

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

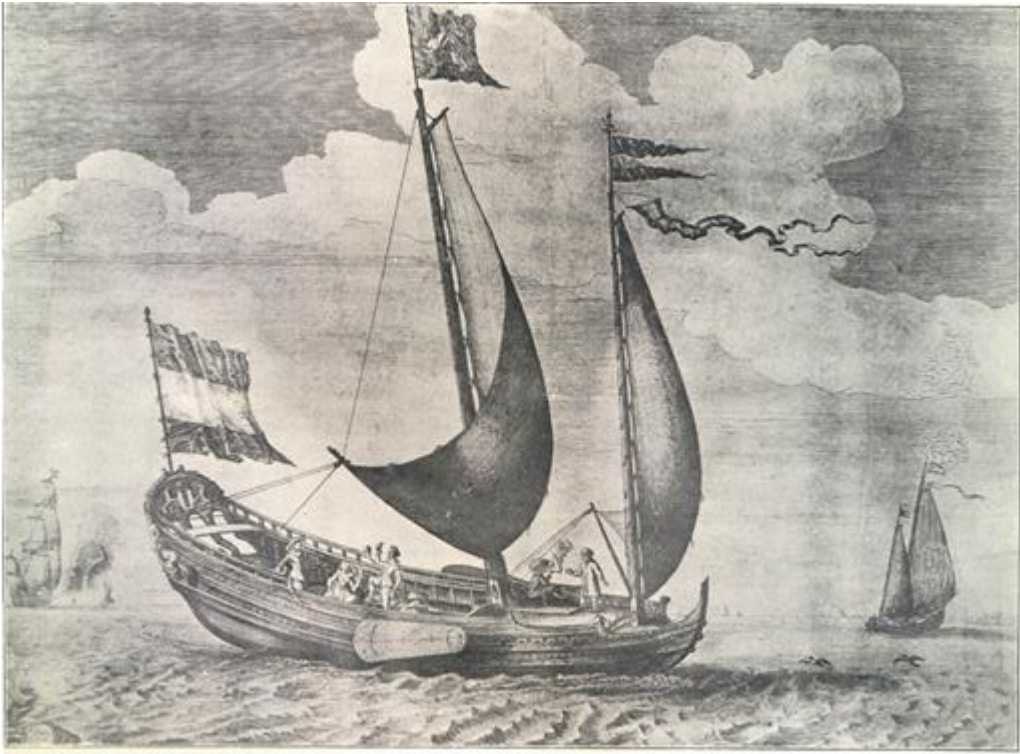
IV. De Zeilvereeniging „Het IJ” 1885-1895

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”.*

#### IV.

##### DE ZEILVEREENIGING „HET IJ" 1885-1895.

Vele ouderen onder de Amsterdammers zullen zich nog herinneren een bierlokaal, de beroemde Bavaria, gevestigd in de Kalverstraat no. 165, het perceel waarin nu de schoenenzaak der Salamander gehuisvest is. De Bavaria had een groote reputatie, omdat ze het stamlokaal was van de mannen, die in de tachtiger jaren in onze stad een hoofdrol speelden in het politieke zoewel als het artistieke leven. De kopstukken van de radicale partij, die zich van Burgerplicht hadden afgescheiden en de Kiesvereniging Amsterdam oprichtten, ontmoeten elkander daar. Treub, Gerritsen, Hugo Muller, Piet Tak, Biederlack en anderen troffen elkaar hier geregeld. De plannen voor „De Nieuwe Gids" werden er gesmeed. Daar hadden hun Stammtisch Breitner en Witsen, die dan ontmoetten Kloos, Van Deyssel en Frank van der Goes. De architecten van naam hadden hun plaats en na afloop van een uitvoering der Wagner vereeniging kwamen Viotta met het bestuur en de beroemde Wagnerzangers er soupeeren. Andere musici als Messchaert, Bernard Zweers, HenriBrandts Buys en Anton Averkamp kon men er geregeld aantreffen. Daar kwamen de liefvallige leden van het Wiener Operette gezelschap en andere tooneelkunstenaars als zij hier gastvoorstellingen gaven. Maar er was ook de wethouderstafel, waaraan burgemeester van Tienhoven wel eens aanzat, na een avondzitting, met enkele bevriende leden van den Raad. Een enkele maal kon men aan deze tafel zien zitten den ouden heer Bispinck - wiens beide zoons ook al geregelde bezoekers waren - met zijn stoofje, waarop zijn glas gewarmd werd .... voor de koude voeten. Dan was er de tafel der hoogleeraren, van Fiirster, Pel, Tilanus en die der studenten, waaromheen zich scharden Regout, de latere minister, Ledeboer, Smits van Ooyen, van Lennep, Jhr. Six en anderen. Door allen werd zwaar geredetwist, ieder over zijn vak; er werd gerookt en het bier gedronken, dat de gezellige en gemoedelijke Duitsche kellnerinnen rondbrachten. De geestdrift laaide vaak fel op als de geleerden of de kunstenaars het niet eens waren of als iemand vergeten had het deksel van zijn glas te sluiten en de anderen ijlings torenhoog hun eigen glazen daarop stapelden, waarop de ongelukkige nieuwe glazen moest laten rondgaan. Maar al ging men 's avonds wel eens als tegenstanders uiteen, een volgenden dag schoof men weder bij elkander.

De vreemden, die er ook wel eens kwamen, gevoelden zich in het milieu niet thuis en verdwenen meestal na het eerste glas. (Nico van Harpen, Alg. Handelsblad 28 Nov. 1922).

Waren wij het lokaal binnengetreden en hadden wij na een oogenblik van aarzeling - om te wennen aan de luidruchtigheid van het gezelschap en aan de dikke rook, die de heeren half onzichtbaar maakte - gezocht naar een groepje waarbij wij ons op ons gemak konden gevoelen, dan hadden wij al spoedig eenige heeren ontdekt, misschien op nog wat luider toon sprekend en nog zwaarder dampend en zeker met een meer gebruiende gelaatskleur dan de anderen. Wij hadden opgevangen brokken van hun gesprek en iets gehoord van veel wind, maar reven ... niet noodig, van aanschaffen van nieuwe zeilen, over de klasse-indeeling van boeiers of over de vlugheid der kielbooten. Natuurlijk dat wij naar die heeren onzen stoel hadden geschoven en aan hen onze avonturen verteld: van de stormachtige winden, die over ons hoofd woeien en de torenhooge zeeën, die onzen bodem trachtten te bedelven. Een gemoedelijke over-drijving past nu eenmaal den zeiler. Dien avond waren wij in kennis gekomen met de heeren Piet Altink Jr., C. Jaslei, de Bastet's, de beide broers Bispinck, met de heeren Piet de Bruine en P. Klingenspoor, den neef van den heer Altink. Maar een volgenden keer hadden wij er zeker meer zeilers ontmoet.

Doch ondanks de gezelligheid, die de zeilers vonden in de Bavaria, maakten naast de zeilverhalen klachten toch een voornaam punt van gesprek uit. Wij hadden kunnen hooren hoe een der heeren alweder onaangenaamheden ondervond door de ongeschikte ligplaats van zijn scheepje aan den IJ-kant en dat hij opnieuw naar een andere plaats moest omzien. Hij wilde het varen er nu maar aan geven. Wel had hij naar den Amstel kunnen gaan, waar veel gezeild en druk geroeid werd, waar een prettige geest heerschte, waar ooit wel een ligplaats was, maar dat vaarwater leek hem toch niet. Wie van een breede watervlakte houdt, die gevoelt zich tusschen de beide oevers niet thuis. Het was slecht zeilwater bovendien door de vele huizen, tengevolge waarvan hier de wind tegengehouden werd, ginds gevaarlijke tocht-hoeken zich vormden.

Als zeilwater was de Amstel nu ongeschikt geworden. Was er slechts een ligplaats geweest aan de IJ-zijde, de zeilerij in Amsterdam zou opleven, waar zij nu door Friesland geheel overvleugeld was.

Hoe anders was toch de oude tijd geweest. Had men toen niet - behalve de jachthaven aan den Amstel - er twee gehad aan het IJ, waar de zeilers te zamen kwamen en na terugkomst van hun tochtjes gezellig bleven napraten in hun huisjes? Hadden de zeilers en met hen de geheele stad niet telkenmale genoten van het zeilen in admiraalschap, waarbij geen der pleziervaartuigen ontbrak en men feestvierde op het water en men later op het land zich den maaltijd en de wijnen goed liet smaken? Thans... ja thans had men den jaarlijkschen wedstrijd van de „Koninklijke" en ook dien van „de Hoop", welke kwam in de plaats van de oude feesten en die als van ouds nog diner en vuurwerk bood. Voorzeker, het was jaarlijks een evenement, dat men niet had willen missen, en voor het publiek leverde de strijd der jachten een fraai schouwspel op. Maar de oude band was er toch niet meer. Een band, leiding, een jachthaven, die hadden het zeilen tot nieuwen bloei kunnen opheffen.

Daar gaan spontaan de glazen omhoog en eenstemmig wordt besloten een poging te doen in die richting en de in Amsterdam kwijnende oud-vaderlandsche sport voor ondergang te behoeden. Spoedig is een plan beraamd. De zeilers worden bijeengetrommeld en dit ging snel genoeg, want al was men doorgaans verspreid, het kleine groepje was gelijk gestemd en voelde zich uit dien hoofde tot elkander aangetrokken; men kende en begroette elkander als sportbroeders. Hoewel het seizoen van 1884 al ten einde was, komen de zeilers op den 10den October bijeen in het café de Roode Leeuw op den Vijgendam. En men besluit op den eerst volgenden Zondag, dat was de 12de, tot feestelijke sluiting van het zeilseizoen een watertocht te houden naar Zaandam. Men zou dan een gezelligen dag hebben en de vloot van Amsterdam, anders verspreid, zou er eens gezamenlijk op uit trekken. Welk een mooi tafereel zou het IJ dan opleveren, gevuld met de zich snel bewegende en hoog getuigde jachten, versierd met kleurige vlaggen en lange wimpels.

Maar men liet het op die vergadering, waar een twintigtal liefhebbers van de Amstelboorden en van het IJ tegenwoordig waren, hier niet bij en kwam, toen ieder het doel van het geopperde plan begrepen en ermede ingestemd had, al spoedig

op een onderwerp van meer algemeen aard. Enkele bestuursleden toch van vereenigingen daar tegenwoordig, uitten de wenschelijkheid van krachtige aaneensluiting der verschillende zeilen roeivereenigingen hier te lande, ter bevordering van de belangen van al datgene wat met zeilen en roeien in verband staat. De leiders der vergadering knoopten die woorden, die van verder strekking waren, dan hetgeen zij zich voorgesteld hadden te doen, in de ooren en overwogen ze terdege.

Het waren de heeren: C. Jaski, P. Altink Jr., P. de Bruïne en P. Klingenspoor, die het initiatief tot deze bijeenkomst genomen hadden, welke voor de zeilsport in Amsterdam van groote beteekenis geworden is.

Zoo brak dan de ude October 1884 aan. Het was heerlijk herfstweder, de zon scheen en er stond een flinke bries.

Om 10 uur kon de admiraal, tot welke functie de heer J. F. H. Herfst benoemd was, het bevel tot afvaren geven; de schepen gingen van den kant en het muziekcorps van acht man, dat zich bevond aan boord van de sleepboot Obi, die de jachten zou vergezellen, zette het volkslied in. Zal toen menig hart niet sneller geklopt hebben, toen de zeilen omhoog gingen en de schepen het IJ op-kruisten, alle rijk met vlaggen getooid? Daar kwamen de herinneringen aan het admiraalzeilen weder boven !

De vloot bestond uit de

Wilhelmina (boeier) van den heer C. Jaski.

Dolphijn (Noorsche jol) van den heer P. Altink Jr.

Johan (tjotter) van de heeren Gebr. Bastet.

Mignon (boeier) van den heer H. J. van Meeteren.

Lady of the Lake (tjotter) van den heer Von Bokern.

Girofla (centerboard) van den heer P. A. Bundten.

Toddy van den heer J. Boele.

Zeemeeuw (snebbe) van den heer J. F. H. Herfst.

Charlotte (boeier) van den heer J. J. A. H. Clignett.

Hendrika (boeier) van den heer W. Havie.

Herstelling (tjotter) van den heer Carl Jurrjens.

Annie (tjotter) van den heer C. A. Volk.

Louise (tjotter) van den heer W. Hultzer Jr.

Op commando van den admiraal werden verschillende manoeuvres uitgevoerd en toen toog men Zaandam-waarts, waarbij geen vaste orde gehouden werd. De vlugge „Girofla" van den heer Bundten, den lateren voorzitter der „Koninklijke", was dan weder voor, dan weder achter en verwonderde de anderen door haar snelheid en gemakkelijke van beweging. Maar natuurlijk mocht zij, noch een der overige tochtgenooten het admiraalschip passeeren. De muziek droeg het hare bij tot de feestvreugde en de kapelmeester bleek een virtuoos te zijn, die aan zijn dirigeerstok - een piccolo - de heerlijkste tonen onttrekken kon. De wakkere havenmeester, de heer van de Poll, stoomde met het bootje der havenpolitie een poosje mede, maar wendde den steven, toen hij van het bonte en bewegelijke schouwspel genoten had en keerde overtuigd dat alles in de beste orde verliep, gerust „Torenwaarts".

Men naderde nu Zaandam vanwaar twee zeilers, de heer Seijnstra met de „Occasia" en de heer Stam met de „Geertruida", de Amsterdamsche feest-vierders tegemoetkwamen. En weldra ging men aan land om café „de Beurs" in bezit te nemen, waar de inwendige mensch versterkt zou worden. Het vreedzame stadje was door de onzen op stelten gezet en alles was op de been. Ja, de heer Klingenspoor, die als secretaris later van den tocht verslag gaf, wil ons doen gelooven, dat de Zaandammers dachten, dat de Onoverwinnelijke Vloot aangekomen en hun laatste uur geslagen was.

De muziek ging ook naar „de Beurs" en speelde de populaire wijzen die dagen, van de vermaarde Sara, die naar 't Panopticum is geweest en wier kleedij in 't ongereede was geraakt, van den heer, die 's avonds zijn deur niet meer uitmag en ter eere van deze en andere bekende persoonlijkheden daverde het gebouw op zijn grondvesten.

Er ontstond kalmte, omdat de heer Jaski het woord nam, die den admiraal dankte voor zijn leiding en de tochtgenooten voor de medewerking. Ook richtte hij een woord van hulde tot de Zaausche heeren. Een van de laatsten en de heeren Herfst, de Bruïne en de voorzitter van „de Amstel", de heer Hultzer, voerden nog het woord.

Zij allen spraken woorden van opwekking en drongen aan op herhaling van dit feest, dat bij allen zoo zeer in den smaak viel. In de vroolijke stemming werd daarop zeer oneerbiedig de admiraal op de schouders in triomf rondgedragen, zoo hoog dat hij zijn hoofd bijna aan een kachelpijp stootte, men voerde een Indiaanschen krijgdsdans uit en trok toen Zaan dam in met de muziek voorop, hoewel dit eigenlijk verboden was. En alles omtrent Sara kwamen toen de Zaandammers te weten.

„Aan boord" klonk het bevel en men ging huiswaarts. Op den terugtocht kletterden harde buien op de feestgenooten neder, maar de vreugde werd niet verstoord en spoedig brak de zon weder door. Er werd in een cirkel gezeild, en nadat dit een paar maal herhaald was en er bovendien meer manoeuvres uitgevoerd waren, wendde men den steven naar het Tolhuis, waar men afscheid nemen zou. Maar zoo dadelijk ging men niet vaneen en eerst werd het schitterend succes van het feest nog eens geducht besproken en met behulp van geestrijke dranken overdacht en bespeecht. Dit was ook zeer noodzakelijk als tegengif tegen het binnendringen van den killen regen. Tot slot nam de heer Altink het woord, waarbij hij, zooals het eerste jaarverslag zegt: „de Heeren zeilers dankte voor hunne medewerking en hoopte dat uit dezen gezamenlijken zeiltocht eene meerdere verbroedering zoude ontstaan en Amsterdam nog weder eens een Jachthaven aan het IJ zoude bezitten." ieder ging toen aan boord van zijn vaartuig en zette zeil om zijn eigen ligplaats op te zoeken. In een oogenblik was de geheele vloot dus weder verspreid. Maar de dag was niet gemakkelijk vergeten en veel werd er nog nagepraat en over de voorgestelde plannen gedacht. Dezelfde vier heeren, die reeds eenmaal het initiatief genomen hadden, besloten nu in overleg met nog andere liefhebbers, opnieuw allen bijeen te roepen in de Roode Leeuw en te bespreken hoe aan het IJ een vereeniging gesticht zou kunnen worden. De leiding der vergadering werd aan den heer C. Jaski opgedragen.

Omdat er in de stad al reeds verschillende vereenigingen bestonden en men de krachten niet meer verbroekelen wilde, besloot men aan de reeds vaak geuite wenschen tot het brengen van eenheid gehoor te geven en een bond op te richten, die de belangen der zeil- en roeisport in het algemeen behartigen zou. Men gaf hem den naam van:

*Nationalen Zeil- en Roeibond.*

De heeren Jaski, Altink, de Bruïne en Klingen-spoor en met hen de heeren Th. van Heemstede Obelt en J. F. H. Herfst werden benoemd om statuten en huishoudelijk reglement op te maken. Iedere vereeniging zou jaarlijks naar gelang van haar ledental procentsgewijs in de kosten bijdragen, die de bond zou besteden voor het houden van meer uitgebreide wedstrijden en feesten.

De heeren togen aan het werk en konden in het begin van 1885 de statuten voorlezen aan de afgevaardigden van zeil- en roeiverenigingen en belangstellenden in de watersport. Men ging tot oprichting over. De bond telde 53 leden. Behalve verenigingen konden ook personen, die zelf geen lid van een bestaande vereniging behoeften te zijn, als lid toetreden. De laatsten moesten dan f 20.-contributie betalen. Het spreekt dat dit te hoog gevonden werd en dat hierover gepraat en geklaagd werd. Bij de uitwerking der plannen werd medewerking ondervonden van de zijde dergenen, die in den bond een middel tot verheffing der watersport zagen en tegenwerking van anderen, die de noodzakelijkheid der nieuwe stichting niet inzagen. Achtte men de voorgangers van nu niet de juiste leiders? Onwaarschijnlijk is het niet om aan te nemen, dat de besturen der verenigingen aan den Amstel waar roeien en zeilen bloeiden, geen inmenging wenschten van deze zeilers der IJ-zijde en zij niet genegen waren later wellicht hun oppergezag te moeten aanvaarden. En niet vergeten mag worden dat juist in denzelfden tijd de „Koninklijke" voor de roeiers reeds samenwerking en een band bracht. In ieder geval de vrees voor concurrentie liet men varen. Men weigerde den Nationalen Zeil- en Roeibond als een centraliseerend lichaam te erkennen, maar men zou geen bezwaar maken tegen het oprichten eener nieuwe vereniging.

In dien geest werd besloten door de afgevaardigden (26 Maart).

De statuten werden nu omgewerkt en opnieuw kwam men bijeen in hetzelfde lokaal, waar op 3 April 1885 door de aanwezigen besloten werd op te richten de Zeilvereniging „Het IJ", die als afzonderlijke en nieuwe vereniging zou optreden.

Het doel was thans geworden:

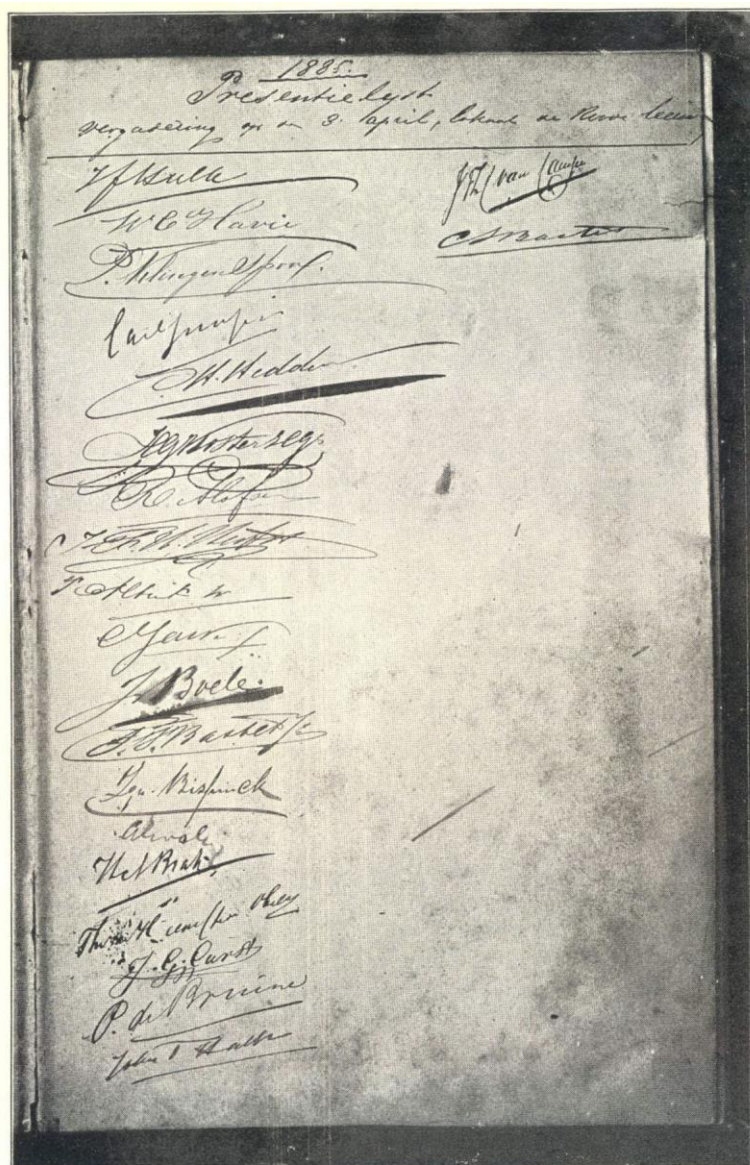
1. de belangen en samenwerking van zeillief-hebbers te bevorderen.
2. de liefhebberij en kennis van het zeilen en van alles wat op scheepvaart betrekking heeft aan te kweeken.

Door het houden van zeiltochten of feestelijk heden, als admiraalzeilen, onderlinge wedstrijden (zoo mogelijk ook roeiwedstrijden), ringzeilen, verdere oefeningen voor zeilvaartuigen en door het houden van maandelijksche vergaderingen, dacht men dit doel te kunnen verwezenlijken. Het lidmaatschap zou nu f 10.- voor gewone, en f 6.- voor buitenleden bedragen. Het plan tot stichting van een bond had dus gefaald, omdat de medewerking veel te weinig algemeen was, ondanks het feit, dat een wensch tot samengaan bestond. Verwezenlijkt zou deze voor de zeilers spoedig worden, want na eenige jaren van gemeenschappelijk overleg en samenwerking kwam in 1890 tot stand - als in het vorige hoofdstuk reeds gezegd de „Verbonden Zeilverenigingen van Nederland en België."

Wel was het resultaat van het initiatief, genomen door de vier reeds genoemde heeren, de stichting eener vereniging; datgene dus wat zij zich ook oorspronkelijk voorgesteld hadden.

Degenen, die op dien 3den April bijeenkwamen, die het niet opgaven, omdat zij begrepen dat slechts door krachtig samenwerken de zeilerij aan het IJ tot nieuwen bloei kon komen, waren de volgende 21 heeren:

I. F. Hulk; W. C. Havie; P. Klingenspoor; Carl Jurrjens; C. H. Hedden; H. G. Koster H. Gzn.; R. Alofsen; J. F. H. Herfst; P. Altink Jr.; C. Jaski; J. Boele; J. F. Bastet Jr.; Ign. Bispinck; A. Loeb; H. A. Brak; Th. v. Heemstede Obelt; J. G. Carst; P. de Bruïne; John F. Hulk; J. Th. C. van Campen; Ch. Bastet.



Presentielijst oprichtingsvergadering Zeilvereeniging „Het IJ”  
3 April 1885 (Archief der vereeniging)

In dezelfde vergadering werden tot voorzitter, secretaris en penningmeester gekozen resp. de heeren Jaski, Boele en Altink en tot vlootvoogden de heeren J. J. A. H. Clignett, admiraal, H. G. Koster H. Gzn., vice-admiraal en H. Leenhard Avis, schout-bij-nacht.

Maar in de eerstvolgende vergadering trokken de heeren Boele en Leenhard Avis zich terug, die in hun functies opgevolgd werden door de heeren Klingenspoor en H. J. van Meeteren. De heeren Herfst, Clignett en J. F. Bastet Jr., die benoemd waren tot commissarissen in het bestuur, zouden tevens de functie van havencommissarissen op zich nemen.

Het bestuur was gevormd, hoewel dit niet gemakkelijk geweest was uit een klein getal leden. Men kon nu aan het werk gaan.

Met groote kracht en voortvarendheid stak het jeugdig bestuur in zee, dat zich allereerst tot taak stelde het tot stand brengen der havenplannen.



Nauwelijks toch hadden de benoemingen plaats gehad of het toog op informatie uit bij de heeren Roëll en J. C. van de Poll, den havenmeester, om te weten te komen, waar de stad een plaats voor een jachthaven zou willen afstaan. Het bleek al dadelijk, dat de beste gelegenheid daartoe was aan den Westerdoksdijk, tusschen den veesteiger en de zwemschool, die al een veertigtal jaren bestond, in welken hoek reeds enkele jachten ligplaats hadden, o.a. de „Girofla". Een bezoek aan het stadhuis was van deze bevinding het gevolg en daar bleek den heer Jaski, dat bij het vroede stadsbestuur de plannen in goede aarde vielen.

B. en W. stelden een onderzoek in en zoo snel verliepen de besprekingen, dat in de Mei-vergadering reeds de noodige besluiten genomen konden worden. Blijkens het bestek, dat ook al reeds opgemaakt was, zou de haven aan inrichten en uitdiepen ongeveer f 4000.- kosten, waarom een leening aangegaan zou worden groot f 4.200.- á 5%, verdeeld in stukken van f 50.- met een jaarlijksche aflossing van f 200.-. De behoefte aan een haven was zóó sterk en het vuur dat leden en bestuur bezielde zóó groot, dat staande de vergadering het bedrag bijeenkwam niet alleen -waarin de heer H. G. Koster H.G.zn. een groot aandeel had - maar ook werden 14 plaatsen besproken, waardoor grootendeels de exploitatiekosten al gedekt waren.

Naast de plaats waar de haven komen zou, lag de tuin van Café L'IJ, behoorend bij het Zwembad. Het spreekt dat met den eigenaar, den toekomstigen buurman, ook reeds onderhandelingen gevoerd waren. Een moeilijkheid was de kwestie van den toegang naar de haven, die niet anders op te lossen was, dan door het geven van permissie aan de IJ-leden tot het passeereri van den tuin, waarvoor f 75.- 's jaars betaald zou worden. Men betrad de haven door een koepel - een tuinhuisje - dat aan den waterkant stond en dat ontruimd en van een doorgang voorzien moest worden, waartoe f 175.- betaald zou worden. Ook was de eigenaar niet ongenegen den geheelen tuin aan de vereeniging te verhuren, maar dit deed hij slechts tegen een veel hogere som, aangezien - de heer Klingenspoor deelt het op kiesche wijze mede - „de tuin en koepel hem 's zomersavonds bij maneschijn bijzondere groote voordeelen oplevert." Kort en tijd later werd het havenreglement geredigeerd, waarbij voor de berekening der huur de tonnenmaat als basis aangenomen werd.

De haven ontstond nu binnen enkele maanden. Palen werden geslagen, steigers gemaakt en het duurde niet lang of de jachten konden er ligplaats vinden. Zelfs was in het volgend jaar al uitbreiding noodzakelijk. Er werden toen leuninggen gemaakt, men verlengde den steiger langs de zwemschool en aan het einde ervan werd een clublokaaltje geplaatst. Het was het wit geschilderde houten gebouwtje, met groote ramen aan de waterzijde, bestaande uit één vertrek, met waschgelegenheid daarnaast, dat daar tot de verhuizing der IJ-haven in 1919 gestaan heeft.

Eerst werd het vaak als bewaarplaats voor materiaal, doch later geheel als vereenigingslokaal voor de leden gebruikt. Met zijn voorgangers aan vroegere jachthavens had het sindsdien gemeen dat het aan heel wat zeilers een genoegelijk samenzijn verschaft heeft, dat er plannen gerijpt zijn voor het maken van reizen, tot het bouwen van schepen en dat er binnen zijn wanden vele onwaarschijnlijke avonturen op het water beschreven zijn, die een niet-zeiler de haren te berge zouden hebben doen rijzen.

Vóór dat verdere feestelijkheden, bijeenkomsten en clubtochten georganiseerd konden worden, bleef er nog een belangrijk ding te doen, n.l. het kiezen van de vlag waaronder de leden zouden varen en waaronder de vereeniging zich zou vertoonen.

Jammer is het dat notulen, noch jaarverslagen dienaangaande iets vermelden; des te meer is het te waardeeren, dat alweder de heer Carl Jurrjens en ook enkele leden uit hun geheugen dit hiaat konden aanvullen.

Spoedig werd men het eens over de voorstelling van de vlag, n.l. een veld in één kleur met witte ruit en daarbinnen de groote IJ, maar niet was dit het geval wat de kleuren betraf. De vlag moest duidelijk onderscheidbaar zijn en ook diende met reeds bestaande vlaggen rekening gehouden te worden, wilden geen op elkander gelijkende banieren ontstaan. „De Hoop" had destijds de stadskleuren: het rood en zwart tot de hare gemaakt en „de Amstel" had tegenover deze het blauw en het wit gekozen. Men bedacht toen de nationale kleuren in de vlag te brengen, maar ook was er een voorstel voor een groen veld met blauwe IJ. Tenslotte moest de praktijk uitwijzen welk onderwerp het best zou voldoen, om aldus de keuze te bepalen. De ontwerpen werden nu beurtelings geplaatst op de boeien, die lagen voor den veesteiger. Terwijl enkele jachten op eenigen afstand zeilden en verschillende leden en bestuursleden zich dien Zondag na afloop van het zwemmen kalm nederzetten op de steigers van de zwemschool van Harthoorn, beoordeelde ieder welke vlag het best zichtbaar was. Toen zich ontplooidde de roode vlag, met witte ruit, waarin zoo duidelijk uitkomt de groote blauwe IJ, toen was men het dadelijk eens en met groote meerderheid werd besloten die vlag te kiezen als symbool der vereeniging.

Daarop kwam de vraag aan de orde hoe de band tusschen de zeilers nauwer aangehaald kon worden. De feestelijkheden waren het middel, maar tevens moesten deze dienstbaar gemaakt worden aan de bevordering van de zeilsport. Zoo is er reeds ernstig van gedachten gewisseld in het jaar der oprichting over de nuttigheid van het zeilen in admiraalschap en van de wedstrijden. Voor een openingsfeest werd echter aan het eerste de voorkeur gegeven, waarna de heer Clignett als admiraal het programma en de heer Altink het reglement voor het zeilen onder admiraalschap opstelde. De zaak werd flink aangepakt. Z66 zelfs dat de penningmeester zich bezwaard gevoelde voor zijn kas. Maar de andere bestuursleden waren van oordeel, dat het eerste feest flink moest worden aangepakt, opdat de jonge vereeniging zich alom bekendheid zou verwerven.

Daarin slaagde het bestuur ook volkomen. Begunstigd door schoon weder, helderen zonneshijn en een flinke bries uit het zuid-westen verliep het feest uitnemend. Ja, het zeilen in admiraalschap, dat na zooveel jaren weder eens gedaan zou worden en in eere hersteld werd, was een evenement voor de stad. Het IJ vulde zich met honderden sloopjes van de kleine jol met enkele kijklustigen tot de volgepakte „Ville d'Ostende" van de heeren Kievits en ook de zustervereenigingen toonden haar belangstelling. Daar waren gieken van „de Hoop" en tal van andere gieken en booten op het water.

Zelf had de vereeniging van de heeren Gebr. Goedkoop de Purmerenderboot Mercurius gehuurd, waar aan boord zich talrijke genoodigden bevonden o.a. de Schout bij Nacht Jhr. Rensselaer Bowier en andere zeeofficieren en wethouder B. H. M. Driessen, die den burgemeester vertegenwoordigde. De kettingboot zwoegde onder den last der liefhebbers, die van het Tolhuis uit het schouwspel gade wilden slaan, en langs de Ruyter-kade en op de steigers stond het zwart van menschen; ja zelfs stonden op de daken nieuwsgierigen, die zien wilden hoe het zeilen in admiraalschap wel in zijn werk ging. Het was waarlijk een feest voor Amsterdam; de vereeniging had eer van haar werk.

Daar klonken om half elf drie schoten van het admiraalschip. Zeilen werden gezet, en de jachten kwamen naar buiten, zich groepeerende in drie eskaders, aldus:

*Admiraal:*

	Charlotte	J. J. A. H. Clignett, A'dam
1.	Girofla	P. A. Bundten        "
2.	Fanny	idem                    "
3.	Elisabeth	P. Altink Jr.           "
4.	Friesland	Van Son                "
5.	Nautilus	G. Schutte Jr.         "
6.	Henriette Georgina	J. A. v. Straten       "
7.	Willem Tell	H. Bernhard           "
8.	Johanna	J. Boele                "
9.	Jacoba	I. F. Hulk               "
10.	Dora	A. N. T. Teengs, Edam
11.	Zeemeeuw	J. F. H. Herfst, A'dam

*Vice-Admiraal:*

	Dina Gesiena	H. G. Koster H.Gz. A'dam
1.	Wilhelmina	C. Jaski                "
2.	Albatros	A. K. Brak              "
3.	Antonia Jacoba	H. C. Lefering         "
4.	Hendrika	W. C. Havie            "
5.	Wilhelmina	K. P. Mönch            "
6.	Telephoon	H. Bernhard            "
7.	Annie	C. A. Volk               "
8.	Adelaar	I. C. Keg,                Zaandam
9.	Geertruide Betsy	G. Latenstein v. Voorst, "
10.	Dora	G. J. Hortus            A'dam
11.	Johan	J. F. Bastet             "

## *Schout bij Nacht:*

Mignon	H. J. van Meeteren, A'dam
1. Acacia	A. Zijlstra, Zaandam
2. Betsy	H. Leenhard Avis „
3. Wilhelmina	H. Grootes Jr., Westzaan
4. Gruno	P. Juchter, A'dam
5. Anna Paulowna	C. Tip, Zaandam
6. Fedora	E. A. Zeilinga, A'dam
7. Zwaluw	E. A. Peters „
8. Stella	M. F. Uden „
9. Marie	H. L. Manson, „
10. Anna	H. A. Dekker, Zaandam
11. Zeemeeuw	J. Zwart, A'dam
12. Henriëtte	P. Klingenspoor, „

Terwijl de muziek klonk van een boot, die de schepen vergezelde, voeren de jachten het IJ op. Niet teleurgesteld waren de stadgenooten, die zich dien ochtend naar den waterkant begeven hadden. De wimpels en de vlaggen die alom wapperden: langs den waterkant, van de jachthaven in wording en rond de zeilen der jachten, verlustigden het oog en de meer technisch aangelegde kon genieten van de manoeuvres, die sierlijk en juist uitgevoerd werden. Terwijl admiraal Clignett de manoeuvres leidde, werd zijn schip bestuurd door de teedere hand eener dame, zijn dochter, een goede bekende op het water. De „Charlotte" stoof voorwaarts.

Dan zeilde men achter elkander in kiellinie of naast elkander in dwarslinie of voeren de eskaders in drie linies achter elkander, dan weder scheen een oogenblik alle regelmaat te ontbreken en werd een cirkel gevormd en in deze formatie eenige malen rondgevaren. De varenskunst bleek nog verre van verloren te zijn, al had de zeilerij gedurende vele jaren als in winterslaap verkeerd.

Geen wonder, dat toen de vloot ten anker ging, den admiraal voor zijn kranige leiding een ovatie gebracht werd.

In den namiddag werd verder gemanoeuvreed, maar door den wel wat al te krachtigen wind, slaagden toen de manoeuvres niet zoo goed meer. De drie eskaders geraakten toch wat te veel uit elkander. De groote „Girofla" en de „Elisabeth", voor wie het weder juist goed was, trokken aller aandacht.

Maar het feest was daarmee niet ten einde. Voor den volgende avond had de vereeniging wederom haar gasten genoodigd in den tuin van café L'IJ, naast de haven. Burgemeester van Tienhoven en verschillende marine-officieren hadden ook aan dit verzoek gehoor gegeven. En toen de zon ondergegaan was, de avond daalde en de donkere silhouetten van de huizen nauw meer afstaken tegen den duisteren hemel, verlieten zacht de vaartuigen à giorno verlicht de jachthaven. Het was een tooversprookje van Scheherazade gelijk, zooals de verslaggever zegt, die er getuige van was. Over het water klonk de muziek.

Terwijl ieder genoot van de rijen jachten met hun wiegelende lampions, flitsten vuurpijlen door de lucht en vlamde het Bengaalsch vuur op. Ook op het dak van café Zincken werd dit ontstoken, zóó krachtig dat men eerst aan brand dacht. Plotseling schoten stralenbundels over de jachten; het was het „krasse licht" van den heer Krasnapolsky, die op zich genomen had met zijn electriche lampen het feest op te luisteren en die door de vele kleurenwisselingen de schoonste effecten wist te bereiken. Dat deze nieuwigheid, en dan op het water, de kijkers in verrukking bracht, bewezen wel de krachtige juichtonen, die telkenmale opstegen van de kaden waar het zwart stond en waar Amstel's burgerij genoot van al het schoons.

Om 10 uur werd een groot vuurwerk afgestoken, dat zeer goed slaagde. Aan boord van de gastenboot wijdde de Burgemeester een woord van dank namens de toeschouwers aan de jeugdige vereeniging, met haar wakkeren voorzitter, waarbij hij haar den steun toezegde van het stadsbestuur. De tijd heeft geleerd, dat dit geen ijdele woorden geweest zijn.

Toen de booten weder aan land gekomen waren, werd het feest in den tuin van Café LIJ nog lang voortgezet onder de vroolijke muziek van een kapel.

Met zooveel instemming was allerwege dit echt oud-Hollandsch waterfestijn weder gevierd, dat eenige leden de vereeniging aanboden een oorkonde, vervaardigd door de firma Grevenstuk, ter herdenking van het in eere herstellen van het zeilen in admiraalschap. De fraaie plaat, die nog steeds het clubgebouwtje siert, geeft een opsomming van de schepen, die deelgenomen hadden, waaronder een voorstelling gegeven wordt van eenige zeilende jachten, van wier sierlijke vormen en bewegingen de oude zee-god Neptunus rustig zit te genieten als vergeleek hij deze moderne vaartuigen met die der oudheid. In den rijk versierden rand komen eenige pentteekeningen voor van het voormalige clubgebouw van „de Hoop" en de verdwenen jachthaven aan de Nieuwe Stads-Herberg, van het nog onvoltooid Centraal Station en een gezicht over den Amstel van de Hooge Sluis af; verder van de toenmalige clubgebouwen van „Amstel" en „Hoop". Daartusschen prijken de clubvlaggen van de Amstel-Jachthaven, de „Koninklijke", Zeilvereeniging „Voorwaarts", van „de Hoop" en „de Amstel", de „Zaanlandsche" en van de beide Amsterdamsche roeivereenigingen „Fortuna" en „Neptunus". Al deze vereenigingen hadden bij het feest van haar belangstelling blijk gegeven.

Al was het zeilfeest geslaagd, de technici waren niet geheel voldaan, want aan de manoeuvres had toch hier en daar wat gemankeerd. Geen wonder, want zonder oefening en geregelde samenwerking is het niet mogelijk dadelijk met een zoo groote vloot onberispelijk te manoeuvreeren. Op het houden van geregelde oefeningen werd dus aangedrongen, opdat bij een volgende gelegenheid geen opmerkingen meer te maken zouden zijn. Tevens werd het vlaggenstelsel nog eens besproken. Maar daaraan lag de fout niet.

Het schitterend voorbeeld door „Het IJ" gegeven werkte aanstekelijk en vond navolging. Want nauwelijks een maand later noodigde de „Zaanlandsche Zeilvereeniging" de vrienden van „Het IJ" uit een dergelijke admiraalzeilpartij op de Binnenzaan mede te maken. Aan deelneming ontbrak het niet en 's ochtends maakten een twintigtal boeiers, tjotters en andere vaartuigen klaar aan den Westerdoksdijk om onder aanvoering van admiraal Clignett, met zijn beide getrouwe onderbevelhebbers, begunstigd door een frisschen bries, te stevenen naar de Zaan. Weldra was het doel bereikt.

De gastheeren hadden echter aan de uitnoodiging den wensch verbonden, dat de drie Amsterdamsche bevelhebbers, die reeds over de zoo zeer noodige ervaring beschikten, de leiding over den tocht en de manoeuvres hebben zouden. Onder het wit en blauw der zustervereniging werd door hen dien dag gezeild. De Amsterdamsche vloot voegde zich toen bij de Zaanse en gezamenlijk vertrokken de ruim 40 vaartuigen om ongeveer half twaalf van Zaandam, toen het teeken daartoe gegeven was. Een stoomboot met de leden der Zaanlandsche en genoodigden aan boord volgde, terwijl de toeschouwers, waarvan het wemelde langs de oevers van de Zaan, genoten van het sierlijk schouwspel der talrijke scheepjes, langs het geheele want met vlaggen en wimpels getooid.

Te twee uren werd het einddoel van den tocht, Wormerveer, bereikt. Daar was het kermis en honderden verdrongen zich om de schepelingen aan wal te zien komen.

Deze verzamelden zich in het Hotel „de Jonge Prins", waar door het muziekcors van de stoomboot de stemming er in gehouden werd. De voorzitter der Zaanlandsche speehte en dankte de IJ-mannen voor de medewerking en in vreugde en gezelligheid bleef men genoeglijk lang bijeen onder het zingen o.a. van het „Zeilerslied" van den heer R. Pieper.

Eindelijk moest de terugtocht aanvaard worden; maar dat ging zoo gemakkelijk niet. Had de zuidwestenwind des morgens braaf geholpen om snel het doel te bereiken, nu werkte hij tegen en er moest huiswaarts gesleept worden. Daar er eerst maar één boot was kon dat moeilijk, maar toen later nog een passagiersboot, de Graaf Willem, ter hulp kwam, ging het beter, zij het dan ook met horten en stooten en niet zonder dat een enkele wat averij opliep. Maar hoewel men langer onderweg geweest was dan men gedacht had, werd in de allerbeste stemming te half zeven weder Zaandam bereikt, waar een joelende menschenmassa met luid gejuich de zeilers begroette. Het feest was zeker niet compleet geweest als daarop niet een diner in Café Suisse en een groot vuurwerk op de Voorzaan met als slotnummer een houtzaagmolen, den avond besloten hadden.

Ook „de Maas" volgde den 18den Juli 1886 het voorbeeld, door een admiraalzeilpartij te doen plaats vinden. De heer J.F. Hoffman was admiraal en onder zijn leiding werden de goed voorbereide manoeuvres in de beste orde uitgevoerd. De drie eskaders zeilden dan afzonderlijk, dan gemeenschappelijk en op vlaggesein werden de bevelen voltrokken. Een en twintig vaartuigen stelden de vloot te zamen.

De volgende feestelijkheid, die de Zeilvereniging „Het IJ" op touw zette, was, dat voor de leden met hun dames een stoomboot afgehuurd werd, teneinde op Zondag den 5den Juli de wedstrijden op de Zuiderzee te volgen, uitgeschreven door de „Koninklijke".

De jachteigenaren konden op Zondag den 30sten Augustus hun hart ophalen. Een onderlinge wedstrijd was voor hen uitgeschreven, open voor centerboards tot 9 meter op de waterlijn lang, voor jachten en boeiers met vaste roef en voor tjotters, grundels en andere open booten boven 5.50 meter op de waterlijn en voor die kleiner dan deze maat. De bepaling was daarbij gemaakt, dat alle vaartuigen gestuurd moesten worden door den eigenaar en geheel verder bemand met leden der vereeni ging. Alléén in de eerste twee klassen mocht één betaalde man voorop meevaren.

Nuttige bepalingen waren dit, die toen geheel iets nieuws waren. Tot dien tijd hadden wel meestal de eigenaren hun jachten zelf gestuurd, maar de bemanningen der wedstrijdende vaartuigen hadden steeds geheel uit schippers bestaan.

De afvaart geschiedde aan den veesteiger, van piketten. Van daar liep de baan naar een uitlegger aan de Oranjesluizen, dan naar den volgende nabij de haven van Zaandam en terug naar de jachthaven. In de vier klassen streden resp. 4, 5, 5 en 8 vaartuigen.

Prijswinnaren werden in de eerste klasse de heer Jhr. Mr. H. B. Smissaert te Alfen a/d Rijn met de „Regina”, en in de tweede de heer H. Bernhard Jr. met de „Telephoon”. Van de groote tjotters behaalde de heer C. A. Volk met de „Annie” den prijs en de heer Carl Jurrijens de premie met de „Herstelling” en van de laatste klasse was de uitslag: prijs „Acacia” van den heer A. Zijlstra en premie „Argo” van den heer P. H. Schouten. Brutaal en vinnig was er bij den krachtigen N.O. wind gestreden tusschen de deelnemers, die bewezen niet onder te doen voor de mannen van het vak. Na afloop van den wedstrijd vereenigden de leden zich tot een gemeenschappelijk diner in het Tolhuis, waar des avonds de prijzen, uit medailles bestaande, uitgereikt werden, waarna een concert en vuurwerk volgden.

Tot sluiting van het seizoen werd besloten een wimpeltocht te houden, waaraan ook de leden-niet jachteigenaren en de dames konden deelnemen.

Het was reeds midden September geworden. Des Zondagsmorgens negen uur lag de stoomboot Mercurius gereed voor de leden, die met hun dames en beladen met valiezen en taschjes voor den picnic, zich naar den IJ-kant spoedden. Middelerwijl maakten de bijna dertig jachten, de boeiers, tjotters en kielbooten zich gereed en verschenen de vlaggen in het want en de IJ-vlag en lange wimpel in de toppen der masten. De prachtige bries, die tot zeilen wel uitlokke, woei uit het westen, zoodat het doel van den tocht: Velsen - wilde men op tijd aankomen - slechts sleepend bereikt kon worden. De sleepbooten Betsy en Sophia namen de jachten achter zich en met de Mercurius voorop ging men onderweg. Opgetogen waren de passagiers daar over het vroolijk beeld dat de twee lange rijen schepen opleverden, waarvan de vreugdekreten over het water klonken, terwijl zoo nu en dan kanonschoten alles overstemden. Een vijftal boeiers van de Zaan voegde zich bij de vloot en zoo kwam men te 1 uur in Velsen aan. In een langen stoet, twee aan twee, met de muziek voorop en daarachter admiraal Clignett, in ambtsgewaad met steek, gevolgd door een vlagdrager, toog het gezelschap van 200 personen het dorp door naar het landgoed Velserbeek van Baron van Tuijll van Serooskerken. Zaken hadden dezen belet aanwezig te zijn, maar namens hem bood de tuinman alle dames bouquetjes aan. De feestcommissarissen hadden haar nog een verrassing bereid. Uit de tombola ontvingen velen een aardige herinnering aan den dag. Nadat de clubvlag geplant was in het gras, vleide men zich neder, de mandjes gingen o penen de flesschen werden ontkurkt.

Een tweede en groote verrassing wachtte allen, leden, genoodigden, zoowel als bestuur nog. Terwijl het gezelschap nog bijeen zat was de muziek teruggekomen en zette dit het lied „Ohio” in, het vereenigingslied, dat bij die gelegenheid aangeboden werd door den heer N. van Harpen, een der oprichters van de vereeniging en door den heer Henri F. R. Brandts Buijs. De eerste had de kernachtige, gloedvolle woorden gemaakt, terwijl laatstgenoemde deze op muziek gezet had. Daarna speelde het orkestje verder en het bal champêtre nam een aanvang.

De paren zwierden lustig over het grasveld. Hierop werd een rondgang door het park gemaakt, voor het huis van den gastheer, dezen, ondanks zijn afwezigheid, een ovatie gebracht, waarna men zich weder aan boord begaf. De zeilen werden nu gezet en snel spoedden de jachten zich naar Amsterdam terug.

Met dezen tocht was het zeilseizoen officieel gesloten hoewel het natuurlijk te vroeg was om de jachten al op te bergen. In October werden nog de Zaandammers ontvangen, die als contrabeleefdheid tot slot van het seizoen een tocht naar het Tolhuis maakten. Toen daarop de najaarsbuien invielen, die dwongen tot aftuigen, en te vreezen was, dat de verbroedering en de band, die juist tusschen de zeilers ontstaan waren, wederom verloren zouden gaan, bedacht men iets nieuws. Besloten werd om geregeld in den winter bijeenkomsten te organiseren. Den eersten maal geschiedde dit in November in het lokaal „Vereeniging" in de Warmoesstraat. Er was een billard- en kaartpartij aan verbonden en de heer J. B. Hillen hield een dramatische voordracht: „Een Schipbreukeling." Tot besluit van dit eerste jaar, zoo vol succes voor de jeugdige vereeniging, vond op 19 December in hetzelfde lokaal een „Soirée variée" plaats, waaraan 350 personen deelnamen. Er was een uitgebreid programma, met voordrachten, vroolijke coupletten en ernstige liederen. De muzikale leiding was in handen van den heer Brandts Buys. Aan het slot van den geslaagden avond werd door allen het IJ-lied „Ohio" aangeheven.

Het was door tusschenkomst van den heer Altink, dat deze musicus van naam in den zeilerskring een goede bekende geworden was. De eerste was voorzitter, de heer Brandts Buys dirigent, van de muziekvereeniging „Muis Sacrum". Beide heeren, tusschen wie een vriendschappelijke verhouding bestond, begaven zich na afloop der repetities naar de Bavaria, waar de tafel, die de zeilers innamen, stond naast die der musici. Om die reden was er ook op ruimer schaal verbroedering tusschen de beide kringen ontstaan. Zooals de IJ-leden dat destijds noemden: „Er was muziek in „Het IJ" gekomen". De heer Brandts Buys, die vaak met den heer Altink als gast meevoer en de zeilers, hun idealen en genoegens zoo kende, componeerde geestdriftig hun lied.

Met voldoening kon het bestuur op dit eerste jaar terugzien. Had de heer Bundten, zoo ingewijd in de watersport en zoo tot oordeelen bevoegd, niet reeds „Het IJ" genoemd „de krachtigste vereeniging van geheel ons land?"

Uit het besluit ruim een jaar te voren in de Bavaria genomen, een opwelling haast, was iets goeds gerijpt. Wel waren er moeilijkheden te overwinnen geweest, maar het resultaat was nu, dat gebleken was hoe de stichting reden van bestaan had. De jonge vereeniging bezat levensvatbaarheid. Een jachthaven had men aan Amsterdam weder geschonken.

De toevloed van leden was enorm geweest; in de Juni-vergadering werden er zelfs 85 aangenomen. Het eerste jaar eindigde met 247 gewone- en 35 buitenleden, terwijl de haven zich steeds meer gevuld had. De zeilers van den Amstel, waar de sport zich niet ontwikkelen kon, integendeel waar zij op den duur tot ondergang gedoemd was, verhuisden langzamerhand naar de IJ-zijde.

Nieuwe zieltjes werden op het water gelokt. Door het zeilen in admiraalschap en door den wedstrijd werd krachtig aangewakkerd de lust tot zeilen, die lang gesluimerd had, maar die zich in het Hollandsch hart toch niet dooven laat. De jonge vereeniging voorzag in een behoefte; zij beloofde de zeilsport een schoone toekomst in de hoofdstad.



Gedurende de volgende jaren betoonde het bestuur zich niet minder ijverig; het resultaat van hun arbeid was niet minder bevredigend. De feesten en pogingen het zeilen te bevorderen, alles slaagde naar wensch en steeds werkte het we der mede, zoodat op dit punt „Het IJ" een zekere reputatie genoot. In ruime mate ondervond zij belangstelling en steun van de autoriteiten. Ook leefde de stad mee met de feesten. Niet zonder rechtmatigen trots schreef de secretaris, de heer Klingenspoor, in zijn tweede jaarverslag: „hielden vroeger onze noordelijke vrienden deze liefhebberij (het zeilen) het beste in stand, thans spant Amsterdam verre de kroon." In het jaar 1886 was de watersport verder herleefd. Het ledental der vereeniging was met 100 vermeerderd en het getal der jachten in de haven was opnieuw toegenomen. Gedurende 1887 onderging de jachtvloot zelfs een uitbreiding van zes schepen waarvan eenige nieuw gebouwd waren, zooals de boeiers „Elisabeth" van den heer Altink en „Wilhelmina" van den heer Jaski, verder het kleine centerboard „Nelly" van den heer E. Kol en de groote kotter „Sirene" (met middenzwaard) van den heer Bundten, welk laatste jacht in genoemd jaar door Heidtmann in Hamburg gebouwd was (thans „Breeveertien" gehe eten). De „Girofla" ging toen over aan den heer W. H. Blaauw.

Reeds in 1888 wordt er geklaagd, dat aan alle aanvragen der leden om een ligplaats niet eens voldaan kon worden. Hoe daarin te voorzien, was een vraag, die in de naaste toekomst behandeld worden moest.

Grappig is er aan te herinneren, dat de vereeniging toen reeds zulk een bekendheid in de stad bezat, dat een wijnhandelaar er een reclame in zag een nieuw merk Bordeaux door hem in den handel gebracht, naar haar „Het IJ" te noemen. Maar ook kon men sigaren van dien naam rooken.

De bewaking over de jachthaven was opgedragen aan een havenknecht, die huisde in een praam door de vereeniging aangekocht en als woning ingericht. Dit schip - waarvan een gedeelte ook als bergplaats dienst deed - lag achter den veesteiger. Er waren in de haven 27 ligplaatsen, die alle bezet waren in het tweede jaar reeds, dat zij bestond. Verschillende dier jachten en juist de grootste, behoorden aan leden der „Koninklijke". Begrijpelijkerwijs sloeg den IJ-leden de schrik om het hart, toen zij vernamen, dat bij de juistgenoemde vereeniging plannen rezen een eigen haven te stichten. Zouden de opengevallen plaatsen verhuurd worden? Zou een teleurstelling in deze de exploitatie niet zeer bemoeilijken? De heeren Altink c.s., vertolkten de gevoelens der IJ-mannen in de vergadering der „Koninklijke" gehouden in 1891, waarin tot havenbouw besloten werd, door te zeggen dat die bouw hun vooralsnog niet noodzakelijk voorkwam. Een meer vooruitziende geest had hen echter reeds kunnen doen vermoeden hetgeen de ondervinding spoedig zou leeren. Wel mochten zij dien bouw van een tweede haven nog zeer kort als concurrentie opnemen, schade erdoor heeft „Het IJ" niet geleden. Integendeel, want nauwelijks waren die groote jachten verhuisd of de opengekomen plaatsen werden ingenomen door een grooter getal kleinere. In dat jaar herbergde de IJ-haven 34 schepen. De toename van het getal der jachten was groot in dien tijd. Naderhand was het bestuur dankbaar dat de gelegenheid gekomen was aan die eigenaren van kleine vaartuigen een ligplaats te kunnen verstrekken. Beter kwam daardoor de vereeniging tot haar recht, beter beantwoordde zij nu aan haar doel.

Gelukkig dat iedere gedachte aan concurrentie tusschen die beide zeilvereenigingen in Amsterdam steeds verre geweest is. Beide trachtten zij de zeilsport te bevorderen, maar haar leden betrokken zij uit andere maatschappelijke kringen. Samenwerking en waardeering beiderzijds heeft nooit ontbroken. Dankbaar mag dit feit hier geconstateerd worden.

Een uitbreiding der IJ-haven bleek al spoedig meer en meer noodzakelijk. Het bestuur overlegde dus weder met de gemeente en het was zoo gelukkig van haar in huur te kunnen verkrijgen de watervlakte aan de andere zijde van den veesteiger en gelegen achter de openbare zweminrichting. In 1893 werden daar steigers en palen geplaatst, waardoor de haven met 14 ligplaatsen uitgebreid werd, die onmiddellijk na openstelling bezet werden. Maar bij deze verbetering bleef het niet. De woonschuit, die niet bepaald een sieraad voor de haven geweest was, werd opgeruimd. Na veel onderhandelen was het bestuur er in geslaagd een stukje land te huren naast den tuin van café L'IJ, aan de zijde van den veesteiger, waar een eigen toegang gemaakt kon worden, zoodat die door den tuinkoepel vervallen kon en daarmede deze sta-in-denweg verdwijnen mocht. Een woning voor den havenknecht, tevens loods en bergplaats werd in het water op palen gebouwd. Het clubgebouwtje behoefde van toen af niet meer volgepakt te worden. En daarmede was de haven gekomen in den toestand, dien men zich te voren gedacht had. Tenslotte kon men in 1901 een grooter stuk terrein verkrijgen, zoodat men andermaal in staat was den toegang te verbeteren. Een flink hek, dat van verre al de aandacht trok, sierde van toen af de haven.

Degeen, aan wien voor een groot deel de eer toekomt van het totstandkomen al dezer verbeteringen, was de havencommissaris, de heer W. G. de Lang, die dagelijks aanwezig was en onder wiens leiding het werk uitgevoerd werd. Als oud-zeeman was hij met de materialen en met de eischen bekend; hij kon zelf meehelpen en leiding geven en zorgde voor een zuinig beheer. Hij was koopman, architect, aannemer, smid, schilder, timmerman tegelijk. Op hoogen prijs werd zijn arbeid gesteld door bestuur en door leden. Als bewijs van deze waardeering werd hem door zijn vereerders aangeboden een sierlijke leunstoel, voorzien van de attributen der zeilsport en van de vereeniging. Een belooning voor zijn ijverig streven had de heer de Lang ongetwijfeld verdiend. Gelukkig voor de vereeniging heeft hij als havencommissaris nog vele jaren dagelijks voor alles gezorgd. De vereeniging is daar wel bij gevaren.

Niet alleen, dat het aantal vaartuigen in de haven vermeerderde, de jachten zelf die aangekocht of gebouwd werden, verkregen ook langzamerhand grooter afmetingen. Het jaarverslag over 1892 maakt melding van twee uit Duitschland inge voerde race-centerboards, die onder de vlag der vereeniging gekomen waren en van de nieuwe hoogaarts „Velsa" van Baron van Tuyll van Serooskerken en den boeier „Wilhelmina" van Mr. W. Bakker Gzn. In 1893 kwamen nog daarbij de botter „Dolfijn" van den heer H. J. B. Looman en de petroleum-motorboot „Annie" van den heer C. E. Wolff, „een der eersten van dit bij ons nog weinig bekende soort van vaartuigen." Hoewel in het jaar daarop de „Dolfijn" de haven weder verliet en daarenboven de boeier „Roeloffine" van den heer Herfst, stond hier tegenover een aanwinst en wel een tweede petroleum-motorboot „Elly" van den heer A. F. Fransen v. d. Putte en een benzinemotorboot „Meeuw" van de heeren J. J. Duinker en Meyerdirck Jr. Van de motorbooten in ons land herbergde toen „Het IJ" de schoonste en grootste in haar haven.

Nooit heeft het bestuur nagelaten het zeilen te bevorderen. Te goed wist het dat slechts zij voor de zeilsport behouden blijven, die zelf hun boot hebben leeren hanteeren en beheerschen. Met een klein vaartuig moet begonnen worden, waarin de stuurman gemakkelijk alles kan overzien en alles zelf kan behandelen, zoodat hij spoedig met de eigenaardigheden van zijn schip op de hoogte raakt. Dit brengt zelfvertrouwen. De kleine tegenspoeden, die overwonnen dienen te worden, leeren volharden.

Hoe hopeloos halsstarrig en eigenzinnig kan een schip zich gedragen tegenover den beginnende, waar het mak en tot iedere manoeuvre bereid is onder commando van den ervaren zeiler.

Met de overtuiging het schip langzamerhand meester te zijn groeit de toewijding voor de sport, en nooit dooft de liefde voor zeilen bij hem die zijn schip weet te beheerschen en die het over de wijde wateren voeren kan.

Het bestuur moest dus trachten het oefenen te bevorderen en het had reeds eenmaal als middel het admiraalzeilen gekozen in het jaar der oprichting. Een herhaling hiervan werd her voornaamste feest in 1886; het zeilen in admiraalschap vond op 6 Juni plaats. Niet zoo talrijk als de eerste maal was thans de vloot, maar de beperking was ook gemaakt, dat alleen de jachten behoorende aan de leden konden deelnemen. De manoeuvres werden veel beter uitgevoerd, dank zij het feit dat alles te voren nauwkeurig overwogen was en zich geen onge oefenden en oningewijden bij de vloot konden voegen. Dermate zeker werd er gemanoevreerd dat de afstanden tusschen de vaartuigen klein gehouden konden worden en dientengevolge de toeschouwers op de ledenboot telkenmale voor aanvaringen vreesden. Maar geen een vond er plaats. Toen de vloot geankerd was begaven vlootvoogden en bestuur zich aan boord van die boot, waar zij den lunch gebruikten met de marine-officieren, die tot het feest genoodigd waren en met de besturen der zusterverenigingen, welke vertegenwoordigd waren. Met bewondering en genoegen hadden de eersten de manoeuvres gadeslagen. Nadat men in den namiddag weder onder zeil gegaan was, werd in het Tolhuis in engeren kring nagefeest.

Niet minder grootsch werd in het volgend jaar het feest opgezet en het was vooral de heer C.J. Vuerhard, schout bij nacht, die extra vermeld werd voor de meesterlijke wijze waarop hij met zijn eskader manoevreerde. Als oud-zeeman had hij hierop een goed oog. Maar de voorteekenen tot een verandering deden zich toen al gevoelen. Klachten weerklonken over de moeilijkheden, die deze wijze van zeilen meebracht. Gebrek aan oefening hadden een ongunstige uitwerking op het slagen der manoeuvres en aan de heeren ontbrak de gelegenheid geregeld te zamen te oefenen of ook de lust daar Zondagen aan te geven en op te offeren de vrijheid die het water biedt. De animo zakte en in 1888 wordt geen admiraalzeilpartij gehouden; alleen werd tot sluiting van het seizoen georganiseerd een „wimpelzeilen onder admiraalschap." Er werd gemanoevreerd op het IJ, een boot met leden en gasten volgde de vloot, maar het geheele feest had op veel kleiner schaal plaats. In 1889 probeerde men het op de Zuiderzee, bij welke gelegenheid degelijk gemanoevreerd werd. Doordat het dien dag hard woei en het water hol stond, moesten de tjotters binnen blijven en deserteerden deze van hun schout bij nacht. Was het IJ te smal om alle manoeuvres goed uit te voeren, op de Zuiderzee daarentegen kon zich de juistgenoemde teleurstelling voordoen. Te groote zin naar onafhankelijkheid - geheel misplaatst zonder twijfel - had de belangstelling voor het admiraalzeilen doen verflauwen. In andere richting ontwikkelde zich de smaak der zeilers. De wedstrijden namen geheel de aandacht in beslag, dank zij den wensch naar snelheid. Des ondanks trachtte het bestuur bij voortdoring bij de jaarlijksche plechtige opening van het zeilseizoen de herinnering aan het admiraalzeilen levendig te houden. Er werd dan een gemeenschappelijke tocht gemaakt, „wimpelzeilen onder admiraalschap" geheeten. De regels waren eenvoudig; want waren eenige manoeuvres uitgevoerd, dan voer men zonder vaste orde verder, waarbij alleen voorgeschreven was dat men het admiraalschip niet passeeren mocht. Men zeilde dan op het IJ en bracht bij die gelegenheid meestal een bezoek aan Zaandam. De belangstelling van het publiek op de Ruyterkade en die van de Amsterdamsche zusterverenigingen was nog steeds zeer groot.

Als vroeger waren de jachten met vlaggen in het want getooid. Alleen de kanonnen zwegen, want tegen het gebruik dezer „vuurwapenen" had de havenpolitie bezwaar gemaakt.

Dit overblijfsel van het admiraalzeilen is nog jaren volgehouden. Ook de vlaggen verdwenen op den duur en de openingstocht werd tenslotte een gemeenschappelijke zeiltocht op Noordzeekanaal of Zuiderzee, met ontvangst der zeilers aan boord van het admiraalschip. In de laatste jaren is deze tocht een tweedaagsche geworden met als doel Volendam, waar dan bij Spaander een diner en gezellig feest gegeven wordt.

Maar al was het succes van het bestuur om de leden tot geregeld oefenen in het manoeuvreeren te brengen niet dat wat men gehoopt had, het bestuur gaf de gedachte niet prijs om de zeilkunst te bevorderen en van de zeilers het zelf-handelen te verlangen. Had de smaak der zeilers zich op nieuwe banen begeven, ook op dat terrein, het wedstrijdwezen, bleef het bestuur vasthouden aan het beoogde doel. Reeds is bij de beschrijving van den eersten wedstrijd gezegd, dat het bestuur verlangde, dat de jachten door den eigenaar gestuurd en met leden bemand moesten worden. Deze bepaling bleef, ook toen de wedstrijden uitgebreider werden. En niet zonder trots meldde het bestuur, overtuigd van den zwaren eisch, die gesteld werd, dat telken jare ruim dertig vaartuigen meevaren mochten, terwijl in alle klassen één schipper toegestaan was; in de groote klasse centerboards twee. Voor het eerst werd er ditmaal gezeild onder de nieuwe bepalingen van het „Reglement voor Zeil-wedstrijden in Nederland en België". De scherpe- en centerboard-vaartuigen en de groote boeiers zeilden met toepassing der tafels van tijdvergoeding, de kleinere boeierklassen, tjotters en verdere open vaartuigen zonder tijdvergoeding. In 1892 werd voor het eerst bij wijze van proef de flying start toegepast.

De ondervinding had geleerd dat er onder de wedstrijdzeilers vele personen als bemanning zeer gezocht waren. Zij werden dan door verschillende eigenaren uitgenoodigd mede te varen. Vóór de eene Klasse terug was kon de andere niet afvaren, omdat in zulk een geval de bemanning niet compleet was. Dit gaf telkenmale oponthoud en tevens was het wachten en de onzekerheid over de afvaart voor de andere zeilers onaangenaam. Natuurlijk vloeide dat voort uit een gebrek aan wedstrijdzeilers. Doch in stede van toe te geven, stelde te beginnen met 1892 het bestuur de tijden van afvaart vast. Ieder moest dus maar zorgen voor zijn manschappen. Zoo werden er nieuwe wedstrijdzeilers gekweekt. De deelname aan de wedstrijden werd er niet minder op.

Waren tot 1894 toe deze wedstrijden steeds onderling gehouden, ter viering van het 10-jarig jubileum werd besloten tot een internationalen wedstrijd op het IJ, die gehouden werd in September met één dag tusschenruimte na den wedstrijd der „Koninklijke". Als altijd zette het bestuur de zaak flink op. De prijzen waren geldprijzen; daarbij werden diploma's uitgereikt aan de winnaars. Tevens kregen de stuurlieden ter herinnering medailles. Van alle Hollandsche deelnemers werd verlangd dat de stuurman liefhebber was. De stap was stout, maar dat men hem aandurfde bewijst wel dat op voorbeeld van „Het IJ" ook elders de amateurs zelf het roer in handen namen.

Vier klassen scherpe en centerboardvaartuigen kwamen uit met in totaal 22 deelnemers. Veertien jachten voeren in de drie boeierklassen, elf tjotters, verdeeld over drie klassen en tenslotte waren er 15 inschrijvers in een klasse sloepen. Vier Belgische jachten namen aan den strijd deel.

Van Rotterdam, uit Middelharnis en andere plaatsen waren jachten overgekomen en vele Zaankanters waren onder de strijdenden. Behalve dat velen der wedstrijdzeilers nog niet de bedoeling van den flying start begrepen en de afvaart in vele gevallen nog te wenschen liet, ging alles naar wensch.

Groot was de belangstelling der zusterverenigingen bij het feest. Het bestuur der „Koninklijke“, vertegenwoordigd door de heeren F. A. Ankersmit, W. H. Blaauw, Jhr. W. Six en J. Fred. Bangert, kwam met de fraaie met verguld beeldhouwwerk versierde 4-riemssloep van den heer Ankersmit zijn opwachting maken bij de feestvierende vereeniging, waarbij aan haar een lauwerkrans met bloemen geschonken werd. Een zeer geanimeerd diner, waarbij de prijzen uitgereikt werden, had 's avonds plaats op de mailboot der wereldtentoonstelling.

De wedstrijdzeilers van „Het IJ“ kregen ook elders in het land een goeden naam. Zij ondernamen tochten naar Antwerpen waar vele lauweren geoogst werden en waar zij gevreesde concurrenten waren. Naar aanleiding van deze tochten door de Zeeuwsche stroomen en andere gemaakt naar de Waddeneilanden dient nog opgemerkt te worden dat het bestuur er bij de leden steeds op aandrang daarbij op eigen kracht te vertrouwen. Het systeem om loods en plaatselijk bekende schippers mede te nemen werd bestreden en daartegenover aangemoedigd om met behulp van kaarten zelf den weg te zoeken, zelf uit te kijken en zelf zijn schip naar de haven van bestemming te voeren.

Behalve de openingstocht - waarbij de oefeningen in admiraalzeilen nog gehouden werden - die steeds zeer vroolijk en luisterrijk gevierd werd en naast de onderlinge jaarlijksche wedstrijden, werd telken jare de wimpeltocht met picnic naar Velsen georganiseerd, waar de gulle gastheer Baron Van Tuyll van Serooskerken de IJ-leden hartelijk ontving en hen gastvrijheid verleende op zijn landgoed. De ontvangst werd door de leden op hoogen prijs gesteld, maar welk een vriend Baron van Tuyll voor de vereeniging was, bleek eerst duidelijk toen deze in het najaar van '88 een fraaien zilveren beker aanbood. Lang is er gepraat over de bestemming die aan dit geschenk gegeven worden moest. Daar de conditie gemaakt was dat hij voor de vereeniging was, moesten alle leden een kans krijgen hem te winnen. Werd de beker dus in één bepaalde klasse uitgeloofd dan werd aan de voorwaarde niet voldaan. Het was de secretaris, de heer J. J. Claassen, die in 1890 de oplossing aan de hand deed en wel om tegen laag inleggeld alle leden in de gelegenheid te stellen om den beker te kampen in botters door de vereeniging beschikbaar gesteld. De klacht, die wel eens klonk, dat hij die het meeste geld over had voor zijn schip ook de meeste prijzen won, kon dus niet meer gelden; het materiaal was nu gelijk. De bemanning der botters moest bestaan uit drie liefhebbers en de stuurman moest IJ-lid zijn. Bij wijze van proef werd in 1890 deze wedstrijd uitgeschreven, die zoozeer in den smaak viel dat besloten werd hem telkenjare te herhalen als slot van het seizoen. De eerste maal waren er 15 inschrijvingen.

Toen de proef geslaagd bleek te zijn, werd het volgend jaar de beker in dezen wedstrijd uitgeloofd. In totaal driemaal moest hij gewonnen warden om in definitief bezit over te gaan. De schenker betoonde eveneens zijn ingenomenheid met het plan want onmiddellijk loofde hij als tweeden prijs uit twee kristallen karaffen met zilver gemonteerd.

Het was de voorzitter, de heer Altink, bijgestaan door de heeren W. G. de Lang en H. Bernhard Jr., die het genoeg smaken mocht voor het eerst den beker te winnen. De wedstrijd werd op de Zuiderzee gehouden.

Te ver zou het voeren alle feestelijkheden, bijeenkomsten en wedstrijden op te sommen, die telken jare georganiseerd werden. Genoeg zij het dat er ook ringzeilerijen op touw gezet werden en dat jaarlijks aan het Tolhuis een groot feest georganiseerd werd met muziek, voordrachten en dans. De vaartuigen der vereeniging voeren dan verlicht naar den overkant; lampions sierden den tuin, Bengaalsch vuur werd afgestoken en vuurwerk ontbrak evenmin op het programma.

De feestcommissarissen hadden dan hun handen vol, maar een voldoening was het welslagen dier feesten voor hen steeds. Des winters werden wekelijksche bijeenkomsten gehouden en na afloop der vergaderingen bleef men bijeen om te billarten of te domineeren.

Wat betreft het welslagen der waterfeesten had de vereeniging voor een groot deel haar succes te danken aan de belangstelling en de medewerking van het stadsbestuur en autoriteiten en daarbij in de eerste plaats van den havenmeester, den heer J.C. van de Poll, die nooit ontbrak. Deze zorgde voor de verkeersregeling, zoodat de vaartuigen ongestoord manoeuvreeren konden. Als blijk van erkentelijkheid werd hem het eere-lidmaatschap aangeboden in de jaarvergadering van 1887. Op overeenkomstige wijze gaf toen de vereeniging uiting van dankbaarheid aan den heer Brandts Buys, die steeds de avondfeesten op zoo verdienstelijke wijze geleid had en aan Baron van Tuijll van Serooskerken voor zijn gastvrije ontvangsten op zijn landgoed.



Diploma eere-lidmaatschap van den Heer J. C. van de Poll, haven- en dokmeester van Amsterdam (eigendom van den Heer W. N. van de Poll)

Er werd echter nog een eere-lid benoemd. Het was de heer J. J. A. H. Clignett, die zich als admiraal niet minder verdienstelijk gemaakt had dan de andere heeren en daarom niet minder recht had op de onderscheiding. Zeer tot teleurstelling der leden had deze heer in den loop van het jaar 1886 bedankt voor zijn functie, omdat hij het voornemen had Amsterdam metterwoon te verlaten en zich in Alphen a/d Rijn te vestigen. Zijn vertrek werd zeer door de leden gevoeld, die voortaan zouden missen zijn krachtige leiding bij de manoeuvres.

De heer Clignett had zich in de zeilsport ook buiten Amsterdam een grooten naam verworven. Uitnemend zeiler was hij en belangstellend ook in de zeilfeesten door anderen georganiseerd. Zoo ontbrak hij nooit in Sneek als daar hardgezeild werd. Een welkom gast was hij in het Noorden, waarvan men in 1885 blijk gegeven had, door hem - toen hij daar bij den wedstrijd te zamen met de heeren van Meteren en Koster „Het IJ" ver tegenwoordigde - een medaille te overhandigen, als waardeering voor zijn jarenlange belangstelling. „Sneek" lag den heer Clignett na aan het hart, hetgeen bleek in 1886 toen hij aan de vereeniging de sedert officieel geworden vereenigingsvlag schonk, welke door zijn dochter Mej. Charlotte Clignett uitgereikt werd. Zij betuigde daarbij, het haar vader, gedreven door een veeljarigen hoogst vriendschappelijken en allerhartelijksten omgang, een behoefte des harten was de vereeniging dit geschenk aan te bieden als een blijvende herinnering aan zoo vele jaren van genot en vriendschap." Den grijzen zeiler werd daarop het eere-lidmaatschap en een gouden medaille aangeboden als dank voor het geschenk.

Een belangrijk besluit werd in 1886 genomen op voorstel van het bestuur, n.l. tot het uitgeven van een jaarboekje. Voor het eerst kwam dit uit in 1887, in een aardig omslagje, gesierd met de vereenigingsvlag. Behalve statuten, huishoudelijk en havenreglement en de regels voor het admiraalzeilen geeft het een ledenlijst en een lijst van de jachten in het bezit der leden. Wij tellen 21 boeiers, waarvan er zes niet in Amsterdam thuisbehooren. Zestien centerboards worden er opgesomd, maar slechts de helft zijn Amsterdamsche vaartuigen.

De „Girofla" van den heer P. A. Bundten is de grootste. Tenslotte bezitten de leden 20 tjotters, waarvan er acht behooren aan Zaausche leden en een te Gouwsluis te huis behoort. Het is de „Argo" van de heeren Gebr. Schouten. Blijkens deze opgave behoorden dus te Amsterdam thuis 15 boeiers, 8 scherpe vaartuigen en 11 tjotters, in eigendom van de IJ-leden (jachten onder andere vlag varende zijn hier buiten beschouwing gelaten). Vervolgens geeft het boekje een afbeelding van de jachthaven, die 27 ligplaatsen bezat en staat het jaarverslag 1886 met bestuursopgave en vermelding der diverse commissies er in afgedrukt. Een kalender, watergetijden op een 14-tal plaatsen, een overzicht der geldmiddelen en over de besturen der zustervereenigingen, de waterstandseinen te IJmuiden, gegevens omtrent de vaart over de Zuiderzee met de koersen en bijzonderheden over de havens kan men er in vinden. Een drietal opstellen besluiten het boekje.

Het jaarboekje van 1888 bezit een dergelijken inhoud als zijn voorganger. Het bevat daarenboven aardige pentteekeningen van L. W. R. Wenckebach - lid van „Het IJ" - enkele van de jachten der leden voorstellende, zooals de groote „Sirene" van den heer Bundten, het centerboard „Nelly" van den heer E. Kol, die beide toen nieuw waren, de Regina" (centerboard) van Jhr. H. B. Smislaert uit Haarlem en tenslotte de „Mignon" en de „Diena Gesiena" van de bestuursleden. Het derde jaarverslag (over 1887) - hier afgedrukt - kon er reeds melding van maken, dat er 63 pleziervaartuigen voeren onder de vlag der vereeniging. Het geeft dus een vermeerdering te zien bij een jaar te voren.

In 1889 kwam er ook nog een jaarboekje uit, echter op uiterst eenvoudige wijze uitgevoerd. De vrij geringe belangstelling waarmede de boekjes ontvangen waren, rechtvaardigde niet langer de groote kosten en de moeite aan de uitgave verbonden.

Zoo juist vermeldden wij eenige getallen, die een inzicht geven over de grootte der jachtvloot van „Het IJ”. Jammer is het, dat de jaarverslagen later geen getallen meer bevatten, waaruit de groei der vloot af te leiden valt; helaas bezit het archief geen lijsten waarop de jachten vermeld staan en evenmin zijn de kasboeken meer aanwezig waaruit kan blijken aan wie de plaatsen in de haven verhuurd waren. Toch is er een bron, die een duidelijk beeld vormt van de toename en de grootte der jachtvloot en tevens van de beteekenis van „Het IJ”, als men tenminste de laatste bepalen wilde met de grootte harer vloot als maatstaf. In het jaar 1890 (of 1889) verscheen een „Naamlijst van Pleziervaartuigen in Nederland” welke de jachten verdeelt in drie rubrieken, t.w. botters, hoogaartsen en boeiers, verder centerboards en scherpe vaartuigen en tenslotte de open booten en tjotters. In totaal tellen wij in die rubrieken 55, 69 en 131 schepen, zoodat in Nederland in dat jaar volgens deze lijst 255 pleziervaartuigen geweest moeten zijn. Bij beschouwing ervan valt onmiddellijk in het oog, hoe Amsterdamsche schepen in de drie afdeelingen het sterkst vertegenwoordigd zijn, n.l. resp. met 23, 19 en 28 jachten. Van de boeiers behooren er na Amsterdam het meest in Friesland thuis (16). Rotterdam telt er 3. In de rubriek der scherpe vaartuigen is Rotterdam veel beter vertegenwoordigd, n.l. met 9 schepen en vele behooren ook thuis in de omgeving dezer stad als Dordrecht, Gouda, aan den IJssel of den Noord.

Van Friesland - en wel Sneek - worden hier slechts 4 schepen genoemd. Het spreekt dat in de klasse der tjotters juist Friesland het sterkst vertegenwoordigd is; Grauw, Leeuwarden, Sneek in de eerste plaats worden genoemd. Ook komt de Zaan met een talrijke vloot voor den dag.

Zoo juist is gezegd, dat Amsterdam bezat 23 schepen in de klasse der boeiers, 19 in die der scherpe vaartuigen en 28 tjotters, in totaal dus 70 jachten. Van de eigenaren der boeiers waren er 3, van de tweede rubriek 5 en van die der tjotters 16 geen lid van „Het IJ”. Vergeleken met de opgave uit het jaarboekje van 1887 was de jachtvloot niet onaanzienlijk vooruitgegaan. Tevens blijkt dat de eigenaren van de gróote vaartuigen bijna allen lid van „Het IJ” waren.

Keeren wij terug tot de geschiedenis der Ver eeniging. Het jaar 1886 is belangrijk geweest, door de nauwe samenwerking, die bestaan heeft tusschen de besturen van de „Koninklijke” en „Het IJ” in zake de meetwijze der wedstrijdvaartuigen. Voor den 27sten Maart had eerstgenoemde een vergadering van afgevaardigden van verschillende zeilvereenigingen uitgeschreven, welke namens „Het IJ” door de heeren Jaski en Clignett zou bijgewoond worden en bij welke gelegenheid een praeadvies over juistgenoemd onderwerp zou uitgebracht worden. Die vraag had op dat oogenblik groote belangstelling en de beantwoording ervan was van beteekenis voor de wedstrijden. Waar „Het IJ” beschikte over een talrijke jachtvloot was de vraag een jaar te voren door bestuur en leden ook al onder het oog gezien. Men achtte toen de juiste meetwijze: lengte waterlijn vermeerderd met het halve verschil tusschen deze lengte en die over de stevens. Een tijdvergoeding had men destijds afgekeurd, zoowel als inleggeld, terwijl de nadruk gelegd was op de wenschelijkheid de vaartuigen slechts te bemannen met leden der vereeniging. In 1886 werd besloten vast te houden aan de eenmaal verkozen meetwijze. In de vergadering der afgevaardigden werd echter besloten in plaats van de helft, een derde van het bedoeld verschil te tellen bij de lengte waterlijn en aldus de wedstrijdmaat der schepen te bepalen.



De IJ-leden vereenigden zich daarmede en zij benoemden toen een commissie van 5 leden, die de vloot der vereeniging zou opmeten en de wedstrijdmaat der vaartuigen bepalen. Op het gebied der wedstrijdregeling is een nauwe en aangename samenwerking steeds gebleven tusschen de beide Amsterdamsche vereenigingen.

Een van de schaduwen, die zich vertoonen in de geschiedenis der vereeniging, was het aftreden van den voorzitter, den heer C. Jaski, die haar van den beginne af met hart en ziel steeds toegewijd geweest was. Zijn afscheid werd zeer betreurd en algemeen vond instemming de gedachte ook hem het eere-lidmaatschap toe te kennen. De heer P. Altink Jr. volgde hem als voorzitter op in 1889.

Zoo ging de vereeniging dan haar 10-jarig bestaan tegemoet. Was het ledental in de eerste jaren sterk toegenomen, een achteruitgang, gevolgd door stilstand was daarop ingetreden en veel moeite kostte het aan het bestuur de vereeniging wederuit te breiden en het verloren terrein te herwinnen. Het was in de eerste plaats de fiets die haar zware concurrentie aandeed.

Maar ondanks dit feit was de financieele toestand der vereeniging gunstig, toen men de plannen opmaakte ter viering van het 2de lustrum. Juist toen kwam er meer rust en stabiliteit in de vereeniging. Voorbij waren de tijden dat de havenbouw en uitbreiding veel aandacht en arbeid eischten, voorbij ook was de periode van proefnemingen of een wedstrijd, dan wel admiraalzeilen het beste middel was om de zeilsport te bevorderen. De secretaris zeide het reeds in zijn verslag over 1894 dat het jaar merkwaardig was omdat het in het geheel niet merkwaardig was. De onderlinge wedstrijd en de botter-wedstrijd, de tochten, feestelijkheden en winterbijeekkomsten hadden toen hun geregeld beloop gekregen.

Had de vereeniging aan de verwachting voldaan? Zonder twijfel. Zij was ontstaan op het juiste moment. Toen de watersport neigingen vertoonde tot herleving had zij een band gevormd en geleid. Het mag erkend worden: hadden de economische omstandigheden niet medegewerkt, nooit was het resultaat zoo geweest. Maar omgekeerd ook, had zij niet op een juiste krachtige wijze de propaganda gevoerd en zóó geleid dat ware zeilers, mannen die zelf het roer hanteeren konden, zich vormden, nooit was de watersport in de hoofdstad tot dien bloei weder gekomen. Evenmin, als zij niet den stoot gegeven had door het stichten van een haven, waar de jachten veilig een onderkomen hadden. Ook had zij anderen ten voorbeeld gestrekt.

V.

#### DE ZEILVEREENIGING „HET IJ" 1895-1925.

Het vorige hoofdstuk geeft, in algemeene trekken beschouwd, een dalende lijn te zien. Immers het ledental der vereeniging was in 1895 verre beneden een maximum in den beginne bereikt, terwijl de feesten in den loop der jaren op minder uitgebreide schaal gegeven werden. De uiterlijke bloei der vereeniging was niet meer die van voorheen. Dat is begrijpelijk; maar het was daarbij ook een gelukkige omstandigheid.

Dank zij het feit, dat men krachtig van wal gestoken was en het bestuur het nuttige met het aangename had weten te vereenigen, had het niet alleen de zeilers tot zich getrokken, maar om dezen groepeerden zich een aantal personen, wien het meer om de feesten, dan om het varen te doen was. Aan beide groepen werd voldoende geboden; men ging toch van het eene feest in het andere, van de eene zeilpartij in de volgende over. En werd er gefeest of werd er gezeild, men deed het met hart en ziel. Maar de geest tot feestvieren verslaptte op den duur en slechts zij bleven lid der vereeniging voor wie het zeilen hoofdzaak was; die of sympathiseerden met de bevordering der zeilsport, of wel, die slechts lid waren om der wille van hun ligplaats in de jachthaven. Toen de geldelijke steun der eerste groep verdwenen was, moest de vereeniging bouwen op een kern van zeilers. Daarmede kwam eigenlijk pas voor haar de strijd om het bestaan. Had de zeilsport genoeg levenskracht herkregeen en was het aantal oprechte liefhebbers groot genoeg of zouden zij de overhand krijgen, die slechts de ligplaats verlangden en van wie geen kracht uitgaat in een vereeniging?

Hoewel reeds gebleken was, dat de vereeniging voldeed in een behoefte en zij levenskracht genoeg bezat, scheen het lang of laatstgenoemden inderdaad de overhand zouden verkrijgen. Van 1895 tot de eerste jaren der toste eeuw toch openbaart zich een geest van lauwheid bij velen. Een mindere opkomst op de vergaderingen is hiervoor ook een bewijs. Het bestuur klaagt over deze stemming en tevens over de weinige deelname aan de wedstrijden.

Daarenboven bleef het ledental stationnair. Wel drong de secretaris telken jare in zijn verslag aan op het winnen van leden, met welk streven hij succes had, maar daartegenover ontvielen er nagenoeg een gelijk aantal aan de vereeniging. De wijzigingen in het totaal waren van weinig belang en vooruitgang was er in deze niet.

Maar al waren dit blijken van verminderden bloei, het bedrijf aan de jachthaven leverde een ander beeld en gaf heel wat meer leven te zien. Geen jaar ging er voorbij of het bestuur klaagde, dat aan alle aanvragen om ligplaatsen welke in kwamen niet steeds voldaan kon worden en dat het verscheidene malen zeilers wegens plaatsgebrek diende teleur te stellen. De haven was meer dan vol. De havencommissaris, de heer de Lang - wien om zijn voortdurende zorg de eere-naam van „Pa de Lang" gegeven was - trachtte het ieder naar den zin te maken en al passende en metende verschafte hij aan meer schepen een plaats dan waarvoor de haven bestemd was. Er werd van de leden inschikkelijkheid gevraagd; medewerking van die zijde ontbrak gelukkig niet. Jarenlang is dat zoo gebleven. Doch nooit was de haven zoo vol als in Augustus 1908, bij gelegenheid van den wedstrijd, toen de heer de Lang er in slaagde bijna 80 vaartuigen in de haven te schuiven en te wringen.

Dat dit mogelijk was, dankte deze haven ook aan haar gunstige ligging, aan de westelijke zijde door den tuin met zijn boomen, aan de zuidzijde door de nabijheid van veesteiger, zwemschool en stad en aan de noordzijde door de andere zwemschool beschermd. Bijna onder alle omstandigheden lagen de schepen er rustig, die dus wel dicht op elkander liggen konden. Stormschade is er zelden voorgekomen.

Degeen, die met zijn vaartuig in de oude IJ-haven gelegen heeft, zal zich herinneren hoe gemakkelijk het uitvaren was, bijna steeds voor den wind, dank zij de overheerschende westewinden. Het invaren was even eenvoudig onder het naderen van hoogerwal en van de beschutting der boomen. Alleen bij de minder vaak voorkomende oostelijke winden werd het uitvaren lastig. Maar een haven, die gemakkelijk ligt voor alle winden, is natuurlijk niet te maken; gelukkig maar, want het zijn juist de moeilijkheden welke overwonnen moeten worden, die de beste oefening zijn en die den bekwamen, handigen zeiler kweeken.

Dat die haven zoo vol lag, was voor de vereeniging financieel zeer voordeelig. De opbrengst aan huur der ligplaatsen was meer dan vroeger en het resultaat werd, dat in 1901 de schuldenlast aangegaan tot stichting der jachthaven afgelost was en dat men er aan kon gaan denken een reserve te vormen. De exploitatie was een bloeiend bedrijf; de moeilijkheden, die later komen zouden, kende men toen nog niet.

Het was al weder de heer de Lang, die voor een zuinig beheer zorgde. Hoeveel en wat hij deed, wisten de zeilers alleen, die veel op de haven kwamen. Liep men daar aan, hetzij 's ochtends, 's middags of 's avonds, Pa de Lang was bezig, hier een paal herstellend, daar een steigerplank vernieuwend of toeziende op het schilderwerk. Dank zij zijn zorgen bleef alles in de beste orde en kort en bondig vermocht hij dan ook telken jare verslag uit te brengen: „Mijne Heeren, de toestand van de haven is goed. Palen en steigers worden geregeld onderhouden en de ligplaatsen zijn bezet." Dat was alles en aan het schrijven van een verslag deed hij niet. Helaas moest in 1912 de heer de Lang wegens zijn leeftijd voor zijn functie bedanken. Het eere-lidmaatschap hem aangeboden bij zijn afscheid had hij dubbel en dwars verdiend. Twee jaren later is hij overleden.

Een figuur die ook bijna dagelijks aan de haven kwam, een liefhebber van zeilen zooals er weinig waren en kenner van schepen ook, was de heer H. Bernhard Jr., een der ijverigste leden der vereeniging. Als ondervoorzitter had hij eenige jaren zitting in het bestuur en als havencommissaris had hij na den heer de Lang toezicht over de steigers en gebouwen. De dood rukte hem zeer plotseling in 1915 weg.

Buiten deze heeren had de koepel nog andere vaste klanten, die er 's middags kwamen om een praatje te maken en een pijpje te rooken, zoo o.a. de heer Henri J. Bruce, evenals de heer de Lang, een zeeman-in-ruste. En dan waren er nog vele anderen, die er eens neerstreken na thuiskomst van een zeilpartijtje om te luisteren naar de zeilverhalen van den een en de avonturen op de heerlijke, wijde zee beleefd door den ander.

De rechterhand van den heer de Lang was de oude havenknecht Willem Kox, dien niemand ooit anders aan de haven gezien heeft dan werkend in zijn mouwvest. Hij onderhield alles netjes en hij had daarenboven de zorgen over enkele der kleine jachtjes voor zijn rekening. Hoe gezellig kon die mopperen; het waren vaak zijn kippen, die het ontgelden moesten.

„Jullie moeten niet kakelen, jullie moeten eieren leggen", zeide hij dan. Hij was van oordeel, dat de kippen op gezette tijden daarvoor zorgen moesten. Vermoedelijk om het leggen te bevorderen en zeker om de dames aan regelmaat te wennen, gaf hij ze alle iederen Zaterdagmiddag een bad in het IJ-water naast zijn huis.

Wie dan die arme natte kippen zag rondlopen kreeg medelijden. Kox was in alle opzichten een zindelijk man. Maar hij wist ook op zijn tellen te passen en toen de beruchte storm van 30 September 1911 woei, verschafte hij zich hulp van de meest nabij wonende schippers en met vereende krachten werd uren gewerkt om schade zooveel mogelijk te beperken. Desondanks werden ditmaal verscheidene jachten gehavend.

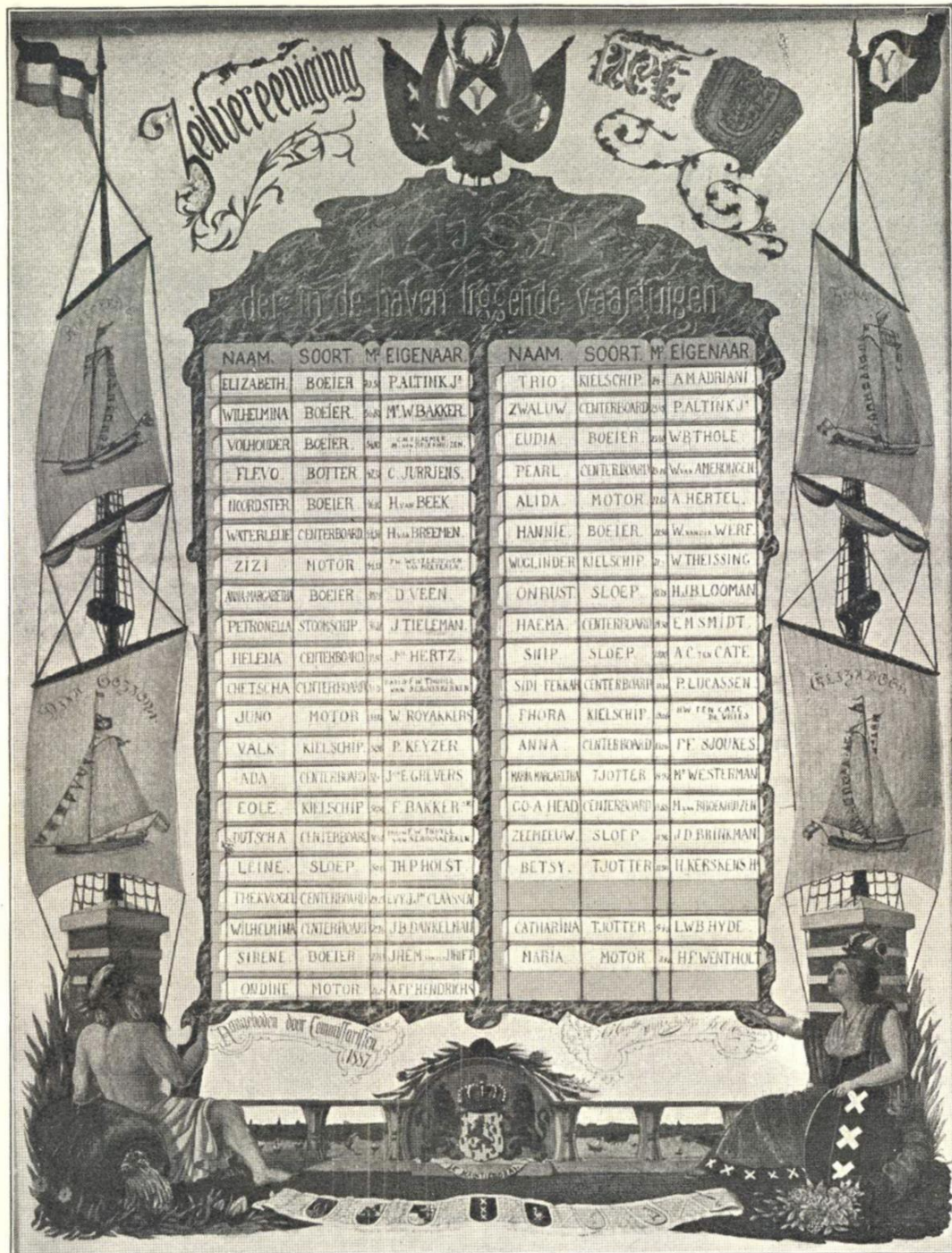
In betrekking tot de havenexploitatie kan nog medegedeeld worden, dat men in 1900 het havenreglement herzag. Van toen af betaalde men naar het oppervlak door de schepen in beslag genomen.

Al lag de haven vol, de toename van groote vaartuigen was gering. Slechts melding wordt gemaakt in 1897 dat in de haven gekomen zijn de nieuwe, als yawl getuigde, „Watergeus" van den heer H. Molenpage en de hoogaarts „Kwasind" van den heer H. van Beek. Daarenboven verrijkte de heer F. Burgers de klasse der kleine centerboards door invoer uit Duitschland van een vaartuig, dat bijzonder de aandacht trok. Het was gemakkelijk in de behandeling, ongekend vlug - voor toenmaals - in het draaien en het snelste in haar klasse; het was breed en had geen ballast. Dit scheepje kwam later in het bezit van den heer Altink. Het was de „Zwaluw", waarmede deze op de wedstrijden veel succes had. Maar was de groei der vloot aanvankelijk niet groot, na de eeuwwisseling kwam er opleving en werd de toevloed van nieuwe vaartuigen zelfs belangrijk. De schepen werden ook grooter, mooier en sneller.

In 1900 wordt bericht de komst der „Duschka" van Baron van Tuyll van Serooskerken, die dit schip het jaar daarna liet volgen door de nieuwe „Chetcha" in Hamburg gebouwd. Het jaar 1901 leverde groote aanwinsten op voor de jachtvloot der vereeniging. In de haven kwamen toen te liggen de groote en fraai ingerichte stalen boeier „Elisabeth" van den heer Altink, de schoener „Watergeus" van den heer Molenpage, en de kleine, snelle „Sidi-Fekkar" van den heer W. Theissing. Dit laatste scheepje, eveneens een centerboard, was breed en plat, terwijl voor- en achterzijde in vormen niet veel verschilden. Het werd schertsenderwijs, maar zeer teekenend, de brilledoos genoemd. Een kleine ijzeren sloep, die later in de haven lag, droeg den bijnaam van broodtrommel.

Verschillende andere heeren, die de vereeniging tot haar leden tellen mocht kwamen in 'go' eveneens in het bezit van nieuwe schepen, zooals de heer B. C. Schouten in Gouwsluis (centerboard „Rijnstroom"), de heer J. Fred. Bangert (kotter „Ortrud") de heer H. Smulders (kotter „Elly"), de heer E. Kol („de Wet" met houarituig) en de heeren Laverge en Ravenswaay in Rotterdam (logger „Kwik"). Jhr. W. Six schafte in dat jaar aan de „Stella", als yawl getuigd en in Hamburg gebouwd en tevens de „Helgoland". Tenslotte verrijkte de heer A. T. F. Hendrichs de IJ-haven met de motorboot „Ondine". In de volgende jaren zochten nog verschillende andere motorbooten een plaats in de haven.

Een bijzonderheid kregen de IJ-leden het jaar daarna te aanschouwen, doordat de heer J. E. Grevers een geheel nieuw type invoerde, n.l. een zeer sierlijke catboat „Ada", door hem uit Amerika medegebracht. Het nieuwe type trok zeer de aandacht, maar populair is het niet geworden.



Lijst van vaartuigen, liggende in de jachthaven der Zeilvereniging „Het IJ” 1903

Een overzicht van de jachten, die in de haven lagen in 1903, geeft de als illustratie hierbij gevoegde lijst. Reeds in het voorjaar van 1888 hadden de toenmalige havencommissarissen deze lijst aan de vereeniging ten geschenke gegeven. Telken jare werden daarop de namen der jachten en haar eigenaren aan wie de ligplaatsen verhuurd waren, ingevuld. Maar na 1903 heeft men dit verzuimd en de lijst niet meer bijgehouden. Zij somt 40 jachten op. In genoemd jaar vermeerderde het getal der schepen echter nog tot 36 zeiljachten, 9 motoren 3 stoomjachten. Het spreekt vanzelf dat de bevolking der haven voortdurend wisselde.

Jachten werden verkocht en verdwenen, nieuwe kwamen er voor in de plaats, ook veranderden er van eigenaar. In het jaar 1907 lagen er 46 schepen in de haven.

Van de feestelijkheden valt te vermelden, dat de openingstocht nog telken jare gehouden werd met enkele manoeuvres uitgevoerd al zeilende in admiraalschap. Maar de belangstelling in het laatste verflauwde zoozeer, ondanks de moeite der vlootvoogden, dat dezen in 1908 bedankten voor hun functie. De absolute onverschilligheid van de zijde der leden had hen tot dit besluit gebracht.

De picnic naar Velsen was een jaarlijks terugkeerend evenement, totdat ook daarvoor de opkomst gering werd. In 1901 was men voor het laatst gast van Baron van Tuyll, terwijl te voren de leden tweemaal met hun schepen naar de Vecht gezeild waren om den picnic te houden op „Slangevecht” van den heer L. C. Dudok de Wit. Met groote belangstelling bekeken zij alle reis herinneringen van den gastheer, die - alhoewel in vele opzichten zonderling - als zoodanig on-geëvenaard was. Groot was zijn hartelijkheid en niet minder groot zijn gave de stemming er in te houden. Hij hield van levendigheid om zich heen en men begon dan ook den dag door met gewerschoten van den gastheer uit de kooi geroepen te worden.

De botterwedstrijd bleef telken jare een succes. Zeer fel werd er gestreden, als er tenminste wind was. De zeilers bleken aan elkander gewaagd. Het eigenaardig slot was, dat de heer F. H.O. Theunissen uit Hoorn drie jaren achtereen den beker wist te winnen, waar de anderen met wisselend succes in totaal 17 keeren om gekampt hadden. Het eere-teeken kwam in 1908 in zijn permanent bezit. Het lot had hem de laatste maal botter No. 35 toegewezen, die wel de snelste gebleken was te zijn. Van de 17 wedstrijden, waarin deze botter uitkwam, was hij tienmaal één, tweemaal twee en driemaal drie aangekomen. Dezelfde zeiler won in den botterwedstrijd van 1911 een zilveren beker uitgelooft door den heer C. A. A. Dudok de Wit, den vermaarden „Minister van Sport”, die ruim 20 jaren lang in het IJ-bestuur zitting had.

De onderlinge wedstrijd werd telken jare op het programma geplaatst. Het bestuur klaagt echter pavoiseerd en met den langen wimpel statig waaiend van de toppen der masten. Deze grootsche betooging van de zeilliefhebbers in Nederland heeft op allen een diepen indruk gemaakt.

In April 1903 leed de vereeniging een groot verlies door het overlijden van den heer J. J. Claassen, den zeer ijverigen en zeer kundigen secretaris, die als zoodanig sinds 1891 in het bestuur zitting gehad had. Het jaar daarvoor was hij als 2de secretaris in het bestuur gekozen. Gedurende al die jaren had hij de geheele werkkraft, waar hij over beschikte, aan de vereeniging dienstbaar gemaakt. Door zijn praktischen zin, zijn groote liefhebberij in het zeilen en zijn uitgebreide kennis op het gebied van jachten, het omgaan ermede en het wedstrijdwezen, had hij zich aller achtung verworven; zijn gemis werd zeer gevoeld. Als secretaris volgde de heer W. Theissing hem op, terwijl de open plaats in het bestuur aangevuld werd door benoeming van den heer H. Schmidt als commissaris. De laatste had zich reeds vele jaren als boeien vooral als feestcommissaris verdienstelijk gemaakt.

Bij testament legateerde de heer Claassen aan de vereeniging zijn ijzeren centerboard „Trekvogel”, hetwelk ten dienste der leden moest gesteld worden, die geen eigen jacht bezaten. Met dankbaarheid maakten de leden van het vereenigingsvaartuig gebruik. Drie jaren later echter was de belangstelling alweder geluwd en toen het vaartuig groote reparaties moest ondergaan werd het verkocht, omdat de kosten niet op wogen tegen de voordeelen.

Uit de opbrengst en uit vrijwillige bijdragen en met steun der kas werd in 1907 in Hamburg een kieljacht aangekocht als vereenigingsvaartuig, dat ook „Trekvogel" geheeten werd.

Ook dit schip konden de leden huren, maar de niet al te groote belangstelling en de ruwe behandeling, waaraan het scheepje bloot stond, de hooge kosten en andere redenen, brachten het bestuur na een drietal jaren tot het besluit het weder af te schaffen. Sindsdien heeft de vereeniging geen schip voor de leden meer gehad. Aangename ondervindingen had het bestuur er niet mee opgedaan.

Reeds vele malen waren stemmen opgegaan tot het houden van een instructievaartuig. De eerste, die de wenschelijkheid betuigde, was de heer Bundten geweest, (1885) wien een tjotter daartoe het meest geschikte vaartuig leek. Natuurlijk behoorde bij het plan het aanstellen van een instructeur. Het plan heeft voldoende de aandacht van het bestuur toen gehad. Op financieele moeilijkheden moest het afstuiten.

Weliswaar waren de beide Trekvogels geen oefenscheepen voor jonge leden in den zin zooals de heer Bundten zich gedacht had. Zij gaven toch aan de IJ-leden gelegenheid tot zeilen en tot oefenen. Nut hebben ze zonder twijfel afgeworpen.

Een tweede groot verlies trof de vereeniging anderhalf jaar na het overlijden van den secretaris; het was door den dood van den voorzitter, den heer Altink. Terwijl hij in den zomer van 1904 met zijn jacht een reis door Zeeland maakte, stierf hij plotseling aan boord. Het tragisch bericht bereikte de IJ-leden, die eerst de droeve waarheid beseften, toen de „Elisabeth" met haar dooden meester aan boord, de driekleur halfstok, de jacht-haven binnenvoer.

Het heengaan van dezen zeiler, uit het ware hout gesneden, werd diep gevoeld. Hij was een der steunpilaren van de vereeniging geweest, een der grootste krachten bij haar oprichting en bij de stichting der haven. Eerst als penningmeester, later als voorzitter, had hij geleid en vooral aan hem was de bepaling te danken geweest om de wedstrijdende vaartuigen met leden der vereeniging te bemannen.

Kort vóór de dood hem opeischte, was er meer levendigheid in de vereeniging gekomen. Het bestuur mocht toen het genoegsmaken te zien, hoe de belangstelling toenam en het ledental wederom groeide, nadat dit lang op één hoogte gebleven was. Wij vermeldden reeds hoe fraaie jachten de vloot kwamen uitbreiden en hoe de financiën alle redenen tot voldoening gaven. De vereeniging was de moeilijkheden nu te boven, waarop in den aanvang van dit hoofdstuk gewezen werd. Zij had het pleit gewonnen. Haar verdere herleving na de periode van kalme jaren heeft de heer Altink niet mogen beleven; het waren slechts de voorboden tot herstel, welke hij gezien heeft.

Onder deze omstandigheden volgde de nieuwe president, de heer E. H. Crone, den heer Altink op. Al had deze bij zijn benoeming in 1905 geen jacht, in de vereeniging was hij lang geen onbekende. Als gast had hij telken jare vele malen meegevaren, hetzij met den heer Altink, hetzij met de „Bato" van de heeren Gebrs. Bakker. Ja, wegens de vele diensten door hem aan de vereeniging bewezen, was hij reeds in 1898 tot eerelid benoemd. Het was eenigszins aarzelend, dat men den heer Crone den presidentshamer aangeboden had. Men wist dat zijn veelzijdige werkzaamheden hem weinig gelegenheid boden meer posten te aanvaarden. Des te meer ingenomen waren de leden, toen zij vernamen, dat hij - een der eerste kooplieden van Amsterdam - de benoeming accepteerde.

Hoog waren de verwachtingen, die men van hem koesterde. Maar meer nog dan men verwachtte, heeft hij voor de vereeniging gedaan.

Toen hij in het voorjaar van 1905 door den jongen bouwmeester G. de Vries Lentsch Jr., toen nog te Nieuwendam, zijn yawl „Jozef Israëls" had laten teekenen en bouwen, was hij de jongste zeiler der vereeniging. Nadat hij één jaar den presidentszetel bekleed had, zegt het verslag, dat hij van den jongste de eerste zeiler reeds geworden is. Door zijn groote zakenkennis, toegepast in zijn wijze van besturen, zijn weldoordachte woorden en juiste leiding, wist hij zich aller achting, door zijn hartelijkheid, zijn tact en den jovialen toon, waarvan hij het geheim bezat, aller genegenheid te veroveren.

Aan geen tocht der vereeniging ontbrak hij. Zijn schip kwam uit op wedstrijden, ook die door andere vereenigingen georganiseerd. Toen het niet meer behoorde tot de snelste, doordat de „Isla", gebouwd door Max Oertz, op het water gekomen was, verkocht hij zijn schip en verving het door den kotter „Mercur" (1907; eveneens van Max Oertz). Toen later Nederland in de 8-meter klasse vertegenwoordigd worden moest, deed hij de „Ernestine" op stapel zetten (bouwmeester von Hacht) waarmede hij in het seizoen van 1910 veel succes had. Naast de „Mercur" was nog eenige jaren de A. B. C. „Jux" zijn eigendom, die gevolgd werd door het kieljacht „So Easy" (thans „None-meer") in de zomers van 1909 en 1910. Twee jaren later hoopte hij door den boeier „Noordster" te koopen aan de klasse der platbodem-vaartuigen meer leven in te blazen. Slechts gedurende de zomers van 1912-1915 bezat hij dit schip, terwijl de snelle „Mercur", waarmede hij talloze successen behaalde, steeds zijn eigendom gebleven was.

Kenmerkend voor zijn leiding was dat al spoedig nadat hij den presidentshamer opgenomen had, het bezoek aan de vergaderingen toenam en een meer opgewekte toon onder de leden zich openbaarde. Al was de goede harmonie in de jaren te voren slechts éénmaal in gevaar geweest en moet overigens gezegd worden, dat deze niets te wenschen overgelaten heeft, van nu af aan heerscht er een prettige en gezellige geest. Het was de voorzitter die den band tusschen de leden vormde.

Als secretaris en penningmeester stonden hem in de eerstvolgende jaren terzijde de heeren W. Theissing en P. Juchter Jzn. (de laatste vanaf 1891 2de secretaris en sinds 1898 penningmeester). De eerste echter werd al spoedig opgevolgd door den heer G. J. Kersken, die op zijn beurt in 1910 voor zijn functie bedankte. Er had toen een belangrijke bestuurswisseling plaats. De heer Juchter werd secretaris en het penningmeesterschap zou voortaan door den heer H. Schmidt waargenomen worden. Daarmede kwam aan het bewind het driemanschap Crone-Juchter-Schmidt. Onder hun beleid groeide en bloeide de vereeniging andermaal. De samenwerking tusschen die drie heeren was hen een genot. Waren er belangen te behartigen de vereeniging betreffend, op de beurs spraken zij elkander even aan. En daar ieder de vereeniging na aan het hart lag, voor hun géén arbeid te veel was en het alle drie nauwgezette zakenlieden waren, op wie men zich verlaten kon, werden alle besluiten stipt uitgevoerd.

De jaren gaan nu kalm voorbij; openingstocht, botterwedstrijd en nationale wedstrijden worden gehouden (in 1912 een internationale). Boottochten voor de leden, hetzij naar Urk of Enkhuizen, hetzij ter bijwoning van de wedstrijden der „Koninklijke" worden georganiseerd. Ook hebben de leden hun bijeenkomsten en winterfeestjes. Het kegelen wordt een geliefd wintervermaak; een kleine kring vormt zich en de kegelclub „de woeste Zuigeling" wordt ten doop gehouden.



Een enkele maal slechts heeft een gebeurtenis plaats, die de gemoederen opschrikt en in de eerste plaats gaat dan de herinnering terug naar het verongelukken van den kleinen kotter „Catriona" in 1908, op de Zuiderzee.

Zij verbrandde tot op de waterlijn. Gelukkig dat de drie opvarenden, die hun heil op een vlot van rond houten vervaardigd in zee gezocht hadden, na verscheidene angstige uren opgepikt werden. Een ernstige waarschuwing voor de zeilers om brandblusmiddelen aan boord te hebben was dit, en moge dit voorval steeds blijven.

Een belangrijke gebeurtenis, waaraan meer opgewekte herinneringen verbonden zijn, is de viering van het 25-jarig bestaan der vereeniging. Door haar werden internationale wedstrijden uitgeschreven. Hoewel voor deze duchtig reclame gemaakt was, door het bestuur veel arbeid verricht en de wedstrijden gehouden werden in combinatie met die der „Koninklijke," zoodat men sprak van een Amsterdamsche Zeilweek, kwamen helaas geen buitenlanders opdagen. Was dit een teleurstelling, de feestelijkheden leden er niet onder. Zij hadden op ruime schaal plaats. En de deelname aan de wedstrijden was ook bevredigend. Men telde 73 inschrijvingen van Nederlandsche en Belgische vaartuigen. De laatsten werden niet als vreemdelingen beschouwd door de overeenkomst op zeilgebied tusschen België en Nederland. Een bijzondere attractie voor die wedstrijden waren de eereprijzen ter beschikking gesteld door H. M. de Koningin, H. M. de Koningin-Moeder en door Z. K. H. Prins Hendrik. B. en W. van Amsterdam, zuster-vereenigingen, eere-leden en leden hadden prijzen uitgelooft en de Royal Yacht Club de Belgique en de Royal Motor Club d'Ostende schonken de vereeniging als souvenir een kostbaren zilveren beker. Uit den kring der leden verraste men het bestuur door dit belangrijke geldelijke bijdragen ter beschikking te stellen en zoo konden de feesten niet anders dan slagen.

De beide nieuwe 8-meters: de „Ernestine" van den voorzitter, en de „Ree" van den heer E. Feldmann, die in de IJ-haven lagen, maakten op die wedstrijden een schitterend figuur. De laatste vertegenwoordigde dat jaar ons land in België en behaalde de Coupe de Belgique. Het jaar daarop werd België overwinnaar in den strijd om dit eere-teeken.

In 1911 deden de Lemsteraak „Breezand" van den heer G. J. Kersken, een Duitsche 9-meter kruiser van den heer Leo Gutteling en de ijzeren sloep „Ellida" van de heeren J. Otto Roelofs en H. L. Scholten haar intrede in de haven. Het laatste schip, dat hoewel klein van afmetingen zeewaardig bleek, ondernam in dat jaar een tocht naar Duinkerken. Zeereizen werden altijd als iets bijzonders vermeld. Extra genoemd werd in 1906 ook reeds de tocht van den heer G. H. van Broekhuizen met zijn yawl „Woelwater" naar Kopenhagen en Kiel. In 1913 ondernam de „Mercur" een reis naar de Deensche wateren, welke ook vaak bezocht werden door een der grootste schepen die de haven ooit herbergde, de „Celox" van Prof. J. Rotgans. Als voorbeeld wat kleine schepen vermogen, zij herinnerd aan de reis van het Amerikaansche motorjacht „Detroit", dat in 1912 geheel op eigen kracht onder leiding van Thomas Fleming Day den Oceaan overgestoken was. Na eenige dagen rust te Amsterdam in de IJ-haven, zette het de reis naar St. Petersburg voort.

Een andere illustere gast was eens het jacht „Vineta" van den Duitschen keizer, op doorreis naar Engeland, waar het aan de wedstrijden deel zou nemen. Al brachten de IJ-leden het niet zoover als de „Detroit" en bleven de zeereizen uitzonderingen, geen zomer ging voorbij of de vlag der vereeniging werd haast overal waar water in den lande is vertoond, van de Friesche meren af tot de Wester-Schelde toe. In Antwerpen waren de leden ook getrouwe bezoekers.

Behalve de wedstrijd en de botterwedstrijd had de openingstocht geregeld plaats. Het was de voorzitter, die aan dezen telken male een bijzondere attractie verbond. Wel had de tocht een ander karakter dan vroeger; het z.g. admiraalzeilen was niet meer dan dat men op een rij achter elkander voer, maar de gezelligheid die volgde, dat was waarom zoo velen gaarne van de partij waren.

De voorzitter, tevens admiraal, voer voorop in het eskader. Zoo deed hij dat b.v. in 1912 met zijn „Noordster". Nadat hij het bevel tot ankeren gegeven had, zochten de vaartuigen ligplaats om hem heen. Men werd toen genoodigd op het admiraalschip over te stappen, waarop de voorzitter plechtig het woord nam en herinnerde aan het huwelijk, dat destijds de Doge van Venetië telken jare sloot tusschen de stad en de zee. Toen de schepen van „Het IJ" voor het eerst in het seizoen weder buiten de sluizen kwamen na den voor den zeiler te langen winter, sloot ook hij de echtverbintenis tusschen de zee en de vereeniging. Een ring werd aan de zilte baren toevertrouwd. Na afloop der symbolische plechtigheid ging de champagne rond.

In 1913 waren het toespelingen op de gebeurtenissen van 1813, die de attractie vormden, doch het mooist maakte de admiraal het in het daaropvolgend jaar.

Nadat hij de vloot ten anker had doen gaan, behalve zijn eigen schepen „Noordster" en „Mercur", trokken deze ieders aandacht door hun vreemde manoeuvres, herinnerend aan die der visscherlui. Al dra bleek dat die twee jachten in den geest der Markers een groot net tusschen zich uitgespreid hielden en visschende waren. De zeilers - er reeds aan gewoon, dat er altijd iets bijzonders gebeurde - wachtten rustig af wat komen zou. Na korten tijd voegden de twee schepen zich bij de overigen. Allen gingen nu aan boord der „Noordster", waarop de admiraal het woord nam. Hij herinnerde aan de groote vloten, die in vroeger eeuwen langs de Zuiderzee het trotsche Amsterdam bereikten, aan den rijkdom die langs haar vervoerd werd. Voorbij waren die tijden. Van beteekenis was de zee niet meer en niet aan rijkdom moest thans meer gedacht; het was slechts een armoedig bestaan dat nu een bevolking van visschers er op vond. Ja, de tijden waren z66 veranderd, dat de Zee tot land gemaakt oneindig veel grooter baten zou afwerpen. Dat werd beweerd althans, maar was het zoo? Was de vangst der visschers zoo onbelangrijk? Hij wenschte de proef op de som, waarom hij nu zijn schipper gelastte het net naar binnen te halen, dat nog steeds te water hing, hoe wel zoo, dat de vangst niet meer ontsnappen kon. En ziedaar, welk een visch ! Een groot beest, wel anderhalve meter lang, met spitsen bek en glinsterende schubben zat in het net en werd niet zonder moeite aan dek getrokken. Hadden nu diegenen gelijk, die aandrongen op de drooglegging der Zuiderzee? Neen; waar dergelijke visschen nog gevangen worden, daar was drooglegging niet gemotiveerd en ook als zeiler moest hij het verlies van dien heerlijken waterplas, waar duizenden zeilers en jachten gezworven en gewedstrijd hadden, ten zeerste betreuren.

De buit moest nu verdeeld en de schipper nam zijn mes. Hij sneed den visch netjes open en tot vermaak van allen kwamen uit het fraaie dier een keur van blikjes sardines, potjes ansjovis of mosselen en andere lekkernijen, die verdeeld werden. Nadat de champagne rondgegaan was, zette ieder zich aan de koffietafel bij zich aan boord.

Was het wonder, dat die president populair was? Geen gelegenheid ging voorbij of hij had een grap; daarbij kon hij op geestige wijze de zeilers geducht de waarheid zeggen of wel den weg wijzen, dien volgens hem bewandeld moest worden om de sport te doen bloeien. Dit deed hij b.v. in een jaarverslag op rijm, dat hij in 1908 aan een diner uitbracht.

Een tweetal coupletten volgen hier:

*Een schrik voor zeilers in ons land  
Dat is 't berucht' Enkhuizer zand.  
Doch nooit liet 't zooveel van zich spreken  
Als in de laatste twalef weken.  
De „Ada“, „Never-mind“, „Helene“,  
Zij waren er haast voor goed verdwenen,  
Mooi voorgegaan door „Karekiet“,  
Die kende de vaargeul ook al niet.*

D' Enkhuizers baden in de kerk:

*„Heer geef ons, redders, heel veel werk!  
Wat al voor dingen ons nog wachten,  
Laat ons deez' wijze leer betrachten,  
Het niet te zoeken in dure schepen,  
Waarvan wij nooit heel veel begrepen,  
Maar flinke zeilers aan te kweeken,  
Daarvan is 't nut weer klaar gebleken.  
Dan zal „Het IJ“ nog jaren bloeien,  
Een krachtig Neerland er uit groeien.*

Het uitbreken van den oorlog was, zooals van zelf spreekt, een geduchte slag voor de vereeniging. Op de gewone wijze werd het jaar begonnen. Gedurende de Paasch- en de Pinkstervacantie profiteerden een aantal jachten flink van het goede weder om tochten te maken; later maakten zij de wedstrijden op de Brasemermeer, te den Helder en Antwerpen mede. Andere weder ondernamen in de zomervacantie zeiltochten of maakten zich gereed reizen te aanvaarden; nog stonden er wedstrijden op het programma en voor „Het IJ“ bijzonderlijk nog twee boottochten, toen de groote Europeesche oorlog uitbrak en alle plannen in duigen vielen.

De ondernomen tochten werden afgebroken; ieder spoedde zich naar huis. De beraamde plannen bleven onuitgevoerd, de uitgeschreven wedstrijden vervielen, de zeilerswereld was als met lamheid geslagen. Aan uitvaren werd niet meer gedacht.

Maar zooals de muizen, die opgeschrikt in een nachtelijke ravotpartij eerst wegstuiven naar hun schuilhoeken, daarna hier en daar weder naar buiten gluren en te voorschijn komen om voorzichtig aan te beginnen en het spel te hervatten, zoo besloot de een na den ander het zeil weder te hijschen. Men ondernam weder dagreisjes. De pret was er echter af; groote tochten werden niet meer ondernomen, aan wedstrijden of boottochten werd niet meer gedacht. De stemming daartoe was er niet; geen wonder, waar zooveel treurigs geschiedde.

Evenmin bestond er in 1915 neiging feestelijkheden te organiseeren en dus ging het 30-jarig bestaan der vereeniging zonder ophef voorbij. Maar al werd geen uiterlijk teeken van leven gegeven, de vereeniging bleef krachtig en de liefde tot varen verflauwde niet.

Hetzelfde beeld leverde ook de geheele Nederlandsche zeilsport, die te zamen arbeidde aan het Congres voor Watersport, waarin ook „Het IJ” en enkelen harer leden een werkzaam aandeel hadden. Door die eendrachtige samenwerking werden de fundamenten gelegd voor nieuwen bloei bij komend herstel.

De botterwedstrijd werd als naar gewoonte gezeild in dat jaar; echter geschiedde dit thans met toepassing van handicap, een maatregel, die reeds het jaar te voren op voorstel van Haarlemsche zijde het eerst toegepast was. Na veel discussie was men er toe overgegaan, omdat gebleken was, dat de schepen niet gelijkwaardig waren en van het lot bij de verdeling der bidders tusschen de zeilers al te veel afhing. Men besloot toen tevens den snelsten botter een extra prijs toe te kennen.

In 1915 werd daarenboven een tweede botterwedstrijd - en toen weder volgens de oude bepalingen - georganiseerd, ter herdenking van het feit, dat men in dat jaar reeds voor de 25ste maal in de visschers-vaartuigen gestreden had.

Ook in 1917 werd behalve de gewone botter-wedstrijd er nog een tweede gehouden, en wel een als proef, die iets geheel nieuws bracht. De baan, die - behoudens bij wind-stilte - telken jare afgelegd werd, liep van den IJ-toren, naar de zwarte ton van het Muiderzand, langs den vuurtoren van Marken, om dit eiland heen naar de Gouwzee en vandaar terug naar den IJ-toren. Thans werd den zeilers de keuze gelaten deze baan hetzij in de genoemde, hetzij in de tegengestelde richting te varen.



Gezicht op veesteiger en jachthaven der Zeilvereeniging „Het IJ” 1885-1919 (Overgenomen uit The Port of Amsterdam, publ. by the Municipality of Amsterdam, 1914)

Het bleek voor het bestuur telken jare moeilijker om goede en gelijkwaardige en een voldoende aantal bidders op Marken te huren. In 1918 had het met groote moeite nog beslag weten te leggen op een achtstal vaartuigen, hoewel er tien inschrijvers waren. Niets heeft het bestuur nagelaten om bidders voor dien eigenaardigen wedstrijd, die steeds een groote attractie geweest was, beschikbaar te krijgen; maar het heeft niet mogen baten. De Markers maakten veel bezwaren, zij stelden ongehoorde eischen; zij hadden er geen zin meer in.

De laatste botterwedstrijd had in genoemd jaar plaats. Het zal wel voor altijd de laatste geweest zijn, want het is zeer de vraag of de wedstrijdzeilers, verwend als zij in de lichte en vlugge jachten der eenheidsklassen zijn, nog plaats zullen willen nemen aan roer en zwaarden van de logge bidders. Als voorlooper op de wedstrijden in de eenheidsklassen is die typische strijd in de visschersvaartuigen te beschouwen.

Nadat de beker, destijds door Baron van Tuyll van Serooskerken uitgeloofd, gewonnen was, had de heer E. H. Crone een nieuwen beker geschonken en toen ook deze in permanent bezit overging, loofde het IJ-bestuur een zilveren kruisermodel uit. Hierom werd nog eenige jaren gestreden, maar definitief gewonnen werd het niet.

Gedurende het jaar 1916 beleefde de watersport in Nederland in het algemeen verdere herleving. Er kwamen nieuwe jachten en de wedstrijden konden zich verheugen in groter deelname. Ook „Het IJ” ondervond de voordeelen dezer ontwikkeling. Al nam het ledental nauwelijks toe het had in de jaren te voren een aanzienlijke achteruitgang te zien gegeven - de herleving blijkt uit het aantal inschrijvingen voor de nationale wedstrijden door haar uitgeschreven op Buiten IJ en Zuiderzee. Een en vijftig deelnemers verschenen aan den start. De kleine vaartuigen voeren voor Durgerdam, de groote op de Zuiderzee.

De openingstocht en de botterwedstrijd vonden weder plaats en de leden volgden aan boord van een stoomboot de wedstrijden der „Koninklijke”.

Konden zij in 1917 den eersten botterwedstrijd nog volgen met een stoomboot, het verbod uitgevaardigd tengevolge van den kolennood om stoomboten voor pleziervaarten te gebruiken, maakte dit bij den tweeden en ter bijwoning van de wedstrijden der „Koninklijke” onmogelijk. Door het gebrek aan benzine kwam de geheele vloot van motorboten stil te liggen. De zeilsport plukte hier voordeel van, doordat verscheidene motorboot-eigenaren zeilvaartuigen aanschafden. Ondanks de toenemende duurte, de schrikbarende prijzen die voor nieuwe, zoowel als tweedehands jachten betaald werden, en de hoge kosten voor touwwerk, verf, enz., breidde de jachtvloot zich in dat jaar sterk uit. De grenzen waren ook dicht; met een jacht kon men vrijelijk rondvaren, zijn vakantie genieten en aan boord voor een oogenblik alle oorlogsellende en narigheden vergeten. Ook „Het IJ” profiteerde van dit alles en in haar haven was ruimte tekort; 43 plaatsen waren verhuurd en de 57 vaartuigen, die gedurende het seizoen gastvrijheid verzochten, bewezen, dat er heelwat reizen ondernomen werden en de Nederlandsche jachtvloot verre van stil lag.

Maar de huishoudelijke moeilijkheden, welke bij eigen haard voortdurend zorg baarden, verlieten den zeiler aan boord niet. De belemmeringen namen voortdurend toe en wie herinnert zich niet meer hoe het in 1918 vooral de levensmiddelenvoorziening was, die het maken van tochten zoo moeilijk, ja schier ondoenlijk maakte? Voorraden aan boord, geen denken aan, een wacht aan de Oranjesluis of elders kon ons snappen. En dan de moeilijkheid geen petroleum voor kookdoeleinden te kunnen krijgen. Was men ergens met zijn schip in een haven beland, het eerste werk was met een flesch den wal op te gaan en te probeeren hier en daar en overal om een liter van dat kostelijk vocht te bemachtigen. Had men dat, dan moest de flesch weer voorzichtig naar boord getransporteerd. Geen veldwachtersoog mocht er op vallen. Toch hadden die reizen en de moeilijkheden hun charme.

Wel waren alle zeilbenoodigheden, touw, draad, verf, lak, enz., duur, slecht of niet te krijgen, maar ondanks dat bloeide de watersport.

„Het IJ" hield twee wedstrijden: een nationale wedstrijd, waarvan de deelname onder de verwachting bleef en den reeds genoemden en laatsten botterwedstrijd. Beide konden de leden per stoomboot weer volgen. Over de kosten daarvan klaagt de penningmeester luide.

Het ledental was vooruitgegaan. Aan het einde van 1918 telde de vereeniging in totaal 238 leden, waarmede de achteruitgang na de oorlogsverklaring ingehaald was.

Een zeer groot verlies trof de vereeniging door het heengaan van den geliefden president. Wel had een langdurige ziekte zijn stalen gezondheid geknakt en had men hem in 1917 ook weinig op het water gezien, maar in den zomer van 1918 had hij weder geregeld met zijn trouwe „Mercur" gevaren. Ook had hij nog de maandelijksche vergadering van Donderdag 12 December 1918 gepresideerd, toen de dood hem opriep. Op het punt als naar gewoonte naar kantoor te gaan, werd des Maandagsmorgens daaropvolgend, zijn werkzaam leven afgebroken.

Groot was de neerslachtigheid, zich openbarende in de vereeniging. Men herinnerde zich op welk een waardige wijze hij altijd de vereeniging in Nederland zoowel als buitenland vertegenwoordigd had. Met steun en goeden raad had hij steeds klaar gestaan; geen arbeid was hem te veel geweest. De belangen der vereeniging en die der zeilsport in het algemeen wist hij intensief te bevorderen. Geacht en geëerd was hij door ieder die hem kende.

Met het jaar 1919 begint een nieuwe en de jongste periode in het bestaan der Vereeniging. Door het overlijden van den voorzitter stond men voor het benoemen van een nieuwen president; doch daarbij bleef het niet. Toen één in het reeds genoemde driemanschap heengegaan was, stelden de heeren Juchter en Schmidt zich voor een bestuursfunctie niet meer herkiesbaar. De periode van aangenaam samenwerken achtten zij afgesloten. De leden respecteerden hun besluit. Met algemeene stemmen werd den heer Schmidt als dank voor zijn accuraat beheer het eere-lidmaatschap aangeboden. Den heer Juchter was hetzelfde reeds tebeurtgevallen in 1914 bij de herdenking van het feit dat hij 25 jaren lang zitting in het bestuur gehad had.

Het nieuwe bestuur bestond uit de heeren H. Kersken Hzn. als voorzitter, W. C. Deenik Zzn. ondervoorzitter, Ernst Crone secretaris, Chs. Kuypers penningmeester en verder de heeren J. Otto Roelofs, B. C. Kiewit en M. H. Rozelaar. De nieuwe voorzitter, had toen reeds lang zitting in het bestuur, de laatste jaren als vice-president. Nadat de heer Juchter gedurende een tweetal jaren het penningmeesterschap ter vervanging van den heer Kuypers waargenomen had, werd hij in 1923 opgevolgd door den heer B. Meers.

Een vuurproef zouden deze heeren te doorstaan krijgen; men wist toch dat de grootste moeilijkheden in aantocht waren. Zij betroffen de haven.

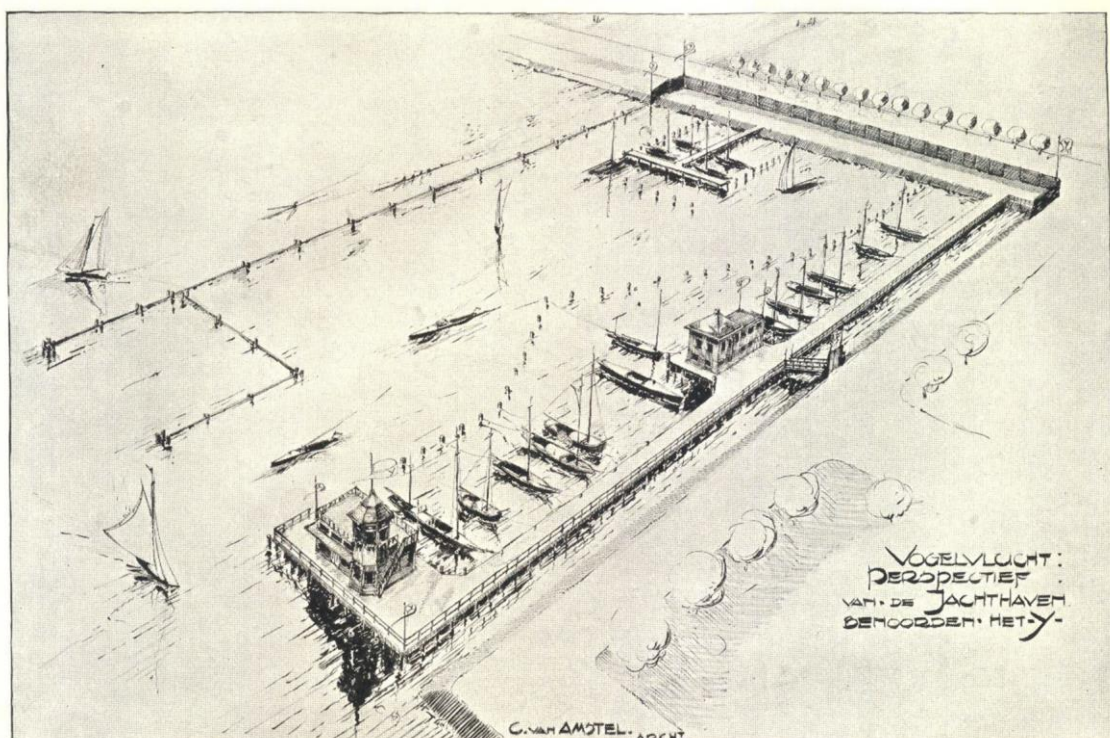
Had reeds jarenlang het oude bestuur gevoeld, dat de havenhuur mettertijd door de Gemeente opgezegd zou worden en had men voorzichtigheidshalve een reserve gevormd, die in den aanvang van 1919 tot iets meer dan f 9000.- gestegen was, langzamerhand was het vraagstuk meer urgent geworden. Naar aanleiding van berichten wendde het bestuur in 1917 zich eenige malen tot het Gemeentebestuur met de vraag of de verhuizing spoedig zou moeten geschieden en welk terrein dan voor een nieuwe jachthaven aangewezen zou worden. Een antwoord kwam echter niet in en het scheen dat de groote plannen nog niet ten uitvoer gebracht zouden worden, waarvoor de vereeniging te wijken had.

De duurte van alles en het ontbreken van zeer vele noodzakelijke materialen maakten het verwezenlijken dier plannen vooralsnog onmogelijk. Zoo ging ook 1918 voorbij. Er werd wel geïnformeerd, maar haast met de verplaatsing scheen er niet, hoewel het bestuur op dat punt niet gerust was. Maar al te zeer bleek de angst gegrond, want in het einde van 1918 kwam tenslotte een juist geformuleerd voorstel en bleek dat de noodzaak haar haven te verplaatsen de vereeniging toch plotseling overviel. De haven moest reeds vóór 30 April d.a.v. ontruimd zijn.

De volgende jaren staan geheel in het teeken van havenbouw; de invloed van dien bouw doet zich heden ten dage nog maar al te sterk gevoelen.

Veel werd nu onderhandeld over de watervlakte aan de overzijde van het IJ, waarin het Koningsdok gelegen had. Eindelijk werd een overeenkomst aangegaan en de huur gesloten. Door het ontvangen der opzegging ontstond de noodzakelijkheid met grooten spoed plannen te maken voor de nieuwe jachthaven en te zorgen, dat de benooidge gelden ter beschikking van het bestuur kwamen. De architect, de heer C. van Amstel, leverde de teekeningen, een inschrijving volgde, en het werk werd gegund voor f 74.000.-. Op de vergadering van 6 Maart 1919 werd de tweede zorg besproken en het bestuur gemachtigd een obligatieleening aan te gaan van f 74.000.-, rentende 4%, in 25 jaren af te lossen. Om de noodige gelden voor rente en aflossing bijeen te brengen bleek de noodzakelijkheid de contributies en havengelden te verhoogen, waartoe besloten werd.

De groote moeilijkheden kwamen toen eerst. De leening werd lang niet volteekend; ondanks bezuinigingen, ondanks het gebruiken der reserve, bleef er geld te kort en eerst na veel moeite slaagde het bestuur er tenslotte in het geld bijeen te verkrijgen. Bovendien schoot de aannemer niet op. Had deze al beloofd in September 1919 gereed te zijn, in Januari '20 was dat nog verre van waar. Ook door vele andere omstandigheden was de bouw vertraagd en zoo was het dat in 1919 de oude haven reeds afgebroken werd en dientengevolge de jachten van daar verjaagd werden, toen de nieuwe - hoewel onvoltooid - aan deze een onderkomen verschaffen moest. Voor de jachteigenaren was die toestand vrij onplezierig, doch andermaal ondervond het bestuur niets dan medewerking van de huurders der ligplaatsen.



Jachthaven der Zeilvereeniging „Het IJ”

Op 15 Mei 1920 kon tenslotte de officieele opening der haven plaats vinden, al is het geheele jaar door nog gewerkt aan de afwerking en het geschikt maken der ligplaatsen.

Algemeen was de belangstelling; niet alleen van de zijde der leden of eere-leden, maar ook van de autoriteiten. De wethouder van Publieke Werken, de heer W. de Vlugt, was tegenwoordig, hetgeen door het bestuur op hoogen prijs gesteld werd.

Gedurende dat jaar waren 53 ligplaatsen verhuurd, waarmede de haven nog lang niet vol was. Een aardig clubgebouwtje met afzonderlijke bestuurskamer was aan den ingang op den steiger verzezen en een ruime loods met bergplaatsen en kasten, kleedkamers etc., tevens woning voor den havenmeester P. W. Boll, sierde het geheel. De jachten liggen in een lange rij langs den steiger, terwijl de kleine gemeerd worden aan een Tvormigen steiger. Voor het eventueel aanbrengen van een grooter getal ligplaatsen is ruimte gebleven.

En hoe stond het met de zeilerij en met de stemming in de vereeniging in die laatste jaren?

Het spreekt, waar de financiën groote zorgen baarden door den kostbaren havenbouw, ondernomen - natuurlijk buiten den wil der vereeniging - in den allerduursten tijd, dat groote wedstrijden of feestelijkheden van de baan waren. Uitgaven daartoe konden niet gerechtvaardigd worden, daar zelfs voor het bestaan der vereeniging gevreesd werd. Anders dan een openingstocht op een Zondag in Mei - afgelast wegens het slechte weder - en een wedstrijd voor de Regenboogklasse op het Buiten IJ, gehouden in samenwerking met de „Koninklijke" kon in 1919 den leden niet geboden worden.

In het volgend jaar had de traditioneele openingstocht op andere wijze plaats en werd er een tweedaagsche tocht van gemaakt met diner in hotel Spaander in Volendam, waar een vroolijk dansje den avond besloot. Een nationale wedstrijd werd om financieele redenen niet gehouden. Doch de zeilers stelden zich schadeloos en met 12 jachten ondernamen zij een gezelligen tocht naar Sneek voor bezoek aan hardzeilerij en kermis.

De openingstocht naar Volendam werd sindsdien herhaald, omdat het feest zoo in den smaak gevallen was, maar aan wedstrijden, zooals die vroeger georganiseerd waren, daaraan viel niet meer te denken. Zuinigheid en inkrimpen was geboden, waarom het bestuur bedacht op zeer bescheiden wijze een wedstrijd te geven op het IJ voor de jachthaven. In 1921 geschiedde dat voor het eerst. Het werd een onderlinge zeilwedstrijd voor de 45M2. klasse, Regenboogklasse, de Schelde-jollen en 12-voets-jollenklasse. Gecombineerd werd deze wedstrijd gehouden met roeiwedstrijden voor leerlingen van Amsterdamsche hogere burgerscholen en gymnasia van de Ver. ter Bevordering van de Watersport onder Jongeren en den Amsterdamschen Bond voor Lichamelijke Opvoeding. De van Leeuwen-Tydemans-beker werd daarbij o.a. verroeid. De groote belangstelling van de zijde der leden, van de schooljeugd, van de ouders der deelnemers en van de leeraren en schooldirecteuren bewees dat de wedstrijd in den smaak viel. Op het terras vóór het clublokaal en op het dak volgde een groote menigte dames en heeren de prestaties der zeilers en roeiers. De jongens en meisjes stonden en zaten op schuiten voor de haven gemeerd. Een groote propaganda voor roeien en zeilen in klein materiaal was van dien wedstrijd uitgegaan.



Nog konden in het jaar 1921 door „Het IJ”, gecombineerd met de „Koninklijke” en het Handicap-Comité, gedurende 4 dagen van September zeilwedstrijden op Buiten- IJ en Zuiderzee gehouden worden. In aansluiting met den traditioneelen wedstrijd op Koninginnedag op het Binnen-IJ van de „Koninklijke” werd dit een Amsterdamsche zeilweek, waarvoor groote belangstelling was en waaraan een groot getal jachten deelnam. De prettige samenwerking tusschen de drie vereenigingen liet slechts de aangenaamste herinneringen na, behalve bij den penningmeester.

In de volgende jaren had „Het IJ” voor een dergelijk feest geen geld meer. Bij den openingstocht en den bescheiden wedstrijd voor de haven moest het blijven. De laatste, welke zooveel succes gehad had, werd uitgebreid, in 1923 met de 6-meter klasse. Op ruimer schaal werd deze wedstrijd in 1924 op touw gezet. Op den Zaterdag hadden plaats de gebruikelijke roeiwedstrijden tusschen de schoolploegen en startten de Vrijbuitenklasse, de 12-voets jollen, de Scheldejollen, Regenboogklasse en de 45 M2.-klasse. Maar niet alleen dien middag werd er gestreden, ook op den Zondag werden door de zeilers nog twee starts gemaakt.

Al beletten de financiën het geven van veel uiterlijk leven, innerlijk bleef de vereeniging hecht, ook al hadden zich reeds sinds 1918 veel moeilijkheden voorgedaan en was het niet gemakkelijk geweest het leven er in te houden toen de economische omstandigheden zich zoo wijzigden.

Nog had 1919 denzelfden grooten bloei der zeilsport te zien gegeven van het jaar te voren en ondanks duurte, verhoogde schippersloonen en angstig hoge rekeningen voor herstellingen werd er druk gezeild, waren er nieuwe schuiten gekomen en waren er nieuwe zieltjes voor het water gewonnen. De proviandeeringsmoeilijkheden waren nu vergeten en zonder formaliteiten of onaangenaamheden van distributie was alles weder verkrijgbaar.

Maar het belastingzwaard hing de zeilerswereld boven het hoofd. De nationale sport bij uitnemendheid, een bron van volkskracht, zou belastingobject worden in het land, waar de zeilerij haar oorsprong had, van welks bewoners anderen het zeilen leerden en de vaartuigen overnamen, in dat waterrijke land, dat nog aan de geheele wereld het voorbeeld geven moest als het geldt de vaardigheid der bewoners in het zich bewegen op het water.

De animo zakt snel. Daarenboven was de tijd van geweldige ontwikkeling van handel en nijverheid voorbij. De tijdsomstandigheden oefenden in 1921 een zwaren druk uit op de zeilsport in Nederland. De hoge belastingen op vaartuigen en personeel, de hoge onderhoudskosten, enz. brachten verschillende zeilers er toe hun jachten op te leggen, terwijl de moeilijkheden in het economische leven velen noodzaakten hun vaartuigen ten verkoop aan te bieden. Het spreekt dat onder die omstandigheden geen koopers kwamen opdagen; de prijzen der jachten, nog voor kort ongekend hoog, schoten omlaag. Aan nieuwe bestellingen dachten slechts weinigen, en geschiedde dit, dan werd de bouw aan Duitsche werven opgedragen. Waar de druk op de zeilsport van twee kanten kwam en dubbel zwaar dus was, daar zochten de beoefenaren op andere wijze ontspanning. Wie het nog kon ging naar het buitenland.

Onnoodig te zeggen dat schippers ontslagen werden, jachtwerven geen opdrachten ontvingen en leveranciers der zeilerswereld, zoo van jachtbenoedigdheden - en dat zijn er vele - als levensmiddelen, schade ondervonden.

Terwijl de zeilsport zware slagen leed en de groote jachten, het een na het ander, verdwenen, bleven de kleine in dat jaar op het water en flink was nog hun deelname aan de gehouden wedstrijden in 1921. Waar de Zeilvereeniging „Het IJ" ook voor het meerendeel kleine jachten in haar haven herbergde, troffen haar de tijdsomstandigheden toen nog niet zoo zwaar. Haar haven bleef nog gevuld, geen schepen werden er opgelegd.

Maar in het jaar 1922 was de verhouding omgekeerd. Begon de zeilwereld in Nederland het hoofd weder wat op te steken, vierden vele vereensluiting onder hen krachtiger en werd het leven in de vereeniging opgewekter. De jachten kunnen verdwijnen, maar de liefde voor het zeilen blijft en blijft zich uiten.

Moest het bestuur in de jaren 1919 tot 1921, toen het te strijden had met groote moeilijkheden, maar toen de zeilerij bloeide, telkens klagen over het geringe medeleven dat de leden toonden in de zaken de vereeniging betreffende, over hun lauwheid en de geringe opkomst op de vergaderingen, het jaar 1922 brengt omkeer. Al leefde toen de vereeniging op kleinen voet en al bleek voor de buitenwereld van haar bestaan slechts weinig, naar binnen zag het er toen heel anders uit.

De opkomst op de vergaderingen werd beter en velen der leden kwamen wekelijks bijeen tot een clubavond. Wanneer de feestcommissarissen een vroolijken avond organiseerden, dan kwamen behalve de leden ook de dames en de introducées, dan werd er gedanst en heerschte er een goede geest. Dan bleek dat er een band tusschen de leden bestond.

Maar ook voor de vereeniging en voor de zeilkwesties was de belangstelling herboren. Een verzameling van boeken en tijdschriften op zeilgebied werd aangelegd. Toen de plannen bekend werden tot het verzeilen van een kampioenschap in 12-voetsjollen kwam staande de vergadering het geld bijeen om zulk een vaartuigje aan te koopen teneinde mede te kunnen dingen in de wedstrijden. Men ging verder nog, een vlootfonds werd dien avond gesticht (16 Februari 1922). Maar ook daarbij bleef het niet. Het beste bewijs voor herleving was de stichting der aspiranten-afdeeling. Reeds lang had deze zaak het bestuur bezig gehouden. Jonge zeilers te kweken was een aantrekkelijke gedachte, doch de bezwaren mochten niet onderschat worden: het zou geld kosten, wie zou de jongeren leiden en onderrichten, waar zouden de oefenscheepjes vandaan komen? Tot overeenstemming kwam men en de afdeeling werd opgericht. Jongens en meisjes, die 16 jaar zijn, kunnen zwemmen en toestemming van de ouders hebben, konden zich opgeven als aspirant. Al spoedig telde de afdeeling 18 leden, waaronder drie meisjes. De voorzitter werd de leider en de bezielende kracht der afdeeling. De heeren P. Juchter Jzn. en W. Kaiser werden zijn helpers. In het eerste jaar maakten zij gebruik van een schouw der Ver. ter bevordering van de Watersport onder Jongeren, welke in de haven lag en door die vereeniging voor instructiedoeleinden gebruikt werd. Zij ontvingen les in schiemanwerk, en over onderwerpen, die met zeilen in verband staan. Nadat zij eerst het omgaan met een klein vaartuig gezien hadden, werd door hen een tweedaagsche tocht gemaakt aan boord van den klipper „Lichtstraal" der juist-genoemde vereeniging, waardoor zij ook kennis maakten met de praktijk van de behandeling van een grooter vaartuig en met de eenvoudige plaatsbepaling op zee.

Een grooten vooruitgang onderging deze afdeeling het jaar daarna. Een eigen vaartuig werd aangeschaft. Dank zij de opbrengst van een verloting gehouden bij een winterfeest, dank zij ook eenige giften van IJ-vrienden, kon aangekocht worden het oude zes-meterjacht „Halve Maen".

Het werd „President Crone" gedoopt om de herinnering levendig te houden aan den overleden voorzitter, wiens gegeven voorbeeld het tegenwoordig bestuur steeds gaarne voor oogen hield. Daarnaast maakten de aspiranten gebruik van twee vaartuigen der Ver. ter Bev. v. d. Watersport o. Jongeren en van een Regenboog, ter beschikking gesteld door den heer W. N. van de Poll, den havenmeester der Gemeente.

De geliefde gedachte een instructievaartuig te hebben, jonge zeilers te kweken, was daarmede in vervulling gekomen. Jaren heeft het geduurd voordat het zoover was en tenslotte - in den moeilijksten tijd zelfs - kwam het besluit er door. De vereeniging plukte er reeds de vruchten van, want verschillende der aspiranten, die den 20-jarigen leeftijd bereikt hadden, meldden zich als lid aan. Die jonge leden worden de kracht der vereeniging. Zij hebben geleerd met een vaartuig om te gaan; bij hen is reeds belangstelling voor de zeilsport gekweekt. Daar die belangstelling, eens opgewekt, blijft, zullen zij voor de zeilsport blijven gevoelen.



C. Jaski 1885—1888



P. Altink Jr. 1889—1904



E. H. Crone 1905—1918



H. Kersken Hzn. 1919—heden

Voorzitters der Zeilvereeniging „Het IJ”.

Wie zeilt, die weet hoe het beheerschen van zijn schip nuttig werkt. Het is niet alleen het leven in de open lucht, in weer en wind, dat gezond is, maar het zeilen staalt den wil, het kalmeert de zenuwen, het kweekt handigheid en oefent het uithoudingsvermogen, het brengt moed, en durven, leert uitkijken, acht geven op de omgeving en vastberadenheid, het dwingt tot snel besluiten nemen.

Degeen die zich tot de plaatsbepaling aangetrokken gevoelt brengt het op wetenschappelijk terrein. Door te zeilen zooals het behoort, kan men een beter mensch worden. Van de zeilsport gaat kracht uit. De beoefening ervan is een volksbelang.

Een ander blijk van herleving is de komst in de haven gedurende 1924 van de yawl „Regina" van den heer P. Nieman en van de nieuwe kits „Frida" van den heer Ernst Crone. Het laatste schip volbracht reeds een reis naar de Deensche wateren en een naar het Engelsch Kanaal.

En meer licht kwam er ook in de financiën. Al blijft de exploitatie den penningmeester de grootste zorgen nog baren, doordat de haven niet dat opbrengt waarop gerekend is - de twee lasten die de zeilsport drukken dienen eerst te verdwijnen de schuldenlast der vereeniging is verlicht. Dank zij de instelling van het lidmaatschap-voor-hetleven is dit gelukt. Leden, die in eigendom afstaan een obligatie van f 500.- in een leening der vereeniging, verkrijgen dit.

Door de medewerking van eenige leden kwam reeds een aanzienlijk bedrag binnen. Anderen zullen het voorbeeld volgen, hetgeen ook noodzakelijk zal zijn om de financiën wederom gezond te maken.

Al heeft de zeilerij zich niet kunnen herstellen in die mate die te wenschen is, wij zagen dat het jaar 1924 in andere opzichten voor de Zeilvereeniging „Het IJ" opleving en voorteekenen tot omkeer ten gunste bracht. Het is een gelukkige omstandigheid dit te mogen constateeren nu haar veertigjarig bestaan herdacht zal worden. Duidelijk blijkt de wensch om ondanks druk en belemmeringen in stand te houden de nuttige, echt-vaderlandsche stichting onzer voorgangers.

Al telt de haven slechts enkele groote jachten -hopen wij dat zij blijven - al wordt het wedstrijdzeilen niet druk beoefend door de leden, het toer-zeilen in de kleine vaartuigen bloeit. De vlag der vereeniging wordt nog wijd en zijd in den lande des zomers getoond. Het is een blijk van het leven der vereeniging, terwijl de goede geest, de ruime belangstelling der leden op vergaderingen en de steun, dien zij aan het bestuur verleen, evenveel bewijzen zijn van haar kracht.

Het is dank zij dien steun der leden, dat de Zeilvereeniging „Het IJ" zal doorgaan op den weg eens door onze voorgangers gewezen en dat het bestuur zal kunnen handhaven het karakter eens door hen aan de vereeniging gegeven. Dat is: een vereeniging van oprechte zeilliefhebbers wier principe was: neem zelf het roer en de schooten in handen, wees geen vreemdeling op uw schip, maar de schipper op uw vaartuig. Zeil niet alleen voor het vermaak of de gezelligheid, maar om des varens wille.

Dit principe gehandhaafd is de hechtste grondslag voor den bloei van de zeilsport.

NASCHRIFT.

Wij kunnen dit boekje niet eindigen, terwijl onze gedachten nog zijn binnen de enge grenzen eener vereeniging, zij het dan ook, dat deze er een is, die door haar werk en de resultaten daarvan ongetwijfeld een zekere beteekenis bezit.

Over de zeilsport in ons land in haar geheel moeten wij tot slot een blik nog werpen.

Het valt dan op, hoe daarin naar voren treden twee richtingen: het toerzeilen en het wedstrijd-zeilen. Beide hebben haar aanhangers. Vele zeilers ook beoefenen de twee takken van sport.

Gezegd mag worden dat eerstgenoemde richting: het toerzeilen, telt een groot aantal beoefenaren, die gedurende het zeilseizoen op de vrije Zaterdagmiddagen en Zondagen kleine tochtjes maken en die de vacaties gebruiken om er eens wat verder op uit te trekken. Zij zoeken de vele schilderachtige hoekjes op, waaraan ons land zoo rijk is en te vinden bij de meertjes, de vaarten en de plassen. Zij kennen het genot van het leven in de natuur, geheel vrij en onbezorgd, ook het genot van het zwerven met hun schip en het varen langs vreemde wateren, hetgeen een ontspanning en een oefening tegelijk is. Al worden die reizen meestal niet geboekstaafd en laten de toerzeilers over het algemeen weinig van zich spreken, door hun reizen - welke zij tot Friesland en de Wadden of tot België uitstrekken - geven zij toch blijk van hun varenskennis, volharding en uithoudingsvermogen.

Hoe zeer te betreuren is het, dat door de thans heerschende omstandigheden zoo vele van onze schoone en grootste jachten verkocht, verdwenen of opgelegd zijn. Zij waren het, die de zee bevoeren en het rood-wit-en-blauw fier wapperend aan den top van den bezaansmast toonden in het buitenland. Wij kunnen niet anders dan hopen, dat beter tijden zullen komen en dat dan wederom velen onzer zeilers zullen volgen den weg gekozen door kapitein Johannes de Geus, die in Augustus 1660 het jacht aan den Koning van Engeland geschonken, gelukkig overbracht of van den heer J. Wijnsouw, die in den zomer van 1846 met zijn kopjacht „Apollo" via Zuiderzee en Waddenkust de Elbe opvoer. Hij was de eerste, die in Hamburg de Hollandsche vlag van een pleziervaarttuig zou doen waaien. Ook mogen zij tot voorbeeld nemen de reis van den prinselijken schoener rond het eiland Wight. Dat onze zeilers dan elders bewijzen, dat er nog een jachtvloot in Nederland bestaat, en er onder hen nog mannen zijn, die de zee bevaren durven ! Hij, die de wijde wateren verkiest, is - indien hij tenminste beschikt over de noodzakelijke kennis van stuurmanskunst en zeemanschap - behalve zeiler ook zeeman. Hij vaart, zijn schip is zijn trots, de besturing ervan een geestelijk genot en met zijn ervaring kan hij de kennis van anderen verrijken.

Een groote schare bekende wedstrijdzeilers bezit Nederland en onder hen zijn er, die tropheeën in het buitenland voor ons behaalden. Wij moeten achting gevoelen voor hun kennis van het jachtzeilen, dat zij in de uiterste perfectie verstaan en voor de wijze waarop zij boot, tuig en bemanning in alle opzichten beheerschen. Wij kunnen er ons over verheugen, dat de kunst van het zeilen met de moderne vaartuigen, waarvan er beroemde op Hollandsche werven gebouwd werden, op hoogen trap staat.

Het is nog niet lang dat de kennis van wedstrijdzeilen in breeden kring zoo toegenomen is. Een vergelijking met een kwart eeuw geleden geeft een grooten vooruitgang te zien. De overwinningen in Gothenburg en het veroveren na langjarigen strijd van de One-ton- Cup (1924) zijn de bewijzen van dien vooruitgang.

Ook het toerzeilen staat thans op hooger trap dan een dertigtal jaren geleden. Was het toen nog uitzondering dat Amsterdamsche jachten tochten door Zeeland ondernamen zonder hulp van een loods, thans komt dat niet meer voor en zoekt de zeiler zelf zijn weg.

Het heden geeft deels aanleiding tot sombere, zeer sombere overpeinzingen zelfs, wanneer wij denken aan onze jachtvloot en deze vergelijken met die van weinig jaren geleden. Daarnaast is er ook reden tot dankbaarheid en voldoening als het betreft de ontwikkeling waartoe zeil- en varenskunst gekomen zijn.

Aan het wedstrijdwezen zal voorzeker groote aandacht besteed dienen te worden. De wedstrijdzeilers zijn het, die de zeilkunst in de komende tijden in stand zullen houden. De toerzeilers toch gaan zich meer en meer als hulp motoren verschaffen in hun schepen, waardoor zij vele der moeilijkheden, die zich onder het zeilen voordoen, ter zijde stellen. De finesses van het omgaan met hun schip zullen zij verleren, al zullen zij wellicht hun reizen verder gaan uitstrekken en kan dientengevolge hun kennis van varen en den weg vinden toenemen.

Hoewel de beide genoemde richtingen in wezen thans veel verschillen - het toerzeilen noemden wij varen, het wedstrijdzeilen zeilkunst, van afkomst zijn zij nauw verwant. Het toerzeilen is de directe voortzetting van het zeilvermaak van vroeger tijd, de andere richting een nieuwe tak van sport, die zich uit en naast de eerste ontwikkeld heeft. Bloei en volmaking van beide danken wij aan onze voorgangers. Het gaat in de zeilsport niet anders dan in de ontwikkeling der wetenschap, van onzen handel of industrie of in de aangelegenheden onze koloniën betreffende. Het geslacht van tegenwoordig staat daarbij op de schouders van hen, die voor ons kwamen.

Zij, die thans tot taak hebben de zeilsport verder te ontwikkelen en de richtlijnen te bepalen, die tot succes zullen voeren, dienen rekening te houden met den ontwikkelingsgang. Aan hen dienen de tradities bekend te zijn en de beteekenis der zeilsport in onze geschiedenis. Maar ook de zeiler, die profiteert van den arbeid der leiders, dient te gevoelen dat hij meewerkt aan de voortzetting der oud-vaderlandsche sport bij uitnemendheid, aan de instandhouding van iets dat meer waarde heeft dan hij er gewoonlijk aan toekent.

Werd de traditie niet te veel uit het oog verloren, de lauwe stemming welke vaak zich in den kring der zeilers uit, ware onbestaanbaar.

Is het niet van beteekenis, dat wij ons land beschouwen mogen als de bakermat der zeilerij? Het buitenland erkent dit, en te recht. Mogen en moeten wij daarop niet trotsch zijn? Mag hieraan niet meer waarde gehecht worden dan gewoonlijk geschiedt, helaas, door onbekendheid met het feit?

Moge uit de voorgaande hoofdstukken voldoende duidelijk gebleken zijn, hoe druk het zeilen eenige eeuwen door, door onze voorvaders beoefend werd, hoe groot ook de belangstelling was van de zijde van het volk? Is het dan teveel gezegd als wij beweren dat de lust, dien onze voorouders gevoelden zich op het water te begeven, om daar vermaak, oefening of ontspanning te vinden, was een neiging van ons volk? Het zeilvermaak was een onderdeel der samenleving in vroeger tijd, afgezien ervan dat de zeilschuit ook vervoermiddel was.

Al bekleedt de zeilsport nu door de opkomst van zooveel andere sporten en door veel omstandigheden meer, niet de plaats van het zeilvermaak van vroeger, al maakt zij thans een periode van groote depressie mede, toch blijkt dat de liefde voor het water nog menig Hollandsch hart kenmerkt. Want wanneer wij nu op Zondag het IJ voor Amsterdam zich zien vullen met scheepjes of na aankomst van den trein te Warmond de zeilers van den Haag en Leiden in de vele tientallen schuitjes zien uitzwermen op de Kaag, als wij den eenvoudigen middenstander van Amsterdam zien trekken naar de Nieuwe Meer of Westeinderplas of als wij denken aan de zeilsport op het Spaarne, de Maas, aan de Zaan of in Friesland, dan gevoelen wij, dat al ontbreekt er ook wel eens wat aan de technische kennis en de juistheid der manoeuvres, dat de traditie nog voortleeft, dat diezelfde neiging nog in ons is.

Die trek naar het water is voor ons een heilig bezit, zij is een stuk van onszelf, zij is karakteristiek voor ons land. Aan ons, zeilers, is het de traditie in eere te houden en krachtig voor te staan den bloei onzer sport. Mochten er belemmeringen zijn of komen, die het oud-vaderlandsch zeilvermaak in den weg staan, wij beschermen ons bezit. Die belemmeringen gaan in tegen onze natuur.

Kent de zeiler wel belemmeringen, anders dan om ze te overwinnen? Als wind, storm of stroom hem een halt toeroepen, weet hij dan niet te zegevieren? Is het niet de strijd, die juist de mooie en gezonde zeilsport nog een bekoring bovendien geeft? De wensch tot overwinnen is hetgeen den zeiler aantrekt. Alleen door slapte, gemis aan durf en opgewekten moed zal hij falen.

Het zeilen, dat ons verstand oefent, de persoonlijkheid ontwikkelt en het lichaam hardt, dat ontspanning ook geven kan, behoort van ouds bij ons ras der Nederlanders. Zonder de zeilsport zouden wij niet meer dezelfde zijn, niet meer de kinderen van de lage landen aan de zee.

BIJLAGE I.

# Ohio!!!

Woorden van  
N van Harpen

Muziek van  
Henri F Robert Brants Buys

Uroolgt.  $\text{♩} = 84$

mf  
Een hol. land. sche  
Komt, jon. gers! de  
Dus, hol. land. sche

The first system of the musical score consists of a vocal line and a piano accompaniment. The vocal line begins with a rest followed by the lyrics. The piano accompaniment features a rhythmic pattern of eighth and sixteenth notes in the right hand and chords in the left hand.

jon. gen hoort? hus op de zee — al vaart hij met Tromp of de Ru ter niet  
hol. land. sche vlag us den top — de zee. len om. hoog en het an. ker maar  
jon. gers' blijft trouwaan de zee. — en brengt er uw voort. spoed en rijk. dom van

The second system continues the vocal line and piano accompaniment. The piano part includes a dynamic marking 'p' (piano) at the beginning of the system.

mêe zijn lief is de zee en zijn handen staan klaar geen be. ter ma.  
op' is 't ly ons de nauus nu' dan kie. zee wy zee wie moed en wie  
mêe, vol. hardt in de lief. de haareen. maal ter. pond, ten ze. gen, ten

The third system concludes the piece with the final vocal line and piano accompaniment. The piano part includes a dynamic marking 'p' (piano) at the beginning of the system.



Refrain

tro. zee dan on. ze voor. waar!  
 lust heeft die zal met ons mde  
 bloot van ons die. ha. re land.

Laat suf. fen de land. rot, te

Wiegend

loc. ver en ly. -, hoe. zee  
 voor den Arm. stel! hoe. zee voor ? U!

O. he.

O. he. o' hoe. zee voor den Arm. stel, hoe. zee voor ? U!

O. he. o' O. he.

O. he. o' hoe. zee voor den Arm. stel hoe. zee voor ? U!

O. he. o' O. he. o'

leis terughouden

## 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”.