

Cover Page



Universiteit Leiden



The handle <http://hdl.handle.net/1887/18697> holds various files of this Leiden University dissertation.

**Author:** Beulakker, Eerde Hendrik Geert Taeke Maria

**Title:** Onderscheid moet er zijn : pleziervaren in Nederland, een cultuurgeschiedenis

**Date:** 2012-04-04



**Figuur 3** Foto van een gravure van Solomon Saverij, een speeljacht onder zeil, 1640, fotocollectie Fries Scheepvaart Museum Sneek. (De gravure bevindt zich in de collectie van het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam, inventarisnummer A.0145(121)7).

## **Hoofdstuk 2. Spelevaren**

### **2a. Speeljachten in Amsterdam**

'Yacht, from the Dutch *jacht* (p.p. of *jachten*, to hurry, to hunt), originally a vessel of state, usually employed to convey princes, ambassadors or great personages from one kingdom to another' (Falconer, *Marine Dictionary*, 1771); later any vessel propelled by either sail or power used for pleasure and not plying for hire. The word entered the English language in 1660, the year of restoration of Charles II and the presentation to him by the States General

of Holland of the Navy (100 tons, 8 guns) as a private pleasure vessel.<sup>59</sup> Aldus omschrijft Peter Kemp de oorsprong van het Engelse woord *yacht*. Het afgeleide werkwoord *yachting* verwijst, zo voegt hij eraan toe, naar 'the sport of racing or cruising in yachts under sail or power'. Zoals we reeds lizen, reisde het woord *yacht* krap twee eeuwen na het genoemde Hollandse cadeau aan de Engelse vorst in Londen, terug naar Rotterdam, waar het in de vorm van de Yacht Club een koninklijk onthaal kreeg. De metamorfose van jacht naar *yacht* laat hierbij en passant zien hoe destijds de maritieme dominantie verschoof van Amsterdam naar Londen.<sup>60</sup>

Op 10 september 1622 vaardigde het Amsterdamse stadsbestuur een zogenaamde keur uit ten behoeve van een jachthaven in aanbouw. Het ging om drie voorschriften waaruit kan worden opgemaakt dat de liefhebbers van speeljachten eerder dat jaar 'sekere plaetse om hare jachten bequamelijck te mogen leggen' toegewezen hadden gekregen. Het stadsbestuur was namelijk van mening dat een jachthaven 'infructueus ende ondienstigh' zou zijn 'tensy eenige ordre daerop werde gesteld'. Daarom moesten er 'opsieners' worden aangesteld die overtreders van de in de keur opgestelde regels voor het gerecht konden brengen. De 'sekere plaetse' die de jachteigenaren kregen toegewezen, betroffen een smalle strook water van het IJ in het westelijk deel van de haven ter hoogte van de Houttuinen, tussen de palengordel, de Stadsherberg en de Nieuwe Waal.<sup>61</sup> Die palengordel bestond uit een dubbele rij houten palen die door openingen was onderbroken om kleinere schepen door te laten. 's Avonds, bij het luiden van de poortklok, werden deze doorgangen met drijvende bomen afgesloten. In de vroege ochtenduren werden ze bij het luiden van de klok weer weggehaald.

De Stadsherberg was in 1613 halverwege de palengordel opgetrokken ten behoeve van de opvang van reizigers. De jachthaven werd vermoedelijk in de herfst van 1622 officieel geopend. Bij die gelegenheid kregen de eigenaren van een ligplaats een sleutel van het houten poorthek dat de toegang vormde onder een beschilderd paneel. Zes jaar na de opening van de jachthaven vaardigde het stadsbestuur een havenordinantie uit die duidelijk uitgebreider was dan de aanvankelijke keur. Zo lezen we in artikel 10: 'Soo ymand de voordeur of hekdeur laat open staan, sal voor iedere deur verbeuren telkens twee stuyvers voor de havenknecht'. De jachthaven bood aanvankelijk plaats aan 41 pleziervaartuigen, en

---

<sup>59</sup> Kemp, *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, 947.

<sup>60</sup> Dat de Amerikanen in tegenstelling tot de Engelsman Peter Kemp het oorspronkelijke Nederlandse woord 'jagt' of 'jacht' misverstaan, laat de Amerikaan L. Francis Herreshoff, telg uit een fameuze familie van wedstrijdzeilers en jachtontwerpers, zien. In zijn boek *The Golden Age of Yachting* (de eerste editie uit 1963 heette *An Introduction to Yachting*), vertelt de auteur dat *yacht* van jagen is afgeleid, wat zou staan voor 'a boat drawn by horses'. De boten zelf zouden 'swift light boats' zijn geweest, 'handsomely furnished and beautifully decorated'. De populaire trekschuit stond juist *niet* model voor het speeljacht.

<sup>61</sup> Robert Vorstman schreef in *Spiegel der Zeilvaart* (1982, nr. 8 en 1983, nrs. 2, 7 en 8) vier artikelen over de pleziervaart in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw. In 1925 had watersporthistoricus Ernst Crone in zijn *Bladzijden uit de geschiedenis der jachthavens en van de zeilsport te Amsterdam* al eerder gepubliceerd over de wortels van het pleziervaren in Nederland. Crone verzuumde echter bij zijn bronnenonderzoek grondig gebruik te maken van het Archief van de Oude Jachthaven. Vorstman maakte deze omissie goed en ik put mijn informatie hoofdzakelijk uit zijn vier artikelen.

iedere ligplaats had een nummer. In de loop van de jaren nam het aantal schepen geleidelijk toe. Wat ook toenam waren de aantallen en de grootte van de hokken waarin de jachteigenaren hun zeilbenodigdheden opborgen. De hokken groeiden uit tot kleine huisjes met ramen en eenvoudig meubilair waarin men 's nachts kon slapen. Ook kreeg de jachthaven meer voorzieningen: een vlot, een windas om een jacht te krenge, een slijpsteen, schrobbers en schrapers. Ook een 'secreet' voor algemeen gebruik. Ten behoeve van de 'overlieden', de Heeren bestuurders of bestierders, werd eind 1644 aan de havenzijde een houten huisje opgetrokken waarin men ondermeer kon vergaderen. Ondanks voorzorgsmaatregelen werd de jachthaven af en toe opgeschrikt door inbrekers, die als het donker was zowel de speelhuisjes als de speeljachten openbraken en eigendommen stalen. De overlieden namen afhankelijk van de intensiteit van de diefstallen soms nachtwakers in dienst, waarvoor de jachteigenaren (de Heeren liefhebbers) in de kosten moesten bijdragen. Veel later, in 1781, werd de jachthaven afgebroken en verplaatst. De reden was dat er inmiddels hogere eisen aan de speeljachtenhaven werden gesteld, zoals: plaats voor minstens vijftig jachten, ruimere in- en uitvaart, betere beschutting tegen zowel golfslag als diefstal, meer ruimte voor speelhuisjes voor de jachteigenaren, een groter en fraaier huis voor de Heeren bestierders en een beter onderkomen voor de havenknecht. De Stadsherberg uit 1630 was al eerder in 1755 gesloopt.

Naast de oude jachthaven was er in 1626 vermoedelijk ook nog een klein haventje in het oostelijk deel van de haven. Zekerheid biedt een stadsprofiel uit 1638 waarop een vierkante afgeperkte ruimte te zien is en waarop een zekere Tobias van Domselaer doelde toen hij in 1665 in zijn *Beschrijving van Amsterdam* over een tweede haven 'ten oosten over 't tegenwoordige West Indisch Huysch' sprak. Over de derde jachthaven is meer bekend. Kattenburg was een van de drie oostelijke eilanden die deel uitmaakten van de grote stadsuitbreiding van 1657, en aan de noordzijde ervan verscheen tegelijk een nieuwe jachthaven die mogelijk in 1662 werd geopend. Boven de toegangspoort was een bord bevestigd met het opschrift: 'Hier toonen d 'Amstelaers, zeebouwers uyt der aert, Dat d 'een zoowel uyt lust als dáert uyt liefde vaert'.<sup>62</sup>

Ruim een eeuw later beschikte deze haven over zestig ligplaatsen, waarvan de helft particulier eigendom was en de andere helft huurplaatsen. Kennelijk was de behoefte aan jachthavens in de eerste helft van de 17<sup>e</sup> eeuw in Amsterdam zo groot dat in het zuidelijk deel van de stad, aan de oever van de Amstel, een vierde jachthaven noodzakelijk werd geacht. Deze haven, schuin tegenover de Blauwbrug, staat voor het eerst afgebeeld op een kaart van Hendrik Hondius van voor 1636. Zij werd tot tweemaal toe verplaatst: eerst naar de overkant van de rivier, vervolgens, in 1718, naar de hoge sluis.

In de genoemde jachthavens lagen 'jagten, chaloupen, schuyten et cetera.' Van deze categorieën waren de jachten het grootst.

Het waren speeljachten, met platte en hoge spiegels, in tegenstelling tot het voorschip, dat laag en rond was. Het tuig bestond uit één mast met zeil: het hekjacht, of het bestond uit

---

<sup>62</sup> Thomas, *De Waterkant. Een boek voor allen die van het water houden*, 194.

twee ongelijke masten met ieder een zeil: het bezaanjacht. Zoals we al zagen, was de aanduiding 'jacht' niet gereserveerd voor een bepaald scheepstype, maar voor een schip dat snel zeilt, dat kan jagen, voortjagen, opschieten, snel zeilen, jacht kan maken of een ander schip kan najagen. Snelle, wendbare, schepen waren van groot nut in alle sectoren van de scheepvaart, of het nu de oorlogsvaart, de handelsvaart, het personenvervoer of de visserij betrof. De afmeting van deze speeljachten varieerde van ongeveer 30 tot ruim 50 Amsterdamse voet.<sup>63</sup> Het dominante speeljacht zou overigens na 1650 geleidelijk aan de boeier worden. Mede dankzij de Amsterdamse zeeschilders Willem van de Velde de Oude en zijn beide zonen kunnen we ons vandaag de dag goed een voorstelling maken van de boeiers die als pleziervaartuig dienst deden. Van origine een vrachtschip voor de kustvaart, evolueerde een kleinere versie van de vrachtboeier met zijn soepele rondingen en grote breedte tot boeierjacht. Naast toegenomen sierlijkheid in de romp en het tuig, dus vormverfijning, kregen de boeiers als speeljacht aanzienlijk meer luxe en comfort in de vorm van versiering en een riante roef. Melchior Fokkens beschreef deze boeier-speeljachten als 'weelde ten top, juweeltjes, gebeeldhouwd en verguld' en met 'kostelijke kameren gelijk Princenwoonungen'. Dat dit vertoon van luxe en protserigheid van de nieuwe rijken in die tijd op de hak werd genomen, toont het gedicht van Vader Jeronimus: 'Hij rekest voor plezier in den Amstel of op 't Y met zijn vrinden te vaaren; Maar hij moet zorg draagen voor wijn en banket en al die snaaren; Hij moet schippersknecht zijn bovendien; en wordt het stil. De vrinden stappen uit, en hij mag roeijen, zoo hij binnen komen wil.'<sup>64</sup>

Die constatering van de spotdichter Jeronimus dat de eigenaar zelf zou moeten roeien, toont de weerzin tegen de overdadige en opzichtige weelde. Alle speeljachteigenaren hielden er overigens bemanning op na.

Uit belastinggegevens blijkt dat omstreeks 1725 in de Oude Haven twee derde van alle speeljachten boeiers waren.<sup>65</sup> Ik wil hier nog aan toevoegen dat onder de speeljachten zeer uiteenlopende typen boten vielen. De jachten met één mast waren hekjachten in het klein. De speeljachten met twee masten waren al groter en luxer, en leken minder op werkschepen. Voorts waren er trekjachten en roei-jachten.<sup>66</sup> In het algemeen kun je zeggen dat hoe groter en luxer het speeljacht, en hoe minder het nog aan een werk- of dienstschip deed denken, hoe hoger de prijs en hoe groter de status was. Spelevaren moet destijds wel een passieve bezigheid voor de eigenaar zijn geweest. De schipper en de knecht hadden de touwtjes in handen en een beroepsbemanning roeide.

Het zou een misverstand zijn te denken dat er met het ontstaan van de eerste jachthavens in Amsterdam, enkel met speeljachten voor het genoeg werd gezeild. Ook allerlei andere boten werden hiervoor gebruikt; met sloepen en jollen, schuiten en schuitjes, stuk voor stuk werkschepen, ofwel 'broodschepen', werd op het IJ of op de Amstel voor de lol geroeid en gezeild. Er is geen enkele reden aan te nemen dat spelevaren, dus 'zoowel uyt lust als uyt

---

<sup>63</sup> De Amsterdamse voet was 0,283 meter lang.

<sup>64</sup> Ter Gouw, *De Volksvermaken*, 608.

<sup>65</sup> Vorstman, 'Pleziervaart in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw', in: *Spiegel der Zeilvaart*, 8, 1983.

<sup>66</sup> Spits, 'Spelevarend door Holland' in: Beukers, *Hollanders en het water*, deel 2, 506.

liefde' het water opgaan, 'ontdekt' werd na 1600, niet in Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht of Gouda, en evenmin in de Zaanstreek, laat staan in Friesland.

Maar het nieuw laten bouwen van een speeljacht, op de eerste plaats bedoeld voor admiraalzeilen, een pleziertochtje of een zeilwedstrijd, dat was wel nieuw; een jacht met twee masten dat niet alleen snel voer, maar waarmee je ook pronken kon. Jachten, vooral de grotere, die uitbundig waren versierd met kleurrijk houtsnijwerk: vogels, mythische figuren en vergulde krullen. Het varen met speeljachten van toen roept het beeld op van een zeer welgestelde eigenaar die zijn bemanning aanspoort tot vlot inhalen, en de visserman en vrachtschipper het nakijken gunt in het kielzog van een hoog opzichtig versierd achterschip.

Zeg je speeljacht, dan zeg je Amsterdam, de waterstad die vier eeuwen terug zo'n unieke fase in haar bestaan doormaakte. Dat juist deze stad de bakermat van het Europese pleziervaren werd, was zeker geen toeval, en de bewering dat het pleziervaren wel in Amsterdam *moest* beginnen is goed verdedigbaar.

Een van de eerste tekeningen van Amsterdam, uit 1589, laat vanaf de Amstel een stad en een rivier vol bedrijvigheid zien: karren, voerlieden, roeiboten, zeilschepen en trekschuiten, allemaal op weg van en naar het nog kleine Amsterdam. In 1514 woonde al meer dan de helft van de Hollanders in een van de steden. Halverwege de 16<sup>e</sup> eeuw woonden er in Amsterdam 11.000 mensen, in 1600 was het inwoneraantal 50.000, in 1630: 120.000, in 1650: 160.000 en na 1700 zou het inwoneraantal schommelen rond de 220.000. Tussen 1600 en 1800 trokken er al met al ongeveer 325.000 nieuwkomers naar Amsterdam. Daarvan was zo'n 40 procent afkomstig uit de provincies van de Republiek, de meerderheid echter was immigrant.<sup>67</sup>

Die massale toestroom moet de stad overwegend een sfeer van bruisend economisch optimisme hebben gegeven. De val van Antwerpen in 1585, waarbij deze stad definitief door de hertog van Parma werd ingenomen, bleek voor Amsterdam een belangrijke impuls. De Schelde werd immers door Zeeuwse kapers afgesloten, waardoor de Antwerpse handel instortte. Amsterdam bleef buiten het strijdtoneel van de Tachtigjarige Oorlog.

Tienduizenden immigranten uit de Zuidelijke Nederlanden vestigden zich in Amsterdam. Ze namen hun handelskennis, kapitaal, ambachten, kunstzinnigheid en hun taal en cultuur mee.<sup>68</sup>

De eerste aanblik die men kreeg bij het binnenvaren van het 17<sup>e</sup>-eeuwse Amsterdam vanuit de Zuiderzee, was een woud aan masten, wimpels en torens. Er stonden molens op de wallen, houten kranen staken omhoog, en dichtbij krioelde het van de roei- en zeilbootjes. Daarachter stonden, stijf en statig, de kapiteinswoningen van de Zandhoek en de Buitenkant,

---

<sup>67</sup> Mak, *Een kleine geschiedenis van Amsterdam*, 59 en 134. Antoni Maćzak relateert terecht in zijn boek *De ontdekking van het reizen* (p. 353), dat er in de Nederlanden van begin 1600 weinig statistische informatie bestond, hooguit wat abstracte cijfers betreffende het aantal bewoners van een weeshuis in Amsterdam of de productie van bier. Zo verschillen de cijfers van Mak ook met die van Frijhoff en Spies, *1650: bevochten eendracht*, 167.

<sup>68</sup> Ibid., Mak, 96.

de tegenwoordige Prins Hendrikkade. Op de vele steigers liepen overal sjouwers en handelaren, en op de kaden werd gehandeld in melk, eieren, stro, kalk, en wat verder maar vanuit het Noord-Hollandse platteland aan de overkant van het IJ werd aangevoerd. De kleinere schepen voeren het Damrak op en losten hun spullen. De grotere 17<sup>e</sup>-eeuwse koopvaarders konden daar niet komen, ankerden in diep water voor de palissades en losten hun goederen met de lichters. Langs de 3 kilometer lange flauwe bocht voor de waterrijkste stad van Europa<sup>69</sup> was een compleet waterlandschap ontstaan, door aanlegsteigers en looppaden in stukken verdeeld. De grote schepen lagen tussen meerpalen, de talloze kleine scheepjes in de afgebakende vakken.<sup>70</sup>

Het succes van Amsterdam na 1600 is af te lezen aan de snelle groei van het aantal rijken in de stad. Woonden er in 1585 hoogstens vijf of zes mensen die 100.000 gulden bezaten, binnen één generatie was het aantal rijkaards twintig maal zo groot. Vrijwel allemaal waren ze koopman-nieuwe-stijl. Ze verhandelden goederen op de beurs of elders, zonder er zelf een oog op te hebben geworpen. Het verdiende geld werd geïnvesteerd in kostbare expeditie naar Indië of West-Indië, of in droogmakerijen als de Purmer, de Schermer en de Beemster. De vanaf het tweede decennium ingerichte grachtengordel werd voor de koopman-regent het exclusieve stadsdeel om te wonen. Het meeste geld werd overigens verdiend met de scheepvaart binnen Europa, met name de handel met landen rondom de Oostzee en de Baltische zee: 'de moedernegotie', waarover later meer. De technologische superioriteit op het gebied van de scheepsbouw droeg hier flink aan bij.<sup>71</sup> Zo was de wendbare fluit een goedkoop vrachtschip waarmee met een kleine bemanning kon worden gezeild.

Rond 1650 hadden de Hollanders ruim zevenhonderd schepen in de zeevaart, een handelsvloot die omvangrijker was dan die van Engeland, Schotland en Frankrijk tezamen.<sup>72</sup> Tel hierbij een succesvolle visserij, de intensieve handnijverheid en de bouw van de vele water- en korenmolens, dan staat het buiten kijf dat het kleine Holland zich als sterkste economie gedurende een aantal decennia in een unieke situatie bevond op het westelijk halfrond. Een economisch wonder voor tijdgenoten en zeker voor reizigers die de Hollandse steden bezochten. Amsterdam, de tempel van de handel, was de navel van dat mirakel.

---

<sup>69</sup> De Italiaanse historicus Ludovico Guicciardini bezocht in 1567 Amsterdam en schreef dat de stad met recht het Venetië van het noorden werd genoemd. Maar die vergelijking gaat niet op. Venetië heeft zo'n 200 bruggen, Amsterdam heeft er 1299. Zie Kruizinga, 'Scheepsbouw op de Westelijke Eilanden van Amsterdam', in: *Spiegel der Zeilvaart*, april 1991.

<sup>70</sup> Ibid., Mak, 105-106. Mak hanteert als landrot soms merkwaardige termen voor waterbouwwerken. Met 'aanlegsteigers in paden en velden verdeeld' zal hij bedoelen dat de aanlegsteigers tevens loopsteigers waren en in combinatie met de palissade stukken water omheinden.

<sup>71</sup> Amsterdam profiteerde in hoge mate van de scheepsbouwontwikkeling. Zo vormden de westelijke eilanden Bickerseiland, Prinseneiland en Realeneiland een belangrijk scheepsbouwcentrum met pakhuizen, lijnbanen, houtzagerijen, teerkokerijen, ankersmederijen en scheepswerven. Zie *Spiegel der Zeilvaart*, mei 1991.

<sup>72</sup> Ibidem, 127.

Al voor de economische spurt van rond 1600 was het stadspatriciaat ontstaan: een elite die in de stad op alle gebieden de toon zette en in feite een familienetwerk was dat zowel de handel als de scheepvaart beheerste en tevens het bestuur van de stad stevig in handen had.

Veel portretten uit die jaren geven een inkijkje: de kapitein van de Nachtwacht en de latere burgemeester Frans Banning Cocq, de arts van de Anatomische Les Nicolaas Tulp, burgemeester Andries de Graeff, de familie Trip, Jan Six, koopman Vincent van Bronckhorst en de gebroeders Bicker. Vooral de familie Bicker was puissant rijk. Jan Gerritsz. Bicker, burgemeester, koopman, reder en scheepsbouwer, behoorde met zijn broers tot het voornaamste geslacht, waarvan de schepen alle oceanen bezeilden. Een van de westelijke eilanden van Amsterdam was in 1615 verder ontpolderd en kwam twintig jaar later in handen van Jan Gerritsz. Bicker, 'Heer van het Eiland'. Op 'Bickerseilandt' verschenen huizen, scheepswerven, een 'Bickerspaleis' en een 'Bickerstooren'.<sup>73</sup>

Evenals in de andere steden van de Republiek zag men de eigen stad als de belangrijkste politieke en bestuurlijke grootheid. Dat gold zeker voor de veruit machtigste stad Amsterdam. Deelnemen aan het stedelijk bestuur was vrijwel alleen weggelegd voor de rijke bovenlaag, het patriciaat, en die deelname bestempelde iemand tot regent. De doelstellingen van een regentenmaatschappij waren naast het bevorderen van voorspoed, vooral ook het handhaven van de veiligheid, de openbare orde en de vigerende normen en waarden. Naast een algemeen belang waren er familiebelangen. De belangrijkste daarvan was het veiligstellen van de bevoorrechte maatschappelijke positie. Want die bijzondere positie steunde volledig op aanzien, inkomen en bezit, goede smaak en gewoonten, en het deelnemen aan de stedelijke regering.<sup>74</sup>

Volledig tegengesteld aan de regenten was het volk, het grauw, het janhagel. Ertussenin zaten de kleine burgerij, de winkeliers en andere neringdoenden, en de ambachtslieden. De schotten tussen de maatschappelijke lagen waren praktisch ondoordringbaar. De maatschappelijke orde werd als een natuurwet gezien. Gods schepping en politieke macht in de handen van lagere regionen zou slechts anarchie betekenen.<sup>75</sup> Het bewaken van sociale distinctie was een vanzelfsprekend aspect van de leefstijl van de maatschappelijke bovenlaag. Zo verruilden laat-17<sup>e</sup>-eeuwse en 18<sup>e</sup>-eeuwse patriciërsfamilies graag hun moedertaal voor het Frans. Trouwens hun hele bestaan kenmerkte zich door deftigheid, of het nu de opvoeding of de scholing betrof, het maken van een Grand Tour, de rol binnen het publieke leven voor de man, de rol van de vrouw binnenshuis, de belangstelling voor wetenschap en kunst en de verhouding met het personeel. Ook de aangename bezigheden in de tuin, het park en op het water vielen onder genoemde deftigheid, bijvoorbeeld een tochtje per jacht.<sup>76</sup> Het is mij onbekend wie van de zeer welgestelde Amsterdamse notabelen een speeljacht bezat. Wel is duidelijk dat de particuliere speeljachten in de

---

<sup>73</sup> *Spiegel der Zeilvaart*, april 1991.

<sup>74</sup> De Jong, *Een deftig bestaan*, 34-35.

<sup>75</sup> *Ibid.*, 32.

<sup>76</sup> *Ibid.*, 111-140.



Amsterdamse jachthavens een chic bezit waren, waarmee men zich onderscheidde en waarmee het persoonlijke succes werd onderstreept.

Het is een feit, gelet op de prenten en schilderijen, dat ook Amsterdammers uit de maatschappelijk lage klassen op een zomerdag voor hun genoeg door de grachten roeiden en op de Amstel en het IJ zeilden, zoals overal in in de kuststroken van Nederland. Er werd gevaren met schuitjes, sloepjes, bootjes, jollen en pieremachochels, werkbootjes waarmee gewoonlijk allerlei vrachtjes werden vervoerd. En laten we niet vergeten dat vissen, voor een maaltijd of voor het plezier, juist bij de armen en behoeftigen populair was en dat kinderen dit al vroeg leerden. Sterker nog, hengelen – vanaf de oever, de kade of brug, maar ook vanaf het water – was als volkssport juist een privilege voor de armen, een verworven recht. Concluderend, het Amsterdamse speeljacht was een nieuw fenomeen, een kostbare luxe voor het genoeg. Al zou je er weinig of nooit mee varen, het moet toentertijd een bijzonder onderscheidingsteken van de eigenaar zijn geweest. Overigens een ‘logisch’ product van een *booming* stad, gelegen aan rivier en zee, met zeilvaart en scheepsbouw en een groep nieuwe rijken die hun economisch succes niet onder stoelen of banken stak.

## **2b. Transportjachten voor de elites**

De algemene kwalificatie ‘jacht’ voor een schip kwamen we al eerder tegen. Vandaag de dag heeft een jacht een heel specifieke betekenis, namelijk een pleziervaartuig, zeil- of motorjacht, nogal luxe en prijzig, en exclusief bestemd voor de vrije tijd. Tot op de dag van vandaag klinkt ‘jacht’ chiquer dan ‘boot’ en staat jacht in tegenstelling tot boot eendimensionaal voor vermaak.

Maar tot de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw was ‘jacht’ een verzamelnaam voor zeil- en roeivaartuigen die niet te groot en te log, maar snel en handzaam waren. Zo werden handzame vrachtscheepjes op ruim binnenwater of de Zuiderzee jachten genoemd. Ook het kleine koopvaardijchip, een driemast spiegelschip en ontstaan aan het begin van de zeilvaart op Indië, droeg de naam ‘jacht’. En er waren oorlogsjachten: wendbare schepen, handzaam en vlot accelererend, die vooral in de riviermondingen en zeearmen voeren. Deze oorlogsjachten werden, naast boeiers die gemakkelijk over de zandbanken konden, ingezet om kapers te bestrijden, die regelmatig de koopvaardij schepen bij Calais, Nieuwpoort en Duinkerken aanvielen. Deze koopvaardij schepen konden zichzelf niet verdedigen omdat de reders, veelal doopsgezind, om principiële redenen hun schepen ongewapend lieten uitvaren. Prins Maurits gebruikte een eigen oorlogsjacht tijdens de Tachtigjarige Oorlog met Spanje. Dat schip werd in 1584 als Statenjacht voor de prins gebouwd en was vermoedelijk de eerste in zijn soort.<sup>77</sup> Het nogal logge scheepje, overigens zonder zijwaarden, voerde kanonnen op het dek.

De eerste generatie Statenjachten vanaf rond 1600 diende zowel voor de krijg als voor het vervoer van hooggeplaatste lieden. Omwille van die eerste functie waren Statenjachten relatief snel, omwille van de tweede waren de scheepjes comfortabel en luxe uitgevoerd. De

---

<sup>77</sup> Volgens C.J.W. van Waning werd het eerste Statenjacht voor prins Maurits in 1595 door de oudste admiraliteit, de Maze te Rotterdam, gebouwd. Zie *Spiegel der Zeilvaart*, mei 1999.

te vervoeren personen waren immers niet de eerste de beste: prinsen, stadhouders, bevelhebbers van de admiraliteit, leden van een vroedschap, bestuurders van de Verenigde Oost- en West-Indische Compagnieën. Ook voorname buitenlandse gasten werden met Statenjachten vervoerd. In de loop van de 17<sup>e</sup> eeuw werden Statenjachten niet meer als oorlogsjacht gebruikt en verschoof het accent volledig naar snel personenvervoer en naar representatieve of ceremoniële doeleinden, aangevuld met het overbrengen van post en berichten en het uitgeleide doen van de handelsvloot.

Een jacht voer met een vaste bemanning van zes tot zeven mannen, waaronder een kok en een trompetter. Kleinere Stadsjachten, zoals die van Utrecht en Gouda, deden evenwel ook dienst voor het schouwen van de wateren rond de stad.<sup>78</sup> Het traditionele geschut aan boord diende daarbij om saluutschoten af te vuren. Voor de grote jachten zou de term 'staatsiejacht' heel toepasselijk zijn geweest.<sup>79</sup> Het opvallendste kenmerk daarvan was het hoge achterschip met zijn platte spiegel en riant paviljoen met uitzicht waaronder door de helstok bewoog.<sup>80</sup> Dit scheepsontwerp veranderde trouwens gedurende twee eeuwen nauwelijks.<sup>81</sup>

Al vroeg in de ontwikkeling van de Statenjachten besteedde men aandacht aan de verfijning van het uiterlijk. De spiegel leende zich uitstekend voor alle houtsnijwerk en beschilderingen, evenals de boeg en de bovenkant van de zwaarden. Vooral de ontwerpen uit de 18<sup>e</sup> eeuw vertonen een overdaad aan versiering. De boeg dreigde zelfs onzichtbaar te worden onder het geweld van krullend houtsnijwerk met verf, de zwaarden ondergingen een vergelijkbaar lot. De rekening van het jacht *Mary*, dat in 1660 door het Amsterdamse stadsbestuur aan de Engelse koning Charles II cadeau werd gedaan, laat zien dat de kosten van alle houtsnijwerk, smeedijzer en verf om te versieren, namelijk 2000 caroliguldens, bijna de helft was van de kosten van het casco van het scheepje dat de VOC op haar werf had gebouwd en de admiraliteit had overgenomen.<sup>82</sup> De prijs van alle rondhouten tezamen viel hierbij in het niet. Juist dit Amsterdamse koningscadeau liet zien hoe belangrijk halverwege de 17<sup>e</sup> eeuw versiering en stijl waren geworden.

Nadat in Engeland de Stuarts-clan opnieuw de macht in handen had weten te krijgen, werd Charles II, de verbannen Prins van Wales en elf jaar banneling op een kasteel te Breda, maar

---

<sup>78</sup> Utrecht was meer land- dan watergericht en had geen VOC-kamer. Maar de stad beschikte wel over een luxe vaartuig waarmee de bestuurders naar Den Haag of andere plaatsen konden reizen. Sedert 2003 beschikt de Domstad weer over een Stadsjacht. Het is een replica van een Statenjacht uit 1746, destijds gebouwd door de bekende scheepsbouwmeester Pieter van Zwijndrecht, de man die ook het jacht voor de admiraliteit van Friesland bouwde, waarvan een model in het stadhuis van Harlingen staat. Ook Gouda heeft trouwens gevorderde plannen voor de bouw van een 'Stadsjagt'.

<sup>79</sup> Lippits, *De Statenjachten van de Verenigde Oostindische Compagnie*, 1.10.11.

<sup>80</sup> Nicolaas Witsen tekende Statenjachten in zijn *Aeloude en hedendaegse scheepsbouw en bestier*. Jacobus Storck geeft met zijn plantekening uit 1678 eveneens informatie. Dankzij beiden hebben we een behoorlijk beeld van het Statenjacht uit de tweede helft van de 17<sup>e</sup> eeuw.

<sup>81</sup> De Kamers van Amsterdam en Middelburg hadden als Statenjacht voor korte reizen op beschut water ook een glazen chaloup; deze werd met trekpaarden voortgetrokken.

<sup>82</sup> *Ibid.*, 12.

inmiddels dus toekomstig koning, eind mei 1660 van Breda naar 's Gravenhage gebracht om zich daar bij de Engelse vloot te voegen. Het traject van Lage Zwaluwe naar Delft werd over water afgelegd. Het gezelschap bestond uit adel en patriciaat, waarvan naast de koning, de hertogen van York en Gloucester en hun beider zuster de prinses-royale, de hoofdpersonen waren. Omdat West-Brabant bij Holland hoorde, berustte de organisatie bij de Staten-Generaal. Deze had nauwkeurig bepaald hoe het huldebetoon moest verlopen, hoe de karossen moesten rijden en de personen- en krijgsjachten dienden te varen.

De koning was evenwel heel duidelijk; hij koos uit de vloot van tien jachten de grootste: het voormalige Prinsenjacht van Willem II, dat na diens dood in 1645 door de admiraliteit van de Maze was teruggenomen. Al bij het begin van de tocht over water had de Amsterdamse burgemeester Cornelis van Vlooswijk, wellicht in een overmoedige bui, de Engelse koning namens de stad Amsterdam, een soortgelijk jacht als dat waarop hij zich bevond, als teken van vriendschap toegezegd. De burgemeester wilde zichtbaar de goede verstandhouding met Engeland veiligstellen. Als cadeau werd een nog niet voltooid jacht van ruim 20 meter van de Amsterdamse admiraliteit gekocht. De naar verhouding meeste kosten kwamen voor rekening van het vergulden van het ornament tegen de spiegel, de goudleren wandbekleding en de zijden vlaggen en wimpels. In augustus zeilde dit jacht naar Londen waar het vernoemd werd naar de zuster van de koning, Mary.

Het Amsterdamse jacht gaf aan de overkant van de Noordzee de stoot tot spelevaren en verrijkte, zoals reeds beschreven, het Engels met een nieuw woord: *yacht*. 'Yachts or pleasure boats, vessels not known among us', noteerde een zekere Evelyn, een Engelse maritiem historicus in 1663.<sup>83</sup>

De koning was uitermate opgetogen over het soepel zeilende scheepje en nam zich voor een soortgelijk jacht te laten bouwen. Kort erop kregen twee Engelse bouwmeesters elk de opdracht een vergelijkbaar schip te bouwen. Nog een voor de koning zelf, de ander voor de Duke of York.<sup>84</sup> Beide schepen werden in het voorjaar van 1661 te water gelaten, waarna op de Thames als proefvaart de eerste wedstrijd plaatsvond, van Greenwich naar Gravesend en terug. Vage berichten vermelden dat de koning zelf aan de helmstok stond.<sup>85</sup> Het bleek dat de *Catherine* van de koning sneller zeilde dan de *Anne* van de hertog van York, maar beide schepen waren op hun beurt sneller dan de Hollandse *Mary*.

Een jaar later schonk Amsterdam de koning nog een jacht: de *Bezan*, kleiner dan de *Mary* en met een bezaan. De Engels jachtvloot bestond nu uit vier schepen, het jaar daarop uit zes. De jachten werden ook groter en gingen als admiraalsjachten binnen de vloot van de Royal Navy fungeren. De Engelse jachtontwerpers en -bouwers gingen overigens wel spoedig hun eigen weg en daarmee veranderden de ontwerpen. De jachten kregen meer diepgang, verloren hun zijwaarden, de romp werd minder breed, de boeg scherper en het paviljoen verdween. Het werden daarmee Engelse jachten, gebouwd voor Engelse, veelal diepe kustwateren.

---

<sup>83</sup> Crone, *Onze Schepen in de Gouden Eeuw*, 123-124.

<sup>84</sup> Lippits, *De Statenjachten*, 15.

<sup>85</sup> Kemp, *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, 947.

In Amsterdam werden nadien nog meer jachten voor buitenlandse vorstenhuizen gebouwd. Ook koning Frederik I van het machtige Pruisen, Koning Karel XI van Zweden en keurvorst Johann Wilhelm van de Palts kochten een jacht in Amsterdam, schepen van algauw 18 meter.<sup>86</sup> Het speeljacht kreeg dankzij deze koninklijke eigenaren veel status in Nederland en daarbuiten.

De kern van deze uitweiding is dat de allereerste, nog betrekkelijk eenvoudige speeljachten in die eerste jachthaven van 1622, uit een Hollands oorlogsjacht waren geëvolueerd. Een soortgelijk, maar groter Hollands jacht raakte dankzij een Amsterdamse vorstelijke gift in Engeland verzeild en diende daar tot inspiratiebron voor het opzetten en ontwikkelen van jachtbouw en zelfs tot het oprichten van watersportverenigingen. Twee eeuwen later was de organisatie van de Engelse watersport voor prins Hendrik het ideale voorbeeld. De eerste watersportvereniging ging *Yacht Club* heten; jachten waren boten waarmee geracet kon worden en bovendien fungeerden ze als statussymbool in handen van de zeer welgestelden. Zo lag het jacht tot aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw niet zelden afgemeerd langs de oever direct voor het riante buitenverblijf van een familie.

Statenjachten werden in opdracht van de admiraliteiten gebouwd, die de schepen eveneens beheerden. Er voeren Heeren Gecommitteerden der Staten-Generaal, de Grootachtbare Heeren Leden van de Raad van Staten, en de Edelvermogende Heeren Staten der Zeeprovinciën Holland, Zeeland en Friesland in. Naast deze admiraliteitsjachten voeren er jachten die tot de VOC en WIC behoorden. Zij werden op de eigen werven in Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen, Rotterdam en Middelburg gebouwd. Deze jachten vervoerden de bevelhebbers of andere belangrijke dienstdoende personen van de genoemde Compagnieën. De dienstreizen duurden veelal een paar dagen. Zo bezochten bewindvoerders vergaderingen, reisden de opperboekhouders van iedere Kamer jaarlijks naar Amsterdam, en gebruikte men het jacht om op de Reede van Hellevoetsluis of Texel de vertrekkende vloot uit te zwaaien. Maar de jachten werden ook voor dieptepeilingen en controles van waterwerken gebruikt.

Bij alle dienstreizen letten de Kamers op de kosten die werden gemaakt. De boekhouding die moest worden bijgehouden, zorgde ervoor dat het geld niet werd verspild. Het was ook mogelijk het jacht voor korte vakantiereisjes te huren. Men moest dan ruim op tijd een schriftelijk verzoek indienen. Particulier gebruik was enkel toegestaan aan bevelhebbers, advocaten of andere beëdigde hooggeplaatste betrokkenen.

Van de mogelijkheid een jacht te huren maakte men op grote schaal misbruik, en het verhuurreglement dat onder de Kamers was verspreid werd verscheidene malen met bepalingen omtrent privégebruik uitgebreid. Zo werden niet alleen de dagprijzen verhoogd, ook diende men zonder uitstel te betalen, later werd zelfs een aanbetaling gevraagd.

---

<sup>86</sup> Anno 2012 spreken we over superjachten, eveneens in bezit van de rijken der aarde en naar de specifieke eisen van de eigenaar gebouwd. Nog treffender is dat Nederland net als vier eeuwen terug weer toonaangevend is als het gaat om dit soort schepen.

Dat Statenjachten naast dienstvaartuigen ook statussymbolen waren, bleek herhaaldelijk zodra er voorstellen werden gedaan door de Hollands-Zeeuwse Staatscommissie om op het gebruik van de jachten te bezuinigen. Immers, de bewindslieden van de VOC verzetten zich met hand en tand tegen dit soort voorstellen. Ook tegen het aanpakken van het privégebruik van Statenjachten kwam verzet.<sup>87</sup> De Statenjachten symboliseerden het succes van de VOC, en bovendien verhoogden deze bijzondere schepen de status van de 'Heeren bevelhebbers,' die er – al dan niet in hun eigen tijd – op mooie zomerdagen, met familie of vrienden, aangevuld met een complete bemanning in uniform, mee langs de kusten van het IJ, de Zuiderzee of de Maas zeilden. Statenjachten waren de elitejachten pur sang en in zekere zin te vergelijken met de super- of megajachten van vandaag. Daarom wil ik opnieuw een moment stilstaan bij die uitbundige versiering van Statenjachten.

Had het Statenjacht tot even na 1600 als oorlogsjacht nog een betrekkelijk sober uiterlijk, het economische succes van de Republiek en de verandering van functie van dit jacht betekenden dat het geleidelijk uitgroeide tot een pronkstuk. Het eerste Statenjacht, dat van prins Maurits, had een wapen tegen de spiegel, een klein boegbeeld met een oranje appel, en beschilderingen met dolfijnen en zeegoden op de boorden. Rond 1600 was er nog weinig snijwerk aan boord, laat staan vrijstaand beeldhouwwerk. De baroktijd bood meer ruimte voor weelderigheid. De Prinsen- en Statenschepen werden overladen met engeltjes, leeuwen, zeegoden en fantasiefiguren. Tijdens de rocoperiode in de 18<sup>e</sup> eeuw namen het vergulde houtsnijwerk en beeldhouwwerk verder toe. Vooral de boegversiering werd zeer uitbundig: Neptunus op een schelp omgeven door tritons, een jager gevolgd door een roede honden, groepen blazende zeemeerminnen, draakfiguren, medusahoofden. Het interieur deed voor dit vertoon niet onder: schilderijen op wanden en plafonds, spiegels, uitbundig snijwerk op schoorstenen, bedsteden en meubels. Kosten noch moeite werden gespaard. Eigenlijk evenaarde het comfort van de jachten het comfort dat de heren thuis genoten. De zichtbare hoeveelheid luxe en versiering aan de buitenkant van een jacht correspondeerde met de maatschappelijke status van de eigenaar.<sup>88</sup>

De jachten die buitenlandse vorsten in Holland afnamen, spanden in de hiërarchie van luxe en versiering de kroon. In eigen land deden de jachten van prinsen en stadhouders dit. Een trede lager stonden de jachten van de Staten, de admiraliteit en de VOC. De Stadsjachten, weer een trede lager, hadden een nog eenvoudiger voorkomen. Maar laten we niet vergeten dat de steden en gewesten elkaar onderling flink beconcurrerden; het machtige Amsterdam bezat niet alleen de meeste en de grootste,<sup>89</sup> maar ook de meest luxe Staten-, Stads- en VOC-jachten.

In 1796 stond in de Leeuwarder Courant een advertentie waarin het laatste Friese Statenjacht te koop stond; een betrekkelijk eenvoudig schip en inmiddels in matige staat van

---

<sup>87</sup> Lippits, *De Statenjachten*, 18.

<sup>88</sup> Ibid., 63.

<sup>89</sup> De admiraliteitswerf Harlingen bouwde Statenjachten tot ongeveer 80 voet, meer dan 25 meter.

onderhoud. De tekst luidde: ‘Een extra snelzeilend Transport Jagt, bekend onder de naam van het Friesche Staaten Buiten Jagt, zynde in de jaare 1786 bijna geheel verbouwt, langs over de Steeven 78 voeten. Bestaande het jagt in een paviljoen, van buiten met konstig beeldwerk vercierd en van binnen zeer fraay betimmerd; beneeden 3 logeerkamers vol commoditeiten, een knegtskamer, een keuken, waarin een looden waterbak voor 11 ton, een logement voor de capitein en een ander voor het scheepsvolk.’ Het jacht had ook ‘canonnen’ en een kleine bibliotheek met ondermeer twee atlassen, een met land- en een met zeekaarten, een bijbel, de Hollandse en Engelse Spectator, Hubners *Geographie*, de *Hedendaagse Historij van alle volkeren* in 21 delen, het boek *De Arts of Geneesheer* en ten slotte een dam- en schaakbord. Het jaar ervoor was de Bataafse Republiek uitgeroepen, het einde van het ancien régime. Het prinselijk jachtwezen en de admiraliteitscolleges waren al opgeheven. Zoals meer laatste Statenjachten overkwam, werd ook het Friese Statenjacht publiekelijk geveild, in Harlingen, op 27 april in het logement ‘De Gouden Leeuw’. De inzet bedroeg 5751 caroliguldens en 15 stuivers. Na enkele verhogingen bleven twee kooplieden uit Emden, Dirk Noemes en Simon Passchier, over. Zij kochten ook de hele kostbare inventaris van het schip, waaronder een aanzienlijke hoeveelheid tafelzilver en linnengoed, voor 4478 caroliguldens, 11 stuivers en 6 penningen. Volgens de auteur van het nogal uitvoerige artikel hierover uit 1952 in de Leeuwarder Courant was dit het einde van Friesland als mogendheid ter zee.<sup>90</sup>

## 2c. Watervermaken

Spelevaren is in de Nederlandse geschiedenis aanzienlijk ouder dan het meermalen geschetste moment dat de speeljachten van Amsterdam in 1622 een eigen plek kregen. Bekend is dat in de middeleeuwen de Hollandse edelen op ‘schoone zomerdagen, gaarne in ‘t, met frisch groen overhuifde en met zijne wapenen geblazoeneerde barkje traden, dat wiegelde op vijverplas of landstroom, om te spelevaren met de jonkvrouwen, terwijl de minnestreel op de voorplecht het zoet gezelschap met zang en spel verlustigde.’<sup>91</sup> In de 16<sup>e</sup> eeuw roeide de jeugd met speciale roeischildjes in en rond de steden. In de welvarende eeuw die daarop volgde, werd het roeien in sierlijke, vergulde roei-jachten in de Heren- en Keizersgracht in Amsterdam door de elite populair. Deze open jachten hadden achterop een vlaggenstok met in top een sierlijke wimpel die met de punt het water raakte. Op een grote plaat van het Aalmoezeniersweeshuis, gegraveerd door Jan Punt in 1758, vaart in de Prinsengracht een open tentjacht met dames en heren, terwijl op de voorplecht een waterketel met op een komfoor staat om theewater te maken. Het betreffende jacht was toen al een antiquiteit, maar zo te zien met zorg onderhouden. Ook luxe trekschuiten konden speeljacht zijn, voortgetrokken door een man te paard op het jaag- of trekpad langs de vaart.

‘Ja, wie denkt hier niet aan dat vrolijke admiraalzeilen, dat, inzonderheid te Amsterdam en te Rotterdam, in de 17<sup>e</sup> en de 18<sup>e</sup> eeuw, met grooten luister werd gevierd? Onder hun

<sup>90</sup> ‘Friese Statenjachten waren tegelijk Prinsenjachten’, in: *Leeuwarder Courant*, 1 november 1952.

<sup>91</sup> Ter Gouw, *De volksvermaken*, 608.

admiraal, vice-admiraal en schout-bij-nacht, in eskaders verdeeld, zeilden de fraai vergulde jagten en boeijers met zijden vlaggen en lange wimpels, onder 't lossen hunner kanonnetjes en 't lustig klinken der scheepsmuziek langs Y en Amstel en Maas.<sup>92</sup>

De hier geciteerde auteur Jan ter Gouw schetst in zijn boek over volksvermaken uit 1871, een tijd waarin Nederland grote veranderingen doormaakte, niet zonder sentiment hoe in de Republiek de uiteenlopende watervermaken eruit hebben gezien. Admiraalzeilen was van alle watervermaak het neusje van de zalm, een groots opgezet feest dat veelal werd georganiseerd voor een bijzondere gelegenheid: een unieke viering, de komst van de koning of van een buitenlandse vorst. Veel frequenter en dus algemener waren de zeilpartijen. Geen stad of dorp dat aan geschikt water lag of er vonden zeilwedstrijden plaats. Traditiegetrouw door de herbergier georganiseerd, de persoon die ook de prijzen beschikbaar stelde, en zijn dranklokaal uiteraard. Elkaars krachten meten op het water met een boot bestaat al heel lang. Vanouds plachten marktkooplui na een dag handel op de stadsmarkt op weg naar huis tegen elkaar te racen, waarbij de voordeur van een bekende herberg de denkbeeldige eindstreep vormde en de match na afloop met borrels werd omlijst.

Ter illustratie op deze plaats een kort intermezzo. Er bestaat een verslag in dichtvorm uit halverwege de 17<sup>e</sup> eeuw van een zeilpartij in Amsterdam op de Schinkel, 'Een vaart, groot en breed', van de hand van een anonieme inwoner van Amersfoort.<sup>93</sup> De amateurdichter vertelt dat hij met zes vrienden op de oever van de Schinkel zit, recht tegenover de kroeg van Piet van Essen. Kastelein Piet had als hoofdprijs voor de winnaar van de zeilwedstrijd, 'een mooie vlag gesteld'. Wat wil zeggen dat deze vlag aan het eind van het te zeilen stuk vaarwater tegen de oever was geplant en al zeilend moest worden opgehaald.

'Stil nu', riep Jillis, 'hoor de wet wordt afgelezen.' De kastelein was buiten op een tafel gaan staan en las het wedstrijdreglement voor. 'Artikel één: Het lot bepaalt de rang. 'k Verzoek wat stilte daar en niet zooveel gedrang! Artikel twee: Men schiet aan boord naast elkander. Drie: Niemand mag iets doen tot hinder van een ander; Geen steen of vuil aan 't roer te binden, wat het zij. Zijn schuit te smeeren, staat bij de afvaart vrij.'

Kennelijk kwam bedrog in de vorm van mankementen aan de schuit van anderen toebrengen, regelmatig voor. Maar je eigen boot in een optimale conditie brengen, lees: het onderwaterschip zo glad mogelijk maken, was toegestaan. Eenmaal onder zeil was het ten strengste verboden de vaarboom of de pikhaak te gebruiken.

'Je hebt de wet gehoord, steek af nu met je tienen! Fluks zeilers! Op de baan! en ieder doet zijn best. Ik Piet van Essen geef ieder een flesch wijn, en die de vlag zal halen, Beloofd voor ieder nog een tweede te betalen.'

Het loten verliep vlot en iedere zeiler was gauw aan boord. 'Hoe schreeuwde het volk! 'k heb nooit zooveel hoezees gehoord. Elk goot zijn zeilen nat, en drie minuten later Dreef reeds de gantsche vloot als zwaantjes op het water.' Hein Schol was kennelijk een bekende

---

<sup>92</sup> Ibid., 603.

<sup>93</sup> Ibid., 604-606. Het Oudhollands is 'zoo goed mogelijk in hedendaagsch Neêrduitsch overgebracht'.

wedstrijdzeiler die dagen, want de schrijver en zijn vrienden verwachtten dat deze het wel zou winnen. Er werd overigens flink gewed door sommige toeschouwers. 'Om twintig daalders, man! En hoeveel wedders meer ik ginds nog hoorde, dat weet ik niet, 'k was enkel oog: 't gezigt bekoorde Mij zoo, dat ik geen oor voor al die schreeuwers had. Maar Aalders gaf me een stoot; 'k zag even om, daar zat Mijn heel gezelschap, al aan scharretjes te peuzelen. En heerlijk Delftsch er bij, wat kan je meer begeeren.' Toch nog onverwachts komen de eerste zeilers weer in het zicht. 'Al het volk dringt naar den kant; de zege weifelt nog; Hoe zitten Jan en Hein elkaar in het zog! Opeens heeft Hein een gang gewonnen in 't laveeren; Maar Jan, niet linksch, schiet door een knipschoot fluks vooruit. 't Volk houdt den adem in, men hoort nu geen geluid; 't Is al in spanning om te zien, wie 't eerst zal landen. Jan staat al op de plecht, en heeft het touw in handen, Om, ziet hij kans, een sprong te maken naar de wal. Hop! Daar springt de waaghals al.'

Jan Maas haalde een nat pak. Maar hij klom aan land met de vlag in de hand. 'En zwaait in zegepraal die om zijn hoofd, en plant Haar op zijn mast. Ik hield mijn handen voor mijn ooren; 'k Denk, dat men te Amersfoort dat juichen kon hooren.' Nadat alle zeilers terug zijn, beschrijft onze 17<sup>e</sup>-eeuwse gelegenheidsdichter hoe de een zijn te kleine fok de schuld van het verlies gaf ('ik Ga morgen naar de Zaan, en laat een nieuwe maken'), de ander zei dat hij de vlag verdiend had want het scheelde maar 'een gangetje', weer een andere zeiler pochte dat als 'dat luwtje dat mij daar ginds niet was komen foppen, Dan had je wat gezien.' Hein Schol, die tweede was, zat inmiddels al binnen aan de tap om 'de flesch eens goed te raken'. Onderwijl zong het jonge volk een vrolijk deuntje en 'maakte Slooterboer een dansje met zijn Pleuntje; De speelman sprong op 't vat; tot 's anderen morgens vroeg Zou 't boerekermis zijn in Piet van Essens kroeg.'

Naast zeilen waren ook roeien en het voortbomen van een schuit in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw gewilde onderdelen van een waterfeest. Net als bij zeilen vormden bij roeien de strijd om het binnenhalen van een vlag en daarnaast het afsluiten van weddenschappen de krenten in de pap. Vooraf aan de wedstrijd werd er regelmatig geblinddoekt geroeid, wat de nodige hilariteit opleverde. Maar aan het eind van de 18<sup>e</sup> eeuw raakten de oude vaarpartijen in verval. De redenen hingen samen met de vrees voor toenemende onlusten en repressie van hogerhand. Onlusten die voortkwamen uit de haat tussen Patriotten en Orangisten, en die onder 'den gemeene man nog heviger had gewoed dan onder de aanzienlijken'.<sup>94</sup> Ook het spectaculaire admiraalzeilen raakte in het slop. Vooral na 1795 toen 'vrijheid en welvaart, zeemagt en koopvaardij, al te zamen in droevig verval raakten, kwijnde het in admiraalschap zeilen allengs weg, en werd ook later niet meer, wat het weleer geweest was. Voor bijna 30 jaren hebben wij er de laatste overblijfselen van zien verdwijnen.'<sup>95</sup>

Ter Gouw schreef deze woorden in 1870. Er spreekt naast een zekere verslagenheid ook optimisme uit. Nederland stond er halverwege de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw immers

---

<sup>94</sup> Ter Gouw, *De Volksvermaken*, 607.

<sup>95</sup> Ibid.



economisch en cultureel beter voor, waarbij de auteur benadrukt dat het waterplezier in een nieuwe vorm was gegoten: de wedstrijden van de zeil- en roeiverenigingen.<sup>96</sup>

Ter aanvulling op de serieuze verenigingswedstrijden werd er ook strijd geleverd op waterfietsen en waterschoenen. Voorts organiseerde men gondelfeesten: verlichte optochten te water.<sup>97</sup>

Een zeer oud waterfeest was het watersteekspel. Ook dit volksfeest werd vaak ter ere van het bezoek van een hoge gast georganiseerd. Zo werd er op de Hofvijver van Den Haag in 1586 ter ere van het bezoek van Robert Dudley, graaf van Leicester, een dergelijk spel georganiseerd. Twee tegenstanders stonden elk gewapend met een stompe lans op het achterdek van een roeischuit klaar om elkaar overboord te stoten. Een halve eeuw later, toen Maria de Medici, de Franse koningin-moeder, in Amsterdam feestelijk werd ontvangen, organiseerde het stadsbestuur eveneens een feest met een watersteekspel. Opnieuw kwam er veel publiek op af. Dit keer werd het spel grootser opgezet. Tien bootjes waarin steeds twee roeiers, werden in twee linies verdeeld en tegenover elkaar opgesteld met een soort niemandsland ertussen. Na het startschot vielen de spelers, matrozen in het wit en gewapend met steekstokken en een houten schild, elkaar woest brullend aan en vochten elkaar het water in.

Een waterfeest van een geheel andere orde was het groots opgezette spiegelgevecht dat ter gelegenheid van het bezoek van tsaar Peter de Grote op 1 september 1697 te Amsterdam op het IJ werd gehouden. Spiegelgevechten hadden militaire wortels: manoeuvres van oorlogsschepen, als oefening of tijdens het daadwerkelijke gevecht. Als onderdeel van een waterfeest werd zo'n marineactie voor puur vermaak als schijngevecht nagespeeld. Dat 'gevecht' ter ere van de Russische tsaar is als het meest opzienbarende de geschiedenis ingegaan. De gebeurtenissen rondom Peter de Grote zijn uitgebreid opgetekend, terwijl Abraham Storck's schilderij uit 1700 laat zien hoeveel schepen destijds alle zeilen bijzetten om er een bont schouwspel van te maken. Ook de speeljachten uit de Amsterdamse jachthavens, aangevuld met de jachten en boeiers van Noord-Holland, gaven acte de présence. Voorzover mogelijk waren de jachten voorzien van geschut. Ook veerschepen deelden in de feestvreugde.<sup>98</sup>

Het militaire watertoneelstuk moet nogal echt hebben geleden vanwege alle geknal en rook, de straffe wind en het gekrioel van de schepen. 'Het ganse IJ, zo ver als het oog kon bereiken, was bedekt met allerhande soort vaartuigen, uit nieuwsgierigheid om een zo zeldzaam schouwspel te zien derwaarts gevloeid: en ondertusschen, niet tegenstaande deze

---

<sup>96</sup> In 1871 waren er in Nederland twaalf watersportverenigingen, waaronder zeven Friese .

<sup>97</sup> In 1861 vond er op het Spaarne een spectaculair gondelfeest plaats. Hiervan werd in de pers uitvoerig verslag gedaan. Friesland heeft een lange traditie als het gaat om gondelvaarten. In Aldeboarn worden ze nog steeds gehouden. Daar zijn het wateroptochten met versierde en verlichte pramen die elk een bepaald thema uitbeelden.

<sup>98</sup> Tsaar Peter de Grote woonde in 1717 opnieuw een waterfeest bij, ditmaal op de zuidelijke Zuiderzee. Maar al was het enthousiasme niet minder, het admiraalzeilen pakte minder spectaculair uit dan in 1697. Crone, *De jachten der Oranjes*, 13.

ontelbare menigte, geschiedde alles in zo goede order en wierd de rang zo ordentelijk gehouden, dat 'er d'aanschouwers, waar mede de jagthaven en de dyk tot Schellingwou en Nieuwendam gepropt vol stonden, zich er niet genoeg over kon verwonderen.<sup>99</sup> Wellicht zijn deze waterspelen het best te vergelijken met de 20<sup>e</sup>-eeuwse Sailmanifestaties.<sup>100</sup> Pleziervaart is watervermaak, zij het in een specifieke vorm. Tot aan het ontstaan van de watersportverenigingen halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw, ten gevolge waarvan het wedstrijdzeilen en wedstrijdroeien zich volledig konden ontwikkelen, was er één type pleziervaart dat bijzonder tot de verbeelding sprak: het admiraalzeilen. Dit was de koning onder de waterspelen, het grootste en meest spectaculaire waterfeest.

## 2d. Admiraalzeilen

Admiraalzeilen, of 'in admiraalschap zeilen', wil zeggen dat eskaders van jachten onder aanvoering van een admiraal, een viceadmiraal en een schout-bij-nacht volgens een vooraf gemaakt plan manoeuvreren. Admiraalzeilen stamt uit de vroege 15<sup>e</sup> eeuw en diende bij uitstek de bescherming van de handel op zee. Vanwege de herhaaldelijke oorlogen met de Spanjaarden, Portugezen, Fransen en Engelsen was de zeevaart zeer onveilig en stelden de watersteden Amsterdam, Hoorn en Enkhuizen ordonnanties op voor de kapiteins van de koopvaardijvloot om in admiraalschap te zeilen teneinde zich te kunnen verdedigen; gezamenlijk zeilen met zowel voor als achter de vloot oorlogsschepen. 'Opdat haer geen noode en sij haere schepen weer sonder steek of slagh over te geven, als sij dickwijl geweest zijn te doen, ende dat sij hem verweren ende voor haere schepen en goederen vegten mogen, als zij schuldig zijn te doen.' Schepen mochten zich absoluut niet aan dit zeilen in admiraalschap onttrekken, zij behoorden 'alle gelijk en met eene Vlote vaeren en na malkander wachten, en d'een den anderen nyet ontseylen'.<sup>101</sup>

Om de vloot vrachtaarders bijeen te houden was het regel dat de snellere schepen of jachten af en toe gingen bijliggen,<sup>102</sup> bedoeld om op de achterblijvers te wachten. De schout-bij-nacht werd ook wel de Vuurman genoemd, omdat hij bij donker aan dek een seinvuur liet branden en in de buurt bleef van het traagste schip. Deze Vuurman schouwde dus 's nachts. Het in konvooi zeilen was voor de vaart op Oost- en West-Indië niet gebruikelijk. De Indiëvaarders zeilden veelal in kleine aantallen. Ze waren in de regel goed bewapend met musketten en kanonnen om andere handeldrijvende naties, of zeerovers en 'inboorlingen', op afstand te houden, en behoefden daardoor geen assistentie van oorlogsschepen.<sup>103</sup> Wat ooit bittere noodzaak was, groeide geleidelijk uit tot vermaak;

---

<sup>99</sup> Een opmerking over het spiegelgevecht ter ere van tsaar Peter de Grote door historicus De Balbain Verster in *Jaarverslag Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum*, 8, 42-50, 1924, geciteerd door Spits, 'Spelevarend door Holland' in: Beukers, *Hollanders en het water*, deel 2, 510.

<sup>100</sup> Spits, 'Spelevarend door Holland' in: Beukers, *Hollanders en het water*, deel 2, 507-510. Zie ook Thomas, *De waterkant*, 89.

<sup>101</sup> Geciteerd door Philippona, *Het Zeilen, met allerlei vaartuigen, ter spelevaart en ten wedstrijde*, 365.

<sup>102</sup> Bijliggen wil zeggen, dat een zeilschip met de kop in de wind ligt met het roer naar lij, en een of meer zeilen bak zijn gezet. Het schip maakt dan geen vaart meer.

<sup>103</sup> 'Voet bij stuk houden' komt van je voet bij het kanon houden en doorgaan met schieten.

admiraalzeilen werd volksvermaak. Bij grote gebeurtenissen opgetuigd met pracht en praal, zoals tijdens het bezoek van prins Willem van Oranje aan Amsterdam in 1580, bij het eerbetoon aan Maria de Medici in 1638 en bij de komst van tsaar Peter de Grote in 1697. Dergelijke grootschalige feesten met een keur aan buitenlandse gasten werden, zoals al gezegd, rondom een heus spiegelgevecht georganiseerd.

In het 17<sup>e</sup>-eeuwse Amsterdam vond admiraalzeilen zelfs jaarlijks plaats, zij het op kleine schaal, twee dagen achtereen op een zaterdag en zondag in juli op het IJ of de Amstel. De eigenaren van de speeljachten vormden een soort gilde met de overlieden en knechten, en die gilden vierden ieder jaar feest. Admiraalzeilen was daarbij het hoogtepunt, iedere jachthavengilde nam eraan deel. Zoals gezegd, waren de meeste speeljachten en boeiers van de partij, versierd met vlaggen en wimpels. De grootste pleziervaartuigen hadden klein geschut aan boord waarmee van tijd tot tijd salvo's werden gelost. Op de kleine schepen klonk trompetgeschal. Hoogtepunt van de speeltocht was het presenteren van alle schepen in admiraalschap aan de verkozen admiraal, de viceadmiraal en de schout-bij-nacht.<sup>104</sup>

Raakte het admiraalzeilen tegen het eind van de 18<sup>e</sup> eeuw in de versukkeling, in de eeuw die volgde leefde de belangstelling voor deze traditie weer op. Zo kwamen er in 1856 met het oog op een zeilpartij op de Amstel ter herdenking van '50 jaar Slag bij Waterloo', en in 1886 als voorbereiding op het admiraalzeilen door de zeilvereniging Het IJ, weer frisse instructies op papier in de hoop de oude draad zo getrouw mogelijk weer op te pakken.<sup>105</sup> In de instructies van Het IJ werd nauwkeurig bepaald hoe en wanneer de pleziervloot uitvoer, hoe de admiraal door middel van een witte vlag zijn seinen gaf, welke manoeuvres er zoal moesten worden uitgevoerd, welke vlaggen de jachten dienden te voeren et cetera. Admiraalzeilen was overigens niet enkel een Amsterdamse aangelegenheid. In andere Hollandse steden organiseerde men tijdens waterfeesten eveneens admiraalzeilen, maar het machtige Amsterdam domineerde. De meest spectaculaire waterspelen, met het admiraalzeilen als klap op de vuurpijl, vonden in deze stad plaats.

En in Friesland? We zullen verderop nog lezen dat de watersport in Friesland zich anders ontwikkelde dan die in Holland. Wat betreft admiraalzeilen kan hier alvast gezegd worden, dat dankzij het frequente verkeer tussen de Friese en de Hollandse steden, zeilers uit Sneek in de 18<sup>e</sup> eeuw met kennersblik het Amsterdamse admiraalzeilen gadesloegen. Ze zullen zich vast hebben afgevraagd of iets dergelijks ook op eigen wateren te organiseren zou zijn.<sup>106</sup> Kroniekschrijver Eelco Napjus vertrouwde een levendige beschrijving van het admiraalzeilen aan het papier toe,<sup>107</sup> en hieruit blijkt dat Friese zeilers, notabelen te Sneek, deze zeilmanifestatie inderdaad geïmporteerd hadden.

---

<sup>104</sup> Jan Wagenaar schrijft in zijn geschiedenis van Amsterdam anno 1640 over admiraalzeilen. Philippona, *Het zeilen, met allerlei vaartuigen, ter speelvaart en ten wedstrijde*, 366.

<sup>105</sup> Ibid., 368.

<sup>106</sup> Halbertsma, *Sneeker hardzeildag*, 23.

<sup>107</sup> Napjus, *Historisch Chronyk of beschryvinge van Oud- en Nieuw Sneek*, 154-155.

Een fragment: 'En also alhier schone gelegenheid is voor het Zeilen, so isser ook niet minder Genegenheid voor. Want in deze Stadt zyn thans wel tusschen de 30 en 40 Jagten, die meest uit Plaisier worden gehouden, welke Jagten en Jagtjes, Jaarlyks op den 8 Maart Alhier in de Stads Gragt aan de Zuidkant deser Stad, zig vertonen met Flaggen en Wempels, en de daar in zynde Schippers wel opgepronkt, met Oranje Cocaardes, zommige met Oranje Lint Geborduurd, Schippers Lyverei. En wat dies meer is, zynde wel voorsien met Stukskes Kanon, ook van alderhande Speelinstrumenten, zo van Trommen, Trompetten, Hoboois, Veld-Pypen & Dewelke als dan in het gesigt van dese Stad Admiraal Zeilen, onder Commando van een Admiraal, Vice-Admiraal en Schout by Nagt. Wanneer door den Admiraal, het Zein wort gegeven om uit te varen, Passeert de Admiraal de geheele Vloot, welke zy Alle met Schieten Salueeren, gelyk ook den Vice-Admiraal en Schout by Nagt. Zynde als dan by Honderden van Menschen, om dit te aanschouwen, also het een alderheerlykst gesigt, alhier van de Stad te zien uitlevert.'<sup>108</sup>

Dat in Friesland, vooreerst in Sneek, het admiraalzeilen populair was, bewijst een verslag in de Leeuwarder Courant van vijf jaar eerder. In de stad wapperden vlaggen, op de stadswallen werden kanonschoten afgevuurd en de klokken luidden. Het was feest, opnieuw 8 maart, de 'Heugelijke verjaring van onzen geliefden Erfstadhouder Willem de Vijfde.' De burgerij heeft zich 'inzonderheid gedistingueert met het zeilen der Jagten'.

De jachteigenaren kwamen al een paar dagen eerder bijeen om het reglement op te stellen en de admiraal te kiezen. Deze keer werd dat koopman Mintje Wouters. Op 8 maart 1767 vervoegden zich tegen elf uur vijftig jachten in de stadsgracht aan het Bolwerk aan weerszijden van het Hooi Blok in Sneek. De schepen waren 'alle op het fraaiste voorzien met Oranjevlaggen en Wimpels mitgaders behoorlijk Schietgeweer, hebbende den eene 2, andere 3 en sommige 4, 5, 6 Stukjes Kanon op hunnen Jagten geplaatst en wierden door 't trekken van Nommer-Briefjes ieder in hun rang geposteerd.'

Om één uur in de middag stak de admiraal van wal, nadat er een schot was gelost en terwijl twee waldhoornspelers bij hem aan boord het bekende 'Ayrtje Wilhelmus van Nassouwe'<sup>109</sup> bliezen. Daarna voeren ook de andere officieren weg langs alle jachten, onder het lossen van kanonschoten, 'ten aanschouwen van een onnoemelijk aantal mensen, welke hun uiterste vergenoeging betoonden over het fraaiste en aangenaamste gezicht.'<sup>110</sup>

---

<sup>108</sup> Napjus voegt tussen haakjes achter 8 maart, de verjaardag van stadhouder Willem IV, toe: 'indien 't open Water is'.

<sup>109</sup> Niet te verwarren met het huidige Nederlandse volkslied. De Ayre Wilhelmus van Nassouwe was een bewerking van het oorspronkelijk Franse motief van de zogenoemde Prinsenmars, bekend als geblazen vaandelgroet tijdens militaire parades tot in de jaren 90 van de 19<sup>e</sup> eeuw. Tijdens het admiraalzeilen op het Pikmeer in juli 1953 werd het wijsje sinds lang weer eens door twee Grouster hoornblazers ten gehore gebracht aan boord van de boeier *Maartje* die als admiraalsschip dienstdeed. Voormalig marinekapitein C.J.W. van Waning voerde het bevel. Zie Halbertsma, 28.

<sup>110</sup> Vermoedelijk is ook dit krantenbericht van de hand van Napjus 'In leven Executeur der Stad Sneek'. Halbertsma, *Sneeker Hardzeildag*, 95.

Vanzelfsprekend waren openbare feestelijkheden op de verjaardag van prins Willem V na 1795 uitgesloten, maar nauwelijks was de Franse inlijving voorbij of de burgerij van Sneek pakte de oude feesttraditie weer op.

‘Het zoogenoemde Admiraal-zeilen, der jachtschepen, begon weder in gebruik te komen, en is een en andermaal op den verjaardag des Konings, welke invalt op den 24 Augustus, herhaald; doch dit heeft echter daarna weder opgehouden.’ Vooraf aan deze sobere mededeling vermeldde Napjus de reden van de feestelijkheden: ‘Den 16 December 1813, was een dag van vreugde, te Sneek, wegens de verlossing van de Fransche overheersing, en de aanvaarding van het landsbestuur door Willem Frederik, Prins van Oranje en Nassau, als Souverein Vorst der Nederlanden et cetera et cetera onzen tegenwoordigen geëerbiedigden Koning.’<sup>111</sup>

De eerste keer dat het admiraalzeilen in het Friesland van de 19<sup>e</sup> eeuw werd beoefend had een interessante aanleiding. In juli 1813 waren drie jongemannen uit Sneek gedwongen naar Leeuwarden gereisd om zich aan te sluiten bij het bereden Friese detachement, teneinde in Frankrijk een verdere opleiding te krijgen en vervolgens Napoleons leger in te gaan. Tijdens latere schermutselingen in Duitsland met de oprukkende bondgenoten, wisten de mannen Bleeker en De Roocker te deserteren en in het voorjaar van 1814 werden de Snekers thuis als helden binnengehaald. Visser, de derde man, waarvan men vermoedde dat hij was vermist, had een heel wat minder voorspoedige terugreis gehad. Maar kort nadat het bericht binnen was dat hij heelhuids in Joure was aangekomen, rukte de volledige jachtvloot uit om hem op te halen. Het Fries Scheepvaart Museum beschikt over een gedrukt reglement van woensdag 11 mei 1814, waarin nauwkeurig vermeld staat hoe de zeilpartij met jachten en boten diende te verlopen. Ook nu weer voerde de admiraal de vloot aan en werden plaats, tijd en orde strikt bepaald. De zeiltocht voldeed kennelijk zo goed dat besloten werd de verjaardag van de nieuwe Oranjevorst, koning Willem I, de 24<sup>e</sup> augustus, als datum aan te houden voor alle toekomstige Sneker zeilwedstrijden. In 1814 viel deze datum op een woensdag, waardoor dag en datum samenvielen met de aloude Sneker kermis, een waar volksfeest.<sup>112</sup>

Maar, Napjus schreef het al, het admiraalzeilen was geen lang leven beschoren. Reden was dat het hardzeilen, het wedstrijdzeilen, in Friesland meer aansloeg. Het admiraalzeilen stierf (voorlopig) een stille dood. In de herdruk van Napjus’ kroniek uit 1826 van de hand van historicus J. Herbell wordt gezegd dat ‘het zoogenaamde Admiraal-zeilen der jachtschepen weder in gebruik is gekomen, doch dit heeft echter daarna weder opgehouden.’<sup>113</sup>

Daarentegen bloeide in de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw zoals gezegd het *hurdsilen*, het

---

<sup>111</sup> Napjus *Geschiedkundige kronijk en beschrijving van de Stad Sneek*, 157.

<sup>112</sup> Om te voorkomen dat 24 augustus in de toekomst op een zondag zou vallen, op een dinsdag (de Sneker weekmarkt), of op een vrijdag (de Leeuwarder veemarkt), werd afgesproken dat Sneeker Hardzeildag zou plaatsvinden op de woensdag na de zaterdag van de ‘Snitser merke’, dus de derde woensdag van augustus, heel soms de vierde.

<sup>113</sup> Halbertsma, 33.

wedstrijdzeilen, op. We weten dit vooral dankzij alle berichtgeving over de wedstrijden op de Friese meren in de Leeuwarder Courant. Ik kom hier in een later hoofdstuk op terug. Op deze plaats moet nog vermeld worden dat de traditie van het 'in admiraal zeilen', oftewel in linie zeilen, juist in Friesland nog steeds leeft en, niet verwonderlijk, beoefend wordt in de kring van ronde en platbodemjachten: traditionele scheepjes met zwaarden, ook wel 'oud hout' genoemd, waarvan de eigenaar bij voorkeur in Friesland zeilt. Toen vanaf 1953<sup>114</sup> het varen met deze schepen nieuw leven werd ingeblazen, kwam ook het admiraalzeilen weer uit de oude doos als proeve van bijzondere bekwaamheid voor de eigenaren en schippers.<sup>115</sup> Admiraalzeilen was als spelevaren het koningsnummer van feestelijk opgezet watervermaak. Het kon als bijzonder programmaonderdeel op een mix van krijgs- en feesttraditie bogen en weerspiegelde expliciet de klassengelaagdheid van de toenmalige samenleving. Adel, patriciaat en hogere burgerij brachten hulde aan de jarige of bezoekende vorst en vertoefden daarbij aan boord van de jachten in koninklijke nabijheid. Het gemene volk keek vanaf de oevers toe of voer in werkboten rond, alles op gepaste afstand. Admiraalzeilen was ook de krijgsrite bij uitstek in vreedetijd: de vorm ervan tot in de finesses gereguleerd, stap voor stap uitgevoerd, de rangen en taken helder en volgens hiërarchie bepaald. Admiraalzeilen bood de bestuurlijke en financiële elite de kans om te pronken, zich te onderscheiden en distantie te accentueren, zeker niet alleen richting het publiek, wellicht meer nog naar elkaar, de medejachteigenaren. Immers, de scheepsgrootte, de mate van versiering en de hoeveelheid luxe van het speeljacht of de boeier, aangevuld met betaalde bemanning, vormden de zichtbare ingrediënten van hoe geslaagd het leven van de eigenaar was en hoe groot zijn status.

---

<sup>114</sup> Al in 1939 verscheen in de Waterkampioen een oproep om een boeierclub op te richten, vooral om traditionele schepen, belangrijk cultureel erfgoed, voor de sloop of voor verkoop naar het buitenland te behoeden. Een tweede oproep in 1948 vond evenmin weerklank. In 1953 publiceerde C.J.W. van Waning een serie artikelen in de Waterkampioen over Friese ronde jachten, gebouwd door Eeltje Holtrop van der Zee. Op voorstel van H. Halbertsma, conservator van het Fries Scheepvaart Museum te Sneek, besloot het bestuur van dit museum tot de instelling van een Commissie Stamboek Friese Ronde Jachten. Als gevolg hiervan begon men met de registratie van alle traditionele rond- en platbodemjachten van Nederlandse oorsprong.

<sup>115</sup> Vandersmissen, *Die sloop is moet varen*, 70.

