



journaal

ZEILVERENIGING HET Y 2020 ZOMER





Alle technische voorzieningen voor uw boot van a tot z

- Inbouw, reparatie en revisie van (deur-, betzite-) buitenboord motoren
- Onderdelen voor schroefmotoren, keerkoppeling pompen
- Accurate mobiele service dienst
- Groot assortiment nieuwe en gebruikte motoren en onderdelen
- Lassen, draaien en frezen
- Watersportartikelen

JACHTSERVICE AMSTENDAM
www.jachtservice.nl

Oostersedade 5 1011 LH Amsterdam
Tel: 020 - 625 16 15 / Fax: 020 - 624 99 89



**AMSTERDAMSCH
FIJNHOUT**

Houtexpert sinds 1898

Hout voor uw boot

T. 020 - 6882100 | www.fijnhout.nl

Omslagfoto Twirre Bogaard. Waarschip Spoom van Leo Loman tijdens de Y Torenrace 2019.

De kim

Veerkracht



Als het tij verloopt verzet men de bakens! Als je zeilt kunnen de omstandigheden van water, weer en wind zomaar veranderen.

Zeilers kunnen omgaan met veranderingen en tegenslagen. Ze hebben geleerd om te buigen voor zaken waar je geen invloed op hebt, passen zich aan en maken er het beste van. De recente crisis beïnvloedt uiteraard ook Het Y. Alle commissies hadden in het vroege voorjaar hun jaarplanningen gereed. Het moet voor iedereen een enorme teleurstelling zijn geweest dat alle mooie plannen voor evenementen, het jeugdzeilen en de zeilwedstrijden in maart plotseling moesten worden afgezegd of uitgesteld. Extra jammer omdat er voor het lustrumjaar 2020 zo'n fijn programma was voorbereid.

Maar toen het tij verlopen was zaten we niet bij de pakken neer. Met inachtneming van de regels van de overheid zijn bijvoorbeeld havenklussen in Durgerdam toch uitgevoerd. Ook onze havenmeester Rik Zwaneveld bleef op zijn post. Het bestuur hield ons via e-mails en de website goed op de hoogte van de gevolgen voor onze vereniging en havens. Op blz. 12-13 leggen voorzitter Frank London en secretaris Bob van de Winden uit wat de uitdagingen van het bestuur waren.



De ALV van 17 april werd uitgesteld naar 5 juni, en vond plaats in de clubark en via Zoom. Blz. 7 biedt een impressie. Ook het lustrumboek 2020 werd gepresenteerd. Er wordt nu aan gewerkt om het boek zo snel mogelijk bij alle leden thuis te bezorgen.

Een enkele pechvogel kon zijn boot dit voorjaar niet te water laten omdat ook jachtwerven hun werkwijze aan moesten passen, maar de clubleden die er wel met hun boot op uit konden trekken waren bofkonten in vergelijking met veel andere Nederlanders. Zodra je aan boord stapt ben je op vakantie en op je boot zit je in principe veilig.

Hartverwarmend is het artikel van Shanti Hendriks op blz. 18 over het succes van de clubboot. Er wordt volop gebruik van gemaakt, vooral door onze jongere leden.

Ook de redactie van het Y Journaal verzette de bakens. Via Skype werkten we veilig door en maakten op 9 juni online dit zomernummer op.

Een van de prominente oprichters van Zeilvereniging Het Y in 1885, en tevens de tweede 'President', was de Amsterdamse ondernemer P. Altink jr. We zijn in dit lustrumjaar erg blij met de artikelenserie van Simon Schermerhorn, lid van de Koninklijke Watersportvereniging Sneek (1851). In dit nummer verschijnt de eerste aflevering, op blz. 23 e.v.

De redactie kijkt uit naar jullie nieuwe reisverslagen en zeilverhalen !

Namens de redactie,

Henk Dessens



Durgerdam

In mijn vorige bijdrage aan dit Y-journaal eindigde ik met 'ik hoop jullie binnenkort weer op de haven ten zien.' Destijds - begin maart - waren we nog niets vermoedend van de coronapandemie die ons te wachten stond met alle gevolgen voor de samenleving van dien. Door de maatregelen die de regering nam om het virus te beteugelen, werd het een heel ander voorseizoen dan gebruikelijk.

Schepen die de afgelopen winter in onze haven hadden doorgebracht konden niet naar hun ligplaatsen elders en diverse Y-leden met een vaste zomerplek in Durgerdam meldden zich pas in mei. Er zijn er die nu nog moeten terugkomen.

Ook de *Nightfly* met Yvonne en Hennie Koster aan boord, ligt nog in de haven. Zij stonden op het punt voor langere tijd naar verre oorden te vertrekken, maar zolang de grenzen van vele landen gesloten zijn, blijft hun vertrek ongewis.

Op de website heeft u kunnen lezen welke consequenties de maatregelen hebben voor de haven van Durgerdam, zoals het compleet gesloten houden van het clubschip en sanitair tot 1 juli, het op de steigers 1.5 m afstand houden en het aan boord blijven op uw eigen schip tot waarschijnlijk 1 september 2020.

Langzamerhand worden de teugels iets gevierd zodat we - zij het beperkt - weer passanten in onze haven kunnen ontvangen. Maar dat het een zomerseizoen gaat worden als we nooit eerder hebben meegemaakt is duidelijk.

We hadden ons helemaal gefocust op de te



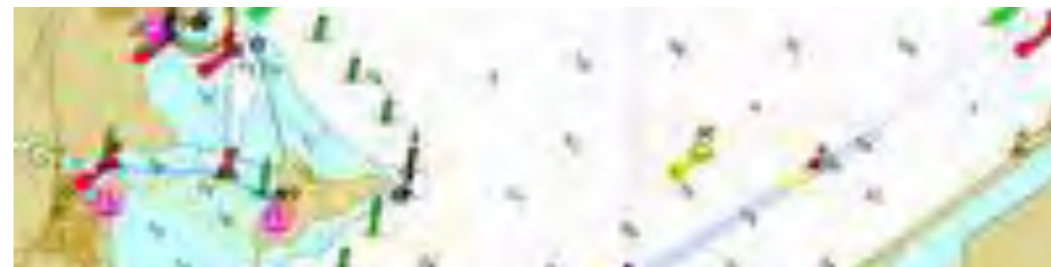
Foto: Ger Langhout

verwachten grote aantallen passanten tijdens Sail 2020, maar dat maritiem evenement is nu 5 jaar uitgesteld.

Ondanks deze bizarre periode is de haven Durgerdam er klaar voor. De buitensteiger en passantensteiger liggen er weer keurig bij, de vlaggenmast is door Gerard van Arem van een nieuwe laag verf voorzien, Joop van Rijn en Henk Witvoet hebben de elektrische hijstakel na de jaarlijkse keuring in de mastenkraan aangebracht, de lichtpaaltjes hebben weer een blauwe kleur, beide arken zijn buitenom gesopt en er staan nieuwe leenfietsen klaar om boodschappen te doen bij de Landmarkt.

Rik ontvangt u graag in het havenkantoor waar u tekst en uitleg krijgt, maar wel vanachter plexiglas op 1.5 m afstand, want persoonlijke veiligheid gaat boven alles.

Ger Langhout
Havencommissaris Durgerdam



Marken

In deze tijd van het jaar, met diverse vrije dagen en ook nog mooi weer, zou de haven moeten gonzen van allerlei bedrijvigheden.

Lekker bij elkaar borrelen op de boot, bijpraten over de afgelopen winter, voorgenomen tochten. De busladingen toeristen worden weer uitgespuwd en zijn druk bezig met in de weg lopen en elkaar of zichzelf te fotograferen, zonder oog voor al onze mooie jachten.

Niets van dat al! De haven is door RWS afgesloten, de enige toegangsweg naar Marken afgesloten, parkeerterrein afgesloten, de Marken Express vaart niet, alle cafe's en restaurants gesloten. Geen kip op straat. Ik persoonlijk vind het wel wat hebben, maar als je bijvoorbeeld een cafeetje hebt piep je wel anders. Of als je schip in de winterberging ligt en er nog steeds niet gehellingd wordt, wat een aantal liggers overkomt, ben je ook niet blij.

De vaste liggers die er waren konden maar weinig kanten op. De meeste havens waren gesloten, dus je kon wel varen, maar waar naar toe? Dat was vaak een aardige puzzel. Maar nu de anti-corona maatregelen een beetje versoepeld worden, komen er weer voorzichtig wat vragen op: Zouden we dit jaar toch nog misschien naar de Oostzee/Engeland/Frankrijk kunnen? Zeeland dan? Veel is nog onduidelijk.

Per 1 juni gaat de haven weer open. Er komt weer een rijkshavenmeester. Hoe het nu verder met onze haven gaat? Dat ligt nog in de toekomst. Gedacht wordt om alleen langs de kade passanten te ontvangen en niet



Foto: Henk Dessens

stapelen. Dan zijn we snel uitgepraat: met 5/6 sloopjes is de haven dan vol. De WSV heeft al besloten het hele seizoen geen passanten te willen hebben. Enfin, we zullen wel zien. Een virus krijgt onze vereniging er niet onder. Wel jammer van alle afgelaste evenementen, juist nu in een lustrumjaar.

Bouke Blijdesteijn, havencommissaris Marken





Het lekkerste vers
zo van het land
in je mand!

Versmarkt
ma-za 09:00-20:00

zon 11:00-19:00

Restaurant

Aan Tafel bij Landmarkt

ma-za 09:00-22:00

zon 11:00-22:00

Schellingwouderdijk 339, 020-490 4333, www.landmarkt.nl

DEKKER WATERSPORT

MAAK VAN EEN BEZOEK AAN ONZE WINKEL EEN PLEZIERVAART!

DE MEEST GESORTEERDE
WATERSPORTSPECIAALZAAK
VAN NEDERLAND!

Bij ons kunt u gratis aanleggen en
(op aanvraag) GRATIS overnachten!

Dekker Watersport biedt u extra veel watersport-plezier als u met de boot komt. Gratis aanleggen, pal voor onze winkel en de mogelijkheid om gratis te overnachten zodat u op uw gemak onze winkel kunt bezoeken.

Vanaf het Noordzeekanaal vaart u zijkanaal F of Schiethavenkanaal in. Aan het eind gaat u langs de Bruynzeelhallen rechtsaf.

Water en 220 V is aanwezig.

Voor een voordelige koers, onze coördinaten:

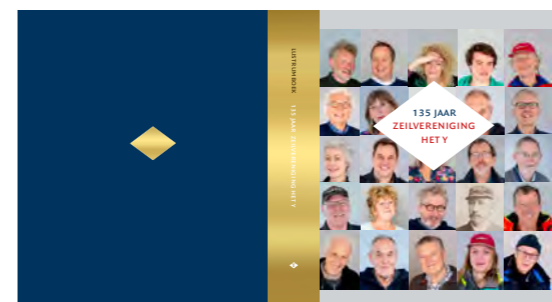


52°25.872' N 004°49.307' E

Pieter Ghijsenlaan 4, NL 1506 PV Zaandam
075-616 33 62 | info@dekkerwatersport.nl

Voor een totaal overzicht van onze aanbiedingen: www.dekkerwatersport.nl

Korte Berichten



Lustrumboek

Het lustrumboek '135 jaar Zeilvereniging Het Y' zou eigenlijk ten doop zijn gehouden en uitgereikt aan de leden tijdens een feestelijke bijeenkomst op 5 april. Om duidelijke redenen kon die geen doorgang vinden. Het boek werd alsnog gepresenteerd tijdens de ALV op 5 juni in Durgerdam, waaraan fysiek en via Zoom bijna 45 leden aan deelnamen. Hoofdredacteur Henk Dessens reikte het boek uit aan Frank London, die nu even aangesproken werd als 'President', zoals dat ook in 1885 gebruikelijk was. Het boek bevat interviews met 25 actieve leden van Het Y. Henk bedankte iedereen die aan het boek had meegewerkt: de interviewers, de geïnterviewde leden, eindredacteur Evert Nieuwenhuis en Karin van de Meer, grafisch vormgever. De leden zullen het boek z.s.m. thuis ontvangen.



Foto: Twirre Bogaard

ALV kiest nieuwe voorzitter

Na zeven jaar lidmaatschap van het bestuur nam Frank London afscheid als voorzitter. Met algemene stemmen werd Bob van de Winden tot voorzitter gekozen. Bob bedankte Frank in zijn speech voor al zijn inzet en memoreerde enkele gevleugelde woorden van Frank: 'Beste Mensen' en 'Dat schuiven we door naar de volgende vergadering'. Er waren nog twee bestuursmutaties: Jan Verjaal is eerste secretaris, Anneke Jochemsen tweede secretaris.

Dromen aan boord



PIET



Ik slaap aan boord goed maar word vaak vroeg wakker. Om 5 uur in de ochtend opstaan is een beetje vroeg en meestal te fris om buiten te zitten.

Boze dromen

Dus pak ik een boek en ga in mijn slaapzak liggen lezen totdat ik voel dat ik nog een restje slaap in mij heb dat aandacht behoeft. Ik leg het boek neer, doe de lamp uit en ga weer slapen. En dan pas droom ik. Meestal heeft dat een vast patroon waarin slecht zeemanschap en beroerde bootbehandeling een rol spelen.

Rampspoed

Vanmorgen ging het dus weer fout: botsing met de sluis, boot tegen de kade geduwd door de golfslag van een passerend schip, het schuifluik zat vast waardoor ik de kajuit niet in kon en het neusbeslag met de voorstag viel zomaar opzij. Waarom de mast er niet afviel is mij een raadsel, maar ik keek bezorgd naar boven en misschien heeft dat geholpen.

De psycholoog

U vraagt zich wellicht af waar deze vreemde voorstellingen vandaan komen. Is het de sublimatie van mijn verborgen angsten,

denkt de psycholoog, en speelt de mast die zonder voorstag overeind blijft een fallische rol? Is het in mijn jeugd ooit fout gegaan op dit vlak?

Mast-trauma?

Dit laatste wil ik niet helemaal ontkennen. Ooit ben ik met een nieuw jolletje in windkracht zeven omgeslagen en bijna verzopen. De mast bleef ondersteboven in de modder steken (dus toch een mast-trauma? Hoewel, ondersteboven?) Het was nog de tijd dat je een aansteller was als je een zwemvest droeg en daaraan dank ik een bijna-verzopen ervaring.

"Speelt de mast een fallische rol?"

Plakkertje

Maar het gekke is dat ik nooit over verdrinken droom, het gaat altijd over kapotte onderdelen en foute manoeuvres. Daar kan ik mij wel iets bij voorstellen, want ik ben slordig en verstrooid en vergeet wel eens de zaken in de juiste volgorde af te handelen. De keren dat ik eerst aan de

reeflijn begin te trekken en daarna pas merk dat het handig is om de grootzeilval een stukje te laten vieren, zijn zo vaak voorgekomen dat ik nu een plakkertje op de kajuit hebt met de juiste handelingsvolgorde. Dat ik daar vervolgens vergeet naar te kijken, is een volgende handicap.

Dromen.site

Gelukkig is er internet om een betekenis te zoeken in wat er gedroomd wordt, bijvoorbeeld dromen.site. Deze meldt onder andere het volgende: "Wat betekent een droom over een jacht? In je droom op een jacht zitten is verbonden met winst, maar ook met een groot risico. Het varen met een jacht wijst op een cruciaal en gevoelig besluitvormingsproces dat je moet aangaan. Een van de beslissingen die je op het punt staat te nemen kan leiden tot een financiële ramp." (dromen.site).

Toch een mooie dag

Ja, zo kan ik het ook: 'kan leiden tot een financiële ramp': dat klopt als je mast eraf valt en je bent niet verzekerd, maar verder kan ik er geen chocola van maken. Zwetend word ik wakker in halve paniek en het is een heel prettige gewaarwording dat ik gewoon in bed lig, er weinig wind staat en de boot tussen vier palen lichtjes schommelt van genoeg in het ochtendzonnetje.

Ik sta op, vers broodje halen, kaas erop en koffie erbij.
Het wordt een mooie dag.

Piet Schoemaker
Déjà Vu III, Amsterdam



De bark Melanope, 1907.

De schipper leest

Y-lid Klaas Jan Hoeve van boekhandel L.J. Harri te Amsterdam bespreekt twee aanraders om in de kuip of de kajuit te lezen en gezellig bij weg te dromen.



Voldeining Ijs en palmen

Op de werf van Simon Rhebergen in Amsterdam Noord ploeterde jarenlang een man die zijn eigen schip ontwierp en bouwde. Tijdens de gebruikelijke 'werfpraatjes' vertelde Bart Pothoven dat hij met die boot de oceaan op wilde. Een 'rondje Atlantic' is misschien wel de bekendste manier om een oceaan te bezeilen. De meeste zeilers doen het 'met de klok mee': Europa, Canarische eilanden, Caribisch gebied en terug via de Azoren. Bart Pothoven is echter een eigenzinnig mens: hij zeilde via de Noordelijke Atlantische Oceaan via Schotland, IJsland, Groenland naar de VS, het Caribisch gebied en Zuid-Amerika en terug via de Azoren naar Amsterdam. Hij heeft daarbij de oude route van de Noormannen gevolgd langs IJsland en Groenland, maar is dus ook in Suriname en Panama geweest.

Bart heeft deze reis volbracht met deze door hemzelf ontworpen en gebouwde zeilboot de *Triakel*, een zeilboot waarvan gezegd wordt, dat alles anders is als op welke andere zeilboot dan ook.

Zie: www.ziltmagazine.com/PDF/2016-zilt127.pdf en www.oceannavigator.com/July-August-2018/unusual-three-keel-design

In samenwerking met L.J. Harri - Watersportmedia is er nu een boek, dat - ook weer geheel eigenzinnig - in eigen beheer is uitgegeven. Het boek is te koop via BOL.com en de eigen webshop van Watersportmedia. En natuurlijk in de winkels van L.J. Harri en Observator.

We kennen allemaal tropische plaatjes van oceanzeilers, maar Bart gaat nog een stapje verder: van ijs naar palmen, van het landschap en de architectuur van Groenland tot Panama. Bart is van huis uit architect. Zijn aandacht voor de gebouwde- en de natuurlijke omgeving is overal zichtbaar. Door al die foto's beleeft de lezer alles tussen extreme koude en intense hitte. Het reisverhaal tussen de foto's door bestaat uit delen van mails, blogs en aantekeningen aan boord. Pothoven, die toch een waarlijk uitdagende route koos, vervalt nergens in stoere taal. Ook als hij complimenten in ontvangst neemt voor het ontwerp en bouw van de *Triakel*, blijft hij rustig zijn gelijk in zijn keuzes benadrukken. Onderweg heeft Bart prachtige zaken gezien en meegemaakt, maar natuurlijk ook hij heeft dieptepunten gekend.

Bart Pothoven vertelt er over in een onderkoelde toon waar achter een geweldig avontuur schuilgaat.

176 pagina's, full colour, gebonden, 30,5 x 21,7 cm, Prijs: € 24,50, ISBN: 9789461550651



Naar Noorwegen, de lange weg

Het kan nog wel even duren voordat alle landen rond de Oostzee weer helemaal open zijn, maar wellicht later in de zomer is het wel mogelijk om naar Noorwegen te varen. De Vaarwijzer Scandinavië en Oostzee is een standaardwerk, geschreven door 'ZeilNoord' samensteller René Vleut. Zo'n boek moet op de paar jaar vernieuwd worden en wat doe je dan met recente ontwikkelingen? René bedacht, in samenwerking met Watersportmedia, twee e-boeken die regelmatig vernieuwd worden en daarnaast de facebookpagina 'ZeilNoord' waarmee noordzeilers elkaar en ook de auteur op de hoogte houden. Over de bevindingen van al die noordzeilers verscheen een bloemlezing met alle bijdragen. Zie: <https://bit.ly/2TjCZA> Afgelopen winter verscheen al de nieuwe editie van 'Door de Duitse Bocht' en nu is ook 'Naar Noorwegen, de lange weg' behoorlijk ingrijpend bijgewerkt. Een aantal havens is opnieuw beschreven en voorzien van ook nieuwe havenkaartjes. Nog belangrijker is dat 'Naar Noorwegen, de lange weg' bijgewerkt is met de zo belangrijke meteo-informatie. René noemt zichzelf geen zeezeiler, maar 'een rommelaar langs de kusten'. Zeker voor de mensen die met het gezin naar Noorwegen willen zeilen is de oversteek in één klap misschien wel wat veel.

Vandaar die lange weg. Via Norderney, Esberg en Thyboron kom je er ook. Dat kost meer tijd, maar geeft ook de gelegenheid om taxfree bootschappen te doen enorm - met goed weer - de avontuurlijk doorsteek door Horns Rev te maken.

E-boek voor tablet, PC en smartphone: € 9,95, Webshop Watersportmedia: <https://bit.ly/2zVzLX1>





Reversspeld van
ZV He Y

Clubliefde in tijden van Corona

De afgelopen 6, 7 jaar zaten zowel Frank London als Bob van der Winden in het bestuur van Het Y. Veel 'business as usual' natuurlijk, elk jaar de wachtlijst, bonusjaren, jaarplannen en meerjarenplannen, samen met de penningmeester naar de centen kijken, met de havencommissarissen naar wat er nodig moet gebeuren, en vooral natuurlijk met de leden in contact blijven via de ALV en tegenwoordig ook via de vele commissies en het commissiepalaver. We zijn er voor de bijna 500 leden en vooral door de bijna 100 vrijwilligers.

Er waart een spook door het land

Totdat op een goede dag begin maart 2020 alles opeens anders is, ook voor de zeilvereniging: er waart een spook door het land, een spook dat Corona heet. Er komen regeringsmaatregelen, veiligheidsregio's gaan daar nog eens overheen, de burgemeester van Waterland sluit Marken af van de buitenwereld, Rijkswaterstaat gooit havens dicht, in Zeeland en Rotterdam mag je niet in je eigen vakantiehuis of op je eigen boot slapen, de waddenhavens gaan dicht tot 1 juni. Er komt van alles op je af...Besturen is in dit

geval dus niet vooruitzien (in 'normale tijden' het belangrijkste dat we met zijn allen – ALV en bestuur – moeten doen), maar reageren, laveren, schipperen...

Rekkelijk of precies?

Er wordt dus veel heen en weer gebeld, gemaïld, gepeild, gesproken, meningen gevraagd en dan moet je knopen hakken, niemand anders die het doet voor Het Y. En – we kunnen het niet beter verwoorden dan Mark Rutte – 'je moet 100% van de beslissingen nemen met 50% van de kennis', ook op het microniveau van Het Y.

Net als in de hele maatschappij heb je ook in de zeilwereld rekkelijken en preciezen: 'hoe moet je deze maatregel vertalen naar onze eigen situatie' is dan de reactie van de rekkelijken, maar ook (wat in diverse andere verenigingen echt gebeurde, je houdt het niet voor mogelijk...): alles gaat dicht, mensen mogen niet meer bij hun eigen boten, ook niet zomerklaar maken, er wordt niet gehesen, etc. De preciezen dus.

Ankerpunten

Dat is een verwarrende situatie, waar wij een paar ankerpunten zochten: allereerst bij elkaar als bestuur, bij commissies, ook bij andere leden die we hier en daar tegenkomen of spreken en ook door te peilen hoe de andere verenigingen die de havens met ons delen er over denken. Vooral fijn om 'elkaars anker' te zijn, en gelukkig denken we er in het bestuur redelijk hetzelfde over: rekkelijk maar voorzichtig. Dus ga je bij elkaar te rade; 'wat betekent dit voor ons, voor onze leden?'; we horen grotendeels tot de risicogroepen, maar we willen ook graag bij onze eigen boten kunnen, we houden niet van betutteling. Dus staat uiteindelijk het belang van de leden voorop.

Besluiten

Dat de club ark dicht moest was duidelijk, dat grootschalige evenementen niet door kunnen gaan helder, maar is ons nieuwe sanitair niet net zo veilig als thuis dan? Nee dus, blijkt na enig onderzoek, dus dat moet ook dicht. Gelukkig hebben we top-havenmeesters, geen angsthazen, maar een beetje beschermen (al is het maar tegen zichzelf) moet wel...Maar de toegang tot de boten kan blijven, passanten zijn er 'normaal' ook nauwelijks in maart en april, dus was de beslissing gauw helder: havens open, maar geen passanten. Toch ontstaat dan weer twijfel: maar leden (zonder schip in de haven) die langs willen komen? 'Kan nu even niet, maar dat is het eerste dat we zouden kunnen laten gebeuren'. Toch niet op Marken, want daar heeft Rijkswaterstaat de rode vlag gehesen, en de Markers zien ook niet graag een overvolle haven. Het gebeuren op de Markerwadden (die zijn wel open, zij het met halve bezetting) waar iedereen die wil varen naar toe vaart, en die dus overvol raken, sterkt ons achteraf in onze observatie: water stroomt naar het laagste punt, dus als wij een van de weinige havens zijn die open zijn voor passanten, komt iedereen hierheen en wordt het onhoudbaar... achteraf een goede beslissing dus.



Jachthaven Marker Wadden
Foto: Henk Dessens

En nu?

Terwijl we dit schrijven 'gaat Nederland langzaam van het slot' – gaat het te snel? Krijgen we weer meer zieken? Als u dit leest zijn we al weer twee maanden verder, en liggen er al weer een hoop dilemma's achter ons. Steeds aangepakt op basis van onze uitgangspunten: Wij willen leden niet ziek maken, maar ook niet betuttelen. Dus het zeilen gaat door, zij het grotendeels individueel: We hebben evenementen met groepen leden bij elkaar tot na de grote vakantie (1 september) af moeten gelasten, ook de lustrumactiviteiten, die ons zeer aan het hart gaan...

Waar ligt de grens? Het is dus vooral zaak om te blijven denken aan het belang van de leden, maar we gaan er ook van uit dat alle leden de RIVM-richtlijnen blijven volgen. Het is tenslotte in ieders belang om veiligheid en elkaars gezondheid voorop te stellen.

We kunnen gelukkig (grotendeels digitaal) de ALV laten doorgaan, en als bestuur zijn we ook weer toe aan goed nadenken over wat er na 1 september allemaal weer wél kan.

Het blijft schipperen...

We wensen iedereen een mooi begin of zelfs al voortzetting van hun vaarseizoen en hopen allen in goede gezondheid weer te treffen na 1 september, te beginnen met de Pampusregatta op 5 en 6 september (Deo en corona volente...)

Frank London, Bob van der Winden



Platbodems voor anker achter het eiland Hoof. Foto: Henk Dessens

Corona: voor anker!

Nederlanders zijn niet gewend om te ankeren. Het liefst liggen ze in een haven met wifi voor de kinders, een nette wc voor mevrouw en de verkrijgbaarheid van een verse bitterbal voor mijnheer.

Wat nu?

Maar nou moeten we ankeren! Nou ja, als het windkracht 2 is en 30 graden, okay, maar een nachtje voor anker is een brug te ver. En dat terwijl onze zeehelden (De Ruijter, De With,) vele heldendaden hebben verricht (voor de nationalistes onder ons) terwijl ze met hun schip voor anker gingen of lagen. Ik ken dezelfde aarzeling. Ik heb twee grote ankers aan boord, een Danforth en een CQR, met loodlijnen, kettingen en een boegrol, maar ik heb ze nog nooit gebruikt sinds ik het schip heb. Dus wat nu, nu de gewone havens waar ik graag kom, gesloten zijn? De Wadden? Schier? Vlieland, bij de laatste schijn je goed te kunnen ankeren bij het dorp, maar hoe doe je dat en kan ik mijn ankerkwaliteit vertrouwen als plots de wind opsteekt? Dus kijk ik nu hoe je dat doet. Ik lees erover, ik kijk op YouTube naar filmpjes over ankeren en tja, het ziet er goed uit maar 'the proof of the pudding is in the eating' zoals de Engelsen dat zeggen. En ik hou van taart, maar niet om midden in de nacht de motor aan te moeten zetten omdat het anker krabt.

Niet aan lager wal

Toen ik nog meezeilde met mijn vader en wij 's nachts in de rietjes lagen (toen mocht dat nog), zijn we enkele keren midden in de nacht opgestaan omdat de wind draaide en wij op lager wal lagen. En als er iets was dat mijn vader niet wilde, dan was dat aan lager wal liggen! Op zich heel verstandig maar midden in een natte droom zit je niet te wachten op een vader die je wakker schudt en je verplicht om midden in de nacht op het voordek te staan om te helpen ergens anders (de hoge wal dus) aan te leggen. Ik geef toe dat we toen nog geen Windy, Windguru of Windfinder hadden en ook geen marifoon om naar de verwachtingen te luisteren, maar daar had ik geen boodschap aan toen ik huiverend in mijn pyamabroek door het gangboord naar voren moest.

Het moet ervan komen

Maar nu is het nodig: ik wil weg, de havens zijn dicht en dan moet voor een overnachting wellicht geankerd worden. Alles ligt klaar, nou nog doen. Ook de wekker ligt klaar, elk uur controleren of het nog goed gaat. Maar ik vrees dat de wekker niet nodig is in mijn ongerustheid: krabben of niet, draait de wind en zwaai ik nergens tegenaan, verandert de wind, krabt het anker, twee minuten na de vorige keer dat ik het controleerde?

Hoe doen we dat?

Hoe vergaat het bij u in deze Corona-tijden? Blijft u netjes in de haven waar u uw naasten binnen anderhalve meter in het gezicht hoest? De verenigingsbar is dicht dus hoe bevalt het om aan boord te borrelen? Eet u nu teveel pinda's of chips of is dit een mooie tijd om af te kicken van het bier aan de verenigingsbar? En waar laat u nu de vuile was, laat staan het vuile water: toch maar een vuilwatertank installeren komende winter? Kinderen zijn geen probleem, die smijt je overboord met een supplank er achterna en dan vermaken ze zich wel. Maar wat als zij en hun vriendjes moeten poepen en je ligt op de plas of bij Vlieland?

De belofte

'Duivelse dilemma's' zou Femke Halsema zeggen. Het leven blijkt plots onbestendig. Nu zijn zeilers op zich daar wel aan gewend, gezien de onvoorspelbaarheid van het weer, maar dat Corona tot een ankerprobleem zou leiden is toch onverwacht. Mijn advies: probeer het een keertje. Het scheelt gauw 10-20 euro voor een overnachting in een haven en de belofte om dat bedrag de volgende dag te mogen besteden aan ijs, patat of een hamburger lijkt mij een goede motivatie. En de was kan wel een dagje wachten met de belofte van een terrasje met je partner terwijl de kinders zich aan het vorige te buiten gaan.

Piet Schoemaker, *Déjà Vull*, Amsterdam



Voor anker op de rede van Schiermonnikoog. Foto: Henk Dessens



J22 Jabbadabbad00



In 2018 kocht Het Y een clubboot aan. Geen cruiseboot, zoals de meeste leden al bezitten, maar een internationale One Designboot voor een andere manier van zeilen. De boot moest concurreren in regatta's zijn en leden in staat stellen hun zeilvaardigheden te ontwikkelen. De geselecteerde boot werd een International J22, gebouwd door J-boats. Deze populaire boot met vaste kiel is een strikte eenheidsklasse, wordt meestal gevaren door drie personen en heeft een niet overlappende fok, een groot-zeil en een spinnaker.

Groot succes

De boot is een succes. Een groep jonge leden neemt wekelijks deel aan de wedstrijden van Het Y. Ook wordt er gewerkt aan een aanbod van nieuwe zeilervaringen voor niet-wedstrijdzeilers. Jonge leden deden in 2018 meteen al mee aan wedstrijden en gingen aan het trainen. Ze worden hierbij geweldig ondersteund door de onderhoudscommissie en andere leden met en zonder boot. De J22 is een spannende en responsieve zeiler en een natuurlijke stap van open boten naar kielboten.

Ontwikkeling van vaardigheden

De J22 voer mee in de wekelijkse dinsdagavondwedstrijden, de 6 uren van

Het Y en de Pampus regatta. Het team is in de zomer van 2019 4e geworden bij de dinsdagavondwedstrijd van Het Y. Omdat alle J22 boten exact gelijk zijn is het de bemanning die de prestaties bepaalt, een effectieve aanmoediging om hun vaardigheden verder te ontwikkelen. De J22 is een lichte snelle boot, gemakkelijk qua boot te hanteren maar toch met veel trimmogelijkheden. Het stimuleert ook interesse in wind- en weerkennis en tactieken. Via deze kleine kielboot kunnen jongere leden de overstap naar zeilen op grote kielboten gemakkelijker maken, bijvoorbeeld als opstapper op grotere zeiljachten die wedstrijdzeilen.

Effectieve strategie

Het doel blijft om zoveel mogelijk wedstrijden te varen. De nieuw clubboot is een succes gebleken, een noviteit in het aanbod van Het Y die vooral jongere (aspirant-) leden aanspreekt. Dat is belangrijk nu veel clubs en havens melding maken van een vermindering van boten als gevolg van het uittreden van oudere leden. De aankoop van de J22 is dus een effectieve strategie om jongere zeilers bij de club te krijgen en te houden.

Shanti Hendriks en Twirre Bogaard

Foto: Twirre Bogaard

Column Certificaten



Deze keer wil ik graag een oproep doen. Kunnen we als watersporters niet een keer een vuist maken naar de regelmakers om veiligheidsapparatuur vrij te stellen van certificaten?

Ik snap dat je voor de bediening van een marifoon moet leren hoe je je gedraagt (zou voor de dagelijkse omgang met medemensen in de supermarkt ook een goed idee zijn, maar dit terzijde). Voor een DSC-marifoon is het nodig om meer te weten, want de functionaliteit is ook uitgebreider. De reden dat je daar een certificaat voor nodig hebt, snap ik. Je begeeft je op een publiek medium, de lucht, en iedereen kan meeluisteren met je blunders. Prima. Maar... waarom is zo'n uitgebreid certificaat nodig als je een EPIRB wilt kopen? Leg gewoon op een bijsluitertje uit dat het ding bedoeld is voor je veiligheid, en dat misbruik wordt bestraft en beboet. Lijkt mij een stuk makkelijker dan iedereen die voor de veiligheid zo'n ding aanschaft, te verplichten een GMDSS certificaat te halen. Is de boete hoger dan de aanschafprijs + kosten certificaat?

Je hebt toch voor een reddingvlot ook geen bewijs nodig dat zegt dat je hem niet in de kajuit moet opblazen? Of achterin de auto? Je hebt toch voor een iPhone ook geen bewijs van vaardigheid nodig? Voor sommige mensen zou het, zie mijn eerdere opmerking, een goed idee zijn als voor sociale mediakanalen een bewijs van goed gedrag werd gevraagd, want ook dat is een publiek medium. Aan de andere kant: als de president van de VS zich er niet aan hoeft te storen, waarom wij dan? Goed voorbeeld doet goed volgen. Terug naar de certificaten: de dronevliegers onder ons worden meer aan banden gelegd. Zwaarder dan 250 gram of een camera aan boord? Dan moet je nu een bewijsje halen. Ook weer ingedeeld in categorieën zodat de overheid meer kan verdienen aan duurdere drones. Jongens toch, hebben we deze regels echt nodig?



Met de lancering van Starlink komen we steeds dichterbij de buurt van 'overal bereikbaar met breedband communicatietechnologie'. Voor mij is zeilen ook bedoeld om even te genieten van de wind op mijn gezicht, wegduiken voor een puts buiswater, omhoog te kijken naar mijn vaantje en even van de wereld te zijn. Ik heb wel de app van de KNRM paraat voor als ik langer wegga, maar als het echt moet, stap ik binnenkort gewoon over op een Iridium telefoon, en dan bel ik op de Doggersbank gewoon 112 als er iets aan de hand is.

Een reis met de Anna P²

Aflevering 5 (slot) Terug naar Marken



In de zomer van 1995 maakte Y-lid Jan van Mierlo een zeereis om de Britse eilanden. In vijf afleveringen van het Y-Journaal publiceren we zijn reisverslag, dat eerder verscheen in *De Geus*.

Gezellige jachtclub

Op het schiereiland Howth, nabij Dublin in Zuid-Ierland, is een prachtige, goed geoutilleerde en gezellige jachtclub, gastvrij en erg actief voor de jeugd. Tientallen eigen boten zeilen er in de schoolvakanties rond met leerlingen van verschillende leeftijden. 's Morgens de jongeren, 's middags de opgeschoten jeugd en 's avonds de cadetten. De ouders ontmoeten elkaar in het restaurant of aan de bar. Instructeurs beschikken over snelle rubberboten om leiding aan de zaak te geven. Iedereen draagt daar een wetsuit en een automatisch opblaasbaar zwemvest. Vanaf nu komen we in Ierland en langs de zuidkust van Engeland veel van dit soort clubs tegen. Hier worden zeilers opgeleid en gevormd. In Nederland kennen we dit nauwelijks. Dublin is een aardige, beweeglijke stad. Karen verliet ons hier.

Ze waren kapot

Corrie en ik, nu eens zonder opstapper, voeren samen met de *Karimata* via Wicklow, Arklow en Wexford. Er lagen daar mosselvissersschepen uit Zeeland met de Nederlandse namen er nog op. Langs zij van zo'n schip hoorden we de schipper de kwaliteit van het Nederlandse staal roemen!

En toen naar Waterford en Dunmore East aan de zuidoostkust van Ierland. De *Karimata* zou de Fastnet nogmaals gaan rond en de *Anna P²* zou naar de Scilly Eilanden gaan. In Penzance zouden we elkaar dan weer treffen. En dat is ook ongeveer zo gegaan. Maar wij lazen in een weerbericht dat het op de Scilly's niet zo prettig was. Buien, met windstoten van 35 knopen en meer. De meteoroloog van het KNMI die ik belde vond dat niet zo veel, maar wij besloten toch maar om een dagje te blijven liggen. In de nacht die volgde schoof er een flink Amerikaans zeiljacht naast ons. Ik pakte nog een trosje aan en sliep weer verder. De andere ochtend moest ik de heren helaas wekken om weg te kunnen varen. Zij kwamen, nog steeds gekleed in hun overlevingspakken, aan dek en vertelden dat ze van de Scilly's kwamen, dat ze de buien in de weerberichten hadden horen aankondigen, dat ze niet op de Scilly's wilden blijven omdat ze het daar niet vertrouwden, dat ze de Scilly's hadden verlaten om naar Penzance te gaan, dat ze toen in zulk een verschrikkelijk slechte zee waren terecht gekomen, dat ze naar Ierland waren uitgeweken. Ze waren kapot. En zo'n 120 mijlen uit de koers!

Op de Scilly's

Wij kwamen na een ontspannen tocht van 26 uur in Tresco op de Scilly's aan. In het logboek lees ik na negen uur varen: "De zee is onhebbelijk wild. De wind neemt nu wat af. Die Amerikanen zullen het slecht gehad hebben. Waar het vandaan komt is onduidelijk. Corrie kookt". En later: "Een prachtige nacht met lichte maan. De zee is kalmer. Vissers in de buurt". En: "De maan gaat onder. Het is erg donker. De boot raast nu voort onder de stuurvaan". In de ochtend passeren er racers op weg naar de Fastnet Rock. Er staat een zoet windje en de zon schijnt. Wat zijn we achteraf blij dat we een dagje op dit paradijs hebben gewacht. Tresco is één prachtige tuin. St. Mary's is erg gezellig en je kunt er heerlijk wandelen.

We volgden er een roeiwedstrijd vanaf een rondvaartboot. Over de marifoon hoorden we van terugkerende Fastnetracers die met gedemoraliseerde bemanningen de Scilly's aandeden om er water en diesel te tanken. Racers nemen altijd maar mondjesmaat water en diesel mee natuurlijk. Ze hadden allang thuis moeten zijn en weer aan het werk, maar de wind had verstek laten gaan

Cornwall

Op donderdag 10 augustus vertrekken we naar Penzance. De wind is volgens de verwachting SE 4 tot 5. Falmouth geeft nog een waarschuwing voor 6 bij kapen. Een prachtige zonnige zeildag met wind en een hobbelige zee. We komen aan in Newlyn. De andere ochtend vroeg varen we naar het dok in Penzance. Het is open als we er aankomen, maar we mogen er nog niet in. In het dok zien we zomaar de *Karimata* varen. Die was gisteren wel op tijd om met HW naar binnen te varen. We meerden naast de *Karimata* af. 's Avonds kwam mijn oudste dochter Barbara met de trein aan. Ze was die ochtend om zeven uur uit Amsterdam vertrokken en via Brussel en met de Shuttle kwam ze noch maar mooi om zeven uur BST 's avonds aan. Een belangrijk onderdeel van onze reis zou juist een bezoek aan Cornwall zijn. We huurden fietsen, we wandelden, we roeiden met het bootje met de vloed omhoog rivieren op en bezochten overvloedig bloeiende tuinen. Helford River, Falmouth, Fowey. Er wordt daar veel watersport bedreven en het landschap is werkelijk schitterend. In Plymouth nam Barbara weer de trein naar huis.

Nog drie weken

Eigenlijk was nu de vakantie zo'n beetje om. Het is 20 augustus. We hebben nog drie weken om thuis te komen. Ik wou Corrie het eiland Wight nog laten zien en dat zou het dan zijn. Zo gingen we nog even naar Saltcombe. Door de langdurige droogte was het water uit de kraan in heel Dartmoor niet meer drinkbaar. In de pub kon je geen ijs in je drankje meer krijgen. En je låat het wel: niemand houdt van chloor, zeker niet in je drinkwatertank. Via Weymouth, langs Lulworth naar Poole Harbour. Daar pikten we Ange Wieberdink op. Weer met zijn drieën voeren we naar Lymington aan de Solent. Hier probeerde ik contact te krijgen met de ontwerper van de *Anna P²* Mr. Humphreys. Vanwege het weekend lukte dat niet. Dan naar de Island Harbour Marina nabij

Newport in het centrum van het eiland Wight. Boven in de bus zittend en wandelend hebben we alles op Wight bekeken. Prachtig waren het National Trust Forest en de Needles, nu niet vanuit zee maar vanaf de Downs gezien.

De wachtkamer van God

Corrie en Ange brengen de boot en mij nog naar Eastbourne met een stop in Brighton. Brighton is een drukke levendige stad. Eastbourne werd door een taxichauffeur getypeerd als "de wachtkamer van God". Ik kon het met hem eens zijn. Ik heb nog nooit zoveel invalidewagentjes, krukken, bussen vol ouderen en zwijgend naast elkaar zittende bejaarden gezien als daar. Hier verlieten Corrie en Ange mij. Zij moesten weer aan het werk en ik zou wachten op Gerd Stuurman die mij zou helpen de boot naar Marken te varen. Dat wachten duurde drie dagen in een spiksplinternieuwe marina nabij dat hoogst saaie stadje.

De Anna P²





Ik huurde een fiets en toerde wat rond, kluste aan de boot en was blij toen een heerlijke wind Gerd en mij op 5 september naar Dover bracht. In Dover meld je je via de marifoon bij de havenautoriteiten en vervolgens komt er een motorbootje van de havendienst die je naar de plek in de marina brengt. Ook deze marina is nieuw. Met de marina van Eastbourne een grote aanwinst voor Kanaalzeilers.

Achtervolgd door Iris en Lewis

Tijdens de reis naar huis hadden we steeds goed weer al was het niet stabiel. We werden achtervolgd door de depressie Iris die vanuit Amerika probeerde door onze hogedrukgebieden te breken. Die liep stuk in het Kanaal toen wij naar Dover voeren. Later, toen we via Calais naar Oostende gingen achtervolgde ons de nog snellere en diepere Lewis, die aan de andere kant eerst

Sint Maarten vernield had. Bij Wight leidde dat zelfs nog tot windkracht 10. We zijn nog een dagje in Calais blijven liggen omdat er in het gebied Dover windkracht 9 werd voorspeld en in Oostende toen de wereldkampioenschappen motorboottracen moesten worden gecancelled omdat de opvallende Lewis langs trok. Via Scheveningen en de Sixhaven kwamen we dinsdag 12 september in Marken aan. Daar bliezen Jan van Huystee en Jan Ufkes hun longen uit hun lijf in hun toeters om onze behouden terugkomst bekend te maken. bekend te maken.

Jan van Mierlo, *Anna P.*, Marken.



P. Altink jr.

De boeier Elisabeth van P. Altink Jr. op Het Y in 1892. Foto E.G.A. van Elfrinkhoff. Collectie Het Scheepvaartmuseum.

P. Altink Jr. : Y-lid van het eerste uur Deel 1

Pieter Altink Jr. (1849-1904) was medeoprichter, penningmeester en President van Zeilvereniging Het Y. Hij was ook een fanatieke wedstrijdzeiler en nam deel aan vrijwel alle evenementen. Voor zover bekend begon Altink met wedstrijdzeilen in de boeier *Dolphijn*. Daarna liet hij twee schepen bouwen: in 1887 de boeier *Elisabeth* en in 1901 de lemsteraak *Elisabeth*. Ook was hij eigenaar van de snelle centerboard *Zwaluw*. Wie was deze markante zeiler die een belangrijke rol speelde in de eerste 20 jaar van Het Y?

Zakenman

Pieter maakte al direct een goede start. Zijn vader, die ook Pieter Altink heette, adverteerde op Sinterklaasdag 1849 in het Algemeen Handelsblad "Mijne hartelijk geliefde Echtgenoot Elizabeth Las, beviel heden zeer voorspoedig van een welgeschaapen ZOON". Pieter Altink senior was broodbakker en zat

vanaf 1843 bij zijn vader in de zaak, waar in Amsterdam 'Machinaal' roggebrood werd geproduceerd. Pieter Altink Jr. had andere plannen, want hij startte begin 1874 op 25-jarige leeftijd met Frederik Olie de vennootschap Altink & Olie, een handel in tabak en sigaren.

Na vijf jaar ging Altink verder met Ludwig Pappenheim onder de naam Altink Pappenheim en Co. De tabakshandel in Amsterdam was 'booming business' en Pieter Altink verdiende veel geld. Eind 1884 werd hij ook nog aandeelhouder en commissaris bij de Amsterdamsche Boek- en Handelsdrukkerij.

Mensenredder met de Dolphijn

De eerste zeilwedstrijd waarmee Altink in de krant verschijnt is begin oktober 1882, waar hij zeilt in de klasse 'overdekte platbodems (boven 7 ton)' met de boeier *Dolphijn*. Altink komt vaker met de *Dolphijn* aan de start. Zo wint hij op de Voorzaan in 1883



Draagpenning met links de souvenirprijs van de boeier Elisabeth. Collectie Het Scheepvaartmuseum.

een wedstrijd. In juli 1884 redt Altink met de *Dolphijn* op de Zuiderzee ter hoogte van Naarden de omgeslagen tjotter *Henriëtte* van clublid Van Kampen. De vijf bemanningsleden worden van een 'wissen dood gered' melden de Gooi- en Eemlander en De Tijd. De *Dolphijn* is zeer waarschijnlijk de boeier die in 1884 bij de Amsterdamse werf *Het Jacht* van Bernhard grotendeels vernieuwd is voor Y-club-lid H. Molenpage. Een verhaal apart.

Boeier Elisabeth

Medio 1886 wordt in het weekblad *Nederlandsche Sport* gemeld dat bij 'de heeren Bernhard alhier een nieuwe boeier wordt gebouwd voor den heer P. Altink Jr., die op 1 maart 1887 geleverd moet worden'. Tijdens de bouwperiode gaat een bediende van zijn tabakshandel er vandoor met 3.000 gulden, maar dat brengt de bouw van de boeier niet in gevaar. Op 30 april wordt de boeier te water gelaten en hij doet direct mee aan de activiteiten van Het Y. In juni wint zijn boeier *Elisabeth* al een wedstrijd bij de Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeivereeniging, terwijl de commentator vindt dat de tuigage er nog niet echt goed op staat. De draagpenning met souvenirprijs van de *Elisabeth* is daarvan een herinnering.

Van de boeier *Elisabeth* was één foto bekend: zeiland op het Braassemermeer in 1892. In het depot van het Scheepvaartmuseum ontdekte ik een foto waar de *Elisabeth* op het Y zeilt. Het onderschrift op het passe-partout luidt namelijk: "1892 *Elisabeth* P. Altink Jr." Deze foto van fotograaf E.G.A. van Elfrinkhoff werd eerder afgedrukt in het jaarboek 2000

van Het Scheepvaartmuseum *Scheepvaart voor de lens*, maar zonder de naam van het schip. Van de boeier *Elisabeth* zijn ook een halfmodel en een lijnenplan bewaard gebleven.

Foto's van Pieter Altink

Er zijn vrijwel geen foto's van P. Altink Jr. bekend. In het jubileumboek van ZV Het Y uit 1925 door Ernst Crone staat 'President' P. Altink Jr. met kapiteinspet

Tijdens de bouwperiode gaat een bediende er vandoor met 3.000 gulden

afgebeeld en het Scheepvaartmuseum Amsterdam heeft een (matig afgedrukte) foto van de boeier *Elisabeth* met P. Altink Jr. aan het roer. Ik heb het idee een derde foto gevonden te hebben. Daar kom ik in de tweede aflevering op terug.



Netwerken

Pieter Altink was niet alleen een enthousiaste bestuurder en wedstrijdzeiler, maar gebruikte zijn bestuursfunctie bij de zeilvereniging ook om te netwerken. Zo was Eduard H. Crone (later Y-President) regelmatig aan boord van de *Elisabeth* te gast. Ook Y-erelid Henri Brandt Buys (1850-1905), componist en dirigent van de Amsterdamse muziekvereniging *Musis Sacrum*, voer regelmatig mee met de *Elisabeth*. Altink was bijvoorbeeld weer voorzitter van deze muziekvereniging, die optrad tijdens feesten van Het Y. Brandt Buys componeerde ook het clublied *Ohio* van de zeilvereniging. Via de zeilsport had hij vele interessante contacten. Altink was ook regelmatig jurylid bij wedstrijden van andere verenigingen. Zo kende hij alle belangrijke figuren uit de watersportwereld. Hij was bijvoorbeeld goed bevriend met Willem Hultzer, de President van de Roei- en Zeilvereniging Amstel. Naast de passie voor de zeilsport was Pieter Altink ook kunstverzamelaar, een hobby die hij deelde met Eduard H. Crone, de vader van Ernst Crone.

Jaarprogramma

Het jaarprogramma van een zeilvereniging was vroeger veelzijdig. In 1887 was er sprake van wimpelzeilen, onderlinge wedstrijden, in de zomer een avondfeest en



Vooraanstaande Y-leden op 30 mei 1897 aan boord van de boeier Elisabeth van voorzitter Altink. V.l.n.r. Gottfried Crone, Bürger, P. Altink Jr. en E.H. Crone. Foto: G. Dumoulin Koster, collectie Het Scheepvaartmuseum.

admiraalzeilen, na de zomer een Pic Nic, ringzeilen en de botterwedstrijd. Een belangrijk deel van de begroting werd besteed aan de feesten. Het avondfeest 'Soirée variée' was in stijl met een 'Bal Champêtre' met een echt balboekje voor de 'Dans-Orde' van polonaise tot de Finale. Voor de Pic Nic voer men jarenlang met de hele clubvloot naar het landgoed van clublid baron van Tuyll van Serooskerken in Velsen. P. Altink Jr. hield bij iedere gelegenheid een passende speech.





Boven: halfmodel van de boeier Elisabeth, vervaardigd door scheepswerf Bernhard te Amsterdam.
 Rechts: tekening van de clubwimpel van Zeilvereniging Het Y, 1888.
 Collectie Het Scheepvaartmuseum.



Privé en zakelijk

Voor Pieter Altink Jr. zijn er privé de nodige 'ups-and-downs'. In februari 1887 (de boeier is bijna klaar) treedt Pieter Altink in het huwelijk met Mathea Cornelia Fels en in augustus wordt zijn zoon Pieter geboren. In november 1888 staat in een familiebericht: "Bevallen van een dochter. M.C. Altink-Fels". Vreemd dat bij de geboorte van zijn dochter Elisabeth de vader niet wordt genoemd! In april 1890 overlijdt zijn vader (74 jaar oud), een maand later zijn moeder (65 jaar). Toch blijft hij zijn verdere leven bekend met de toevoeging "Junior".

In 1891 koopt Altink het grachtenpand Keizersgracht 119 voor f 27.000, dat was voor die tijd een erg gunstige aankoop. Een vastgoedbeheerder kocht het pand in 2019 (samen met nummer 121) voor ruim €25.000.000. In dit nieuwe huis liet Altink op het glas van een tochtdeur de boeier Elisabeth graveren. Mijn zoektocht naar deze deur heeft (nog) niets opgeleverd. Misschien staat de deur nog in de kelder. In 1893 is Altink betrokken bij de oprichting van een Naamloze Vennootschap voor de bouw van dekschuiten, samen met onder andere boeierbouwer Bernhard aan de Lijnbaansgracht, waar de schuiten gebouwd werden. In 1894 overlijdt zijn echtgenote, 47 jaar oud.

President van Zeilvereniging Het Y

Vanaf de oprichting in 1885 was P. Altink Jr. penningmeester, in 1889 is hij de opvolger van (zijn vriend) C. Jaski als President van Het Y. Jaski

wordt erelid en krijgt een "eere-diploma" uitgereikt. Als President werd P. Altink Jr. getypeerd als 'the man on the right place'. In 1888 werd door Y-clublid baron van Tuyll van Serooskerken een fraaie zilveren beker aangeboden, die werd bestemd voor de botterwedstrijden op de Zuiderzee. De beker werd de eerste keer gewonnen door P. Altink Jr. Jarenlang verliep de botterwedstrijd in goede harmonie, maar in 1899 ging het mis. De onenigheid over de winnaar werd uitgevochten in het weekblad Nederlandsche Sport. Een zorgelijke klus voor President P. Altink Jr., maar het geschil werd gelukkig opgelost. Zoals beschreven in mijn artikel in Spiegel der Zeilvaart (april 2020) is de boeier Elisabeth in 1898 verkocht aan de kunstschilder W.B. Tholen. Altink zeilt dan met zijn centerboard Zwaluw en stuurt de boeier Fortuna van zijn vriend Willem Hultzer.

Simon Schermerhorn, m.s. Moente, Sneek

In het volgend Y-journaal komt deel 2 over P. Altink Jr. Onder andere over zijn functie als President en zijn nieuwe schip: een zeilschip van 16 meter dat bij Croles in Ilst wordt gebouwd onder toezicht van zijn vriend C. Jaski.

Mijn oproep op de website voor foto's van P. Altink Jr. en anderen heeft nog geen resultaat opgeleverd. Heeft u in de familie nog zeilfoto's uit de periode tot 1920 dan hoor ik dat graag. s.schermerhorn@planet.nl

What's in a name?



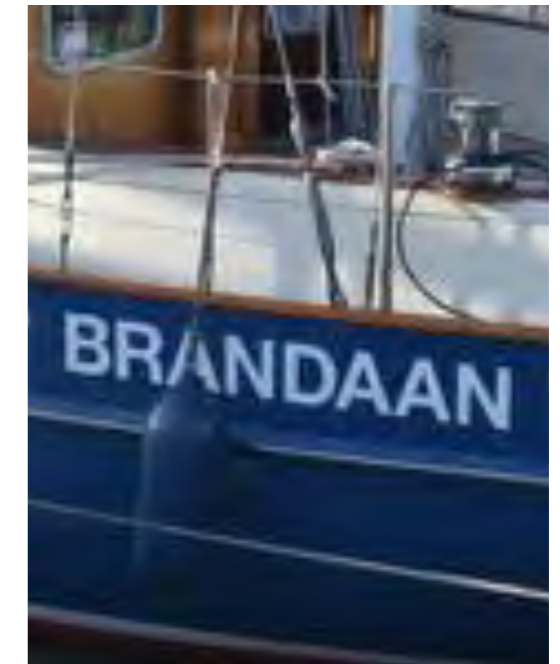
De naam van een schip zegt vaak iets over zijn eigenaar. Een rondgang door de havens van Het Y levert een bont geheel op.

Namen van vrouwen, helden, heiligen en aardrijkskundige namen zijn al eeuwenlang populair en komen ook in de Y-vloot voor, maar wat te denken van namen als *Qual*, *Moorhen* of *No Pressure?* En wie zou toch die *Lovely Lady* zijn, en schuilt er achter *Blue's* wellicht een fervente bluesliefhebber of viel er per ongeluk een pot blauwe verf om op het voordek? Ook een foto van de *Lucky Lady* drukt de redactie graag een keer af in het Y Journaal.

Met verhalen over de achtergrond van onze scheepsnamen leren we elkaar als leden van Het Y beter kennen. Daarom starten we deze nieuwe serie over scheepsnamen bij Het Y.

Heeft jouw schip een naam met een verhaal: stuur het gerust op naar yjournaal@zvhet.nl, graag met een foto waarop de naam goed te lezen is.

Ga voor het eerste verhaal naar blz. 30



Foto's: Henk Dessens

Van Wales naar Cornwall

Een overtocht die even spannend werd (slot)



Newlyn

In de vorige aflevering werd de *Nehalennia* in het pikkedonker overvallen door een bui. Jaap weet het schip weer op koers te krijgen, maar vaart opeens met windkracht 6-7 pal voor de wind.

Een overtrekkende buienlijn

Ik kon helaas niet voorkomen dat de giek twee keer overzwiepte, gelukkig zonder schade aan te richten of mij te raken, anders had ik dit verhaaltje waarschijnlijk niet kunnen schrijven. Mijn giek kan goed tegen een stootje, er bleek alleen een flinke kras in te zitten. Het voordeel was wel dat ik de motor uit kon zetten en met een enorme vaart, soms meer dan 8 knoop, richting Cornwall voer. Maar als ik geweten had dat het draaien van de wind gepaard zou gaan met zoveel natuurgeweld, had ik mijn oversteek een dagje uitgesteld. Hoe lang het zo hard zou blijven waaien wist ik niet. Wolken zijn de beste weervoorspellers en overdag kun je daarom meestal vrij gemakkelijk zien of de wind weer zal afnemen. Trekt er een zware bui over dan kun je zware windstoten verwachten, maar daarna keert de rust meestal weer snel terug. Wolken

waren er in deze duisternis echter niet te zien. Omdat de weerberichten juist een windafname hadden voorspeld, vermoedde ik dat het in de loop van de nacht rustiger zou worden en dat de harde wind en regen bij een snel overtrekkende buienlijn hoorden. Dat zou ook de abrupte draaiing van de wind verklaren.

Zeeziekte

Na een uurtje was de windsnelheid inderdaad precies hetzelfde als voor de bui en had ik weer de motor nodig. Ik heb het sturen weer overgelaten aan de stuurautomaat en ik kon ook mijn gedommel weer voortzetten. Helemaal lekker voelde ik me echter niet. Omdat ik even in de afgesloten kajuit had gezeten toen het schip flink tekeering, zat ik een beetje tegen zeeziekte aan. Misselijk was ik gelukkig niet, maar ik had totaal geen trek in een banaan of boterham met kaas, terwijl het nachtzeilen me anders juist hongerig maakt. De zeeziekteverschijnselen verdwenen echter op slag toen rond zessen de horizon zichtbaar werd. Dat gebeurde zeer abrupt, het leek wel of iemand een lichtschakelaar omzette. In

minder dan een seconde was de lucht iets minder donker dan het water. Al snel daarna werden de contouren van de wolken zichtbaar en nog wat later begon het boven de oostelijke horizon wat gelig te worden.

Kust in zicht

Helaas was het nog steeds zwaar bewolkt zodat ik niet kon genieten van een mooie zonsopkomst, maar aan de stukjes blauwe lucht in het westen was te zien dat er een weersverbetering op komst was. Dat werd ook bevestigd door de barometer, die in een paar uur tijd enorm was gestegen. Er kwam duidelijk een hogedrukgebied aan. De wind zwakte ook steeds meer af en het water werd steeds rustiger, maar er stond wel een flinke oceaandeining, met zeer lange, geleidelijk oplopende golven. Telkens als er weer een watermassa schuin op het schip afkwam werd het langzaam meters omhoog getild. Vervolgens surfde het even op een golftop en daarna zakte het langzaam in een golfdal. Geen onaangenaam gevoel vond ik. Het zicht was goed en aan het eind van de morgen kwam de noordwestkust van Cornwall in zicht. Het duurde echter nog uren voordat ik bij Cape Cornwall, de hoge kaap op de noordwesthoek van Cornwall, was. Ik had mijn reis zo gepland dat ik met de ebstroom in de rug Land's End kon passeren en op het Kanaal de vloedstroom in de rug zou krijgen, maar helaas kreeg ik een stukje voor Cape Cornwall de stroom flink tegen. Op een gegeven moment liep het schip niet veel harder dan 2,5 knoop. Op deze manier zou het uren duren voordat ik op het Kanaal was en was het nog maar de vraag of ik voor het donker in Newlyn zou zijn.

De derde keer

Maar toen ik na ruim anderhalf uur ploeteren Cape Cornwall achter me had gelaten, kreeg ik plotseling de stroom in de rug en kwam Land's End, dat ik al uren had gezien, snel naderbij. Met het weer ging het ook de goede kant op. De opklaringen schoven steeds verder mijn kant uit en toen ik Land's End passeerde was het stralend weer en was

er bijna geen wolkje meer aan de lucht. Het was nu de derde keer dat ik de spectaculaire kaap passeerde en weer was ik diep onder de indruk van de schoonheid van de ruige, meer dan 100 meter hoge rotskust. Bij de twee vorige passages werd hij beschenen door de vroege ochtendzon, nu stonden de kust en de witte gebouwen hoog op de rotsen te pronken in de warme gloed van de namiddagzon. De oceaandeining sloeg met veel geweld kapot op de rotsen en het schuim spatte in vaak tientallen meters hoge fonteinen de lucht in. Blijkbaar zat er veel vis, want het wemelde er van de zeevogels, vooral jan-van-genten die zich telkens als een baksteen lieten vallen om een vis te bemachtigen, en zeekoeten, en ik zag ook de hele tijd vinnen van dolfinen om me heen.

Newlyn

Aan het begin van de avond had ik het Kanaal bereikt en kon ik even een stukje zeilen. Rond zevenen draaide ik de grote baai in waaraan Newlyn ligt, en een uurtje later voer ik de haven binnen en vroeg ik aan de havenmeester waar ik kon liggen. Newlyn is voor zover mij bekend de enige haven in Groot-Brittannië waar je niet mag komen met een huisdier aan boord, in dit land van hondenliefhebbers een behoorlijke handicap. Voordat hij me een plekje toewees wilde de havenmeester dan ook weten of ik dieren aan boord had. Vrije boxen waren er niet meer en net als op de heenreis moest ik aanmeren langs een schip dat aan de pier lag waar ook de vissersschepen aanlegden. Het was een antiek, tot jacht omgebouwd Cornish vissersschip waar onze Cornish Crabber-liefhebbers zich ongetwijfeld de vingers bij af zouden likken. Na het diner in de kuip heb ik snel mijn kooi opgezocht en bijna elf uur heerlijk geslapen. De volgende morgen heb ik het schip vaarklaar gemaakt voor de volgende etappe van mijn terugreis. Gelukkig stonden er geen nachtelijke oversteken meer op het programma.

Jaap van der Harst, *Nehalennia*, Durgerdam

What's in a name?

Waarschip 730. Een stoere dame met een breed achterwerk



Foto: Henk Dessens

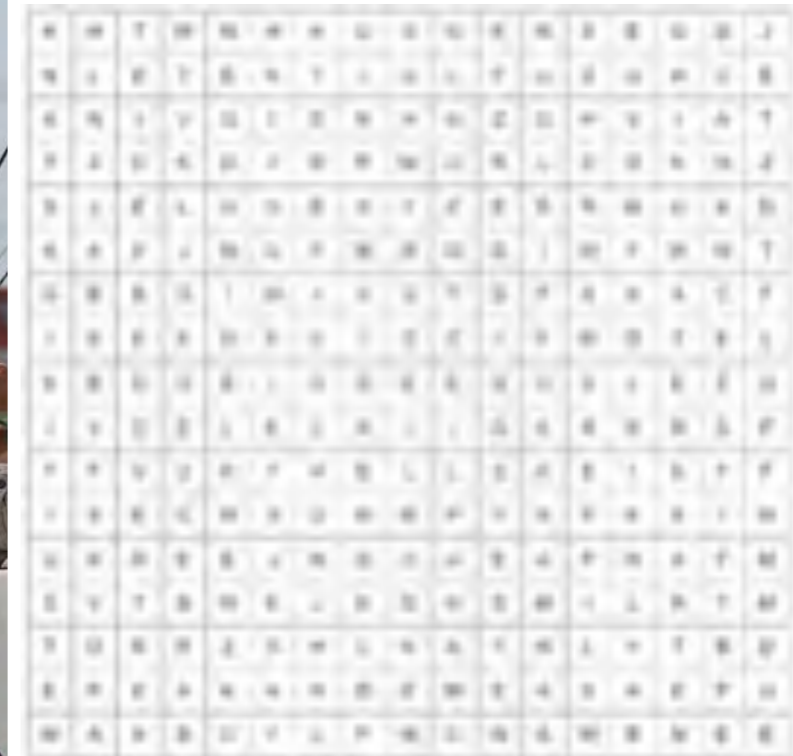
Qual

Het uitzoeken van een naam voor je boot is vergelijkbaar met dat van een naam voor je eerste kind. Maar voordat beide dochters zich aandienen heb ik al verschillende bootnamen moeten bedenken. Zoals *Spinnevrouw* voor de op vlam gebouwde *Vrijheid*, vernoemd naar een indrukwekkende roman en later tot theaterstuk verwerkte 'Kus van de Spinnevrouw' (Manuel Puig, Argentinië). De *Waarschip* kwarttonner kreeg de naam *Pumps* mee, dat is onder andere terug te voeren op haar mooie zeeg. Op de boeg maakte ik een gestileerde afbeelding van een pump, zo'n damesschoentje. Veel reacties kregen we indertijd.

Aan een *Waarschip* 730 is weinig elegants te ontdekken, een stoere dame met een breed achterwerk. Ik wilde een korte naam met een nautische verwijzing. Schelp of kwal voldoen wel aan het volumineuze van deze boot. Het werd *Qual*, dat staat chiquer dan kwal en is ook Engels voor: 'zo, kwaliteitje!' Mijn schoonzoon (tekenaar) heeft een gestileerd logo ontworpen, bescheiden opgenomen in een gele band over de hele lengte van de bovenste gang. En een klein exemplaar als een kus op haar kont. Kijk maar eens op ligplaats 22.

Joop van der Meer, *Qual*, Durgerdam

Ytje



Sanne van Rijn verstopte 16 woorden van spullen die mee moeten aan boord voor een mooie zeilvakantie.



Colofon

Het Y Journaal is een uitgave van Zeilvereniging Het Y
Durgerdammerdijk 116a
1026 CG Durgerdam

Hoofdredacteur Henk Dessens
Redacteuren Meike Baretta, Evert Nieuwenhuis, Wendel Röntgen, Piet Schoemaker.

Redactieadres Y Journaal
yjournaal@zvhetynl tel. 06-53377924

Contact ZV Het Y
Voor alle lopende zaken: havenmeester
tel. 06-51628873

Secretariaat
Bob van der Winden tel. 06-52521726,
secretaris@zvhetynl
of
Jan Verjaal tel. 06-54941959,
tweede.secretaris@zvhetynl

Bestuur en commissies
Zie voor het volledige overzicht
www.zvhetynl/vereniging/bestuur
en commissies

Aanvragen lidmaatschap
Anne Kooyman tel. 020-4964255
kandidaatleden@zvhetynl

Advertenties
yjournaal@zvhetynl