

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. Vereenigingen en wedstrijden

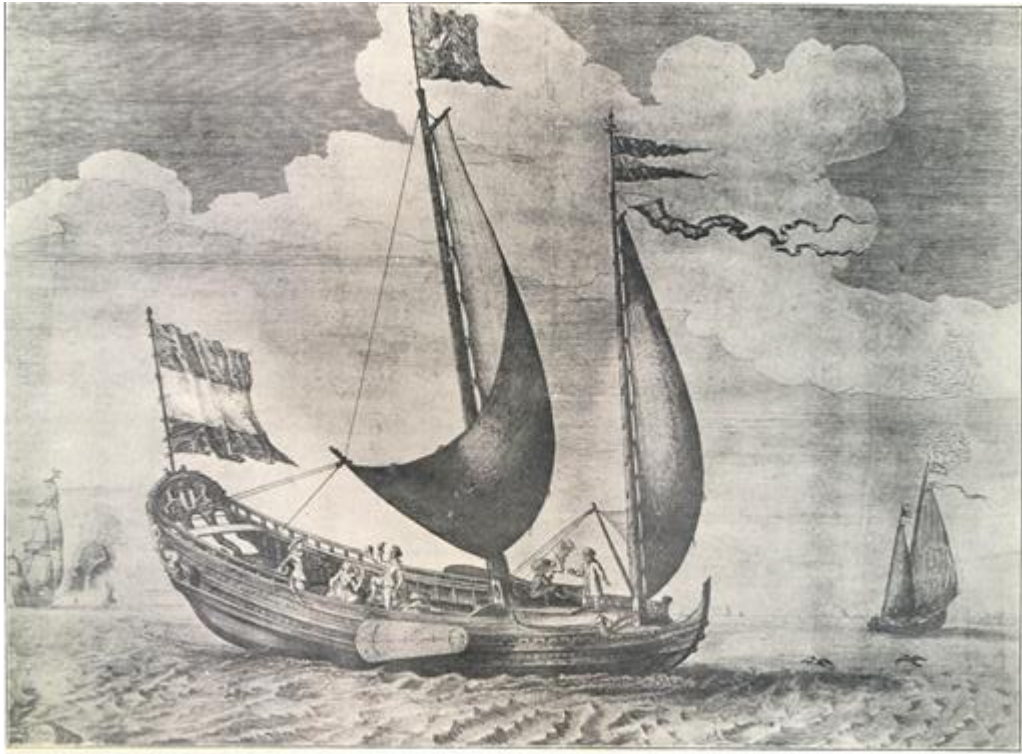
IV. De Zeilvereeniging „Het IJ” 1885-1895

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
Zeilvereniging „HET IJ”.*

III.

VEREENIGINGEN EN WEDSTRIJDEN.

In plaats van de feesten in het vorige hoofdstuk beschreven, bracht de nieuwe tijd de wedstrijden der vereenigingen, welke tevens haar jachthavens ingericht hadden, toen de oude verdwenen waren door de uitbreiding der stad. In „de Hoop" hebben wij reeds een voorbeeld gezien van het ontstaan eener vereeniging. De club immers kwam op aan een jachthaven, leefde met deze mede en bleef krachtig voortbestaan, toen die haven al lang verdwenen en vergeten was. Dezelfde opvolging van feiten nu zullen wij terugvinden aan het IJ en ook daar zien dat vereenigingen de taak der jachthavens overnamen, en dat zij zorg dragen door haar wedstrijden en verdere propaganda voor de bevordering der watersport.

In het vormen van vereenigingen had het buitenland het voorbeeld gegeven. Wij moeten daartoe het oog richten naar hetgeen in Engeland, Amerika en Frankrijk geschied was. Doch als men zou denken, dat deze landen kunnen bogen op een even lange en glorieuse geschiedenis van het plezierzeilen als ons waterrijk vaderland, dan vergist men zich. Bezaten onze voorvaders meer dan drie eeuwen geleden al hun speciale zeilvaartuigen, begaven zij zich lang vóór dien tijd al voor genoeg op het water en was het varen een liefhebberij het volk eigen, in Engeland, dat later met zijn groot getal wedstrijdachten en vele vereenigingen ons geheel overvleugelde, dateert de ruime beoefening der watersport van veel lateren datum.

Reeds maakt de geschiedenis er melding van dat in den zomer van 1660 de stad Amsterdam den Engelschen koning Karel II een jacht ten geschenke bood en dat deze, liefhebber van varen als hij was, daarvan veel genoeg beleefde. Het vaartuig, dat door hem naar zijn zuster „Mary" gedoopt werd, was groot, want het was volgens oude stukken 72 voet lang. Op last van den koning en ook van den Hertog van York, den lateren Jacobus II, werden naar dit voorbeeld al spoedig twee andere vaartuigen op stapel gezet. En tusschen deze werd in 1661 een wedstrijd gehouden, de eerste dus in Engeland - die door den koning aan boord van de „Mary" gevolgd werd, waarbij hij zelf stuurde. Later gaf Amsterdam hem nog een tweede jacht ten geschenke. Dit laatste was echter van veel kleinere afmetingen; het was van het type der eigenlijke „speeljachten." (C. G. 't Hooft, 19de Jaarboek Amstelodamum.)

Het woord „jacht" werd toen ook in Engeland overgenomen. Tot dien tijd was het in de Engelsche taal geheel onbekend geweest, anders dan bij ons in Holland, waar in het begin der zeventiende eeuw al ten oorlog vaartuigen gebezigd werden, die den naam van „jagt" droegen en door hun snelheid zich onderscheidden. Het begrip van vlug, van „jagen" of „jachten" moet er dus aan ten grondslag liggen. In het midden dier eeuw verstond men onder jacht een ander dan het zoo juist genoemde oorlogsvaartuig en wel een schip waarvan de hoogsten des lands zich bedienden om ermede te reizen en waarmede vlootvoogden en autoriteiten aan boord der groote schepen gebracht werden. Het waren de prachtige en rijk versierde admiraliteitsof statenjachten, welke dienden als middel van vervoer. Zij bezaten een groote equipage en het behandelen ervan was niet zoo eenvoudig. Tot het plezierzeilen werd dan ook een veel handiger en kleiner soort schip gebruikt en wel het bovengenoemde „speeljacht", waarvan men weet dat het in de eerste jaren der zeventiende eeuw al voorkwam.

Al zijn de geschenken der stad Amsterdam van de grootste beteekenis geweest voor de ontwikkeling van het plezierzeilen in Engeland en wordt de intrede der vaartuigen aldaar beschouwd als het begin van de geschiedenis der zeilsport in het koninkrijk, voorloopig bleef het zeilen toch een prinselijk genoegen, dat nog allermint bij gansche groepen der bevolking navolging vond; niet dan in enkele gevallen. En ook in de achttiende eeuw was het zeilen nog een nieuw vermaak voor de aanzienlijken. Uiterst langzaam begeeft men zich op het water, maar dan ziet men hoe Ierland voorgaat en daar in 1720 opgericht wordt de Cork Harbor Water Club, een eeuw later verdoopt in Cork Yacht Club. Haar vaartuigen waren nog zeer klein. Ook werd in dien tijd in de nabijheid van Londen op de Thames geroeid en gezeild, doch dit laatste slechts in kleine open booten en niet in de vaartuigen en gedekte schepen, zooals wij die kenden. En het geheele plezierzeilen, nog sporadisch beoefend voor zulk een groot land, ontwikkelde zich slechts langzaam van het midden tot het einde der 18de eeuw. Hoewel er sinds 1780 in Cowes reeds enkele wedstrijden gezeild werden de vaartuigen daarbij in gebruik waren niet grooter dan 35 ton - was voor de Engelsche zeilers een geliefd vermaak het manoeuvreren in vlootverband met behulp van vlaggesseinen en onder commando van een „commodore“, het zeilen in admiraalschap dus, dat eerst door Ierland overgenomen was van ons Hollanders en later tot in het begin der 19de eeuw nog te Cowes herhaald werd. De groote ontwikkeling van het zeilen stamt eerst van 1812 toen 50 jachteigenaren aldaar de Royal Yacht Squadron stichtten, of liever de club, waaruit een twintigtal jaren later die organisatie van wereldnaam, ontstond. Al spoedig volgde toen de Thames het voorbeeld der Solent en wel door de oprichting der Royal Thames Yacht Club in 1823, in het jaar daarop gevolgd door de Royal Northern Yacht Club aan de Clyde en de Royal Western in 1827 te Plymouth. Snel vermeerderde toen het aantal clubs in den lande en gelijken tred hield daarmede de groei van het getal der vaartuigen, waaraan van dien tijd af ook de eisch tot snelheid gesteld werd. Waren er omstreeks 1840 nog geen honderd jachten van meer dan 20 ton - en deze waren gebouwd naar het model der brikken, schoeners en kotters bij de marine in gebruik - veertig jaren later telde de jachtvloot reeds 2300 jachten, waaronder zich bevonden 1039 kotters, 340 schoeners en reeds bijna 500 stoomjachten. De ontwikkeling was snel gegaan, voorwaar, en de kotter had daarbij dank zij zijn snelheid een geweldige overwinning behaald op andere typen van vaartuigen. Reeds lang was de kotter als marinevaartuig in Engeland in gebruik geweest, daar hij door deze eigenschap voor het bewaken der kust en tegengaan van smokkelhandel bijzonder geschikt was. Ook bij de koopvaardij werd dit type overgenomen. In het midden der achttiende eeuw werd het in Holland bekend, doordat op voorstel van den Vice-Admiraal Corn. Schrijver de Admiraliteit van Amsterdam twee kotters in Engeland kocht. Andere werden er toen gemaakt op 's Lands werven.

Het roeiwezen werd druk beoefend en sinds tientallen van jaren (1829) hadden reeds de ontmoetingen tusschen Oxford en Cambridge groote belangstelling en was al vele malen het groote nationale roeifeest te Henley gehouden (1839).

Hoewel, wat de zeilerij betreft, in Engeland pogingen tot verbetering van het scheepstype gedaan waren, werden den Engelschen door Amerika de oogen geopend.

In de Vereenigde Staten waren de wedstrijden ook in zwang gekomen en de voornaamste vereeniging, daar ontstaan, was de New-York Yacht Club, den 30sten Juli 1844 gesticht door negen jachteigenaren aan boord der „Gimcrack“.

De historie dezer club is de geschiedenis der zeilerij in de Vereenigde Staten, die met haar eigenlijk gezegd een aanvang neemt. Vanzelfsprekend is er vóór haar ook reeds gezeild en waren er reeds beroemde schepen, maar ver behoeft men niet terug te gaan, want in 1802 werd het eerste pleziervaartuig ge-bouwd door John C. Stevens, de „Dive", welk schip hij door verschillende andere liet volgen. Een waardig bondgenoot voor dezen pionier werd George Steers, die in 1839 op zestienjarigen leeftijd de „Martin van Buren" voltooide, een zeilboot van 17 voet lang, die door haar snelheid groot succes had en een ieder verwonderde. In vlugge opvolging bouwde hij later vele jachten en andere schepen, waaronder ook een beroemd snelle handelsschoener van 247 ton, de „Pride of the Seas." Van de jachten waren de meeste van het centerboard- type. Een ander pionier was George Crowninshield te Salem bij Boston, die in December 1816 een jacht van stapel deed loopen, de „Cleopatra's Barge", getuigd als brigantine, waarmede hij in dien winter naar Europa overstak. Het was de eerste transatlantische tocht van een jacht. Maar deze poging bleef toch weder een op zichzelf staand iets, want nog zelfs omstreeks 1860 waren er te Salem maar enkele personen, die daar voor plezier zeilden en eerst een achttal jaren later werden er wedstrijden georganiseerd; toen waren er in Boston Bay langzamerhand een vijftigtal jachten gekomen.

Een eerste poging tot samenwerking tusschen de liefhebbers van varen in de Vereenigde Staten, hoewel geen geslaagde, was het oprichten van de Knickerbocker of New-York, in 1811; na een jaar werd de club weder ontbonden. Een honderdtal zeilers deed daarop in 1830 een zelfde poging door de New-York Boat Club te stichten, doch de bloei van zeilen en wedstrijdwezen neemt eerst een aanvang met de genoemde New-York Yacht Club (1844). Het jaar na haar oprichting hield zij haar eersten wedstrijd, waaraan zes schoeners en drie als sloep getuigde schepen meededen, metende van 17 tot 45 ton. De grootste boot was de snelste. En reeds in 1851 stak voor het eerst een jacht, de „America", groot 170 ton, den Atlantischen Oceaan over om mede te dingen in de wedstrijden te Cowes. Dat deed dit schip, hetwelk ontworpen en gebouwd was door George Steers voor den heer J. C. Stevens, commodore van de New-York Yacht Club, en drie andere heeren, met ongekend succes. De baan ging rond het eiland Wight en de „America" versloeg de vloot van achttien tegenstanders met een voorsprong van bijna twintig minuten. Met haar vlakke zeilen geregen aan de giek en vooral door den scheepsvorm, afwijkend van dien in Engeland gebruikelijk, was zij haar concurrenten verre de baas en het bleek dat de Amerikanen in uiterst korten tijd meer hadden weten te bereiken; de snelheid hunner jachten was grooter dan die der concurrenten uit andere landen. De Engelschen verbeterden toen hun schepen, waarop volgde in hun land de gulden tijd der zeilerij, met vooral tusschen de jaren 1870 en 1880 een enorme uitbreiding der vloot van wedstrijdjachten.

Ook in Frankrijk waren er steeds personen geweest, die de genoegens van het plezierzeilen kenden, maar speciaal voor het doel geconstrueerde vaartuigen werden daarbij niet gebruikt, niet anders dan de inheemsche visschersbooten of andere binnenvaartuigen. Een groote wijziging kwam daarin, toen in H  vre, te beginnen met 1838, door een vereeniging aldaar gesticht, jaarlijks de R  gates internationales du H  vre werden gehouden, want toen werden enkele jachten in de vaart gebracht. In die wedstrijden bracht een der oprichters van de bedoelde Société des R  gates, de heer Corr, een omwenteling te weeg, doordat hij in 1847 uit Amerika een jachtje kant en klaar komen liet, de „Margot", dat in de historie beroemd geworden is. Het was een centerboard, dus geheel afwijkend van een der tot dusver gebruikte typen vaartuig de lengte bedroeg acht, de breedte drie meter. Met grooten voorsprong won het alle prijzen. Natuurlijk duurde het niet lang of het nieuwe type werd nageemaakt. Het voorbeeld van den heer Corr werd in 1854 gevolgd door den heer Albert Goupil, die een jachtje van 15 voet in New-York bestelde, waarmede hij alles op de Seine versloeg.



De Jachthaven en de Nieuwe-Stadsherberg in 1871

Naar het voorbeeld dier geïmporteerde vaartuigen werkten toen de Fransche bouwmeesters, die waar zij konden verbeterden. De snelheid der plezier- en wedstrijdvaartuigen, welke nog vrij kleine afmetingen hadden, nam sindsdien zeer toe. De groote ontwikkeling der zeilerij in Frankrijk ligt tusschen de jaren 1865 en 1870, waarin de Société des Régates parisiennes een groot aandeel had. Toch beperkte zij zich tot het bevaren van binnenwateren. Er waren slechts zeer weinig jachten, die buitengaats konden varen en dan waren deze nog klein en volbrachten zij geen reizen van beteekenis. Toen de belemmeringen, die de ontwikkeling van deze soort van sport in den weg stonden, opgeheven waren - in hoofdzaak ambtenaarsbemoeiingen - nam het zeezeilen van jaar tot jaar toe en kende Frankrijk ook zijn groote jachten, die buitengaats zwierven, zooals Engeland en Amerika, waar men zelfs al transatlantische wedstrijden gehouden had. (Philippe Daryl, *Le Yacht*, Paris 1890).

Onzen blik tenslotte naar Duitschland te wenden behoeven wij niet, daar in de tijdperken, waarover boven gesproken werd, in dat land het plezierzeilen niet of sporadisch beoefend werd. Zoo vertelt Reiding in zijn *Wörterbuch der Marine* (1794) dat „etliche Städte und grosze Herren" vaartuigen bezaten, die Spieljachten of Herrenjachten genoemd werden. Maar uitzonderingen waren dit en nog later dan in Frankrijk ontwikkelde zich het zeilen in Duitschland; maar dan neemt ook met de stichting van de „Kaiserlicher Yacht Club" in 1887 te Kiel de zeilerij een vlucht, zooals geen der overige landen die gekend heeft. En met het roeien ging het niet anders. Ook op dat gebied ontstond plotseling leven en bloei; het aantal vereenigingen groeide snel, de wedstrijden werden jaarlijks menigvuldiger en de deelneming daaraan voortdurend drukker. Deze ongekennde vlucht dank ten het roeien en zeilen in Duitschland in de eerste plaats aan de belangstelling, die personen van het vorstelijk huis deden blijken door hun tegenwoordigheid op wedstrijden, door het uitloven van prijzen, en doordat zij ook zelf aan die sporten een werkzaam aandeel namen.

Zooals men uit bovenstaand vluchtig overzicht heeft kunnen zien, waren het in het buitenland de vereenigingen geweest, die de opkomst bewerkten en den bloei en volmaking van het plezierzeilen brachten, nadat dit wat korter of langer tijd beoefend was geworden door een gering getal personen, zeer gering zelfs in vergelijking met het aantal inwoners dier landen.

Geheel hetzelfde zien wij in ons land gebeuren, wat het roeiwezen betreft.

Niemand zal eraan twijfelen dat op onze tallooze kanalen, rivieren, plassen en meren al sinds onheugelijke tijden roeitochtjes gemaakt zijn. Dat er meer regeling echter gekomen is in het roeien, dat men dit als liefhebberij en als lichaamsbeweging meer systematisch ging beoefenen en daarbij beter voor het doel geschikte booten begon te bezigen, zijn veranderingen van groote beteekenis, die de jaren omstreeks 1840 ons brachten. Er vormden zich toen op verschillende plaatsen roeiclubs, die de voorloopsters werden van de vereenigingen, welke al zeer spoedig uit haar ontstonden. Die vereenigingen waren het dus, die nagenoeg van den beginne af geleid en voor de propagandazorg gedragen hebben. Aan haar leiders zijn geheel te danken de bloei en de perfectie, waarmede het roeien thans beoefend wordt.

Ook op zeilgebied werd gevolgd het in het buitenland gegeven voorbeeld en ook daar deed het vereenigingswezen zijn intrede. Niet minder dan de roeiers, hebben de zeilers hier te lande te erkennen, dat zij den bloei waarin hun sport zich verheugen kan - afgezien van tijdelijke gevolgen der malaise en onaangename belemmeringen voor een groot deel danken aan de vereenigingen. Algeheele erkentelijkheid zijn zij aan haar verschuldigd voor de eenheid en reglementeering, die thans op wedstrijd-gebied bestaat en voor de vervolmaking van het zeilen in het algemeen. Tot zover is er overeenkomst tusschen de ontwikkelingsgeschiedenis van het zeilen in Nederland en elders. Daarnaast blijven twee voornamen punten van verschil.

Bij ons toch werd het zeilen reeds eeuwen beoefend; er waren jachthavens met hun lokalen en de kunst met een boot om te gaan zoowel als om deze te vervaardigen, was een bezit van velen. Het geslacht van een tachtig jaren geleden behoefde niet naar het water gelokt te worden, want de trek er heen bestond, al was deze toen wellicht iets achteruitgaande. De genoegens op het water te beleven, de heerlijke verkwikking daar te ondervinden, de zelfvoldoening zijn schip te beheerschen, dat alles was bekend in breede lagen der bevolking. En hij die zelf niet direct van dit alles profiteeren kon, trok als kijker naar de zeilersfeesten om van dichtbij toch mede te kunnen genieten.

Om der wille van het zeilen alleen behoefden hier de vereenigingen dus niet opgericht te worden. Een hooger doel, een wijscher beteekenis nog, zou aan haar gegeven worden.

Al kwam de gesteldheid van ons vaderland de ontwikkeling der zeilerij zeer te stade, toch is dank zij zijn handel en door het bezit van zijn koop-vaardijvloot de Hollander met zijn pleziervaartuig op het water gekomen. Nu de gouden eeuw sinds lang achter ons lag en de scheepvaart niet meer de plaats innam van weleer - zoomin tusschen de andere naties als in de harten onzer landgenooten - zou het plezierzeilen dienstbaar gemaakt worden om meerdere belangstelling te wekken voor ons zeewezen en voor onze nationale scheepvaart, een voor ons land zoo ongemeen belangrijke bron van welvaart. De watersport van thans kan er trotsch op zijn, dat het Z.K.H. Prins Hendrik der Nederlanden was, die in deze vooring, die dezen weg wees en die gedurende zijn geheele leven nooit een poging naliet om van zijn belangstelling en meeleven in scheepvaart zoowel als watersport blijk te geven.

De wensch om door vermeerderden bloei van roeien en zeilen het zeewezen te bevorderen, bleek door velen sterk gevoeld te worden. Groot was de schare dergenen, die zich aansloten bij de jonge vereenigingen, toen deze met dat doel opgericht werden.

Ongeacht het vele goede dat de eerste vereenigingen op genoemd gebied in het begin van haar bestaan gebracht hebben - deels wordt die arbeid heden ten dage nog voortgezet - is deze wensch op den duur niet in vervulling gekomen. Geheel op het gebied van het zeilen zijn die vereenigingen en de jongere, die na haar kwamen, zich gaan specialiseeren. Dezelfde wensch tot meer algemeene belangstelling in de zeevaart, welke aan beteekenis niets verloren heeft, wordt ook nu nog door velen even krachtig gekoesterd. En terecht. Want hoe gering is heden in ons wijd vertakt leven bij zeer velen die belangstelling geworden. Hoe weinigen geven zich rekenschap van de belangrijkheid onzer zeevaart en van haar beteekenis voor ons welzijn. Hoe weinig Amsterdammers kennen de havens, de maatschappijen, haar routes en haar schepen. Wat weet men van het leven der zeelui, die de schepen bevaren en die onze Indische producten en andere zaken halen en die de voortbrengselen van ons land over de aarde verspreiden? Het zeemansbedrijf is waard beter gekend te worden; het is mooi, aantrekkelijk, eervol en onmisbaar en de techniek ervan een interessante wetenschap. Ook zonder dat vereenigingen er nu nog speciaal haar werk van maken, kan het beoefenen van het zeilen voeren tot kennis en waardeering van de koopvaardij met alle voordeelen daaraan verbonden. Al varende voor genoeg toch maakt men ook kennis met zeemanschap en zeevaartkunde; daarenboven ziet men de groote schepen, de emplacementen der maatschappijen, het verkeer in de haven en de binnenscheepvaart daarmede annex. Maar al te zeer heeft de scheepvaart recht op de belangstelling van den zeiler. Daarvoor geeft de geschiedenis te vaak voorbeelden van het nauw verband tusschen haar en het plezierzeilen, want telkens blijkt dat de bloei waarin handel en scheepvaart verkeerden een maatstaf is voor den bloei van de watersport.

Werden dus de vereenigingen in ons land met een ander doel opgericht dan in het buitenland, het volgend punt van verschil - niet minder karakteristiek - ligt in het scheepstype bij het plezierzeilen in gebruik. De oude tjotters, botters, boeiers en andere ronde en platbodenvaartuigen werden bij ons niet naar buitenlandsch voorbeeld door scherpe vaartuigen vervangen. Dit is ook dadelijk verklaarbaar uit hun meerdere geschiktheid in onze meestal zoo ondiepe wateren, waar de diepgaande jachten vaak moeilijkheden opleverden. Men treft wel reeds vóór het midden der vorige eeuw bij ons kotters en één schoener aan als pleziervaartuigen en later komen de center-boards, eerst de kleine daarna de groote. Vooral de kleine middenzwaardjachten waren gevaarlijke concurrenten, want zij paarden aan hun geringen diepgang, dien ze gemeen hadden met de platbodenvaartuigen, de snelheid der andere moderne typen. Toen het verlangen naar snelheid steeds meer naar voren kwam, deden ook andere soorten haar intrede, maar hoezeer de moderne vaartuigen ook verleidelijk zijn door hun gemakkelijke hanteerbaarheid en vlugheid, toch blijven nog steeds onze typische ronde schepen de wateren bevolken en ook worden er telkens nog bijgebouwd. Ja zelfs betoont het buitenland in de laatste jaren belangstelling voor die schepen, nu daar blijkt de geriefelijkheid der ruime binneninrichting, het voordeel dat zij zonder gevaar op het drooge gezet kunnen worden in havens waar bij laag water de schepen niet meer vlot liggen en ten slotte doordat die schepen met een zeer kleine bemanning bevaren kunnen worden in vergelijking met scherpe jachten, die een even groote kajuitruimte bieden.

1772 De Heer Robbert Loys Cresp Debet aan Hendrik Bakker
 Knecht op de oude Jagthave voor een Jaar onderhoud aan een
 Boeijer van teere Arpuyse mast en de Blokschraap en het
 touwerk teere Afentoeuigen spoelen het waater uijthoode
 Geaccordeert voor . . . f 25 -
 29 April, 11 Julij, 1 Oct tot de kas en de Steijger geteert . . . f 18 -
 5 Junij een nieuwe hals en twee agter touwen . . . f 16 -
 11 Julij kardoese gemaakt en aan Papier . . . f 15 -
 Dato drie sintels, 14 Septemb een sintel . . . f 8 -
 24 Julij een nieuwe dweijl, 5 novemb twee agter touwen . . . f 16 -
 24 maart, 2-6-21 April, 10-19-22 August te laat . . . f 18 -
 5 en 6-12-13-14 Septemb, 15 novemb te laat . . . f 18 -
 Zomma . . . f 31-12-
 Voldaan 27 April 1773
 Hendrik Bakker

Nota van den havenknecht der Oude-Jachthaven voor onderhoud van een boeier gedurende 1772
 Voor afschrift van tekst zie ommezijde. (Gemeente-Archief Amsterdam)

1772 De Heer Robbert Loys Cresp debet aan Hendrik
 Bakker, knecht op de oude-jagthave voor een
 jaaronderhoud aan een boeijer van teere,
 arpuyse, mast en de blokschraape en het
 touwerk teere, af en toetuijgen, spoelen en het
 waater uijthoode

Geaccordeert voor . . . f 25 —

29 April, 11 Julij, 1 October de kas en
 de steijger geteert . . . „ — 18 st.
 5 Juni een nieuwe hals en twee agter-
 touwen . . . „ — 16 „
 11 Julij kardoese gemaakt en aan papier „ — 15 „
 dato drie sintels, 14 September
 een sintel . . . „ 1 8 „
 24 July een nieuwe dweijl, 5 November
 twee agtertouwen . . . „ — 16 „
 24 Maart, 2-6-21 April, 10-19-22 Au-
 gustus te laat . . . „ 1 1 „
 5 en 6-12-13-14 September 15 Novem-
 ber te laat . . . „ — 18 „

Zomma . . . f 31 12 st.

Voldaan 27 April 1773.

Hendrik Bakker.

In het vormen van een vereeniging gaf Rotterdam het voorbeeld, waar ontstond in 1846 met steun van den kroonprins, later Z.M. Koning Willem III en onder voorzitterschap van H.D. broeder Z.K.H. Prins Hendrik, de Koninklijke Nederlandsche Yachtclub.

Reeds gedurende ruim tien jaren hadden jongelieden van goeden huize te Rotterdam zich in het roeien geoefend en grootere en kleinere tochten gemaakt. Toen Z.M. Koning Willem II na de inhuldiging zijn eerste bezoek aan Rotterdam bracht (Maart 1841), vatten 21 dezer jeugdige roeiers het plan op Z.M. als eere-roeiers in de rijkversierde Koninklijke sloep over de Maas te varen, hetgeen ook geschiedde. Naar aanleiding van de mededeeling gedaan aan Z.K.H. Prins Hendrik, welke in het hooge gezelschap den tocht meegemaakt had, dat die heeren reeds lang een club vormden, uitte deze de gedachte of het niet mogelijk zou zijn om hier te lande een vereeniging op te richten, die ten doel zou hebben belangstelling voor scheepsbouw en alles wat met zeewezen in betrekking staat op te wekken. Van toen af beschouwde hij de eere-sloeproeiers als de kern voor zulk een vereeniging. Maar eenige jaren verliepen nog voor het plan ten uitvoer gebracht werd. (Verhandelingen en berigten betreffende het Zeewezen. Swart en Tindal 1848 No. 4). Toen het zoover gekomen was, werd van groote instemming blijk gegeven en begroetten allen die belangstelden in de scheepvaart de jonge vereeniging met vreugde. Zij genoot de groote eer, dat het Z.M. behaagde het beschermheerschap te aanvaarden. Zij mocht zich verheugen over haar groei en bloei. Als middel om die belangstelling op te wekken werden wedstrijden spoedig uitgeschreven en een clubgebouw werd later gesticht.

Haar eersten wedstrijd hield de vereeniging reeds op den 10den Juni van het jaar harer oprichting. Het was een heerlijke dag, de lucht was helder, de zon scheen warm en de stad, vooral aan den Maaskant, had zich in feestdos gestoken. Men had een tribune gebouwd aan het water en deze was met vlaggen getooid. De driekleur woei van de huizen en de molens in de buurt en van de toppen der masten van de vele zeeschepen en binnenvaartuigen op de rivier, die daarenboven gepavoiseerd lagen. Vorstelijke telgen vereerden het feest met hun tegenwoordigheid, ja meer, met hun deelneming in den strijd en een breede menschengeslacht was getrokken naar het water om zich te verlustigen in het vroolijk beeld dat de Maas bood, om te luisteren naar de muziek en om te zien wat de uitslag van den strijd worden zou. Om 10 uur vingen de wedstrijden aan tusschen de roeivaartuigen en de zeiljachten. Des avonds na het waterfeest werd der traditie getrouw een diner gegeven en tot slot een vuurwerk afgestoken.

Op kleinere schaal waren de hardzeilerijen van ouds in onze dorpen al een geliefd vermaak geweest, waarbij het meestal de herbergier was, die ze aanrichtte (ter Gouw, Volksvermaken en idem Amstelodamia-Admiraalzeilen). Het laat zich licht gissen, dat deze georganiseerde wedstrijden - hoe eenvoudig ook - weder voortgesproten waren uit een gewoonte der liefhebbers elkander onderling eens uit te dagen, teneinde hun krachten te meten.

Een zeiler kan zich zijn sport onmogelijk denken zonder dergelijke ontmoetingen; de prikkel er toe moet zoo oud zijn als het zeilen zelf. Daar ieder probeert door veranderen en verbeteren aan boot of tuig uit zijn schip meer te halen ten einde zijn buurman in vriendschappelijken strijd de bef af te steken, kan die lust op de ontwikkeling en volmaking van het zeilen ook niet anders dan nuttig gewerkt hebben.

Zoo was het naar mededeeling van F. N. van Loon in zijn „Beschouwing van den Nederlandschen Scheepsbouw" (Haarlem 1820) ook op verschillende plaatsen in Friesland al een oude gewoonte jaarlijks om prijzen te zeilen. In 1777 had dit de aandacht getrokken van Prins Willem V, die een kostbaren prijs in zilver uitloofde. Van dien wedstrijd, gehouden bij de Oude Schouw, werd een groot volksfeest gemaakt. De deftige rijtuigen uit Leeuwarden hadden daarenboven de aanzienlijken herwaarts gevoerd, zoodat het in de buurt een groote volte was. Het bleef de vermaardste wedstrijd van dien tijd, waaraan de Friesche poëten zelfs gedichten gewijd hebben. De juist genoemde prijs bevond zich in van Loon's tijd in het bezit van den schoonzoon van den winnaar, n.l. den heer B. Alring in Sneek.

In den zelfden tijd kende deze stad ook het zeilen in Admiraalschap, dat op dergelijke wijze als in Amsterdam gedaan werd met vlaggen, muziek en kanonnen en waar de 30 á 40 jachten, die er toen waren, aan deelnamen. Jaarlijks op 's Prinsen verjaardag - den 8sten Maart - werd dit feest met grooten luister en tot vermaak der stadgenooten gevierd. (Historische Cronyck of Beschrijvinge van oud en nieuw Sneek 1772).

Zoowel admiraalzeilen als wedstrijden raakten in den Franschen tijd daar in verval, maar na dezen brachten de zeilers beide weder op het tapijt. Het eerste deed men op 's Konings verjaardag, den 24sten Augustus, en daarnaast werd het gewoonte jaarlijks op den derden Woensdag in Augustus de hardzeilpartij op de Sneekermeer plaats te doen vinden; voor het eerst in 1815. Ook Galamadammen en later Grouw kenden hun wedstrijden.

Bij Amsterdam scheen men daar niet aan te doen, want van Loon geeft in het reeds genoemde boek, den raad om jaarlijks op de Haarlemmermeer een dergelijken wedstrijd te geven, gezien de nuttigheid ervan. Vóór het echter zoover kwam verliepen nog ruim vijf en twintig jaren en daarbij deed zich dan nog het geval voor dat het de Rotterdammers waren, die in de hoofdstad den eersten grooten wedstrijd organiseerden. Toen hun jonge vereeniging zooveel succes had en zij aller aandacht op zich vestigde, waren zeventig zeilliefhebbers van Amsterdam als lid toegetreden en voor hen werd daarop door de Yachtclub ook een wedstrijd uitgeschreven en wel op den 10den September 1846.

*Om lust tot Scheepvaart aan te kweeken,
Is d' II-stad thans dit feest bereid.*

Zooals een hoogdravend gedicht zegt, dat voortkwam uit de pen van iemand, die van deze gebeurtenis een herleving verwachtte van den gulden tijd der scheepvaart en daarmee een vermeerdering der welvaart.

Ook in de hoofdstad ondervond de Rotterdamsche vereeniging in ruime mate belangstelling; dat spreekt, want zij bood met haar programma nummers voor de roeiers, zoowel als voor de zeilers. Er kampten zes- en vierriemsgieken, walvischsloepen, jollen, sloepen en verder alle soorten platbodem roeivaartuigen zooals deze op rivieren en binnenwateren gebezigd werden. Wat het zeilen betreft waren uitgeschreven een klasse zeilvaartuigen met dek, niet langer op de lastlijn dan 15 Ned. ellen en niet minder dan 5 ton metend, verder een klasse zeilvaartuigen zonder dek niet langer dan II Ned. el, een klasse scheepsbarkassen en een voor visschersvaartuigen.

Gezeild werd om geldprijzen waaronder een bedrag van zeshonderd gulden, aangeboden door den beschermheer, Z.M. den Koning en om een zilveren beker uitgelooft door de stad Amsterdam. En tenslotte had de Kroonprins uitgelooft:

„Een gouden medaille, van aanzienlijke grootte, aan degenen welke, naar het oordeel van deskundigen het beste Roei- of Zeilvaartuig zal hebben gebouwd, welk vaartuig dit jaar, zoo te Rotterdam als te Amsterdam ten wedstrijd zal hebben behooren mede te dingen, zonder dat het echter noodig zal zijn dat dit Vaartuig een Prijs zal gewonnen hebben.”

Hoeveel zal die vorstelijke belangstelling niet bijgedragen hebben tot bevordering van den bouw van jachten!

Het aantal inschrijvingen was ruim en het programma vermeldt 18 deelnemers in de klasse zeilvaartuigen met dek, waarvan er zes kwamen van den Zaankant, zes uit Friesland, één kwam uit Kampen en drie hoorden in Amsterdam zelf thuis. Ook zeilt hier mede de „Volhouder" van den heer Jhr. van Weede, uit 's-Graveland. Hoewel al de vaartuigen dezer klasse beschreven staan als jacht, dekvaartuig, boeier of kajuitschip, wordt als laatste genoemd de kotter „Parel" van Z.K.H. den Prins der Nederlanden.

De tweede klasse, die der zeilvaartuigen zonder dek kon zich op even groote belangstelling verheugen, want ook daarin kampten 18 vaartuigen, op het programma beschreven als open jacht, open gondel, kotter, open snebbe, steven boeierschuit, aak met bezaanstuig, open boot en open jol. Welk een verscheidenheid van vaartuigen werd dus in één klasse tezamengebracht. Ook hier kwamen de deelnemers van Friesland en de Zaan, van den kant van Warmond of Braasemmermeer en zelfs van Helder en Moerdijk. Tien scheepsbarkassen dongen mede en bij de visschersvaartuigen zeven botters en één bunschuit. De laatste was van Jan Dil, dus behoeft men niet te vragen naar de plaats van herkomst; de botters kwamen van Marken, Bunschoten, Harderwijk en de Zaan.

De samenwerking tusschen de beide steden duurde niet lang. Al spoedig ontstond over enkele punten, als waar de vergaderingen gehouden zouden worden, over het aantal leden uit de hoofdstad, dat zitting zou hebben in het bestuur en over andere punten meer een verschil van meening, dat zóó ernstig werd, omdat geen der partijen wenschen wilde prijsgeven of toegeven, dat de Amsterdammers reeds het j aar na de oprichting in massa bedankten en uittraden. Men bedacht toen een soortgelijke vereeniging in Amsterdam te zullen stichten, die men ook Nederlandsche Yachtclub noemen wilde en die men zich dacht als een afdeeling van die in de Maasstad. Op een lijst teekenden 254 personen, die sympathiseerden met dit plan en op 16 December 1847 kwamen 70 van hen bijeen in het gebouw Odéon, waar het besluit tot oprichting genomen werd. De eerste onderteekenaar op die lijst, de heer E. Sillem, opende en leidde de vergadering en werd door deze tot tijdelijk voorzitter benoemd.

Volgens de concept-statuten zou de vereeniging naar het voorbeeld van Rotterdam ten doel hebben:

1. om de lust van hetgeen in betrekking met het zeewezen staat op te wekken en aan te moedigen
2. om jongelingen van hunne jeugd af aan te gewennen goed en handig met roei- en zeilvaartuigen om te gaan hetgeen bevorderlijk kan zijn tot het vormen van goede zeelieden, zoo voor oorlog- als koopvaardij schepen.

Ter bereiking van dit doel zou de vereeniging prijzen uitloven in door haar uit te schrijven roeien zeilwedstrijden, waarbij de bepaling gemaakt werd, dat de deelnemende jachten zoowel in Nederland als elders gebouwd mochten zijn.

Er is toen nog veel onderhandeld en vergaderd, hetgeen tot resultaat had, dat men tenslotte zijn eigen weg koos en de vereeniging Nederlandsche Zeil- en Roeiveereniging doopte. Het praedicaat „Koninklijke" ontving de vereeniging enkele jaren later. Heden ten dage vindt men in haar statuten met nagenoeg dezelfde woorden het doel omschreven; alleen worden de matrozen voor de oorlogschepen niet meer genoemd.

Gelukkig werd al spoedig de goede verstandhouding met Rotterdam hersteld en genoot de vereeniging het voorrecht, dat Z.M. Koning Willem II het beschermheerschap der Vereeniging aanvaardde. Tevens mocht zij de leden van het vorstelijk huis onder haar eere-leden tellen.

De jonge vereeniging stak goed van wal door reeds op den laatsten dag van September 1848 een grooten wedstrijd uit te schrijven op het IJ. Het feest trok honderden stadgenooten naar den waterkant, waar op den Oosterdoksdiijk, voorbij de sluis, een groote tribune was opgeslagen, getooid voor de gelegenheid met vele vlaggen. Het goede weder en de frissche ZO.-koelte droegen bij tot het welslagen van dit feest. De wedstrijd verliep in alle opzichten vlot en werd gevolgd door Z. K. H. Prins Hendrik, den burgemeester en vele autoriteiten.

De roeiers konden hun krachten weder in de vier- en de zesriemsgieken en andere vaartuigen me ten en voor de zeilers was het programma vergeleken met dat van twee jaren te voren meer uitgebreid en waren de klassen meer onderverdeeld. De eerste klasse was die der „overdekte kotters, schoeners en andere vaartuigen, niet minder dan 5 ton metende en niet langer op de lastlijn van 15 Ned. ellen." Vier inschrijvers kwamen hier aan de lijn van afvaart, t.w. Schoener No. i van Prins Hendrik en drie kotters, de „Maasnymph" van den heer J. van Hoboken te Rotterdam, de „Komeet" van de heeren Gebrs. Z urmuhlen en Taylor uit Nieuwediep en de „Elite" uit Amsterdam. Haar eigenaar wordt niet anders dan met N.N. aangeduid. De „Maasnymph" behaalde den eersten prijs bestaande uit een zilveren inktkoker.

De volgende klasse was die der beurt-, vrachten veerscheppen, waarin onder de betiteling van jagt, overdekte boeier, overdekt jagt en kofschip acht vaartuigen ingeschreven hadden. Zeven kwamen er van de Zaan en de laatste van Friesland.

Dan kwamen twee klassen „Plaisier-Vaartuigen", te weten jachten en boeiers niet korter over steven dan 10 Ned. ellen met vier inschrijvers: twee van Amsterdam, één van Krommenie en één van Kampen en de klasse jachten en boeiers, die kleiner waren dan deze maat. Niet minder dan 22 vaartuigen hadden zich daarvoor aangemeld, zes van de Zaan, twee van Friesland, tien hoorden in Amsterdam thuis en de andere kwamen van Haarlem en Monnikendam. De omschrijving der deelnemende vaartuigen zou doen denken dat ze weinig op elkander geleken, want men vindt er onder aangeduid als open boeier, Vriesche boot, kopjacht, open Vriesch jagt, hekjacht, boeier, overdekt jagtje, open boeier en overdekte boeier, Vriesche tjotter, noorsche jol en Leidsche snebbe. Maar deze verschillen in de benamingen waren over het algemeen grooter dan die in de scheepsvormen. Het juist genoemde hekjacht was de „Oranjeboom" van den heer W. Bakker Bzn.

De klasse scheepsbarkassen telde elf inschrijvers, waarvan tien van Amsterdam, die der visschersvaartuigen zes botters en tenslotte was er één klasse van Plaisiervvaartuigen niet langer over steven dan 6% Ned. el. De vijf deelnemers kwamen van Amsterdam.

Van den schoener, die in de eerste klasse meevoer, deelt de heer A. Hoyneck van Papendrecht in de door hem beschreven geschiedenis der Roeien Zeilvereniging „de Maas" „Een halve eeuw op het water" Rotterdam 1901, een belangrijke bijzonderheid mede. Bij gelegenheid van het eerste feest van de Yachtclub te Rotterdam, twee jaren te voren, had dit schip ook al meegedaan in de klasse zeilvaartuigen met dek tegen twee schokkers en twee kotters. En dan zegt genoemd schrijver: „Deze schoener was grootendeels door de Koninklijke Prinsen op de plaats achter het paleis van wijlen Z.K.H. Prins Alexander te 's Gravenhage gebouwd; alweer een bewijs hoe deze Prinsen met hart en ziel de watersport waren toegedaan. De heer Vincent Baron van Tuyll van Serooskerken had de zeewaardigheid van dit jacht op een reis rondom het eiland Wight in slecht, stormachtig weder beproefd; en het vaartuig voldeed uitstekend."

In het jaar 1849 werd geen wedstrijd gehouden wegens het heerschen van de cholera, doch in het jaar daaropvolgend noodigt de vereeniging de zeilers weder uit en ontmoeten de schepen elkander opnieuw in Amsterdam. Er is in het zeilprogramma een nummer bijgekomen; het telt er nu acht. De kotters en schoeners strijden om den geldprijs van f 600.- uitgelooft door wijlen Z.M. Koning Willem II en als tweeden prijs om het bedrag der inleggelden, dat voor ieder op f 20.- vastgesteld was. Prins Hendrik met zijn Schoener No. 1 behoort wederom tot de strijdenden. Naast de beurt-, vracht- en veerscheepen, de scheepsbarkassen en de visschersvaartuigen, die weder meedoen, zijn de „Jagten, Boeyers, enz. (PlaisierVaartuigen)" verdeeld in vier klassen naar gelang der lengte. Eerst komen de groote niet korter over den steven dan 1c) Ned. el, die strijden om een zilver voorwerp door Amsterdam uitgelooft. Het zijn de „Bato" van den heer W. Bakker Bzn. uit Amsterdam, de „Elisabeth" uit Wormerveer en de „Diana" uit Kampen. In de afdeeling voor de kleinere deden zes Amsterdamsche vaartuigen mede. Vervolgens komen zes wederom kleinere van wie twee van Amsterdam en tenslotte de zes kleinste, lang beneden zes el en vijf palm, die streden om een Hollandsche vlag.

In 1851 dongen vier kotters mede, en wel de „Maasnymph" en de „Komeet", die weder naar Amsterdam getogen waren, de „Henriëtte" van den voorzitter der vereeniging, den heer E. Sillem en de „Nijverheid" uit Hellevoetsluis. De klasseindeeling was overigens dezelfde als het jaar te voren, doch onder de deelnemers in de klasse der boeiers treft het ons te zien mededingen den heer J. F. Herfst met zijn Leidsche snebbe „Zeemeeuw", welk schip wij in de beide vorige wedstrijden ook al hadden zien zeilen onder den vorigen eigenaar, den heer C. Molenpage, die thans bezitter van het paviljoen-jacht „Koophandel" geworden is en o.a. tegen zijn oude schip vaart.

Bij den volgende wedstrijd dongen bij de overdekte kotters en schoeners nog slechts de „Henriette" en de „Komeet" mede, maar in een afzonderlijke klasse zeilden drie onoverdekte kotters en schoeners uit Amsterdam. Ook in 1853 strijden maar twee kotters, die volgens de uitnoodiging grooter zijn geweest dan 1c) zeetonnen en korter dan 15 el op de lastlijn en die bovendien in Nederland gebouwd waren. Het waren de „Henriette" en de „Valk" van de Amsterdamsche Kottervereniging. Gelukkig dat er in die klasse in 1854 weder vijf inschrijvers waren en dat ook in de andere klassen de liefhebberij niet verminderd was. Nog steeds komen velen der deelnemers van de Zaan, Friesland en Rotterdam.

Een dergelijke wedstrijd werd, behoudens een enkele uitzondering door overmacht, voortaan jaarlijks gehouden. Hoe aangenaam moet het de besturen van weleer geweest zijn, dat daarbij telkens Z.M. en het stadsbestuur voorgingen prijzen beschikbaar te stellen. Ook de aanwezigheid der leden van de vorstelijke familie bij de wedstrijden en die der stedelijke en andere autoriteiten zette dezen luister bij. En telkens was dit feest dan ook weder een gebeurtenis voor de stad, die van belang was, waarheen men gaarne optrok om van den strijd der jachten en van de roeiers getuige te zijn en te genieten van het schouwspel dat het IJ met zijn vele vaartuigen getooid met vlaggen dan opleverde. Onze voorvadersen togen dan naar de Nieuwe Stads Herberg, zij zaten voor en in de huisjes der jachthaven of zij lieten zich overzetten naar het Tolhuis. Het IJ vulde zich dan met honderden schepjes en de stoombooten voerden telkens kijklustigen aan.

Het succes dat de „Koninklijke" met haar wedstrijden had vond navolging, want in 1855 schreef ook de Oude Jachthaven een wedstrijd op het IJ uit, waaraan 36 groote vaartuigen in vier klassen verdeeld, deelnamen. Die wedstrijd was echter alleen open voor jachten, „die bestendig ligplaats hebben in de Oude en Amsteljachthaven". Bij die gelegenheid behaalden in de eerste klasse - die der grootste vaartuigen - de heeren Kistemaker met hun botter de 1ste premie en de heer W. Bakker Bzn. de 2de met de „Bato". In de 2de klasse werd de prijs, een zilveren tafelschel, gewonnen door de „Johannes" van den heer E. Jurrjens en de premie door de „Zeemeeuw" van den heer Herfst. Later werd dit onderlinge feest herhaald.

En dat de „Koninklijke" er daadwerkelijk in slaagde belangstelling te wekken voor varen en wedstrijdwezen, blijkt wel uit de oprichting der Amsterdamsche Kottervereniging in 1852, welke zich ten doel stelde jaarlijks een scherp vaartuig te bouwen. Het zou, uitsluitend bemand met de werkende leden der vereniging, deelnemen aan binnen- en buitenlandsche wedstrijden en aan het einde van het jaar onder de leden verloot worden. Inderdaad bracht zij toen ook een schip, de „Valk", in de vaart, maar het gestelde doel was te zwaar en na een kort bestaan ging de vereniging op in „de Hoop", die zich sindsdien ook Zeilvereniging ging noemen. Tevens ging daarbij de tweede kotter, die reeds in de vaart was, de „Sperwer", in haar bezit over. Naderhand oogstte dit schip voor „de Hoop" nog vele successen.

Dank zij het voorgaan van de Yachtclub werden ook wedstrijden op de Maas en bij Dordrecht gehouden. De Zaandammers volgden het voorbeeld bij zich. Afgevaardigden der „Koninklijke" togen dan daarheen; zij waren ook in Sneek geregelde bezoekers.

Het programma der „Koninklijke" werd telkens ingericht zooals dit noodig was; zij splitste de klassen als de ondervinding de doelmatigheid daarvan aantoonde, ook al werd de deelname in ieder der afdeelingen dan kleiner. Zoo bemerkt men steeds verbeteringen en vooruitgang. Ook het nieuwe type vaartuig doet op haar wedstrijden zijn intrede. Het is in het jaar 1858, dat volgens het programma de „kielboot" voor het eerst meedoet.

In dat jaar werden de boeiers wederom verder verdeeld en wel in schepen boven 14 el, van 10-14, van 7-10, van 6-7, van 5-6 el lang en ten slotte in de kleine tjotters beneden de 5 el. Deze zes klassen telden resp. 2, 5, 6, 2, 6 en 6 inschrijvers, waarbij de „Bato" en de Botter No van den heer Kistemaker meedongen. Deze twee vaartuigen behoorden tot de z.g. overdekte boeiers en wel tot die der grootte van 10-14 el, Maar in diezelfde afdeeling vaart mede de „Elise" van de heeren C. en D. Bosch Reitz, welk vaartuig een „kielboot" genoemd werd en in de naast kleinere klasse van jachten en boeiers dingt een andere „kielboot" van den heer J. D. Bosch Reitz mede, de „Union".

Volgens mededeeling van den heer Carl Jurrjens was de „Elise" door haar eigenaar geheel zeilklaar uit Amerika geïmporteerd en werd de „Union" naar dit model nagebouwd. Met bevreemding zullen de vaartuigen van dit nieuwe type, welke echter middenzwaardjachten waren, zeker gade geslagen zijn. Naar het reeds genoemde gedenkboek van den heer Hoyneck van Papendrecht zijn deze twee vaartuigjes echter niet de eerste centerboards in ons land geweest, want dienaangaande deelt hij mede: „In 1853 heeft een dergelijk vaartuig voor het eerst zich voor Rotterdam vertoond; op den Yachtclubwedstrijd van 20 Juli zag men namelijk het centerboardjacht van kapitein Rockwell, die daarmede uit Amerika was overgekomen, op en neervaren langs de stad. Een der tegenwoordig zijnde Amsterdammers, den heer E. Sillem, beviel dit jacht zoo, dat hij het onmiddellijk aankocht". („Rotterdamsche Courant" No. 98 van 22 Juli 1853). Maar in „Het Boek der Sporten" samengesteld door Jhr. Jan Feith (1900) leest men, dat het eerste middenzwaardjacht was de „Nautilus", in 1846 uit Amerika hier ingevoerd. Omstreeks het midden der vorige eeuw zien wij dus het nieuwe type pleziervaartuig verschijnen; een feit van groote beteekenis voor de ontwikkeling der zeilsport hier te lande.

De „Elise" en de „Union" verschenen telken jare aan de lijn van afvaart en hadden dan te kampen in de boeierklasse. Zoo zeilden zij in 1861 o.a. tegen den schokker van Z.K.H. Prins Hendrik, den „Watergeus". Wij kunnen nu er ons over verwonderen hoe men eenige jaren lang die schepen, die toch zoo weinig overeenkomst in lijnen, tuig en hoedanigheden vertoonden, in één klasse vereenigen kon. Zoo is nu eenmaal het begin geweest.

De deelname aan de wedstrijden begint langzamerhand geringer te worden in de nu volgende jaren. Maar de „Koninklijke" gaat door op haar weg en in 1863 schrijft zij naast de klasse der overdekte kotters en schoeners uit een afzonderlijke klasse voor „Scherpe vaartuigen, zooals Kielbooten enz." waaraan drie Amsterdamsche vaartuigen deelnemen, n.l. de „Elise", de „Eurybia" van den heer A. Hendrichs en de „Fantasie" van den heer N. van der Werff. Dit laatste schip wordt een kim-boot genoemd. In het jaar daarop zijn het er vier geworden, want uit Harlingen is overgekomen de heer J. T. van Oppen met zijn „Acacia" om met deze drie schepen om den voorrang te strijden. In 1865 is het al zoover gekomen, dat de kielbooten worden gesplitst in twee klassen, t.w. die boven en die onder de 9.50 el over de stevens. In beide afdeelingen komen drie vaartuigen uit, Amsterdammers, behalve een schip uit Assen en een uit Luik, de „Comte de Flandre". Wij tellen verder twee kotters, drie barkassen, twee vaartuigen in de groote boeierklasse, langer dan 9 el, en drie in de klasse van 5.50 tot 8 el lang, twee in de tjotterklasse, vier beurtschepen en vijf botters.

De scherpe vaartuigen en centerboards nemen nu in aantal toe. Het verwondert ons in 1867 te zien hoe drie vaartuigen ondergebracht worden in de kleine klasse scherpe vaartuigen, die daar naar onze begrippen niet thuis hooren. Het is het omgekeerde van wat gedaan werd toen de kielbooten ten tooneele verschenen. Tot de zeven deelnemers, onder wie ook behoort de „Amphitrite" van den heer J. S. Kistemaker, die wij al op den Amstel gezien hebben, worden in die kleine klasse gerekend de boeier „Catharina" van den heer Wijbrandi uit Leeuwarden en twee z.g. jachten, waarvan een de snebbe „Zeemeeuw" van den heer Herfst is.

Nadat in 1870 de wedstrijd wegens den oorlog overgeslagen was, zien wij hoe in het jaar daarop de scherpe vaartuigen al in drie klassen ingedeeld worden, waarin resp. vier, vijf en vijf schepen uitkomen. Bijna alle worden ze als centerboards betiteld.

De groote schoener- en kotterklasse van vroeger wordt niet meer uitgeschreven, omdat - zooals de notulen zeggen - door de werken van het Noordzeekanaal het vaarwater niet meer de noodige diepte heeft. Ook in de boeierklassen worden wijzigingen aangebracht „waarmede aan reeds lang gedane reclames tegen de Klassificatie wordt tegemoet gekomen." Er varen nu drie boeierklassen met twee, vier en zes deelnemers, verder vier tjotter, vier scheepsbooten en vijf vrachtschepen. De deelname is dus verder achteruitgegaan, vooral die van Amsterdamsche zijde.

In 1872 zijn de scherpe vaartuigen wederom goed vertegenwoordigd, want er zijn veertien inschrijvers, alle centerboards. Maar alleen de heeren Bosch Reitz met hun „Elise" en de „Union", de heer Aug. Hendrichs met de „Blondine", Bundten met de „Sperwer" en N. v. d. Werff met de „Koning William" moeten de Amsterdamsche kleuren hoog-houden, o.a. tegen vijf schepen uit Antwerpen en een uit Luik in dezelfde klasse.

De belangstelling van buiten in de „Koninklijke" heeft nooit ontbroken en de zeilers waren dankbaar, dat jaarlijks hun een goede gelegenheid geboden werd elkander te ontmoeten en te bekampen. Had wellicht bij de oprichting der vereeniging nog wel enkelen een gevoel van angst vervuld en was men er toen nog niet zeker van of de zaak zou beantwoorden aan de verwachting, die de oprichters ervan hadden, nu stond men er anders voor en dankbaar waren leden en zeilers voor hetgeen voor hen gedaan werd. Op luisterrijke wijze werd het 25-jarig bestaan gevierd bij gelegenheid van den jaarlijkschen wedstrijd in Augustus 1873.



Abraham Storck, Spiegelgevecht op het IJ ter eere van het bezoek van
Czaar Peter den Groote 1 Sept. 1697 (Nederl. Hist. Scheepvaart Museum)

Twee jaren later wordt voor het eerst ook een wedstrijd op de Zuiderzee gehouden, volgend op den traditioneele roei- en zeildag op het IJ. Na lange discussie - er was natuurlijk een groote vermeerdering van kosten mede gemoeid - werd besloten de groote vaartuigen buiten te laten varen, omdat op het IJ het vaarwater inmiddels te veel vernauwd en door de luwten onder de stad de overwinning te veel aan geluk overgelaten was. Alleen nog maar de centerboards langer dan 9 Meter - de groote dus - en vier in getal, die zouden strijden om den prijs door Z.M. uitgelooft en verder drie groote ronde vaartuigen langer dan 10 meter, bevochten elkander den voorrang op zee. Binnen de Oranjesluizen was de deelname geringer geworden, terwijl dat in volgende jaren nog erger wordt. In 1880 echter, wanneer men in verband met de werkzaamheden in de haven en aan den spoor het wedstrijdterrein met tribune verlegt naar het stationseiland juist tegenover de plaats waar de Sixhaven nu is, is wel het totaal aantal inschrijvingen in de zeilnummers verbeterd, want in de drie klassen der centerboards komen elf schepen uit, maar slechts vier daarvan waren Amsterdamsche jachten. En met de ronde schepen ging het weinig beter. Er waren twee klassen van boeiers en hoogaartsen, ieder met vier deelnemers; in ieder dier klassen zeilde slechts één Amsterdammer. Dan waren er drie klassen tjotters met 6, 5 en 6 deelnemers; daarvan kon Amsterdam tien vaartuigen aan de lijn van afvaart brengen. Spreekt de achteruitgang der zeilerij in onze stad niet uit deze cijfers? Op de Zuiderzee nemen in genoemd jaar vier groote centerboards aan den strijd deel, maar alleen de heer Bundten met de „Girofla" is een stadgenoot.

In de jaren 1881 en 1882 wordt de deelname nog zelfs geringer en al geeft het daaropvolgend jaar een grooter getal deelnemende jachten te zien, omdat de wedstrijden ook grootscher werden opgezet bij gelegenheid van de Internationale Koloniale en Uitvoerhandel Tentoonstelling, voor meer dan de helft waren het Zaankanters, Friezen of anderen, die uitkwamen. En van al de zestien deelnemers van yawls en kotters, centerboards, groote boeiers en beurtschepen, die op de Zuiderzee voeren, was de heer Bundten de eenige afkomstig van Amsterdam.

Gelukkig toch ook, dat dit bewijst welk een aantrekkingskracht dit jaarlijksch feest bezat, waarvoor men gaarne de reis en tijd overhad om er aan deel te nemen. Toch had de deelname misschien wat ruimer kunnen zijn, hetgeen blijkt uit een opgave van de grootte der jachtvloot voorkomende in het „Nieuws van den Dag" van 20 Mei 1884. Daar wordt ons verteld dat aan leden van de „Koninklijke" behooren:

2 schokkers,	de Henriëtte en de Watergeus.
botter,	Batavier.
11 boeiers, o.a.,	Ondine, Nevermind, Fearless, Charlotte, Argo, Prins Hendrik, Charon, Suzanna.
1 snebbe,	Zeemeeuw.
6 centerboards,	Girofla, Fanny, Johanna, Nautilus, Piet Hein, Catherina.

en verder een hoogaarts en twee stoomjachten. Evenwel behoorden niet al deze schepen in Amsterdam thuis, want onder de boeiers wordt o.a. gerekend het jacht van den heer J. F. Hoffman, een Rotterdammer.

Ook van de andere Amsterdamsche vereenigingen wordt de sterkte der vloot opgegeven. Zoo moet toen „de Hoop" bezeten hebben: 6 race- en 3 pleziervaartuigen en hadden de leden in particulier eigendom 15 zeil- en 15 roeivaartuigen. „De Amstel" bezat 6 vereenigingsgieken en de leden bezaten 12 zeilvaartuigen, 4 sloepen, 1 wherry en verder enkele kleine vaartuigen. Tenslotte had de Roeivereeniging „Fortuna" dertien gieken en sloepen.

Ter viering van het 40-jarig bestaan der „Koninklijke" werd in 1888, behalve de gebruikelijke roeien zeilwedstrijden op IJ en Zuiderzee, ook een wedstrijd op de Noordzee gehouden, waarin uitkwamen zes Engelsche yawls en kotters en één Duitsche, en verder de „Sirene" van den heer Bundten en de „Girofla" van den heer Blaauw. Met hoeveel spanning zullen de onzen die twee heeren ten strijde hebben zien trekken en al zou de strijd zwaar voor hen worden, aan stille wenschen op hun succes zal het zeker niet ontbroken hebben. Helaas was het resultaat bedroevend, want de „Sirene" brak haar steng en ook de „Girofla" moest wegens averij opgeven. In dat jaar streden op het IJ vijf klassen centerboards met in totaal 17 vaartuigen waarvan vijf hier thuis behoorden. De boeier-klassen, er waren er zes, zullen een fraai schouwspel opgeleverd hebben met haar 24. deelnemers. Behalve tien vreemdelingen vinden wij onder de Amsterdamsche kampioenen de heeren A.T. Frans Hendrichs met de „Maria", P. Altink Jr. met de „Elisabeth", Carl Jurrijens met de „Sperwer", J. Th. C. v. Campen met de „Catharina Elisabeth", en W.C. Havie met de „Hendrika", Mr.W. Bakker G. Gzn. met zijn „Batavier", F. A. Ankersmit met de „Trio", C. A. Volk met de „Annie", W. Hultzer Jr. met de „Louise" en Th. Mulder met de „Union". Het waren de mannen die te strijden hadden tegen de heeren Stam van Zaandam, van Voorst van Westzaan, Hoffman van Rotterdam en den heer W. Juchter Jzn. met zijn „Gruno" van Westzaan. Op de Zuiderzee voeren twee klassen boeiers, de beurtschepen en twee klassen centerboards, waarin drie Belgen tegen drie Amsterdammers streden. Met twee eerste prijzen keerden de eerstgenoemden huiswaarts. De Noordzeewedstrijd was het glanspunt van de viering van het 40-jarig bestaan der vereeniging. Maar ook werd voor die gelegenheid een tocht van de verschillende jachten over de Zuiderzee gemaakt, die uitstekend slaagde.

Van de tien deelnemers in de drie klassen center-boards varende in de wedstrijden op het IJ in 1893, zijn alleen de „Yum-Yum" van Jhr. W. Six en de „Wilhelmina" van den heer D. Veen uit Amsterdam, maar met ronde vaartuigen komt onze stad veel beter voor den dag.

In de groote boeier-klasse strijden de heeren Schutte, Frans Hendrichs, Altink, allen Amsterdammers, met de „Brunette", die voor „de Hoop" uitkomt en de „Tippo Tib" uit Antwerpen. In de naast kleinere klassen varen ook één Belg tegen vier Amsterdammers, te weten de „Parkeier", „Sperwer", „Nora" en „Hora" van de heeren Roeters van Lennep, Carl Jurrijens, J. Fred. Bangert en J. Heybroek J.Fzn. En van de twee tjotter-klassen met zes deelnemers komen er twee van de Zaan en de anderen van Amsterdam. De ver-nieuwde bloei der zeilerij blijkt uit de deelneming aan de Zuiderzeewedstrijden, waar de groote Amsterdamsche centerboards als „Sirene", „Never-mind", „Zwerver", „Iris", „Osiris" en „Girofla" en de „Stella" van Dordrecht hun krachten maten. Zij zullen met hun ingewikkelde tuigen een fraai gezicht opgeleverd hebben. Niet ten onrechte werden die schepen, die toen nog vrij nieuw waren, met groote bewondering gade geslagen. Er deden in een kleinere klasse drie Hollandsche en drie Belgische centerboards mede, verder zeven beurtschepen en tenslotte in twee boeierklassen acht Amsterdammers tegen twee Belgen. Het waren dezelfde boeiers, die den dag te voren op het IJ gestreden hadden.

Men ziet dus de belangrijkheid der Zuiderzee-wedstrijden toenemen.

Het blijkt uit dit overzicht der wedstrijden, dat de „Koninklijke" in den loop der jaren van alle zeilers in Nederland en ook daarbuiten belangstelling ondervond, en meer dan plaatselijke beteekenis verwierf zij zich om naast deze jaarlijksche wedstrijden voor te gaan in het maken van propaganda voor het zeilen, door andere vereenigingen, die een soortgelijk doel beoogden, te steunen op financieel gebied zoowel als door voorlichting.

Op wetenschappelijk terrein bewoog zij zich, toen zij organiseerde een tentoonstelling op scheepvaartgebied in Felix Meritis (1853) en toen zij prijzen uitloofde voor scheepsgezagvoerders voor het best bijgehouden meteorologisch journaal naar de regelen gesteld door den Amerikaanschen marineofficier Maur y. En tenslotte van meer beteekenis nog werd haar streven om - zooals ook de statuten voorschreven - belangstelling voor zeewezen en scheepvaart in het algemeen op te wekken door middel van het Matrozen-Instituut, een instelling uit haar geboren, wier arbeid reeds gedurende meer dan 75 jaren succes had en waardeering ondervond. In hoofdzaak om laatstgenoemde reden viel haar reeds kort na de oprichting, en wel in 1852, de eer te beurt zich Koninklijke Nederlandsche Zeil-en Roeiveeniging te mogen noemen. De Koninklijke Kroon en 's Konings naamcijfer mocht zij voortaan voeren in haar vlag en standaard.

De overdracht der vlag had met een plechtigheid op Dinsdag 1 Juni 1852 plaats aan boord der hulk van het Matrozen-Instituut. Het bestuur der vereeniging en de commissarissen van dit Instituut waren daar vereenigd en hoorden de toespraak aan van den Schout bij Nacht S. R. van Frank en kapitein ter Zee Jhr. W. A. van Karnebeek, die in opdracht van en namens Z.M. den Koning de vlag overhandigden. Nadat de heer E. Sillem geantwoord had, werd de vlag geheschen en toen zij zich statig ontplooid had door de aanwezigen en de kweekelingen met gejuich begroet, dankbaar voor dit vorstelijk geschenk en voor het hernieuwde blij van vorstelijke belangstelling.

De jaarlijksche wedstrijd bleef voor den zeiler het voornaamste werk der vereeniging. Om dien in stand te houden was de bezitter van een jacht, zoowel als de belangstellende in het zeilen lid en het bestuur voelde dit ook goed en wist maar al te zeer, dat het veel leden kosten zou als toegegeven was aan de voorstellen den wedstrijd er maar eens aan te geven, toen later voor de vereeniging minder gunstige jaren gekomen waren. Maar in den eersten tijd was er nog geen grond voor vrees en was de belangstelling voor den wedstrijd groot; geen wonder, want behalve dat het iets nieuws was, werd de zaak ook telkenmale grootsch aangepakt. Aan den Oosterdoksdiijk werd dan de tribune opgericht en opdat deze voor de autoriteiten, de leden der vereeniging en hun dames en anderen beter bereikbaar zou zijn een brug geslagen over de Oosterdoksdiijk. Het spreekt dat tribune en brug al een al jaarlijks groote schatten verslonden, waarom het plan bij den voorzitter reeds in 1851 opkwam of het niet wenschelijk zou zijn aan de buitenzijde van den Oosterdoksdiijk ter hoogte waar nu jaarlijks de tribune stond, een vast eigen ge-bouw te stichten. De gelden anders voor de tribune gebruikt, konden even goed gebezigd worden voor rente en betaling van aflossing op een leening aangegaan voor de stichting van een eigen lokaal, waarvan men dan tevens alle belangrijke voordeelen zou genieten. Een grootsch plan werd gemaakt en het bestuur gemachtigd een leening aan te gaan. Ook Z.M. de Koning teekende voor een zeer aanzienlijk bedrag.

Helaas bleven de plannen hangende en vele jaren gingen voorbij zonder dat er iets in dien geest geschiedde. De onzekerheid wat er in de haven zou gebeuren belemmerde de uitvoering van het plan en het Gemeentebestuur zond geen antwoord op de vraag of men de beschikking over een watervlakte krijgen kon. In 1856 en 1857 werden de plannen weder ter sprake gebracht. Men wist toen wel iets, dat er plannen bestonden tot het leggen van een nieuwen dijk voor de stad, die Ooster- en Westerdoksdiijk zou verbinden om de verdere aanslibbing tegen te gaan, maar betrouwbare gegevens hieromtrent had men niet. Men klaagde over de weinige medewerking van het stadsbestuur en betreurde dat er geen vereenigingslokaal aan het water was. Een prijsvraag voor een gebouw werd uitgeschreven.

Maar door de voortdurende onzekerheid in zake de havenplannen en door den slechten financieelen toestand der vereeniging werd tenslotte in 1863 het idee geheel opgegeven. Het goede moment om de gelden voor de leening te krijgen was al lang verstreken. Men klaagt over den „gedrukten tijd."

Wel is er ook naar andere middelen gezonden, zooals o.a. bleek toen op een bestuursvergadering de heer Rutgers van Rozenburg de mededeeling deed, dat het bij hem opgekomen was „of het ook raadzaam zou kunnen geacht worden bij de bepaalde behoeften aan een Vereenigings-Gebouw om daarin tijdelijk te voorzien door het Emplacement van de IJ-Jachthaven, dat voor eenigen tijd door Brand is opengekomen en des noodig met eenige vergrooting daartoe aan te wenden." Het bestuur kende echter de bezwaren, die „volgens hunne meening liggen in het aangegevene Emplacement zoowel uit het oogpunt van de plaatsruimte, als van de minder geschikte gelegenheid tot het houden van Wedstrijden al ware zulks dan ook maar tijdelijk."

Tot een tijdelijk lokaal werd dus ook niet besloten. Dit is evenmin als het permanente vereenigingsgebouw verschenen, hoewel het plan het bestuur ook later niet uit de gedachten gegaan is. Het was de vereeniging in dit opzicht zeer zeker bijzonder tegen gelopen. Wel zou men de vraag kunnen stellen, waarom dan niet, toen de gelden bijeenwaren, op een ander punt, in de stad bijvoorbeeld, een lokaal gezocht werd. Maar men dacht in de eerste plaats aan een gebouw van waaruit de wedstrijden te volgen waren. Het bezit ervan had vanzelf medegebracht de voordeelen verbonden aan een clublokaal als ontmoetingsplaats voor de leden, waar de band onderhouden kan worden. Het zou dan zeker een groote aantrekkelijkheid geweest zijn en bijgedragen hebben tot vergrooting van het ledental, waar dit nu jaarlijks achteruitging. Dit werd wel degelijk ingezien, maar het was er niet allereerst om te doen en zooals de zaken toen stonden achtte men zich aan den waterkant gebonden.

Ook in de geschiedenis der vereeniging blijkt de achteruitgang der zeilerij zeer duidelijk. In de zestiger jaren daalt het ledental en daar de wedstrijd groote schatten verslindt, gaan de kasmiddelen achteruit en ontstaat er een schuld. De met zooveel geestdrift opgerichte vereeniging telt nog slechts 180 leden in 1866. Hoe de toestand geworden is wordt wel tekenend uitgedrukt door den penningmeester, met wiens woorden de andere bestuursleden meegaan. Hij zegt dan dat „men in 't algemeen, bij vele uitspanningen, die dagelijks in aantal vermeederen nu geen f 20.- voor een kort genoeg van 1/2 dag over heeft, althands wanneer men niet speciaal in het vak van zeilen of roeien liefhebber is, terwijl menig een die daarin meer of min specialiteit is, geen f 20.- daaraan ten koste kan of wil leggen wanneer zulks hem toch slechts weinig of geen extra genot geeft."

Maar als het zoover gekomen is, dat het bestuur in overweging geeft een samensmelting tot stand te brengen met „de Hoop", omdat men dacht, dat één vereeniging voor Amsterdam wel voldoende was, klinkt luide het protest tegen dien maatregel. De heer Bundten noemt het, het „begraven der vereeniging". Men vat weder moed om op den ouden weg door te gaan; de heer Bundten doet het aanbod het geld bijeen te brengen om het kastekort te dekken en maatregelen worden overwogen. Het voorstel valt dan ook. Tengevolge van het heerschen der cholera wordt besloten den wedstrijd over te slaan - ook de andere vereenigingen deden zulks - hetgeen de financiën herstelde. Voor het vervolg hield men toen het jaarlijksch waterfeest met minder kosten. Maar dat de moeilijkheden nog niet verdwenen waren, wordt wel duidelijk als men ziet, dat er in 1880 nog maar 69 gewone en 15 buitenleden overgebleven zijn.

Wel nam in het volgend jaar het ledental toe tot resp. 115 en 29, maar in 1884 was het weder gedaald tot 100 en 34 en in de eerstvolgende jaren veranderde het ook niet veel. Kwam dit ook daardoor omdat de vereeniging haar leden niets anders bood dan den jaarlijkschen wedstrijd en zij geen band onder hen aankweekte? Klachten dat men weinig aan het lidmaatschap had weerklonken, maar als de voorzitter luistert naar die stemmen en men als proefneming besluit eens een boottocht te houden, hetgeen geschiedde op 26 Juni 1881, dan blijkt wel dat de dames en heeren op hun reis naar Marken veel plezier gehad hebben, maar het gering aantal deelnemers rechtvaardigt geen herhaling. Het bestuur werd dus in het gelijk gesteld; men was tevreden jaarlijks zijn wedstrijd te hebben en niet meer; of liever gezegd, de meesten der leden waren het toen nog, want ook voor de „Koninklijke" zou een tijd aanbreken, waarop zij daarmede alleen geen genoeg meer namen. Bij de andere watersportvereeningen in de stad kende men wel clubgeest, gezelligheid en een band tusschen de leden. Bij „de Hoop" en „de Amstel" was een opgewekt leven en niet minder bij de Zeilvereeniging „Het IJ", wier waterfeesten en clubtochten algemeen de aandacht trokken en die de zeilers om zich vereenigde. Duidelijker voortteeken tot het komen van een omkeer in den boezem en het karakter der „Koninklijke" dan het juist genoemde, toonde zich toen bij het veertigjarig bestaan der vereeniging het bestuur den tocht over de Zuiderzee uitgeschreven had voor de jachten en deze clubtocht een groot succes geworden was. De heer B. W. van Vloten huurde zelfs een botter om er aan deel te kunnen nemen. De reis viel in den smaak en tot herhaling van dergelijke tochten over de Zuiderzee en door Zeeland werd later besloten. Wij hooren in die jaren den heer Bundten het voorstel doen tot het houden van een cursus zeevaartkunde voor de leden en over het instellen van een instructievaartuig; het laatste plan werd verworpen. Steeds meer trad de wensch naar voren tot aansluiting. Men verlangde meer dan den jaarlijkschen wedstrijd. Het was vooral Jhr. W. Six, die in 1890 tot secretaris benoemd werd en sinds 1898 als voorzitter optrad, wiens groote verdienste het steeds blijven zal, dat hij die stemming begreep en in al die jaren van zijn bestuur bij voortduring trachtte den band onder de leden aan te kweeken en te onderhouden. Sindsdien is het ledental belangrijk gestegen en heeft de vereeniging een langdurige periode van hernieuwden bloei meegemaakt.

Waar sinds het verdwijnen van de jachthaven aan het IJ de zeilers zooveel moeilijkheden ondervonden, de schepen rondzwierven en de zeilsport kwijnende, ja haast ingeslapen was, daar had het brengen van aaneensluiting en het stichten van een jachthaven de liefhebberij kunnen doen herleven. Had de „Koninklijke" beide gebracht, waren de omstandigheden haar vroeger minder tegen ge weest en had zij beschikt over een clubgebouw, waar ontmoetingen konden plaats vinden, gulden bladzijden had zij in haar geschiedboek dan kunnen schrijven. Nu zijn anderen haar in deze twee opzichten voor geweest. De eer de zeilerij tot nieuwen bloei gebracht te hebben moet zij afstaan aan de Zeilvereeniging „Het IJ", die aan Amsterdam een nieuwe jachthaven aan den IJ-kant bracht. Dat ook de leden der „Koninklijke" dankbaar van deze gebruik maakten, blijkt wel, want vele jachten, die onder haar vlag voeren, vonden een goede ligplaats sinds 1885 in de nieuwe IJ-haven. Toen deze zich vulde ontstond langzamerhand behoefte aan een tweede. Of die behoefte er in 1891 al was, daarover waren de besturen van „Koninklijke" en IJ het blijkens de notulen niet eens, maar hoe het zij, de algemeene vergadering van 16 Januari van dat jaar besloot tot de stichting van een eigen haven over te gaan. Voorloopige plannen waren toen al gereed en spoedig kwam de tweede jachthaven aan den Westerdoksdijk tot stand. Alleen de zweminrichting scheidde haar van die van „Het IJ". Het bedrijf veranderde dus. De „Koninklijke" was niet meer uitsluitend wedstrijdgevende vereeniging.

Zij was nu bezitster tevens van een eigen haven geworden. Het financieel beheer der laatste werd echter afgescheiden gehouden van de administratie der vereeniging, welk systeem tot heden gehandhaafd is.

Al heeft de „Koninklijke" zich in deze jaren laten voorbijstreven, zij herstelde zich. De voornaamste onder de inmiddels gestichte vereenigingen was zij en de eerste is zij gebleven. Zij was steeds geweest degene die vooring, steunde en voorlichtte, de beschermster van de belangen der jongere vereenigingen, het hoogste gerecht waaraan geschillen, ontstaan tusschen anderen, ter beslechting voorgelegd werden. Zij was de machtigste, die bepaalde of een nieuwe vereeniging erkend zou worden of niet, waarvan blijk gegeven werd door het al of niet uitnoodigen van die vereeniging op haar wedstrijden.

De eerste is zij gebleven, omdat zij het was die een band tot stand bracht tusschen de jongere vereenigingen, op roei- en zeilgebied, die in den loop der jaren naast haar ontstaan waren. Zij riep allen te zamen, stichtte orde op de wedstrijden en ruimde punten van geschil op, zij gaf nieuwe regels, kortom zij bracht eenheid en samenwerking. Deze eer zal haar blijven.

Allereerst riep zij sinds 1885 geregeld in Maart de afgevaardigden van alle erkende Nederlandsche roeivereenigingen ter vergadering bijeen, waar dan tal van voorname roeikwesties beslist werden, hetgeen voerde tot de vorming van de „Verbonden Nederlandsche Roeivereenigingen" met haar aan het hoofd als voorzittende vereeniging. En een vijftal jaren later stichtte zij een dergelijk instituut voor de zeilvereenigingen. Zoo werd zij de leidsvrouw der jongere zusters. Hoewel na jaren de roeiers hun eigen weg kozen en den Nederlandschen Roeibond oprichtten (1917) heeft het systeem wat de zeilerij betreft gelukkig gewerkt en is dit tot heden steeds gecontinueerd.

Pogingen om een band te vormen tusschen de roei- en zeilvereenigingen waren al eens gedaan. Ze waren uitgegaan van Z.K.H. Prins Hendrik, die in het voorjaar van 1865 een vergadering wenschte te beleggen van afgevaardigden der vereenigingen van toen. Praktisch werkzaam te zijn in het belang van de Nederlandsche scheepvaart en gezamenlijk na te streven het doel dat ieder afzonderlijk zich stelde, n.l. aanmoediging van scheepvaart en zeewezen, het houden van wedstrijden, enz. was het hoofddoel. Voorzichtigheidshalve had Z.K.H. vooraf bepaald, dat in een eventueel verbond iedere vereeniging haar zelfstandigheid zou bewaren.

Het was niet met bijster groot enthousiasme, dat de heeren van de „Koninklijke" het grootsche plan ontvingen; men achtte het wel nuttig en men wilde wel toetreden ook, maar men wenschte wat meer inlichtingen en benoemde toen een commissie van afgevaardigden, die de opdracht kreeg wel mede te werken tot het tot stand brengen van 's Prinsen plannen, maar die nog geen beslissing nemen mocht. Het doel was dus slechts poolshoogte nemen, wat den heeren Kopersmit, Rutgers van Rozenburg en Aug. Hendrichs gesteld werd. Toen kennis genomen was van de conceptstatuten besloot het jaar daarna de algemeene vergadering toe te treden tot de nieuwe vereeniging van welke Z.K.H. Prins Hendrik voorzitter zijn zou en die zich ten doel stelde: opwekken en verbeteren van den zeemansstand door minvermogene jongens, die lust en aanleg voor de scheepvaart bezaten, een goede opleiding te doen genieten, verder het ondersteunen van bestaande en nog op te richten zeemanshuizen. Zij beoogde de wetenschappelijke en de praktische bevordering en ontwikkeling van de binnenlandsche vaart, visscherij, scheepsbouw, scheepsuitrusting, meteorologie, enz., kortom alles wat van nut kon zijn voor zeewezen en scheepvaart.

De vereenigingen die zouden toetreden waren de Kon. Ned. Yacht- Club en „de Maas" uit Rotterdam, de Kon. Ned. Zeil- en Roeivereeniging, „de Hoop" en de Roeivereeniging „Cloanthus" uit Amsterdam, „Oostergoo" in Leeuwarden en de vereenigingen in Sneek, Workum en Harlingen (de heer Hoyneck van Papendrecht noemt daarenboven Bergen op Zoom). Ter bestrijding van de kosten zouden de vereenigingen voor ieder harer leden een halven gulden betalen.



De eerste wedstrijd der Kon. Ned. Yacht Club op het IJ te Amsterdam 10 Sept 1846

Onderhandelingen die gaande waren tusschen de Yacht-Club en „de Maas" verdraagden het verwezenlijken der plannen. Was men het over de statuten tenslotte niet eens geworden, bestond er nog vrees voor verlies aan zelfstandigheid, hadden de voorgestelde wijzigingen om daarin te voorzien geen bijval ondervonden of waren er andere redenen? In ieder geval in Mei 1868 had het bestuur der „Koninklijke" geen berichten meer van de nieuwe vereeniging vernomen. Kort tijd later nochtans bleek dat de „Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Zeewezen en Scheepvaart" geconstitueerd was en dat zij de koninklijke bewilliging op haar statuten verkregen had, doch van eenigen arbeid door haar geleverd verneemt men niet meer. En het prinselijk initiatief had tenslotte geen succes gehad, hoe goed de bedoelingen, die de scheepvaart in het algemeen aangingen, oorspronkelijk ook geweest waren. Ernstige medewerking dit breede plan te steunen schijnen de vereenigingen niet getoond te hebben. Wat de „Koninklijke" betreft, in deze jaren was de periode reeds voorbij dat zij gedachtig aan het oorspronkelijk doel arbeid verrichtte. In hoofdzaak was zij wedstrijdgevende vereeniging geworden en het ging haar toen niet voor den wind.

In de negentiger jaren was de toestand zeer gewijzigd. Door het toenemen van het getal vereenigingen, de menigvuldigheid der wedstrijden, de veelsoortigheid der schepen en de moeilijkheid die in klassen onder te brengen en een tijdvergoeding daarvoor vast te stellen, waren er talloze punten gerezen, waarvoor onderling overleg nuttig en noodzakelijk was. Al was een bespreking dienaangaande ook veel beperkter dan wat een kwart eeuw te voren Prins Hendrik voor oogen gestaan had, voor de zeilerij was zij van niet minder belang.

In den loop der jaren was een groot getal vereenigingen in ons land ontstaan. De oudste echter van alle, de Koninklijke Nederlandsche Yacht-Club, was inmiddels verdwenen. Na het overlijden van haar oprichter en voorzitter Z.K.H. Prins Hendrik (1879), werd zij opgeheven, omdat zij in levenskracht niet meer tegen die vele jongeren opgewassen bleek. Haar clubgebouw werd verkocht en later, na met een verdieping verhoogd te zijn, ingericht tot het ethnographisch en maritiem museum „Prins Hendrik” dat wij nog te Rotterdam kennen op de Willemskade, hoek Veerkade. Het heengaan van den populair en onvermoeiden voorganger was een zware slag voor de watersport. Ten teeken van rouw sloegen de „Koninklijke” en „de Hoop” haar jaarlijkschen wedstrijd over.

Na de oprichting van laatstgenoemde vereeniging te Amsterdam in 1848 volgde in Juni van dat jaar de Zeilvereeniging "Oostergoo" te Leeuwarden en drie jaren daarna ontstaat „de Maas” in Rotterdam, wier voorloopster geweest is de Roei-club „Amicitia”, welke geruimen tijd toen reeds bestond en wier ledental snel toegenomen was. Daar deze club in den beginne op kleine leest geschoeid was, bleek op den duur, dank zij dien groei, reorganisatie onvermijdelijk. Op een algemeene vergadering der leden gehouden op 16 Jan. 1851, waarbij 32 heeren aanwezig waren, werd besloten de Roei- en Zeilvereeniging „de Maas” op te richten. Men hoopte hierdoor mede te werken tot de bevordering van het zeewezen; conceptstatuten werden daarop ontworpen.

Friesland blijft nu voorgaan. In hetzelfde jaar 1851 wordt in Sneek opgericht de Zeilvereeniging „Sneek”. Wij weten het al dat daar reeds lang jaarlijks een wedstrijd gehouden was, georganiseerd eerst door eenige liefhebbers, later door een commissie. Maar toen besloot men, teneinde meer zekerheid te hebben dat de wedstrijd in de toekomst zou blijven bestaan, een vereeniging op te richten. Tot groote hoogte was de sympathie voor het hardzeilen toen ook al gestegen. En Z.K.H, Prins Hendrik was ook hier weder voorgegaan door een zilveren bokaal uit te loven in 1847, terwijl hij in 1865 de vereeniging de eer aandeed haar wedstrijden bij te wonen met zijn jacht „Watergeus”.

Naderhand onstonden de volgende vereenigingen:

1859. Zeilvereeniging „Langweer”
1860. Zeilvereeniging „Frisia” te Grouw,
1860. Harlinger Zeil- en Roeiveereniging,
1864. IJs- en Zeilvereeniging „Wartena”,
1865. Zeilvereeniging „de Zevenwolden” te Lemmer,
1871. Zeilvereeniging „Eendracht maakt Macht” te Eernewoude,
1876. Zeil- en Roeiveereniging „Neptunus” te Delfzijl,
1876. Zeilvereeniging „Warga”,
1883. Zeilvereeniging „de Eendracht” te Akkrum.

Verder werden tusschen genoemde jaren nog opgericht:

de Zeilvereeniging „Aeolus” te Heeg,
de Zeilvereeniging „Zuiderzee” te Hindeloopen,
de Zeilvereeniging „Workum”.

Eerst in 1900 volgde de Zeilvereeniging „Lyts Frisia" te Grouw, twee jaren later de Sneeker Zeilclub, in 1913 de Zeilvereeniging „Wetterwille" in Warga en tenslotte zagen wij uit die vereenigingen in 1923 ontstaan den Noord-Nederlandsche Watersportbond. In Groningen werd nog de Zeil-vereeniging „de Twee Provinciën" opgericht (1911) en bezitten de roeivereenigingen „Aegir" en „de Hunze" sinds lang vermaardheid.

Uitgezonderd de Zeilvereeniging „Sneek", die steeds de belangen der Friesche vereenigingen elders in den lande voorstond, hebben de andere slechts plaatselijke beteekenis gehad. Dit doet echter in geenen deele iets af van de liefde waarmede sinds eeuwen door de Friezen het zeilen beoefend is. Nog steeds is daar het zeilen de volkssport bij uitnemendheid, die haar beoefenaren telt van hoog tot laag, van rijk tot arm.

Ook voor de overige deelen van Nederland is een lange rij op te geven van vereenigingen, die opgericht werden. Opmerkelijk echter is dat de meeste harer van jonger datum zijn dan de Friesche clubs. De reeks opent dan met de Dor-drechtsche Roei- en Zeilvereeniging van 1851. Na een zeer korte periode van levendigheid in de watersport door haar gebracht, slaapt deze vereeniging voor vele jaren in, om in 1875 eerst tot nieuw leven te komen. Daarna ontstaan:

1882. Zeil- en Roeivereeniging „Hollandia" te Alphen a/d. Rijn,
1882. Zaanlandsche Zeilvereeniging,
1883. „de Maas" in Maastricht,
1884. Cano Club „Batavier" in Nijmegen,
1884. Roei- en Zeilvereeniging „Daventria" te Deventer,
1884. Zeilvereeniging „Voorwaarts" te Amsterdam, 1885. Zeilvereeniging „Het IJ" te Amsterdam,
1885. Roei- en Zeilvereeniging „Het Spaarne" te Haarlem,
1887. Zeilvereeniging „Lekkerkerk",
1887. Zwolsche Zeil- en Roeivereeniging.

Dan volgt een stilstand, alleen onderbroken in 1899 door het ontstaan der Marine Jachtclub te Nieuwediep, totdat met de oprichting der Adelborsten Roei- en Zeilvereeniging te Willemsoord in 1904 weder een nieuwe reeks aanvangt. Omstreeks 1910 en vooral kort na den oorlog ziet men vele watersportvereenigingen ontstaan.

De studenten bezaten reeds lang hun roeivereenigingen te Leiden, Delft, Groningen en Utrecht en gingen in 1883 over tot het stichten van den Studenten Roeibond. Afgezien van andere steden kende men omstreeks 1890 in Amsterdam alleen al een groot aantal roeivereenigingen, behalve „de Hoop", die lang de eenige gebleven was en „de Amstel" gesticht in 1874. Beide clubs behartigden ook het zeilen. Op gevaar af langdradig te zijn, kunnen dan genoemd worden allereerst „Fortuna" (1875), welke vereeniging in 1891 in „de Amstel" zich oploste en „Neptunus" (1882), vermaard geworden omdat zij den grooten roeier Ooms onder haar leden telde. Verder „Willem III" (1882), „Nereus" (1885), „Sirene" (1886), de Dames Roeivereeniging „Thetis" (1888) en de roeivereeniging „Aphrodite" van 1890.

Toen in 1890 op initiatief der „Koninklijke" gevormd werd de „Verbonden Zeilvereenigingen van Nederland en België" werd dit een overeenkomst tusschen haar, „de Hoop", „Amstel", „Het IJ", „Hollandia", „de Maas" en de „Zaanlandsche", waarbij zich de voornaamste Belgische clubs aansloten, t.w. de Yacht Club te Antwerpen en de Royal Sailing Club te Gent, terwijl zich in den loop der jaren anderen nog voegden tot het verbond. Men geraakte bij die gelegenheid tot vaststelling van onderlinge reglementen, tot een nieuwe meetwijze, betere klasseindeeling en bepaling der tijdvergoeding. De overeenkomst werkte gunstig, hoewel na eenige jaren bleek dat herzieningen wen-schelijk waren. Hadden in den beginne slechts de afmetingen van den romp de wedstrijdmaat bepaald en was het aantal zeilen en het gebruik daarvan onbeperkt, voortaan zou ook een nieuwe factor en wel het zeiloppervlak gewicht in de schaal leggen (1895). Tevens werden voor de ouderwetsche Friesche en Hollandsche modellen afzonderlijke reglementen vastgesteld.

Als hoogste uiting van de samenwerking tusschen de beoefenaren der watersport moet herinnerd worden aan het Watersportcongres, gehouden in December 1915 onder voorzitterschap van Jhr. W. Six. Hij, die een ervaring bezat als geen ander, dank zij de lange jaren dat hij voorzitter der „Koninklijke" geweest was, waarbij hij aan deze vereeniging zoowel als aan de verbonden der zeil- en roeivereenigingen leiding had gegeven, die daarbij doorkneed was in alle zaken die een goed voorzitter behoort te weten, die beschikte over menschenkennis en takt en naar wiens woorden een ieder gaarne luisterde en zich schikte, was de aangewezen figuur om dit congres te leiden. Met succes kweet hij zich van zijn taak. Alom ondervond het congres in de ruimste mate belangstelling.

Een stem uit Friesland had de aanleiding er toe gegeven. Wederom hadden zich in den loop der jaren vele vragen voorgedaan, die toen beantwoord moesten worden. Het wedstrijdwezen had zich sterk ontwikkeld, het aantal en soorten van wed-strijdvaartuigen was vermeerderd. Behalve zeilen vroegen ook de andere takken van watersport de aandacht, er bleken kwesties van organisatorischen aard te behandelen, enz. Breed werd de basis der besprekingen en veelomvattend was het werk der voorbereiding.

Op het congres kwamen zwemmen, roeien, zeilen en motorbootvaren aan de orde. De eerste twee sporten werden niet gezien uit een technisch oogpunt, maar als element voor lichamelijke ontwikkeling, waarbij de medici aan het woord waren. De andere belangrijke vraag was die der bevordering van zwem- en roeisport onder jongeren. In de afdeeling zeilen werden technische kwesties, de wedstrijdregeling betreffend, behandeld, zooals indeeling van schepen in handicap-wedstrijden, omschrijving van ronde en platbodemjachten en hun indeeling in klassen, de instelling van eenige nationale klassen van zeilvaartuigen zoowel ronde als scherpe - o.a. de Regenboogklasse - en verder het oprichten van een cursus. Het laatste plan be-oogde diepere belangstelling op te wekken bij de zeilers in zake de praktische en theoretische kennis van het varen, teneinde hen meer onafhankelijk te maken en hen het vinden van den weg op zee te leeren, zoodat zij hun tochten op eigen kracht voortaan verder zouden kunnen uitstrekken. Ook in de motorbootafdeeling werden belangrijke vragen behandeld.

Vele van de wenschen op het Congres geuit zijn op den duur in vervulling gegaan; veel goeds is er in de volgende jaren uit voortgekomen.

Het uitgebreide werk der voorbereiding werd verricht onder leiding der Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeivereeniging, die als voorzittende vereeniging naderhand grootendeels voor de uitvoering der besluiten en verwezenlijking der plannen had zorg te dragen.

Voorwaar, voor Holland geldt iets dergelijks als reeds gezegd voor de Vereenigde Staten, dat men niet kan spreken over de ontwikkeling der watersport en die der zeilsport in het bijzonder, zonder te denken aan het werk dier vereeniging. Een woord van hulde en een gevoel van dankbaarheid jegens de besturen van vroeger passen den roeier en zeiler van thans. Moge zij die de oudste is en door de voorbeeldige regeling harer roei- en zeilwedstrijden nog ieder ten voorbeeld strekt, bij voortduring de eerste ook blijven.