontwerpers kwamen er nieuwe spelers op een groeiende markt, zoals Jachtwerf Victoria die in 1961 kwam met de Victoire 22. De ontwerper was de jonge Dick Koopmans, die in later jaren nog tal van Victoires en andere bekende jachten zou ontwerpen. Ed Conijn richtte in 1959 de Contest-werf op waar de Contest 25 van stapel liep. Voor die tijd een ruim schip van 8 meter met 4 slaapplaatsen. Meer dan 300 stuks werden tegen harde dollars in de Verenigde Staten verkocht.

Tijdloos hout

Ondanks de opmars van polyester bleef in de zelfbouw hout heel populair. Van de Stadt ontwierp in 1951 de Juno, een hechthouten knikspant kajuitjachtje van bijna zeven meter, dat in verschillende stadia van afbouw werd verkocht. 1963 kwam het eerste Waarschip op de markt. Een bestseller werd de 7.25, de 'Kwarttonner', waarvan er sinds 1968 meer dan 1000 zijn gebouwd. In 1964 werd de Kolibri 560 op de HISWA gelanceerd, meer dan 1000 zouden er nog volgen. Zowel Kolibri als Waarschip werden uiterst populair vanwege de relatief lage prijs, de grote binnenruimte en de uitstekende zeilprestaties.

Havens buitengaats

Behalve Durgerdam opende onze vereniging in deze jaren twee dependances. Zowel in Enkhuizen als op Marken kwam een vestiging van Het Y. De dependance in Enkhuizen kwam voort uit angst voor de volledige inpoldering van het Markermeer. Uitbreiding naar Marken was ingegeven door ruimtegebrek in Durgerdam.

Enkhuizen

Enkhuizen beschikte van oudsher over verschillende havens, die in de jaren zestig in het vizier kwamen van de watersport. Gezien de groei van het ledental en vooral de dreigende aanleg van de Markerwaard werd het verwerven van een tweede haven voor onze vereniging als zeer urgent gezien.
De aanleg van de Markerwaard stond sinds 1924 op de agenda. De dijken zouden worden gesloten in 1976 en in 1980 zou de polder worden opgeleverd. Er was onder meer een groot vliegveld en een militair oefenterrein gepland. Dat het de overheid ernst was, bleek wel uit de aanleg van de dijk Lelystad-Enkhuizen, die begin jaren zeventig gestaag vorderde.
De Markerwaard werd als een serieuze dreiging gezien, of zoals Tjebbe Westendorp het in 1995 formuleerde: 'Als de polder door was gegaan, dan waren we uit Durgerdam vertrokken.' [1995, p. 40]
Verschillende watersportverenigingen, waaronder Het Y, stelden zich in 1965 garant voor een aantal ligplaatsen in de nog aan te leggen Compagnieshaven en de gemeente Enkhuizen ging aan de slag. In 1969 ging de haven open en namen 70 leden van Het Y hun plekje in. In 1995 was dit gestegen tot maar liefst 95. Vanaf 2000 verwaterde de band met deze dependance en neemt het aantal Y-leden in Enkhuizen af. Met ingang van 2017 werd dan ook geen nieuwe havencommissaris Enkhuizen meer benoemd.
En de Markerwaard? Die ging niet door. Na voltooiing van de dijk Lelystad-Enkhuizen in 1975 nam de animo bij de overheid voor dit project sterk af, al was het maar vanwege de kosten. Ook de destijds opkomende milieubeweging, waaronder de Vereniging tot behoud van het IJsselmeer, verzette zich fel tegen inpoldering. In 1986 viel vooralsnog het doek voor de polder. Maar wie weet waar ruimtegebrek in de verre of minder verre toekomst nog toe kan leiden?

Marken

Onze aanwezigheid in Marken is tot op de dag van vandaag prominent. Ook op Marken was na de aanleg van de Afsluitdijk (1932) de visserij op zijn retour. En ook hier wierpen watersporters een begerige blik op de vrijwel lege havenkom. De gemeente Marken stond blijkbaar niet onwelwillend tegenover de komst van zeiljachten, ook al zagen ze het liefst alleen 'Ronde- en Platbodemjachten'. Op 22 september 1973 schreef het bestuur een brief aan Rijkswaterstaat met de mededeling dat de haven van Durgerdam vol was en dat er dringend behoefte was aan uitbreiding. Op de achtergrond speelde ons lid Tjebbe Westendorp, die over een groot netwerk beschikte, een belangrijke rol hierin.
Blijkbaar verliep een en ander probleemloos, want al op 7 juni 1975 vond de feestelijke opening plaats met een defilé van jachten en een optreden van muziekvereniging 'Juliana'. Uiteraard gevolgd door 'enige verversingen' bij Café-Restaurant De Jong. [1995, p. 43-44] Aanvankelijk maakten de twintig ronde- en platbodems de meerderheid uit. Er lagen op dat moment slechts vier scherpe jachten, maar dat is sindsdien ingrijpend gewijzigd.

De Jarro december 1962 (zie p.18)

Conclusie

Het Y was altijd een kind van zijn tijd, ook in de jaren vijftig en zestig. Dankzij de toegenomen welvaart bloeide de vereniging. De haven in Durgerdam werd uitgebreid en dependances gesticht. Het IJsselmeer werd als vaarwater ontdekt. Dankzij de voortschrijdende techniek werden de scheepjes niet alleen groter, maar ook sneller en betrouwbaarder. Door de serie-productie kwamen ze ook in het bereik van de wat smallere beurs. En wie handig was kon zelf een boot (af)bouwen. Deze ontwikkelingen maakten dat de zeilsport definitief haar elitaire karakter verloor. Net als de rest van de samenleving democratiseerde ook de zeilsport. Voortaan zou niet het geld de status van de schipper bepalen, maar zijn óf haar zeemanschap.

Literatuur

Eerde Beulakker, *Onderscheid moet er zijn. Pleziervaren in Nederland, een cultuurgeschiedenis* (Hilversum 2012)

Lustrumboek 1985, Zeilvereniging Het Y, Amsterdam 1885-1985

Lustrumboek 1995, Zout en zoet. De geschiedenis van Zeilvereniging Het Y en haar havens (Amsterdam 1996)

Piet de Rooy ed., *Geschiedenis van Amsterdam, deel IV. Tweestrijd om de hoofdstad, 1900-2000* (Amsterdam 2007)

Elisabeth Spits, *Nederlandse Jachten. 1875-1975* (Zutphen 2007 – uitgave Nederlands Scheepvaartmuseum)

Interview Ruud Porsius, 3-4-2025.

Jeugdzeilen circa 1960

Zes-meters op het Buiten IJ

Zondag 13 december 2024, tijdens de wintermeeting van het Y in het hoofd en vooral bevestigd op het Markermeer. De winst is cruciaal in de beslissing van de komenden: gewoon wij, reglementair meerwaag aan een volle dianke bram niet een hoge houten mast. De erg Lange gink buigt ook nog vers behoedzijk deze. De drie stoere wedden matsen in de kant hebben duidelijk lan. Mats staat stoik en zo gaan hard. Lotte in het stuithuis van Het Y bij de uitslag verteld dat van hun Y het Bend Weehuren. "We kunnen niet jaar gebeden deze kiek van een vriendelijke Dinkser op veel gelaatst lopen. We waren helemaal verliefd op de vorm en ontmoeting van de kiek. Het schip zag er duidelijk goed onderhouden uit".

Een buitenkansje in zomer-tijd

Dinkers "Ja, we hebben de kiek met alles erop en eraan, die nacht het zomerhuis van de eerkaan zag aan de Zeeuwingen, gelijk het een voorkwagen laten opkomen maakt de eigenaar een nieuwe bedenken. Hij riep nog bij het uitmeesten enthousiast: "Ze is schon fertig for die grosse Fahrt". Punt. "De eigenlijke dag bij het afhalen op de jachthaven in Amsterdam kwakte en pingte het hete schip en op de kee in de zoals van de kijnse Lgenbuurt uit klaas Engen weg, direct daarna ging de boedt op zicht en werden we weggestuurd." Dinkers "Ja, de zomer! Maar toen had ik een gast dien ma een gotteln tuis gezwegt in de zytterkant van de hal, bendere we stoterre in 2 jaar de gehele ramp reparatiewerken en restaurmen. Dat kwam goed uit. Maar was wat moet een dingetje zo veel werk. Maar toen lukte De kiknne leefde weer".

René "We zijn blij dat we eindeng enter eerste weken je kenden Jellen. Heerlijk na die grote inspanningen. Dat ten aandaag erg nuit en eindeng was, dat de bank voor de wicht met de bang, steede, heftig in de gehoen stede. Houdek niet uit. De boot zedete prima en stoef! Ook na een koppige inkom. Wat een fleur!".

De kiknne van René, Frank en Jeroen bleek een Zes-meter (5.mR) internationaal te zijn met een lengte van 10.50 meter. Deze was in 1915 in Denemarken (ged.ken. gebouwd) en deed er nemen aan de internationale Zes-meter kleine wedstrijden.

De eerste Zes-meter regel van 1907

Fred Benson uit Denemarken was de initiator en bedenker van een formule de eigenaundig kmR_naar jaartaan van 52 tot 11 meter. De internationaal Kiel-Regatta Unsen (HR) wag in 1906 opgericht met als doel het opmeten van een regel om tot een eerlijke uitslag te komen in wedstrijden. Op de eerste inkenmeting te Londen in 1906 werd in aanwezigheid van verteffi.ati.ui onder andere Engeland, Duitsland, Denemarken, Zweden, Frankrijk, Nederland en België de Zes-meter regel opgesteld. De eerder effictive (cnR wedstrijd werd in 1907 op de Seine in Parijs gehouden. De nieuwe meterformule was (ehulve was de kmR kleine net broddeur voor 8,11 m. 10-meter. Binnen de formule kon andere ontwerper creatief zijn om zijn eigen idee te verwezenlijken. Dit betekend dat elke boot anders is, maar toch kan concurreren zonder handicaps en rijdwijziging. Tot 1907 waren zeilwedstrijden met boten in atartet wanneer ze meters alleen toegang door toepassing een veel van a folende handicaps en ingewikkelde reglementen. Dat was met de nieuwe rootformula voor de 6 R 11,1 k Meter klasse zo verleden tijd volgens de IYRU. Het meest naar eens uitgroepen zijn het onderwater deelnemers en lange stracjuurs met prakteurs nu de waterlinden. Hoogegmeten en beschaafgte eigts van schippers en bemanningen behoorden tot hun verleden.

Waarom de Zes-meter niet per meter lang is

De eerste Zes-meter formule – vereenvoudigd:

Lengte + (waarde + ½ romperomtrek (gemeten breedte) + ½ maal de eerlet uit het romppercnik minus het (ingedeeld dat alles gedeeld door 2 resulteert 6 uitkomen.

Bij deze formule komt de lengte even het deel tussen de ben en elf meter. Er bestaat een vergelijkbare formule voor de 8,10 en 12-Meter klasse boten.

De kiknne op het Buiten IJ

De zeilmaakerij van de kiknne

De tweede regel van 1919

De eerste 6mR-formule bleek na twaalf jaar al aan een flinke herziening toe. 'Een uitdagende en snel zeilende boot' was de algemene opinie van de wedstrijdzeilers, maar wel erg nat (veel buiswater), dure bouw, te veel tuig en kwetsbare mast. En vooral niet zeewaardig.
20 oktober 1919 werd weer een vijfdaagse IYRU-conferentie gehouden in Londen om over het lot van de in 1907 ingestelde meetformule van de 6-8-12-16-meters te beslissen. De twee Nederlandse en twee Belgische officials, hadden zich goed voorbereid op de nieuwe voorstellen over de verschillende internationale klassen. De afgezanten waren bij terugkeer in hun vaderland trots en enthousiast over de nieuwe afspraken. De nieuwe 6mR werd een internationale klasse, energiek gepromoot bij alle aangesloten zeilverenigingen.

6 mR wedstrijd in België

Nou, dat viel even tegen....
Tijdens het verslag bij de zeilclubs in Nederland en Friesland, bleek dat de zeilers het niet eens waren met de privé-actie van de twee heren. Ze hadden niet overlegd met de zeilverenigingen, die bang waren dat ze in een onaangenaam en kostbaar avontuur gesleept zouden worden. Erger nog: de betreffende bestuursleden zagen de vaderlandse Zes-meter ook nog eens graag acteren op toekomstige Olympische Spelen, zoals die in 1928 in Amsterdam.
De vijftig Nederlandsche Zeilverenigingen voelden zich beledigd en ernstig gepasseerd en niet gekend. Men meende dat de wedstrijden en het bouwen van jachten onder de 15 meter in een uniforme klasse een hersenschim van het bestuur was, te duur, te grote diepgang, dus niet voor onze thuiswateren geschikt, en bovendien hadden de verenigingen inmiddels eigen snelle ontwerpen gerealiseerd en gebouwd, zoals de zeilboten in de 'zuivere Regenboogklasse' van het ontwerp van G. de Vries Lentsch. In 1918 bestond de Bogenvloot al uit 30 boten, één van de grootste eenheidsklasse vloten op de Zuiderzee, de Friese meren, de Kaag en Loosdrechtse plassen.
Toch werden er syndicaten opgericht om Zes-meters te bouwen en met succes, want de Holland's Hope, ontworpen door Gerard de Vries Lentsch won in 1924 de One Ton Cup in Engeland. In 1925 slaagde de nieuwe Princes Juliana er in om de Cup succesvol te verdedigen op de Zuiderzee. In die tijd was het Gerard de Vries Lentsch die een tiental Zes-meters tekende en bouwde. Rond 1926 ontwierp hij bijvoorbeeld de Kemphaan en de Admiraal de Ruyter.
De best presterende van de twee jachten zou voor Nederland uitkomen tijdens de Olympische Spelen van 1928. De voorbereidende campagne werd mede georganiseerd door topzeilers Hans Pluijgers en Carl Huisken.

Het is zo ver! De Olympische Spelen 1928 op het Buiten IJ

Begin augustus 1928 waaien de Olympische vlaggen op de Waterlandse Zeedijk voor Durgerdam. De dijk is afgesloten en kassahokjes zijn geplaatst, want er moet wel even betaald worden door het toestromende publiek om het prachtige spektakel te mogen aanschouwen. Vierentwintig internationale sprankelende twaalfvoetsjollen en dertien ranke Zes-meters zullen op de driehoek wedstrijdbaan voor de Zuiderzeedijk met elkaar strijden om de prijzen. Er is zelfs koninklijke belangstelling.
De populariteit van het fototoestel was in die tijd een hype, maar helaas, fototoestellen werden niet doorgelaten op de dijk en werden bij het kassahokje ingenomen. Foto's van de wedstrijden werden door een speciale Algemene Fotodienst gemaakt en die konden dan weer bij het kassahokje nabesteld worden.
De definitieve keuze voor één van de twee boten was inmiddels gemaakt. In de Zes-meter wedstrijden werd voor de Kemphaan gekozen, gestuurd door topzeiler Hans Pluijgers, bekend als een echte doorbijter, geassisteerd door de slimme, taaie Carl Huisken en de drie sportieve bemanningsleden Hans Fokker, Willem Schouten en Ronald Vermeulen.
Na de zeven spannende wedstrijddagen viel de Nederlandsche Zes-meter de Kemphaan net buiten de prijzen met de vierde plaats. Bij de twaalvoetsjollen was het Olympisch goud voor Sven Thorell uit Zweden en het erelid van Het Y Willem de Vries Lentsch werd vierde met zijn zelfgebouwde jol.

Olympische spelen, wedstrijdbaan 3 bij de vlag

De bemanning van de Kemphaan 3

De derde regel van 1933

Van de derde aanpassing van de Zes-meter regel ging een grote stimulans uit. Een golf aan nieuwe boten kwam op het water, dit ging door tot ver na de Tweede Wereldoorlog. In deze derde regel verviel de omvangsmaat waardoor de ontwerper de kiel dieper kon maken zodat de ballast lager kwam te liggen, dit maakte de boten stabieler en vooral zeewaardiger.
De Zes-meter werd nog geselecteerd voor de Olympische Spelen in Kiel 1936, London 1948 en voor het laatst in Helsinki 1952. Willem de Vries Lentsch zag voor de Spelen in Helsinki 1952 nog mogelijkheden om met zijn uitdagende Zes-meter ontwerp (eigenlijk een stiekeme 5,5 meter) roem te kunnen vergaren. Hij gooide zijn volledige talent in de strijd om in zijn eigen boot voor het goud te strijden. Ondanks een opmerkelijk sterke bemanning en het slimme ontwerp, pakte het verkeerd uit. Hij moest genoegen nemen met een dertiende en een achttiende plaats.
In 1952 besloot het bestuur van de Olympische Spelen om de formuleklassen 6,8,12 en 16-meters te vervangen voor een groot aantal nieuwe bootontwerpen. In hetzelfde jaar verhuisde ZV het Y naar haar nieuwe haven aan de Durgerdammerdijk, in 1928 voor korte tijd de 'Olympische Zuiderzeedijk'.
In de Open Classic Division zijn de Zes-meters nog altijd actief, gemoderniseerd en geavanceerd. Dit specifieke regatta circuit houdt wedstrijden op de meest spectaculaire en vooral sjieke zeillocaties ter wereld. De 12-meters streden onder een vergelijkbare formule vanaf 1958 tot 1988 om de America's Cup.

$$\text{6,000 metres} = \frac{L + 2d + \sqrt{S} - F}{2{,}37}$$

Wiebe Draijer
Jachtontwerper, Y-lid, wetenschapper

Wiebe Draijer (1924-2007) ontmoette ik bij toeval. Bij een tussenstop tijdens een solotocht in 1992 verzeilde ik in de haven van jachtwerf Kroes in Kampen. Normaal gesproken is dat geen passantenhaven, maar ik had averij opgelopen en Kroes was het dichtste bij. Tot mijn niet geringe vreugde mocht ik een nachtje blijven om de volgende dag de kleine reparatie uit te voeren aan mijn houten mast.

Wiebe Draijer aan zijn tekentafel

Na het eten liep ik een rondje door de haven, want er liggen prachtige schepen die door Kroes zijn ontworpen en gebouwd. Opeens werd mij toegeroepen: 'Y-leden komen altijd een borrel drinken'. Het was een soort order en uitnodiging tegelijk. Enkele ogenblikken later zat ik aan boord bij het Nel en Wiebe Draijer. Uiteraard was hun boot, die de naam *Styx* had, en geïnspireerd is op de Sixareen van de Shetland eilanden, door Wiebe zelf ontworpen want hij bleek een gepassioneerd ontwerper te zijn. Het was een een twaalf meter lange midzwaard sloep met spitsgat.
Nel en Wiebe hadden mijn Y-wimpel gezien en als oudleden koesterden ze warme herinneringen aan Durgerdam. Het werd een lange, gezellige avond waarin de anekdotes over Durgerdam elkaar in snel tempo opvolgden.

Een van de verhalen ging over de Paul Niemanprijs, waarvan hij de eerste winnaar was. Tijdens een wedstrijd van Het Y waarin hij zelf meevoer, bleek een van de boeien te ontbreken. Toen hij dat opmerkte legde hij zijn eigen boot voor anker als nieuw keerpunt op de plek van de verdwenen boei en redde zo de wedstrijd voor de andere deelnemers. Het bestuur was hem zeer erkentelijk.
De boot waarmee hij rond 1960 in Durgerdam lag was de stalen *Capricorne* van 9.30 meter lang. Het schip was gebouwd naar eigen ontwerp en was buitengewoon licht want de romp was slechts 2 mm dik!

Omdat zijn hoogleraarschap aan de Universiteit Twente, waarvan hij ook nog een aantal jaren rector magnificus was, hem dwong te verhuizen naar het oosten van ons land besloot hij om zijn ligplaats in Durgerdam op te geven en de boot in Kampen een nieuwe plek te geven. Door zijn ontwerpwerk kende hij Gait Kroes al, waardoor hij een ligplaats kreeg in de kleine haven bij de werf. Via de IJssel bleef zo het water van het IJsselmeer bereikbaar.

.Begin jaren zestig lag de Capricorne in Durgerdam

Het is de berg Olympus van de internationale jachtontwerpers: de *Encyclopedia of Yacht Designers*. Het kloeke boek weegt 3,5 kilo en telt 528 pagina's, en kostte $250,- bij verschijning in 2005, maar is inmiddels uitverkocht. Het beschrijft het oeuvre van ontwerpers als William Fife, L. Francis Herreshoff en Olin Stephens, maar ook eigentijdse beroemdheden als German Frers, en Ron Holland. Slechts een handjevol Nederlanders werd door de redactie goed genoeg gevonden om een vermelding in dit wereldomspannende overzicht te krijgen. Het voormalige Y-lid Wiebe Draijer viel die eer ten deel.

Draijer studeerde in Delft kort scheepsbouw, maar stapte over naar werktuigbouw, en studeerde af op stromingsleer die hem buitengewoon fascineerde. Als senator voor D66 zat hij enkele jaren in de Eerste Kamer, met de portefeuille milieu. Als jachtarchitect heeft Draijer geen groot oeuvre. Het tekenen van schepen was vooral een liefhebberij, hoewel hij technisch uitstekend toegerust was. Collega's binnen de universiteit vertelden dat hij tijdens lange vergaderingen vaak bootjes zat te tekenen...

Zijn hoogleraarschap, de politiek en allerlei bestuurswerk slokten te veel tijd op om lang achter de tekentafel te staan. Toch heeft hij enkele markante boten ontworpen zoals de stalen One-Ton Cup racer Goodwin die succesvol was tijdens de race in Denemarken. Van het ontwerp Goodwin zijn er meerdere gebouwd, maar de kleine Draijer 570 zou zijn meest succesvolle ontwerp worden.

Boven: De Goodwin - stalen One Ton Cup gebouwd bij jachtwerf Camminga

Rechts: De Goodwin - perspectief tekening

Draijer 570

De kleine Draijer 570 was zijn succesvolste ontwerp. Van het polyester kajuitzeilbootje zijn er tussen 1965 en 1972 in totaal 200 stuks gebouwd door HVM in Nieuw Vennep. Draijer voer zelf wedstrijden in klasse V van de RORC met dit mini jachtje.
De maten waren: lengte 5.74 m, lengte waterlijn 4.90 m breedte: 2.00 m, diepgang 0.95 m, zeiloppervlak: 13.66 m2, waterverplaatsing 600 kg, ballast 200 kg.

Een anekdote die ik eens hoorde betrof een tweedaagse wedstrijd met een tussenstop in de haven van Hoorn. Uiteraard waren alle grotere boten al afgemeerd in de Oude Haven toen Wiebe met zijn mini Draijertje bij gebrek aan een motor roeiend de haven binnenkwam en hij vanuit de andere boten met gejuich en applaus werd begroet.

Studenten

Op de Universiteit Twente werd Draijer een grote stimulator voor het zeilen. Aanvankelijk bouwden de leden van Studentenzeilvereniging Euros twee exemplaren van de Draijer 570 af en voeren er soms verbazend lange tochten mee, bijvoorbeeld naar Engeland.

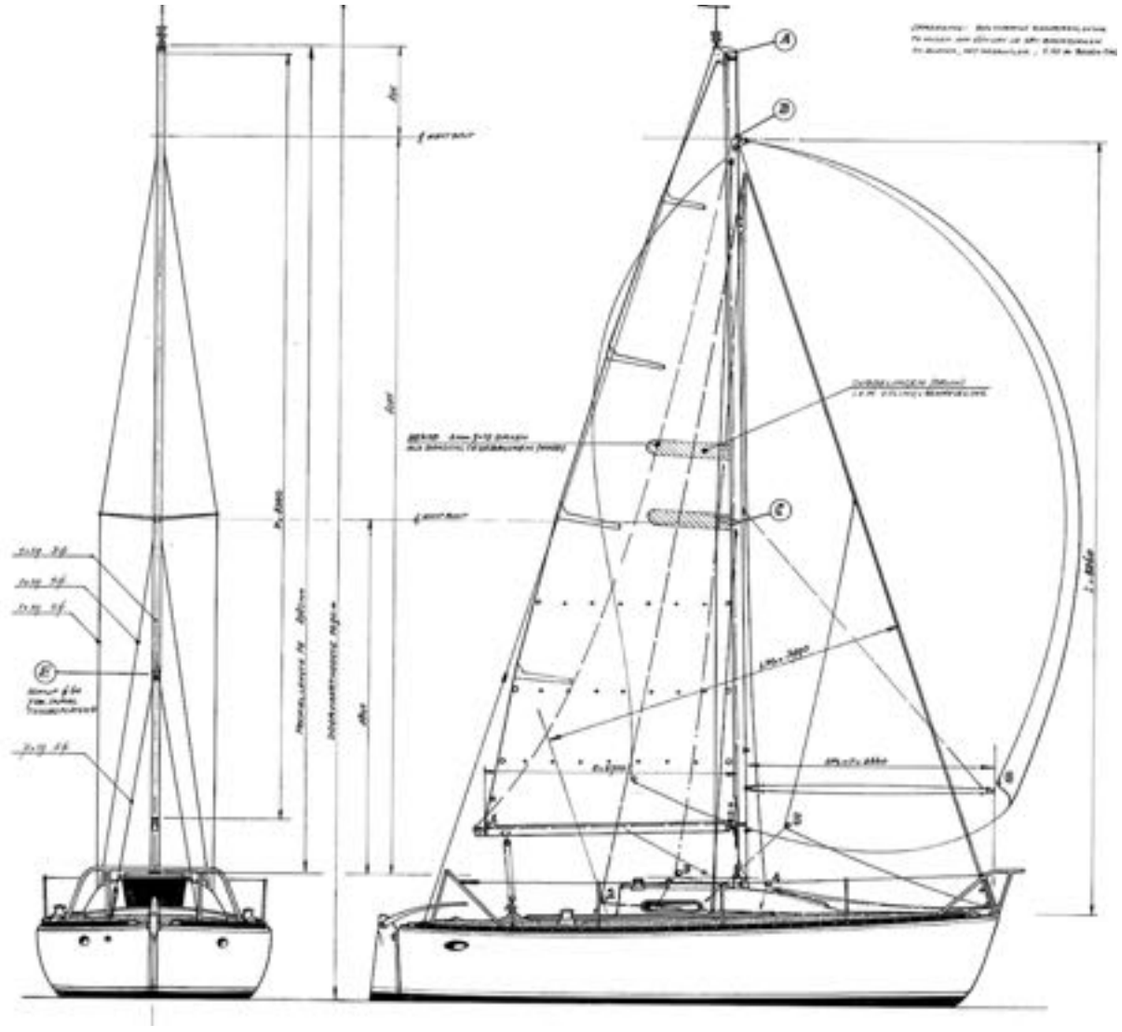
Toen de wens ontstond naar een wat grotere boot tekende hij de E22. Deze polyester spitsgatter werd geheel door de studenten zelf, onder zijn leiding, gebouwd. Met een van die boten - de *Lichtekooi* - werd zelfs in estafettevorm naar de Azoren gezeild. De laatste paar jaar als professor was hij ook nog rector magnificus van de Universiteit Twente, maar in 1985 ging hij met emeritaat en kwam er veel meer tijd voor het varen.

Halverwege de jaren negentig stopte Draijer vanwege gezondheidsproblemen met zeilen, maar hij sloot zich niet op achter de geraniums. Via zijn vriend Gait Kroes raakte Draijer betrokken bij de reconstructie van de Kamper kogge waarvoor hij alle berekeningen maakte voor onder andere de stabiliteit, de sterkte van de rondhouten en de tuigage. Het schip voldoet op volle zee uitstekend, ook bij harde wind.

Het Scheepvaartmuseum heeft een aantal technische tekeningen van de hand van Wiebe Draijer verworven die via de collectiewebsite zijn te bekijken. Ze vallen op door het fraaie en verzorgde tekenwerk.

Zusterschip van de Styx - Draijers laatste boot
12 meter - midzwaard - diepgang 1 meter

E.22 zeilplan - De Lichtekooi werd in 1981 te water gelaten



Literatuur

Waterkampioen 1963, p. 238; 1966 p. 358

Dagblad *Tubantia*, 8 april 1966

http://www.euroszeilen.utwente.nl/p/geschiedenis

http//www.utoday.nl

De *Jarro*, een buitengewone bol

In oktober 2025 interviewde ik Daan Berghuis (1954) de eigenaar van de *Jarro*, mooie verhalen over de *Jarro*, varen en familietradities. Deze Durgerdammer bol ligt al jaren naast de pont en is voor menig Y-lid een bekende verschijning.

Oorsprong en Bouw van de *Jarro*

De *Jarro* werd midden jaren zestig gebouwd door Ype de Jong op de werf in Durgerdam. Deze werf was toen eigendom van Bernhard uit Nieuwendam, waar dekschuiten werden gebouwd voor de Amsterdamse haven.

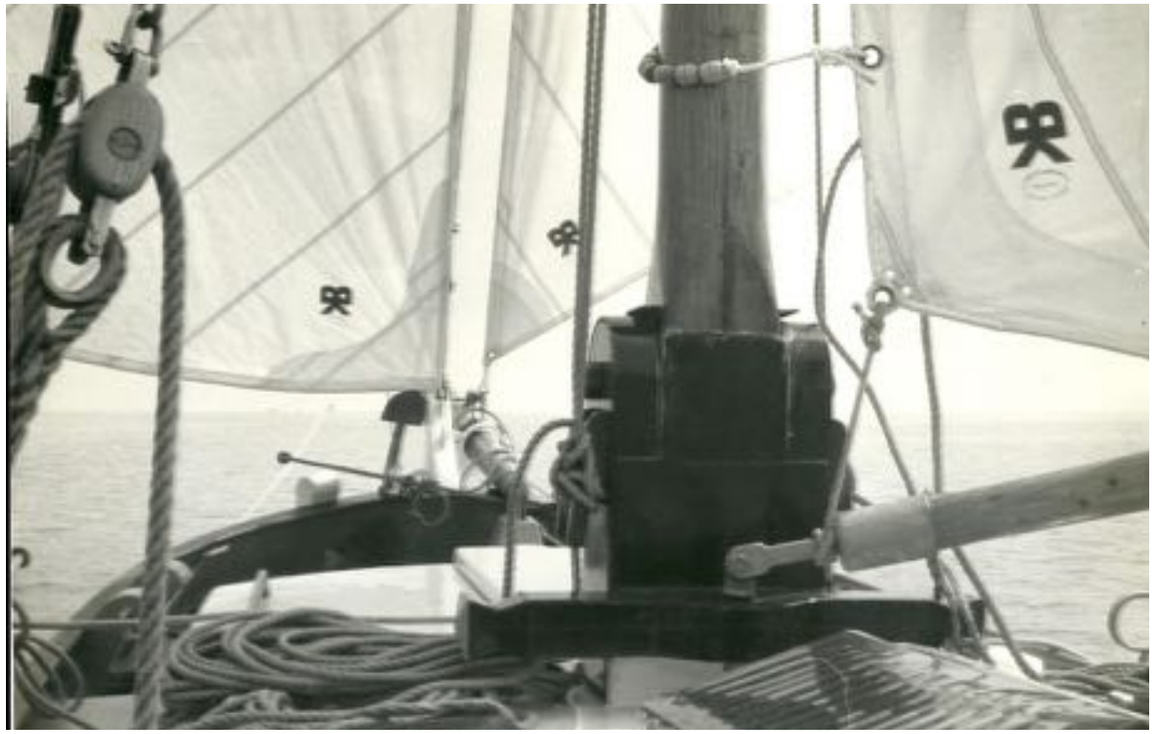
De familie De Jong kwam uit Ruischerbrug bij Groningen. Ze bouwden in Groningen tjalken, vaak vooruit zonder een koper, in de hoop dat er een schipper zou komen die het schip wilde overnemen. Toen in de crisisjaren van de jaren twintig de markt daar instortte zochten ze noodgedwongen contact met Bernhard. Die liet hen naar Amsterdam komen om daar dekschuiten te bouwen op de werf in Durgerdam.
Tjaard, de vader van Daan Berghuis, was ook een Groninger en maakte zo makkelijk contact met familie De Jong . Hij vroeg Ype de Jong om een stalen Vollenhovense Bol te bouwen naar voorbeeld van zijn oude houten Vollenhovense bol, de *Jarro*. De moeder van Daan wilde namelijk graag meer stahoogte en een wc'tje aan boord. Om dit te realiseren moest de boot hoger en langer worden. Ype wilde daar eerst niet aan, maar tekende uiteindelijk toch een nieuw schip. Het nieuwe stalen schip kreeg de verhoudingen van de oude houten *Jarro*, maar dan een meter langer (9.75m). De veranderingen maakten zo van een Vollenhovense bol een echte "Durgerdammer bol".

Bouwproces en vakmanschap

De bouw van de *Jarro* startte in 1965 en werd vrijwel volledig door Ype de Jong zelf uitgevoerd, met weinig gebruik van machines. De tekeningen werden met de hand gemaakt en de spanten werden handmatig in vorm gebogen. Ype heeft het allemaal eigenhandig gedaan. Van de kielbalk tot en met het schilderwerk. Er werd alleen op de zaterdag aan gewerkt, door de week werd er gewerkt aan de dekschuiten. De bouw duurde dan ook bijna twee jaar. Kleine Daan ging met zijn vader een paar keer per week kijken naar de vorderingen. Het fantastische vakmanschap van Ype resulteerde in een strak schip met nauwelijks plamuur.

Links: Oude Jarro 1955; Rechts: Het roer wordt geplaatst, 1966

Een oude scheepstimmerman, Ome Cor Porsius, verzorgde de volledige betimmering van het schip. Hij selecteerde samen met de moeder van Daan het beste teakhout bij de Fijnhouthandel en liet het op maat zagen bij Frans Kalf in Landsmeer. Ome Cor bracht zijn vakmanschap in het timmerwerk, maakte het roer, de luiken en de volledige betimmering en leerde de familie gaandeweg diverse timmertechnieken.
De moeder van Daan regelde het vervoer van het hout. Van de oude houten *Jarro* werden de mast, rondhouten en zwaarden overgezet op de nieuwe Jarro. Strak in de lak werd de nieuwe *Jarro* in 1966 feestelijk te water gelaten. Het oude houten schip zou toch niets meer opbrengen en is in 1966 onttakeld verkocht. De verwaarloosde romp is later door iemand gevonden en is inmiddels volledig gerestaureerd. Onder de naam *Riepel* vaart het schip nu nog steeds.



De Oude Jarro

In navolging van andere werven ging ook ook Huisman uit Ronduite (bij Vollenhove) bollen bouwen. De oude Huisman ontwikkelde een uitstekend zeilende Vollenhovense bol van een iets slanker en verfijnder type. Doordat deze werf zich op de jachtbouw ging toeleggen, werd de afwerking ook steeds fraaier. Er groeide zo een serie van vier jachten. De eerste was de *Jarro* gebouwd als vissersman in 1921. Er zat een bun in maar er stond toch ook een kajuit op. Tjaard en Tjitske Berghuis, de ouders van Daan, kochten de blank eikenhouten *Jarro* in 1953.

De keuze voor een traditioneel schip was heel bewust: een handzaam, ondiep stekend schip, ideaal voor de Friese wateren. Ook is het met zijn tweeën te zeilen en ben je niet afhankelijk van een grote bemanning. De familie woonde op een woonboot in de Sixhaven. In de jaren vijftig moest die haven worden ontruimd. De familie Berghuis was met de *Jarro* een van de eerste liggers in de toen nieuwe Y-haven.

De houten *Jarro* was onderhoudsgevoelig en bleef lekken door de deknaden als het regende, niks bleef er dan droog aan boord. Daan herinnert zich vooral de typerende geur van het houten schip. Als het 's zomers regende lekte het door de opengetrokken deknaden en sliepen de kinderen onder een dekzeil. Dat mocht de pret niet drukken. Later kreeg het houten schip ook een heel nieuw vlak vanwege de paalworm.
Bij een eerste tocht op het wad liep vader Tjaard vast op de Pollendam en moesten ze lekgeslagen naar Harlingen gesleept worden. Waarschijnlijk was dat een navigatiefout…

Over de werf in Durgerdam en de bouwers

Bij de 'kapel' in Durgerdam waren rond 1900 twee hellingen: van Cornelis Kleijn en Dirk Pauw.
In Durgerdam bestond reeds in 1798 een werf en deze had 5 sleepbedden. De werf naast de 'kapel' werd in 1897 door Klaas Kater uit Monnickendam overgenomen. Baas Kater, bouwde en repareerde vele houten vissersvaartuigen. De werf wordt later verkocht aan Cornelis de Haas uit Monnickendam met Joris en Pieter Kater als zetbazen. In 1923 wordt de werf verkocht aan Bernhard, Nieuwendam. Deze plaatst de werf onder leiding van R. de Jong, welke wordt opgevolgd door Ype de Jong.

Op de site van de SSRP is meer informatie over de Jarro en de genoemde werven en scheepstypen te vinden.: https://www.ssrp.nl

De nieuwe Jarro in aanbouw, 1966

Onderhoud, 2025

Familietraditie en avonturen

Maar met vier kinderen was de oude houten *Jarro* al gauw te klein. Daarom bestelde vader Berghuis een grotere versie bij Ype de Jong. De extra ruimte kwam goed uit want de familie was uiterst gastvrij. Iedere zomer begon met een weekje kamperen op Texel, daarna volgde een zeilvakantie in Friesland. De *Jarro* fungeerde als moederschip, met kleinere bootjes erbij om te zeilen. De zomervakanties als vrijbuiters in de natuur hebben op Daan een onuitwisbare indruk gemaakt. Om de zelfgemaakte zwemvestjes te testen werden ze van het voordek in de haven gegooid. Geen probleem voor de kinderen, maar pa Berghuis werd door de buren voor kinderbeul uitgemaakt.

De moeder van Daan was altijd al een enthousiaste zeilster. Haar familie had een huisje in Eernewoude met een bootje dat *Jarro* heette. De naam *Jarro* is die van de eend uit het boek *Niels Holgerssons wonderbare reis*. Wytse, de oudste broer van Daan, bezit sinds 1972 een zusterschip van de *Jarro*, eveneens gebouwd door Ype de Jong. Deze heet *Gorgo*, vernoemd naar de arend uit Niels Holgerssons.
Om de zeiltraditie levend te houden en door te geven is de partnerkeuze heel belangrijk. De ouders moedigden aan dat een nieuwe vriendin vooral eerst een weekje mee moest gaan zeilen om te kijken wat voor vlees je in de kuip had…

De familie Berghuis is meer 'mooiweerzeiler' dan wedstrijdzeiler: ontspannen varen en genieten van de natuur en het buitenleven is het motto. De *Jarro* heeft het formaat tuig van de oude *Jarro* van 8,50 meter en is een zwaar schip van 9,75 meter, dus niet bepaald snel. Er zijn veel memorabele tochten gemaakt, zoals naar de Biesbosch en jaarlijks een rondje langs de Waddeneilanden. Er zijn avonturen beleefd, zoals droogvallen in de Biesbosch en tochten over de Eems.

"Toen we eind jaren zestig in de Biesbosch waren kwamen we daar een pater met een boot tegen die vroeg hoe het daar toe ging met de steilheid van de geulen en zo. Mijn broer en ik waren daar nog nooit geweest en wisten er ook geen fluit vanaf. Maar toen lagen we op een gegeven moment droog en zagen we ook dat we vlak naast zo'n steile geul lagen. Dus als je de boot net verkeerd gelegd zou hebben had je omgerold kunnen zijn met het schip, maar dat hadden we toen pas door".

Onderhoud en Herstel

De familie onderhoudt het schip zoveel mogelijk zelf. Vooral moeder stak veel tijd in het schilderwerk en het bijhouden van het staal. Daan heeft dat onderhoud al die jaren minutieus voortgezet. Toch zijn er op een stalen schip soms klussen die door een specialist moeten worden uitgevoerd. Op dit ogenblik Ligt de *Jarro* voor groot onderhoud op een werf in Drachten. Met de naaldhamer worden de roestplekken aangepakt. Ook is veel laswerk nodig. Het teakhouten potdeksel wordt nu in staal uitgevoerd, maar het zijn weer familieleden die het schilderen.

Omgaan met Varend Erfgoed

Hoewel het schip ooit is ingeschreven bij het stamboek van de SSRP, ziet Daan zichzelf niet als actieve deelnemer aan het varend erfgoed. Het schip wordt vooral gezien als een stukje familiebezit, niet als nationaal erfgoed. Ook de bijeenkomsten van de SSRP hebben weinig aantrekkingskracht voor Daan.
Het varen met een traditionele platbodem vraagt om specifieke vaardigheden, zoals het juist gebruiken van de zijzwaarden en het omgaan met het bijzondere tuig. Moderne voorzieningen zoals een boegschroef zijn volgens Daan niet noodzakelijk als je de traditionele technieken beheerst. De jongere generatie toont minder belangstelling voor de traditie, wat volgens Daan ook met veranderende mentaliteit en andere prioriteiten te maken heeft.

Ten slotte

Daan Berghuis is dankbaar dat hij met zijn schip in het gezellige Durgerdam mag liggen, waar hij de ruimte en vrijheid heeft om te genieten van het varen en het onderhoud. Hij is blij dat zijn vader ooit lid van het Y is geworden en in Durgerdam is gaan liggen.
De traditie wordt voortgezet, mede door de jarenlange verbondenheid met de plek, het schip en de familiegeschiedenis. De *Jarro* blijft een belangrijk onderdeel van het familieverhaal en zo draagt het schip bij aan de rijke Nederlandse zeilcultuur.

Groot onderhoud anno 2025

Marina versus *Pimpernel*

Begin jaren zestig zeilden er vanuit Durgerdam twee Scandinavische Volksboten onder de vlag van Het Y. Beide eigenaren waren wedstrijdzeilers die elkaar in de RORC klasse IV geen duimbreed toegaven. Gevaren werd er op het IJsselmeer, van het Markermeer had toen nog niemand gehoord en je zeilde zonder onderbreking van Durgerdam naar Kornwerderzand. Van der Waals en Bouhuijs waren leden met een nogal verschillende achtergrond, maar met dezelfde passie.

Engelsman Blondie Hasler deed in een aangepaste Folkboat mee aan de eerste Singlehanded Ocean Race van 1960 en werd tweede. De boot viel op door het jonktuig en de opbouw die deed denken aan een pantservoertuig. Sturen deed Hasler vanuit de kajuit met zijn zelfbedachte windvaan.

Van der Waals

Joan van der Waals (1920 - 2022) was gepromoveerd fysicus bij Shell in Amsterdam Noord en werd later hoogleraar in Leiden. Hij zeilde in de *Marina*, de eerste Scandinavische Volksboot die in Nederland in 1946 gebouwd werd bij Kraaier in Zaandam. Het jacht had een grenen huid. Van 1951 tot 1964 voer Van Der Waals met de *Marina*, zowel wedstrijden als lange toertochten. Meerdere keren werd er naar de Oostzee gevaren en kwam het scheepje als deklading op een coaster terug naar Nederland.

Piet Bouhuijs

Piet Bouhuijs bouwde zijn eigen rode volksboot *Pimpernel*, met mahonie huid, nadat hij bij de klasse-organisatie de tekeningen had besteld. Na het overlijden van zijn vader had Piet de sloepen- en jachtwerf achter het huis van zijn ouders aan de Durgerdammerdijk voortgezet. Daar werden vooral overnaadse sloepen gebouwd voor Nederlandse scheepvaartmaatschappijen en zeevaartscholen. Ook gleden er zeiljachten van de helling, maar altijd waren het boten die overnaads gebouwd waren. Daar voldeed de *Pimpernel* natuurlijk prima aan, immers alle Volksboten horen een overnaadse huid te hebben.

Verbondsbezem

In een interview vertelde Piet eens dat Van Der Waals net iets sneller was dan hij. Toch veroverde Bouhijs begin jaren zestig de Verbondsbezem, de prijs voor de zeiler die dat jaar de meeste overwinningen in zijn klasse had gehaald. De Verbondsbezem, die nog steeds wordt uitgereikt, staat symbool voor het schoonvegen van de wedstrijdbaan. De wedstrijden waarin Joan en Piet zeilden waren onder andere de de 100-mijls, nachtwedstrijden en de Flevorace. Piet vertelde mij eens dat hij samen met zijn zus en een derde bemanningslid aan wedstrijden deelnam. Zijn zus stuurde, want zoals hij zei: “ze kon veel beter en geconcentreerder koers houden dan ik”. Hij deed de navigatie en de trim en daarmee waren de rollen goed verdeeld.

De elegante IF biedt met zijn langere opbouw aanzienlijk meer ruimte aan boord.

Boven: De Marina (116) versus de Pimpernel (474) in een onbekende wedstrijd.
Onder: De Pion van Joan van der Waals, die opnieuw Marina werd gedoopt, in 1979 tijdens de Burnham Week met de ontwerper Ricus van de Stadt aan het roer.

Mede door het succes in wedstrijden kreeg Bouhuijs opdrachten om meer Scandinavische Volksboten te bouwen, waarvan er nog steeds een paar varen. Collega jachtbouwers Siem en Gait Kroes uit Kampen, die ook een aantal Scandinavische Volksboten bouwden waren ook geduchte tegenstanders in de wedstrijden. Vooral met hun Jupiter, ook een platgat en overnaads gebouwde boot, haalden zij heel wat prijzen binnen.

Fastnet

Joan van der Waals heeft na zijn benoeming tot hoogleraar in Leiden en de verkoop van zijn volksboot in 1964 een aantal jaren niet gezeild, maar zo schreef de Volkskrant in zijn overlijdensbericht (hij werd 102 jaar oud) in 2022: 'Na zijn emeritaat gaf hij zich ten volle over aan zijn oude hartstocht, zeezeilen. Hij hield van het (in de begintijd totale) isolement op zee, navigeren met een sextant. Telefoneren moest vanuit een cel, brieven haalde hij poste restante op. Bestemmingen als de Noordkaap, Sint-Petersburg, Spitsbergen. Met zijn *Marina*, een kajuitjacht van het type Pion dat hij hielp ontwikkelen, nam hij in 1979 deel aan een zeilrace voor de kust van Engeland toen een onvoorziene storm vernietigend huishield. Schipper Van der Waals en zijn bemanning, onder wie zijn partner Silvia Völker, overleefden een drama dat negentien levens eiste.'

Een tweede leven voor de *Marina*

In 2002 koopt de redactie van de Waterkampioen de originele *Marina* en is daarmee sinds 1946 de twaalfde eigenaar. De reden voor de aankoop is om in een serie artikelen te laten zien hoe je een klassiek houten schip opknapt. De boot wordt op de HISWA geëxposeerd en vervolgens begint een intensieve restauratie. De *Marina* verkeerde in een veel slechtere staat dan verwacht, maar door jachtbouwer Rexwinkel in Numansdorp wordt de herbouw succesvol afgerond. De boot heeft een tweede jeugd gekregen en vaart inmiddels alweer jaren rond

In Durgerdam verscheen in de loop der jaren nog een houten Scandinavische Volksboot. Willem van Merriënboer liet er een bouwen bij jachtwerf Kroes in Kampen. De boot werd zonder motor en met een minimaal interieur afgeleverd en door clubgenoot Wiebe Draijer tijdens een stormachtige, koude tocht in het naseizoen naar Durgerdam gesleept. Van Merriënboer bouwde de boot zelf af en voer er lang mee. Hij vertelde graag over zijn tijd aan boord van de walvisvaarder Willem Barendsz in de jaren vijftig en was later lange tijd havencommissaris.

I Fjärde, de IF (en foto) van Hans Knapper op de helling van Ruud Porsius achter de kapel in Durgerdam

Over de Scandinavische Volksboot

In Scandinavië was op initiatief van het Koninklijke Zweedse Watersportbond een nieuwe eenheidsklasse in het leven geroepen die geschikt bleek voor zeilen op zee. Deze Nordisk Folkebåt (in het Engels: Nordic Folkboat en in het Nederlands: Scandinavische Volksboot) was het resultaat van een ontwerpwedstrijd. Omdat de organisatie niet geheel tevreden was over de ingezonden ontwerpen kreeg de jonge ontwerper Tord Sundén de opdracht om een definitief ontwerp te maken waarvan de eerste in 1942 werd gebouwd. De boot werd een succes, aanvankelijk in Scandinavië, maar al snel ook in andere landen. De boten werden van hout gebouwd, maar later ook in polyester, waarbij de overnaadse huid zorgvuldig werd gereproduceerd in kunststof en alle maten overeenkwamen met het originele ontwerp. Daardoor kunnen houten en polyester exemplaren tegen elkaar racen.

Veel ontwerpers zijn door het succes van de Folkboat geïnspireerd geraakt en allerlei varianten verschenen op het water. De meest succesvolle is de IF (International Folkboat) die door Tord Sundén, de ontwerper van de originele boot uit 1942, werd getekend met een gladde huid. De polyester IF, aanvankelijk gebouwd door Marieholm dat in 1984 stopte, is inmiddels in Duitsland weer in productie. Er zijn zowel versies met een ingebouwde motor - tegenwoordig ook elektrisch - en een buitenboordmotor. Het vrijboord is iets hoger dan bij de oorspronkelijke Volksboot. Door de vloeiende lange kiel is de IF koersvast en heeft de boot minder last van waterplanten die aan het onderwaterschip blijven hangen. Bijna 4000 exemplaren varen er wereldwijd rond. Uit ervaring weet ik dat het uitstekende zeilers zijn die met een pink gestuurd kunnen worden en meer accommodatie hebben dan het origineel uit 1942. Ruud Porsius vaart al jaren naar volle tevredenheid in een IF.

Literatuur

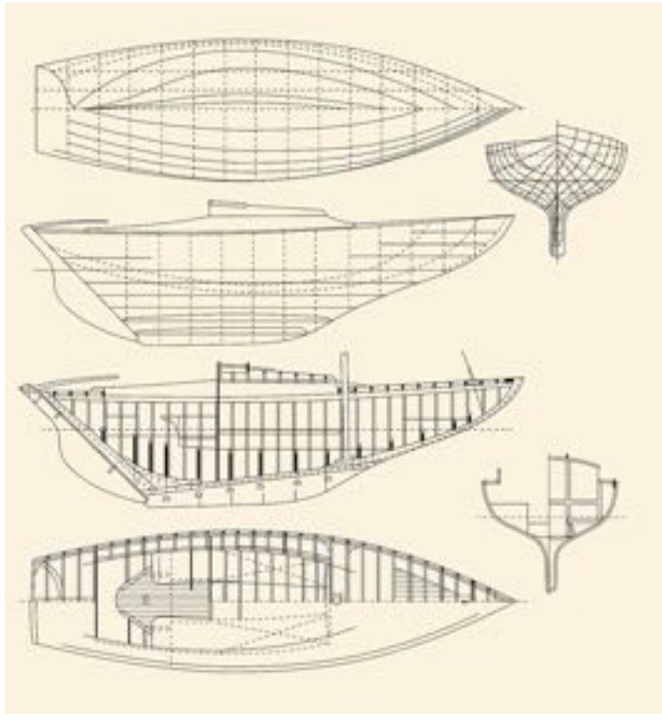
Juan Baader, *Zeilsport, zeiltechniek, zeiljachten*

Adriaan de Boer, *de Volkskrant*, 28-07-2022, In memoriam Joan van der Waals

Jan Loeff, *De Zeilsport*, 7e druk

Dieter Loibner, *The Folkboat Story*

Hanneke Spijker en Jan Briek, Artikel in de *Waterkampioen* over de *Marina* (nr.9 2002)



Lijnenplan en constructie van de Scandinavische Volksboot uit 1942 naar ontwerp van Tord Sundén.

Lengte 7.44 m

Breedte 2.20 m

Diepgang 1.20 m

Waterverplaatsing 2.15 ton

Zeiloppervlak 24.75 m2

De reizen van de *Brandaan*

In de naoorlogse periode waren er veel bekende Nederlandse jachtontwerpers, de namen De Vries Lentsch (met een werf om de hoek bij Durgerdam én indertijd lid van Het Y), v.d.Stadt, Frans Maas, Koopmans, Bekebrede, Dijkstra zijn welbekend. Henk Tingen daarentegen wat minder. Misschien wel omdat hij vooral 'one-offs' ontwierp. Eén daarvan ligt in de haven van Marken: de Brandaan van Aleid Blijdesteijn en haar overleden man Bouke, destijds onze havencommissaris van Marken en lid van verdienste van Het Y.

Aleid: "Bouke en ik waren de tweede eigenaar van het schip, de eerste was Tjebbe Westendorp, legendarische voorzitter van Het Y. Het schip werd ontworpen met de naam Orion, maar door Tjebbe *Brandaan* gedoopt, naar de Middeleeuwse Ierse heilige Sint Brandaan. Een groot Middelnederlands gedicht 'Van Sente Brandane' verhaalt over de negen jaar lange reis van Brandaan, waarop hij zeemonsters, een vis met een eiland op zijn rug en zelfs de zeebodem tegenkwam. Lange reizen hebben we wel gemaakt, in de 17 jaar die Bouke en ik het schip hadden, maar nooit 9 jaar achter elkaar natuurlijk..." (Interview Aleid)

Henk Tingen op zijn ketch Pampus bij aankomst in New York met de Westerdam in 1952. Hij nam daar deel aan de Bermuda race. Foto: collectie Richard Gankema

De *Brandaan* is tussen 1972 en 1974 samen met haar zusterschip de Sirena ontworpen door Henk Tingen, gebouwd bij Kompier in Woerden en ingetimmerd bij Aluboot in Hindelopen. Het is een zwaargebouwde stalen S-spant kits (tweemaster), een zogenaamde langkieler: de romp loopt over bijna de hele lengte door naar de kiel, en die is langer dan bij moderne schepen. De vorm zorgt ook voor rustig zeegedrag. Met een tweemaster kan je de zeilvoering altijd goed doseren: bij weinig wind gaan alle zeilen omhoog, bij wat meer wind kan je nog doorzeilen op een kleine fok en de bezaan.

Henk Tingen

Henk Tingen is redelijk onbekend in Nederland, al liggen er tientallen van zijn tekeningen (waaronder dat van de *Brandaan*) in het Scheepvaartmuseum. In de VS is hij veel bekender. Aleid en Bouke werden ook in de Oostzee vaak aangesproken op de mooie romp en zeeg van hun schip: 'Is dit een Henk Tingen?' werd er dan gevraagd... 'Henk Tingen overleed in 1998. Hij heeft in Amsterdam en de Bilt tot 1979 gewerkt. Rond 1935 was hij huisontwerper van scheepswerf Huisman in Ronduite en in de jaren 50-70 van gebr. Kok in Vinkeveen. Volgens Maup Kok, van de scheepswerf Th. Kok v/h Gebr.Kok, was Henk Tingen ook makelaar in jachten, verkocht veel schepen in Amerika tussen 1947/48 tot ongeveer 1965, allemaal zeilschepen, de meeste zijn op de scheepwerf van Maup Kok gebouwd. Volgens Maup is zijn mooiste schip de Inshallah deze had een massief teakhouten stuurhut...

Henk heeft tot ongeveer 1978 - 1979 getekend. De Vrijheid, nu varend als Big Smile, is één van de laatste geweest. Van dit type zijn er een stuk of vijf gemaakt. De laatste schepen waren veelal aangepaste tekeningen van bestaande schepen.' (website Damenvlet)

De Brandaan op weg tussen Marken en Durgerdam, oktober 2025

Het Y

Aleid: "Toen wij in 1992 lid werden van Het Y via onze vriend Jan Ufkes lagen wij met de *Favonia*, in Lelystad. We woonden toen nog in Amsterdam, later verhuisden we naar Dordrecht. De *Favonia* ('lentebries') was een ontwerp van Frans Maas, een Fortunella uit 1961, een houten schip, ontworpen om er single-handed wedstrijden mee te zeilen. Ook de Breeon *Wijsant* van Roel en Fiona de Bell, die nu ook op Marken ligt bij Het Y en de *Doordrijver* van Bas en Michel Molsberger (een Raider) zijn van de hand van Frans Maas... In 1998 kregen we na 6 jaar wachten een plek op Marken. Bouke zocht al lang naar een stalen schip, want hij wou de wereld rond varen, en dat zag hij in een houten schip niet gebeuren. Uiteindelijk is die wereldreis er nooit van gekomen; ik wilde zeker niet mee de oceaan over, ik vind het prachtig om mee te zeilen, maar dan van haven tot haven. Na een uur of tien begin ik toch te denken 'hoe lang nog?'... Ik deed wel altijd de navigatie, dat had ik van Bouke geleerd, maar die liet hij graag aan mij over. In die tijd voeren we nog met een kaart, het kompas en een sleeplog. Elke paar uur op basis van de snelheid je positie intekenen, 'gegist bestek' dus. Als ik dan zei dat hij ook mee moest kijken, kreeg ik als antwoord: hoezo? Je doet het toch altijd goed?"

De *Brandaan*

"De *Brandaan* kochten we in 2004 van Tjebbe Westendorp. De boot lag nog wel in Durgerdam in de haven, maar Tjebbe was er eigenlijk te oud voor geworden. Hij was al ver in de 80, en kon niet meer zeilen. In die tijd woonde hij in Heemstede in bij Sylvia van Beek, vroeger met haar man de vaste bemanning van de *Brandaan*. Daarvoor woonde hij nog lang op het schip in de zomer. In de winter zat Tjebbe dan altijd op Tenerife. Een vriend maakte Bouke toen attent op de *Brandaan*: 'ik heb je schip gevonden!'. Bouke is toen in Durgerdam naar het schip gaan kijken, en belde Tjebbe. Een vriend van Bouke van Het Fort in Nieuwendam (de vroegere werf van De Vries Lentsch) was mee om te boot goed te bekijken. De motor wou niet eens starten, het schip had 4 jaar stilgelegen! Ik zag erg op tegen het vele werk, maar uiteindelijk ben ik toch van het schip gaan houden. Interessant genoeg wist Tjebbe alles te vertellen over de kastjes aan boord, zoals het prachtige kastje, vol met Y- glazen, maar vrijwel niets van de technische staat van het schip... Tjebbe was zeker wel emotioneel toen de boot verkocht was, maar hij kon helaas nooit meer langs komen. In 2016 is hij op 97-jarige leeftijd overleden."

Het 'kastje van Tjebbe'

De Brandaan op Marken

Tjebbe Westendorp

'Hij is een bekende verschijning bij Het Y in Durgerdam. Een gentleman-zeiler, sinds zijn pensioen het hele seizoen op zijn boot te vinden, de dertien meter lange Brandaan. Hij weet veel over de recente geschiedenis van de vereniging en dat is niet verwonderlijk, want van 1965 tot 1986 was hij bestuurslid en de laatste elf jaar daarvan voorzitter… 'Ik had gelezen dat Het Y vanwege het Shell-laboratorium naar Durgerdam zou gaan. Ik ben toen maar eens gaan praten met Tom van Beek, de secretaris. Ik was met mijn dertig jaar meteen het jongste lid en omdat ik geen eigen boot had maakten ze me lid van de wedstrijdcommissie. Er waren nog maar weinig mensen met een eigen boot, in de haven begonnen we het eerste seizoen met acht stuks. Havenmeester Porsius moest de boxen vol praten, dat kon hij erg goed…

Er was in de zestiger jaren een vol wedstrijdprogramma. Vanaf '65 hebben we de Y-torenrace georganiseerd, maar daarnaast hadden we onder andere de openingswedstrijd, de nachtwedstrijd, de Buiten IJ zeilwedstrijden en de Trintelrace, wat een echte klassieker was. In de zeventiger jaren hadden we soms 140 boten aan de start voor de IJtorenrace… De havenkom was een vrijhaven. Er lag van alles en er lagen ook wat junks tussen. Amsterdam wilde er begin jaren zeventig van af. De zaak is toen verdeeld tussen ons en Durgerdam…' (Zout en Zoet, Ton Wegman)

Een werkplan van 4 kantjes

"Toen we hem hadden gekocht begon het natuurlijk pas, Bouke moest nog van alles uitvogelen. De eerste tocht ging meteen met 6 Bf. naar Lelystad; we waren helemaal in onze nopjes, het ging als de brandweer! Op de terugweg was het windstil, een mooie gelegenheid om eens goed de motor uit te proberen. Helaas: bij de Blocq van Kuffeler hield de motor er midden op het IJmeer mee op! Een motorboot heeft ons toen naar Durgerdam gesleept en vanuit de haven heeft Ome Be ons toen met zijn motorsailer binnen gehaald, waarna we hem met vereende krachten weer aan de praat kregen. Ome Be had dezelfde Ford motor, dat hielp. Dan weet je weer waarom verenigingen zo fijn zijn… Later bleek dat de motor een dagtank had, die je apart moest vullen…

Ik heb het oorspronkelijk werkplan van Bouke nog – vier kantjes met veel kleine klussen maar ook een paar hele grote! Het schip is direct bij Het Fort een loods ingegaan en er pas anderhalf jaar later uitgekomen. Bouke ging er dagelijks heen, en heeft hem zelf helemaal kaal gehaald tot op de zinklaag, die er door de werf in 1974 op was gezet, opnieuw geschilderd, ook de opbouw, alle teak opnieuw geschuurd en gelakt, luiken vernieuwd, al die kleine klusjes gedaan en last but not least ook het teakdek opnieuw gerubberd. Een titanenklus. Bouke was er terecht supertrots op: 'we hebben de boot groter gemaakt dan ie was'. Hij was zo strak geschilderd dat later Epifanes een foto nog gebruikt heeft in hun reclameboekje! En nog wel zonder het ons te vragen…"

WERKPLAN BRANDAAN

De ongevraagde foto uit het Epifanes boekje en de vier kantjes....

Rechts: de Brandaan met Tjebbe aan het roer.

Bouke Blijdesteijn

Bouke Blijdesteijn en zijn vrouw Aleid zijn Y-lid sinds 1993, Bouke was havencommissaris Marken van 2014 tot 2020, en werd in november 2020 benoemd tot lid van verdienste. Ook Bouke is nog steeds legendarisch, zeker op Marken.
'Bouke: Ik ben gek op monumenten, dus ik werd graag lid van deze monumentale vereniging…. Ik vind het vooral leuk om bij te dragen aan het in stand houden of terugbrengen van goede tradities, en wat mij betreft gaat het dan vooral om de goede banden tussen leden onderling… De een helpt iemand met een voorstag, een ander met een trap… Piet Roos, de havenmeester op Marken, die doet het al 25 jaar… dat is een gouwe vent, een echte Marker die op zijn eigen sleepboot en de reddingboot gevaren heeft, en die niet alleen als vrijwilliger goed voor onze haven heeft gezorgd al die jaren, maar ook een belangrijke schakel naar de Marker bevolking is…' (Y-journaal)
Legendarisch is de mail die Bouke eens op de eerste dag van het zomerseizoen verstuurde: 'Iedereen die vanaf nu (aanvang seizoen 2019) aankomt op Marken kiest de box die hem het liefste is, dus met andere woorden: Die het eerst komt, die het eerst maalt. Uiteraard ga ik er wel vanuit dat je wel een passende box in bezit neemt… Dat lijkt mij het eerlijkst. Kom je dit jaar wat minder prettig te liggen; geen nood. Voor 2020 nieuwe ronde nieuwe kansen.'(Mail Bouke) Diverse Marker leden trapten er in… Bouke werd ziek, en moest daarvoor regelmatig aan de chemo; toen heeft hij zijn havencommissariaat neergelegd. Bouke overleed in 2021.

Marken

"We hebben nog een jaar met de *Brandaan* in Enkhuizen gelegen; op Marken was er nog geen grote box vrij. Daarna kregen we de huidige box. We hadden ons hart verpand aan Marken. Het was er altijd gezellig. De toenmalige havencommissaris Ben van Huystee nam vaak een lijntje aan als je kwam binnenvaren. Ben werd in 2003 erelid van Het Y…Er was altijd koffie bij Ben en Nel aan boord. En natuurlijk bier en wijn bij Bouke en Aleid… er zijn toen geregeld wel wat Y-glazen gesneuveld… Later gingen we vaker op het eiland in het midden van de haven zitten; dat is wel mooi geworden met de tafel en de banken nu. Op Marken is de sfeer heel anders dan in Durgerdam, minder georganiseerd, maar er gebeurt ondertussen spontaan heel veel. Daar doe ik graag aan mee. Nel en Ben van Huystee werden spontaan met een groot diner 'bij Bertus' (Restaurant De Verkeerde Wereld, de informele kantine van de Marker liggers) uitgeluid toen ze hun boot hadden verkocht. Pieter Smak (de opvolger van Ben) kreeg een spontaan feest bij zijn 80e verjaardag;

regelmatig zitten we bij mooi weer aan de borrel op het Y-land. Bouke was altijd een van de trekkers en kon daar ook enorm van genieten!
Uiteraard staat de tijd niet stil. Inmiddels is zeker de helft van de Marker liggers uit 2014 met 'boot-pensioen' of overleden. De sfeer is echter wel gebleven. Dat gaat niet vanzelf, er zijn mensen die dat nog steeds graag trekken. Zo werden Rorik en Jenny afgelopen jaar op de steiger met champagne ontvangen toen ze van een wereldreis terugkwamen, die hen uiteindelijk in Suriname bracht. De gezamenlijke klusdagen en de jaarlijkse Marker havendag van het Y zijn nog steeds een vaste waarde. En dit jaar nog herdachten we het feit dat de Y-haven op Marken 50 jaar bestaat met een groot feest."

Tochten

"We hebben heel wat tochten gemaakt: naar Lowestoft bijvoorbeeld maar de hond mocht nooit mee naar Engeland. En zeker zes keer naar de Oostzee, Polen, Zweden. We waren dan regelmatig tweeënhalve maand weg. Als tussenstop namen we dan Brunsbüttel, Cuxhaven vonden we nooit leuk. Bouke is ook eens in zijn eentje naar Helgoland heen en weer geweest, toen is hij nog bij Vlieland in de problemen gekomen. Met zijn tweeën was ook altijd leuker, alleen is maar alleen…De Oostzee was veruit favoriet: mooie oude Hanzesteden, rust, geen gejaag. En je kan er vaak mooi wandelen. En het was een genot om met het schip de zee op te gaan: het loopt altijd rustig, ook bij windkracht zes!
We hebben heel veel van de Oostzee gezien, te veel om op te noemen. Enkele zijn me heel goed

Specificaties Brandaan

Genua: 32 m2
Grootzeil: 22 m2
Bezaan: 12 m2
Totaal zeiloppervlak aan de wind: 66 m2
Hoogte boven waterlijn: 15 meter
Lengte over alles: 13,02 meter
Lengte waterlijn: 10,44 meter
Breedte: 3,72 meter
Diepgang 1,80 meter
Waterverplaatsing 19,5 ton, 5,5 ton ballast
Motor: Ford 82 PK, Velvet keerkoppeling

bijgebleven, bijvoorbeeld het nazibouwwerk Prora gelegen aan de oostkant van Rügen was door Hitler bedacht in 1936 als een groot vakantieoord in de mooie baai van Seebad Prora. Het was het langste gebouw van de wereld van 4,5 km. De Duitse arbeiders moesten zich met steun van de staat kunnen ontspannen, dat zou de arbeidsproductiviteit ten goede komen…
We wilden ook naar Polen. Dat was een hele ervaring. We hadden nog stempels voor in ons paspoort nodig. Dan mocht je níet hier, maar om onduidelijke redenen wél daar aanleggen… Niemand die het wist… Bouke was zo verstandig om naar de marifoon-conversatie te luisteren van twee Zweedse zeilboten met de douaneboot. En even later met 7Bf. voeren we tussen de vele stokken en netten van diep naar ondiep. Daarbij moest je dan redelijk strak langs de douaneboot varen en die twee Zweedse zeilboten kwamen daarbij in de problemen. Ondertussen waren wij nu goed op de hoogte en zijn strak langs de douaneboot gevaren: de douaniers wuifden ons vriendelijk toe… In al die jaren hebben wij het daar fantastisch gehad. Wat een lieve gastvrije en behulpzame mensen en wat een rijke cultuur, prachtige natuur en liefelijke havens. De geschiedenis is overal voelbaar. Elke keer kwamen we met veel mooie herinneringen rijker naar huis.
De laatste foto is genomen in Oostende. Daar zijn we zeker 6 of 7 jaren steeds in de maand mei geweest voor het internationale evenement 'Oostende voor anker'. Daar worden mooie klassieke schepen voor uitgenodigd. Zoals marine schepen uit verschillende landen, de bekende Tres Hombres, Kamper Kogge en vele bijzondere kleine klassieke scheepjes."

Literatuur

Interview Aleid Blijdesteijn – 22 september 2025
E-mail Bouke Blijdesteijn – 1 april 2020
Website damenvlet.nl
Uit: Zout en Zoet, 110-jarig bestaan van ZVhetY, 1995
Website: www.zvhety.nl>vereniging>publicaties>
Y journaal, voorjaar 2021

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 verkrijgen bij de havenmeester in Durgerdam.

Inhoud van dit nummer:
- De jaren 1952 - 1975: Het Y - Welvaart en Water
- Vijf artikelen over schepen uit die periode: De *Brandaan* (haven Marken), de *Jarro* (haven Durgerdam), de 6 meter klasse (de *Victoria*), de Scandinavische Volksboot en de *Draijer.*
De redactie van deze editie bestond uit: Frank van Koten, Willem Melching, Marc Stotijn, Ton Wegman en Bob van der Winden.