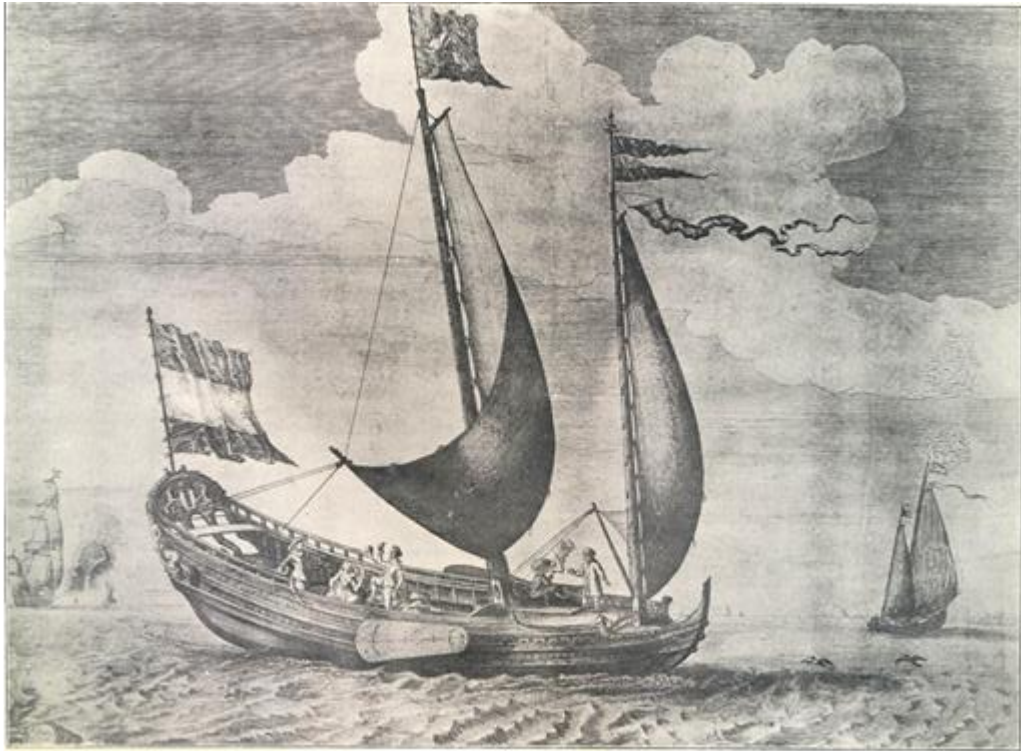


## INHOUD

- Een woord vooraf blz 3
- Inleiding blz 4
- I. De Jachthavens blz 9
- II. Het zeilen in admiraalschap en de waterfeesten blz 30
- III. Vereenigingen en wedstrijden blz 39
- IV. De Zeilvereeniging „Het IJ” 1885-1895 blz 65
- V. De Zeilvereeniging „Het IJ” 1895-1925 blz 88
- Naschrift blz 107
- Bijlage 1 blz 110
- Bijlage 2 blz 112



BLADZIJDEN UIT DE GESCHIEDENIS DER  
JACHTHAVENS EN VAN DE ZEILSPORT TE  
AMSTERDAM

GEDENKSCHRIFT

UITGEGEVEN BIJ GELEGENHEID  
VAN HET 40-JARIG BESTAAN DER

ZEILVEREENIGING „HET IJ”

door

ERNST CRONE

AMSTERDAM - P. N. VAN KAMPEN En ZOON 1925

*Gewijd aan de nagedachtenis van mijn vader EDUARD HENRICH CRONE. Opgedragen aan de  
Zeilvereeniging „HET IJ”.*

I.

## DE JACHTHAVENS.

De jachthaven der Zeilvereeniging „Het IJ" was geenszins de eerste, die Amsterdam bezeten heeft. In de geschiedenis onzer stad heeft men slechts vóór haar oprichting een tiental jaren terug te gaan om haar naaste voorgangster nog te zien sloopen. Die jachthaven aan het IJ, gelegen bij de Nieuwe Stads Herberg, had moeten plaats maken voor het Centraal Station. Al heeft zij niet steeds juist dáár ter plaatse gelegen en kent haar geschiedenis twee verhuizingen, toch behaalde zij den respectabelen leeftijd van twee en een halve eeuw. Zij heeft den grooten bloei der zeilsport gekend, die in Amsterdam haar hoogtepunt bereikte en ook haar achteruitgang. Vele ouderen onder ons herinneren zich nog haar steigers en theehuisjes.

De geschiedenis der verschillende jachthavens, die onze stad bezeten heeft, de plaats waar ze gebouwd werden, haar ontstaan en verdwijnen, hangt alles ten nauwste samen met de geschiedenis der stad zelve en met de vergrooitingen welke Amsterdam in den loop der eeuwen onderging. Willen wij de verschillende jachthavens de revue laten passeeren en haar geschiedenis in het kort nagaan, dan dienen wij dit te doen aan de hand der historie onzer stad en zelfs moeten wij daarbij vrij lang teruggaan. Waar het meerendeel onzer lezers nu naar alle waarschijnlijkheid minder vertrouwd is met de geschiedenis der vergrooitingen van Amsterdam, zal voor hen ons relaas gemakkelijker te volgen zijn als wij tot uitgangspunt kiezen de stad van 1544, zooals zij afgebeeld werd op de oudst bekende kaart, die van Cornelis Anthoniszoon. Noodig is dit niet, want nog wel een halve eeuw zou na genoemd jaar verlopen tot de stichting der eerste jachthaven. Voor de gemakkelijke voorstelling vangen wij echter de ontwikkelingsgeschiedenis in het midden der zestiende eeuw aan.

De kaart van Cornelis Anthoniszoon, die de stad in vogelvlucht doet zien, geeft ons van haar een levendig beeld. Men kan de gevels der huizen onderscheiden en ziet de oude houten huizen met de puntdaken naast de nieuwere in steen opgetrokken en van trapgevels voorzien. Ook de openbare gebouwen, stadhuis, torens, poorten, kerken, kloosters, enz. zien wij op die wijze duidelijk. Wij zien hier en daar menschen afgebeeld, die aan het werk zijn op de werven, wij zien ze met een schuitje varen in de grachten of de haven, wij zien kanonnen op de vestingmuren en opslagplaatsen voor hout en als wij het oog buiten de ommuring wenden, zien wij hoe koeien en paarden, molens en boomgaarden het landschap verlevendigen.

De stad zelve was nog maar klein. In weinig tijd zouden wij haar omgewandeld hebben. Wij zouden aan die gedachte uitvoering kunnen geven en de oude stadsmuur volgen, die reeds meer dan een halve eeuw bestond. Bij de oude Haarlemmerpoort vangen wij dan aan. Deze stond echter veel meer naar binnen dan de tegenwoordige poort, die wij heden ten dage nog kennen en wel op de kruising van Nieuwendijk en Singel van thans. Als wij nu de huizen ter linker zijde volgen en met de vestingmuur aan de rechterhand voortwandelen, volgen wij het Singel; wij komen langs den Jan Roodenpoortstoren, waaraan nog de Torensluis herinnert, langs vele verdedigingswerken en de plaats, waar nu het Spui zich bevindt en buigen met de muur in een groote bocht naar links om de Regulierspoort te bereiken, waarvan een gedeelte nu nog als Munttoren overgebleven is. Aan de overzijde van het Rokin zet de muur zich voort langs de Doelenstraat van thans. Het krachtig Rondeel is een voornaam verdedigingswerk. Langs verscheidene torens en het water van den tegenwoordigen Kloveniersburgwal rechts naderen wij de groote St. Anthoniespoort, vanwaar wij doorgaan, om tenslotte het IJ aan den Schreierstoren weder te bereiken.

Ook buiten de stad was hier reeds gebouwd en wel tusschen den juist genoemden toren en de St. Anthoniespoort. Op dat terrein, de Lastage geheeten, lagen werven en lijnbanen, beschermd door een schans en den stevigen Montelbaanstoren. Als deze na jaren als verdedigingswerk overbodig geworden is, zal op den ouden grondslag een nieuwe toren met fraaien spits verrijzen, die thans nog een heerlijk sieraad is van Oude Schans en Binnenkant.

Maar ons trekt de waterkant het meest en als wij nu zien hoe de teekenaar op zijn kaart het IJ afbeeldt, dan biedt ons dit een tafereel van groote bedrijvigheid van vaartuigen, die zeilen of gemeerd of ten anker liggen en waartusschen door kleine schuitjes roeien of laveeren. Aan de Lastage, waar zich heden de Kromme Waal bevindt, daar zien wij er nog meer, met hun typische hooge opbouwen op vóór- en achterschip; ze zijn in bouw, ze worden hersteld of scheef gehaald om van onder nagezien en gebreeuwd te worden.

Was het wonder dat de teekenaar al die schepen afbeeldt? De tientallen, die dagelijks aankwamen met kostbare lading, brachten rijkdom mede. Degenen die vertrokken, zouden op hun beurt kostbare ladingen te vervoeren krijgen. Men heeft er maar latere kaarten, schilderijen en prenten op aan te zien om te leeren met hoeveel liefde dit levendig beeld telkens weder door de kunstenaars vastgelegd werd, die onweerstaanbaar naar het IJ getrokken werden. De voorspoed kwam van de waterzijde. Daar lag de trots der Amsterdammers.

Als wij onze wandeling van straks van den Schreierstoren af zouden voortzetten, langs het water, naar de uitmonding van het Damrak, vandaar naar de Martelaarsgracht, waar een sluis het water der beide burgwallen van de nieuwe zijde der stad afsloot van het IJ en verder naar de reeds genoemde Haarlemmerpoort - ons uitgangspunt - dan zouden wij zien dat dit geheele stadsgedeelte open aan het water lag.

Onze blik had kunnen wijden over het IJ vol schepen naar het westen in de richting van de Zaan of naar de overzijde naar Volewijk en Buiksloot. Of wel wij hadden een moment verpoosd en gekeken in de richting van het breede open water, de Zuiderzee, de richting waaruit de koopvaarders statig naar de stad kwamen opzeilen.

Maar al lag voor onzen blik de stad hier open, onbeschermd was zij niet. Een sterke en dubbele rij van groote palen, boven door horizontale balken verbonden, had men voor de stad in het water geslagen. Bij den Schreierstoren sloten de rijen aan het land en de stadsmuur aan, met een bocht liepen zij om dien toren en vervolgens in rechte lijn naar de Haarlemmerpoort, om aan de buitenzijde van deze weder het land te bereiken. Een enkele rij van palen beschermde de Lastage en liep van Schreierstoren tot buiten den Montelbaanstoren. Op verscheidene plaatsen waren in deze palissade doorvaarten, die overdag bewaakt en 's nachts met boomen afgesloten werden. Waar de stadspoorten dan natuurlijk ook dicht waren, was dus het binnengaan van de stad zoowel van de land- als van de waterzijde onmogelijk. Binnen deze palenrijen lagen de schepen veilig voor storm, ijsgang of vijandelijken aanval, al was de opeenhooping van zooveel houten vaartuigen met hun geteerde onderdeelen, zeilen en touwwerk met het oog op brandgevaar wederom gevaarlijk. Maar daarentegen waren strenge voorschriften gemaakt. En tegen de mogelijkheid van aanval was het verboden dat 's nachts tusschen de beide palenrijen schepen bleven overliggen. Die palenrijen nu spelen een rol in de geschiedenis der jachthavens aan het IJ. Daarom is het dat over dit onderwerp eenigszins uitgewijd werd.



In het einde der zestiende eeuw wordt Amsterdam vergroot. Aan de westzijde wordt de stad uitgebreid met de strook tusschen Singel en Heerengracht, beginnend bij de Haarlemmerpoort en zich voortzettende voorbij de Regulierspoort tot den Amstel. Aan den overkant is nu ook een aanzienlijk stuk bij de stad getrokken, daar de Lastage is volgebouwd en daar nog buiten Uilenburg, Marken en Rapenburg ontstonden. Het is de kaart van Pieter Bast van 1597, welke ons deze vergrooing in beeld brengt en die de stad van toen afbeeldt met haar vestingwal en twaalf bolwerken in den karakteristieken halvemaansvorm, de oude straks genoemde muur omvattend. Toen dit alles gereed was werd eenige jaren later de oude vesting, die nog van Amsterdam's bloedige worsteling in den Spaanschen tijd getuige was en nu binnenmuur geworden, afgebroken.



Fragment van de kaart van Amsterdam van Balthasar Floriszoon van 1647. Gezicht op Amstel, Blauwbrug en stadsvest en de jachthaven

Doch niet lang bleef de stad binnen haar nieuwen wal. En al spoedig was verdere uitbreiding noodzakelijk in die jaren van ongekenden vooruitgang van handel en scheepvaart, die vermeerdering der bevolking met zich bracht. Ten stadhuize werden plannen gemaakt voor een nieuwe vergrooing, zich aansluitende bij de vorige, echter zoo ruim opgevat, dat het oppervlak der stad zou verdriedubbelen. Zoo groot was de opzet van die uitbreiding, waartoe in 1610 besloten werd, dat men zelfs nog in de negentiende eeuw kon voortgaan met de uitvoering der plannen toen gemaakt.

Rondom de geheele stad zouden drie concentrische grachten komen met dwarsgrachten en dwarsstraten verbonden, alle uitmondend op de verkeerswegen der binnenstad. Daarbuiten dacht men zich dan minder aanzienlijke buurten.

De Brouwersgracht, waarop de drie hoofdgrachten uitkwamen, werd gegraven, ten noorden daarvan Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk aangelegd en later werden daarbuiten nog Bickers-, Prinsen- en Realeneiland aangeplempt. De westelijke hoorn van de halve maan was daarmee voltooid. Buiten de Prinsengracht werd nog aangelegd een groot volkskwartier het „Nieuwe werk", later in den volksmond Jordaan geheeten.

In 1624 waren de drie hoofdgrachten reeds voor het grootste deel volgebouwd. Men beperkte zich echter in de uitvoering van het geheele plan. In afwachting van de behoefte naar nog meerdere uitbreiding, werden voorloopig de drie hoofdgrachten alleen doorgetrokken tot de Leidsche Gracht.

Dit had tot gevolg, dat van het punt af waar nu Leidsche Gracht en Heerengracht samenkomen, de oude stadswal afgebeeld bij Pieter Bast nog voorloopig de buitenzijde der stad bleef. Deze wal liep met haar bolwerken langs de Heiligenwegspoort en Regulierspoort ter plaatse ongeveer van het tegenwoordig Rembrandtplein naar den Amstel, waar de Blauwbrug gebouwd was. Aan den anderen oever van den Amstel ging de vestingwal dan verder, ongeveer den lood der tegenwoordige Nieuwe Heerengracht volgend. Telkens buigt deze wal zich om de bolwerken: eerst een vlak bij den Amstel, vóór de St. Anthoniespoort - een andere dan de reeds genoemde van dien naam en nu te vinden aan het einde der Breestraat - en later nog tweemaal, om tenslotte bij een groot bolwerk, het Rijzenhoofd, op de plaats waar nu het Zeemanshuis en Kattenburgerbrug zich bevinden, aan het IJ te komen.

De nieuw gebouwde stadsgedeelten werden ook met een vestingwal omgeven. Deze bereikte het IJ aan een ander groot bolwerk, het Blauwhoofd, ter plaatse van het tegenwoordig Barendsplein bij de Graansilo.

Wij hebben zoo juist het Bickerseiland zien ontstaan. Hier nu moeten we in gedachte een oogenblik verwijlen. De plaats is onze belangstelling waard, want daar is het dat de eerste jachthaven gemaakt werd, de eerste gemeenschappelijke ligplaats voor de pleziervaartuigen dus. Die haven was 300 voet lang en zij bevond zich volgens de Nederlandsche Mercurius van 1781 op de plaats waar toen de scheepstimmerwerf „de Haan" lag. Deze werf heeft nog lang na dat jaar voortbestaan. Zij volgde nagenoeg op het terrein gelegen aan het begin van het Bickerseiland, dat heden door de machinefabriek van Jonker en Zn. ingenomen wordt. Ook vóór de stichting dier jachthaven werd er door de Amsterdammers al voor genoeg gezeild in speciaal daartoe geschikte scheepjes. De liefde voor het water was hen te zeer aangeboren; dat varen was een geliefde uitspanning. Oneindig veel grooter dan thans was bij het meerendeel onzer voorvaderen het meeleven met de schepen, met hun binnenkomen en uitvaren en veel meer toen was men één met de scheepvaart. Gezeild werd er al lang, alleen waren de jachtjes nog verspreid en bestonden er meerdere ligplaatsen. De jachthaven op het Bickerseiland bracht vele te zamen.

Lang evenwel heeft deze haven niet bestaan, want door het steeds vermeerderend aantal jachten moest men spoedig naar een andere ligplaats omzien. De volgende zeer belangrijke kaart van Amsterdam, die namelijk van Balthasar Floriszoon van Berkenroode, van het jaar 1625, wijst ons verder den weg. Zij brengt in beeld de laatste uitbreiding der stad, hierboven in weinig woorden beschreven.

De geschiedenis der vergrooingen kunnen wij nu voorloopig vaarwel zeggen en ons wenden naar de IJ-zijde der stad, die ons thans het meest blijft interesseeren.

De dubbele palenrij, die reeds voorkwam op de kaart van Cornelis Anthoniszoon is in haar beloop in den loop der jaren hier en daar belangrijk gewijzigd. Liep ze vroeger van een eind buiten den Schreierstoren met een groote boog naar den Montelbaanstoren, daarmede een ruim bassin afsluitend vóór de Lastage, nu is ze in rechte lijn getrokken buiten Rapenburg om naar het Rijzenhoofd. Als men bedenkt, dat het groote eiland tusschen Binnenkant en Prins Hendrikkade waar o.a. thans het Scheepvaartgebouw op staat eerst tegen het midden der iade eeuw gemaakt werd, en op deze plaats nu nog vrij water is, dan begrijpt men dat de palenrij een zeer uitgestrekte watervlakte omsloot. Doorsneden door eenige andere palenrijen en remmingwerken, bood deze „Oude Wael" een goede ligging voor de schepen, beschermd tegen ijs en aanvallen van wind, golven of een vijand.

Met de „Oude Wael" was echter nog geenszins aan de behoeften der scheepvaart voldaan, die veel meer ruimte nog eischte, behalve dan nog, dat ook o.a. de Geldersche Kade, de grachten bij den Montelbaanstoren, het Damrak, begin van het Singel, enz. tot havens en ligplaats van schepen gebruikt werden. Zoo is ook aan de westelijke zijde der stad binnen de palen meer ruimte beschikbaar gekomen. Liep de rij - als boven reeds gezegd van den Schreierstoren in westelijke richting naar de uitmonding van den vestingwal buiten de Haarlemmerpoort - na een tijdelijke verlenging noodzakelijk geworden door den stadsuitleg van het einde der i6de eeuw, loopt zij blijkens de kaart van 1625 in dat jaar in rechte lijn van den Schreierstoren naar het Blauwhoofd.

Een aanzienlijke driehoekige watervlakte werd Zoo weder afgesloten, aan de landzijde begrensd door Houttuinen en Bickerseiland. Ook deze „Nieuwe Wael", gereed gekomen in 1612, kon ligplaats bieden aan een groot aantal schepen, die men dan ook hier als in de „Oude Wael" afgebeeld ziet. Vele anderen nog, ook op het IJ zelf, groot en klein door elkander, koopvaarders, visscherlui en veerlieden met zeilen, hun ingewikkelde ra's en masten en hun vlaggen, stoffeeren de kaart op meesterlijke wijze.

De talrijke doorvaartopeningen in de dubbele palenrij gelaten, werden des nachts met boomen van sterke ijzeren pennen voorzien, afgesloten. Op het luiden van de boomklok geschiedde dit door de mannen daartoe aangesteld. Tot gerief van de zeelieden en van degenen, die na dat uur aan de stad kwamen en dus niet meer naar binnen konden, was in 1613 gesticht een Herberg, later de Oude Stads Herberg geheeten. In het water, op stevige palen, deel uitmakende van de bekende palenrijen, had men eveneens in hout het gebouw opgetrokken. Het had één verdieping en telde verschillende vertrekken. Er vóór lag een pleintje, vanwaar men langs een lange brug of steiger, waarin bovendien twee ophaalbruggen en een hek waren, den vasten wal bereiken kon.

Zou men thans gaan van het begin van het Singel en links langs de huizen loopend den Droogbak opslaan, dan zou men even voorbij de Buiten Wieringerstraat de plaats bereikt hebben, waar deze verbindingssteiger eertijds het land bereikte. Achter de Herberg en in een richting loodrecht op den wal was weder een dubbele palenrij geslagen en tusschen deze laatste was het dat de jachthaven gelegd is als opvolgster van die op het Bickerseiland. Balthasar Floriszoon beeldt hier een vijftiental kleine vaartuigen af, netjes voor en achter gemeerd aan de palen. Zoo sneed deze jachthaven van de groote watervlakte binnen de beschermende palen een klein driehoekig puntje aan de oostzijde af, hetwelk de Visch- of Rommelhaven heette. In deze haven véér de herberg was een aanlegsteiger voor de kleine overzetschuitjes, waarmede zeelieden en kooplui zich aan boord der schepen konden begeven. Een voortdurend af en aangaan van honderden menschen was hier dagelijks te zien en ook veel wandelaars genoten daar van het gezicht op de stad e enerzijds, het mastbosch in de Nieuwe Waal, het uitzicht op het IJ en Buiksloot anderzijds.

En op dit drukke punt aan het IJ, even bedrijvig als de bekende verzamelplaats van schippers en allen die hen noodig hadden aan de Nieuwe Brug, lagen de speelvaartuigen. De haven had den vorm van een rechthoekig trapezium; de langste der evenwijdige zijden was zoo voet, de breedte bedroeg 80 voet.

Op kaarten van later tijd, b.v. die uit het midden der achttiende eeuw, vindt men ook duidelijk hier ter plaatse, naast de rij van vaartuigjes, die steeds geteekend werd, het woord Jachthaven staan, al was dit dan oorspronkelijk op de kaart van 1625 nog niet het geval.

Diezelfde kaart leert ons echter ook iets over een jachthaven aan den Amstel. Bij de Blauwbrug, waar de vestingwal aan den westelijken of linker Amsteloever in de rivier komt, geeft zij een begin van een jachthaven, bestaande uit eenige schuitenhuisjes. Na nog wat vergroot te zijn, werd de geheele haven omstreeks 1638 verplaatst naar den anderen oever en weder ondergebracht in den vestingwal. Ongeveer waar thans de Nieuwe Heerengracht in den Amstel uitkomt, moeten wij deze laatste haven dus zoeken. Aan een langen steiger lagen de vaartuigen en aan den ingang werd gebouwd het aardig torenvormig huisje, een plaats van bijeenkomst voor de Amstelzeilers, dat Ruysdael nog juist kon zien, toen hij van uit den vestingwal hier de Blauwbrug teekende.

Doch een lang leven was deze haven ook niet beschoren. De uitbreiding van Amsterdam kwam niet tot staan. Hadden al pessimisten bezwaren gemaakt in 1612 tegen de grootsche plannen van uitleg der stad, de gebeurtenissen hadden hen deerlijk beschaamd. Nieuwe bewoners vloeiden steeds toe, waar scheepvaart, handel en nijverheid zich zonder ophouden uitbreidden en nieuwe banen zochten. Naast dezen bloeiden kunsten en wetenschappen en werden haar beoefenaren met open armen ontvangen. Wederom werd de stad te klein en moest het besluit genomen worden de afgebroken grachtenbouw weder op te vatten, de grachten door te trekken en de halve maan te voltooiën.

Het waren vooral zeevaart en scheepsbouw, die meerder ruimte eischten, waarom aangevangen werd in 1654 buiten het Rijzenhoofd den oever van het IJ op te hoogen en land aan te winnen. Zoo rees Kattenburg op. Vervolgens kwam Wittenburg en eindelijk het meest naar het oosten Oostenburg.



Het spreekt, dat nu ook de Blauwbrug ver binnen den nieuwen stadswal zou komen, nu deze op grooten afstand buiten de oude vest geprojecteerd was. Ook zou een nieuwe overbrugging van den Amstel ter plaatse van den nieuwen wal noodzakelijk worden. Daarmede zouden dus de jachteigenaren met hun schepen ingesloten worden. Daarenboven waren er nog andere plannen. De jachthaven lag in een gedeelte van de vest tusschen Amstel en St. Antoniespoort, waar deze zich juist boog rond het bolwerk aldaar. Bij de uitbreidingsplannen behoorde het rechtmaken van die vest tot de Nieuwe Heerengracht, die wij thans nog kennen. Men moest dus de haven ontruimen en men besloot haar over te brengen naar ruimer water, aan het juist gemaakte Kattenburg.

In het jaar 1658 had deze verhuizing plaats. De jachthaven kwam nu te liggen aan de punt van dit eiland, tusschen het einde van de Grootte Kattenburgerstraat en den oostwaarts daarvan gelegen Keerweersboom, die lag in de thans wederom doorgetrokken palenrij en die den toegang naar de Oostenburgergracht afsloot.

Boven den toegang naar de haven stond het volgend versje:

*Hier toonen de Amstelaers, zeebouwers uit der aert,  
Dat de een zoowel uit lust, als de aêr uit liefde vaart.*



Gezicht op den Amstel en de jachthaven van de Hoogsluis af gezien.  
(Afbeelding van de Wijdvermaarde Stad Amsterdam. Hendrik de Leth)

De haven, welke 240 voet lang was, heeft voortaan steeds een groot aantal jachten geherbergd. Na een bestaan van juist twee eeuwen verdween zij, andermaal ten gevolge van vergrooing der stad, aanleg van dijk en spoor en havenwerken. De Amstel was voortaan wel zonder jachthaven, evenwel niet zonder pleziervaartuigen.

En toen in 1663 de groote brug over den Amstel, de Hooge Sluis, voltooid was, was het een lust voor de Amsterdammers daarheen te trekken en te zien, stadwaarts, waar de uitgestrekte nog niet bebouwde terreinen getuigden van den voortdurenden groei der stad en den durf van het stadsbestuur, of den blik naar buiten te laten wijden op de rivier, waaraan onze stad haar naam ontleent. Tusschen de groene oevers en de wegen, waarlangs karossen, koetsen, wagens en ruiters zich voortbewogen en waar huisjes stonden met lommerrijke plekjes, tusschen die oevers, op het kabbelend water was een drukte van speeljachten en sloepen, van groenteen melkschuitjes of turfschepen en daartusschen de jaagschuiten, die van 's morgens tot 's avonds af- en aanvoeren en den reiziger brachten van Muider en Weesp, Naarden of Utrecht, ja verder nog van Gouda, Delft, den Haag of Rotterdam.

*De snelle trekschuit vliet langs zijnen groenen zoom,  
Dat 't water bruist en schijnt een echo weer te geven.*

Op Maandag was er dan nog extra drukte door de boeren, die met hun schuitjes naar de stad voeren en al naar gelang van het jaargetijde boter, kaas, eieren, hoenders, eendvogels of visch aanvoerden.

Eerst in 1718 werd vóór en onder de bogen van de Amstelbrug een nieuwe jachthaven aangelegd, welke volgens een beschrijving van die haven uit het jaar 1781 toen gewoonlijk 30 vaartuigen bevatte.

Langs een trap moest men van de Hooge Sluis afdalen om naar de eigenlijke jachthaven te komen, waar aan den breeden steiger de boeiers en andere vaartuigen gemeerd lagen. Het opzicht was opgedragen aan een havenknecht en boven den toegang van zijn woning kon men het volgend versje lezen:

*Om Amstels Heerlijkheid met vreugden aan te schouwen,  
Liet de Overheid ons toe dees Haven op te bouwen.  
Hier legt en groot en klein hun Vaartuig aan den Band,  
Of haalt het zeil in top en zeil gerust van 't Land.*

Behalve dit gedichtje getuigen de hier bijgevoegde illustraties ook voor de schilderachtigheid en aantrekkelijkheid van dit hoekje aan den Amstel, waarin haven en schuitenhuisen zich bevonden. Had men daar niet een ruim gezicht over den stroom en de buitensingels, die aan dichters zooveel stof tot lofzangen gegeven hebben? Wat gaven de molens aan dit plekje een landelijk aanzien !

De Amsterdammers, die de stad ontvloden, trokken naar de Berebijt, waar de reizigers elkander ontmoetten of zij genoten van den toren in den Pauwentuin van het heerlijke uitzicht over de hofsteden in den omtrek. Anderen verlustigden zich in de uitspanningsplaats de Schulp of in Roozendaal. En opdat ook de jachteigenaren van dit alles meer genieten zouden, hadden zij bij hun ligplaatsen kleine huisjes, waar zij plachten te zitten en gezellig samenkwamen. Daarenboven was er nog een aantrekkelijkheid, want vóór een der brugbogen, dien men vrijgelaten had als woning van den havenknecht, had men een zaal gemaakt, waar men ververschingen gebruiken kon en waar de havenknecht voor de dorstigen zorgdroeg. Langzamerhand werd zijn titel dan ook kastelein, waaruit wel blijkt, dat zijn werkzaamheden in den loop der tijden zich wat gewijzigd hadden.

Maar als men denkt, dat de watersport daaronder zou lijden, dan wordt men gerustgesteld als men ziet hoe in later jaren bovenstaand versje aan den ingang gewijzigd is en de overheden waarschuwend toeroept:

*Om Amstels keurig schoon meer luister toe te voegen,  
Gaf de achtbare Overheid aan ons dit vergenoegen,  
Deez' haven op te slaan; thans zij het ons een taak,  
De zeilkunst voor te staan tot nut en tot vermaak.*

Allerminst was men verslapt in de beoefening der zeilerij en met grooten luister is het eeuwfeest der Amstel-Jachthaven gevierd door de bestuurders, gasten en eigenaren der ligplaatsen in tegenwoordigheid der dames, „die hunne mans en vaders in het spelevaren op den Amstelstroom en verder gaarne vergezelden, en daarom bij dit feest dubbel lief waren." Tot een feestmaal waren allen vereenigd in de versierde gezelschapskamer der haven.

Als centrum van watersport nam dit plekje nog in beteekenis toe, toen tegen het midden der vorige eeuw naast het zeilen ook het roeien meer in zwang kwam. In het voorjaar van 1848 vormden eenige jongelui een clubje om zich stelselmatig te oefenen in het roeien in de z.g. gieken, welke door de Ned. Zeil- en Roeivereeniging te voren reeds uit Engeland hier ter stede ingevoerd waren. Velen sloten zich aan en dank zij deze belangstelling en de medewerking van anderen, voerde dit al spoedig tot de oprichting der Amsterdamsche Roeivereeniging „de Hoop". Twee van de huisjes aan de haven werden toen bijeengetrokken en al spoedig ontstond de behoefte er een derde aan toe te voegen. De jonge vereeniging die zich zoo levenskrachtig toonde, begon haar bestaan goed. Hier en elders werden door haar booten zegepralen behaald, het aantal gewonnen prijzen nam spoedig toe en ook dat der leden, dat aan het einde van 1852 reeds tot 300 gestegen was. Zeer belangrijk natuurlijk was, dat men het besluit nam tot stichting van een flink vereenigingslokaal, ter vervanging van het primitief, alhoewel inmiddels verfraaid, onderkomen dat men had. Het nieuwe gebouw verrees op het terrein van de oude haven; het lag dus ook aan de westzijde van den Amstel, maar iets verder van de brug. Steigers en schuitenhuizen werden er bijgemaakt. Op plechtige wijze werd den 16en Mei 1854 de nieuwe zetel der vereeniging ingewijd met een rede van den onvermoeiden voorzitter, den heer Jhr. H. J. Rutgers van Rozenburg. De oude haven, die haar eigen bestuur had en een „zedelijk lichaam" genoemd werd, had dus naast zich en op eigen terrein „de Hoop" als buurvrouw gekregen. In de schuitenhuizen der haven vonden de booten der jonge vereeniging onderdak. De verhouding tusschen de Hoop-leden en de eigenaren der theehuisjes, die van dezelfde steigers gebruik moesten maken om hetzij naar het clublokaal, hetzij naar hun huisje te komen was overdacht en gereglementeerd. Maar wrijving was er toch ook wel eens.

Hetzelfde jaar 1854 was een guldenjaar voor de vereeniging, want vele prijzen werden door de leden behaald.

„De Hoop" beleefde een periode van voorspoed door de animo onder de roeiers, het toenemend ledental en de overwinningen, die ook op zeilgebied te boeken vielen. Aan het Clubgebouw had men bijeenkomsten met muziek en in de wintermaanden was er in een lokaal in de Warmoesstraat gelegenheid voor de leden elkander dagelijks te ontmoeten. Ook de erkenning van de zijde der autoriteiten bleef niet uit. Verscheidene malen genoot de vereeniging de eer Z.K.H. Prins Hendrik onder de gasten bij de feesten te mogen tellen en eenmaal roeiden de leden in een statiesloep Z.M. Koning Willem III naar de overzijde van het IJ bij het Tolhuis.

Doch al ging het de jonge vereeniging goed en nam zij in bloei en beteekenis voortdurend toe, rampen op haar levenspad werden haar toch niet bespaard. Na afloop van een winterfeest in 1861, bij welke gelegenheid een hardrijderij voor jongens uit de burgerklasse gehouden werd en waarbij vele leden en stadgenooten naar de Amstel-Jachthaven gelokt waren, verbrandde op den 13den Januari des avonds het geheele vereenigingslokaal, waarbij het houten gebouw en de daaraangrenzende huisjes in weinig tijd in de vlammen opgingen en het grootste deel van het archief helaas verloren ging en vele reeds beroemde booten.

Maar men zat niet bij de pakken neer. De vereeniging was veerkrachtig en spoedig reeds was een leening volteekend, bestemd voor den bouw van een nieuw lokaal, dat mooier werd dan het vorige en in welks nabijheid ook in het water een muziektent verrees en dat op 1 Mei 1862 kon ingewijd worden. Een feestavond werd daarvan gemaakt met versiering, illuminatie, muziek, zang en vuurwerk. Voor die gelegenheid is het Hooplied ook gecomponeerd, dat toen voor het eerst aangeheven werd.

Het was de gewoonte dat jaarlijks een roeiwedstrijd uitgeschreven werd, waaraan ook nummers voor zeilvaartuigen verbonden waren die steeds veel belangstelling trokken. Men deed dat in Juni of Juli en begon in den namiddag om 5 uur, na kantoortijd, waarna om 9 uur het vaarprogramma afgelopen was. Dan waren de Amsteloevers stampvol en op het water telde men bij honderden de vaartuigen met hun kleurige wimpels. In de muziektent speelde Stumpff's kapel, Prins Hendrik deelde de prijzen uit en na het vallen der duisternis verlichtte het Bengaalsche vuur de volgepropte Hoogesluis met fantastischen schijn. Aan „de Hoop" en de Amsteljachthaven ademde alles tot diep in den avond vroolijkheid en de groote volksmenigte trok dan gewoonlijk zingende huiswaarts, hetgeen nu wel niet het fraaiste van het programma was, maar dat er nu eenmaal zoo bij behoorde.

Met meer luister nog zouden de wedstrijden van Juli 1873 gehouden worden, omdat men toen herdacht het vijf en twintig jarig bestaan der vereeniging. Ook toen trof op een feestdag „de Hoop" een ongeluk, dat haast een ramp had kunnen worden. Waar toch al zooveel over de vereeniging gezegd is, mag hieraan nog wel even herinnerd worden. Na afloop van voorwedstrijden en op den avond aan het feest voorafgaande, waren de leden gezellig bijeen, maar niet lang had het middernachtelijk uur geslagen of de hemel kleurde zich angstig rood en een vuurgloed vertoonde zich boven de haven. Het vuurwerk bestemd voor den Zondagavond om dan Amsterdam's bevolking in verrukking te brengen en thans ongeduldig geworden, begon als vreugdevuur dienst te doen. Door zelfontbranding had het een loodsje waar het opgeborgen was vlam doen vatten. Gelukkig dat de brand niet de geheele haven in vlammen deed opgaan, maar toch waren er behalve dit loodsje verliezen te boeken; o.a. verloor de heer G. de Vries uit Grouw er een kostbaar stel wedstrijdzeilen door. Aangetrokken als zooveel anderen tot dit feest, was hij met zijn tjotter Standfries, een hardlooper van groote reputatie, overgekomen om zich te meten met andere tjotters in Amsterdam. Zooals het een goed wedstrijdzeiler betaamt had hij de zeilen 's avonds afgeslagen en deze opgeborgen in een der gebouwen aan de haven. Helaas echter in een dat 's nachts een prooi der vlammen werd. De ontsteltenis van den eigenaar laat zich licht gissen, toen hij den volgenden morgen van de ramp hoorde. Doch zich den moed laten ontnemen deed hij niet en hij leende een ander tuig. En met deze zeilen behaalde hij toch de overwinning. Wie zou thans nog niet zich verheugen in het succes van den zeiler, dien dit verlies trof ?

Natuurlijk wijdde bij de prijsuitdeeling de voorzitter de noodige woorden van lof aan den vreemdeling en met de volgende aardige woorden werd hem de prijs overhandigd:

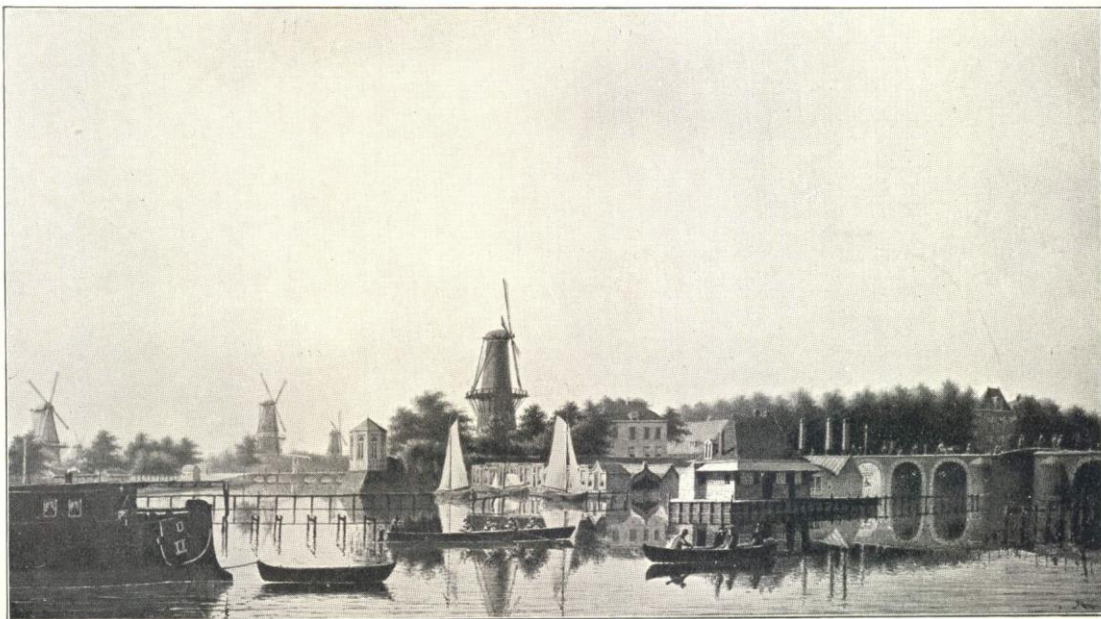
*Al zijn de zeilen ook verbrand,  
De Standfries houdt de overhand.*

Op het bedrijf aan de oude haven was men niet zuinig trotsch en dat blijkt wel uit een nieuw opschrift, dat thans nevens het reeds geciteerde vers te lezen was:

1718-1868

*Na honderd vijftig jaar, den stroom des tijds te krachtig,  
Leeft, bloeit dit stadsgeschenk in dubbelen luister voort.  
Nog zijn wij sterk, nog zijn wij machtig  
Gezegend blijve onze Amstelboord!*

Beide versjes stonden onder een groot boogvormig beschilderd paneel, dat was aangebracht boven den ingang van de woning van den havenknecht en waar men dus onderdoor liep als men de trap van de Hoogesluis afgedaald was om onder den boog door op de steigers aan de buitenzijde van de brug te komen. Het was vervaardigd bij gelegenheid van het 150-jarig bestaan der haven en het geeft een bontgestoffeerd gezicht op den Amstel te zien.



Gezicht op de Hoogesluis en Amstel-jachthaven door J. M. A. Rieke (Gemeente-Archief Amsterdam)

Aan den waterkant van de Amsteldijkzijde moet de schilder, J. A. Rust, gezeten hebben, die links geeft een stukje oever, waar een trekschuit met paard ervoor juist wegvaart en een hooischip gemeerd ligt. Midden in heeft men het gezicht op de Hoogesluis waaroverheen in het verschiet twee torens, die van de Zuider- en Oude Kerk, opdoemen, terwijl rechts weder een stuk wal zichtbaar is en het nog nieuwe Amstel Hotel. Links in den hoek van de brug met haar groote bogen ziet men de oude Amstel-Jachthaven met het lage clublokaal en de steigers en vóór dit alles prijkt het gebouw van „de Hoop,” waar de vereenigingsvlag van het torentje waait. Het voornaamste van dit schilderstuk vormt de groep van vaartuigen kruisende voor de brug.

Een tjotter, een grundel, twee boeiers en twee spiegeljachten zijn daar zeilende. Het eene der laatstgenoemde vaartuigen was van den heer Schreiner, het andere van notaris C. Molenpage en „Koophandel" genaamd. Hiermede kwam deze in 1851 voor het eerst uit op een wedstrijd der Kon. Ned. Zeil- en Roeivereeniging. Dit jacht, veel later in het bezit gekomen van den heer H. G. Koster H.Gzn. werd toen verdoopt in Dina Geziena. Andere zeilvaartuigen maken klaar aan de steigers der jachthaven, een giek met vier krachtige roeiers vaart juist uit en meer andere roeibooten zijn op het water. Maar tevens ontwaren wij een centerboard met sloeptuig, dat als de anderen daar rondkruist. Als het altijd z66 vol geweest is als dit schilderstuk ons doet gelooven, was er zeker heel wat stuurmanskunst noodig om aanvaringen te voorkomen. Het stuk spreekt dan voor den bloei der zeilerij aan den Amstel. Volgens mededeeling van den heer Jurrjens was het centerboard de „Amphitrite" van den heer J. S. Kistemaker, een hoofdfiguur van de Amstel-zeilsport, en lid der Kon. Ned. Zeil- en Roeivereeniging. Wij zien hoe hij hier - en ook een paar der andere vaartuigen onder haar standaard zeilt. Dit jacht had geen roef, een platten spiegel, vaste plecht en gangboorden. Na overlijden van den eigenaar is het jachtje naar Rotterdam verkocht, waar het lang gevaren heeft en waar het zelfs voor enkele jaren nog door den heer Jurrjens teruggezien werd. Behalve de Amphitrite bezat de heer Kistemaker nog een grooten botter, zonder roef en open als een gewonen vischbotter, die een geregeld deelnemer aan de wedstrijden op het IJ was en die er voor bekend stond prachtig onderhouden te worden.

Het 150-jarig bestaan der jachthaven werd weder op luisterrijke wijze gevierd en „de Hoop" nam daaraan een ruim deel. Op 15 en 16 Augustus 1868 was de Amstel bezaaid met roei- en zeilvaartuigen, geheel Amsterdam was op de been en zelfs bevond Z. K. H. Prins Hendrik, wiens liefde voor de watersport nooit verflauwde, zich aan boord van het jacht van den toenmaligen voorzitter van „de Hoop", den heer Aug. Hendrichs, die aan het hoofd der talrijke vloot den Amstel opzeilde. De vlaggen wapperden, den geheelen dag knalden de saluutschoten, de feestdisch was geanimeerd bij opwekkende muziek en van het vuurwerk werd bijzonder door allen genoten. Het slotnummer stelde voor een boeier gebouwd in 1718 en een kotter van 1868 met het opschrift „Voorheen en Thans."

Maar naar aanleiding van het versje onder het genoemde bord en gedicht ter herdenking van dit jubileum zou men haast denken: hoogmoed komt voor den val, want niet lang zou toen de haven op die plaats meer blijven. In 1873 nam het Dagelijksch Bestuur der Gemeente het besluit waarbij de verwijdering van het societeitslokaal van „de Hoop" met alle aanhoorigheden, op stadswater gebouwd, tegen 1 October 1875 bevolen werd. Van dien tijd hing er een droef waas over de Amstel-jachthaven, de bakermat van „de Hoop" en over de vereeniging zelve. Het treurig vooruitzicht de geliefde plek te moeten verlaten stemde de leden droevig. Inderdaad werd het clubgebouw op 31 December van dat jaar ontruimd; een jaar later werd het tot afbraak aangeslagen en spoedig daarop verkocht. Alles verdween toen met jachthaven inclus ten behoeve van den aanleg der Sarphatikade, waartoe een aanzienlijk stuk water moest aangeplempt worden en juist daar waar steigers, schuithuizen en clubgebouw stonden.

Deze toch lagen juist achter de huizen van het Oosteinde, die met hun tuinen aan het water grensden. Op de plaats der haven staan nu de huizen der Sarphatikade. De oude Hoogesluis was, zooals men hieruit ook zien zal, langer dan de tegenwoordige.



„De Hoop" te gronde laten gaan wilde men niet en niet vergeefs deed het bestuur een beroep op de leden. En ook Prins Hendrik, die weder tegenwoordig was op het feest van 1875 beloofde bij de stedelijke autoriteiten te zullen aandringen op het in stand houden der vereeniging. Zoo is ook geschied. Na tijdelijk elders ondergebracht te zijn, kreeg men tenslotte van de gemeente de beschikking over het terrein aan de Weesperzijde, waarop weder een gebouw gesticht werd. Op dit zelfde terrein hebben wij allen voor kort het nieuwe gebouw zien inwijden, gesticht bij gelegenheid van het 75-jarig bestaan der vereeniging.

Toen het sociëteitslokaal van „de Hoop" en de oude Amstel-jachthaven van haar zetels verdreven werden, verhuisden de zeilvaartuigen, die daar steeds een onderkomen gevonden hadden naar nieuwe schuithuizen, die lagen aan den Omval bij de Spoorbrug en tegenover de fabriek Trompenburg. Het bord met het tafereel van schepen op den Amstel werd daar weder boven den ingang geplaatst. Gelukkig dat men zooveel piëteit had voor oude zaken om dit te behouden, gelukkig ook, dat de heer Carl Jurrjens het later bracht naar het Rijksmuseum om het voor verval te behoeden. Wij vinden het daar thans nog in de schepenafdeling terug. Die ligplaats aan den Omval, die zich Amstel jachthaven noemen bleef, bezat twaalf schuithuizen met gelegenheid tot berging van twintig boeiers.

Tot slot mag zeker niet verzuimd worden te vermelden, dat ook de Roei- en Zeilvereeniging „de Amstel" ontstaan is op dezelfde plaats als „de Hoop" en dat haar booten geruimen tijd een veilig onderdak vonden in de bogen van de oude Hoogesluis. Toen later deze brug verlaagd en verbouwd werd tot de brug van thans, werd de vereeniging, tien jaren na haar oprichting, verdreven en kon, dank zij de voortvarendheid van het bestuur, een clubgebouw aan den Amsteldijk gesticht worden, dat feestelijk ingewijd werd, bij welke gelegenheid roei- en zeilwedstrijden gehouden werden.

Na deze uitwijding over de Amstel-jachthaven en de nieuwe instellingen uit en naast haar ontstaan, welke na haar verdwijnen krachtig voortleefden, verplaatsen wij ons thans weder naar het IJ. Wij weten nog, dat daar in het midden der zeventiende eeuw een jachthaven bij Kattenburg was en een bij de Oude Stads Herberg, de laatste Oude Jachthaven geheeten, die wij reeds afgebeeld vonden op de kaart van Balthasar Floriszoon van 1625. Beschouwen wij echter een profiel van Amsterdam - een gezicht dus op de stad van de overzijde van het IJ af gezien - van omstreeks 1620 en geteekend door Frans van der Hoeye, dan ontwaren wij daarop de jachten niet, hoewel wij de schepen in de rommelhaven en ook de Oude Stads Herberg er duidelijk op afgeteekend zien. De stichting van deze jachthaven moet dus plaats gehad hebben tusschen de twee genoemde jaren. Ja, in nog enger tijdsverloop laat de stichting zich terugdringen, want reeds vindt men de haven vermeld in een keur van Da September 1622, waar men leest: „alsoo voor desen de Liefhebbers van de Speeljachten bij de Heeren Burgemeesteren deser stede vergunt is sekere plaetse, om hare jachten bequamelijck te mogen leggen, die alreede verscheijde oncosten van paelwerck ende anders daarop hebben gedaen."

Blijkens deze mededeeling moet toen dus de haven al eenigen tijd bestaan hebben. Omdat die plaats aan de jachteigenaren „infructueus ende ondienstigh soude sijn, tensij eenige ordre daerop werde gestelt", bepaalden „Mijne Heeren van den Gerechte" dan, dat alleen van de jachthaven gebruik mochten maken: „degeene die geadmitteert sullen sijn hare plaetse daer inne te mogen nemen ende de oncosten voor desen gedaen ende noch te doen bereijst sijn pro rata te betalen."

Met boete wordt bedreigd bij overtreding dezer bepaling. Uit deze ordonnantie blijkt ook, dat het toezicht over de haven aan „Opsinders" opgedragen was, die zelfs het recht verkregen overtreders te brengen voor de „Heeren Commissarissen van de Cleijne Saken."

Deze bepalingen bleken, zooals duidelijk zal zijn, geenszins voldoende en op den duur moest zich de behoefte doen gevoelen aan een havenreglement zonder welk er aanleiding genoeg was tot willekeur van de zijde der „Opsinders" of ongeregeldheden door de gebruikers der plaatsen begaan. Een vernieuwde ordonnantie op de jachthaven van 29 Januari 1688 leert dat maar al te duidelijk. „Mijne Heeren van den Geregte der Stad Amsterdam berigt sijnde, dat door de Houders van de Speeljagten leggende in de Haven aan de oude Stads Herberg veel ongeregeldheden werden gepleegt en dat daar door als dan onlusten komen te ontstaan als mede uit qualijk bejegenen van de Opsinders van de gemelde Haven, 't welk komt te occasioneren om dat sij luijden niet en sijn voorsien van eenige Articulen of orders waar naar een iijgelyk van hem sig heeft te reguleren en omme 't selve soo veel doenlijk is voor te komen", om al deze redenen werden door genoemd college eenige artikelen vastgesteld, een havenreglement dus opgemaakt. Dit gaf regelen op alle gewenschte punten, bepaalde de kosten voor overschrijving van een plaats ten name van een ander en stelde het havengeld voor een „Jagt of Sloep of Schuijt" vast op acht gulden per jaar. Voor een vreemd jacht dat voor één nacht ligplaats in de haven verzocht, bedroegen de kosten drie stuivers en voor volgende nachten slechts één. De ordonnantie verbiedt masten, boomen of haken aan de leuning vast te maken of de palen te kappen of te verwijderen zonder toestemming en kisten in den doorgang te timmeren hooger dan een vastgestelde maat. In de haven lag een schuitje waarmede men, behalve langs den steiger, ook op zijn vaartuig kon komen en bracht men deze schouw niet naar zijn gewone plaats, dan was drie stuivers boete daarop gesteld. Het laten openstaan van hek of voordeur kostte den vergeetachtige twee stuivers en wie met stand zeil den havenboom passeerde, verbeurde zes stuivers ten behoeve van den havenknecht. Drie stuivers kreeg deze van dengeen, die nog in de haven binnenkwam na sluiten van het hek op de verbindingsbrug naar den vasten wal. Timmeren werd zeer zwaar bedreigd. In alle gevallen werd zoo voorzien en een bepaling opgenomen over de behandeling van geschillen.

Dank zij deze ordonnantie kon de vrede voortaan gemakkelijker gehandhaafd blijven, hetgeen ook ten gevolge had dat de haven in aanzien toenam en de plaatsen daarin zeer begeerd werden. Wij weten reeds dat het bestuur opgedragen was aan „Opsinders" of „Overluijden", die jaarlijks door Burgemeesteren benoemd werden. Ook over hen en de wijze van benoeming vinden wij een ordonnantie. Den 28sten Jan. 1706 toch werd aan de Kattenburgerjachthaven, waar ook verschillen gerezen waren door gebrek aan een reglement, een dergelijke ordonnantie gegeven als die van 1688 aan de oude jachthaven en bij keur van 25 Jan. 1707 werd die nader aangevuld met de volgende bepalingen. De „opsinders" moesten telken jare in de maand Februari een lijst opmaken van zes personen, die jachteigenaar waren en gerechtigd tot een plaats in de haven, waaruit dan de Burge-meesters drie nieuwe „Opsinders" zouden benoemen. Eén bleef er jaarlijks aan, zoodat het aantal bestuurders vier bedroeg.

De aftredenden moesten ten overstaan van twee van de „oudste liefhebbers" rekening en verantwoording van ontvangsten en uitgaven gedurende het verlopen jaar doen aan de nieuw benoemden. Hoewel in den beginne de benoeming op andere wijze geschied was en de overliden toen ook voor drie of vier jaren wel aangebleven waren, was in de oude jachthaven sinds 1640 deze wijze van benoeming al gevolgd.

Later, in de achttiende eeuw, kwam hierin verandering en werden jaarlijks twee commissarissen benoemd, terwijl de jongte twee aanbleven. In de negentiende eeuw werden bestuurders dikwijls herbenoemd en werd niet meer de hand gehouden aan de oude bepalingen.



Paneel, afkomstig van Amstel-jachthaven. Gezicht op Hoogesluis en Clubgebouw van „de Hoop”  
(Nederlandsch Museum voor Geschiedenis en Kunst)

Tenslotte kreeg ook de Amstel-jachthaven haar ordonnantie en wel op 26 Januari 1736. Daar moesten de overheden telken jare in Januari rekening en verantwoording doen over de beheerde gelden ten overstaan van vier „Geïntresseerdens”, die bij loting benoemd werden. Het liggeld bedroeg vier gulden per jaar. Hoe eigenaardig is deze bepaling waarbij wij lezen: „om alle wanorders voor te komen, die geenen die een ander met scheldwoorden of vegterij zal komen te molesteeren telkens zal verbeuren een boete van drie gulden,” wat dus geen geringe straf is, want men had er bijna een jaar met zijn schip voor in de haven kunnen liggen.

Voor het dagelijksch opzicht over de havens, de bewaking en voor het openen en sluiten van den boom waren havenknechts aangesteld. Dien aan de Amstel-jachthaven hebben wij al leeren kennen. Zijn collega's aan de beide IJ-jachthavens woonden ook ieder op het terrein zelf.

Niet lang na de oprichting der Oude Jachthaven werd op het uiteinde ervan, dus geheel aan de IJ-zijde een sierlijk huisje gezet, met overdekt terrasje ervoor en van een hoog puntdak voorzien. Wij zien het huisje duidelijk op een profiel van Amsterdam gegraveerd in 1640, een profiel waarop het nieuwe Waalseiland, dat eerst in 1644 aangeplempt werd, nog niet voorkomt en ook op een ander van 1647 met adres van Jacob Savry. Hoe duidelijk staan op laatstgenoemd profiel de Oude Stads Herberg met het pleintje ervoor, de bootjes in de rommelhaven en de verschillende jachten. En het is ook een dergelijk huisje dat wij afgebeeld vinden op een prent van ruim een eeuw later uit den atlas van Fouquet en geteekend door S. Fokke, getiteld: „Gezicht bij de Oude Jaghthaven naar 't Blaauw hoofd te zien.” Achter het huisje en over het hoofd van den visscher bespeuren wij een ingang - maar niet den haveningang - waardoor juist een schuitje naar binnenliep, dat nu bezig is zeilen te strijken. Moeten wij de zeilers zien in die heeren met hun pruiken, mooie kousen, strakken broek en getailleerde jas, met een steek op het hoofd en de lange pijp in de hand, die zoo rustig zitten op het terrasje en volgen in gespannen aandacht het bedrijf van den visscher vóór de haven? Als zij het werkelijk zijn, dan zullen wij hun onsportieve kleeding vergeven op dien heerlijken avond bij den mooien zonsondergang, toen de zeilen slap neerhingen en de rook uit hun clubhuisje recht omhoog steeg. Gezeild kon er dien avond toch niet worden. Liever waren wij gestapt bij den roeier in het schuitje en hadden wij genoten van het gezicht op de oude stad met haar torens en de schepen, zich spiegelen in het gladde water.

Op eenigen afstand van de Oude Stads Herberg werd in 1661 de Nieuwe Stads Herberg gesticht. Een jaar te voren namelijk was de stad overeengekomen met Hoorn, Edam, Monnikendam en Purmerend een veerdienst op te richten met het doel om een nauwere aansluiting te verkrijgen en meerder verkeer met elkander te onderhouden. Men besloot van Buiksloot langs den Waterlandschen Dijk een jaagpad te maken, teneinde hierlangs de overdekte trekschuiten te jagen naar die verschillende plaatsen.

Amsterdam nam daarbij voor zijn rekening het maken van een vaart van Buiksloot van dien dijk af tot aan het IJ, met dijk en jaagpad daarnevens. De passagiers zouden dan met schuiten naar de Amsterdamsche zijde overgevoerd worden en daar landen aan een nieuw te stichten herberg. Er werd van toen af dan ook een dienst onderhouden, waarbij om het half uur de zware schuiten afvoeren en aankwamen.

Juist tegenover de Martelaarsgracht en bij de dubbele palenrij werd het gebouw gesticht, dat uit hout twee verdiepingen hoog werd opgetrokken en dat vele vertrekken bevatte, teneinde een behoorlijk aantal reizigers te kunnen herbergen. Het geheel stond op een vierkanten steiger met ijzeren leuning, die door middel van een lange brug waarin een afsluithek en een ophaalbrug zich bevonden, met den wal verbonden was. Aan den westkant van de Martelaarsgracht zette men dan voet aan wal. Naast de herberg, aan de IJ-zijde, was nog een huis waar wachtgehouden werd en verder had men daar den afloopenden steiger voor aanlegplaats der schuiten van Buiksloot en dien voor de kleine roeivaartuigen.

Van toen af waren er dus op zeer korten afstand van elkander twee herbergen. Het bedrijf in de nieuwe bloeide en nam toe. Daar was „het zitje" voor de Amsterdammers van een vroeger geslacht, die er hun pijpen rookten en bitterden en terwijl zij er het oog lieten wijden over het steeds wisselend schouwspel, op het nu eens kalme dan weder heftig spokend IJ, er gezellig harrewarden over de politiek van hun tijd. In de oude herberg daarentegen, waar ook verkoopingën gehouden werden, begon de nering te kwijnen, tot deze tenslotte zoo achteruit gegaan was, dat men tot afbraak besloot van het inmiddels ook bouwvallig geworden pand. Zoo verdween de herberg in 1755, waarbij echter de lange verbindingssteiger met zijn ophaalbrug en poort bleven als toegang naar de jachthaven, het wachthuis daarnaast en de aanlegplaats voor de kleine schuitjes. De ruimte, waar zij gestaan had, nu vrijgekomen, vormde later bestraat, een aardig pleintje, waar als van ouds de wandelaars nog gaarne kwamen om wat frisschen wind te happen en te genieten van het uitzicht en het bedrijf te water.

Die jachthaven echter bleek na verloop van tijden niet meer te voldoen en een groot bezwaar was ook dat er door aanslibbing te weinig water stond. Daarom werd ze in het jaar 1780 verlegd juist naar de andere zijde van de voormalige herberg. De jachten kwamen nu te liggen tusschen de twee rijen evenwijdige palen en zoo was de strekking van de haven dus niet meer loodrecht op, maar evenwijdig met den wal. Op de oude kaarten der stad van dien tijd vindt men ook dat de naam jachthaven verplaatst is, alleen treft men nog wel - en dit is dus fout - het rijtje jachten van vroeger op de oude plaats aan.

Van het pleintje af bereikte men nu door een poort de jachthaven. Boven deze stond een afbeelding van eenige op het IJ zeilende jachten en daarbij dit vers:

*Het Amstelvolk geneigd om Zee en 't IJ te bouwen,  
Vertoont U hier in 't klein haar aangeboren Aart,  
De wijze Raad vergunt daar toe dees plaats te houën,  
De Hemel zegen' Haar en groote en kleine Vaart.*

Ging men dan die poort binnen, dan las men aan de binnenzijde de volgende bedreiging, die natuurlijk naar oud gebruik op rijm gesteld was:

*Die deze Deur laat openstaan,  
Moet voor twee Stuivers ter Beurse gaan.*

Deze nieuwe haven was ruim 425 voet lang en 84 breed en bevatte in 1781 50 jachten, die in 2 rijen lagen, te weten 32 aan de eene en 18 aan de andere zijde. Er was een huis voor de overheden en een voor den havenknecht en verder hadden de eigenaren van de jachten het recht bij hun ligplaats een „Speelhuisje" te zetten. De haven was dan ook aan beide zijden aardig volgebouwd met dergelijke optrekjes, enkele waren zeer mooi, andere hingen volgens de afbeelding in de Maandelijksche Nederlandsche Mercurius van 1781 wat scheef. Dat waren dan zeker de hokjes die uitsluitend dienst deden voor berging van touwwerk, inventaris en verder materiaal. Maar nog geen vijftigtal jaren later, werd zij opnieuw bedreigd. De plannen voor de afsluiting van Wester- en Oosterdok door middel van dijken met bij behorende sluizen werden gemaakt. Aan het einde van het Singel bij den Droogbak zou de Westerdoksdijk aanvangen en van daar met een flauwe bocht loopen naar de Westerdokssluis van thans, om in rechte lijn van daar te loopen naar het Blauwhoofd. Op korten afstand zou de dijk om dit bolwerk heenbuigen en even verder het land bereiken en zich aansluiten bij de verdere bedijking, t.w. den Spaarndammerdijk.

De dijk liep juist over de plaats, waar eens de Oude Stads Herberg stond en waar de jachthaven zich nu nog bevond. Deze moest dus verplaatst worden, hetgeen op de volgende eenvoudige wijze geschiedde, dat men de ligplaats, die lag tusschen de aloude dubbele palenrij en aan de Oostzijde der Oude Stadsherberg, thans enkele honderden meters oostwaarts bracht tusschen dezelfde palenrijen aan de westzijde van de Nieuwe Stads Herberg.

Blijkens een gekleurden plattegrond van Amster-dam aanwezig in het Gemeente-Archief en dateerend van omstreeks 1825, was toen reeds de verhuizing geschied. Alles bij de Oude Stads Herberg is verdwenen en de jachten zijn overgebracht naar de Nieuwe. Op een gedrukte kaart van 1826 van de Gebroeders van Cleef vinden wij hetzelfde. De Westerdoksdijk is nog niet gelegd, maar alle steigers en remmingen bij de Oude Stads Herberg zijn weg, terwijl alleen nog maar de dubbele palenrij van de Nieuwe Stads Herberg tot het Blauwhoofd geteekend staat. Zij was voorloopig als golfbreker nog gebleven. Op een volgende kaart van Mortier Covens en Zoon van 1829 staan Ooster- en Westerdoksdijk reeds geteekend. De afsluiting der dokken was echter toen nog verre van gereed, want de bouw der Oosterdoksluis duurde van 1830 tot 1832 en de fundeering van de Westerdoksluis werd gelegd in 1831 terwijl de eerste en plechtige door-schutting eerst drie jaren later plaats vond.

Wij zien dus: de oude jachthaven, die twee eeuwen bij de Oude Stads Herberg gelegen had, was verplaatst en de jachten vonden een nieuwe ligplaats bij haar opvolgster. Ditmaal zou het echter slechts voor een halve eeuw zijn. Verschillende afbeeldingen, prenten, zoowel als foto's toonen ons de jachthaven en de schepen. Aan het nog steeds levendig plekje aan het IJ, waar de booten, maar nu ook stoombooten, af- en aanvoeren, lagen de jachten veilig tusschen hun palen.

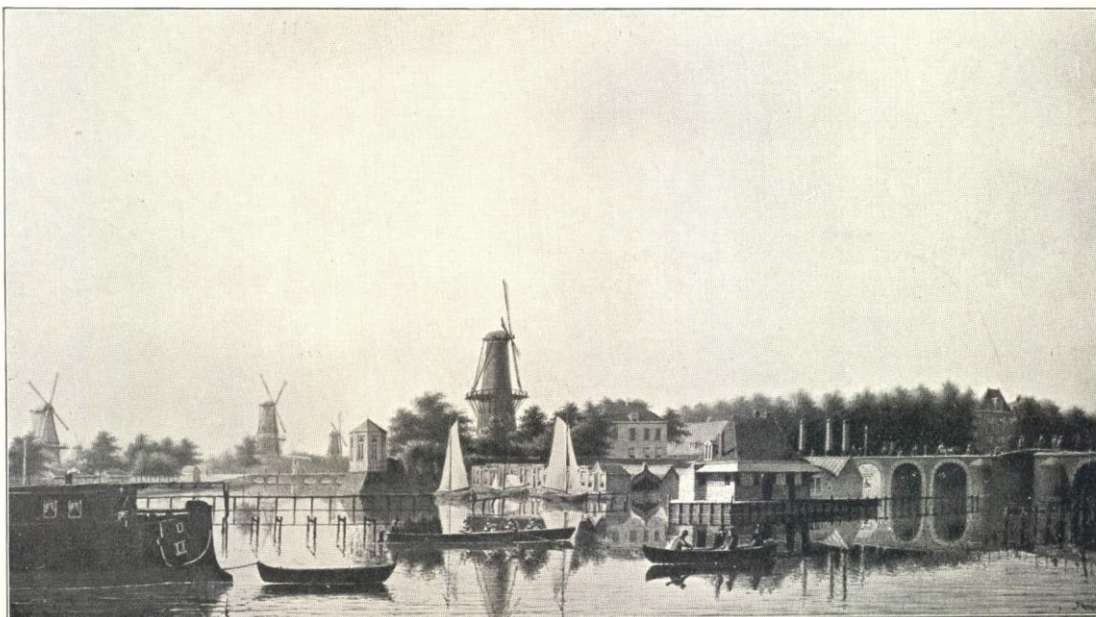
Op de steigers daaraan gebouwd, stonden dergelijke huisjes als weleer in de oude haven, daar zaten de eigenaren en werd de inventaris geborgen.

Moeilijke oogenblikken doorleefde deze nieuwe haven met Kerstmis 1836, toen een geweldige storm woedde. De schepen, voor anker liggend op het IJ, gingen op drift, hun ankers en trossen braken en zij werden gedreven tegen de palen waar zij groote schade beliepen. Z66 trilde de Nieuwe Stads Herberg op haar grondvesten, dat de bewoners het gebouw verlieten en een goed heenkomen en veilig onderdak aan wal opzochten. En ten slotte de haven. Aan hun meertouwen rukten de jachten. Vele beliepen schade. De huisjes werden door elkander gegooid, de leuning knapten af. Toen des morgens men langs de Haringpakkerij het oog liet gaan, dreven daar inventarisdeelen der jachten en planken en deuren, die van de theehuisjes afkomstig waren. Het zal een treurig gezicht geweest zijn. Deze beruchte storm richtte in Amsterdam zoowel als elders de grootste schade aan.

De reeds genoemde Oosterdoksdiijk ving aan op de plaats waar wij hem thans nog kennen bij het scheepvaarthuis en liep van daar in een groote bocht naar rechts via de Oosterdoksluis en vervolgens buitenom Kattenburg, de volgende eilanden en de Stads Rietlanden naar den Diemerdijk bij Zeeburg. Hij had de Kattenburgerjachthaven ingesloten, die daarop dan ook haar beteekenis

Toch och wist deze het nog tot omstreeks 1860 uit te houden vóór dat ze verdween. Aan het einde van Kattenburg werd naderhand het land nog wat aangeplempt en op de plaats der haven ligt heden ten dage het Mariniersplein.

De watervlakte vóór de stad, welke buiten deze bedijking was gebleven en dus lag tusschen Kraansluis en Singel, werd het Open Havenfront geheeten. Sterk aan aanslibbing was dit havengedeelte onder-hevig, dat slechts voor de binnenvaart gebezigd werd en voor groote schepen zelfs onbruikbaar was. Erger werd dit nog toen men omstreeks 1855 besloot aan de bestaande doksdijken verlengstukken te maken, die zouden dienen als aanlegplaatsen voor stoombooten. De beide verlengstukken, het Ooster- en Westerhoofd geheeten, sloten het Open Havenfront nog meer in en hielpen slechts de aanslibbing te bevorderen. Bij laag water was ten slotte de toestand reeds zoo, dat de jachten vaak niet eens meer konden uitvaren en aan den grond bleven steken.



Gezicht op de Hoogesluis en Amstel-jachthaven door J. M. A. Rieke (Gemeente-Archief Amsterdam)



Maar al was de toestand onbevredigend - die ongetwijfeld verbeterd had kunnen worden, wanneer na de afdamming van het IJ bij Schellingwoude Open Havenfront en verdere deelen der haven op genoegzame diepte gebracht waren toch sloeg den Amsterdammers de schrik om het hart toen de plannen bekend werden voor den bouw van het Centraal Station. Daarmede was ook voor de jachthaven aan de Nieuwe Stads Herberg haar uur geslagen, want het Open Havenfront zou aangeplempt worden en op de aldus gevormde eilanden het station gebouwd, dat verbinding zou brengen tusschen de spoorlijnen van den Hollandschen Ijzeren Spoorweg en die van den Rijnspoorweg, die onderscheidenlijk eindigden bij Haarlemmer- en Weesperpoort.

Het verzet bleef niet uit en ook de Raad verklaarde zich tegen de plannen, doch dit alles baatte niet. Nadat de zaak lang sleepende gehouden was en de plannen herzien, werd tot den bouw besloten, daar het ongerief ontstaan door den onhoudbaren toestand op spoorweggebied ten slotte zwaarder woog dan de belemmeringen de scheepvaart in den weg gelegd.

Het zal duidelijk zijn dat èn de kwestie der aanslibbing voor de jachthaven èn de dreigende plannen van het Centraal Station niet nalieten zeer nadeelig te werken op den bloei der zeilsport en het verkeer aan de jachthaven. Daarnaast staan dan nog toenemen van het reizen en het opkomen van andere sporten, die nu ook de aandacht gaan vragen en niet het minst de bloei waarin de roeisport aan den Amstel zich verheugde. Kortom, na het midden der vorige eeuw was de groote bloei der zeilsport voorbij. Wel hadden de liefhebbers nog hun huisjes aan de haven, waar zij dikwijls 's avonds zaten of kwamen om te genieten van het vuurwerk dat bij feestelijke gelegenheden aan de overzijde afgestoken werd, maar de jachten verdwenen al meer en meer.

Zien wij de prent van W. H. Eickelberg uitgegeven bij C. F. Stemler in 1871, de jachthaven bij de Nieuwe Stads Herberg voorstellende, dan ontwaren wij tot onze verbazing ook slechts drie masten en dat dan nog van kleine vaartuigen; andere scheepjes zoeken wij tevergeefs. De belangstelling was zoo zeer bekoeld, dat van een paar dier huisjes, ondanks nasporing en openbare oproeping de rechtmatige eigenaars niet eens kwamen opdagen. De schuitenhuizen met hun „paalwoninkjes," reeds lang verwaarloosd, wachtten op den genadeslag. Toch werden ze, verweerd, verveloos en bouwvallig als ze waren, duur door den Staat onteigend. In 1873 verdwenen zij voor de aanplemping van het Open Havenfront, met herberg, steigers en remmingen inclus. En met dit alles werden ook opgeruimd de oude palen, die eeuwen lang den waterkant der stad tegen golfslag beveiligd hadden. Toen die weg waren, toen spatten de golven en het schuim van het IJ, die groote watervlakte, bij krachtigen oostelijken wind hoog tegen de Haringpakkerij. De heer Carl Jurrijens haalde dit nog als een oude herinnering op. Hij kon zich nog voor den geest halen het „theehuisje" dat zijn grootvader - een bekend zeilliefhebber, die reeds behoorde tot de deel nemers en prijswinnaars der allereerste wedstrijden der Nederlandsche Zeil- en Roeivereeniging, daar bezeten had aan de jachthaven. Doch de toestand dat de Haringpakkerij als een strandboulevard was, heeft niet lang geduurd. De eilanden voor station en rangeerterreinen werden aangeplempt, waarmede de stad verloor haar heerlijk aanzien van de waterzijde.

Tot genoemd jaar 1873 hadden de overliden der jachthaven nog het toezicht over het geheel verlopen bedrijf. Toen de haven opgeruimd was, gingen de enkele overgebleven vaartuigen uiteen; zij raakten verspreid, zwierven hier en daar rond. In de volgende jaren lagen zij in de dokken, of aan een werf of in een hoekje bij een brug.

De een onderhield zijn schip zelf, de ander had er een mannetje voor, dat toevallig waker was over een opgelegd schip waar langs zijde dan nog wel een jacht liggen kon. Enkele boeiers hadden een ligplaats bij het badhuis van Heemstede Obelt niet ver van de Oosterdoksuis. De heer Jurrjens wist nog gezien te hebben hoe de boeiers „Albatros" en „Noordster" - welk laatste jacht wij thans nog kennen en thuishoort in Leeuwarden - gemeerd lagen aan een steiger buiten de Nieuwe Brug aan het einde van het Damrak. Met een schuitje moesten de zeilers naar boord varen. Aan de binnenzijde van de brug, aan den kant van het Damrak dus, had de heer Jurrjens zelf een jachtje liggen. Later was hij evenwel genoodzaakt daarvoor een andere ligplaats te zoeken en wel aan de binnenzijde van de Westerdoksuis, totdat hij tenslotte den weg opging, die velen voor hem gegaan waren en hij verhuisde naar den Amstel waar de zeilsport zeer bloeide. Daar vonden tenminste aan de jachthaven bij de Hoogesuis tijdelijk nog de vaartuigen een onderkomen en later verhuisden zij mede naar den Omval. Toen de Amstel wijder was dan thans het geval is en nog geen hooge huizenrijen den wind tegenhielden was het zelden daar wel mogelijk, al was het dan niet ideaal en zeker niet voor kielbooten, die in aantal vermeerderden. Dank zij al die vaartuigen heerschte er groote drukte en ongemeene gezelligheid. Aan het maken van een tocht naar het IJ of de Zuiderzee dacht men nauwelijks; het was een groote onderneming. Daar vertoonden Zich dan ook haast geen groote jachten meer. Zoo wisten de heeren Bakker, - eigenaars van den beroemden en onoverwinnelijken boeier Bato, die ook toebehoord had aan hun vader, den laatst-overgebleven bestuurder der oude jachthaven nog mede te deelen, dat zij die de IJ-zijde trouw gebleven waren, op de Zuiderzee maar zelden andere pleziervaartuigen ontmoetten.

Maar al was aan den Amstel de toon op het water gezellig, al werd er geroeid en gezeild, het echte zeilen, het ware, was het toch niet. En vele dier jachten, die een heenkomen naar den Amstel gezocht hadden, maar oorspronkelijk voor breeder water bestemd waren, kwamen daar minder tot hun recht. De eigenaars hadden er elders meer genot van kunnen hebben.

Want zeilen is niet alleen gezellig en prettig in een boot zitten en vooruitkomen door middel van wind en zeilen, het laatste toch een kunst voorwaar, die veel handigheid eischt. Neen, zeilen is meer, doch noemen wij het dan varen! Dan wordt naast de kunst met de boot om te gaan nog kennis vereischt van de zeemanschap en de zeevaartkunde. Wij moeten dan den strijd met wind en zee ook op breed en open water durven aanbinden. Ook wanneer wij niet meer voor een bui in het riet kunnen schuilen, moeten wij ons schip meester blijven; wij moeten weten onze plaats te bepalen op zee en onzen koers kunnen vaststellen naar de haven van bestemming. Ja vele kundigheden worden dan vereischt. Wie zóó vaart smaakt het hoogste genot van zijn jacht.

Al voelden die jachteigenaren het zeker niet zóó sterk, toch moest wel blijken dat de grootere vaartuigen op den Amstel niet op hun plaats waren. Kleinere schuitjes kwamen dus meer in zwang en hetzelfde verschijnsel had zich ook al aan het IJ voorgedaan, waar door de droogmaking der Haarlemmermeer in het midden der vorige eeuw, de afsluiting van het IJ vijftien jaren later en de verdere inpolderingen, heerlijke watervlak ten verloren gingen en den zeilers meer en meer nog slechts binnenwateren geboden werden.

De talrijke liefhebbers van de zich snel en krachtig ontwikkelende roeisport - zouden onder gunstiger omstandigheden velen van hen geen zeilers geworden zijn? - kwamen ook met hun scheepjes op den Amstel en zoo nam het aantal vaartuigen daar voortdurend toe; met dit echter, dat der stoombooten, die op Zondag naar het Kalfje voeren, waardoor zeilen dikwijls lastig, ja zelfs gevaarlijk werd.

Dit laatste bleek maar al te zeer bij het ongeluk met de tjotter van den heer Volk, waarbij vele personen om het leven kwamen. Sindsdien begon het zeilen aan den Amstel te kwijnen en verplaatste het centrum zich weder naar het IJ, waar de omstandigheden inmiddels gunstiger geworden waren en de liefhebberij zich hersteld had. De zeilers, die den Amstel van ouder tot ouder als hun terrein gebruikt hadden, verdwenen; de roeisport legde er nu voorgoed beslag op. Maar hiermede zijn wij al reeds in de negentiger jaren aangekomen.

Met het sloopen en verdwijnen van de jachthaven aan de Nieuwe Stads Herberg eindigde niet alleen de geschiedenis der jachthavens aan het IJ, afgesloten werd ook een schitterend tijdperk van watersport. Waar de zeilers der IJ-zijde voortaan zooveel last ondervonden om een veilige en rustige ligplaats voor hun schip te bemachtigen, daar spreekt het dat het genoeg verdween. Was de liefhebberij al gedaald, nu treedt een periode van diep verval voor de watersport in. Meer dan twee en een halve eeuw hadden de jachten een ligplaats gevonden aan de buitenzijde der stad en steeds nagenoeg op dezelfde plaats. De jachten waren eens een glorie voor de Amsterdammers; het zeilen onder admiraalschap, de wimpel tochten of spiegelgevechten en waterfestijnen, het waren feesten voor het volk geweest. Nu ging alles te niet; de enkele vergeten boot zwierf ergens in een verlaten hoekje. De glorie-tijd der zeilerij was voorgoed voorbij. Maar al werd wat verloren gegaan was niet wederopgebouwd, de liefde voor het water, de belangstelling voor de schepen en varen, eigenschappen behorende bij ons volkskarakter, die waren het die bleven, al was het dan maar in sluimertoestand en bij een klein groepje personen, dat verlangde naar wijd en open water en dat zich tusschen de nauwe Amstelboorden niet gelukkig voelen kon. En zij waren het ook die na ruim tien jaren opnieuw de zeilerij deden opbloeien, die een nieuwe periode daarmede inluidden, een tijdvak van ontwikkeling en bloei, waaraan de malaise na den grooten oorlog wederom een einde gemaakt heeft.