

# HET BOEK DER SPORTEN

SAMENGESTELD

DOOR

J A N F E I T H

MET MEDEWERKING VAN :

G. F. LELIMAN, JHR. J. L. MOCK, J. C. BURKENS, DR. H. G. BROCKMANN,  
„ZEILER,” MR. A. A. DELCOURT TOT KRIMPEN, JHR. A. E. BARNAART,  
MR. C. FEITH, B. J. ZUYDERHOFF, W. E. BREDIUS W.EZ.N., ANT.  
J. ABSPOEL, J. C. SCHRODER, MR. N. A. M. VAN AKEN,  
„S. P. ELER,” FRANS SAGERS, CH. F. KOK, „SANDER,”  
C. M. J. MULLER MASSIS, M. W. AERTNYS en  
JHR. MR. K. SCHORER.

~~~~~  
*Geïllustreerd*  
~~~~~

AMSTERDAM  
VAN HOLKEMA & WARENDORF

# ZEILEN



„Diana Geziens“ Spiegeljacht 18e eeuw.

dit doel gebruikte vaartuigen, en wijkt alleen naar den landaard de spelling van het woord af; maar de benaming zelf, is in den volsten zin internationaal.

In de 17<sup>de</sup> eeuw nam Holland's handel een ongekende vlucht en beheerschten Holland's vloten de zeeën. De ondernemende kooplieden en reeders van dien tijd voeren zelf met hunne schepen mede, totdat de toenemende weelde en de daaruit volgende verfijning en gemakzucht het hun wenschelijker deed voorkomen, zich prachtige paleizen te bouwen en hunne personen niet meer aan de verraderlijke elementen toe te vertrouwen. De liefde voor de zee en het water zat echter in het bloed, en als hun rijk geladen schepen voor Pampus lagen of [ter reede van Texel, was het niet meer dan natuurlijk,

Van de meeste takken van sport moet men bekennen, dat zij uit den vreemde tot ons gekomen zijn en door ons overgenomen.

Met den zeilsport — het zeilen uit liefhebberij — is dit echter wat anders. Dit is een oud-Hollandsche liefhebberij en door het buitenland van ons overgenomen. Hiervoor zijn bewijzen te over, maar het sterkste bewijs is wel, dat de naam waarmede onze voorouders de vaartuigen, waarmede zij deze liefhebberij beoefenden, ter onderscheiding van die, welke slechts als werkvaartuigen dienden, in het algemeen *jagt* (afgeleid van *jagten*, dat een begrip van snelheid uitdrukt in den zin van haasten of vliegen, enz.,) noemden; welke benaming door alle deze liefhebberij beoefenende landen is overgenomen voor de tot



„Zee-meew“ Snebbe 18e eeuw.

dat zij ze nog eens gaarne bezochten en zelf een oog over den gang van zaken wilden laten gaan.



„Oud-Hollandsche of Zaaansche“ Boeier  
18e eeuw.

Het reizen was toen nog zeer primitief en bezwaarlijk. Over land waren de ongemakken te groot en duurde de reis te lang. Wel bestonden er toen reeds beurtschepen, die de verbinding onderhielden, maar natuurlijk vond men op dergelijke schepen allerlei slag van volk, en zulk gezelschap paste weldra niet meer voor den rijken koopman en diens trotsche familie. De scheepsbouw, die op hoogen trap stond moest dus middel en raad schaffen, en de bouwmeesters bemerkten spoedig, dat zij vaartuigen konden maken, die aan hooge eischen vermochten te voldoen, als zij deze meer op snelheid dan op laadvermogen bouwden. De modellen ontleenden zij aan de bestaande handelsvaartuigen, en brachten zij slechts de noodige veranderingen aan tot het bereiken van meer snelheid. Deze vaartuigen vielen in den smaak en waren in het eerst

zeer eenvoudig en alleen om snel en geriefelijk het beoogde doel te bereiken, gebouwd. De toenemende weelde deed zich hierop ook spoedig gelden; deze vaartuigen werden weldra kostbaar versierde pronkvaartuigen, waaraan beeldhouwwerk, enz., niet gespaard werd, zoodat zij dikwijls enorme bedragen kostten. Ieder trachtte naar zijn middelen steeds boven den ander uit te steken! Van deze prachtstukken werden er verschillende aan buitenlandsche vorsten geschonken, o. a. aan Czaar Peter den Groote, de Koningen van Engeland, Pruisen, Frankrijk en andere potentaten. Een jacht in 1704 gebouwd voor Koning Friedrich I van Pruisen door den hollandschen bouwmeester Michael Madersteg was lang 25,75 en breed 7,25 meter, had 12 stukken geschut en was zoo prachtig uitgerust, dat het de algemeene bewondering trok. De kosten bedroegen het voor dien tijd buitengewoon groot bedrag van rond 100,000 daalders. Zijn opvolger Friedrich Wilhelm I,



„Volhouder“ Boeier eerste helft 19e eeuw.

die niets voor de zeevaart overhad, schonk dit jacht aan Czaar Peter den Groote. Deze geschenken werden op hoogen prijs gesteld en in die landen nagebouwd en





„Annie“ Tjotter“ 1882.

vormden daar den oorsprong der latere liefhebberij voor dergelijke vaartuigen.

Telken jare verzamelden zich de jagten te Amsterdam, dat het middelpunt van handel en scheepvaart was, en kozen de eigenaars een admiraal uit hun midden. Onder diens leiding hield men, naar het voorbeeld van de werkelijke oorlogsvloot, dan oefeningen, bekend als het »Zeilen onder Admiraalschap«. Deze feesten hadden een grooten toeloop en werden zoowel door gekroonde hoofden als door het volk met de meeste belangstelling medegemaakt. Oude schrijvers als Wagenaar, enz., maken van deze feesten met veel ophef melding, terwijl zij ook door de schilders op het doek vereeuwigd werden.

De aanhoudende oorlogen en het achteruitgaan van den handel, evenals binnenlandsche onlusten,

deden de scheepvaart en tevens de zeiliefhebberij langzamerhand afnemen, en het admiraalzeilen raakte in de tweede helft der 18<sup>de</sup> eeuw in onbruik. Eerst na het tijdperk van Napoleon en den oorlog van 1830 begonnen handel en scheepvaart weder te herleven en daarmede ook onze sport. In het begin der 19<sup>de</sup> eeuw telde Amsterdam nog vier havens, die uitsluitend tot berging van plezierjachten gebruikt werden en daarom jagthavens genoemd werden. Het waren de jachthaven op het IJ, die op Kattenburg, die op den Schinkel en die op den Amstel. Bij de afsluiting van het IJ, door het leggen van den Oosterdoksdiijk, kwam de Kattenburgerjachthaven te vervallen. Later bij de afbraak der Haringpakkerij en het maken van het tegenwoordige Stationseiland verdween de jachthaven aan het IJ, terwijl eindelijk in 1880 ook de Amsteljachthaven het lot harer zusters onderging, door den aanleg van de tegenwoordige Sarphatikade. De Schinkeljachthaven, die nooit veel beteekend had, was reeds eerder teniet gegaan. Dit gebrek aan havens en dus geschikte ligplaatsen, deed veel nadeel aan de liefhebberij en het was weldra Friesland, dat er op bogen kon de meeste vaartuigen te bezitten, uitsluitend voor plezierzeilen bestemd. Het daar meest gebruikte soort, uitsluitend geschikt voor binnenwateren, *tjotters* genaamd, kwam ook in Holland meer en meer in zwang, toen de afsluiting van het IJ, en de demping van de Haarlemmermeer, den zeilers dwong zich meer dan vroeger op binnenwateren, als: Amstel, Zaan, enz.



„Telefoon“ Boeier 1884.

op te houden, waar deze vaartuigen beter tot hun recht kwamen, dan de vroeger in gebruik zijnde grootere boeiers, snebben, spiegeljachten en dergelijke.



Friesche Tjotters, 19e eeuw.

de scheepsmodellen als de tuigage veranderingen ten goede ondergingen en de jachten steeds meer aan snelheid en zeewaardigheid wonnen, terwijl het oorspronkelijke type geheel verloren ging. Alleen in Holland bleven tot op den huidigen dag de oorspronkelijke modellen, wel is waar met kleine afwijkingen, behouden, evenals de bij dit type gebruikelijke tuigage.

Ook naar Holland begon de lust tot vereenigen over te slaan en gesteund door den Kroonprins, later Z. M. Koning Willem III, en Z. K. H. Prins Hendrik werd in 1846 de eerste zeilvereeniging opgericht, onder den naam van *Koninklijke Nederlandsche Jachtclub* te Rotterdam, waarvan Z. K. H. Prins Hendrik het voorzitterschap aanvaardde. Deze club nam zeer in bloei toe, mildelijk door den vorstelijken beschermheer gesteund, en organiseerde verschillende wedstrijden, die groote aantrekkingskracht bleken te bezitten. Weldra was de club in staat een eigen gebouw op te richten, aan de Boompjes te Rotterdam, hetwelk nog bestaat. Jammer genoeg begon er spoedig verdeeldheid te heerschen en scheidden zich de Amsterdamsche leden af, die een eigen club oprichtten in 1847, de *Nederlandsche Zeil- en Roeivereeniging*, die dra tot grooten bloei kwam en jaarlijks wedstrijden op het IJ en later ook op de Zuiderzee hield, welke lange jaren tot de belangrijkste telden, terwijl eenige jaren na hare oprich-

In de eerste helft der 18<sup>e</sup> eeuw, begon zich de zeilsport in het buitenland, voornamelijk Engeland meer en meer te ontwikkelen. Er werden vereenigingen opgericht, die uitsluitend de beoefening van dezen tak van sport tot doel hadden en den naijver tusschen de zeilers wakker hielden, door het houden van wedstrijden. In het eerst werden de oud-Hollandsche, ingevoerde modellen, veelvuldig gebruikt ter namaking, maar langzamerhand begon men den scheepsbouw meer wetenschappelijk te beoefenen en waar vroeger slechts zoogenaamd op het oog, d. i. zonder teekening of model gebouwd werd, begon men meer op model te werken en later op teekening. Een gevolg was, dat zoowel

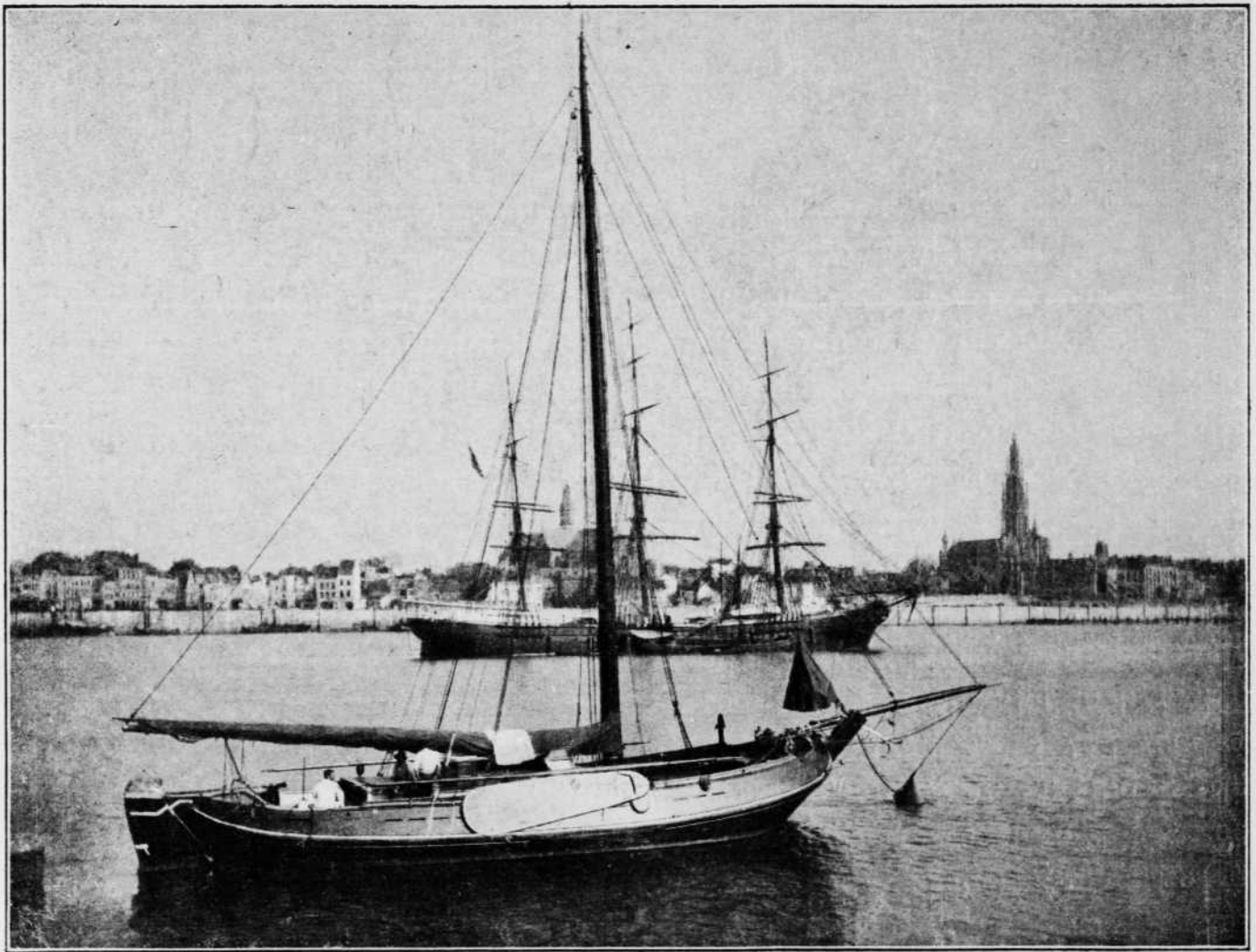


„Elisabeth“ Boeier, 1885.

ting Z. M. Willem III haar het recht, zich *Koninklijke* te noemen, verleende.

In 1849 richtte deze vereeniging een instituut op, bekend als het matrozen-instituut der *Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeivereeniging*, met het doel opleiding van jongens tot geschikte matrozen voor de groote vaart, welk instituut bij het einde dezer eeuw nog bestaat, hoewel niet meer zoo bloeiend als vroeger, door de groote verandering, die handel en scheepvaart ondergaan hebben en waardoor de zeilvloot grootendeels door de stoomvaart verdrongen is, maar dat toch nog steeds aan een gevoelde behoefte voldoet en nog levensvatbaarheid blijkt te bezitten.

In volgende jaren werden zoowel in Friesland als in Holland meerdere ver-



„Watergeus“ Schokker, eigendom van Z. K. H. Prins Hendrik der Nederlanden.

eenigingen voor dezen tak van sport opgericht, die zich alle aanvankelijk in grooten bloei mochten verheugen. Zoo werden opgericht :

De *Amsterdamsche Zeil- en Roeivereeniging »de Hoop«*, te Amsterdam, in 1848 ;

De *Roei- en Zeilvereeniging »de Maas«*, te Rotterdam, in 1851 ;

De *Harlinger Zeil- en Roeivereeniging*, te Harlingen, in 1860 ;

De *Zeilvereeniging »Frisia«*, te Grouw, in 1860 ;

De *Dordrechtsche Roei- en Zeilvereeniging*, te Dordrecht, in 1863 ;

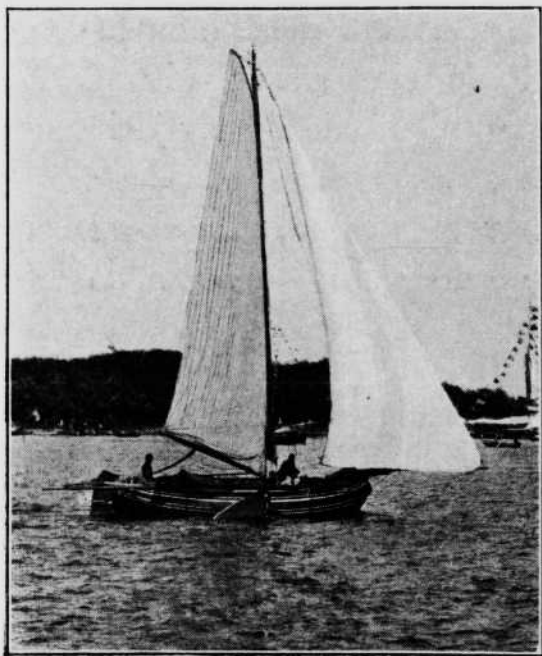
De *Zeilvereeniging »de Zevenwolden«*, te Lemmer, in 1866 ;



De *Roei- en Zeilvereeniging »de Amstel«*, te Amsterdam, in 1874 ;  
 De *Zeil- en Roeivereeniging »Neptunus«*, te Delfzijl, in 1876 ;  
 De *Zeilvereeniging »Warga«*, te Warga, in 1876 ;  
 De *Zaanlandsche Zeilvereeniging*, te Zaandam, in 1882 ;  
 De *Zeil en Roeivereeniging »Hollandia«*, te Oudshoorn, in 1882 ;  
 De *Zeilvereeniging »De Eendracht«*, te Akkrum, in 1883 ;  
 De *Roei- en Zeilvereeniging »Daventria«*, te Deventer, in 1884 ;  
 De *Zeilvereeniging »Het IJ«*, te Amsterdam, in 1885 ;  
 De *Roei- en Zeilvereeniging »Het Spaarne«*, te Haarlem, in 1885 ;  
 De *Zeilvereeniging »Lekkerkerk«*, te Lekkerkerk, in 1887 ;  
 De *Zwolsche Zeil- en Roeivereeniging*, te Zwolle, in 1888, en verder tusschen die jaren nog de *Zeilvereeniging »Aeolus«*, te Heeg, de *Zeilvereeniging »Zuiderzee«*, te Hindeloopen ; de *Zeilvereeniging »Oostergoo«*, te Leeuwarden ; de *Zeilvereeniging »Sneek«*, te Sneek, en de *Zeilvereeniging »Workum«*, te Workum, terwijl eindelijk nog in 1899 werd opgericht de *Marine Jachtclub*, te Nieuwediep met afdeelingen te Amsterdam en te Hellevoetsluis.

Voor een klein land als het onze waren er dus genoeg. Echter moet men niet vergeten, dat de meeste der Friesche vereenigingen slechts plaatselijk belang hadden, en aan het einde dezer eeuw is er geen dier clubs, die ook maar een eenigszins belangrijke plaats inneemt. Hoofdzakelijk komt dit omdat er tusschen de Hollandsche en Friesche zeilers geen genoegzame aansluiting bestaat en terwijl de eerste zich meer en meer de nieuwere ideeën op dit sportgebied aanpasten, bleven de laatste steeds op het oude standpunt staan en geraakten daardoor meer en meer op den achtergrond. De zeilsport, die zijn hoogsten trap bereikte tusschen de jaren 1846 en 1870 begon toen in belangrijkheid te dalen. Daartoe werkten mede de uit-

vingingen die het reizen zooveel gemakkelijker begonnen te maken, waardoor men minder aan plaats gebonden werd, het verminderen van geschikte vaarwateren, door droogleggingen, indijkingen, enz. en de vele andere takken van sport, die langzamerhand burgerrecht begonnen te krijgen. De roeisport, die vroeger slechts door gehoord volk bedreven werd, werd nu vlijtig door liefhebbers beoefend en vele roeivereenigingen werden tusschen 1866 en 1886 opgericht, die voornamelijk jongelieden, die vroeger meer in zeilen belangstelden, tot zich trokken. Het vorstelijk huis, dat persoonlijk veel aan en voor dezen sport gedaan had, toonde niet meer die persoonlijke belangstelling, ofschoon het door het schenken van bijdragen aan de *Koninklijke Ne-*

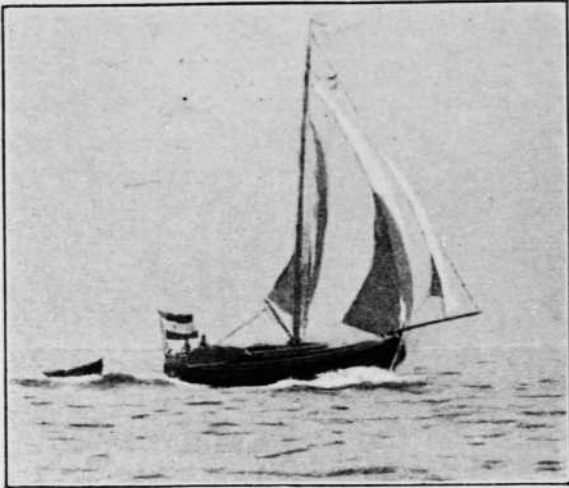


„Sperwer“ Boeier 1886.

*derlandsche Zeil- en Roeivereeniging* toch nog steeds van belangstelling blijken gaf

en geeft, terwijl de gemeenten, die vroeger in dit opzicht het vorstelijk voorbeeld volgden, in de latere jaren hiermede braken.

In 1879 gaf het overlijden van Z. K. H. Prins Hendrik den sport, waarvoor Z. K. H. zooveel gedaan had, een gevoeligen slag, en werd in 1880 de door hem opgerichte eerste Nederlandsche Zeilvereeniging, de bovengenoemde *Koninklijke Nederlandsche Jachtclub*, door gebrek aan de noodige belangstelling opgeheven.



„Flevo“ Botter 1888.

Het gebrek aan goede jachthavens tot veilige berging der jachten, deed zich te Amsterdam, weleer het centrum van dezen sport, meer en meer gevoelen en zoo werkte alles mede, om de niet onbelangrijke jachtvloot tot enkele verspreide exemplaren terug te brengen. Dit ging tot 1885 toen de *Zeilv. »Het Y«*

opgericht werd, die de oorzaak was, dat de sport met nieuw leven bezielde werd en tenminste voor zooverre Amsterdam betreft zich weder verheffen kon en een nieuw tijdperk van bloei tegemoet ging. Deze vereeniging wilde het van oudsher bekende Admiraalzeilen weder doen opleven en slaagde daarin in de eerste jaren van haar bestaan zeer goed, echter bleek dit niet van duur, en in de laatste jaren, worden alleen nog af en toe flauwe pogingen gedaan, die echter van geen belang meer zijn. De Vereeniging deed echter meer, zij richtte een haven op aan den Westerdoksdijk tot goede berging van plezierjachten en dit was tot op heden een volkomen succes. De jachtvloot nam ras weder in talrijkheid toe, zelfs zoo, dat de jachthaven te klein werd en in 1890 de *Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeiveereniging*, die van 1885 af de gastvrijheid der *Zeilvereeniging »Het Y«*, genoten had, genoodzaakt was een eigen haven interichten, door de zich steeds uitbreidende jachtvloot harer leden. Amsterdam had dus, daar inmiddels de Amsteljachthaven een nieuwe rustplaats aan den Omval had gevonden, weder drie jachthavens, die op het einde dezer eeuw nog bestaan en waarvan vooral die der *Zeilvereeniging »Het Y«* zich in bloei mag verheugen. Daar de omstreeks 1890 aan de vloot toegevoegde jachten, over het algemeen te groot bleken te zijn voor onze meerendeels ondiepe vaarwaters en binnenzeeën, en daardoor in verhouding van het er van te verkrijgen genot, te ondoelmatig, was dit jammer genoeg de oorzaak dat deze vermeerdering van korten duur was, en deze jachten weder langzamerhand van de hand gedaan werden, meerendeels naar het buitenland, waar zij indertijd ook aangekocht waren. Voor de kleinere jachten bleef echter de liefhebberij levendig en namen die steeds in talrijkheid toe, terwijl de nieuwste vindingen op dit gebied steeds veelvuldiger toegepast werden, waardoor het oud-hollandsche en friesche type meer en meer op den achtergrond gedrongen werd en langzamerhand verdwijnt.



Er bestaat geen sport, die zoo zeer als maatstaf kan dienen voor de plaats, die een natie onder de zeevarende natiën bekleedt, als de zeilsport.

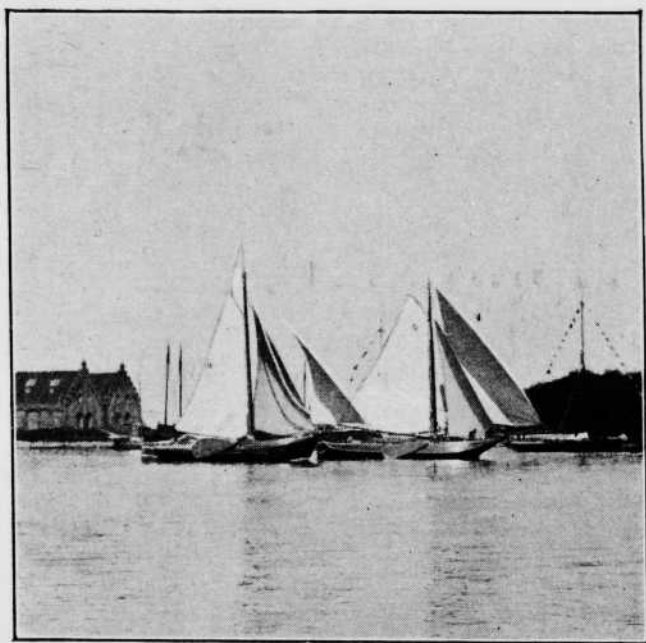
Waar handel en scheepvaart bloeit, verkeert deze sport in hetzelfde geval en omgekeerd. De eerste factor toch doet de belangstelling voor alles wat met het waterverkeer tezamen hangt in uitgebreiden kring toenemen en deze belangstelling komt tot uiting in den watersport in het algemeen en den zeilsport in het bijzonder.

Met het afnemen in beteekenis als een zeevarende natie is ook onze zeilsport in belangrijkheid gedaald en nu tegen het einde dezer eeuw onze zeevaart weder toegenomen is, zijn de gevolgen voor den zeilsport niet uitgebleven.

In het buitenland is het ook zoo gegaan en in die landen waar de zeehandel op hoogen trap staat of sterk vooruitgaande is, is het met den zeilsport eveneens het geval. Het beste bewijs, dat deze sport niet alleen van mode afhangt, maar dat hij een natuurlijken, krachtigen kern heeft, is wel dat hij bloeien kan in weerwil van de felle mededinging van stoom en electriciteit en verdere vindingen van een nieuweren tijd. Steeds blijft hij zijn aantrekkelijkheid voor zijn beoefenaars behouden en ofschoon een algemeene beoefening uit licht te begrijpen gronden onmogelijk is en steeds zal zijn, zoo is het voortbestaan van dezen sport door eeuwen heen en zijn steeds verjongd optreden een waarborg voor de toekomst en is de voorspelling niet gewaagd, dat de zeilsport ook door volgende tijden

heen, zich niet door de mededinging der reeds bestaande en later nog uit te vinden takken van sport zal laten ten onder brengen.

Het aanvaarden van het Beschermheerschap der *Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeivereniging* door H. M. de Koningin in 1899 en de oprichting der *Marine Jachtclub* in 1899 geven den zeilsport opnieuw naam en doen de toekomst met vertrouwen tegemoet zien, temeer daar in de buurlanden, zich deze sport eveneens hoe langer hoe meer ontwikkelt en voor de aanbreekende eeuw veel belooft. Onder de Vereenigen, die op het einde der eeuw aan de spits der Vereenigen staan, die den zeilsport beoefenen, behooren: de *Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roeivereniging* en de *Zeil-*



„Watergeus“  
Kwak 1896.

„Velsa“  
Hoogaarts 1893.

*vereniging* »Het Y« te Amsterdam, de *Roei- en Zeilvereniging* »de Maas« te Rotterdam, de *Zeil- en Roeivereniging* »Hollandia« te Oudshoorn, de *Zaanlandsche Zeilvereniging* te Zaandam, de *Zeilvereniging* »Lekkerkerk« te Lekkerkerk en de *Marine Jachtclub* te Nieuwediep, terwijl van de Friesche *Zeilverenigen* slechts de *Zeilvereniging* »Sneek« te Sneek van iets meer dan plaatselijk belang is.

Zooals reeds boven gezegd, werd deze sport in het begin dezer eeuw beoefend



„Nautilus“. Middenzwaardsloep 1846.

daardoor voor ons land door hun te grooten diepgang minder geschikt. Iets anders was het, toen het middenzwaard uitgevonden werd, waardoor men scherpe vaartuigen met geringen diepgang kon verkrijgen, die ook voor onze wateren geschikt waren en met voordeel de oudere typen vervingen. In 1846 werd het eerste jacht van dit type uit Amerika naar hier ingevoerd, en wel de sloep »Nautilus«, waarvan een afbeelding hierboven voorkomt.



„Regina“. Middenzwaardsloep 1872.

met vaartuigen van het oud-hollandsche en friesche type, hetwelk ontleend was zoowel aan de werkvaartuigen, als aan de visschervvaartuigen, die de binnenzeeën bevischten, en waren het alle ronde en platbodemjachten met zijzwaarden, die onderscheiden werden met de namen, spiegeljachten, snebben, schokkers, boeiers, botters, hoogaartsen, tjotters, enz. Later werden ook jachten gebruikt, die naar het voorbeeld van het buitenland gemodelleerd waren, naar de daar gebruikelijke handels- en kustvaartuigen, en zoo kreeg men ook hier kotters, schoeners, loggers, yawls, kitsen, etc. Deze vaartuigen in tegenstelling met onze typen naar hunnen bouw »scherpe« genaamd, waren meendeels kielvaartuigen zonder zijzwaarden en



„Zwerver“. Middenzwaardsloep 1885.

Dit gaf een groote verandering in onzen sport, en daar dit soort vaartuigen veel sneller bleek dan onze ouderwetse jachten, werden er op de wedstrijden afzonderlijke nummers voor uitgeschreven. Deze vaartuigen vielen meer en meer in den smaak. De »Nautilus« werd verscheidene malen in verschillende afmetingen grooter en kleiner nagebouwd ook meerdere jachten in dit type naar modellen uit den vreemde gebouwd of hier ingevoerd. Langzamerhand deed zich ook de noodzakelijkheid gevoelen om de jachten meer en meer in klassen te verdeelen en daardoor een spannender en eerlijker strijd mogelijk te maken, waarbij in hoofdzaak gelet werd op het verschil in grootte. Elke vereeni-



„Yum-Yum“. Middenzwaardsloep  
1887.

werd gehouden met den in de vorige wijze ontbre-  
kenden factor; het zeiloppervlak. Daar tevens ingezien  
werd, dat de nieuwe meetwijze ongeschikt was voor  
de oud-hollandsche en friesche typen werd voor deze  
een bijzondere, voor dit type goed passende meet-  
wijze aangenomen. Deze veranderingen bleken goed  
te werken en zijn beide meetwijzen op het einde

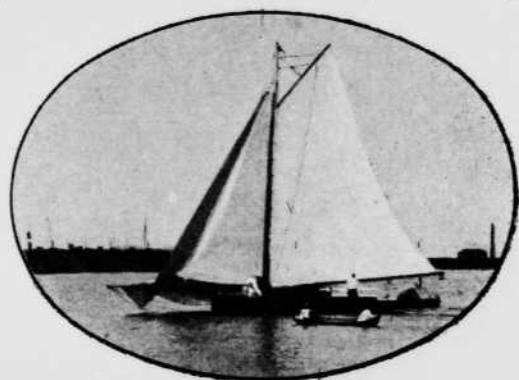


„Vlieg“. Middenzwaardsloep 1894.

ging, die wedstrijden hield, had echter een verdee-  
ling naar eigen inzichten, die niet altijd met de  
algemeene belangen strookte. Daarom werd in 1890  
op initiatief van de *Koninklijke Nederlandsche Zeil-  
en Roeivereeniging* een oproeping aan de bestaande  
zeilvereenigingen gericht, waarvan het gevolg was,  
dat de voornaamste zich aaneensloten, en onderling  
reglementen, en een meetwijze en klassenindeeling  
vaststelden, die op alle wedstrijden dezer vereeni-  
gingen gevolgd werden.

Deze overeenkomst werkte zeer gunstig en de  
voornaamste Belgische zeilvereenigingen sloten zich  
eveneens hierbij aan.

Weldra bleek echter, dat de aangenomen  
meetwijze niet aan de nieuwere eischen kon voldoen,  
waarom in 1895 besloten werd een andere meet-  
wijze en klassenindeeling aan te nemen, waarbij rekening



„Trekvogel.“ Stalen Middenzwaard-  
sloep 1888.

dezer eeuw nog  
in werking. Men mag aannemen,  
dat zij vooreerst niet veranderd zullen worden.

De nieuwe tijd bleek echter ook het oude  
type aan te tasten en daar er langzamerhand  
jachten ontstonden, die belangrijke afwijkingen  
in ballast en tuigage begonnen te toonen, van  
het oorspronkelijke oud-hollandsche en friesche  
type, besloten de vereenigingen hieraan voor  
goed een einde te maken en stelden in 1899  
een duidelijke omschrijving voor dit type vast,  
met uitsluiting voor wedstrijden van jachten die  
daarvan afwijken. De hierachter staande afbeel-  
dingen van het boeierjacht »Kampioen«, doen  
duidelijk deze verschillen in tuigage zien. Hier-  
door is dit type dus voor het vervolg beschermd  
tegen verbastering van het eigenaardige daarvan,



hetwelk een voordeel is, daar het anders het recht als afzonderlijk type beschouwd en als zoodanig behandeld te worden, verliezen zoude, en geen reden van bestaan meer hebben.

Met het oog op zijn nauwen samenhang met handel en zeevaart, is de zeilsport zeker de nuttigste sport uit het oogpunt van volkswelvaart bezien. Tevens is het een der gezondste takken van sport. Niemand zal ontkennen, dat de matige beweging die deze sport vereischt in de frissche buitenlucht en in een volkomen stofvrije atmosfeer gunstig moet werken en temeer in deze tijden waar de zenuwen der menschheid tot het uiterste gespannen zijn, door den fellen strijd om het bestaan en de aandoeningen, teweeggebracht door het gebruik der nieuwste vindingen op mechanisch gebied. Het spreekwoord zegt: »het water is een



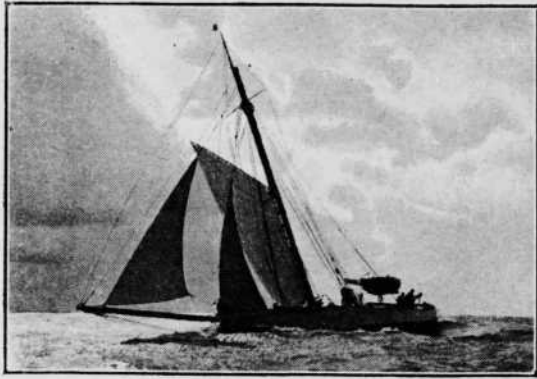
„Kampioen.“ Stalen Boeier met afwijkend tuig 1897.



„Kampioen.“ Stalen Boeier met tuig volgens het door de verbonden Zeilverenigingen vastgestelde type 1900.

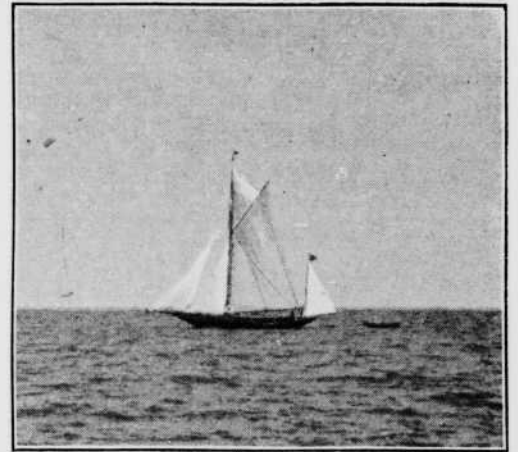
zacht bed« en voor een liefhebber van dezen sport is er geen grooter genot, dan om met zijn vaartuig, dat zich zonder geruisch en zonder schokken voortbeweegt, door zijn hand geleid en door zijn wil bestuurd, over de waterbanen te glijden. Een jacht is als een levend wezen, steeds moet de zeiler op alles letten teneinde het op het rechte pad te houden, de windrichting, de stroom, de mede- en tegenzeilers, de veranderingen in de weêrsgesteldheid, kortom wat niet al. Het water is een vijandelijk element, hetwelk bestreden moet worden en een waakzaam oog verlangt. Dit alles biedt zooveel afwisseling, dat het onbegrijpelijk is, dat deze sport nog niet meer aanhangers heeft. Weliswaar is men blootgesteld aan de elementen, maar bij een gezond lichaam is beschutting daartegen

gemakkelijk te vinden en kan deze sport alleen dienen om het lichaam te harden en tegen slechte invloeden van buiten onvatbaar te maken. Het gevaar, hoe gering ook, aan dezen sport verbonden, is juist voldoende om er een aangename prikkeling aan te geven. Het zeilen staalt den moed en geeft dat zelfvertrouwen, hetwelk zoo noodig is bij den strijd om het bestaan. De in het dagelijksch leven zoo sterk gespannen zenuwen en de vermoeide hersenen krijgen rust, en de zeiler krijgt in zijn boot een gevoel van vrijheid, zelfvertrouwen, onafhankelijkheid, en van eigen bewuste kracht over zich, dat geen andere tak van sport hem schenken kan.



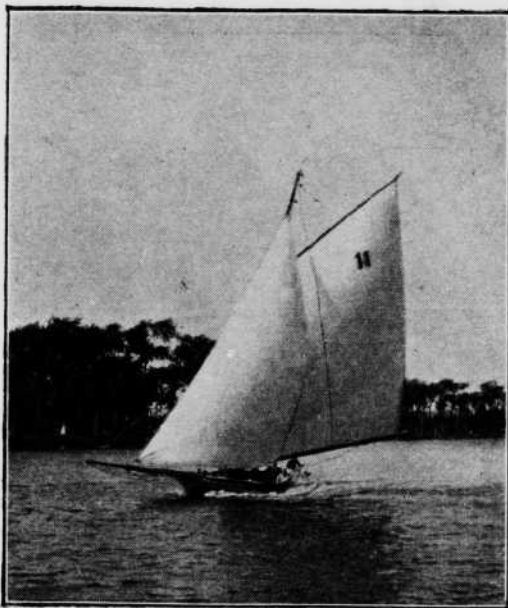
„Freia“. Stalen middenzwaardkotter 1896.

Komen bij andere takken van sport bij wedstrijden hoofdzakelijk de kracht van spieren en longen, en vlugheid in aanmerking, bij het zeilen bekleeden deze slechts een ondergeschikte hoewel niet onbelangrijke plaats. In hoofdzaak telt hier de algeheele meesterschap over het vaartuig, de juiste blik en de snelle beoordeeling om uit geringe afwijkingen van wind en stroom, door goed geleide oordeelkundige handelingen het meeste voordeel, zoo mogelijk meer dan de mededinger doet, te trekken. De moed wordt beproefd aan het onder de gegeven omstandigheden het meeste wagen, zonder daarom roekeloos te zijn, want zoodra men tot dit uiterste overgaat, is bij dezen sport alles verloren. Daar er bij deze wedstrijden geen geldelijk voordeel is te behalen en er niet gewed wordt, geven



„Watergeus.“ Middenzwaard-Yawl 1897.

zij geen voedsel aan de bij enkele andere takken van sport zooveel voorkomende kwade praktijken en aan de ontwikkeling der hartstochten. Wel is waar werd in de eerste helft dezer eeuw, het wedstrijden meest aan de schippers overgelaten, maar in de laatste jaren stellen de vereenigingen, nadat de *Zeilvereeniging »Het Y«* er bij haar oprichting mede begonnen was, het sturen der jachten door liefhebbers en ook veeltijds het behandelen der zeilen etc., door dezen verplichtend en neemt de lust alles zelf te doen en daardoor uit den sport al het genoegen te verkrijgen, hetwelk deze bieden kan, meer en meer de overhand. Van welke zijde ook bezien, zoo biedt deze tak van sport slechts voordeelen, terwijl noemenswaardige nadeelen niet bestaan en is het te



„Waterlelie.“ Middenzwaardsloep 1898.



„Go-Ahead.“ Middenzwaardsloep 1899.

beschouwer zich gemakkelijk een beeld kunnen vormen van de veranderingen van het begin tot op het einde dezer eeuw. De op deze photo's voorkomende jachten zijn met uitzondering van de »Nautilus« alle hier te lande gebouwd en hebben wij juist, omdat wij den zeilsport in Nederland behandelen zouden, alle afbeeldingen van jachten onzer zeilvloot, die uit het buitenland ingevoerd zijn, achterwege moeten laten. Vele der op onze platen voorkomende jachten bestaan nog, ofschoon enkele natuurlijk reeds een eerbiedwaardigen ouderdom bereikt hebben. De bijgevoegde jaartallen zijn ongeveer die, waarin zij gebouwd werden en vormt het geheel een bijna volledige staalkaart der in deze eeuw hier te lande gebruikte vaartuigen ten dienste van den zeilsport, die in het land zelf gebouwd en ontworpen zijn.

hopen, dat deze aan ons volksbestaan zoo nauw verbonden tak van sport, door volgende eeuwen heen steeds zich in een krachtigen toestand moge handhaven.

De omvang van dit werk belet ons om een volledige beschrijving van alle hier te lande in gebruik zijnde typen te geven, en hebben wij daarom getracht de verschillende typen in beeld duidelijk te maken. Jammer genoeg ontbreken ons opnamen van enkele typen, maar toch is datgene wat wij verzameld hebben, voldoende om een juist beeld te geven van de ontwikkeling in model en tuigage der verschillende typen. Na volgorde van ouderdom zijn zij gerangschikt en zal de opmerkzame



„Loudoli.“ Kielsloep 1900.

*Amsterdam.*



»ZEILER.«