

# De lokroep van het water

Zeilsport en plezierzeilvaart in België, 1846-1913<sup>1</sup>

YVES SEGERS

## INLEIDING

Algemeen wordt aangenomen dat Holland de bakermat is van de plezierzeilvaart. De economische opbloei van de regio tijdens de zestiende eeuw genereerde er een omvangrijke klasse van welgestelden. Deze nieuwe rijken gaven aan de lokale scheepmakers de opdracht een "speeljacht" te bouwen, een licht en snel scheepje dat slechts één functie bezat: zich ermee vermaken op het water. Reeds in 1622 bezat Amsterdam als eerste ter wereld een jachthaven. Er was plaats voor een veertigtal vaartuigen. Bijna een halve eeuw later telde de handelsstad reeds vier jachthavens. Vrij vlug haakte de scheepsbouwnijverheid in op deze nieuwe vorm van ontspanning. Scheepsbouwers ontwierpen verschillende scheepstypes: luxueuze herenjachten, eenvoudige boeierjachten, hek-jachten versierd met verfijnd snij- en beeldhouwwerk, enzovoorts. Men hoefde echter geen eigenaar te zijn van een "speeljacht" om zich te kunnen ontspannen op het water. Minder gegoede lieden gebruikten een eenvoudige (roei)boot of hun eigen bedrijfsvaartuig (bijvoorbeeld een schouw of beurtschip).<sup>2</sup>

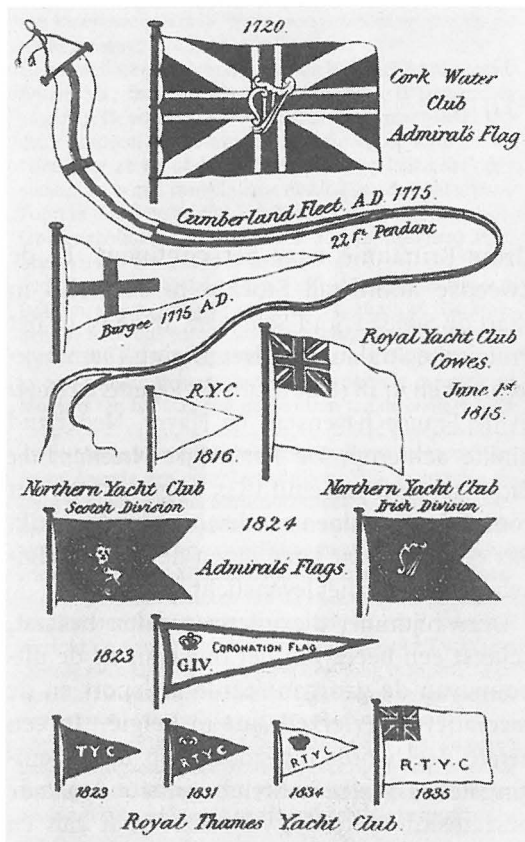
Vanuit Nederland raakte de pleziervaart bekend in andere landen, in het bijzonder in Groot-Brittannië. Vooral vanaf de tweede helft van de achttiende eeuw genoot het hardzeilen er, naast andere sporten, grote belangstelling. Het was dan ook niet verwonderlijk dat de eerste zeilverenigingen daar ontstonden. De eerste club die er werd opgericht was de *Waterclub of Cork* (Ierland) in 1720; in 1775 volgde de *Cumberland Fleet* (later *Thames Yacht Club*) en in 1815 de *Londense Yacht Club* (later *Royal Yacht Squadron*). Het enthousiasme voor het oprichten van zeilverenigingen verspreidde zich van

Groot-Brittannië naar het continent. In de Zweedse hoofdstad Stockholm ontstond in 1830 de *Svenska Segel Sällskapet*, in 1835 in het Pruisische Stralau de zeilvereniging *Tavernengesellschaft* en in 1838 de *Société des Régattes du Havre* in de Franse havenstad Le Havre. Nederland hinkte achterop. De Koninklijke Nederlandsche Yachtclub werd pas eind 1845 opgericht, en dat vooral door toedoen van kroonprins Hendrik. Pas een goed jaar later zagen de eerste Belgische jachtclubs het levenslicht.<sup>3</sup>

Deze bijdrage, die uit twee delen bestaat, schetst een beeld van het ontstaan en de uitbouw van de georganiseerde zeilsport en de recreatieve plezierzeilvaart in België.<sup>4</sup> In een eerste deel wordt ingezoomd op het verenigingsleven. Welke jachtclubs ontstonden in de bestudeerde periode, wie sloot zich aan en welke ontwikkeling kenden de verschillende clubs? Welke wedstrijden organiseerden ze? Het tweede deel tracht aan de hand van egodocumenten een beeld te schetsen van de recreatieve zeilvaart aan het einde van de negentiende eeuw. De brieven die Gentenaar Joseph Casier aan zijn vrouw schreef tijdens een meerdaagse zeiltrip door Nederland aan boord van de centerboard schoener *Suzanne* staan hier centraal.

## DE GEORGANISEERDE ZEILSPORT IN BELGIË: DE EERSTE JACHTCLUBS

In tegenstelling tot de hierboven genoemde landen is België (of de Zuidelijke Nederlanden) nooit een echte zeenatie geweest. Sinds de sluiting van de Schelde in 1585 was er geen noemenswaardige koopvaardijvloot, zelfs niet na de heropening onder Franse bezetting aan het



1. De eerste jachtverenigingen ontstonden in Groot-Brittannië tijdens de achttiende eeuw. Prent met een aantal clubwimpels.

begin van de negentiende eeuw. Het is dan ook weinig verwonderlijk dat België op het vlak van de georganiseerde zeilsport niet het voortouw nam.

De eerste jachtclubs ontstonden omstreeks het midden van de negentiende eeuw. De *Cercles des Régattes d'Ostende*, de eerste zeilvereniging in België, werd gesticht op 16 april 1846. Dit initiatief viel niet uit de lucht. Sedert het einde van de jaren 1830 organiseerde de Londense *Royal Western Yacht Club* jaarlijks zeilwedstrijden tussen Oostende en Dover. De *Cercles des Régattes* ontstond als nevenafdeling van *La Société Littéraire*, een vereniging waarin de meer gegoede klasse van Oostende elkaar ontmoette. Edouard Belleruche, rentenier en grootgrondbezitter, werd de eerste voorzitter. Naast de jaarlijk-

se zeilwedstrijden verschenen reeds vlug andere watersportactiviteiten op het programma. Een meer formele structuur drong zich op. Op 6 augustus 1853 veranderde de benaming in *Yacht Club d'Ostende* en verschenen de eerste clubreglementen.<sup>5</sup> De *Société des Régattes de Gand* werd onder impuls van industrieel Jules de Hemptinne opgericht in 1846. De eerste Antwerpse zeilvereniging ontstond enkele jaren later. Francis Werbrouck, de Brit George Collings (de latere voorzitter) en Auguste André stichtten op 3 mei 1851 de *Société de Régates de Schelde*. Twee maanden later nam de vereniging de meer prestigieuze benaming *Royal Yacht Club de Belgique* aan.<sup>6</sup>

Zowel in Oostende, Gent als in Antwerpen vormde de organisatie van een regatta, gehouden ter gelegenheid van de jaarlijkse kermis of van de stadsfeesten, de concrete aanleiding tot de oprichting van een zeilvereniging. Het initiatief genoot telkens de steun van het stadsbestuur en van de plaatselijke horeca. De lokale overheid steunde de organisatie met het verlenen van jaarlijkse subsidies. De handelaars, die hun omzet tijdens de regatta's hoopten te zien toenemen, schonken wedstrijdbekkers en/of andere (geld)prijzen. Ook het Belgische vorstenhuis schaarde zich – zoals de buitenlandse monarchieën – achter de nieuwe verenigingen. Leopold I stelde in 1846 tijdens de eerste Oostendse regatta, waarbij hij optrad als beschermheer, een bedrag van vijftig Britse pond ter beschikking als prijsgeld. Op 15 juli 1851 nam de vorst samen met zijn beide zonen de bescherming van de *Société de Régates de Schelde* op zich en werd de naam veranderd in *Yacht Club Royal Belge*.<sup>7</sup> Nadien kregen nog verschillende andere jachtclubs het predikaat 'Koninklijke' mee (zie tabel 1). De georganiseerde zeilsport bleef in België lange tijd beperkt tot Antwerpen, Gent en Oostende. Pas in 1906 werd ook in de hoofstad een jachtvereniging gesticht, de *Brussels Royal Yacht Club*.<sup>8</sup>

Tabel 1: Oprichting jachtclubs in België voor WOI

1846:	Cercles des Régates d'Ostende, vanaf 1853 Royal Yacht Club d'Ostende
1846:	Société des Régates de Gand
1851:	Société de Régates de Schelde, later Royal Yacht Club de Belgique (Antwerpen) (+1858)
1858:	Nationale Regatta (Antwerpen)
1861:	Union Club (Antwerpen)
1863:	Royal Belgian Sailing Club (Gent)
1871:	Neptunus (Antwerpen)
1878:	Société Royale Nautique Anversoise
1889:	Yacht Club d'Anvers, vanaf 1904 Royal Yacht Club de Belgique
1906:	Brussels Royal Yacht Club
1906:	Royal Yacht Club Gent

Bronnen: Ouvry, 150 jaar wedstrijdzeilen. RYCO: Koninklijke Jacht Club Oostende (Oostende 1987) 7; Mermans, '125 jaar watersport', in: C. Mermans en J. Van Beylen, *Zeil en stoom op de Schelde* (Antwerpen 1976) 102

De oprichters van de drie jachtclubs hadden dezelfde motieven en doelstellingen. Algemeen werd de liefde voor de zee, het water en de zeevaart naar voren geschoven. Men hoopte dat jonge mannen, door het aanleren van een zekere behendigheid met roei- en zeilvaartuigen, interesse zouden krijgen om dienst te nemen bij de marine of zouden aanmonsteren op een koopvaardijship. Een tweede doelstelling die naar voren werd geschoven, was het bevorderen van de bouw van goede roei- en zeilvaartuigen voor de watersport, de binnen- en de zeevaart. De oprichters wensten verder op regelmatige basis verschillende activiteiten te organiseren voor de leden en het grote publiek, zoals wedstrijden, regatta's en uitstapjes voor de leden en hun familie. De Antwerpse *Royal Yachtclub de Belgique* bijvoorbeeld ondernam met gehuurde stoomschepen regelmatig uitstapjes op de Schelde, onder meer naar Nederland (Vlissingen, Middeburg)<sup>9</sup>.

Deze eerste jachtverenigingen hadden een weinig stabiele basis. Dikwijls bestonden ze slechts enkele jaren en waren ze afhankelijk van enkele werklustige, charismatische figuren. Wanneer deze personen wegvielen, kreeg de vereniging het moeilijk. De *Société des Régates*

de Gand bleef slechts enkele jaren bestaan. Pas in 1863 werd een nieuwe vereniging opgericht: de *Royal Belgian Sailing Club*, die haar lokalen in Langerbrugge had.<sup>10</sup> In Antwerpen zagen tijdens de jaren 1850-1870 diverse clubs het levenslicht (zie tabel 1). De *Royal Yacht Club de Belgique*, die gegroeid was uit de *Société des Régates de Schelde*, worstelde vanaf haar ontstaan met financiële moeilijkheden. De vereniging organiseerde uitgebreide feesten en banketten, die zeer veel geld kostten. Geld dat de club niet bezat. Dat leidde onvermijdelijk tot de ontbinding op 1 mei 1858, zeven jaar na de start.<sup>11</sup>

Vervolgens werden in de Scheldestad in de loop der jaren drie nieuwe jachtverenigingen opgericht: *Nationale Regatta* in 1858, *Union Club* in 1861 en *Neptunus* in 1871. Deze verenigingen bestonden een tijdlang naast elkaar, wat een gezonde vorm van concurrentie teweegbracht. Alle clubs organiseerden op regelmatige basis onderlinge zeil- en ook roeiwedstrijden. Waarom er in Antwerpen meerdere clubs waren, is niet meteen duidelijk. Waarschijnlijk richtten ze zich op een andere doelgroep.<sup>12</sup> Enkele aanwijzingen laten dit vermoeden. De leden van *Neptunus*, waarvan de eerste voorzitter Edmond Delaet was, legden zich uitsluitend toe op het zeilen. Opvallend is ook dat deze club een uitgesproken Vlaams, eerder volks, profiel bezat. Ze voerde haar briefwisseling consequent in het Nederlands<sup>13</sup>. Dezelfde vaststelling gaat op voor *Nationale Regatta*, waarvan de statuten zowel in het Nederlands als in het Frans waren opgesteld, wat zeker in die periode, rekening houdend met het rekruteringsmilieu, vrij ongevoel was. *Union Club* richtte haar aandacht aanvankelijk bijna volledig op de roeiactiviteiten, al zou dat na de afscheuring van de roeiers in 1876 sterk veranderen.<sup>14</sup>

Ingrijpende werkzaamheden aan de rechter Scheldeoever op het einde van de jaren 1870 vormden de aanleiding voor een fusiebeweging bij de Antwerpse verenigingen. Het stadsbestuur wenste de kaaien recht te trekken zodat koopvaardijships bij laag water zonder al te veel problemen konden aanmeren. De kaaien

werden bovendien aanzienlijk verbreed om het laden en lossen te vereenvoudigen. Het slopen van de woningen, pakhuizen en straten langs het tracé ving aan in 1877. De lokalen en bergplaatsen van de drie watersportverenigingen vielen ook onder de sloophamer. Noodgedwongen staken de clubs de hoofden bij elkaar. Op 13 december 1878 fuseerden *Nationale Regatta*, *Union Club* en de roeivereniging *Sport Anversois*. De nieuwe benaming luidde: *Société Royale Nautique Anveroise*. Vooraanstaande plaatselijke politici namen de belangrijkste bestuursfuncties waar: burgemeester Leopold de Wael werd ere-voorzitter, schepen Ferdinand van der Taelen voorzitter. De nieuwe club, die verhuisde naar de linkeroever (niet ver van Fort Isabelle) telde drie afdelingen: 1) een zeil-, 2) een roei- en 3) een schaats- en zwemafdeling.<sup>15</sup> De platbodemjachten konden er in een klein bassin aanleggen. De grotere kiel- en stoomjachten gingen voor anker op de Schelde. Reeds vrij vlug ontstond er echter onenigheid binnen de vereniging. Persoonlijke twisten leidden in 1889 tot een afscheiding. Enkele ontevreden bestuursleden stapten op en stichtten de *Yacht Club d'Anvers*, die zoals de naam al laat vermoeden, vooral bestond uit zeilers. Ongeveer zestig van de zeventig zeiljachteigenaars van de *Société Royale Nautique Anveroise* stapten over naar de nieuwe jachtclub.<sup>16</sup>

De watersport kende in Oostende eveneens een bewogen geschiedenis. De *Royal Yacht Club d'Ostende* hield in 1871 op te bestaan. Het overlijden van enkele prominente bestuursleden en het inhouden van de jaarlijkse subsidies door het stadsbestuur vormden de onmiddellijke aanleiding. Enkele (oud)leden stichtten evenwel op 15 juni 1871 de *Sport Nautique d'Ostende*.<sup>17</sup> De kersverse vereniging spitste zich in hoofdzaak toe op de roeisport, al organiseerde ze vanaf 1874 ook zeilwedstrijden. Maar ook deze club kreeg het op haar beurt moeilijk. Reeds na enkele jaren was het enthousiasme van het eerste uur fel verminderd. Onder leiding van burgemeester Jean Van Iseghem bliezen enkele zeil-

liefhebbers in maart 1878 de *Royal Yacht Club d'Ostende* hernieuwd leven in. Kort na de eeuwwisseling, meer bepaald in 1903, fuseerden beide clubs tot *Union Nautique Ostendaise*. Zeilers en roeiers kregen in de nieuwe vereniging, waarvan industrieel en volksvertegenwoordiger Louis de Hemptinne voorzitter was, een afzonderlijke afdeling. Maar de samenwerking was ook hier van korte duur. Reeds na enkele maanden werkten beide clubs opnieuw afzonderlijk. De zeilers groepeerden zich allemaal in de *Royal Yacht Club*.<sup>18</sup>

### SOCIALE BARRIÈRES

Jachtclubs vormden in België net zoals in het buitenland, naast bijvoorbeeld paardenrennen, tennis- en schermclubs, de ontmoetingsplaats bij uitstek voor een belangrijke groep welgestelden.<sup>19</sup> De politieke, financiële en industriële elites van een stad vonden er elkaar in een gemeidelijke sfeer. De wedstrijden en andere bijeenkomsten in het clubhuis werden niet zelden gevolgd door etentjes, uitgebreide banketten en bals. Het is duidelijk dat de clubleden over de nodige vrije tijd en over voldoende financiële middelen moesten beschikken. De midden- en zeker de arbeidersklasse kwamen niet in aanmerking voor lidmaatschap. Zij hadden nauwelijks tijd om zich te ontspannen. Werkdagen van tien uur en meer vormden aan het einde van de eeuw voor de meesten eerder regel dan uitzondering. Onderzoek naar het uitgavenpatroon van (arbeiders)gezinnen wees uit dat ze amper vijf à zes procent van hun beperkt inkomen konden reserveren voor ontspanning. Het overgrote deel daarvan werd besteed aan herbergbezoek en de aankoop van tabak.<sup>20</sup>

Maar ook wie geld en tijd had, werd niet zomaar lid van een jachtclub. Iedereen die wenste toe te treden, moest een schriftelijke aanvraag bij het bestuur indienen, hierin gesteund door twee (in sommige gevallen zelfs drie) actuele leden. Een stemming tijdens de algemene ledenvergadering besliste over de uiteindelijke toe-

Tabel 2. Evolutie aantal ingeschreven leden en jachten, 1850-1913

Jaar	Aantal leden	Aantal ingeschreven jachten
<b>Société de Régates de Schelde of YCRB</b>		
1851	240	
1852	320	
1853	298	
1857	197	12
<b>Union Club Antwerpen</b>		
1865	400	9
1878	300	
<b>Société Royale Nautique Anversoise</b>		
1879	500	
1880	615	
1889	420	
1890	225	
1895	280	
1906	411	
1910	94	
<b>Yacht Club d'Anvers</b>		
1891	397	
1892	429	
1902	700	150
<b>Royal Yacht Club d'Ostende</b>		
1853	91	
1905	155	51
1906	223	69
1907	295	93
1908	350	121
1909	344	133
1911	306	148
1912	282	113
1913	268	117
<b>Royal Yacht Club de Gand</b>		
1908	147	73
1909	171	82
1910	242	103
1911	287	126
1912	253	122
1913	224	117

Bronnen: Ouvry, 150 jaar wedstrijdzeilen, 15; M. den Hollander, *Geschiedenis van de roei- en de zeilsport in Antwerpen, 1851-1914. Bijdrage tot het Archief voor de Moderne Sport (MOSAR)* (Leuven 1993); *Annuaire du Yachtclub d'Ostende (1905-1913)*; *Annuaire du Royal Yacht Club de Gand (1908-1913)*; *Annuaire du Société Royale Nautique Anversoise (1906, 1910)*

trekking. Wie geen tweederde – in enkele clubs drievierde – meerderheid behaalde, mocht pas een jaar later een nieuwe aanvraag indienen.<sup>21</sup> Aanvankelijk konden alleen mannen lid worden. De Brussels Royal Yachtclub was de eerste om in 1906 expliciet in de statuten op te nemen dat vrouwen lid konden worden en mochten deelnemen aan clubregatta's.<sup>22</sup>

De belangrijkste drempel tot het lidmaatschap was uiteraard van financiële aard. De aanschaf en het onderhoud van een zeiljacht vereiste een ruim vermogen. Bovendien waren er nog tal van bijkomende kosten, zoals het jaarlijks lidmaatschapsgeld, de aankoop van een uniform, het zorgen voor winterberging, enzovoorts. De kosten liepen dermate hoog op dat – zeker in de beginjaren – slechts weinigen zich een privé-jacht konden of wilden aanschaffen. De meeste clubs eisten daarom niet dat ieder lid een eigen jacht bezat. Ze verwachtten wel dat de aangesloten leden ten minste mede-eigenaar waren van een vaartuig. Slechts één club, de *Royal Sailing Club de Gand*, aanvaardde slechts één eigenaar per vaartuig.<sup>23</sup> Het aantal ingeschreven jachten was in de beginjaren zeer gering. De *Yacht Club Royal Belge* telde in 1857 197 leden, maar er waren amper twaalf jachten ingeschreven.<sup>24</sup> De club had in 1855 een vrij eigenaardig voorstel uitgewerkt om het aantal jachten in eigen rangen uit te breiden. Het bestuur wilde een 'Kotter of Schoener Club' oprichten waarvan de leden jaarlijks 100 frank zouden betalen om een jacht te laten bouwen op één van de Antwerpse scheepswerven. Alle sponsors konden een jaar lang met dit schip onbeperkt varen. Vervolgens zou het jacht worden verloot onder de aandeelhouders. Hoe meer aandelen men kocht, hoe meer kansen men natuurlijk had bij de loting. Het plan werd nooit gerealiseerd. Het toont evenwel mooi aan dat het voor slechts enkelen mogelijk was zelf de bouw van een plezier- of wedstrijd-jacht te financieren.<sup>25</sup> De circa 400 leden van de *Union Club* bezaten in 1865 slechts zeventien roeiboten en negen zeilschepen. Het aantal ingeschreven jachten nam vanaf het laatste kwart

Tabel 3. Lidmaatschapsgeld jachtverenigingen

	Jaar	Jaarlijks lidmaatschapsgeld in BEF	Intrederecht in BEF
Nationale Regatta Antwerpen	1858	12/16 <sup>30</sup>	-
Royal Yacht Club d'Ostende	1908	20	-
Royal Yacht Club de Gand	1908	12	-
Royal Sailing Club de Gand	1908	25	10
Royal Yacht Club de Belgique	1908	50	-
Société Royale Nautique Anversoise	1903	25	-
	1909	40	-

Bronnen: *Annuaire du Yacht Club d'Ostende* (Oostende 1905) 6; *Annuaire de la Société Royale Nautique Anversoise* (Antwerpen 1909) 106; *Annuaire du Yacht Club de Gand* (Gand 1910) 17; J. Sels, *Bijdrage tot een studie van de sportbeoefening en sportbelangstelling te Antwerpen* (2<sup>e</sup> helft 19<sup>e</sup> eeuw-1940) (Gent 1980) 63; Den Hollander, *Geschiedenis van de roei- en de zeilsport in Antwerpen*, 50-52.

Tabel 4. Samenstelling vloot jachtclubs, ca. 1908/1910 (in procenten)

	Zeiljachten	Stoomjachten	Motorjachten	Andere
Royal Yacht Club d'Ostende	39	17	37	7
Royal Yacht Club de Gand	32	12	52	4
Société Royal Nautique Anversoise	61	12	23	4
Royal Yacht Club de Belgique	63	17	17	3

Bronnen: *Annuaire du Yacht Club d'Ostende* (Oostende 1909) 34-40; *Annuaire du Royal Yacht Club de Belgique* (Antwerpen 1908) 28-38; *Annuaire de la Société Royale Nautique Anversoise* (Antwerpen 1909) 30-35; *Annuaire du Yacht Club de Gand et Motorboat Club des Flandres* (Gent 1910) 30-34.

van de negentiende eeuw overal fors toe. De jaarboeken van de jachtverenigingen in Oostende en Gent wijzen uit dat omstreeks 1905 de verhouding leden/jachten circa 1 op 2 bedroeg (zie tabel 2).<sup>26</sup>

De lidmaatschapsgelden liepen per vereniging sterk uiteen (zie tabel 3). De *Royal Yacht Club de Belgique* vroeg in 1908 een jaarlijkse bijdrage van 50 frank, de *Royal Yacht Club de Gand* stelde zich tevreden met slechts 12 frank lidmaatschapsgeld. In Oostende en bij de *Société Royale Nautique Anversoise* was het ook mogelijk om een eenmalige lidmaatschapbijdrage te betalen van 500 frank.<sup>27</sup> Wat kregen de leden in ruil voor hun lidmaatschap? Alle clubs stelden hun leden een garage en/of een vaste aanlegplaats voor de ingeschreven jachten ter beschikking. De leden mochten ook gratis deelnemen aan de feesten, wedstrijden en uitstap-

jes ingericht door de vereniging. De *Royal Yacht Club d'Ostende* stelde aan de dames van de aangesloten zeilers tribunemplaatsen ter beschikking bij regatta's en wedstrijden.<sup>28</sup> Daarnaast hadden ze ook vrije toegang tot het clublokaal (of 'club-house'), het epicentrum van de vereniging. Deze lokalen, meestal ondergebracht in een fraai herenhuis in de stad, waren luxueus ingericht. De leden konden er dagelijks verschillende kranten doornemen, een spelletje biljart spelen of gewoon wat bijpraten. In Gent was het ook mogelijk om de rijke bibliotheek te consulteren en er boeken te lenen.<sup>29</sup>

Het ledental van de diverse clubs fluctueerde zeer sterk, afhankelijk van de dynamiek die het bestuur kenmerkte. Het cijfermateriaal verzameld in tabel 2 wijst in de richting van een zekere popularisering van de zeilsport in België

2. Yachting was een exclusieve vorm van ontspanning voor de sociale elite. Slechts enkelen konden zich de aanschaf van een plezierjacht veroorloven. Foto van enkele zeiljachten op de Leie in 1883. Foto KADOC, Leuven.



tussen 1850 en 1913. Niet alleen het aantal clubs was toegenomen, ook het aantal aangesloten leden en het aantal ingeschreven jachten. Naar schatting telden de twee jachtclubs in Antwerpen en Oostende omstreeks 1855 een 300-tal leden. Net voor de Eerste Wereldoorlog groepeerden de watersportverenigingen die aan zeilen deden circa 1200 leden. Samen bezaten ze een 400-tal geregistreerde jachten.<sup>31</sup> Dit waren echter niet allemaal zeiljachten. Tabel 4 geeft een overzicht van de samenstelling van de vloot bij enkele jachtclubs in 1910.

Beide Antwerpse clubs telden vooral zeilers onder hun leden. In Oostende was het belang van de zeil- en motorjachten ongeveer even groot. In Gent daarentegen namen de motorjachten een dominerende positie in. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de club in 1905 haar officiële benaming had verlengd tot *Royal Yacht Club de Gand et Motorboot Club de Belgique*.

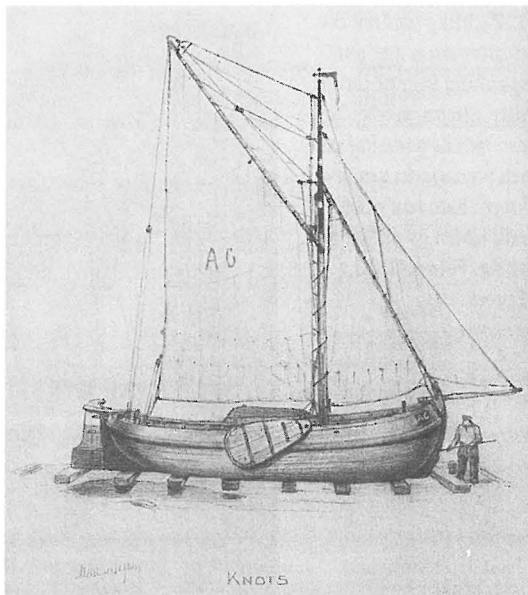
De registratielijsten vertellen ook iets meer over de eigenaars van de schepen (en indirect dus ook over het profiel van de club). De Gentse

jachtclub telde een zeer hoog aantal autochtone leden-eigenaars: niet minder dan 91 procent. Bovendien had 87 procent van de ingeschreven jachten de Arteveldestad als thuishaven. De *Royal Yacht Club d'Ostende* trok vooral leden aan van buiten de stad. Er zijn geen gegevens bewaard over de woonplaats, maar de opgegeven thuishavens van de geregistreerde schepen wijzen dit uit. Slechts 13 procent van de ingeschreven jachten had als thuishaven Oostende. Een goede 30 procent gaf een buitenlandse haven op, waarbij Londen zeer hoog scoorde. De rest van de jachten lag in een Belgische haven, vooral in Gent, Antwerpen en Brussel. De Antwerpse *Royal Yacht Club de Belgique* telde eveneens een groot aantal buitenlandse leden. Niet minder dan 39 procent van de eigenaars van de opgegeven jachten gaf een buitenlandse haven als thuisbasis op. Ook hier was het aandeel van Groot-Brittannië (Londen, Portsmouth), naast dat van Nederland (Amsterdam en Rotterdam) opvallend. Een goede 36 procent gaf als thuishaven Antwerpen op; het andere kwart was verspreid over Gent,

Brussel en Luik. De *Société Royale Nautique d'Anvers* had een minder internationaal profiel. Slechts enkele jachten lagen in een Nederlandse haven. Bijna driekwart van de jachteigenaars gaf als thuishaven de Scheldestad op. De andere schepen bevonden zich in Gent, Brussel en Boom.<sup>32</sup>

## WEDSTRIJDEN

Alle jachtverenigingen organiseerden elk jaar meerdere wedstrijden. Tijdens deze manifestaties, het wedstrijdseizoen liep grosso modo van maart tot oktober, konden de eigen leden zich meten met yachtmensen van andere clubs uit binnen- en buitenland. De regatta's uit de beginjaren werden, gezien het beperkt aantal Belgische jachten, uitsluitend gekleurd door buitenlandse deelnemers. Aan de *Régates Internationales d'Ostende* namen pas vanaf 1856 Belgen deel.<sup>33</sup> Niettemin lokten de zeilwedstrijden voor de Oostendse rede en de wedstrijd Oostende-Dover-Oostende (officieel *Grande Course d'Océan* genoemd) elk jaar veel volk naar de badstad. Toen de Britten in 1871 hun deelname aan de wedstrijd staakten wegens een overbelaste wedstrijdkalender in eigen land, werd de organisatie noodgedwongen stopgezet. Pas in 1883, nadat de *South Eastern Railways* als sponsor voor een interessant prijzenpakket zorgde en daardoor in Groot-Brittannië de nodige interesse wekte, werd de draad opnieuw opgepakt. Vanaf dat ogenblik kenden de door de *Royal Yacht Club d'Ostende* georganiseerde regatta's een almaar groeiend internationaal karakter. Naast Belgische en Britse zeiljachten strenden ook steeds meer Duitse en Nederlandse schepen voor de overwinning.<sup>34</sup> Ook in Antwerpen was de aanwezigheid van buitenlanders tijdens de pioniersjaren overweldigend. Tijdens de regatta van augustus 1854 bijvoorbeeld namen zeven schepen deel aan de wedstrijd om de koninklijke beker. Vier deelnemers waren afkomstig uit Groot-Brittannië, twee uit Nederland. De in Antwerpen verblijvende Brit



3. Tijdens de beginjaren van de watersport in België namen ook vissersvaartuigen aan de wedstrijden deel. Pentekening door Maurice Seghers, voorstellende een knots, waarmee op garnaal werd gevist.

George Collins, eigenaar van de kotter *Victorine*, sloot de rij.<sup>35</sup>

Belgische deelnemers waren aanvankelijk vooral te vinden in de wedstrijden met traditionele zeilschepen. In Oostende stonden tot de jaren 1870 wedstrijden met vissersschepen en -sloepen op het programma. Zo namen in 1853 tien vissersschepen mét en 36 zonder dek uit Oostende, Heist en De Panne deel aan de lokale wedstrijden.<sup>36</sup> Bij gebrek aan voldoende typische wedstrijdijachten werden in Antwerpen ook lange tijd wedstrijden uitgeschreven voor knotsen (waarmee op garnaal werd gevist) en voor eenvoudige sloepen of jollen. Ook wedstrijden voor handelsschepen (boeiers, schokkers en bidders) stonden aanvankelijk op het programma.<sup>37</sup> Het parcours van de zeilwedstrijden liep de ganse negentiende eeuw van Antwerpen naar het Nederlandse Bath en terug. De toeschouwers volgden de regatta's vanaf tribunes of doodgewoon vanaf de Scheldekaaien. Clubleden konden de wedstrijden van dichtbij

4. Regatta van de Royal Sailing Club de Gand op de Leie in Terdock (Heilig Huizeken), 1883. Foto KADOC, Leuven.



meebeleven aan boord van enkele gehuurde stoomschepen. De regatta's georganiseerd door de jachtclub van Gent hadden een kleinschaliger karakter. Ze vonden doorgaans plaats op de Leie. Pas met de organisatie van de jaarlijkse regatta's in Terdonck (bij Deinze) vanaf de jaren 1870 werden deelnemers van buiten de eigen club aangetrokken.<sup>38</sup>

Aanvankelijk werd in de zeilwedstrijden geen onderscheid gemaakt naar scheepstype. Platbodems en kieljachten streden tegen elkaar. Vanaf het einde van de jaren 1860 werd de reglementering ietwat beter uitgewerkt. Er kwamen afzonderlijke wedstrijden. Binnen elke categorie werd vervolgens een onderscheid gemaakt naargelang de afmetingen van de schepen. De kleinste en dus de traagste categorieën mochten het eerst vertrekken, zodat iedereen min of meer op hetzelfde tijdstip in Bath arriveerde<sup>39</sup>. Niet zelden werd een beroep gedaan op Nederlandse collega's om de wedstrijden in goede banen te leiden. De contacten tussen zeilers uit beide buurlanden waren ove-

rigens hartelijk. Leden van de verschillende Belgische jachtclubs namen jaarlijks deel aan de regatta's van Amsterdam en Rotterdam.

#### INTRODUCTIE MONDIAAL WEDSTRIJD-REGLEMENT

Aan het einde van de negentiende eeuw deden zich verschillende nieuwe evoluties voor in de Belgische en in de internationale zeilsport. Een eerste belangrijk gegeven was de introductie van een mondiaal en uniform wedstrijdreglement. Dat gebeurde in verschillende stappen. Het in 1890 opgerichte Nederlands-Belgisch Watersport Verbond (met als initiatiefnemers de Belgian Sailing Club uit Gent, de Yacht Club d'Anvers en vijf Nederlandse verenigingen) stelde een 68 paragrafen tellend reglement op voor Belgische en Nederlandse zeilwedstrijden.<sup>40</sup> Tot op dat ogenblik hadden de meeste clubs een eigen meetformule ontwikkeld om de jachten naar grootte in diverse wedstrijdklassen te verdelen

en om de tijdvergoeding (of voorgift) toegekend aan de kleinere jachten in dezelfde klasse te bepalen.

De nieuwe regelgeving, die voor vijf jaar werd aangenomen, deelde de jachten in naargelang hun tonnage. De gehanteerde formule om het tonnage van elk schip te berekenen gaf veel gewicht aan de breedte van het jacht; hoe breder het jacht, hoe hoger het tonnage. De kiel- en middenwaardjachten werden in een zestal categorieën ingedeeld, de ronde- en platbodemjachten in een tweetal. Binnen elke categorie werd aan de lichtere schepen per 1/10de ton en per zeemijl een voorgift van tien seconden gegeven. De scheepsbouwers hielden uiteraard rekening met deze nieuwe berekeningswijze en indeling in klassen. Ze bouwden voortaan vooral smalle, lange en diepe jachten.<sup>41</sup>

Het nieuwe reglement werd in 1895 door het Nederlands-Belgisch Watersport Verbond gewijzigd om rekening te houden met het zeiloppervlak in de ijkformule. Niet lang daarna ontstonden er afspraken over een internationale meetformule. De International Yacht Racing Union, gesticht in 1906 in Groot-Brittannië, groepeerde bijna alle zeilverenigingen uit Europa. De universeel geldende nieuwe berekeningswijze hield rekening met zowel de breedte als de lengte van het zeiljacht, met de kettingomvang, het zeiloppervlak en de vrijboord. In Nederland en België werden de kiel- en middenwaardjachten op deze manier in een aantal handicapklassen onderverdeeld. De oude wedstrijdmaat van het Nederlands-Belgisch Verbond bleef voor de ronde- en platbodemjachten behouden. De internationale klassen van de 6, 7, 8, 10, 12, 15, 19 en 23 meterjachten, die zonder voorgift tegen elkaar konden zeilen, werden in 1907 ingesteld. In de Lage Landen werden enkel de 6, 8, 10 en 12 meterklassen ingevoerd.<sup>42</sup>

## WISSELBEKERWEDSTRIJDEN

Een andere voorname ontwikkeling aan het eind van de 19de eeuw was de introductie en opkomst van de jaarlijkse wisselbekerwedstrijden. Tijdens de pioniersjaren konden de winnaars rekenen op een, in sommige gevallen aanzienlijke, geldsom. Na verloop van tijd werden de geldprijzen echter zeldzamer, om uiteindelijk circa 1890 helemaal te verdwijnen.<sup>43</sup> Deze ontwikkeling moet begrepen worden binnen het toenmalig streven om elke vorm van professionalisme binnen de sport uit te sluiten. Sport bedreef men niet als broodwinning. Het was en bleef het exclusief terrein van de sociale elite, van de 'gentlemen'.

De Société Royale Nautique Anversoise organiseerde met financiële steun van de Antwerpse handelaars vanaf 1892 de Challenge Cup Antverpia, een zilveren beker ter waarde van 2000 frank. De organisatie van de wedstrijd, die voor kiel- en middenwaardjachten van minimaal vier ton toegankelijk was, werd professioneel aangepakt. Een speciaal uit Nederland overgekomen commissie had als taak de ingeschreven jachten op te meten en de wedstrijd tijden te chronometreeren. Het jaar daarop volgde een nieuwe wisselbeker, de Challenge Scaldis, voor ronde- en platbodemjachten.

Het succes van deze wedstrijden, die telkens een grote opkomst genoten, zorgde ervoor dat vooral na de eeuwwisseling een stortvloed aan wisselbekers volgde. Vanaf 1901 werd jaarlijks om de Coupe de la Ligue Maritime Belge gestreden. François Empain, ondervoorzitter van de Yacht Club d'Anvers, schonk in 1903 aan zijn club de Beker van België, een waar kunststuk met een hoogte van één meter, bestaande uit ruim 17 kilogram fijn bewerkt massief zilver met een waarde van 5000 frank. Deze wedstrijd werd jaarlijks betwist tussen de clubs erkend door het Nederlands-Belgisch Verbond. Elke vereniging mocht slechts één jacht inschrijven. Aanvankelijk waren uitsluitend jachten met niet meer dan zes wedstrijdeenheden toegelaten, maar na de aanvaarding van de internationale regle-

menten werd de beker voorbehouden aan jachten uit de achtmeter klasse. Ter gelegenheid van haar 25-jarig jubileum organiseerde de *Société Royale Nautique d'Anvers* ook in 1903 de Beker van het Jubileum, geschonken door de Scheepvaartvereniging van Antwerpen. De *Société Royale Nautique d'Anvers* richtte in 1907, na de vastlegging van de internationale wedstrijdklassen, een nieuwe wisselbeker in: de *Challenge Van den Nest*, genoemd naar erevoorzitter en senator Arthur Van den Nest. Het was een internationale wedstrijd voor zesmeter jachten.<sup>44</sup> Net zoals de Antwerpse jachtverenigingen organiseerde de *Royal Yacht Club d'Ostende* diverse wisselbekers. Omstreeks 1905 waren de meest begeerde de *Coupe d'Ostende* (gevaren tussen Oostende en Antwerpen), waaraan uitsluitend Belgische en Nederlandse jachten mochten deelnemen, en de *Coupe de la Mer du Nord* (van Oostende naar een andere haven aan de Noordzee) die openstond voor alle nationaliteiten. Daarnaast werd nog om een hele pleiade van kleinere, door particulieren geschonken wisselbekers gestreden: de *Coupe Margaret*, de *Coupe Primavera* (Edouard Empain), de *Coupe du Carillon* (Albert Bouchery), de *Coupe Addison-Williamson*, de *Coupe Ludmilla Coppée*, de *Coupe du Président* (RYCO-voorzitter Louis de Hemptinne)), enzovoorts.<sup>45</sup> In Gent kende vooral de *Coupe baron van Loo*, gevaren door jachten uit de zesmeter klasse tussen Terdonck en Langerbrugge, veel bijval.<sup>46</sup>

De Belgische yachtmensen namen vanaf de eeuwwisseling ook meer en meer deel aan buitenlandse wedstrijden en organiseerden zelf internationale ontmoetingen. De Antwerpse clubs lieten bijvoorbeeld speciaal voor de *Kieler Woche* aangepaste clubjachten bouwen. De *Yacht Club d'Ostende* organiseerde onder meer vanaf 1898/1899 met steun van sponsor *Sociétés des Bains de Mer d'Ostende*, jaarlijks de bekende Helgoland Race (tussen Oostende en Helgoland, een Fries eiland aan de monding van de Elbe) en de wedstrijd Oostende-Vlissingen.<sup>47</sup> Dezelfde vereniging richtte samen met de *Royal Sailing Club de Gand* tussen 18 en 28 juni 1913 een internationa-

le regatta in ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling in Gent.<sup>48</sup>

#### EEN KIJK OP DE PLEZIERVAART: MET DE SUZANNE DOOR NEDERLAND

Is er over de zeilsport in België vóór 1914 relatief weinig bekend, over de recreatieve zeilvaart zijn we nog veel minder ingelicht. Het informele karakter van deze vrije tijdsbesteding vormt uiteraard de oorzaak. Hierboven werd reeds aangehaald dat binnen de jachtverenigingen dikwijls uitstapjes aan boord van gehuurde stoomboten werden georganiseerd. Sommige jachteigenaars maakten daarnaast alleen, in clubverband of samen met vrienden meerdaagse tochten. Het maken van uitstapjes met plezierjachten en roeiboortjes was vanaf het laatste kwart van de negentiende eeuw vrij populair. In Groot-Brittannië groeide het zelfs uit tot één van de meest geliefde vrijetijdsbestedingen van rijk en arm.<sup>49</sup> Een hele reeks reiservaringen werd gepubliceerd. Het bekendste voorbeeld is ongetwijfeld de klassieker *Three Men in a Boat* van Jerome K. Jerome (1889), waarin een levendig en humoristisch verslag wordt gegeven van een meerdaagse trip op de Theems. Dergelijke literaire voorbeelden zijn in België niet bekend. Enkele jachtverenigingen publiceerden in hun jaarboeken wel (eerder technische) beschrijvingen van trips in Nederland en op het Kanaal.<sup>50</sup> De Oostendse jachtlui bijvoorbeeld zeilden graag en geregeld naar Dover, Londen en het eiland Wight. Edouard Bech, professor aan de Antwerpse Zeevaartschool, beschreef in zijn *Leçons de navigation à un yachtman* een meerdaagse zeiltocht vanuit Oostende via het eiland Wight naar Brest.<sup>51</sup>

Een unieke bron met betrekking tot de plezieren toervaart in België en in Nederland vormt de briefwisseling tussen Joseph Casier en zijn vrouw Henriette Leirens.<sup>52</sup> Casier, een Gentse industrieel en lid van de *Royal Sailing Club de Gand*, maakte aan boord van de jachten van Al-



5. De negentiende-eeuwse jachten waren rijkelijk versierd. Roerkop van het Antwerpse hoogaarsjacht Yetty. Collectie Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen.

bert Solvyns een aantal zeiltrips door België en Nederland. Tijdens deze reizen, die telkens een paar dagen duurden, hield hij zijn vrouw per brief op de hoogte van de gebeurtenissen aan boord. Casier was een fervente watersporter en bezat ook zelf een kleinere boot. In de week-ends ging hij met zijn zoon Fernand regelmatig het water op met hun jol *Flèche*. Ze maakten tochtjes van enkele uren op de Schelde en de Leie. Jaarlijks nam Casier deel aan de regatta van Deinze (bij het Heilig Huizeken)<sup>53</sup>. Het verslag van de zeiltrip door Nederland in 1879 met de centerboard *Suzanne*, enkele jaren eerder gebouwd in Baasrode op de scheepswerf van de Gebroeders Emile en Cesar Van Damme, laat de lezer meegenieten van de amicale, ontspannen sfeer aan boord.<sup>54</sup> De bewaarde brieven verschaffen ons een beeld van de luxueuze manier waarop de meer gegoede klasse haar vrije tijd eind vorige eeuw doorbracht.

## HET JACHT

Het bestek en het bouwcontract van een zusterschip van de *Suzanne*, de *Sainte-Cécile*, zijn bewaard gebleven. Beide documenten bevinden zich in het archief van de scheepswerf Van Damme. De centerboard, ook wel kielboot of middenzwaardjacht genoemd, was geen in-

heems scheepstype. Het werd als typisch wedstrijdacht omstreeks 1850 ingevoerd vanuit Amerika. De dikwijls luxueus ingerichte vaartuigen waren geïnspireerd op een type dat door de Newyorkse havenarbeiders frequent werd gebruikt. Het waren korte, brede en platte schepen, veelal opgetuigd als schoener, die zich met hun groot zeiloppervlak en slanke lijn overal ontpopten als geduchte racemachines.<sup>55</sup> Het is niet bekend of Solvyns met de *Suzanne* of de *Sainte-Cécile* aan wedstrijden heeft deelgenomen. De *Sainte-Cécile* stond in ieder geval bekend als een uitstekende zeiler.<sup>56</sup> Het jacht, dat was gebouwd naar een Amerikaans voorbeeld, “conformant aux plans et indications fournies par Mr. Albert Solvyns”, bezat op de waterlijn een lengte van 49.6 Engelse voet en had een breedte van 17 meter, de berghouten niet meegerekend. Het was opgetuigd “en schooner américain”. De belangrijkste scheepsonderdelen waren gemaakt uit eikenhout. De verdere afwerking gebeurde vooral met teak en koper van de beste kwaliteit.

Het schip telde verschillende kajuiten met ingemaakte bedden, kasten en lavabo met stromend water, geleverd door twee ijzeren reservoirs van elk vijfhonderd liter. Er was in totaal plaats voor acht personen. De matrozen, waarvoor drie ijzeren bedden beschikbaar waren, sliepen in het vooronder. Het was mogelijk om

van de stuurkabiné via een eikenhouten trap naar de salon te gaan. De beide salondeuren waren gedeeltelijk in glas, waarin naast een niet nader omschreven versiering de naam van het jacht en de initialen van de eigenaar en de jachtclub stonden gegraveerd. Een hoek van de salon was ingericht als bibliotheek, waar ook de kachel en een kastje “spécialement aménagée pour verres et carofons” stond. Een andere kachel bevond zich in de keuken. Naast al deze luxe was er ook nog een wc, “système Armstrong”, met ventilator aan boord.

Opdrachtgever Solvyns betaalde voor de *Sainte-Cécile* 40.000 frank, verdeeld over drie schijven: een kwart na de kiellegging, een kwart na het aanbrengen van de buitenbeplanking en de resterende helft uiterlijk één maand na de aflevering. De bouwheer gaf twee jaar garantie op constructiefouten.<sup>57</sup> De kostprijs van de centerboard was niet gering. Ter vergelijking: bij Van Damme kostte een houten otter met een lengte van 75 Dendermondse voet, een typisch Vlaams binnenschip uit de beroepsvaart, ongeveer 9.500 frank<sup>58</sup>.

## DE REIS

Eigenaar Albert Solvyns, zoon van de katholieke senator Ernest Solvyns, ontving in de vooravond van 27 juli 1879 zijn vrienden Joseph Casier en Ernest d'Arripe aan boord van de *Suzanne*. Het schip lag voor de rede van Antwerpen. De stemming was uitgelaten. Na het nuttigen van een glas champagne trok het gezelschap richting binnenstad om er in een exclusief restaurant te dineren. De volgende dag zouden de drie vrienden vertrekken voor een zevendaagse zeiltocht op de Schelde en de Hollandse binnenwateren. De eindbestemming van de zeiltocht was Rotterdam.

De volgende dag werd omstreeks half twaalf het anker gelicht. Gedragen door een matige zuidwestenwind liet de *Suzanne* spoedig de Scheldeforten Philippe, Ferdinand, Saint-Marie en Lillo achter zich. Casier, die voor het eerst op

de Westerschelde voer, was diep onder de indruk van het schouwspel. Hij noteerde in zijn brief: “L'aspect du fleuve est vraiment majestueux: de tous cotés on ne voit que vaisseaux, goëlettes, bateaux-pêcheurs, schalcks (!), boeiers, en un mot des bateaux de tous genres et espèces naviguant dans tous les sens, grées de toutes les manières possibles... Nous nous sommes beaucoup amusés à suivre les manoeuvres des plusieurs bateaux de mer qui naviguent toutes voiles dehors: c'est vraiment curieux de voir évoluer avec tant de facilité ces colosses qui paraissent si peu maniables dans nos docks de Gand”. Ondertussen deden de matrozen in opdracht van Solvyns al het mogelijke om de schepen die in Antwerpen lang voor hen waren vertrokken, in te halen. Dankzij de uitmuntende zeilkwaliteiten van het jacht slaagden ze hierin vrij gemakkelijk.

Omstreeks drie uur in de namiddag meerde de *Suzanne* aan bij de sluis van Hansweert (kanaal van Zuid-Beveland). Vermits ze dienden te wachten op de volgende “sluisbeurt”, verzamelden Casier en zijn vrienden op het dek, waar ze kersen aten, koffie dronken en een sigaar opstaken. “Que pouvions-nous faire de mieux?”, vroeg Joseph Casier zich terecht af. De boeiende discussies, de onderlinge grappen... het deed hem allemaal aan zijn studententijd in Leuven denken. Na het versluisen vorderde de dag verder in een gezapig tempo. De vaart van het schip werd alleen gehinderd door de talrijke vaste bruggen op het kanaal. “Partout nous devons attendre, baisser les voiles, puis bientôt les hisser pour les amener de nouveau”, schreef een ietwat verveelde Casier aan zijn vrouw Henriette. Nochtans betekende dat voor hem geen extra arbeid. Solvyns, Casier en d'Arripe zeilden niet veel zelf tijdens de reis. Zoals wel vaker gebeurde hadden ze drie Belgische matrozen ingehuurd voor de duur van de uitstap. Zij verrichtten bijna al het werk en kookten wanneer er aan boord werd gegeten.<sup>59</sup>

's Avonds meerde de *Suzanne* aan in Wemeldinge. Terwijl Casier en d'Arripe enkele brieven op de post deden, maakte de rest van het

gezelschap groentensoep klaar. De avond werd al pratend doorgebracht, onder het genot van een goed glas warme grog en enkele sigaren. Rond half twaalf gingen ze slapen, weliswaar zonder zich uit te kleden omdat ze vroeg wens-ten op te staan.

Omstreeks 4 uur reeds voeren ze, onder leiding van een ingehuurde loods, met een zachte bries op de Oosterschelde. De gunstige wind hield aan tot Zierikzee, maar ter hoogte van Bruinisse werd het windstil. De centerboard vorderde slechts langzaam, waarop Casier en zijn vrienden besloten te gaan rusten en een beetje slaap in te halen. "Comme toute cette navigation n'avait pas été très amusante et elle-même: mais laissant aux matelots la conduite du bateau, nous nous sommes amusés à lire, à causer et à dormir pour rattraper le temps perdu pendant la nuit". De Suzanne ging ter hoogte van Bruinisse voor anker; de drie vrienden besloten te gaan zwemmen. Ze sprongen in de boot en roeiden naar de dichtstbijzijnde zandbank. Ze kleedden zich uit en in een "costume de paradis terrestre" namen ze een ontspannend bad in een kleine baai. Vervolgens zetten ze hun tocht verder, onder impuls van een stevige oostnoordoostenwind.<sup>60</sup> Ze passeerden Willemstad en omstreeks middernacht bereikten ze bij volle maan de Dortsche kil, waar ze zouden overnachten.

Van daaruit ging het de volgende dag naar Dordrecht.<sup>61</sup> De Suzanne legde er aan onder grote belangstelling. Casier vond het een charmant stadje, maar had het er als overtuigd rooms-katholiek moeilijk mee dat de protestanten er de scepter zwaaiden. In zijn brief luidde het als volgt: "L'église, du XIVE siècle, est fort remarquable, elle est malheureusement aux mains des protestants: ce qui rend son aspect glacial: rien qui rappelle Dieu, si ce n'est le souvenir de l'ancien usage auquel ce temple était destiné et la pensée que du haut de cette chaire tombent maintenant des paroles de mensonge". De volgende dag vertrok het gezelschap via de Noord, Merwede en de Nieuwe Maas richting Rotterdam, wat bij Casier enkele

chauvinistische bedenkingen ontlokte. "Le panorama de Rotterdam n'est pas aussi beau que celui d'Anvers, mais il est d'un autre genre: le mouvement du fleuve est peut-être plus grand; mais on ne trouve pas partout des Notre Dame d'Anvers et sa belle tour". De Suzanne legde in de haven aan onder grote belangstelling. Casier en zijn vrienden hadden hun beste kleren aangetrokken: een marineblauw kostuum met bijhorende pet. Hij was dan ook niet echt verwonderd dat sommige kijklustigen hen aanspraken in het Engels.<sup>62</sup>

Het eerste deel van de zeiltrip liep ten einde in Rotterdam. Casier, Solvyns en d'Arripe bezochten dezelfde dag nog vlug de haven en de binnenstad, waarbij ze vooral onder de indruk raakten van het prachtige stadspark. De volgende dag, 31 juli, reisden ze met de trein naar Amsterdam. Vooraleer ze in de hoofdstad arriveerden, bezochten ze eerst Den Haag, Scheveningen – waar ze een bad namen en een wandeling maakten op de pier – en tenslotte ook nog Haarlem.<sup>63</sup> Het gezelschap verbleef twee dagen in Amsterdam. Casier, een groot kunstliefhebber, bezocht er naast de bekendste monumenten ook het Koninklijk Museum (het huidige Rijksmuseum) en het Museum Van der Hoop, het befaamde likeurhuis Wynand Focking, de jodenbuurt en het arsenaal waar de Koningin Emma in aanbouw lag. Casier vond Amsterdam in één woord verrukkelijk. Hij drukte zijn bewondering als volgt uit: "je trouve Amsterdam une magnifique ville, d'un cachet tout particulier et je comprends que le nombre de ses quais, de ses canaux qui se croisent et s'entrecroisent en tous sens l'ait fait appeler la Venise du Nord: surtout que toutes les maisons sont baties sur pilotis".<sup>64</sup> Op zaterdag 2 augustus vertrokken Casier, Solvyns en d'Arripe weer naar Rotterdam. Alvorens er in te schepen lieten ze nog een groepsfoto maken als herinnering aan de geslaagde reis.

Vanaf de aankomst in Dordrecht, enkele uren later, werd de briefwisseling met het thuisfront minder uitvoerig. Casier vertelde

6. Albert Solvyns, Ernest d'Arripe, Joseph Casier en de matrozen van de Suzanne samen op de foto tijdens de reis door Nederland in 1879. Foto KADOC, Leuven.



nog kort dat ze uiteindelijk via Hansweert, Vlissingen en Blankenberge Oostende bereikten op 5 augustus. De voorbije avond hadden ze de zeiltrip feestelijk afgesloten met een uitgebreide maaltijd aan boord. Solvyns had bovendien voor een verrassing gezorgd: “nous venons d’allumer quelques feux de Bengale sur le pont du bateau: l’effêt en et magnifique; il devait surtout l’être pour les personnes qui étaient à terre ou sur les bateaux à l’ancre du fleuve”.<sup>65</sup>

## EPILOOG

‘Jachting’ was – zeker in de negentiende eeuw – een exclusieve vorm van ontspanning voor de sociale elite. De jachtclubs in Antwerpen, Oostende, Gent en later Brussel trokken een zeer select, zelfs internationaal, publiek aan. Lidmaatschap en het bezit van een eigen jacht stonden symbool voor een zeker vermogen. Naast individuele en clubuitstapjes organiseerden de Belgische yachtmensen jaarlijks verschillen-

de regatta's, die steeds grote belangstelling genoten. Deze wedstrijden evolueerden van dikwijls amateuristisch georganiseerde meetings met hoofdzakelijk vissers- en handelsschepen naar internationaal gereguleerde wedstrijden waaraan speciaal hiervoor ontworpen wedstrijdachten deelnamen. De toegenomen welvaart zorgde vanaf de eeuwwisseling voor een (voorzichtige) democratisering van de watersport. De kleine eenheidsklassenzeilboten, die ingang vonden net voor de Eerste Wereldoorlog, maakten de zeilsport toegankelijker voor de minder rijke watersportliefhebber. Ook de introductie van kleinere, goedkopere motorjachten opende de deur voor een ietwat breder publiek.

#### NOTEN

- 1 Met dank aan dra. Marijke den Hollander (Departement Sport- en Bewegingswetenschappen, Onderzoekseenheid Sociaalculturele Kinantropologie, Katholieke Universiteit Leuven) voor het kritisch nalezen van een eerdere versie van deze tekst.
- 2 F. Jorissen, J. Kramer en J. Lengkeek, *Het water op. 400 jaar pleziervaart in Nederland* (Baarn 1990) 11-20
- 3 D. Birley, *Land of Sport and glory. Sport and British Society, 1887-1910* (Manchester/New York 1995) 140-142; R. Hubcher (ed.), *L'histoire en mouvements. Le sport dans la société française (XIXe-XXe siècle)* (Parijs 1992) 136; Jorissen, Kramer en Lengkeek, *Het water op*, 21-27
- 4 Deze bijdrage gaat niet in op de ontwikkeling van de (veel democratischer en populairdere) roeisport in België, ook al werd er binnen de hier besproken clubs doorgaans zowel gezeild als geroeid. Over de roeisport in België: zie vooral Els De Sloovere, *Ontstaan, institutionalisering en evolutie van de roeisport in België, 1858-1987. Bijdrage tot het Archief voor de Moderne Sport* (Leuven 1987) (onuitgegeven licentiaatverhandeling Lichamelijke Opvoeding). In 1895 waren er in de volgende Belgische steden roeiverenigingen: Antwerpen (2), Brussel (4), Kortrijk, Gent (4), Luik (2), Leuven, Mechelen, Menen, Namen, Oostende, Saint-Ghislain, Dendermonde, Vilvoorde, Visé, Lokeren, Bergen, Spa en Brugge. P. Daryl, *L'encyclopédie des sports* (Parijs 1895) 31
- 5 Marc Constandt, *Delbouille en Dujardin. Twee pioniers van het Oostends toerisme* (Brugge 1981) 34-35 (Bijdragen tot de West-Vlaamse geschiedenis 1)
- 6 Charles Mermans, '125 jaar watersport op de Schelde', in: C. Mermans en J. Van Beylen, *Zeil en stoom op de Schelde* (Antwerpen 1976) 108
- 7 Marijke den Hollander, *Geschiedenis van de roei- en de zeilsport in Antwerpen, 1851-1914. Bijdrage tot het Archief voor de Moderne Sport (MOSAR)* (Leuven 1993) 23 (onuitgegeven licentiaatverhandeling Lichamelijke Opvoeding). Een samenvatting verscheen als: Marijke den Hollander, 'Le sport nauti-

- que à Anvers: apparition et localisation' in: P. Arnaud et T. Terret (eds.), *Le sport et ses espaces, XIX-XXe siècles* (Parijs 1998) 103-116.
- 8 Mermans, '125 jaar watersport', 102; *Congrès Internationale de sport et de l'éducation physique* (Auxerre 1905) 132
  - 9 Den Hollander, *Geschiedenis van de roei- en de zeilsport in Antwerpen*, 31 en 50
  - 10 *Jubileumboek van de Koninklijke Roeivereniging Sport Gent, 1883-1983* (Gent 1983) 12
  - 11 *Yacht Club Royale Belge: Assemblée Générale* (Antwerpen 1851-1858) 163
  - 12 Het achterhalen van de politieke en sociale achtergrond van de clubleden is zeer moeilijk omdat er slechts enkele ledenlijsten zijn bewaard.
  - 13 Bij gebrek aan bronnenmateriaal is het niet mogelijk om dieper in te gaan op het eerder 'volkse' profiel van Neptunus.
  - 14 Het overgrote deel van de roeiers groepeerde zich in 1876 in le Sport anversois. Naast roeien werd er aan turnen, (rol) schaatsen en zwemmen gedaan. Den Hollander, *Geschiedenis van de roei- en zeilsport in Antwerpen*, 73
  - 15 *Ibidem*, 83-85
  - 16 Jack Aloy, *Zeilen met stijl* (Antwerpen 1978); Den Hollander, *Geschiedenis van de roei- en de zeilsport in Antwerpen*, 93-94
  - 17 Ouvry, *150 jaar wedstrijdzeilen. RYCO: Koninklijke Jacht Club Oostende* (Oostende 1987) 16
  - 18 *Ibid.*, 20-29; *Histoire du Sport Nautique d'Ostende depuis sa fondation en 1871* (S.I., S.d.) 11-24
  - 19 Zie onder meer H. Cunningham, *Leisure in the Industrial Revolution, c. 1780-c. 1880* (Londen 1980) 134
  - 20 Eric Corijn en Patricia Van den Eeckhout, 'Leisure Research in Belgium: No Engine of its Own', in: H. Mommaas, H. van der Poel, P. Bramham en I. Henry (ed.), *Leisure Research in Europe. Methods and Traditions* (Wallingford 1996) 141-142. De gemiddelde Belg spendeerde in 1920 ongeveer 10% van zijn totale gezinsbudget aan ontspanning. Chris Schroeven, *Consumer Expenditure in Interwar Belgium: the Reconstruction of a Database* (Brussel 1994) 260 (Studies in Belgian Economic History IV)
  - 21 Den Hollander, *Geschiedenis van de roei- en de zeilsport in Antwerpen*, 19 en 51-52
  - 22 *Annuaire du Yacht Club de Belgique* (Brussel 1908) 17 (artikel 10)
  - 23 *Annuaire du Yacht Club de Gand* (Gent 1908) 16; *Annuaire du Royal Sailing Club de Gand* (Gent 1908) 5
  - 24 *Yacht Club Royal Belge. Liste générale des membres, 1856-1857* (Antwerpen 1857) 4
  - 25 Den Hollander, *Geschiedenis van de roei- en de zeilsport in Antwerpen*, 41-42
  - 26 *Ibid.*, 67
  - 27 *Annuaire du Yacht Club d'Ostende* (Oostende 1905) 6 (artikel 8); *Annuaire de la Société Royale Nautique Anversoise* (Antwerpen 1909) 106 (artikel 6); J. Sels, *Bijdrage tot een studie van de sportbeoefening en sportbelangstelling te Antwerpen (2e helft 19e eeuw-1940)* (Gent 1980) 62-63 (onuitgegeven licentiaatverhandeling geschiedenis)
  - 28 *Annuaire du Yacht Club d'Ostende* (Oostende 1905) 7 (artikel 11)
  - 29 *Annuaire du Yacht Club de Gand* (Gand 1910) 17
  - 30 Werkende leden betaalden jaarlijks twaalf frank lidmaatschapsgeld; aanmoedigende of steunende leden zestien frank. Den Hollander, *Geschiedenis van de roei- en de zeilsport in Antwerpen*, 51
  - 31 Ook in het buitenland deed zich deze evolutie voor. Zie bij-

- voorbeeld B. Beunard, 'La plaisance et les régates à Marseille au 19ième siècle. Histoire locale d'une pratique sportive', in: T. Terret (ed.), *Histoire des sports* (Parijs 1996) 219-235; J. Lowerson, *Sport and the English middle classes, 1870-1914* (Manchester/New York 1993) 49-55
- 32 Zie bronverwijzing tabel 4.
- 33 R. Ouvry, *150 jaar wedstrijdzeilen*, 7
- 34 Enkele leden van de Yacht Club d'Ostende richtten op 15 juni 1871 wel een commissie op, de Sport Nautique d'Ostende, die zich toelagde op het organiseren van roeiwedstrijden. Het initiatief was echter geen lang leven beschoren. Ouvry, *150 jaar wedstrijdzeilen*, 16
- 35 Den Hollander, *Geschiedenis van de roei- en de zeilsport in Antwerpen*, 37-38
- 36 Ouvry, *150 jaar wedstrijdzeilen*, 15
- 37 Den Hollander, *Geschiedenis van de roei- en de zeilsport in Antwerpen*, 27
- 38 Société Royale du Sport Nautique de Gand: cinquantième anniversaire, 1883-1933 (s.l., s.d.)
- 39 Den Hollander, *Geschiedenis van de roei- en de zeilsport in Antwerpen*, 59-60
- 40 De andere verenigingen waren: de Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roei- en Roei- en Zeilvereniging De Hoop, de Roei- en Zeilvereniging De Amstel, de Zeilvereniging Het Y, de Zeil- en Roei- en Roei- en Zeilvereniging Hollandia en de Zaanlandsche Zeil- en Roei- en Roei- en Zeilvereniging. Korte tijd later sloten zich ook nog de Zeil- en Roei- en Roei- en Zeilvereniging De Maas, de Zwolsche Roei- en Zeilvereniging, de Société Royale Nautique Anversoise en de Yacht Club d'Ostende aan. Jorissen, Kramer en Lengkeek, *Het water op*, 47; Ouvry, *150 jaar wedstrijdzeilen*, 22
- 41 Den Hollander, *Geschiedenis van de roei- en de zeilsport in Antwerpen*, 101
- 42 Tijdens de Olympische spelen in Londen in 1908 behaalde de Antwerpenaar Léon Huybrechts met het zesmeterjacht de Zut een zilveren medaille. Den Hollander, *Geschiedenis van de roei- en de zeilsport in Antwerpen*, 101-102
- 43 Hetzelfde deed zich voor bij de roeiwedstrijden. De Sloovere, *Ontstaan, institutionalisering en evolutie van de roeisport in België*, 34
- 44 Den Hollander, *Geschiedenis van de roei- en de zeilsport in Antwerpen*, 98; Mermans, '125 jaar watersport', 115-116
- 45 *Annuaire du Royal Yacht Club d'Ostende (Oostende 1905-1913)*
- 46 *Annuaire du Royal Yacht Club de Gand (Gent 1910)* 73-75
- 47 Ouvry, *150 jaar wedstrijdzeilen*, 24
- 48 *Annuaire du Yacht Club de Gand (Gent 1913)* 66-71
- 49 Zie hierover onder meer N. Wigglesworth, *Victorian and Edwardian boating from old photographs* (Londen 1987)
- 50 In de *Annuaire du Yacht Club de Gand (Gent 1908)* 136-154 verscheen een beschrijving van een zeiltocht naar Amsterdam en Rotterdam; in de *Annuaire du Yacht Club de Gand (Gent 1909)* 155-175 werd een meerdaagse uitstap op de Zuiderzee beschreven.
- 51 E. Bech, *Leçons de navigation à un yachtman* (Brussel 1903)
- 52 Het archief van de familie Casier wordt bewaard in het Katholiek Documentatie- en Onderzoekscentrum (KADOC) te Leuven. De bundel brieven van Joseph Casier aan zijn vrouw Henriette draagt het nummer J/5.29.8.1. Henk de Smaele en Yves Segers, *Het archief van de familie Casier, begin 19de eeuw – 1972* (verschijnt in de loop van 2000 in de reeks KADOC Inventarissen en repertoria).
- 53 KADOC, *Archief familie Casier, Livre de Raison*, nr. J/5
- 54 De scheepswerf Van Damme bouwde allerlei soorten houten schepen: koopvaardij-schepen tot 600 ton, diverse types binnenschepen voor de zee en de bin-
- nenwateren en jachten. Yves Segers, *De laatste scheepswerf van Baasrode* (Gent 1994)
- 55 Roeien met de riemen... 75 jaar Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum (Amsterdam 1991) 212-213; Mermans, '125 jaar watersport op de Schelde', 101
- 56 KADOC, *Archief familie Casier*, nr. J/5.29.8.3. Brieven van Joseph Casier zijn geschreven tijdens een zeiltocht Oostende-Amsterdam-Oostende met de Sainte-Séville in 1883.
- 57 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme (Baasrode)*, nr. 243. Yves Segers, *Inventaris van het archief van de scheepswerf Van Damme (1826-1954) en van de familie Van Damme (1767-1972)* (Dendermonde 1995) (Stadsarchief Dendermonde Reeks C4)
- 58 Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen, *Archief Scheepswerf Van Damme*, nrs. 235-242 (bestekken houten binnenvaartuigen); Maurice Seghers en Roger De Bock, *Schepen op de Schelde. Binnenvaartuigen en vissersschepen op de Schelde omstreeks 1900* (Antwerpen 1967) 5-7
- 59 KADOC, *Archief familie Casier*, nr. J/5.29.8.1. Brief van 28 juli 1879.
- 60 *Ibid.*, Brief van 29 juli 1879.
- 61 *Ibid.*, Brief van 30 juli 1879.
- 62 *Ibid.*, Tweede brief van 30 juli 1879.
- 63 *Ibid.*, Brief van 31 juli 1879.
- 64 *Ibid.*, Brief van 1 augustus 1879.
- 65 *Ibid.*, Brieven van 2 en 3 augustus 1879.

# Mededelingen

## OVER DE AUTEURS

Kees Kaldenbach (1953) studeerde kunstgeschiedenis aan de Vrije Universiteit. Hij publiceert over Nederlandse beeldende kunst uit de 17de -19de eeuw. In 1998 produceerde hij samen met een vakgroep van de TU Delft een 3D vogelvlucht reconstructie van Delft anno 1660, die o.a. gepresenteerd werd op een computerbeeldscherm in het Techniekmuseum. Voor beelden uit deze vlucht, een bespreking en een lijst van andere publicaties en projecten zie internetpagina <http://www.xs4all.nl/~kalden/>

Yves Segers (1970) studeerde geschiedenis en archivaliek en is verbonden aan het Centrum voor Economische Studiën van de Katholieke Universiteit Leuven, waar hij een doctoraal proefschrift voorbereidt over de particuliere consumptie in België (1800-1913). Hij publiceerde eerder over religieuze, sociaal-economische en maritieme aspecten van de 19de en 20ste eeuw.

Tonko Ufkes (1958) studeerde geschiedenis in Groningen. Hij studeerde af met als hoofdvak Nieuwe Geschiedenis en als bijvakken Middeleeuwse Geschiedenis en Zweedse literatuur. Zijn belangstelling gaat uit naar de zeventiende-eeuwse geschiedenis van Nederland. Hij publiceerde reeds eerder in het TvZ.