

# KAAG NIEUWS

December 2020 **Nr. 632**



In dit Kaagnieuws:

- Mooie leesverhalen
- Nieuwe zeilregels 2021
- Download de Kaag-app!



# PARDO

YACHTS



FEEL THE POWER

38 43 50

CANTIERE DEL PARDO S.p.A.

PARDOYACHTS.COM    

ORANGE YACHTING – Jachthaven 1 - 2172 JX Sassenheim | M +31 (0)6 24 80 51 75 - T +31 (0)71 24 02 969 | info@pardoyachts.nl

## INHOUD



### SOLO LANGS DE ENGELSE KUST

In tijden van brexit én corona op z'n eentje langs de Engelse en Schotse kust zeilend, merkte Jeroen Groenendijk deze zomer dat de *splendid isolation* soms toch wat ongemakkelijk was. Maar de tocht was er niet minder mooi om.

### OORLOGSJAREN OP DE KAAG

In het vorige Kaagnieuws nam de bijna 95-jarige Greet Tims u mee naar haar jeugdzeiljaren op de Kaag. Maar ook in de oorlogsjaren 40-45 verbleef ze daar met haar ouders, broer en zus. Lees haar bloedstollende verhaal over wat er zich in die jaren afspeelde rondom Warmond en de Kaag.



### DE PLUIZEN

Wie de jeugd heeft, heeft de toekomst. In de beginjaren van De Kaag was dat inzicht ook al aanwezig. Lies Eichhorn, die zelf ook altijd betrokken was bij het jeugdzeilen, beschrijft voor het Kaagnieuws de geschiedenis van jeugdzeilen bij de vereniging.

### ...EN VERDER IN DIT NUMMER:

• Colofon .....	4	• Jeugdzeilen.....	37
• Van de voorzitter .....	4	• Protesten .....	39
• Sluitedatum 2020 Kaagnieuws .....	4	• Boekrecensie .....	42
• In memoriam: Dick van Eck.....	6	• Herfstkajakken .....	44
• ALV.....	7	• Nieuwe voorzitter Kaagrace .....	47
• Even voorstellen: Marieke van Schie .....	9	• Fema Dora .....	48
• Jubilarissen.....	11	• Kaag-app.....	54
• Splendid isolation.....	12	• Tariieven .....	55
• Oorlogsverhalen .....	17	• Jaarkalender.....	56
• Finnen .....	29	• Personalia .....	58
• Zeilregels 2021.....	34		
• Jan Korswagen.....	36		

**COLOFON**

Uitgave van Koninklijke Watersport Vereniging  
De Kaag in Warmond

**Redactie:**

Addie de Moor (hoofd- en eindredactie),  
Franky Kuiters, Gerrit Kranenburg, Pauline de Zwart

**Vormgeving:**

Seña Ontwerpers - www.senaontwerpers.nl

**Drukwerk:**

True Colours - www.truecolours.nl

**Omslagfoto:**

Wim Haze

**Kopij voor blad en website:**

redactie@kwvdekaag.nl

**Havenkantoor/secretariaat:**

Kaagstraat 1, 2361 KM Warmond  
telefoon: 071 - 3010035  
email: secr@kwvdekaag.nl  
website: www.kwvdekaag.nl  
bankrekening: NL22 RABO 036 7702 894

**Havenmeesters:**

Onno Kreeft, Ronald van der Kwaak en Stan Verbeek  
email: havenmeester@kwvdekaag.nl  
Kaagsociëteit/Haven Kaagsociëteit:  
telefoon: 071 - 5018222  
Sweilandpolder 8, 2362 AG Warmond  
(voor navigatie Zijldijk 11)

**Bestuur:**

Max Blom sr.: voorzitter@kwvdekaag.nl  
Gerrit Kranenburg-Marijt: secretaris@kwvdekaag.nl  
Marc van Dijk: penningmeester@kwvdekaag.nl  
Gijs Vrind: vloot@kwvdekaag.nl  
Marieke van Schie-Stevens: sociëteit@kwvdekaag.nl /  
evenementen@kwvdekaag.nl  
Elly van Kampen-van Leeuwen: sport@kwvdekaag.nl  
Rob Brinkel: jachthaven@kwvdekaag.nl  
Vacant bestuurslid Jeugd: jeugd@kwvdekaag.nl

**Ereleden:**

Lies Eichhorn, Jan Bart Lucas, Pieter Heerema,  
Dick van Eck †

**Vertrouwenspersoon:**

Rolf de Vriend:  
vertrouwenspersoonkwvdekaag@gmail.com

**Openingstijden**

Het secretariaat is van 1 april t/m 30 september  
geopend op maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag  
van 8.30 tot 12.30 uur en van 13.00 tot 17.00 uur. Op  
zaterdag van 8.30 uur tot 13.00 uur. Van 1 oktober tot  
en met 31 maart is het secretariaat geopend op maandag,  
dinsdag, donderdag en vrijdag.

**Beste Kaagvrienden,**

De kerst nadert met rasse schreden en 2020 zit er bijna op, een wel heel bijzonder jaar. Ontegengesteld beheerst Covid 19 onze levens en de epidemie heeft dit jaar ook grote impact op de het verenigingsleven. Het virus heeft veel slachtoffers gemaakt en de tweede golf lijkt juist veel gezinnen in de Randstad te raken. Wij leven mee met eenieder die op welke wijze dan ook getroffen is, zowel qua gezondheid als economisch.

Het is een klein bruggetje naar de in 2020 overleden Kaagleden die wij tijdens onze recentelijke tweede digitale ALV hebben herdacht. Sinds november 2019 verloor de vereniging elf van haar leden, al was Covid 19 natuurlijk niet in alle gevallen de oorzaak.

Opvallend daarbij is het verlies van twee oud-voorzitters onder wie ook ons erelid Dick van Eck. Graag neem ik een moment om stil te staan bij zowel Hans Gaillard als Dick. Beide heren zijn met hun bijdrage van grote invloed geweest op onze mooie Kaag-geschiedenis.

Hans Gaillard (1936 – 2019) werd lid van KWV De Kaag in 1953, als voorzitter bestuurd hij de vereniging tussen 1975 en 1980. Samen met zijn gezin leefde hij voor het water en De Kaag, hij hield van deze mooie plek.

Ons erelid Dick van Eck (1923 - 2020) heeft een indrukwekkende staat van dienst als het gaat om KWV De Kaag en de zeilsport in het algemeen, in Nederland en ver daarbuiten. Dick was tussen 1979 en 1986 bestuurslid en vanaf 1980 voorzitter van onze vereniging. Bij zijn aftreden werd hij geëerd met de Van Hoolwerff-penning.

Hierna is Dick zich gaan inzetten voor de zeilsport in het algemeen en hij vervulde bestuurlijke rollen binnen het Koninklijk Nederlands Watersportverbond. Zijn voorzitterschap van de reglementencommissie was de eerste in de geschiedenis. Vele mooie en terechte onderscheidingen vielen Dick ten deel, terwijl het bestuur op dit moment naar nieuwe wegen zoekt om zijn naam voor altijd aan de vereniging te verbinden. In dit Kaagnieuws een mooi memoriam van de hand van Lies Eichhorn.

In dit Kaagnieuws wederom mooie verhalen uit de oude doos met tegelijk een oproep aan de jeugd om ook eens in de pen te klimmen, onze leden zijn ook benieuwd naar jullie veel recentere ervaringen en belevenissen.

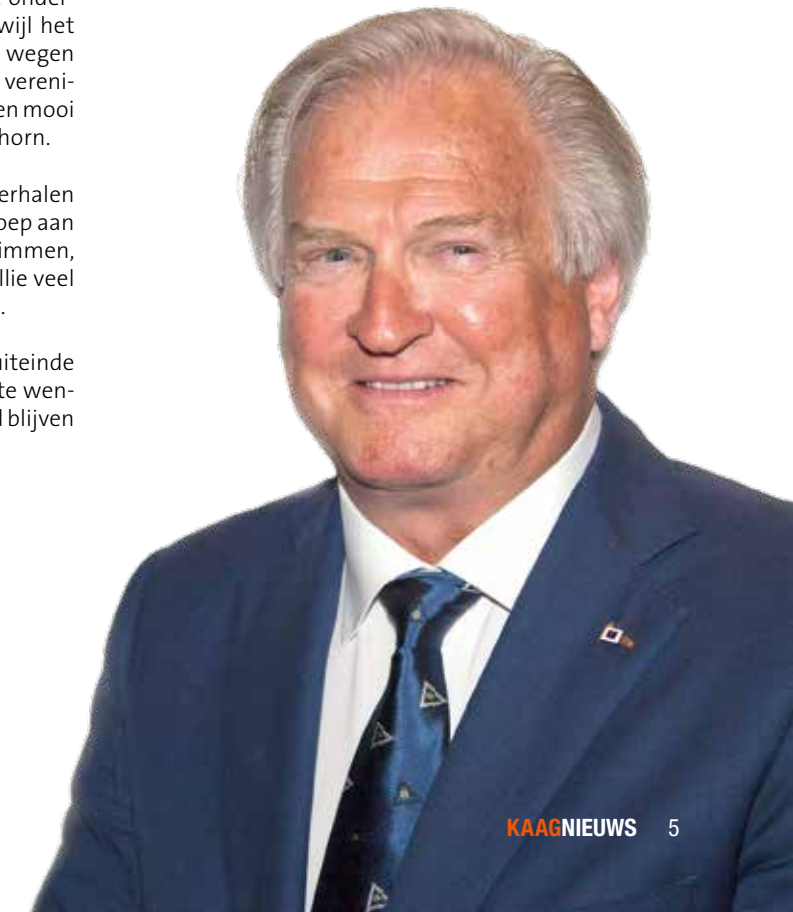
Rest mij u allen een gezond en veilig uiteinde van een wel heel bijzonder 2020 toe te wensen. Uw bestuur zal zich onverminderd blijven

inzetten terwijl wij hopen op een heel ander 2021, waarin wij de draad en een normaler leven weer op kunnen pakken.

Fijne feestdagen en alvast een mooi uiteinde, op naar een heel ander 2021.

Met Kaagse groet,

**Max Blom, Voorzitter**

**AANLEVEREN KOPIJ VOOR VOLGENDE KAAGNIEUWS:**

**Sluitingsdatum: 23 februari 2021**

**Verschijningsdatum: 25 maart 2021**



**Dick van Eck** 1923 - 2020

Toen we zondag 1 november het bericht ontvingen dat Dick overleden was, kwam dat niet als een verrassing. Het zette ons wel aan het denken. We haalden herinneringen op aan de ruim 50 jaar dat we in toenemende mate met Dick, en vooral zijn grote passie voor de wedstrijd-zeilsport te maken kregen. We willen u graag deelgenoot maken van onze bewondering voor deze erudiete, stimulerende leermeester.

Voor ons waren de 70'er jaren op De Kaag gekenmerkt door het gezinsleven op de moederschepen in het Hondenhok. Uit die tijd stammen vriendschappen voor het leven en dat gold zeker voor Dirk en Christine met de families De Vriend, Bijlard, Jesse, Paddenburg enz. Als we er een weekend NIET waren, dan zaten we op De Braassem, Westeinder, Reeuwijk, Sneek, Loosdrecht of Alkmaar want daar was het wedstrijd-circuit.

Ondanks zijn drukke werkzaamheden was Dick daar met de Steenvalk....en groeide zijn belangstelling voor de regels. Hij verzamelde alle beschikbare literatuur en beschikte over zoveel kennis dat hij spoedig de Nederlandse autoriteit was op regelgebied.

In 1990 werd hij lid van de Zeilraad van het Watersportverbond en in 1994 stelde hij de Reglementencommissie in. Hij wilde echter die

kennis niet voor zichzelf houden maar moedigde anderen aan om cursussen te volgen en de benodigde papieren te halen. Zo werd Jan Willem Int. Judge en ik secretaris van de Zeilraad. Voor zijn collega-judges organiseerde hij, als het nieuwe reglementenboekje uit was, het Benelux-Seminar. Natuurlijk op de Kaagsociëteit. En om de band te verstevigen nodigden Dick en zijn vrouw Ria de Nederlandse judges thuis in Amsterdam uit voor een leerzaam etentje.

Wat ons nog goed bijstaat, is een verjaarsfeestje bij ons thuis, waar we op een gegeven moment Dick kwijt waren. We vonden hem in onze slaapkamer op ons bed, temidden van de daar neergelegde jassen, zwaar in discussie met Guus Moes over een 'Case' waar ze het duidelijk niet over eens waren.

Typerend voor Dick is dat hij overal zijn liefde voor De Kaag in tot uiting bracht. De Blauwe borden, halfmodellen enz. hangen goed zichtbaar in de woonkamer en in al zijn boeken en wedstrijd-attributen zitten Kaagstickers.

De vereniging heeft zijn waardering voor Dick tot uitdrukking gebracht door hem de Dick van Eck Ambassadeursbeker aan te bieden omdat hij alles in het werk stelde om onze Kaagleden te stimuleren om zijn liefde over te dragen.

Omdat hij zijn kennis en gemerkte boeken aan de bibliotheek van de vereniging gaf, zullen we hem nooit vergeten.

*Lies Eichhorn*



Dick doopt als voorzitter de Barkas tijdens het 75-jarig bestaan.



Paul Vreeswijk nam afscheid van het bestuur



Patricia Paddenburg nam afscheid van het bestuur en ontving een Van Hoolwerffpenning

'We gaan voor 2021 uit van een normaal jaar'

## ► Nogmaals een online ALV

**Ruim voor 20.00 uur hadden 83 leden ingelogd op de najaars-ALV op 19 november. En toen liet de techniek het bestuur in de steek.... 'Even een bakkie doen', chatte een deelnemer opgewekt, toen de chatfunctie per ongeluk al even openstond. Maar gelukkig, na een klein kwartier kon de vergadering in de koepel van de sociëteit alsnog van start gaan.**

'**W**e missen u enorm'. Met die woorden opende voorzitter Max Blom de vergadering. Drie mensen op anderhalve meter achter de bestuursstafel, en daarachter ook op ruim anderhalve meter een aantal andere bestuursleden. 'Jammer dat we niet met elkaar in debat kunnen gaan, het blijft toch vooral eenrichtingsverkeer, maar de leden bijpraten is deels ook het doel van de ALV.'

Toch was er meer dan op de vorige virtuele ALV de mogelijkheid terug te praten: de chatfunctie, strak beheerd door moderator Stef van Gruythuisen, ging af en toe open voor vragen aan het bestuur, waardoor er toch ruimte was voor directe communicatie tussen leden en bestuur.

Veel vragen bleken terug te voeren op het havenreglement, dat op het moment herzien wordt door het bestuur. Over de Kaagweek bijvoorbeeld: motorboten of zeilboten in de haven? Het bestuur zoekt naar een alternatieve haven voor de zeilboten.

Vragen ook over het binnenzeilen in de havens, en over vissen en zwemmen daar. Allemaal niet gewenst, zo blijkt uit de antwoorden van het bestuur. Zonder nu meteen overal verbodsbordjes te gaan plaatsen, >



Het nieuwe bestuurslid Marieke van Schie, die we tot nu toe kennen als voorzitter van de Kaagrace, krijgt vlag, speld én een applausje van de aanwezige bestuursleden.



Addie de Moor krijgt de Coopsbeker uit handen van de secretaris in ontvangst voor haar werk aan het Kaagnieuws.

- › komt het beleid hiervoor duidelijker in het havenreglement te staan. Nu nog in de maak, maar het gaat per 1 januari 2021 in. Leden kunnen erop reageren maar het bestuur beslist.

Natuurlijk blikt het bestuur ook terug op het afgelopen seizoen waarin alles anders was. Na de moeilijke start en de eerste coronagolf kon er toch gezeild worden, en dat werd ook ruim gedaan met de 12-voetsjollen, de Finnen en de Valken. De zomeravondwedstrijden konden grotendeels doorgaan. En ook de motorboten beleefden een goede zomer. Het aantal (jeugd)leden is gegroeid, en het bootbezit weer toegenomen. Maar voor de roeiers was de versoepeling helaas van korte duur.

Gestemd werd er over de stijging met 1,5% (inflatiecorrectie) van de contributiegelden en de liggelden. Die kwam erdoor: Max somde op dat er op tal van fronten weer allerlei onderhoud te plegen is. Ook de begroting voor 2021 kreeg het fiat van de ingelogde leden. 'We gaan voor 2021 uit van een normaal jaar, met viering van de 100e Kaagweek en de heropening van de Kaagsociëteit', lichtte de penningmeester toe.

Tweemaal werd er ook over een persoon gestemd: Eduard van Engelenburg gaat Jan Devilee in de Commissie voor kascontrole opvolgen, en Marieke van Schie volgt Patricia van Paddenburg op in het bestuur, als bestuurslid Sociëteit en evenementen.

Dat betekent dat er afscheid werd genomen van Patricia Paddenburg. Zij kreeg tot haar verrassing niet alleen een bestuursbord en bloemen maar ook de Van Hoolwerff-penning voor al haar werkzaamheden. Max memoreerde dat zij veel energie gestoken had in het slaan van een brug tussen het vorige bestuur en dit bestuur en natuurlijk ook in de renovatie van de sociëteit.

Bestuurslid Paul Vreeswijk trad af om persoonlijke redenen. Ook hij vervulde zijn functie van vlootvoogd met passie, maar hij kon het niet meer combineren met zijn andere taken. Bestuurslid Gijs Vrind neemt deze portefeuille over, waardoor nu de jeugdfunctie vacant is. Tot er een nieuw bestuurslid is gevonden, nemen Stan, Stef en Max de honneurs waar.

De Coopsbeker, de vrijwilligersprijs, ging naar Addie de Moor voor haar verdiensten voor het Kaagnieuws dat ook in deze barre tijden voor veel leesplezier zorgde. Hopelijk geldt dat leesplezier ook weer voor dit nummer van het Kaagnieuws. ■

#### Addie de Moor

## WIE IS MARIEKE VAN SCHIE?

“Van de zomer was ik heel verrast toen een gesprek met Max Blom een hele andere wending kreeg dan ik verwachtte. Door het gemaakte aftreedschema werd er gekeken naar opvolging van Kaagbestuurstopper Patricia Paddenburg en het bestuur dacht aan mij.

Best verrast, vereerd en ook een beetje overonderd heb ik Max aangegeven er serieus over te gaan nadenken met als gevolg dat ik me nu aan u ga voorstellen dat ik graag Patricia zou willen opvolgen in de functie van bestuurslid sociëteit en evenementen.

Vanaf mijn 10e ben ik alle zomers op de Kagerplassen te vinden, waar mijn ouders op de Koppoel een woonboot hadden. Via onze overburen de familie Lucas uit Voorburg hoorde ik vele verhalen over KWV De Kaag. Op mijn 18e kwam ik met een groep vrienden feesten op de Kaagweek. Zo leerde ik Rino van Schie kennen, hij is zijn hele leven al buurman van de vereniging en zeilde toen in de Solo. Inmiddels zijn we al 33 jaar samen en hebben we onze eigen woning gebouwd naast de Vereniging. Hier wonen we met onze dochter Jinte (16), onze bruine labrador (Loetje), een leuke kudde schapen en kippen.



...even voorstellen!

Na jaren aanmoedigen en kijken naar alle activiteiten ben ik 10 jaar geleden gaan roeien bij de Kaagtijgers. Een zeer gezellig fanatiek roeiteam en met elkaar hebben we menig wedstrijd in Nederland geroeid maar ook internationaal hebben we mooie ervaringen opgedaan in Venetië, Gent en vorig jaar de Scilly Islands het WK Gig.

Wat heb ik voor De Kaag gedaan:

- Ons Roeievenement 'De Kaagrace' organiseer ik mede al meerdere jaren waarvan de laatste 2 jaar als voorzitter.
- Sinds 2018 ben ik betrokken bij de organisatie van de 100ste Kaagweek.

In mijn dagelijkse leven werk ik als projectadviseur bij Reos in Leiden. Reos is een adviesbureau in de zorg en werkt veel met zorgverleners in de eerste lijn (buiten het ziekenhuis) in allerlei projecten om binnen de zorg de samenwerking te versterken. Ik word blij van organiseren, netwerken, mensen met elkaar verbinden en samenwerken.

Ik verwacht deze competenties te kunnen gebruiken bij de bestuursfunctie, zoals evenementen te kunnen verbinden en met elkaar de vereniging sterk te kunnen houden. Ik realiseer me wel dat ik op een goed moment in het bestuur stap, er zijn hele grote klussen reeds opgepakt en zo goed als afgerond zoals de verbouwing. Maar KWV De Kaag zou De Kaag niet zijn wanneer er vast nog heel veel leuk werk te doen is, ik heb hier veel zin in!”

Marieke van Schie

# JACHTHAVEN LOCKHORST

WINTERSTALLING BINNEN & BUITEN  
ONDERHOUD & REPARATIE  
TUIGEN STAAND & LOPEND WANT  
BOTENLIFT TOT 20 TON

WWW.LOCKHORST.NL

Sweilandstraat 7a Warmond  
info@lockhorst.nl  
071 30 10 378

## TIJSSENWATERSPORT SINDS 1969 EEN BEGRIP

ARC  
MARINE

Groot assortiment  
teak accessoires.

dubarry  
of Ireland

Ruime collectie water-  
dichte zeillaarzen en  
bootschoenen met  
GORE-TEX® voering.



Alles voor sloep,  
motorjacht, zeilboot  
of wedstrijdship.  
Direct uit voorraad  
leverbaar, ook online!

**tijssen**  
watersport

**Openingstijden:**

Ma t/m vrij 9.00 - 18.00 uur  
Zat 9.00 - 17.00 uur



Zijlbaan 10  
2352 BN Leiderdorp  
Tel 071 54 10 185  
info@tijssenwatersport.nl  
www.tijssenwatersport.nl

Cobb BBQ

### ► Jubilarissen

Ook dit jaar hebben we jubilarissen bij de vereniging, maar helaas konden we deze leden niet uitnodigen tijdens de ALV. We willen ze wel graag vermelden. De traditie is dat alle 50-jarige jubilarissen worden uitgenodigd voor een diner met het bestuur. Dit schuift door naar 2021. Alle jubilarissen hebben het insigne inmiddels toegestuurd gekregen en de 50-jarige jubilarissen kregen er ook een bosje bloemen bij.



#### 50-jarig lidmaatschap

Dhr. A.J. Scheffer  
Dhr. D.F. Koster  
Dhr. D.M. van Eck  
Dhr. E.J. Walraad  
Dhr. H. Boelhouwer  
Dhr. I. v.d. Waal  
Dhr. M.R.R. Korswagen  
Mevr. C. van Eck



#### 25-jarig lidmaatschap

Dhr. A.F. Cohen  
Dhr. B.G. Beeuwkes  
Dhr. C. Malipaard  
Dhr. D.W. le Clercq  
Dhr. G.J. Zaadnoordijk  
Dhr. J. van der Zalm  
Dhr. K.P.M. Mehlem  
Dhr. L.A. le Clercq  
Dhr. M.F. Moerman  
Dhr. M.J.H. Kwast  
Dhr. P.M. Westenberg  
Dhr. TH.J. van der Meij  
Mevr. B.M.A. Wösten  
Mevr. C.M.P. le Clercq  
Mevr. E.M. le Clercq-Wisse  
Mevr. L.M. van Schie  
Mevr. P.F. v.d. Bult-Verhoeckx



## ► Solo langs de Engelse en Schotse kust in coronatijd

**Na mijn mooie ervaringen van vorig jaar, solo zeilend naar de Orkney-eilanden, besloot ik ook deze zomer de Schotse kust op te zoeken. Maar de wereld was wel veranderd. Welke gevolgen zou het coronavirus teweeg brengen? Vanwege de quarantaineregels was het nog onzeker of ik toegang zou krijgen tot de Britse havens, maar alles wees erop dat die zouden worden versoepeld. En als ik daar zou aankomen zouden ze me toch niet terugsturen, wel? No risk, no fun, en ik besloot toch maar te gaan. Zo vertrok ik onder een enigszins beladen coronagersterne vanuit Den Helder naar de overkant.**

**T**wee dagen en twee nachten zeilen naar het noordwesten, en dan ben ik in Scarborough, een oud havenstadje tussen de krijtrotsen van de

kust van Yorkshire. De havenmeester die ik oproep om toegang te vragen is allerbeminnelijkst; er staat ruim voldoende water boven de drempel, dus ik ben van harte welkom om binnen te varen en een plaatsje te bemachtigen aan de visitor's pontoon.

Even later staat hij, gewapend met een reeks indrukwekkende formulieren, op de steiger. Of ik *please* wil invullen waar ik vandaan kom, of ik of mijn familieleden of mensen in mijn directe omgeving ziekteverschijnselen hebben (gehad), of ik ben getest op het coronavirus en zo ja: wat de uitslag was; waar ik heen denk te gaan, of er en zo ja wie mede-opvarenden zijn (*quod non*), paspoortnummers, enzovoort. En dat alles in drievoud: een voor de lokale politie, één voor de immigratiedienst en één voor zijn eigen administratie (*'obliged, sir, awfully sorry'*).

Maar afgezien daarvan is er eigenlijk niet veel te merken van het coronavirus. Weliswaar dragen de schippers van de speedboten die met brullende motoren met groepjes toeristen hun rondjes varen, een mondkapje, net als de buschauffeurs en enkele andere publieke diensten. Maar de straten zijn druk, mensen houden absoluut geen anderhalve meter afstand van elkaar, er wordt naar hartenlust gezamenlijk gegeten, gedronken, omhelsd en handen geschud, en hoewel er hier en daar een affiche of wat geel-zwart kleefband is aangebracht, wekt Engeland niet echt de indruk gebukt te gaan onder beperkende maatregelen.

Ik zeil van Scarborough naar Whitby, een mooi plaatsje dat aan weerszijden van de River Esk tegen de hellingen is aangeplakt, en waar de ruïne van de oude abdij vanuit zee al van verre zichtbaar is op de rots die boven het stadje uittorent. Levendig, druk, smalle straatjes, cobblestones, veel mensen; hier en daar een mondkapje, maar toch echt een uitzondering. Bij de jachtclub is de helft van de douches om en om afgesloten, hoewel je je kunt afvragen wat daarvan het nut is, met keurige afgesloten cabines. Logischer is het dat de open wastafels om en om zijn afgeplakt.

### Witsnuitdolfijnen

Van Whitby gaat het met schitterend weer kruisend naar Sunderland. De Contessa houdt erg van hoog aan de wind varen; is daar ook een beetje op gebouwd, en de Navik-windvaan houdt de boot ondanks de golven keurig op koers. Ik geniet van de zon, de weidsheid van de zee en de steeds wisselende wolkenpartijen en lichtval. Het is heel, heel rustig langs deze kust. Afen toe een vrachtvaarder, een supplyvessel op weg naar de platforms, een kleine visser, maar that's it. In Sunderland is al helemaal niets te merken van het coronavirus – met uitzondering van wat plexiglas schermen bij de balie. Ook hier, net als in de vorige havens, een stevige papierwinkel door te werken, maar verder is het allemaal *peace & quiet*. Ik zeil langs de kust noordwaarts en zie bij een eilandje in de verte wat opspattend water. Rotsen misschien, waarop de golven stukslaan? Het blijken dolfijnen te zijn – een school van minstens dertig, veertig stuks.

Er komen hier twee stromingen bij elkaar waardoor er veel vis te vinden is. Dat is de rationele verklaring. Maar wat verklaart dan dat minstens acht, negen van die dieren zich om mijn bootje verzamelen en met me mee zwemmen, kriskras onder de boot door, in de hekgolf, en pal onder de boeg?

Op mijn buik liggend op het voordek kan ik ze aanraken, ik zie hun ogen, hun lange bek met de kleine tanden. Het zijn, hoor ik van een local die ik later op de steiger spreek, witsnuitdolfijnen, die hier vrij vaak voorkomen, grote dieren van ruim drie meter lang, en uitzonderlijk nieuwsgierig en speels. Ze gaan minstens drie kwartier met me mee totdat ik twee mijl



Vissersscheepje in de haven van Eyemouth

➤ voor de kust, waar het ondiep wordt, de zeilen moet strijken. Wat een bijzondere belevenis.

De pilot van Anje Valk inspireert me om de dag erna voor anker te gaan bij Holy Island, net ten noorden van de Farne Islands. Op weg daarheen staan langs de kust van Northumberland diverse ruïnes van middeleeuwse kastelen – Bamburgh Castle, Dunstanburgh Castle, en vanuit de verte zie ik Lindisfarne Castle op de hoge punt van Holy Island al liggen. Ik zeil rond laagwater tussen de Farnes en het vasteland door, en heb daardoor weinig last van de stroming, die hier 3-4 knopen kan zijn.

Het is een beetje puzzelen, maar via een kardinale ton en geleidelichten op het land vind ik de vaargeul die tussen de rotsen en ondieptes door naar Holy Island voert. Er is geen haven maar wel een goede ankerplaats, en met veel ketting en lijn vind ik een solide plekje voor de nacht. Ik ben er het enige pleziervaartuig. Holy Island (zo genoemd omdat van hieruit in

de vroege middeleeuwen de kerstening van het Verenigd Koninkrijk begon, waar de restanten van een indrukwekkende priorij nog van getuigen) is een eiland dicht onder de kust. Rond laagwater komt een verbindingsweg met het vasteland vrij en wordt het eiland zogezegd overspoeld door toeristen, maar van minus tot plus drie uur van hoogwater komt de weg onder water en is het eiland leeg.

Op hoogwater roei ik met mijn bijbootje naar de wal, waar ik het achterlaat op een klein kiezelstrandje om het eiland te verkennen. Het is uitgestorven, één pub is open – met beperkende maatregelen – en het kasteel is al dicht. Er heerst een serene rust. Vanaf het hoog gelegen Lindisfarne Castle heb je zicht over de andere kastelen langs de kust en de achterliggende Chaviot Hills. Een gebied met een eindeloze historie en een inspirerende, bijna spirituele sfeer. Als ik de volgende ochtend rond half zeven wakker word is het water spiegelglad en is geen geluid te horen, behalve wat in de verte krijsende sterns. Het is een prach-

tige ervaring, en met een mok stevige koffie geniet ik ruim een uur van de sereniteit. Daarna is het tijd om ankerop te gaan, verder noordwaarts.

Het gaat te ver om de tocht dag voor dag te beschrijven, maar kort samengevat ben ik verder naar het noorden gezeild tot aan de Firth of Forth – het trechtervormige vaarwater dat naar Edinburgh voert. De weerberichten zijn uitzonderlijk grillig, er is geen peil op te trekken, en ik besluit niet te ver noordwaarts te gaan. Bovendien zal mijn zwager Robert (Engelsman, veel Britser dan hij is, kom je niet tegen) een paar dagen met me meezeilen.

In Eyemouth maak ik een mooie wandeling naar Saint Abbs, over het Coastal Footpath dat pal langs de kustlijn loopt. En hier merk ik plotseling iets meer van het coronavirus. Twee dagen tevoren is vanuit Londen blijkbaar verordonneerd dat bij elk winkelbezoek, groot of klein, het dragen van een mondkapje verplicht is. Prompt word ik nadrukkelijk aangeke-

ken als ik in mijn naïviteit zonder kapje een lokale Coop-supermarkt binnenloop – oeps! Gelukkig heb ik een kapje meegenomen, diep weggestopt in mijn bagage, dat nu toch van pas komt. Het voelt ongemakkelijk, benauwd, en ik ben blij als ik buiten gekomen het attribuut van mijn neus en mond kan weghalen.

Op weg terug naar het zuiden kom ik aan in Amble, aan de monding van de Coquet River. Bij het aanmelden vraagt de havenmeester beleefd *'if I intend to take a shower, sir?'* Ik geef toe dat mijn niet-ademende zeilpak langzamerhand niet de meest welriekende geuren produceert, maar dat het zó erg is? Mijn licht verbaasde blik leidt tot de verontschuldiging dat ik, als gevolg van corona, het gebruik van de douche tevoren moet aanvragen, zodat de dienstdoende schoonmaker speciaal voor mij op het aangegeven tijdstip de douche zal ontsluiten en nadien weer zal schoonmaken. Ik heb zelden met zo'n bezwaard gemoed een douche genomen... Overigens ben ik ➤



Regenboog boven Lindisfarne Castle op de punt van Holy Island



Veel wind, fantastisch zeilweer'



Zonsondergang op de Noordzee, oversteek terug naar Nederland



› een dergelijk strikte benadering in andere havens niet tegengekomen.

**Op slot**

Zwager Robert zeilt met me mee van Amble naar Scarborough, vier dagen lang. Hij vertelt dat de Engelsen zich meer en meer geïsoleerd voelen. Niet alleen door corona, maar ook door de Brexit, de onduidelijke politiek vanuit Londen. Mensen blijven weg, omdat niet helder is welke maatregelen nu precies gelden. Mensen begrijpen Engeland niet meer.

Het is een geluid dat ik regelmatig hoor in de havens waar ik aanmeer, bij een praatje op de steiger, in de chandlery, gesprekjes met de havenmeester en in winkels. En het is opmerkelijk dat ik in de bijna drie weken dat ik langs deze kust vaar letterlijk niet één buitenlander (d.w.z. niet-Brit) ben tegengekomen, op zee of aan land. Engeland zit op slot. En anders dan vroeger lijken veel van de Engelsen hun 'splendid isolation' nu niet langer zo te omarmen.

**“Anders dan vroeger lijken veel van de Engelsen hun ‘splendid isolation’ nu niet langer zo te omarmen.”**

Er trekt een groot lagedrukgebied over, de dagen dat Robert meevaart, en ik moet regelmatig twee reven in het grootzeil zetten en de genua-2 terugreven tot een werkfokje van bescheiden omvang. Tegelijk is het schitterend zeilweer: de zon schijnt volop en het schuim van de boeggolf sprankelt, werkt als een prisma. Deftige Jan van Genten scheren in kleine maar perfecte formaties dicht boven de golven, zee-koeten, papegaaiduikers en alken scharrelen ieder op hun eigen manier door het water. Wat is het weer genieten.

Het wordt tijd voor de terugtocht. Ik wacht een dag tot de wind zich in de zuidwesthoek nestelt en vertrek zaterdagochtend rond vijf uur uit Scarborough. Er staat een onrustige zee, veroorzaakt doordat een sterke deining uit het noorden haaks staat op de golven door de westenwind. Een mijl of twintig uit de kust wordt het rustiger. Zaterdagavond laat neemt de wind toe, zoals was verwacht, tot een stevige zes Beaufort. Ik heb de genua-1 dan al vervangen door de nr. 2, en halfwinds is het goed te doen. 's Morgens vroeg ben ik net voorbij het Viking Field, waarna ik de Deep Water Route kruis en open zee krijg. De zon komt tevoorschijn, de wind houdt aan en het is opnieuw fantastisch zeilweer. De tweede nacht neemt de wind wat af en de volle maan geeft de zee een feeëriek sfeer.

Terwijl ik met een knoop of vier langs het windmolenpark voor Wijk aan Zee zeil, zet een guard ship me minutenlang vol in zijn schijnwerper. Het moet aan boord van die schepen ook dodelijk saai zijn, tijdens zo'n nachtwacht waarin alweer niets bijzonders gebeurt, en dan is een klein scharrelend zeiljachtje misschien een aardige afleiding.

Een mijl of tien voor IJmuiden kom ik toch nog in een daverend onweer terecht, als een 'grande finale'. Het wordt inktzwart, de wind trekt snel aan, het flitst me iets te vaak om me heen om het leuk te vinden, en daarna ontleemt de regen me ook het laatste zicht. Als de bui voorbij is ben ik in het eerste, valse ochtendlicht in de aanloop naar de pieren, en tegen half zes 's morgens tuig ik af.

Omdat ik toch wakker ben vaar ik diezelfde maandag maar door naar de Kaag, waar ik rond acht uur 's avonds arriveer. En geloof het of niet: een paar dagen daarna gaat Engeland weer op slot met de herinvoering van de quarantaineplicht, ook in alle havens... *Some guys have all the luck.* ■

**Jeroen Groenendijk**  
'Swan of Tuonela'



▶ De Vabene, Foto Karel Warburg

▶ 5 Schoorstenen van Kalkovens in Warmond  
Foto C.W. Zandbergen



# DE OORLOGSJAREN IN EEN TJALK OP DE KAAG

**In het vorige Kaagnieuws nam de bijna 95-jarige Greet Tims u mee naar haar jeugdzeiljaren op de Kaag. Maar ook in de oorlogsjaren 40-45 verbleef ze daar met haar ouders, broer en zus. Deze keer haar bloedstollende verhalen over wat er zich in die jaren rondom Warmond en de Kaag afspeelde.**

**M**ijn ouders hadden vlak voor de oorlog in 1939 de motorboot Sterna van Vollebregt vervangen door de Vabene, ontwerp H.W. de Voogt, (foto Karel Warburg). Met dit schip zijn we toen in Warmond bij jachthaven de KPM van de familie Houweling gaan liggen, omdat de loods van onze vereniging De Kaag net te klein was voor dit schip met de jol.

Ik kan me nog herinneren dat voor de kop van de boot de restanten te zien waren van de kalkovens

waar vroeger schelpen in werden verbrand. De witte schoorstenen (links daarvan is de Kaag jachthaven) waren afgebroken en de resten waren rode stenen. Toch is het wel mooi om de oude foto te zien die ik nog heb, vanuit de Groote Sloot gemaakt door de Warmondse fotograaf C.W. Zandbergen die bij de molen stond en met dat grote jacht er een ansichtkaart van maakte (1928?). De witte pijpen zijn de kalkovens bij jachthaven de KPM en het huis rechts is het woonhuis van de fam. Houweling. Links om de hoek van het huis was een smalle vaart waar de zeilmaker Cor Vreeken zijn bedrijf had en ik menig stormtuig voor de 12voetsjol 277 heb laten maken. Alles nog van katoen, met reefknoedels. De jol 277 en onze draak 38 lagen gewoon bij de vereniging De Kaag.

Naast onze boot staat de foxterriër Ketjil (die later zou verdrinken in de hongerwinter) en aan de ben-

➤ zinepomp iemand (Teun of Piet Houweling) in actie met tanken. Wij voeren toen meest nog op benzine. Met deze boot zijn we in 1939 naar de watertoonstelling in Luik (België) geweest met de paviljoen d'Or, niet wetende dat dit voor zes jaar onze laatste bootreis zou zijn.

Toen op 10 Mei 1940 in de vroege ochtend de oorlog uitbrak met een heldere lucht (nog geen radar) was het eerste jaar nog redelijk gewoon maar op 7 juli 1941 werd de volgende proclamatie door de Duitsers afgekondigd: er mocht helemaal niemand meer in het gearceerde gebied varen en er mocht ook niet meer een motor gebruikt worden. De Waterkampioenen van 1941 en 1942 heb ik ingebonden in mijn bezit. Dus het hele donkere gebied was verboden, maar wat overbleef was toch nog de Kaag, Braassem, Westeinder en Alkmaar waar voorlopig wel gezeild mocht worden. Sneek niet, dat is toch later wat bijgesteld, maar je kon er toch niet met een motorboot heen en wat in het vorige artikel al stond: we zeilden gewoon overal heen! Ook Loosdrecht kon nog, maar Muiden niet meer (zie kaart).

De wedstrijden van Muiden werden naar de Westeinder verplaatst. Omdat er wél gezeild kon worden is het mogelijk geweest dat mijn broer Jan Tims met Karel Warburg, met de draak 38, een neergestorte RAF-piloot hebben kunnen redden, in de Boerenbuurt in 1942 en daarna in veiligheid hebben kunnen brengen. Van de zijden parachute is na de oorlog een bruidsjurk gemaakt voor mijn broers aanstaande vrouw.

In 1944 mocht er ook niet meer op de Ringvaart gezeild worden, alleen op de plassen. De wedstrijden zijn bijna allemaal officieel afgelast maar er werden toch wel onderlinge wedstrijden georganiseerd. Vreemd is toch de prijs van Frans Plantinga (als opstapper?) van de Voorraag 1944 in een Regenboog. Ook het huidige Kaagbestuur vindt dit vreemd. Weet iemand daar iets van?

Op 2 maart 1941 werd onze motorboot Vabene door de Duitsers weggehaald bij de KPM (Houweling). Merkwaardig, de Duitsers kochten de boot, omdat ze die nodig hadden in Zeeland. Ze dachten dat de Engelsen daar zouden landen. Er werden mitrailleurs

opgezet. De boot konden we op 15 december 1943 zwaar beschadigd weer terugkopen en deze werd toen weer bij onze vereniging De Kaag afgemeerd aan de overkant van het kantoor. We konden de plekken zien van de mitrailleurs. Wat we niet wisten, ze hadden er grotere benzinetanks in gebouwd en die benzine hebben we voor veel voedsel kunnen ruilen in de hongerwinter van 1944-'45. Op 2 februari 1945 staat de Vabene bij de vereniging in brand. De Duitsers hadden naar benzine gezocht met een kaars. Twee Duitse soldaten verbrand.

Ondertussen moesten we in Scheveningen, waar we woonden in de Doorniksestraat 59, net als veel anderen, ons huis verlaten, De kuststrook moest ontruimd worden. Dat gold ook voor mijn HBS aan de Nieuwe Duinweg. Ik zat toen in de 4e klas B en moest dus nog één jaar naar school. De school moesten we met alle leerlingen zelf verhuizen (met de tram) naar het nu bestaande van Maerlant-lyceum in Den Haag. Dus twee scholen in één gebouw. Bij toerbeurt gingen we naar school van 8 tot 1 uur of van 1 tot 6 uur. En 's avonds om 9 uur binnen (in 1943 werd dit om 8 uur)

in een verduisterde omgeving, want er mocht geen licht uit de huizen komen. Op straat dus stikdonker en zo werd de knijpkat uitgevonden, een handgrote dynamo lamp die licht gaf als je er in kneep. Door al het gedoe met de andere school bleek ik zoals vele andere leerlingen in 1943 niet te slagen en dat werd dus juni 1944. In die tijd zijn we nog een keer met de school verhuisd naar de 3e v.d. Boschstraat in het Bezuidenhout in Den Haag.

Mijn ouders hadden in september 1942 een huis kunnen huren in Rijswijk aan de Vliet vlakbij de Hoornbrug. Iedereen moest zelf zoeken naar een huis en van daaruit moest ik en mijn zus toen naar school fietsen of met de gele tram want die reed nog wel. Toen onze nieuwe mooie boot in 1941 dus ingepikt was zochten mijn ouders weer iets op het water maar dan zonder motor, want die kon toch niet gebruikt worden en we dachten daarmee inbeslagname te voorkomen. Alweer een naïeve gedachte. Eerst hebben mijn ouders in 1941 voor de weekenden even kamers gehuurd in Warmond in het Vroenhof (lag niet aan het water) en wat later in Leevliet, een grote

➤



▶ 1941, elke dag in de krant: d.w.z gordijnen potdicht!



▶ Voorraag 1944 3e Regenboog als opstapper?





➤ buitenplaats vlakbij het einde van de Grootte Sloot aan de Leede. Deze buitenhuizen waren enorm groot met heel veel kamers en grond.

Wij gingen alle weekeinden met de trein, vanuit Den Haag (later Rijswijk) naar Warmond, waar bij het station jongens uit het dorp stonden te wachten met zelfgemaakte karretjes om de bagage van de bootjesluis naar de havens te brengen (koffertax), een leuke bijverdienste en een enorme concurrentiestrijd. Wie het verst moest rijden kon het meeste rekenen, bijv. naar Ciego en jachthaven het Fort. Leevliet lag vlakbij het station.

Het lukte mijn ouders op 14 maart 1942 een woon-tjalk te kopen met het geld van onze gevorderde Vabene, ook weer een ontwerp van H.W. de Voogt, die we voor Leevliet konden afmeren en zodoende de kamers konden opzeggen. Deze tjalk van 20 bij 3.90 meter had natuurlijk één mast maar was voor ons te zwaar om mee te zeilen, zodat het plan was er twee masten op te laten maken en dat is ook gebeurd bij Scheepswerf de Vliet in Aalsmeer in de zomer van 1942.

In de Waterkampioen van 1941 lees ik dat de redactie hoopte dat de oorlog wel in 1942 voorbij zou zijn, maar dat zou nog drie jaar duren. We lagen met de tjalk in de vakantie bij de Scheepswerf en moesten wachten op de werfbaas om de verbouwing te bespreken. Mijn

vader ging op een bankje voor de loods zitten wachten en toen kwam er een iets oudere Duits sprekende man, net als mijn pa in vrijetijdskleding naast hem zitten en zoals dat dan gaat, ontstond er een gesprek, natuurlijk over boten en waarom we daar waren.

Ja, zei mijn vader, die vloeiend Duits sprak: 'Ik heb nu deze boot zonder motor en ik wil kijken of ze er twee masten op kunnen maken om de boot beter te hanteren, want onze motorboot is door de Duitse Marine gevorderd en dus hopen we met dit schip zonder motor nog wat van het water te kunnen genieten'.

**“Wat er met uw boot Vabene is gebeurd, mag helemaal niet.”**

Aan het eind van het gesprek zei de Duitser: 'Ik ben Generaal Christiansen en het hoofd van de Duitse Marine. Wat er met uw boot Vabene is gebeurd, dat mag helemaal niet en als er ooit nog eens zoiets voorvalt, mag u mijn naam noemen'. De masten werden bij de Vliet gemaakt en de tjalk was nu beter te hanteren. Bij de tjalk was ook een opdu-

wer meegeleverd maar daarvan mochten we van de Duitsers de motor niet gebruiken. Overigens lag de generaal daar met een soort havenschip.

De winter van 1942-'43 was bar koud en met veel sneeuw, dat was ook in heel Europa het geval. Dat was het begin van de ommekeer van Hitlers walgelijke grootspraak en daarom moesten in mei 1943 alle Nederlandse mannen van 18 tot 35 jaar zich melden voor arbeidsinzet in Duitsland. Dat hield in dat de meesten van hen gingen onderduiken, zo ook mijn broer Jan Tims. Hij kon zich voorin tussen de betimmering en de huid van de tjalk verbergen als het nodig was. Op het eind van de oorlog hadden we daar ook vijf versleten radio's weggewerkt waar we stiekem mee naar radio Oranje uit Engeland konden luisteren, want de kranten gaven niet de waarheid weer.

Nadat ik in juni 1944 mijn HBS-diploma had gehaald gingen we direct permanent op de tjalk wonen vanwege mijn broer, die zich immers niet gemeld had en onzichtbaar moest blijven. De tjalk werd verstopt in het Warmondse bos van Krantz. Het bos ligt aan het eind van de Leede en was eigendom van de dekenfabrikant uit Leiden. Daar lagen we in een heel kort slootje van de Hoflee tegenover de Zwanburgermolen van de familie Van den Berg die later een belangrijke rol zou spelen voor ons. De tjalk was met rietmatten ingepakt tegen de kou

en we moesten via onze loopplank aan bakboord op de kant komen. Aan stuurboord konden we net de jol en het bijbootje naast de tjalk afmeren. De boot was er achteruit ingevaren. Op het terrein van het bos waren soldaten gelegerd: vlakbij ons (25 meter) waren de koetsstallen van de buitenplaats (nu is het landgoed te bezichtigen) en daarin waren Duitse (Poolse) soldaten gelegerd.

De Polen waren zelf veroverd door de Duitsers en werkten met ons mee zodat we illegaal stroom konden aftappen en zo hebben we op een klein elektrisch kookplaatje heel wat suikerbieten gekookt tot stroop. Gelukkig had ik mijn kunstschaatsen meege-nomen, zodat ik op de Hoflee of soms ook op de plas kon schaatsen. Op een van de vorstnachten is ons hondje van de opgevroren loopplank gegleden en in het water terecht gekomen en alsmoer om de boot blijven zwemmen terwijl de kant vlakbij was. Toen we haar uiteindelijk via onze roef achterin hoorden krabbelen en uit het water visten was ze zo onderkoeld dat ze na een uur overleed bij ons potkachel-tje. De volgende dag op het terrein begraven. Wat een verdriet!

We konden van het terrein af, achter de soldaten om, via een pad naar een wit ophaalbruggetje om naar het dorp Warmond te gaan voor onze inkopen op de bonkaarten. Mijn broer bleef altijd op de boot of daaromheen. We hoorden op zeker moment wel

in het bos lawaai maar wisten niet precies wat er gebeurde, dat bleek naderhand: de Duitsers waren een startbaan aan het aanleggen voor het afschieten van V1 en V2 raketten! Hun hoofdkwartier in Warmond was inmiddels Leevliet geworden en ook de SS was daar gelegerd.

Een van onze leuke en nuttige bezigheden in de hongerwinter van 1944 was in de nacht bij schemer te gaan peuren met de jol 277 en ons bijbootje. Er werden dan per nacht door ons vieren ongeveer 100 duimdikke palingen gevangen in de bootjes die met de rand net boven water lagen om de palingen makkelijk naar binnen te laten glijden en onder de vlonders te laten liggen. De volgende ochtend zat de tjalk vol kattensporen, ze waren op zoek naar een lekker hapje in de jol!

We zaten onder vitrage met handschoenen anders werd je opgevreten door de muggen. Palingen bijten het best in de schemer. Peuren deed je met wormen die aan een draad werden geregen en tot een dot gedraaid. Touwtje eraan en een kort stokje. Was en is gewoon verboden maar we leefden in de hongerwinter en de palingen ging mijn vader op de fiets brengen naar zijn nieuwe café-restaurantbedrijven: Caland-West (hoek Nieuwe Binnenweg/Westersingel) en Tivoli-West (hoek Westersingel/Kruiskade) in Rotterdam. Op 17 september 1944 was namelijk door Koningin Wilhelmina op radio Oranje verzocht om een treinstaking te houden. Dit bleek naderhand te zijn gevraagd door de generaals Eisenhower en Montgomery in verband met Market Garden (slag om Arnhem). Dit werd in ons land direct uitgevoerd waardoor mijn vader niet meer met de trein naar Rotterdam kon.

Al zijn bedrijven waren afgebrand bij het bombardement van Rotterdam (10 mei 1940), maar al in augustus 1940 had hij weer een nieuw bedrijf gestart in een gehuurde sportkledingwinkel aan de rand van het gebombardeerde gebied en daar bracht hij de palingen heen. Als Rotterdammer kon hij bij familie blijven slapen om daarna weer terug te fietsen naar Warmond. Zodoende was hij afwezig toen de RAF een bom gooide op de boerderij bij het ophaalbruggetje van het bos van Krantz aan het einde van



de Dorpsstraat van Warmond. Dit was in de namiddag van 3 maart 1945 (uit de oorlogsdagboeken van mijn moeder).

Direct kwamen de Duitse soldaten kijken en ontdekten toen ook onze tjalk. De volgende ochtend heel vroeg kwam er voor ons compleet onverwachts een Duitse sleepboot, die maakte ons vast en ging varen met mijn ma, mijn broer Jan en ik. Wij twee vrouwen (mijn vader en zus To waren niet aan boord) waren machteloos omdat mijn broer in de boot verstopt zat. We konden nog net vragen waarheen we gingen en dat was Panamakade in Amsterdam. Vlug op een papiertje gezet en met het uitslepen van de boot uit de Hoflee schuurden we in de korte bocht met de kont tegen de kant langs de Zwanburgermolen en gaven het briefje af aan de molenaarsfamilie (waar ook een Duitse soldaat ingekwartierd was) die natuurlijk alles gevolgd had en het goed begreep wat er gebeurde.

Mijn vader fietsend op de terugweg van Rotterdam naar Warmond wist van niets, er was in die tijd geen mobiele telefoon, maar hij werd opgevangen op woensdag 7 maart door bewoners uit Warmond die vertelden dat de tjalk naar de Panamakade in Amsterdam was gesleept. Hoe, dat weet ik

niet, maar wellicht met medewerking van de ingekwartierde Duitse soldaat op de molen. Dus stapte mijn pa weer op de fiets om naar Amsterdam door te fietsen!

Wij kwamen met de sleepboot en onze tjalk door de Ringvaart in de buurt van Schiphol (bestaat al vanaf 1920) en daar hoorden we de RAF al in de lucht, altijd op zoek naar nieuwe doelen en dat was natuurlijk een sleepboot met aanhang! In die tijd was het 's nachts een en al geronk van vliegtuigen op weg naar Duitsland om te bombarderen en vele van hen zijn neergeschoten en in ons land beland. Wij voelden angstig al wat de bedoeling was en hadden onze grote rood-wit-blauwe vlag plat op de opbouw van de tjalk gelegd in de hoop dat dit zou werken. De mannen in de sleepboot konden dat niet zien want die was veel lager dan onze tjalk.

Toen wij dus langs de luchthaven voeren, gooiden zij hun sleepboot aan de kant en doken zelf in de schuttersputjes langs de weg en lieten ons drijven in de Ringvaart. Een Spitfire (met, denk ik, een Nederlandse piloot) kwam in een duikvlucht op ons af en wij ineengedoken achter de opbouw, angstig wuivend naar ze en er gebeurde niets, integendeel ze zwenkten als afscheid heen en weer met het vlieg-

► Delfts tegeltje van een peurder, 5e prijs in 1947

tuig om te zwaaien. En dat in enkele seconden! Wat een opluchting!

De Duitsers hadden het kennelijk niet gezien en ze sleepten ons weer verder naar Amsterdam over het IJ, waar we nog net met daglicht aankwamen in een haven (Westerhaven??) met treinen en veel woonschepen. Wij lagen met de bakboordkant aan een wal. Aan de overkant van de haven niet ver van ons vandaan, lag een groot Duits oorlogsschip, niet bepaald een geruststellende plek met de vele vliegtuigen in de lucht. We wisten absoluut niet waar we waren en we moesten van de Duitsers de boot direct leegmaken (jullie zijn tegenwoordig gewend aan plastic zakken maar wij hadden alleen kussenslopen en zeilzakken).

Daar zaten we dan, ondertussen in het donker met de spullen op de kant en maar wachten op nieuwe bevelen van de Duitsers. Doffe ellende. Ook dit schip zou worden gevorderd. Maar... mijn moeder ging proberen uitstel te krijgen tot maandag 12 maart. Ondertussen lukte het haar door heldhaftig optreden om kolen en aardappels te krijgen van de Duitsers!! (Uit het oorlogsdagboek van mijn moeder)

**“Een Spitfire kwam in een duikvlucht op ons af en wij doken ineen achter de opbouw.”**

Mijn vader vond ons op donderdagmiddag 8 maart in Amsterdam. Nu nam hij het over van mijn moeder. Bij de Kommandant noemde hij de naam Christiansen en dat deed wonderen. Mijn vader ging toen eisen stellen en zei: ‘We hebben in Warmond een zak kolen en aardappelen achtergelaten, de boot is beschadigd, er moet dus ook verf komen en ik wil morgen direct teruggebracht worden’. Toen pa terug kwam bij onze tjalk, wisten we niet wat we hoorden. ►



► Het Vroenhof in Warmond



► Leevliet aan de waterzijde met serre (gehuurd door ons)

hij op de terugweg naar de tjalk op 14 maart aangehouden en opgepakt, als zijnde een kolendief. Ze wilden pa op transport zetten maar hij had een pakje sigaretten bij zich. Toen hij dat afgaf, mocht hij doorlopen naar de tjalk. Een klein wonder in alle ellende. Mijn moeder schrijft na iedere ellende: 'Nou ja, we leven nog en dit kan er ook nog wel bij'.

Over dit verhaal hebben mijn vader en mijn moeder het verder nooit meer gehad, wij hebben er nooit meer over gesproken. Na onderzoek bij de NIOD onlangs een kopie gevonden en nu vallen puzzelstukjes in elkaar. Na de oorlog werd alleen nog over het weer opbouwen van alles gepraat. Puinruimen en werken!

Op 15 maart 1945 was er gelukkig een sleepboot die ons terugvoer. Onze vlag ging natuurlijk weer op het dak van de tjalk voor dezelfde angstige (terug)reis. Toen we bij de Kaag aankwamen bij de pont, riepen we naar de sleepboot: 'Gooi maar los, weg met dat gevaar, de rest doen we zelf wel'. Met de vaarboom en al zeilend en bomend zijn we weer heel even naar onze oude ligplaats gegaan. Om de spullen op de kant op te halen en te zoeken naar een andere ligplaats.

Vóór die tijd was op 26 november 1944 een inval gedaan bij onze vereniging De Kaag in Warmond en was alles meegenomen: de hele inventaris en ook de hele administratie, totaal leeggeroofd. Ook werden alle boten opengebroken en leeggehaald. Onze motorboot Vabene lag daar ook weer, teruggebracht (we konden hem terugkopen zonder mitrailleurs maar zwaar beschadigd) maar er zat nog wel veel benzine in. We hebben er zelf steeds iets uitgehaald om voor voedsel te ruilen.

Het schip is in brand gegaan toen de soldaten probeerden op 2 februari 1945, benzine uit de tank te halen met een kaars om te zoeken. Wij dachten vanuit het bos van Krantz te zien dat de Padox (houtfabriek) in brand stond maar het was onze Vabene die we zagen branden, bleek een dag later. Explosie en schip uitgebrand (stalen schip). Na de oorlog door iemand opgebouwd tot woonboot en na acht jaar touwtrekken met de verzekering toch nog van de

verzekering iets teruggekregen. Van onze gebombardeerde panden in Rotterdam werd nooit iets vergoed. Dat is 'molest', oorlogsschade en wordt niet vergoed.

Op 29 november 1944 was er een grote razzia in Warmond, maar omdat in het bos van Krantz Duitsers gelegerd waren, is er bij ons niemand komen kijken, met dank aan de Poolse soldaten. Onze oud-voorzitter Luuk van der Steur zat toen ondergedoken op de Jachthaven het Fort (bron: Warmelda). Bij ons kwamen ze ook, maar vonden Jan niet.

Toen we terugkwamen op 15 maart 1945 van onze horrortocht naar Amsterdam zijn we naar Voorschoten uitgeweken waar we bij Jachtwerf Mulder aan de Vliet aan het einde van een vaart konden liggen, vlakbij het dorp. Op het dak van de tjalk hadden we toen een windcharger voor stroom om licht te hebben. Maar ook daar kwamen vlak voor de bevrijding op 16 april 1945 weer soldaten en namen de charger mee. Het leger was zelf in paniek en pakte alles om weg te komen naar het oosten, fietsen enz., één grote rooftocht.

Terwijl ik dit verhaal schrijf beleef ik het weer opnieuw en zie zoveel overeenkomst met nu, alleen is er nu een BOA die je vriendelijk te woord staat, maar bij ons was het de gevangenis of de kogel als je je niet aan de regels hield.

Maar toen was daar ineens, op 5 mei 1945, het einde van de oorlog! We konden vanuit de boot de voedseldroppings op Ypenburg zien. Met ontroering, tranen en vreugde bij iedereen die goedgezind was geweest. Voor de NSB'ers toen ineens een zware tijd en terecht.

Zo snel mogelijk weer naar ons huis in Scheveningen terug, want al die huizen stonden leeg en waren dus erg kwetsbaar. De huizen waren nog in dezelfde staat als toen we ze verlaten hadden. Wonderbaarlijk en goed bewaakt. In elk stuk ontruimd gebied bleef een familie achter voor controle, bij ons de familie Klapwijk waar de zoon een vriend was van mijn broer en later oprichter van Open het Dorp.



► Universiteit in 1948 waar ik het tandarts examen deed en het inschrijvingsbewijs 1945 met de girostrook van 335 gulden, in die tijd meer dan een maandsalaris.



► 1941, vanaf de Westeinder naar de vereniging De Kaag na mastbreuk van de 38 met het 277 tuig en de sharpy voert een fok achter de mast, noodgedwongen zeilend terug. (Foto uit waterkampioen, door J. Vis)



► In de oorlog zijn er na 1943 geen foto's meer gemaakt, want als we nog wat filmpjes hadden, dan werd dat bewaard voor het einde van de oorlog.



► 1942, koffertax Alkmaar, kalkovens op de achtergrond in Castricum Jan Tims en Karel Warburg laden draak 38 in. (foto door Wim Toetene!)

► Mijn oorlogstijd was van mijn 14e tot 19e jaar, dus vijf jaar maar je weet nooit als je erin zit wanneer het eindigt! Dat bleek ook nu. Toen was de vijand zichtbaar en ook onzichtbaar in de vorm van de NSB-ers. Na mijn eindexamen HBS B (juni 1944) was ik begonnen met de studie fysiotherapie in Rotterdam met de gedachte dat ik me eigen zou moeten maken met Latijn, want ik wilde tandarts worden en voor die studie was dat wel nodig. Gelukkig had ik een boek ontleedkunde kunnen kopen, maar de studie ging door de treinstaking niet door. In de hongerwinter heb ik dat boek zowat uit het hoofd geleerd en er later plezier van gehad. Ik hoopte te kunnen gaan studeren in september 1945.

Dat dacht ik, maar omdat ik de eerste en enige in de familie was die ging studeren, wist niemand hoe dat werkte. Ik wist alleen dat je in Utrecht moest zijn, daar was de Universiteit voor Tandheelkunde. Eind augustus 1945 ging ik met de trein naar Utrecht want dat kon toen weer. In Utrecht aangekomen op straat de weg vragen naar de Universiteit en zo kwam ik bij de Dom waar zowaar een kantoortje open was voor informatie en een heel aardige vrouw mij vertelde dat de Universiteit voorlopig nog dicht was, zeker nog een half jaar of langer. Toen heb ik toch mijzelf maar ingeschreven voor het studiejaar 1945-'46 tandheelkunde.

Bij doorvragen bleek dat er ergens ook een spoedcursus was voor tandarts want ik wilde wel gelijk aan de slag! Nu toch maar eerst een kamer zoeken. Lopend langs de Catharijnesingel en huis aan huis bellend was het raak. Bij de weduwe van een arts kon ik een ruime zolderkamer huren. Geregeld en net als nu heel duur. Nu op zoek naar de spoedcursus. De eerste was

een miskleun want er werd alleen gitaar gespeeld en verder lol getrap. Maar uiteindelijk toch de juiste man gevonden (dr. Spijkman) en die zat in de Justus van Effenstraat in een groot hoog pand, dat was zowat tegenover waar ik een kamer had, bij het station en bij de later weer gestarte collegezalen.

Aan het einde van de oorlog had ik bij Schoevers direct een cursus steno (kortschrift) en typen gedaan en dat kwam goed van pas bij de colleges, want er waren geen boeken geen dictaten, er was niets, maar dan ook echt helemaal niets. De man die deze spoedcursus al voor de oorlog opgezet had, was arts en tandarts en bovendien een geweldige organisator. Hij wilde mij niet op de cursus hebben, ik moest maar wachten tot de Universiteit weer opening, hij vond mij als 19-jarige te jong. De studieduur voor tandarts was toen vier jaar en dit moest bij hem in twee jaar gedaan worden. Dat hield in: geen vakanties (alleen tussen Kerst en Nieuwjaar 5 dagen vrij), wel zondags vrij en verder elke dag dus ook zaterdag om 8 uur beginnen en om 12 uur 's avonds eindigen. Eten bij de Mensa. En één keer in de week naar Rutex cafetaria als luxe. In mijn zolderkamer had ik last van de kou en van muizen, ook al omdat de winters heel koud waren. Ik heb nog tot 21 maart 1948 kunnen schaatsen op de singel!

Op de spoedcursus waar ik na lang aandringen toch in half november 1945 kon beginnen, werden in het begin de colleges door de eigenaar zelf gegeven, maar later toen de normale colleges in de loop van 1946 weer begonnen, stelde hij de roosters op zodat je overdag op de Universiteit college kon lopen. Ik zat twee studie jaren achter elkaar in dezelfde college-

bank en "schreef" alles op in steno op en dat leest net zoals het ABC. Elke zes weken deed ik een tentamen (eigen keus) en zo ging ik na twee jaar keihard en heel gemotiveerd werken op voor het eindexamen dat zes weken duurde op de Universiteit. Ik was toen net 21 jaar. De eerste keer gezakt. Ik kreeg maar drie maanden dus na drie maanden mocht ik weer uitslag hebben, gelukkig slaagde ik wel op 30 april 1948 (als een van de weinigen van de hele cursus met inmiddels 100 cursisten en als vrouw. Daar konden mannen in die tijd niet erg tegen).

Eerst als schooltandarts gewerkt in Den Haag (Schildersbuurt) en na mijn trouwen in het verwoeste Rotterdam zelfstandig een eigen praktijk begonnen en dat veertig jaar gedaan. Groepspraktijken bestonden niet. En ook geen zwangerschapsverlof, gewoon doorwerken tot het laatst. Slechts 1 procent van de studenten was vrouw! Dat is nu heel anders. Mijn kleinkinderen (zes stuks, nu inmiddels dertigers) begrijpen daar niets van, want je moet toch LEUKE DINGEN doen tijdens je studie zeggen ze. Nou, dus niet als je jaren in een lockdown hebt gezeten, dan ga je ervoor! Maar ook in de oorlog hebben we heus wel plezier gehad.

Mijn vriend Frans Plantenga (vanaf 1942 en later mijn echtgenoot) is eind 1944 door de linies gegaan (Biesbosch) en heeft in Engeland in Aldershot een officiers-genieopleiding gehad en is direct na de oorlog uitgezonden naar Ned. Indië met de Expeditionaire Macht van het Ned. Leger. Met de Zuiderkruis als troepenschip vertrokken. Hij is inmiddels overleden in 2006. ■

Greet Tims

- advertentie -

MET HET A/T/M/Z PAKKET VAN MAX BEHREND

**GAAT HET U ALTIJD  
VOOR DE WIND**



Bij Max Behrend bent u zowel op het water als op het land goed verzekerd. Neemt u meerdere verzekeringen af, dan kunt u tot wel 15% korting krijgen op het hele pakket. Meer weten of persoonlijk advies tel: 071 30 50 250

**Max Behrend Verzekeringen BV**  
Veerpolder 1-B - 2361 KV WARMOND  
www.maximaal.info | info@maximaal.info



# E. Buyze

Polyether Bootkussens  
op maat gemaakt  
Keuze uit vele stalen  
sterke meubelstof

Leerdoek in diverse kleuren op voorraad.

Bekleding nog goed? Kom dan even langs voor een nieuwe stevige vulling!

Pr. Mariannelaan 314 bij Geestbrug  
2275 BR Voorburg Tel. 070-3902826  
Maandag gesloten  
[www.buyzopolyether.nl](http://www.buyzopolyether.nl)

## Uw maritieme totaal specialist!

- In- en verkoop sloepen/sportboten  
(gespecialiseerd in rubberboten (ribs))
- In- en verkoop van in- en outboard motoren
- Reparatie en onderhoud boten en motoren
- Lpg ombouw van in- en outboard motoren
- Polyester en tubes (rubber) reparatie
- Totaal schilder- en lakwerk van boven tot onder de waterlijn
- Stalling zomer en winter (4500 m2)
- Rib & tenderverhuur
- Event service



MARITIEM CENTRUM RIJNZICHT

meer informatie vind u op:

[www.MaritiemCentrumRijnzicht.nl](http://www.MaritiemCentrumRijnzicht.nl)



Stingray-Ribs  
By MCR



XS  
RIBS

Powered by  
HONDA  
MARINE

SUR  
MARINE



Maritiem Centrum Rijnzicht | Valkenburgseweg 70 | 2223 KE Katwijk a/d Rijn | Tel. 071-40 27 000 | [info@maritiemcentrumrijnzicht.nl](mailto:info@maritiemcentrumrijnzicht.nl)  
[www.maritiemcentrumrijnzicht.nl](http://www.maritiemcentrumrijnzicht.nl) Like ons op Facebook <https://www.facebook.com/MCRrijnzicht> volg ons op Twitter @RijnzichtGroep



## Sailservice Ontzorgt!

Hulp nodig bij het organiseren van een watersport wedstrijd, clinic of iets soortgelijks? Sailservice biedt uitkomst! Van portofoons tot boeien, ribs met gediplomeerde drivers, zelfs een ervaren team voor race management staat klaar. Sailservice kan daar allemaal voor zorgen, zodat uw evenement een groot succes wordt en u en uw leden zelf optimaal kunnen genieten. Klein of groot evenement, Sailservice ontzorgt!

kijk voor meer informatie op [www.sailservice.org](http://www.sailservice.org) of mail naar [info@sailservice.org](mailto:info@sailservice.org)

## Finn-zeilers van De Kaag gaan maar door...

Tekst & Beeld:  
Peter van der Vliet en Robert Kampschreur



De revival van de Finnen op de Kaag in 2020 in beeld: van 3 naar 39 in anderhalf jaar tijd. Wat draagt bij aan deze stormachtige ontwikkeling?



Lekker makkelijk je bootje in het water leggen, kleedkamer en de Soos vlakbij.



Max heeft het talent om zaken vanuit heel ander perspectief te bekijken. Daarin ging hij deze zomer in zijn Finn wel heel erg ver... 😊



Nicholas legt het nut van een knoop in je schoot voor de wind uit.



Dringen bij de boei...



Zomeravondsfeer.



Zoek je een uitdaging?



Je kan aan de bak in de Finn!



Een vast ritme: woensdagavond 19.30 en zondag om 13.00uur kun je met je Finnmaten aan de bak.





Concurrentie op alle niveaus.



Near safe Maarten.

Ted en Ralph pakten met overmacht de wisselprijs voor 2020. Een sieraad erbij in de prijzenkast in de Sociëteit. Dank voor je inzet Ted! En dank aan iedereen die heeft bijgedragen aan deze ontwikkeling!

Voor komend seizoen staat het volgende in de planning: in het vroege voorjaar Sprintwedstrijden.

Van 22-28 mei de WK Finnmasters in Medemblik. We zullen hier de Kaag-eer hooghouden. Op naar de 50 Finnen op de Kaag?

Bezoek ook eens de website v/d Kaag Finnen: [www.kaagzeilers.nl](http://www.kaagzeilers.nl)



Ook jonge honden als Ralph, Lars, Tobias, Rick en Kit gaan de strijd aan.



Finnenveld.



De jaarprijs winnaar 2020.

## ► Zeilregels: veranderingen per 1 januari 2021

De Kaag heeft, wanneer het gaat om de uitleg van zeilregels, een naam hoog te houden. Onze onlangs overleden oud-voorzitter Dick van Eck was nationaal en internationaal een autoriteit wanneer het ging over de uitleg van zeilregels. Ook Jan Willem van Weezenbeek heeft zijn sporen verdiend op dit terrein. Jan Willem neemt ons mee in de technische veranderingen in de Regels van het wedstrijdzeilen die vanaf volgend jaar van kracht zijn. Pak de Regels erbij en lees mee.

Na de grote omslag in 1996 zou het allemaal makkelijker worden met die Regels en eigenlijk is dat ook wel zo. Ware het niet dat iedereen fouten maakt en er hordes te trappelen staan om dat te verbeteren. Deze aanpassingscyclus komt iedere vier jaar terug en soms weleens tussendoor zoals binnenkort. De wind fluistert nu reeds dat er in de Regels voor 2021 een foutje staat in de gewichten van hangvesten. Zal dit worden gecorrigeerd in 2022?

Terug naar het heden. Ik begin maar met de Definities en wel een belangrijke voor de zeilers en het comité! Het is voortaan de romp die bepaalt of je over de start-/finishlijn bent. Dus bij een voordewindse finish niet meer de spinaker. Verder staat er dat iets dat achter de startboot gebonden is wel meetelt als merkteken maar let op, de ankerlijn niet. Dit vraagt wel enige politesse van de schipper van de Hobbelduif.

De definitie 'partij' vraagt ook aandacht: de supportpersoon (officieel ondersteunende persoon) wordt veel belangrijker en niet alleen bij misdragingen: hij/zij mag niet eens zijn peuk meer weggooien... vriend Wim is reeds gestopt. Verder is het zeilen van de baan nu ook in de Definities opgenomen maar is eigenlijk niet veranderd.

Grondprincipes: Sportiviteit. Na een overtreding van een Regel moet je onmiddellijk een straf nemen, dat hoeft nu niet meer als je vrijuit gaat!

### Fundamentele Regels

1.1: Hulp verlenen geldt nu ook voor de ondersteunende persoon. Artikel 3 en 4 zijn omgewisseld maar niet wezenlijks veranderd.

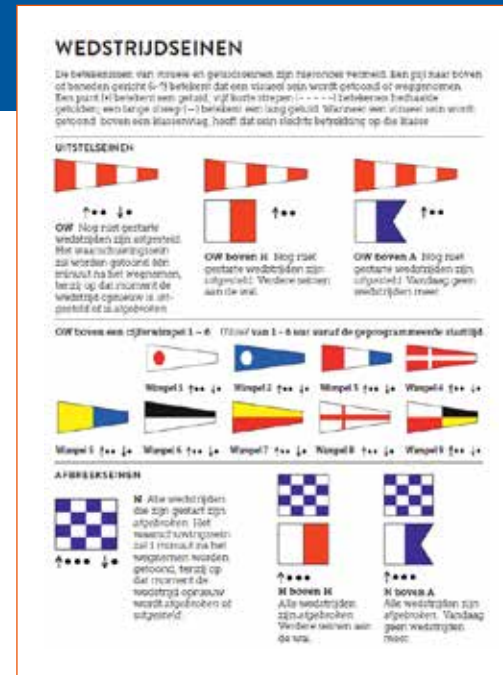
### Deel 2. Wanneer boten elkaar tegenkomen

Regel 14 b is verplaatst naar 43.1(3): vrijuit gaan.  
 Regel 16.2: van koers veranderen is vervangen door afvallen en geldt alleen op in de windse koers.  
 Regel 18.1: regel 18 geldt niet meer tussen boten als merktekenruimte is gegeven.  
 Regel 18.2(d) is aangepast maar komt op hetzelfde neer.  
 Regel 20.4: bij ruimte voor een hindernis, als er twijfel is of de ander het heeft gehoord, moet je een ander signaal geven. Dat mag ook in de aankondiging staan.  
 Regel 25.1 -28-33- 34-35: niets echt veranderd, geschreven door het braafste jongetje van de klas.

Nieuwe Regel 35: Vlag V met één geluidssein: als het kan uitluisteren op het communicatiekanaal om te zoeken en te redden. Geldt voor alle boten en ondersteunende boten. Dit komt in de buurt van Regel 1.1 waar nog steeds geen beperking is wie je moet redden. Dat kan nog steeds een visser langs de Ringvaart zijn of iemand in het ziekenhuis als je geroepen zou worden. Als je geen dienst hebt als arts, maar stond je op reservelijst, dan gaat het verzoek om verhaal niet op (Kaagweek en uitspraak Zeilraad).

### Deel 4. Overige voorschriften tijdens wedstrijdzeilen

Regel 40: vlag Y is uit elkaar getrokken tot 40.1 (die al als zodanig bestond) en 40.2  
 Regel 41: de eventuele straf voor verkregen hulp van buiten is niet meer vermeld.  
 Regel 42.3(c): uitzonderingen op verboden handelingen (voortbewegen om misverstanden te voorkomen) daar is nu *foilen* aan toegevoegd.  
 Regel 43 is verplaatst naar 50 en nu staat er: wanneer je vrijuit gaat bij een fout van een ander.



Regel 50 is verplaatst naar 55.  
 Regel 56: nieuw *Regulation* voor aanvaringen op zee.

### Deel 5. Protesten, verhaal, verhoren, wangedrag en hoger beroepen

Het voorwoord meldt dat er nu één formulier is voor het protest en een tweede voor het verhoor dat je niet persé hoeft te gebruiken.

### Recht om te protesteren enz

Regel 60.1(c): een boot mag een verzoek indienen om tegen een ondersteunende persoon actie te ondernemen op basis van Regel 60.3(d) of 69: wangedrag.  
 Regel 62.1(b): als de geprotesteerde boot een straf heeft genomen, kan de protesterende boot toch om verhaal vragen (was al logisch).  
 Regel 62.1(d): een boot kan ook om verhaal vragen als een ondersteunende persoon wordt gestraft op grond van Regel 2 of 69.  
 Regel 62: om verhaal te krijgen moet de andere boot een straf genomen hebben of gestraft zijn door het protestcomité.  
 Regel 63.6: 'van horen zeggen' mag gebruikt worden maar het World Sailing Judges Manual vraagt meteen om er weinig of geen waarde aan te hechten.  
**Scoren**  
 Regel 90.3: Tenzij in de aankondiging anders bepaald, mag de uitslag na 24 uur niet meer veranderd worden, dus verhaal kan dan ook niet meer.

### Appendix A

5.3 moet aangezet worden als je dat werkelijk wilt maar een comité kan dat beter niet doen. Je moet dan onderscheid maken tussen boten die wel of niet in de buurt van de start zijn geweest bij DNF, DSQ, enzovoorts. Punten toekenning op basis van deelnemers in die specifieke wedstrijd of aantal inschrijvers.

### Appendix D

Teamzeilen, daar staat nog steeds dat de zone twee bootlengtes is.

### Appendix J

Een regel uit de aankondiging hoeft niet herhaald te worden in de wedstrijd bepalingen.

### Appendix K en L

De LEIDRAAD voor aankondiging en wedstrijd bepalingen staan nu op de website van World Sailing.

Dit zijn niet alle veranderingen. Vanaf deel 4 in de Regels zijn ze vaak miniem. Het spreekt vanzelf als je het boekje erbij neemt als het zover is. Bovenstaand mag dan wel heel technisch klinken, maar maken een wereld van verschil bij de uitoefening van de mooie en fascinerende zeilsport. ■

Jan Willem van Weezenbeek



## ► 70 jaar zeilen op de Kaag!

**Via deze weg feliciteren wij Jan hartelijk met twee bijzondere mijlpalen! Naast zijn gouden huwelijk met zijn vrouw Tineke, viert Jan komend jaar nog een feestelijk jubileum: 70 jaar actief zeilend op de Kaag!**

Als tweede telg uit een gezin van vier jongens groeit Jan op in een zeilminnend gezin en is hij vaak te vinden op en rond de Kagerplassen. Het duurt dan ook niet lang voordat Jan met zijn oudste broer, Henk Korswagen, wedstrijd gaat zeilen in de Vrijheid.

In de loop der jaren zullen nog vele andere zeilboten volgen, maar de 12 vts-jol mag zich toch al wel ruim 40 jaar zijn grote liefde noemen. Jans laatste jol genaamd 'De Boeienloeiër' koopt hij van één van zijn beste vriendjes, Henk Lens. Ondanks dat deze boot

een aantal mankementen vertoont en bij lange na niet de snelste 12 vts-jol van de Kaag is, weet Jan met deze boot toch vele prijzen te winnen! Binnen de topklasse van de 12 vts-jol is de concurrentie moordend en Jan doet dan ook vaak een beroep op zijn strategische inzicht. Met name bij de start en in de kruisrakken pakt hij zijn winst.

Jan heeft helaas een paar weken geleden, om gezondheidsredenen, afstand moeten nemen van zijn jolletje. Maar op zijn sloep zal deze oude rot de wedstrijden ongetwijfeld nog nauwgezet volgen.

Jan, we hopen je snel weer op de Kaag te zien! ■

**Lieve groeten van je Kaagvrienden**

## ► De Jeugdcurcus, hoe het allemaal begon

**Wie de jeugd heeft, heeft de toekomst. In de beginjaren van De Kaag was dat inzicht ook al aanwezig. Ons erelid Lies Eichhorn, zelf ook altijd betrokken bij het jeugdzeilen, beschrijft voor het Kaagnieuws de geschiedenis van jeugdzeilen bij de vereniging.**

**W**e gaan even honderd jaar terug in de tijd naar het jaar 1919. Al in dat jaar begonnen voorzitter Ir. J.C. van Hoolwerff en H.J. ('Pipa') de Groot, administrateur van de vereniging van 1916 tot 1943, met een theoretische zeilcurcus. In 1940 nam voorzitter L. van der Steur het stokje van hen over, later bijgestaan door administrateur Hoekstra, en bleef dit doen tot 1948. Deze bijeenkomsten vonden plaats op de donderdagavonden in het gezellige bovenzaaltje van het Restaurant "In den Vergulden Turk", Breestraat 84 te Leiden.

Het is 1949, inmiddels was de Jeugdboot ontworpen, ook wel 'Pluis' genoemd. De Kaag besluit er drie aan te schaffen, de 65 (Beatrix), 66 (Irene) en 67 (Margriet). Ze waren donkerblauw geveerd en hoe toepasselijk, uitgevoerd met oranje zeilen!

In 1951 startte de eerste officiële jeugdcurcus. De vijf kandidaten: Henk van Essen, Erik Lelieveld, D. v.d. Steenhoven, Ab v.d. Steur en Jan Romke de Vries slaagden

allen, nadat zij hun praktische en theoretische proeven hadden afgelegd.

In 1952 kreeg A.H. van Vliet de leiding over de curcus. In de jaren die volgden (t/m 1959) veranderde er veel. Zo groeide het aantal cursisten van 8 naar 46. Het aantal Pluizen naar vijf en het aantal instructeurs werd aangevuld met Anjolie Kooreman, Mieke van Rijn, mevrouw Van Dishoek, de heren Wiertsema, Staverman, Gaillard, Van Bemmelen en Karel Seret. De theorie werd gegeven door Ed Hoppe. De curcus omvatte vijf woensdagavonden theorie, gevolgd door drie groepen zeillessen op zaterdagmiddag, zondagmorgen en zondagmiddag.

De diploma-uitreiking vond plaats in de maand in oktober met een officiële feestavond voor cursisten en hun ouders, in 'Het Gulden Vlies', in Leiden. Na de plechtigheid werd hersengymnastiek of, later, Bingo gespeeld, gevolgd door dansen. Bekende geslaagde Kaagleden uit die tijd zijn, al meteen in 1953, Guus Nater, de zusjes Vrijenhoek, Dick Tesselaar en Jan Willem van Weezenbeek en later Sofie la Riviere, Gerrit Pranger, Rob de Kraa, Tom Westen, Cees Nater, Rien Kagchelland, Dick Coster en Marjolein en Jan Frans Mandemaker. Nog steeds zijn deze cursisten regelmatig op het water te vinden, dus de opleiding kan zeker succesvol genoemd worden.

Wegens doorslaand succes werden er in de 60'er jaren ►





➤ weer vier nieuwe rompjes aangeschaft. Men besluit dan dat de jeugdboten niet meer verhuurd gaan worden. De populariteit van de Pluis leidt in 1964 tot de oprichting van een officiële klassenorganisatie. Ruim dertig(!) Kaagleden met een Pluis werden lid van deze klassenorganisatie. Onder de geslaagden in die jaren o.a.: Karel en Els Dubru, Peter, Sjoerd en Erick Vollebregt, Helen en Victorien Bredero, Robin Nieboer, Peter en Lydia Zaalberg, Annemarie de Wit, Gert Pauli, Erik de Nes en Leen Menken. Instructeurs waren toen o.a.: Karel Beukema toe Water, Mieke van Rijn. Natuurlijk kon een clublied niet uitblijven en verhoogde het plezier des te meer:

*En.. daar gaan we dan weer  
voor de zoveelste keer  
want ik moet van mijn moe  
naar de jeugdcurso toe  
en je zeilde je rot  
en je peddelde je kapot  
want ik moest van mijn moe  
naar de jeugdcurso toe*

In de 70'er jaren veranderde de locatie van de theorielessen naar het huis van de familie Gaillard in Leiden. Daar stond gedurende vier weken een Pluis op het oprijpad en in drie kamers van het huis werden de verschillende onderdelen van de theorie gegeven. Later werd dit vervolgd bij Dick van Eck. Ook kwamen er nieuwe instructeurs bij, te weten Hein Daniels, Marleen van Rij en Kees van Gardingen. Ook de praktijkles veranderde naar eerst twee weekenden varen in een Centaur en daarna zelfstandig in de Pluis.

Eind jaren 60 was in de Verenigde Staten de Optimist ontworpen als internationale jeugdboot. Begin jaren 70 maakte deze jeugdklasse zijn entree op De Kaag. Mieke van Rijn heeft toen samen met Froukje Daniels de Piraten Optimisten Club (POC) opgericht en gerund, bijgestaan door ervaren ouders, in eigen boten. Bekende geslaagden uit die tijd waren o.a. Bas de Nes, Peter Bijlard en Guido Alkemade.

Langzamerhand ontstond de overgang/samenwerking tussen POC en jeugdcurso waarbij geslaagde POC-kinderen voorrang kregen bij de toelating tot de jeugdcurso. De curso nam daardoor in kwaliteit toe,

maar in kwantiteit af. Dave Coster behaalde als eerste van de vereniging het (toen nog ANWB-) instructeursdiploma en velen volgden hem.

In de 80'er jaren werd meer en meer het format van het KNWV gevolgd. (POC -)instructeurs volgden een opleiding in Medemblik op het Verbondsopleidingschip de Juliana en het instructeursteam verjongde met Frank de Haan, Koos de Vink, Jaap Rog, Hans van der Kamp en Joost den Dubbelden. Het examen werd afgenomen door de KNWV-trainer Karst Hut. Geslaagden waren o.a. Wout Janssens, Peter van Niekerk, Jan Versluijs, meisjes Gron, Mijndert van Rooijen, Birgitta en Kirsten van Langeveld, Katelijne Langezaal, Wouter Pinckaers en Paul Vreeswijk.

Jan Bart Lucas was inmiddels toegetreden tot het bestuur met als portefeuille zeilopleiding. Mede door zijn ervaring als jeugdtrainer en zijn KNWV-inzichten werd besloten de blauwe opleidings-Pluizen te verkopen en gebruik te maken van vier wedstrijd-Pluizen. De curso werd begonnen in de Centaurs en naarmate de cursisten vorderingen lieten zien, werden de jeugdboten ingezet. Tijdens de curso konden deelexamens worden afgelegd zowel in de jeugdboot als de kielboot. De vier Jeugdboten konden worden ingezet voor wedstrijdtraining en wedstrijden van De Kaag, bemand door tweedeaars en oud-cursisten.

We spreken nu over 1990. Er kwamen CWO-diploma's en vorderingsstaten en in 1991 zelfs een heus zeilkampeerweek. De leiding lag bij Wout Janssens. De vloot verenigingsboten groeide inmiddels gestaag. In 1992 bestond de verenigingsvloot uit vier Centaurs en was er een vijfde Pluis bijgekomen. Er werd afgestapt van de weekenden en de opleiding werd samengetrokken naar 12 blokken van meerdere dagen. De zeilweek werd gelijk gehouden met de Optimistenweek, waarbij er natuurlijk werd gekampeerd! Goed voor de onderlinge band tussen de cursisten. Aan het eind van die week werd dan het examen afgenomen voor het CWO-diploma. Hieraan deden zestien cursisten mee. En zo kwam er een einde aan de ouderwetse jeugdcurso pur sang..... ■

Lies Eichhorn

## ► Protesteren door de jaren heen

**Bij wedstrijdzeilen ben je in wezen elkaars scheidsrechter: denk je dat een tegenstander een regel heeft overtreden, dan roep je 'protest' tegen hem en hijs je een rood vlaggetje, als je boot langer dan zes meter is. Dan vervoeg je je na de wedstrijd bij de wedstrijdorganisatie, vraag je een formulier en vult dat voldoende in. Na enige tijd word je bij de protestcommissie geroepen om je verhaal te doen. Die club hoort eventueel getuigen en natuurlijk de tegenpartij en neemt dan een beslissing.**

**■** Vroeger moest je altijd, onafhankelijk van de lengte van de boot, een rood-wit-blauw vlaggetje hijsen. Protesteren werd ontmoedigd omdat je bij het indienen van een protest een borgsom (iets van een tientje) moest betalen. Die borgsom was je kwijt als je het protest verloor. Een merkwaardig verdienmodel voor wedstrijdorganisaties.

Om goed bewapend bij de protestcommissie te verschijnen en dus niet je tientje kwijt te raken, immer dat waren vele rokertjes en/of natjes, voorzag je jezelf van

getuigen die jouw visie bevestigden. Omdat we jaarlijks met een standaardgroep de meeste wedstrijden in het westen zeilden, vormden zich protestteams.

Wat is zo'n team? Wel, gesteld dat ik wilde protesteren, dan gebeurde dat nooit tegen de leden van dat team want we hadden elkaar ook nodig als getuigen. We bereidden onze verhalen na de wedstrijd goed voor en konden zo de protestcommissie vaak goed van onze visie overtuigen, dat scheelde dus veel roken en bier. Het was een efficiënte organisatie, want werd het protest gewonnen, dan werd de borgsom in eerste instantie in drankjes binnen het team verdeeld.

Een aantal bijzondere voorvallen uit de jaren 50 en 60 op het gebied van protesten waarbij ik betrokken raakte, wil ik u niet onthouden. Als je als deelnemer meer dan 100 starts per jaar maakt, is een protest immers onvermijdelijk.

Het meest merkwaardige protest kreeg ik tegen me op Loosdrecht tijdens een door de Koninklijke Water-



› sportvereniging Loosdrecht (KWVL) georganiseerde Holland Week 1. Ik had als bemanninkje in Pluizen wel op Loosdrecht gevaren maar dit was mijn eerste wedstrijdserie, jaren daarna, als stuurman in mijn Vrijheid. Ik had een bemanning met recente Loosdrechterra-ving en dat hielp behoorlijk. Het was een zeer licht-veerdag. We startten zoals toen overal gebruikelijk voor de starttoren van de KWVL en moesten het eerste rak westelijk langs de Oud-Loosdrechtsedijk varen. We waren met dertig boten aan de start en het was dus druk op de lijn. Ik had een plekje aan de bovenkant nabij de starttoren en kreeg een zuchtje wind.

Mijn bemanning adviseerde mij om op te sturen, zo dicht mogelijk naar de wal. Daar stond een trekkend windje en al spoedig hadden we alle concurrenten achter ons gelaten. De meesten lagen praktisch stil vanwege de heel weinige wind. Aan het eind van de dijk lag een merkteken dat we bakboord moesten rondom vervolgens naar een andere plas naar een merkteken in de nabijheid van het Schildershuisje te varen.

Ik stuurde braaf de juiste richting uit en vroeg aan mijn bemanning wat ik moest doen met het in de verte aanwezige riet. “Vaar er dicht naartoe, dan kunnen we zien of we er doorheen kunnen”. Van hem leerde ik het verschil tussen ‘plat’ en ‘bol’ riet. Bij het ene is het water diep en kan je doorvaren, bij het andere niet. Vraag me er nu niet meer naar, want ik ga- randeer niets. Ik volgde zijn advies en na circa twee uur langzaam varen en eigenlijk alleen ver achter ons de rest van het veld gezien te hebben, finishten wij weer bij de KWVL. Kom, laten we snel aftuigen en de boot onder zijn dekzeil leggen. Dan gaan we op het balkon van het clubgebouw, dat toen nog direct aan het water lag, een biertje doen.

Bij het tweede biertje kwam nummer twee de haven binnenvaren. Na een uur werd mijn naam omgeroepen: ik diende mij bij de protestcommissie te vervoegen. Kom ik in een prachtig vertrek, zitten daar drie heren in blazer die volgens mij allemaal met een dubbele achternaam hadden (zal wel niet zo zijn, maar in die tijd was dat veel voorkomend bij de “zeilbobos”), of ik maar even wilde uitleggen hoe ik een kwartier voor nummer 2 kon liggen, dat was onmogelijk, ik had

The image shows a 'PROTESTFORMULIER' (Protest Form) with the following sections:

- Ontvangen op Info:** Nummer, Datum en tijd, Einde protesttijd, Plaats ontvangst.
- PROTESTFORMULIER - ook voor verzoek om verhaal en heropweging.**
- Benodigde gegevens inschrijven of aanmelden:**
  - 1. EVENEMENT:** Georganiseerd door, Datum, Race nr.
  - 2. Soort verhaal:**
    - Protest van boot tegen boot (checkbox)
    - Protest van wedstrijdcomité tegen boot (checkbox)
    - Protest van protestcomité tegen boot (checkbox)
    - Verzoek om verhaal door boot of wedstrijdcomité (checkbox)
    - Overweging van verhaal door protestcomité (checkbox)
    - Verzoek tot heropweging door boot of wedstrijdcomité (checkbox)
    - Overweging tot heropweging door protestcomité (checkbox)
- 3. PROTESTERENDE, OF OM VERHAAL OF HEROPWEGING VERZOEKENDE BOOT:** Klasse, Voot, Zeiler, Naam boot, Verleggen/ontijd door, Tel, E-mail.
- 4. GEPROTESTEERDE BOTEN OF BOTEN WAARVOOR VERHAAL WORDT GEVRAAGD:** Klasse, Zeiler, Naam boot.
- 5. INCIDENT:** Wanneer en waar, Regels die zouden zijn overtreden, Oorzaken.
- 6. OP DE HOOGTE STELLEN:** Hoe heeft u de geprotesteerde boot op de hoogte gezet?
  - Door aanroep (checkbox) Wanneer?, Gebruikte woorden
  - Door het tonen van een rode vlag (checkbox) Wanneer?
  - Anders (checkbox) Geef details
- 7. BESCHRIJVING VAN HET INCIDENT:** (opbreuk een ander klasse indien nodig). Diagram: één vlakant = één rondbloemig, geef posities van boten, wind- en kromrichting, merktekens.

vast merktekens overgeslagen. De indiener van het protest was een echte KWVL-er en zo te horen zette hem dat bij voorbaat op voorsprong. Ik verzocht mijn bemanning erbij te mogen halen en vrijwel meter voor meter beschreven wij de wedstrijd die we ge- varen hadden. De indiener van het protest kon onze visie onmogelijk onderuit halen want het meeste had hij nooit kunnen zien. Ik kan u wel vertellen dat na ons gelijk de volgende drankjes beter smaakten dan de eerste twee.

Een andere merkwaardige ervaring met leden van een protestcommissie was op de Braassem. De Braassem- week werd toen nog vanuit Oude Wetering bij Piet Zeegers georganiseerd. Ik had een wedstrijd gezeild waarin ik geloof ik als vierde was gefinisht. Mij van geen kwaad bewust zat ik met mijn bemanning en een aantal zeilmaten op het terras bij het etablisse- ment toen ik werd opgeroepen om naar de protest- kamer te komen. Ik ging daar naartoe en vroeg wat er aan de hand was. Een lid van de protestcommissie wilde mij even spreken.

Hij ging mij uitleggen dat hij met een bootje in de buurt van de keerboei had gelegen en had vastgesteld dat ik weliswaar geen regel had overtreden, maar wel gebruik had gemaakt van het feit dat een boot die voor mij lag de keerboei (je ging van voor de wind naar

aan de wind) door geklungel aan zijn kant zo ruim had genomen dat ik eigenlijk, gebaseerd op mijn positie vlak voor de boei nooit van de opengelaten ruimte gebruik had mogen maken. Toen ik hem vroeg of hij mij voor deze mededeling van het terras had gehaald, kreeg ik een verhaal over toekomstige mogelijke ver- gelijkbare situaties en dat ik daarmee voorzichtig diende te zijn. Hij zou wat vaker op mij gaan letten. Op mijn vraag of hij weleens wedstrijd had gezeild, kreeg ik geen antwoord. Misschien maar beter ook.

De ultieme ervaring bij het protesteren is de gang naar de Zeilraad. Wat in onze rechtspraak de Hoge Raad der Nederlanden is, is in de zeilwedstrijdsport de Zeilraad en ja, daar ben ik ook, weliswaar als getuige, ooit eens terechtgekomen. We zeilden op Elfhoeven tijdens de Goudse Zeilweek. Het was licht weer en daardoor kwamen verschillende klassen door elkaar. Helaas onder die omstandigheden onvermijdelijk. De eer- ste deelnemer in de Vrijheidsklasse had het eerstvol- gende merkteken net gerond en voor mij, als derde, lag de boot van goede vrienden (weliswaar lid van Aegir/Hillegersberg maar toch) de gebroeders W. en P.S. Voor hen maakte een Valk bemand door even- eens drie goede Kralingse bekenden, aanstalten om het bedoelde merkteken te gaan rondom.

Op dat moment kreeg de voor mij liggende boot een vlaagje wind, zette aan en dreef tussen het merkteken en de praktisch stilliggende Valk. De bemanning van de Valk – om welke plaats zij strenden weet ik echt niet- pikte die niet en één van de drie bemanningsleden (dat aantal was toen nog verplicht) kroop het voor- dek op, pakte het stag van de Vrijheid en wilde daar aan boord springen. Nu deed het ongelukkige feit zich voor dat dat bemanningslid geboren was met te korte benen. Hij kwam dus tussen de Valk en de Vrijheid in het water terecht. De Valkbemanning zag dit als geweld tegen een gehandicapte medemens en er ont- stond een handgemeen nadat het te water geraakte bemanningslid in de Valk was gehesen.

De vader van de eerdergenoemde broers in de Vrij- heid had de gewoonte de wedstrijden in een klein bootje met een aanhangmotortje te volgen. Hij zag dat zijn zoons ‘bedreigd’ werden, legde zijn bootje –

met draaiende motor- naast de Vrijheid en stapte ook over. Een klap hier en een klap daar en ik maar roepen “Mannen, doe niet zo gek. We gaan gewoon varen en drinken straks een biertje”.

Het eerdergenoemde bootje met aanhangmotor was ondertussen een eigen leven gaan leiden maar kwam na een klein rondje gevaren te hebben weer precies naast de vrijheid terecht. Vader kon weer instappen.

De broers van de Vrijheid pikten een en ander niet en riepen ons aan met de vraag of wij alles gezien had- den? Nu, dat hadden we. Er volgde een protest dat eindigde in een gang naar de Zeilraad vanwege wan- gedrag door de Valk. Dat op zich was ook al een ervar- ing. In het pand van het Watersportverbond aan de chique Van Eeghenstraat in Amsterdam, dat toen nog KNWV heette, werden de partijen strikt van elkaar gescheiden gehouden en vonden de verhoren plaats.

Ook wij – mijn bemanning en ik - werden gehoord. Omdat om enige reden mijn achternaam op zijn minst binnen de kringen waar wij ons toen bevon- den bekend was en ik ook al verslagen van wedstrijden voor Kralingen en Hillegersberg voor De Waterkampio- en schreef, vroeg een de leden van de Zeilraad na ons verhaal, dat kennelijk niet veel afweek van de verkla- ringen van partijen: ‘Wim, is dit echt dus zo gebeurd?’ ‘Ja, anders had ik het niet verteld’. ‘Jammer dat er geen beelden van zijn’, was de reactie.

De bemanningsleden van de Valk mochten een jaar niet deelnemen aan wedstrijden. De vader was geen lid van welke watersportvereniging dan ook en werd alleen verzocht zich voortaan op afstand te houden. Het mooie is dat mijn relatie met de mannen van de Valk nooit verstoord is geweest en met de jongens uit de Vrijheid ben ik ook nog lang als vrienden omge- gaan. Na een maand of twee spraken ook de Vrijheid en de Valk weer met elkaar.

De moraal van dit verhaal? Dat je bijna nooit een bier- tje kan doen zonder gestoord te worden. ■

Wim van't Hoogerhuys

## ▶ OUD EN NIEUW

**Van Een Motorboot voor een Drijvend Flesje tot de Kinderen van Kaageiland.**

De Kaag is en blijft zelfs aan de Côte d'Azur trekken. Dit jaar had ik mij voorgenomen dat om tijdens onze vakantie toch echt een aantal boeken te lezen. Vijf jaar lang vormen zij onderdeel van ons vaste reisgezelschap maar gingen weer ongelezen terug. Ontspan! Dat was het toverwoord, moest het alleen nog even uitvoeren. Gelukkig bracht de Franse regering uitkomst. Ons verblijf aan de Côte d'Azur was gebonden aan een zekere mate van "confinement" waardoor het zwembad op het dakterras de ideale plek was om daadwerkelijk de daad bij het woord te voegen.

Het was mij gelukt om toch een paar boeken vinden die verhaalden over de Kaag. Tja wat lees je dan? Te beginnen met een klein stukje jeugdsentiment, een jeugdboekje van Willy van der Heide, schrijver van de bij de wat oudere jongeren bekende Bob Evers serie. Een van die boekjes verhaalt, u raadt het al, over de Kaag. Het boekje is geschreven in 1953 maar al lezend is er weinig aan de omgeving veranderd en beleef je het verleden in het nu. Zo heeft daar onze geliefde Kaagsociëteit een rol in het boekje. De reepjes chocolade van de heer en mevrouw Nater op de bar zullen bekend voorkomen. Of wat te denken van de Paddenstoelhuisjes aan de Eijmerspoel, ook zij spelen een belangrijke rol. Maar waar gaat het boekje over. Het boekje is een onderdeel van een serie spannende avonturen van drie jongens Arie Roos, Bob Evers en Jan Prins. Dit drietal beleeft de wildste avonturen, zo ook tijdens een zeilvakantie naar de Kaag.

Het avontuur begint alstwee van de drie vrienden met een scheldejol op weg naar de Kaag gaan. In de Stadionsluis, beter bekend als de Nieuwe Meersluis, pikt



de zuinige Jan Prins een in het water liggend flesje op - waar een stuk krant in blijkt te zitten - en levert dat in bij een cafeetje om het statiegeld te ontvangen. Wat later op de dag komen zij in de Ringvaart een vlet tegen met een man met een opvallend witte haardos aan boord, die op een merkwaardige manier van de ene oever naar de andere kruist. Deze man informeert of zij misschien een leeg flesje hebben zien drijven.

Jan en Bob poeieren de man af, maar zij vinden zijn verhaal zo vreemd dat ze besluiten terug te gaan om het ingewisselde flesje weer op te halen. Zij peuten de krant eruit en ontdekken een in die krant verborgen boodschap, die echter niet direct begrijpelijk is. Ze breken zich er het hoofd over, maar komen er niet uit. Een paar uur later worden Jan en Bob weer gepaaid door de man in de vlet. Hij heeft achterhaald dat zij het flesje eerst ingeleverd en daarna teruggehaald hadden. Hij gaat nu zelfs zover zijn vlet aan te bieden als hij het flesje maar kan krijgen. Jan en Bob gaan hier uiteindelijk op in, en vervolgen hun weg naar de Kaag met hun eigen jol op sleeptouw.

De volgende dag komt Arie Roos aan op het afgesproken verzamelpunt in Leiden, maar Jan en Bob arriveren daar niet. Arie begint vervolgens een uitgebreide zoektocht over de Kaag, waarbij hij te weten komt dat de zaak draait om een in de Tweede Wereldoorlog in een huis in Lisse verdwenen fortuin in goud en juwelen. Het lukt Arie om te achterhalen dat Bob en Jan door deze groep geboeid in een vakantiehuisje op de Kaag opgesloten zijn. Een heerlijk-niet-nadenkenverhaal dat de lezer brengt langs bekende plekken en bekende namen van op en rond de Kaag. Hoe het afloopt? Dat ga ik hier niet verklappen. Een leuk boekje en een feest der herkenning voor eenieder met een Kaaghart.

En dan van oud naar nieuw. In januari las ik een berichtje dat men kon intekenen op een boek dat ging over een nostalgische familiegeschiedenis van een groot katholiek gezin op een klein Zuid-Hollands eiland.....u raadt het al, Kaageiland. Boek besteld, betaald en op hoop van zegen dat het ook daadwerkelijk geleverd zou worden. En ja hoor, in juli werd Kinderen van Kaageiland, afscheid van het grote gezin, bij mij afgeleverd. Een ruim 260 pagina's tellende kroniek over de welbekende familie Loogman. De schrijfster Kristine Groenhart is getrouwd met een van de afstammelingen van deze roemrijke familie op Kaagdorp.

Wist u dat rond 1670 de eerste Loogmannen op het eiland De Kaag arriveerden? Ik niet. Na 330 jaar is Piet Loogman het enige familielid dat nog in Het Witte Huis woont op Kaageiland. Ook het Witte Huis is een bekend fenomeen voor menig watersporter op de Kaag geweest. Hier werd een kruidenierswinkel door de familie Loogman gerund. Vele bewoners en watersporters hebben hier in de naoorlogse jaren hun natje en droogje gehaald.

In het boek neemt de schrijfster ons mee naar het wel en wee van de bewoners op Kaageiland over

een periode van 300 jaar. Van kerkbezoeken in Oud Ade, roeiend met de "kerkboot" van Kaageiland via het Vennemeer naar de kerk, tot dansfeestjes in de Bonte Koe en het Kompas. Bekende plaatsen passeren de revue zoals bijvoorbeeld de Paddenstoelhuisjes die reeds voor de Tweede Wereld Oorlog zijn gebouwd, de groentewinkel van Biemont en de boerderij van Van Ruiten. En wat dacht u van de bijzondere bewoners die het eiland heeft gehad zoals de schrijver Willy van der Heide van de Bob Evers serie, niet verwonderlijk dat het boekje *Een Motorboot voor een Drijvend Flesje* op de Kaag is gesitueerd, of 'Bromsnor' Lou Geels en 'Swiebertje', Joop Doderer.

En wat te denken van Frits Koolhoven, de vliegtuigbouwer uit Rotterdam. Hij zag toekomst in de burgerluchtvaart en zette zijn carrière als vliegtuigbouwer voort, tegelijkertijd met Anthony Fokker. Deze laatste speelt nu een hoofdrol in de televisieserie *Vliegende Hollanders*. Koolhoven was een bijzonder mens. Omdat hij zo van water hield, bouwde hij een eigen jacht en meerde dit aan in een haven op Kaageiland. Dit motorjacht leek wel een marineschip.

Terug naar de familie, een verhaal van voorspoed en tegenslag met een steeds terugkomend onderwerp: De Kaag, Kaageiland, het water, watersport en het unieke karakter van dit kleine eilandje in ons plasseengebied. De schrijfster vertelt haar verhaal via interviews met de steeds kleiner wordende familie. Maar wat het boek vooral zo interessant maakt is toch weer die Kaag met haar kleurrijke (eiland) bewoners.

Het is dus niet verwonderlijk dat ik deze boeken zo uit had. Zelfs aan die zonovergoten Côte, het heerlijke Saint-Tropez dacht ik stiekem toch: ja graag naar De Kaag! ■

**Gerrit Kranenburg-Marijt**



# HERFST- KAJAKKEN

📷's Elma Voogt/ Addie de Moor

In de eerste coronagolf ontdekten we de kajak, maar gelukkig mochten we vanaf half juli ook weer roeien, dik drie maanden. Met de tweede coronagolf was dat op 14 oktober weer afgelopen. Maar gelukkig hebben we de kajaks nog. De Jeneverboom heeft haar bladeren grotendeels verloren, de flessen bungelen vrolijk in de wind. Twee kajaks, tijdelijk in Leiden ondergebracht, zorgen ervoor dat we ook veilig 's avonds in de binnenstad op pad kunnen. Twee aan twee. Dat is weer een heel andere wereld. Het is nog geen Venetië, maar het lijkt er wel op...

**Roeiteam Meiden van Staal**



# DE JONG TECHNOVARIA

MARINE AND MOBILE

OUR SOLUTIONS  
FOR YOUR  
FREEDOM

020-6916311 Amsterdam 071-5212101  
www.dejongtechnovaria.nl

Technisch specialist voor o.a.: scheeps-elektra, omvormer, accu, airco, verwarming, koelkast, solar, lader, dynamo, startmotor, gassystemen en generator

## Jachthaven Juffermans bv



ZOMER- EN WINTERSTALLING

REPARATIE EN ONDERHOUD

VAN SLOEP TOT JACHT (40 TON)



HISWA

Veerpolder 69 • Warmond • Tel (071) 301 05 48 • Fax (071) 301 06 02

info@jachthavenjuffermans.nl • www.jachthavenjuffermans.nl

NIEUWE VOORZITTER KAAGRACE



► En de nieuwe voorzitter van de Kaagrace wordt...

*Peter  
Boneschansker!*

Twee jaar was Marieke van Schie voorzitter van de Kaagrace, met grote inzet! Marieke, sinds deze maand bestuurslid en al jaren roeister bij de Kaagtijgers, heeft voor de Kaagrace een opvolger gevonden in Peter Boneschansker, die roeit in Heren 1. Peter was de afgelopen twee jaar al vice-voorzitter van de Kaagrace. Op de collage die Marieke hier vast-

houdt, verzucht de Kaagrace-commissie: 'Max kaapt je weg voor het bestuur. Gegund, maar voor ons heel zuur'. Met Peter als voorzitter zal dat wel goedkomen. En nu maar hopen dat er komend jaar weer een Kaagrace is.... ■

**Addie de Moor**





## ► Noodlanding van de Britse Lancaster bommenwerper op de Lakerpolder in mei 1943

**De naam Fema Dora zegt de meeste Warmonders weinig, maar als je vertelt dat dat de naam was van de Engelse bommenwerper die in de nacht van 27 op 28 mei 1943 een noodlanding maakte in de Lakerpolder, weet iedereen weer waar het over gaat. Jan Haasnoot tekende het verhaal op uit de mond van de boordschutter en de piloot die in 2003 op hoge leeftijd nogmaals Warmond en de Kagerplassen bezochten.**

In de vroege morgen van 28 mei 1943 om 01.59 uur, maakte de "Fema Dora", een viermotorig Engelse Lancaster bommenwerper van de RAF, een geslaagde noodlanding op de Lakerpolder. De naam Fema Dora staat voor *Fight them all, dead or alive*. Het toestel was zwaar beschadigd teruggekomen van een bombardementsvlucht op de Duitse stad

Essen. Door het Duits afweergeschut waren twee van de vier motoren kapot geschoten en raakte ook het toestel zelf zwaar beschadigd.

Met de twee nog werkende motoren probeerden zij naar Engeland terug te vliegen maar boven Amsterdam werd ook de derde motor stuk geschoten.

Aan boord waren toen zeven bemanningsleden, allen twintigers:

sergeant E.A. Robins  
sergeant J. Seedhouse  
sergeant F.C. Carpenter  
sergeant G.F. Calvert  
sergeant L. Calvert

Piloot  
Boordwerktuigkundige  
Navigator  
Marconist (George)  
Bommenrichter  
(Les, geen familie)  
Boordschutter  
Staartschutter

sergeant H.J. Taylor  
sergeant J.N. Denton

Op één motor konden zij Engeland niet meer halen en dus besloot piloot Robins om een noodlanding op het

water te maken. Hij wist dat ten zuiden van Amsterdam meren waren waar hij dat weer kon proberen. Twee maanden eerder in 1943 had hij ook al een geslaagde noodlanding gemaakt op de Noordzee. De gehele bemanning werd toen zonder een schrammetje na een paar uur opgevist door een Air Sea Rescue logger. Deze rescue-logger was een Hollandse logger, de IJM 112, in dienst bij de Koninklijke Marine (dus de geallieerden) met de naam HMS Rotterdam onder commando van de bekende Lt2 G. Gallandat Huet. Grappig detail is dat één van de logger-matrozen zijn klompen ruilde tegen de vliegenierslaarzen van één van de geredde vliegeniers.



➤ Het toestel kwam nu vanuit het noorden boven Sassenheim aan en zakte lager en lager. Toen Robins zijn landingslichten aandeed, zag hij dat hij recht op een kerktoeren vloog, vermoedelijk die van de katholieke Pancratuskerk. Hij wist nog juist op tijd zijn vleugel op te tillen en zo de toren te ontwijken. Daarmee bespaarde hij Sassenheim een ramp van een neerstortend vliegtuig. Veel Sassemsers moeten die nacht het toestel met veel geraas over hebben horen komen.

Hierna liet hij het toestel verder zakken en zo kwamen ze neer. Eerst op het water (vermoedelijk dat van de Spriet of de Warckerlee) en omdat de bommenluiken open stonden, kregen ze daar een grote golf water binnen. Toen ze uiteindelijk stil lagen, dachten zij dus dat ze op het water dreven. Snel pompten zij hun dinghy op en gooiden die uit het vliegtuig. Maar in plaats van watergespetter hoorden ze een zachte plof. De dinghy was in het gras terechtgekomen. Ze lagen op de Lakerpolder.

Kennelijk waren ze vanaf het water het eiland opge-

schoven en kwam het vliegtuig tot stilstand bij het Stoombotengat, met de neus naar het Zweiland. Een geluk voor hen was dat de Lakerpolder erg drassig was, want ook in die tijd werd de polder 's winters onder water gezet om de dijkes te beschermen tegen kruierend ijs en was de polder kennelijk net drooggemalen.

Gezagvoerder Robins heeft dus die nacht het grote en vleugellamme toestel nagenoeg heel aan de grond weten te zetten op de Lakerpolder. Voorwaar een staaltje van grote vliegkunst! De gehele bemanning kwam er weer zonder een schrammetje vanaf.

Om te voorkomen dat het vliegtuig in handen viel van de Duitsers hebben ze nog geprobeerd het vliegtuig in de brand te steken maar dat is niet gelukt. De foto's getuigen daarvan. Zij besloten om te vluchten en splitsten zich in twee groepen op, maar al snel kregen ze door dat ze op een eiland zaten. Ze kwamen elkaar al gauw weer tegen.

Spoedig kwam er hulp aan. In de duisternis kwam een

man aanroeien, die vier man aan boord nam. De vriendelijke man roeide ze over naar een woonark (vermoedelijk aan de Leede) en daar troffen ze enkele mooie jonge dames en kregen ze zelfs cognac aangeboden (en dat in die tijd!). Zij mochten zich daar schuilhouden. De man beloofde de ondergrondse te gaan halen. Hij kwam echter terug met Duitse soldaten die hen prompt gevangen namen. Verraad dus!

De andere drie, waaronder de twee mannen die wij nu te gast hadden, werden op hun beurt ook opgehaald door een man in een roeiboort en werden de andere kant op vervoerd, naar de Kogjespolder. Hun roeier is waarschijnlijk de heer Wijnvoord van het eiland Vogelskamp, nabij het Kaageiland. Wijnvoord zat destijds in het verzet van het Kaageiland. Beter volk dus! Hij is inmiddels overleden.

Daar hebben zij zich enkele dagen schuilgehouden in een jachtje en werden door een boer voorzien van melk en brood. Wie dit was, hebben we niet meer kunnen achterhalen. Zij zagen de Duitsers met boten

naar hen zoeken. Na een paar dagen zijn zij 's nachts door Wijnvoord het Zweiland over geroeid naar het vasteland en kwamen vlakbij een boerderij aan wal. Dit moet de boerderij De Horizon van de familie De Haas zijn geweest.

Zij zijn toen die morgen vroeg door de polder (de Sweilandpolder) alleen verder gelopen. Zij passeerden een molentje en pikten nog even een roeiboort om aan de overkant van een brede sloot te komen (de Botersloot). Zij troffen ook nog een boer die aan het melken was en van hem kregen zij wat melk te drinken.

Zo liepen zij, ongetwijfeld nog gekleed in hun vliegeroverall, over de Aderweg tussen het Vennemeer en Leiderdorp op weg naar Leiden. De Aderweg was en is een lange weg dwars door de polder met weinig of geen bescherming van bomen of struiken. Omdat het al licht werd en het hen te opvallend en daardoor gevaarlijk leek, zijn ze maar weer teruggegaan naar de jachthaven van het Vennemeer om zich daar schuil te houden.



- › Bij de jachthaven aangekomen troffen zij een man aan met zwartleren laarzen en een herdershond bij zich. Deze zei dat ze maar even onder een roeiboot moesten kruipen en dat hij de ondergrondse wel zou halen. Maar ook daar gebeurde het dat niet de ondergrondse kwam, maar twee vrachtwagens vol met Duitse soldaten. Weer verraad dus.

Onze Engelse vrienden hadden namelijk de grote pech dat zij op de jachthaven van de Jeugdstorm, de Nederlandse versie van de Hitlerjugend, waren terecht gekomen en daar de leider van deze Duitsgezinde jeugdclub tegenkwamen. Na de oorlog is hij dan ook voor dit verraad en andere zaken gestraft.

## “Onze Engelse vrienden waren op de jachthaven van de Jeugdstorm terecht gekomen.”

Naar verluidt had de ondergrondse van Oud Ade nog willen helpen maar zij waren net te laat. Uiteindelijk zijn alle zeven bemanningsleden door de Duitsers afgevoerd en via Leiden en Amsterdam in een krijgsgevangenenkamp Stalag Luft in Duitsland terechtgekomen. Zij hebben allen de oorlog overleefd. De Duitsers hebben het gehele toestel binnen enkele weken gesloopt en met behulp van dekschuiten afgevoerd.

In 1943 hebben veel omwonenden en watersporters van die tijd het grote vliegtuig op de Lakerpolder bekeken. Met zeilboten en roeiboten voer men er heen en werden er diverse foto's gemaakt. Enkele van die foto's vindt u bij dit verhaal. We kregen ze later vanuit Canada toegestuurd van een geëmigreerde Sassenheimer die van onze plannen had gehoord, om de nog levende bemanningsleden uit te nodigen op de Kaag.

Dankzij veel donaties vanuit het dorp (€ 1000) en gulle giften na een ALV op De Kaag (€ 500.-) konden wij piloot Ted Robins (81) met zijn vrouw en boord-

schutter Howard Taylor (80) met zijn zoon met het vliegtuig vanuit Engeland laten overkomen en gedurende die dagen onderbrengen in hotel Sassenheim. Wij, dat waren Dick Breedijk (van de foto's), Jaap van Rij en ik, Jan Haasnoot; samen richtten we het Fema Dora Fonds op om dat voor elkaar te krijgen.

Op zaterdag 31 mei 2003 was er op het gemeentehuis van Warmond een officiële ontvangst door burgemeester mevrouw Vosjan. Er volgden natuurlijk leuke toespraken en ook waren enkele oudere Warmonders aanwezig die als kind nog bij het toestel waren geweest.

Zo had de Warmondse oud hovenier Koos van der Zwet nog een paar fotorollen van het fototoestel uit het vliegtuig en een stuk plexiglas van een van de ramen, wat hij de mannen kon aanbieden. Hij was die nacht in 1943 met zijn vader op de Kagerplassen om te vissen en had het toestel zien en horen neerkomen. Zij zijn nog bij het toestel geweest dat toen geheel verlaten was en hebben nog wat spullen gepikt.

Ook Piet van der Hulst, de oud-fietsenmaker van Warmond, is als jongetje nog bij het toestel geweest. Hij was in de vroege ochtend met vriendjes naar de Lakerpolder geroeid om eendeneieren te zoeken en op de polder aangekomen zagen zij een lange nieuwe 'sloot'. Dit was de veur die het toestel dwars over het eiland had getrokken in de drassige bodem en aan het eind daarvan zagen zij het verlaten toestel staan.

Vervolgens werd door het hele gehele gezelschap een prima lunch genuttigd - die overigens gratis door de restauranthouder werd aangeboden - in het eetlokaal de Zon te Warmond. Ook de blaaskapel "ex BTW" was aanwezig en gaf een leuk riedeltje weg. Henny Koppers van Garage Koppers was aanwezig met zijn oude Willy's jeep uit de 2e Wereldoorlog.

Na de lunch voeren we met het hele gezelschap naar de Lakerpolder. De gasten en het comité zaten in de salonboot de 'Heere Schouten' en het verdere gezelschap op de kotter van de heer Haarsma. We werden daarbij feestelijk geëscorteerd door tientallen jachten en sloepen.

Het weerzien van 'hun' Lakerpolder was voor Robins en Taylor erg emotioneel. Naarmate we naderden, werden zij steeds stiller en keken meer en meer gespannen voor zich uit. Er ging, denk ik, veel om in de gedachten van deze oude heren. Later zeiden zij ook dat het een wonder was dat zij het er toen allen levend van af hebben gebracht. Veel vrienden-vliegers van die tijd hebben zij loodrecht naar beneden zien gaan en die hebben hun crash niet overleefd.

Robins vertelde nog dat hij tijdens de noodlanding, rechts van hem, de wieken van een molen voorbij had zien flitsen. Ik kon hem toen wijzen op de Lakermolen die we juist passeerden. Dat is die molen geweest. De tranen liepen hem over de wangen!

Nadat we bij de Leidse steigertjes aan het Zweiland waren uitgestapt, liepen we naar de plek waar hun toestel had gestaan. De oude foto's werden druk bestudeerd en via de kerktorens van Sassenheim werd de aanvliegroete vastgesteld. Ook werden een paar graspollen van de Lakerpolder uitgegraven die zij voor herinnering wilden meenemen en planten in hun eigen tuin in Engeland.

Vervolgens voeren we langs de boerderij De Horizon en daarna naar de jachthaven van het Vennemeer.

Daar zijn we even uitgestapt en liepen we achter het restaurant langs naar het parkeerterrein. Op die plek moeten zij gearresteerd zijn door de Duitsers. Ook weer een emotioneel moment. Je merkte dat veel herinneringen weer haarscherp naar boven kwamen.

Bij de terugkomst te Warmond stond het draaiorgel van Bert Maastrigt aan het park gezellige deuntjes te draaien. Ook het weer had die dag perfect meegewerkt!

De zondag daarop kreeg het gezelschap een rondvaart aangeboden door rederij Van Hulst en werd heerlijk geluncht bij het Kompas op Kaageiland. Na deze spannende zondag is het gezelschap 's avonds weer teruggevlogen naar hun 'good old England'. Maar niet nadat ik heb moeten beloven een ieder te bedanken die deze dagen voor hen heeft helpen realiseren! Het is voor hen en voor ons een onvergetelijke tijd. Inmiddels zijn de beide heren op hoge leeftijd overleden.

Op een luchtfoto van de Lakerpolder is nog een vlek in het gras te zien van de oude veur die het toestel in 1943 getrokken moet hebben. ■

**Jan Haasnoot**



## ► KVV De Kaag-app

We hebben een eigen app! De app heeft meerdere voordelen vergeleken met het bezoeken van de reguliere website. U hoeft maar eenmalig uw gegevens in te voeren, daarna kunt u de app en al uw persoonlijke gegevens bekijken door in te loggen met een toegangscode, vingerafdruk of een Face-ID scan.

Ingelogd in de app is het veel gemakkelijker om boten te reserveren, in te schrijven voor een evenement, facturen te bekijken en om direct te betalen via internetbankieren, zonder dat u elke keer al uw gegevens opnieuw in hoeft te voeren.

Daarnaast is het mogelijk om u aan te melden voor pushberichten van bepaalde categorieën. Zo kan bijvoorbeeld de wedstrijdcommissie bij een specifiek evenement, met die groep de middagstarttijd of andere belangrijke wedstrijd informatie communiceren.

Tevens kunt u uw persoonlijke gegevens gemakkelijker terugvinden. Denk hierbij aan uw facturen, inschrijvingen voor evenementen en reserveringen van boten.



- De link van de IOS app: <https://apps.apple.com/nl/app/kvv-de-kaag/id1505492064>
- De link van de Google Play app: [https://play.google.com/store/apps/details?id=nl.kvvdekaag.app&hl=en\\_US&gl=US](https://play.google.com/store/apps/details?id=nl.kvvdekaag.app&hl=en_US&gl=US)

De app is eenvoudig in gebruik. Toch hebben we voor u een verkorte handleiding en een filmpje gemaakt waarin we in 10 minuten door de installatie en het gebruik van de app lopen. Deze kunt u vinden op de website van de vereniging. Heeft u toch nog vragen over het gebruik van de app? Dan kunt u het beste een email sturen naar [stef@kvvdekaag.nl](mailto:stef@kvvdekaag.nl). ■

## Contributietarieven 2021

Tijdens de ALV zijn de contributietarieven voor 2021 vastgesteld.

Categorie 1	€ 197,=
Categorie 2	€ 99,=
Categorie 3	€ 60,=
Categorie 4	€ 42,=

Roeibijdrage	€ 125,50
VERzeilen	€ 196,=

De liggelden worden geïndexeerd met 1,5%

- advertentie -

## Kan niet bestaan niet

True Colours en de Toekomst zijn samen de grootste offset en digitaal drukker van Midden Nederland. Groot in mogelijkheden, kwaliteit en service welteverstaan. Persoonlijk contact met onze klanten vinden wij belangrijk en we zijn zo veelzijdig als u maar wilt.

Faciliteiten zoals design, productontwerp, fotografie, beeldbewerking, printen en drukken bevinden zich allemaal bij ons in 1 bedrijf. Wij drukken op vrijwel ieder formaat en op zeer uiteenlopende materialen, zoals bijvoorbeeld hout, kunststof, glas, metaal en natuurlijk papier. Ons motto? Kan niet bestaan niet.

 **True Colours**  
DRUK + PRINT

**de Toekomst**  
design | online | print | sign

TE KOOP:

**Laser** 

### LASER 200447 (record of origin 2011 aanwezig)

Harken XD uitvoering, 3 zeilen (2 standard, 1 radial 4.7), 3 mastsets, zwaard en roer van GRP met combitas, z.g.a.n. bovenhoes en onderhoes, friction pad, aluminium KALF wegtrailer met trolley. In bezit sinds 2016, maar sindsdien weinig gebruikt. Deze boot verdient het om op wedstrijd niveau te worden gevaren. Ideaal ook voor een Laser Master of voor de zomeravondwedstrijden.

Vaste prijs: € 4.500,—

Voor info: Lex van Overmeire, 0625077558.

Maand	Datum	Kaagactiviteit
Januari	10	Nieuwjaarsreceptie
	10	Winterwedstrijd
Februari	14	Winterwedstrijd
Maart	7	Jeugdtraining
	14	Winterwedstrijd
	14	Jeugdtraining
	21	Jeugdtraining
	25	Verschijningsdatum Kaagnieuws
	28	Jeugdtraining
April	2	Sociëteit weer open
	3 t/m 5	Internationaal Paasevenement
	4	Jeugdtraining
	11	Jeugdtraining
	12	Spreekuur Bestuur
	16	Burenborrel
	18	Jeugdtraining
	24 & 25	Voorkaag
	25	Jeugdtraining
Mei	2	Jeugdtraining
	5	Zomeravondwedstrijd
	9	Jeugdtraining
	12	Zomeravondwedstrijd
	16	Jeugdtraining
	19	Zomeravondwedstrijd
	22 t/m 24	Pinksterevenement 12 voetsjollen
	23	Jeugdtraining
26	Zomeravondwedstrijd	
Juni	30	Jeugdtraining
	2	Zomeravondwedstrijd
	6	Jeugdtraining

Maand	Datum	Kaagactiviteit
	9	Zomeravondwedstrijd
	12	Kaagrace
	13	Jeugdtraining
	16	Zomeravondwedstrijd
	20	Jeugdtraining
	23	Zomeravondwedstrijd
	27	Jeugdtraining
	30	Zomeravondwedstrijd
Juli	4	Jeugdtraining
	7	Zomeravondwedstrijd
	11	Jeugdtraining
	11	Culinaire Sloepentocht?
	12	Spreekuur Bestuur
	14	Zomeravondwedstrijd
	15	Kaagdiner
	17 & 18	Jeneverboomtrofee
	18	Culinaire Sloepentocht?
	18	Jeugdtraining
	20	Opening 100ste Kaagweek
	21	Zomeravondwedstrijd
	21 t/m 25	100ste Kaagweek
	26 t/m 30	Jeugdweek
	28	Zomeravondwedstrijd
Aug	4	Zomeravondwedstrijd
	11	Zomeravondwedstrijd
	18	Zomeravondwedstrijd
	23 t/m 29	Jeugdweek
	25	Zomeravondwedstrijd
Sept	5	Jeugdtraining
	12	Jeugdtraining

Maand	Datum	Kaagactiviteit
	19	Jeugdtraining
	25 & 26	Nakaag
	26	Jeugdtraining
Okt	3	Jeugdtraining
	10	Jeugdtraining
	11	Spreekuur Bestuur
	17	Jeugdtraining
	24	Jeugdtraining
	31	Jeugdtraining
Nov	7	Jeugdtraining
	14	Jeugdtraining
	21	Jeugdtraining
	28	Jeugdtraining
	27	Najaarstraining jeugd
Dec		

**De kalender voor 2021 is nog niet volledig en onder voorbehoud.**

2021

Bezwaren tegen het voorgestelde lidmaatschap kunnen tot vier weken na de aanmelddatum schriftelijk worden ingebracht bij het bestuur. Na deze termijn zal het bestuur beslissen over toekenning van het lidmaatschap.

▶ 2020

**Voorgestelde leden**

Naam	Woonplaats	Voorgesteld door:	
De heer O. Ambagtsheer	Heemstede	Rob Brinkel	Max Blom
De heer P. Bout	Hazerswoude-dorp	Jikke de Jong	
De heer R.J. Carsouw	Warmond	Pieter Heerema	Marcel van Dijk
De heer S.R.E.A.M. Cohnen	Wassenaar	oud-lid	
De heer C.J.L. Corver	Voorburg	Ch.G.R. Corver	
De heer B. van Dullemen	Scheveningen	oud-lid	
De heer C.R. Fortuyn	Oegstgeest	Jens Peeters	Sebastiaan van der Zalm
De heer R.J.A. de Goeij	Den Haag	J.M. van Eijk	
De heer N.F. Grooss	Wassenaar	B. Toetenel	G. Nater
De heer M.A.C. Hokke	Rijswijk	Peter Hokke	
De heer M.B. van Ingen Schenau	Oegstgeest	Henk Heemskerk	
De heer E.M. van der Last	Den Haag	Annelies Batelaan	
De heer J. de Mooij	Voorhout		
De heer S. Nieboer	Leiden		
De heer A.M. Nieuwenburg	Oegstgeest	oud-lid	
Mevrouw T.A.M. Poos-Roosen	Leiden		
De heer O. Serdijn	Oegstgeest	J. Serdijn	F. Leguit
De heer G.A. de Smidt	Den Haag	Evert Schipaanboord	Erik van Dongen
Mevrouw M.C.J. Streeker	Leiderdorp	Annelies Batelaan	
De heer U.C. van Zessen	Warmond	Jan Leppink	Annelies Batelaan
De heer P.H. Zwamborn	Oegstgeest	Ch.G.R. Corver	

**Jeugdleden**

Sarah Hendriks, Casper Hofman, Jasper Bout, Tom-Bosse Bout, Emma de Haan, Alexander de Haan

**Beëindiging lidmaatschap**

Als u uw lidmaatschap van KWV De Kaag wilt opzeggen, moet u dat schriftelijk doen, door een opzeggingsbrief naar het secretariaat te sturen. Opzegging kan alleen tegen het einde van het lopende verenigingsjaar en wel vóór 1 december. Bij een opzegging ná 1 december loopt het lidmaatschap door tot het einde van het eerstvolgende verenigingsjaar.

**Overleden**

*De heer Mr. Dr. D. van Eck; Dick* overleden op 1 november jl.

*De heer Ch.G.R. Corver* overleden op 10 november jl.

Wij wensen de nabestaanden heel veel sterkte bij de verwerking van dit grote verlies.

De publicatie "Personalia" is ook te lezen op de website onder "vereniging".



HAPPY HOLIDAYS!

*Magic Marine wenst alle Kaagleden prettige feestdagen en een prachtig zeilseizoen in 2021!*

*Wilt u meer weten over de Magic Marine Collectie? Ga naar [www.magicmarine.com](http://www.magicmarine.com)*

[WWW.MAGICMARINE.COM](http://WWW.MAGICMARINE.COM)



Het bestuur en medewerkers van KWV De Kaag wensen u **fijne kerstdagen** en **een mooi en gezond 2021**



## *‘Specialisten in exclusief wonen’*

Mooi wonen! Daar komt veel bij kijken, hier weten Jan Willem ten Kley en ir. Kim ten Kley-Keeris alles van. Hun onderneming Conduct Vastgoed bemiddelt in exclusieve woningen vanaf € 750.000.

De meest prachtige landgoederen, monumenten, villa's, grachtenpanden en luxe appartementen wisselen onder hun begeleiding van eigenaar. Complexe transacties krijgen de aandacht die ze verdienen.

In een vertrouwde setting worden de juiste partijen bij elkaar gebracht. Persoonlijk en confidentieel.

Als boutique kantoor staat Conduct Vastgoed bekend om haar diepgaande vastgoedexpertise, persoonlijke aanpak en discretie. En niet onbelangrijk: liefde voor het vak, dat maakt het verschil!

