

Cover Page



Universiteit Leiden



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

Author: Beulakker, Eerde Hendrik Geert Taeke Maria

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

Date: 2012-04-04



Figuur 11 Hendrik Bulthuis in zijn zestienkwadraat, 1930 - 1940, vervaardiger onbekend, fotocollectie Fries Scheepvaart Museum Sneek

Hoofdstuk 10. De kleine watersport

10a. Economie en seriebouw

De economische situatie in Nederland zag er na de Eerste Wereldoorlog in verhouding met de rest van Europa goed uit. De verstoring van de volkshuishouding als gevolg van de Europese oorlog die buiten Nederland woedde in de jaren 1914 tot 1918, had voor ons land geen fundamentele gevolgen. De industrie had redelijk op oude voet kunnen doorwerken, de handelsvloot was gegroeid en de landbouw en veeteelt hadden slechts beperkte schade opgelopen. De goudvoorraad van de Nederlandse Bank was gestegen van 289 miljoen gulden in 1915 tot 635 miljoen gulden in 1920. Kortom: al was in het laatste oorlogsjaar ook in Nederland de toestand uiterst kritiek geweest, in 1919 bleek de economie op geen enkel punt ernstig te zijn aangetast.⁴⁸¹

Het reële nationale inkomen van de Nederlandse bevolking steeg dan ook sneller dan ooit: met maar liefst 35 procent tussen 1913 en 1930, ondanks een sterke bevolkingsgroei van 28 procent en ondanks de depressie van 1920 tot 1923. Een periode overigens waarin de minister van Financiën Colijn een beleid van drastische overheidssanering voerde door op onderwijs, defensie en ambtenarensalarissen te bezuinigen en een aantal indirecte belastingen te herstellen.

⁴⁸¹ Kossmann, 116.

De economische crisis van de jaren 30 drukte vanzelfsprekend het forse groeicijfer van het interbellum als geheel. Maar zelfs toen groeide dankzij de jaren 1937 tot 1939 het reële inkomen nog met 11 procent, ook nu ondanks het hoge bevolkingsgroeipercentage.⁴⁸²

Naast een groeiende welvaart, een noodzakelijke kurk waarop de pleziervaart drijft, streefde de overheid ook expliciet naar een constructief sociaal beleid. Tijdens de oorlog waren er contacten tussen de regering en de vakbonden geweest naar aanleiding van de groeiende werkloosheid en de problemen met de levensmiddelenvoorziening. De angst voor sociale onrust en revolutionaire bewegingen weerhielden regering en parlement er dan ook van om na 1918 de bemoeienissen met de sociale problemen te staken. Het politieke besluit een apart departement van Arbeid onder een eigen minister in te stellen, benadrukte die extra belangstelling voor de sociale kwestie. Zo werd de invaliditeitswet van 1913, waarin de pensioenverzekering van loonarbeiders begrepen was, gewijzigd: de leeftijd werd teruggebracht van 70 tot 65 jaar en de uitkering werd verhoogd. Ook de arbeidswet van Aalberse (1919) die een achturige werkdag met een vrije zaterdagmiddag in fabrieken verplicht stelde, illustreerde de genoemde focus op de sociale kwestie. Met die arbeidstijdverkorting kreeg de gewone man een langer weekeinde en daarmee een substantiële hoeveelheid vrije tijd.⁴⁸³

Meer geld en meer vrije tijd. De arbeider kreeg de beschikking over zaken waarover zijn vader en grootvader niet hadden durven dromen. Zaken die sinds mensenheugenis voor de adel en de hogere burgerij waren gereserveerd, waardoor pleziervaren voor hen mogelijk was.

Al voor de Eerste Wereldoorlog waren er nieuwe klassen zeilboten op het water verschenen. Zeilboten die in kleine series volgens dezelfde tekening waren gebouwd en dus zonder handicaps en voorgiften tegen elkaar konden racen, dankzij eenzelfde waterlijnlengthe, gelijke waterverplaatsing, zeiloppervlak en meer. Zo tekende en bouwde J.P. Thiebout in navolging van Engelse en Amerikaanse ontwikkelingen een 'one design class', een midzwaardjachtje van ruim vijf meter. H.W. de Voogt bouwde op zijn Haarlemsche Jachtwerf vervolgens een serie van maar liefst 24 Spaarnekruisers: scheepjes van nog geen acht meter lang met een kajuitje, overnaads en gaffelgetuigd.

De personele belasting en weeldebelasting die op 1 januari 1920 in werking traden voor alle motorboten en zeilboten zonder buitenboordmotor en met een zeiloppervlak van meer dan zestien vierkante meter, hadden een merkwaardig effect.

Op de eerste plaats groeide de vraag naar kleine zeilboten en, wat te verwachten viel, de vraag naar motorboten stagneerde aanvankelijk. In welke mate de nieuwe belasting hieraan schuldig was valt niet te becijferen. De vier jaar durende economische malaise vanaf 1920

⁴⁸² CBS, *Het nationale inkomen van Nederland 1921-1939*.

⁴⁸³ Vanwege de economische neergang werd die arbeidstijd van 45 uur in 1922 opgetrokken tot 48 uur per week. De belangrijkste daad van minister Aalberse was overigens de instelling van de Hoge Raad van Arbeid in 1919. Deze Raad was een permanente adviescommissie met vertegenwoordigers van werkgevers, vakbonden, hoge ambtenaren en onafhankelijke deskundigen. Kossmann, 125.

zorgde voor hoge brandstofprijzen, wat motorbootvaren flink duurder maakte. Daar stond wel tegenover dat de motorboot met zijn comfort, snelheid en motortechniek zeer geliefd bleek en naast nieuwkomers op het water ook zeilers aansprak. Bedenk daarbij dat de nieuwe generatie waterrecreanten zijn brood in de fabriek of werkplaats verdiende en gecharmeerd was van knutselen en techniek. Zo wisten timmerlieden en ijzerwerkers in de jaren 20 en 30 hun eigen motorkruisertje te bouwen, voorzien van een afgedankte en omgebouwde T-Ford-motor van de eerste autosloperijen.

Zodra echter economische teruggang en financiële krapte in het gezin de gewone pleziervaarder dwingt te stoppen met varen of kleiner te gaan varen, vergroot dit de mogelijkheden voor de financiële bovenlaag om zich van de lagere segmenten te onderscheiden. Na de invoering van de nieuwe belastingwet op de pleziervaartuigen was dit distinctieproces waarneembaar.⁴⁸⁴ De Rotterdamse reder A.J. Goudriaan bezat sinds 1917 een 30 meter lange bakdekkruiser, de *Nymphaea*. Het door De Voogt ontworpen schip was in Haarlem op de scheepswerf Conrad gebouwd, omdat de eigen werf van De Voogt te weinig ruimte bood om aan de uitdijende wensen van Goudriaan tegemoet te komen. De prestigieuze *Nymphaea* moest niet alleen heel groot worden, ze moest zich ook in luxe onderscheiden. Zo kreeg het motorjacht koud en warm stromend water, een open haard, een wijnkelder en luxe hutten. Goudriaan liet zich door de Treub-belasting niet uit het veld (van het water) slaan. En hij stond hierin niet alleen. Integendeel, zijn megajacht met schipper en knechten stond model voor een reeks uiteenlopende luxueuze motorjachten met afmetingen van 12 tot 30 meter. Stuk voor stuk *yachts of distinction*. De eigenaren waren allemaal lid van de deftige Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club. Het summum was natuurlijk het al eerder besproken prinsenmotorjacht *Piet Hein*, aangeboden in 1937 als nationaal huwelijks geschenk voor Juliana en Bernhard.⁴⁸⁵

De 'Treubbelasting' op pleziervaartuigen in combinatie met de economische dip van begin jaren 20 accentueerde onvermijdelijk het groeiende statusverschil tussen enerzijds het gewone dertien-in-een-dozijn-jachtje en zijn eigenaar, en anderzijds de reder, industrieel en bankier met zijn imponerende schip plus bemanning. Temeer ook omdat de financieel krappe tijden jachtbouwers noopten tot seriebouw. Fred Kemper, een Rotterdammer, behoorde tot de eerste generatie seriebouwers. Gedurende enkele jaren bouwde hij op zijn Kralingen Jachtwerf één Holland motorkruiser per maand. Andere jachtwerven volgden, in de hoop eveneens het hoofd boven water te kunnen houden. Naast de al vermelde gaffelgetuigde Spaarnekruisers van De Voogt verschenen er op het water seriegebouwde motorboten als de Maaskruiser, Zaankruiser, Amstelkruiser, Rijnkruiser en Voocokruiser; jachten met een lengte van krap zes tot ruim tien meter. De meeste motorschepen waren

⁴⁸⁴ Op de aanschafprijs van een nieuw jacht kwam 25 procent weeldebelaasting. De personele belasting die de eigenaar voor een schipper diende te betalen bedroeg 100 gulden per jaar. Motorbooteigenaren hadden toen meestal een schipper in dienst.

⁴⁸⁵ Spits, *Nederlandse jachten*, 64.

bakdekkers, en al ging dit ten koste van de schoonheid, het verhoogde voordek bood optimale binnenruimte en dat maakte ze populair.

In het blad *De Watersport* schreef W. Teupken in de zomer van 1920 naar aanleiding van de 'watersportbelasting', dat er een grote behoefte bestond aan het kleinere zeil- en motorjacht en dat bescheiden afmetingen de toekomst gegund was; seriegebouwde boten, zo goedkoop mogelijk in aanschaf en onderhoud, schepen die zonder schipper te bedienen zouden zijn. Hij voegde eraan toe dat jachten tweeslachtige wezens zijn omdat veel watersporters zowel veel comfort wensen als een hoop snelheid, terwijl toerjachten en wedstrijdjachten elkaar in feite uitsluiten.

De populariteit van kleine jachten groeide overigens al toen er nog slechts vermoedens waren van een weeldebelasting op plezierboten. Zo kwam een telling in 1913 uit op 104 ingeschreven kleine en 235 grote wedstrijdzeiljachten. Vijf jaar later waren de verhoudingen omgedraaid: 1072 kleine boten tegen 255 grote.⁴⁸⁶

In 1932 was de Zuiderzee eindelijk gekooid; Nederland beschikte opeens over veel nieuw binnenvaarwater, dat voor recreatie toegankelijker was dan voorheen omdat de tijverschillen en daarmee de getijstromen waren verdwenen.

De gebroeders Henk en Johan de Vries van de Vliet verwachtten dat nieuw water ook nieuwe watersporters zou aantrekken en als antwoord hierop begonnen ze aan een nieuw type zeiljacht, de houten IJselmeerkruiser (met één s). Het knikspantscheepje werd in verschillende uitvoeringen en lengten geleverd, met een zeiloppervlak van 16 of 33 meter naar keuze en met of zonder kajuit. In de goedkoopste uitvoering, dus zonder kajuit, kostte de IJselmeerkruiser van nog geen 7 meter in 1933 1000 gulden.⁴⁸⁷ In dat jaar werden er dertig stuks gebouwd.

Naast kajuitboten werden in de jaren 20 en 30 ook open motorboten en zeilboten in serie gebouwd. Wellicht het meest bekend binnen de watersportwereld toentertijd was de Amsterdamse familie De Vries Lentsch. Verscheidene generaties De Vries Lentsch bouwden jachten, te beginnen bij Gerardus, de oprichter van scheepswerf 't Ford te Nieuwendam aan het IJ in 1874. Aangezien twee van zijn zonen later met elkaar in onmin leefden en als jachtontwerpers en -bouwers hun eigen weg gingen, groeide de productie van De Vries Lentsch' schepen navenant. Vooral eenheidsklassenschepen deden het goed: twaalvoetsjollen, sharpies, zesmeter-wedstrijdjachten en de pampus. Juist de elegante pampus werd in grote aantallen verkocht, zelfs uit voorraad.

Belangrijk hier te vermelden is dat de jaarlijkse Kaagweek op de Kagerplas, in 1918 zeer bescheiden opgezet door Zeil, Roei- en Motorsportvereniging De Kaag, inmiddels een succes was geworden en grote propagandistische waarde had. De Kielerwoche had als voorbeeld gefungeerd. Naast handicapklassen waarbinnen de tjotters en schouwen vielen, verschenen al gauw voldoende eenheidsklassen aan de start: de 75m², de 45m², twaalvoetsjollen,

⁴⁸⁶ Jorissen, et al., *Het water op*, 73.

⁴⁸⁷ Spits, *Nederlandse jachten*, 67.

regenbogen, D-,W- en V-klassen, zesmeters. Eind jaren 20 telde de Kaagweek zo'n 130 deelnemende schepen.⁴⁸⁸

In de tweede helft van de jaren 20 groeide de Nederlandse economie weer als kool en in het najaar van 1929 stond ons land er zo florissant voor dat zelfs de strenge Colijn erop aandrong de ouderdomsvoorziening op een eerder tijdstip te verbeteren dan de regering van plan was. Maar de financiële aardverschuiving was in aantocht. De wereldeconomie kende twee zwakke achilleshielen, beide verborgen zolang de hoogconjunctuur in de Verenigde Staten voortduurde. De eerste zwakke plek was de overproductie van landbouwproducten, met als gevolg wereldwijde scherpe prijsdalingen waardoor grote agrarische landen als Argentinië, Australië en Canada eind 1929 de gouden standaard moesten loslaten. Het tweede structurele probleem werd gevormd door de internationale schulden met voorop de torenhoge herstelbetalingen die aan Duitsland waren opgelegd en de oorlogsschulden van Engeland aan de Verenigde Staten. In de zomer van 1929 eindigde de hausse in de Amerikaanse industrie. De effectenbeurs bleek vooral gefinancierd met een bouwspel van kredieten. Toen het vertrouwen in de toekomst in korte tijd verdween, stortten op 24 oktober 1929 de koersen op de effectenbeurs in.⁴⁸⁹

In het jaar 1930 toonde ons land nog geen onrustbarende crisisverschijnselen. Pas in 1931 werd de toestand erger. De wereldprijzen daalden scherp zonder dat de productiekosten verminderden. In september sleepte het toch al verzwakte Britse pond andere munten mee. In de jaren erna verloor het pond ten opzichte van de gulden 40 procent van zijn waarde. Nederland weigerde te devalueren en de overheid ontwierp een strenge politiek van deflatie om de productiekosten zo laag mogelijk te houden. Voor een aantal bedrijfstakken waren de omstandigheden rampzalig, de rederijen voorop. In de loop van 1931 werd meer dan een derde van de Nederlandse handelstonnage uit de vaart genomen. Landbouw en industrie volgden. Jachtbouwers poogden door middel van het verlagen van de lonen en het voordeliger inkopen van materialen tegen kostprijs te werken.

Als voorbeeld moge nogmaals jachtwerf Langenberg bij Heerenveen dienen. Bouwde deze werf naast onderhoud en reparatie tijdens betere tijden zes tot acht nieuwe jachten per jaar, vanaf 1930 waren dat er nog maar twee of drie.⁴⁹⁰

In alle branches nam de werkloosheid toe: van 18.000 werklozen in 1929 tot 300.000 in 1933, tot 500.000 in 1935. In 1936 zat bijna 18 procent van de beroepsbevolking zonder werk. Uiteindelijk moest ook Nederland capituleren en de gulden devalueren.⁴⁹¹

Beroerde tijden deprimeren niet alleen, ze inspireren en dwingen ook. Begin 1933 werd de Nederlandsche Bond van Kanovereenigingen opgericht. Vier jaar eerder was een poging om

⁴⁸⁸ Het aantal deelnemende wedstrijdboten steeg in de jaren 50 van de vorige eeuw tot ongeveer zeshonderd. Anno 2012 is de Sneekweek veruit de grootste trekpleister met meer dan duizend deelnemende zeilboten.

⁴⁸⁹ Woltjer, *Recent verleden*, 115.

⁴⁹⁰ Archief *Gebouwde vaartuigen vanaf 1916-1940*, K&H Langenberg, Nieuwebrug.

⁴⁹¹ Kossmann, 126-130.

een aantal kanoverenigingen onder één koepel te brengen mislukt en kranten hadden opnieuw geschreven dat binnen de watersport clubbelangen kennelijk altijd voor nationale belangen gaan. Ook de afdeling Watertoerisme van de ANWB had een eerdere poging tot samenwerking zien stranden. Toch bestond er al een 'Cano-Vouwbootsport en Kleinzeilen'-tijdschrift voor een gulden per jaar. Eigenhandig uitgegeven door drie verenigingen, waarvan de kanovaarders waren aangestoken door de groep van meer dan honderd zeer geoefende Duitse kanovaarders die voor de Olympische Spelen van 1928 van Duitsland naar Amsterdam waren komen peddelen. Eind 1930 hadden zes Noord-Hollandse kanoverenigingen een kring opgericht met als doel het kanovaren meer smoel te geven en tot een volwassen watersport te doen uitgroeien. Sportief gedrag, behoorlijke sportkleding en de deelname aan wedstrijden en toertochten waren voorwaarden daartoe. Om de daad bij het woord te voegen werd in de zomer van 1931 een kanovakantie georganiseerd: de Moezel afpeddelen om via Lobith en Utrecht in Zaandam te finishen.

Voor veel ondernemende huisvaders en hun zonen die van knutselen, water en buitenlucht hielden, was het eigenhandig bouwen van een kano tijdens de crisisjaren een winterfeest. De kleinste beurs was immers voldoende, de kleinste ruimte thuis eveneens en de kinderen konden assisteren. Eenmaal gereed vraagt een kano nauwelijks exploitatiekosten. De watersportbladen kwamen met bouwtekeningen en kostenplaatjes, praktische hints en voorbeelden van succesvolle vaders. Ook verschenen de eerste advertenties van watersportbedrijven die ruimte en begeleiding aanboden aan zelfbouwers die niet over twee rechterhanden beschikten.

Over hét jacht voor de gewone man in die periode zong Heintje Davids: 'Domweg gelukkig met een kano en een kofferggrammofoon'. Veel jaren 30-jongeren die ondanks de armoede toch het water op gingen, zouden de pleziervaarders van na de Tweede Wereldoorlog worden.

De beginnende seriebouw van jachten tijdens het interbellum markeerde een nieuwe fase waarin de watersport was aangeland. Jachten waren hard op weg een industrieel product te worden; de fiets en de auto waren hen daarin voorgegaan. Gold (en geldt wellicht) een boeier van de hand van Eeltje Holtrop van der Zee als eenmalig kunstwerk, omgeven door een zweem van heiligheid, of op zijn minst als uniek bouwwerk waarvan vooraf niet voorspeld kon worden hoe het 'uit de bijl zou vallen', een seriejacht is een reproductie, als het ware een van de vele afdrukken van het origineel. En daarmee betaalbaar voor een breed publiek. De standaardisering van de jachtbouw die in het interbellum doorbrak was een onmisbare kurk. De massale pleziervaart zoals wij die nu kennen drijft erop.

10b. Kapper Hendrik Bulthuis en zijn lattenboot (1892-1948)

In de Bergumer Courant van begin mei 1921 stond het volgende te lezen: 'De watersport in onze provincie bloeit overal en daar de gelegenheid in deze streken zoo verbazend gunstig is, meenden wij dat een Vereeniging op het gebied van de watersport hier wel redenen van bestaan had.'⁴⁹²

⁴⁹² Kramer, *Wie wil varen, wie wil zeilen. 75 jaar Watersportvereniging Bergumermeer.*

Deze voorzichtige oproep kwam uit de mond van huisarts Hornstra. Enkele notabelen en wat middenstanders, veertien zeilliefhebbers in totaal, waren bijeengekomen om te praten over een eigen vereniging om voortaan de wedstrijden op het Bergumer Meer zelf te organiseren.⁴⁹³ Twee maanden na het krantenbericht toostte men op de nieuwe Watersport Vereniging Bergumermeer.

Voor de eerste paar jaar liet de nieuwe vereniging zich niet onbetuigd en organiseerden de leden regelmatig zeilwedstrijden op woensdagen en zaterdag. Ook pakte de vereniging het jaarlijkse zeilfeest in augustus groots aan. Men huurde een stuk land aan de Lits, die uitkwam op het Bergumermeer, en wist daar voor een aantal dagen een dansvloer, een schiettent, een draaimolen, een wafelkraam, een suikerspinkraam en andere kermisattracties neer te zetten.

Naar Friese traditie bestond de wedstrijdvloot uit zeer verschillende klassen: schouwen, tjotters, fjouwerachten, boeiers en scherpe jachten, beurt- en vrachtschepen, vissersschepen en sloepen. Versierde stoomboten, voorzien van een blaaskapel, brachten uit verschillende delen van de provincie honderden toeschouwers naar het wedstrijdterrein. Al na twee jaar kon de voorzitter tijdens de jaarvergadering verheugd meedelen dat de Watersport Vereniging Bergumermeer groeide en bloeide en waarlijk kon wedijveren met alle andere zeilverenigingen in Friesland.

De naam van zeiler H. Bulthuis komt voor het eerst voor in het jaarverslag 1926-1927. Hij was met zijn zelfgebouwde *Hieke* winnaar geworden in de klasse scherpe jachten met een lengte tot 6,5 meter. In de notulen van de algemene jaarvergadering van begin juni 1927 wordt Bulthuis dit keer als bestuurslid genoemd en wel als aanstichter van een verwarde discussie over een onderdeel van het wedstrijdreglement, een punt dat niet op de agenda stond. Echter, als driemaal inderdaad scheepsrecht is, dan klopt dit helemaal voor die derde keer dat Bulthuis wordt genoemd, en wel in de notulen van de algemene ledenvergadering van 22 juni 1928 ten huize van het bestuurslid Geerlings te Oostermeer:

‘Bij de rondvraag brengt de Heer Bulthuis ter sprake dat hij een bootje van latten heeft ontworpen, dat door iedere amateur zelf getimmerd kan worden en dat ook wat de kosten, zeil enz. inbegrepen, betreft, in het bereik valt van kleine beurzen, daar de kosten ongeveer f 100,- zullen bedragen.’⁴⁹⁴

1928! De economie floreerde opnieuw, het optimisme leek terug in Nederland, de belastingmaatregelen voor de pleziervaart golden voor motorboten en zeilboten met motor of met een zeiloppervlak van meer dan 16 m².

De Waterkampioen, lees H.C.A. van Kampen, wijdde onmiddellijk een artikel aan de vondst van Bulthuis:

⁴⁹³ Zoals voor meer watersportverenigingen in het land gold, was actievoeren tegen het verbod om op zondagen zeilwedstrijden te organiseren en bruggen te openen destijds mede een reden een vereniging op te richten.

⁴⁹⁴ Ibid., 16.

‘De Heer H. Bulthuis, te Bergum, bouwde een middenzwaardjachtje, lang 4.75, breed 1.50 M., met een zeiloppervlak van circa 12 M.2, volgens een door hem uitgedachte methode, die hij voor amateurs uiterst geschikt acht, daar volgens zijn meening een ieder op de aangegeven wijze zulk een bootje zonder teeken- of timmermanskunde kan bouwen. Het afwijkende van de bouwwijze is, dat de huid gemaakt wordt van latten, 20 bij 18 mm., die in den gewenschten vorm worden gebogen en niet alleen op de mallen, maar ook op elkaar worden vastgespijkerd.’⁴⁹⁵

Van Kampen schreef dat het een bijzonderheid is dat ‘de 6 mallen, waaromheen de huid wordt gemaakt, blijvend zijn. Enkele ervan dienen als inhouten en vloerliggers, de andere, van deurtjes voorzien, als dwarsschotten. Spanten tusschen de mallen werden niet aangebracht.’

Bulthuis betaalde, aldus het artikel, 40 gulden voor al het benodigde hout, inclusief mast en giek en inclusief het zaagloon van de huidlatten. Het ijzerwerk, zoals het zwaard, de verstaging en de puttings, kostten samen 15 gulden. Voor grootzeil en fok betaalde Bulthuis 28 gulden.

‘Vooral voor dit laatste blijkt de heer Bulthuis wel een zeer billijk adres gevonden te hebben!’, verzuchtte Van Kampen. Hij verzuimde vermoedelijk bewust te schrijven dat het hier om Friese prijzen ging.

Het Waterkampioen-artikel besloot met de mededeling dat er al een tweede bootje was gebouwd, dat er meer op stapel stonden en dat de heer Bulthuis bereid was zelfbouwers van alle onderdelen kartonnen mallen op ware grootte gratis in bruikleen te geven, zodat tekeningen niet nodig waren. Ook was Bulthuis genegen gratis mondeling of schriftelijk adviezen te geven.

Nogmaals Van Kampen: ‘Als voorwaarde stelt hij alleen, dat de bouwers zich houden aan de afmetingen en houtsoorten, en dat zij, indien het vaartuig door de Noord Nederlandsche Watersport Bond als wedstrijdklasse wordt aangenomen als de ‘Bergumer Meerklass’, hun bootjes zullen doen inschrijven en de letters B.M. in het zeil zullen voeren.’

Bulthuis was niet de uitvinder van de lattenbouwmethode. Al eerder waren er in Nederland, Denemarken en Amerika door amateurs bootjes van latten gebouwd waarover watersporttijdschriften hadden bericht. Maar uniek van Bulthuis was dat de mallen in de romp tegelijk de spanten waren en dus konden blijven zitten.⁴⁹⁶

Als kind zeilde Hendrik Bulthuis al. Hij leerde zeilen van een vriend wiens vader een (zeil)schouwtje bezat. Maar het was niet alleen het zeilen dat de jonge Bulthuis fascineerde, meer nog genoot hij van het tekenen, bouwen en verbeteren van een bootje. In vergelijking met een scherp jachtje zeilt een schouw traag en minder hoog aan de wind en dat beviel Bulthuis niet. Als voorbeeld voor zelfbouw koos hij de destijds populaire 7.10-klasse, een goedzeilende kielboot. Een welgestelde dorpsgenoot bezat er eentje. Maar de constructie

⁴⁹⁵ *Waterkampioen*, nr. 97, 1928, 854.

⁴⁹⁶ Jelmer Kuiper in zijn toespraak van 12 december 1992, ter gelegenheid van de opening van een aan H. Bulthuis gewijde tentoonstelling in het Fries Scheepvaart Museum te Sneek.

van dit type boot vond Bulthuis ingewikkeld en te kostbaar; er was geen geld om een romp te laten bouwen. Daarom timmerde hij in 1923 eigenhandig een nieuw exemplaar van 6 meter lang, dus iets korter, maar wel volgens zijn zelf uitgedokterde lattenbouwmethode.⁴⁹⁷ Om dit scheepje zo goedkoop mogelijk te houden gebruikte hij dun katoen voor de zeilen dat met paraffine was ingesmeerd om stijfheid te krijgen.

De eerste twee boten, die de kapper dus voor zichzelf bouwde, waren geen BM'ers, maar leken meer op de vergrote versie die al veel weg had van zijn latere zestienkwadraat. Bulthuis had met zichzelf afgesproken dat zijn lattenboot hooguit 100 gulden mocht kosten, terwijl de bouw van zijn verkleinde 7.10-klasse-boot teleurstellend op meer dan anderhalf keer dat bedrag kwam. Na hernieuwd puzzelen, schetsen en rekenen ontstond de BM'er: nog geen 5 meter lang, getimmerd van vurenhout en voorzien van het goedkopere torentuig, maar wel met midzwaard om wat betreft vaargebied niet onder te hoeven doen voor een schouw. Ook dit zeer goedkope scheepje bouwde Bulthuis in het legendarische 'kippenhok' achter zijn huis. Al in de herfst van 1928, hetzelfde jaar dat de verenigingsnotulen over een bootje van latten repten, zeilde de allereerste BM'er op het Bergumer Meer in een wedstrijd mee. Twee jaar later waren er negentig meetbrieven van de BM'er uitgegeven. Het jaar erop werd het zeilbootje als nationale klasse erkend. De rechten die de bouwer moest betalen om een stel tekeningen te krijgen, liet Bulthuis ten goede van 'zijn zeilvereniging' komen.

Maar het idee van een iets groter schip dan de BM'er, eveneens voor de kleine beurs, en waar een gezin in zou passen, liet de amateurontwerper tevens -bouwer niet los. Het resultaat was de zestienkwadraat, later ook wel vergrote of grote BM'er genoemd: een eenvoudige en ruime open boot met gaffeltuig, vaste kiel en scheg, en zonder twijfel de meest succesvolle open zeilboot uit de Nederlandse watersportgeschiedenis.

Binnen vijf jaar was nummer 330 al uitgegeven. Vandaag de dag zijn er ruim 4400 wedstrijdschepen door het Verbond geregistreerd en nemen zestienkwadraten deel aan de belangrijkste nationale zeilevenementen. De zestienkwadraat was ook lang populair bij zeilscholen en verhuurbedrijven. De schatting is dat er al met al 11.000 Bulthuis-boten zijn gebouwd, door amateurs en door werven, overal in Nederland, in Nederlands-Indië, België, Zuid-Afrika en de Verenigde Staten.⁴⁹⁸

Hendrik Bulthuis was kapper. *Skearbaas* heette dat in het dorp. Het vak had hij als stagiair bij een grote kapperszaak in de grote stad (Leeuwarden) geleerd. Kapper worden was in tegenstelling tot timmerman overigens nooit een hartenwens van Hendrik geweest. Maar vader Bulthuis, zowel schoenmaker als kapper, dreef een kleine kapperszaak (annex sigarenwinkeltje) aan de Schoolstraat in Bergum en die voelde er niets voor dat zijn enige zoon de zaak de rug zou toekeren.

⁴⁹⁷ Bulthuis had eerder al modelbootjes op schaal gebouwd. *Het Sipke*, een knikspantzeilscheepje, bouwde hij samen met een paar jongens uit het dorp.

⁴⁹⁸ 'Zestienkwadraat-klasse vijftig jaar', in: *Leeuwarder Courant*, 16 mei 1981.

Hendrik Bulthuis was een gepassioneerd knutselaar. En al verdiende hij zijn geld met knippen en scheren, hij eigende zich voldoende tijd toe om boten te ontwerpen, er een (onbekend) aantal te bouwen en als raadgever op te treden voor al die mannen die weinig geld maar veel ambitie hadden om zelf aan de slag te gaan. Dat raad geven liep geregeld uit de hand, want Bulthuis kon moeilijk nee zeggen. Intussen verwierf hij landelijke bekendheid dankzij de nodige mond-tot-mondreclame, diverse artikelen in de Waterkampioen en De Golfslag, de publicatie van een 'Handleiding voor het bouwen van een jachtje der Bergumermeerklasse voor Amateurbouwers' en het verschijnen van het boekje 'Mijn BM en ik'.⁴⁹⁹ Een en ander verschafte de kapper uit Bergum zoveel correspondentie met 'klanten' met zelfbouwplannen dat hij het nauwelijks aan kon. In de begintijd kregen mensen de door Bulthuis getekende bouwplannen te leen mee, na uitgebreid advies en koffie met koek. Toen dat niet vol te houden was, zag hij zich gedwongen de tekeningen te gaan blauwdrukken. Van de gemeente kreeg hij een drukmachine in bruikleen, de vroege voorloper van het latere kopieerapparaat. Daarmee veranderde de kapperszaak geleidelijk in een kantoor met bergen post en grote vellen afdruppapier. Papier dat onder de kraan afgespoeld moest worden en op de heg of op het wasrek moest drogen. Hiervoor werden de dochters ingeschakeld.⁵⁰⁰

Bulthuis heeft nooit verdiend aan zijn ontwerpen. Omdat hijzelf als kleine middenstander met een gezin amper kon rondkomen en gedwongen was geweest zelf zijn boten te bouwen om te kunnen zeilen, meende hij dat de gewone man net als hij recht op een boot had, mits die de handen uit de mouwen wilde steken. Wel kreeg Bulthuis tijdens zijn leven, op de eerste plaats vanuit de watersportwereld, veel waardering. Zo kreeg hij veel dankbrieven en geschenken (tot en met kerstkonijnen aan toe), en van het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond ontving hij de Lucassenpenning. Een jaar voor zijn dood ontving hij in 1947 een

⁴⁹⁹ In een Waterkampioen van 1929, p. 510, staat een foto met de pui van de sigarenwinkel van B. Stoffels aan Het Naauw in Leeuwarden. Vanuit een opengebroken raampartij wordt de lattenromp van een BM'er aan een takel naar buiten geschoven. 'Een merkwaardige stapelloop' luidt de bijgaande tekst. De foto maakte destijds bij zelfbouwers veel los. De Waterkampioen had daarvoor al bericht dat 'de heer Bulthuis gaarne bereid is tegen vergoeding van porto, een ieder te voorzien van bouwbestek en bootbeschrijving'. Het adres luidde: 'H. Bulthuis, te Bergum (Fr.)'.

⁵⁰⁰ Kramer, 19.

De drie dochters van Bulthuis: Doete, Bearte en Hieke, hebben later tijdens vraaggesprekken vaak over de veelzijdigheid en goedgunstigheid van hun vader verteld. Ze merkten daarbij op nooit in de gaten te hebben gehad wat voor bijzondere man hun vader was. Bulthuis had niet enkel interesse in boten. Hij schreef gedichten en toneelstukken, was regisseur van de plaatselijke toneelvereniging, grimeerde zelf de spelers (en in december Sinterklaas) en danste fanatiek bij een dansclub. Hij fokte kippen, hield bijen, maakte zelf honing, stemde piano's, en repareerde voor dorpsgenoten kapotte apparaten, het liefst elektrische. In de winter organiseerde Bulthuis samen met schoolmeester Spyksma cursussen modelbootbouwen voor jongens. Dit met het oog op het toen al populaire *skipke sile* in de zomer.

De kapperszaak was tevens ontmoetingsplaats. Vooral zeilers kwamen van ver om zich door Bulthuis te laten knippen en scheren, en om over boten te praten. 'Vader kon alles. Wat hij deed was kunst met een kleine k.'

koninklijke onderscheiding voor zijn verdiensten: de eremedaille verbonden aan de Orde van Oranje Nassau.

Hendrik Bulthuis viel een lang ziekbed ten deel. Omdat de kapperszaak door een slopende aandoening lang stil kwam te liggen en de inkomsten ophielden, vormden watersportvrienden een fonds uit de opbrengsten van de rechten van de BM'er en de zestienkwadraat, aangevuld met giften. Op oudejaarsavond 1948 stierf Bulthuis. In Friesland is de naam Bulthuis een begrip geworden. Niet in het minst omdat hij met een zekere regelmaat door de jaren heen is herdacht, waarvan de provinciale media verslag deden. Vanzelfsprekend ook omdat de bruinhouten zestienkwadraat met zijn karakteristieke gaffeltuig en holle halve cirkel in het grootzeil 's zomers op de meren nog altijd een vertrouwde verschijning is.

Ik ken geen tweede persoon binnen de ontwikkelingsgeschiedenis van de pleziervaart die beide thema's waar het in mijn studie om gaat, de popularisering van de watersport en de afstand die de elites tot de varende massa wensden te behouden door zich door 'goede smaak' te onderscheiden, zo helder illustreert als Hendrik Bulthuis. Bulthuis met zijn twee eigenhandig uitgedokterde zelfbouw pakketjes (BM'er en zestienkwadraat), bestaande uit mallen, latten, spijkers, een grootzeil en een fok, faciliteerde als geen ander de aanschaf van een boot tijdens het interbellum en mag daarom een van de kampioenen van de watersportpopularisering worden genoemd.

Tegelijkertijd schiep Bulthuis wel een uitgesproken 'arbeidersboot'; een goedkope boot die door gewone mensen thuis in elkaar getimmerd kon worden. Kortom: een echte volksboot en daarmee onvermijdelijk een boot met een geringe sociale status die gekscherend nogal eens een varende takkenbos werd genoemd. Ook het feit dat de zestienkwadraat op de eerste plaats een gezinsschip was, dus toerschip en geen wedstrijdschip, gaf minder status. En natuurlijk, de boot was aan het brein van een eenvoudige kapper, tevens amateurontwerper en knutselaar, uit een Fries dorp ontsproten, evenmin een gegeven dat je op je visitekaartje vermeldt. En al werd het volk in de jaren 20 en 30 door de elites deelname aan de watersport gegund, Bulthuisboten getuigden in hun ogen bepaald niet van goede smaak. Het was in die jaren dan ook wennen voor de gesettelde zeiler op de Kaag om het gewone werkvolk in lattenboten rond te zien zeilen. Maar ook de Friese burger van stand in zijn fraaie boeier, tjotter of fjouweracht moet hoofdschuddend naar de platte Bulthuisboot zonder zwaarden en zonder het traditionele gaffeltuig hebben gestaard.⁵⁰¹ Het was geen toeval dat het tot in de jaren 40 duurde en de druk van een aantal watersportverenigingen groot genoeg was, voordat de KNWV de zestienkwadraat de status van nationale eenheidsklasse gaf, terwijl de Noord Nederlandse Watersport Bond dit tien

⁵⁰¹ In een vraagesprek in januari 2008, vertelde de 84-jarige jonkheer C. van Eysinga te Sint Nicolaasga, telg uit een adellijk Fries geslacht ('Adellijke families trouwden onderling. Geld bij geld, blauw bloed bij blauw bloed, land bij land') met een lange zeiltraditie, dat de draak, de regenboog en de pampus mooie kielschepen zijn en van goede smaak getuigen. 'Maar bij de BM'er en de zestienkwadraat van Bulthuis ging het om het nuttigheidseffect: een boot voor de gewone man. Ze zijn zeker niet mooi.'

jaar eerder al wel gedaan had. De bestuurders van de landelijke watersportkoepel, gedomineerd door 'de Koninklijke' te Amsterdam, hadden hun zinnen op de deftige regenboog en pampus gezet: dure open jachten, beide volstrekt ongeschikt voor zelfbouw.⁵⁰²

Zoals vaker met mensen gebeurt die omwille van hun prestaties na hun dood niet in de vergetelheid raken, wist 'de geschiedenis' ook rondom Bulthuis een mythe te spinnen. Zo veranderde de knutselende Bergumse kapper die zeer op aanspraak was gesteld en iedereen een boot gunde, in de geliefde en geniale zoon van Bergum, in een rechtschapen genie dat zijn leven wijdde aan het welzijn van zijn medemens, in de toegewijde Fries die zijn persoonlijke belangen opofferde voor de arbeider en voor wie het ontwerpen van een zeilboot voor het volk een levenswerk was.

Zulke zaligverklaringen waren in 1986 weer eens volop te horen op het jachthaventerrein van de Watersportvereniging Bergumermeer uit de monden van verschillende sprekers tijdens de onthulling van een standbeeld voor Bulthuis in het bijzijn van zijn drie dochters. Een standbeeld waarover vijftien jaar eerder tijdens het halve-eeuwfeest van de vereniging al gesproken werd. Toen bracht de voormalige voorzitter van de zestienkwadraatklasse-organisatie Van Gool een ander verhaal in herinnering. Een verhaal dat niet zozeer over Bulthuis zelf ging maar over zijn zestienkwadraat. Over hoe onwelkom de zestienkwadraat voor de Tweede Wereldoorlog was op een prestigieus evenement als de Holland-Week op de Loosdrechtse Plassen, een zeilevenement in handen van de KNZ&RV en de Koninklijke Watersport Vereniging Loosdrecht.

'In een gesprek met een van de topfiguren van het Verbond (het KVNWV) werd mij verteld dat de 16m2 hoogstens nog vijf jaar te leven had om zich als wedstrijdschip te handhaven. Ha, ha, dat was juist iets voor ons. Het was een stimulans om nog actiever te worden!'⁵⁰³

Er stak een storm van protest op tegenover de arrogantie van de KVNWV-bestuurders. Van Gool: 'Men was bij het begin van de Holland-Week doodsbang dat wij onbezonnen acties zouden uitvoeren waardoor men maatregelen trof. Prompt om één uur kozen vier politieboden het ruime sop. Wij de boel in de war schoppen? Absurd. Nee, al waren wij dan ook zogenaamde bouwvakkers, wij wisten ons wel te gedragen.'

Tot veler vermaak vloog er een reclamevliegtuigje laag over de starttoren met achter zich de boodschap: 'De zestienkwadraten groeten u.'⁵⁰⁴

Het is een interessante gedachte, of beter, een goed te verdedigen stelling, dat ten eerste de zestienkwadraat de ware volksboot was die de emancipatie van de gewone man als

⁵⁰² Wegman, 'Hindrik Bulthuis, de barbier en zijn boten', in: *Spiegel der Zeilvaart*, deel 1, september 2003.

⁵⁰³ Kramer, *Wie wil varen, wie wil zeilen*, 50.

⁵⁰⁴ Die negatieve houding ten opzichte van de zelfbouw-Bulthuisboot kan beschouwd worden als teken van 'Hollandse' distinctieve arrogantie ten opzichte van Friesland. De zestienkwadraat van Bergumer bodem was het troetelkind van de Noord Nederlandse Watersport Bond, terwijl de chique regenboog, ontworpen door de fameuze Amsterdamse jachtontwerper G. de Vries Lentsch, de trots was van de door 'Amsterdam' gedomineerde Koninklijke Verbonden Nederlandse Watersport Verenigingen. Tot op de dag van vandaag hebben regenboogzeilers geen hoge pet op van de zestienkwadraat.

watersporter bevorderde en dat ten tweede deze boot alleen in zowel het interbellum als in Friesland bedacht en gebouwd kon worden. Ik schets een aantal condities van geografische, economische, sociale en culturele aard die voor de ontwikkeling van de zestienkwadraat een perfecte mix waren.

1. Friesland kende als provincie met een diepgewortelde hardzeiltraditie in de jaren 20 en 30 in tegenstelling tot 'Holland' nog zoveel leeg zeilwater, dat men vond dat iedere nieuwkomer vanzelfsprekend recht had op een plaats onder de weidse wolkenluchten. Die tevredenheid met eigen water en eigen zeiltraditie kwam ook tot uitdrukking in het feit dat Friese zeilers weinig interesse hadden in internationale wedstrijden.

2. Friesland was een provincie met een grote relatief arme bevolkingslaag, een in omvang beperkte middenklasse en als elite een kleine burgerij die de bestuurlijke functies vervulde. De onderlinge afstanden tussen de maatschappelijke lagen waren minder groot dan in het westen, zeker op het water. Zodoende waren de notaris, de winkelier en de timmerman eraan gewend binnen de watersportvereniging en bij zeilwedstrijden met elkaar om te gaan. Goedkope boten als de BM'er en de zestienkwadraat werden door de verenigingen direct geaccepteerd.⁵⁰⁵

3. De Friese burgerij koesterde met zijn eigen taal en cultuur een zelfbeeld van een plattelandsgemeenschap, die informeel is, op elkaar betrokken en vooral menselijk. Als algemeen kenmerk van de Friese identiteit werd het gegeven beschouwd dat zowel sociaal 'hoog' en 'laag' als cultureel 'hoog' en 'laag' hiervan onderdeel zijn. Arm of rijk, een hoge of lage afkomst, in het bezit van een 'hoge' of 'lage' cultuur, de tegenstellingen mogen weliswaar te onderscheiden zijn, ze zijn gelegitimeerd omdat ze wezenlijk deel van de Friese samenleving uitmaken. Sterker, historisch gezien kwam volgens de voormannen van de Friese beweging, zoals Joost Halbertsma en Rinse Posthumus, 'hoog' uit 'laag' voort. Zo had het grote symbolische waarde dat de Friese adel de titels van graaf of baron afwees en het liever bij het meer eenvoudige Friese 'jonker' hield.⁵⁰⁶

4. Koesterde Friesland zoals gezegd zijn eigen taal en cultuur, niet minder leefde de vrees dat het eigen varende culturele erfgoed, de rond- en platbodenvloot die al jaren kromp, ten langen leste helemaal zou verdwijnen ten koste van het moderne, niet inheemse kieljacht. De 'eigen' Noord-Nederlandsche Watersport Bond die in 1923 werd opgericht, was dan ook mede bedoeld om tegenwicht te bieden aan internationale wedstrijdregels die geen oog hadden voor het bestaan van lokale zeiltradities en sloopstypen.

Het restaureren van boeiers en tjotters, fjouwerachten en Friese jachten was, evenals nieuwbouw, nog nauwelijks betaalbaar. De goedkope zelfbouwvlotenboot van Bulthuis sloeg daarom in als een bom. Kostte een BM'er een handige amateurbouwer in 1928 100 gulden,

⁵⁰⁵ Bulthuis streefde in eerste instantie naar een zelfbouwzeilboot van honderd gulden. Maar al gauw moest hij constateren dat dit te optimistisch was. Vooral de grotere zestienkwadraat viel duurder uit. Toch waren er gezinnen die begin jaren 30 voor honderdvijftig gulden zelf een 'vergroete BM'er' bouwden. Een werfgebouwd schip kostte enkele jaren later drie keer zo veel.

⁵⁰⁶ Jensma, 'Cultuur in Friesland en Friese cultuur, 1795-1917' in: Frieswijk, *Geschiedenis van Friesland, 1750-1995*, 204-206

een paar jaar later kostte een zestienkwadraat, waarin het hele gezin kon plaatsnemen, 150 gulden. De werf Gebr. Langenberg te Nieuwebrug bouwde in 1934 een zestienkwadraat van mahonie en geheel zeilklaar voor 380 gulden. Het kostte de werf 455 uur arbeidsloon.⁵⁰⁷ De prijs van een pampus, een vergelijkbare zeilboot van de hand van W. de Vries Lentsch, die in 1933 op de markt kwam naar aanleiding van een prijsvraag, bedroeg ruim het dubbele.

5. De persoon Bulthuis was een factor van groot belang voor het succes van de popularisering van zijn volksboot: Friese kapper en zeilliefhebber; aimabele causeur en knutselaar bij wie je ook op zondag kon aanbellen voor vragen; amateuruitvinder en amateurbotenbouwer. Een 'man van het volk' die tegen enkel portokosten andere bootjesliefhebbers graag ter wille was en genoot van de aandacht en waardering die dit opleverde. Zonder Bulthuis zou de popularisering van de watersport aanzienlijk meer tijd nodig hebben gehad.⁵⁰⁸

10c. De Waterkampioen

Voor de watersport was het tijdschrift *De Nederlandsche Sport* jaren achtereen het enige mededelingenblad van een aantal verbonden verenigingen, waaronder de in Amsterdam gevestigde KNZ&RV. Maar de frustratie over de geringe invloed vanuit de watersportwereld op de redactie van het algemene sportblad groeide en daarmee de behoefte aan een eigen blad. Het sinds 1912 bestaande magazine *De Watersport*, waar W. Teupken de touwtjes in handen had, kwam niet als alternatief in aanmerking. Daarom werd na lang wikken en wegen voor een nieuw en geheel eigen tijdschrift gekozen: *Ons Element*. Tot hoofdredacteur benoemde men A. Rambonnet, secretaris van de KNZ&RV, tevens directeur van het Centraal Bureau voor Watersport van de A.N.W.B. Toeristenbond. Het nieuwe watersporttijdschrift trok niet geheel onverwacht diverse medewerkers weg bij *De Watersport*, onder andere H.C.A. van Kampen, de zeiler en publicist die later als geen ander propaganda voor de watersport zou maken. Het eerste nummer van *Ons Element* verscheen in juni 1919. Rambonnet opende zijn eerste redactionele commentaar met: 'Het water is ons element, de zee bruist onze glorie.' In het blad dat 's zomers wekelijks en 's winters veertiendaags verscheen, en dat ook informatie in het Frans van Belgische verenigingen opnam, kwam de watersport in haar volle breedte in de volgende ordening aan bod: zeilen, inclusief wedstrijdverslagen; roeien, eveneens met wedstrijdverslagen; de training van zeilen en roeien; motorbootvaren; verenigingsberichten; mededelingen van het Centraal Bureau voor Watersport; informatie over de koopvaardij, de binnenvaart en de visserij; watervliegtuigen; het Nederlandse reddingswezen; watersportnieuwtjes en curiositeiten.

⁵⁰⁷ Het uurloon van een werf in Friesland was in 1930 circa 50 cent. Archief Langenberg, Nieuwebrug.

⁵⁰⁸ Het is opvallend dat Elisabeth Spits, conservator scheepsmodellen en technische tekeningen bij het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam, in haar boek *Nederlandse jachten 1875-1975*, waarin acht jachtontwerpers die er historisch toe doen worden besproken, Hendrik Bulthuis slechts in haar voorwoord noemt.

Ons Element heeft amper vier jaar bestaan. Geldgebrek dwong tot het zoeken van een partner. Die partner bleek het gerenommeerde tijdschrift Het Nederlandsche Zeewezen te zijn. Dit blad kreeg na de fusie op de omslag de toevoeging 'en watersport'.

Inmiddels had de voorzitter van de Dordtse Roei- en Watersportvereniging en lid van het dagelijks bestuur van de A.N.W.B. Toeristenbond, J. Redelé, bewerkstelligd dat de afdeling watertoerisme van de wielerbond een eigen blad wenste uit te geven: de Waterkampioen, met als hoofdredacteur H.C.A. van Kampen. De Koninklijke Verbonden Nederlandsche Watersport Verenigingen waren bereid de kosten van het tijdschrift te delen.

Die stap van de ANWB naar een eigen watersporttijdschrift was een logische in het licht van ruim twintig jaar bemoeienis met het watertoerisme, maar ook een lastige. Immers, zaten wielrijders, wandelaars, zeilers en roeiers elkaar weinig in de weg, dat veranderde met de komst van de automobiel.

In 1927 kwam het eerste Rijkswegenplan gereed met als consequentie dat begin jaren 30 de eerste vaste bruggen over onder andere de rivieren werden gebouwd, ten koste van veerponten en ophaalbruggen: bij Keizersveer, Zaltbommel, Arnhem, Nijmegen, Vianen en Moerdijk. Daarmee nam het aantal staandemastroutes snel af. Ook werden hele stukken water afgedamd en daarmee voor de pleziervaart onbruikbaar. En omdat de zondag nog steeds de enige vrije dag van de week was en veel bruggen, en niet alleen in de biblebelt, naar Nederlandse traditie helemaal of grotendeels gesloten bleven, ondanks verzoeken en protesten bij de gemeentelijke en provinciale overheden, waren de druiven voor de watersporter extra zuur.

De ANWB raakte onvermijdelijk in een spagaat. Deze bond had immers in 1924 nog een stevig actieprogramma ontworpen met als stelling dat 'de overheid het wegenprobleem niet wil zien'. De ANWB stelde destijds dat de wegen absoluut niet aan de moderne eisen voldeden en het verkeer meer en meer ontwricht raakte, terwijl voor een gezond economisch leven voldoende en goede wegen onmisbaar zijn. In januari 1925 had in Den Haag op instigatie van de Bond een grote bijeenkomst plaatsgevonden. Tweehonderd vertegenwoordigers van allerlei instanties, aangevuld met de burgemeesters van de grote steden, waren present geweest. Het resultaat was dat de invloed van de ANWB op wegengebied toenam en het tekort aan goede autowegen meer als een algemeen maatschappelijk probleem werd ervaren.⁵⁰⁹

Die duidelijke keuze voor de automobieliteit bracht echter ook met zich mee dat de georganiseerde watersport met een zeker wantrouwen naar de ANWB ging kijken, want auto's en zeilboten zitten elkaar in een wegenrijk en waterrijk land als het onze algauw in de weg; praat je over wegen dan praat je over bruggen. En de ANWB streed tegen verkeershindernissen, dus voor bruggen!⁵¹⁰ Daarom was de groeiende belangstelling voor het goedkope kanovaren, ook wel de kleine watersport genoemd, in de jaren 30 voor de ANWB zeer welkom. Een kano kan onder elke brug door. Zo niet, dan draag je hem eroverheen. In 1934 ging de ANWB de Kanokampioen uitgeven en hechter samenwerken

⁵⁰⁹ Linders-Rooijendijk, *Gebaande wegen*, 229.

⁵¹⁰ Lugard, *Veertig jaar: uit het archief der Kampioen-redactie*, 127.

met de Nederlandsche Kano Bond. Het resultaat was kanostations, kanoligplaatsen, kanowaterkaarten en kano-overnachtingsmogelijkheden.

Voordat ik uitgebreider zal stilstaan bij de Waterkampioen, moet eerst nog gezegd worden dat de invloed van de ANWB op de recreatievaart tijdens het interbellum niet moet worden onderschat. In 1936 stopte het blad *De Watersport* na een 24-jarig bestaan. Drie jaar eerder had huisarts Teupken na herhaalde ruzies met de voorzitter zijn functie als secretaris van de KNMC al neergelegd. Niet alleen werd nu de Waterkampioen het koningsblad van de pleziervaart, de ANWB had ook al het uitgeven van waterkaarten van de motorbootclub overgenomen. De crisisjaren pakten logischerwijs slecht uit voor het motorbootvaren. De brandstofprijzen gingen met sprongen omhoog, terwijl de automobiel als nieuw statussymbool (juist) in dure tijden, maar met een groeiend wegennet, een geduchte concurrent van de motorboot was geworden. Had de KNMC in 1928 nog ruim tweehonderd leden, in 1933 waren er daarvan nog negentig over.⁵¹¹ Zelfs de aanvankelijke ontevredenheid binnen de wereld van de pleziervaart over de te geringe belangenbehartiging van de ANWB, nadat deze halverwege de jaren 20 het watertoerisme van de Verbonden Nederlandsche Watersport Vereenigingen had overgenomen, verstevigde op termijn de positie van de ANWB. Begin maart 1929 werd de Unie van Watertoerisme opgericht die zich tot doel stelde de ANWB te helpen het toerisme te water de economisch zware tijden door te loodsen.⁵¹² Die samenwerking zou overigens geen lang leven beschoren zijn. Toen de Unie probeerde haar invloed binnen de afdeling watertoerisme van de ANWB te vergroten en zeggenschap wilde in de redactie van de Waterkampioen, verbrak de ANWB de samenwerking. Het conflict leverde een nieuw watersporttijdschrift op: *De Golfslag*. Het eerste nummer verscheen half april 1934. Geen eenvoudige periode om met een nieuw watersportblad aan te komen. Maar de ANWB en de KVNWV hadden al wat jaren hun Waterkampioen, en de Unie van Watertoerisme en de Noord Nederlandsche Watersport Bond zagen zich genoodzaakt over een eigen tijdschrift te beschikken, wilden ze met hun varende achterban kunnen communiceren .

De Waterkampioen begon in 1927 als weekblad.⁵¹³ Het eerste nummer zag het licht op 7 januari. Op de omslag prijkte een (zwart-wit) foto van het elegante aan de wind zeilende

⁵¹¹ Capel en Wittkämper, *100 jaar KNMC*, 113.

⁵¹² De Unie van Watertoerisme bestaat nog steeds, is aangesloten bij het Verbond Nederlandse Motorboot Club van de KNMC en telt ruim negenhonderd leden-motorbootvaarders. De Unie heeft onderlinge gezelligheid hoog in het vaandel staan, is eigenaar van een paar eilanden en huurt steunpunten waar afmerende leden bepaalde voorrechten genieten.

⁵¹³ Begonnen in 1927, is de Waterkampioen vandaag de dag tot in de natste uithoeken van Nederland een begrip. Een gedetailleerde studie van het blad zou een boeiend inkijkje opleveren in het veranderende Nederland sinds eind jaren 20 van de vorige eeuw. Ik heb me beperkt tot de volledige eerste vier jaargangen, gevolgd door iedere jaargang om de vijf jaar. Uitzonderingen op dit ritme vormden de Waterkampioenen die omwille van een thema of specifiek artikel voor mijn studie van belang waren.

zesmeterjacht *Tromp*.⁵¹⁴ De Waterkampioen werd aangekondigd als 'orgaan van de afdeling watertoerisme van den A.N.W.B., Toeristenbond voor Nederland, en de Kon. Verbonden Nederl. Watersport-Vereenigingen'.⁵¹⁵

Redactie: H.C.A. van Kampen, Singel 330, Amsterdam. Inderdaad, dé Van Kampen. We kwamen zijn naam al enkele keren tegen. Hij was de man die als geen ander de pleziervaart tussen de beide wereldoorlogen in Nederland propageerde.

'Aan alle Vrienden en Vriendinnen van de Watersport!' Met deze ferme aanhef begon Van Kampen zijn eerste kennismakingscommentaar op de eerste pagina van die eerste Waterkampioen .

'De Waterkampioen staat hier voor u. Misschien is zijn naam niet geheel vrij van zelfoverschatting, maar hij hoopt zich dien waardig te maken. Het is trouwens zijn 'familienaam'; vader 'Kampioen' en broertje 'Motorkampioen' waren hem voor. De Waterkampioen zal u op de hoogte houden van de watersport in al haar vormen. Hij zal u lectuur geven over wedstrijden en toerisme; hij zal u inlichten over belangrijke gebeurtenissen op het gebied der zeil-, roei-, motorbootsport in en buiten onze grenzen; hij zal u aangename verpoozing verschaffen in den vorm van reisverhalen; hij zal in het bijzonder de belangen dienen van de thans zoo opbloeiende 'klein-watersport'; hij zal u, door woord en beeld, leeren het schoone, dat gij op uw tochten aantreft, te waarderen; hij zal u, als orgaan van de Afdeling Watertoerisme van den A.N.W.B., Toeristenbond voor Nederland, en van de Koninklijke Verbonden Nederlandsche Watersport-Vereenigingen, vertellen wat er gedaan wordt om de watersport in goede banen te leiden; hij zal trachten spelenderwijs en zonder dorre geleerdheid uw kennis uit te breiden op het gebied van Navigatie, uitwijkbepalingen bij wedstrijden en tochten, onderhoud en behandeling van uw schip en uw motor. Hij zal nog veel meer doen, maar hij wil daarover voorloopig zwijgen. Wait and see!'

De kersverse hoofdredacteur Van Kampen roept verder iedere watersporter op abonnee te worden (f 4,50 per jaar, losse nummers f 0,15.) en vooral medewerker te worden. 'Zendt reisverhalen, technische artikelen, foto's, ingezonden stukken, korte mededeelingen, vragen, enz., enz. Overstelp de redactie met poststukken! En vergeet onze advertentie-rubriek niet.' Op 30 december 1927 verscheen Waterkampioen nr. 52. 'Wij zijn er!', constateerde een tevreden hoofdredacteur. 'De jaargang 1927 ligt voor ons. Twee en vijftig lichtblauwe afleveringen, een paar gekleurde ertusschen. Het totale aantal bladzijden werd door een

⁵¹⁴ De benaming zesmeterjacht, destijds een geliefd wedstrijdschip, zegt niet dat het schip 6 meter lang was. Volgens de regels van de International Yacht Racing Union (IYRU) bestond er destijds een R-klasse, onderverdeeld in tien onderklassen van vijfmeterjachten, zesmeterjachten, zevenmeterjachten et cetera; een formule waarin een aantal kenmerken van de schepen was verwerkt, bepaalde in welke eenheidsklasse het schip viel. Zesmeters raceten dus alleen tegen andere zesmeters.

⁵¹⁵ De voorloper van die Verbonden Vereenigingen was de Verbonden Zeilvereenigingen van Nederland en België, van 1922 tot 1970 omgedoopt in de Koninklijke Verbonden Nederlandsche Watersport Vereenigingen. Vanaf 1970 heette ze het Koninklijk Watersport Verbond, en vandaag de dag spreken we van het Watersportverbond.

aantal dubbele nummers overschreden tot 904.' En even verderop: 'De Waterkampioen is geworden tot *het* orgaan voor de Nederlandsche beoefenaren der watersport, een blad van invloed in deze kringen niet alleen, maar dat ook door het buitenland en door buitenstaanders geapprecieerd wordt.'

Die eerste jaargang Waterkampioenen is intussen ruim tachtig jaar oud. In ieder opzicht verschilt het blad van toen met dat van vandaag. Heel opvallend aan de Waterkampioen van toen, en ik neem daarbij de periode tot aan de Tweede Wereldoorlog, is de toenmalige reikwijdte van het begrip 'watersport'. Om dit te illustreren een korte opsomming: de rubriek 'Algemeen' bevatte onder andere informatie over het onderwijs aan schipperskinderen, over wat de grote dagbladen over watersport hadden geschreven, over berichten aan zeevarenden, over watersportpropaganda in Groningen of Maastricht, over (internationale) watersporttentoonstellingen, vaaretiquette en beleefdheid op het water. De rubriek 'Zeilen' kende nogal uiteenlopende onderwerpen, zoals een tent op een zeiljacht bouwen, of de zelfbouw van een Sterklasse-scheepje in maar liefst negen afleveringen, een uitgeschreven prijsvraag voor een 16m-zeekruiser in Zweden en gedetailleerde vermeldingen van talloze gehouden zeilwedstrijden, inclusief de zeilwedstrijden van de Bataviasche Jacht Club. Ook 'Motorbootsport' was een rubriek. Onderwerpen waren het internationaal bootleven in ons land, de gereedschappen die je aan boord moet hebben, de buitenboordmotor-racesport, de bouw van een Friese autoboot, de advertentie-onwaarheden gebezigd door de firma Snel & Van Tubbergen en het verslag van een wedstrijd over 2800 kilometer van Chicago naar New Orleans.

Er was tevens een rubriek 'Roeien', waarin het nut van roeien en de deelname aan de Olympische Spelen werden besproken. Onder 'Historie' een artikel over het ontstaan van de Kagerplassen en een over de oude dorpen bij de Haarlemmermeer. In de gezellige rubriek 'Om en aan het water' waren verhalen opgenomen over zoetwaterpoliepen, de wereld van het riet (met een gedicht van Guido Gezelle), de bedreiging van de vrije hengelsport, de vis en haar schubben, wintervogels langs de waterkant en tien dagen in een pieremachochel. Zeer uitgebreid was de rubriek 'Buitenland'. De informatie hierin was vooral door H.C.A. van Kampen bijeengesprokkeld, fanatiek als hij was met het lezen van buitenlandse watersportbladen. Hij berichtte daarbij hoofdzakelijk over zeilen en motorbootvaren in Nederlands-Indië, België, Frankrijk, Engeland, Duitsland, Scandinavië, Zweden, Estland en Letland, Polen, Italië en Amerika. Onder het kopje 'Kajuitlektuur' vielen gedichten en reisverhalen, opgestuurd door lezers. Ook 'Voor onze dames' kreeg hier een plaatsje. De rubriek 'Boeken en tijdschriften' voorzag riant in titels en beknopte besprekingen van zeemansgidsen, jaarboeken, reisboeken, almanakken, vaarwijzers en meer. Ook deze informatie was internationaal georiënteerd. Onder 'Ingezonden' stonden zeer uiteenlopende berichten over gestremde sluizen, protesten tegen brugsluitingen op zondagen, bijzondere prijzen en schepen die niet meer bestaan. Tot slot kwamen 'Handel en Industrie' aan bod met kneedbaar hout, opvouwbare kano's, het verchromen van metalen, automatische lenspompen en Peugeot-autoboten. Met de mededelingen over 'Bonden en Vereenigingen', waaronder het lokale wel en wee van allerlei watersportverenigingen, en 'Afbeeldingen van

jachten', waarbij vooral de schoonheid van het zeilen werd getoond, besloot de Waterkampioen-van- het-interbellum.

Tijdens de beginjaren van zijn bestaan had de Waterkampioen veel propagandistische waarde. Het degelijke blad informeerde de lezer uitgebreid over de wereld van de watersport met zijn vele verenigingen. Ze was de spreekbuis van de ANWB en de KVNWV. De Waterkampioen probeerde vooral mensen over te halen het water op te gaan, bij voorkeur met een eigen boot. Nadrukkelijk werd daarbij ook tot zelfbouw gestimuleerd. Het tijdschrift gaf voorts op uiteenlopende terreinen adviezen, en ze trad het publieke domein binnen zodra er strijd geleverd moest worden tegen conservatieve sportopvattingen of overheidsbelemmeringen zoals brugsluitingen op zondag en vaarbelasting.⁵¹⁶

10d. Hermann Carl Anton van Kampen (1881-1946)

In 1938 publiceerde de Droste Cacao- en Chocoladefabrieken N.V. een watersportalbum met de titel *Het water op!*. De plaatjes die als lokkertje bij de koopwaar werden geleverd, konden in dit album worden geplakt. De inleiding en begeleidende teksten van het plaatjesboek waren geschreven door H.C.A. van Kampen, 'H.C.A.' voor watersportcollega's. Een citaat uit de inleiding van het album:

'Langen tijd werd algemeen deze sport als sport voor rijken beschouwd en pas in de laatste jaren beginnen andere gedachten zich baan te breken. Men begint in te zien, dat de watersport een sport voor iedereen kan zijn, dat het varen in kleine vaartuigen, weinig kostbare vaartuigjes, minstens evenveel genot kan verschaffen als met de groote, statige jachten, die men zich vroeger uitsluitend voor den geest haalde als over watersport gesproken werd. Juist in de laatste jaren maakt dan ook onze sport een tijd van ongekende bloei door en het is verheugend, te mogen constateren dat zeilen, roeien, motorboot- en kanovaren hard op weg zijn om ware volkssporten te worden.'

Van Kampen onderbouwde zijn bewering dat watersport volkssport was geworden met cijfers van de Koninklijke Zeil- & en Roei Vereeniging te Amsterdam van de jaarlijkse tellingen van geschutte jachten in de Oranjesluis.

De eerste telling vond in het jaar 1878 plaats; in dat jaar werden 1818 jachten geschut. Acht jaar later passeerden ruim 1000 jachten de sluis in de richting van de Zuiderzee. Daarna stagneerde de groei een tijd. Volgens Van Kampen een direct gevolg van crisis en malaise. In 1906 passeerden ruim 2000 jachten de Oranjesluis en daarna groeide dit aantal gestaag. Van Kampen: 'Het oorlogsjaar 1914 slechts, merkwaardig genoeg, een geringe teruggang. Onmiddellijk daarna komt er een snelle bloei door den tijd der oorlogswinsten. In 1918, vrede gesloten, was het aantal tot 3619 opgelopen.'

⁵¹⁶ Dat het gesloten blijven van bruggen op zondagen de watersport kopzorgen gaf, illustreert een verhaal dat Jack van den Berg, directeur van de Marrekrite, me vertelde. In de jaren 50 en begin jaren 60 hing het in Lemmer van de samenstelling van de gemeenteraad af of de bruggen wel of niet op zondagen bediend werden. Was de KVP de grootste partij, dan was het feest voor de watersporters: de bruggen gingen op de dag des Heren open. Maar wonnen CHU en AR de verkiezingen, dan bleven de lichten op rood staan.

Tijdens de Amsterdamse Olympiade van 1928, met zeilwedstrijden op de Zuiderzee, passeerden 4525 jachten de sluis. 'Merkwaardig genoeg is daarna de crisistijd, 1932- 1936, in de lijsten nauwelijks terug te vinden; het aantal geschutte jachten varieert wel sterk, maar toont toch eerder een neiging tot stijgen dan tot dalen. 1935 en 1936 meer dan 5000 jachten.'

Als oorzaak van die aanhoudende populariteit van de watersport in de jaren 30 noemt Van Kampen de toename van kleine goedkope vaartuigen. 'De grote jachten, vroeger de trots van de A'damse jachtvloot, zijn grootendeels verdwenen, opgelegd of naar het buitenland verkocht als gevolg van malaise en de belasting op pleziervaartuigen, waar een ongekend groot aantal belastingvrije kleine scheepjes voor in de plaats kwam.'

Van Kampen schreef dat zulke cijfers uit andere plaatsen van het land hem niet bekend zijn, maar hij vermoedde dat 'ze wel een analoog verloop zullen aangeven'. Hij voegde eraan toe: 'En het is zeer de vraag of wij het moeten betreuren, dat in de laatste jaren de grootere, trotsche schepen plaats hebben moeten maken voor het 'kleine goed'. De watersport heeft zonder twijfel aan populariteit veel gewonnen; van een sport voor rijken is zij geworden tot een volkssport. De stand der jachtschippers is intusschen bijna uitgestorven; al die kleine scheepjes worden door amateurs zelve gevaren, onderhouden en soms ook gebouwd. De watersportbeoefenaar is passagier en kapitein. Een onmiskenbare vooruitgang.'⁵¹⁷

Ik citeer juist deze zinnen van Van Kampen, omdat ze illustratief zijn voor de man in kwestie en de fase waarin de watersport zich bevond. Daarom durf ik de stelling aan dat niemand op de popularisering van de pleziervaart in Nederland meer invloed heeft uitgeoefend dan Van Kampen. Deze bewering vraagt vanzelfsprekend nadere toelichting en argumentatie.

Van Kampen kreeg als watersporter landelijke bekendheid omdat hij als mede-oprichter en hoofdredacteur de Waterkampioen negentien jaar naar zijn smaak modelleerde. Voor hem was dit populaire ANWB-watersportblad een podium voor zijn persoonlijke vaarenthousiasme en opvattingen over alle mogelijke kwesties die de pleziervaart betroffen. Door die jarenlange journalistieke bemoeienis met de watersport verwierf Van Kampen een invloedrijke positie binnen de KVNWV en het netwerk van de talrijke verenigingen.

Van Kampen ontwierp en tekende (als autodidact) door de jaren heen honderden, vooral kleine jachten en publiceerde daar regelmatig over in de Waterkampioen. Zijn bootjesliefde en hand van tekenen lieten een breed scala toe: wedstrijdboten, kajuitzeiltoerjachten, motorjachtjes, open zeilboten, woonboten en een grundel. Ook besprak hij vaak Amerikaanse, Engelse, Franse en Duitse jachtontwerpen. In feite publiceerde hij al een aantal jaren eerder in De Watersport en Ons Element, watersportbladen waarvan hij redactiemedewerker was. Maar met zijn stroom aan publicaties in de Waterkampioen groeide hij uit tot een begrip. Hij was de Waterkampioen.

Schoonheid stond bij Van Kampen als jachtontwerper zeker niet voorop, wel functionaliteit. Daarbij wogen de kosten van aanschaf en onderhoud zwaar voor hem. De eerste helft van jaren 30 waren immers rampjaren terwijl zijn leus bleef: 'iedereen moet het water op'.

⁵¹⁷ Van Kampen, *Het water op! Een Watersport-Album*, 15.

Van Kampen: ‘Wat doeltreffend is, is ook mooi! Dit is een waarheid, die ook in de wereld van den jachtbouw dikwijls bewezen is: vroeger vond men eerst den klipperboeg leelijk in vergelijking met den rechten voorsteven, en daarna den lepelboeg leelijk in vergelijking met den klipperboeg. Maar niettegenstaande dat werd het pleit beslist ten gunste van het doeltreffendste’.⁵¹⁸

Van Kampen had met zijn standpunt ‘dat vorm functie volgt’ zeker een punt. Was eeuw na eeuw, zoals we eerder zagen, vracht- en personenvervoer de hoofdfunctie van scheepvaart, en waren daardoor de schepen vooral ‘recht en hoekig’, plezierboten maakten zich van dit concept los.

Het accent verschoof naar zeilwedstrijden, naar de ander de loef afsteken, zowel in snelheid als in status. Dat vroeg om ronde vormen. Zie immers de vorm van de vis, zo had Folkert Nicolaas van Loon benadrukt. Rond biedt een schip meer snelheid. De ronde vorm ontwikkelde zich daarmee tot distinctief van het plezierjacht. Eeltje Holtrop van der Zee ging daarin ver, zijn ‘verwende’ welgestelde klanten eisten ‘verwijfde’ vormen. Een nadrukkelijk ronde romp boven de waterlijn werd aldus een teken van rijkdom en verwees naar de luxe dat de eigenaar niet om den brode maar voor zijn genoegten voer. Maar hout en ijzer ronden is duur, dat wist Van Kampen als geen ander. Daarom waren veel van zijn ontwerpen voor de man met beperkte middelen goedkoop en compromisachtig.

Van Kampen schreef ook boeken, soms als co-auteur. Het waren toegankelijke boeken over de pleziervaart. En omdat hij vaardig leerde tekenen, maakte hij zelf nogal eens de illustraties. De volgende titels verschenen onder andere van zijn hand: *De Kanosport; Nederland als waterland; Schepen die voorbij gaan; Varen; Het water op; Zeilen voor beginners; De Zuiderzee, een herinneringswerk*. Als laatste, om er extra aandacht op te vestigen, noem ik: *De Zeilsport*. De eerste druk verscheen in 1924 bij de eigen familie-uitgeverij P.N. van Kampen te Amsterdam. Het lijvige boek, dat door de jaren heen de status van ‘monument’ verwierf, was geschreven vanuit het idee zo’n beetje alles wat met zeilen van doen had te beschrijven. De Zeilsport beleefde acht drukken en was zeker tot in de jaren 80 van de vorige eeuw dé raadgever van zeilers.⁵¹⁹ Van Kampen was niet de eerste auteur die boeken over de watersport schreef. C.H.M. Philippona ging hem voor. Maar zijn boeken *Onze watersporten* (1918) en *Het zeilen* (1919) zullen de lezer nauwelijks geïnspireerd hebben. Ze waren te breed van opzet (inclusief zwemmen) en de toon was arrogant en

⁵¹⁸ Spits, ‘H.C.A. van Kampen, jachtontwerper: ‘Kent gij de droomschipziekte?’’, in: *Spiegel der Zeilvaart*, 9, 2005.

⁵¹⁹ Jan Loeff, de opvolger van Van Kampen bij de Waterkampioen, bewerkte de 7^e en 8^e druk (1977) van het boek grondig, maar bleef wel naar het oorspronkelijke werk van Van Kampen verwijzen.

⁵²⁰ Philippona, *Onze watersporten, handleiding en vraagbaak voor zwemmers, roeiers, zeilers, motorvaarders en watertoeristen*, 1918, 2-4.

⁵²¹ *Mug* was 3 meter lang en had een steekzwaard. Het ‘houten platte doosje’ was geïnspireerd door de Amerikaanse sharpie: een vrijwel platte bodem, rechthoekige romp, voorzien van steekzwaard en cattuig en simpel te bouwen. Zie Wegman, ‘De Mug. Jeugdwerk van H.C.A. van Kampen’, in: *Spiegel der Zeilvaart*, 2, 2007.

vaderlijk. Zo schreef de auteur dat er de laatste twintig jaar te veel buitenlandse sporten en spelen waren binnengehaald, waardoor er geen open oog en hart meer was voor de oude echte sporten bij uitnemendheid (zwemmen, roeien, zeilen) en dat de Nederlander 'ontrouw is geworden aan het water, die rijke bron van welvaart en volkskracht, die weleer ons volk tot een groote natie maakte'. Ook dat er onder 'de nieuwe watersporter maar al te veel zijn die nog niet erg thuis zijn op hun nieuwe element en al heel weinig begrip er van hebben, hoe ze eigenlijk moeten varen en die in hun manoeuvreeren en schipperen een groote dosis van ongeschooldheid en onervarenheid ten toon spreiden.'

Van Kampen genoot veel gezag, als watersporter en als burger. Als hbs-jongen had hij het klaargespeeld om op de zolder van het grachtenpand Singel 330 te Amsterdam, boven het woonhuis en de uitgeverij, zijn zelfontworpen zeilbootje *Mug* te bouwen (hij bleef op school een jaar zitten) en die met de nodige hulp vanaf vierhoog op straat te laten zakken.⁵²⁰ Later was hij mede-eigenaar van verschillende zeilboten, ook bezat hij de yawl *De Halve Maen*. Als betrekkelijk welgesteld burger uit een deftige uitgeversfamilie werkte hij als volontair eerst bij een uitgeverij in Den Haag, vervolgens in Antwerpen en Zürich.⁵²¹

De persoon Van Kampen is voor mijn studie uitermate belangrijk omdat zijn historische betekenis voor de pleziervaart niet enkel de popularisering betrof, maar ook liet zien dat de elite niet lijdzaam aanschouwde dat hun sport in rap tempo bezig was massasport te worden, en als wapen hiertegen hun monopolie van 'de goede smaak' inzette.

Van Kampen werd gevormd in de hoogtijdagen van het burgerlijke leven van rond 1900. Hij maakte vervolgens de eerste helft van die nieuwe eeuw mee, een periode met het algemeen mannenkiesrecht in 1918, het actieve kiesrecht voor vrouwen in 1922 en de evenredige vertegenwoordiging waardoor ook kleine politieke partijen in de Tweede Kamer een zetel konden verwerven. Het kon moeilijk anders of de 'deftige' Van Kampen belandde in een spagaat. Het 'Iedereen het water op!' en 'Watersport volkssport!' mochten dan welgemeend zijn, voor een welopgevoede burger had deze propaganda een dubbele bodem.

'Te verwachten valt dat de watersport krachtadig zal bijdragen aan de verheffing van het Nederlandsche volkskarakter', schreef hij in 1938, 'en tot verbetering van de volksgezondheid. Een schoone taak voorwaar, voor de watersport weggelegd'.^{522a}

⁵²⁰ Philippona, *Onze watersporten, handleiding en vraagbaak voor zwemmers, roeiers, zeilers, motorvaarders en watertoeristen*, 1918, 2-4.

⁵²¹ *Mug* was 3 meter lang en had een steekzwaard. Het 'houten platte doosje' was geïnspireerd door de Amerikaanse sharpie: een vrijwel platte bodem, rechthoekige romp, voorzien van steekzwaard en cattuig en simpel te bouwen. Zie Wegman, 'De Mug. Jeugdwerk van H.C.A. van Kampen', in: *Spiegel der Zeilvaart*, 2, 2007.

^{522a} Van de persoon Van Kampen weten we weinig. Van zijn hand bestaan er enkele logboekjes met aantekeningen en tekeningen van zeiltochtjes uit de periode 1907-1911. We weten dat hij laat trouwde, kinderloos bleef, een periode op een woonboot woonde en dat zijn vrouw Johanna Bouman hoogstwaarschijnlijk niets om zeilen gaf. In 1932 verkocht Van Kampen zijn aandelen van de uitgeverij en wijdde zich verder volledig aan de Waterkampioen en de propaganda voor de watersport. Wegman, 'H.C.A. van Kampen, de vader van de zeilsport', deel 1 en 2, in: *Spiegel der Zeilvaart*, 7 en 8, 2005.

Vier jaar eerder sloegen drie Amsterdamse watersportverenigingen de handen ineen en kwamen met een uitgewerkt plan om de KVNWV te democratiseren en het algemeen bestuur door de leden te laten kiezen. De 'eeuwig' voorzittende Amsterdamse KNZ&RV zou daarmee definitief aan invloed inboeten. Weer bleek er een hoop verzet te zijn. Bij stemming telde men 66 tegenstanders en 25 voorstanders. Hoofdredacteur Van Kampen schreef in een commentaar in de Waterkampioen: 'Het is niet anders dan begrijpelijk, dat deze jonge verenigingen, wier leden grotendeels behoren tot de 'breede volkskringen', stemmen doen opgaan om te komen tot een meer 'democratischen' bestuursvorm van het verbond, maar wij achten het een geluk, dat hun pogingen schipbreuk leden.'

Opgetekend eind jaren 30 van de vorige eeuw. Bij de 'deftige' Van Kampen is de tweespalt heel herkenbaar als het gaat om meer zeggenschap van onderaf binnen de georganiseerde watersport en de twijfel bij de gegoede klasse over de wenselijkheid of het gewone volk veel invloed krijgt toebedeeld. Het volgende illustreert die twijfel nog beter. Nogmaals Van Kampen:

'Het is lang niet waarschijnlijk, dat de jongen, die 's Zondags met zijn kano erop uittrekt, daarvan minder plezier heeft dan de deftige meneer in zijn onberispelijke watersportkleding, die uitvaart in zijn smetteloos motorjacht, met een schipper met veel goud aan zijn jas aan het stuurrad, een kok in de kombuis en een electrisch belletje om den steward tot zich te roepen. Het tegendeel is eerder waar! Die meneer, wiens boot hem handenvol geld kost, is op zijn schip niet de kapitein, zoals de jongen in zijn kano.'

Watersport volkssport? We weten dat Van Kampen op deze vraag met een volmondig 'ja' antwoordde. Echter, zijn 'Iedereen het water op!' werd door hem toch wel enigszins genuanceerd, getuige de volgende citaten van Van Kampen:

'De watersport is de mooiste sport die er bestaat.

Wat is er eigenlijk het mooie van deze sport? Onderscheid: schoonheid voor den beoefenaar zelf en voor den toeschouwer. Schoonheid... een elegante ruitersstoet, het werk van atleten met krachtige spieren en rappe bewegingen, zelfs bewondering voor een wielrenner achterdenderende motoren zolang hij 'hangt' in de steile bocht van een wielersbaan. Misschien zelfs met enige moeite me ertoe opwerken om een voetbalwedstrijd met het heen en weer deinende kluwen van lichamen mooi te vinden. Maar als ik een Nederlandsche boeier zie, glanzend in de lak, die met hoogtorende bolle zeilen voor-den-wind komt aanstuiven, dan sta ik verslagen van verrukking. Een modern scherp jacht, ver overhangend onder den last van zijn groote zeilen, buizend en spattend door het bruisend nat, is bijna even mooi. En ik bewonder ook de vlugge motorboot, planerend over het water in snelle vaart, waarbij de romp zich halverwege uit het natte element opheft, en de ploeg roeiers of kanovaarders, die door lenigheid en kracht hun boot doen voortschieten.... Al moet ik ook toegeven dat ik hier de verschillende watersporten, wat de genietingen voor het oog aangaat, in een afdalende lijn heb genoemd.'

En dan vervolgt de schrijver: 'De meeste sporten zijn gebaseerd op lichamelijke geschiktheid, kracht en uithoudingsvermogen, hardheid, lenigheid. Men mag honderdmaal zeggen, dat boksen een sport van hersenen is, ik geloof er niets van. Het is mogelijk, dat bij het boksen

het verstand een zekere rol speelt, maar stellig is die verre ondergeschikt aan het werk van spieren en pezen. Een aamechtig, platborstig mannetje met een buitengewoon stel hersenen, brengt het in de bokskunst niet ver, en een krachtmensch met weinig verstand, doch met longen en spieren als een gorilla wel. En zo is het, zij het in mindere mate met de meeste sporten. Niet zo met de zeilsport. De beste zeilers zijn geen krachtmensen, maar mensen met goed verstand.'

En dan, tot slot, vol zorg: 'Maar er varen helaas ook 'piraten' rond. Er 'op-los-vaarders'. Dit ras groeit op angstwekkende wijze en deze groei houdt gelijke tred met den bloei van de sport met kleine vaartuigen.'^{522b}

Het merk Droste had voor de Tweede Wereldoorlog de naam chic te zijn. Maar het plakalbum met tekst en vaarplaatjes uit 1938 was zonder twijfel ook bedoeld voor de maatschappelijk lagere klasse en volgde daarmee de ontwikkeling van de watersport. Watersport die zich, aldus Van Kampen, zowel breed manifesteert alswel een impliciete waardenhiërarchie kent. Aan de top staat zeilen in een boeier, helemaal onderaan roeien en peddelen. Schoonheid is hierbij het criterium en zeilen is het allermooist. Anders gezegd: zeilen getuigt van goede smaak. Zeilen in historisch erfgoed (een boeier) getuigt van de beste smaak. De zeilsport staat op de sportladder bovenaan omdat het hersenen vraagt in plaats van spierkracht. Boksen is de meest lichamelijke sport, geschikt voor iemand die op een gorilla lijkt, dus dierlijk is en weinig verstand bezit. Arbeiders doen lichamelijk werk, welbeschouwd inferieur werk in vergelijking met intellectuele arbeid. Daarom houd je als watersportende burger je hart vast bij die popularisering van de watersport. Immers, het ras van de 'er-op-los-vaarders' groeit en dat zijn vooral lieden met kleine vaartuigen, met een kleine beurs, dus de maatschappelijk lage klasse.

Van Kampen beschreef in het Droste-album haarfijn de groeiende zorg van de elites over de ontwikkelingen in de watersport richting massarecreatie. Een zorg die drie decennia later nog groter zou worden.

10e. 'De watersport is teruggedrongen tot het terrein der kleine bootjes'

Onder de titel 'Geen personeele belasting meer van pleziervaartuigen', schreef in 1937 de Rotterdamse advocaat en belastingconsulent mr. G.L.A. van Dijk een pamflet waarmee hij een vurig pleidooi hield voor de afschaffing van de personele belasting op het houden van pleziervaartuigen.⁵²³ Als motto voor zijn stelling gebruikte hij een uitspraak van mr. L.J.A. Trip tijdens de aanbidding van het motorjacht *Piet Hein* als nationaal geschenk aan prinses Juliana en prins Bernhard: 'Wie Nederland in zijn waren aard wil leeren kennen, dient zijn vele belangrijke stroomden, meren en kanalen te bevaren.'

^{522b} Ibid., 9-10.

⁵²³ Van Dijk, *Geen personeele belasting meer van pleziervaartuigen!* Ook in de *Waterkampioen* (1927) verschenen met regelmaat ingezonden brieven van lezers met vragen over en kritiek op de 'vaarbelasting'.

Van Dijk schreef dat de weerstand tegen een personele belasting op jachten bij watersporters jaar op jaar groeide, en hij concentreerde zich daarbij op twee hoofdredenen waarom de rijksoverheid deze belasting zou moeten afschaffen.

Als eerste reden noemde hij: 'Uit principieel oogpunt bezien is de Personele belasting geheel verkeerd en ook uit den tijd.'⁵²⁴ Personele belasting stamde, aldus Van Dijk, uit 1822 en werd ingevoerd als 'Directe belasting op het Personeel', destijds een belastingvorm die bij de tijd paste omdat men toen de draagkracht van personen nog niet nauwkeurig kon vaststellen. Er bestonden immers geen inkomsten- en vermogensbelasting, enkel patentbelasting; dit was niets anders dan een bijdrage die verplicht was indien men een nering of een bedrijf had, of een beroep uitoefende.⁵²⁵ De patentbelasting had met de opbrengst van dat bedrijf of beroep niets van doen. Over iemands inkomsten had de overheid geen gegevens, dus zocht de fiscus zijn toevlucht tot uiterlijke tekenen van iemands staat. Daarbij baseerde men zich op de volgende zes grondslagen: huurwaarde, deuren en vensters, haardsteden, meubilair, dienstboden en paarden; allemaal tekenen van een bepaalde welstand. Maar in 1892 werd de vermogensbelasting ingevoerd, aldus van Dijk, al snel gevolgd door de bedrijfsbelasting, de voorloper van de latere inkomstenbelasting. Als gevolg hiervan veranderde het karakter van de personele belasting: deze werd een verteringsbelasting. De grondslag 'deuren en vensters' werd nu vervangen door 'rijwielen'. Dit bleef zo tot 1919; toen waren rijwielen gemeengoed geworden en hiermee verviel het etiket 'luxe'. Dat gold ook voor 'haardsteden'. Wel waren tien jaar daarvoor 'motorrijwielen' al in de wet opgenomen. 'Pleziervaartuigen' en 'biljarten' namen in 1919 de opengevallen plaatsen in.

De vraag was, aldus Van Dijk, of in een tijd dat het belastingstelsel op het beginsel van draagkracht is gebaseerd, een verteringsbelasting nog wel op haar plaats is. Immers, de een spaart zijn geld op terwijl de ander een boot aanschaft, maar beide personen kunnen eenzelfde inkomen hebben.

'En zelfs als men een verteringsbelasting zou zien als een rem op onnutte uitgaven, dan kan dit zeker niet gelden voor de personele belasting van pleziervaartuigen. Het beoefenen van de watersport mag in ons land, dat zoo nauw met het water verbonden is, niet als een overbodige en te bestrijden luxe worden aangemerkt.'⁵²⁶

⁵²⁴ Ibid., 7.

⁵²⁵ Patentbelasting stamt uit 1806. Aanvankelijk werden schippers, schuifevoerders, veer- en pontlieden niet belast, daar zij last- en tonnegeld moesten betalen. Toen dat tonnegeld in 1823 verviel, werden alsnog alle schepen die de 'binnenwateren van het Rijk bevaren' aan het patentrecht onderworpen. Na diverse wijzigingen van het patentrecht werd in 1838 voor het eerst de categorie 'vaartuigen, waarvan de bedekking alleen uit zeildoek bestaat en welke niet enkel of voornamelijk tot vermaak geschikt zijn' genoemd. Voor 'vaartuigen, geheel of voornamelijk tot vermaak aangelegd of dienende', werd 50 procent extra per ton opgelegd. In 1894 werd de patentwet ingetrokken. In Friesland was notaris mr. Pieter Andreae te Leeuwarden vermoedelijk de eerste die aangifte deed van zijn 'overdekt tentjagt, bestemd tot alle gebruik, groot 3 tonnen volgens meetbrief van 30 Julij 1818, no 2341'.

W. Dolk, 'Vaartuigen tot vermaak. Plezierschepen van Leeuwarders, 1838-1894' in: *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum*, 1960, 60-63.

⁵²⁶ Ibid., 7.

De tweede reden waarom de heffing van personele belasting op jachten volgens Van Dijk zou moeten worden afgeschaft, is voor mijn studie het belangrijkste, omdat de auteur hiermee de vinger legt op een specifieke watersportontwikkeling in de jaren 20 en 30. 'Zodoende heeft deze heffing geen ander gevolg gehad dan een belemmerenden invloed op de watersport met motorjachten en grotere zeiljachten en een vlucht in de kleine zeiljachtjes en de bootjes met aanhangmotor. Een vernietiging dus van de 'grote' watersport.'

Met nadruk schetst de auteur de consequenties. Door de vrijstelling van zeilboten met 16m² en minder zeiloppervlak werd gedurende het hele interbellum de pleziervaart teruggedrongen tot de sector van kleine bootjes. 'En hierdoor ontbreekt de gelegenheid tot ontwikkeling van het wedstrijdwezen met grotere jachten. Wat te zeggen van het feit, dat in Nederland geen enkel groot wedstrijdvaart te vinden is om ons land op internationale wedstrijden te vertegenwoordigen? Hierdoor is het voor een zoo bij uitstek aangewezen watersportland als Holland onmogelijk om praktijk te krijgen in de 'grote' zeilsport. ' De schrijver rekende vervolgens voor hoe extreem duur de personele belasting uitpakte voor jachten, hoeveel jachten er al naar het buitenland waren verdwenen en hoe zorgelijk de situatie was van de beroepsjachtschippers, waarmee een oud beroep 'geheel en al in verval gekomen is'. 'Ook zijn er, die niet meer varen, maar hun jacht als woonschip gebruiken om zodoende belastingvrij te worden.'

Niet minder ergerlijk vond Van Dijk het dat er in Amerika, Denemarken, Zweden, Duitsland, Engeland en België geen belasting op pleziervaartuigen werd geheven en 'Holland in dit opzicht alleen staat'.

Een slotcitaat: 'En niet alleen voor de watersport zelve is de Personeele belasting fnuikend, zij is dit tevens voor een belangrijken tak van industrie, die hier onverbrekkelijk mee samenhangt: de jachtwerpen. Een opdracht als het bouwen van een groot jacht voor den Sjah van Iran zou zeker niet in ons land geplaatst zijn, indien de Nederlandsche jachtbouw niet zoo'n uitstekende naam in het buitenland genoot.'⁵²⁷

In 1936 nodigde een Commissie voor de Rondvaart 'Alle watersportliefhebbers in Nederland' uit tot deelname aan een zogenaamde rondvaart. Nadrukkelijk was er voor ieder wat wils; alle soorten vaartuigen konden meedoen en men had de keuze uit zestien vaartochten. Zo zou tocht no. 1 van Amsterdam en Purmerend via Haarlem en Alphen naar Loosdrecht gaan; tocht no. 8 van Deventer, Zwolle, Zwartsluis via Coevorden en Vroomshoop naar Raalte ('In plaats van Vroomshoop kan Hardenberg aangedaan worden'); tocht no. 14 begon in Akkrum, en voer via Beetsterzwaag, Oosterwolde, Wolvega en Heerenveen naar Joure.

De tochten no. 15 en 16 waren alleen geschikt voor zeewaardige vaartuigen: motorboten en zeiljachten. De routes liepen over de Zeeuwse Stroom en het IJsselmeer.

Iedere deelnemer kreeg vooraf een toerboekje en moest bij diverse controleposten laten stempelen. Als extra werden watersporters uitgenodigd 'photografische opnames' te maken en 'reisverhalen te schrijven'. Een selectie van beide zou later in de Waterkampioen worden

⁵²⁷ Ibid., 10-11.

gepubliceerd. De prijzen voor de winnaars van de motor-, zeil- en roeivaartuigen en kano's werden door landelijke koepels als de Nederlandsche Roeibond, de Nederlandsche Kanobond en de Koninklijke Verbonden Nederlandsche Watersportverenigingen beschikbaar gesteld.⁵²⁸

Ook de A.N.W.B. Toeristenbond en de Waterkampioen ('mits de onderhoudendste geïllustreerde beschrijving van den gemaakten tochten in genoemd tijdschrift gratis gepubliceerd mag worden') loofden prijzen uit.⁵²⁹

Het rondvaart-initiatief was een van de pogingen de watersport halverwege de economisch pijnlijke jaren 30 een oppepper te geven. De crisis, samen met een belasting op schip en bemanning, had de pleziervaart niet *knock-out*, maar wel in een hoek geslagen. Niet minder tragisch was, dat grote aantallen jachten reeds naar Groot-Brittannië waren verdwenen, vooral 'oud hout', dus varend erfgoed. Die uitverkoop van tweedehands rond- en platbodemjachten was al in 1921 begonnen. Sinds die tijd publiceerden makelaars verkooplijsten waarop tientallen grotere Nederlandse jachten prijkten.⁵³⁰ Vanzelfsprekend liet de watersportindustrie zich niet onbetuigd bij het zien van de krimp van de vloot van grotere jachten en daarnaast de toenemende vraag naar goedkoop en dus 'klein varen'. In de Waterkampioen van februari 1933 werd de eerste HISWA Watersport- tentoonstelling aangekondigd, in het RAI-gebouw te Amsterdam, van 31 maart tot 9 april.

'Er zal een zwembad van rubber vertoond worden en ook een zweefvliegtuig', schreef Van Kampen met verholten enthousiasme. In het maartnummer vulde de hoofdredacteur dit aan met: 'En naar wij vernemen zal waarschijnlijk op de a.s. watersporttentoonstelling de heer Fokker, de bekende vliegtuigbouwer, een film vertonen op watersportgebied, door hem in Amerika opgenomen.'

Amerika! Hoe vaak had de Waterkampioen al niet zijn indrukken van de watersporttentoonstelling te New York weergegeven? Waarbij steevast de verzuchting kwam dat Londen al sinds jaren een watersporttentoonstelling in Olympia had, Parijs zijn salon Nautique en Berlijn zijn Allgemeine Wassersport-Ausstellung.

Van Kampen: 'Het verheugt ons, dat in ons land, het waterland bij uitnemendheid, dit voorbeeld thans gevolgd gaat worden. Onze HISWA-tentoonstelling zal stellig slagen en zonder twijfel dan uitgroeien tot een jaarlijksche gebeurtenis, een vast weerkerend festijn,

⁵²⁸ *Rondvaart*, Brochure Bureau voor Watertoerisme, Amsterdam, 1936.

⁵²⁹ De Waterkampioen liet in de jaren 30 niet na propaganda voor de watersport te maken om zo tegenwicht te bieden aan de mineurstemming. Ingezonden brieven over welke boot wel en welke boot niet onder het belastingregime viel, werden uitvoerig beantwoord. Daarnaast kreeg de (goedkope) kanosport regelmatig aandacht in speciale rubrieken, evenals– in tegenstelling tot wedstrijdzeilen – het relatief goedkope toerzeilen. Ook 'het vaartuig voor beginners' werd onder de loep genomen. En zelfs de Zeeuwen werden met de vraag: 'Zijn de Zeeuwen andere mensen dan de overige Nederlanders?' aangespoord hun achterstand op watersportgebied in te halen. *Waterkampioen*, 11 mei 1928.

⁵³⁰ Van Kampen, *Het water op!*, 82. Het begrip 'groot' voor een jacht is betrekkelijk en varieert al naar gelang de tijdperiode. In het interbellum was een schip van meer dan 9 meter groot. Rambonnet's Handels-Cie te Bussum adverteerde vooral met boeierjachten 'in alle maten en prijzen'. In 1933 had hij 34 platbodemjachten te koop. *Waterkampioen*, 31 maart 1933.

waarop de watersportwereld wacht en rekt, en dat een uitstekend propagandamiddel zal blijken voor onze mooie sport.'

Inderdaad slaagde deze eerste HISWA-watersporttentoonstelling, een gedurfde onderneming in crisistijd. Maar het handjevol bedrijven dat zich verenigd had tot de 'Nederlandsche Vereeniging voor Handel en Industrie op het gebied van Scheepsbouw en Watersport' stond dan ook met de rug tegen de muur. Watersporttentoonstellingen waren destijds in ons land overigens geen onbekend fenomeen. Sneek (1913 en 1935), Leeuwarden (1927 en 1929) en Zaandam (1928) hadden al eerder watersporttentoonstellingen gezien. Ze waren allemaal lokaal georiënteerd en reikten daarom niet verder dan de belangen van de plaatselijke botenbouwers en leveranciers. De HISWA beoogde een nationale tentoonstelling te zijn waar een zo compleet mogelijk overzicht van de hele Nederlandse watersport te zien zou zijn, dus niet enkel boten, touwen, zeilen, motoren en toebehoren. Ook verschillende watersportverenigingen, bonden, jachtontwerpers, de ANWB, verzekeringsmaatschappijen en jachtmakelaars waren present. Verder stonden er stands met watersportkleding, tenten, keukengerei, reddingsmiddelen, buitenboordmotoren en dergelijke.

Eind jaren 30 beleefde de kleine watersport zijn absolute hoogtepunt. En als er één boot en één persoon waren die deze constatering rechtvaardigen dan waren het de Valk en zijn schepper, Ricus van de Stadt.

De Zaanstreek was twee decennia eerder de kraamkamer van de kanosport geweest. Een groep jongens, onder wie Ricus van de Stadt, bouwde kano's en richtte de Zaanlandse Kano Club op. Ricus had voor zichzelf de Pijl gebouwd, een eenpersoonskano met een roer en een gaffeltuigje. De tekeningen, ook van eigen hand, verkocht hij aan liefhebbers voor een kwartje.⁵³¹ Achteraf beschouwd begon op deze simpele manier de loopbaan van de meest fameuze jachtontwerper die Nederland gedurende de 20^e eeuw gehad heeft.

Van de Stadt volgde na de hbs aan de mts in Haarlem een opleiding scheepsbouwkunde. Maar toen hij daarmee in 1932 klaar was, steeg de werkloosheid jaarlijks nog met tienduizenden; er was geen werk. Na een jaar solliciteren en oriënteren begon Van de Stadt zijn eigen bedrijf: E.C. van de Stadt Scheepswerf N.V.. Samen met een paar knechten bouwde hij diverse soorten boten: kano's, BM'ers, zestienkwadraten, sharpies, twaalfvoetsjollen en kleine kajuitjachtjes. Alles van hout, vertrouwd materiaal voor een zoon van een houthandelaar.

Vanaf het vroegste begin werkte zijn vrouw, Elisabeth Schuddeboom, mee in het bedrijf. Ricus had weinig kaas gegeten van zakendoen en boekhouden, zijn echtgenote des te meer. Deze combinatie bleek een succesformule. Ricus kon zich helemaal op het uitdenken en ontwerpen richten, wat naast wedstrijdzeilen zijn grote passie was. Tot in de Tweede Wereldoorlog ontwierp en bouwde Van de Stadt kleine en goedkope boten die vanaf tekening ook door handige amateurs konden worden gebouwd. Na Bulthuis was Van de Stadt dus de tweede persoon die eraan bijdroeg dat de werkman met zijn krappe beurs zowaar watersporter kon worden.

⁵³¹ Spits, *Nederlandse jachten 1875-1975*, 109.

Zo komen we bij de Valk terecht. Een subliem zeilscheepje, weliswaar seriebouw maar nog wel het resultaat van ambachtelijk vakwerk. In de fase die zou volgen, de jaren 50, waarin polyester langzaamaan hout als bouw materiaal zou gaan vervangen, onderging de seriebouw de metamorfose tot industrieel product. De Valk was vooral ook een technisch en vernieuwend hoogstandje, bekneld tussen rampzalige crisisjaren en een vernietigende oorlog die ook de watersport volledig zou platleggen.

Op de oevers van de langgerekte Zaan was de scheepsbouwnijverheid al een aantal eeuwen onlosmakelijk met elkaar verbonden: scheepswerven, touwslagers, zeilmakers en houtzaagmolens. Geen toeval dat ook Bruynzeels Deurenfabriek hier was neergezet, met als eigenaar-directeur Cor Bruynzeel, een jonge en ervaren wedstrijdzeiler en bevriend met de inventieve en eveneens jeugdige jachtontwerper Ricus van de Stadt. Beide mannen waren lid van de Zaanlandsche Zeil Vereeniging, zeilden veel met en tegen elkaar en omdat hobby en werk voor beiden niet te scheiden waren, lag een scheepstechnische nieuwigheid voor de hand. Temeer daar het binnen het Bruynzeelbedrijf was gelukt om fineerlagen tot watervast triplex te verlijmen met als resultaat een sterk en duurzaam plaatmateriaal. Het werd onder de naam 'hechthout' in de handel gebracht.

Ricus van de Stadt ontwierp voor dit hechthout een open knikspantzeilboot met gaffeltuig: de Valk. Een boot die drie platen hechthout lang mocht zijn, 6 meter lang en niet meer dan 150 bouwuren mocht vergen. Van conservatieve zijde was er destijds overigens veel reserve ten opzichte van hechthout en schatte men de levensduur van het gelijmde fineer op vier tot vijf jaar. Daarna zou het 'spanen doosje' onherroepelijk uit elkaar vallen.

In het vroege voorjaar van 1940 zeilde een Valk op het Pikmeer te Grou 'op leven en dood' tegen een zestienkwadraat en een dertigkwadraat. Deze wedstrijd was een testcase voor de heren van de Vereenigde Nederlandsche Watersportverenigingen om uit te vinden of de nieuwe boot als klasse erkend kon gaan worden. De Valk won de race met overmacht. In hetzelfde jaar startte Ricus van de Stadt met de productie van vier Valken per week.

Vandaag de dag, zeventig jaar later, varen er nog steeds Valken uit die beginperiode.⁵³²

Aan het eind van het interbellum was de (kleine) watersport in Nederland zichtbaar op weg om volkssport te worden.⁵³³ Cijfers over de grootte van de pleziervloot in 1939 ontbreken. Wel weten we dankzij de registratie van het Watersportverbond dat er in 1939 ongeveer honderd watersportverenigingen waren, en het is verleidelijk op basis van een gemiddeld ledental per vereniging van tweehonderd het aantal georganiseerde watersporters op twintigduizend te schatten. Lastiger is het iets betrouwbaars te zeggen over het aantal watersporters dat *niet* bij een vereniging was aangesloten, behalve dan dat dit aantal een

⁵³² Spits, 113-114.

⁵³³ In augustus 1934 werd in navolging van de Kaagweek de eerste Sneekweek georganiseerd, met 177 inschrijvingen voor de zeilwedstrijden. De bijkomende propaganda leverde de twee organiserende Sneker zeilverenigingen ruim tweehonderd nieuwe leden op. In 1936 startte de eerste Holland-Week met vier dagen internationale roei- en zeilwedstrijden. Ook deze week zou een jaarlijks terugkerend zeilfeest worden. De voorgenomen Nederlandse deelname aan de roei- en zeilwedstrijden tijdens de Olympische Spelen te Berlijn stimuleerde genoemde nieuwe initiatieven.

veelvoud van die twintigduizend moet zijn geweest. Vandaag de dag wordt algemeen verondersteld dat één op de tien watersporters lid is van een vereniging. In 1939 zal dit percentage ongetwijfeld groter zijn geweest. Het proces van popularisering en individualisering zou immers pas vanaf de jaren 60 in Nederland plaatsvinden. Met een aanname van één op vier belandt mijn schatting bij tachtigduizend watersporters, dit op een bevolking van 5.443.800 zielen ouder dan 20 jaar en van 2.140.000 ouder dan 45 jaar.⁵³⁴ Mijn hachelijke rekenexercitie levert 1½ procent tot 4 procent op.

Naar mijn schatting zijn er in Nederland 800 watersportverenigingen met een gemiddeld ledenaantal van 500 leden. De georganiseerde watersport zou daarmee 400.000 leden tellen. Vermenigvuldig dit getal met tien, en 4 miljoen Nederlanders zullen bij een enquête ja zeggen op de vraag of 'ze aan watersport doen'. Dat is bijna een kwart van de totale bevolking en overduidelijk een te royale score. Probleem is dat meevaren op het IJ tijdens Sail Amsterdam eenmaal in de vijf jaar, of ooit eens een motorboot hebben gehoord, voor een respondent al tot een 'ja' kan leiden. Hoe dan ook, de koers richting een algemene watersport, voor vrijwel alle sociale lagen bereikbaar zoals we dat vandaag de dag zien, was in 1939 ingeslagen – hoewel de af te leggen weg nog lang zou worden. Vast staat dat in de jaren 30 in de Waterkampioen, via ingezonden brieven of gemopper in reisverslagen, de klacht 'het wordt vol op het water' in toenemende mate werd geuit. Dit veelal samen met ergernissen over onbehoorlijk vaargedrag en radiolawaai van nautische nieuwkomers. De plezierboten waren aan het eind van het interbellum kleiner geworden. Het succes van de Valk, van de zestienkwadraat en aanvankelijk ook van de kano toonde dit aan.⁵³⁵ Eigenlijk leek het erop dat alleen de simpele boten voor de kleine beurs op de Nederlandse wateren konden overleven en dat de grote jachten gedoemd waren uit het karakteristieke Hollandse en Friese landschap te verdwijnen. De Nederlandse watersport en jachtbouw stagneerden vergeleken met de landen om ons heen. Een markant contrast met ons land vormde het internationale wedstrijdzeilen op zee.

10f. De J-Class

Nederland ligt volmondig aan zee. Echter, hoe oud en groots haar zeevaart ook was en is, het plezierzeilen op zee ontwikkelde zich bij ons laat. Een belangrijke reden hiervoor is

⁵³⁴ Cijfers van het jaar 1940, CBS, StatLine.

⁵³⁵ In het hoofdstukje 'Schepen die voorbij gingen' in *W.V.A. Watersport Vereniging Amsterdam, 1918-1968, gedenkboek* valt te lezen dat 'de werkelijk revolutionaire verandering in de zeilsport niet door Bulthuis werd gebracht, maar even vóór 1940, door Bruynzeel. Deze fabrikant demonstreerde toen zijn Valkjacht, de eerste boot die als fabrieksproduct (naar een ontwerp van Van de Stadt) 'voor f 525,-- zonder vaste buiskap en voor f 625,-- met vaste buiskap, uit Zaandam kon worden afgehaald'.

Ik deel de mening van de (onbekende) auteur niet. Naar schatting zijn er drie tot vier keer zoveel zestienkwadraten gebouwd dan Valken. De BM'er en de zestienkwadraat waren in eerste instantie helemaal bedoeld voor zelfbouw, inclusief de romp. Het unieke van de Valk was wel dat hij als prototype van het industrieel gebouwde jacht kan worden gezien en daarmee als de voorloper van de naoorlogse ontwikkeling.

ongetwijfeld dat we aan lagerwal leven en het moeten doen met een lage kust met zandbanken en het ontbreken van veilige ankerplaatsen.

Al in het eerste jaar van de Waterkampioen (1927) riep hoofdredacteur Van Kampen op tot het maken van zeilreizen op zee. Hij deed dat met overtuiging. Zijn opvatting dat iedere fatsoenlijke Nederlander, hoe beperkt zijn beurs ook was, recht op watersport had, vloekte voor hem in het geheel niet met het gegeven dat een zeegaand jacht relatief groot, comfortabel en duur was; weggelegd voor de *happy few* die zich personeel konden permitteren.

Van Kampen: 'Meer en meer Nederlandsche jachten gaan er langzamerhand toe over, om zich buiten onze zeegaten te begeven. Reizen naar de Engelsche zuidkust, naar Oostende en de Fransche kust, naar de aan natuurschoon zoo rijke Oostzee, zijn in de laatste jaren geen zeldzaamheid meer. De ondernemingslust der jachteigenaren, die hen drijft tot buitenlandsche reizen, is zeker toe te juichen en dient aangemoedigd te worden.'⁵³⁶

De hoofdredacteur noemde als voorbeeld de in watersportland alom bekende bestuurder en zeezeiler Ernst Crone, die in diezelfde Waterkampioen zijn artikel 'Waarom zwerft u niet op zee?' publiceerde. Crone maakte in de jaren 20 aan boord van zijn *Frida* (voor die tijd) lange zeiltochten en publiceerde daar regelmatig over. Tijdens winteravonden verzorgde hij samen met anderen zeemans- en navigatiecursussen.⁵³⁷

In 1946 verscheen het handboek *Zeilen op zee* van J.H. Coolhaas, 22 jaar later dan *De Zeilsport* van Van Kampen. In zijn voorwoord schreef Coolhaas dat hij gearzeld had zijn boek te schrijven, want 'door het schrijven van zulk een werk laad ik een grote verantwoordelijkheid op mij doordat misschien velen, na het bestuderen daarvan, tot de mening zouden kunnen geraken, dat zij daardoor zeeman zouden zijn geworden en in staat een zeiljacht veilig over zee te brengen. Maar zeemanschap leert men niet uit een boek. Men verkrijgt dit eerst na vele jaren van ervaring.'

De auteur benadrukt dat zijn boek bedoeld is voor hen die de kunst van het zeilen machtig zijn en dat het aansluit op *De Zeilsport* van Van Kampen.⁵³⁸

⁵³⁶ Een uitzondering vormde de Koninklijke Marine Jachtclub (KMJC). De leden-officieren hiervan zeilden tijdens het interbellum voornamelijk op zee. Wel schreef halverwege de jaren 30 voorzitter en commandant Maritieme Middelen Van Asbeck dat de wedstrijdzeilerij binnen de KMJC een krachtige impuls nodig had. Directe aanleiding was een uitnodiging van de Duitse marine om aan de zeilwedstrijden in Kiel deel te nemen. In 1938 organiseerde de KMJC de eerste Haaksrace over een lengte van 40 mijl. Het jaar ervoor had 'de Koninklijke' van Amsterdam een internationale aanbrenghwedstrijd voor de Fastnetrace georganiseerd: 270 mijl van IJmuiden naar Cowes. Vandersmissen, *Zeilen voor Zeemanschap. 100 jaar Koninklijke Marine Jacht-club*, 105, 115-116.

⁵³⁷ Ernst Crone was geen 'vrolijke' zeezeiler. Zijn reisverslagen benadrukken vooral de ernst van het zeezeilen: de gevaren die op de loer liggen, de voorbereiding die nooit goed genoeg is, de fouten die men gewoonlijk maakt, het gebrek aan de juiste zeevaardige instelling van de eigenaar. De lezer moest wel een doorzetter zijn wilde hij ondanks Crone nog buitengaats gaan.

⁵³⁸ Coolhaas, *Zeilen op zee*. In de eerste druk van *De Zeilsport* (1924) besteedde H.C.A. van Kampen amper een woord aan zeezeilen. In de achtste en laatste druk van het handboek (1977) ging opvolger J. Loeff wel in op het zeilen op groot water. Nederlandse zeezeilers moesten het decennialang van Engelse handboeken hebben.

In augustus 1932 ontving de hoofdredacteur van de Waterkampioen een postkaart van Cor Bruynzeel. De Zaandammer meldde bij de Nord See Woche met zijn kits *Goodewind* de eerste prijs te hebben behaald in de race Cuxhaven-Helgoland in de 100 m² Seefahrtsklasse. Drie jaar later nam de deurenfabrikant deel aan een internationale transatlantische wedstrijd van Bermuda naar Cuxhaven aan de Elbemonding. Hij wist met zijn hechthouten 15 meter lange knikspant *Zeearend*, een ontwerp van Olin Stephens, een vierde plaats te bemachtigen. Een topprestatie omdat de bemanning nauwelijks ervaring op zee had en de voorbereiding veel te kort was geweest.

In 1937 won Cor Bruynzeel de beruchte 'Fastnet Race' in een vloot van dertig deelnemers.⁵³⁹ Nogal uniek voor een zeiler uit dat lage land aan lagerwal waar watersport 'klein' was en enkel binnendijks bloeide. Hoe schril was het contrast tussen de situatie in Nederland en een volstrekt andere, Amerikaans-Engelse, watersportontwikkeling: de komst van de J-Class. In 1925 was de internationale *rating rule* voor zeezeilwedstrijden gewijzigd, ook wel *universal rule* genoemd, met als gevolg dat er een nieuwe klasse voor een nieuw type jachten ontstond met een lengte op de waterlijn van 75 tot 87 voet (23 tot 26 meter). Al binnen twee jaar vond de eerste J-Class race plaats aan de Amerikaanse oostkust. De deelnemers waren *Resolute* en *Vanity*. Beide voormalig gaffelgetuigde schoeners hadden er een lange loopbaan op zitten, maar intussen verbouwd en sloepgetuigd, raceten ze tegen elkaar als 'J-Yachts'.

Met het oog op de wedstrijden van 1930 werden vijf nieuwe J-jachten op stapel gezet die aan de *rating* voldeden, waaronder fameuze Amerikaanse schepen als *Enterprise*, *Weetamoe*, *Yankee*, en de Engelse uitdagers *Whirlwind* en *Shamrock V*. Het heilige doel van de Amerikaanse jachten was het verdedigen van hun America's Cup. Ook in 1934 en 1937 streden J-jachten om deze cup, met deels nieuwe schepen, nog groter, nog spectaculairder: *Rainbow*, *Endeavour I* en *II* en *Ranger*.⁵⁴⁰ De cup bleef overigens in Amerikaanse handen, vooral dankzij het tactisch inzicht en de stuurmanskunst van Harold Vanderbilt en de perfectie van zijn jacht *Ranger*.

De J-Class jachten en hun ongekend fanatieke onderlinge strijd tijdens de jaren 30 van de vorige eeuw, worden wel als het absolute hoogtepunt in de geschiedenis van het plezierzeilen beschouwd. Wellicht nog meer dan de koninklijke en keizerlijke zeil- en stoomjachten in de belle époque (1880-1914). Daar is een aantal redenen voor aan te wijzen.

⁵³⁹ Van Kampen, *Het water op!*, 94.

⁵⁴⁰ De J-Class vond zijn oorsprong in een tonnage-formule, kortweg Universal Rule. De J is de letter waaronder het rijtje bepalingen in het reglement staat waaraan de jachten moesten voldoen, wilden ze aan de America's Cup-race deelnemen. Herreshoff had deze bepalingen al in 1903 voorgesteld. De latere aanpassingen voor de J-Class *rating* betroffen een minimumhoogte van het vrijboord en beperkingen van de waterlijnlengthe. Zie Serafini, *Vintage Yachts of the World*, 375.

Er bestaat onduidelijkheid over hoeveel en welke racers uit de periode 1928-1937 nu wel of niet formeel tot de J-Class waren toegelaten. Ik volg een betrouwbare bron: Vanderbilt, *On the Wind's Highway*, 5. Het aantal J-Class jachten was tien.

Ten eerste vochten de enorme ijzeren jachten (tot ruim 40 meter lengte) tot vier zomers toe een serie spectaculaire races uit langs de Amerikaanse oostkust omwille van 's werelds meest prestigieuze zeilprijs, de America's Cup. Daarbij waren J-Class jachten technische en esthetische hoogstandjes, waarbij zowel traditionele schoonheid als technische vernieuwingen samenvielen. Zo werd ieder schip jaarlijks helemaal onder handen genomen. Dit betekende experimenteren en veranderen: aan het tuig, de romp, het roer en de zeilen. Het doen van sleeptoeven in de watertank met schaalmodellen was daarbij een integraal onderdeel.

J-Class jachten waren de reuzen op het water. Aan de mast van ruim 50 meter hing 800 m² zeil, de spinaker verdubbelde dit getal en de kolossale giek veegde met gemak bij een onverwachte gijp alle 24 matrozen overboord.

Er was nóg een reden voor het succes. De J-Class racers waren de speeltjes van de ultrarijken, die alle reeds bekende grootheidswaan en extravagantie overtroffen. Zo liet de Engelse theemagnaat Sir Thomas Lipton met het oog op de wedstrijden van 1930 en 1934 grotere en snellere *Shamrock's* bouwen, al was het maar om een vorig verlies van minuten op de *Enterprise* ongedaan te maken. Ook Sir Thomas Sopwith, een luchtvaartindustriële, liet een *Endeavour* bouwen, puur om in 1934 de *Rainbow* voor te blijven. De jaarlijkse kosten, denk aan een 24-koppige bemanning, nieuwe zeilgarderobes, *refit's* en vernieuwde uitrusting, wisten ten slotte zelfs de meest welgestelde eigenaar tot wanhoop te brengen. En dan te weten dat de zeilwereld in navolging van de professionele bemanning van de schepen het zeiltalent van sommige eigenaren in tegenstelling tot hun bankrekening niet erg hoog schatte. Zo ging het verhaal rond dat de eigenaar van een J-Class jacht voor de nacht steevast een brandende kaars op de giek plaatste. Als die kaars de volgende morgen nog brandde, dan werd besloten dat er te weinig wind was voor een wedstrijd. En als de kaars uit was dan stond er te veel wind.⁵⁴¹

De races van 1934 en 1937 vonden plaats in een tijd waarin het nationaalsocialisme opkwam. Eveneens bizar is dat juist tijdens en kort na de wereldwijde financiële crisis de J-Class zijn hoogtepunt bereikte, een roemruchte klasse die maar een kort leven was beschoren, al met al amper een decennium.

Zoals al verteld, legden fotografen vader en zoon Beken de majestueuze superjachten met hun wolven aan zeil, die vanaf 1881 jaarlijks op de Solent zeilden, vast op de gevoelige plaat. De ingetogen zwart-witfoto's verspreidden zich over de hele westerse wereld.

Ook de J-Class kreeg zijn 'huis'fotografen: de Amerikaan Morris Rosenfeld en de Engelsman Edwin Levick. Hun afbeeldingen van de ultieme droomjachten en hun eigenaren aan het stuurwiel gingen in de jaren 30 de hele wereld over. Het spektakel rond de America's Cup bereikte aldus ook Nederland, en niet alleen de lezers van de Waterkampioen en de Golfslag. Ook een algemeen publiek keek naar de foto's en las de artikelen, gewoon in de dagelijkse krant. Bestond het archetype van het droomjacht en zijn rijke succesvolle eigenaar al dankzij de Beken's, het J-jacht versterkte dat beeld en deed er zelfs een schepje bovenop,

⁵⁴¹ Kemp, *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, 427-428.

omdat vooral Rosenfeld in zijn motorboot met veel pk's de emoties van de moordende races van mens en materiaal wist te pakken.

Tussen 1934 en 1940 verschenen er in de Leeuwarder Courant 46 artikelen, vaak met foto, over de strijd tussen *Endeavour* ('van den Engelschman Sopwith') en andere J-Class jachten 'om den Amerika-Beker'.⁵⁴² Zelfs het verkeerde bericht (later gecorrigeerd) dat *Endeavour I* op de Atlantische Oceaan op weg naar Amerika ter hoogte van de Azoren zou zijn vergaan nam deze krant op.

Hieronder zet ik twee knipsels uit de Leeuwarder Courant achter elkaar, met als doel uitersten binnen de wereld van de (internationale) watersport, zoals beoefend in de jaren 30, te laten zien. Voor mijn onderzoek zijn de statusverschillen tussen zeilen tijdens de Sneekweek en zeilen om de America's Cup voor Newport van belang.

De Sneek-Week. L.C., 19 augustus 1935.

'De 7.10 M-klasse bracht 10 schepen aan den start, waaruit na een eindelooze drijfverij, Sperwer van W. Geveke en Carmen van H.C. Geveke ten slotte de gunstigste positie kregen. En toen dezen nog een aardig zuchtje meekregen en er een wisselende kamp om de eereplaats ontstond, flitste de belangstelling van het publiek aan den wal plotseling op. Alles stooft naar voren om van dit gevecht getuige te zijn. Beide schepen voeren de groote ballonfokken die af en toe even volliepen en de beide broers langzaam aan naar 't einddoel voerden. 't Was niet te voorspellen wie zou winnen. Even voor de finish scheen dit voor Carmen weggelegd te zijn, maar een extra vlagje bracht de Sperwer boven z'n zeilen, wat een eervolle nederlaag betekende. Het verschil was n.l. maar één seconde.'

Om den Amerika-beker. L.C., 24 september 1934.

'De vierde wedstrijd, van de zeven, om den Amerika-beker is Zaterdag te Newport gehouden. Gezeild werd op de driehoeksbaan met twee keerpunten. Er stond zulk een hevige wind dat de motorboot van de pers en de jury de grootste moeite had om de jachten, die met volle tuigage vertrokken, te volgen. De Rainbow was 20 sec. eerder over de startlijn en behaalde in de eerste vijf mijl een voorsprong van 300 yards, maar toen kwam de *Endeavour* opzetten en precies bij de eerste bocht lagen beide jachten weer gelijk. Nu moesten zij laveeren tegen den Oostenwind in en dit ging de *Endeavour* beter af, die op de halve baan een voorsprong had van ruim 150 yards.

De wedstrijd is ten slotte door Rainbow gewonnen in 2 uur 55 min. 38 sec. met 75 sec. voorsprong op de *Endeavour*, maar 300 yards voor het eindpunt ging aan boord van den uitdager de protest-vlag de hoogte in.

De Engelschman verklaarde dat het Amerikaansche jacht niet mee was gegaan toen hij oploefde en hem zodoende dwong, op het laatste oogenblik weer af te vallen.

Afgescheiden van het protest is de stand thans 2 – 2. Vandaag zou er weer gezeild worden.'

⁵⁴² Leeuwardercourantdigitaal.nl.

In 1937 zeilden de J-Class jachten hun laatste America's Cup. Twee jaar later viel het Duitse leger Polen binnen en begon de Tweede Wereldoorlog. Gek genoeg, en wat wellicht niemand had verwacht, verrees het scheepstype in de jaren 80 uit zijn moddergraf, om zowaar aan een nieuwe bloeitijd te beginnen.

In 1934 won Harold Vanderbilt met zijn *Rainbow* nipt van de *Endeavour I* van Thomas Lipton. Drie jaar later wist de miljardair uit de bekende familie van spoorwegeigenaren met zijn nieuw gebouwde *Ranger* opnieuw de Cup voor Amerika veilig te stellen. Toen hadden zelfs twee *Endeavours* het nakijken. Over *Endeavour II* zou Vanderbilt in 1939 schrijven: 'She proved good enough to do what she was designed to do-to defeat any existing 'J' boat. She was supreme until Tanger came out a year later.' En over de J-Class zelf vervolgde hij: 'I wonder how long it will be before five 'J'boats meet again! Was Ranger so good that she has killed the class and dampened the ardor of others? I like to think of the 'J' fleet as they are pictured many times. With outstretched wings, white as snow, they are flying towards us in formation. Ranger, the fastest all-around sailing vessel that has ever been built, heads the cavalcade. Her four older sisters follow in the train. Soaring, a fresh breeze fills the world's largest sail.'⁵⁴³

De vraag van de schrijver hoe lang het zal duren voordat de 'J' boats elkaar weer zouden treffen, valt intussen eenvoudig te beantwoorden. Alweer ruim tien jaar bestaat de 'J-Class Association' in Rapallo, Italië. De schepen houden jaarlijks hun 'Rallies', 'Vintage Boat Regatta's' en wereldkampioenschappen, voor een groot publiek en met veel publiciteit eromheen. Ook in Nederland leeft de J-Class. Niet in het minst omdat er een hang is naar 'klassiek'; retro-jachten doen het weer goed sinds de jaren 90. Het droomjacht van weleer blijkt nog steeds een smaakbepaler als het gaat om schoonheid, status en onderscheid. Althans, dat is mijn veronderstelling. De onderzoeksresultaten ter afronding van deze studie zullen hier hopelijk antwoord op geven.⁵⁴⁴

10g. Aan de grond (1940-1945)

Een schets van de *pleziervaart* tijdens de Tweede Wereldoorlog kent een bizarre keerzijde. Neem alleen maar de verwoesting van het centrum van Rotterdam, vroeg in de middag van 14 mei 1940. Het bombardement duurde een klein kwartier, de brand verscheidene dagen. Het aantal slachtoffers liep tegen de duizend, de materiële schade (alleen al 24.000 woningen) was enorm.⁵⁴⁵

⁵⁴³ Vanderbilt, 170.

⁵⁴⁴ Een aantal J-Class jachten uit de jaren 30 is inmiddels gerestaureerd en zeilt weer. De meeste aandacht bij het restaureren kreeg *Endeavour I*, het schip dat de America's Cup in 1934 nipt van Harold Vanderbilt verloor, en deze dus weer niet naar Engeland kon meenemen. Elisabeth Meyer trof het rottende jacht in de modder op het eiland Wight aan. Ze wist het 'droomschip', getekend en gebouwd door Charles Nicholson, naar de werf in Gosport te laten vervoeren en begon daarmee een indrukwekkend restauratieproject. Dat de herboren *Endeavour* ook de nodige Nederlandse aandacht kreeg, spreekt voor zich. Het renovatieproject steunde op de inbreng van topontwerper Gerard Dijkstra (Dijkstra & Partners, Amsterdam) en de fameuze werf van Wolter Huisman in Vollenhove.

⁵⁴⁵ Kossmann, *De Lage Landen*, Deel II, 143.

Toch had enkele maanden eerder, nadat Duitsland op 1 september 1939 Polen was binnengevallen en Engeland en Frankrijk Hitler de oorlog hadden verklaard en Nederland mobiliseerde, voorzitter S. Joosten van de watersportbranchvereniging HISWA, gesproken over 'een grooten opbloei van de watersport, mits ons land buiten de oorlog blijft'. Hij zal daarbij ongetwijfeld aan de periode 1914-1918 hebben gedacht.

Zowel het uitbreken als het verloop van de Tweede Wereldoorlog was voor ons land, dat de laatste eeuw in Europa geen oorlog had gekend, een verpletterende schok. Geen land in West-Europa zou door de Tweede Wereldoorlog zwaarder worden getroffen dan Nederland.⁵⁴⁶ Het onnoemelijke leed van de oorlog, vijf jaar bezetting, en vooral de talloze transporten met Joden naar de concentratiekampen en gasovens in het oosten, staan in schril contrast met de zorg destijds over de organisatie van zeilwedstrijden, met de terugloop van de contributies bij watersportverenigingen, met het verbod voor motorboten brandstof te tanken, het verbod aan boord te slapen en het niet meer verschijnen van de Waterkampioen. Ook de roof van jachten door de bezetter mag met recht een *peanut* heten te midden van alle oorlogsleed. Kortom: schrijven over het 'watersportleed' uit de periode 1940-1945 mag op voorhand misplaatst heten, geschiedenis weet van geen ophouden, hoe ridicuul ze ook is. Feit is dat het varen voor het genoegens tijdens de oorlogsjaren niet volledig stil kwam te liggen.⁵⁴⁷

In de Waterkampioen van 6 januari 1940 schreef Van Kampen: 'Een Nieuwjaar, maar nog steeds het oude geluid. Mijnen, torpedo's en kanonnen op zee, sirenegeloei, kanonschoten, landmijnen op het oude land van Europa. Hoe lang nog? Europa snakt naar vrede, maar het ziet ernaar uit, dat het misschien nog jarenlang duren zal, eer de volken zich zullen bedenken en elkaar weer de hand zullen reiken.'

De hoofdredacteur van het watersportblad schreef voorts dat er, althans voor de niet-gemobiliseerden, in de uitoefening van de watersport weinig veranderd was: 'Zeker, er kan niet op de Noordzee worden gevaren en ook van internationale wedstrijden zal voorlopig niets terecht komen. We zullen het binnen onze grenzen moeten zoeken, en stellig wel vinden ook!'

⁵⁴⁶ Ibid., 205.

⁵⁴⁷ Een serieuze en heel bijzondere vorm van 'watersport' is terug te vinden bij de zogenoemde Engelandvaarders, die tijdens de oorlogsjaren met een bootje vanuit Nederland de Noordzee probeerden over te steken. De eerste (succesvolle) oversteek werd op 5 juli 1940 ondernomen door drie Leidse studenten. Hun goed voorbereide zeiltocht vond plaats in een twaalfvoetsjol. Na twee dagen en buig weer pikte een Engelse mijnenveger de mannen ter hoogte van Great Yarmouth op. In totaal zijn 31 ontsnappingspogingen gelukt, waarbij 172 Engelandvaarders de Noordzee overstaken. Naast zeilboten en motorboten probeerden ook (vouw)kano's de oversteek, soms met succes. Zo bereikten in 1941 vier tweepersoonskano's met studenten de overkant.

Een (onbekend) aantal Engelandvaarders was lid van een watersportvereniging. Het merendeel van de pogingen mislukte helaas jammerlijk doordat de opvarenden werden gearresteerd of verdronken. Van de in totaal 136 pogingen slaagden er 31. Dessing, *Tulpen voor Wilhelmina. De geschiedenis van de Engelandvaarders*, 93-98.

En even later, nog steeds optimistisch: 'Het is waar dat er in Zeeland en op de Waddenzee van tijd tot tijd een drijvende mijn het varen onveilig maakt, maar wie bij dag vaart en naar behoren uitkijkt, kan zulke gevaren gemakkelijk omzeilen.'

Van Kampen wilde geruststellen en op voorhand de kwetsbare watersport vooral niet de put in praten. Op de plassen en meren, vaarten en rivieren bleef het, zo voorzag de Waterkampioen, ongestoord varen, ook voor onze roeiers en kanovaarders. En voor motorbootvaarders was de vrolijke verwachting dat er geen gebrek aan brandstof zou komen. Zelfs benzine op de bon zou toch nog gelegenheid bieden de motorbootsport te beoefenen.

'Laat de vrees voor benzinegebrek vooral geen beletsel zijn om een nieuw jacht te doen bouwen! Houd onze werven aan het werk, gij dient daar een goed en vaderlandsch doel mee!' En na nog wat extra optimisme-strooisel wenste de Waterkampioen iedereen veel watergenoegens en een voorspoedig watersportjaar 1940.

Eind april 1940 probeerde Van Kampen in zijn redactioneel commentaar onder de titel 'Het komende seizoen' nogmaals de lezers een hart onder de riem te steken. Maar de toon was geforceerder, de zinnen korter: 'Doe gewoon! Is een leus, die inslaat. Men doet inderdaad gewoon, al bezorgt de tegenwoordige toestand van het oude Europa ons van tijd tot tijd koude rillingen.' Opnieuw schetste Van Kampen wat de komende zomer niet mogelijk zou zijn: een vakantiereisje naar de Rijn of de Harz, naar Zwitserland of de Dolomieten, naar Bretagne of de Italiaanse Riviera. 'Maar we hebben nog ons eigen, mooie land!'

De schrijver doelde op onze badplaatsen, de vele buitenhotels en pensions. Maar bovenaan het verlanglijstje stond vanzelfsprekend het zwerven door het land met een boot. 'Na jaren gaan we weer eens 'Nederland doen'. Al varende in de stofvrije, heldere lucht doet men gezondheid bij lepels op.'

In de Waterkampioen van 1 juni 1940 kwam de oorlog tweemaal aan bod. Het hoofdcommentaar onder de titel 'De hand aan de ploeg' begon met: 'Ons land, ons volk, ons leger hebben een verschrikkelijke beproeving moeten doorstaan. Vijf dagen lang heerschten geweld en krijg, vijf dagen lang stapelden de dood, het vuur, het moordend lood hun slachtoffers op'. In een apart artikel 'De watersport en de nieuwe tijd', werd de vraag gesteld of in de huidige veranderde omstandigheden 'we de zegeningen en genietingen van de watersport moeten ontberen?' En opnieuw en nog sterker dan in januari was er de dwingende roep aan pleziervarend Nederland om niet bij de pakken te gaan neerzitten. 'De vijfdaagsche verschrikkingen heeft menig zenuwstelsel een harden knauw gegeven. Het verblijf in een rustige, kalme omgeving kan hierin genezing brengen. Zie daar een nieuwe taak, voor onze sport weggelegd.'

Waarschijnlijk tegen beter weten in hielden Van Kampen en zijn medewerkers de watersporter voor dat er weliswaar beperkingen waren en zouden komen, maar dat ondanks de situatie het varen nog 'springlevend' was. Zeker, een aantal vergaderingen van watersportverenigingen moest worden afgeblazen, evenals de extra vergadering van de Koninklijke Verbonden Nederlandsche Watersport Vereenigingen. Ook verschillende zeil- en roeiwedstrijden, te beginnen met die van de Pinksterdagen, waren noodgedwongen

afgelast. Maar, aldus het Waterkampioenoptimisme, het zou allemaal tijdelijk zijn. De enige echte verandering betrof het gebruik van motoren ten behoeve van de watersport; de brandstof was gerantsoeneerd en motorbootvaren verboden.

‘Onze fraaie vloot van motorjachten is tot werkloosheid gedoemd en ook de talrijke nieuw gebouwde motorvaartuigen zullen het zelfs niet tot een proefvaart kunnen brengen. Maar men houde de vloot intact: eens komt de tijd, waarop zij weer uit zal varen.’

Intussen vond in augustus 1940 in Grünau bij Berlijn de eerste ‘Kriegsregatta’ plaats. Het aantal deelnemende jachten overtrof de verwachtingen. Ook op andere plekken, onder andere bij Loosdrecht, werden onderlinge wedstrijden gehouden. Onder de titel ‘De watersport na den oorlog’ begon de Waterkampioen alvast een serie artikelen over het actuele wel en wee van de verenigingen.

In de laatste Waterkampioen van 1940 verscheen in de rubriek ‘De Uitkijk’ de mededeling dat al zouden zoals aangekondigd de belastingen worden gereorganiseerd en vermoedelijk verzwaaard, ‘het in de bedoeling ligt de personeele belasting binnen afzienbare tijd op te heffen, dus ook de belasting op pleziervaartuigen’. Een extra troost in donkere dagen. Nederland was intussen krap acht maanden bezet. In 1941 zou ook de pleziervaarder in plaats van ‘welwillendheid’ de tanden van de bezetter te zien krijgen: verduisteringsverbod, vaarverbod bij donker, overnachtingsverbod aan boord, kampeerverbod en verboden vaargebieden. De Algemeene Bekendmakingen van de Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart zouden nog een forse reeks ‘gedragsregels en aanwijzingen voor de vaart’ doen uitkomen.⁵⁴⁸

De jaarverslagen van de Koninklijke Zeilvereniging Sneek bieden vermoedelijk een redelijk representatief beeld van de georganiseerde watersport tussen 1941 en 1945, inclusief de toenemende repressie en het volledig aan de grond raken van de pleziervaart tijdens het laatste oorlogsjaar.⁵⁴⁹

Het vaarseizoen van 1941 werd in Sneek gestart met vier seriewedstrijden voor regenbogen, olympiajollen, de Pampus- en de zestienkwadraatklasse.

‘Kort na de 1^e Seriewedstrijd op 24 mei, werd de verordening no. 100 van den Rijkscommissaris voor het bezette Nederlandsche gebied afgekondigd, welke buiten gewone maatregelen voor de kustverdediging behelsde. De Sneekweek viel ook in dit gebied en zoo werd met één slag de geheele zeilsport lamgelegd. Gelukkig duurde dit verbod niet erg lang. Nadat er eerst een regeling was getroffen, zoodat de eigenaren van schepen een vaarvergunning konden krijgen tegen betaling van een bedrag, dat varieerde al naar gelang de grootte van het schip, kwam er ongeveer half juli bericht, dat de Sneekermeer weer geheel was vrijgegeven.’⁵⁵⁰

⁵⁴⁸ Van Kampen, *Het water op!*, 99.

⁵⁴⁹ Notulenboek Archief KZVS, Inventaris nr. 3. Secretaris was H. van de Wey.

⁵⁵⁰ De bezetter had in de gemeente Sneek een NSB-burgemeester geïnstalleerd. Na flink aandringen bleek deze bereid het vaarverbod ongedaan te maken. *75 Jaar watersport in en rond Sneek*, 24.

Op de Kaag werden die eerste zomer de teamwedstrijden Holland-Friesland gehouden. 'In de Regenboogklasse door het Hollandsche team gewonnen, doch de Friezen hebben zich in de open wedstrijden van hun beste zijde laten zien en brachten vele prijzen, waaronder de hoofdprijs in de 16m2 klasse. De deelname aan onze wedstrijden tijdens de Sneekweek werd, niettegenstaande het tweede oorlogsjaar een succes. De Hollanders kwamen zelfs met zes Regenbogen en een aantal Olympiajollen, 12 voets jollen en Valken over.'

Het jaarverslag 1942-1943 begint met een sombere toon: 'Dit derde oorlogsjaar heeft ook voor onze vereniging verschillende moeilijkheden meegebracht. De wedstrijdcommissie moest den Heer H. Mulder ontberen, die ongeveer een jaar als gijzelaar heeft doorgebracht, terwijl het bestuur den Heer R.A. v.d. Sluis door langdurige gevangenschap moest missen. Dit heeft de werkzaamheden zeer bemoeilijkt. Gelukkig zijn beide heeren thans weer in goede gezondheid teruggekeerd.'

De aansluitende beknopte mededeling over de vertrouwde seriewedstrijden zal zeker als oppepper hebben gediend. 'Alle wedstrijden hadden tot het laatst een spannend verloop en brachten zowel voor de zeilers als voor de toeschouwers mooie wedstrijden.'

In 1943 kon er geen Sneekweek worden gehouden. Wedstrijdvaren mocht enkel nog op zaterdagmiddag en op zondag. Tijdens de algemene vergadering van 17 juni 1943 (waarbij de gebruikelijke 20 à 25 leden-bezoekers aanwezig waren) besloot het bestuur dat ook de seriewedstrijden voor 1943 zouden komen te vervallen. Zowel uit Friesland als uit 'Holland' waren al de nodige afzeggingen voor dit evenement binnengekomen.

Opvallend was dat als algemene trend de ledenaantallen bij de watersportverenigingen tijdens de eerste twee oorlogsjaren toenamen. Zo groeide het ledental van de KZVS, mede dankzij een ledenwerfactie, met 20 procent tot 375 leden. Een overeenkomst overigens met de Eerste Wereldoorlog; ook dit keer waren de grenzen gesloten, moest de vrije tijd dus binnenlands worden doorgebracht en zochten mensen steun bij elkaar in barre tijden.⁵⁵¹

Door de oorlog verslechterden de levensomstandigheden in toenemende mate. Tijdens het eerste bezettingsjaar verliep het dagelijks leven in Nederland nog min of meer normaal, hoewel de eerste maatregelen, zoals het verbod op ritueel slachten, tegen de Joden in 1940 al waren afgekondigd. Ook was de Joodse Roeivereniging Poseidon (na de Februaristaking in 1941) in juni door de Duitsers geliquideerd, en was het clubgebouw in beslag genomen en in gebruik gegeven aan het personeel van de Duitse luchtmacht. Een aantal leden van Poseidon werd gevangengenomen en naar een concentratiekamp afgevoerd. Rond dezelfde tijd kondigde ook in Rotterdam de Sicherheitspolizei aan dat De Maas en Nautilus zouden worden ontbonden en hun verenigingsgebouwen geconfisqueerd. Het monumentale clubgebouw aan de Veerhaven werd 'Wehrmachtshheim'.

Ook werd het voor (watersport)verenigingen verboden het predikaat 'koninklijk' te voeren. En al mocht de Nederlandse driekleur bij zeilwedstrijden blijven wapperen, dit gold niet voor

⁵⁵¹ In de jaren 30 werd in en om Dordrecht het kanovaren een ware rage. Tijdens de oorlogsjaren trachtte men dit zo lang mogelijk voort te zetten, vanaf 1943 vooral om voedsel te verzamelen. Was het ledenaantal van de KDR&ZV aan het begin van de oorlog 190 geweest, tegen het eind was dit bijna 500. Coumou, (Red.), *Lustrumboek: 150 jaar Koninklijke Dordrechtse Roei- en Zeilvereniging*, 22-23.

de oranje wimpel. Het houden van algemene ledenvergaderingen moest voorts vooraf schriftelijk worden aangevraagd. Niet zelden werd bij de toestemming meegedeeld dat het verboden was politieke onderwerpen ter sprake te brengen.

In de jaren die volgden draaide de bezetter de duimschroeven verder aan. Vanaf 1943, toen de Duitse oorlogsindustrie op maximale kracht draaide, nam de druk op bedrijven om voor Duitsland te werken snel toe. Honderdduizenden werden onder dwang in Duitsland tewerkgesteld. In 1942 en 1943 werden vrijwel alle Joden die niet hadden kunnen onderduiken, weggevoerd naar de Duitse kampen en gaskamers. Ruim honderdduizend keerden niet terug.

In het jaarverslag 1943-1944 van de 'Koninklijke Sneek' beschreef de secretaris de groeiende invloed die de oorlogsomstandigheden op de zeilvereniging uitoefenden. De Duitsers hadden met belemmerende bepalingen verschillende vrijheden voor (watersport)verenigingen verder ingeperkt. Zo mocht sportbeoefening op geen enkele manier nog het arbeidsproces schaden, waren omvangrijke wedstrijden met publiek verboden, en waren de grote rivieren en alle kustwateren verboden vaargebied voor de watersport. Voor bijvoorbeeld Lemmer aan het IJsselmeer betekende dit gesloten gebied voor alle pleziervaart.⁵⁵²

In het jaarverslag van 1944-1945 van de KWVS valt te lezen dat 'Afgelopen jaar voor onze vereeniging zowel als voor de gehele watersport een jaar van gedwongen rust is geweest. Het organiseren van wedstrijden was door de verschillende Duitse maatregelen totaal onverantwoordelijk geworden. Er worden nl. dan hier razzia's gehouden en de meeste jongens en mannen in de leeftijd van 16 – 50 jaar, welke hun daarbij in handen vielen, werden hier of in Duitschland gedwongen te werk gesteld. Verder hebben de Duitschers nog getracht een aantal zeil- en motorboten te vorderen en weg te slepen en zij vroegen hiertoe een lijst op, welke alle schepen, booten en namen der eigenaars enz. moest bevatten. Deze lijsten waren echter niet in het bezit der Zeilvereeniging en toen hebben ze de ledenlijst in beslag genomen, doch hierin kwamen geen gegevens over schepen voor. Door allerlei tegenwerking hebben ze in Sneek slechts drie zeilschepen in handen gekregen, zoodat dit nogal is meegevallen. Om bovengenoemde redenen werd er door de V.N.W.V. en de N.N.W.V. dan ook een mondelinge mededeling aan de betreffende vereenigingen gedaan, met het verzoek om geen wedstrijden uit te schrijven, waaraan door alle vereenigingen werd voldaan.'

In tegenstelling tot Friesland beschikten de meeste watersportverenigingen in het westen wel over clubhuizen en jachthavens. Om verdere roof te voorkomen, die in feite al in de zomer van 1941 was begonnen, ging een aantal verenigingen er na de zomer van 1943 toe over de steigers te slopen en de schepen her en der onder te brengen. Veel particulieren verborgen hun jacht onder groen dekzeil of struikgewas in boerensloten en doodlopende

⁵⁵² Zo laat een rondschrift van 2 maart 1943 van S.J. Olij, de secretaris van de Noord-Nederlandsche Watersportvereniging, gericht aan de aangesloten verenigingen, zien dat de wedstrijden te Delfzijl, Kampen, Harlingen, Sloten, Lemmer, Koudum en Workum verboden waren.

vaarten. Ook werden schepen afgezonken. Dat er tevens boten in kachels verdwenen zal niemand verbazen, de winter van '44 op '45 was streng.

Op 19 juni 1943 verscheen voorlopig de laatste Waterkampioen. Van Kampen verontschuldigde zich voor het einde door in vette letters uit te leggen dat de betrokken instanties in verband met de papierschaarste verdere uitgave verboden. Maar, vertelde hij erbij, het afscheid van de watersportende lezer was voorlopig: 'tot wederziens en van harte hopen wij, dat spoedig ons blad zal herrijzen'. Dit keer noemde hij in vergelijking met alle leed het verdwijnen van de Waterkampioen een peulenschil.

Ook in en rond Amsterdam had de bezetter in september 1943, nadat de oorlog voor Duitsland definitief in het nadeel was gekanteld, een vaarverbod afgekondigd. Een onderdeel daarvan vormde het afbreken begin 1944 van de clubgebouwen van de Roei- & Zeilverenigingen de Amstel, De Hoop en zoals al aangegeven de voormalige Joodse roeivereniging Poseidon. De boten werden bij zusterverenigingen of in particuliere schuren en loodsen buiten de hoofdstad opgeslagen. Twee jaar eerder had de bezetter al de Amsterdamse Roeibond doen opgaan in de Nederlandsche Roeibond als onderdeel van de wezenlijke verandering van de sociaal-economische structuur van Nederland, omdat de nationaalsocialistische opvattingen over een geleide economie door maatregelen moesten worden gerealiseerd. Zo dwong de bezetter later ook een fusie af tussen de twee watersportkoepels die ons land rijk was, waarbij en passant de Nederlandsche Motorboot Club, de Unie van Watertoerisme en de Groninger Motorboot Club zich aansloten. De ANWB ondersteunde overigens deze concentratie, vanuit zijn optiek niet onbegrijpelijk na jaren van onderlinge strijd binnen de watersportwereld.

In oktober 1944 werden Noord-Brabant en een deel van Zeeland bevrijd. Tijdens de wintermaanden die volgden lag de frontzone dwars over Nederland, met de Biesbosch in het midden. Slaagden in dat tijdsbestek slechts twee van de zeven pogingen van de Engelandvaarders om de Noordzee over te vluchten, in de Biesbosch zullen ongetwijfeld de vele pogingen om bevrijd gebied te bereiken meer succes hebben gehad. Naast de roeiboot droeg de kano hier vooral aan bij.

Bij de bevrijding was Nederland dramatisch verarmd, een groot deel van de bevolking ondervoed en aan vrijwel alles was schaarste. Treinen, auto's, schepen en fietsen waren geroofd, vernield en versleten. Havenwerken, openbare nutsbedrijven en bruggen waren opgeblazen, fabrieken leeggehaald, polders onder water gezet, dijken kapot gebombardeerd.⁵⁵³

Het juiste aantal is nooit vastgesteld, maar een voorzichtige schatting doet vermoeden dat zeker hondervijftig roeiers en roeisters werden gefusilleerd of in concentratiekampen het leven lieten. Bij de zeilers, waar de inventarisatie aanmerkelijk minder volledig was, werd melding gemaakt van een vijftigtal.

⁵⁵³ Woltjer, *Recent verleden*, 179-181.

In samenwerking tussen ANWB en KVNWV zijn de eerste jaren na 1945 uitgebreide opsporingsacties op touw gezet om zoekgeraakte en geroofde plezierschepen terug te vinden.⁵⁵⁴

Ter afsluiting van dit hoofdstuk nodig ik de lezer uit terug te keren naar Sneek, naar het jaarverslag 1944-1945 van de (Koninklijke) Zeilvereniging Sneek.

‘Na vijf lange jaren van onderdrukking en tyrannie, brak op 15 april 1945 te ’s avonds half acht toch eindelijk het langverwachte oogenblik der bevrijding aan. Toen rolden n.l. de eerste Canadese gevechtswagens en tanks onder uitbundig gejuich der menschenmassa onze stad binnen. Als door een wonder ontkwam de stad ook deze maal aan directe oorlogshandelingen. Behalve het oude Waaggebouw, hetwelk ’s middags door de Duitsers werd opgeblazen, is er geen schade veroorzaakt. De tijd welke nu komen gaat, zal zeker de uiterste krachten vergen van de opbouw van ons totaal leeggeroofde en vernielde land. Het zal een tijd worden van ingespannen werken en in de hoop, dat onze zeilsport als zuivere ontspanning een zeer grote bijdrage aan de opbouw mag leveren, eindigt de verslaggever. De secretaris H. van de Ley.’

In hetzelfde jaar, eind augustus, vond de elfde Sneekweek plaats. De inschrijving liet niets te wensen over. Veel oude zeilvrienden uit Groningen, Overijssel en ‘Holland’ kwamen met hun schepen naar Friesland.

‘Dinsdag 21 aug. begon ons gedeelte van de Sneekweek op het wedstrijdterrein waar de vlaggen van onze bevrijders fier naast onze nationale en vereenigingsvlaggen woeien, en werd door een zeer talrijk publiek bezocht.’⁵⁵⁵

⁵⁵⁴ Van Kampen, *Het water op!*, 102-103. In *Waterkampioen* nr. 5, mei 1946, wordt meegedeeld dat met medewerking van het Nederlandsch Beheersinstituut de Stichting Pleziervaartuigen te ‘s-Gravenhage is opgericht. Deze stichting werd belast met het beheer over alle pleziervaartuigen, woonschepen en directievaartuigen, ‘die behooren tot het vermogen van vijanden, landverraders, collaborateurs en afwezigen’.

⁵⁵⁵ Jaarverslag 1945-1946, Notulenboek Archief KZVS, inventarisnr. 3.