



CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE
BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Luger, E. N. J.

Zeilvereniging Het Y, Amsterdam,
1885-1985 / (E.N.J. Luger)
Amsterdam: Zeilvereniging Het Y.
ISBN 90-9001191-9

SISO 617.81
UDC. 061.237:797.14 (492*1000)
"1885/1985"

Trefw.: Zeilvereniging Het Y;
Amsterdam; geschiedenis;
1885-1985.
© Zeilvereniging Het Y.

Verantwoording

In de annalen, voor zover niet door
de oorlog of anderszins in
ongerede geraakt, werd door Jan
van Alem de geschiedenis
nagevorst.

Nils Luger belichtte vanuit 7
invalshoeken het verenigingsleven.

Documentatie, coordinatie,
samenstelling, tekstbegeleiding
door het Verenigings Secretariaat
met medewerking van vele
Y-leden.

Foto's uit archieven, in opdracht
gemaakt en door leden
beschikbaar gesteld.

Kaarten: Openbare Werken
Amsterdam en ESA.

Drukkerij De Meer, Diemen
Drukkerij Zuidam en Zonen,
Woerden

Vormgeving Willem Kind G.V.N.

Leilvereening
"Het 2^e"

opgericht 3 April 1885.

erkend als rechtspersoon

by
Koninklyk Besluit, dd. 14 Julij 1885
N^o 44.

© Ned. Staatscourant, dd. 15 Aug^{us} 1885,
N^o 101.

De titelpagina en de eerste notulen
van de vereniging zoals
geschreven in het eerste
notulenboek, lopende van 3 april
1885 tot 7 december 1900.


 Notulen
 der Vergadering
 gehouden
 op 1 April 1885.
 in het Café
 Roodt Linné.

De President opent de vergadering

- aanwezig van de Heeren:
- J. F. Hult, H. J. Heer, P. Wingerpoor
 - Carl Jurgens, J. H. Hadden, H. C. Wierstra
 - J. C. Hofman, J. F. H. Hoop, P. Altmann
 - L. Jaski, J. Boek, J. B. Buisson
 - Dr. Bispiner, A. Leeb, A. J. Grob.
 - A. v. Hunsede Obste, J. C. Carst, P. de Muine.
 - Joh. F. Hult, J. H. v. Campen, Ch. Passt.

Van den voorgaanden is de notulen
 niet door den fungerenden
 Secretaris, den Heer J. Boek gemaakt.
 Allen valt te berispen, dat in
 den voorgaanden besteden is de
Leif Verzekering. Het C
 afgerichten.

- Verhoord werden het Bureau:
- de Heer L. Jaski President
 - „ „ J. Altmann: Quincommissie
 - „ „ J. Boek Secretaris
- Als Notarissen werden afgezet:
- de Heer J. A. H. Houth. Advocaat
 - „ „ H. C. Wierstra, v. Advocaat
 - „ „ H. Burchard Adv. Schoudbrecht


 President

Een woord van de erevoorzitter.

Een honderd jaar oude vereniging, maar gelukkig nog springlevend en vol energie. Er is dan ook alle reden tot gelukwensen en respect, omdat vier generaties bestuur en leden het oprichtingsparool: „De zeilsport met alle gepaste middelen bevorderen”, hebben waargemaakt. Een groep mensen die van aanpakken weet. Zoals in het leven van mensen, heeft ook Het Y goede en slechte tijden doorgemaakt, maar door nuchterheid en volharding wist men steeds de tegenslagen te boven te komen.

Een opvallend succes vind ik dat Het Y, dankzij de kennis en toewijding van een aantal leden (die dit con amore deden) jarenlang lessen kon laten geven aan nieuwelingen in navigatie, zeemanschap, kennis van weer en wind. Een duidelijk bewijs dat hun werk groot nut heeft gehad is dat de Redding Maatschappij slechts hoog zelden assistentie aan onze leden heeft hoeven verlenen. Sterker nog, in steeds meer zeehavens, niet alleen langs Europese kusten, ziet men tegenwoordig jachten met de Y-vlag in top.

Ten slotte haal ik de woorden aan van wijlen onze voorzitter Dr. Ernst Crone: „Door te zeilen zoals 't behoort, wordt men een beter mens”. Behoorlijk zeilen, goed zeemanschap, kennis van reglementen, vlag- en jachtetiquette, alsmede goede tradities vormden honderd jaar lang de basis van de Zeilvereniging Het Y. In de hedendaagse samenleving worden die tradities nogal eens veronachtzaamd. Welnu, laat men liever bedenken dat de zeilsport drie eeuwen geleden in Nederland zijn oorsprong had.

Moge de geest van vertrouwen en vriendschap ook in de komende decennia in de vereniging gehandhaafd blijven.

Ik wens u goede vaart en veel succes in de volgende eeuw.

F.K. Herkenhoff

Verenigings-voorzitters

C. Jaski	1885 - 1888
P. Altink Jr.	1888 - 1904
Eduard H. Crone	1904 - 1918
H. Kersken	1918 - 1928
Ernst Crone	1928 - 1932
J.H. Bergmann	1932 - 1941
L. van de Wal	1941 - 1952
F. Herkenhoff	1952 - 1965
J. van Alem	1965 - 1974
Tj. Westendorp	1974 - 1985
B. Wiebenga	1985 -



Voorwoord

Bij het schrijven van een gedenkboek komt men tot de ontdekking dat zoiets een geheel nieuwe ervaring is.

Tenzij je er je beroep van maakt natuurlijk.

Maar als dat niet het geval is, dan grijp je naar de boekenkast van iemand die veel van dat soort gedenkboeken heeft.

Een ding valt dan direct op, ze lijken allemaal op elkaar!

A1 heeft de een iets meer van een lange rouwadvertentie dan de ander.

Geen gedenkboek zonder groepsfoto's, hoe ouder de club die te herdenken is, hoe vergeelder de foto's.

Het bestuur anno 18 nog wat - snorren en bolhoeden - gouden horlogekettingen - het martiale straalt er van af.

Nauwelijks een aanmoediging om de vereniging door z'n volgende 100 jaar heen te helpen dus.

Bij een eeuw Y ontkomt men natuurlijk niet aan een terugblik, in het verleden ligt immers de wortel van het heden.

Te lang daar stil bij blijven staan leidt echter tot de bovengenoemde rouwadvertentie.

Dat is terugzien op zaken, die ondanks in grote wijsheid genomen bestuursbesluiten, toch goed afliepen.., of fout gingen, natuurlijk.

Te veel naar het verleden kijken is alleen goed voor historici.

Er zal nooit meer een openingstocht naar Schokland worden gevaren en het is daarom niet of nauwelijks interessant om de tijden van hoog- en laag water te Kampen te memoreren.

Van belang is dat men iets in handen heeft dat men zelf nog heeft meegemaakt en dat de moeite waard is om door te geven aan de jeugd, onze Y jeugd.

Daarom in dit gedenkboek, wel degelijk een terugblik op 100 jaar verleden, maar met de nadruk op vandaag! Wat het bestuur tachtig jaar geleden deed is natuurlijk

van belang geweest voor de vereniging en dus voor ons.

Wat ons bestuur nu doet is van belang voor morgen.

Foto's van het eeuwfeest... dat kleine jongetje links ... werd in 2015 voorzitter...

Kortom een gedenkboek van 100 jaar Y...

voor de mensen van nu...

en morgen...

... Het Y en z' n ontstaan...

Men mag gerust het IJ de bakermat van de pleziervaart noemen.

In het begin van de 17de eeuw verschenen hier de eerste speeljachten.

Van hier vertrokken ook in 1660 en 1661 de eerste twee „yachten” naar Engeland, waar men niet alleen het zeilen voor z'n genoegen, maar ook het woord overnam.

In het in 1925 ter gelegenheid van ons 40 jarig jubileum uitgegeven Gedenkschrift, schreef de latere voorzitter van Het Y Ernst Crone dan ook:

//We liefhebberij voor zeilen heeft in vroeger eeuwen tijden van grote bloei in Amsterdam gekend. Hoe kon het anders? Onze bevolking geboren aan het water, zou die zich voor ontspanning niet op het water begeven?// Jaren van economische slapte in de tweede helft van de 19de eeuw hadden een wegwijzen van de pleziervaart in Amsterdam, en trouwens ook elders, ten gevolge. Niet alleen de economie was daar debet aan, veel inpolderingen waardoor het zeilwater steeds beperkter werd, opkomst van andere sporten, speelden daarbij ook een rol.

Het roeien, door gebrek aan ligplaatsen op het IJ, z'n plaats vindend op de Amstel trok veel belangstelling, niet in het minst door de gezelligheid die men daar vond...

Gaandeweg verdwenen de grote jachten en wat overbleef durfde men nauwelijks als jacht te kwalificeren. Er moest dus wat gebeuren om de oude liefhebberij te doen herleven. Als men de handen ineensloeg zou er misschien niet alleen wat te redden zijn, maar wellicht een nieuwe periode aanbreken. Dankzij een goede voorbereiding en goede propaganda gelukte het om velen voor de zeilsport te „her” interesseren, en met het toenemen van het aantal pleziervaartuigen kwam de behoefte aan eigen havens.



Zo groeide van de weeromstuit de behoefte aan een plaats waar men elkaar kon ontmoeten - de behoefte om gezamenlijk tochten en wedstrijden te houden, kortom; het ei was gelegd.

Aan het eind van het zeilseizoen 1884 namen vier „Heeren” het initiatief om „al de Heeren eigenaren van zeilvaartuigen” bijeen te roepen om ter afsluiting van het seizoen een gezamenlijke vaartocht te houden.

Op deze oproep verschenen 20 liefhebbers zowel afkomstig van de Amstel als het IJ en er werd besloten de zondag daarop een tocht te maken naar de Zaanlandsche.

Als veiligheidsschip bij deze onderneming fungeerde een sleepboot waarop een 8 man sterk orkest!

In Zaandam was de bevolking uitgelopen, men dacht aan een overval, doch dit bleek mee te vallen. Onze zeelieden spoedden zich naar cafe De Beurs teneinde //den inwendigen mensch te versterken//.

Hierna werd, voorafgegaan door het orkest, een optocht door Zaandam gehouden gevolgd door wederom een bezoek aan cafe De Beurs.

Uit notulen uit die tijd blijkt dat men

steeds meer sympathie kreeg voor elkaar!

Na de retourvaart naar Amsterdam had men zodanig onder het fraaie najaarsweer geleden dat in Het Tolhuis besloten werd nog maar een paar afzakkers te pakken.

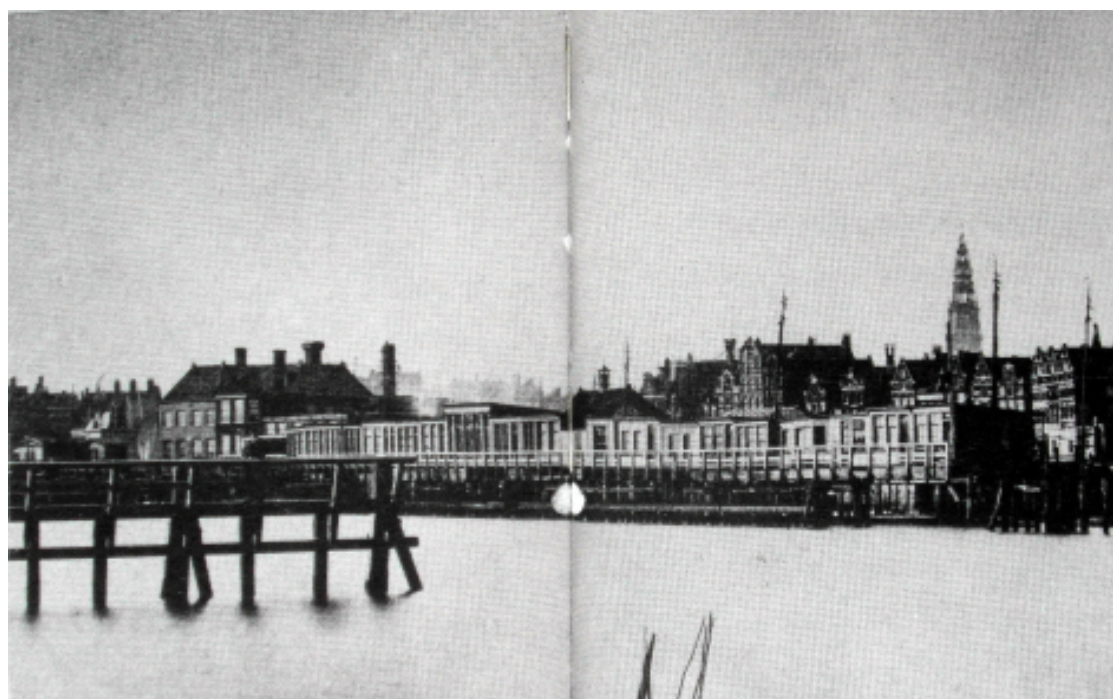
Deze wankelende basis was aanleiding om spoedig daarna in een ander lokaal De Roode Leeuw bijeen te komen om de toekomst eens in ogeschouw te nemen.

Deze leek het best gewaarborgd in het oprichten van een vereniging aan het IJ. Omdat er reeds verschillende roei- en zeilverenigingen in Amsterdam bestonden en men het gevoel had dat de krachten al reeds te veel verbrokkeld waren, besloot men een bond op te richten.

Men gaf deze bond de naam Nationalen Zeil- en Roeibond.

Elke vereniging zou jaarlijks een som dienen te betalen naar gelang van het aantal leden dat men telde, en van het totaalbedrag konden dan wedstrijden en feesten worden gehouden.

(Het is overigens jammer dat het huidige Koninklijk Nederlands Watersport Verbond dat hier een eerste poging van ontstaan onderging, later niet in die geest is



De eerste jachthaven.

184



JEAN EBEL & C^o.
Wijnhandelaars,

labben de eer zich voortdurend bij H.H. Loden der Zeilvereniging „Het Y“ aan te bevelen voor de leverantie van het gunstig bekende merk **BURSAUX** wijn, naar de Vereeniging „Het Y“ genoemd.

De prijs daarvan is / 36— per anker, of 85 cts. per flesch, bij minder dan 1/4 anker (11 L.) genomen.

Dese Wijn is uitmuntend geschikt voor het gebruik bij watersporten, pick-nick's etc. Ook als goede Tafelwijn zeer aan te bevelen.

ZUIVERE COGNAC'S
in verschillende prijzen.

Algemeene Prijs-courant op aanvraag gratis en franco door het geheele land.



1885
Y
1985

Vroeger waren advertentiën”(uit het jaarboek van 1887) blijkbaar niet taboe.

C. Jaski, een der oprichters der Zeilvereniging Het Y en voorzitter van de oprichting in 1885 tot 1888 (sept.) daarna erelid.

voortgezet. Er wordt daar veel te weinig gefeest!) Er werd zoveel tegenwerking bij het oprichten van die bond ondervonden dat bij een vergadering op 3 april 1885 werd besloten om met uitzondering van de tegenwerkers, te komen tot de oprichting van de Zeilvereniging Het Y. Zodat tenminste niet alle moeite voor niets was geweest! Het is niet duidelijk wat er met het orkest is gebeurd.

124

Telefoonnummer 396

NEDERLANDSCHE SPORT,
OFFICIEEL ORGAAN

der Nederlandsche Hardsport- en Beroevening, der Amsterdamsche Sport Club, der Nederlandsche Jeugdvereniging „Nicoed“, der Koninklijke Nederlandsche Zee- en Beroevening, der Koninklijke Zeilvereniging „De Maas“, der Amsterdamsche Koninklijke Zeilvereniging „De Nieuw“, der Koninklijke Zeilvereniging „De Anker“, der Zeilvereniging „Het Y“, der Beroevening „Fotras“, van den Houtel Schuttersgidsbond, der Amsterdamsche Jacht, der Amsterdamsche Schiedclub en van den Nederlandschen Coorn-Bond.

VERSCHEIJNT ELKEN ZATERDAG.

Abonnementenprijs:

Voor het binnenland per jaar (r. p. p.) 2.50 bij vooruitbetaling

- • • • • Nederland 2.50
- • • • • de Overzeeland 3.50

Abonnementen:

Van 1-5 regels / 1.—
Elke regel meer 0.25

Uitgevers: **ELIENX, HARRIS & Co.**, Amsterdam, Bokin 2.

De Hout is bijdragen getuigd tot het plaatsen van Advertentiën aan Looz-Advertenties, Verkoopplaatsen van Boekenplaatjes 191, 192, 193.

Van vele verenigingen ontving men blijken van sympathie met het feit dat, al was het oorspronkelijke voornemen dan niet gelukt, toch duidelijk vaststond: Het Y was iets meer dan een lokaal clubje. De eerste statuten lieten dan ook niet alleen individuele leden maar ook verenigingen toe tot het lidmaatschap. Op 15 juli 1885 verleende Z.M. de koning zijn koninklijke goedkeuring en werd Het Y een rechtspersoon.

... Het Y en z' n verleden...

Nadat in 1885 De Nationale Zeilbond was opgegaan in de Zeilvereniging Het Y, kan men gerust stellen dat een periode was afgesloten en men aan de vooravond stond van een nieuwe tijd.

Afgesloten was een periode waarin gestalte werd getracht te geven aan de behoefte om als watersporters onder elkaar de krachten nu eindelijk eens te bundelen. Weliswaar kwam de bond pas in 1890 van de grond, maar men had duidelijk een poging ondernomen die kans van slagen had.

Reeds eerder was dit geprobeerd, en wel in 1850, toen op initiatief van Z.K.H. Prins Hendrik, bijgenaamd de Zeevaarder een Koninklijke Nederlandse Jachtclub was opgericht.

Hieruit zijn later de Koninklijke Nederlandsche Zeil en Roeivereniging te Amsterdam, en de Koninklijke Roei en Zeilvereniging de Maas te Rotterdam ontstaan. Echte eenheid was nog ver te zoeken.

De recessie was nog steeds een feit en de zeevaart kwijnde.

Vertrouwend op een betere toekomst organiseerde men zeil- en roeiwedstrijden om de belangstelling voor het water gaande te houden maar men richtte de aandacht zeer nadrukkelijk op het organiseren van activiteiten die ten doel hadden om lieden op te leiden die in geval van opbloei der zeevaart, met verstand van zaken schepen konden manoeuvreren en navigeren.

Oude jaarverslagen van onze vereniging munten uit door soberheid waar het bijvoorbeeld om zulke belangrijke zaken als de kas betreft.

Daarentegen worden de feesten en partijen, welke geheel in de geest van de oprichters een zeer voornamelijk plaats innamen, uitbundig beschreven.

Schreef Ernst Crone destijds (in 1925) „dat men daar weemoedig op terug kon zien”; opgelucht halen wij



„heeren” liefhebbers

HOTEL-CAFÉ-RESTAURANT
„NEUF”

Kalverstraat 41 Telefoon 30344
AMSTERDAM

■ ■

Sedert Mei 1925 geheel gerestaureerd en naar de laatste eischen des tijds ingericht

CENTRALE VERWARMING

Loopend warm- en koud water op alle kamers

BADEN IN HET HOTEL

Zalen voor Vergaderingen en Extra Diners

Eurende des winter elke Zaterdagavond
plaats van samenkomen der Filialen

- Restaurant geopend den geheelen dag -

Lunch / 1.75 Diners / 2.- en / 2.75

Dagschotels vanaf / 1.25

Logies met Ontbijt vanaf / 3.75

R. MEIJER, Eenz. Directeur
Woning: DR. HOTEL PALAIS ROYAL

Persverslag uit het prille begin

Wij hebben het reeds meermalen gezegd: de zeilvereniging „Het IJ” heeft een benijdenswaardig talent om prettige, afwisselende waterfeestjes te geven, waarbij men geruimen tijd goed humeur en vroolijkheid opdoet. Nu was het gisteren weer een wimpeltocht naar Velzen. Het weder was te stil, dan dat de talrijke vaartuigen van „Het IJ” naar Velzen zouden hebben kunnen zeilen. Zij werden dan ook fraai met vlaggen getooid.

Die lange reeks scheepjes gaf een schilderachtig gezicht. Of vele feestgenooten hiervoor oogen hebben gehad? Wij betwijfelen het, want aan boord der twee salonbooten, waarop zich de gasten bevonden, was het zoo vroolijk, werd zoo aangenaam gekout en waren zoovele schoonen, dat men bijna geen oogen voor de voorttrekkende scheepjes had.

Te Velzen aangekomen, werd een bezoek gebracht aan het heerlijk landgoed van den heer baron Van Tuyl van Serooskerken, Velzerbeek, dat gastvrij voor de vrienden van „Het IJ” was opengezet.

Hier, in de lommerrijke lanen, werd een pick-nick gehouden. Groepjes dames en heeren verspreidden zich hier en daar, vleidden zich op de grasvelden in de schaduw van het geboomte neder en men genoot toen volop, niet alleen van wat men zelf had meegebracht - en dat was een amalgame van eetwaren en drinkwaren - maar ook van de schoone natuur.

Toen de blijde feestgangers uitgerust waren, werd een dansje geïmproviseerd, de dames kregen fraaie geschenken uit een tombola, of geurige roosjes uit de hoffelijke hand van de bestuursleden van „Het IJ”; men maakte wandelingen; men ging den „kluizenaar”, - een der wonderen van het landgoed - zien, men zong, men sprong en men genoot, zooals men in langen tijd niet had genoten en in langen tijd niet zal genieten.

Wij herhalen het: „Het IJ” heeft eer van hare feesten

thans adem, immers 1985 bewees dat wij er ook nu nog wat van kunnen!

In 1885 constateerde men dat privezeilen op zondag nog wel door de beugel kon. Vuurwerk kon de zondagsrust verstoren en werd daarom een dag uitgesteld. Verheugd kunnen wij nu vaststellen dat wij er al op vrijdagavond aan beginnen en sommigen het zelfs langer dan tot en met maandag weten te redden! En dan hebben wij nog niet eens tijd gehad voor vuurwerk!

In het jaarverslag van 1886 (het eerste dus) wordt dan ook uitvoerig ingegaan op het jaarfeest, op het IJ natuurlijk - honderden scheepjes, men had de stoomboot uit Purmerend ingehuurd voor de kopstukken en langs de Ruyterkade stond het zwart van de mensen. 's Avonds... jawel, in de tuin van cafe L'IJ. Een lichtspel met vuurpijlen en bengals vuur. Aan boord van een der deelnemers werd tot ieders verbazing elektrische feestverlichting ontstoken! Elders in het verslag leest men dat de stroom middels handgeneratoren werd opgewekt... zou daar het orkest zitten?

Er waren prijzen en „...de kosten van dezen wedstrijd zullen worden bestreden uit vrijwillige bijdragen...” Nergens in dat jaarverslag hoe hoog de contributie was, wel dat druk geruzied was over de vraag of het havengeld per m² of per tonnenmaat diende te worden berekend.

Een evenement dat al snel traditie werd, was de jaarlijkse botterwedstrijd. De schepen werden op Marken gehuurd en door de eigenaren naar Schellingwoude gevaren. Daar lag dan een salonboot met de „Heeren liefhebbers, de Jury, leden, Genodigden en hunne Dames”.

Men stapte over en de „Liefhebbers” hanteerden in de wedstrijd het helmhout. De toewijzing van de bidders geschiedde per loting. Er was een soort tijdcorrectiefactor, want sommige bidders waren befaamde hardlopers, bij andere was er tijdens de bouw al een puts aangehangen.

De baan liep rond Marken, vervolgens via de ton op het Muiderzand. Er was een wisselprijs die pas na 17 jaar driemaal achtereen door de uiteindelijke bezitter werd gewonnen, zo fel ging het!



Er kwam een nieuwe beker waar tot 1920 om werd gezeild.

Na 1920 werd van dit evenement afgezien omdat de charterprijzen te hoog werden. Uitwijken naar Volendam stuitte op het bezwaar dat de mensen daar niet op zondag wilden varen. De zuidwalbotters waren te klein en de Durgerdammers wilden geen ongenoe- gen met de Markers. De beker werd daarna verzeild in de Regenboogklasse. Einde van dit bottertijdperk.

In 1899 werd door een van de botterliefhebbers tijdens een wedstrijd een protest ingediend. Toen dit werd afgewezen richtte de verontwaardigde schipper zich per circulaire tot besturen van zusterverenigingen.

Reuze rel! De vuile was hoorde binnen!

Ze hebben nog geprobeerd hem te royeren, dat lukte niet, toen wilde het bestuur aftreden, uiteindelijk bedankte de liefhebber voor het lidmaatschap.

Wie deed aan boord het vuile werk? Juist, het betaalde „schippertje”. Het waren meestal geroutineerde mensen uit de binnenvaart. Hun taak bestond uit het scheidsonderhoud, het bereiden van maaltijden tijdens tochten, en het zeilen van het schip als de eigenaren daartoe geen lust hadden.

Toen op initiatief van Het Y werd vastgesteld dat de eigenaar ook stuurman moest zijn, werden zij „voordeksman”, totdat ook hier beperkingen kwamen, tenminste tijdens wedstrijden.

Waar gehakt wordt vallen spaanders en zo deden zich natuurlijk ook ongevallen voor. In geval van overboordslaan volgde verdrinking omdat deze beroepsbe- manningsleden per traditie niet konden zwemmen.

Een voorstel, omstreeks 1890, om een fonds te stichten ter leniging van de nood der nabestaanden, haalde het niet. Het argument was dat onze haven aan de

Gemeentelijke zwemschool grensde, en daar moesten zij de kunst maar gaan afkijken.

Een alternatief, reddingsboeien aan boord, werd eveneens verworpen want dat soort lelijke dingen hoorden niet op een jacht!

Het salaris van het schippertje? Vijf gulden per week inclusief de kost. Maar dan moest wel 's zondags



Het aandenken van onze Zuiderburen.

worden gevaren.

Inmiddels had zich een soort standaard evenementenprogramma ontwikkeld, voortbouwend op het eerste uur.

Een openingstocht naar de Zaan met welkomst- en afscheidsdranken en meestal er tussen in ook nog het een en ander, onderlinge wedstrijden welke men meer als een privé Amsterdamse aangelegenheid kon zien omdat leden van de KNZ en RV, de Zaanlandse en De Amstel, gebruik makend van de haven van Het Y, hier ook veelvuldig aan deelnamen.

Een tocht naar Velserbeek met een traditionele picknick en natuurlijk de reeds genoemde botterwedstrijden. Het doek over de picknick viel in 1901 wegens teleurstellende deelname.

Het verenigingsleven, oorspronkelijk gegrondvest rond feesten en partijen, zocht en vond een andere basis nu bij de zeilers zich duidelijk een vorm van individualisme ontwikkelde.

Het wedstrijdwezen begon op te bloeien.

Het gezamenlijk beoefenen van het admiraalzeilen op zondag werd als een hindernis gevoeld in de te ontwikkelen eigen initiatieven.

Men ging, wel onder de vlag van de vereniging, liever in z'n eentje op avontuur.

De hiervoor genoemde protesterende botterliefhebber meldde zich in 1906 weer aan als lid, hetgeen men hem (medeoprichter van de vereniging) niet kon weigeren. Hij werd als „ome Piet” bij zijn overlijden in 1929 plechtig uitgeluid.

Omstreeks 1910 bloeide de watersport in Nederland als nooit tevoren. De haven was volledig bezet; de exploitatie dekkend; de afmetingen van de jachten werden voortdurend groter, hetgeen tot ligplaatsproblemen leidde.

Reizen buitengaats waren dan wel geen schering en inslag, maar sommige leden bezochten toch wel de Deense wateren en het Engelse Kanaal. Friesland en de Westerschelde waar druk wedstrijd werd gevaren, waren geliefde vakantieoorden.



Er is fantasie voor nodig om zich zo'n reisje naar Antwerpen voor te stellen. Iedereen om beurten in de jaaglijn tussen Vrouwenakker en Gouda; over de eb de Hollandse IJssel afkruisen, dan de door de beroepsvaart druk gebruikte Noord; de Dordtse spoorbrug, die met de haakstok moest worden doorgevaren en dan na de Kil het wijde Zeeuwse water. Wellicht een sleepje tussen Hansweert en Wemeldinge en daarna de Westerschelde met zijn verraderlijke, dwars over de platen lopende stromingen. Heden ten dage moeten wij grote bewondering hebben voor zo'n prestatie die zonder hulpmotor, schijnbaar moeiteloos, werd volbracht.

Ter gelegenheid van ons 25-jarig bestaan werden internationale wedstrijden georganiseerd. Ondanks een grote reclamecampagne kwamen er geen buitenlanders opdagen. Toch hadden de wedstrijden 73 inschrijvingen van Nederlandse en Belgische jachten. Deze laatste werden niet als vreemdelingen beschouwd omdat ze lid waren van het Verbond (van watersportverenigingen).

Een aandenken van onze Zuiderburen is de prachtige bokaal die ons clubschip in Durgerdam siert.

Het uitbreken van de eerste wereldoorlog in 1914 verlamde aanvankelijk de activiteiten in de watersport. Buitenlandse reizen werden onmogelijk; internationale wedstrijden eveneens.

Het voedseldistributiesysteem was er de oorzaak van dat vakantietrips naar bijv. Friesland sterk werden bemoeilijkt. In 1915 werd aan het 30-jarig jubileum voorbijgegaan. Het ledental liep zienderogen terug, maar in 1916 kwam het tot een zekere mate van herleving. Men begreep dat wij er buiten zouden blijven. De handel floreerde ondanks internationale belemmeringen. Zelfs nieuwbouwjachten kwamen de haven bevolken.

Ondanks de beperkingen die de voedsel- en brandstof-distributie met zich meebrachten kon in 1916 nog een internationale wedstrijd worden georganiseerd op het Buiten IJ en de Zuiderzee. We tellen meer dan



50 inschrijvingen. Zelfs groeide het teruggelopen ledental in die jaren tot boven de 230.

In 1921 werd een Amsterdamse Zeilweek te samen met de KNZ & RV georganiseerd; men nam deel aan wedstrijden in Antwerpen; de openingstocht ging naar Volendam, velen kwamen per Salonboot en het diner bij Spaander telde 65 deelnemers. De nationale politiek was er een van versobering en bezuiniging. Een wurgende belasting (tot 60%) op plezierjachten was aanleiding tot protesten door het Verbond in Den Haag, die echter zonder resultaat bleven.

Koos Speenhoff dichtte o.a.:

„Hooggeachte Dokter Fiscus
Gun ons toch wat watersport
Wilt Gij, dat ons spelevaren heelemaal
ondoenlijk wordt?!

Weg de Schokkers, Boeiers, Tjotters,
Centerboards en al wat vaart.

Vare!, Vare! is je ware
aan het roer en aan de schoot
schippers, zeelui, stuurlui kweeken
voor de groote handelsvloot.
Voor een handje suffe guldens
nog niet eens een goed miljoen
wilt Gij, zure Dokter Fiscus
onze watersport verdoen!”

Dit lied werd waardig genoeg geacht om te worden opgenomen in het jaarverslag van onze vereniging. In 1923 werd er door de leden, buiten bezwaar van de verenigingskas, een Vlootfonds gesticht. Voor opleiding van aspirantleden werd uit dit fonds het oude 6-meter jacht HALVE MAEN van de KMJC (koninklijke Marine Jacht Club) overgenomen en PRESIDENT CRONE gedoopt. Later nam de vereniging dit fonds over. Ook de leden niet jacht-eigenaren wilden weleens met de scheepjes van de aspirantleden varen. Dat stuitte op grote bezwaren van de zijde van de heer Juchter, die al jarenlang met de jeugd optrok en er niets in zag om ook nog onervaren volwassenen te begeleiden.



Verlies van leden niet-eigenaren kostte de hoog nodige contributiegelden, terwijl het toelaten van commerciële activiteiten in de haven geen baten opbrachten. Het saldo tekort bedroeg toen f 4.500,-.

Omdat men nog steeds vlootvoogden placht te benoemen gingen er stemmen op om het Admiraalzeilen in ere te herstellen. Het voorstel verzandde in ellenlange discussies.


Het gerechtvaardigd optimisme tijdens de eerste 15 jaren van de vereniging, gevolgd door de joyeuse jaren tot 1919 was omgeslagen in een zorgenvol pessimisme.

Hoe gefundeerd de verwachtingen in 1919 ook mogen zijn geweest toen wij een grote schuld op ons

namen, niemand heeft kunnen voorzien hoe de zaken zich zouden ontwikkelen.


Een jaar later, in 1920, werd overgegaan tot statutenwijziging, waarin o.a. werd bepaald dat diegene, die ten minste een som van f 500,- in de kas van de vereniging zou storten, dan wel een obligatie van ten minste f 500,- aan de vereniging in volle eigendom zou overdragen, lid voor het leven werd.

Voorts vond men een unieke constructie om leden aan de haven te binden door tegen het inleveren van ten minste f 2.500,- aan obligaties, vrije ligplaats te verschaffen gedurende de tijdsduur van het

1885  1925

AMSTERDAM, 19 Augustus 1925.

Aan de Leden der Zeilvereeniging „HET Y“.

 DE FEESTCOMMISSIE BRENGT TER UWER KENNIS
dat de 2-daagsche Boottocht naar Hoorn zal plaats vinden op
Zaterdag 5 en Zondag 6 September a.s.

Wij wekken U op deze zoo uitstekende gelegenheid aan te grijpen, om de kennis te hernieuwen met een der oudste en belangrijkste steden van Noord-Holland en bakermat van beroemde mannen. Wie hoorde niet van BOSTERKOP, J. Pz. COEN, J. en hoe daar voor Hoorn in 1573 Graaf Bossu werd gevangen genomen, en leeft niet mede in het ruerijk verleden van ons voorgeslacht. Geen beter besluit kan dan ook genomen worden tot sluiting der feestelijkheden dan dezen 2-daagschen tocht naar het zoo mooi gelegen Hoorn.

«De Zuider Triton heeft te zijn trompet verkomen»
«De Hoofstad van zijn zin, den uitgelezen Hooren.»

Daar duikt van uit zee, de stad aan den horizon op. In het avondlicht der ondergaande zon schitteren de torens en oude gevels in rooden bloed, ons zielez uitnoodigend, het anker binnen hare liefelijke veste uit te weepen. Om dit te doen noodigen wij U allen uit dezen tocht mede te maken met uwe vrienden en bekenden, die wij gaarne op aanvraag een uitnoodiging toezenden. Moge dit feest, breed opgezet, spreken van den Cluigeest uiter vereeniging en onderlinge vaste samenwerking. Ter beschikking der leden en genoodigden zal zijn de bekende Salonboot de «PRINS HENDRIK», uitmuntend door volkomen zeewaardigheid, comfortabele inrichtingen en voorzien van groote deksalon.

Het programma dezer dagen zal zijn

Ligplaats en afvaart der volghoot: Harlinger Steiger No. 2, voort de kantoren der
fa. De Vries & Co., De Ruyterkade No. 100, 2 uur precies,
Aankomst in Hoorn ± 6 uur.

te Hoorn. Feestelijke ontvangst aan de Haven door de »Vereniging tot bevordering van
het Vreemdelingenverkeer».
Gezamenlijken tocht naar het Stadhuis, alwaar officiële ontvangst door den
Edelacht. Heer Burgemeester der stad Hoorn.
7¼ uur Zeilersmaaltijd in het Parkhotel.
Na afloop Bal. Parkhotel.

Zondag 11 uur. Gezamenlijke rondgang door Hoorn. Réuni. Parkhotel.
12.30 „ Vertrek der Ledenboot naar Amsterdam. Lunch aan boord.

De feestcommissie verzoekt U met het oog op de groote voorbereidingen haat voor den 26^{en} Augustus te willen mededeelen, of U aan deze 2-daagschen boottocht zult deelnemen. Laat nu ieder blijk geven te willen medeleven met de Zeilvg. »Het Y», opdat deze waarlijk grootsche opzet niet door te geringe medewerking onmogelijk worde gemaakt. U gelieve daarom ingesloten briefkaart ten spoedigste ingevuld te willen zenden aan B. Vrees, N.Z. Voorburgwal 348, en hiermede niet te wachten tot den laatste dag. In verband hiermede verzoekt de feestcommissie, zooveel mogelijk alles schriftelijk te willen behandelen en niet per telefoon inlichtingen te vragen. Voor hen die gaarne aan de feestelijkheden willen deelnemen, doch door omstandigheden de reis per boot niet kunnen medemaken, diene dat

de treinen naar Hoorn vertrekken 2.42; 4.37; 5.18.
» » » Amsterdam 12.50; 4.15; 8.26.

Jachteigenaren, die met hunne jachten naar Hoorn zeilen, deelen wij nog mede, dat een vriendschappelijke Handicap-wedstrijd niet tot de onmogelijkheden behoort. Wij verzoeken echter, in hun belang, spoedig opgave van deelname te doen, opdat het vertrek uiterlijk 1½ uur kan plaats vinden, onder begeleiding der sleepboot, die geheel ten dienste zal zijn der jachteigenaren. Vergeet echter niet te pavoisseeeren!

DE FEESTCOMMISSIE.

*Zeilers Maaltijd f 3.- (per c.)
Prijzen Logies ... 2.50 met f 3.- met ontbijt.*

met de Gemeente Amsterdam afgesloten havencontract.

Veel soelaas bracht deze maatregel niet. Aflossing en rente kwamen te vervallen, maar inkomsten uit havengelden eveneens. Een vicieuze cirkel.

Ondanks dit alles werden voorbereidingen getroffen voor het 40-jarig jubileum. Men ging van het standpunt uit dat een bloeiend verenigingsleven de kaspositie zou verbeteren.

De heer P. Nieman loofde een beker uit, te verzeilen in de Regenboogklasse.

Met het door hem ontworpen en gebouwde 6-meter jacht won G. de Vries Lentsch de Cowes-week. Hij werd uitbundig gehuldigd en alweer schonk de heer Nieman een beker, die de heer De Vriesch Lentsch bestemde om als prijs te verzeilen in de 45 m²-klasse. Wedstrijden met door leden niet-jachteigenaren gebouwde modelscheepjes werden georganiseerd.

In het nieuwe Binnen Aanvaring-Reglement dat in 1926 van kracht werd stond nog steeds dat schepen die de vlag varen voorschutting hadden. Bedoeld werden de jachten van de leden van de KNZ & RV en van de Maas. IJ-leden voelden zich gediscrimineerd. Voorschutten van marineschepen, vaartuigen van het Loodswezen, zelfs beurtvaartschepen vond men acceptabel. Alle andere dienden over een kam te worden geschoren. Pas het in de jaren zestig ingevoerde Vaarreglement heeft hierin verandering gebracht.

In 1925 werd het 40 jarig jubileum gevierd, en hoe! Op 9 januari werd de Burgemeester van Amsterdam, de heer

W. de Vlugt Ere-voorzitter.

Er verscheen een gedenkboek onder de titel „Bladzijden uit de geschiedenis der jachthavens en van de Zeilsport te Amsterdam" van de hand van Ernst Crone, toentertijd secretaris van Het Y en later voorzitter. Het jaar begon met een receptie, een van de vele cadeaux was een barograaf, aangeboden door de KNZ & RV, die thans nog steeds het clubschip siert.

Op de Zuiderzee werden de wedstrijden om de One Ton Cup verzeild tussen deelnemers uit Engeland, Frankrijk, Italië, Noorwegen, Zweden en Nederland.

De cup werd gewonnen door ons Y lid G. de Vries Lentsch jr. met het door hem zelf ontworpen en gebouwde jacht PRINSES JULIANA.

Het feestjaar werd besloten met een vergadering op 12-11-1925, waarna gedomineerd werd om wildprijzen. Tijdens de vergadering merkte de Voorzitter op: //dat het dit keer wel snel zou zijn afgehandeld, maar dat normale vergaderingen een zeer ernstig karakter dragen en dikwijls zeer lang duren; ja, dat soms niet den dag doch de nacht uitkomst brengt in moeilijke vragen!!! Dit was bedoeld voor de aanwezige dames, die wel eens zullen hebben gemopperd wanneer manlief in de kleine uurtjes van zo'n vergadering terugkeerde. Niets nieuws onder de zon.

De hoofdprijs van het domineren was een welgeschapen haas. Na de prijsuitreiking bleef men nog enige tijd gezellig te zamen en toen het uur van afscheid daar was bleek de hazenverschalker grote moeite te hebben om



weg te komen want zijn prijs was met enkele zee-mansknopen aan zijn tafelpoot vastgebonden.

Aan de horizon tekende zich reeds de economische recessie af.

Dit leidde er toe dat men in 1930 afzag van een openingtocht.

Men trachtte samen met de KNZ & RV een driedaagse wedstrijdweek te organiseren. Gebrek aan belangstelling was er de oorzaak van dat het een wedstrijdweekend werd.

De toenemende vaart met ponten over het IJ en het drukker wordende scheepvaartverkeer noodzaakte tot uitwijken naar het buiten IJ.

De oorspronkelijke baan liep van de haven via de Oranjesluizen naar een boei bij het gebouw de Vreede aan de ingang van de Zaan en daarna naar de finisch voor de haven.

Het 45 jarig jubileum werd gevierd met een etentje voor eigen rekening na dit wedstrijdweekend.

Zoals u ziet konden wedstrijden, al was het slechts in 12 voets jollen, maar moeizaam worden georganiseerd; jaarlijks boottochten met de leden konden alleen met grote moeite en persoonlijke offers van de leden worden gehouden.

Onze riante haven verloor het merendeel van de grotere jachten. De eigenaars gaven de voorkeur aan de Six-haven van de Koninklijke, van welke vereniging zij eveneens lid plachten te zijn.

Jollen en Regenbogen zochten hun heil op de plassen ten zuiden van de hoofdstad en zo ontstond, door gebrek aan inkomsten uit havengelden, een toestand die door het merendeel van het bestuur onhoudbaar werd geacht.

Elders zal dieper worden ingegaan op de zeer donkere dagen tussen 1930 en '32 - zo donker dat men zelfs met het idee heeft rondgelopen de Vereniging te liquideren!

In 1933 telde de vereniging nog maar 23 leden (betalenden wel te verstaan). In de haven lagen 18 schepen, waarvan slechts 10 van leden.

Er waren wel 4 passanten!

Rond 1935 was de toestand van ons Y zodanig dat wij niet meer in staat bleken de huur van onze haven aan de gemeente te betalen.

Er werd een regeling getroffen die hierop neer kwam dat het geld in kas aan het einde van het jaar door Amsterdam werd geaccepteerd als voorschot op de achterstallige huur. Hiermee was het voortbestaan weer even gerekt.

De contributie bedroeg f 7,50 en het havengeld werd verlaagd naar f 1,50 per m², met het oogmerk leden te werven.

Een clubtocht in 1936 voerde 11 leden naar de Zaan.

Hiermede was een absoluut dieptepunt bereikt. Een geruststelling was dat het hierna alleen maar beter kon worden.

En dat werd het. De economie trok langzaam weer wat aan, hetgeen ook in de watersport merkbaar werd. Olympisch kwamen wij ook goed voor de dag met Bob Maas, Daan Kaghelland en W. de Vries Lentsch (Y lid). Het wel en wee van onze vereniging laat in die jaren toch erg veel wee zien.

Op 5 April 1939 werd de voor-mobilisatie afgekondigd, een teken aan de wand van wat nog te wachten stond, de oorlog gevolgd door de bezetting van 1940 tot 1945... Aanvankelijk werd de watersport weinig in de weg gelegd. Het was natuurlijk gedaan met buitenlandse c.q. buitengaatsreizen. Brandstofrantsoenering was de oorzaak dat het bestuur in een rondschrijven aan de leden in de zomer van 1940 aanbod om jachten in convooi naar en van hun vakantiebestemmingen te laten slepen. Voor de zeiljachten was er weinig aan de hand, hulpmotoren zag men weinig in die dagen. Later werd het overnachten aan boord verboden, en mocht er op het IJ niet meer gezeild worden.

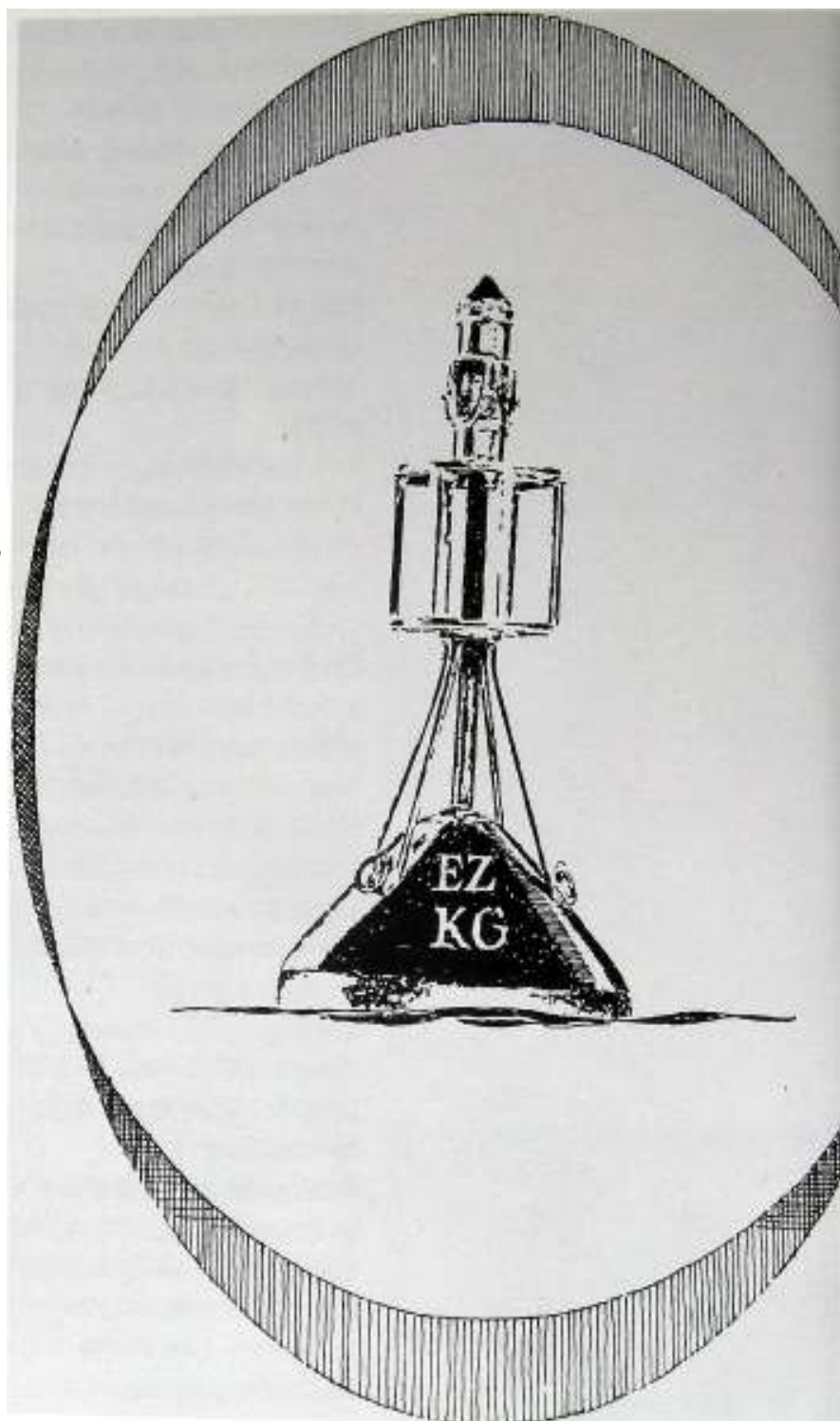
In de zomer van 1942 werden door de bezetter op alle Hollandse plassen jachten kris

en kras door elkaar heen verankerd tegen geallieerde Water-vliegtuigen. De haven werd gevorderd door de Kriegsmarine. In 1941 werd nog iets aan winterevenementen gedaan, een cursus schiemanen werd bij volle maan gehouden



IJ Torenwedstijd, Trinellhardzeilen,
Waddentocht, Nachtwedstrijden,
Solo, enzovoort ...

Gaat het nu om het plezier van het
varen, de eer of de prijzen?



om het thuiskomen tijdens de verduistering niet moeilijker te maken dan het in vreedstijd al was. Men zette een ijsbaan uit in de haven, leden vrij - overigen 0,25 per persoon.

Zeilvereniging het Y(s).

In de periode '43-'44 stal de bezetter een groot deel van onze jachtvloot. Mede door toedoen van de latere verbondssecretaris de heer T. Kasemier werd na de oorlog een aantal (vaak helaas als wrak) teruggevonden. De Y erikken hadden hun grote jachten gelukkig tijdig onttakeld en goed opgeborgen.

Bij de bevrijding bleef ons een puinhoop over, de inventaris van ons clubhuis waaronder een collectie scheepsmodellen, was geplunderd. Het archief voor zo ver men dat had kunnen redden bevond zich bij secretaris Geilswijk in Breda.

In de eerste naoorlogse jaren namen jachten weer druppelsgewijs ligplaats in de haven. Er kwam een geldsanering, giro- en bank werden geblokkeerd. Daarvoor in de plaats kreeg men (ook verenigingen ontkwamen daar niet aan) een inschrijving in het grootboek.

Pas na vele jaren leverde die inschrijving ons f 3500,- op.

Een „schade enquête commissie” stelde onze oorlogsschade vast op f 12.000,-, een heel bedrag voor die tijd.

In 1954 kwam in een gezamenlijk initiatief van het Y (inmiddels in de nieuwe thuishaven Durgerdam, waarover elders meer) met AEOLUS, Het Nieuwe Diep, De Watergeuzen, Pampus en Ondine de „Buiten-IJ” zeilwedstrijden van de grond.

Voor RORC klassen III en IV een wedstrijd met een zaterdagse finish in Hoorn, voor de FD's, de Valken, de 12 m² Sharpies, de Vrijheidjes, de 16 m², de Olympiajollen, de 12 voetsjollen en de Flitsen waren er banen op het buiten-Y.

Het Y zorgde voor de accommodatie en het startmateriaal, terwijl ook enkele leden in de wedstrijdcommissie zaten. De deelname aan deze wedstrijdserie werd in de loop der jaren zeer groot. Het hoogtepunt was een wedstrijd voor de Pampus-klasse, waarvoor een gedeelte van de baan buiten de IJ-toren





Westerdok

werd toegewezen. Na afloop werd door de deelnemers het wedstrijdwater ten zeerste geprezen. Startte men normaal op overvolle plassen, nu had men eens echte ruimte leren kennen. In het midden van de jaren zestig is aan deze wedstrijden helaas een einde gekomen. Zoals in die tijd gebruikelijk werd door de deelnemers op de onderdijk gekampeerd, hetgeen problemen opleverde toen hun aantal tot boven de honderd uitgroeide. Onze twee toiletten in het clubschip bleken onvoldoende.

De voornaamste reden echter, waarom de animo ging tanen om op het Buiten-IJ te komen wedstrijdveren, bleek te liggen in het feit dat men er steeds meer toe overging niet meer varende naar de wedstrijden te gaan, maar de boot over de weg te vervoeren op een trailer.

In Durgerdam ontbrak een goede gelegenheid om de boten te water te laten en een trailerhelling kon niet worden aangelegd. De zeilers bleken liever een wedstrijd te kiezen daar, waar zij gemakkelijker hun boten te water konden laten.

In 1957 ging onze eerste Trintelwedstrijd van start. De hoofdprijs voor de snelst berekende tijd in alle RORC-klassen, een replica van de Trintelboei in zilver op een hardhouten voet, werd ons als wisselprijs beschikbaar gesteld door de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (KNSM).

In het begin meenden wij dat we na een jaar of tien weer bij deze sponsor zouden moeten aankloppen voor een nieuw exemplaar, omdat werd verwacht dat drie maal in successie of vijf maal in totaal winnen, snel mogelijk zou blijken. Niets bleek minder waar! We schrijven 1985 en nog steeds wisselt deze trofee jaarlijks van eigenaar. Een illustratie van de steeds verfijndere wijzen waarmede jachtontwerpers zijn gaan werken om winnende ontwerpen te realiseren. Reeds snel besloot het KNWV onze Trintelwedstrijd aan te merken als mede geldend voor de toekenning van de jaarlijks uit te reiken Verbondsbezem, hetgeen leidde tot stimulering en vergroting van het aantal deelnemers. Het jubileumjaar 1960 bracht ons een Trintel-wedstrijd met 62 deelnemers en een schippersmaaltijd bij Spaander in Volendam.

We hielden een gezellige receptie en kregen een tweetal uiterst moderne





Vlagvoering was altijd al een probleem

Boeiervolk



startkanonnen aangeboden. Datzelfde jaar hielden we onze eerste jeugdrollenwedstrijd op het Buiten-IJ met 15 deelnemertjes, die nu allen volwassen mensen zullen zijn geworden.

Datzelfde jaar werd weer eens met prachtig weer naar dobbers gevist. Een betere oefening man overboord moet nog worden gevonden.

Wij waren als vereniging ook goed vertegenwoordigd bij een ander jubileum en wel dat van de KMJC in Nieuwediep.

De Haaks-Waddenrace was een reis met volop buiswater.

Op het gebied van lucht- en waterverontreiniging heeft de vereniging, voordat men tot de ontdekking kwam dat milieubeheer noodzaak was, het nodige te lijden gehad. Zo is aan de Diemerzeedijk in de jaren 1962-1965 naar schatting 80.000 ton chemisch afval uit buiten- en binnenland verbrand.

De kolossale rookwolken die tijdens de verbranding optraden waren tot nabij Lemmer merkbaar; de vlieg-as-neerslag zorgde op onze jachten voor een moeilijk te verwijderen smeerboel. Ook is het afval met toestemming van Rijkswaterstaat in het IJsselmeer gestort. Het slib op de bodem van het IJ-meer is zwaar verontreinigd.

Toen de dijken van Zuidelijk Flevoland dicht waren, werd de nieuwe polder in onwaarschijnlijk korte tijd leeggemalen.

In de barre grond werd als eerste gewas riet gezaaid, dat vaak tijdens een oostenwind werd verbrand. Wij raakten er aan gewend bij tijd en wijle, bij aankomst in Durgerdam op zaterdagmiddag, onze jachten overdekt met zwarte brandresten van deze rietflora aan te treffen. Daarbij komt ook nog de „stank” pijp, een riool, waarmee de helft van de Amsterdamse faecaliën-afval in het IJsselmeer wordt geloosd en een groot gedeelte van het afval van Utrecht via de Vecht in ons vaarwater komt.

Dan is het begrijpelijk dat laboratoriumproeven, die in opdracht van een van onze leden met het water van de haven van Durgerdam werden uitgevoerd, uitwezen dat





Oranjesluis uitzeilen



Wedstrijdzeilen

onze haven als zwemwater levensgevaarlijk was. Per circulaire werd aan onze leden en de inwoners van Durgerdam geadviseerd niet meer in de haven en in het Buiten-IJ te gaan zwemmen.

Van deze plaats uit wordt nu nogmaals een beroep gedaan op de Gemeente Amsterdam om een verbinding te maken tussen de Oostelijke kom ter plekke van de Molmhoek met het Buiten-IJ, opdat een gezonde doorstroming van het water in onze haven en in de sloot mogelijk wordt.

Een logisch gevolg van het gereedkomen van de laatste Zuidwalpolder is geweest dat het bestuur bij de heren van de Rijkswaterstaat in Den Haag ging informeren naar de verdere plannen.

Kort gezegd kwamen die hierop neer, dat de Markerwaardpolder in 1980 zou zijn drooggemalen, waarbij de dijken al in 1976 zouden worden gesloten. De breedte van het randmeer langs de Noordhollandse wal was nog in studie; de dijken van Pampushaven naar Uitdam en van Marken naar Enkhuizen zouden snel zijn te realiseren, maar voorrang had de dijk van Lelystad naar Enkhuizen, die dan ook met de welbekende voortvarendheid is aangelegd.

Het IJ-meer, zoals men het water tussen Muiden, Uitdam en Durgerdam noemde, zou nog met dijkwerken worden doorsneden ten behoeve van een verlenging van het Oostvaardersdiep in de richting van een nieuw aan te leggen sluizencomplex, ter vervanging van de Oranjesluizen.

Ons zou een zeilwater overblijven dat niet veel groter zou zijn dan de Westeinderplas.

Temporiseren wegens geldgebrek schiep gelegenheid voor het optreden van actiegroepen hetgeen weer aanleiding werd tot uitstel van definitieve regeringsbesluiten, waardoor deze kwestie (1985) nog steeds hangende is.

Ons 80-jarig jubileum in 1965 werd gevierd met o.a. het uitschrijven van de IJ-Torenrace in de RORC-klassen en in de Rond- en Platbodemplasse. Vanaf de start nabij Pampus werd een baan voorgeschreven langs alle visserijboeien van het IJsselmeer. De baanlengte was ca. 100 mijl en de finish lag nabij de IJ-toren.





Ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van Zeilvereniging Het Y nodigt het bestuur u uit voor een feestelijk samenzijn op woensdag 3 april 1985 in Cafe Restaurant De Zeilvaart, de Ruijterkade 106, Amsterdam. Aanvang 20.00 uur Met deze uitnodiging aan alle Y-leden werd het jubileumjaar geopend.



Op de kop af...

3 april 1985 was het dan zo ver. We vierden de 100e verjaardag van onze vereniging. Vanaf een uur of acht konden we in de versierde Zeilvaart terecht, waar het al snel erg vol begon te worden. Tjebbe Westendorp schudde bij de ingang van de zaal vele handen waarbij de felicitaties voor de 100 jarige over en weer gingen.

Bij zo'n avond hoort natuurlijk een speech. Hiervoor hees onze voorzitter zich op een stoel met het hoofd tussen de pavoiseervlaggetjes. In vogelvlucht, want het was te warm en te vol voor z'n uitvoerig voorbereide betoog, memoereerde Tjebbe de afgelopen 100 jaar. Er gebeurt heel wat in een eeuw! Na de komende winter kunnen we de hele Y-geschiedenis nog eens

rustig teruglezen in het Jubileumboek.

Zo'n 100 jarige vereniging heeft natuurlijk ook een aantal leden waarvan het lidmaatschap inmiddels ook de pensioengerechtigde leeftijd heeft bereikt.

Zo was Jim Brouwer aanwezig, die ons de wijze raad gaf om toch maar altijd te blijven varen. Ook had Tjebbe een aantal telegrammen ontvangen van leden die vanwege leeftijd en gezondheid het komende feest helaas niet actief met ons mee kunnen vieren, maar zeker deze zomer aan Het Y zullen denken. Een van de telegrammen kwam van ons 92 jarig lid voor het leven, de heer Klaas de Geus van de Heuvel.

We besloten dit officiële gedeelte door het glas te heffen als een grote familie en 'Lang zal ze leven' te zingen.

We zeggen wel eens: een goed begin is het halve werk. Dit mag zeker gezegd worden van deze geslaagde receptie, die een zeer goed begin van ons Jubileumseizoen genoemd mag worden.

Het werd de deelnemers vrijgelaten naar het oordeel van de schippers om de baan met, dan wel tegen de zon in te varen. De Ronde- en Platbodemjachten kregen een kortere baan. De race is in die vorm slechts tweemaal gevaren. Dijk aanleg tussen Lelystad en Enkhuizen heeft het varen in deze conceptie, onmogelijk gemaakt en sindsdien worden twee eendaagse wedstrijden

gevoerd. Voorts hielden wij voor de leden een geanimeerd koud buffet met aansluitend een dansje in het clubhuis van de roeivereniging Willem III aan de Amstel.

In 1967 werd de 300 jarige herdenking gevierd van de Ruyters tocht naar Chatham. Een tiental jachten van het Y namen aan de tocht deel en de bemanningen lieten zich niet onbetuigd tijdens de feestweek in de Theemsmonding.

Vakantiedoelen dat jaar waren voorts Denemarken, de Zuid-Engelse kust en de Kanaaleilanden.

De eerste tekenen aan de wand van een vereniging wier vlag zich in de komende decennia over de gehele wereld zou laten zien!

Reeds lang beijverde men zich om te komen tot een splitsing van de verschillende klassen in de ronde en platbodemjachten voor wat betreft het wedstrijdzeilen. Door het uitloven van prijzen per klasse was een verheugende toename van het aantal deelnemers te constateren.

In 1969 stelde Het Y een aantal wisselprijzen (de Zuiderzeeprijs) in, waarbij de resultaten golden behaald in een serie van 12 wedstrijden over het hele seizoen verdeeld.

De onderliggende gedachte was om voor de ronde- en platbodemjachten iets in te stellen naar analogie van de Verbondsbezem voor scherpe jachten.

Met betrekking tot de winteractiviteiten in die jaren is nog te memoreren dat naast de snertfuif, de kegelavond, de navigatiecursussen ook lezingen werden georganiseerd o.a. over meteorologie en oceanologie en EHBO aan boord. Verder werden vaak filmavonden gegeven over zeezeilen en wedstrijdvaar. Ultimo 1969 was ons ledental gestegen tot 204 en onze financiën waren gezond.



OHIO!

Opgedragen aan de Zeilvereeniging „Het Y”

door een Lid.

Een Hollandsche jongen hoort thuis op de zee,
Al vaart hij met Tromp of de Ruyter niet mee,
Zijn lief is de zee en zijn handen staan klaar,
Geen beter matrozen dan onze, voorwaar!

Laat suffen de landrot te loever en lij,
Hoezee! voor den Amstel! hoezee! voor 't Y!
Ohio o! Ohio o!

Hoezee voor den Amstel, hoezee voor 't Y!
Ohio! Ohio!

Hoezee voor den Amstel, hoezee voor 't Y!

Komt jongens, de Hollandsche vlag in den top,
De zeilen omhoog en het anker maar op!
Is 't Y ons te nauw, nu dan kiezen wij zee,
Wie moed en wie lust heeft, die zeilt met ons mee!
Laat suffen enz.

Dus Hollandsche jongens blijft trouw aan de zee,
En brengt er uw voorspoed en rijkdom van mee,
Volhard in de liefde haar eenmaal verpand,
Ten zegen, ten bloei van ons dierbare land,
Laat suffen enz.

v. H.

Openingstocht 28 - 29 april 1985

Tjonge, jonge wat was het koud.
's Ochtends ging in Durgerdam de
telefoon. Guido Aanstoot belde dat
het allemaal wel door zou gaan.

Dit had tot gevolg dat een aantal
Durgerdammers besloten met de
boot naar Hoorn te gaan.

Daar eenmaal aangekomen bleek
de hele openingsvloot te bestaan
uit wel zes boten. De MOLENRAK
Ult Marken, en de Durgerdammers
HADES, MEINKE H., SANS
PAREIL, BANJAARD en
RAMBLING ROSE trotseerden
sneeuw, hagel en NW-7 om het
seizoen zeilend te openen.

We hadden toch wel een paar
Enkhuizenaren verwacht na dat
telefoontje, maar 's avonds bleek
dat zij besloten hadden met de
auto naar Hoorn te komen, net als
een aantal andere Y-ers.

In het Schippershuis werd het
's avonds met een klein maar fijn
gezelschap best gezellig.

Bij een opening hoort natuurlijk
een speech, maar vanwege te veel
vreempjes' voelde Tjebbe daar
deze keer niet zo veel voor.

Zondagochtend waren we met zo'n
dertig man weer present voor de
wandeling door Hoorn. Onder
leiding van Ben van het VVV gin-
gen we door kleine straatjes en
poortjes langs de mooiste plekjes
van Hoorn, waarvan Ben ons de
geheimen vertelde. Wist U b.v. dat
je vroeger niet op nummer zoveel
woonde, maar b.v. vier huizen
naast de Gekroonde Karper? Ook
leerden we dat de Hoofdtoren niet
zomaar uit twee kleuren steen is
gebouwd, maar vanwege de schut-
kleur, en dat in het plaveisel bij de
Waag (waar ze trouwens bij de
bouw de trap vergeten waren) een
rode steen ligt, waar vroeger de
bloedige straffen werden uitge-
deeld.

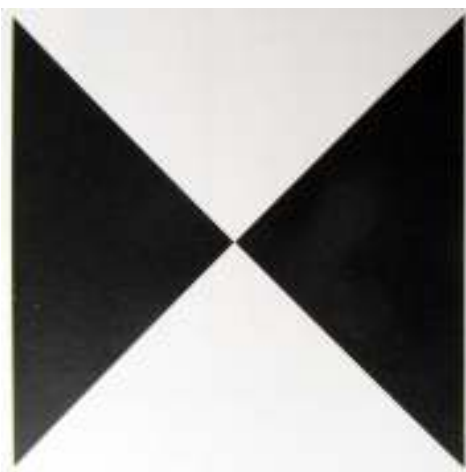
Na een uurtje waren we terug op
de plaats waar we gestart waren,
waarna we met z'n allen nog een
kopje koffie dronken in het Schip-
pershuis. Daarmee besloten we
de openingstocht van dit 100-ste
seizoen.

In 1971 bestond het zomerprogramma uit een club-schip-instuif, een openingstocht vanuit Durgerdam en Enkhuizen naar Hoorn, dobbervissen, de IJ-torenrace, een Pinkster-Waddentoertocht, een onderlinge nacht-wedstrijd, een navigatiewedstrijd, de Trintel-race en een sluitingstocht in de vorm van een onderlinge estafette-wedstrijd.

Tussendoor was er ook nog een jeugddag, zodat vooral wedstrijd- en evenementencommissies de handen vol hadden. De Pinkster-Waddentocht met een routebeschrijving gekruid met een scala van navigatorische aanwijzingen was een groot succes. We telden meer dan 40 deelnemers die van Durgerdam en Enkhuizen via Den Oever, Texelstroom, Dove Balg, Kornwerd en Stavoren weer naar de thuishaven zeilden. Er werd in Den Oever een barbecue gehouden en overnacht. In Stavoren, de tweede etappeplaats, was er 's avonds voor diegenen die niet al te vermoeid waren een gezellig samenzijn in Het Vrouwtje van Stavoren. Dit Pinksterevenement is sindsdien een traditie geworden. Vermeldenswaard is ten slotte dat, mede door de snelle ontwikkeling bij het ontwerpen -van steeds weer nieuwe en snellere jachten, een aantal jaren geleden de roep naar het opnieuw instellen van een Kruiserklasse steeds groter werd.

In samenwerking met een aantal leden van de Nederlandse vereniging van Kustzeilers hebben enige bestuursleden van Het Y in de jaren 70 hiervoor geijverd. Een Activeringscommissie werd ingesteld, reglementen en meetformules werden samengesteld en de klasse werd op poten gezet. Verheugd mag worden geconstateerd dat de NKK is uitgegroeid tot de grootste groep van Nederlandse jachten, die volgens de eenvoudige NKK-meetmethode is ingedeeld en vaart. Er werd een begin gemaakt met het coördineren van de zomerevenementen tussen leden met ligplaats in de diverse havens. De openingstochten van het zeilseizoen 1974 werden nog gescheiden georganiseerd. De Waddentocht (Hemelvaartsdag, vrijdag, zaterdag, zondag) bracht ons allen samen op het zoute water.

Het onderlinge contact tussen de leden gedurende de





Waddentocht 16 t/m 19 mei



Waddentocht 16 t/m 19 mei

De deelnemende Y-vloot had zich in twee groepen gesplitst om uiteindelijk vrijdagavond weer samen te komen in de haven van de Koninklijke Marine Jacht Club in Den Helder.

De ene groep besloot „buitenom” te gaan en al woensdagavond naar IJmuiden te varen. Hemelvaartsdag was het goed weer om via de Noordzee naar Texel te varen. Tegen tien vertrokken we en werden we met een grote groep Y-ers in de Middensluis geschut. Er stond de hele dag een matig windje uit West-Noordwestelijke richting, zodat hier en daar besloten werd af en toe de motor bij te houden om uiteindelijk in het Marsdiep ook de stroom nog mee te hebben.

's Avonds op Texel maakten we het met z'n allen gezellig in het clubhuis van de Koninklijke Marine Yachtclub.

De andere groep ging „binnendoor”. Woensdagavond verzamelde zich een aantal Y-ers in Enkhuizen in de Mastenbar, waar het een gezellige avond werd. Hemelvaartsdag ging het richting Staveren. Slechts een klein stukje varen, maar juist voor de platbodems goed te doen. 's Avonds vond iedereen elkaar weer in „Het Vrouwtje van Stavoren” voor een gezellig samenzijn. Vrijdag 17 mei was voor beide groepen de eindbestemming Den Helder.

De buitenomgroep kon rustig aan doen. Als ze er maar op letten voor 14.30 uur van Texel te vertrekken, hadden ze nog steeds stroom mee. Voor de binnendoorgroep was het wel even opschieten geblazen. Ook zij moesten op tijd het tij hebben om niet te laat in Den Helder aan te komen.

In de loop van de middag druppelde de Y-vloot de haven van de Koninklijke Marine Jachtclub in Den Helder binnen.

Uiteindelijk lag de haven vol met ongeveer 80 Y-schepen met in totaal een 200-koppige bemanning.

wintermaanden werd onderhouden door diverse cursussen e.d.

Wij noteren: schiemannen, zeilreparaties, wedstrijdreglement, navigatiecursus met toelating tot het examen Theoretische Kustnavigatie van het Verbond, filmavonden met betrekking tot wereld-reizen van diverse Y-leden, een puzzeltocht met aansluitend een diner, een wandeling in een duinlandschap waar de half gesmolten sneeuw weer was opgevroren, een „glijbaanwandeling” met grote pret.

In 1975 overleed ons erelid, lid voor het leven en oud-voorzitter de heer Dr. Ernst Crone.

De Nederlandse watersport verloor in hem een stuwende kracht. Een van zijn raadgevingen: „tijdens de vaart steeds goede uitkijk houden”, zag hij terecht als een eerste eis voor goed zeemanschap.

„Navigatiesommetjes oplossen kan men gemakkelijk leren. De discipline van voortdurende oplettendheid tijdens de vaartocht dient een ieder te worden ingeprent.”

In 1977 trad een nieuw deel van een volledig herzien Burgerlijk Wetboek in werking.

Het verenigingsrecht was op de helling genomen, hetgeen ons noopte de Statuten andermaal te wijzigen.

Van deze gelegenheid werd tevens gebruik gemaakt de tenaamstelling van onze vereniging te wijzigen. Werd tot nu toe de naam van onze vereniging beurtelings met IJ of Y geschreven, zo werd nu besloten na ampele overwegingen en een principiële tegenstem tijdens de jaarvergadering om de naam van onze vereniging consequent met de letter Y te schrijven. Reeds in de najaarsvergadering van het jaar 1977 werd besloten een fonds te vormen voor de viering van ons 100-jarig jubileum in 1985.

Tevens werd besloten een jubileum-commissie in te stellen die de festiviteiten zou voorbereiden. Dit werd een omvangrijke taak die veel tijd zou vergen. De commissie werd in 1982 benoemd en ving toen met haar werkzaamheden aan.

In 1978 werd het toch al overvolle zomerprogramma



Vanwege het 100-jarig bestaan was er voor deze speciale gelegenheid, bij grote uitzondering, een maaltijd georganiseerd bij de Marine. In de officiersclub smulden 200 Y-ers van de voortreffelijke nasi.

Zaterdag gingen velen al vroeg op pad richting Den Oever. 's Avonds troffen we elkaar weer in Medemblik in café "De Tijd" voor een afscheidsborrel ter afsluiting van deze zeer geslaagde Waddentocht.

Zondag 19 mei ging ieder zijns weegs en werden de verschillende thuishavens weer opgezocht.



uitgebreid met een solo-tocht waarvoor veel animo bestond.

Ten einde de dames ervan te verzekeren dat ze de nacht na de tocht weer aan boord van het eigen jacht konden slapen, maakten zij de reis naar de overnachtingshaven mee aan boord van de LICHTSTRAAL. Een leuke oplossing.

Voor de latere generaties moge in herinnering worden gebracht dat dit schip reeds in de twintiger jaren dienst heeft gedaan als huisvestingsschip voor jeugdige Y-leden, tijdens zomerse zeelinstructievakanties op de Kagerplassen.

Y leden namen steeds vaker deel aan grote wedstrijden in het buitenland zoals de Observer's single handed Transatlantic ofwel OSTAR. In 1979 tijdens de Fastnet-race ontkwamen ook zij niet aan de zeer zware storm met krachten rond 11 à 12 Bft. Gelukkig waren er onder onze leden geen slachtoffers te betreuren. Toeristisch waren Y-erikken bezig aan tochten naar het Caraïbisch gebied - Nieuw Zeeland en Brazilië.

Een groot feest (noch immer een doelstelling der vereniging) werd aan boord van de KASTEEL STAVERDEN gevierd ter gelegenheid van het Afscheid (na 27 jaar) van onze havenmeester J. Porsius. In zeer belangrijke mate was het welslagen van deze partij te danken aan het admiraalzeilen van onze Ronde- en platbodemjachten.

Tijdens de traditionele Waddentocht, gestart op Hemelvaartsdag 1983, kregen wij te maken met wat meteorologen een „kanaalrat” noemen, met uitschietters tot windkracht 12 Beaufort.

Onder onze leden zijn gelukkig geen slachtoffers gevallen.

In overdrachtelijke zin moge hier worden gesteld dat onze vereniging in de loop der decennia vele stormen over zich heen heeft zien gaan. Desastreuze schade is daardoor echter niet aangericht.

In 1984 vond een uniek evenement plaats ter herdenking van het feit dat in 1944 een aantal verzetsmensen met een uit de Amsterdamse haven gestolen Watervliegtuig uit Nederland waren ontsnapt en naar het Engelse plaatsje Margate waren gevlogen.



Ook IJ-torenrace jubileum

In 1965 bij het 80-jarig bestaan werden plannen gemaakt om dit 12e lustrum luister bij te zetten. Ingesteld werd de IJ-torenrace; een wedstrijd voor gemeten scherpe jachten rond alle visserijboeien van het IJsselmeer. En je mocht kiezen: met de zon mee of tegen de zon in. Dan kwam je mekaar tegen ergens langs de afsluitdijk! De ronde- en platbodemjachten hadden een baan beneden de lijn Enkhuizen - Lemmer. Na enige jaren vonden de wedstrijdzeilers dat deze lange wedstrijd zo vroeg in het seizoen teveel inspanning vroeg en uit een enquête bleek dat men de voorkeur gaf aan twee dagwedstrijden met een havenovernachting. Sindsdien is de IJ-toren als zodanig dan ook in de wedstrijdkalender opgenomen. Voor de ongemeten jachten werd de Marken-dwars-tocht georganiseerd. Dit was een toertocht naar Volendam en terug met de nadruk op het invullen van het scheepsjournaal. Voor de beste journalen werden prijzen gegeven. Deze Marken-dwars-tocht bleek niet levensvatbaar en is na een aantal jaren wegens gebrek aan toerende deelnemers opgeheven. Maar de IJ-torenrace wordt dus nu in 1985 voor de 20ste maal uitgeschreven.

Op 11 en 12 mei werd de IJ-torenrace gezeild. Dit jaar was in het kader van het 100-jarig bestaan van Het Y en vanwege het vierde lustrum van de IJ-torenrace besloten een Olympische baan te varen. Al vroeg in de ochtend van de 11e mei vertrokken de boeienuitlegboot en het start/finishschip om de nodige voorbereidingen voor de wedstrijd te treffen. Met zo'n tachtig ingeschreven schepen gingen de platbodems om kwart over tien als eerste van start, gevolgd door de Pion- en Vega-klasse, de IOR-gemeten jachten en de NKK-klasse. Met windkracht 4-5 hadden de deelnemers niet te klagen en werd



vanaf het startschip een lange baan uitgeschreven 2 x de driehoek met aan het eind een voor-de-winds rak en een kruisrak naar de finish.

Vanwege de noordoosten wind lag de finish ter hoogte van het paard van Marken. De laatsten kwamen dan ook pas tegen half acht in Durgerdam terug.

Daar konden alle deelnemers een kleine herinnering aan deze jubileumwedstrijd ophalen, waarbij ook aan een ieder consumptiebonnen werden uitgereikt, die 's avonds of in het clubschip of in een van de cafe's op de dijk in geestrijk vocht konden worden omgezet.

De tweede wedstrijddag was er

wat meer wind: NO-6. Voor deze dag werd met de grote K op het startschip de korte baan aangeduid. Dit betekende dus beginnen aan de wind, dan tweemaal reachen, nog een keer kruisen, voor de wind terug en dan aan de wind zo snel mogelijk naar de finish.

Op het finishschip werden alle resultaten van beide dagen verwerkt. Dit resulteerde in de volgende overall wisselprijswinnaars; IOR: STORMY PETREL - J.B. Arts; NKK: MUSTANG - R. Mulder; Rond en plat: KAATJE VAN SASSEM - J.A. Jonk. Een geslaagd zeilfestijn, dat hopelijk voortaan op deze wijze plaats zal vinden.



Jubileum IJ-toren race

IOR gemeten jachten, jachten van de NKK, de Pion, de Vega, de Kolibri klasse en gemeten Rond-en Platbodemjachten, kunnen op een inschrijfformulier zich melden aan Klaas Sijne, Ottho Heldringstraat 48, 1066 XV Amsterdam. Telefoon 020-141339. De inschrijving dient hier te zijn ontvangen voor 3 mei 1985.

Het inschrijfgeld bedraagt f 50,-. Het inschrijfgeld moet gelijktijdig met de inschrijving worden overgemaakt door storting of overschrijving op Bankrekening 45.05.76.043 t.n.v.

Inschrijvingen zonder gelijktijdige overschrijving van het inleggeld kunnen niet worden geaccepteerd. Zij, die deelnemen zonder dat het inleggeld is voldaan, worden niet geklasseerd.

Zaterdags wordt er een baan gezeild die de deelnemers weer naar Durgerdam terugvoert, waarbij de wedstrijdcommissie voor een gezellige sfeer in het clubschip zorgt.

IJ-torenracers, zorg voor snelle spullen.

Omdat het nagenoeg in dezelfde periode 40 jaar geleden was dat vanaf die Engelse kust de invasie in Normandië plaatsvond werd nu een herdenkingsoperatie uitgevoerd onder de naam „D-day Return”.

Een kleine 100 jachten uit Nederland waaronder 23 van Het Y namen hieraan deel.

Schitterend was het admiraalzeilen vlak onder de wal bij Broadstairs. De boulevard stond zwart van de kijkers, als admiraalschip fungeerde de schoener DE EENDRACHT van de Stichting het Zeilend Zeeschip.

De titel boven dit hoofdstuk luidt „Het Y en z'n verleden”.

Met het meest recente verleden, 1985, ons jubileumjaar, komt daar een einde aan.

Over dat jaar zou alleen al een boek te schrijven zijn. De leden laten hierover hun licht schijnen aan de hand van bijschriften bij de foto's, derhalve een resumé van de activiteiten.

Wel dient gememoreerd te worden dat onze zeilvereniging per definitie - hoe kan het anders, want het gevolg van het in ere herstellen van het traditionele admiraalzeilen is in 1885 de oprichting van Het Y geweest - een vereniging is van tradities!

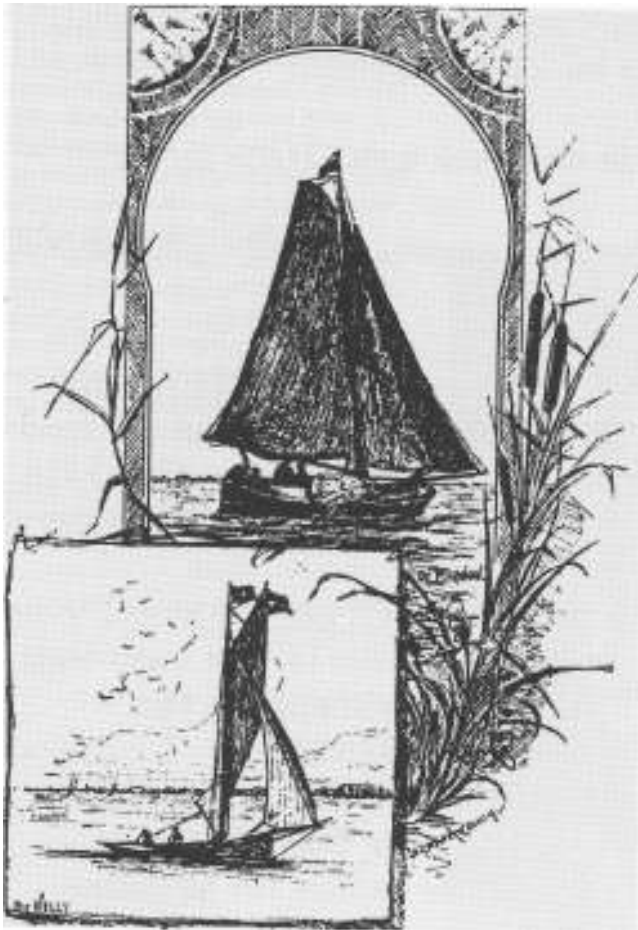
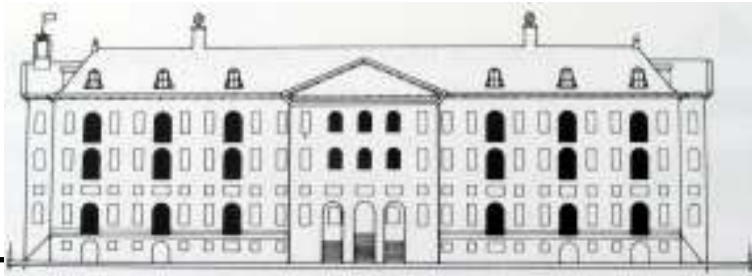
Bij het organiseren van de evenementen in het jubileumjaar heeft de commissie dan ook voortbordurend op bepaalde tradities het jubileum-programma opgesteld.

Zo werd getrouw aan onze voorliefde voor feesten het jubileumjaar gestart met een feestelijke bijeenkomst in café De Zeilvaart.

Op 27 en 28 april werd een openingstocht naar Hoorn, een stad met een rijk maritiem verleden, gehouden, met o.a. een wandeling onder leiding van de VVV Hoorn.

Onze traditionele IJ-torenrace werd op 11 en 12 mei voor de 20ste maal georganiseerd door de wedstrijdcommissie en in verband met het jubileum in een bijzonder jasje gestoken. Zo werd een olympische baan gezeild en zaterdagavond keerden de deelnemers terug naar Durgerdam, waar een feestelijke prijsuitreiking plaatsvond.





Jachten van Y-leden, illustratie van L.W.R. Wenckebach (Y-lid) in het verenigsjaarboekje van 1888.

ZEILVERENIGING 'HET Y' HONDERD JAAR jubileumtentoonstelling in ons museum

Van 7 tot 30 juni was een zaal in 's Lands Zeemagazijn gewijd aan het honderdjarig bestaan van de Zeilvereniging 'Het Y'. De opzet en inrichting van deze kleine tentoonstelling was een gecombineerde operatie van Y-leden en museummedewerkers. Laatst genoemden zorgden vooral voor de historische inleiding. Deze betrof o.a. het IJ zoals het zich voor de inpoldering uitstrekte tot Spaarndam en Velsen, waar veel rijke Amsterdammers hun buiten hadden. Ook werd van museumzijde een beeld gegeven van het ontstaan van de eerste jachtclubs en de komst van scherpe jachten op het IJ. Met het kleiner worden van deze watervlakte en het verdwijnen van de oude jachthaven, die plaats moest maken voor de spoorbaan en het Centraal Station, verdwenen de meeste watersportliefhebbers uit dit gebied. In 1885 trachtten enkele Amsterdamse zeilers aan dit verval een halt toe te roepen. Zij richtten de Zeilvereniging 'Het Y' op, die veel nieuwe leden wist te winnen waardoor het aantal jachten op het IJ weer snel toenam. Tesamen konden zij aldus de Gemeente bewegen enig wateroppervlak bij de Westerdoksdijk ter beschikking stellen, alwaar een nieuwe jachthaven werd aangelegd. Daarnaast bevorderde de jonge vereniging het admiraalzeilen, het gezamenlijk maken van tochten en het houden van wedstrijden met de eigenaar zelf aan het roer (en niet zijn schipper). Zo begon de geschiedenis van de Vereniging, die in de tentoonstelling voornamelijk door modellen en door foto's uit albums van vroegere Y-leden werd weergegeven. Zij toonden de verhuizing van de verenigingshaven naar Amsterdam-Noord in 1921 en de verhuizing naar Durgerdam in 1952. De expositie eindigde met een foto-collage van leden die zich de laatste vijftien jaar verdienstelijk hebben gemaakt. Het geheel was een mooie combinatie van museaal- en verenigingswerk. De tentoonstelling trok zeer geïnteresseerde bezoekers. Als zodanig was deze presentatie een duidelijk succes.



De Zeilvereniging „Het IJ”.

De zeilvereniging het IJ heeft op Zaterdag 4 April haar 40 jarig feest gevierd. Een receptie werd gehouden in de Industriële Club, waar de afgevaardigden van tal van watersportverenigingen haar gelukwensen zijn komen aanbieden, dikwijls onder aanbieding van geschenken. Een feestmaaltijd in Maison Couturier, waar ook de Burgermeester van Amsterdam aanzat, besloot de dag.

De secretaris van het IJ, de heer Ernst Crone, heeft zich verdienstelijk gemaakt bij de samenstelling van eene tentoonstelling betreffende „De zeilsport voorheen en thans”, welke tentoonstelling in het Historisch Scheepvaartkundig Museum in de Laïressestraat te Amsterdam gehouden wordt. Het is een prachtige manier om gedurende dezen slechten tijd de belangstelling in onze sport levendig te houden

Wij wenschen het IJ een schone toekomst.

Van 16 tot 19 mei werd de jaarlijks terugkerende Waddentocht georganiseerd. Via de Noordzee en over het IJsselmeer en de Waddenzee werd Den Helder aangedaan, waar Het Y te gast was bij de Koninklijke Marine Jacht Club.

Evenals bij ons 40-jarig jubileum werd in nauwe samenwerking met het Nederlands Historisch Scheepvaart Museum een tentoonstelling „Het Y 100 jaar hoog aan de wind” ingericht. Na een feestelijke opening voor genodigden door de voorzitter van het K.N.W.V., de heer Luger op 7 juni, werd deze tentoonstelling tot 21 juni voor leden en publiek opengesteld. Wegens grote belangstelling werd de expositie nog 14 dagen geprolongeerd.

Op 15 juni werd een receptie gegeven aan boord van het radarschip KAPITEIN KOK voor genodigden, autoriteiten en prominenten uit Watersportkringen. Onder leiding van een vlootvoogd werd voor de genodigden een vlootshow door Y-leden op-gevoerd. Het was voor de scherpe schepen nog enigszins onwennig, doch aan enthousiasme ontbrak het zeker niet. Er namen circa 80 jachten deel. Voor de rond- en platbodemjachten was het gesneden koek. Zij startten reeds in 1885 onder leiding van de vlootvoogd Clignett het admiraalzeilen en luisterden met hun fraaie schepen en goed uitgevoerde manoeuvres reeds vele evenementen op o.a. de opening van de haven van de Stichting Jachthaven Enhuizen 1970, de dependance van Het Y voor ronde- en platbodemjachten te Marken in 1976 en het afscheid van havenmeester Porsius in 1980.

Op de avond van deze 15e juni werd in het Nederlansch Historisch Scheepvaart Museum, een passender omgeving valt niet te bedenken, het Eeuwfeest voor leden en introducees gevierd. Ook deze generatie Y-leden bleek het feesten nog niet verleerd. Nog moe van het Eeuwfeest traden de volgende ochtend de leden opnieuw aan voor een wimpeltocht. Was het Y in de vorige eeuw bij haar wimpeltocht te gast voor een barbecue bij een echte baron op Velsersbeek en kregen de dames van de tuinman een ruiker aangeboden, nu verliep een en ander wat minder elitair. Wel was het doel van de wimpeltocht het terrein van een baron. Maar deze keer een havenbaron en er was behalve wat ongeregelde begroeiing zeker geen sprake van mooie gazons met bloemperken



Rijmverslag

De eeuwfeesten van 1985

Mensen, mensen wat waren ze prachtig.

De leden hadden dolle pret

Maar wat een werk werd daarvoor verzet.

Een receptie met een drankje, dat was 3 april

Toen was het even een paar weken stil.

7 juni begon in het Scheepvaart museum,

een expositie ter ere van het jubileum.

15 juni kwam alles pas goed op gang

en duurde het feest een weekeinde lang.

Tijdens de receptie, bij de KAPITEIN KOK aan boord kwamen veel prominenten aan het woord.

Daarna mochten de bestuursleden aan deze dames en heren

De vloot van Het Y presenteren. En met het strijken van de fok groetten zij 't bestuur en gasten op de

KAPITEIN KOK.

's Avonds ging 't naar het

Kattenburgerplein

want daar begon een groots festijn met muzikanten, dans en niet te vergeten

een koud buffet, om je vingers bij op te eten.

Om 01.00 uur was het jammer genoeg gedaan

en moesten we allen weer bootwaarts gaan.

16 juni, een rondje restant Hembrug gevaren

zodat we weer fris en wakker waren.

Bij een houtloods werd er

afgemeerd

daar kregen we een barbecue gepresenteerd

Al stroomde de regen, voor ons scheen de zon

Vooral toen na het eten het dansen begon.

Nadat we ook nog vele kleine, en grote wasjes hadden gedaan konden we voldaan naar huis toe gaan.

Toch was de koek nog lang niet op want 12 juli kozen 36 schepen het ruime sop.

Met de Y-vlag in top of in het want voer de vloot naar Engeland.

De tocht liep niet voor alle schepen gewoon,

toch kwam iedereen veilig aan in Woolverstone.

Daarna maar vroeg de kooi in gekropen

om de volgende dag, met z'n allen naar Pin Mill te lopen.

In de Butt and Oyster, hadden we een eigen pianist die allemaal leuke wijsjes wist.

We zongen ze mee uit volle borst en aten ons vol en lesten de dorst. Dinsdag zijn we naar Woodbridge gegaan

en kwamen daar om + 12.30 uur aan.

Wie later kwam had reuze pech het water loopt daar heel snel weg, zij konden dus niet verder gaan en kwamen behoorlijk scheef te staan.

Maar na de eb, komt weer de vloed, dus hielden zij toch goede moed, en 's avonds wandelden ze lustig mee naar het Kasteel voor alweer een diner.

Weer werd er gedanst en geen gezeur tot slot nog koffie met een fijne likeur.

Woensdag kregen we ten leste een brunch en weer een hele beste. Nu was het in het vrije veld.

Hoe ze dat fiksten! wij stonden versteld

't was leuk en een gezellige sfeer.

Van de winter zien we alles nog even weer.

Want alles werd op film vastgelegd.

Ik wed, dat iedereen dan zegt:

Wij hebben genoten, dat kun je wel zien.

De organisatoren krijgen van ons een dikke tien.

om ruikers voor de dames te plukken. Maar het werd wederom een barbecuefeest om nooit te vergeten.

Ook in het verleden werd aandacht aan de jeugd besteed, want „Wie de jeugd heeft, heeft de toekomst”. Derhalve werd ook in dit jubileumjaar op 22 juni speciaal aandacht aan de jeugd besteed tijdens het jubileum-jeugdfest.

De zeezeilcommissie organiseerde van 12 tot 17 juli een reis naar Engeland. Dat binnen de Y-gelederen belangstelling bestaat voor dergelijke reizen in verenigingsverband is al gebleken uit een gezamenlijk bezoek aan de Medway Yacht Club in 1967 en aan D-day Return in 1984.

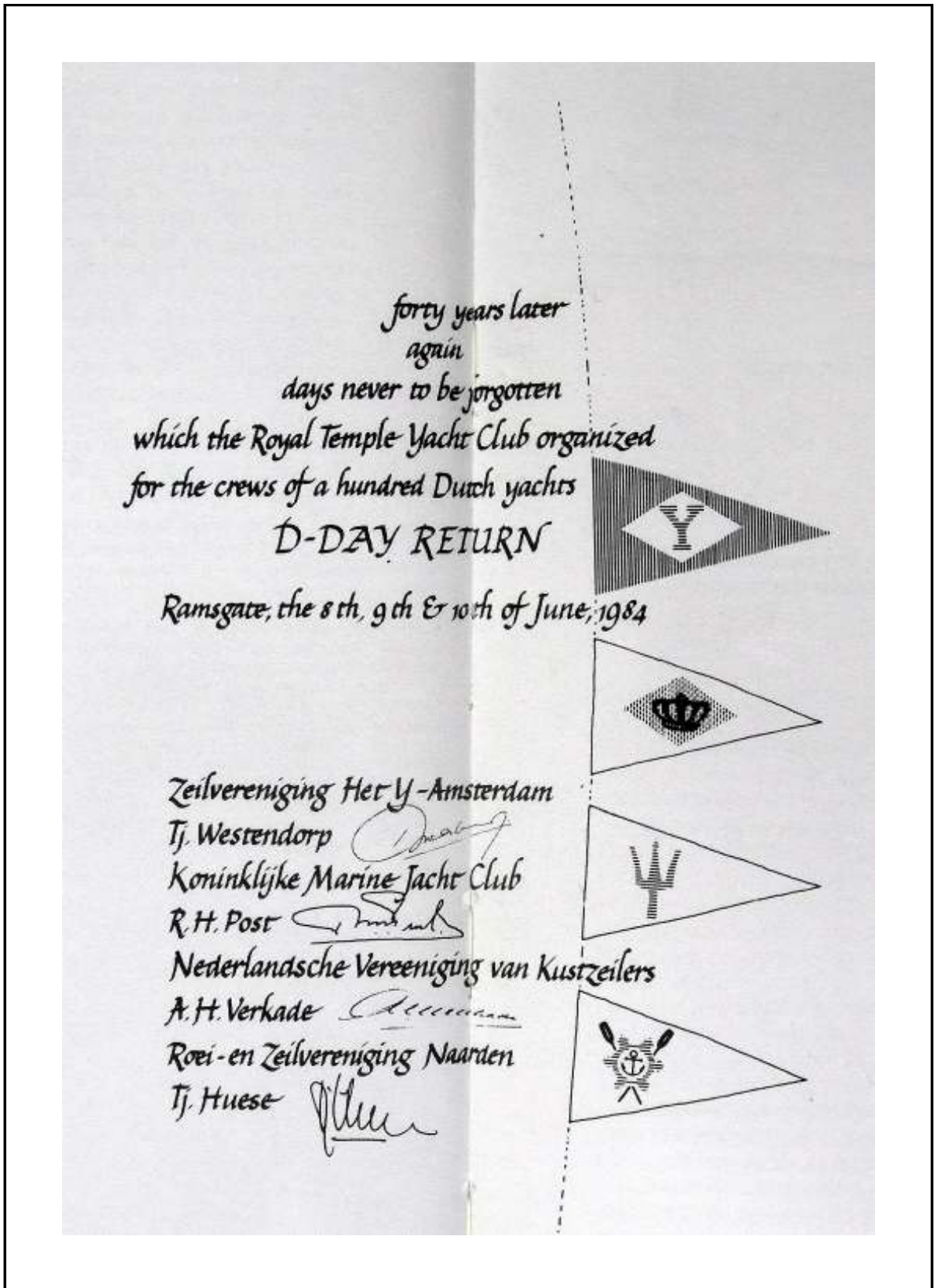
Ook nu was het een complete invasie van 36 Y-schepen met 140 manschappen die Woolverstone en Woodbridge op vreedzame wijze binnenvielen en een stijlvolle happening beleefden. Ook de organisatie van de 28ste Trintel-race in successie kreeg de speciale aandacht van de westrijdcommissie.

Eveneens werden de gebruikelijke sluitingstochten per haven en gezamenlijk gehouden. Evenementen waaraan in het kader van het jubileumjaar extra aandacht werd besteed.

Met de viering van de aankomst van St. Nicolaas te Durgerdam voor de jeugd en een gezamenlijke autotocht werd tenslotte 1985 afgesloten.

1985!?! ei, ei..., 100 jaar Y

Nu, op 2 april 1986, aan de vooravond van het 101ste verenigingsjaar, eigenlijk onze Y-oudejaarsavond, sluiten wij dit eeuwfeest af.
 Met een herdenkingsboek dat in menig opzicht afwijkt van wat te doen gebruikelijk is.
 In ieder geval is het anders doordat het hele herdenkingsjaar daar al in is opgenomen.



1885

 1985



Comité van ontvangst



Overhandiging gedenkpenning door wethouder Walraven.

Zaterdag 15 juni 1985

Receptie op de KAPITEIN KOK VAN 14.00 uur tot 16.00 uur
Aan boord van de KAPITEIN KOK zullen genodigden, autoriteiten en prominenten in de gelegenheid zijn datgene gade te slaan wat de deelnemers hieraan (u allemaal dus) op het IJ voor hen zullen opvoeren. De receptie op de KAPITEIN KOK verliep stijlvol. Zeekadetten van de zeevaartschool verwelkomden ons bij binnenkomst.

...Het Y en z'n Besturen...

Het wel en wee van een vereniging hangt in grote mate af van z'n Bestuur. Dat bestuur komt weliswaar voort uit de leden, maar het is aan het zittende bestuur om de leden zodanig voor de zaak te interesseren, dat onder hen, indien het tijdstip van „stoelendans" aanbreekt, enthousiaste leden te vinden zijn voor functies binnen de vereniging.

Dat is bij het Y niet altijd geweest. Het is thans gemakkelijk dit te constateren omdat een droge opsomming van „wie - hoe lang" in functie was, beschikbaar is. Het heeft slechts statistische waarde. Een vereniging dient te beginnen met pioniers. Als de pioniers, in de volste overtuiging van het gelijk aan hun zijde ook nog worden tegengewerkt dan zal de tweede poging meestal zeer goed aflopen. Zo ook bij het Y. Na de poging om tot een „Nationalen Zeil- en Roeibond" te komen kreeg uiteindelijk op 3 april 1885 de zeilvereniging Het Y gestalte.

Er werd een bestuur gekozen met C. Jaski als president, P. Altink jr. penningmeester, J. Boek secretaris. Er waren drie commissarissen, J.F.H. Herfst, J.J.A.H. Clignett en F.F. Bastet jr.

Omdat het Admiraalzeilen een belangrijk onderdeel van de Y activiteiten vormde werden drie „Heeren" tot admiraal, vice admiraal en schout-bij-nacht benoemd. Zij voerden aan boord van hun schepen een onderscheidingsteken in de vlag der vereniging n.l. 4 sterren voor de admiraal, 3 voor de vice admiraal en 2 voor de schout bij nacht (jaarboekje '87).

Naast admiraalzeilen waren feesten en partijen een hoofddoelstelling zodat naast het bestuur maar liefst 12 commissarissen werden benoemd teneinde het bestuur bij te staan bij feestelijkheden.

Hiermede had zowat ieder Y lid een bestuursfunctie of commissariaat hetgeen ongetwijfeld de onderlinge band verder verstevigde.

De opkomst van genodigden was groot. Zo waren er de wethouder van Amsterdam en afgevaardigden van zeilverenigingen De Kustzeilers, Almere, Watergeuzen en de Koene.

Vele kado's zoals schilderijen, bloemstukken en vlaggen e.d. werden door het bestuur in ontvangst genomen.

Tegen vieren nodigde de ceremoniemeester van deze middag Hein Aanstoot, alle genodigden uit om de vlootschouw van de Y-leden buiten op net achterdek te aan-schouwen.

Zo'n 60 à 70 schepen voeren in kiellinie langs de KAPITEIN KOK, voor de wind werd de fok gestreken, waarna de radarboot d.m.v. een geluidssignaal vrolijk terug-groette.

Daarna werd de tok weer gehesen. Het was erg feestelijk om naar te kijken.

Wat heeft de zeilvereniging Het Y een prachtige zeilvloot.





Geschenk K.N.W.V.



Zustervereniging Marken



Gelukwensen van R.B.Y.C.



Onze Durgerdamse zustervereniging



Gelukwensen Kustzeilers



Afdeling Toerisme van het Verbond

Jarenlang is de wijze van bestuursvoering binnen de vereniging zo'n beetje dezelfde gebleven. Bestuursvergaderingen werden niet gehouden. Men besprak onderling de voorliggende kwesties, en die werden dan maandelijks aan een ledenvergadering voorgelegd.

Deze vergaderingen werden doorgaans door 20 à 25 leden bezocht en de indruk werd gewekt dat tijdens deze vergaderingen onder leiding van de President (pas veel later werd hij voorzitter genoemd) feitelijk de bestuursbesluiten werden genomen.

Onze eerste President was zoals genoemd de heer C. Jaski, wiens vader kapitein op een van de eerste Nederlandsche klippers is geweest. Van hem hangt een afbeelding in ons Clubschip te Durgerdam.

Hij werd opgevolgd door de heer Altink, een der lieden der eerste dagen, aan wie grote zeilerseigenschappen werden toegedicht. Tijdens zijn vakantiereis in 1904, met zijn jacht op de Zeeuwse wateren, overleed hij plotseling aan boord. Het stoffelijk overschot werd met de vlag halfstok door zijn bemanning naar de jachthaven gebracht.

Hierna nam de heer Eduard Crone de leiding, een man die op zeker moment twee grote jachten zijn eigendom kon noemen. Na zijn overlijden werd hij opgevolgd door de heer Kersken, die het roer tot de crisistijd in handen had.

Vooraf het doen en laten van de heer Eduard Crone spreekt tot de verbeelding. Tijdens een clubtocht in 1913, nadat de vloot ten anker was gekomen, bleven de beide jachten van de heer Crone „op suspecte wijze” nog een tijdje rondvaren, simulerend dat men in span aan het vissen was. Toen ten slotte het net werd opgehaald bleek men een kolossale vis van zo'n 1,50 meter lengte te hebben verschalkt. De President opperde dat daar, waar nog zulke vissen konden worden gevangen de motivatie tot drooglegging van de Zuiderzee (waarover men ook toen reeds geruime tijd sprak) ongefungeerd was. Toen men het beest demonteerde, bleek het een grote collectie blikjes en potjes met sardines, ansjovis, mosselen etc. te bevatten. Nadat de buit onder de leden was verdeeld en de





Namens de ere-leden



Er werden vele handen geschud



Haven(meester)praat?

champagne was rond gegaan zette ieder zich aan de koffietafel bij zichzelf aan boord.

De sfeer, hiervoor getekend, was kenmerkend voor vele verenigingen in die tijd. Een begin waarbij ieder lid zo'n beetje ook bestuurslid was - ledenvergaderingen bezocht door een harde kern van leden waarbij de vergadering de bestuursbesluiten nam - en een periode die, en dat sloeg dan niet op Het Y, elders in den lande werd gezien als de Amsterdamse Regenten Periode. Een typisch voorbeeld daarvan speelde zich af in eind twintiger- begin dertiger jaren. Men had zo sterk de indruk dat het bestuur een eenmansbedrijf was geworden, dat er in sommige stukken gewag van wordt gemaakt.

De voorzitter zat voor, notuleerde etc. en op 19-2-'31 leest de toenmalige voorzitter, Ernst Crone, z'n eigen notulen voor en tekent ze na goedkeuring! Er is veel water door de Rijn gevloeid alvorens wij kwamen tot de huidige, democratische, opzet van besturen, het nemen van besluiten en het uitvoeren daarvan.

Op 18 juni 1931 bezochten twee bestuursleden en negen gewone leden een maandelijks bijeenkomst. Bij afwezigheid van de heer Crone presideerde de heer Kersken de vergadering. Hij vroeg zich af of bestuursleden nog wel voldoende voeling met de leden hadden en of het wellicht wenselijk zou zijn om een nieuw Bestuur te kiezen bestaande uit jongere mensen. Dit wekte geen reacties op uit de vergadering. De algemene malaise bleek uit het feit, dat geen wedstrijden konden worden georganiseerd en dat men ertoe overging, ter werving van leden, enige boottochten te houden met introducés.

Op 28 juni had men 26 personen aan boord met een opbrengst van f 22,- en een tekort van f 38,-.

Op 9 augustus 1931 had men 15 deelnemers met een opbrengst van f 12,- en een tekort van f 48,-.

Het jaar 1931 zag bijna het einde van onze vereniging. Tijdens een vergadering merkte de heer Crone op dat //het weinig zin had het bestaan van Het Y verder te rekken.//





Behoudt het IJsselmeer!

De vereniging voorzag niet langer in een behoefte. De watersport had zich reeds van het IJ teruggetrokken en de Zuiderzee zou spoedig volgen.

70% van de bestuursleden meenden dat het IJ en de Zuiderzee voor de watersport hadden afgedaan, slechts 30% meende dat het zin had om betere tijden af te wachten.

Crone drong aan op stemming over het bestuursvoorstel tot liquidatie en dreigde met aftreden. Van Duyl vond voortbestaan doelloos, hoe enthousiast hij indertijd ook bestuurslid was geworden.

Ons lid de heer Boele was plotseling klaar wakker en zei dat, indien Het Y zou liquideren, de haven leeg aan de Gemeente zou moeten worden opgeleverd. In dat geval zouden de kosten hoog zijn en zou er voor de obligatiehouders nog slechts de opbrengst van de op de wal staande opstallen overblijven.

Rozelaar zei dat zijn medebestuursleden nu wel wisten wat er onder de leden leefde en was niet geneigd tot liquidatie. Hij vroeg Crone zijn jacht in de haven te laten liggen en als Voorzitter aan te blijven. De vergadering werd gesloten met de mededeling dat het Bestuur zich nader zou beraden.

Op 7 januari 1932 kwam men weer bijeen. Aanwezig 18 leden.

// De heer Crone deelt mee dat een meerderheid in het Bestuur niet van mening is veranderd.

Voor het eerst neemt de heer Bergmann het woord en vindt dat de toestand in zaken momenteel weliswaar slecht is te noemen, maar dat wij betere tijden moeten afwachten en geen overhaast besluit tot opheffing moeten nemen.

Ten antwoord zegt Crone dat het varen op het IJ een afgelopen zaak is en dat wij beter kunnen liquideren om het beetje geld dat ter beschikking is aan te wenden voor het slopen van de haven.

Van Duyl zegt dat het Bestuur al 4 a 5 jaar geleden heeft gevoeld dat het met ons vaarwater de verkeerde kant opging. Wil de vergadering desondanks onze vereniging voortzetten, dan zal deze vergadering kandidaten moeten stellen voor een nieuw Bestuur. De heer Nieman vraagt of leden van het zittend Bestuur





Hollandse traditie

eventueel in een nieuw Bestuur zitting zouden willen nemen, waarop den heer Crone antwoordt: categorisch NEEN ...//

Er volgde een wat onverkwikkelijke periode.

Er werden brieven geschreven o.a. aan de Ere-voorzitter, de burgemeester van Amsterdam.

Deze wist ook geen andere oplossing dan te bedanken voor het Ere-voorzitterschap.

Op 18 februari 1932 volgde een liquidatievergadering. Opgekomen waren zes bestuursleden en 16 gewone leden.

„De voorzitter opende de vergadering. Hij deelt mee dat, toen eenige maanden geleden bij het Bestuur de gedachte opkwam om het voorstel tot liquidatie van de Vereeniging te doen, hij, voordat over dit punt met de leden werd gesproken, een brief schreef aan den Edelachtbare Heer W. de Vlugt, Burgemeester van Amsterdam, den Eere-voorzitter der Vereeniging. In die brief gaf hij hem een overzicht van de toestand der Vereeniging. Hij drukte de vrees uit dat tot liquidatie zou moeten worden overgegaan en hij verzocht den Eere-voorzitter of wel middelen tot herstel te geven, of wel zijn goedkeuring aan liquidatie te hechten.

De Eere-voorzitter antwoordde daarop dat hij geen middelen tot herstel wist en hij zich niet tegen liquidatie zou verzetten.”

Hierna leest de Secretaris de notulen van de vorige jaarlijkse algemene vergadering voor. Deze notulen worden onveranderd goedgekeurd en door de Voorzitter getekend.

Vervolgens leest de Voorzitter het verslag over 1931 dat door hem is samengesteld en dat door de vergadering wordt goedgekeurd.

De Penningmeester leest de balans- en exploitatierekening voor en geeft zijn overzicht van de financiële toestand van de vereniging. Het blijkt dat het tekort in de exploitatie weer is toegenomen en dat dit nu f 1.163,92 bedraagt.

De Voorzitter wijst nog eens naar de woorden, door hem voorgelezen uit het jaarverslag waarbij de twee redenen worden genoemd die het Bestuur ertoe brachten met een plan tot liquidatie te komen.



Joop Huysing met z'n „sailorgroep" stond in een van de zalen op z'n accordeon gezellige zeemannsliederen te spelen en te zingen. Ontzettend leuk.

Max Colly en zijn leden begonnen tegen 20.00 uur met hun swinging-jazzband ons tot een dansje te verleiden. Ook was er de mogelijkheid om een rustig plekje te zoeken in één van de zalen om met elkaar een gezellig babbeltje te maken.

De 3e prijs was voor de groep van de Fam. Huysing.



De 4e prijs ging naar de Fam. de Jong, zij waren verkleed in een zwemtenue anno 1920.



Tegen ± 22.30 uur kregen we van een paar leden een optreden. Als eerste kwam Silvy Engelbracht samen met Inge Beumer, zij deden een playbackshow van Madonna na. Leuk dat junioren voor zo'n 500 mensen dat aandurfd. Daarna kwamen 4 dames verkleed als matrozen te weten: Hil Brink, Nella Convent, Anne Kooyman en Rie v. Houtert het podium op. Het hele bestuur werd uitgenodigd om vooraan te komen staan, dit i.v.m. toespraken die de dames van plan waren te houden.



15 juni - Eeuwfeest

's Avonds feest voor alle leden en hun introducés, in het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum Kattenburgerplein 1, Amsterdam Ontvangst vanaf 18.00 uur met o.a. een koud buffet, dat om ± 19.30 uur begint.

Kledingadvies:

De feestcommissie zou graag een bonte costumering zien zoals gedragen in onze afgelopen eeuw. Deftige, vrije tijds-, zeilkleding, zeemanskleding, wat u maar wilt. Keus genoeg.

En daaraan een paar prijsjes verbonden voor het mooiste of origineelste costume.

Bij binnenkomst kreeg iedereen een welkomstdrankje en kon men op z'n gemak de prachtige zalen bewonderen en alsnog de tentoonstelling „hoog aan de wind" bezoeken.

Het Scheepvaartmuseum is een schoonheid om te zien en wat zag het er allemaal verzorgd uit. Buiten op het plein stonden de kramen, waar het koud-buffet werd opgediend. Het geheel zag er zeer smaakvol uit.

Het plan was eigenlijk dat we buiten op het plein zouden dansen, maar gezien de ongunstige weersomstandigheden, kon dit geen doorgang vinden, zodat nu alles binnen moest plaatsvinden.

Die redenen zijn:

1. Het bij voortdoring verminderende ledental en het gebrek aan belangstelling van de leden in de Vereniging, hetgeen het Bestuur leert dat er geen Behoeft meer is aan een Vereniging zoals Het Y en er dus voor de Vereniging geen reden van bestaan meer is.

2. Het feit dat er haast geen schepen meer in de haven zijn zodat havenexploitatie niet mogelijk is.

De haveninkomsten zijn te gering om de kosten en rente en aflossing daaruit te betalen. De mogelijkheid tot voortzetting van het bestaan van Het Y zien zij dus niet. Zij beschouwen deze toestand der Vereniging niet als een tijdelijke, want zij maken zich geen illusie dat schepen in de haven zullen terugkeren. Grote jachten hebben afgedaan voor lange tijd en kleine prefereren Aalsmeer en de Nieuwe Meer boven het drukke IJ.

Het moet „je een vergadering wel" zijn geweest!

Kortom, het bestuur treedt af, er komt een nieuw.

Het Y wordt niet geliquideerd en men hoopt op betere tijden.

De jaren hierna kenmerken zich door het moeizaam herstel na de crisisperiode, het verhuizen van de haven, het zoeken naar oplossingen om ondanks drukker wordend vaarwater toch de zeilsport te kunnen beoefenen.

En, het ledental stijgt - aanvankelijk schoorvoetend - later wat sneller.

De tweede wereldoorlog brengt de vereniging een zware slag toe, zij het slechts materieel.

De onderlinge band werd er sterker door.

Van de naoorlogse besturen kan men feitelijk alleen maar zeggen dat zij met een vooruitziende blik de vereniging hebben geleid. En dat is vermoedelijk het grootste compliment dat te maken valt. Zonder uitzondering wisten zij de vereniging te sturen en te voorkomen dat Het Y uiteen zou vallen in drie dooiers, Durgerdam - Marken en Enkhuizen.

Met hun visie verruimde ook de blik van de leden.

„Het Y kom je over de hele wereld tegen!"





Na dit optreden vond de prijsuitreiking plaats voor wie het leukst verkleed was. De 1e won Tjeu v. Houtert, hij was verkleed als de vroegere voorzitter anno 1885, de heer Jaski.



Tot 1.00 uur werd er nog vrolijk gedanst. We kunnen terugzien op een geslaagde avond



4

...Het Y en z'n havens...

De inkt van de acte van oprichting was nog niet droog of het Bestuur stond bij de gemeente op de stoep om een stuk bij de zwemschool aan de Westerdoksluis te huren.

Ze hadden het bestek trouwens al klaar!

De financiën om het geheel te onderbouwen bleken ook geen probleem. Een lening groot f 4200,- in aandelen van f 50,- tegen 5% was dezelfde avond geheel voltekend.

Meer dan plaatselijke betekenis heeft Het Y in de ontwikkeling van de zeilsport niet gehad, maar door de nieuwe vereniging herleefde de zeilsport in Amsterdam en kwam tot grote bloei.

Rond de tachtiger jaren van de vorige eeuw ontbrak het aan een gemeenschappelijke ligplaats voor jachten aan het IJ.

Enige tientallen jaren daarvoor was de laatste voorganger gesloopt. De jachthaven aan het IJ nabij de Nieuwe Stadsherberg had plaats moeten maken voor het Centraal Station.

Het moet een fraaie haven zijn geweest met steigers en theehuisjes.

Het is met deze haven als met alle jachthavens, die in de geschiedenis van Amsterdam een plaats innamen, gegaan.

Zij moesten plaatsmaken voor de ontwikkeling van de stad.

In 1544 op de oudst bekende kaart van de stad, getekend door Cornelis Anthoniszoon is behalve een beeld van de stad, het water verluchtigd met scheepjes waaronder een aantal echte pleziervaartuigen.

Rond 1781 bevond zich op wat later het Bickerseiland zou heten de eerste als zodanig genoemde jachthaven, ter plaatse van de toen daar gevestigde scheepswerf de Haan.

De haven was 300 voeten lang.



De 2e prijs ging naar de Fam. Pruys, gekleed als een echtpaar anno 1900.



Tegen 17.15 uur lagen de Y-schepen weer op hun "wiebelende" stek aan de kade, om zich klaar te maken voor het feest 's avonds in het Scheepvaartmuseum. Dit begon om 18.00 uur.



Zoals gezegd, gezeild werd er al lang en er waren natuurlijk vele ligplaatsen. De haven aan het Bickers-eiland bracht hen tesamen.

Er kwamen veel jachten, en men ging uitzien naar een andere locatie.

Wat de IJ zijde betreft, op de kaart uit 1625 van Balthasar Florisz is het houten hoofd te zien dat vanaf de Montelbaanstoren tot voorbij de Schreierstoren liep. Daarmede werd een ruim bassin afgesloten. Doorsneden door andere rijen palen en remmingswerken werd deze „Oude Wael" tot een goede ligplaats voor schepen, beschermd tegen stormen en ijsgang.

Deze oude wael en later de nieuwe wael werden 's nachts afgeloten. Wie na het sluitingsuur arriveerde kon terecht in de in 1613 gestichte herberg, later de Oude Stadsherberg geheten. Schepen konden afmeren aan een palenrij.

Jachten maakten daar veelvuldig gebruik van. Zelfs op latere edities van die kaart wordt de plek aangeduid als jachthaven.

In het jaar 1658 vond een verhuizing plaats van een aan de Amstel gelegen accommodatie naar een plaats in de Oosterburger Gracht. Boven de toegang naar de haven stond het volgende:

„Hier tonen de Amstelaers, zeebouwers uit der Aert
Dat de een zowel uit Lust, als de aer uit liefde vaart.”

Na twee eeuwen verdween de haven om ruimte te maken voor de spoordijk en havenwerken.

Anecdotisch is het feit dat elders in de stad een havenknecht door zijn nevenwerkzaamheden spoedig „kastelein" werd genoemd.

In 1660 werd door de Stad Amsterdam met Hoorn - Medemblik, Monnickendam en Purmerend afgesproken in het vervolg meer verkeer met elkaar te onderhouden. Tot dat doel werden jaagpaden aangelegd.

Aan de Amsterdamse kant eindigde dit tr ace bij een nieuw te bouwen établissement de Nieuwe Stadsherberg. Deze werd in 1661 op enige afstand van de „Oude" gebouwd. De „nieuwe" werd het „zitje" voor de Amsterdammers die daar hun pijpen rookten, het





16 juni

Wimpeltocht

De volgende morgen wordt erg leuk, indien u allemaal meedoet, indien het weer goed is, indien het vlees niet verbrandt enz. enz. Een accordionist (schipperklavier) zorgt voor de muzikale begeleiding.

Vertrek om 11.00 uur. Terug om ± 16.00 uur.

Om 11.00 uur vertrok een grote groep Y-schepen van de Oostelijke Handelskade voor de wimpeltocht.

Het weer was vrij goed, zelfs de zon liet zich zo af en toe zien.

Praktisch elk schip was versierd met vlaggetjes, wat een zeer feestelijk gezicht was.

bitteruurtje hielden en genoten van het steeds wisselende schouwspel.

De „Oude” kwijnende weg, ook al omdat daar executoriale verkopen werden gehouden en werd in 1775 afgebroken. Wat bleef was de lange steiger en de aanlegplaats voor kleine vaartuigen.

Er was een huis voor de havenknecht en de eigenaren van jachten mochten op hun steiger een „speelhuisje” zetten.

De aanleg van de Westerdoksdijk noodzaakte tot verplaatsing van deze haven naar de „Nieuwe”.

Kerstmis 1836 woedde een geweldige storm. Schepen ten anker op het IJ raakten op drift en richtten grote schade aan de palenrijen van de Nieuwe Stadsherberg aan. De bewoners vluchtten de wal op. De jachthaven met alles erop en eraan ging aan spaanders.

Deze plaats ondervond nog meer nadelen; behalve dat zij al aan de lage wal lag, slibde ook de zaak dicht. Er was sprake van een gigantische bloei van de spoorwegen en de „concurrentie”: de bloei van de pleziervaart op de Amstel.

De bloei van de zeilsport aan het IJ was voorbij.

Rond 1873 kon men gerust spreken van een verlopen bedrijf.

Onze eerste haven bij het zwembad dus. Men had er de beschikking over 27 ligplaatsen, waarvan er in 1885 14 bezet waren, in 1886 was alles vol. Ook de leden van de KNZ & RV hadden er met graagte ligplaats gekozen. In 1891 gingen een aantal van de grotere jachten naar de nieuwe haven van

De Koninklijke. Dit had geen desastreuze gevolgen.

Kleinere jachten konden een ligplaats krijgen zodat in dat jaar de haven toch 34 schepen herbergde.

De exploitatie was sluitend en in 1893 zag het Bestuur kans aan de andere kant van de Veersteiger water van de Gemeente te huren waarin palen en steigers werden geplaatst, hetgeen 14 nieuwe ligplaatsen opleverde die onmiddellijk werden bezet.

Voor deze uitbreiding werd een lening ad f 2.000,-- onder de leden geplaatst, die reeds in 1900 volledig kon worden afgelost. Maar, er was meer.





We merkten niets van de regen-
buien die zo nu en dan naar

beneden stortten. In de loods
hadden we het erg naar ons zin.



De woonschuit waarin de havenmeester woonde, die toen gewoonweg havenknecht heette, was geen sieraad en werd daarom van de hand gedaan. Naast Cafe L'IJ konden we een stukje land huren, zodat de kosten van overpad via het cafe-terrein vervielen. Een woning voor de havenknecht werd, met een loods en bergplaats, op palen gebouwd.

Voorts hadden we een boom voor de haveningang die om 23.00 uur gesloten diende te worden.

Van de aanvang af hebben we een havenknecht in dienst gehad.

Zijn loon bedroeg f 5,- per week met vrij wonen op de praam. Zijn werktijd was van 06.00 tot 18.00 uur.

Een nachtwaker die de overige uren volmaakte, verdiende f 9,- per week, maar werd gedurende de wintermaanden, als er weinig te bewaken viel, botweg ontslagen. Zijn loon werd over de ligplaatshouders omgeslagen.

Een leuk detail hieromtrent blijkt tijdens een vergadering, waar een der leden er zich over beklagt dat hij, hoewel zijn jacht slechts veertien dagen van het seizoen in de haven heeft gelegen, desondanks het volle nachtwakersgeld diende te betalen. Staande de vergadering werd hem restitutie verleend, waarop genoemd lid het hem toekomende bedrag prompt aan de feestcommissie overdroeg. Het ging hem blijkbaar niet om de knikkers, maar om het spel.

Wij doen de stap over de grens van de eeuwwisseling. De nieuwe eeuw zette in met ambitieuze plannen en naar de aard der tijd aangepaste veranderingen. Aangezien er steeds meer moderne, lange en slanke jachten in de haven verschenen, werd, om de exploitatie sluitend te houden, besloten over te gaan tot heffing van havengeld per m². Het tarief bedroeg precies f 1,- per m²!

Ter viering van het derde lustrum werd o.a. besloten een Internationale Zeilwedstrijd te organiseren met een daaraan verbonden avondfeest. Naast een donatie uit de kas werden de leden uitgenodigd bijdragen te schenken ter dekking van de kosten.

Het restant van de lening, die in 1885 werd aangegaan





Wout Broere had deze dag
organisatorisch op zich genomen

ter dekking van de aanlegkosten van de haven, kon worden afgelost.

Er werden nieuwe verenigingsknopen (voor blazer of jekker) tegen de gebruikelijke tarieven aangeschaft. Er gingen stemmen op tot het oprichten van een Sociëteit: „ter bevordering van de onderlinge aaneensluiting der Leden en waar de consumptie-prijs van dien aard is, dat de Heeren Leden daardoor niet worden afgeschrikt...”

Het is er niet van gekomen. Zij die daartoe behoefte hadden waren elders al lid van een sociëteit. De overigen gunnen wij dat zij de gezelligheid zochten en vonden zoals wij die vandaag kennen, bij elkaar in de kuip.

Omstreeks 1917 werden signalen ontvangen dat de Gemeente Amsterdam plannen zou hebben het huurcontract met de vereniging te beëindigen. Ten einde een eventuele verhuizing te kunnen opvangen was reeds een reserve gevormd van f 9.000,-.

De gemeentelijke plannen met betrekking tot het gebruik van de terreinen van de jachthaven werden door geldgebrek belemmerd.

Desondanks kreeg de vereniging eind 1918 de mededeling dat zij voor 30 april 1919 de haven zou moeten ontruimen.

Na langdurige onderhandelingen kreeg de vereniging aan de overzijde van het IJ een nieuwe plaats aan de Grasweg in huur voor de tijd van 25 jaar. Om de bouw van de haven te kunnen bekostigen werd een obligatielening aangegaan ten bedrage van f 74.000,-. De rente van deze lening bedroeg 4%.

Ten einde deze rente en aflossingen te kunnen financieren werden contributie en havengeld verhoogd.

De bouw van onze nieuwe haven werd in mei 1920 voltooid. Het had wat langer geduurd dan gepland, maar daar stond tegenover dat onze vereniging nu over een uiterst moderne accommodatie kon beschikken.

Amsterdam drijft of staat op palen, het Y dus ook. In die periode stonden wij op palen. De nieuwe haven, het nieuwe gezicht van de vereniging (het moet een uiterst deftige toestand zijn geweest) noopte ons tot aanpassing van de gebruikte termen. Bakboord bleef weliswaar bakboord,





Watersport

maar de havenknecht werd „concierge”.

Spoedig hierna tekende de crisis zich af. In een vorig hoofdstuk werd hierop al ingegaan.

Voor de haven had het als consequentie dat er veel bezuinigd moest worden. De huur van de gemeente kon nauwelijks of niet worden voldaan hetgeen tot een overeenkomst leidde dat de havenmeester van Amsterdam de vrijheid had allerlei vaartuigen in onze haven ligplaats te wijzen.

In 1937 besloot de BPM (Bataafse Petroleum Maatschappij) wier terrein aan het onze grensde, tot uitbreiding.

Ter meerdere efficiency meende men de beschikking over onze haven te moeten hebben.

De gemeente had hier wel oren naar. Enerzijds was men van een slecht betalende huurder af, anderzijds bevorderde het de werkgelegenheid in Amsterdam-Noord. Men moest echter eerst met het Y overleggen waarmee nog een contract liep tot 1944.

De oplossing werd in 1938 gevonden. De gemeente verbrak het contract, dat ging over naar de BPM die ons nog even liet zitten.

De BPM betaalde onze achterstallige huur mits een opzegtermijn van drie maanden geaccepteerd werd. Na wikken en wegen besloot het bestuur dit te doen. Wij hadden 1 jaar en 3 maanden om wat anders te vinden – wat men noemt een dwangpositie, maar we hadden geen schulden en zelfs nog wat geld over! Er werd (hoe kan het anders) een commissie benoemd die zich zou oriënteren naar een nieuwe haven.

Door de kort hierop uitbrekende 2de wereldoorlog werd de zaak enigszins bevroren. De BPM had andere zaken aan het hoofd. In Amsterdam werd de Wehrmacht de baas en Het Y bleef gewoon zitten. De bevrijding toonde ons een vernielde haven en een verwoest clubgebouw. Herstelbetalingen leverden na eindeloze discussie slechts f 4157,- van de getaxeerde schade op, genoeg om te reserveren, te weinig om herstel uit te voeren.

Met betrekking tot een nieuwe haven (we zaten ten slotte op een schopstoel), werden diverse activiteiten ontwikkeld. Zo werd inhuren in de vrijwel lege Six-





Beter een varken in de hand ...

haven van de Koninklijke door genoemde vereniging afgewezen. Een ander idee om in de zogenaamde rusthaven van de Amsterdamse ponten ligplaats te verkrijgen, strandde op het argument van het Gemeentebestuur dat zij betere zaken kon doen door het ter beschikking stellen van het terrein aan de industrie.

Een gemeentelijk aanbod voor een lokatie oostelijk van de Oranjesluizen stuitte op onze bezwaren dat kleine open jachtjes, die nog door veel van onze leden werden gevaren, ongeschikt zouden zijn voor het Buiten-IJ. Bovendien zou de sterk wisselende waterstand van de Zuiderzee, zoals men het IJsselmeer nog bleef noemen, een grote bron van zorg zijn.

Het bestuur was ook van mening dat drie verenigingen in Amsterdam-Noord, te weten: De Koninklijke, Het Y en de WSV AEOLUS feitelijk teveel van het goede was. Fusiebesprekingen liepen echter op niets uit, hetgeen begrijpelijk was omdat Het Y de enige vereniging was die in een uiterst precaire haven-situatie verkeerde.

Rond 1948 was er aan de toestand feitelijk niet veel veranderd.

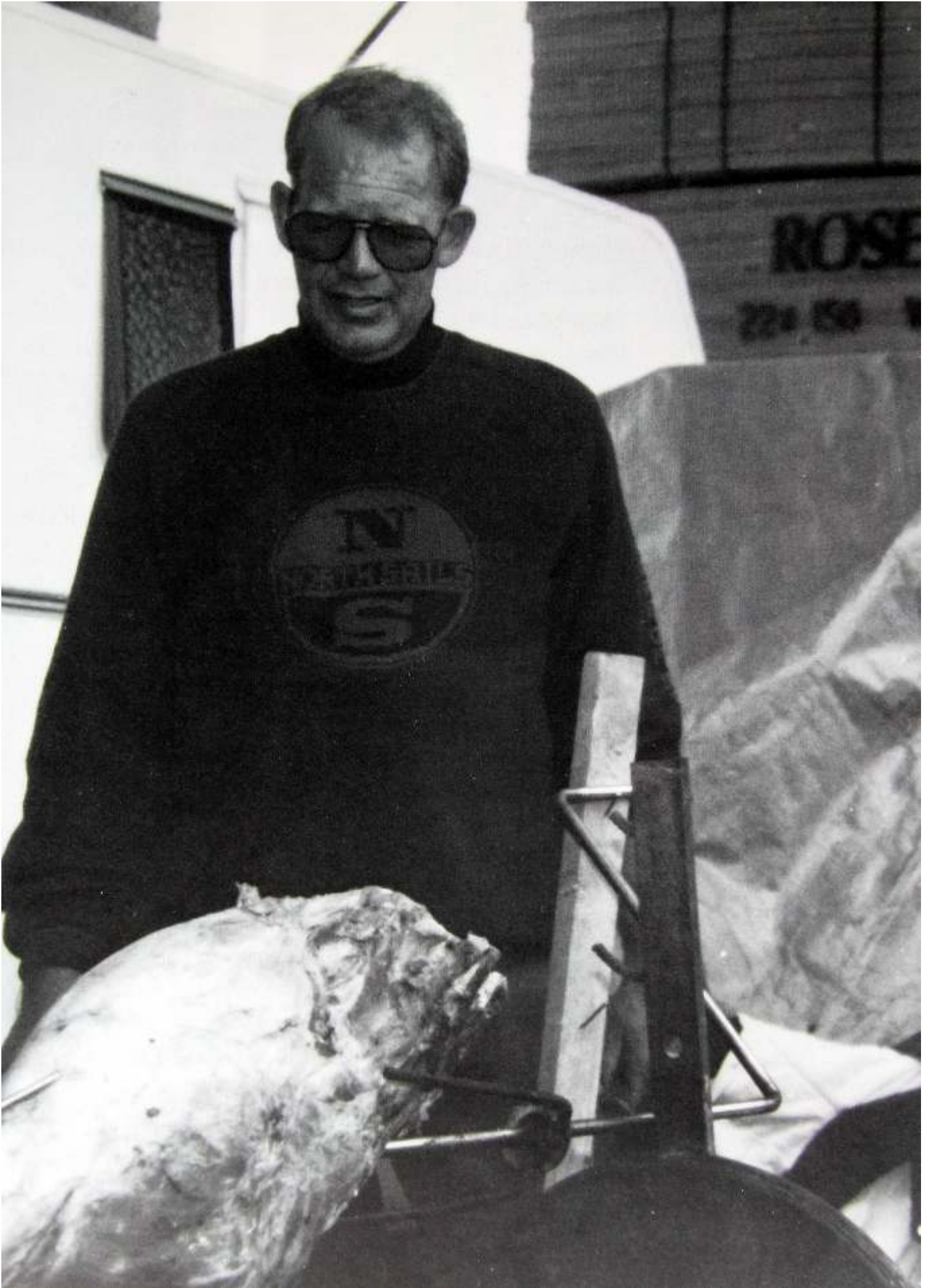
De vereniging zat nog steeds op z'n stek – er was zelfs geld om het clubgebouw op te schilderen en nieuwe palen in de haven te slaan.

Er was in Amsterdam grote woningnood. Veel inwoners zochten hun heil in woonschepen – zodat onze haven zich vulde met woonschepen van BPM personeel. Zo ontstond de merkwaardige situatie dat wij huur betaalden aan de BPM, die ruimschoots door BPM werknemers aan ons terug werd betaald voor woonarkligplaatshuur.

Ondanks het feit dat de BPM de vooroorlogse plannen liet varen ten gunste van een in Rotterdam opgroeiende vestiging heeft de directie onze zeilvereniging financieel het hoofd boven water doen houden. Zij hadden met gebruikmaken van de drie maanden opzeggingstermijn ons de huur kunnen opzeggen en de hele haven voor hun eigen personeel kunnen bestemmen.

Een eerste poging de blik op Durgerdam te werpen mislukte omdat de gemeente ons een stuk grond wilde





Nijver slingeren ...

toekennen bij het Blaauwe Hoofd tussen de Schellingwouderbrug en Durgerdam.

Aanvang 1948 maakten diverse leden aanmerkingen op het beleid van het bestuur. Zij waren van mening dat men niet voldoende diligent was bij het zoeken naar een nieuwe haven en tevens, dat er te weinig wedstrijdactiviteiten werden ontplooid.

Het bestuur dacht aan aftreden en bloc om de jongeren een kans te geven. Maar, zoals zo dikwijls bij Het Y, werd de strijdbijl snel begraven.

De haven telde 40 ligplaatshouders, ongeveer fifty/fifty verdeeld over open jachtjes en kajuitschepen. Ons huidige erelid de heer Jim (K.H.) Brouwer zag niet in waarom, indien wij een haven buiten de Oranjesluizen zouden stichten, de kleine bootjes niet naar binnen zouden kunnen schutten, terwijl de grotere wel altijd naar buiten moesten schutten!! Bovendien lag naar zijn mening onze toekomst bij grotere jachten. Deze zienswijze werd aanvaard; een revolutie was bezworen en er werd definitief besloten om ons heil te zoeken aan open water.

In 1949 ging het bestuur zich voorzichtig in Durgerdam oriënteren. In 1950 was de Durgerdamse bottervisserij ter ziele gegaan. De Gemeente Amsterdam ging overstag.

Vanzelfsprekend waren er met diverse Gemeentelijke instanties nog ellenlange besprekingen nodig, maar ten slotte viel de beslissing: „Het Y gaat naar Durgerdam!”

De Gemeente zou steigers aan de dijkzijde bouwen en meerpalen slaan. Wij kregen een huurcontract. We konden beschikken over 140 meter steigerlengte; de kooien hadden een lengte, aflopend van 20 tot 10 meter. De Gemeente verzorgde het onderhoud en het op diepte houden van haven en toegangseu.

In 1952 werd de nieuwe accommodatie opgeleverd en feestelijk in gebruik genomen.

Op 26 april verrichtte Burgemeester d'Ailly de officiële opening in het bijzijn van vele hoge ambtenaren van Publieke Werken.

Dat seizoen lagen 22 jachten in Durgerdam.

Er bleven 5 open jachtjes aan de Grasweg achter.





Met z'n allen waren we een hechte groep en dansten we in het rond.



Cijfers uit die tijd zijn er natuurlijk in overvloed. Deze onverkort in dit gedenkboek opnemen zou het geheel onleesbaar maken. Om toch een duidelijk beeld te geven hoe wij er anno 1952 voor stonden: Een voordelig saldo aan de Grasweg van f 648,62, in hoofdzaak dank zij het havengeld van de woon-schepen, en een nadelig saldo in Durgerdam van f 143,45.

In dat jaar werd de haven aan de Grasweg leeg opgeleverd. De sloopfirma werd eigenaar van het afkomend materiaal en betaalde ons f 1.500,-. De cautie voor deze lage oplevering ad f 2.500,-, die nog bij de BPM berustte, werd uitgekeerd.

Onder aanvoering van Paul Nieman werd na de sloop een grote immortellenkrans in de lege haven te water gelaten; een belangrijk tijdperk in de geschiedenis van onze vereniging werd hiermede afgesloten.

Onze oorlogs-schadeclaim werd uitgekeerd toen de haven reeds lang was gesloopt. Met inbegrip van door zuinig beheer gespaard geld werd ook deze uitkering gebruikt voor ons clubschip.

Toen hoorden we plotseling Vera Lynn, met haar song: From the time to say goodbye, maar.... we wilden nog helemaal niet weg!

Toen alles – inventaris, aansluitingen van water en elektriciteit inclusief – was betaald, had de Penningmeester nog ca. drie mille in kas. Wij waanden ons rijk en telden wel 70 leden.

Zo begon in deze derde thuishaven de volgende levensfase van de zeilvereniging Het Y.

De eerder ontvangen vier mille werden besteed aan afbouw en inrichting van ons huidige clubschip, waarvan de financiering een zorgenkind is geweest. We waren nu eenmaal gewend aan een clubhuis en dat stuitte in Durgerdam op moeilijkheden. Op de wal mocht niet worden gebouwd. Pogingen om op de werf van de heer Bernhard een mogelijkheid te scheppen liepen op niets uit. Een optrekje op palen in de haven: verboden. Het alternatief was een ark.

Het bestuur heeft toen talloze expedities in den lande ondernomen om tot aankoop te komen van iets dat aan onze verlangens zou voldoen.

Het aangeboden materiaal bleek waardeloos of voor onze doeleinden ongeschikt. Ten slotte werd besloten om een betonnen bak te kopen; het timmerbedrijf van ons lid, de heer Jim Brouwer verzorgde de opbouw; Nicolaas Kroese, eveneens een lid van de vereniging en een van de toen op allerlei gebied creatief bezig



Jeugdiddag van Het Y 22-6-1985

's Morgens vertrokken, we met een bus vol Y-kinderen, uit Durgerdam. We reden met de bus naar Harderwijk. Onderweg kregen alle kinderen een zakje snoep en een Y-T-shirt. In Harderwijk aangekomen gingen we eerst naar het dolfinarium. De azha en de dolfijnen sprongen, zwommen en speelden in hun bad en gaven een hele mooie show. De zeeleeuwen show kregen we ook nog te zien. We aten daarna patat met krakket in het restaurant van het dolfinarium. Na het eten was de speeltuin aan de beurt. Er was van alles voor de kleintjes en de groten. Een rondvaart stond ook nog op het programma. Een boot was voor niemand onbekend maar toch was het leuk. We zijn na de vaart met de boot nog even naar de speeltuin geweest en toen was het alweer tijd om naar huis te gaan. Alle kinderen weer in de bus en de bus gaat weer richting Durgerdam. In Durgerdam aangekomen was de dag - helaas - afgelopen. We hadden heel erg mooi weer en de dag was echt heel erg gezellig. Hartelijk dank aan de organisatoren en de begeleiders. Tot ziens op 7 september bij de 'gewone' jeugdiddag in Enkhuizen!



groetjes



Jubileum Jeugdfest

Het programma is nu rond!
Met een touringcar met 40 a 50 kinderen van Y-leden van 5 t/m 15 jaar gaan we naar Harderwijk. Instappen om 9.00 uur in Durgerdam. In Harderwijk gaan we naar het Dolfinarium.
Lunchtijd: een pannenkoek met limonade of lekkere broodjes. Daarna een rondvaart in de omgeving.
Een handicap-wedstrijd, als het kan op het water, anders op de vaste wal.
16.00 à 16.30 uur weer instappen in de bus naar Durgerdam.
Aankomst ± 18.00 uur.
In verband met de ruimte in de bus kunnen er helaas geen introducés mee.

Zaterdag 22 juni is er een jeugddag georganiseerd, vanwege het 100-jarig bestaan, eens anders dan anders. Het is een bijzonder gezellige dag geworden! Het begon rond half negen, toen iedereen bijeen kwam in het clubschip. Om kwart voor negen vertrokken de deelnemers richting bus. De bus stond vanwege z'n lengte buiten het dorp. De jeugd deed in het Y-journaal verslag.

zijnde Amsterdammers, nam de binnenhuisarchitectuur en de kleurschakeringen op zich.

Met betrekking tot het havengeld in Durgerdam nog de volgende anekdote:

Voorheen geschiedde de inning van het havengeld als volgt: de Gemeente verpachtte deze inning tegen een bedrag van f 50,- per jaar aan een ingezetene van Durgerdam en zo kon het in het begin gebeuren dat deze functionaris nog doodleuk havengeld kwam innen van onze leden, hetgeen aanleiding gaf tot hilariteit.

Het heeft lang geduurd voordat de goede man ervan kon worden overtuigd dat de situatie drastisch was gewijzigd.

Nog in 1964 bestond hij het havengeld te innen van een lid dat voor een reparatie bij de werf in Durgerdam lag.

„Hij die voor reparatie bij een scheepswerf ligt is vrijgesteld van havengeld. Terugvordering van het betaalde is mogelijk na verificatie via een werfverklaring.”

De twee kwartjes werden hem van harte gegund; een bezoek aan het Gemeentelijk Havengebouw, met werfverklaring, kostte ietwat meer.

De Grasweg had z'n nadelen, Durgerdam had ze ook. Ondanks de afsluiting van de Zuiderzee, bood het IJsselmeer bij tijd en wijle een uiterst wisselend, soms grimmig beeld. Tijdens Zuid/Westerstormen liep water uit het Zuidelijk IJsselmeer weg naar het Noorden. Durgerdam stond dan droog. Men kon te voet, via de haveningang naar het vuurtoreneiland. Er werd beweerd dat er restanten van een oeroude bestrating zouden liggen! Bij NW storm liepen daarentegen de steigers onder. Men moest dan enkeldiep wadend z'n landvasten op gaan vieren. In Makkum vierde men deze gelegenheden in omgekeerde volgorde.

Na de aanleg van de dijk Enkhuizen-Lelystad is aan dit soort ongemakken een eind gekomen.

In 1958 heeft Het Y een begin gemaakt met de havenuitbreiding, van wat men de overkant noemt.

Durgerdam werd dientengevolge verrijkt met 33 ligplaatsen en ook met een pontje.

Dit vaartuig heeft in de loop der jaren aanleiding gegeven tot grote pret, zorg, leedvermaak,





12 - 17 juli
Noordzeereis naar Engeland

Op vrijdag 12 juli was er 's avonds in het clubschip een laatste palaver voor alle Engelandvaarders. De route en de laatste weersverwachtingen werden besproken. Er werd besloten de volgende morgen op de geplande tijd van 10 uur te vertrekken, in IJmuiden aangekomen meteen maar uit te schutten en aan de oversteek te beginnen. Zaterdag 13 juli heerst er al vroeg bedrijvigheid in de Durgerdamse haven.

In verband met de tijd, stroom en onze positie besluiten we koers te houden op het lichtschip Sunk.

We vinden dit lichtschip keurig en na verloop van tijd ook de tonnen van de aanlooproute naar Harwich. Er staat nu behoorlijk wat wind, het is hoog aan de wind varen naar Woolverstone.

In de loop van de middag meerden de meeste Y-ers af in de Woolverstone Marina.



transportproblemen, nachtelijk geratel van kettingen, pontfuij-misère, onderwerp van lange bestuursvergaderingen, een enkele aanvaring met jachten die in de sloot ligplaats hebben, in de knoop geraakte kettingen, een onderkabel die bij laagwater in de bagger ligt, onmanoeuvrerbaar bij stormweer, kortom een bron van vermaak voor de lieve jeugd en een bron van ergernis voor het bestuur.

Ten einde niet opgesloten te raken ging het bestuur zich oriënteren naar mogelijkheden van een dependance aan blijvend open water. Een gesprek met de verantwoordelijke ambtenaren leverde de mogelijkheid op van een jachthaven ten noorden van - en buiten de nog aan te leggen sluizen te Lelystad-Haven.

Het Gemeentebestuur van Enkhuizen zag mogelijkheden tot het stichten van een jachthaven in de Spoorweghaven aldaar.

Bij een onder de leden gehouden enquête kozen 46 leden voor Enkhuizen, acht leden prefereerden een locatie ten noorden van Lelystad en een tiental leden wensten de ontwikkeling in Durgerdam af te wachten. Van de overige ca. 65 leden werd geen reactie ontvangen.

Men besloot dus aan een locatie in Enkhuizen te gaan werken. Uit verschillende plannen kwam uiteindelijk het huidige tevoorschijn. een jachthaven aan het Noordoostelijk deel van het Krabbersgat.

Nadat de haven in 1970 feestelijk was geopend door H.K.H. Prinses Beatrix begon Het Y daar met aanvankelijk 15 jachten. Onze onderneming aldaar – met voortvarendheid gesteund door de Stichting Jachthaven Enkhuizen waarin ook alweer Y leden zitting hebben, herbergt momenteel ca. 80 jachten van leden van Het Y.

Uit welingelichte kringen vernam Het Y bestuur rond 1974 dat de commercie het oog wou laten vallen op een gedeelte van de jachthaven van Marken.

Ons bestuur benaderde de gemeente Marken en spoedig (wellicht door het „Botter" verleden?) was het ijs gebroken.

Contacten met Rijkswaterstaat en de dienst der





Maandag 15 juli

11.30 uur verzamelen op het
Grasveld bij de jachtclub.
Wandeling naar Pin Mill.

12.30 uur. Fish en Chips in de Butt
and Oyster. Landlady Brenda
vraagt om geduld omdat zij voor
Een grote ploeg moet koken



Domeinen resulteerden in de Stichting van een Y dependance op Marken.

In principe zou deze haven, zulks ter accentuering van de oude visserstraditie van het voormalige eiland, uitsluitend ter beschikking zijn voor Y leden in het bezit van ronde- en platbodemjachten.

Behalve een blik in de toekomst, waarover elders meer, zou het verhaal van het Y en z'n havens niet volledig zijn zonder – zij het summier – stil te staan bij onze Durgerdamse rede.

Toen er in Durgerdam lange wachtlijsten voor ligplaatsen ontstonden werd met Domeinen afgesproken dat op de rede aan boeien gemeerd kon worden. Met betonblokken als anker werden eikenhouten „jonen” neergelegd. Deze jonen waren binnen de kortste keren verdwenen.

Kwade tongen beweren dat ze in gebruik zijn als blankgelakte barkastjes! Een poging middels plastic drijvers leerde dat die dingen in de winter stukvriezen of platgeperst worden door de ijsgang.

Het blijft martelen daarbuiten, dat wel, maar deze periode heeft ons geleerd wat voor Nederlandse omstandigheden het antwoord kan zijn op de vraag waarom wij niet net als de Engelsen op de rede ten anker gaan, inplaats van in overvolle jachthavens.





... Het Y en z'n feesten...

Goed, dat de Vereniging er een was van veel feesten en partijen, en in niet onbelangrijke zin z'n oorsprong daaraan dankt is nu wel een ieder duidelijk.

Met het laatste feest, ons 100 jarig bestaan vers in het geheugen, is dit toch de plaats om nog even stil te staan bij het eerste feest dat ons bestaan inluidde.

Dat werd gehouden op zondag 4 juni 1885 met des avonds vuurwerk en elektrische verlichting. Overdag werd gezeild onder admiraalschap met een afvaardiging van B & W van Amsterdam als eregast.

Het vuurwerk en de elektrische toernarij werd verplaatst naar maandag en heeft naar verluidt een diepe indruk achter gelaten.

Op zondag 30 augustus werd een onderlinge wedstrijd gehouden welke in de oude annalen de volgende kwalificatie meekreeg:

„Brutaal en vinnig is deze wedstrijd gevaren en de eigenaren bewezen dat zij evengoed hunne vaartuigen meester waren als de knechts die doorgaans den roem wegdragen.”

Op zondag 13 september vond, ter afsluiting van het zeilseizoen, „eene wimpeltocht" plaats.

Het verslag uit die dagen:

„De tocht was naar Velzen toe en op het landgoed van den Heer baron van Tuyll van Serooskerken werd een picknick gehouden. Niet alleen dat genoemde Heer zijn Buitenplaats ons aanbood, maar aan al de Dames werd een bouquetje door den tuinman uit zijnen naam aangeboden.

Hoewel het Bestuur hem namens de Vereeniging, door middel van een brief, hartelijk dank heeft gezegd en de Vereeniging in zijn welwillendheid heeft aanbevoelen, mag toch ook nu een woord van dank niet ontbreken. Ook een woord van dank aan den Heer Henri Brandts Buys, die bij de gelegenheid het lied Ohio aan de Vereeniging opdroeg.” Op 19 november was er de eerste winter-bijeenkomst. Er





Maandag 15 juli

Het belooft vandaag een heerlijke dag te worden, er schijnt een zonnetje en de temperatuur is prima. Iedereen drentelt wat op of rond de marina en verkent de omgeving.

Om 12.30 uur is het verzamelen geblazen voor de Royal Harwich jachtclub want Wout Broere heeft voor het 100-jarige Y een lunch georganiseerd in de Butt & Oyster in Pin Mill. We wandelen daar gezamenlijk naar toe over het bekende public footpath langs de prachtige velden met klaprozen. Bij Pin Mill aangekomen kunnen we onze bestelling opgeven. Variaties fish en chips. Intussen drinken we wat. Het is zonnig en de meesten vinden een plek buiten aan de houten tafels of binnen aan de tap.

Er is een groot lokaal waar lange houten tafels staan en daar wordt het eten geserveerd als je nummertje aan de beurt is. Het is daar binnen gezellig, er staat een piano en iemand uit het gezelschap blijkt daar goed mee overweg te kunnen.

Er wordt dapper meegezongen, veel gelachen, gegeten en gedronken, kortom er heerst een uitstekende sfeer! Als na een paar uur iedereen gegeten heeft en het feestgedruis geluwd is vinden geleidelijk aan veel groepjes de weg terug naar Woolverstone. De kinderen blijken al eerder vertrokken te zijn om gezamenlijk een „kabelbaan“ aan te leggen bij de marina ergens onder de grote dikke bomen.

Dinsdag 16 juli

8.00 uur Vertrek uit Wolverstone. Zoveel mogelijk zeilend de Deben af. Stuurboord wal aanhouden. Vaarroute i.v.m. traffic regulations. Geul kruisen bij Cork Spits. Aanloop ton Woodbridge moeilijk te verkennen. Let op aanlooptekens op de wal.

11.31 uur Deben op naar Woodbridge
H.W. op the bar bij „the Mill“. Hier staat 7 ft. water tot ca. 1 uur na HW, dan wordt het snel minder. Lange jachten meren af aan stuurboordzijde op aanwijzing van havenmeester Michael Bamford.
17.30 uur Wandeling naar Melton Grange Hotel
19.00 uur Dinner and Dance in de kasteelzaal.



1885
Y
1985





Om 18.30 uur wandelen we gezamenlijk naar het Melton Grange Hotel waar een koud buffet op ons staat te wachten waarna de dansvloer voor de liefhebbers beschikbaar is. Het geheel is uitstekend verzorgd en de stemming is opperbest.

was billard en een kaartpartij, voorafgegaan door „Ene dramatische voordracht getiteld ene schipbreukeling”. Op 17 december was er een soiree met maar liefst 350 deelnemers, waarbij aan het slot het Y lied werd gezongen!

Aangetekend zij dat er slechts 30 een schip hadden.

De overigen zagen in Het Y een feestvereniging.

Vergeet u niet dat een glaasje bier in die dagen 3 cent kostte! Gelukkig heeft de vereniging dit feestgedrag zodanig in de hand weten te houden dat ons geen gevallen bekend zijn waar onze zeilsport bij in het gedrang kwam. En daar gaat het tenslotte om.

Pogingen van buitenaf werden steeds in de kiem gesmoord, onder meer in 1975 toen een hippie schip en een drankbotter ligplaats kozen in onze haven.

Aanvankelijk gedogend (zo zijn wij bij Het Y) werd het te machtig toen zij „vuile taal” tegen onze havenmeester begonnen uit te slaan.

Het bestuur werd uitgenodigd doeltreffende maatregelen te nemen.

Toen tot overmaat van ramp een bootje van de reddingmaatschappij werd gepikt was de maat vol.

Einde tolerantie.





Dinsdag 16 juli

Vannacht heeft het geregend en helaas belooft het niet veel voor vandaag met het weer.

Om 9 uur gaan de trossen los en vaart de vloot van 37 schepen uit. Zeilend gaan we de Orwell af op weg naar de Deben en ons volgende feest.

Wout is net een schaapherder, op volle kracht vaart hij langs zijn kudde om de voorsten wat af te remmen, dan weer terug naar achteren om de achterblijvers wat op te drijven.

Het laatste stukje Orwell is kruisen geblazen en we moeten een rijfje steken maar vanaf Felixtowe krijgen we het ruim en begint het goed te lopen.

Onze scheepsherder vaart op en neer bij de aanloopboei van de Deben en wijst zo iedereen de weg om veilig binnen te komen, intussen telt hij zijn schepjes.

Met de laatsten in zicht moet hij zelf de rivier op want Woodbridge is nog een eind en hij moet op tijd zorgen in Tide Mill Pond te zijn voor dat al het water weg is.

Het is heel jammer dat het weer zo slecht is, het is grijs en grauw en de fijne regen komt in wolken over en maakt alles drijfnat en somber. Spijtig want de rivier is zo mooi en afwisselend. Het vaarwater is uitermate kronkelend vooral voorbij Waldringfield. Op dat punt zetten wij de motor bij want het tij begint te verlopen en de tijd gaat dringen. Bij de Tide Mill Pond, een U-vormig watervergaar-bekken dat vroeger voor aandrijving van de molen zorgde, worden we een voor een naar binnen geloodst door de havenmeester. Het afmeren gebeurt met de kop voor tegen een drijvende steiger en achter aan een mooring.

Op 3 laatkomers na komen alle schepen vlot binnen.

Onder grote belangstelling worden de schepen van de families Poot en Vos door de havenmeester binnengesleept. Dat is spectaculair, een lijn vanaf de top van de mast en het schip op zijn kant over de drempel trekken.

Woensdag 17 juli

Farewell – Picknick Brunch

Op het jachthaventerrein (het midden van de „U”) wordt een grote platte wagen omgetoverd tot een keurig gedekte welvoorzene picknick tafel en even daarnaast worden enkele barbecue's aangemaakt. Op een paar schepen wordt hard gewerkt aan stapels pannenkoeken.

Er is van alles:

Brood - kaas - worst - fruit - vruchtenyoghurtjes - pannenkoeken en barbequehapjes - koffie - thee - melk - limonade en bier.

De stemming is zeer geanimeerd en de weergoden hebben een fraai zonnetje en een stevige bries meegebracht.

Alweer een feest!

Om ± 13.30 is het hoog water en tijd voor een aantal Y-ers om te vertrekken.

Ze worden uitbundig uitgewuifd door de vele achterblijvers die vanaf nu hun eigen programma gaan volgen.

Trintel hardzeilen 31 augustus en 1 september

Geen Olympische baan zoals met de IJ-toren-race, maar weer gewoon rond de boeien.

De wedstrijdleiding liet ons zaterdag een baan van ongeveer 25 mijl zeilen, bij een matige Z-W wind, wat betekende dat de spinnaker-rakken ruim aanwezig waren. Eerst naar de Block van Kuffeler, wat een fantastisch schouwspel van gekleurde ballonnen opleverde. Daarna naar de, speciaal voor de wedstrijd uitgelegde, Z-boei. Dus, grijpen met de spinnaker; altijd weer een leuke en spannende manoeuvre. Daarna naar de V1. Een kruisrak. Hierop werd tussen vele boten de beslissende strijd gestreden. Als de laatste nog kruisend op weg zijn, komen de eerste onder spinnaker al weer terug, richting Z-boei. Nu zie je duidelijk het verschil in voor-en achterhoede. Op het een na laatste rak van Z naar V2 moeten velen nog even een slag maken om de boei te kunnen ronden, wat bij het niet goed uitkijken vele meters kan schelen.

Van de V2 gaat het richting finish, waar iedereen bij het overschrijden van de finishlijn vanaf de LICHTSTRAAL „afgefloten" wordt.

De zondag belooft een dag van „zeilpakken-laarzen-weer" te worden. Volgens het KNMI zal de wind in de loop van de dag aanwakkeren tot ZW 7-8, met kans op een bui.

Bij vertrek uit de haven wijst de windsnelheidsmeter 4 Beaufort aan. Een uur later bij de start is dit al 6 geworden. We gaan nu eerst naar de A-boei. Allemaal met spinnaker erop. Halverwege gaat het wat doorwaaien, wat resulteert in een soort ballet van boot en spinnaker. Voor de A-boei had iedereen de spinnaker geborgen en de zaak met een rif en kleine genua of soling-jib weer goed onder controle. Zo wordt er gekruist van A naar Z, en van Z naar V2. Daarna racen we halve wind naar de BvK. Velen zetten er nog een rif bij en vaak ook een fok een maatje kleiner. Het waait nu echt hard. Van de BvK naar de finish is weer een kruisrak met nu de beloofde ZW 7-8 Beaufort. Achteraf blijkt dat niet iedereen de wedstrijd van zondag heeft uitgevaren.

Vooraf in de VB en de ZC klasse hebben veel deelnemers de strijd opgegeven.

Ook zijn er een paar niet meer te voorkomen aanvaringen geweest, met helaas nogal wat schade. Het is altijd jammer dat met zo'n harde wind niet iedereen zonder kleerscheuren over de eindstreep komt. 's Avonds is in het clubschip de prijsuitreiking, nadat de wedstrijd-commissie eerst weer het nodige rekenwerk heeft verricht. Omdat Tjebbe Westendorp ziek in z'n kooi ligt (hij is gelukkig weer snel opgeknaapt) reikt Evert Serné dit keer de prijzen uit, die zijn gewonnen door: IOR: WEERGA H 2883 van Dhr. R. Visser.

NKK 2 en 4: MUSTANG NKK 1339 van Dhr. R. Mulder.

NKK 6, 8 en 10: AELMERE NKK 1250 van Dhr. J.P. de Geus.

Deze laatste prijs is een van de nieuwe wisselprijzen, speciaal voor de Y-toren wedstrijd aan de vereniging aangeboden tijdens de jubileumreceptie door de NKK-meter van het district Amsterdam. Rond en plat: GROOTE BEER VA 48 van Dhr. T. v. Rootselaar.

Volle bak in de haven van Lelystad

Sluitingstocht 27 - 28 september

Een van de mooiste weekenden van deze zomer was weggelegd voor onze sluitingstocht.

Vanaf een uur of elf zaterdagochtend werden overal de trossen los gegooid om met een zwak N-E windje naar Lelystad te dobberen. Tegen de avond lag het kommetje van de haven vol met zo'n 50 seizoensluiters.

's Avonds was er een gezellig samenzijn in het clubgebouw. Dit keer zonder levende (volgens de restauranteigenaar „levendige") muziek, maar niet minder gezellig. Tot in de late uurtjes deden we ons best het seizoen te sluiten, compleet met, later op de avond, een dansje.

De zondagochtend konden we allemaal een uurtje langer in de kooi blijven vanwege het ingaan van de wintertijd. De vroege vogels onder ons genoten tijdens een ochtend wandelingetje van het ontwaken van een prachtige dag. Om tien uur dronken we traditiegetrouw gezamenlijk koffie. Tegen half twaalf werd er aanstalten gemaakt om te vertrekken. Weer weinig wind, nu uit het zuidoosten.

Het is nu oktober en er worden al weer vele masten gestreken. Dus echt...dit was het einde van het zomerseizoen.



...Het Y en z'n communicatie...

Een vereniging staat en valt met het al of niet uitvoeren van plannen.

Zeker een club als Het Y, die zich van de aanvang af presenteerde als een vereniging met doelstellingen.

Het door een bestuur of een commissie laten bedenken van oplossingen van problemen of het verzinnen van nieuwe evenementen moet worden gedragen door een achterban, de leden.

Het hebben van een goede communicatie is dan ook van levensbelang.

Enerzijds om te kunnen proeven wat onder de leden leeft, hun wensen en wellicht hun eisen, anderzijds om aan die achterban melding te kunnen doen van zaken die in voorbereiding zijn of beslissingen die ter oplossing van problemen genomen zijn.

In navolging van andere verenigingen besloot men reeds in 1886 een jaarboekje te publiceren.

Het bevatte een ledenlijst, namen van bestuursleden, welk schip bij wie hoorde en voorts een veelvoud van zaken die de bezitter van zo'n boekje het gevoel moeten geven erbij te horen' - indien hij reeds lid is – en in het geval geen lid te zijn – spijt dat hij dat nog niet is. Het exemplaar van 1888 werd door ons toenmalig lid, de kunstschilder L.W.R. Wenkenbach fraai geïllustreerd en bevatte allerlei gegevens het clubleven betreffende, ook watergetijden en dergelijke.

Helaas moest wegens gebrek aan middelen dit initiatief spoedig worden verlaten. Sinds 1902 bestond het blad *Ons Zeewezen* dat af en toe nieuwtjes uit de watersportwereld publiceerde, maar hoofdzakelijk werd aan de communicatiehonger tegemoet gekomen door per post circulaire's aan de leden te sturen. Na verloop van enige tijd vond men echter dat een vereniging niet alleen voor zichzelf bezig was. Men behoort ook zusterverenigingen in de omgeving op de hoogte te stellen van eigen wel en wee, en bovendien wil men ook weten hoe anderen varen.

Voor en door...

Voor de leeuwen geworpen voelde ik me op en schreef in het Y-Journaal nummer 2 over hulp, wat mij betreft, het Y-journaal niks ze Welnu..., u hebt me gelukkig niet in de steel ook dit jaar een aantal onder u de daad bij 1 klimmen en met wetenswaardigheden, reisve weekendverhalen, memo's en wereldreizen h Vergeef uw Y-schrijver als hij toch iemand v Jan van Alem: *onze echte Y-schrijver*. Guidi en klein water. Marinus Brochet: *lekker eter vlootloze voogd*. Tj.H. Bergsma:

Geert Brussaard: *getijdebeweger*. Siebe de B dagen. Piet van Beekveld: *hobbilverslag*. Tl wandelende zeilers. Henk Dekkers: *Middela hoge ogen die Hot Stuff gooide*. Miep Gerb(wandelaars en lekker eten. Ben en Nel van I Y-stripfiguur. Niels Janssen: *jacht- en ledem lid, maar wel Y-doorn reputatie*. Henriette I< Niels Luger: *Ramsgate een feest!* Rob en zeilers. J.O. Mogelin: *vreemdganger*. Willen Kok en Simone Poot: *verslag van Marker es „het gele gevaar“*. Frits Sieger: *eeuwfeestzei* Rien Snoek: *Eendracht en bootjes onder de aartsrekenmeester*. Tjebbe Westendorp: *win* Olierook en Paul van Deenen: *v an wie we ci*

Sandra, Iris, Patrice en Inge Beumer: Groet,

Leden en het register vol en bij

Adreswijziging: De heer G. Jager is van de S Amsterdam, verhuisd naar Schuutengat 27, 2 Tel.: 02507-19355.

De heer B.B. van Vliet is van Middenweg 72 Candelinstraat 61, 1093 TK Amsterdam.

Na een aantal pogingen gelukte het een gemeenschappelijke krant op te zetten onder titel Ons Element.

Dit blad bevatte behalve interessante nieuwtjes uit de zeevaart, al het clubnieuws van, behalve Het Y, ook de KNZ & RV, AEOLUS, de Hoop Hollandia, de Braassemermeer - om er maar enkele te noemen. De redactie werd gevormd door corifееën uit de watersport, C.A.G. v.d. Boom, H.C.A. van Kampen en A.L.E. Rambonnet.

Het blad ging in 1926 ter ziele. Gelukkig was het mogelijk om de broodnodige verbinding met de achterban te herstellen en op 7 januari 1927 verscheen het eerste nummer van de Waterkampioen, een uitgave van de ANWB en officieel orgaan van de overkoepelende landelijke watersportorganisatie, het KVNWW.

Het blad verscheen wekelijks en bevatte naast watersportnieuws, veel verbondsnieuws en mededelingen van de aangesloten verenigingen.

Op 21 januari 1927 in nummer 3 verscheen ook de eerste aankondiging van een Y activiteit, namelijk een lezing door Ernst Crone over een in 1925 plaatsgevonden reis naar de Oostzee aan boord van zijn jacht de Frida.

De Waterkampioen komt de eer toe het eerste watersportblad van Nederland te zijn geweest met open oog voor natuur en milieu.

Natuurlijk lag het voor de hand dat de blik van een clubblad meestal niet verder gaat dan het wel en wee in eigen vereniging en eigen haven.

De Waterkampioen leerde ons dat buiten die horizon meer te koop was en dat watersportbelangen alleen gezamenlijk te behartigen zijn.

De gelukkige omstandigheid dat de secretaris van het verbond en de hoofdredacteur van de Waterkampioen, of in hetzelfde kantoor zaten, ofwel (gedurende vele jaren) een en dezelfde persoon waren heeft daar natuurlijk wel toe bijgedragen.

In 1953 ontstond er behoefte aan een cluborgaan ter verbetering van het onderlinge contact. Een aantal leden werd bereid gevonden de redactie te verzorgen. Het blad kreeg de naam Y-baken. Het eerste exemplaar werd met enthousiasme ontvangen, maar helaas bleef de verwachte stroom kopij uit.



In maart 1958 gaf de toenmalige redacteur de heer J. Duin het op. In vijf jaar tijd waren er 13 bakens uitgebracht. Een teleurstelling!

Niet onvermeld mag blijven dat na het overlijden van het Y-baken besloten werd tot het versturen van maandelijkse gestencilde circulaires. Vele 2e secretarissen hebben merkwaardige herinneringen aan de vooroorlogse adresseermachine.

Het restant van het beschikbare budget werd besteed aan een abonnement op Yachting World, waarvan de nummers in het clubschip ter beschikking van de leden werden gelegd

In het jaar 1954 werd tevens behoefte gevoeld aan het samenstellen van een Leden- en jachtenregister. Het verwerken van de gegevens werd toevertrouwd aan het 2e Secretariaat.

Door de vele mutaties is dit geen eenvoudige taak gebleken,

voor de 2e Secretaris evenzeer als voor verschillende leden die er zich ook voor inzetten. De laatste jaren is het weer een bestuursfunctie en veel leden hanteren de periodiek verschijnende exact bijgehouden registers als vanzelfsprekende Y naslag gegevens.

De mutaties worden trouwens ook altijd in het acht maal 's jaars uitgebracht Y-journaal vermeld onder het kopje: De leden en het register vol en bij.

Dat Y-journaal dat dan wel weer een taak is waar een 2e Secretaris niet onderuit komt, gegroeid uit circulaires en met veel inzet en veel vallen en opstaan, nu volgens verschijningschema's die vooraf vastgesteld worden, gekoppeld aan de programmapunten van de evenementencommissaris. Deze laatste 2e Secretaris is trouwens alleen maar een regelaar. Hij wordt bijgestaan door een trouwe staf van medewerkers. Zelfs zetten gebeurt door een van de dames/echtgenote van een van de leden.

Van en voor de leden. Praaibericht, iedereen luistert en kijkt mee.

Communicatie naar binnen en naar buiten.

Ook een beetje presentatie.



... Het Y en z' n toekomst...

De toekomst van Het Y ligt bij de jeugd van vandaag. Het mag dan ook tot voldoening stemmen dat uit de stukken blijkt dat er binnen de vereniging en binnen het bestuur altijd leden zijn geweest die zich tot het opleiden van de jeugd aangetrokken hebben gevoeld. Direct na de oprichting werd dan ook in het bestuur voorgesteld om een instructievaartuig voor de jeugd aan te schaffen. Om technische en vooral financiële redenen zag men er toen vanaf, maar het idee bleef. In 1903 kwam de eerste TREKVOGEL, een ijzeren midzwaardjacht, per testament aan de vereniging nagelaten.

Het schip diende als instructieschip en was ten behoeve van leden die geen eigen vaartuig hadden. Na een paar jaar al moest het schip verkocht worden omdat dure reparaties dreigden. Met behulp van geldelijke bijdragen van enkele leden werd een tweede TREKVOGEL aangeschaft, maar hier bleek men dermate ruw mee om te springen dat drie jaar later dat schip van de hand gedaan werd. Het was te duur in onderhoud.

Eerst in de jaren twintig, ter gelegenheid van de oprichting van een adspiranten afdeling, kwam er weer een verenigingsschip. Het bleef trouwens niet bij één. Op een gegeven ogenblik bestond het jeugd/opleidingsflotille zelfs uit een 12 voetsjol, een schouw en een zeilsloep. Gedurende een aantal jaren leidde deze afdeling een bloeiend bestaan en vele adspiranten werden na verloop van tijd toegelaten als lid van de vereniging. Niet onvermeld mag blijven de tweemastklipper LICHTSTRAAL van de Vereniging tot bevordering van de watersport onder jongeren. Dit fraaie schip, geen onbekende in Durgerdam, werd vaak gebruikt voor weekendtochten op groot water en zomerkampen voor onze adspiranten op de Kaag.

Bij vele verenigingen om ons heen zijn vandaag de dag bloeiende jeugdafdelingen te zien. Naast opleiden in het omgaan met zeilbootjes worden de jeugdigen getraind in het wedstrijdzeilen en allerlei andere voor de watersport nuttige zaken. Wil ons Y straks niet het imago van louter een ligplaatsenclub hebben, dan zal aan de jeugd van nu, Het Y van de toekomst, gewerkt moeten worden. Om onze jeugdigen aan de vereniging te binden is meer nodig dan hen op het eigen schip op te leiden tot goede bemanningsleden. Ze moeten het gevoel hebben tot de „Y familie” te behoren. Dat kost tijd van vrijwilligers om het werk te doen, maar dat kost ook tijd van ouders om hun kinderen naar de plaats van samenkomst te brengen. Het Y is dat waard!



Inhoud

1885 - 1985 Zeilvereniging Het Y ...

Een woord van de erevoorzitter

Voorwoord

.... en z'n ontstaan	11
.... en z'n verleden	14
.... en z'n besturen	47
.... en z'n havens.	59
.... en z'n feesten	83
.... en z'n communicatie.	90
.... en z'n toekomst.	94

opgericht 3 april 1885, Amsterdam.