

DE BOOTSMAN

WAARDELOO / DE GROOT 1914 - 1915

In de notulen van de ledenvergadering van 3 april 1914 is vastgelegd: "Als Loods knecht wordt aangesteld F.G.W.Waardeloo." Die gepensioneerde bootman van de marine had nog niet veel te doen: de loods moest nog worden gebouwd en bovendien bezat Die Leythe nog geen boten. Blijkbaar voldeed hij niet, want na slechts drie maanden diensttijd werd hij opgevolgd door een 68-jarige, gepensioneerde brugwachter, die ook slechts kort in functie was. Het Jaarverslag over 1914/'15 berichtte namelijk:

De oude bootenknecht de Groot, wiens verminderende krachten een ongunstige stempel op boten en loods begonnen te drukken, werd begin September vervangen door een jongere kracht, Hessel Pape.

PAPE ("de oude Pape" - 1873 / 1954) Bootsman 1915 - 1935

Hessel Pape, in de geschiedenis van Die Leythe bekend als "de oude Pape" (geboren 1873 te Oosterlittens) had zich, na een dienstverband bij de Kon. Marine, met zijn echtgenoot in Leiden gevestigd, waar hij op 15 augustus 1915 in dienst trad bij Die Leythe, kort na zijn 42ste verjaardag. In Leiden werden ook zijn kinderen geboren, twee dochters en een zoon Hessel, over wie later meer. Het Bestuur had al snel een betere indruk van Pape dan van zijn voorgangers, getuige het Jaarverslag 1915:

De nieuwe bootenknecht heeft reeds in dezen korten tyd getoond op uitnemende wyze zorg te dragen voor het behoud van het materiaal, terwyl hy, door het aanbrengen van veranderingen in de ligplaatsen, gelegenheid heeft geschapen om nog enkele boten meer te kunnen bergen. Dit en zyn lust voor "een knappe boel", hetgeen in het byzonder in de kleedkamers uitkomt, maken hem tot een zeer geschikt bootenknecht.



Het gezag bij Die Leythe in 1934: Voorzitter dr C.J.A. van Iterson en bootenknecht Pape.

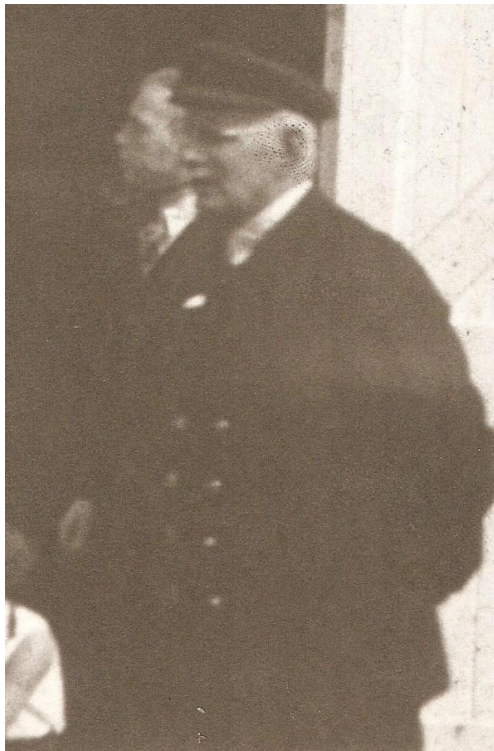
Dat ging echter niet vanzelf; terugkijkend op zijn begintijd bij Die Leythe vertelde Pape daarover:

"Ik stond als een kat in een vreemd pakhuis, was geheel onbekend met de moderne roeisport. Van sliding, outrigger, scull of oars wist ik niets af, die termen kenden we bij de marine niet. Mijn taak was niet zo zwaar; er waren weinig leden en weinig boten en ik kon dus naar genoegen gebruik maken van de toezegging om particulier werk buiten de vereniging te mogen verrichten en desgewenst koek, limonade en kwatta te verkopen. Dat duurde echter maar kort, omdat het ledental groter werd en het botenmateriaal werd vermeerderd."

De bijverdiensten uit die handel had hij waarschijnlijk hard nodig, want door de Eerste Wereldoorlog werd het leven snel duurder, zodat zijn loon maar nauwelijks voldoende was. In 1918, 1920 en 1926 vroeg hij om loonsverhoging, waarbij hij het Bestuur zijn vaste lasten voorrekende.

Het Leythe-terrein was overdag vrij toegankelijk en omdat de Bestuursleden niet de hele dag bij Die Leythe aanwezig konden zijn, zagen zij graag de bootsman altijd in de buurt om toezicht te houden. Dat werd mogelijk, toen in 1925 de in 1921 gekochte benedenwoning aan de Morschweg 122 vrijkwam (door toevoegen van dat stuk Oegstgeest aan Leiden omgenummerd naar 168). Na enig overleg met Pape over de veel hogere huur werd dat zijn dienstwoning. De tuin daarvan grensde aan het Leythe-terrein, zodat Pape daar vrije toegang had. Dat kwam het Bestuur goed uit, want het beschouwde hem als de man die het gezag uitoefende, al gaf dat in de toenmalige maatschappelijke verhoudingen regelmatig wrijving. Leden konden zich "door den bootenknecht onheusch behandeld voelen", wanneer die aanmerkingen maakte op de behandeling van het materiaal, of zelfs een verbod uitvaardigde. Het Bestuur liet zich echter door gekwetste leden niet van de wijs brengen; het bleef altijd achter Pape staan (al werd hem vervolgens onder vier ogen wel eens gevraagd om iets meer tact in de bejegening van leden).

Nu onderhield de botenknecht niet alleen materiaal en gebouwen: hij werd ook geacht de leden te assisteren bij het uit- en binnenbrengen van de boten en aanwezig te zijn bij wedstrijden. Daar was hij herkenbaar aan het uniform, dat het Bestuur hem had verstrekt, de pet gesierd met Leythe-embleem. Hij was bovendien belast met het innen van contributies en boetes; de Penningmeester voorzag hem van de desbetreffende kwitanties. Aan leden die regelmatig roeiden kon Pape die meteen aanbieden, maar voor anderen moest hij elk jaar de ronde doen in Leiden en Oegstgeest.



"De oude Pape" in 1934, bij de viering van het vierde lustrum. (Still uit Leythe-film 1934)

Ondanks de crisis brachten in september 1935 Leythe-leden geld bijeen wegens Pape's 20-jarig jubileum, dat hem bij de eerstvolgende ledenvergadering, op 12 november, werd aangeboden. De 62-jarige Pape had toen al besloten met pensioen te gaan, wegens zijn "niet meer zoo groote werkracht". In 1931 had hij een zware operatie ondergaan, waardoor hij enkele maanden zijn werk niet of nauwelijks kon verrichten. Hoewel zijn toen 15-jarige zoon, Hessel, hem toen een paar maanden bijstond als "hulp-bootenknecht", is hij waarschijnlijk niet meer helemaal de oude geworden. Ook was de plotselinge vervanging van de oude Bestuursleden, met wie hij twintig jaar nauw had samengewerkt, voor hem onverteerbaar. Het nieuwe Bestuur zag zich in die crisistijd, waarin ook nog het ledental rampzalig laag was, genoodzaakt Pape's tractement met 10% te verlagen, maar invloed op zijn besluit had dat waarschijnlijk niet meer. Alle leden en oud-leden ontvingen nog wel een circulaire om hen te wijzen op de viering van Pape's jubileum. Die berichtte het Bestuur, dat het voor hem opgebouwde Leythe-pensioen geen zin had, omdat het slechts in mindering zou worden gebracht op zijn Marinepensioen. Vervolgens betrok hij een andere woning aan de Morschweg, zodat hij nog regelmatig bij Die Leythe te vinden was.

De oude Pape stierf te Leiden op 11 november 1954.

HESSEL PAPE ("Hessel")

Bootsman 1935 - 1953

Hessel Harmen Pape werd een half jaar na de oprichting van Die Leythe in Leiden geboren. Van 1915 tot zijn vertrek naar Canada in 1953 stond zijn leven in het teken van Die Leythe. Ongetwijfeld heeft hij in zijn jeugd vaak op ons terrein verkeer (zeker na de verhuizing naar Morschweg 122 in 1925), zodat het niet vreemd lijkt, dat hij in 1931/'32 zijn vader na diens operatie assisteerde. Niet alle leden waren daarover tevreden: sommigen achtten de tengere knaap van weinig nut, vooral bij het uit- en binnenbrengen der boten. Bovendien kon Hessel ook in de werkplaats nog niet veel uitrusten. Toch stelde het Bestuur hem per 1 december 1935 op proef aan als botenknecht, als opvolger van zijn vader (die bij het Bestuur een goed woordje voor hem had gedaan), met een zesdaagse werkweek ('s Zondags vrij) en twaalf werkdagen vakantie.



De Leidse 'bootenknechten' vóór de oorlog: v.l.n.r. Hessel (Die Leythe), Servaas (LVSRV De Vliet), Hendrik (SRV Njord). (Bron: Lustrumboek 1979)

Ondanks de aanvankelijke bedenkingen bleek Hessel in de praktijk goed te voldoen; boten en riemen werden goed onderhouden en waar nodig hersteld, zodat hij na zijn jaar proeftijd in vaste dienst werd aangenomen. Ook kon hij, wegens verhuizing van de oude Pape, de benedenwoning Morschweg 168 betrekken, zodat het toezicht op het Leythe-terrein weer was gegarandeerd. Hij kreeg echter kritiek op

een ander deel van zijn functie: zijn langdurige afwezigheid voor het innen van de contributies, vooral in de maand november. Het Bestuur besloot daarom in oktober 1938, dat hij dat "kwitantie-lopen" moest beperken tot de ochtenden, "in bijzondere gevallen, na overleg met den Penningmeester, ook in de middaguren". Inning door een incasso-bureau vond men onverstandig, wegens de grote ervaring die Hessel inmiddels had.

In de aanloop naar de Tweede Wereldoorlog werd de Nederlandse krijgsmacht gemobiliseerd. Ook Hessel werd opgeroepen, waardoor Die Leythe zonder bootsman zat. Daarmee vervloog het voorne- men, dat hij een overnaadse skiff zou bouwen (waarvoor hout al was aangekocht), maar ook het onder- houd lag stil. De oude Pape adviseerde daarom een jongen aan te nemen, die onder zijn toezicht kon werken. Verkrijgen van buitengewoon verlof voor Hessel bleek onmogelijk, maar het Bestuur stel- de hem voor, in elk geval zijn vakbekwaamheid op peil te houden door tijdens zijn verlof (tweeweke- lijks één dag) bij Die Leythe te werken. Hij zou dan mede toezicht kunnen houden op Jan Filippo, timmermansleerling van de ambachtsschool, die vanaf 1 april 1940 tijdelijk als hulp was aangesteld voor f.5,- per week. Niettemin viel de begroting dat jaar gunstig uit, door de enorme hoeveelheid cho- cola en dergelijke die Hessel had kunnen slijten, waarop het Bestuur hem voor zijn moeite 10% van de winst toekende.

Na zijn demobilisatie kon Hessel eindelijk beginnen aan de bouw van de in 1941 "Galgewater" ge- doopte overnaadse oefenskiif. Voor het vergroten van zijn vakbekwaamheid wilde hij een cursus bo- tenbouw volgen; het Bestuur vond dat een goed idee, maar er kwam niets meer van. In de eerste plaats omdat zoiets helaas niet bestond, maar vooral doordat in 1943 de bezetter alle Nederlandse militairen in Duitse krijgsgevangenschap riep, waarop het Jaarverslag berichtte:

Doordat Hessel in krijgsgevangenschap ging, waren wij met het herstellen van materiaal erg gedupeerd. De meubelmaker Sommeling werd bereid gevonden, lopende karweitjes op te knappen, terwijl de oude Pape voor het openen en sluiten van de loods zorgde. Op de wedstrijden speelden de leden Thomassen en Somer- wil voor botenknecht, waarmee ze goed werk hebben verricht.

Op 7 augustus 1943 berichtte Hessel per "Kriegsgefangenenpost" vanuit M.-Stammlager IVC, dat hij als electromonteur werkte "in Fransch kamp ~~CENSUUR~~", waar hij lange werkdagen maakte. Het Be- stuur vond gedeeltelijke (en niet bevredigende) vervanging in de meubelmaker en de botenknecht van de LVSRV De Vliet, maar de extra kosten van die twee drukten zwaar op de financiën, want Hessels loon werd doorbetaald aan zijn echtgenoot. Op den duur was het materiaal in zo'n slechte staat, dat het Bestuur in 1944 besloot voorlopig geen jeugdleden meer aan te nemen (toen nog 14-18 jaar) - bij hen werd het risico op schade te groot geacht.

De bevrijding bracht slechts kort soelaas, want begin 1946 moest Hessel in weer dienst. Het Bestuur poogde een jaar lang vergeefs hem terug te krijgen, maar uiteindelijk slaagde een verzoekschrift, me- de-ondertekend door B&W van Leiden, zodat Hessel begin 1948 aan de slag kon. Eindelijk kon het materiaal weer als vanouds worden onderhouden, al was het vrijwel onmogelijk om hout en koper te verkrijgen. Bovendien kreeg Hessel van zijn zwager een cirkelzaag, een lintzaag en een mechanische figuurzaag, wat hem van pas kwam bij het bouwen van boten. Na de overnaadse skiff 'Galgewater' volgden de single wherry's 'Brasem' (1950) en 'Drecht' (1952), maar toen was het voorbij, want op woensdag 21 januari 1953 nam Die Leythe afscheid van Hessel. Die vertrok eind van dat jaar met een mooi getuigschrift naar Canada, zodat een nieuwe botenknecht nodig was.

Het Jaarverslag over 1951-'52 vermeldt nog Hessels andere roeping; in mei 1952 roeide Tijn van der Loo bij de Hollandia-wedstrijden in de Jonge Skiff A, met als coach H.Pape. Helaas behaalde hij geen overwinning. Beter resultaat behaalde Hessel in juli met M.Hofman; zij won bij de Holland-beker wed- strijden de Jonge Skiff Dames snel. Ook op andere terreinen maakte Hessel zich verdienstelijk, getui- ge de vermelding van zijn naam bij de medewerkers aan de Leythe-revue "En nu - Revue!" waar- mee op 2 februari 1952 de leden werden vermaakt.



In juli 1951 was Hessel (r. met sigaret, er werd toen nog flink gerookt) aanwezig bij het vertrek van een groep Leythenaren naar Nieuwkoop, voor de jaarlijkse kampeerweek.



Tijdens de WRB-wedstrijden in Den Haag op 5 oktober 1952; Hessel Pape in gesprek met Henk Oudshoorn; v.l.n.r. Jan Beun, Hessel Pape, Sieb Lammers, Arie Blanken, Juinboll, Bram Roobol, Henk Oudshoorn.

Het loon van de botenknecht drukte zwaar op de begroting van Die Leythe, zeker in 1935, toen het ledental op een dieptepunt was. Toch werd Hessels weekloon in 1937 met f.1,- verhoogd wegens zijn

huwelijk en kreeg hij in 1938 een uniform, vastgesteld als "donkerblauwe overall met zwarte pet". Na overleg met "De Laak" werd het aangepaste dienstrooster van hun bootsman ingevoerd, waarbij het Bestuur Hessel een loonsverhoging in het vooruitzicht stelde, als hij zich wat meer zou inspannen. Die loonsverhoging was toen echter onmogelijk; Hessel mocht in die crisistijd blij zijn, dat hij vast werk had...

Het "nieuwe bewind" dat in 1940 in Nederland aantrad had tot gevolg, dat Hessels weekloon (f.20,- plus reductie op de huur) moest worden verhoogd, conform het collectieve arbeidscontract voor Leiden (een timmerman kreeg toen f.29,34). In 1942 kreeg hij zelfs ongevraagd verhoging.

Als sergeant bij de pontonniers had Hessel in 1947 een wedde van f.2.418 (netto f.43,25 per week), veel meer dan hij bij Die Leythe kreeg. Misschien wel daarom werd in 1948, na zijn terugkeer, zijn salaris verhoogd. Het jaar daarop keek het Bestuur weer bedenkelijk: Hessel was 12,5 jaar in dienst; dat werd gevierd, maar het cadeau ('een encyclopaedie') ging met f.29,50 de begroting te boven. Maar komaan: hij was ook 12,5 jaar gehuwd, dus het moest maar...

JAN LEERING

Bootsman 1953 - 1954

Jan Leering was bootsman geweest bij "Willem III", was vervolgens zelfstandig gaan werken, maar was daarmee volgens de berichten niet tevreden. Toen hij werd aanbevolen, was het Bestuur daarom in 1953 graag bereid met hem in zee te gaan. Hessel had al zijn houtbewerkingmachines meegenomen, zodat die moesten worden aangeschaft, voordat Leering boten zou kunnen bouwen. Dat viel niet mee: aan een lintzaag was bijna niet te komen, zodat het Bestuur ten einde raad overwoog Njord te vragen of Leering de lintzaag van hun bootsman mocht gebruiken. Het vroeg zich ook af, of Leering niet alleen voor Die Leythe, maar ook voor andere verenigingen zou kunnen bouwen (waarmee hij een bonus kon verdienen), maar die hoop bleek al snel ijdel: de nieuwe bootsman werkte onnauwkeurig en onvoorstelbaar traag en deed bijzonder weinig aan het materiaal. Geen wonder; zijn ambitie lag op een heel ander terrein: het coachen van de meisjesvier.



Bootsman Jan Leering, coach van de winnende damesvier, langs de Trekvliet bezig met zijn oneigenlijke werk, het trainen van de damesvier.

Zijn voorganger, Hessel Pape, was al eens coach geweest, maar Leering deed niets liever - en met resultaat. "Men" stond toen nog ietwat onwennig tegenover het snelroeien voor vrouwen, zodat er zelfs geen officieel kampioenschap in bestond, maar dat zou snel veranderen en de Leythe-dames gingen (letterlijk) voorop. Na haar succes bij de nationale wedstrijden in 1953 werden de dames uitgezonden naar Denemarken, waar zij tijdens de Europese Kampioenschappen op het Bagsvaerd-meer kampioen werden - officieus, want het verschijnsel 'dames-snelroeien' was nog zó nieuw, dat de 'Ré-gates féminines' als een soort voorprogramma aan het eigenlijke toernooi waren toegevoegd.

De euforie in Nederland, en natuurlijk helemaal bij het intens meelevende Die Leythe, was enorm. Ook in 1954 wist Leering de ploeg tot grote prestaties te brengen: de meiden wonnen bij de Hollandia en de Nederlandse Kampioenschappen, zodat het geen wonder was, dat de ploeg werd ingezet bij de EK, die dat jaar op de Bosbaan werden gehouden. Daar werden zij een knappe tweede, achter de onoverwinnelijke Sovjet-vrouwen, maar het Bestuur zag met lede ogen de toestand van het materiaal achteruit gaan. Omdat Leering zijn eigenlijke taak als botenknecht zo deerlijk liet versloffen, viel eind 1954 de onontkoombare beslissing: hij werd ontslagen. De onvoltooide oefenskiff, waaraan hij al een jaar bezig was, bleef in de werkplaats achter, krom en krakkemikkig. De dames van de kampioensvier uitten haar diepe teleurstelling, maar het Bestuur legde uit, dat Die Leythe een goede botenknecht nodig had, géén coach.



Jan Leering op 22 augustus 1954 bij de Bosbaan, met de Leythe-damesvier en de Sovjet-ploeg.

Wéér zat Die Leythe zonder bootsman.

PIET FLEUR (1905 - 1997) Bootsman 1954 - 1977

Piet Fleur was niet volledig onbekend met Die Leythe: als bekende van Maarten de Lange (bootsman van Njord) had hij al kennis gemaakt met Hessel, voor diens vertrek, en had belangstelling getoond voor diens functie. Helaas was het Bestuur toen al in gesprek met Jan Leering, die de nodige ervaring had. Na de teleurstellende ervaring met Leering wilde het Bestuur het wel met Fleur proberen, zeker ook omdat Maarten zeer lovend over hem sprak. Het heeft daarvan nooit spijt gehad, integendeel: bij zijn vertrek in 1977 (zeven jaar na zijn pensionering) werd Piet benoemd tot Erelid van Die Leythe, voor zover bekend de enige bootsman die zo is onderscheiden.

In Piets eerste jaren bij Die Leythe zou men dat niet hebben voorspeld, want hij moest (net als zijn voorganger "ouwe Pape") alles nog leren. Als uitvoerder in de bouw wist hij van aanpakken en dat kwam hem goed van pas, maar ervaring met roeiboten had hij niet. Bovendien beschouwden zelfs toen nog velen de "botenknecht" als een bediende, aan wie vrijelijk opdrachten konden worden gegeven. Het duurde dan ook enkele jaren voor hij zijn draai bij Die Leythe had gevonden.

Toen was ook zijn vakmanschap zodanig gegroeid, dat hij niet alleen boten kon repareren, maar ook nieuwbouw aandorst. Zijn eerste creaties (nog in samenwerking met Maarten van Njord en Harry van Laga) waren de overnaadse skiff "Eem" in 1959 (afbouw van de onvoltooide Leering-skiff, die jaren opgeslagen had gelegen) en de maasskiff "Vlist", die op 12 maart 1960 werden gedoopt.

Toen hij daarmee eenmaal goed was begonnen, kende Piets bouwlust geen grenzen. Een pingpongtafel en inklapbare bridgetafeltjes (1961) voor de vele activiteiten die de Propagandacommissie toen ontplooiden. Herstel en uitbreiding van de kleine loods met een kleine uitbouw aan de waterkant (1962), zodat in die werkplaats eindelijk een vier kon worden neergezet.



Bootsman en botenbouwer Piet Fleur in zijn nieuwe werkplaats (l.) en in april 1974 (r.).

Bovendien kregen tientallen deelnemers aan Onderlinge en WRB-wedstrijden, als herinnering, miniatuur-riempjes en -rolbankjes mee (1962, 1963, 1964). Met het aantreden als Voorzitter van Joop Gijsman begon ook voor Piet een nieuwe tijd. Zelf formuleerde hij dat in 1979 zo:

"Erkenning van je vakmanschap kwam ook maar langzaam. Dat ik veel nieuwbouw ging doen, was eigenlijk pas sinds Gijsman voorzitter is. Die zei de eerste keer: 'Durf je het aan, Piet?' Ik zei: 'Ja hoor, het kan niet meer dan mis gaan.' De eerste nieuwe boot was nog daarvoor, die heb ik samen met Harry van Laga en Maarten gemaakt. Dat deden we natuurlijk 's avonds, als Harry en Maarten klaar waren met hun werk."

Van 1965 af, tot zijn vertrek in 1977, bouwde Piet elk jaar minstens één boot, voornamelijk wherry's en tubs, maar uiteindelijk ook wedstrijdboten, zoals de twee-zonder "Taurus", de dubbel-twee "Wilde Eend" (gedoopt door de acteur Ton Lutz) en de twee-met "Aragorn".

In 1967 lagen die activiteiten uiteraard voor een groot deel stil, door een veel groter project: de bouw (eindelijk!) van een echte sociëteit (recreatieruimte), gecombineerd met een nieuwe werkplaats. Piets ervaring in de bouw kwam daarbij goed van pas, want hij overzag het storten van beton voor de funderingen en de vloer en deed zelf het meeste timmerwerk. Die nu nog bestaande werkplaats kreeg een betonnen ringfundering met daarop een houten vloer, zodat Piet de mallen kon stellen voor het zelf bouwen van boten. Op 10 juni 1967 was het dubbel feest: de Burgemeester opende de nieuwe sociëteit/werkplaats en Piet Fleur werd gehuldigd voor zijn 12½-jarig jubileum.

Al in de tijd van Pape beschouwde het Bestuur de bootsman als de man die het gezag uitoefende en hoe vriendelijk Piet ook was, soms moest hij zijn strenge kant tonen. In juli 1962 schreef hij in het Leycovaat een bestraffend stuk over "baldadige jeugdleden" (14-18 jaar), die hem veel extra werk en ergernis hadden bezorgd. Rond 1970, met de opkomst van het "kinderroeien" (9-14 jaar), kreeg Die Leythe een heel ander beeld van de bootsman, toen die zijn intrede deed als Sinterklaas en (bij het Jeugdcarnaval) als Prins Piet. Vooruitlopend op zijn onvermijdelijke afscheid kreeg Die Leythe in december 1973 ook de opleider Piet Fleur te zien, toen hij een aantal leden de cursus "Zelf repareren" gaf. Daar leerden zij zuiniger omgaan met het kostbare materiaal en het voorkomen en herstellen van kleine ongemakken aan dollen, riemen en slidings.

Hoewel Piets 65ste verjaardag in september 1970 met een receptie was gevierd, bleef hij aan, tot grote opluchting van de vereniging. Voor de gepensioneerde bootman brak een productieve tijd aan, waarin hij de ene boot na de andere bouwde, maar op den duur werd het zelfs voor hem tijd om het wat rustiger aan te doen. Piet woonde toen al sinds 1973 weer in Oegstgeest, waardoor hij geen "terreinbeheerder" meer was; de bedrijfswoning was aan anderen verhuurd. In 1977 was het zover, maar een echt afscheid van Die Leythe zat er niet in, want op 17 juni 1977 werd Piet in een speciaal belegde extra ledenvergadering bij acclamatie benoemd tot Erelid. Voorzitter Joop Gijsman gaf als toelichting, dat de benoeming van Fleur tot erelid hem duidelijk zou maken, dat hij altijd welkom was op de vereniging. Dat waren geen loze woorden en Piet Fleur was in de twintig jaar daarna dan ook menig maal bij Die Leythe te vinden.

Op 12 juni 1997 overleed hij in zijn woonplaats Oegstgeest.

DOOR PIET FLEUR GEBOUWDE BOTEN

- 1960: "**Eem**" (afbouw onvoltooide overnaadse skiff) *)
- 1960: "**Vlist**" (Maasskiff) *)
- 1963: "**Schie**" (herbouw van overnaadse vier, overgenomen van Njord)
- 1965: "**Piet**" (tub)
- 1966: "**Linge II**" (dubbel-wherry)
- 1968: "**Spijkerboor**" (dubbel-wherry)
- 1969: "**Mije**" (tub)
- 1971: "**Trekvljet**" (dubbel-wherry)
- 1971: "**Taurus**" (twee-zonder)
- 1972: "**Aragorn**" (twee-met)
- 1974: "**Zijj**" (dubbel-wherry)
- 1974: "**Wilde Eend**" (dubbel-twee)
- 1976: "**Adri Hiemstra**" (dubbel-wherry)

*) In samenwerking met Maarten de Lange van Njord & Harry van Laga

WILLEM NIJHUIS

Bootsman 01-01-1979 - 01-01-2004



Willem Nijhuis op 22 augustus 1981, bij de doop van de door hem afgebouwde maasskiff "Bertha".

Na het vertrek van Piet Fleur als bootman waren regelmatig leden in de werkplaats te vinden voor kleine reparaties en onderhoudswerk. Die hadden (zoals het Jaarverslag over 1978 meldde) "de kunst afgekeken bij de heer Fleur", maar met hoeveel toewijding die leden ook bezig waren, zij konden alleen hun schaarse vrije uren daaraan besteden. Het Bestuur zag daardoor toch de noodzaak van een vaste kracht. Het was echter niet eenvoudig iemand te vinden die aan de eisen voldeed: liefst enig vakmanschap, zodat hij ook de moeilijker klussen aan zou kunnen, maar de vraag was, of de Sociale Werkplaats zo iemand zou kunnen leveren. Gelukkig kwam eind 1978 Willem Nijhuis beschikbaar, die per 1 januari 1979 in dienst kwam.

Zijn visuele handicap baarde enige zorg voor het werk met de lintzaag en voor het priegelwerk bij schuren en lakken van overnaadse boten, maar in de praktijk bleek hij te voldoen, zeker in samenwerking met de Commissaris Materiaal en de materiaalcommissie. Dat bleek wel bij zijn afscheid, dat samenviel met zijn vijftienvigjarig jubileum bij Die Leythe. Bij die gelegenheid kreeg hij de zilveren penning van de gemeente Leiden opgespeld.

Het bouwen van boten, in hechthout en (vooral) in kunststof, was inmiddels zo geprofessionaliseerd, dat dat ambacht niet meer paste in onze werkplaats. Willem kon echter de vloot verrijken door het afbouwen van boten, die als casco waren gekocht: maasskiff "Bertha" (1980), de C-1 "Willem" (1988 door hemzelf gedoopt), de wherry's "Oude Rijn" (1989) en "Nieuwe Rijn", de C-2 "Arie Blanken" (1990) en de C-3 "Drievliet" (1991).

REGIONALE BOOTSMAN 01-01-2011

In 2009 bleek, tijdens periodiek bestuursoverleg met roeiverenigingen uit de regio, dat de bootslieden van een aantal verenigingen (Njord, Asopos/De Vliet, Laga en Rijnland) binnen afzienbare tijd met pensioen zouden gaan. Die Leythe zat toen al vijf jaar zonder. Daar ontstond het idee om gezamenlijk een professionele bootzman aan te stellen. Uiteindelijk besloten DDS, Die Leythe, Laga en Rijnland een samenwerkingsverband aan te gaan. Het regelen van alle arbeidsrechtelijke voorzieningen kostte heel wat overleg, maar uiteindelijk is een constructie gevonden. Daarin is SportService Noord-Holland formeel werkgever (die het salaris betaalt), terwijl de aangesloten roeiverenigingen functionele werkgevers zijn (die het werk leveren). Zij betalen daarvoor aan SportService een vergoeding volgens de overeengekomen verdeelsleutel. Het zoeken naar een kandidaat leidde uiteindelijk tot de aanstelling per 1 januari 2011 van Barend Doorduyn. Hij werkt voor elke vereniging een bepaald aantal uren volgens de verdeelsleutel, die met enige souplesse kan worden toegepast. Daarbij gebruikt hij de professioneel uitgeruste werkplaatsen van de RV Rijnland (ook voor Leythe-materiaal) en de DSRV Laga (ook voor DDS), die voldoen aan de strenge eisen die de arbo-wetgeving stelt. De materiaalcommissie kan onze eigen werkplaats nog gebruiken voor klein herstel- en onderhoudswerk, maar voor het werk met hedendaagse kunststoffen is die kleine ruimte niet meer geschikt te maken.

T. 2012