

Zeilvaart in de kunst

Marina Amsterdam

De allereerste marina werd in 1622 aangelegd in Amsterdam, aan het IJ. Compleet met echte 'boxen' om de boeier in af te meren. De herberg waar je gezellig wat kon drinken stond er al en het prachtige uitzicht over het IJ kreeg je er gratis bij. Door: **Anton Wegman**





Varen zit ons in het bloed. Het water op, het gevoel van vrijheid, het spel met de wind en de golven, we vinden het mooi en we doen het graag! Mag je het een deel van onze nationale identiteit noemen? In elk geval zijn onze historische banden met het water en het varen groot. Niet zo verwonderlijk als je bedenkt hoeveel water er vroeger bevaarbaar was. Het bezit van een boot was voor onze voorouders vaak noodzaak. Aangezien lokale wegen uit modderige karrensporen bestonden was het vervoer over water een redelijk luxe.

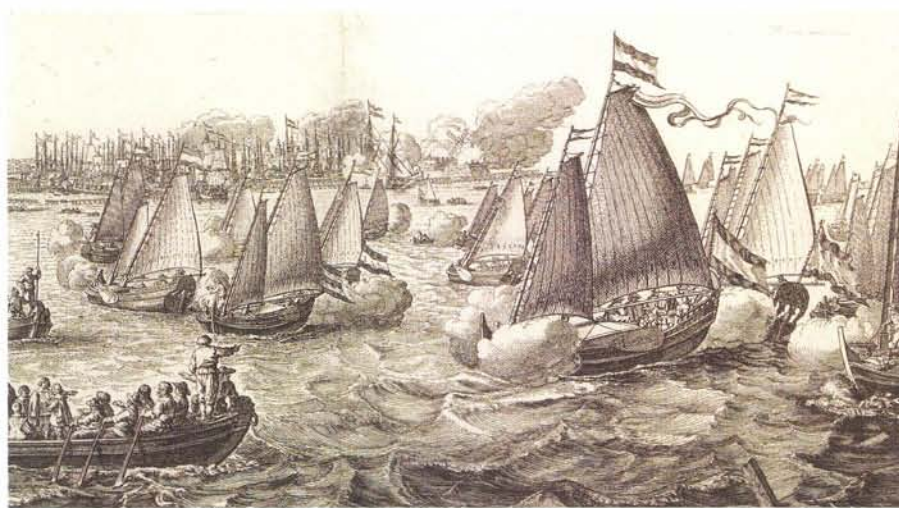
Dus voeren de boeren in Friesland met de tjotter naar de kerk of de markt en staken kooplieden uit Zaandam met hun boeiers het IJ over voor zaken in de hoofdstad. Hun vrouwen en dochters deden er meteen inkopen. De boot werd gevaren door een schipper die daarvoor betaald werd, eventueel aangevuld met een knecht. De Zaankanter lieten zich graag op het water zien, net als hun Amsterdamse tegenhangers. Het IJ was hun speelplaats, van Beverwijk en Velsen tot en met Durgerdam, waar een aantal herbergen en tapperijen op de dijk een grote aantrekkingskracht had. Er ontstond in het begin van de zeventiende eeuw wel een probleem in Amsterdam: waar laat je je boot veilig achter? Het scheepvaartverkeer was er zo intensief, dat er nauwelijks nog een stukje kade vrij was, want overal langs het water waren markten of beurtveren die er hun vaste plekken hadden. Vervoer over het water was immers de kurk waar Amsterdam op dreef.

Stadsherberg

Een aantal gegoede burgers stapte naar het stadsbestuur en ze kregen het voor elkaar dat er een eigen haventje kwam voor zo'n veertig jachten. Naast de Stadsherberg, die op palen in het IJ stond en die met een lange steiger verbonden was met de Haringpakerij, een stuk kade waar de haringhandel geconcentreerd was. In de Stadsherberg brachten late bezoekers aan Amsterdam de nacht door tot ze bij zonsopkomst de stad in mochten. Er hing een gezellige sfeer en je had er prachtig uitzicht over het IJ, kortom een succesformule die het meer dan 250 jaar op die plek wist vol te houden.

De jachthaven was een wereldprimeur en had alle kenmerken van wat we tegenwoordig met een mooi woord marina noemen. Een begrip dat verder weinig esthetische beleving oproept. Het is een kunstmatige haven waar alles zoveel mogelijk gebaseerd is op economisch gebruik van het beschikbare water. Meestal met een horecafaciliteit en een havenkantoor. Geen natuurlijke haven die de vorm aanneemt van een beschikbare baai en waaromheen zich een dorp of

links: De jachthaven bij de Stadsherberg, door Abraham Storck (1641-1701). Het schilderij moet zijn gemaakt rond 1700. Links achter de walvissloep een paviljoenjacht. Rechts daarnaast liggen drie steigerschuitjes, roeivaartuigen waarmee reizigers naar de overkant van het IJ werden vervoerd. Daarnaast twee rijkversierde paviljoenjachten. Rechts de 'boxen' voor de boeiers en een groot paviljoenjacht. De jachten van de VOC, en de Admiraliteit lagen niet in de jachthaven maar bij de werven van beide organisaties. (Collectie Het Scheepvaartmuseum Amsterdam)



kleine stad heeft gevormd. Dat soort havens, vaak al van oudsher voorzien van kades, noem je geen marina.

Hoe het ook zij, op de schitterende, onbegrijpelijk knap gedetailleerde kaart van Amsterdam door Baltasar Florisz. Van Berckenrode uit 1625 zien we de Amsterdamse jachthaven voor het eerst afgebeeld naast de Stads-herberg. De haven is gevuld met het oudste type zeiljachten dat aan de oorsprong stond van het nog jonge fenomeen watersport. Het waren open scheepjes met een lengte van zes

tot tien meter. Getuigd met twee masten, als katschoenertjes, dus achter het grootzeil aan een grote mast en voorop een kortere mast zonder fok. De zeilen waren langsscheeps en hadden een kleine gaffel.

Op het toen nog open en weidse IJ was er altijd wel een oppertje in de buurt om te schuilen vooreen buien ruimte genoeg voor tenminste één jaarlijks evenement - spiegelgevechten of admiraalzeilen - dat soms werd afgesloten met een vuurwerk en verlichte jachten op het water. Duizenden belangstellenden trokken

boven: Fragment van de kaart van Amsterdam door Baltasar Florisz. van Berckenrode (1591-1645) uit 1625 met in het midden de jachthaven naast de Stads-herberg die op palen in het IJ was gebouwd. Een lange steiger verbindt de Stads-herberg en de jachthaven met de kade van de Houttuinen. 's Nachts werd de brug in de steiger opgezet, zodat niemand ongezien Amsterdam binnen kon komen. Van 1619 tot 1641 woonde en werkte kaartenmaker en landmeter Balthasar Florisz. in Amsterdam en hij kende de stad dus goed. Ook zijn weergave van de talloze scheepstypen is verbluffend nauwkeurig. (Collectie: Het Scheepvaartmuseum)

onder: Met dit type tweemastertjes werd er op het IJ naar hartelust om het plezier gevaren. Links op de achtergrond is nog net de Stads-herberg met de jachthaven te zien. Gravure uit 1638 door Salomon Savery naar Simon de Vlieger. (Collectie Rijksmuseum)

dan naar de oevers van het IJ om het spektakel te aanschouwen. (Lees ook de uitgebreide artikelen van Robert Vorstman in SdZ 1982.8 en 10 en 1983.1 - red.)

Rond 1650 kwam er verandering in het type zeiljacht en werd het boeiertype steeds populairder. Er waren nogal wat varianten van de boeier, waarbij sommige een paviljoen hadden en andere een kajuit voor de kuip. Traditioneel karveel gebouwd, hoewel enkele een overnaadse huid kregen, maar de tuigage bleef vrijwel onveranderd. De boeier was populair totdat ver in de negentiende eeuw de *centre boarder* vanuit de Verenigde Staten ook in Nederland aansloeg. Daarnaast verschenen door Engelse en Duitse invloeden jachten die een S-spantvorm zonder midzwaard hadden.

Verhuizingen

Terug naar de Gouden Eeuw. Niet lang na de aanleg van de jachthaven aan het IJ volgde een haven voor de pleziervaart in de Amstel, net buiten de bebouwde kom van de stad. Een extra haven aan het IJ kwam op de kop van Kattenburg, want het aantal jachten groeide snel. Deze havens bleven bestaan totdat ze vanwege de stadsuitbreiding het veld moesten ruimen. De Amstelhaven schoof een stuk naar het zuiden, ter hoogte van de huidige Omval, waar nu de hoge Rembrandttoren staat en slechts nog een "sloepenhaven" over is. De jachthaven aan het IJ werd door de aanleg van het Centraal Station verdreven naar de Westerdoksdijk waar Zeilvereniging Het Y in 1885 een nieuwe haven stichtte, vijf jaar later gevolgd door de KNRZV, in het spraakgebruik de 'Koninklijke' genoemd.

Rond 1920 verhuisden deze havens nogmaals, dit keer naar de overkant van het IJ. Zeilvereniging Het Y naar de Grasweg naast het Shell-terrein en de Koninklijke naar de Sixhaven, waar ze kort na de Tweede Wereldoorlog alweer vertrokken. Het Y naar Durgerdam en de Koninklijke naar Muiden, waar beide clubs nog steeds gevestigd zijn. 🍷