

De Koninklijke Verbonden Nederlandsoche Watersportverenigingen

Inleiding

Wie de statistiek raadpleegt en na-gaat hoeveel beoefenaren der zeil- en motorbootsport voorkomen op de wer-kende leden, aangesloten bij de di-verse sportorganisaties in ons land, die zal bevinden, dat onze sporten op de zesde plaats staan. Voetbal en turnen staan zeer ver boven, tennis en zwemmen ruim boven, tenslotte ook korfbal boven de zeil- en motorbootsport. Doch vergelijkt men provinciegewijs, dan blijkt, dat in Noord- en Zuid-Holland die twee sporten op de vierde plaats staan. In Friesland, waar de watersport bijzonder geliefd en verbreid is, zouden zij op de derde komen, als — na voetbal en turnen — het juist in Friesland zo populaire kaatsen niet bestond. Echter geven deze getallen omtrent de mate van beoefening onzer beide sporten een onjuist beeld, omdat voor een belangrijk deel wordt gevaren in gezinsverband. De eigenaar van een scheepje zal als lid aangesloten zijn bij een vereniging, dus meetellen in de sta-tistiek, maar zijn vrouw en kinderen, die mee-genieten van de boot, zijn veelal geen lid. Dit medegerekend komen onze spor-ten in een veel gunstiger verhouding te staan tot voetbal en turnen, die indivi-dueel worden bedreven.

Het is echter onjuist naar deze getallen de betekenis der zeil- en motorbootsport af te meten. Bij de beoordeling spelen nog andere en zeer belangrijke factoren een rol. Het zeilen weerspiegelt ons volks-karakter en het bezit een traditie, waarop geen der andere sporten kan bogen. Het voor genoegen er op uittrekken met een zeilboot werd in ons land reeds gedaan toen van andere sportbeoefening nau-welijks sprake was en in het buitenland aan zeilen met jachten nog bij lange niet werd gedacht. Vanouds hebben in ons

land centra van zeilerij bestaan en wel in de eerste plaats te Amsterdam, aan de Zaan en in Friesland. De hoofdstad bezat reeds in de aanvang der 17de eeuw een jachthaven. Later waren er meer aan de Y-zijde en aan de Amstel. Jaarlijks kwamen de zeilers uit die havens bijeen en beoefenden zij het admiraalzeilen. Ook de Zaan en Friesland kenden deze ontmoetingen, die van een ernstige oefening in manoeuvreren gaandeweg over-ging in een gezellig feest. Dan trok de gehele bevolking naar de waterkant. Het was een schouwspel voor ieder, zoals heden nog de „hardzeildag” in Sneek een feestdag voor de stad is.

Vergeten wij niet, dat de zeilsport zich van ons land uit naar het buitenland ver-breedde als uitvloeisel van de zeiltocht die Koning Karel II van Engeland met zijn gevolg in 1660 aan boord van een vloot van jachten maakte van de Moerdijk naar Rotterdam. Gedurende die reis bood een burgemeester van Amsterdam — ge-bruik makende van het genoegen, dat de koning in de zeilpartij toonde — deze een jacht ten geschenke aan. Dit scheepje werd het uitgangspunt van de zeilsport in Engeland en de benaming „jacht” werd als „yacht” in de Engelse taal over-genomen. Eerst was het zeilen een ver-maak voor de koning, later voor de aan-zienlijken en tenslotte werd het een druk beoefende sport. Via Engeland volgde de verbreiding naar andere landen.

In Engeland was het, dat zich het verenigingswezen ontwikkelde, ook op het terrein der zeilsport. De belangrijkste zeilvereniging was de Royal Yacht Squadron, opgericht in 1812, die nog steeds in Cowes haar zetel heeft en de voornaamste van alle is. Die verenigingen stelden zich tot taak het zeilen te bevor-deren en dank zij haar ontwikkelde zich

omstreeks het midden der vorige eeuw de zeilsport in Engeland op snelle wijze. In Amerika vond de zeilerij haar oor-sprong met de oprichting van de New York Yachtclub in 1844. Analooog verliep het in Frankrijk. De opkomst der zeil-sport in Duitsland, die snel plaats vond, stamt eerst uit het laatst der 19de eeuw.

Bestond dus in ons land zeker sinds 1600 de neiging voor genoegen te zeilen, had men hier jachttypen aangepast aan de wateren, bestonden hier ligplaatsen, kende men hier wedstrijden, gemeen-schappelijke tochten, gezelligheid en feesten, niet kende men bij ons het bevoor-deren van dit alles in het verband ener vereniging, door de leden tezamen, met een gemeenschappelijk en voorgeschreven doel voor ogen.

Het is een gelukkige omstandigheid, dat het mogelijk is aan te geven hoe en door wie de aandacht op deze nieuwe richting werd gevestigd; wie het eerst de gedachte aan het stichten van samen-werking in groot verband uitsprak. Wij zullen zien dat een eeuw verliep alvorens dit woord volledig ingang vond met het bereiken van de eenheid, die wij thans in de zeil- en motorbootsport kennen.

De voorgeschiedenis

Wij worden gevoerd naar Rotterdam, dat in Maart 1841 Z.M. Koning Willem II op feestelijke wijze ontving voor het eerste bezoek na diens inhuldiging. De koning was vergezeld van H.M. Kon-ingen Anna Paulowna, de beide prinsen Alexander en Hendrik en prinses Sophia. Tot het feestprogramma behoorde een tocht op de rivier, waarbij het hoge ge-zelschap werd geroeid in de fraaie en rijk gebeeldhouwde koninklijke sloep, die door twintig jongemannen in zeemans-gewaad gestoken, werd geroeid. Deze roeitocht is voor de watersport van ons land van historische betekenis geworden.

Aan het slot van alle feestelijkheden werd een maaltijd ten stadhuisse gegeven, waarbij aan de directeur der marine te Rotterdam, de kapitein ter zee Q. M. R. Verhuell, de eer te beurt viel naast Prins Hendrik aan te zitten. Deze had, ondanks zijn nauwelijks 20 jaren, als zee-officier reeds verre reizen gemaakt, waardoor hij met het buitenland in contact was ge-komen en hij daar nieuwe indrukken had opgedaan. In de loop van het gesprek, dat voor een belangrijk deel ging over het zeewezen — het onderwerp waaraan Prins Hendrik voornamelijk zijn gaven wijdde — informeerde deze of de heren, die de sloep roeiden, zich lang daarin hadden geoefend. De heer Verhuell kon ant-wwoorden, dat deze jonge mannen, tot de goede kringen behorende, sinds lang deel uitmaakten van een vereniging, die zich gedurende het zomersaizoen met roeien vermaakte en in daartoe geschikte roeivaar-tuigen soms vrij verre togtjes de rivier op volbragten. Z.K.H. liet daarop volgen, of het niet mogelijk zou zijn, in navolging

Boeierwedstrijd op het IJ uit het eind van de 19e eeuw



van andere zeevarende natiën, in ons land eene vereeniging daar te stellen, tendoel hebbende den ijver en lust tot volmaking van den scheepsbouw en alles wat betrekking tot het zeewezen heeft, meer en meer op te wekken en aan te moedigen.¹⁾

De roeiers van de sloep zijn de prins niet weer uit de gedachten gegaan, doch het werd het einde van 1845 alvorens hij aan hen zijn voornemen liet overbrengen om te Rotterdam een roei- en zeilclub op te richten. De gedachte vond instemming. Besloten werd Z.K.H. voor te stellen levenslang de functie van voorzitter op zich te nemen. Spoedig daarop woonde de prins als zodanig een vergadering bij, waarin de door hem ontworpen statuten ter tafel werden gebracht.

Nog voor het jaar ten einde was (30 December 1845) nam Z.M. een Koninklijk Besluit, waarin Z.M. op het verzoek van onzen beminden zoon Prins Hendrik der Nederlanden de oprichting van een „Roei- en Zeilgezelschap” goedkeurde, daarvan het beschermheerschap aannam en het recht verleende, dat dit den titel zou voeren van „Koninklijke Nederlandsche Yachtclub”.

In de Nederlandsche Staatscourant van 5 Januari 1846 werd dit besluit bekend gemaakt en tevens werden daar de statuten afgedrukt. De stichter der vereniging had haar doel als volgt geformuleerd:

1. om den lust van hetgeen in betrekking met het zeewezen staat op te wekken en aan te moedigen.
2. om jongelieden van hunne jeugd af aan te gewennen goed en handig met roeien zeilvaartuigen om te gaan, hetgeen bevorderlijk kan wezen tot het vormen van goede zeelieden, zoo voor oorlogs- als koopvaardij-schepen, iets hetwelk in den tegenwoordigen tijd hoogst wenschelijk zoude zijn en tevens ook om in Nederland den bouw te bevorderen van goede roeivaartuigen, zoo voor de rivieren en binnenwaters, als om in de opene zee deugdelijk gebruikt te kunnen worden. Hetzelfde doel heeft de Club aangaande de zeilvaartuigen (wel verstaande zeilvaartuigen, als kotters, schoeners, enz.), waarmede men, tenminste gedurende de zomermaanden, in de Noordzee en op de Engelsche kusten zoude kunnen varen, ter grootte van 5 ton en daarboven.

Duidelijk stonden hiermede de hoofdlijnen vast, t.w. het wekken van belangstelling voor het zeewezen, het kweken van zeelieden, het bevorderen in ons land van de bouw van goede roei- en zeilvaartuigen, geschikt om er binnen- en ook buitengaats mede te varen.

Om het doel te bereiken zou ingevolge art. 2 de Yachtclub „prijzen uitloven, hetzij in geld, of in eenig voorwerp van kunst, waarvoor ééns of zoo dikwijls de fondsen der K.N.Y. het zullen toelaten, in het jaar geroeid of gezeild zal worden”. Voor ieder, die het doel der vereniging wilde bevorderen, stond het vrij ook prijzen uit te loven. Bepaald werd dat voor vaartuigen in ons land gebouwd, de

¹⁾ Omtrent aan: Verhandelungen en Berigten betreffende het zeewezen en de zeevaartkunde. van Jb. Swart en Jhr. G. A. Tindal. 1848 no. 4. De Koninklijke Nederlandsche Yachtclub door Q. M. R. Verhuell.

Bevat verslag omtrent de stichting der K.N.Y. en van haar handelingen in de eerste jaren van haar bestaan.



Open kieljacht uit het eind van de vorige eeuw

hoogste prijzen zouden worden bestemd.

Dat de stichter een nationaal karakter aan de vereniging wilde schenken, bleek duidelijk uit een door hem in de vergadering geuite wens om zich te wenden „tot den Burgemeester van Amsterdam, ten einde diens medewerking tot uitbreiding der Club ernstig aan te bevelen, in de volle overtuiging, dat de eerste koopstad van Nederland niet achterlijk kon noch zou blijven, daaraan gehoor te geven en zich tot voorbeeld te stellen de Club als eene nationale instelling krachtig te ondersteunen en . . . zich over het geheele land moest uitbreiden”.

Nadat verdere en noodzakelijke grondslagen waren gelegd en het costuum voor de leden, bestaande uit een effen blauwe rok met vergulde knopen, was vastgesteld — welk costuum bij algemene vergaderingen en wedstrijden ingevolge de statuten moest worden gedragen — kon de gedachte worden gericht op de eerste wedstrijden, die te Rotterdam en daarna te Amsterdam zouden worden gehouden. Het valt buiten het bestek deze wedstrijden te beschrijven. Genoeg zij te vermelden, dat het bijzondere gebeurtenissen werden. Het geheel toch was op die schaal iets nieuws voor ons land. De vorstelijke belangstelling en financiële steun, ook de geldelijke medewer-

king van de stadsbesturen, werkten stimulerend, terwijl het vertrouwen, dat alom in de jeugdige vereniging werd gesteld, een snelle aanwas van leden tot gevolg had. Zo was een zeventigtal Amsterdammers toegetreden en met hen velen uit andere plaatsen. Men zag in haar een echt nationale instelling, die tot heil van het vaderland zou strekken.

In volgende jaren organiseerde de Yachtclub opnieuw roei- en zeilwedstrijden te Rotterdam en doordat zij bovendien gelden uittrok tot het houden van wedstrijden te Vlissingen en Dordrecht en zij prijzen uitloofde voor de zeilwedstrijden in Sneek, trachtte zij op ruime schaal ingevolge haar doel de belangstelling voor het zeewezen te verhogen.

Maar al droeg het vorstelijk initiatief in korte tijd rijpe vrucht, in andere zin werd de wens van Prins Hendrik niet vervuld. Zo bleek al spoedig, dat het opgaan der hoofdstedelijke zeilers in de Yachtclub faalde. De Amsterdammers wensten geen samensmelting. Zij kozen hun eigen weg en richtten een vereniging op, haar de naam gevende van „Nederlandsche Zeil- en Roei-vereening”. Doordat Prins Hendrik zich korte tijd later een benoeming tot ere-lid liet welgevalen, toonde deze de vereniging geen slecht hart toe te dragen, ook al had zij



Kajuitjacht van omstreeks de tijd van oprichting van het Verbond:
de eerste „Zwerfer“ van de heer E. Kol

zich niet geschikt in het verband, zoals hij dit had gedacht. Zijn steun en belangstelling voor haar wedstrijden en het actief deelnemen daaraan bleven de bewijzen vormen van zijn goede gezindheid.

Dank zij het nieuwe leven, dat was ontstaan, en als gevolg van het gegeven voorbeeld, verenigden zich op vele plaatsen de liefhebbers van roeien en zeilen. In de hoofdstad ontstonden, naast en na de Nederlandsche Zeil- en Roei-vereening, de Amsterdamsche Roei-vereening „De Hoop“ — die later ook zeilvereniging werd — en de Roei-vereening „Cloanthus“. In Rotterdam gaf het voorbeeld van de Yachtclub de stoot tot de oprichting van roeiverenigingen als de „Eendracht“ en „Amicitia“, uit welke laatste door groei en reorganisatie in 1851 de Roei- en Zeilvereniging „De Maas“ ontstond, wier doel eveneens was om mede te werken aan hetgeen bevorderlijk is voor het zeewezen. In hetzelfde jaar werd de Dordrechtse Roei- en Zeilvereniging gesticht. Na een korte periode van levendigheid sloiep zij in en eerst in 1875 geraakte zij tot nieuw leven.

Friesland is het, dat gedurende een dertigjarige periode de leiding neemt in

het stichten van een aanzienlijk aantal verenigingen, in dezen voorgegaan door Leeuwarden, waar in Juni 1848 de Zeilvereniging „Oostergoo“ en Sneek, waar in 1851 de Zeilvereniging „Sneek“ tot stand kwamen. In het westen des lands duurde het tot 1882 voordat — met „Hollandia“ en de „Zaanslandsche“ aan het hoofd — een nieuwe periode aanving, waarin een aantal zeil- en roeiverenigingen werd opgericht.

Hoewel Prins Hendrik der Nederlanden zich moet hebben verheugd over de groei der zeilsport, waartoe hij de stoot had gegeven en hij van zijn instemming bij herhaling blijk heeft gegeven door het uitloven van prijzen en door het aanwezig zijn bij wedstrijden — vele malen aan boord van een zijner jachten — toch had deze groei plaatsgevonden langs andere lijnen dan door hem waren gedacht. In de geest van de door hem gestichte Yachtclub was — het is Verhuell, die het neerschrijft — dat geheel Nederland, volkomen eensgezind, moet medewerken, wilde men de heilzame vruchten van deze instelling oogsten. Nu waren op talloze plaatsen, door samengaan van gelijkgezinden, verenigingen ontstaan, die het zeilen be-

oefenden en deels de bevordering van het zeewezen in haar statuten neerschreven. Maar zij stonden afzonderlijk van elkander, waardoor het ideaal van de prins, dat de Yachtclub zich niet zou bepalen tot één stad, maar dat zij zich over het gehele land zou uitstrekken, niet was bereikt.

Vasthoudende aan de grondgedachte heeft Prins Hendrik in latere jaren een poging gedaan om eenheid te stichten door het in het leven roepen van de „Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Zeewezen en Scheepvaart“. Berichten over haar kwamen ter sprake in de algemene vergadering der „Koninklijke“ van 6 Juni 1867, maar het reine wist men niet en het vermoeden werd uitgesproken, dat alle verenigingen zich zouden moeten ontbinden.

Wijzigingen in haar statuten blijken voorgesteld en behandeld te zijn. De koninklijke goedkeuring op haar statuten heeft zij verkregen. Ook zijn pogingen gedaan om op te wekken als lid toe te treden. Maar medewerking heeft zij niet ondervonden en het initiatief mislukte. De tijd was niet rijp voor de gedachte tot aaneensluiting. Inmiddels echter had de ontwikkeling van het wedstrijdwezen voortgang en groeiden de banden tussen de liefhebbers der watersport hechter aanen.

Prins Hendrik is de ziel van de Yachtclub gebleven. Toen de zeer geziene voorzitter in 1879 overleed en rouw intrad in de wereld der watersport is die vereniging uiteengevallen en geliquideerd. Het schone clubgebouw aan de Willemsskade te Rotterdam, waar officiële ontvangsten hadden plaatsgevonden en de watersport hoogtij vierde, is verkocht. Als ethnografisch en maritiem museum is het later ingericht en met de naam herinnert het aan de Oranjetelg, die de watersport aan zich verplichtte en die nog steeds met ere wordt genoemd in de kringen van marine en koopvaardij.

Het wedstrijdwezen tot 1890

Wanneer men het programma raadpleegt van de zeilwedstrijden, die door de Koninklijke Nederlandsche Yachtclub op 10 September 1846 te Amsterdam werden georganiseerd, ziet men dat de deelnemende schepen in vier klassen waren verdeeld. Het waren een klasse zeilvaartuigen met dek, niet langer op de lastlijn dan 15 Ned. ellen en niet minder dan 5 ton metend, een klasse zeilvaartuigen zonder dek, niet langer dan 11 Ned. ellen, een klasse scheepsbarkassen en een voor vissersvaartuigen. Uitgebreider waren de zeilwedstrijden der Nederlandsche Zeil- en Roei-vereening te Amsterdam van 30 September 1848, die bestonden uit vier klassen van jachten en verder klassen voor beurt-, vracht- en veerschepen, scheepsbarkassen en vissersvaartuigen. Drie kotters en de Schoener no. 1 van Prins Hendrik²⁾ kampfden in de klasse der overdekte kotters, schoeners en andere scherpe vaartuigen. De afme-

²⁾ Deze schoener, van 13.2 el lang, was grotendeels door de prins in eigen persoon gebouwd en wel achter het paleis van wijlen Prins Alexander te 's-Gravenhage. Het was een goed schip, dat een reis rondom het eiland Wight met slecht weer had volbracht. Verhuell doet deze mededelingen, daarbij wijzende op de aanmoediging tot het bouwen van dergelijke schepen, die de prins in dezen hadden gegeven.

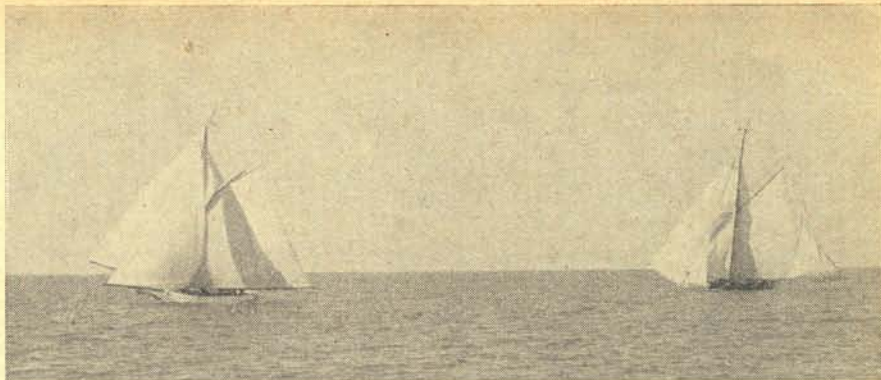
tingen dezer schepen waren gelijk aan die der grote klasse van 1846. De overige *plaisier-vaartuigen* waren onderverdeeld in *jachten*, *boeijers*, enz., niet korter over de stevens dan 10 Ned. ellen, niet langer dan 10 Ned. ellen en niet langer dan 6½ Ned. ellen. De lengte der platbodems-vaartuigen was dus de maatstaf voor de indeling; niet het type, want de deelnemende vaartuigen in één klasse vertonen een ruime verscheidenheid. Het programma duidt de grote platbodems aan als *jagt*, *boeier* en *Vriesch jagt*. De middelklasse wordt gevormd door de volgende typen: *open boeier*, *friesche boot*, *kopjacht*, *hekjacht*, *open friesch jacht*, *friesche tjotter*, *noorsche jol*, *Leidsche snebbe*, *open snebbe*, *boeier*. De kleinste scheepjes waren *tjotters* en andere *onoverdekte scheepjes*.

Het programma der wedstrijden van 1858 laat zien, dat in de klasse der platbodems van 10 tot 13,99 el lang de *kielboot „Elise“* van de heren C. & D. Bosch Reitz was ingedeeld als tegenstander van twee overdekte en twee open boeiers. In de naast kleinere klasse boven 7 el lang zeilde een andere *kielboot*, de „Union“ van de heer J. P. Bosch Reitz, tegen een *Leidsche snebbe*, een *walvischboot*, een *open boot* en twee *jachten*. In 1859 was de regeling een dergelijke, terwijl in 1860 de „Elise“ de enige deelnemende kielboot was en tegenstander van een open boeier en een jacht.

In 1861 moeten de „Elise“ en de *kimboot „Fantaisie“* het in de klasse van boeiers van meer dan 10 el lang, opnemen tegen vier platbodems, waaronder de schokker „Watergeus“ van Prins Hendrik. In het jaar daarop meten de „Fantaisie“ en de „Union“ zich tegen dergelijke schepen.

Eerst in 1863 wordt naast de gebruikelijke klassen van kotters en schoeners en de diverse klassen van boeiers en tjotters een afzonderlijke klasse van *scherpe vaartuigen*, zoals *kielbooten*, enz. uitgeschreven. Laatstgenoemde moest twee jaren later worden gesplitst en wel in vaartuigen met een lengte over de stevens van meer dan 9½ el en die onder deze maat. In beide afdelingen zeilen drie deelnemers, onder wie een uit Assen en een uit Luik. In 1874 spreekt men van *centerboards*, *kotters* en *schoeners*, die werden verdeeld in drie klassen. In 1888 was de verdeling geklommen tot vijf. De grootste schepen moesten ten minste 9,50 meter, de kleine ten hoogste 6,50 meter lang op de waterlijn zijn.

Als gevolg van de groeiende belangstelling voor de wedstrijden uit talrijke



Wolken zeil werden in 1893 in de wedstrijd gevoerd; links „Girofla“, rechts „Zwerver“

plaatsen in ons land, alsook van Belgische zijde, moesten deze steeds worden uitgebreid. Omdat de bouw van het Noordzeekanaal belemmeringen voor het zeilen opleverde, werd in 1875 besloten voor de grote centerboards en voor de boeiers langer dan 10 meter een wedstrijd op de Zuiderzee uit te schrijven. Zodanig had zich het wedstrijdwezen ontwikkeld, dat de „Koninklijke“ in 1888 bij gelegenheid van haar 40-jarig bestaan aan haar gebruikelijke wedstrijden een internationaal uitgeschreven wedstrijd op de Noordzee voor IJmuiden kon toevoegen. Zes Engelse jachten en een jacht uit Hamburg bonden tegen onze „Sirene“ en „Girofla“ de strijd aan.

Werden aanvankelijk de wedstrijden zodanig gezeild, dat de eerstaankomende winnaar werd, in 1876 verandert dit met de invoering van een tijdvergoeding. Daarbij gaven de grotere jachten aan de kleinere hunner klasse voor. Een tabel leverde het aantal seconden, dat een jacht van bepaalde lengte moest voorgeven aan een ander jacht van bepaalde lengte per zeemijl baanlengte. De meting der vaartuigen — zowel ronde als scherpe — geschiedde op de waterlijn over de vaste stevens. In 1886 vermeldt het reglement, dat bij de toepassing van de tijdtabel als lengte der vaartuigen wordt aangenomen de lengte op de waterlijn, vermeerderd met 1/3 van het verschil tussen die lengte en de grootste lengte van het vaartuig. De tijdvergoeding is blijkens de notulen der vereniging veelvuldig een punt van discussie geweest. Men heeft diverse systemen aan onderzoek onderworpen en in dezen het oog op het buitenland gericht. Men heeft als maatstaf gedacht aan de inhoud van het schip en ook aan lengte maal

breedte, omdat de diepte der platbodems niet veel uiteenliep. Doch het bleef bij het bestaande.

De meting der vaartuigen had plaats gedurende een keuring, ten overstaan van de keurmeesters, die door de wedstrijdgevende vereniging werden benoemd. De keuring vond een of twee dagen voor de wedstrijd plaats. Wie naderhand veranderingen aan ballast of rondhouten aanbracht, werd uitgesloten van de wedstrijd en verbeurde het inleggeld.

Van 1848 tot 1863 was voorgeschreven, dat de deelnemende vaartuigen, met uitzondering der kotters, schoeners en andere scherpe vaartuigen gedurende de wedstrijd niet anders dan grootzeil, fok en kluif fok mochten voeren en dat deze zeilen geen andere mochten zijn dan die welke men ter keuring had aangeboden. In 1864 gold deze beperking alleen voor de kleine platbodems en niet voor de grote, terwijl zij in 1865 verviel. Deze bepaling omtrent de zeilvoering is de enige voorwaarde waaraan de deelnemer zich had te onderwerpen.

Een reglement voor de wedstrijd komt men in het archief der „Koninklijke“ in 1857 tegen. Het vermeldt kort en eenvoudig: *de wedstrijd zal bestaan in het afleggen van eenen bepaalden afstand in den kortst mogelijken tijd*. Vier regels voor de vaart komen er in voor. Zij luiden:

Art. XI. Wanneer twee vaartuigen, met ruimen wind zeilende, elkander ontmoeten, zullen zij elkander aan bakboord van zich houden, daartoe het roer (de roerpen) aan bakboord leggende.

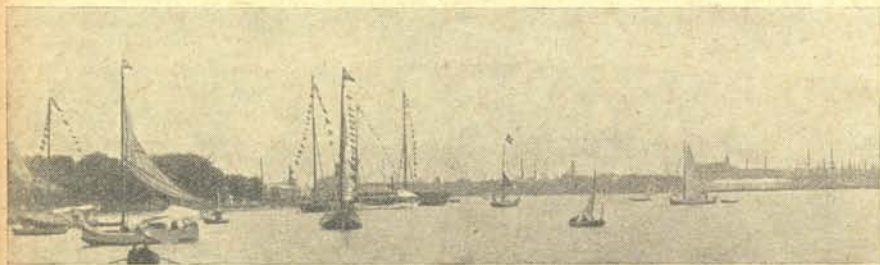
Art. XII. Wanneer twee vaartuigen, bij den wind zeilende, elkander ontmoeten, zal het vaartuig, dat over bakboord ligt, bij den wind houden, terwijl het vaartuig dat over stuurboord ligt, moet afhouden en zij elkander dus wederkerig aan bakboord passeren.

Art. XIII. Wanneer een vaartuig, met ruimen wind zeilende, een bij den wind liggend vaartuig in zijne koerslijn nadert, zal eerstgemelde voor het bij den wind liggende moeten wijken en zoo mogelijk achter hetzelfde omlopen.

Art. XIV. Wanneer twee vaartuigen, bij den wind zeilende, aan lijwal zijn en het lijwaartsche wenden moet om niet aan den grond te geraken en niet overstag kan zonder van het loefwaartsche onklaar te raken, zal zodanig loefwaartsch vaartuig verplicht zijn te wenden zoodra het daartoe van het lijwaartsche wordt aangepraaid.

De uitvoering van het reglement was opgedragen aan een commissie, benoemd

Jachten op het IJ bij de wedstrijd van de „Koninklijke“ in 1892. Links op de voorgrond een „snebbe“ voor anker, rechts zeilende een dergelijk jacht





„Chetcha”, een wedstrijdacht van omstreeks 1900

door het bestuur, wier uitspraak zonder beroep voor ieder bindend was.

In 1865 vindt men in het *Reglement en Voorwaarden* nieuwe en andere regels voor de vaart opgenomen. Thans luiden zij:

Voor den wind of ruimschoots zeilende vaartuigen houden af voor bij de winds.

Twee vaartuigen bij den wind of beide ruimschoots zeilende, passeeren elkander aan bakboord.

Wanneer twee vaartuigen, bij den wind zeilende, aan lijwal zijn en het lijwaartsche wenden moet om niet aan den grond te geraken en daarbij niet overstag kan, zonder van het loefwaartsche onklaar te komen, zal zoodanig loefwaartsch vaartuig verplicht zijn te wenden, zoodra het daartoe van het lijwaartsche wordt aangepraaid.

In 1884 luiden de regels van de vaart uit het reglement van de wedstrijd eenvoudiger:

Art. 26. Indien twee bij den wind zeilende vaartuigen elkander kruisen, moet het over stuurboord liggend vaartuig voor het andere wijken.

Wanneer twee vaartuigen onder andere omstandigheden elkander ontmoeten, passeren zij elkander aan bakboord. Voor den wind of ruimschoots zeilende vaartuigen wijken voor bij-de-winds.

Art. 27. Wanneer twee vaartuigen in gelijke richting zeilende aan lijwal zijn en het meest lijwaartsche wenden moet, om niet aan den grond te geraken of op andere wijze onklaar te worden en daarbij niet overstag kan zonder met het loefwaartsche in aanvaring te komen, zal zoodanig loefwaartsch vaartuig verplicht zijn te wenden, zoodra het daartoe van het lijwaartsche

wordt aangepraaid, dat verplicht is insgelijks onmiddellijk overstag te gaan.

Deze beide artikelen waren van toepassing op alle in de wedstrijd zeilende schepen, ongeacht of zij tot dezelfde of verschillende klassen behoorden.

Deze bepalingen zijn ook opgenomen in het reglement voor de wedstrijden der „Koninklijke” van 1888, georganiseerd bij gelegenheid van het veertigjarig bestaan der vereniging. De aankondiging voor de internationaal uitgeschreven Noordzee-

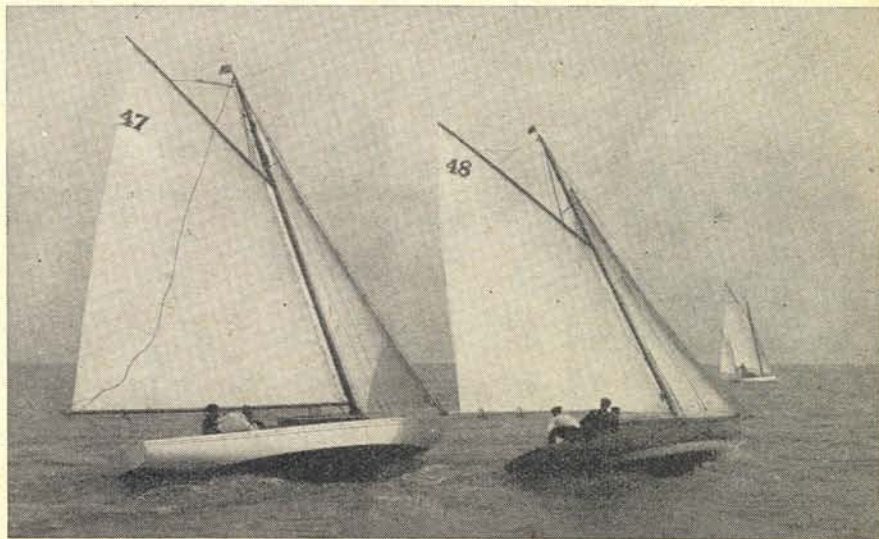
wedstrijd behelst de mededeling, dat de reglementen van *The Yacht Racing Association* van toepassing zijn en dat de tijdvergoeding ingevolge dit reglement zal worden bepaald. In het in het Engels gestelde programma treft men de geldende regels voor de vaart aan. Van het zo juist aangehaalde sub 26 zijn de tweede en derde zin verwisseld van plaats, hetgeen ook logisch is. De aanhef van het laatste artikel luidt hier: *if two yachts are standing towards a shore or shoal or towards any buoy, boat or vessel, and the yacht to leeward . . . enz.* Opmerkelijk is hierbij, dat bij *vessel* een *mark vessel* wordt uitgezonderd.

Uit het bovenstaande heeft de lezer kunnen opmaken, dat er drie hoofdpunten waren, die aanleiding hebben gegeven tot overdenking en bespreking in vergaderingen, tot wijziging en verbetering, al naar gelang de nieuwe schepen in aantal en soort zich uitbreidden en de practijk der wedstrijden de problemen opwierp. Die punten waren de indeling in klassen, de tijdvergoeding en het reglement voor de wedstrijd, in deze bijzonderlijk de regels voor de vaart.

De „band” komt tot stand

De drie punten, aan het slot van het vorige hoofdstuk genoemd, waren allerm minst een aangelegenheid voor de leden der „Koninklijke” alleen. Zij raakten alle liefhebbers van wedstrijdzeilen, die de vereniging uitnodigde of introduceerde bij haar jaarlijkse wedstrijd. Die deelnemers waren afkomstig van alle delen des lands. Ook gold het de Belgische zeilers, die telkens aan de strijd deelnamen, dank zij de nauwe betrekkingen, die de Nederlandse en Belgische zeilers sinds jaren onderhielden. Alle deelnemers kenden van de wedstrijden in eigen omgeving dezelfde problemen, die dan anders waren opgelost. De uniformiteit ontbrak, hetgeen sterker werd gevoeld naarmate de lust tot wedstrijdzeilen groeide. Om moeilijkheden te bespreken hebben bestuursleden van verschillende verenigingen elkander gezocht en tevens

Wedstrijd voor scherpe jachten uit 1909. 47, „So Easy” met de eigenaar Ernst Crone (schrijver van dit artikel) aan het roer, 48 de „Vol-au-Vent”, op het achterschip met witte trui Willem de Vries Lentsch



Een verlangen tot samenwerking begon zich te ontwikkelen; ook in België, ten bewijze waarvan mag worden aangehaald hoe in de vergadering van het bestuur der „Koninklijke" van 13 April 1886 een brief werd behandeld van de Société Royale Nautique Anversoise, die in overeenstemming met ons een gelijkkluidend reglement voor zeilvaartuigen wenschte te hebben. Besloten werd te antwoorden in de zin onzer laatstgehouden vergadering met de andere vereenigingen. Op 10 Januari 1888 besloot het bestuur, dat op de agenda voor de vergadering van roei- en zeilvereenigingen in Nederland zal komen het uniform reglement voor zeilwedstrijden. Doch eerst twee jaren later waren de voorbereidingen inzake reglement en tijdvergoeding zodanig gevorderd, dat het bestuur op 12 Januari de volgende motie kon aannemen: *Wij zullen trachten zooveel mogelijk de medewerking van alle noord- en zuid-nederlandsche vereenigingen te verkrijgen ter verzekering van uniformiteit in de wedstrijden en de daarop betrekking hebbende reglementen.*

Nu hier de naam van de voorzitter werd genoemd, mag er wel aan worden herinnerd, dat aan de heer Bundten, die de ziel der vereniging was, voor een zeer groot deel de opbloei der zeilsport en de ontwikkeling harer organisatie te danken waren.

Overtuigd, dat de verenigingen het belang zouden inzien, werden deze uitgenodigd tot een vergadering van afgevaardigden. Bovendien werden ter verkrijging van gegevens voor de klassendeeling de afmetingen gevraagd van de vaartuigen der leden van de verenigingen.

Hadden tot zover twaalf verenigingen in Nederland, de twee zo juist genoemde Belgische verenigingen en de Société Royale Nautique Anversoise te Antwerpen deelgenomen aan het contact en waren zij mitsdien uitgenodigd, ook waren dit de Sport Nautique d'Ostende, de Zeilvereeniging Lekkerkerk, Zwolsche Zeil- en Roei-vereiniging, Zeil- en Roei-vereiniging Neptunus te Delfzijl, Noorder Zeilvereeniging te Den Helder en de zeilverenigingen te Grouw, Heeg, Lemmer,

Nadat in April nogmaals een vergadering had plaats gehad en overeenstemming over de meting en reglementen was bereikt, kon voor de 22ste Mei de slotvergadering in het gebouw van de Maatschappij tot Nut van het Algemeen worden uitgeschreven. Toen de hamer van de voorzitter viel, was de „band” tot stand gekomen. De overeenkomst, die werd gesloten, vangt met deze zin aan:
De ondergeteekende verenigingen ver-

Presentie Lyst der Vergadering
der Ziektevereenigingen van
~~Nederlands~~. Belgen op Donderdag
22. Ma. 1890 des namiddags ten 2 ure.
in het Gebouw der Staatsschiffen het
Nat van 1 Algemeen

Ron Ned Leal & Roster.

J. M. Smith

Fredensborg
J. A. Kukemus
J. J. Jones

Affirmative Ron Leal & Roster, do this up

E. Noel

Zeitrechnung Lib. V $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$

Roe. Lutter, d. Amstel "Cant. Hancuyk"

Leid. Rou. Verzamling: "Hollanda" N. Mus. 11

Laenlandsch Liefvering D. G. van Toorn.

Maatschappij Antwerpen - J. Waterkeyn

Royal Sailing Club Gent. Henri Nysseus
Rondekruis "de Maas"

Het eerste reglement met het zegel van de Koninklijke gehecht aan de overeenkomst der verbonden vereenigingen

De grootte van het vaartuig werd uitgedrukt in wedstrijdtonnemaat en berekend volgens onderstaande formule:

$$T = \frac{\left(\frac{P}{4}\right)^2 \times \left(L - \frac{1}{2} B\right)}{5,5}$$

P = de lengte v. d. perimeter } gemeten in
L = lengte op de waterlijn } meters en
B = de grootste breedte } onderd.

De perimeter is de afstand van bovenkant dek tot bovenkant dek, gemeten rond de kiel, waar die afstand het grootst is en vermeerderd met de grootste breedte.

Bij alle wedstrijden gold de volgende klasse-indeling:

scherpe en centerboardvaartuigen, onderverdeeld in 6 klassen, waarvan de grootste tussen 10 en 20 WT en de kleinste beneden 4 WT lag;

jachten, boeiers en bidders, verdeeld in 5 klassen, waarvan de grootste tussen 5 en 8 WT en de kleinste beneden 2 WT lag.

Bij alle wedstrijden moest de tijdvergoeding worden toegepast, alleen bij de kleinste vier der platbodemklassen stond toepassing vrij. Eén tabel, betrekking hebbende op de scherpe vaartuigen en één op de platbodems, gaf de tijdvergoeding per zeemijl bij de diverse wedstrijdmaten aan. Bepalingen over het programma, de jury, protesteren, het starten, de ballast, enz. komt men tegen.

Par. 46 luidt: *Het aantal zeilen en het gebruik daarvan is onbepaald, indien de aankondiging daaromtrent niets voorschrijft.* Aangezien het zeiloppervlak geen invloed had op de maat, gaf deze bepaling aanleiding tot het gebruik van zeer vele en grote zeilen, zoals oude foto's veelal aantonen.

Par. 53 geeft in een zestal regels de voorschriften omtrent het uitwijken, die moeten worden toegepast wanneer twee vaartuigen zoo dicht bij elkander komen, dat er gevaar ontstaat voor aanvaring.

Par. 54 regelt het ruimte laten bij een boei en de volgende twee het ruimte geven bij een hindernis en de lagerwal.

Par. 57 schreef voor, dat elk vaartuig door loeven een ander het voorbijvaren mocht trachten te beletten, doch nooit door afhouden. Dan volgen bepalingen omtrent aanraken van boeien, ongevallen, prijsuitdeling, enz.

Met dit reglement ging men direct in zee. Het was in het seizoen van 1890 van toepassing.

Vijftig jaren nadat Prins Hendrik zijn gedenkwaardige woorden had gesproken, was men — door behoefte gedreven — tot samenwerking gekomen en had men — als nuttig product — voor de toekomst van het wedstrijdzeilen vruchtbare arbeid verricht.

De Verbonden Zeilvereenigingen van Nederland en België 1890—1907.

Toen op 6 December 1890 de afgevaardigden der Verbonden Vereenigingen voor het eerst bijeenkwamen, andermaal ter vergadering opgeroepen door bestuurders der „Koninklijke”, besloten zij de bij overeenkomst vastgestelde klasse-indeling voor vier jaren geldig te doen zijn en tevens beantwoordden zij de vraag welke vereniging gedurende het jaar 1891 de leiding der vergaderingen op zich zou nemen. Bij stemming benoemde zij de „Koninklijke” hiertoe. Door deze be-

REGLEMENT VOOR ZEILWEDSTRIJDEN

NEDERLAND EN BELGIË

VASTGESTELD DOOR DE

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE ZEIL- EN ROEI-
VEREENIGING te Amsterdam.
AMSTERDAMSCH ROEI- EN ZEILVEREENIGING
DE HOOP „
ROEI- EN ZEILVEREENIGING DE AMSTEL „
ZEILVEREENIGING HET IJ „
YACHT CLUB Antwerpen.
ROYAL SAILING CLUB Gent.
ZEIL- EN ROEIVEREENIGING HOLLANDIA Oudshoorn.
ROEI- EN ZEILVEREENIGING DE MAAS Rotterdam.
ZAAANLANDSCHE ZEILVEREENIGING Zaandam.

1890.

binden zich bij alle gedurende de jaren 1890 tot en met 1894 door hen te houden zeilwedstrijden uitsluitend de in de hierbij gevoegde reglementen vervatte klasse-indeling van vaartuigen en verdere bepalingen in toepassing te brengen.

Verschillende bepalingen over vergaderingen, het aanbrengen van veranderingen, enz. werden gemaakt. Van belang is er op te wijzen, dat iedere vereniging één stem had, dat de onkosten gelijk over alle zouden worden verdeeld en dat de leiding als volgt werd geregeld.

Op elke jaarlijksche Algemeene Vergadering wordt bepaald, welke Vereeniging de leiding der eerstvolgende jaarlijksche- en der tusschentijds eventueel te houden Algemeene Vergaderingen heeft en de plaats waar die vergaderingen zullen gehouden worden.

De afgevaardigden der volgende verenigingen waren aanwezig: Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roei-Vereniging, Amsterdamsche Roei- en Zeilvereniging „De Hoop”, Roei- en Zeilvereniging „De Amstel”, Zeilvereniging „Het IJ”, alle te Amsterdam; Zeil- en Roei-Vereniging „Hollandia”, Oudshoorn; Zaan-

landsche Zeilvereniging, Zaandam; Yachtclub, Antwerpen; Royal Sailing Club, Gent.

De overeenkomst is later getekend door deze verenigingen en bovendien door de Roei- en Zeilvereniging „De Maas” en de Société Royale Nautique Anversoise en in 1891 door de Zwolsche Roei- en Zeilvereniging. Aan de overeenkomst werd het Reglement voor zeilwedstrijden in Nederland en België gehecht, dat, gezien de titelpagina, vastgesteld was en dus gold voor de vier hierboven genoemde Amsterdamse verenigingen, „De Maas”, „Hollandia” en de Zaanlandsche en voor de Yachtclub te Antwerpen en de Royal Sailing Club te Gent.

Dit wedstrijdreglement telt 68 paragrafen. De eersten daarvan bespreken de voorbereidselen tot de wedstrijd, de aankondiging, inschrijving, het inleggeld, enz. De paragrafen 9 tot 16 behandelen de meting.

De meting geschiedde door een officiele commissie voor het meten van zeilvaartuigen, bestaande uit twee gesalarieerde deskundigen en uit liefhebbers, waarvan door ieder der verbonden verenigingen één uit haar midden aangewezen werd.

noeming — telkens bestendigd in volgenden jaren — ontstond het instituut der „voorzittende vereniging". Dat men deze benoeming deed was niet alleen te danken aan het vruchtdragend initiatief der vereniging. Men eerde haar als oudste zuster. Men erkende, dat haar relaties het meest uitgebreid en in haar boezem de kennis en ervaring op wedstrijdgebied, het verst ontwikkeld waren. Tenslotte had zij nog een bijzondere positie. Zij toch was het, die bepaalde of een jonge vereniging zou worden erkend, waarvan blijk werd gegeven door het uitnodigen der vereniging tot haar wedstrijden.

De vergadering van 1894 besloot in principe de wijze van meting en de daarop gebaseerde tijdvergoeding te verlaten en rekening te houden met het zeiloppervlak, aangezien het bestaande systeem verouderd was. Voorts besloot men de wijziging in overeenstemming te brengen met in andere landen bestaande methoden, doch af te wachten wat in het daaropvolgende jaar in Engeland in dezen zou worden vastgesteld.

Een commissie onderzocht daarop grondig welke van de in andere landen bestaande meetwijzen voor Nederland en België het meest geschikt zou zijn. Voor scherpe- en middenzwaardjachten bleek haar de formule van de Deen Benzon en de daarop gebaseerde meting en tijdvergoeding aanbeveling te verdienen. Voor ronde- en platbodemjachten gaf zij er de voorkeur aan de formule der Seawanhaka Yacht Club te volgen en een wijze van meting te ontwerpen naar analogie van die der genoemde vereniging, doch zoveel mogelijk in overeenstemming met het eigenaardig karakter van deze soort vaartuigen.

De wedstrijdmaat van een scherp- of middenzwaardjacht zou voortaan worden berekend naar de volgende formule:

$$\text{wedstrijdmaat} = \frac{L \times G (L + \sqrt{S})}{150}$$

waarin L = de lengte op de waterlijn in meters; G = omvang in meters; S = zeiloppervlak in vierkante meters.

Deze jachten zouden in 7 klassen worden gesplitst, de grootsten boven 40, de kleinsten onder 2 wedstrijdeenheden.

Voor de ronde- en platbodemjachten luidde de formule

$$\text{Wedstrijdmaat} = \frac{L + \sqrt{S}}{2}$$

Deze vaartuigen werden verdeeld in 3 klassen met roef en vier klassen zonder, al naar gelang de lengte op de waterlijn.

Ook een nieuwe overeenkomst tussen de verenigingen werd goedgekeurd. In de regels voor de vaart bracht men geen wijziging.

In het seizoen van 1897 had men gelegenheid gehad het nieuwe reglement te beproeven en daarbij bevonden, dat er geen ernstige bezwaren tegen vielen te maken. Maar steeds levendiger werd besef, dat inzake de ontwikkeling van het wedstrijdwezen het oog moest worden gericht op hetgeen zich in het buitenland, speciaal Engeland, afspeelde. Het was de toenmalige president, Jhr. W. Six, die zich van de gang van zaken aldaar op de hoogte hield.

Onze zeilwereld kende sinds lange tijd de populaire, jaarlijkse „botterwedstrijd" der Zeilvereniging „Het IJ", die beschouwd mag worden als een voorloper

van de wedstrijden in eenheidsklassen. Doch een werkelijke eenheidsklasse bracht de „Koninklijke" met haar initiatief tot het instellen der ABC-klasse. Dertien, in Hamburg gebouwde schepjes, verschenen in 1904 op het water. Teneinde wedstrijden in deze one-design-class en ook in de Sonder-klasse in Holland en België mogelijk te maken, werd in 1903 een wijziging in de reglementen aangenomen. Jarenlang verschenen de ABC-tjes op de wedstrijdbanen met het gevolg, dat de liefhebberij sterk aanwakkerde. Vriendschapsbanden tussen de zeilers der verschillende jachtcentra zijn versterkt, nieuwe liefhebbers zijn gekweekt en de bedrevenheid in het hanteren van wedstrijd-jachten is toegenomen. Ter bevordering van het wedstrijdwezen droegen de Belgen een belangrijke steen bij door het stichten van de Coupe de Belgique ten behoeve van wedstrijden in jachten van 6 wedstrijd-eenheden, getekend en gebouwd in het land van de uitdager. Zelf bouwden zij in 1903 de „Antwerpia", maar eerst in 1905 zond de heer Mr. C. Vermeer uit Deventer een uitdaging, waardoor genoemd schip in diens „Davo" een tegenstander verkreeg. In 1906 zeilden de „Davo" en de „Neerlandia" van het Syndicaat Carl Jurriens te Antwerpen. Na hete strijd gelukte het aan de „Neerlandia", met de heer P. L. Lucassen aan het roer, de overwinning te behalen.

Tot 1899 heeft het geduurd voor opnieuw een Nederlandse vereniging zich aansloot bij de bestaande groep. Het was de Zeilvereniging „Lekkerkerk", in 1901 gevolgd door de Koninklijke Marine Jachtclub. In de loop der jaren zijn verscheidene Belgische verenigingen toegetreden, tot zeven in totaal. Haar afgevaardigden hebben steeds grote belangstelling in het opbouwende werk getoond en eendrachtig samengewerkt met hun Nederlandse sportbroeders. De bewijzen hiervan leverde de heer L. Depierre, vertegenwoordiger van de Yachtclub d'Ostende, die in de jaarvergadering van 1903 vroeg of het niet op den weg der Verbonden Zeilverenigingen ligt bijtijds te voorzien in de behoefte aan een reglement voor wedstrijden in motorboten. De voorzitter meent, dat de watermotorsport zich in Holland zeer langzaam ontwikkelt en ziet daarom de noodzakelijkheid van reglementering niet in. Eenige Heeren meenen echter, dat door de watermotorsport zich nieuwe krachten onder de zeilliefhebbers zullen scharen. De voorzitter zei toe het plan in overweging te nemen en rapporteerde dienovereenkomstig in de vergadering van 26 November 1904, dat in Engeland de Marine Motor Association was opgericht en dat in Frankrijk de Automobile Club de France zich met het onderwerp bezighield. Inmiddels geloofde hij niet, dat in Nederland de wenselijkheid

De ondergeteekende Verenigingen verbinden zich bij alle gedurende de jaren 1890 tot en met 1894 door hen te houden zeilwedstrijden uitsluitend de in de hierbij gevoegde Reglementen vervatte klassenindeeling van vaartuigen en verdere bepalingen in toepassing te brengen. Mocht een der ondergeteekenden in bovenstaande Reglementen verandering wenschen te brengen, zoo is hij verplicht daarvan met opgaaf der gewenschte wijziging vóór 1^o Januari schriftelijk kennis te geven aan het Bestuur der ter vorige jaarlijkse vergadering daartoe aangeworven Vereniging, dat alsdan de verschillende ondergeteekenden tot een Algemeene Vergadering oproept, te houden in de maand Februari. Ter behandeling van spord. eisende gevallen is het Bestuur der Vereniging verplicht bovendien een buitengewone Algemeene Vergadering der ondergeteekenden binnen een maand te beleggen, telkens wanneer minstens drie der ondergeteekenden zich daartoe schriftelijk aan het besluit verbinden met opgaaf der te behandelen onderwerpen. De oproeping tot een Algemeene Vergadering geschiedt schriftelijk of per circulaire ten minste drie weken vóór

De aanhef van de oorspronkelijke overeenkomst



Het Nederlandse Int. 8-meter-jacht „Ree” in 1910

tot vaststellen van een reglement betreffende wedstrijden in motorboten was gebleken. Maar reeds in 1905 besloot men — op voorstel der Voorzittende Vereeniging — in principe tot het vaststellen van zulk een reglement en in aansluiting daarmee tot het aangaan van een overeenkomst tussen de Verbonden Zeilvereenigingen van Nederland en België. Men beschouwde toch de motorbootkwestie als een onderwerp, dat voor allen van belang was. Later heeft het plan bestaan om te komen tot een organisatie van verenigingen, die belang hadden bij de ontwikkeling der motorbootsport. Er werd zelfs een concept-overeenkomst ontworpen, dank zij besprekingen tussen de Voorzittende Vereeniging en de Nederlandsche Motorboot Club, die in 1907 was opgericht. Maar tot de stichting van een Motorboot Verbond is men niet geraakt.

Dank zij een voorstel van de Voorzittende Vereeniging, die zich op de hoogte van de ontwikkeling van het wedstrijdwezen had gehouden, betuigde de vergadering van 1905 adhaesie aan het plan der *Yacht Racing Association* tot het houden van een bijeenkomst te Londen ter bespreking van een *international rating rule*. De heren W. Six en M. von Bernuth — ter vergadering aanwezig als vertegenwoordiger der Soc. R. nautique anversoise — werden gekozen tot afgevaardigden. Het mandaat luidde hun invloed te gebruiken om een algemene overeenkomst tot stand te brengen en de voorstellen te steunen, die strekten tot vermindering van overdreven diepgang

van jachten en tot verhoging der bewoonbaarheid. Beperking van diepgang toch was met het oog op onze Hollandse ondiepe wateren in het bijzonder van belang. In de vergadering van 1906 bracht de voorzitter verslag uit van het gunstig verloop der conferentie, terwijl hij de vergadering bekend maakte met de grondbeginselen voor het internationale reglement voor meting van zeiljachten. Het was met veel moeite gelukt voor de centerboards een voordeliger meting en tevens het behoud van dit vaartuigtype te verkrijgen. Men had het n.l. eenvoudigweg van het wedstrijdprogramma willen schrappen. De vergadering besloot daarop het door de conferentie voorgestelde reglement van jachtmeting aan te nemen, zij het met een amendement en zij bracht aan de zojuist genoemde twee afgevaardigden dank voor hun bemoeiingen. Het amendement is later te Londen niet aanvaard. Het reglement, dat gedurende tien jaren van kracht zou zijn, ging op 1 Januari 1908 in werking. In ons land echter is dit een jaar eerder geschied, want de vergadering van 1907 verklaarde het oude *Reglement voor zeilwedstrijden in Nederland en België* voor vervallen, behalve voor zover het de ronde- en platbodemjachten betrof.

Nederland maakte thans deel uit van de *International Yacht Racing Union* en voor ons land en België vormden de Verbonden Zeilvereenigingen van Nederland en België het *gezaghebbende lichaam*, later *nationale autoriteit* genoemd.

Het was de voorzitter, bijgestaan door

enkele zijner medebestuurders, die het reglement uit het Engels vertaalde, een enorm werk, waarvoor hem hulde werd gebracht.

In de vergadering van 1907 stelden bestuurders voor een *Zeilraad* in het leven te roepen, die zou optreden in die gevallen, waarin de reglementen een beslissing door het *gezaghebbende lichaam* van het land voorschrijven. Deze commissie zou eenvoudiger en spoediger kunnen werken dan het gehele gezaghebbende lichaam en tevens zou zij hoger beroep in wedstrijdzaken moeten behandelen. De Zeilraad bestond uit de voorzitter — dit was q.q. de voorzitter der Voorzittende Vereeniging — en afgevaardigden van vijf verenigingen. Deze verenigingen werden door de algemene vergadering aangewezen.

Met het nemen van al deze besluiten en het invoeren der internationale reglementen werd de mogelijkheid tot verdere ontplooiing van de zeilsport en tot het uitschrijven van en deelnemen aan internationale wedstrijden geopend. Maar tevens werd een tijdperk van zelfstandige ontwikkeling afgesloten, een tijdperk van drie eeuwen, waarin onze zeilerij aan andere landen het voorbeeld heeft gegeven.

De tijd zou leren, dat dit prijsgeven der zelfstandigheid en het opgaan in groter verband — ondanks enkele latere teleurstellingen — daden van goed bestuursbeleid zijn geweest.

De Verbonden Zeilvereenigingen van Nederland en België 1907—1922.

Het in werking treden van de internationale meetformule veranderde in velerlei opzicht de aard van ons wedstrijdwezen. De nieuwe typen van wedstrijdschepen deden hun intrede en met deze schepen konden voortaan in buitenlandse wedstrijden worden medegedongen. Een aangenaam gevolg hiervan was nog, dat deze jachten ook buiten Nederland en België verkoopbaar waren en zij dus meer hun waarde behielden. Niet langer werd het internationale karakter onzer wedstrijden uitsluitend door de Belgische sportbroeders opgehouden.

Onze jachtvloot werd in de loop der jaren met 6-Meters, 8-, 10-, zelfs 12-Meters verrijkt. In 1910 zeilden de 8-Meters „Ernestine” en „Ree.” In 1914 stonden er zes 6-Meters en vijf 12-Meters ingeschreven. Toch bleek in dat jaar de aanwas der klasseschepen minder te zijn dan men had gemeend te kunnen verwachten.

Een ander gevolg van het aanvaarden der internationale meetformule en het afschaffen der oude meting was het ontstaan der noodzaak voor de bestaande categorieën van jachten handicapwedstrijden uit te schrijven. Met animo is er aan deelgenomen, soms in zeer sterk bezette wedstrijden.

Aan het even loffelijk als krachtig initiatief van de heren Mr. R. van Rees en Carl Jurrjens is het te danken, dat gebruik werd gemaakt van de geschapen mogelijkheid van mededingen met Nederlandse jachten op buitenlandse zeilwedstrijden. Met ongekend enthousiasme zetten zij telken jare een Zesmeter op stapel. Een serie van „Neerlandia's” hebben zij op het water gebracht, tot „Neerlandia VI” toe, hiermede tevens aan de ontwerper

en bouwmeester G. de Vries Lentsch Jr. gelegenheid gevende zijn talenten te ontwikkelen. Genoemde heren dongen mee om de *Coupe internationale du Cercle de la voile de Paris (One-ton-cup)*. Nederlandse zesmeters streden in 1911 te Cowes en Gotenburg. In 1912 maakte de „Neerlandia V” in Kiel een uitstekend figuur, terwijl de VI in het jaar daarop in Portsmouth zeilde.

Het vervolg van dit streven viel na de oorlog, toen een hoger peil was behaald. Het hoogste succes werd bereikt toen de „Hollands Hope” in 1924 te Ryde de *One-ton-Cup* veroverde en dit schip in 1925 op de Zuiderzee deze prijs met succes verdedigde. Ook zij herinnerd aan het succes van Mr. J. Carp met de „Oranje”, gebouwd door H. W. de Voogt, die in 1920 de Olympiade te Ostende won, die in 1924 de derde prijs in de de Olympiade behaalde, die voorgoed het Scheldejuweel veroverde en met succes in Amerika zeilde.

Allereerst het scheppen der mogelijkheid tot het uitkomen op buitenlandse wedstrijden, het krachtig voorgaan van twee vooruitziende steunpilaren der zeilsport, de financiële offers door hen en anderen gebracht, de groei in de kunde der stuurlieden en bemanningen, tenslotte de bekwame bouwmeesters, die zich konden ontwikkelen dank zij de opdrachten hun verstrekt, dit alles tezamen heeft het behalen dier successen bewerkstelligd. Het aanzien waarin onze wedstrijdzeilerij stond was aanzienlijk verhoogd. Onze stuurlieden waren geduchte tegenstanders en zij zijn dit gebleven. Men denke slechts aan de zege van Daan Kagchelland in de Olympische wedstrijden van 1936.

Als bewijzen voor de ontwikkeling der zeilsport in de aanvang dezer eeuw kan worden gewezen op het instellen in 1909 van een nationale klasse tussen Nederland en België volgens de plannen der reeds bestaande Belgische *spoorwegklasse*. In dat jaar werd de door de Zaanlandsche Zeilvereniging gestichte *Z.Z.V.-klasse* voor één jaar als nationale klasse erkend. Gedurende vele jaren is deze erkenning telkens verlengd, maar de klasse werd nooit als een nationale aangenomen, omdat zij het gebrek had op onvoldoende voorschriften gebaseerd te zijn.

Inmiddels werd in de periode 1907—1912 een tiental nieuwe verenigingen opgericht, die de zeilers in haar rayon verbonden en die nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden schiepen. Daaronder bevonden zich „de Kaag”, „Loosdrecht” en „de Nieuwe Meer”.

In dit verband moet ook worden vermeld de oprichting van de „Nederlandse Vereniging voor Watertoerisme” in 1913, die het watertoerisme zou behartigen en verbreiden, inlichtingen zou verstrekken, enz. Al hebben vooraanstaande mannen het bestuur in handen genomen, zeer belangrijk werk heeft de vereniging niet verricht. De eerste wereldoorlog was daaraan ook ten dele schuld.

Het spreekt vanzelf, dat de ontwikkeling van wedstrijd- en verenigingswezen hogere eisen ging stellen aan het secretariaat der Voorzittende Vereeniging. In 1912 werd daarom een vaste en betaalde kracht aan het secretariaat verbonden. Tevens werd een regeling gemaakt betreffende de verhouding, waarin de verschillende verenigingen zouden bijdragen

in de algemene uitgaven. Zij werden toen in drie klassen ingedeeld, waarvan die der derde klasse het hoogst bijdroegen. Later sprak men in de Overeenkomst tussen de Verbonden Zeilverenigingen van *aandeelen* en werden verenigingen in verhouding tot hare belangen en draagkracht — de woorden zijn van Lucassen afkomstig — aangeslagen voor 1, 2 of 3 aandelen in de gemeenschappelijke kosten.

Een voor de bevordering der zeilsport uitermate belangrijk besluit nam de algemene vergadering van 1914 op voorstel der Voorzittende Vereeniging door het instellen van een *Internationale klasse van Jachtsloepen geheel gelijk aan de A-Class-12 feet one design dinghies der Boat Racing Association*. Het waren onze 12-voetsjollen van thans, die talloze jongeren op het water hebben gebracht, waarin wedstrijdzeilers zijn gekweekt, waarin de eerste „kampioenen” zijn verschenen en die sinds genoemd moment in hoge mate hebben bijgedragen tot het verbreiden der zeilsport. Doordat zij met geringe onkosten konden worden gehouden, hebben zij zich in het bijzonder in de belangstelling der jongeren verheugd.

De handicapklassen die steeds sterk

waren bezet, hebben de volle aandacht van het bestuur der Voorzittende Vereeniging ondervonden. Gebleken was, dat het geven van tijdvergoeding volgens vaste tijdtafels niet voldeed als die jachten niet met het oog op die reglementen waren gebouwd. Maar hoe men ook heeft gedokterd en met hoeveel bekwaamheid de handicapper heeft getracht tot juiste beoordeling te komen, het handicappen bleef een tedere zaak. Het geluk speelde een te grote rol en men beschouwde de wedstrijden „als een noodzakelijk kwaad”. Het streven werd om de handicapwedstrijden af te schaffen en tenslotte droeg de algemene vergadering van 1918 de Voorzittende Vereeniging op een *Technische Commissie van Advies* in te stellen, wier taak zou zijn maatregelen te nemen voor de instelling van nieuwe wedstrijdklassen, contrôle te oefenen over de bouw dier klassen, evenals op die der reeds bestaande klassen. Het systeem zag zijn einde naderen.

In de jaren 1914—1918, toen de eerste wereldoorlog woedde, moesten de Verbonden Zeilverenigingen helaas de medewerking en steun der zeven Belgische verenigingen missen. De algemene vergadering van 1916 — de eerste die tijdens de oorlog werd bijeengeroepen — besloot

Een der eerste Nederlandse Int. 6-meter-jachten



om de Overeenkomst tussen de Verbonden Zeilverenigingen van Nederland en België als voortbestaande te blijven beschouwen, doch alleen met de Nederlandse verenigingen te vergaderen, zolang de Belgische niet opgeroepen konden worden. Er zouden geen besluiten worden genomen, die in enig opzicht strijdig konden zijn met de belangen van laatstgenoemden. Na afloop van de oorlog toonden onze Belgische sportbroeders hun ingenomenheid met deze regeling. De elf Nederlandse verenigingen betaalden — zoals vanzelf spreekt — in die periode alle kosten.

Ten tijde van die oorlog werden de belangen der in al haar schakeringen sterk opbloeiende watersport behartigd door enige organisaties als de Nederlandse Zwembond, de Verbonden Roei-verenigingen en de Verbonden Zeilverenigingen van Nederland en België. Hoewel door deze organisaties goed werk was verricht en door allen was gestreefd naar verheffen van de sport, die elk voorstond, ontbrak voldoende samenwerking en kon de vraag worden gesteld of er gemeenschappelijke belangen bestonden of wel, meer eenheid zou kunnen worden bereikt. Zoo was b.v. langzamerhand een tegenstelling Holland—Friesland ontstaan. Na het overnemen der buitenlandse formules toch, scheen in Holland de toekomst alleen aan de scherpe- en middenzwaardjachten te zijn, terwijl de tijd voor de oud-vaderlandse schepen voorbij leek. Die formules bevorderden grote diepgang der jachten, die bovendien te duur waren, waardoor de medewerking der Friese verenigingen bemoeilijkt werd en de wedstrijden minder deelnemers uit Holland boekten. Van Friese zijde heeft de stem geklonken om de kloof te overbruggen, waarop de „Koninklijke”, op de wijze zoals zij in 1890 had gedaan, in het voorjaar van 1915 afgevaardigden van alle Nederlandse verenigingen opriep tot een vergadering, ter bespreking der algemene belangen. Op 24 April 1915 is deze vergadering gehouden en viel het besluit, om de vraag of een federatie van watersportverenigingen gewenst was, te vervangen door een voorstel tot het houden van een congres. Men verwachtte dat een congres, waar ieder vrij gelegenheid had

zijn mening uit te spreken, een juist beeld van de algemene stemming zou opleveren en men koesterde bovendien vrees om bij alle bonden nog een bond te stichten. Al werd dus het voorstel tot vormen van een federatie niet op de agenda geplaatst, het denkbeeld werd niet verworpen. Zuivere technische kwesties van jachtbouwen en wedstrijdregeling zouden worden besproken en duidelijk was de drang naar meerdere popularisering van de sport. De jongeren moesten worden gewonnen en de kennis van zeilen en varen verbreid. Ook de motorbootvaarders bleken vragen te hebben over bouw van boten en wedstrijden en daarnaast andere, die van die der zeilers en roeiers niet zozeer verschilden. Verkeersvragen en het streven tot stichten van een wekelijks orgaan moesten aan de orde worden gesteld. Een betere indeling en omschrijving van ronde- en platbodemjachten zou worden gezocht. Onze soldaten moesten meer vertrouwd geraken met het water. Als een rode draad liep door dit alles de gedachte, dat elke maatregel, die de beoefening van de watersport kon bevorderen, ten goede zou komen aan de lichamelijke ontwikkeling van ons volk. De aanvankelijk door „Sneek” opgeworpen kwestie, in hoofdzaak de handicapwedstrijden en het instellen van voor de Friese wateren geschikte wedstrijdjachten betreffende, was uitgegroeid tot een grote watersportbeweging.

Het Congres dat van 15—18 December 1915 te Amsterdam werd gehouden onder het presidium van Jhr. W. Six heeft in brede kringen belangstelling gewekt. Bij motie verzocht het aan het bestuur een commissie te benoemen aan wie het ontwerpen van een organisatie op watersportgebied zou worden opgedragen. En verder verzocht het aan de Voorzittende Vereniging — in afwachting van deze nieuw op te richten organisatie, die van haar de leiding zou kunnen overnemen — om een viertal punten op het gebied van wedstrijdzeilen te behartigen. Die punten waren:

1. maatregelen te nemen tot instelling van een Algemene Handicap-Commissie,

2. het vaststellen van een reglement voor de in te voeren 75- en 45-m² klassen en voor de Nationale middenzwaardklasse,
3. het totstandkomen van de Regenboogklasse,
4. maatregelen te nemen ten aanzien van de vaste nummering van zeilwedstrijdvaartuigen.

In een spoedig daarna gehouden vergadering van alle Nederlandse zeilverenigingen is andermaal gesproken over het vormen van een algemene watersportorganisatie. Maar daarvoor bleek geen animo te bestaan, hetgeen de geringe opkomst mede bewees. Wel had men belangstelling voor een actie in verband met het belastingontwerp op pleziervaartuigen, dat de zeilwereld in rep en roer bracht. In December 1918 kwam zij andermaal ter tafel en pleitte de heer P. L. Lucassen voor werkelijk krachtige samenwerking. Hij betreurde, dat zo weinigen te overtuigen waren van de noodzaak en vreesde voor verbroekeling in de toekomst. Behalve het wedstrijdwezen, waarmede men zich steeds had beziggehouden, moest het toerisme worden bevorderd, ook ten behoeve der motorsport. Aandacht moest worden geschonken aan — zoals Lucassen het noemde — de *zoogenaamde kleinwatersport* en aan de bevordering van de watersport onder de jongeren, ook aan haar verbreiding in brede lagen. De vergadering viel hem bij door te besluiten dat de Verbonden Verenigingen met kracht het toerisme zouden bevorderen. En zo wordt dan ook in de kort daarna nieuw opgestelde overeenkomst tussen de Verbonden Zeilverenigingen als doel genoemd de bevordering van de zeilsport en het toerisme te water in alle vormen. Het opstellen en handhaven van wedstrijdreglementen was thans een der middelen geworden, die tot het doel voeren.

In de vergaderingen van December 1918 en van Maart en Mei 1919 is opbouwend werk verricht, dat rijke vrucht heeft gedragen en met reden een reorganisatie in de Verbonden Zeilverenigingen mag worden genoemd. Lucassen, die de vergadering als gevolg van ziekte van Jhr. Six presideerde, sprak van het inslaan van een *geheel nieuwe koers*.

De Technische Commissie groeide uit de Handicap-commissie en werd ingesteld met het doel aan de Voorzittende Vereniging advies te geven in technische zaken betreffende het zeilwedstrijdwezen. Ook kon zij met verschillende andere werkzaamheden worden belast.

Het *Centraal Bureau voor Watersport* werd ingesteld tot het voeren der administratie der Verbonden Zeilverenigingen, tot het uitvoeren van opdrachten, het geven van inlichtingen, enz., dit alles onder toezicht van de Voorzittende Vereniging. De uitgaven voor dit bureau, voor vergaderingen, enz. zouden worden bestreden uit een kas, waarin de verenigingen met aandelen — 100 in totaal — zouden bijdragen. Er zou toeslag op inleggelden worden geheven, door de wedstrijdgevende verenigingen af te dragen aan de Verbonden Verenigingen. Andere inkomsten kwamen voort uit de meting aan jachten, toewijzing van wedstrijdnummers, enz. Het *Handboekje voor wedstrijdzeilers en wedstrijdgevende zeil-*

De ABC-klasse, de eerste Nederlandse eenheidsklasse op de Braassemermeer



verenigingen vond zijn oorsprong, dank zij de bijzondere zorgen van de Technische Commissie.

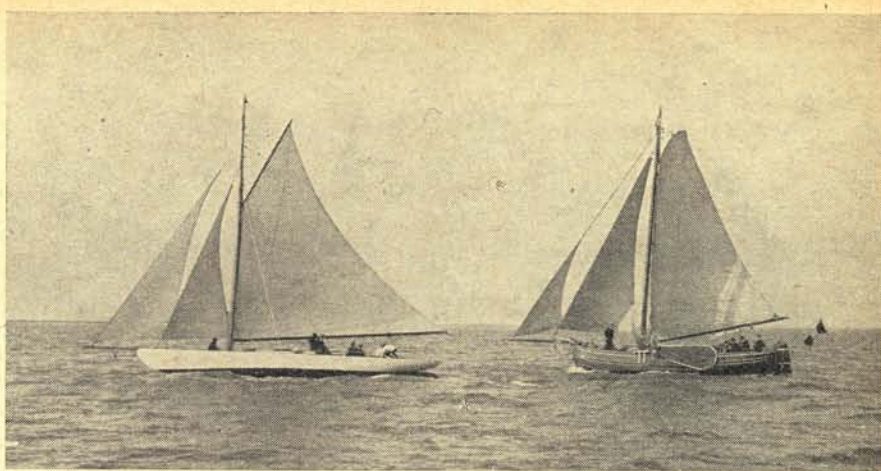
Tenslotte moet in dit verband worden genoemd het instellen van de 45- en 75-m²-klasse, van de Regenboogklasse en van de Scheldejollenklasse, die in de plaats kwam van de nationale middenzwaardklasse, welke door het Congres ter sprake werd gebracht. Ook zijn prijsvragen uitgeschreven voor ontwerpen voor twee nieuwe eenheidsklassen, t.w. een 60- en een 35-m²-klasse. Van eerstgenoemde is de heer G. de Vries Lentsch Jr., van de tweede de heer H. C. A. van Kampen winnaar geworden.

Een officieel orgaan der Verbonden Zeilverenigingen, tevens mededelingenblad van het Centraal Bureau, onder de titel „Ons Element”, was tot stand gekomen. Eerst verscheen het als een pover uitzienend blaadje, doch later werd het een behoorlijk watersportblad. Van 1922 af werd het in combinatie uitgegeven met het orgaan van de Vereniging „Het Nederlandsche Zeewezen”. Deze regeling liep tot ultimo 1926, toen „De Waterkampioen” het orgaan werd. Onder de hoofdredactie van H. C. A. van Kampen ontwikkelde het zich tot een voortreffelijk watersportblad, beantwoordende aan de gerede verlangens der sportwereld. Het blad is ook een symbool voor de goede samenwerking tussen de K.V.N.W.V. en de A.N.W.B.

Een fundamentele wijziging kwam tot stand nadat in het voorjaar van 1921 van zeven Belgische verenigingen het bericht kwam van de stichting van de *Fédération du Yachting Belge*. In het besef, dat het voor de ontwikkeling der zeilsport gunstig was, indien beide landen hun nationale autoriteit bezaten, werd onzerzijds het besluit genomen aan de deelgenoten het uittreden uit de Verbonden Zeilverenigingen toe te staan, zodra de I.Y.R.U. het Belgisch Verbond zou hebben erkend. Om te getuigen van erkenning voor de vruchtbare samenwerking, die gedurende meer dan 30 jaren had bestaan, bood het Belgisch Verbond een zilveren beker aan. Deze werd bestemd als wisselbeker in de Scheldejollenklasse. Er is tevens een *vriendschappelijke overeenkomst* aangegaan, teneinde het contact en de goede samenwerking te bestendigen. Deze samenwerking komt nog duidelijk tot uiting in het feit, dat nog steeds België en Nederland in het Permanent Comité der I.Y.R.U. samen één vertegenwoordiger hebben.

In dit verband zij herinnerd aan de vooraanstaande Antwerpenaar Albert Grisar, jarenlang de voorzitter der *Royal Yacht Club de Belgique*, zeiler in hart en nieren, die een gezien afgevaardigde was in de vergaderingen, wiens woord van gewicht was, die alles deed om de vriendschapsbanden te onderhouden en dus met recht een hechte schakel tussen België en Nederland mocht worden genoemd.

Onder de naam van *De Verbonden Zeilverenigingen* hebben twintig Nederlandse verenigingen het contact bestendigd. Een nieuwe *Overeenkomst* regelde de verhoudingen. Het bestuur bleef aan een der aangesloten verenigingen opgedragen. Andermaal handhaafde men dus een „voorzittende vereniging”.



Oud en nieuw, de boeier „Noordster” en de 10-meter „Mercur”, beide in 1914 eigendom van de heer E. H. Crone. Op het achterdek van de „Mercur” de schrijver van dit artikel in witte trui

De Koninklijke Verbonden Nederlandsche Watersportverenigingen 1922—heden

Was gedurende de eerste wereldoorlog de zeilsport ongekend krachtig opgebloeid, de jaren daarna brachten een algehele ommekeer en diepe inzinking, als gevolg van de economische omstandigheden. Uitzonderlijk hoge prijzen belletten het bouwen van nieuwe jachten. De kosten van onderhoud waren zwaar. Niet minder erg was de belasting op pleziervaartuigen en jachtschippers, een belasting waarvan in het buitenland met verbazing is kennisgenomen. Ongeveer 20 jaren lang oefende zij haar druk op onze nationale sport uit. Vruchteloos bleven alle pogingen, die het Verbond tegen haar in het werk stelde.

Als gevolg van dit alles was het aantal der grote jachten sterk geslonken. Daartegenover staat, dat motorboten in klimmende mate onze binnenwateren kwamen bevolken. Zij vonden onderkomen in de jachthavens der zeilverenigingen, terwijl de eigenaren als leden werden opgenomen. Omdat ook de hulpmotor ingang vond, veranderden de belangen der zeilverenigingen van aard en moesten naast de zeilbelangen ook vraagstukken op het gebied der motorbootvaart worden behandeld. Deze evolutie moest tot uitdrukking worden gebracht, waarom de vergadering van 1922 besloot de naam van het Verbond te wijzigen in Verbonden Nederlandsche Watersportverenigingen. Het bevorderen van de zeil- en motorbootvaart, zowel op het gebied van wedstrijdwezen als toerisme werd nu de omschrijving van haar doel.

In 1923 werd aan het Verbond het praedicaat „Koninklijke” verleend.

Een motorboot-commissie werd ingesteld om het bestuur van advies te dienen. Zij organiseerde tochten en wedstrijden en verstrekke inlichtingen. Ook de aangesloten verenigingen namen motorbootwedstrijden in haar programma's op. Navigatie-, behendigheids- en regelmatigheidswedstrijden moesten de varenskunst verhogen.

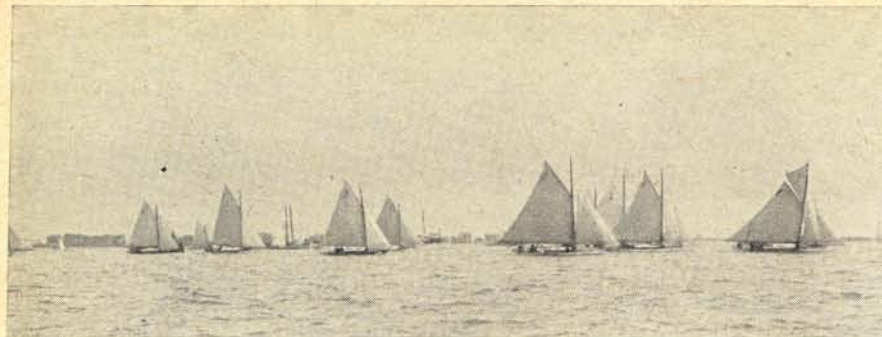
Andere instellingen van het Verbond waren een Propagandacommissie, een

commissie voor de modelzeilerij en de Aerodynamische commissie. Deze werden in 1932 weder opgeheven.

De vergadering van April 1923 nam het zeer belangrijke besluit tot het aangaan van een overeenkomst met de A.N.W.B., beogende de belangen, voor zover het betrof het toerisme, gezamenlijk te behartigen. Het uitvoerend orgaan werd het Bureau voor Watertoerisme. Met deze centralisatie werd bezuiniging bereikt. Het vervaardigen van waterkaarten en het samenstellen van de Almanak voor Watertoerisme behoren o.m. tot de nuttige resultaten van dit bureau. Nu verzoekschriften aan autoriteiten tot opheffen van belemmeringen, verbeteren van kunstwerken enz. uitgaan van de twee grote lichamen, die het toerisme te water vertegenwoordigen, gaat van deze meer kracht uit dan voorheen.

De Haarlemsche Jachtclub sprak in 1920 een gelukkige gedachte uit, toen zij voorstelde een kampioenschap in de 12-voets jollenklasse in te stellen. In December 1921 werd zij werkelijkheid. Toen brachten een aantal verenigingen de gelden bijeen voor twaalf jollen, die het Verbond in gebruik werden aangeboden, opdat men de beschikking over gelijk materiaal zou verkrijgen. De allerbeste zeilers zijn dank zij deze wedstrijden naar voren gekomen.

Een zeer bijzonder jaar was 1928, toen op de K.V.N.W.V. als nationale autoriteit de taak rustte van het organiseren der zeilwedstrijden als onderdeel van de Olympische Spelen te Amsterdam. Daarmede werd de blik van het buitenland op het Verbond gevestigd. De Technische Commissie trof de benodigde voorbereidingen. Als verdienstelijke organisatoren moeten in één adem worden genoemd voorzitter Lucassen, geacht om zijn buitengewone charme, en de directeur van het Centraal Bureau, S. Baron van Heemstra. Bijzondere verdienste had de laatste ook als organisator van dit bureau en als beheerder der geldmiddelen van het Verbond. In een tijd van depressie wist hij een tekort doen plaatsmaken voor een reserve, zodat de toestand van het Verbond telken jare gunstig genoemd kon worden.



Afvaart van de B-klasse op het Buiten-IJ in 1916. Dit was een voorgifklasse van op een na de grootste kajuitjachten

De K.V.N.W.V. breidden haar arbeids-terrein in 1936 uit, toen het behartigen van de belangen der ijszeilsport bij het doel werd getrokken. In hetzelfde jaar werden haar voorbereidingen voor de Olympische Spelen te Kiel beloond met de overwinning van Kagchelland in de Olympia-jollenklasse en de derde prijs van Maas in de Starklasse. Een revue van pleziervaartuigen werd georganiseerd in 1937 op het Buiten-IJ, toen aan het Prinselijk Paar de „Piet Hein” werd overgedragen, en in het jaar daarna op het Binnen-IJ bij gelegenheid van het 40-jarig regeringsjubileum van H. M. Koningin Wilhelmina.

In de loop der jaren groeide het aantal der bij de K.V.N.W.V. aangesloten verenigingen. Bedroeg dit 20 in het jaar 1922, in 1939 was het tot 47 geklommen. Onder de nieuw toetgetreden waren vele kleine en jonge verenigingen, die de grotere verbreiding en popularisering der watersport symboliseerden. De uitvinding van H. Bulthuis, om door gebruik maken van lattenbouw het de amateur mogelijk te maken een klein scheepje zelf te timmeren, bracht de zeil- en wedstrijd-sport onder veler bereik.

Bestuurders der „Koninklijke” hebben bij voortdurende de noodzaak gevoeld — wilde de vereniging haar taak als „voorzittende vereniging” naar behoren vervullen — in hun midden de leidende personen uit diverse watersportcentra op te nemen. Aldus was het mogelijk om contact te onderhouden, stromingen te vernemen, kortom, het middelpunt te zijn van het levend organisme, dat het Verbond vormde. Aan haar commissie van advies, de technische commissie, gaf zij eenzelfde karakter. Laatstgenoemde kreeg alle verbondszaken te behandelen. Haar steun was onontbeerlijk in het besturen van het Verbond, wilde een harmonische samenwerking worden bereikt. In haar midden klonk jarenlang het weloverwogen, deskundig en zakelijk oordeel van de heren H. C. A. van Kampen, Ir. L. Doedes en Ir. J. C. van Hoolwerff. Terecht werd aan de laatste twee het erlidmaatschap van het Verbond aangeboden.

In de nationale en internationale klassen, die werden voorbereid en aangenomen, kan men de vrucht zien van de arbeid dezer commissie.

Tot slot mag worden herinnerd aan de gewoonte om jaarlijks een prijsvraag uit te schrijven, met de bedoeling om

goede ideeën van ontwerpers op papier te krijgen. Plannen voor jachten van allerhande slag zijn het nuttig resultaat. Nieuwe klassen vonden aldus haar oorsprong.

Reeds in het jaar 1921 klonk in de algemene vergadering de vraag of het bestuur van het Verbond niet op andere principes dan de steeds gevolgde moest worden gegrondvest. Vele malen werd zij herhaald. Duidelijk kwam de groeiende tegenzin tegen het instituut van voorzittende vereniging tot uiting toen in 1934 drie Amsterdamse verenigingen de vraag stelden of het nog altijd juist kon worden geacht, dat het bestuur van een der aangesloten verenigingen als bestuur van het Verbond fungeerde en of niet moest worden overgegaan tot een „meer normale bestuursvorm”. Op grond van de praktische waarde van het bestaande en het naar behoren functioneren van het apparaat, werd zonder discussie en met grote meerderheid besloten tot handhaven van de beproefde bestuursvorm. Dat de tegenzin desondanks groeiende was, viel op te maken uit het toenemend aantal blanco stemmen bij de verkiezing der voorzittende vereniging in de volgende jaren. Aldus toonde men het niet eens te zijn met het systeem, niets meer en ook niets anders.

De voorzittende vereniging, begrijpende, dat op de duur de samenwerking zou lijden en tegenwerking zou kunnen ontstaan, van mening ook, dat in deze sfeer de taak van besturen niet kon worden volbracht, bedankte voor haar functie. Op haar voorstel nam de algemene vergadering van December 1938 het besluit, dat de Technische Commissie de statuten zou herzien, waarbij was vooropgezet, dat niet langer het bestuur van één der aangesloten verenigingen het bondsbestuur zou uitmaken. Toen de oorlogstoestand in Europa was ingetreden, besloot de vergadering de bestaande toestand te handhaven. Dat de „Koninklijke” in de volgende jaren bij acclamatie als voorzittende vereniging werd herkozen, demonstreerde, dat er tegen haar geen grieven bestonden.

Het spreekt vanzelf, dat de oorlog de meest afschuwelijke gevolgen had van verlies aan sportbroeders, vernieling van clubhuizen en schepen, sluiting van verenigingen, enz. Op zeer vele plaatsen werd de watersport onmogelijk, op andere ontwikkelden zich drukke centra. Talloze maatregelen der bezetters, als verbod van verblijf aan boord des nachts, belemmerden de sport, maar het werd alles over-

troffen toen zeil- en motorjachten en woonschepen op grote schaal werden gevorderd en weggevoerd.

Na de bevrijding belastten de K.V. N.W.V. en de A.N.W.B. het Bureau voor Watertoerisme met de opsporing van het verloren materiaal. Dit verkeerde, voor zover het terugkwam, bijna zonder uitzondering in deplorabele toestand. Zonder de hulp der Koninklijke Marine en van de Engelse marine zou het doel zeker niet zijn bereikt.

In verband met de van hogerhand bevolen concentratie in de sport, waarbij voor iedere sport één bond als leidend lichaam werd geduld, trad in 1940 de Noord-Nederlandse Watersport-Bond als lid toe, nadat deze was genoodzaakt de naam in Noord-Nederlandse Watersportvereniging te wijzigen. Dit was voorwaar een heugelijk feit in de geschiedenis der Nederlandse zeilsport, waarnaar leidende personen reeds lang hadden verlangd. Een wegbereider in dezen is de heer J. G. Hibma geweest, gedurende vele jaren voorzitter van „Sneek”.

Ook werd in de motorboot-sport eenheid bereikt, al geschiedde zulks niet even gemakkelijk. Als gevolg van beide aansluitingen werden de Technische en de Motorbootcommissie met enkele leden uitgebreid.

Als gevolg van deze groei en van andere wijzigingen in de aard van het Verbond moest na de bevrijding het ontwerp voor de nieuwe statuten worden herzien. In de vergadering van 1 Juni 1946 is het ter tafel gebracht en aanvaard met algemene stemmen, zomede het gewijzigde huishoudelijke reglement. De jaarlijkse algemene vergadering van 21 December d.a.v., die plaats vond onder de nieuwe statuten, benoemde de door het oude bestuur voorgestelde kandidaten tot leden van het nieuwe bestuur. Onder hen waren verschillende bestuursleden der voorzittende vereniging en leden der Technische Commissie. De voorzitter der „Koninklijke”, die uit hoofde zijner functie voorzitter van het Verbond was geweest, werd gekozen tot voorzitter van het nieuwe bestuur. De nieuwe vorm was zonder schokken in vriendschappelijke samenwerking tot stand gekomen. Nu de „Koninklijke” haar rol als voorzittende vereniging beëindigde, benoemde de vergadering haar als getuigenis van erkenning voor de leiding, die zij gedurende 56 jaren gaf, tot „ere-voorzittende vereniging”.

De Zeilraad, als hoogste rechtscollege, bleef gehandhaafd, terwijl drie technische commissies werden ingesteld, t.w. een voor de zeilvaart op de binnenwateren, een voor de motorvaart en een voor de vaart ter zee.

Toen door de verenigingen de wil werd getoond om de onder dwang tot stand gekomen samenwerking te bestendigen, was de wens vervuld, die in 1846 Prins Hendrik voor ogen had gestaan. Zij het dat het Verbond geen vereniging was, wel was één organisatie ontstaan voor het gehele land. Juist honderd jaar heeft het geduurd voor de goede gedachte van één man door allen werd aanvaard en zij uitvoerbaar, nuttig en wenselijk werd geacht.

Moge het Verbond in zijn nieuwe vorm zijn taak met succes vervullen. De bevordering van de zeil-, motorboot- en ijszeilsport op het gebied van wedstrijd- en toerisme is een even schoon als

nuttig doel. Het is een groot arbeidsveld. Het werk komt de gezondheid van ons volk en zijn paraatheid ten goede. Het is ontwikkelend voor zijn karakter. Het maakt wedstrijden mogelijk en het bevordert een vreedzaam contact met het buitenland. Het brengt ook de zorg mee voor het ongerept behoud van schone gebieden van ons land, waar watersport kan worden bedreven en waar recreatie kan worden gevonden. Het houdt de voor ons land zo karakteristieke sport in stand.

Verblijven wij nog eenmaal bij de grondleggende gedachte van Prins Hendrik. Hij wenste het Nederlandse zee- en zeewezen te bevorderen en koos als doel het houden van roei- en zeilwedstrijden, dus het stimuleren der watersport. Thans is

het doel de bevordering der watersport. Is het verband met ons zee- en zeewezen verloren gegaan?

Neen. Vele eeuwen van geschiedenis van ons vaderland leveren het bewijs, dat Nederland door de zeevaart tot welvaart en aanzien kwam. De zeevaart, passende bij onze aard, is wel het meest beproefde bestaansmiddel. Onze marine en koopvaardij, onze visserij en sleepvaart verdienen de belangstelling van het Nederlandse volk.

Welnu, de K.V.N.W.V. brengen in de vervulling van haar taak ons volk tot het element, waarmede het zo nauw is verbonden en waarop de strijd om het bestaan ons voert. De belangstelling voor het water wordt opgewekt. Ook zonder

dat de beoefenaren der watersport ooit zelf het dek van een groot schip betreden, kunnen zij met hun medeleven en hun belangstelling Nederland's zeevaart dragen.

Alle inspanning is nodig om de leden der verenigingen bijeen te houden, hun het beoefenen van toerisme en wedstrijd-sport mogelijk te maken en hen met enthousiasme te vervullen. Zij, die uitverkoren zijn de verenigingen te leiden, mogen de moed en de kracht vinden om de K.V.N.W.V. verder te ontwikkelen. Mogen zij gesteund worden in het geloof, dat zij ook een hoger doel nastreven en dat zij werken in dienst van het nationale belang.

ERNST CRONE.