

BLADZIJDEN UIT DE
GESCHIEDENIS DER
JACHTHAVENS EN VAN
DE ZEILSPORT TE
AMSTERDAM

GEDENKSCHRIFT
UITGEGEVEN BIJ GELEGENHEID
VAN HET 40-JARIG BESTAAN DER
ZEILVEREENIGING „HET IJ”

1885-1925

DOOR

ERNST CRONE

INHOUD

Een woord vooraf

Inleiding

I. De Jachthavens

II. Het zeilen in admiraalschap en de waterfeesten

III. Vereenigen en wedstrijden

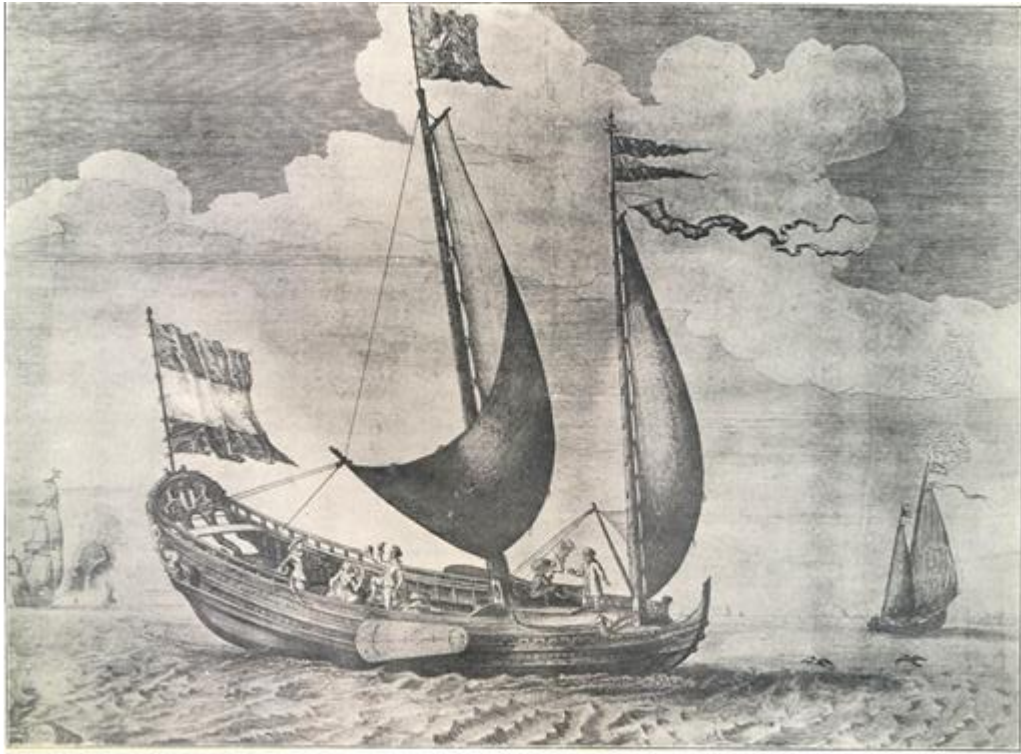
IV. De Zeilvereeniging „Het IJ” 1885-1895

V. De Zeilvereeniging „Het IJ” 1895-1925

Naschrift

Bijlage 1

Bijlage 2



BLADZIJDEN UIT DE GESCHIEDENIS DER
JACHTHAVENS EN VAN DE ZEILSPORT TE
AMSTERDAM

GEDENKSCHRIFT

UITGEGEVEN BIJ GELEGENHEID
VAN HET 40-JARIG BESTAAN DER

ZEILVEREENIGING „HET IJ”

door

ERNST CRONE

AMSTERDAM - P. N. VAN KAMPEN En ZOON 1925

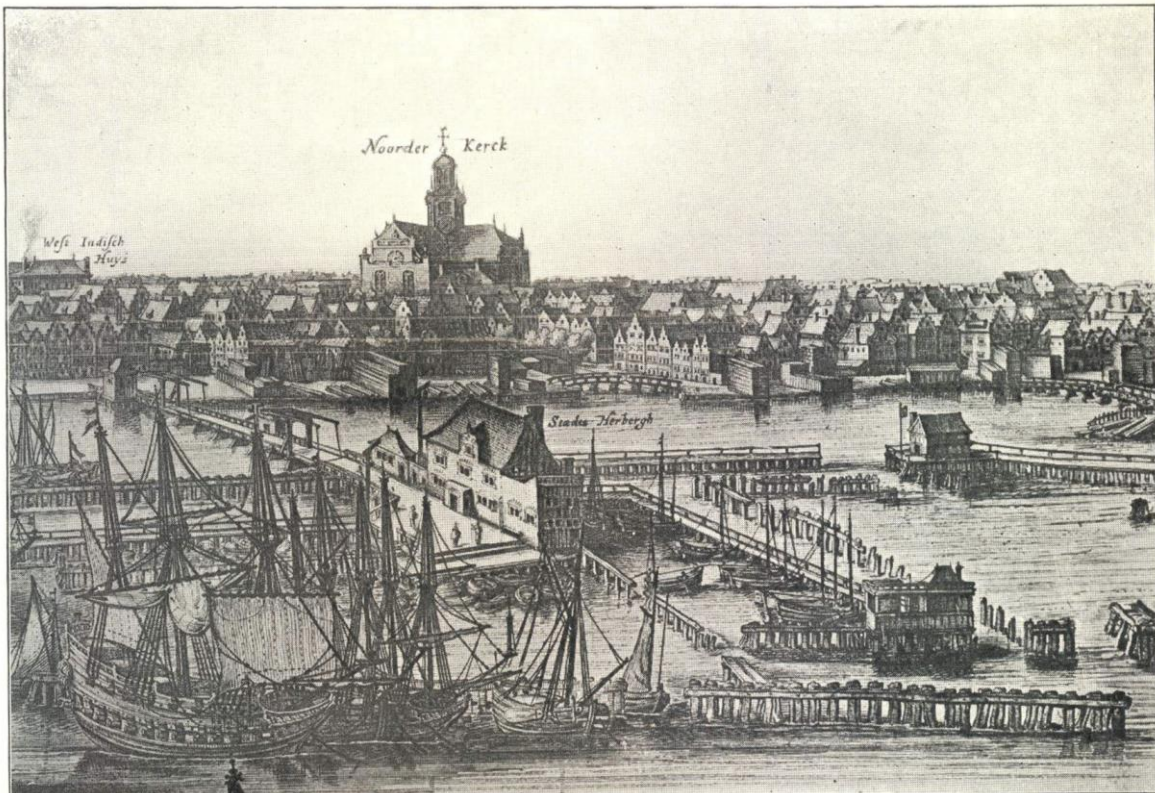
*Gewijd aan de nagedachtenis van mijn vader EDUARD HENRICH CRONE. Opgedragen aan de
Zeilvereeniging „HET IJ”.*

II.

HET ZEILEN IN ADMIRAALSCHAP EN

DE WATERFEESTEN.

De jachthavens te Amsterdam waren destijds opgezet in den geest der gilden. Ieder voor zich vormden zij een gilde van zeilers, dat zooals dit bij die instellingen behoorde, zijn overlieden en knecht had. En eveneens naar oud gildegebruik moest men jaarlijks een feest vieren met optocht en maaltijd. In dit geval werd natuurlijk die optocht te water gehouden en het feest gevierd onder den naam van admiraalschapzeilen of zeilen onder admiraalschap in den vorm van een ontmoeting der vaartuigen uit de drie jachthavens. Door de zeventiende en achttiende eeuw heen en langer nog is dit gebruik volgehouden. Zoowel Amsterdam en Rotterdam als andere plaatsen kenden het, maar Amsterdam ging toch aan de spits en nergens in ons land werd het feest met zulk een luister gevierd en nergens ook was de belangstelling van de zijde der stadgenooten zoo groot. Meestal op een Zaterdag en Zondag in den zomer kwam de geheele vloot van boeiers, jachten en andere vaartuigen bijeen. In drie afdeelingen werden zij verdeeld, welke zich schaarden onder leiding van een admiraal, vice-admiraal en een schout bij nacht, op wier commando gezamenlijk velerlei manoeuvres uitgevoerd werden. Het spreekt, dat de Amstel-boorden dan bezaaid waren met belangstellenden, die genieten wilden van de gezellige drukte op het water en van de vaardige manoeuvres der zeilers, maar meer nog van het bonte tafereel. De jachten toch waren alle versierd met kleurige vlaggen en lange wimpels. En tot verhooging der feestvreugde begroette men elkander met trompetgeschal en tromgeroffel en werden er met kanonnetjes saluutschoten gelost.



Fragment profiel Amsterdam 1647, adres Jacob Savry. Gezicht op Oude-Stadsherberg en jachthaven. (Gemeente-Archief Amsterdam)

Had de Amstelvloot lang genoeg gemanoeuvreerd en vroolijk heen en weder gezeild, dan richtte zij zich naar de vermaarde herberg het Molentje, voorbij den Omval, waar men het „bij uitnemendheid vermakelijk" vond. Daar werd dan gegeten en gedronken en plezier gemaakt tot het tijd werd om naar huis te gaan. Hetzelfde geschiedde op het IJ. De schepen voeren naar Zaandam of wel zij gingen bij Durgerdam ten anker. 's Middags trok de vloot weder in slagorde stadwaarts, waarna de zeilers „gewoonlijk des avonds, in hunne Havenen teruggekeerd zijnde, eenig fraai Vuurwerk afsteeken, wordende dees Admiraalschapsvreugd met een deftige maaltijd beslooten." Het duchtig eten „onder het storten van menig frissen beker" en het vuurwerk waren dingen die onafscheidelijk bij het geheel behoorden.

Behalve van dit jaarlijks terugkeerende feest, maakt de geschiedenis nog gewag van de praal der groote waterfestijnen gegeven in 1638 bij de ontvangst van Maria de Medicis, van de zeilpartij gevolgd door spiegelgevecht in 1697 ter eere van Peter den Groote, van het groote spiegelgevecht van twee eskaders boeiers en jachten in 1717 op het IJ gehouden ter eere van diens gemalin, later herhaald voor den Tsaar zelf.

Afgezien van deze groote feesten, die alleen voor bijzondere gelegenheden georganiseerd werden, waren de hardzeilerijen, de roeipartijen en het spelevaren in het algemeen ware volksvermaken in de zeventiende eeuw. Zij alle verdienden meer dan gememoreerd te worden, maar zij vallen buiten ons bestek.

Voor één dient echter een uitzondering gemaakt te worden, omdat het ons terugvoert naar het einde der zestiende eeuw en wel voor den intocht van Prins Willem I te Amsterdam op 17 Maart 1580, al betreft het dan ook geen waterfeest dat wat grootschheid betreft in de schaduw kan staan van de zoo juist genoemde. De omstandigheden waren er toen ook allerminst naar en de tijd van bloei, die praal met zich bracht, was nog lang niet gekomen.

Na het verraad van Rennenberg, de grootste slag die den Prins trof in deze voor hem zoo moeilijke jaren, had hij zich naar Overijssel begeven. Nu de stadhouder der vier noordelijke provinciën na lange aarzeling, aan het hoofd der talrijke koningsgezinden zich verklaarde voor onderwerping aan het koninklijk gezag, was 's Prinsen komst in het oosten des lands zeer gewenscht. Nadat hij den graaf van Hohenlo opgedragen had de oproerige boeren en de kleine steden, die de zijde van

Rennenberg hielden, te beteugelen en hij orde op de zaken gesteld had, vertrok hij op den 16den Maart van Kampen en begaf zich naar Muiden en van daar op den volgenden dag te water naar Amsterdam, waar hij zooals Bor verhaalt in zijn: *Historie der Nederlandsche Oorlogen*, „seer heerlijk en triumphantelijk ingehaelt en vrolijken bij den Burgemeesteren ontfangen en getracteert is geworden." Ziet hier hoe volgens Bor de onzen de vloot ingericht hadden:

Sij hadden toegemaakt drie schuiten in maniere van een Galeye, fraey geschildert met schilden en helmen en de Boevenets of Tenten fraey overtogen met orangien en blauw schorlaken en fraey gearmeert met geschut en galerise gereetschap: noch ses jachten mede fraey geschildert en met geel en wit scharlaken bedekt: noch drie boots op maniere van Boeyers toe gemaakt met Meersen en diergelijke gereetschap wat tot een Boeier behorende is en mede fraey geschildert en gearmeert met geschut als anders: noch hadden de Makelaers een Roe ybaers toegemaakt en fraey geschildert sowel de riemen als de gehele schuite en achter het boevenet fraeikens geschildert in maniere van een huis gedekt met schefelsteen.

Van gelijken hebben de Koopmansboden een klein Roeybaarsken toegemaakt en mede geschildert en met een schargie behangen en also toegemaakt zijnde omtrent vijf uren 's morgens na Muiden gevaren, alwaer zijn Excellentie van den Admiraal daer toe gestelt en van Herman van Rodenburg Capitein 't schepe ontfangen en t'Amsterdam gebracht is: Komende sijn Excellentie aen den Boom van de Stad werde alle het geschut so van 't Camperhoofd, van de Nieuwe brugge als van de schepen losgeschoten: komende tusschen de Nieuwe en Oude brugge was een Walvisch in 't water en dreef daer op sittende Neptunus den God der Zee, noch daer bij sittende een Maegt seer cierlijk toegemaakt, hebbende alle Oosterse Waren bij haer t'Huis van neringe, op elken hoek staende een colomme, daer aen ge-schildert waren de Wapens van de Oosterse Hoofsteden, 't welk seer fraey om sien was: komende tussen de Oude en Papenbrugge werde al het geschut op den Dam gelost, blijvende tussen beide dese Bruggen omtrent een halve ure leggen, daer men te water gesteken, tien of twaelf mannen in 't water doen springen en veel solaes bedreven heeft; van daer voorts komende aen den Dam is sijn Excell. aldaer opkomende zeer blijdelijk van de Burgemeesteren ontfangen en op het Stadhuis gebracht.

Bor vertelt hoe na afloop van dit watersteekspel, toen de Prins op den Dam kwam daar de schutterij en de soldaten heentrokken, die eerst langs het Damrak en op de bruggen opgesteld stonden. Onder het lossen van eereschoten liep de Prins tusschen de rijen. Des avonds en nog drie volgende avonden brandde men pek- en teertonnen op den Dam, het Damrak en in de Warmoesstraat en werd er vuurwerk afgestoken. Amsterdam toonde den hoogvereerden prins, den redder van het vaderland en den beschermer van de rechten van de groote koopstad onomwonden zijn liefde en dankbaarheid.

Ook Hooft maakt gewag van dit waterfeest en spreekt van de „sierlijk uitgestreeke scheepen en jaghten" in zijn „Nederlandsche Histoorien", en met meer ophef wordt ervan geschreven in de „Staatkundige Historie van Holland" egde deel, 1765. Daar wordt verteld hoe aan boord der met oranje beschilderde vaartuigen, versierd met prachtige wimpels en vlaggen, zich bevonden krijgsmuzikanten met trompetten en trommen, die het geschut beantwoordden, waarop dan de bassen, violen en fluiten in de eveneens rijk versierde en met vlaggen varende jachten, zich lustig lieten hooren. Dezelfde bron beweert dat de vloot voer in drie eskaders: de Schout bij Nacht voorop, gevolgd door het Admiraals-eskader, waartoe behoorde een groot jacht varende onder de admiraliteitsvlag met den Prins aan boord. En dan kwam het eskader, dat onder commando van den vice-admiraal stond. Die bron wil in dit feest dan ook zien den oorsprong van het feest der zeilers, het jaarlijks zeilen in admiraalschap en er wordt veel van de „vloot van Amsterdamsche Jachten" gerept. Bor daarentegen, die schreef een betrekkelijk kort aantal jaren na het plaats vinden van het feit, spreekt bepaaldelijk slechts over zes jachten, want andere vaartuigen waren als boeiers „toegemaekt". Dit wil ook nog niet zeggen dat die vaartuigen er uitzagen als de boeier, het pleziervaartuig, dat wij thans nog kennen, want in dien tijd werd een bepaald soort kustvaartuig dat lading vervoerde en o.a. naar Londen overstak met dezen naam bestempeld. En evenmin mag men onder de genoemde jachten nog pleziervaartuigen verstaan. Het zullen misschien ook vrachtscheepjes geweest zijn en wel het kleinste model spiegelschip; hoogste ns slechts waren er bij een of meer advies- of dienstscheepen van de admiraliteit, die wat fraaier waren en van één mast voorzien, waarvan bekend is, dat ze omstreeks i600 in gebruik waren.

Met de verklaring van den oorsprong van het zeilen in admiraalschap is onmogelijk mede te gaan. Wat zou er voor reden geweest zijn om een bepaalde manier van zeilen en een feest dat eenmaal goed slaagde, jaarlijks te gaan herhalen? Mocht zoo iets al geprobeerd worden, het verveelt al spoedig en verdwijnt. Neen, het gebruik is veel ouder en is afkomstig van de koopvaardij, waar het een eeuw vroeger al iets zeer gewoons was.

Reeds de Hanzesteden hadden haar handelsschepen met schietgerei, wapens en manschappen laten uitrusten als bescherming tegen zeeroof en vijandelijken overval. Maar waren de gevaren ter zee groot, dan geboden die steden - wanneer zij de vaart tenminste niet geheel stillegden - tot het varen in vloten. In Pruisen werden in het einde der veertiende eeuw verschillende malen bepalingen gemaakt over de sterkte dier vloten, die allengs grooter werden. Op bekende plaatsen in de Oostzee wachtten de schepen elkander op, maar om tot een doeltreffend geheel te komen waren nog meerdere maatregelen noodig, o.a. dat de handelsschepen begeleid zouden worden, door voor den oorlog uitgeruste en met soldaten rijk bemande schepen, de „Hauptschiffe" of „Admiralschiffe". Naar gelang der grootte werden dan de vloten in „Admiralschafte" ingedeeld. De kosten der convoischepen werden gedragen door de handelsschepen en de goederen door hen vervoerd. Ongehoorzaamheid tegen de admiraals of zich verwijderen uit het verband, werd streng gestraft. (Dr. E. Daenell, Die Bliitezeit der Deutschen Hanse, Berlin 1906).

Ook in ons land was het gebruik bekend, hetgeen blijkt uit een stuk gedateerd i8 Februari 1462, waarbij de Schout, Burgemeesteren, Schepenen en Raden van Amsterdam verklaren, dat eenige Amsterdamsche schippers die een reis naar de Oostzee wilden maken, overeengekomen zijn met schippers van Hoorn om „samentlic to se ylen, goet ende quaet mit malcanderen te dogen ende to lijden." In ieder geval zullen zij in de Sont op elkander wachten en „sullen sij aldair ordineren ende kiezen zekere hoifluiden ende amiraels." Geregeld wordt de betaling van schade voor eventueel verlies van schepen (oorspronkelijke acte Gemeente Archief Hoorn, afgedrukt bij Poelman, Bronnen tot de geschiedenis van den Oostzeehandel 1917, no. 2278).

Al spoedig volgt nu een voorschrift en wel in April 1475, volgens Commelin in zijn „Beschrijving van de Stad Amsterdam" (blz. 915) de oudste zee-ordeonnantie tusschen Amsterdam en haar bureu, de andere koopsteden van Noord-Holland, gemaakt. Onze stad had in het voorjaar een vloot van wel vijftig zeilen uitgerust, die naar Spanje zou varen en waarbij zich zouden voegen de schepen van de andere Zuiderzeesteden. De stadsregeeringen kwamen toen overeen dat de schepen met wapens en weerbaar volk uitgerust zouden worden, zoodat zij zich niet meer zonder slag of stoot behoeften over te geven en voor behoud van schip en goed vechten konden. Zij moesten op elkander wachten en in een vloot varen. Verder zou men voor gemeenschappelijke rekening de vier meest geschikte schepen ballasten en - rijk van krijgsvolk voorzien - stellen onder admiraals, die bij de overigen ter bescherming moesten blijven. Streng werd er op gewezen, dat de schepen „dteen den anderen niet ontseylen, maar malkanderen wachten, helpen en beschudden zullen tegen den Vijanden." Ook kregen de Admiraals het recht „te corrigeeren ende te rechte over den Onhorige, den Quaetdaders en den Rebellen in allen schijn, als die Schouten en Gerechten van den vijf Steden dat selve souden mogen doen, ofte binnen den Steden geschieden."



Gezicht bij de Oude-Jachthaven. Atlas Fouquet

De vloot zeilde uit en omdat de schepen op de uitreis getrouw bijeenbleven „wachte zich de Fransman wel om hen aan te tasten". Maar op de thuisreis ging men vaneen, te zeer vertrouwend op eigen kracht en gerustgesteld omdat men niet aangevallen was. Ieder koos zijn eigen weg teneinde het eerst aan de markt te zijn met zijn lading. En de vijand sloeg zijn slag; maakte zich van wel tachtig schepen meester, wat voor Holland en vooral voor Amsterdam een groot verlies was.

Later, in de zestiende eeuw, was dit gezamenlijk varen zeer gewoon en zoo vinden wij in de stukken van notaris Cloetenius te Enkhuizen (5 Maart 1558) een acte volgens welke het jaar te voren eenige Hollandsche, Friesche en andere schippers in de herberg „de Galije" te Elseneur een ordonnantie en accoord maakten tot het varen in admiraalschap ter onderlinge bescherming.

Hetzelfde middel werd ook toegepast in den woedenden strijd tegen de Duinkerker kapers. Teneinde handel, zeevaart en visscherij te beschermen werd het bevel uitgevaardigd, dat geen koopvaarders en visschersvaartuigen deze gewesten mochten verlaten, niet anders dan behoorlijk bemand en bewapend en onder geleide van een of meer oorlogsschepen en niet anders varende dan in admiraalschap. Dergelijke bepalingen werden, na afloop van het Twaalfjarig Bestand, gemaakt voor de vloten bestemd naar Middellandsche Zee en Levant. Maar ondanks deze en andere maatregelen en ondanks de zware gevechten en daarbij bedreven heldenfeiten, hebben onze scheepvaart en visscherij toch groote verliezen geleden door de rooverijen der Duinkerkers en andere bewoners der Vlaamsche kust, die zich niet ontzagen zelfs de oorlogsschepen aan te tasten; eveneens door de Algerijnsche kapers (de Jonge, Geschiedenis v.h. Nederl. Zeewezen).

Bij dit varen in vloten moesten, teneinde een vijand te ontzeilen of hem te omsingelen manoeuvres uitgevoerd worden, evenals voor het bij elkander blijven in het algemeen, waartoe het noodzakelijk was dat door een centrale leiding de orders gegeven werden. Dat hiertoe veel zeemanschap en ook oefening noodig was behoeft geen betoog.

Met al deze feiten voor oogen aanvaarden wij thans gaarne de verklaring die ter Gouw (Amstelodamiana) destijds reeds gaf van het gebruik tot zeilen in admiraalschap der jachten, n.l. deze, dat de manoeuvres die eens noodzaak waren op zee, eerst bij wijze van oefening en later als vermaak herhaald werden door de liefhebbers van varen uit de jachthavens. Ook zij voeren dan in eskaders en onder leiding van een admiraal, vice-admiraal en schout bij nacht. En zoo werd tenslotte ook zonder dat aan schade en bescherming gedacht behoefde te worden de beteekenis van de uitdrukking het gemeenschappelijk zeilen in het algemeen.

Wie van de zeilers admiraal zou zijn werd uitgemaakt door een wedstrijd. De haneveer werd op den top van den mast gestoken, ten teken dat om den voorrang gestreden werd. Dit was het admiraalzeilen, waarop dan volgde de feestelijke tocht der jachten, het zeilen in admiraalschap, in den aanvang van dit hoofdstuk beschreven. Dit laatste was ook het feest, dat men in de achttiende eeuw nog vierde, toen men eenvoudig weg de titularissen koos en men niet meer om de rangen streed. Het ging daarbij nog steeds even vroolijk en luidruchtig toe en niet minder bleef dit feest een volksvermaak voor de Amsterdammers, die de vloot van de waterzijde volgden. Zoo werd op den duur ook het oorspronkelijk doel vergeten en werd het manoeuvreeren als nuttige oefening wel niet nagelaten, maar toch met minder ernst beoefend. En er zijn heel wat prenten het jaarlijksch zeilen in admiraalschap voorstellend, waar een vaste orde in de onderlinge positie der jachten verre te zoeken is. Zelfs verloor in het einde der achttiende eeuw het feest aan luister en verdween het tenslotte geheel van het programma. Na den Franschen tijd werd het wel weder gevierd, maar het oude was het toch doorgaans niet meer. De vele wimpels en vlaggen, waarmede de schepen nog steeds getooid waren, hadden bij de jongeren den naam wimpeltochten in zwang gebracht. Het waren gemeenschappelijke tochten der zeilers geworden, waarbij de gezelligheid hoogtij vierde. Daarbij werden net als vroeger de kanonnen gebruikt voor de saluutschoten en weerklonk de muziek ter opluistering van den tocht, welke der traditie getrouw, besloten werd met een vuurwerk. Niet minder werd er gegeten en gedronken. Natuurlijk; want het zeilen gaf net als vroeger een grage maag en door den wind werd de keel juist even droog.

Als ten slotte in het einde der negentiende eeuw de Zeilvereeniging „Het IJ” het admiraalzeilen, zooals het dan weder heet, in eere herstelt, waarbij op vlaggesein manoeuvres uitgevoerd werden, is het onderscheid met de wimpeltochten niet scherp meer. Wat in de verslagen de eene admiraalzeilen noemt, maakt de andere voor wimpelzeilen uit of wel voor een wimpeltocht met admiraalzeilen.

Maar de leden van „Het IJ” dachten daar anders over, want voor hen was de wimpeltocht de gezellige tocht en bij het admiraalzeilen werd ijverig en zoo goed mogelijk te zamen gemanoevreed. Voor hen bestonden er dus twee dingen, n.l. het oorspronkelijk feest zelf, dat zij alleen niet meer den juisten naam gaven en het andere wat er uit voortgesproten was.

De waterfeesten bleef onze stad behouden en zoo kwamen in Augustus 1838 alle jachten uit de havens te zamen op den Amstel om te vieren den verjaardag van Koning Willem I, hetgeen op zulk een ruime schaal geschiedde, dat men er drie dagen voor noodig had. Op den eersten werd er een wimpelpartij gehouden, op den tweeden vond een paradezeilen plaats en op den laatsten volgde het admiraalzeilen. De heer Toenk was admiraal, de heer Alberdingk vice-admiraal en de functie van schout bij nacht werd bekleed door den heer Heyman. Ieders smaldeel bestond uit 24 vaartuigen, zoodat Amsterdam er 72 op het water brengen kon.

De Amstel zal een schitterend beeld opgeleverd hebben en het verwondert ons ook niet dat de couranten er met ophef vermelding van maakten. Wat echter precies het verschil geweest is tusschen de drie genoemde manieren van zeilen, vertellen ze er niet bij.

In Juli 1848 wordt weder een wimpelpartij op den Amstel beschreven in het Handelsblad. Het geheel stond onder leiding van een admiraalschip, waar aan boord echter niet de noodige stilte heerschte teneinde den admiraal gelegenheid te geven zijn commando's te overdenken en de vloot te overzien. Allerminst, want de harmonie-muziek weerklonk van zijn vaartuig. Drie jaren later maakte een enthousiast gast aan boord van een der deelnemende jachten een gedicht op een dergelijk feest, waaraan de jachten van Amstel en IJ deelnamen, wel vijftig bij elkander. Zijn belangstelling voor Holland's scheepvaart verheelt hij niet; hij looft de zeilers, die het feest op touw zetten en ook de opvarenden der vloot.

*Dat woelig schepelingen tal,
Die schaar van vrouwen bovenal,
Die brug van menschen zwart,
Dit schouwspel naar der vad'ren aard,
En Tollens' zilv'ren speeltuig waard,
Verheft mijn Hollandsch hart.*

Hij beschrijft de afvaart:

*Met dav'rende klem,
Verkondigt een stem,
Die galmt over d'Amstel en rolt naar het IJ,
Den aanvang der feestlijke wimpelpartij.*

En hij bezingt „het Kalfje" dat van uit zijn gevelsteen de vloot bespiedde en zag dat de feestgenooten te veel dronken van hetgeen zij bij zijn meester in de gelagkamer hadden kunnen vinden.

Ook in 1853 en opnieuw in 1858 stroomt de burgerij naar de Amsteloevers om van een wimpel-partij getuige te zijn, maar dan is het voorloopig ook voor het laatst en tot 1865 zou het duren voor weder zulk een feest op touw gezet werd. En dat dit geschiedde, toen men de wedstrijden, die zoo zeer de aandacht en de belangstelling trokken, hier ter stede al lang kende, was wel iets bijzonders.

Doch niet minder was een wimpeltocht een vertooning voor de stadgenooten, die zich de vroolijkheid van weleer herinnerden en in grooten getale langs de oevers den optocht der vaartuigen volgden. Er deden er 31 mede van allerlei soort. Om 10 uur vertrok men van de Amstel-jachthaven en met een flauw zuidelijk koeltje zeilde men den Amstel op naar het Kalfje, voorafgegaan door den botter „Batavier" van den heer J. S. Kistemaker, met de muziek aan boord.

Tusschen de zware jachten, die al kruisende op het smalle water moeilijk voorwaarts kwamen, vlogen snel de drie Amsterdamsche kielbooten, die in een oogenblik aflegden een traject waar de anderen lang over doende waren. Een beetje afgunst wekte dat wel. Het was een beeld van vooruitgang. Des namiddags keerde men terug en toen men 's avonds aan de jachthaven en „de Hoop" nog rustig nagenoot, werd het vuurwerk ontstoken, dat wedijverde met de felle bliksemstralen, die het zwerk doorkliefdend gedurende een hevige bui na den schoonen zomerdag.

Hoewel het plotseling onweder het genot te vroeg deed eindigen, was men het jachthavenbestuur dankbaar voor het in eere houden van het nationale feest. Met reden was in dat jaar dit zomerfeest, dat van ouds behoord had bij de jachthavens, opnieuw op het programma verschenen. Men herdacht toch in 1865 een historisch feit van groote beteekenis. De wimpeltocht was een der feesten bij de vijftig-jarige herdenking van den slag bij Waterloo. Toen de zeilers drie jaren later gingen vieren het anderhalve eeuwfeest van de stichting der Amstelhaven werd wederom tot een wimpeltocht besloten.

Maar hiermede was het dan ook uit. Ondanks het feit, dat de roeiers op den Amstel nog een paar malen een wimpeltocht organiseerden, ondanks de latere pogingen tot herstel van de Zeilvereeniging „Het IJ" - hoe goed haar feesten ook telken male slaagden - in spijt ook van dergelijke pogingen van anderen, verdwenen het zeilen in admiraalschap en de wimpeltochten van het programma. Zij hadden hun tijd gehad en voor geregelde herhaling werd niet meer gevoeld. Om twee redenen is dit te betreuren. Allereerst boden zij voor het publiek een uiterst aantrekkelijk schouwspel en vormden zij dus een middel om de stadgenooten naar het water te lokken en mede te doen genieten met de jachten en de zeilers. In veel grootere mate vermochten zij dat dan de latere zeilwedstrijden, waarin slechts de kenner kan meeleven. Daar sinds vele jaren die zeilwedstrijden zelden meer voor de stad en de voornaamste op Buiten IJ en Zuiderzee gehouden worden, waar geen toeschouwers langs den kant de bewegingen der vaartuigen kunnen volgen, is de band tusschen het publiek en de zeilsport verloren gegaan. Gelukkig is dit b.v. in Haarlem anders, waar honderden in het gras langs den weg zitten als de jachten strijden op het Spaarne of wanneer „de Maas" haar wedstrijd op den Waterweg houdt en de inwoners van Maassluis en Vlaardingen van de havenhoofden in groote getalen toekijken. En ook met de roeisport staat het in deze beter, want houdt de Koninklijke haar roeiwedstrijden aan den Amstel, dan blijkt nog telkens uit de uitroepen van de toeschouwers hoe zij de kleuren der strijdende ploegen kennen en meeleven met het succes der overwinnaren.

Wanneer wij het zeilen in admiraalschap beschouwen als het manoeuvreeren der jachten in een zeker verband en onder één commando, is er nog een tweede reden waarom wij het in onbruik raken ervan moeten betreuren. Want waar zooveel correct en vlug gemanoeuvreerd moest worden, waar ieder zijn snelheid daarbij behoorde te regelen naar die der geheele vloot, waar afstanden bewaard moesten worden en waar zooveel oplettendheid noodig was, vormde het een schitterend middel om handigheid te kweeken. De zeilers konden daarbij hun bekwaamheid toonen en hun talent het schip te beheerschen.

Van het zeilen in admiraalschap hadden de wimpeltochten, waarbij ook gemanoeuvreerd werd, in hoofdzaak slechts het uiterlijk vertoon overgehouden en de gezelligheid. De laatste is het nog slechts, die tot heden gebleven is, want ook wij zeilers van thans hebben onzen feestmaaltijd na afloop der wedstrijden en ook onze vereenigingen bieden ons tochten en gezellige samenkomsten.



Gezicht door de Oude-Jachthaven naar de Eilandskerk G. Lamberts 1816
(Gemeente-Archief Amsterdam)

BIJLAGE II.

Bepalingen voor Admiraalzeilen in gebruik bij de Zeilvereeniging „Het IJ”, overgenomen uit het Jaarboekje 1887.

Artikel. 1.

Het onderscheidingsteeken is voor de schepen van den:

- | | |
|---------------------|--|
| a. Admiraal | de vlag der vereeniging met 4 sterren. |
| b. Vice-Admiraal | „ „ „ „ „ 3 „ |
| c. Schout-bij-Nacht | „ „ „ „ „ 2 „ |

Deze vlaggen worden in top gevoerd.

De Commissarissen voeren als herkenningsteeken een blauwe vlag met witte ruit.

Art. 2.

De Admiraal verdeelt bij den aanvang van elk jaar de medewerkende vaartuigen in drie afdeelingen; zooveel mogelijk soort bij soort.

Hij bestuurt het geheel en heeft bovendien de leiding der hoofdafdeeling.

De Vice-Admiraal heeft de leiding der 2de afdeeling.

De Schout-bij-Nacht heeft de leiding der 3de afdeeling.

De Commissarissen belasten zich met de zorg voor de goede orde.

Art. 3.

De vaartuigen ontvangen een nummer, dat voor elke afdeeling begint bij No. 1.

Art. 4.

De nummerplaat wordt duidelijk zichtbaar op het roer bevestigd; deze platen zullen geschilderd zijn als volgt:

- | | | |
|----|----------------------------|------------------------|
| a. | Voor vaartuigen van afd. 1 | rood met witte cijfers |
| b. | „ „ „ „ | 2 wit „ roode „ |
| c. | „ „ „ „ | 3 blauw „ witte „ |

Art. 5.

Ieder bestuurder van een vaartuig moet in zijne afdeeling in volgorde van zijn nummer blijven varen; bij verzuim daarvan zal hem eene boete worden opgelegd van één gulden.

Art. 6.

H.H. Liefhebbers, die zich tot deze oefeningen of feesten verbinden en niet verschijnen met hunne vaartuigen, zonder daarvan vooraf aan den Admiraal, Vice-Admiraal of Schout-bij-Nacht kennis te hebben gegeven, zijn eene boete verschuldigd van *f* 5.—.

Art. 7.

Deelnemende vaartuigen zullen zooveel mogelijk met vlaggen zijn getooid en steeds de vlag of den standaard der Vereeniging voeren.

Art. 8.

Wanneer de Admiraal, Vice-Admiraal of Schout-bij-Nacht hun onderscheidingsvlag voeren, is men verplicht die te salueeren.

BETEEKENIS DER SEINEN EN VLAGGEN.

Bij elke manoeuvre wordt door den Admiraal een schot gelost en onmiddellijk daarna een of meer vlaggen geheschen, die naar kleur en rangschikking een verschillende beteekenis hebben.

Het vlaggesein wordt onmiddellijk herhaald door den Vice-Admiraal en den Schout-bij-Nacht.

De deelnemende vaartuigen volgen alsdan de manoeuvre op.

Het sein tot afvaren wordt door den Admiraal gegeven.

1. a. eerste schot: gereed houden.
b. tweede schot: gereed zijn.
c. derde schot: vaart elk schip onmiddellijk af en sluit zich in volgorde achter zijn kommandoschip.
2. Hollandsche vlag: koers houden.
3. Roode vlag: bijdraaien (onraad, gereed houden tot vuren).
4. Witte vlag: volhouden, koers vervolgen (gevaar geweken).
5. Blauwe vlag: bijgedraaid blijven liggen. Admiraal, Vice-Admiraal en Schout-bij-Nacht gaan op verkenning uit. Op het sein van den Admiraal (een schot) moet elk schip onder zijn kommando komen.
6. Roode boven witte vlag: ten anker gaan met zeilen opgegeid of neer.
Op het sein van den Admiraal, zooals gebezigd bij het afvaren, gaat ieder anker op.
7. Witte boven blauwe vlag: cirkel zeilen.
8. Roode boven blauwe vlag: Vice-Admiraal en Schout-bij-Nacht begeven zich op verkenning met hunne eskaders, zijwaarts ter rechter en linkerzijde van den Admiraal.
Het eskader van den Admiraal blijft bijgedraaid liggen.
Op het sein van den Admiraal (een schot) keeren alle vaartuigen terug en hernemen hunne plaats.
9. Roode, witte en blauwe vlag onder elkaar: zich naar naastbijgelegen haven te begeven.
10. Roode wimpel: ieder kan varen waar hij wil, mits zich op het sein van den Admiraal (een schot) en het hijschen der Hollandsche vlag weder naar zijne plaats te begeven.
11. Hollandsche vlag boven wimpel: zeilen in een linie. Bij het zeilen in een linie moet eerst de afdeeling van den Admiraal, dan die van den Vice-Admiraal en vervolgens die van den Schout-bij-Nacht volgen.

12. Wimpel boven Hollandsche vlag: zeilen in drie linies.
Bij het zeilen in drie linies is de afdeeling van den Admiraal in het midden; die van den Vice-Admiraal rechts en die van den Schout-bij-Nacht links van den Admiraal.
 13. Sein op den misthoorn: algemeen vuren.
 14. Blauwe boven witte vlag: vormt linie in de breedte.
De Admiraal geeft den koers aan en alle vaartuigen zorgen hem dwars te peilen (resp. zijwaarts van elkander te zeilen).
 15. Hollandsche boven witte vlag: de tocht is afgelopen.
-

Opmerkingen: Zie voor uitvoerige technische beschrijving der manoeuvres: Jaarboekje Kon. Ned. Zeil- en Roeivereeniging 1923/'24 blz. 189: „Admiraal-Zeilen”.

Zie voor het waterfeest, vermeld op blz. 66—68, ook het 21ste jaarboek Amstelodamum: Dr. Joh. C. Breen, „Het eerste bezoek van Prins Willem I aan Amsterdam na de Alteratie van 1578”.