

# DE SCHEEPSROEPER JUBILEUM UITGAVE



**W.S.V. DE OUDE IJSSEL**

**1938 – 2023**





**W.S.V. DE OUDE IJSSEL 85 JAAR**

**1938 - 2023**

## INHOUDSOPGAVE

<b>1 HET EERSTE BEGIN</b>	<b>4</b>	<b>7 EVENEMENTEN</b>	<b>26</b>
1.1 VOORGESCHIEDENIS	4	7.1 GELDERSE WATER TOERISMEDAGEN	27
1.2 SPAARFONDS	5	7.2 VAARTOCHTEN	28
1.3 DE OFFICIËLE STATUS VAN DE VERENIGING	5	7.3 ZEILWEDSTRIJDEN	29
1.4 HET ONTSTAAN VAN DE EERSTE (OUDE) HAVEN	7	7.4 FRIEDRICHSTADT	31
1.5 THUISWATER EN DE OUDE SLUIS	8	7.5 BIJDRAGE AAN ANDERE EVENEMENTEN	31
<b>2 DE TWEEDE (NIEUWE) HAVEN</b>	<b>9</b>	<b>8 JUBILEA</b>	<b>31</b>
2.1. HAVEN ZUID (1952)	10	8.1 25-JARIG JUBILEUM	31
2.1.1 BOUW NIEUW BOTENHUIS (1985)	10	8.2 50-JARIG JUBILEUM	32
2.1.2 RENOVATIE DAK BOTENHUIS	11	8.3 75-JARIG JUBILEUM	32
2.1.3 VERNIEUWING OP ZUID	12		
2.2 HAVEN NOORD (1965)	12	<b>9 WETENSWAARDIGHEDEN</b>	<b>33</b>
2.3 UITBREIDING NOORD (2003)	13	9.1 VERENIGINGSVLAG	33
2.4 BAGGEREN VAN ZUID EN NOORD (2003)	13	9.2 BALLOTAGE	33
2.5 DERDE JACHTHAVEN?	15	9.3 ZEIL- EN MOTORBOTEN	34
		9.4 WATERSNOODRAMP 1 FEBRUARI 1953	34
<b>3 TERREIN WEST</b>	<b>15</b>	9.5 GEZINSLEDEN	35
3.1 DE EERSTE WINTERBERGING (1978)	15	9.6 OPENINGSTIJDEN BRUGGEN EN SLUIZEN	35
3.2 DE NIEUWE WINTERBERGING (2018)	17	9.7 AVG	35
3.3 NIEUWE BOTENWAGEN	17	9.8 WETGEVING	36
3.4 BRAND OP TERREIN WEST	18	9.8.1 ARBOWET	36
		9.8.2 MILIEUWET	36
<b>4 HOOG EN LAAG WATER</b>	<b>18</b>	9.9 DE TURFHAVEN	36
4.1 GELDERSE IJSSEL	18	9.10 EIGEN VERENIGINGSGEBOUW	37
4.2 OUDE IJSSEL	20		
4.3 IJS OP DE OUDE IJSSEL	20	<b>10 FINANCIËEL BELEID</b>	<b>37</b>
<b>5 ZELFWERKZAAMHEID</b>	<b>21</b>	10.1 ENTREEGELD	37
5.1 WERKREGELING	21	10.2 LIGGELD	37
5.2 AFSCHAFFING WERKREGELING	22		
5.3 HANDEN UIT DE MOUWEN	23	<b>11 VERGADERINGEN EN BIJEENKOMSTEN</b>	<b>37</b>
<b>6 COMMUNICATIE</b>	<b>23</b>	<b>12 GROND EN WATER VAN DE VERENIGING</b>	<b>38</b>
6.1 DE SCHEEPSROEPER	23	<b>13 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN</b>	<b>38</b>
6.2 SCHEEPSROEPERS DOOR DE JAREN HEEN	24	13.1 DE BLAUWE KNOOP	39
6.3 TWEE BIJZONDERE SCHEEPSROEPERS	26	13.2 ONTWIKKELING VISPASSAGE	39
6.4 WEBSITE	26	13.3 OPENING VISPASSAGE	40
		<b>14 BIJZONDERE LEDEN</b>	<b>40</b>
		14.1 ERELEDEN	40
		14.2 LEDEN VAN VERDIENSTE	41
		<b>BIJLAGE</b>	<b>42</b>

## VOORWOORD

Ons 85-jarig verenigingsjaar is ten einde. Voor het bestuur een goed moment om aandacht te geven aan de historie van onze vereniging die ooit als 'Zeilvereniging De Oude IJssel' is begonnen. Een jubileum boekje was al eens bij het 40- en 50-jarig bestaan uitgegeven, maar nadien is het stil gebleven.

Nu is 85-jaar geen officieel jubileumjaar, maar omdat er veel nieuwe leden zijn die onze historie hooguit uit de verhalen van oudere leden kennen, ligt er nu weer een actueel boekwerkje waarin u de geschiedenis van de vereniging nog eens kunt nalezen. Hopelijk is het behulpzaam bij het ontdekken van onze rijke historie en de achterliggende gedachte hoe de vereniging en onze haven zich in de loop der tijd hebben ontwikkeld.

Na lezing zal duidelijk zijn dat we een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben om onze vereniging levend te houden en door te bouwen op wat onze voorgangers hebben gerealiseerd. Begonnen in een tijd vlak voor de Tweede Wereldoorlog. Mensen hadden weinig vertier en alleen op zondag vrij. Het recreëren gebeurde op vaak zelf gebouwde zeilbootjes. Hoe anders is dat nu.

Voor de eerste 50 jaar historie heb ik kunnen putten uit de genoemde twee oude uitgaves. Voor de afgelopen 35 jaar was graafwerk in ons archief nodig. Een groot deel daarvan is toevertrouwd aan het Doesburgs Stadsarchief. Bijzondere dank is verschuldigd aan Marjolein van Rooijen die mij de weg in het archief heeft gewezen. Helaas missen we ook delen archief van na 1995. Dat was dan ook de moeilijkste periode om informatie boven tafel te krijgen. Na met Siny en Jacques Willemsen gesproken te hebben, hebben ze mij verblijd met alle Scheepsroepers die ooit zijn uitgegeven. Dat maakte het speurwerk een stuk gemakkelijker, waarvoor grote dank. Hun box met Scheepsroepers is zeer waardevol en moet goed bewaard blijven.

Om te voorkomen dat het een chronologische opsomming van jaartallen zou worden heb ik er voor gekozen om themagewijs de historie te beschrijven. Om een en ander in het juiste tijdsbeeld te plaatsen zijn wel zoveel mogelijk jaartallen vermeld.

Zo zult u lezen dat de vereniging officieus in 1938 is ontstaan en officieel in 1945 is opgericht, de vereniging als zeilvereniging is gestart, de Oude IJssel vroeger een andere loop had, waarom er bij het ontstaan van Noord gedurende lange tijd een financiële scheiding was tussen Noord en Zuid, GWT staat voor Gelderse Water Toerismedagen, er heel veel werk door de leden wordt verzet, dat we dankbaar gebruik hebben gemaakt van de ontwikkeling rond de vistrap en dat de ruimtelijke structuurvisie van de gemeente Doesburg een hele andere kijk op Noord geeft dan wij zelf hebben en nog veel meer.

Opvallend is dat de onderwerpen waar we nu over praten veelal dezelfde zijn als in het verleden. Zo is onderhoud aan steigers, gebouwen en terreinen een telkens terugkerend onderwerp van gesprek.

Hopelijk is het een lezenswaardig en handzaam bewaarboekje geworden. Ondanks alle zorgvuldigheid bij het samenstellen, lezen en nog eens nalezen door leden die veel weten over de historie van onze vereniging kunnen er onjuistheden in geslopen zijn. Vooral het samenstellen van de lijst met alle bestuursleden en commissarissen was een lastig karwei.

Nog 15 jaar en dan vieren we ons 100-jarig bestaan. Wie weet hoe de vereniging en onze haven er dan voor staan. Een mooi moment voor aanvullende geschiedschrijving en een groot feest!

Doesburg, januari 2024

Jack Overbeek  
Secretaris

## 1 HET EERSTE BEGIN

### 1.1 VOORGESCHIEDENIS

Het was in 1926 dat op 24-jarige leeftijd Jochem Gooijer zich vanuit de Kop van Overijssel vestigde in Doesburg. Hij had in Friesland met verschillende piere-machochels gevaren en bleef lange tijd in Doesburg de enige die deze sport beoefende. Noordelingen, gewend als zij zijn aan stilstaand water, konden hun oren niet geloven dat hij kans zag de Gelderse IJssel te bevaren, hetgeen hij deed vanaf de jaren 1931 - 1932 met een boot gekocht in Friesland. De 12m2 BM-er 'Roerdomp'. Voor ongeveer f 150,- kon je zo'n scheepje toen bemachtigen.

In die jaren was Jochem medeoprichter en voorzitter van de Doesburgse Watersport Vereniging (DWV) die zich aanvankelijk vooral met zwemactiviteiten bezighield. Het zwembad was toen nog op de IJssel, achter het 'Kalverbos', ongeveer waar nu de winterberging staat. Al spoedig werden de activiteiten van DWV naar de Oude IJssel verplaatst en uitgebreid met een kanoafdeling. Men bouwde de kano's zelf op zolder of op de deel van boer Herman Eggink en Cees Klaui. Verhuur van kano's was de kurk waarop DWV dreef.

Ad Wanrooy was een van de eerste bemanningsleden van Jochem Gooijer en in 1938 bouwde hij zijn eigen BM-er van 2 cm brede, dubbele panlatten, die met de hand in de lengte werden doorgezaagd. Het werd de 'Fuut'. Nadat op zijn beurt Jan Slotboom enige jaren bemanning was bij Ad Wanrooy, bouwde hij met Cees Klaui in 1941 zijn Oude IJssel Sharpie 'Grutto', de eerste van dit type.



*Een Sharpie is een houten zes meter lang en slechts 1.42 meter breed klassieke open zeilboot met gaffelzeil en genua. De Sharpie was uitverkoren tot Olympische boot bij de Olympische spelen van 1956 in Melbourne.*

De naam Slotboom komt thans nog steeds in onze ledenlijst voor. Jan Slotboom sr. is namelijk de vader van Siny Willemsen-Slotboom en Jan Slotboom jr., beiden nog steeds actief lid binnen onze vereniging.

Ongeveer tegelijkertijd met de opkomst van de watersport in Doesburg, vond hetzelfde plaats in Dieren. Daar werd in 1937 'Piet Hein' door Hendrik Slik en Jan Boerman opgericht. Die vereniging was een kort leven beschoren en beide heren verlegden hun bakens naar Doesburg. In Friesland kregen zij de smaak van het zeilen te pakken. Hendrik Slik bouwde de Lark 'Slof' en Jan Boerman veel later de Lark 'Didodo' (Dieren-Doesburg-Doetinchem). Zij sloten zich aan bij de Doesburgse pioniers.

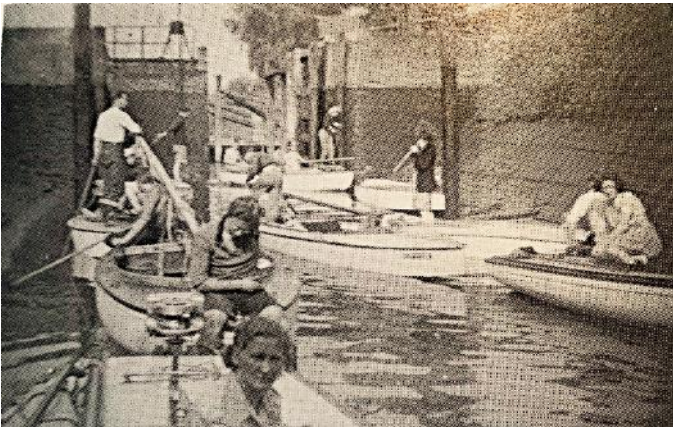


*De Lark deed in het begin van de jaren 1930 zijn intrede in de watersport. In die jaren was een bootje zelf bouwen niet alleen traditie, het was vaak voorwaarde om te kunnen varen. Vooral in de crisisjaren, toen iedere bezuiniging meegenomen was. De Lark had een voor die tijd opvallend vlermuisttuig met doorlopende latten, een zeiloppervlak van 11 m2 en dat op een bootje van 4,00 x 1,40 meter.*

Intussen waren in Doesburg ook Ko Moraal en later broer Eef met de 12m2 Sharpie 'Skarven' tot de zeilclan gaan behoren, evenals Ton Dragstra, een Fries met twee Larken in Drachten. Hij woonde op kamers in Doesburg en voerde de directie over de uitvoering van de verbeteringswerken aan de Oude IJssel. Hij was het die de Oude IJssel Sharpie ontwierp, een schip dat door snelle wendbaarheid, een hoog tuig en goedkope bouw bij uitstek geschikt zou moeten zijn voor het bevaren van de zeer smalle Oude IJssel. Ton Dragstra was een markante persoonlijkheid die slechts kort zijn schouder onder de vereniging in opbouw zou zetten. Ten gevolge van een ongeval overleed hij in 1941, acht dagen nadat hij het zeilplan van de Oude IJssel Sharpie had getekend.

Een zustervereniging die in de vooroorlogse jaren ook van de grond kwam was 't Cabinetje' in Zutphen, tegenwoordig WSV Gelre in de Vispoorthaven. De contacten met 'Piet Hein' en 't Cabinetje' leidden tot een jaarlijkse reünie van zeilers, roeiers, relatief veel kanoërs en een enkele motorboot. In 1938 werden voor het eerst de Gelderse Water Toerismedagen (GWT) georganiseerd. Dit is de eerste keer dat de zeilers uit Doesburg van zich lieten spreken. Vandaar dat 1938 als

het oprichtingsjaar van onze vereniging (toen nog 'Zeilvereniging de Oude IJssel') werd beschouwd. De meer officiële status kwam pas na de oorlog in 1946.



De GWT in 1946 in de Oude Sluis



De GWT in 1985, een heel ander beeld

Gedurende de voorgeschiedenis van onze vereniging werden er op verschillende plekken in Doesburg boten gebouwd. Vooral 12 m<sup>2</sup> BM'ers en Oude IJssel Sharpie's. Diverse werkplaatsen, zolders, oude schuren en een garage aan de Paardenmarkt dienden tot winterberging. De schepen werden op handkarren en soms met paard en wagen van en naar het water vervoerd.

Er waren slechts weinigen die een nieuw tuig konden betalen en meestal werd dat tweedehands gekocht, bijvoorbeeld van de firma Gaastra uit Sneek die daartoe 's winters de verenigingen in onze streek bezocht.

Anders dan nu kwam men per fiets naar de haven. Voor de mensen uit Dieren was dat een belevenis op zich, met vooral in het seizoen van hoogwater in de Gelderse IJssel het avontuur van de Schipbrug, vooral als die er uit lag, gesloten of aangevaren was. In 1952 werd de schipbrug vervangen door de huidige, hooggelegen brug, met een schitterend uitzicht over de Haviker- en Fraterwaard.

In de oorlogsjaren leidde de vereniging een min of meer ondergedoken bestaan. Tegen het einde daarvan,

in 1944, dienden de boten plotseling in veiligheid te worden gebracht. Dit kon niet over land en zij werden dan ook tot ver buiten de stad gevaren en in een kunstmatige zijtak van de Oude IJssel verborgen.



Op de voorgrond de oude schipbrug en op de achtergrond de nieuwe brug van Doesburg naar Dieren die in 1952 geopend is.

### 1.2 SPAARFONDS

Vanaf het begin van de vereniging tot midden jaren '70 heeft er een spaarfonds bestaan voor de leden. Dit fonds was een idee van Jochem Gooijer en werd gescheiden van de vereniging door hem beheerd. Leden konden zo wekelijks een klein bedrag sparen en zodra er ongeveer f 250,- in de pot zat kon de eerste deelnemer die daaraan behoefte had dat bedrag opnemen voor de aankoop van hout of ander materiaal voor de bouw van een nieuw schip of een tuig. Door latere andere leen- en spaarmogelijkheden is dit onderlinge fonds verwaterd.

### 1.3 DE OFFICIËLE STATUS VAN DE VERENIGING

Tijdens de voorgeschiedenis van de vereniging was er nog geen officiële vergadering, waren er geen statuten, was er geen huishoudelijk reglement en ook geen ledenlijst. Toch werden Jochem Gooijer als voorzitter, Ko Moraal als secretaris en Ad Wanrooy als penningmeester, als vanzelfsprekend aanvaard.

Op zondag 28 oktober 1945 was de eerste ledenvergadering die diende als voorbereiding voor de officiële oprichting. Deze vond plaats in het schaftlokaal van de Firma Klein, destijds een betonfabriek op de plek waar nu de Linie (apotheek, bibliotheek, kantoor van woon-service IJsselland en jongerencentrum 0313) zit. Op 12 januari 1946 werd de vergadering voortgezet. Volgens de eerste presentielijst waren 10 leden aanwezig en er werden nog geen notulen gemaakt. Op 6 februari 1946 bespreken 12 aanwezige leden de door Jochem Gooijer gemaakte statuten en het huishoudelijk reglement. Deze worden op 23 februari aanvaard. Dit verklaart de oprichtingsdatum van 23 februari 1946, zij het dat wij

het jaar van de eerste GTW, 1938, als oprichtingsjaar beschouwen.

De contributie werd gesteld op f 2,50 en het liggeld op f 12,50. Niet-leden betaalden f 15,00.

Verenigingskas			
1946	Batig saldo, overgenomen		261.95
	Traag ontvangen liggeld		75
dec.	Contributie J. Slotboom	x	2.50
	" " " " " "	x	12.50
	" " " " " "	x	15.-
	" " " " " "	x	15.-
	" " " " " "	x	15.-
	" " " " " "	x	2.50
	" " " " " "	x	12.50
	" " " " " "	x	15.-
dec.	J. Slotboom bij in gebruik zij.		492
	Contributie J. Bidandema	x	15.-
	J. Gooijer 2. konink. liggeld	x	10.42
Divisie	J. Gooijer 1. konink. liggeld		3.42
	J. Bosman liggeld		13.02
	A. Wanrooy liggeld		3.42
	J. W. Bosman liggeld		3.82
	Sanctus avond		50.-

Uit het kasboek 1946

Het is een kleine 15 jaar gebruikelijk geweest dat wanneer je op tijd betaalde, je slechts de helft van het lidmaatschapsgeld verschuldigd was. In 2010 was de contributie € 90,-. In 2011 wordt de regeling afgeschaft en wordt het lidmaatschap verlaagd naar € 50,-. Wel wordt een boeteregeling ingevoerd: 20% indien niet binnen de afgesproken termijn wordt betaald. Anno 2023 betalen we € 70,- per jaar en uiteraard moet je gewoon op tijd betalen anders krijg je een boete. In 2013 is de boete verlaagd naar 15% met een minimum van € 40,-.

Eerst in februari 1948, dus 10 jaar na het 'oprichtingsjaar' kwam er verandering in het 'natuurlijke bestuur'. Ad Wanrooy trad af als penningmeester en in zijn plaats kwam de al eerder genoemde Jan Slotboom, die uiteindelijk tot 1970 penningmeester bleef en daarna tot 1984 voorzitter en nadien erevoorzitter. Het bestuur werd met twee leden uitgebreid: Willie Klein en Theo Bosman. Jochem Gooijer bleef voorzitter en Ko Moraal secretaris. In 1966 werd het bestuur nogmaals met 2 leden naar totaal 7 uitgebreid met mevrouw Jopie Hendriks-Straalman en de heer Herman van Middelkoop.

Het bestuur bestond toen uit een voorzitter, secretaris, penningmeester en de volgende commissarissen: jachthaven (nu commissaris haven), materialen (nu commissaris werkvoorbereiding), feesten en ontspanning (nu commissaris evenementen) en een wedstrijdcommissaris. Een commissaris werf is in 1966 gekomen. Toen kwam er een helling met buitenruimte voor het stallen van schepen op West. De winterberging is pas in 1978 gerealiseerd. Het bestuur had ook vaak een 2<sup>e</sup> secretaris of 2<sup>e</sup> penningmeester. Toen in 1989 de zeilwedstrijden buiten onze vereniging tot het verleden behoorden, speelde de wedstrijdcommissaris alleen nog een rol bij onze eigen wedstrijden.

In de bijlage van dit boekje zijn alle bestuursleden die de vereniging ooit heeft gehad opgenomen, met vermelding van de functies die zij ooit bekleedden. Nader beschouwing van deze lijst leert dat, behoudens enkele uitzonderingen, de meesten een behoorlijke tijd hebben 'gediend'. De bestuursleden traden volgens een rooster af, maar waren ten allen tijden herkiezbaar als zij dat wensten. In de begintijd moest je overigens van goeden huize komen om tot het Dagelijks Bestuur van de vereniging door te dringen.



Jochem Gooijer in zijn Lark, grondlegger van onze vereniging, en voorzitter van 1938 - 1970 (foto 1948). Hij is in 1987 overleden.



Jan Slotboom, penningmeester van 1948 - 1970 en voorzitter van 1970 - 1984 (foto 1976). Jan is in 1993 overleden.

Anno nu bestaat het formele bestuur uit een voorzitter (momenteel vacant), secretaris (Jack Overbeek) en penningmeester (Michiel de Vries). Het bestuur wordt voor de uitvoerende taken bijgestaan door 4 commis-



sarissen: Haven (Ben Dekker), Evenementen (Jeanette van Grol), Werkvoorbereiding (Arend Bello) en Werf (Leo Overbeek). Om de lijntjes kort te houden vergadert het bestuur samen met de commissarissen. De 3 bestuursleden worden in de Algemene Ledenvergadering benoemd en verdelen onderling hun taken. De Commissarissen worden door het bestuur benoemd.

Inmiddels heeft onze vereniging een regionale functie en is ongeveer de helft van de leden afkomstig van buiten Doesburg.

### 1.4 HET ONTSTAAN VAN DE EERSTE (OUDE) HAVEN

Misschien denkt u dat onze haven altijd op dezelfde plek heeft gelegen. Niets is minder waar. In de tijd van het ontstaan van de vereniging had de Oude IJssel een hele andere loop. Die loop was ten noorden van de Koppelweg. Op de huidige T-splitsing 'Koppelweg - Barend Ubbinkweg' zat een brug en als je daar onderdoor voer kwam je in de oude schutsluis richting Gelderse IJssel.

Eind jaren '30 van de vorige eeuw kreeg Jochem Gooijer toestemming van oud zeekapitein Meijer om ligplaats te nemen in de door Meijer gepachte Molenkolk, welke met de aangrenzende Pijls-Kolk achter de betonfabriek van de firma W. Klein was gelegen. Het terrein van de betonfabriek grensde aan de Barend Ubbinkweg, tussen het huidige woonwagenkampje en de winkel van Only For Men. Dus op de plek waar nu de Apotheek, Bibliotheek en Woonservice IJsselland zijn gevestigd.

De toegang tot de oude haven liep over het fabrieksterrein van de firma Klein. De heer Klein senior en later zijn vijf zonen die het bedrijf overnamen, hebben de vereniging altijd een warm hart toegedragen.

De genoemde kolken waren van een bijzonder natuurlijke schoonheid en het was er heerlijk toeven. Er was een smalle doorvaart naar de oude loop van de Oude IJssel die door een vast looppad werd overbrugd. Dit was een vaste brug in het in die tijd nog gebruikte jaagpad.

De afzondering van de bewoonde wereld en de veilige beslotenheid van de haven werd vooral in de oorlogsjaren als uniek en weldadig ervaren. Steeds werden er schiphuisjes aan de bestaande gebreid, steeds in een wat andere stijl. Dennenpalen werden uit de bossen van Dieren of Doetinchem gehaald met paard en wagen. De wanden waren van rietmatten en de dakbedekking van gegalvaniseerde golfplaten. Het was een tijd waarin we nog echte winters meemaakten, met dik ijs en waarin de houten palen tegen opvriezen beschermd moesten worden door het ijs rondom weg te hakken.

Als er niet gevaren werd, of zomaar op door-de-weekse avonden, speelde veel van het verenigingsleven zich op het terrein van de jachthaven af. Veel ander vertier was er toen niet.

De oevers van de kolk waren zeer grillig en slechts enkele decimeters boven de gemiddelde waterstand. De schepen werden 'gehellingd' door ze aan de masttop met het nokval scheef te trekken op de zijkant en op die zijkant het water uit te trekken (of omgekeerd in het water te schuiven). De kiel werd er ook in deze op de zijkant getrokken toestand aangezet. In een latere fase werd een grote eik gebruikt als mast waaraan een giek werd bevestigd om de schepen, die toen nog betrekkelijk klein waren, op een meer normale manier te water te laten.

Toen de wildgroei van schiphuisjes uit de hand begon te lopen werd in 1946 tot sloop besloten en werden twee series van schiphuizen gebouwd. De firma Klein maakte daarvoor een offerte van f 3.000,--. Daar schrok men zo van dat Klein slechts een gedeelte van het werk werd opgedragen en de vereniging zelf de afbouw verzorgde.



Vervallen schiphuizen. Links op de achtergrond het dak van het huidige Only for men

In 1945 werd voor f 110,10 een oude woonark met een vernielde bovenbouw binnengesleept. De onderbouw werd opgeknapt en de ark werd voorzien van een nieuwe bovenbouw. Voor de onderlaag van de dakbedekking werd pakpapier gebruikt. Hiermee was het eerste clubverblijf 'het zeilershonk' een feit.

Om de kosten te dekken werd het honk ook aan gezelschappen verhuurd. Uiteindelijk kostte de ark een te grote inspanning voor wat betreft het onderhoud en had het een negatieve invloed op de werklust van de toenmalige leden. Met 6 stemmen vóór, 6 blanco en 1 tegen werd besloten de ark van de hand te doen en te verkopen aan Henk Tiecken in Doetinchem die er behoorlijk wat aan spendeerde om er een zeer leefbaar schip van te maken.



1946 het Zeilersshonk in de Molenkolk



Gemaal 2021 op de plek van het benedenhoofd van de oude sluis, de verbinding tussen de Oude IJssel en de Gelderse IJssel

### 1.5 THUISWATER EN DE OUDE SLUIS

Het zeilwater in die dagen was de zeer grillige oude loop van de Oude IJssel. De eerste paar kilometer liep ten zuiden van de buiten-wallen van de stad Doesburg en werd aan de linkeroever begrensd door een grote gemeenschappelijke wei voor paarden en koeien, de Ooi genaamd. Van een woonwijk was toen nog geen sprake. Omstreeks de jaren '50 werd de Ooi opgespoten met in de nieuwe loop van de Oude IJssel gebaggerd en gezogen zand en zo ontstond de huidige wijk De Ooi. Mensen die de situatie destijds niet gekend hebben kunnen zich nauwelijks voorstellen dat hier ooit gezeild kon worden. De oude loop had een zeer grillig karakter en zo zag je de kerk van Drempt afwisselend een paar keer van voren, opzij en achteruit.

Het water was zeer smal met ondiepe bochten. De leden werden zo bedreven met het varen in smal water dat ze zich elders in het land zeer goed konden meten met zelfs de cracks in de wedstrijdzeilerij.

De IJssel werd bereikt via een uit 1890 daterende sluis op de plaats waar nu het gemaal staat. Dit is het gemaal waar Kunstenaar Sidney Waerts in 2021 een schildering heeft aangebracht. De fundering van dit gemaal wordt gevormd door het benedenhoofd van de oude sluis.

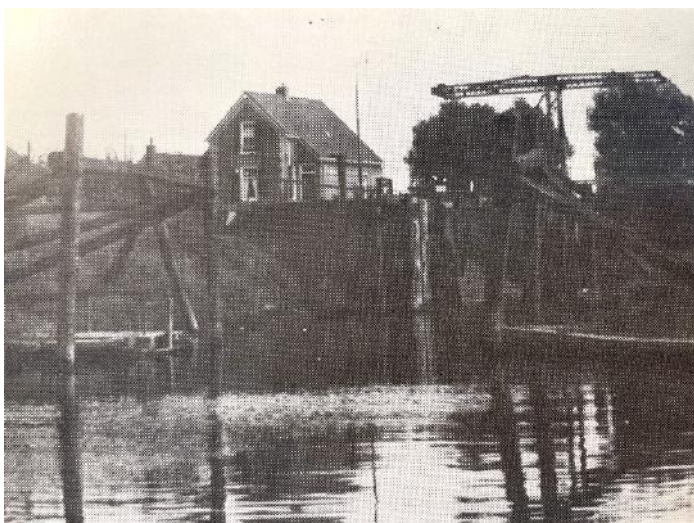
Het oude sluisje had taludvormige wanden en om te verhinderen dat schepen daar op zouden komen vast te zitten bij het afschutten, waren er in de teen van deze taluds een aantal palen gezet. Dit werkte uitstekend voor grotere schepen, maar met de kleine bootjes raakten leden nogal eens buiten de palen en daarmee bijna in paniek als de kiel niet tijdig vrij van het talud gehouden kon worden.



GWT 1938 in de oude sluis met veel belangstelling op de brug

Bij zeer laag water in de Gelderse IJssel lag de drempel van de sluis in het benedenhoofd te hoog om afgeschut te worden. Het Waterschap was destijds nauwelijks geïnteresseerd in de scheepvaart maar vooral in de afwatering en had hier weinig belang bij. Doetinchemse bedrijven die belang hadden bij de beroepsvaart voor het transport van hout, zand en andere goederen werden daardoor zodanig belemmerd in hun activiteiten dat zij aandrongen op verbetering van de sluis. In opdracht van het Waterschap werd een voorsluisje ontworpen dat de gebruikers echter zo duur zou komen te staan dat zij zelf met een zeer simpele houten constructie kwamen aandragen, die tenslotte werd uitgevoerd.

Was het afschutten voor de plezierbootjes al een belevenis op zich, het opschutten was een spannend avontuur, vooral bij laag water in de Gelderse IJssel. Het water om de schutkolk te vullen werd namelijk binnengelaten door schuiven in de sluisdeuren, die zodanig hoog waren geplaatst dat het vulwater met geweld in de sluis kolk spoot. Het veroorzaakte geweldige wervelingen, waardoor men de grootste moeite had om de schepen voldoende vrij te houden van elkaar en van de waterval.



*Oude sluis met voorsluis. In het huis woonde vanaf 1951 de familie Bakker, Dhr. Bakker was sluiswachter. Vanaf 1953 bediende hij de nieuwe sluis. Het huis stond op de hoek van de Koppelweg en Barend Ubbinkweg. Inmiddels is daar een modern huis gebouwd.*

De waterloop in de Oude IJssel was ongeveer 8,50 m + NAP en werd afhankelijk van de grootte van de afvoer of droogte geregeld met een ijzeren stuw die zat op de plaats waar nu Haven Noord is, dus ten noorden van de huidige stuw. Ter vergelijking: het huidige peil in de Oude IJssel is gemiddeld 10,00 m + NAP.

De oude stuw en de oude loop van de Oude IJssel hadden niet genoeg capaciteit om bij hoge waterafvoeren het waterpeil ongeveer constant te houden. Bovendien bereikte de Gelderse IJssel bij hoog water een peil dat wel 1,50 meter boven het Oude IJssel peil kon uitkomen. Dit betekende dat bij hoge afvoeren en hoog water de Ooi onder water werd gezet. Bij zeer hoog water was er voldoende diepgang boven het weiland en omdat er weinig hekken waren was dit een schitterende uitbreiding van het vaarwater. Helaas gebeurde dit vaak in de winter of het koude voorseizoen. Enkele leden haalden hiervoor speciaal hun boot even uit de winterberging.

Het water in de Oude IJssel was toen zo schoon dat je overal goed kon zwemmen. In de binnenbochten waren er fraaie strandjes en één daarvan kreeg de naam Klein Scheveningen.

Bij Laag-Keppel liep de Oude IJssel noordelijk van de huidige loop en als leden door wilden varen naar Doetinchem dienden ze daar een sluis te nemen. Deze sluis is bij de haven Bommen Berend nog steeds zichtbaar maar sinds het 'kanaliseren' van de Oude IJssel niet meer in gebruik.

In 1946 lagen de plannen ter verbetering van de Oude IJssel ter inzage. Hierop kon je zien wat dat voor de toekomst van de Oude IJssel en de vereniging zou be-

tekenen. Het was dan ook in die tijd dat men zich voorbereidde op een volledig nieuwe situatie: de jachthaven zou moeten verhuizen.



*1947 sluis bij Laag-Keppel tijdens de Hemelvaarttocht*

## 2 DE TWEDE (NIEUWE) HAVEN

De huidige haven is ontstaan bij het verbeteren van de loop van de Oude IJssel en de bouw van de nieuwe sluis in 1951.

Er werd nog overwogen of de vereniging niet benedenstrooms van de sluis de nieuwe jachthaven zou moeten situeren. Hierover hoefde niet lang nagedacht te worden omdat het niet meer mogelijk was om hier bij de bouw van de nieuwe sluis en de stuw rekening mee te houden. In dat stadium werkten het Waterschap en de Gemeente Doesburg niet erg mee, de eerste omdat zij zo'n sluis- en stuwcomplex liever 'clean' wilden houden en de laatste omdat het nieuwe complex niet meer in de gemeente Doesburg maar in de gemeente Angerlo (tegenwoordig Zevenaar) lag. Het grondgebied van de toenmalige gemeente Angerlo liep tot en met onze huidige haven.

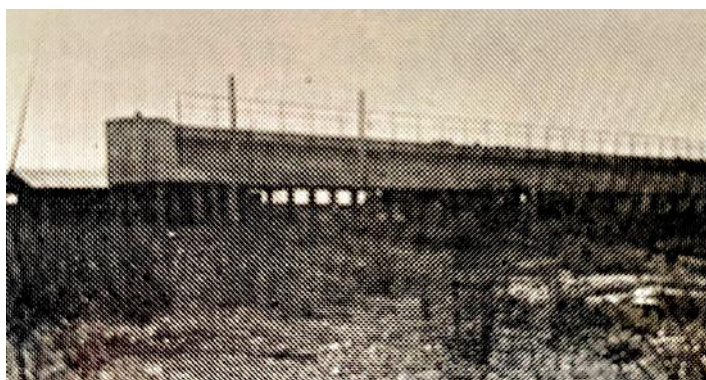
### 2.1. HAVEN ZUID (1952)

Op 28 juni 1953 werd de nieuwe jachthaven door burgemeester Van Riel van Angerlo geopend hetgeen luister werd bijgezet door het voor de 10<sup>e</sup> keer houden van de Gelderse Water Toerisme (GTW) dagen op de nieuwe loop van de Oude IJssel.

De stoeve verstandhouding met het Waterschap en de gemeente Doesburg verbeterde weer snel en de huidige contacten mogen als zeer plezierig en constructief worden getypeerd.

De vereniging werd vanaf het begin zeer gesteund door Ir. R. Verloren van Themaat sr., compagnon van het ingenieursbureau Van Hasselt en De Koning (Thans Haskoning) uit Nijmegen en Ir. F. Tellegen van hetzelfde

bureau. Zij voerden de directie over de verbeteringswerken aan de Oude IJssel. Ook Theo Bosman, lid van onze vereniging en werkzaam voor Van Hasselt en De Koning, heeft hieraan meegewerkt. Met hun hulp konden zodanige voorzieningen aan het grondwerk tussen de nieuwe sluis en de stuw en aan het bovenstroomse remmingwerk worden getroffen, dat het voor ons niet te moeilijk zou zijn om wederom schiphuizen te bouwen en een loopsteiger aan de havenkant van het remmingswerk te maken.



Hier is goed te zien dat de muur van het remmingwerk op palen staat. Onze hoofdsteiger op Zuid hangt aan deze muur

De schiphuizen uit de oude haven waren eigendom van het lid dat er een schip had liggen. Deze schiphuizen zijn in 1952 'verhuisd' en herbouwd op Zuid. De verhuizing werd voor 50% door de vereniging betaald, maar de eigenaar bleef verantwoordelijk voor het onderhoud met als consequentie dat het door verschillend materiaalgebruik en kleuren geen representatieve uitstraling had.

De vereniging heeft vanaf dat moment het onderhoud voor haar rekening genomen, met het gevolg dat de tarieven omhoog moesten. In 1979 worden de schiphuizen al een desolate toestand aangemeten en rond 1985 zijn ze in een dermate slechte staat dat er een extra ALV wordt gehouden. Inmiddels zijn dan 3 schiphuizen eigendom van de vereniging en 6 nog in eigendom van leden. De oude schiphuizen zijn zo slecht dat ze afgebroken moeten worden. Uiteindelijk is de keuze: deze vervangen door open ligplaatsen of een nieuw groot botenhuis. Tot dit laatste wordt besloten.

## 2.1.1 BOUW NIEUW BOTENHUIS (1985)

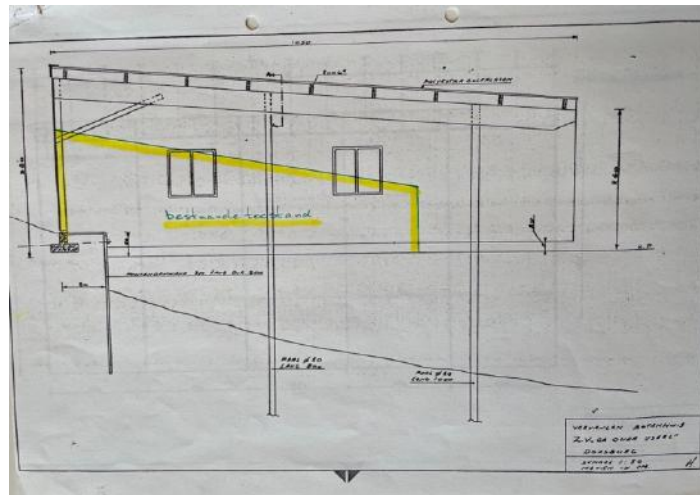
De bezitters van eigen schiphuisjes geven hun eigendom op en verkrijgen gedurende 5 jaar f 30,- korting op het dan geldende liggeld. Ook krijgen zij voorrang voor een ligplaats in het nieuwe, grotere, botenhuis. De kosten van het nieuwe botenhuis zijn niet gering. De offerte voor een 21 meter lange houten damwand van 5 cm dik en 4 meter diep, het leveren en heien van palen en het uittrekken van oude palen kost f 21.000.

Voor de bouw van het botenhuis zelf heeft aannemer Claus een offerte van f 35.000,- afgegeven. Door zelfwerkzaamheid kan dit bedrag lager worden.



Oude schiphuizen op Zuid. Een aan het remmingswerk en één tegen de oever op de plek van het huidige botenhuis. Omstreeks 1952

Uiteindelijk komen de kosten uit op f 62.000,-. Gerekend over een periode van 20 jaar wordt de investering terugverdiend. De vereniging heeft op dat moment net voldoende middelen om het botenhuis te realiseren. Er volgt nog wel een vraag of het botenhuis niet afsluitbaar gemaakt moet worden, dit in verband met de stof van de ijzergieterij. Omdat de middelen daartoe ontbreken wordt dit naar een later moment verschoven. Uiteindelijk is die afsluiting er nooit gekomen.



Tekening van het nieuwe (en huidige) botenhuis uit 1985. In geel het vroegere veel kleinere botenhuis uit 1952 op die plek

Op 24 juni 1985 geeft de gemeente Doesburg de vergunning af, onder de voorwaarde dat het gebouw bruin wordt geschilderd of gekarbolineerd (tegenwoordig is het botenhuis groen). Op 27 april 1986 is de grote dag van de opening door Watergraaf de heer A.J.A.M. Geritzen.



Opening botenhuis 1986

Toen is de vraag gesteld of er niet gelijk een kantine zou moeten worden gerealiseerd. Het bestuur achtte de behoefte daaraan te beperkt om deze investering te doen. De motorboten werden steeds luxer en leden kozen hun eigen boot als onderkomen. Ook zag men geen mogelijkheden om een kantine rendabel te maken.



Voorzitter Westenberg (l) en watergraaf Gerritzen (r) bij de opening van het botenhuis

In 1990 wordt op verzoek van 2 skiffeurs besloten om aan de wand van het botenhuis stallingsruimte voor skiffs te maken. Er zal ruimte voor 8 skiffs worden gemaakt, tezamen met een lage vlonder om ze te water te laten. Gezien de investering van f 2.500,- moesten de betreffende leden wel verklaren dat dit voor een lange periode was. Ook zijn in 1975 al vragen gesteld of de vereniging niet meer ruimte aan roeiers en kanoers zou moeten geven. Dit zag men als een mogelijkheid om de vergrijzing binnen de vereniging tegen te gaan, maar hier werd verder geen invulling aan gegeven. Zelfs eind jaren '80 was vergrijzing al een punt van zorg! Omdat er steeds meer scheepsonderdelen in het botenhuis werden opgeslagen is in 1997 besloten om de tarieven voor deze onderdelen die voor de winterberging gelden ook voor het botenhuis van toepassing te verklaren.

## 2.1.2 RENOVATIE DAK BOTENHUIS

In 2018 is het dak van ons botenhuis vernieuwd. Dit met dezelfde dakplaten die in dat jaar op onze winterberging zijn gelegd.



2018 het oude dak wordt verwijderd

Om stil te staan bij de enorme hoeveelheid werk dat was verzet bij het realiseren van de nieuwe winterberging en het vervangen van het dak van het botenhuis organiseerde Lex Fokkinga een Admiraalsgroet.



2018 Het nieuwe dak op het botenhuis wordt geplaatst



Admiraalsgroet ter gelegenheid van het nieuwe dak op het botenhuis en tevens in de plaats van de zeilwedstrijd in 2018

## 2.1.3 VERNIEUWING OP ZUID

Steigers blijven onderhoud nodig hebben. In het najaar van 2023 is de hoofdsteiger langs het remmingswerk op Zuid vernieuwd. De houten liggers en deckplanken waren zo slecht geworden dat ze vervangen moesten worden. Een aantal leden van de werkploeg onder leiding van Arend Bello heeft de 90 meter lange steiger gedurende de natte en koude herfstmaanden vervangen.



Werk aan vernieuwing hoofdsteiger op Zuid (2023). Op de foto Alwin Wolbers (l) en Ed Morren (r). Het resultaat: een strakke steiger met GVK roosters.

## 2.2 HAVEN NOORD (1965)

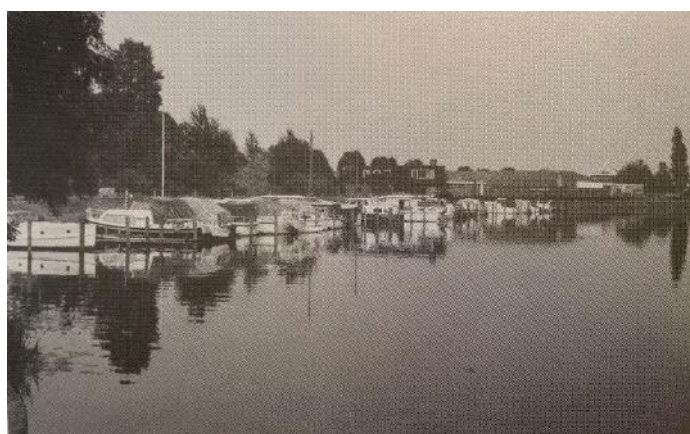
In 1962 werd besloten om onze haven die destijds alleen ligplaatsen op Zuid had, uit te breiden. Daartoe werd in 1965 aan de zijde van de Koppelweg (haven Noord) een uitbreiding gerealiseerd.

De hoofdsteiger op Noord is gemaakt met beton van de firma Klein. Ons lid van verdienste (Henk Brunsveld) was daar destijds als bedrijfsleider werkzaam. Hij heeft aan een groot deel van de werkzaamheden bijgedragen, onder andere ook bij het heien van de betonnen palen. Er is toen veel grondwerk verzet omdat het terrein toen nog glooiend vanaf de weg naar de steiger liep. Voor de aanleg van de hoogwaterbeveiliging is een damwand geslagen met daarbovenop een betonnen afschermingsrand. Aan de voor- en achterkant van deze rand is grond opgebracht waardoor we nu een bruikbaar terrein hebben.

Noord kreeg een geheel van de rest gescheiden exploitatierekening. Er werd lang over gesproken voordat tot deze uitbreiding werd besloten. Die uitbreiding zou immers voornamelijk ten dienste zijn van de eigenaren van grotere schepen, meest motorboten, waarvan onvoldoende te peilen was of zij ook zelf de schouders eronder zouden zetten om de kosten zo laag mogelijk te houden. De scheiding tussen Noord en Zuid heeft vele jaren een goede integratie van de leden in de weg gestaan. Voor het eerst in 1978 is aan de financiële scheiding een einde gemaakt.



Aanleg van haven Noord in 1965



Op dezelfde plek in 1985

Voor de financiering van de uitbreiding op Noord werd een obligatielening onder de leden uitgeschreven van f 14.000,- in stukjes van f 100,- en een rente van 5% uit te loten in 20 jaar. Ook werd een renteloze lening verkregen van f 10.000,- van het Fonds voor Culturele Doeleinden van de stad Doesburg, af te lossen in 10 jaar. Omdat de vereniging er financieel goed voor stond is de obligatielening in 1984 vervroegd afgelost.

Het aanleggen van een haven aan de noordzijde ging overigens niet zonder slag of stoot omdat er aan de noordkant woonboten lagen. Na lang touwtrekken met het Waterschap zijn de woonarken verhuisd naar een plek voorbij het viaduct over de Rivierweg, de Koppenberch, nog steeds de huidige ligplaats van deze arken.

## 2.3 UITBREIDING NOORD (2003)

In 2003 is Noord met nog eens 60 meter uitgebreid. Hiervoor werd 30 meter houten steiger verwijderd en 90 meter nieuwe betonsteiger aangelegd. Het vergunningstraject verliep zeer stroef en in eerste instantie werd de aanvraag door de gemeente afgewezen. Ook de bezwaren van de eigenaar van de Doesburgse Apparaten en Machinefabriek aan de Koppelweg hielpen niet echt mee. Tot overmaat van ramp volgde er nadat men eindelijk was begonnen ook nog een bouwstop.

Dit heeft veel kopzorg van het bestuur gekost. Door veel overleg en doorzettingsvermogen is het uiteindelijk toch nog goed gekomen.



*Zelfwerkzaamheid bij de uitbreiding op Noord in 2003*

### 2.4 BAGGEREN VAN ZUID EN NOORD (2003)

Eind jaren '80 wordt onze haven steeds ondieper en moet worden uitgebaggerd. Het Waterschap heeft een paar jaar nodig om een plan voor het uitbaggeren van de Oude IJssel, en dus ook onze haven tot realiteit te brengen. Pas in 2004 is het zover en wordt onze haven door het Waterschap flink uitgebaggerd. Om te baggeren moeten alle schepen uit de haven en worden alle palen door het Waterschap getrokken. Dit om het slib goed weg te kunnen zuigen.

Eigenlijk kwam die baggerperiode ons wel goed uit want de huidige meest vurenhouten palen waren niet best meer. Ook de diverse dwarssteigers (vingerpieren) van verschillende makelij waren een doorn in het oog van de vereniging. Het was in de loop van de tijd een rommeltje geworden.



*Uitbaggeren en nieuwe palen en vingersteigers in 2004*

De vereniging moest er zelf voor zorgen dat alle bruikbare delen van de dwarssteigers werden verwijderd.

Hierbij kon een beroep worden gedaan op het werkschip van het Waterschap. Dat is hetzelfde schip dat we anno nu regelmatig bij de sluis in de Oude IJssel zien liggen. Inmiddels lagen toen op Noord al kielschepen in de modder. Al eerder werd in 1983 gebaggerd. De diepgang was toen nog slechts 80 cm en werd er 3.000 m<sup>3</sup> slib verwijderd.

In overleg met Doesburgs Goed werden, onder strikte voorwaarden, ongeveer 30 schepen in de Gemeentehaven gelegd. Onze winterberging lag tjokvol en een aantal schepen gingen naar de Ank in Doetinchem.

Voor het vervangen van de boxpalen (de eindpalen) was in de begroting van 1997 f 38.000,-- opgenomen. In dat jaar zijn 72 azobe-palen van 20x20 cm en 6 meter lang aangekocht. Deze palen werden jaren in voorraad gehouden in afwachting van het moment van heien. Echter in 2003 gaf het Waterschap aan dat uitsluitend met FSC goedgekeurd hout gewerkt mocht worden. Gelukkig mocht het hout dat de vereniging op dat moment nog in voorraad had eerst worden opgebruikt.

De toenmalige voorzitter Arendsen schrijft dat de palen die in voorraad zijn worden gebruikt als ondersteuningspalen voor de dwarssteigers. Maar omdat tot een diepte van 5 meter wordt gebaggerd zijn ze nu te kort. Als oplossing worden de azobe palen verlengd door er 2 aan elkaar te koppelen. Helaas kon dit niet de goedkeuring van de aannemer krijgen en werden de palen weer ingekort om ze als middenpaal voor de vingerpielen te gebruiken.

De eindpalen zijn wel uit één stuk, van de houtsoort cloeziana. Een verantwoorde en sterke houtsoort met een zeer lange levensduur. Cloeziana wordt vaak ingezet als alternatief voor bijvoorbeeld azobe. Het plaatsen van alle palen wordt op kosten van het Waterschap tegelijk met de sanering van de rivierbodem uitgevoerd. De vereniging komt dan nog 59 palen tekort, variërend in lengte van 10 meter (€ 115,-- per stuk) tot 12 meter (€ 140,-- per stuk).



*2004 nieuwe palen en vingers op Noord*

Voor het vervaardigen van de loopdekken met groeven wordt ook gebruik gemaakt van FSC hout. De totale uitgaven komen uit op ruim € 85.000,-, inclusief de waarde van de voorraad azobe palen.

Omdat het trekken van alle palen de kans gaf de haven opnieuw in te delen, is een havenindelings commissie samengesteld, bestaande uit Peter Korver, Gert-Jan Bessem, Sjoerd Otten en Gerrit Arendsens. Omdat de schepen steeds breder werden volstonden de oude boxmatten niet meer. Zo ging op Zuid het aantal ligplaatsen van 21 naar 18 en op Noord van 43 naar 40.



2004 aanbrengen van de stoortrand



Opening van de nieuwe jachthaven in 2004. Op de foto: Jan Knuvers van het Waterschap, Gerrit Arendsens, Neptunus (Gerrit Sanders) en burgemeester Overweg.

Op 4 september 2004 is het zover en wordt door burgemeester Overweg de geheel gerenoveerde jachthaven geopend. Daartoe werd hij door Neptunus in de boot genomen en door het doorknippen van een lint verklaarde hij de jachthaven voor geopend. Er is in die jaren ontzettend veel werk door onze leden verzet. Dit is van onschatbare waarde voor de vereniging geweest. Zonder eigen werkzaamheid zouden we dit niet hebben kunnen betalen zonder de tarieven flink te verhogen.

### 2.5 DERDE JACHTHAVEN?

Toen in de jaren '90 het Rhederlaag werd ontwikkeld ontstonden er meer zeilmogelijkheden en hadden sommige leden het idee om in Giesbeek een dependance jachthaven voor onze vereniging op te zetten. Het Rhederlaag zou een plek zijn om de zeilsport beter te kunnen beoefenen. De vereniging had in 1994 een optie op de meest noordelijke haven. Echter, door de hoge commerciële pachttarieven is hier al snel van afgezien. Tevens zou dit het belang van de WSV Giesbeek schaden.

## 3 TERREIN WEST

### 3.1 DE EERSTE WINTERBERGING (1978)

Voordat de eerste winterberging werd gebouwd was er al vanaf 1966 al een hellingbaan, een lier en ruimte om boten in de buitenlucht op het droge te zetten. Voor de opslag van materialen stonden er twee zeecontainers. De vereniging had nog niet de beschikking over een tractor. Voor de hellingploeg was het een heidens karwei om alleen met de lier en veel spierkracht boten in- en uit het water te halen.

De eerste winterberging is gebouwd in 1977-1978. Om deze te financieren is een obligatielening van f 35.000,- uitgeschreven, in stukjes van f 250,-, tegen 5% rente en uit te loten in 15 jaar. In de ALV van november 1992 zijn de laatste stukjes 'geloot', of beter gezegd, de laatste stukjes die nog in het trommeltje zaten, afgelost.

Door de firma Claus werd de staalconstructie geleverd en opgebouwd. Op 10 juni 1978 werd de winterberging officieel geopend door burgemeester Van Walsum. Destijds moest rekening worden gehouden met een maximum waterstand van 11,65 m + NAP, een stand die eens in de 3.000 jaar zou voorkomen. De hoogte was toen 10,65 m + NAP waardoor het terrein een meter moest worden opgehoogd. Overigens is het hoogste peil ooit in de IJssel op 1 februari 1995 bereikt: 10,59 m + NAP. In de oude winterberging stond toen 25 cm water.





Winterberging in 1977 in aanbouw

Er werd 900m<sup>2</sup> betonvloer gestort, inclusief een betonnen helling. Onderaan werd de helling over een lengte van 12 meter met 10mm dikke staalplaten verlengd. In 1992 kwam men er bij een toen extreem lage waterstand achter dat deze platen waren opgekruld zodat een nieuwe hellingwagen die in aanbouw was, niet gebruikt zou kunnen worden.

Koortsachtig is toen, om het stijgende water voor te blijven, gewerkt aan vervanging van deze platen door oprijdlaadbruggen voor tanks. Deze zijn aan elkaar gelast en als één geheel van 6 x 16 meter met een gewicht van 16 ton in het water geduwd en getrokken. Totale kosten: f 20.000,-. In 2009 bleken er toch onvolkomenheden te zijn.



Hellingproef in 1978. Jan Slotboom op zijn zelfgebouwde Grundel. De 'Onrust' ligt nog steeds in onze haven en is in bezit van Siny en Jacques Willemsen-Slotboom

De staalconstructie sloot niet meer aan op het beton en was in het midden over een lengte van 11 meter onderspoeld door het water van de stuw. Er werd 20 kuub onderwaterbeton aangebracht om de helling te stabiliseren. De oude hellingbaan heeft heel wat problemen opgeleverd. We mogen blij zijn met de nieuwe helling zoals deze er sinds 2018 ligt.



De oude helling en winterberging destijds compleet in het groen gelegen

Sinds de bouw van de winterberging is het mogelijk om na het hellingen in het voorjaar schepen voor een periode van 4 weken binnen te laten plaatsen. In 1989 wordt besloten om deze tijdelijke berging op te rekken naar 6 weken, de zogenaamde 6-weeken regeling.



De oude helling in reparatie

Het terrein rond de oude winterberging was niet bestraat. Het duurde tot 2007 dat aan de oostzijde stelconplaten werden gelegd voor het bergen van boten. Het terrein was best een beetje afgelegen waardoor er regelmatig zwervers een boot uitkozen om te overnachten.

In 2007 wordt de tractor ingeruild voor een veldheftruck voor het trekken van de botenwagen. Ten opzichte van de tractor een hele verbetering. Omdat alle investeringen direct in het jaar van aanschaf ten laste van de resultatenrekening komen, sloot de Winterberging af met een verlies van € 10.000,-, mede veroorzaakt door deze aanschaf van € 7.000,-.

Wel gaf de heftruck al snel startproblemen om dat deze regelmatig bij het hellingen te ver het water in moest waardoor de startmotor nat werd. Dat speelt nu nog steeds. Met enige regelmaat moet de startmotor worden vervangen.



*De oude tractor werd in 2007 vervuld voor de veldheftruck*

In 2012 is in de loods een werkplaats getimmerd voor het opbergen van goederen en gereedschappen die tot dat moment in 2 containers buiten waren opgeborgen. Dit kostte wel wat ruimte in de loods waardoor er minder schepen binnen konden staan. Buiten kregen we wel meer ruimte.



*De veldheftruck bij de oude loods en helling*



*Weg naar de winterberging rond 2012. Hier is nu de vistrap*



*Weg van de winterberging naar de Barend Ubbinkweg*

### 3.2 DE NIEUWE WINTERBERGING (2018)

De huidige winterberging dateert uit 2018. In dat jaar is de werf tijdens de bouw van de vispassage volledig op de schop gegaan. Van de oude winterberging is het asbesthoudende dak vakkundig afgevoerd en de wanden verwijderd. Wat overbleef was de vloer en de staalconstructie. De hellingbaan lag toen nog aan de noordzijde van de loods. Deze is afgebroken en er is een nieuwe baan aan de westzijde gekomen. Het terrein is opgehoogd tot het niveau van de vloer in de loods en er is een nieuw hekwerk om ons terrein geplaatst.



*Sloop van de oude winterberging 2017*

Wederom door zeer veel zelfwerkzaamheid werden de kosten in de hand gehouden. De grootste uitbesteding was het verwijderen van de asbestplaten en het 'beplaten' van de gehele hal, het plaatsen van de kozijnen en de 3 moderne roldeuren door de firma Hardeman. Ook het elektrawerk werd uitbesteed.

Installatiebedrijf Varego heeft de verlichting in de hal gemonteerd en de elektrische installatie aangepast zodat deze nu aan de NEN 10/10 eisen voldoet. Ook zijn sterke led buitenlampen met bewegingsmelder en bewakingscamera's gemonteerd.



Nieuwe winterberging 2018



2014 De kantine in de loods is klaar voor gebruik

### 3.3 NIEUWE BOTENWAGEN

Het hellingen van de schepen was altijd een zeer intensief en gevaarlijk karwei. Om het werk voor de hellingploeg gemakkelijker en veiliger te maken is een hydraulische botenwagen ontworpen. Vanwege de niet geringe investering is in 1991 in een extra ledenvergadering de begroting van een nieuwe botenwagen van machinefabriek Arendsen besproken en is akkoord gegeven voor het bouwen ervan (f 27.500,-) en het lasen van 10 nieuwe bokken (f 12.500,-).

Gerrit Arendsen was in die tijd secretaris van de vereniging. Door het geven van volledige transparantie in verband met mogelijke belangenverstrengeling ging de vergadering na het stellen van een aantal kritische vragen akkoord. Omdat de wielen van de botenwagen (2<sup>e</sup> hands wielen van oude Leopard tanks) niet direct leverbaar waren is de wagen pas in 1992 in gebruik genomen. Die vertraging kwam goed uit omdat in 1991 een kostbare ingreep van f 20.000 aan de hellingbaan gedaan moest worden.

Omdat de bodem van de schatkist ruimschoots was bereikt werden de tarieven verhoogd en werd een renteloze lening bij de gemeente Doesburg aangevraagd.

Net als bij de bouw van het botenhuis verschaftte het Fonds voor Culturele Doeleinden van de stad Doesburg een renteloze lening van f 20.000,- af te lossen in 10 jaar voor de dekking van de kosten van de aanschaf van de botenwagen en de noodzakelijke aanpassing van de hellingbaan.

De botenwagen hebben we anno 2023 nog steeds in gebruik. In 2015 is deze grondig gerenoveerd en opnieuw geschilderd. Als eerbetoon aan Gerrit Arendsen, die in 2015 is overleden, is de botenwagen naar hem genoemd. Zijn echtgenote Joke heeft de botenwagen, na al 25 jaar in gebruik te zijn geweest, gedoopt.



Doop van de botenwagen in 2015 na 25jaar gebruik

### 3.4 BRAND OP TERREIN WEST

Op zondagavond 11 november 2007 voltrekt zich een kleine ramp op het buitenterrein West. Toen was het buitenterrein nog aan de noordkant van de winterberging en vanaf de Barend Ubbinkweg zichtbaar. Een voorbijganger waarschuwde rond 22.00 uur de brandweer dat een schip in brand stond. Dat bleek Windkracht van René en Ineke Visser te zijn. Het schip is volledig uitgebrand, alleen de romp was nog over. Dit wrak is later afgevoerd.

En dan te bedenken dat René Visser twee maanden daarvoor nog met de opstappers Henk Bruil, Hans Kamp en Gerrit Reiling met de Windkracht het Kanaal was overgestoken naar Harwich.



Restanten van de eens zo mooie 'Windkracht'

De Jolanca van Jan en Joke de Haas, die ernaast stond, liep ook schade op, maar dit was nog herstelbaar. Gelukkig was het die avond windstil, anders was de kans op een calamiteit van zeer grote omvang zeer waarschijnlijk geweest. De oorzaak is nooit achterhaald.



De 'Jolanca' naast de 'Windkracht' liep lichte schade op

## 4 HOOG EN LAAG WATER

### 4.1 GELDERSE IJSSEL

Dit onderwerp houdt onze leden al 85 jaar bezig. Zoals hiervoor al geschreven, werd in 1995 de situatie met het hoge water zeer penibel. Dat was het jaar waarin het water tot aan de kruin van veel dijken stond. Het jaar waarin bijvoorbeeld de Bommelerwaard werd geëvacueerd.

Ook de Gelderse IJssel stond zo hoog (10,59 m + NAP) dat het water 50 centimeter boven de sluisdeuren stond en als het ware de Oude IJssel instroomde. Op West stond 25 cm water in de winterberging.



1995 water in de winterberging



1995 water rond de winterberging richting Barend Ubbinkweg

Leden van de vereniging zijn toen druk geweest om de lijnen van boten losser te maken en de lijnen die zo strak stonden dat dit niet meer ging, door te snijden. De boten zouden door de stijging van het water de houten palen uit de grond trekken. In het botenhuis werden de boten eruit gehaald om schade aan het dak en de boten te voorkomen. Voor één boot was het te laat, deze kon niet meer naar buiten. Door deze boot naar de kade in het botenhuis te trekken (onder het hoge gedeelte van het dak) bleef deze (en ook het dak) net vrij van schade.

Bij het dalen van het waterpeil werd alle werk in tegengestelde volgorde uitgevoerd. Volgens het verslag van de ALV van dat jaar heeft de vereniging, behoudens een beetje achtergebleven slib in de winterberging, geen nadelige gevolgen van het hoge water ondervonden.

Meer last was er van het regelmatig voorkomende lage water. Het hellingen heeft men vaak moeten uitstellen. In 2003 was het water zelfs zo laag dat de eerste hellingdag om de schepen weer in de winterberging te krijgen pas op 8 november was.

In het voorjaar van 2011 was het water in de IJssel ook te laag om te hellen. De waterhoogte was op 20 mei op zijn dieptepunt van 4,66 m + NAP. Uiteindelijk zijn de boten met de botenwagen naar de gemeentehaven getransporteerd en met een kraan te water gelaten. Het ging om de boten van Willem Lamann Trip, Peter Hermans, Ruerd de Groot en Ab Jansen.



*In 2011 vervoer van de schepen over de weg naar de Turfhaven*



*Te water lating in de Turfhaven, een indrukwekkend spektakel*

Ook najaar 2018 was het water weer te laag en zijn de schepen met een kraan uit het water gehaald.



*De Arlette van de familie Bessem najaar 2018 in de takels bij laag water*

In het voorjaar van 2019 is de nieuwe helling in gebruik genomen. Door strakke onderhandeling met het Waterschap door voorzitter Gerrit Reiling is deze op het laatste moment van aanleg extra verlengd en loopt deze nu tot 2,25 m + NAP.

Omdat door de opwarming van de aarde steeds minder smeltwater uit de Zwitserse Alpen via de Rijn naar de Gelderse IJssel stroomt, is de IJssel steeds meer afhankelijk van regenval. Waar in het recente verleden nog de smeltende sneeuw in de zomer voor voldoende aanvoer van water zorgde, moeten we het nu vooral hebben van de regenval in Duitsland.

Een lage waterstand in de IJssel heeft ook consequenties voor het waterniveau boven de drempel van de sluis. Op sommige momenten kunnen schepen met een wat grotere diepgang niet geschut worden. Zo hebben een aantal leden in de zomer van 2022 hun schip een tijdje in de Turfhaven moeten leggen, in afwachting van een hoger waterpeil in de Gelderse IJssel. In 2024 worden de sluisdeuren vervangen en wordt de drempel benedenhoofds met 70 centimeter verlaagd.

### 4.2 OUDE IJSSEL

Het Waterschap wil bij grote droogte zoveel mogelijk water in de Oude IJssel houden. Dit heeft in de laatste jaren het schutten voor de recreatievaart behoorlijk beperkt. Zo werd er in de zomer van 2018 slechts één keer per dag omhoog en omlaag geschut. Om voldoende water te houden plaatste het Waterschap Rijn IJssel zelfs een dieselaggregaat om water vanuit de Gelderse IJssel in de Oude IJssel te pompen. Dit gaf een hels kabaal en de enkele passant die we toen nog kregen was snel weer weg.

Met de schuiven in de stuw regelt het Waterschap het niveau in de Oude IJssel. Het gemiddelde niveau is 10,00 m + NAP. Bij verwachte droogte in de zomer worden de schuiven vroegtijdig hoger gezet zodat er meer water vastgehouden wordt. Door langdurige regenval in het stroomgebied van de Oude IJssel is tijdens de Kerst van 2023 het peil in onze haven zo hoog dat het nog maar 10 centimeter onder de steigers staat. Op de ochtend van 2<sup>e</sup> Kerstdag zijn veel leden in de haven om de lijnen van boten lossen te maken. Bij een enkele boot is het gewicht van een aantal leden noodzakelijk om lijnen los te kunnen maken. Een dag later was het peil alweer 25 centimeter gedaald.

Deze situatie was niets vergeleken met die in 1995 toen alle steigers onder water stonden.



2023 en onder 1995. Ongeveer dezelfde plek en hetzelfde schip ('t Ros Beiaert van Peter en Erna Hermans) dat op de onderste foto op de plek van de blauwe sloep op de bovenste foto ligt



1995 alle steigers onder water

## 4.3 IJS OP DE OUDE IJSSEL

Nu kunnen we het ons bijna niet meer voorstellen: een dichtgevroren Oude IJssel. In februari 2012 is een vaarverbod voor de Oude IJssel ingesteld. De rivier was in zijn geheel bevroren. Na de vorstperiode werd door het Waterschap ijsbreker Daan ingezet om de rivier weer begaanbaar te maken.



2012 Ijsbreker Daan

Ook was dit eerder in 2009, 1997 en 1986 het geval. En vermoedelijk daarvoor nog veel vaker.



1986 IJzige stilte

## 5 ZELFWERKZAAMHEID

Een deskundig, voorzichtig en zuinig beleid heeft van 'De Oude IJssel' tot op de dag van vandaag een financieel gezonde vereniging gemaakt. Dit is vooral gerealiseerd door de grote zelfwerkzaamheid van de leden. Toen het in 1959 het moeilijker werd om onderhouds- en nieuwbouwwerk gedaan te krijgen kwam er een werkregeling.

### 5.1 WERKREGELING

De werkzaamheden werden onder de werkwillige leden als het ware 'aanbesteed' die daarvoor een vergoeding kregen waardoor zij de door alle leden met een ligplaats in de jachthaven verschuldigde onderhoudskosten geheel of gedeeltelijk konden terugverdienen. Met het toenemen van de welvaart brak er een periode aan dat nogal wat werk werd uitbesteed aan derden. De opgebouwde financiële buffer maakte dit mogelijk. Eind jaren '70 is de zelfwerkzaamheid gelukkig weer flink toegenomen.

Zelfwerkzaamheid is altijd een belangrijk fundament van onze vereniging geweest. Het is de enige manier om het liggeld voor onze schepen betaalbaar te houden. Maar ook de saamhorigheid, het elkaar helpen en

de gezelligheid zijn net zulke belangrijke redenen om lid van onze vereniging te zijn.

De werkregeling is tot op de dag van vandaag een terugkerend punt van discussie. Vele pogingen zijn gedaan om de eigen werkzaamheden te organiseren. Zo wordt in 1980 besloten om uit de ledenlijst groepjes van 10 man samen te stellen die klussen kregen toebedeeld. Als dit niet zou werken, zou een geldelijke belasting worden ingevoerd en aldus geschiedde.

In 1989 wordt afgesproken om bij de nota van het liggeld een werklijst mee te sturen waarop leden kunnen aangeven welke klussen zij willen doen om de *f* 100,-- (die hier tegenover stond) terug te verdienen. Bij geen werkzaamheden volgde aan het eind van het jaar een rekening. Zo kregen 2 leden, die in 1989 niet hadden gewerkt, een nota van *f* 100,-- die ze niet wilden voldoen omdat er redenen waren waarom ze het werk niet konden uitvoeren. Dit leverde vaak vervelende gesprekken op. In 1992 is het bedrag nog even hoog en konden leden dit terugverdienen door 8 uur werk voor de vereniging te verrichten. Als een lid meer uren voor de vereniging zou werken kreeg deze een genoegdoening van het bestuur.

In 1998 is men van mening dat het bedrag voor de werkregeling in geen verhouding staat tot de gevraagde 8 uur werken. Daarom wordt het bedrag van *f* 100,-- verhoogd naar *f* 250,--. Dit zet nog weinig zoden aan de dijk. In 2000 wordt op de ALV het voorstel gedaan om dit bedrag vooraf aan de leden te factureren, als een soort waarborg voor zelfwerkzaamheid. Dit wordt echter door de vergadering verworpen.



*Reparatie passantensteiger*

In 2019 wordt het bedrag verhoogd van € 125,-- naar € 145,-- per jaar. Ondanks het hogere bedrag blijft het moeilijk om leden 'aan het werk te krijgen'.

Het aantal werkuren was per jaar variabel. Omdat in 2005 de haven met vernieuwing van alle steigers en palen weer op orde is worden de uren in de werkregeling gereduceerd van 16 uur in 2004, via 12 uur in 2005 naar 8 uur in 2006.



*Vervangen van de damwand in 2016*



Vaak is het een kleine groep leden die ontzettend veel werk verzetten. Het kan niet vaak genoeg worden benadrukt dat er veel en hard aan vele projecten wordt gewerkt. In het bestek van dit boekje te veel om op te noemen. Daarom is er voor gekozen met een aantal voorbeelden te volstaan. Hulde aan alle vrijwilligers die zich voor de vereniging inzetten!

De damwand bij het kraantje op Zuid was in slechte staat en is door de werkploeg compleet vernieuwd. Een werk dat voor € 10.800,-- was begroot maar uiteindelijk door zelfwerkzaamheid € 5.700,-- heeft gekost.

## 5.2 AFSCHAFFING WERKREGELING

Uiteindelijk wordt in 2021 de werkregeling afgeschaft. Het wordt steeds moeilijker om de zelfwerkzaamheid te organiseren en er is veel discussie over de toeslag die men moet betalen als je geen werkzaamheden uitvoert. In de praktijk kwam het er op neer dat die toeslag al vanaf 2013 niet meer werd gefactureerd.



Leggen van Stelconplaten 2016

In 2021 kiest het bestuur een geheel andere opzet door de tarieven met 10% te verhogen en het vaste bedrag per ligplaats af te schaffen. Dit is een administratief eenvoudige regeling die geen discussie geeft met leden die hun schip alleen in de zomer of winter in onze haven hebben liggen, of alleen maar gebruik maken van de 6 weken regeling van onze winterberging. Ook is er geen discussie meer met leden die in verband met hun gezondheid geen bijdrage aan zelfwerkzaamheid kunnen geven.

In plaats van de werkregeling wordt er vanaf 2021 gewerkt met vaste ploegen die daar een kleine vergoeding voor krijgen. De commissarissen houden die uren bij en de penningmeester zorgt voor het betalen van de vrijwilligersvergoeding. Ook zal meer werk uitbesteed worden. De vrijwilligers die commissarissen ondersteunen krijgen vanaf dat moment een vergoeding van € 6,- per dagdeel van 4 uur. In 2022 wordt dit verhoogd naar € 10,- per dagdeel.

Wel levert deze verandering kritiek van bezitters van grotere boten op, nu zij naar verhouding veel meer moeten betalen dan bezitters van kleinere boten. De vraag is of dit terecht is omdat het bedrag van de werkregeling de laatste jaren niet meer is gefactureerd en de 10% verhoging op het liggeld voor de meeste bootbezitters voordeliger is dan het tot dan gehanteerde vaste bedrag per ligplaats. Ook dient in ogenschouw genomen te worden dat wij voor een jaarplaats veel goedkoper zijn dan bijvoorbeeld de verenigingshaven in Giesbeek en Doetinchem en daar profiteren vooral de leden met grotere schepen van. Over de werkregeling zal het laatste woord nog niet gesproken zijn.

## 5.3 HANDEN UIT DE MOUWEN

Op een zaterdag in het voorjaar worden al tientallen jaren alle leden opgeroepen een algemene bijdrage aan de vereniging te leveren tijdens de actie 'handen uit de mouwen'. Hier worden leden geacht werkzaamheden uit te voeren om onze eigendommen weer voor het seizoen gereed te maken. Daarnaast blijven er vele grote en kleine klussen over die onder leiding van de commissaris werkvoorbereiding gedurende het jaar worden uitgevoerd.



2017 voor de laatste keer de goot van de oude winterberging schoonmaken



2023 We blijven de gooten schoonmaken, ook van onze nieuwe winterberging



Handen uit de mouwen in 2014





Handen uit de mouwen 2014

## 6 COMMUNICATIE

### 6.1 DE SCHEEPSROEPER

Na de bevrijding in 1945 “..... Gebeurde er zoveel in de zeilersfamilie en waren er nog evenzovele plannen, dat er behoefte bestond aan regelmatige voorlichting in de vorm van een berichtendienst .....", aldus de introductie van de eerste Scheepsroeper op 24 oktober 1945. Tot april 1946 verscheen het blad ongeveer maandelijks. Dat was geen sinecure want de oplage van 15 á 20 stuks werd in 3 á 4 keer op flinterdun doorslagpapier met carbon getypt. Elke cm2 werd benut voor tekst, getypt door Jochem Gooijer zelf met een toen reeds antieke schrijfmachine.

Op zo'n kleine en slechts langzaam toenemend aantal leden zijn niet veel schrijvers te verwachten en het werd te veel werk om een permanente uitgave te verzekeren. De intervallen werden groter en rond 1948 verdween de Scheepsroeper van het toneel.

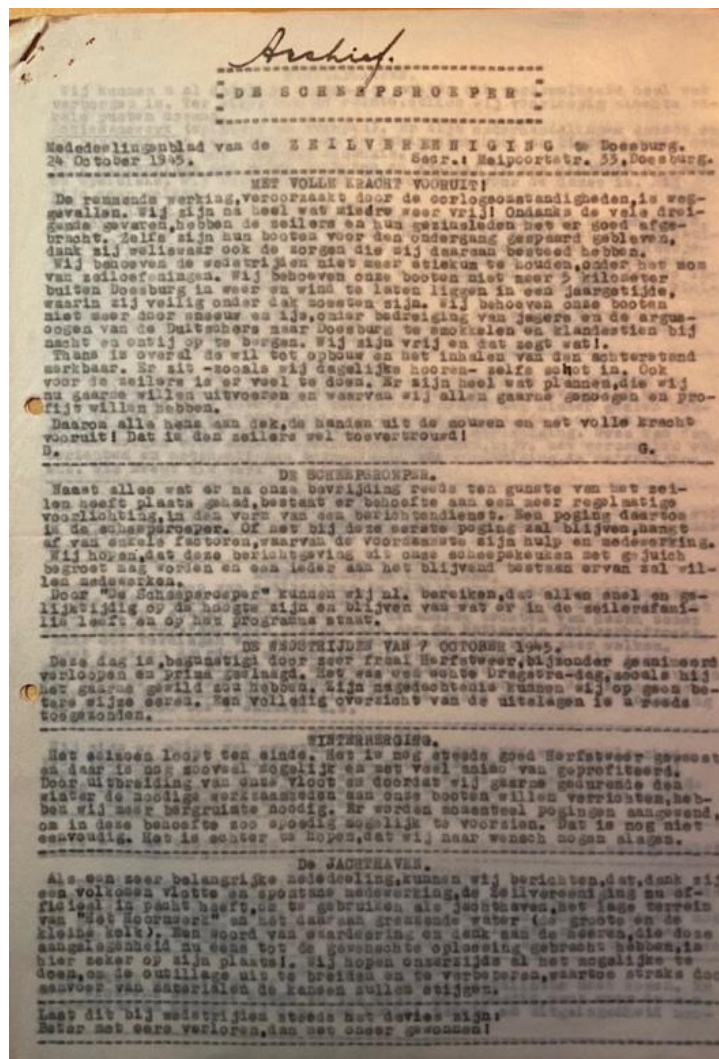
De behoefte aan een verenigingsorgaan bleef bestaan, maar het duurde tot 1972 voordat de Scheepsroeper nieuw leven werd ingeblazen door mevrouw Jopie Hendriks-Straalman. Zij nam als redactrice vooral in de eerste jaren veel van het geschrevene voor haar rekening en zij leverde een niet geringe prestatie om dat tot 1978 vol te houden. Toen heeft zij de Scheepsroeper overgedragen aan Eddy den Dulk die dit tot 1984 heeft voortgezet.

Het was 1994 toen mevrouw Tonnie Stoltenborgh-Hendriksen er 10 jaar Scheepsroeper op had zitten. De redactie is toen overgenomen door Wim Kalkhuis die dit tot 2000 heeft gedaan. Hans Piscaer is het die het presenteert om de Scheepsroeper van 2001 tot 2013 uit te brengen. Hans is hiermee 'kampioen redacteur' van de Scheepsroeper.

De voorzieningen om een mooie Scheepsroeper te maken werden steeds professioneler. Zo werd vanaf 2016 gebruik gemaakt van Editoo om 2 keer per jaar een mooi blad te drukken. Het bleek echter steeds moeilijker om het blad te laten verschijnen. In 2022 en 2023 is er geen reguliere papieren versie meer gemaakt. De makers vonden een tweejaarlijkse papieren Scheepsroeper niet meer van deze tijd en er stonden ook geen andere leden op om het blad te maken.

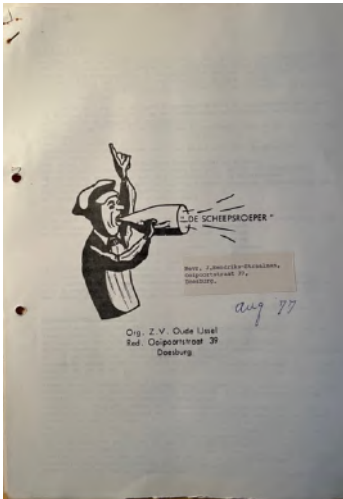
Om de berichtgeving binnen de vereniging op gang te houden heeft uiteindelijk de secretaris vanaf begin 2023 gezorgd voor een maandelijks digitale Scheepsroeper Nieuwsbrief. En nu ligt de laatste papieren Scheepsroeper voor u: deze jubileum uitgave! De toekomst zal uitwijzen hoe de informatieverstrekking binnen de vereniging verder vorm gaat krijgen. Hieronder en op de volgende pagina ziet u hoe het uiterlijk van de Scheepsroeper in 78 jaar is veranderd.

### 6.2 SCHEEPSROEPERS DOOR DE JAREN HEEN



1945-1948 onder redactie van Jochem Gooijer

# SCHEEPSROEPER JUBILEUM UITGAVE



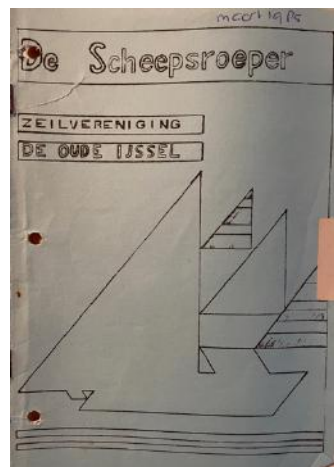
1972-1978 Onder redactie van Jopie Hendriks-Straalman



2008-2013 onder redactie van Hans Piscaer



1978-1984 onder redactie van Ed den Dulk

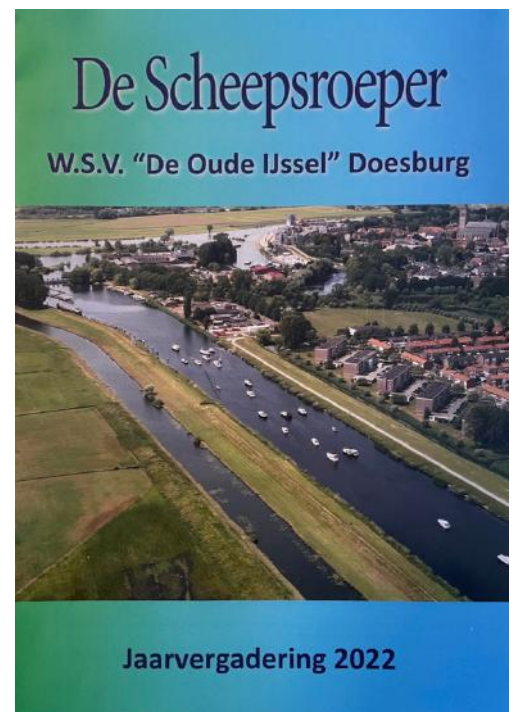


1985 onder redactie van Hans Tol

2013-2019 onder redactie van Josje Bruil

2021 onder redactie van Karel Hoegen

2021-2022 Jaap Matser (Schriftelijke ALV's)



1985-1995 onder redactie van Mevr. Tonnie Stoltenborgh

1995-2000 onder redactie van Wim Kalkhuis

2001-2007 onder redactie van Hans Piscaer



Vanaf 2023 een maandelijkse digitale uitgave onder redactie van Jack Overbeek

## 6.3 TWEE BIJZONDERE SCHEEPSROEPERS

Omdat het in verband met covid-19 in 2021 en 2022 niet mogelijk was om in februari een fysieke Algemene Ledenvergadering te organiseren, heeft de toenmalige penningmeester, Jaap Matser, Scheepsroepers samengesteld voor het houden van een schriftelijke jaarvergadering. De inhoud bestond uit een voorwoord van de voorzitter, de notulen van de vorige vergadering, de ingekomen stukken, het financiële jaarverslag, de benoeming van de kascommissie, decharge van het bestuur, de verkiezing van een nieuw bestuurslid, de begroting voor 2022 en de verslagen van de commissarissen. Door middel van een stemformulier konden de leden met bepaalde punten wel of niet akkoord gaan.

Gezegd mag worden dat dit toch wel bijzondere uitgaaves van de Scheepsroeper zijn geweest.

## 6.4 WEBSITE

De vereniging is in het digitale tijdperk meegegaan door een eigen website te introduceren. Het was 2007 dat Niels Ongering de website ontwikkelde. Nadat Meindert de Beer een korte tijd onze webmaster was heeft Peter Hermans dit in 2018 overgenomen. Hij kreeg gelijk een mooie vuurdoop: het ontwikkelen van een nieuwe site, die vandaag de dag nog steeds in gebruik is. Nieuwe leden kunnen zich via de site aanmelden, er kunnen aanvragen worden gedaan voor de winterberging en het botenhuis en voorts is er alle informatie over de vereniging te vinden. Ook kan men de eigen gegevens zelf bijwerken.

## 7 EVENEMENTEN

Het organiseren van bijeenkomsten, ontmoetingen, wedstrijden en andere vormen waarbij leden elkaar ontmoeten zijn van meet af aan een belangrijke pijler onder de vereniging. Het organiseren van evenementen werd dermate belangrijk gevonden dat er vanaf 1966 een bestuurslid voor de feestcommissie verantwoordelijk werd. Omdat het takenpakket veel breder was dan alleen het organiseren van feesten en partijen is deze functie in 1979 omgedoopt tot commissaris evenementen.

Het jaar kent vanaf het begin een vast aantal evenementen die wij nu nog steeds organiseren. Denk hierbij aan de opening en sluiting van het vaarseizoen, handen uit de mouwen en de Nieuwjaarsreceptie. De zeilwedstrijden zijn op een gegeven moment gestopt en rond 2014 kwam er een jaarlijkse toertocht met bestemmingen zoals Sail Amsterdam, Dordrecht en Zwolle.

Het organiseren van verenigingsavonden (met een lezing, diaserie of cursus) en de Hemelvaartstocht verliep vanaf de jaren '90 steeds moeizamer omdat de opkomst steeds verder terugliep. In veel ALV's zijn oproepen geweest om hier toch vooral gehoor aan te geven, maar dat leverde niet veel op. Omdat de vergrijzing binnen de vereniging toesloeg, stopte de Sinterklaasviering. De Bingo avond is in 2019 voor het laatst georganiseerd.



Toertocht naar Dordrecht 2021

De nieuwjaarsbijeenkomsten, die in de beginjaren bij de familie Gooijer op de Lindewal werden gehouden verhuisden eerst naar 'het zeilershonk' en later naar 'De Waag'. Toen de vereniging in 1978 de beschikking over een eigen winterberging kreeg, werd dat de locatie voor de nieuwjaarsrecepties. In die tijd werd voor het bezoek aan de Nieuwjaarsreceptie zelfs een presentielijst bijgehouden!



2016 Nieuwjaarsreceptie bij de oude winterberging

De Moonlight avond is een lange periode georganiseerd. Deze begon in het begin met een zeilwedstrijd en later, in 1989 met een viswedstrijd. Aansluitend was er een gezellige avond met hapjes, drankjes en muziek. Befaamd is de saté die de familie Kalkhuis na afloop tot en met 2012 verzorgde. Voor het laatst is de Moonlight-avond in 2015 georganiseerd.



Viswedstrijd tijdens de Moonlight avond in 2015

Naast het vervallen van activiteiten zijn er ook nieuwe bij gekomen. Zo start vanuit onze haven de Oude IJssel race die eindigt in Doetinchem. In 2023 waren er 70 deelnemers.



Start van de Oude IJssel race in 2023

Ook kennen we vanaf 2016 de Mosterdsoeptocht. In dat jaar waren er 40 roeiers. Dit was in 2023 al uitgegroeid naar zo'n 75 deelnemers. Dit zijn roeiers uit Doetinchem die voor een lunch op Noord ontvangen worden. Ons evenemententeam verzorgt voor hen de lunch met een kom mosterdsoep, broodjes en een drankje. De verdiensten hieruit vloeien direct in onze verenigingskas.



Mosterdsoeptocht 2023



Jeannette van Grol die samen met haar man Hennie vanaf 2014 voor de evenementen verantwoordelijk is

### 7.1 GELDERSE WATER TOERISMEDAGEN

Zoals al eerder beschreven was de eerste GWT in 1938. In 1978 is deze dag voor de 35<sup>e</sup> keer gehouden. In 1987 staat de GWT voor het laatst in onze activiteitenkalender. In 1988 werd deze voor de 45<sup>e</sup> keer op het Rhederslaag gehouden. Rond 1990 lag de organisatie bij WSV Giesbeek, maar die wilde het koppelen aan Sail en Music wat niet de bedoeling was. Vanuit onze vereniging waren er al geen deelnemers meer en vanaf dat moment zijn de GWT dagen verwaterd en gestopt.



Ter gelegenheid van de 35<sup>e</sup> GWT in 1978

De eerste GWT was in Doesburg en werd op de Gelderse IJssel begonnen met een vlootshow. De wedstrijden waren op de Oude IJssel. Niet alleen zeilwedstrijden maar ook krachtmetingen voor roeiers en vooral kanoeers. In 1939 werd dit herhaald in Dieren op de Gelderse IJssel onder auspiciën van 'Piet Hein'.

Wegens de oorlog 1940-1945 kwam de GWT pas in 1946 weer aan de orde. Ook toen werden er nog kano- en roeiwedstrijden gehouden. Daartoe werd er zelfs een veldtelefoon tussen start- en finish aangelegd. De wedstrijd baan was op de oude loop van de Oude IJssel, stroomafwaarts richting de oude sluis. Zeilwedstrijden gingen stroomopwaarts. Er waren ongeveer 80 deelnemers.

In het begin van de jaren '50, bij het gereedkomen van de bochtafsnijdingen in de Gelderse IJssel, verhuisde de GWT naar de bocht bij het Zwarte Schaar. Alleen bij zeer laag water in de Gelderse IJssel en bij de opening van onze nieuwe jachthaven in 1953 werd de Oude IJssel weer eens wedstrijdwater.

Onze vereniging heeft veel initiatief genomen om met andere watersportverenigingen in de Kring van Oost Gelderse watersportverenigingen samen te werken. De oorspronkelijke naam 'Kring van Gelderse Zeilers' werd in 1969 veranderd in 'Kring van Oost Gelderse Watersportverenigingen', dit vooral op aandringen van de niet-zeilers in de verenigingen die vonden dat er te veel aandacht aan de zeilerij werd besteed.

### 7.2 VAARTOCHTEN

De activiteiten van het bestuur en de leden van de vereniging gingen verder dan alleen het runnen van de vereniging. Na een aanloopperiode op de Gelderse IJssel werd de Oude IJssel van haver tot gort bevaren en verkend.

Als het maar even kon ontmoette men elkaar op doorde-weekse avonden en werden bijna alle weekenden door de pioniers op het water doorgebracht. Vaak trok men dan naar Laag-Keppel waar men de Doetinchemse zeilvrienden ontmoette.

In 1944 mocht er op de Gelderse IJssel niet gevaren worden en werd er met enkele Doetinchemse zeilvrienden een waterkamp in het 'Engelse bos', achter kasteel Laag Keppel gehouden. Er mocht toen niet overnacht worden en voor dat doel nam men intrek op de deel en de hooizolder van Geert Winkelhorst achter 'De Gouden Leeuw'. Over de bijzondere sfeer met accordeon- en gitaarmuziek, dans en 'optredens' werd nog lang nagepraat.

In de zomervakanties trokken de Doesburgers in het algemeen naar de kop van Overijssel en Friesland. Direct na de bevrijding was het niet meer mogelijk om de Gelderse IJssel te bevaren. Men had daartoe een vergunning van het Militair Gezag nodig. In die tijd was praktisch niemand gemotoriseerd en diende alles zeilende te worden afgelegd. Men overnachtte aan boord, zelfs in de kleine Larken waar er net genoeg ruimte overbleef om met zijn tweeën languit te liggen tussen de

kampeerspullen, of in kampeerboerderijen langs het water.



*Goed zicht op de bijzondere rompvorm van de Lark*

De tochten van Friesland huiswaarts vonden een obstakel in de Gelderse IJssel die stroomopwaarts genomen moest worden. Bij een beetje redelijke windrichting en -sterkte was het nog mogelijk kribbetje te varen tot aan Deventer. Meestal pikte men vanaf Zwolle een sleepje. Dat was een redelijke oplossing want de beroepsvaart voer de eerste jaren na de oorlog nog niet zo snel.

Toen het Apeldoorns-Dierens kanaal nog bevaarbaar was en sluisen en bruggen nog bediend werden, maakte een enkeling daarvan wel eens gebruik om op een rustige wijze het stuk Hattem-Dieren af te leggen.

Omdat het kamperen op de betrekkelijk kleine bootjes de keel begon uit te hangen werd hierop het volgende gevonden: in de jaren 1946 - 1949 werd voor ongeveer f 350,- de klipper 'Avenir' met schipper de Jong en zijn bijzonder vriendelijke en gastvrije familie gehuurd.



*Aan dek van de Avenir vakantie in Friesland 1947*

Er werden ongeveer 12 zeilboten in het ruim en aan dek met kiel en al op schragen gezet. Dit was een methode om snel naar Friesland en terug te reizen, zodat een maximaal verblijf aldaar mogelijk was. De 'Avenir' werd gedurende de Sneekweek afgemeerd in de Houkesloot. Het ruim diende als kampeerruimte. Het was een tijd dat de meesten met pijn en moeite een goede week vakantie konden nemen.

In de jaren '70 gaat men net als nu meer individueel op pad of slechts in kleine groepjes die elkaar hier en daar dan wel eens tegenkomen. Het vaargebied wordt uitgebreid naar het IJsselmeer, de Wadden, Zeeland en verschillende leden maken tochten naar onder andere België, Frankrijk en de Oostzee.

## 7.3 ZEILWEDSTRIJDEN

Vanaf het prille begin zat het wedstrijdelement er in. Er hoefden maar twee boten bij elkaar te zijn om elkaar de loef af te steken. De te hooi en te gras gehouden krachtmetingen resulteerden geleidelijk in een viertal onderlinge wedstrijden die een vaste plaats in het jaarprogramma zijn gaan innemen: de Keppelwedstrijden (worden voor het laatst in 2016 in onze analen genoemd), onze Openingswedstrijden, Sluitingswedstrijden en de Moonlightrace.

De Keppelwedstrijden waren oorspronkelijk een onderlinge ontmoeting van de Doetinchemse en Doesburgse zeilers en aanvankelijk door ons georganiseerd. Later werd deze organisatie door 'De Ank' overgenomen en konden ook zeilers uit andere plaatsen deelnemen.

Aan de Openingswedstrijden in mei was de 'Elido' wisselprijs (een tinnen tweearmige kandelaar) verbonden. De winnaar van de wisselprijs van het vorige jaar ontving een zwaar verzilverd theelepeltje met inscriptie 'Elido'. Deze binnen de vereniging bekende prijs werd op 15 september 1959 ingesteld ter nagedachtenis aan mevrouw ELisabeth DOka van der Zee, overleden in 1957.



Sluitingswedstrijden 2004

Zij was de echtgenote van de heer G.J. Oorlog uit Hoog-Keppel. Hij was het die deze prijs in het leven riep. Ook schonk hij een fondsje voor de financiering van de lepeltjes, te beheren door de vereniging op een afzonderlijk spaarbankboekje bij de toenmalige Rijkspostspaarbank. Het was de bedoeling om zo lang mogelijk een ELIDO wisselprijs in omloop te houden. De openingswedstrijden zijn er niet meer, maar op 31 december 2022 stond dit fonds nog wel voor een bedrag van € 340,33 op de balans.



In 2016 werd de tinnen kandelaar door Gea en Gerrit Reiling gewonnen. Op de foto gefeliciteerd door Lex Fokkinga



De ELIDO wisselprijs

Omdat de wisselprijs in de jaren 1986 tot en met 1995 niet is verzeild is besloten, om in afwijking van het originele reglement, de prijs tijdens de sluitingswedstrijden te verzeilen.



Uitreiking in 2012 van de prijs door Jan Slotboom jr. aan Nelleke Bessem. Links Gerrit Reiling en helemaal rechts Gerrit Arendszen

De Sluitingswedstrijden ter afsluiting van het seizoen vonden in het eerste weekend van oktober plaats. Deze stonden geheel in het teken van de herdenking van de vroegtijdig overleden leden Ton Dragstra en Edy Ten Hulzen. Voormiddags waaien de nationale en verenigingsvlaggen op Zuid en Noord halfstok en na het middaguur worden zij gehesen. Er werd gevaren om de Ir. Th. Dragstra wisselprijs (een koperen plaatmodel van de Oude IJssel Sharpie ontworpen door Ton Dragsma, waarvan het model werd vervaardigd door Jan Slotboom) en de Edy ten Hulzen wisselbeker, beschikbaar gesteld door zijn ouders. In 2017 zijn voor het laatst wedstrijden tijdens de seizoensluiting gehouden. De traditie rond het herdenken van overleden leden bestaat nog steeds.

De Moonlightrace had plaats op de Oude IJssel, op een zaterdagavond, kort na de zomervakanties. Daarop aansluitend was er een openluchtbal op het havenreint Zuid. Deze zeilwedstrijd bij volle maan duurde tot laat in de avond en is georganiseerd tot 1985. Door gebrek aan deelnemende zeilers is de Moonlightrace vervangen door een viswedstrijd.



2003 Afsluiting van het vaarseizoen met een kop erwtensoep. Op de foto linksboven Siny Willemsen-Slotboom die 28 jaar commissaris evenementen is geweest. Helemaal rechts Arend Bello, nu 13 jaar lang commissaris werkvoorbereiding.



Laatste wedstrijd bij de afsluiting van seizoen 2017

In al die jaren werd binnen de vereniging de zeilsport zeer fanatiek beoefend en werd tot halverwege de jaren '60 aan menige wedstrijd in den lande meegedaan.



In sleep naar wedstrijden in o.a. Deventer, Zutphen, Arnhem en Wageningen. Buitenboordmotoren (toen nog aanhangmotoren genoemd) waren nog geen gemeengoed.

Na deze periode is het aantal deelnemers aan zeilwedstrijden van onze vereniging sterk teruggelopen door een flinke teruggang van ons zeilersbestand. Sterke verbeteringen in de naaste omgeving, te weten op de afgesneden IJsselbochten tussen Doesburg en Dieren en bij Giesbeek, is één van de redenen dat zeilers zich aansloten bij andere verenigingen. Ook de toename van trailerbare boten droeg hier aan bij.

Zeilwedstrijden buiten onze vereniging worden al lange tijd niet meer gehouden. In 1985 wordt er voor het laatst in de activiteitenkalender melding van gemaakt. Feit is wel dat de vereniging hier, ook regionaal, een zeer actieve rol in heeft gespeeld.

### 7.4 FRIEDRICHSTADT

De vereniging heeft sinds 1972 een tweejaarlijkse uitwisseling met het Duitse Friedrichstadt, een gevolg van het vriendschapsverdrag tussen de gemeente Doesburg en Friedrichstadt. Het is een kleine plaats met 2.700 inwoners in het noorden van Duitsland, vlak onder de Deense grens. Het wordt ook wel 'klein Amsterdam' genoemd en dagelijks bezocht door zo'n 5.000 toeristen. Elke twee jaar was er een uitwisseling. De ene keer was er een weekend bezoek aan de Segelclub Friedrichstadt en de andere keer een tegenbezoek bij ons. Men overnachtte in gastgezinnen, iets wat steeds moeizamer te regelen was.

In 1994 vraagt men zich af of de behoefte aan wederzijdse contacten wel zo groot is als wordt verondersteld. In 2000 zijn de contacten met de Segelclub door hun interne bestuurlijke conflicten op een laag pitje komen te staan en heeft er geen uitwisseling meer plaatsgevonden.



Bezoek aan Segelclub Friedrichstadt in 1996



1963 feest in 'De Gouden Karper' in Hummelo ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan

## 7.5 BIJDRAGE AAN ANDERE EVENEMENTEN

Op verzoek van andere verenigingen, stichtingen en ook de gemeente Doesburg heeft de vereniging regelmatig een bijdrage aan andere evenementen gegeven.

Zo hebben wij in het kader van 750 jaar Doesburg op 20 september 1987 mee gedaan aan de langste koffietafel van de wereld. Die moest minimaal een lengte van 1.050 meter en 4.050 deelnemers krijgen. Deze recordpoging is gelukt met een tafel van 1.841,5 meter en 5.398 eters(!) waarmee deze in het 'Guinness Book of Records' is gekomen.

Ook hebben we in het kader van de Doesburgse gemeenschap bijdragen geleverd aan diverse optochten en feesten. Lange tijd hebben ook vrijwilligers van de vereniging een bijdrage geleverd aan de stichting 'Varen met Joop'. Dit was een jaarlijks evenement voor mindervaliden.

## 8 JUBILEA

Als je 85 jaar bestaat, dan heb je al een aantal jubilea achter de rug. Dit werd binnen de vereniging altijd goed gevierd.

### 8.1 25-JARIG JUBILEUM

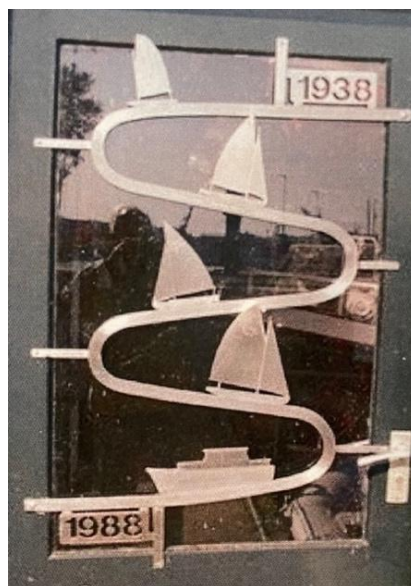
In 1952 bestond de vereniging 25 jaar en werd er een groot feest gegeven in 'De Gouden Karper' in Hummelo. Dat waren nog eens tijden! De voorplecht van het Zeilershonk werd nagebouwd. Het was gebruikelijk dat er het een en ander werd voorgedragen, waaronder een zelfgeschreven lied.



Jan Slotboom en Jan Westenberg brengen een zelfgeschreven lied ten gehore.

### 8.2 50-JARIG JUBILEUM

Toen de vereniging 50 jaar bestond is er door het bestuur een bijzonder kunstwerk gemaakt. Dit kunstwerk is nog steeds te bewonderen op de toegangsdeur naar het botenhuis. Herman van Middelkoop was de ontwerper en Gerrit Arendsen, voorzitter van de vereniging, de maker.



Het kunstwerk symboliseert de ontwikkeling van de scheepstypes in de eerste 50 jaar: de Lark waarmee destijds veel successen werden behaald in Friesland door onze jonge leden Theo Bosman en Jochem Gooijer. De Oude IJssel Sharpie, ontworpen door Ir. Dragstra, één van de mede oprichters van de vereniging.



De BM, ook wel de kleine BM genoemd. Destijds ontworpen door Bulthuis. BM staat voor Bergumermeer klasse. De 16 m2, ofwel de vergrote BM en tenslotte de motorboten waarvan er zoveel kwamen dat de naam van onze vereniging werd aangepast.



*Tegeltje ter gelegenheid van het 50 - jarig bestaan*

### 8.3 75-JARIG JUBILEUM

In 2013 bestaat de vereniging 75 jaar en dit wordt groots gevierd. Er wordt een jubileumcommissie ingesteld die een weekend vullend programma maakt. Met zo'n 20 boten wordt naar Doetinchem gevaren en bij de Ank overnacht. Na een programma in Doetinchem vaart het konvooi op zondag terug naar Doesburg en volgt er op Noord een leuke middag met spel, eten, drinken en muziek.



*75-jarig jubileum in de tent op Noord*

Er zijn toespraken van onze voorzitter Meindert de Beer en de vicevoorzitter Bert Kuiper van het Koninklijk Nederlands Watersportverbond. Namens de Bond overhandigde hij het bijna traditionele tegeltje met

onze vlag en die van het Watersportverbond en de tekst "Aangeboden door het Koninklijk Watersportverbond ter gelegenheid van het 75-jarig jubileum". Een soortgelijk tableau mochten we ook al tijdens ons 50-jarig jubileum in ontvangst nemen.



*Gezelligheid bij het 75-jarig jubileum*

Een grote verrassing was de komst van burgemeester Leusink en zijn echtgenote. Hij overhandigde de vereniging de Koninklijke erepenning met oorkonde voor haar 75-jarig jubileum. Deze penning symboliseert het respect en de waardering die de Koning heeft voor de bijzondere verdiensten van de vereniging. Hier ging een aanvraag aan vooraf die geheel door Jacques Willemsen is verzorgd. Bij de toespraak van de burgemeester memoreerde hij onder andere de bijzondere rol die de vereniging heeft gespeeld tijdens de watersnoodramp op 1 februari 1953.



*Koninklijke erepenning bij ons 75-jarig jubileum*

## 9 WETENSWAARDIGHEDEN

### 9.1 VERENIGINGSVLAG

Bij een vereniging hoort een vlag. En hoe bijzonder is het dat die vlag (ontworpen in 1948) nog steeds ongewijzigd wordt gevoerd. Waar de initialen O IJ voor

staan moge duidelijk zijn, welke betekenis de gele slinger heeft, die destijds oneerbiedig een in elkaar gezakte paling werd genoemd, zullen velen niet weten. De slinger symboliseert de grillige oude loop van de Oude IJssel en is afgeleid van het zeilteken dat Ton Dragstra voor zijn Oude IJssel Sharpie ontwierp.



*De in al die jaren ongewijzigde verenigingsvlag*

De kleuren werden indertijd zo gekozen omdat zij in het wapen van Gelderland voorkomen en wij met 'onze' Gelderse Water Toerisme dagen iets in Gelderland wilden uitstralen. In 1954 waren de eerste vlaggen zo ongeveer versleten en moesten er nieuwe komen. De oorspronkelijk donkerblauwe kleur werd vervangen door een lichtere. Het voorstel van enkele leden om een nieuwe vlag te ontwerpen omdat de symboliek hen niets deed, vond geen gehoor.

De blauwe en gele kleur van de vlag tref je nu overal in de haven aan. Van de houten banken en het hek op Noord tot de botenwagen en de bokken aan toe.

## 9.2 BALLOTAGE

In de beginjaren werd de watersport door buitenstaanders vrij algemeen als een dure sport beschouwd. Alleen door grote zelfwerkzaamheid, zowel wat betreft de bouw van de eigen boten als de jachthaven-accommodatie, maakte het mogelijk als vereniging van de grond te komen en te blijven.

De pioniers van het begin waren bevreesd voor ongewenste vreemdelingen die niet in het 'zelfwerkzaamheid' karakter van de vereniging pasten. Daarom werd er in de statuten en het huishoudelijk reglement in voorzien dat nieuwe leden slechts als zodanig werden aangenomen wanneer tenminste  $\frac{3}{4}$  van de leden daarvoor stemden op de jaarvergadering. Dus niet  $\frac{3}{4}$  van de op de vergadering aanwezige leden maar  $\frac{3}{4}$  van het totaal aantal leden!

Verschillende leden hebben er dan ook jaren over gedaan om lid te kunnen worden. Niet weinigen hebben het moeten laten afweten. Dit werd later als minder reëel ervaren en de bepaling werd 'drastisch' gewijzigd in die zin dat het voldoende was als  $\frac{3}{4}$  van de op de

vergadering aanwezige leden zich voor het aannemen van een nieuw lid verklaarde. In 1959 werden de regels opnieuw aangepast en werden kandidaat-leden schriftelijk aan de leden bekend gemaakt. Als vóór de jaarvergadering geen bezwaar werd ingebracht werd het kandidaat lidmaatschap omgezet in een lidmaatschap. Op deze manier draaide een kandidaat lid een jaar lang als belangstellend lid mee, zodat men over en weer kennis kon maken en de kat uit de boom kon kijken.

Tot op de dag van vandaag hanteren we dezelfde procedure, waarbij we niet spreken over kandidaat leden maar over belangstellende leden. Belangstellende leden kunnen de vergadering niet bezoeken, hebben geen stemrecht en kunnen dus geen invloed op het beheer uitoefenen. Na minimaal één jaar worden belangstellende leden door het bestuur aan de stemgerechtigde leden voorgedragen, mits zij naar mening van het bestuur in de vereniging passen en stipt aan hun financiële verplichtingen voldoen.

Bijzonder is te constateren dat de vereniging bij haar 50-jarig bestaan 140 leden telde, inclusief 30 belangstellende leden. In de jaren daarna schommelde het aantal tussen de 115 en 130 en nu, 35 jaar later, is het aantal leden en belangstellende leden weer rond de 140. Bij een gelijk blijvend aantal ligplaatsen is de verwachting dat dit aantal niet veel zal wijzigen.

## 9.3 ZEIL- EN MOTORBOTEN

Voor de leden van nu, die voor een groot deel uit motorbootbezitters bestaan, is het interessant dat in de beginjaren minimaal  $\frac{3}{4}$  van de leden in het bezit van een zeilboot moest zijn. Leden zonder boot of met een motorboot werden geacht weinig aandacht te hebben voor de activiteiten die vooral op de zeilerij waren gericht en van hen werd gevreesd dat zij een weinig actieve bijdrage aan de vereniging zouden leveren. Gelukkig kon later worden ervaren dat bezitters van grotere zeiljachten en motorboten ook de handen uit de mouwen wilden steken.

In de jaren '80 en '90 van de vorige eeuw kreeg het aantal motorboten de overhand. De vereniging veranderde van karakter, de statuten werden in 1995 aangepast en er werd besloten om de vereniging om te dopen van Zeilvereniging 'De Oude IJssel' naar Watersportvereniging 'De Oude IJssel'. De wijziging in de tenaamstelling is notarieel doorgevoerd op 16 februari 1995.

## 9.4 WATERSNOODRAMP 1 FEBRUARI 1953

Het is 70 jaar geleden dat Burgemeester Keiser van Doesburg het initiatief nam om voor de getroffen en van de watersnoodramp een reddingsactie op touw te zetten. De burgemeester nam meteen op zondagochtend contact met onze vereniging op. Het lukte de burgemeester om een aantal jonge mannen van de vereniging enthousiast te krijgen voor een reddingsactie. Het gaat om Ad Wanrooy, Jan Slotboom, Jan Westenberg, Willie Klein, Dick Tol en enkele anderen.

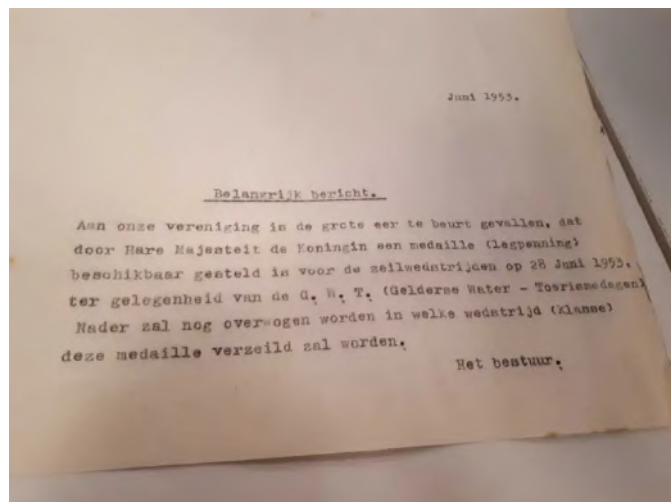
Er worden vletten (platte boten) van de scouting Dieren geleend. Ze worden uit de opslag gehaald en uitgerust met buitenboordmotoren. Ook een vrachtauto om de vletten te vervoeren, is snel geregeld. De bus die wordt gecharterd om de redders naar Zeeland te brengen komt van het busbedrijf Vossen en van Ree uit Doesburg. Uiteindelijk, zo blijkt, redden de Doesburgse jongens 266 mensen.

**Doesburgse  
jongens  
redden  
266 mensen**

IN Doesburg is Zondagmorgen direct contact opgenomen met de Doesburgse Zeilvereniging, die ogenblikkelijk een paar vletten met buitenboordmotoren heeft afgestaan.

Deze zijn onmiddellijk op een vrachtwagen geladen en, vergezeld van een bus vol mensen, naar Bergen op Zoom gestuurd, waar het de eerste daadwerkelijke hulp was, die daar aankwam. De jongens hebben tot Maandagavond het genoegen mogen smaken 266 mensen het leven te redden. Dinsdag zijn ze weer ingezet in Steenberg.

Als blijk van waardering ontvangt de vereniging een erepenning van koningin Juliana. De wens van de koningin was om de medaille als prijs in te zetten voor een belangrijke zeilwedstrijd. In juni 1953 werd dit door het bestuur als een belangrijk bericht aangekondigd:



*“Aan onze vereniging is de grote eer te beurt gevallen, dat door Hare Majesteit de Koningin een medaille (legpenning) beschikbaar gesteld is voor de zeilwedstrijden op 28 juni 1953 ter gelegenheid van de G.W.T. (Gelderse Water - Toerismedagen). Nader zal nog overwogen worden in welke wedstrijd (klasse) deze medaille verzeild zal worden. Het bestuur.”*



*De erepenning werd ingezet als prijs voor de GWT in 1953 en gewonnen door Henk Henning*

De legpenning gewonnen door Henk Henning is momenteel in het bezit van Siny Willemsen, de dochter van Jan Slotboom, één van de redders.

## 9.5 GEZINSLEDEN

Sinds 1987 is in het huishoudelijk reglement opgenomen dat personen die gehuwd zijn dan wel samenwonen met een lid of deel uitmaken van het gezin van het lid, zich als gezinslid kunnen inschrijven. Een gezinslid heeft het recht de vergaderingen bij te wonen en heeft ook stemrecht. Bij de wijziging van onze statuten op 16 februari 1995 is dit ook als zodanig beschreven. Gezinsleden betalen de helft van het normale lidmaatschapsgeld.

Omdat een gezinslid pas kan worden ingeschreven na het moment dat de partner is overgegaan van belangstellend lid naar gewoon lid, kennen we voor gezinsleden volgens onze reglementen geen ballotage.

## 9.6 OPENINGSTIJDEN BRUGGEN EN SLUIZEN

Vroeger werd de sluis op zondag slechts één keer bediend en moest je op tijd terug zijn om op de Oude IJssel te komen. Ook waren daar extra kosten aan verbonden. In samenspraak met andere verenigingen aan de Oude IJssel nam onze vereniging een kwart van de kosten voor haar rekening. Het duurde tot 2003 tot het sluisgeld werd afgeschaft.

In 2007 werd de sluis 1,5 uur in de ochtend en 1,5 uur in de namiddag bediend. Het duurde tot 2011 voordat er een proef werd gehouden met openingstijden op zondag van 10.00 - 18.00 uur. Deze was geslaagd en sindsdien worden de bruggen en sluisen op de gehele zondag bediend.

Op last van het Waterschap werd het schutten vanaf 2020 Beperkt tot bloktijden. Dit was ook al een keer gebeurd in 2010, toen het waterpeil in de Oude IJssel 10 cm was gezakt en men het water zoveel mogelijk wilde vasthouden.



## 9.7 AVG

Eind 2018 wordt De Algemene Verordening Gegevensbescherming van kracht. Dit is de privacywetgeving waar ook verenigingen aan moeten voldoen. Opvallend

is dat de vereniging ook voor die tijd altijd zeer voorzichtig met persoonsgegevens is omgesprongen. Ledenlijsten werden niet verstrekt en ook was men zeer voorzichtig met het verstrekken van de notulen van de Algemene Ledenvergaderingen. Die werden telkens voorgelezen op de volgende vergadering. Omdat dat veel tijd in beslag nam, werden ze voorafgaande aan de vergadering ter inzage gelegd. Pas vanaf 2005 kregen de leden de notulen per post toegestuurd met het uitdrukkelijke verzoek deze strikt vertrouwelijk te behandelen.

## 9.8 WETGEVING

Dit is een steeds belangrijker wordend onderwerp binnen onze vereniging. Net als een bedrijf moet ook een vereniging aan wet- en regelgeving voldoen. Vanaf de jaren '90 worden er door de wetgever steeds hogere eisen aan veiligheid gesteld waarbij het bestuur er niet alleen voor moet zorgen dat alle maatregelen worden genomen om vrijwilligers van de vereniging veilig hun werk te laten doen, maar ook dat leden veilig van de faciliteiten van de vereniging gebruik kunnen maken.

### 9.8.1 ARBOWET

Midden jaren '90 is de Arbowet ingevoerd. Dit heeft binnen de vereniging regelmatig discussies opgeleverd over het al dan niet laten keuren en certificeren van materialen, hijsinstallaties, machines en voertuigen. Heel vreemd, want uiteindelijk moeten wij gewoon aan de wet voldoen en draagt het bestuur verantwoordelijkheid- en aansprakelijkheid voor het doen en laten van de leden. In 2005 wordt een werkgroep RIE (Risico Inventarisatie en Evaluatie) ingesteld met Gert-Jan Bessem en Willem Lamann Trip. Deze werkgroep brengt vanaf dat moment jaarlijks verslag uit. In 2018 neemt Harry Richters afscheid van deze werkgroep, na er 15 jaar in werkzaam te zijn geweest. In de ALV van november 2023 is een oproep gedaan om deze commissie weer een nieuw leven in te roepen.

### 9.8.2 MILIEUWET

De milieuwetgeving is de afgelopen decennia steeds stringenter geworden. Zeker wat betreft het afval dat ontstaat bij het onderhoud aan onze schepen. Onze vereniging ontkomt hier niet aan en heeft in 1994 de eerste milieuvergunning van de gemeente Doesburg ontvangen. Gerrit Reiling, Jacques Willemsen en Wim Kalkhuis zijn vanaf dat moment belast met het toezicht. De taak van Gerrit Reiling is in 1996 overgenomen door Maarten Egberts. In november 1991 was er al een milieucommissie opgericht met Wim Kalkhuis en Jacques Willemsen en in de najaarsvergadering 1993 is besloten om vanaf dat moment milieuzaken een vast

agendapunt te laten zijn. De commissaris milieu deed vanaf dat moment jaarlijks verslag. Het reglement van orde voor de schepenberging op terrein West wordt aangepast zodat onze leden handelen naar de regels van de milieuwetgeving.

De Gieterij Doesburg leverde regelmatig problemen op. Niet alleen geuroverlast maar ook ijzerdeeltjes en roetdeeltjes vliegen regelmatig door de lucht waardoor onze schepen vuil worden en vliegroest oplopen. Door scherpere milieu eisen worden in 2004 processen gewijzigd en is er een hogere schoorsteen geplaatst.

De overlast heeft rond 2005 geleid tot het uitkeren van schadevergoedingen door de Gieterij. Door strengere wetgeving en daardoor strengere eisen in de vergunning van de gieterij is dit grotendeels opgelost. Rond 2020 was de noodzaak voor de afzonderlijke commissie er niet meer en is deze opgeheven.

### 9.9 DE TURFHAVEN

In 1992 wordt er voor het eerst melding van gemaakt dat gemeente Doesburg een eigen passantenhaven gaat krijgen: de huidige Turfhaven. Doesburgs Goed is de stichting die het beheer op zich zal nemen. In overleg tussen de voorzitter van Doesburgs Goed met onze vereniging is destijds al gevraagd of wij de exploitatie van de gemeentelijke passantenhaven op ons wilden nemen. Alles was toen nog in een voorbereidend stadium met veel onduidelijkheden.

Binnen de vereniging wordt de angst uitgesproken dat een gemeentelijke passantenhaven ons duizenden gulden aan misgelopen passanten gaat kosten. In 1996 volgt in de ALV de mededeling dat leden van onze vereniging op vertoon van hun lidmaatschapskaart gratis in de passantenhaven kunnen overnachten. Dit wel na toestemming van de havenmeester. Elk lid kan hier drie keer per jaar gebruik van maken. Met deze toestemming tracht zij goede burens te zijn en daarmee begrip te tonen voor onze derving van inkomsten. Aan deze afspraak is rond 2016 door een onbeschoft optreden van een van onze leden een eind aan gekomen. Dit lid is later geroyeerd.

In 2022 wordt op de ALV gemeld dat het bestuur door de gemeente Doesburg is benaderd met de vraag of wij een rol willen vervullen in het beheer van de Turfhaven. Omdat nog veel onduidelijk is, wordt dit verder uitgezocht. Na onderzoek volgt er in een extra ALV in maart 2023 een stemming. Bij meerderheid van stemmen wordt besloten om geen rol te spelen in de exploitatie van de Turfhaven.

### 9.10 EIGEN VERENIGINGSGEBOUW

In de ALV van november 2019 stelt het bestuur voor om onderzoek te doen naar de haalbaarheid van een eigen verenigingsgebouw. Een plek voor vergaderingen, bijeenkomsten, evenementen, een terras en sanitaire voorzieningen. De reacties zijn zowel positief als negatief. Na een peiling onder de leden geeft een meerderheid toestemming aan het bestuur om dit verder te onderzoeken. Nadien kwamen er nogal wat ingekomen brieven waarin de uitslag van deze peiling in twijfel werd getrokken.

Het bestuur heeft in november 2022 het plan rond een verenigingsgebouw op Noord nader uiteen gezet. De financiering zou moeten komen uit de verkoop van een stuk grond op Noord. Het plan gaf veel discussie en onrust. Op voorstel van één van de leden werd een onderzoekscommissie ingesteld waarin zowel de ideeën rond de Turfhaven als het Verenigingsgebouw onderzocht zouden worden. Dit heeft geresulteerd in een rapport met stemmingsvoorstellen. Uiteindelijk stemde men tegen het verkopen van grond waardoor de financiering van een verenigingsgebouw weg viel.

## 10 FINANCIËEL BELEID

Bij het doornemen van de verslagen van de Algemene Ledenvergaderingen is het fijn te constateren dat de vereniging in alle jaren een solide financieel beleid heeft gevoerd. Alle kascontroles die zijn geweest hebben een positief advies opgeleverd. Elk jaar opnieuw kreeg het bestuur decharge voor het gevoerde financiële beleid. Wel is het bestuur een keer 'op de vingers getikt' omdat er te veel uitgaves buiten de goedgekeurde begroting werden gedaan.

### 10.1 ENTREEGELD

Sinds 1974 is er bij lidmaatschap éénmalig entreegeld verschuldigd ter grootte van één jaar contributie. Destijds f 30,-. Ook is sinds 1974 voor een ligplaats een éénmalig entreegeld verschuldigd ter grootte van 25% van het liggeld. In 1982 is dit verhoogd naar 50%.

Anno 2023 kennen we nog dezelfde systematiek. Inmiddels is de contributie € 70,00 met ook éénmalig hetzelfde bedrag als entreegeld. Het liggeld is nu € 14,40 per m2 voor het hele jaar en het éénmalige entreegeld € 144,00 voor kleine schepen en € 291,00 voor helling-schepen. Ook kunnen leden nu kiezen voor alleen een winter- of zomerseizoen in plaats van een heel jaar.

De reden waarom entreegeld wordt gevraagd is om nieuwe leden op enigerlei wijze te laten 'meedelen' in alle investeringen die in het verleden in de haven en de winterberging zijn gedaan. Het entreegeld wordt min of meer gezien als een inkoop som ter rechtvaardiging met betrekking tot al degenen die reeds lid waren en die de voorzieningen hebben gefinancierd, en in menig geval met eigen handen hadden opgebouwd.

### 10.2 LIGGELD

Het liggeld kende altijd een gematigd verloop. Van f 12,50 per 12 m2 wateroppervlakte in 1938 naar in 1974 f 60,00 voor Zuid en f 90,00 voor Noord. Dit verschil tussen Noord en Zuid is al eerder toegelicht. Overigens is er ook een periode geweest dat leden die langer dan 5 jaar lid waren lagere tarieven betaalden op terrein West. Ook opvallend is dat er veel jaren zijn geweest waarin de tarieven gelijk zijn gebleven. Ze werden pas verhoogd op het moment dat het nodig was. Een jaarlijkse indexering was dus geen automatisme.

Hoefden verenigingen vroeger geen btw af te dragen, hoe anders is dit nu. Het lidmaatschap is welleswaar vrijgesteld van btw, echter de ligplaatsen, het hellingen, werfplaatsing van een schip etc. zijn met btw belast, tenzij het een zeilschip betreft. Binnen onze vereniging is er voor gekozen om geen onderscheid tussen motor- en zeilschepen te maken en de tarieven inclusief btw te tonen. Hiermee hebben de zeilers binnen de vereniging zich solidair getoond met de motorbootvaarders.

### 11 VERGADERINGEN EN BIJEENKOMSTEN

Vanaf het moment dat de vereniging een officiële status kreeg werd er jaarlijks in januari een jaarvergadering gehouden. Omdat de agenda's langer en langer werden en de vergaderingen soms tot middernacht duurden, werd een tweede jaarvergadering in november gepland. Dat was ook het moment waarop de zeilwedstrijdkalender werd vastgesteld zodat deze tijdig vóór de jaarvergadering van het KNWV (Koninklijk Nederlands Watersport Verbond) gereed was.

De vereniging kent tot op heden nog steeds elk jaar 2 Algemene Leden Vergaderingen. In februari heeft deze een meer formeel karakter waarin het bestuur verantwoording over het afgelopen jaar aflegt en de begroting voor het nieuwe jaar presenteert. Ook is deze vergadering het moment om nieuwe geballoteerde leden te verwelkomen.

In de najaarsvergadering in november wordt teruggekeken op het afgelopen jaar en heeft deze in de regel een meer formeel en informerend karakter.



*Algemene Ledenvergadering in het Meulenhuis*

In de beginjaren bezochten 15 á 20 leden de vergadering. In de jaren '90 tussen de 20 en 40 en de laatste jaren zijn 40 tot 50 leden geen uitzondering. De eerste jaren waren de vergaderingen in de eigen club-ark 'het zeilershonk'. Later werd hoofdzakelijk bij de Doesburgse horeca vergaderd, waaronder regelmatig bij 'De Waag' en vele jaren bij 'Het Meulenhuis'. Omdat het Meulenhuis in 2023 is verkocht, zijn we 'verhuisd' naar 'de Onderbouw', een horeca gelegenheid onder de RK Kerk. De vereniging beschikt zelf niet over vergaderfaciliteiten.

Het bestuur vergaderde zeer regelmatig. Deze vergaderingen werden bij toerbeurt bij de bestuursleden thuis gehouden. Tegenwoordig vergadert het bestuur in de kantine van de winterberging.



*Rond 1988 bestuursvergadering thuis. Op de foto v.l.n.r.: P. Korver, R.W. Stoltenborgh, J.Z. Westenberg, A. van Gils, G. Arendsen, mevr. G.J. Willemsen-Slotboom en H. van Middelkoop.*

### 12 GROND EN WATER VAN DE VERENIGING

In het begin mocht de vereniging de Molenkolk achter de betonfabriek van de firma Klein gebruiken. Deze werd toen door een particulier gepacht. Nadien verhuisde onze haven richting de nieuw gebouwde sluis en kregen we de mogelijkheid om 'het eiland' samen met het water te huren van het Waterschap. In 1965 volgde de uitbreiding op Noord waar wij de grond pachtten van de Gemeente Doesburg en het water huurden van het Waterschap.

De strook grond op Noord tussen de hoogwaterkering en het hek bij de Koppelweg werd vanaf 1965 voor de duur van 25 jaar van de gemeente Doesburg gepacht. Toen dit contract in 1990 was afgelopen werd het stilzwingend verlengd, maar zonder een nieuwe overeenkomst af te sluiten. Omdat de gemeente plannen had om het gebied rond de Koppelweg voor woningbouw te bestemmen gaf dit veel onzekerheid voor de toekomst van onze vereniging en in het bijzonder onze haven Noord. In 2010 gaat het bestuur in overleg met de gemeente en dringt aan op een nieuwe pachtovereenkomst.

In 2015 komt er in eerste instantie een voorstel van de gemeente om de grond voor € 75.000,- over te nemen. Na enige gesprekken volgde een beter voorstel, namelijk de keuze om het stuk grond voor € 27.500,- van de gemeente te kopen óf voor € 750,- per jaar te pachten. De ALV kiest bij grote meerderheid voor het eerste. Dit maakt voor ons een einde aan een onzekere en afhankelijke situatie. De erfpacht, die vanaf 2006 was opgeschort, is door de gemeente Doesburg kwijtgescholden.

Voor de huur van de grond op Zuid en West en het water op Noord en Zuid was er een huurcontract uit 1965. In 2019 heeft het waterschap het initiatief genomen om met ons in gesprek te gaan om het huurcontract om te zetten in een pachtcontract voor 50 jaar. We hadden de grond op West liever gekocht, maar het Waterschap vroeg een veel te hoge prijs zodat dit niet door ging. Dit terwijl zij de grond achter onze loods voor slechts een fractie van wat wij zouden moeten betalen heeft verkocht aan de gemeente Doesburg.

Het pachtcontract was voor de vereniging van groot belang voor meer zicht op continuïteit. Het huidige huurcontract kon namelijk met een opzegtermijn van 3 jaar worden beëindigd. Uiteindelijk is op 12 december 2023 de akte voor het pachtcontract met het Waterschap bij de notaris gepasseerd. Dit geeft ons zekerheid tot 2073. De canon is om te beginnen € 1.300,- per jaar en wordt jaarlijks geïndexeerd.

### 13 RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Al in 1980 wordt er gesproken over de vraag of de gemeente geen parkeerplaatsen kan aanleggen tussen de Koppelweg en ons hek op Noord. Overleg met de Gemeente levert niets op en het zelf bekostigen van de verharding (kosten f 10.000,-) op grond die niet eens van de vereniging is, wordt onverantwoord gevonden. Inmiddels is het 2023 en hoewel dezelfde strook grond is nog steeds onverhard is, zijn we in afwachting van een voorstel van de Gemeente voor de reconstructie van de Koppelweg, inclusief parkeerplaatsen langs ons terrein Noord.

In 2006 is door de gemeente een structuurplan Koppelweg opgesteld waarin jachthaven Noord onderdeel van is. Hiertegen is in 2007 door de vereniging bezwaar aangetekend. In het meest negatieve geval zou er voor woningbouw wel plaats zijn, maar voor ons niet meer. In dit plan is ook een doorsteek getekend voor langzaam verkeer langs de hoogwaterkering op ons terrein. Iets wat voor ons eveneens onacceptabel is. De vereniging heeft een aantal jaren onzekerheid gevoeld. Dat ging zelfs zover dat het bestuur heeft gedacht aan een nieuwe haven op de Oude IJssel, enkele honderden meters achter de sluis.

#### 13.1 DE BLAUWE KNOOP

In 2017 wordt door de gemeenteraad van Doesburg de Gebiedsvisie De Blauwe Knoop vastgesteld. Dit is een toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen. Een duidelijke grens voor deze gebiedsvisie is niet getekend, wel is onze haven hier, net zoals in het structuurplan uit 2006, onderdeel van.

Voor Noord zou dit betekenen meer openbare toegankelijkheid, minder hekwerken, verbinding met het Looierspark, ruimte voor horeca en openbare aanlegplaatsen. Dit alles zou ten koste van onze vereniging gaan.

Voor Zuid betekende dit de aanleg van de vispassage met de uitloop ervan in de Oude IJssel, hetgeen gerealiseerd is.



2018/2019 Bouw van de vispassage met op de achtergrond de afbraak van onze oude winterberging

Voor West een vispassage en openbaar toegankelijk recreatiegebied en verplaatsing van een groot deel van Noord naar nieuwe aanlegplaatsen op West. Alles in combinatie met openbaar toegankelijke recreatie.

Het moge duidelijk zijn dat dit voor de vereniging onacceptabel was. Het bestuur heeft bezwaar aangetekend en in een raadsvergadering is door de wethouder toegezegd dat alle huidige rechten van onze vereniging gehandhaafd zullen blijven. De huidige onderliggende

bestemmingsplannen blijven van kracht, dit is eveneens door de gemeente aan ons bevestigd.

## 13.2 ONTWIKKELING VISPASSAGE

Deze was oorspronkelijk gepland ten noorden van de stuw, uitkomend op ons terrein Noord. Om vis-ecologische redenen is dit niet doorgegaan en is de vistrap op terrein West gerealiseerd, uitkomend op ons terrein Zuid. Bij laag water in de IJssel wordt er een hoogteverschil van 5 meter overbrugd. De kosten bedroegen 3,9 miljoen euro en het is de grootste vistrap in Nederland.

Omdat onze afsputplaats op West in de weg zat is met het Waterschap en de Gemeente veelvuldig overleg gevoerd over de invulling van ons terrein. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in het verplaatsen van ons buitenterrein en de hellingbaan naar de westzijde en het volledig vernieuwen van onze winterberging.

Het buitenterrein is omheind en het vloerniveau buiten op hoogte van de vloer in de loods gemaakt. De deuren zijn naar de westzijde verplaatst. Tegelijk is het asbesthoudende dak verwijderd en zijn het dak en de wanden door de firma Hardeman vernieuwd. Anno 2023 is alleen de staalconstructie en de vloer nog van de loods zoals deze in 1977/1978 is gebouwd. Door deze 'verplichte' verandering heeft de vereniging het geluk gehad dat een deel van de kosten door het Waterschap zijn vergoed.

Na veelvuldig overleg met het Waterschap Rijn en IJssel over onze positie bij de realisatie van de vistrap is in mei 2018 een uitvoeringsovereenkomst getekend. Het kwam er op neer dat de hellingbaan met lier en het opslagterrein aan de voorzijde werd verplaatst naar de achterzijde van de winterberging. Dit betekende dat de winterberging moest worden aangepast en de deuren worden verplaatst. Alle kosten hiervan komen voor rekening van het Waterschap. De aanpassingen aan de loods zelf worden uitgevoerd in opdracht van de vereniging. Voor deze aanpassingen is een vergoeding met het Waterschap overeengekomen. Was de toegangsweg naar de winterberging vroeger onverhard, deze is nu fraai bestraat. Een hele vooruitgang voor de vereniging.

De investering in West, inclusief een nieuw dak op het botenhuis op Zuid, beliep € 90.000,- waarvan de helft voor rekening van het Waterschap.



Ondertekening van de uitvoeringsovereenkomst met het Waterschap. Op de foto: Gerrit Reiling (voorzitter), Ruerd de Groot (secretaris) en de heer L. Ruesen, opdrachtgever vanuit Waterschap Rijn en IJssel

## 13.3 OPENING VISPASSAGE

Met jaren voorbereiding en anderhalf jaar realisatie en overlast is op 30 september 2019 de vistrap officieel geopend.

Op zaterdag 28 september was er een open dag voor belangstellenden. De vistrap is de grootste en meest innovatieve vispassage van Nederland.



Binnenactiviteiten bij de opening van de vistrap in 2019



Aquarel 'Rode graver'



Tijdens de bouw van de vistrap heeft ons lid Magda Buijs een fraaie serie aquarellen gemaakt. Hierbij twee uit die serie.





Aquarel 'Heet'

## 14 BIJZONDERE LEDEN

### 14.1 ERELEDEN

Onze vereniging kent een beperkt aantal ereleden. Erelid word je op voordracht van het bestuur aan de Algemene Ledenvergadering. Uiteraard moeten hier zeer bijzondere prestaties voor de vereniging tegenover staan. Voor zover is na te gaan kent de vereniging slechts 4 ereleden.

Zo is in 1993 Ad Wanrooy tot erelid benoemd. Hij was vanaf de oprichting in 1938 gedurende 10 jaar penningmeester.

In 1993 is Jan Slotboom tot erevoorzitter benoemd. Erevoorzitters zijn ook automatisch erelid. Jan Slotboom heeft 37 jaar een dagelijks bestuur functie vervuld. Net als Ad Wanrooy was hij vanaf de oprichting bij de vereniging betrokken en heeft hij zeer veel voor de ontwikkeling van de vereniging betekend.

Jan Westenberg volgt in 1998 en wordt ook erevoorzitter. Hij heeft op dat moment ook 37 jaar deel uitgemaakt van het dagelijks bestuur, zowel als secretaris, penningmeester en voorzitter. Daarmee is hij met Jan Slotboom het langstzittende bestuurslid geweest.

In 2005 wordt Gerrit Arendsen benoemd tot erelid en tot erevoorzitter. Hij heeft er dan 25 jaar op zitten als wedstrijdsecretaris, secretaris en voorzitter.

Het bijzondere is dat je vanaf het moment dat je erelid wordt geen lidmaatschapsgeld en ook geen liggeld meer verschuldigd bent. Dit laatste is later afgeschaft, dus alleen het lidmaatschapsgeld vervalt nog.

### 14.2 LEDEN VAN VERDIENSTE

Als eerste lid van verdienste wordt in 1986 Jan Westenberg benoemd. Op dat moment is hij 25 jaar bestuurslid in de rollen van penningmeester en secretaris.

In 1988 wordt aan Herman van Middelkoop na 22 jaar als commissaris materialen in het bestuur te hebben gezeten door het bestuur als lid van verdienste gehuldigd.

Jan Westenberg wordt in 1991 gehuldigd. Hij is op dat moment 30 jaar bestuurslid van de vereniging. In die periode was hij afwisselend secretaris, penningmeester en voorzitter.

In 2005 wordt Gerrit Arendsen niet alleen benoemd tot erelid, maar ook tot lid van verdienste. Een dubbele waardering!

In 2011 wordt Siny Willemsen als lid van verdienste benoemd. Siny heeft zich op dit moment 25 jaar als commissaris evenementen voor de vereniging ingezet. Uiteindelijk heeft zij dit 28 jaar volgehouden.

In 2013 volgt Arend Bello die zich toen al verdienstelijk had gemaakt als het gaat om onderhoud en vernieuwing in en rondom de haven. Arend zat vanaf 2003 in de commissie werkvoorbereiding en was vanaf 2011 commissaris. Deze functie zal hij begin 2024 neerleggen.

Hendrik Slik is 17 jaar bestuurslid geweest en commissaris van 1949 - 1966. Ook hij is benoemd als lid van verdiensten.

Henk Brunsveld wordt in 2004 benoemd tot lid van verdienste. Hij is sinds 1953 lid en krijg als dank de speld van verdienste voor al zijn werkzaamheden voor de vereniging.

Roel Stoltenborgh wordt in 2010 lid van verdienste. Hij heeft er dan 25 jaar bestuur op zitten. Het eerste jaar als commissaris evenementen en aansluitend 24 jaar als penningmeester.

De leden van verdienste ontvangen een Speld van Verdienste, voorstellende de vlag van de vereniging met stok, uitgevoerd in zilver. Deze onderscheiding is op de ALV in 1986 ingesteld.



*Zilveren speld van verdienste*

## BIJLAGE

### BESTUURSLEDEN EN COMMISSARISSEN 1938 - 2023

Tot 2011 worden de commissarissen niet meer door de Algemene Ledenvergadering benoemd, maar door het bestuur. Vanaf dat moment bestaat het formele bestuur nog uit 3 personen (dagelijks bestuur).

#### Voorzitters

1938 - 1970 Jochem Gooijer (ere-voorzitter 1970 - 1987)  
1970 - 1985 Jan Slotboom sr. (ere-voorzitter 1985 - 1993)  
1985 - 1998 Jan Westenberg (ere-voorzitter 1998 - 2021)  
1998 - 2005 Gerrit Arendsen (ere-voorzitter 2005 - 2015)  
2005 - 2010 Jan Willem Brummelkamp  
2010 - 2014 Meindert de Beer  
2014 - 2023 Gerrit Reiling  
2023 - heden Vacant

#### Secretarissen

1938 - 1949 Ko Moraal  
1949 - 1961 Willy Klein  
1961 - 1962 Theo Bosman (1<sup>e</sup>)  
1961 - 1962 Jan Westenberg (2<sup>e</sup>)  
1962 - 1969 Jan Westenberg (1<sup>e</sup>)  
1969 - 1974 Hans Tol  
1974 - 1985 Jan Westenberg  
1985 - 1998 Gerrit Arendsen  
1998 - 2004 Wim Kalkhuis  
2004 - 2010 Sipke van der Meer  
2010 - 2010 Gerie Schunck  
2011 - 2012 Cecil Salemink-Stoltenborgh  
2012 - 2019 Ruerd de Groot  
2019 - 2023 Eric de Vries  
2023 - heden Jack Overbeek

#### Penningmeesters

1938 - 1948 Ad Wanrooy  
1948 - 1970 Jan Slotboom sr.  
1969 - 1974 Jan Westenberg  
1974 - 1986 Jan Willem ten Holt  
1986 - 2010 Roel Stoltenborgh  
2010 - 2013 Bert Dijkstra  
2013 - 2016 Lex Fokkinga  
2016 - 2021 Jaap Matser  
2021 - heden Michiel de Vries

## Bestuursleden waarvan de portefeuille niet bekend is

1948 - 1949 Willy Klein  
1949 - 1966 Hendrik Slik  
1970 - 1984 Willem van Groningen

## Commissaris haven

1979 - 1984 Herman van Middelkoop  
1984 - 2002 Peter Korver  
2003 - 2010 Gerard de Ruiter  
2009 - 2010 Gert Milius  
2011 - 2015 Niels Ongering  
2015 - 2016 Rob van Damme  
2016 - 2023 Jeannette van Grol  
2023 - heden Ben Dekker

## Commissaris Werf

Tot 2012 werd de naam commissaris winterberging gebruikt.  
Omdat de naam winterberging te beperkt was, is dit omgedoopt tot commissaris werf.

1966 - 1988 Herman van Middelkoop  
1989 - 1993 Willem Wentink  
1993 - 1996 Gerrit Reiling  
1996 - 1998 Maarten Egberts  
1998 - 2001 Gerrit Reiling  
2001 - 2005 René Visser  
2005 - 2007 Gerrit Reiling  
2007 - 2009 Marten Sanders  
2009 - 2010 Frank Hartemink  
2011 - 2014 Marten Sanders  
2014 - 2016 Jan de Haas  
2017 - 2021 Niels Ongering  
2021 - heden Leo Overbeek

## Commissaris werkvoorbereiding

In het verleden ook jachthavencommissie en commissie materialen genoemd.

1984 - 1988 Herman van Middelkoop  
1988 - 2001 Henk Roelofsen  
2002 - 2009 Adri Prins  
2009 - 2010 Herman Melgert  
2011 - heden Arend Bello

## Commissaris evenementen

Tot 1979 was dit de feestcommissie maar omdat er veel meer werd georganiseerd, werd deze omgedoopt tot evenementen.

1966 - 1978 Jopie Hendriks-Straalman  
1978 - 1984 Eddy den Dulk  
1984 - 1985 Roel Stoltenborgh  
1985 - 1986 Peter Korver  
1986 - 2014 Siny Willemsen-Slotboom  
2014 - heden Jeannette van Grol

## Wedstrijdcommissaris

Tot 1976 wedstrijdsecretaris genoemd.

1948 - 1961 Theo Bosman (ook archivaris)  
1961 - 1972 Herman Bakker (ook 2<sup>e</sup> secretaris)  
1972 - 1976 Jan Smits (ook 2<sup>e</sup> secretaris)  
1976 - 1979 Dick de Kievit jr. (ook 2<sup>e</sup> secretaris)  
1979 - 1984 Gerrit Arendsen (ook secretaris)  
1984 - 1986 Hans Tol (ook commissaris evenementen)  
1986 - 1989 Arie van Gils bestuurslid (wedstrijdcommissaris)  
1993 - 2013 Gerrit Arendsen en Siny Willemsen  
2014 - heden Lex Fokkinga

## Jeugdcommissaris

1966 - 1968 G. van Mondfrans  
1968 - 1974 Hans Tol

ONTWIKKELING VAN DE HAVEN

