

Het *Dun* doek over het dun *Doek*



Uit onze taal valt reeds af te leiden hoezeer vlag-vertoon op een rijke historie stoelt. Gezegden als: "Met vlag en wimpel", "De vlag strijken", "Onder valse vlag varen", "De vlag dekt de lading" e.d. getuigen daarvan.

Ter gelegenheid van het 110-jarig bestaan van Zeilvereniging Het Y werd dit boekje herdrukt. Mede door de belangeloze medewerking van auteur Ernst van Altena, illustrator Peter van Straaten en drukker Hans Kraamer beleeft het nu zijn tweede druk.

Het bestuur wil de leden van Zeilvereniging Het Y een correcte vlagvoering, conform de traditie en gebruiken zoals hier beschreven en verklaard, van harte in hun belangstelling en ter navolging aanbevelen.



O schitt'rende kleuren...

Naar aanleiding van het veertigste herdenkingsjaar van onze bevrijding, werd onverhoeds aan een televisie-tribune vol bezoekers gevraagd naar de tekst van het Wilhelmus. Het resultaat was onthutsend. De aanwezigen kwamen hooguit tot de tweede regel van het eerste couplet en de letterlijke eenling die zich met pijn en moeite door dat eerste couplet worstelde, bleef toch definitief steken na "Mijn schild ende betrouwen" van het zesde couplet.

Hoeveel bedroevender zal het dan staan met de tekstkennis van dat andere nationale lied, O Schitt'rende kleuren van Nederlandsch vlag...? Sinds "Kun je nog zingen, zing dan mee" niet meer op alle lagere scholen het handboek voor de zangles is, sinds onderwijzers geen zangles meer geven en de muzikale educatie zich verplaatst heeft naar cd, MP3, radio en televisie, is ook het O Schitt'rende kleuren vervangen door "Amsterdam is poep op de stoep" en "Haat in de straat". Is dat erg?

Voor Amsterdam in elk geval wel. Maar dat uw en mijn kinderen niet langer op schoolmeesterlijk gezag behoeven te huichelen dat hun "het harte klopt van vreugd en ontzag, wanneer het de banen begroet van Nederlands vlag, fier wapperend langs de vloed en nog in schitterende kleuren ook..." lijkt mij geen achteruitgang.

Dat enge, 19e-eeuwse nationalisme zijn we gelukkig ontgroeid. Ook het "Hollands vlag, je bent mijn glorie" kennen alle na 1945 geboren en niet meer en ook dat is winst. Want op die "vreemde kusten" waar wij "van louter vreugd victorie" moesten roepen als we de vlag daar ontwaarden, hadden we meestal niets te zoeken. Laten we eerlijk zijn. Een vlag mag dan in technische termen een "dundoe" heten, onder dekmantel van zo'n symbolische lap stof is vaak dik onrecht bedreven.

Adelaars, sterren, sikkels, halve manen, runetekens, balken of strepen tooiden vlaggen waarachter mensen vaak niet als vriendelijke toeristen andermans grondgebied binnentrokken. Het vaandel als alibi

De schoonheid van het gebaar

Over dat soort misbruik van de vlag, dat gemaakt heeft dat tallozen nu een soort instinctieve afkeer van "dat vlaggedoe" koesteren, gaat dit verhaal nadrukkelijk niet, Het gaat niet om de vlag als symbool voor fanatisme, een ontwikkeling die overigens niets met vlaggen en alles met menselijke misdragingen te maken heeft, het gaat hier om de vlag als *stijlmiddel* en als *communicatiemiddel*. In dat verband grijp ik nog even terug op het begin van deze tekst. Het is niet erg dat hele generaties het "O schitt'rende kleuren" niet meer kennen, het is wel erg dat zoveel Nederlanders niet meer de moeite nemen hun eigen volkslied te leren. Dat duidt op een gebrek aan stijl, maar het is vooral erg omdat het Wilhelmus regels bevat als "de tyrannie verdrijven, die mij het hart doorwondt" en zulke regels staan voor de vrijheidsdrang die wij allen - en zeilers uiteraard voorop - koesteren. En daarbij heeft het kennen van het volkslied alles te maken met "de schoonheid van het gebaar". Vijfjarige kinderen die op 4 mei één zelfgeplukte narcis bij het verzetsmonument leggen en 2 minuten lang ernstig niet kwebbelen, doen dat niet bewust, maar tonen wel dat hun ouders begrip hebben voor die "schoonheid van het gebaar".

Ik geef toe dat het een betrekkelijk abstract begrip is, maar het heeft heel veel te maken met een even abstract begrip als "poëzie". Veel Nederlanders hebben de onbedwingbare neiging - overigens tot hun eigen schade - de schouders op te halen voor begrippen als poëzie. Want "je koopt er immers niets voor" en we zijn altijd een mercantiel volkje geweest. Als ik een bundel poëzie publiceer is de eerste vraag in het dorpscafé: "wat levert dat nou nog op?" Want zo'n bundel is een product, je kunt er in handelen. Maar lezen? Nou nee ... En toch, "poëzie schuilt overal, overal, mijn vrienden! 't Is de vraag maar, wie haar al, wie ze niet kan vinden", zoals Genestet in de vorige eeuw reeds schreef. Want er schuilt ook robuuste poëzie in de no-nonsense-man die zich vijf jaar kapot werkt om een geheel in het blik zittend wrak van een westwalbotter om te toveren in een varend wonder met bruine zeilen. Er zit evenveel poëzie in een mooie zeeg, in een eiken gang, in een bolle kop of een geveegde kont, als in de woorden van Nijhoff of Lucebert, de muziek van Debussy of Ben Webster, de doeken van Ruysdael of Degas. En juist omdat de echte watersporter bewust of onbewust poëtisch bezig is met water, wolken en wind, touwwerk en teer, met het schieten van zonnetjes of bokken, of spek, moet hij wel gevoelig zijn voor de schoonheid van het gebaar.

Zoals je niet met naaldhakken het dek van een platbodem betreedt, zo hang je evenmin een voddige reclamevlag aan het roer of op de spiegel.

En zelfs voor mensen die het allemaal maar onzin vinden, geldt toch nog altijd dat stijlvolle onzin te verkiezen valt boven stijlloze...

Communicatiemiddel

Laten we de vlag als tolk van ons stijlgevoel en onze poëtische gevoelens nu even wapperen. Dan blijft er een veel tastbaarder zaak over: de vlag als communicatiemiddel, als signaal. Ook die functie zou je natuurlijk verouderd kunnen noemen. Je pakt immers gewoon de marifoon en vraagt aan het jacht dat je oploopt of je koers kruist: "wie ben je, wat mot je, waar ga je heen, waar kom je vandaan?" Maar als u het zo doet, riskeert u uiteraard ook het antwoord: "daar heb je geen donder mee te maken". Want in het communicatieve verkeer geldt toch weer die "stijl".

De rekenmachine vervangt het hoofdrekenen, de windmeter de eigen behoedzaamheid, de disk het eigen geheugen. Maar juist als we zeilen komen we in verzet tegen die machtsovername van de techniek, anders namen we de speedboot wel.

De vlag als communicatiemiddel is even ouderwets als het zeil als voortstuwingsmiddel



Juist daarom zijn zeilen en vlaggen twee telgen uit één familie. Er is geen wet in ons land die vlagvoering of vlagetiquette voorschrijft. U mag een dweil in top voeren, een stofdoek in de zaling, een luier op het roer en u mag zelfs de knekelvlag hijsen op de Fluessen, geen rijkspolitie te water die u ervoor langsij zal komen.

Vlagvoering is een zaak van ongeschreven wetten en daarmee een van de weinige zaken die in ons overgereguleerde land nog niet in een regeling vervat is. Alles wat hierna volgt, kunt u aan uw bootlaarzen lappen. Tenzij u een echte watersporter bent. Er zijn tijden geweest dat de vlag als communicatiemiddel onontbeerlijk was. Maar zelfs in ons high-tech-tijdperk doen zich nog altijd situaties voor waarbij u blij kunt zijn vlaggen aan boord te hebben. Als de techniek ons in de steek laat is vlaggencommunicatie opeens weer een even grote noodzaak als in de dagen van Tromp en Piet Hein of Heemskerck en Barentz.

En dan denk ik nog niet eens aan de spuiwlag, die u tijdig waarschuwt voor gemeenzuigende stromingen, of de sleepvlag, voor een particulier sleepje nog wel in gebruik, maar in de beroepsvaart inmiddels reglementair vervangen door een gele, dubbele kegel, die voorkomt dat u tussen twee schepen doorschietend met de kiel op een kabel vaart. Nee, juist bij minder alledaagse situaties: aan de grond gelopen, roer onklaar, tros in de schroef kunt u met een vlag om hulp vragen en dan zult u die zeker ook krijgen van al die andere echte watersporters die het vlaggenesperanto verstaan, hier en vooral ook in het buitenland. Daarbij hebben we het dan uitsluitend over de (nood)signaalfunctie, maar die is uiteraard alleen effectief als ze deel uitmaakt van een veel algemener communicatiesysteem.

Wat communiceert u voortdurend met de vlaggen en vanen die u onder normale omstandigheden voert?

- Uw nationaliteit.
- Uw aanwezigheid aan boord en/of die van uw "bemensing" (ach, laten we niet meedoen aan die taalverkrachting en maar gewoon over bemanning blijven spreken. Aan boord heb je tenslotte het meest aan vrouwen die hun mannetje staan.)
- Uw lidmaatschap van een watersportvereniging.
- Uw respect voor de gastlanden die u bezoekt.
- Het feit dat u deelneemt aan een wedstrijd en dus voorrang vraagt aan andere pleziervaart.

Niet alle vlaggen zijn van communicatief belang op een varend schip. De eigenaarsvlag bijv. is een uitnodiging (of kan dat zijn) om een bezoek aan boord te brengen als het schip ligt afgemeerd. Maar de nationale, de wedstrijd- en de verenigingsvlag dienen ook op een schip onder zeil altijd en op elke koers *rondom zichtbaar* te zijn, waaruit volgt dat ze nooit zo gevoerd dienen te worden dat ze door de zeilen kunnen worden "afgedekt". Dat lijkt voor de hand te liggen, maar toch wordt tegen dat simpele principe nogal eens gezondigd.

Wakers, vleugels en vaantjes

Wakers, vleugels en vaantjes zijn geen vlaggen met enige functie in de communicatie met derden. Ze zijn er alleen om aan de stuurman iets te vertellen over de schijnbare wind. Om die zo goed mogelijk te kunnen waarnemen, worden deze "windvanen" zo hoog als maar kan gevoerd, boven al het andere uit, vrij van valse windinvloeden door zeilen of andere vlaggen. Rechthoekige windvanen of wakers horen thuis op scherpe jachten; de langere, spits toelopende vleugels zijn typerend voor de rond- of platbodems. Daarbij geldt traditioneel het kleurenconsigne: de blauwe vleugel op werkdagen en de rode op zon-, feest- en rustdagen. Snode tongen beweren wel dat het voor jachtschippers altijd zon-, feest- of rustdag is en dat die dus altijd de rode vleugel dienen te voeren. Maar dat zijn dan tongen die nog nooit aan de strontrace hebben gelikt, of met een lemsteraak vol bikini's bij windkracht 5 en wind tegen stroom door de Blauwe Slenk hebben gelaveerd. Menig platbodemschipper werkt voor z'n plezier zo hard, dat hij best een blauwe vleugel mag voeren. Overigens zien we juist bij die blauwe en rode vleugels vaak dat de bovenhoek die tegen het scheerhout zit, bestaat uit een miniatuur van de natievlag. Uit de verte nauwelijks waarneembaar natuurlijk, maar een te waardenen stukje huisvlijt van de bordurende schippersvrouw in de roef. (Foei toch, dat denken in rolpatronen!)

Verdiert het hierboven gebruikte woord "scheerhout" nog nadere uitleg? Vooruit dan, alleen voor de volslagen leken: het is gewoon een stokje, waaraan aan de bovenzijde de waker of vleugel is vastgebonden. De vlaggenlijn wordt door het hoogste blokje aan de masttop geschoren. Die vlaggenlijn wordt daarna vastgemaakt onder het onderlijk van de vleugel en rondlopend met het andere einde aan de uiterste onderkant van het scheerhout. Hijsen we nu de vleugel, dan stuit het stokje tegen het blokje en kunnen we met een rukje aan het strijkend part van de vlaggenlijn het scheerhout recht overeind zetten.

Beleggen we halend en strikend part van de vlaggenlijn vervolgens strak, dan wappert de vleugel vrijuit boven de masttop. Op schepen met een rondschijnend toplicht kan het scheerhout gemakkelijk zo lang genomen worden, dat het toplicht altijd onder de vaan of vleugel doorschijnt.

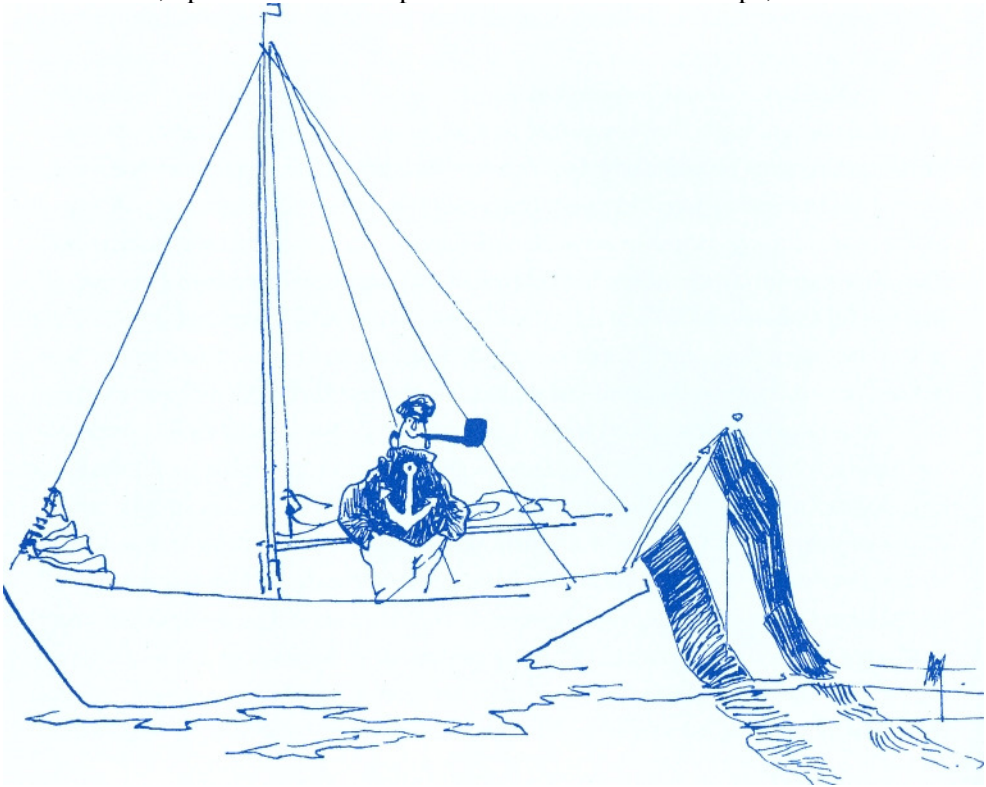
De nationale vlag

Het rood-wit-blauw van onze natievlag is zijn geschiedenis begonnen in de zeilvaart. Het waren de watergeuzen die in de zestiende eeuw voor het eerst het oranje-blanjebleu (orange-blanche-bleu) als uitdagende herkenningvlag op hun schepen voerden. Het oranje uiteraard als erbetoon aan Willem de Zwijger, de Vader des Vaderlands, het blauw waarschijnlijk als kleur van de zee, zoals die ook al in het oudere Zeeuwse wapen voorkwam, waarop een Nederlandse leeuw zich aan de golven ontworstelt: luctor et emergo, ik worstel en kom boven. Een blauwe zee, daarboven de witte lucht, waarin de oranje wimpel van de erkende heer en meester wappert. Dat moet ongeveer de symboliek geweest zijn.

Als klassen schoolkinderen vandaag de dag bij koninklijk bezoek in aubade het "oranje boven" aanheffen, beseffen ze waarschijnlijk niet dat deze oude strijdkreet van de watergeuzen betrekking had op de bovenste baan van de vlag ... Maar hoe verkleurde het oranje van deze "Princevlag" tot rood? Dat had een voornamelijk politieke reden. Nadat de Spanjaarden in 1648 de Nederlanden onafhankelijkheid moesten toestaan, verminderde de macht van het Oranjehuis en nam die van de Staten Generaal snel toe. Bij de dood van Willem II, in 1650, kwamen de Nederlanden zelfs in een geheim verdrag met Engeland tot de belofte dat leden van het Huis van Oranje niet langer met de macht van stadhouder bekleed zouden worden. En op dat moment werd dan ook het oranje in de vlag vervangen door rood, dat de hoofdkleur van het wapen van de Staten Generaal was. Het duurde nog bijna twee eeuwen voordat bij Koninklijk Besluit (van 16 maart 1816) de driekleur een wettige status kreeg, aanvankelijk uitsluitend voor de marine. En officieel werd het rood-wit-blauw pas de driekleur, niet alleen ter zee, maar ook ter land, bij Koninklijk Besluit van 19 februari 1937. Maar dat laatste had ook weer een politieke reden, aangezien de Nederlandse NSB fanatieke pogingen deed terug te keren tot het oranje-blanje-bleu en van de princevlag een symbool voor het Nederlandse nationaal-socialisme wilde maken. Het is logisch dat alleen Nederlandse jachten de Nederlandse vlag mogen voeren, anders zou de helderheid in chaos verkeren.

Onder Nederlandse schepen worden vaartuigen verstaan die voor tenminste tweederde in het bezit van Nederlanders zijn, of toebehoren aan een rederij met de hoofdzetel in Nederland.

Zoals eerder al gesteld: niemand is verplicht een nationale vlag op z'n schip te voeren, maar als je het doet, moet het ook de juiste vlag zijn, want het voeren van een onrechtmatige vlag is wel bij wet strafbaar gesteld (art. 409 W.v.S.). Wat is een onrechtmatige vlag? Een driekleur waaraan iets is toegevoegd, bijv. een vlag waarvan de witte baan is "ingevuld" met een of ander symbool. Wat de pleziervaart betreft zijn daarop twee uitzonderingen, de Koninklijke Nederlandse Zeil- en Roeivereniging uit Muiden en de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging De Maas uit Rotterdam hebben bij Koninklijk Besluit tegelijk met het predikaat "Koninklijke" het recht verkregen om een driekleur te voeren met respectievelijk in de witte baan een gekroonde W in een blauwe ruit (KNZR) en de koningskroon in een witte ruit, op een rood kruis op een wit veld in de "broektop",



dat is dus in de bovenhoek tegen de vlaggenstok aan. De nationale vlag wordt in principe gevoerd op het belangrijkste deel van het schip en dat is uiteraard de achterzijde, vanwaar het schip, bestuurd wordt en vanwaar alle commando's gegeven worden.

Over de grootte van de vlag bestaan geen speciale voorschriften, als vuistregel wordt wel aangenomen dat de hoogte (de hijs) van de vlag niet geringer mag zijn dan 6% van de lengte van het schip, op een schip van tien meter dus een vlag van minstens 60 cm. hoog. Maar over het algemeen is een grote vlag fraaier dan een kleine, waarbij we wel moeten bedenken dat een op het achterdek of roer gevoerde vlag nooit zo groot mag zijn, dat hij bij slap neerhangen met de punt door het water zwiert. Ook wordt het formaat van een op het achterdek gevoerde vlag mede bepaald door praktische motieven: je mag nooit het risico lopen dat hij bijvoorbeeld in de buitenboordmotor verstrikt zou kunnen raken.

Voor de plaats van de nationale vlag gelden de volgende vuistregels:

(maar zoals gezegd, wetten zijn het niet en de diverse bronnen willen elkaar op punten nog wel eens tegenspreken):

- **Op een scherp jacht** staat de vlag aan een rechte stok op het achterdek (dus niet op het hek). Kan hij door verstaging e.d. niet in een lijn met de roerkop geplaatst worden, dan mag hij iets naar stuurboord verschuiven.
- **Op rond- en platbodems** wordt de vlag aan een gebogen stok op het aangehangen roer gevoerd. Dat de vlaggenstok bij dit scheepstype gekromd is, heeft een heel praktische reden: vaak werden/worden deze schepen met een zo lange giek gevaren, dat bij een rechte stok de giek achter de vlag zou blijven hangen en deze zou doen afbreken.
- Kan op **een torengetuigd jacht** de vlag om praktische redenen niet op het achterdek gevoerd worden, dan mag hij ook gehesen worden in het achterlijk van het grootzeil, op een hoogte van 2/3 van dit zeil, gemeten vanuit de giek, maar dan verhuist de vlag bij gestreken zeilen naar de achterstag, een heel gedoe. Er zijn bronnen die deze vlagvoering nu juist weer minder correct achten.
- **Op een gaffelgetuigd jacht** kan de nationale vlag ook gevoerd worden aan de top van de gaffel, tegen het achterlijk van het grootzeil.

- Op schepen met **twee of meer masten** wordt de nationale vlag gevoerd in de top van de achterste (bezaan)mast. Dat gebeurt dan op een scheerhout, zodat de vlag boven de masttop vrij uit kan wapperen.
- **Motorjachten** voeren de driekleur op het achterschip. Zijn ze voorzien van een achter het midden geplaatste mast met gaffel, dan kunnen ze de vlag tijdens het varen ook aan deze gaffel voeren.

Nationale vlaggen, maar ook beleefdheidsvlaggen en geuzen dienen bij zonsopgang gestreken te worden en mogen ook bij daglicht nooit blijven staan op schepen die onbemand zijn. Ze worden bij zonsopgang weer gehesen, waarbij als u het helemaal echt wil doen de nationale vlag het eerst wordt gehesen en het laatst gestreken.

In sommige havens, vooral in het vaak traditiegevoelige buitenland, gaat het strijken van de nationale vlag aan de haven gepaard met een zeker ceremonieel. Het getuigt dan van normale beleefdheid je bij dit ceremonieel aan te sluiten. (Met aan duidelijkheid niets te wensen overlatende rondborstigheidsnoemden oude zeelui het 's nachts laten staan van de vlag: "voor de hoeren vlaggen".)

Tijdens wedstrijden wordt de natievlag niet gevoerd. Het hijsen van de driekleur tijdens een wedstrijd betekent dat u de strijd staakt. Direct na het passeren van de finishlijn wordt de natievlag weer wel gehesen. Hoewel bij de marine het groeten met de nationale vlag nog steeds in gebruik is, houden pleziervaarders het tegenwoordig bij joviaal handopsteken. Stel je ook eens voor dat je op een drukke zomerdag in de Gouwee elk passerend schip met het strijken en hijsen van de vlag zou moeten groeten...

Maar het halfstok voeren van de vlag in tijden van rouw, en die hoeft niet nationaal te zijn, maar kan zich ook heel wel binnen de vereniging voordoen, is een gebruik dat in ere gehouden dient te worden. De vlag wordt dan eerst geheel gehesen en direct daarna gestreken tot zover dat er tussen het hoogste punt waarop de vlag normaal wappert en de plaats waarop de vlag "halfstok" hangt, een hele hijsruimte is. Weinig mensen weten het, maar de symbolische betekenis hiervan is dat boven de nationale vlag ruimte gemaakt wordt voor de onzichtbare vlag van de dood...

Men ziet nogal eens dat idealistische "Europeanen" de vlag van de Europese Unie voeren met als inzet bij de bovenhals een miniatuur van de nationale vlag. Aangezien de vlagetiquette stamt uit een tijd vóór het ontstaan van het Verenigd Europa is over de correctheid hiervan geen bindende uitspraak te doen. Het komt ons evenwel voor dat deze praktijk

als incorrect gekwalificeerd moet worden. Een schip voert de natievlag. De Europese Unie is geen natie en het is bepaald de vraag of het ooit een natie zal worden.

Het voeren van de EU-vlag op de wijze waarop opvarenden hun nationaliteit tonen indien die afwijkt van het land waar het schip is ingeschreven - men voert dan de nationale vlag onder de zaling in het bakboordwant moet naar onze mening ook als minder gelukkig worden beschouwd. De Europese Unie is nu eenmaal geen natie. Er lijken onvoldoende redenen aanwezig om van de bestaande etiquette af te wijken.

Beleefdheidsvlaggen

Uit courtoisie tegenover een buitenland dat we met ons schip aandoen, is het een goed gebruik de vlag van dat gastland, in klein formaat, in het stuurboordwant te voeren, vlak onder de zaling. Bij platbodems met een onverstaagde mast wordt dat op een vlaggenlijntje aan de stuurboordszijde van de mast, ter hoogte van de gaffelklauw. U moet er daarbij wel om denken dat het in een land als Engeland als zeer onbeleefd geldt daarvoor de Engelse nationale vlag te nemen. De Engelse pleziervaart en koopvaardij heeft namelijk haar eigen vlag, de zgn. "red ensign", een vlag van een wat verschoten rood met aan de bovenhals een kleine afbeelding van de Unionvlag.

Die Red Ensign dient u dan ook als beleefdheidsvlag te voeren. Wanneer de beleefdheidsvlag reeds bij het uitvaren uit de thuishaven gevoerd wordt, is dit minder een kwestie van beleefdheid, danwel een bestemmings-aanduiding en dat kan ook z'n nut hebben. Binnen ons eigen land kan het heel charmant zijn als bijvoorbeeld een jacht uit Gelderland bij het binnenvaren van de Zeeuwse wateren de Zeeuwse vlag in het stuurboordwant hijst. Toch zie je dat maar zelden.

De enige provincie in Nederland die nogal eens met een beleefdheidsvlag vereerd wordt, is Friesland. Een bewijs dat de meeste Nederlanders Friesland toch als een "staatje in de staat" beschouwen? Wie zal het zeggen ... Maar Friezen die de "plompeblêddenflagge" als natievlag voeren en de Nederlandse driekleur als beleefdheidsvlag, drijven hun lokaalpatriottisme al te fanatiek door. Die zouden eens moeten kijken naar hun eigen Friese statenjacht, dat altijd de nationale driekleur als natievlag voert en de Friese vlag (niet die van de koffiemelk!) als geus. In Spaanse havens schijnt men zich soms boos te maken wanneer de Spaanse beleefdheidsvlag lager hangt dan de natievlag van het bezoekende schip: niets gaat immers boven Spanje?!

Eigenaarvlaggen

Wanneer een schip ligt afgemeerd en de eigenaar is aan boord, kan in het stuurboord want, - onder de eventuele beleefdheidsvlag! - een zgn. "eigenaarsvlag" gehesen worden. Dat is een vierkante vlag van zo'n 45 cm vierkant, waarop de eigenaar een voor hem kenmerkend symbool heeft doen afbeelden. Dat kan een oud familiewapen zijn, of een pictogram dat de naam van de eigenaar uitbeeldt (een haasje voor "mijn naam is Haas" bijv.), of ook een geheel abstract ontwerpje, zolang er maar geen letters of cijfers op voorkomen en elke gelijkenis met enige natievlag verre te zoeken is.

Het voeren van de eigenaarsvlag is een uitnodiging. Het betekent dat bezoek aan boord welkom is. Het voeren van een blauw vlaggetje op de plaats van de eigenaarsvlag betekent dat alleen familie en goede vrienden welkom zijn en een wit vlaggetje moet betekenen dat bezoek niet welkom is.

Je houdt het niet voor mogelijk, maar het gebruik komt dan ook uit Amerika, land van de onbegrensde mogelijkheden, hoever sommige mensen gaan in die cultus van de eigenaarsvlag. Daar wordt in het stuurboordswant soms een blauwe vlag met de afbeelding van een borrelglas gehesen, hetgeen moet beduiden dat ieder die aan boord een borrel wil drinken, daartoe welkom is.

Hangt het vlaggetje omgekeerd, met het borrelglaasje op de kop, dan moet het betekenen dat iedereen welkom is, maar dan wel z'n eigen drank moet meenemen. En een blauwe vlag met een soort "uitholling overdwars"-teken erop, wijst er in de States op dat de eigenaar zich met aanminnig gezelschap te kooi heeft begeven en dus niet gestoord wil worden. Maar je kunt je bij dat "borstenvlaggetje" natuurlijk ook voorstellen dat de eigenaar juist hengelt naar een bepaald soort bezoek met een bepaalde bedoeling.

Laten we hopen dat die trend niet overwaait, want voor je het weet hangt het stuurboordswant dan vol met kaasvlaggetjes, bierglasvlaggetjes, jointvlaggetjes, hutspotvlaggetjes, snertvlaggetjes en andere belangrijke mededelingen...

Hoe dan ook, ik denk dat weinig Nederlandse watersporters zo



exhibitionistisch zijn, dat ze aan de buitenwereld kond willen doen van het feit dat ze intimiteiten bedrijven. Voor zover dat aan de bewegingen van het schip dan niet te zien is natuurlijk.

Clubstandaards

Leden van een watersportvereniging voeren ter herkenning de clubstandaard in de top van de hoogste mast. Hij kan daar eventueel de waker vervangen. **Het voeren van de clubstandaard is gebonden aan het persoonlijke lidmaatschap van een vereniging** en dus niet aan het schip. Als een verenigingslid een ander niet-lid met zijn schip laat varen, terwijl hij zelf niet aan boord is, mag het schip de clubstandaard niet voeren.

Er wordt wel eens beweerd dat op scherpe jachten, waarvan de masttop vol bezet is met radarapparatuur, windmeters, antennes etc., de clubstandaard ook in het bakboordswant gevoerd mag worden. Maar dat zou betekenen dat de standaard tijdens het zeilen op vele koersen niet waarneembaar zou zijn en is dus onjuist. Bovendien dienen we de traditie niet te laten wegdrukken door de moderne techniek.

Voor een blokje bovenin is altijd nog wel plaats, en als we het scheerhout maar lang genoeg nemen, komt de standaard altijd boven antennes en reflectoren uit.

Clubstandaards zijn voor gewone leden altijd driehoekig. Vierkante clubstandaards zijn voorbehouden aan bestuurs- en ereleden. De voorzitter voert deze vierkante standaard zonder toevoegingen. De standaard van de vice-voorzitter is herkenbaar aan één uitgevulde cirkel (bal) aan de broekzijde, die van de overige bestuursleden door twee van die "ballen" aan de broekzijde. Ereleden voeren een gezwaluwstaarte vierkante standaard. De clubstandaard dient met de natievlag en de beleefdheidsvlag gehesen en gestreken te worden en wordt tijdens wedstrijden niet gevoerd.

Zeilers die lid zijn van meer dan een watersportvereniging en dus het recht hebben meerdere clubvlaggen te voeren, mogen er daarvan toch maar één in top voeren. Bij de keuze daarvan kan men zich laten leiden door de anciënniteit van een vereniging, of door de clubstandaard van die vereniging te voeren wier haven men bezoekt, ofwel door de standaard te voeren van die vereniging aan wier activiteit men deelneemt. Het voeren van een tweede clubstandaard bijvoorbeeld in het bakboordswant, resulteert letterlijk en figuurlijk in een minder hoog "aanslaan" van de desbetreffende vereniging en moet om die reden, als zijnde minder hoffelijk, worden ontraden.

Geuzen

De geus is een kleine, vierkante vlag die op de boeg van het schip gevoerd wordt, dat wil zeggen bij ronde- en platbodenvloten op de top van de kluisboom of op de boegspriet en bij scherpe vloten op boegspriet of steven. De traditionele Nederlandse geus vertoont afwisselend de kleuren rood wit en blauw, in banen die vanuit het centrum driehoekig uitlopen. Maar een geus kan ook meer informatie geven over de herkomst van schip en schipper, bijvoorbeeld door het stadswapen van thuishaven of woonplaats te dragen. Ook geuzen worden gestreken tegelijk met de natievlag en worden in wedstrijden niet gevoerd.

Vlaggen bij wedstrijden

De vlagvoering tijdens wedstrijden wordt bepaald door de wedstrijdleiding. Zoals reeds gesteld worden tijdens wedstrijden geen natievlaggen, clubvlaggen of geuzen gevoerd. De waker mag blijven staan. Bij wedstrijden in open klassen wordt meestal een rood vlaggetje aan het voorlijk van het grootzeil aangebracht. In de grotere klassen voert men de vlag van de klasse, danwel een bij reglement voorgeschreven wedstrijdvlag.

Afgezien van hetgeen door de wedstrijdleiding dienaangaande kan worden bepaald, mag men tijdens wedstrijden naast de waker of misschien beter gezegd daarboven, want alleen van top (m.b.v. scheerhout / trommelstok), een eigenaarsvlag voeren.

Wie tijdens een wedstrijd protest wil aantekenen, hijst de protestvlag onder de wedstrijdvlag. Het reglement schrijft voor welke vlag als protestvlag geldt, maar meestal is dit de seinvlag-B, een vierkante, geheel rode vlag met een zwaluwstaart.

Signaalvlaggen

Het gebruik van moderne apparatuur heeft het seinen met vlaggen uit de pleziervaart verdrongen. De set seinvlaggen bevindt zich nu alleen nog maar aan boord van wat grotere schepen, om er mee te kunnen pavoiseren. Maar een paar signaalvlaggen is ook nu nog altijd van belang. De sleepvlag, een wit vierkant op een rood veld die voorheen in de beroepsvaart aangaf dat een schip gesleept werd, en die dan door sleper en gesleepte werd gevoerd.

Deze sleepvlag is echter bepaald niet bedoeld om aan te geven dat we een bijbootje op sleeptouw hebben. Dan is er de spuienvlag, die op spuiende sluisen gehesen wordt, meestal donkerblauw met in witte letters het woord "spuien" erop. En voor zeilers die naar het buitenland trekken, is het van belang de effen gele Q(uarantaine)vlag aan boord te hebben. Deze dient namelijk gehesen te worden bij het aanlopen van de eerste buitenlandse haven en behelst dan het verzoek aan de douane aan boord te komen. Officieel geeft de vlag aan dat er geen (besmettelijke) zieken aan boord zijn, maar die betekenis heeft de antibiotica niet overleefd. En wie het aanlopen van een wildvreemde haven, ondanks de aanwezigheid van goede zeekaarten, niet zelf-

standig aandurft, kan ook nog de loodsvlag hijsen, dat is ofwel de internationale seinvlag-G, vierkant en verticaal geel-blauw gestreept, ofwel de eigen nationale vlag, met een brede, witte rand eromheen. Wie in nood verkeert en om hulp vraagt, kan natuurlijk de seinvlag F hijsen, een rood wybertje op een wit, vierkant veld, maar de kans dat deze boodschap nog door veel pleziervaarders begrepen wordt, is gering. Een in deze situatie bekender gebruik is dan ook het hijsen van een aantal willekeurige kledingstukken en voorwerpen, stootwillen e.d. hoog in de mast. En wie op een



afgemeerd schip een bezem (of als symbool daarvoor een bosje stro) in de mast gehesen ziet, weet dat het schip te koop ligt.

Feestelijk vlaggen

Vlaggen maken elk feest feestelijker en dat geldt in optima forma voor feesten op en aan het water, waar de wind op een woud van wapperende vlaggen vrij spel heeft. Bij feestelijke gelegenheden vlagt de hele vloot "van top", hetgeen wil zeggen dat er nationale vlaggen aan lange vlaggenstokken in alle masten gehesen worden, boven de wakers of windvanen uit. Uiteraard wordt dan ook aan de vlaggenstok de natievlag gevoerd, terwijl op platbodems de rood-wit-blauwe lange wimpel vanuit de masttop wordt uitgehangen. Deze wimpel dient zo lang te zijn, dat hij net de waterspiegel niet raakt. Wordt hij varend gevoerd, dan wordt hij meestal aan het gaffeleind bevestigd. Bij feesten m.b.t. het Koninklijk huis, of festiviteiten waarbij leden van het Oranjehuis aanwezig zijn, wordt boven de nationale vlag aan de hoogste mast de oranje wimpel gevoerd. Ook deze dient bij voorkeur zo lang te zijn dat hij in neerhangende toestand de waterspiegel nog net niet raakt.

Bij heel belangrijke feesten kan het consigne tot pavoiseren worden gegeven. Naast de vlaggen "van top" worden dan vanaf de waterlijn aan de voorsteven of de top van de kluiwerboom/boegspriet, langs voor- en achterstag tot aan de waterspiegel aan de achterspiegel of achter het aangehangen roer, seinvlaggen aaneensluitend uitgehangen. In Nederland is het daarbij een goede gewoonte die vlaggen zo te selecteren dat ze op het voorschip rood, midden wit en op het achterschip blauw zijn.

Vlaggen van top en pavoisering geschiedt uitsluitend op stilliggende schepen. En pavoiseren met benzine- of ijsvlaggetjes is uit den boze. Het nieuwe Binnenvaart Politie Reglement verbiedt trouwens het gebruik van reclame- of fantasievlaggetjes onder alle omstandigheden. Jammer dat zoiets gereglementeerd moest worden, het zou toch vanzelf moeten spreken.

Index

<i>Aanbeveling bij de tweede druk</i>	1
<i>O schitt'rende kleuren</i>	2
<i>De schoonheid van het gebaar</i>	3
<i>Communicatiemiddel</i>	4
<i>Wakers, vleugels en vaantjes</i>	6
<i>De nationale vlag</i>	7
<i>Beleefdheidsvlaggen</i>	11
<i>Eigenaarsvlaggen</i>	12
<i>Clubstandaards</i>	13
<i>Geuzen</i>	14
<i>Vlaggen bij wedstrijden</i>	14
<i>Signaalvlaggen</i>	15
<i>Feestelijk vlaggen</i>	16
<i>Lijstje van "banistische" termen</i>	18
<i>Bronvermelding, colofon</i>	20

Lijstje van "banistische" termen

Banistiek

- ☛ vlaggenkunde.

Blauwe Peter (Blue Peter)

- ☛ seinvlag voor de letter P: een wit vierkant op een blauw veld. Gehesen kort voor het vertrek uit een haven, als oproep aan de bemanning om aan boord te komen.

Bovenhals

- ☛ de linkerbovenhoek van de vlag, bij de broek.

Breken

- ☛ het door een ruk aan de vlaggenlijn doen uitwaaien van de vlag, die daartoe op speciale wijze opgerold gehesen is.

Broek

- ☛ opgenaaide zoom aan de stokkant van de vlag, waardoor de vlaggenlijn loopt.

Broekhoek

- ☛ gedeelte van de vlag aan de onderzijde, bij de broek.

Broekzijde

- ☛ de tegen de vlaggenstok gelegen kant van de vlag.

Drijvende wimpel

- ☛ afzonderlijk van de vlag, aan een dwarshoutje in de mast gehesen wimpel.

Gaffel

- ☛ schuin omhoog tegen een mast bevestigde vlaggenstok.

Gekwartileerde vlag

- ☛ door twee haakse of diagonale lijnen in vier velden verdeeld vlagoppervlak.

Geschaakte vlag

- ☛ als een schaakbord in tweekleurige rechthoeken verdeelde vlag.

Hollands hoekje

- ☛ (ook Broektop of Bovenhals) vakje van de vlag in de bovenhoek bij de broek, waarin zich een miniatuur van de driekleur bevindt.

Hoogte

- ☛ de afmeting van de vlag langs de broek gemeten.

Kanton

- ☛ zie Hollands Hoekje, evenwel niet voorzien van de driekleur.

Kloot.

- ☛ de knop van de vlaggenstok.

Kwartier

- ☛ een rechthoek ter grootte van een kwart van het vlagoppervlak.

Lengte

- ☛ afmeting van de vlag, gemeten langs de loodrecht op de broek staande zijde.

Schuinbalk

- ☛ een baan die op de vlag diagonaal loopt van bovenhals naar vluchthoek, of evenwijdig daaraan.

Sint-Andrieskruis

- ☛ kruis op een vlag, geplaatst zoals de kruisen in het Amsterdamse stadswapen.

Sjouw

- ☛ "de vlag in sjouw voeren" betekent een knoop in het vlaggendoek leggen. Gebruikt als noodsein, maar in Friesland vooral als teken van rouw.

Vlaggera

- ☛ zie gaffel

Vlaghoek

- ☛ (vluchthoek), onderste hoek van een vlag aan de uitwaaiende zijde.

Vlagtop

- ☛ bovenste hoek aan de uitwaaiende zijde.

Vlucht

- ☛ het $\frac{2}{3}$ gedeelte van de vlag, gemeten van de uitwaaiende zijde. Het $\frac{1}{3}$ gedeelte aan de stokzijde heet broeking.

Vluchtschuinbalk

- ☛ diagonale baan van broekhoek naar vluchttop.

Zwaluwstaartvlag

- ☛ inkeping aan de vlucht van een vlag, met de vorm van een gelijkbenige driehoek.

Literatuurlijst

Spectrum Vlaggenboek,

Uitgeverij Het Spectrum Utrecht/Antwerpen 1975.

Encyclopaedie van de zeilvaart,

De Boer Maritiem/CJnieboek b.v. Bussum/Weesp, 1979.

Zeemanstaal, J.F. Viëtor, P.N. van Kampen en Zn., Amsterdam z.j.

"Vlaggen," artikel van Willem Kind in Het Y -Journaal, februari 1985.

Wateralmanak ANWB, hoofdstuk "vlagvoering".

Huishoudelijk reglement Zeilvereniging Het Y, artikel 8

Info-bulletin, Vlaggen Dokumentatie Centrum Nederland, nr. 68,1984.

Waterkampioen, februari 1985.

Colofon

Auteur: Ernst van Altena, Landsmeer.

Illustraties: Peter van Straaten, Amsterdam.

Vormgeving en realisatie: Bruijn & Wilson, Amsterdam.

Druk: Equipage BV, Assendelft.

Uitgegeven door: Zeilvereniging Het Y

Overname: uitsluitend toegestaan met vermelding auteur en uitgever.