

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

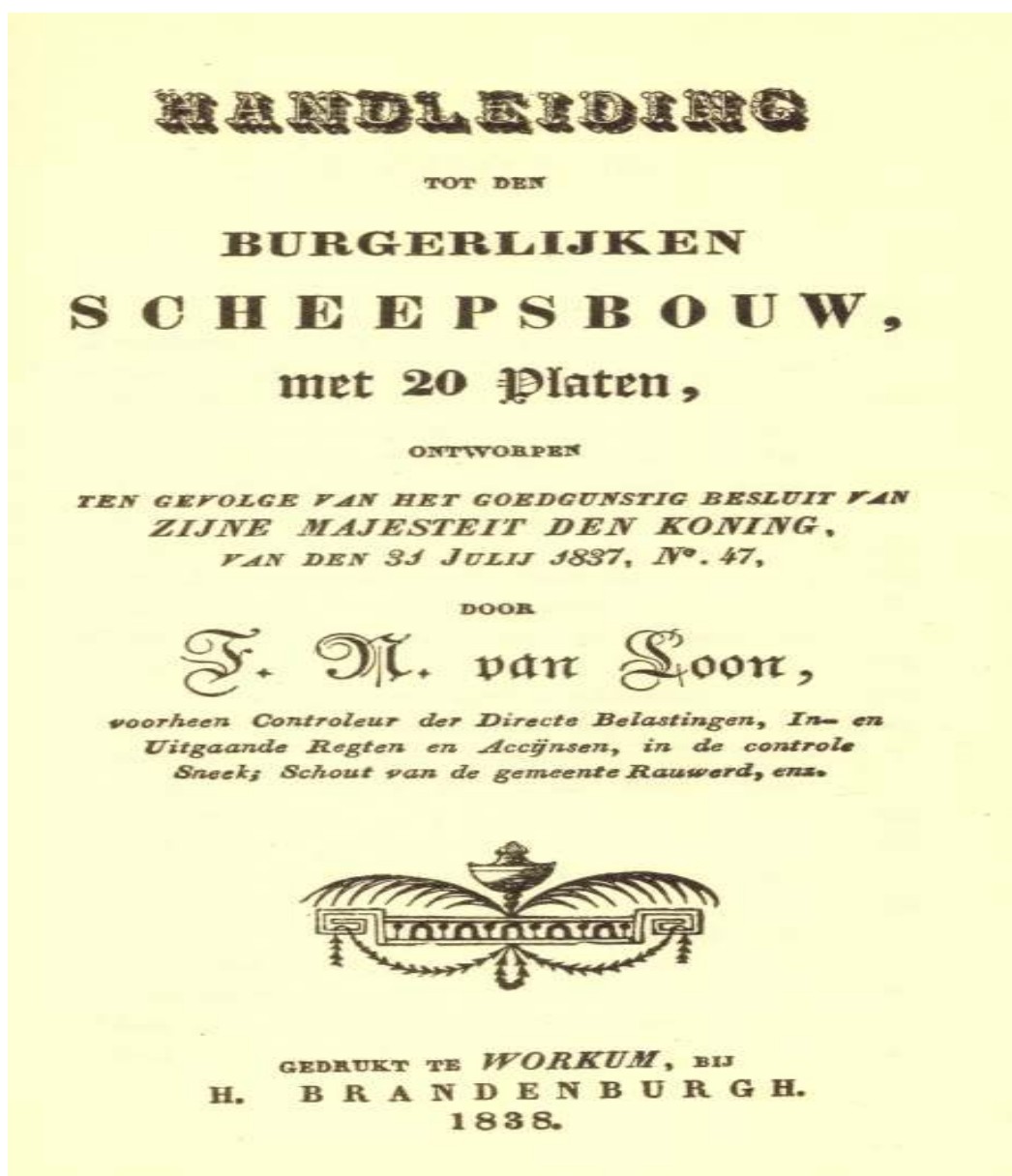
Date: 2012-04-04

Hoofdstuk 4. Romantisch, magisch, functioneel

4a. De romantische zee

Eerder schreef ik dat de pleziervaart op zeven kurken drijft. Ik noem ze hier nogmaals:

1. In plaats van vrees voor water, plezier aan varen beleven.
2. Geschikt vaarwater in de buurt hebben.
3. Over een betaalbare boot beschikken.
4. Het bestaan van watersportverenigingen.
5. De uitvinding van de explosiemotor.
6. Welvaart.
7. Een hedonistische en consumptieve leefstijl.



Figuur 5 Titelpagina uit het boek "Handleiding tot den burgerlijken scheepsbouw", F.N. van Loon, bibliotheekcollectie Fries Scheepvaart Museum Sneek

Toch mankeert er nog iets aan deze opsomming, en dat is de plaats die ‘emotie,’ ‘verbeelding’ en ‘natuurbeleving’ op of aan het water innemen. Immers, hoe wreed en gevaarlijk het zeemansbestaan eeuw na eeuw ook was, zee en schip als koppel hebben in de geschiedenis van zeevarende naties uiteindelijk meer romantiek, verlangen naar de horizon en avontuur opgeleverd dan wat dan ook – de liefde even buiten beschouwing gelaten. Maar ook de plas en het riet, de wolkenhemel en de horizon droegen hun steentje bij aan de wondere wereld van het water. Niet voor niets bestaan de maritieme literatuur en kajuitlectuur voor een belangrijk deel uit avontuurlijke reisverslagen, heldhaftige strijd met de natuurlijke elementen, geromantiseerde verhalen over verre eilanden en hun bewoners, natuurbeschouwingen, strand- en boordpoëzie, bombastische introspectie en zielsonthullingen. Natuurlijk, een boot is een ding; functioneel voor verblijf en vervoer, zelfs te gebruiken als groot speelgoed. Ook functioneert een jacht uitstekend als statusverhogend middel om, zoals ik herhaaldelijk benadrukte, welvaart en persoonlijk succes te demonstreren. Maar het toedichten van iets magisch aan het scheepje, zoals een ‘ziel’ of een ‘karakter’, of iets ‘goddelijks’ aan het kabbelen van golfjes tegen de romp, is bij de liefhebber nooit ver weg. Watersportgeschiedenis is ook cultuurgeschiedenis. Het magische, het romantische en functionele zijn begrippen die helpen de betekenis die pleziervaren voor mensen heeft onder woorden te brengen.

Tweeënhalve eeuw na Columbus en honderd jaar vóór Nietzsches devies ‘Inschepen, jullie filosofen!’, kwam bij een onrustige geest het verlangen op om zee te kiezen, op te breken en de steven te wenden naar het ‘reëel bestaande ontzagwekkende’. Op 17 mei 1769 nam Johann Gottfried Herder afscheid van zijn lutherse gemeente met de woorden: ‘Mijn enige voornemen is om de wereld van mijn God van meer kanten te leren kennen.’ Herder ging aan boord van een schip dat rogge en vlas naar Nantes moest vervoeren, maar voor hemzelf bleef het doel van zijn reis nog vaag.¹⁹⁴ Die onzekerheid gaf de theoloog en filosoof overigens vleugels, want hij wilde ‘onbezorgd, zoals de apostelen van Jezus, de wijde wereld intrekken om die te zien’. Zee kiezen betekende voor Herder het vaste solide levenselement van de wal inruilen voor het vloeibare, oftewel het gewisse vervangen door het ongewisse. De Duitse romantici spraken en schreven eind 18^e eeuw wel vaker over de herontdekking van de grootse natuur, de zee en de bergen, die onder de dunne korst van de beschaving lag verscholen.

Rüdiger Safranski laat zijn geschiedschrijving van de Romantiek rond 1800 beginnen en kiest ter illustratie de zeereis van de jonge predikant Herder die genoeg had van de benauwende levensomstandigheden in Riga, waar hij het met de orthodoxen aan de stok had gekregen. Het halsoverkop zijn biezen pakken en zee kiezen bleek achteraf een daad die niet enkel hem, maar de nodige schrijvende tijdgenoten zou begeistere.

De Romantiek als tijdvak duurde relatief kort, slechts enkele decennia, en zij was inderdaad vooral een Duitse affaire. Maar het romantische als ‘geesteshouding’ is niet aan tijd

¹⁹⁴ Safranski, *Romantiek. Een Duitse affaire*, 17.

gebonden en zeker geen beperkt Duits verschijnsel. Schrijven over de zee, de scheepvaart, het zeilen en de geschiedenis van de watersport, noopt onvermijdelijk tot stilstaan bij wat we 'romantisch' noemen. Volgens Safranski is de beste definitie van 'romantisch' die van Novalis: 'Doordat ik het banale een verheven betekenis, het gewone een geheimzinnig aanzien, het bekende de waardigheid van het onbekende, het eindige een schijn van oneindigheid geef, romantiseer ik het.'¹⁹⁵

Op de gemoedelijke deining van de Oostzee gaf de romanticus in de dop Herder zich over aan een stroom van gedachten. 'Wat geeft een schip dat tussen hemel en zee zweeft niet allemaal te denken, wat een uitgestrektheid! Alles hier geeft gedachten vleugels en beweeglijkheid en ruimschoots lucht. Het klapperende zeil, het almaar bonkende schip, de bruisende golfslag, de vliegende wolken, de oneindig weidse luchten! Op de aarde ben je aan een dood punt gekluisterd en zit je opgesloten in een benauwende kring van een situatie. O ziel, hoe zou het voor je zijn als je uit deze wereld zou stappen?'¹⁹⁶

Die laatste vraag van Herder zou decennia lang romantisch georiënteerde schrijvers bezighouden. Schrijvers als Schiller, Schelling, Hegel, Hölderlin en Schleiermacher beschouwden het leven als gistend en ontzagwekkend, en met een diepte waarvoor het bewustzijn terugschrikt. Ook Nietzsche zou ruim een halve eeuw later nog naar het bestaan als beangstigende afgrond verwijzen.

De verkwikkende zeilreis van de filosoof-dominee Herder bracht een hausse aan ideeën op gang waarop hij een leven lang kon teren. Milde ideeën overigens; zo stond hij lijnrecht tegenover Rousseau, voor wie de Europese beschaving weinig meer was dan een vorm van vervreemding. De mens is weliswaar een wezen met gebreken, aldus Herder, maar hij weet die gebreken met zijn cultuur te compenseren. Intelligentie en taal bieden de mens die mogelijkheid. Beide eigenschappen vullen het fundamentele tekort aan instincten aan. Dat alles geschiedenis is, dynamische geschiedenis, en dat dé mens een abstractie is en dus niet reëel bestaat, zijn gedachten die Herder aan zijn zeereisdagboek uit 1769, dat overigens postuum verscheen, toevertrouwde. Zo nam Herder zich onder zeil voor volksliederen te gaan verzamelen en te bestuderen. Want, zo redeneerde hij, het spoor van de volksgeest volgen betekent zowel de dynamiek van de geschiedenis als haar pluriforme cultuuruitingen in het vizier krijgen. Zoveel volkeren, zoveel stemmen. Het menselijke toont haar rijkdom in haar diversiteit. Van bekrompen patriottisme hield Herder niet.¹⁹⁷ Allemaal gedachten die al binnen de vroege Romantiek een rol zouden gaan spelen. Dat alles geschiedenis is, alles veranderlijk en betrekkelijk en niets absoluut, betekende voor Herder dat zelfs het goede, het ware en schone onderhevig zijn aan het machtige proces van worden en vergaan. Ook het schone moet sterven, zou Schiller later schrijven. Voortglijden op zee is voortglijden door

¹⁹⁵ Ibid., 13. Novalis is het pseudoniem van George Friedrich Philipp, Freiherr von Hardenberg (1772-1801).

¹⁹⁶ Ibid., 18.

¹⁹⁷ Ibid., 26. Herder stond later ook sympathiek tegenover de democratie en koos partij voor de Franse Revolutie. Dit tot ongenoegen van zijn vriend Goethe die een hekel had aan politieke agitatie, en revoluties vooral met bloedvergieten associeerde.

de tijd in voortdurend wisselende omstandigheden. Inderdaad, een romantisch en gevoelig beeld.

Tussen 1823 en 1825 werkte natuurschilder Caspar David Friedrich aan een schilderij dat hij de titel *Ijszee* gaf, een bij uitstek 'romantisch' schilderij. Romantisch omwille van het majestueuze en geheimzinnige van de voorstelling: ontembare, opkruisende ijsschotsen onder een dreigende hemel. Het sublieme van de natuur druipt hier van het linnen. Een opvatting over de zee die bij uitstek laat zien hoe de natuurbeleving gekanteld was. De Romantiek als tijdvak wilde immers afrekenen met de overzichtelijkheid en de harmonie van het classicisme, met de orde, met de voorgeschreven vorm. Van het ijsschotsenschilderij van Friedrich spat werkelijk de fascinatie voor het ongetemde, het chaotische af.

Begin 19^e eeuw maakten de vrees en afkeer van de zee, evenals van haar tegenhanger, het hooggebergte, plaats voor fascinatie. Dat is opmerkelijk omdat de sociale geschiedenis en cultuurgeschiedenis van de zee bol staat van angst, dood en verderf; angst voor het harde boordleven, angst voor de eindeloze zee zelf. Het leven aan boord van zeeschepen was dan ook tot aan de 19^e eeuw geen pretje. Het zeemansleven werd beheerst door dorst, scheurbuik, dysenterie, brandende koorts en krankzinnigheid. En zelfs hij die aan dit alles weerstand bood liep gevaar, want aan boord heerste zware tucht en er werd streng gestraft. Had je met kielhalen nog een overlevingskans, in de regel bestond de doodstraf uit levend overboord worden gegooid. Wie aanmonsterde op een schip van de VOC wist dat hij grote kans had het vaderland nooit meer terug te zien. Gedurende de twee eeuwen dat de Verenigde Oostindische Compagnie bestond, overleden ruim 130.000 mensen in dienst van de Compagnie aan boord van een VOC-schip, ergens op zee. De kans op sterfte op zee was hoger dan die aan land. De VOC-dienaren wisten dat, maar de zee mag dodelijk zijn, het was wel de weg naar fortuin.¹⁹⁸

Veel middeleeuwse mythen, sagen en legenden laten zien hoe het oude denken de zee met gevaar en doem verbond. Immers, de zee was onmetelijk groot, peilloos diep, en ze bezat een onvoorspelbare heftigheid vol brute stormen en chaotische draaikolken. Dat maakte haar tot de ideale schuilplaats voor monsters en demonen, en ook tot een waar slagveld. De bekende vroegmiddeleeuwse legende over de zeventig jaar oude gedweë lerse monnik Sint Brandaan, vertelt over een opgelegde boetetocht vanwege gebrek aan geloof in de grootsheid van God. Samen met een groepje collega-monniken reisde Brandaan, die nogal laat leerde zeilen in een curragh, een ingevette huidboot van ossenhuiden, over de Noord-Atlantische Oceaan en trof daar 'een berg van doorschijnend kristal in zee' (een ijsberg), vriendelijke en onvriendelijke vreemdelingen, vreemde eilanden en enge creaturen. Vooral onder de gammele en lekke huidboot krioelde het van de huiveringwekkende gedochten; allemaal manifestaties van de duivel, die het op de achttien zeevarende broeders had gemunt. Negen jaar duurde de zeereis, waarna eindelijk de kust van Insulae Fortunatae werd

¹⁹⁸ Roeper, 'De Zee', in: *Bzzlletin*, nr. 289, maart 2004.

bereikt. Vermoedelijk wortelt het Brandaanverhaal in een Keltische mythe, gestoken in een christelijk jasje.¹⁹⁹

Er valt iets voor te zeggen om het oudtestamentische scheppingsverhaal in het boek Genesis op te vatten als een poging naam te geven en daarmee ordening te bieden aan een universum dat, zoals staat geschreven, woest en ledig was. 'En God noemde het droge aarde, en de samenvloeiende wateren noemde Hij zeeën.' Ongedifferentieerde chaos is nou eenmaal bedreigend voor een mens, en taal kan helpen het gevoel van dreiging te doen afnemen en dat van beheersing te versterken. Het oudtestamentische zondvloedverhaal, eerder aangehaald in verband met scheepstimmerman Noach, mag hier als voorbeeld dienen. De onstuitbare watermassa die God naar de aarde zond als straf en waarmee hij bijna zijn gehele schepping vernietigde, heeft zoals in een vorig hoofdstuk beschreven, in de Nederlandse aard ('na ons de zondvloed') als besef van zondigheid zijn sporen nagelaten. Niet in het minst dankzij de woorden van tuchting vanaf de kansel na een nieuwe vernietigende stormvloed, lees zondvloed.

Maar juist de Romantiek domesticerde de oude watermythen. De afschrikwekkendheid van de zee veranderde in fascinatie en inspiratie. Mysterie, gruwel, willekeur, onpeilbaarheid, straf en wat al niet, werden na 1800 geleidelijk van hun goddelijke dimensie ontdaan ten gunste van de esthetische beleving waarin het ongetemde in de natuur juist aantrekkingskracht krijgt.²⁰⁰ Zo schreef Immanuel Kant in 1790: 'Koene, overhangende en, als het ware dreigende rotsen, donderwolken die zich in de hemel opstapelen en die met bliksemschichten en lawaai oprukken; de oneindige oceaan in woede ontstoken, de hoge waterval van een immense rivier. We noemen deze fenomenen graag subliem omdat ze onze geestkracht boven elke middelmatigheid uittillen en in ons het vermogen blootleggen dat weerstand van een bijzondere aard kan bieden, een die ons de moed verschaft om het te kunnen opnemen tegen de schijnbare almacht van de natuur.'²⁰¹

Een kenmerk van de Romantiek was ook een ongebreidelde leeshonger en schrijfwoede. Die veellezerij nam na 1790 in burgerlijke en kleinburgerlijke kringen bijna epidemische vormen aan. Ze ging hand in hand met de opvatting dat kunst bevrijdt, als de leermeester van het leven hoort te fungeren en een tegengif tegen puur nuttigheidsbejag moet zijn.²⁰²

¹⁹⁹ Beulakker, *Noord van de zee*, 48-50.

²⁰⁰ Rond 1800 veranderde in Europa het denken over reizen. Was voorheen reizen economisch of religieus gemotiveerd, of hooguit iets voor de individuele avonturier, tijdens de Romantiek werden bijvoorbeeld de plezierreisjes vanuit Nederland naar Spa of Kleef geliefd. Aanvankelijk alleen weggelegd voor de elite, enkele decennia later ook voor het welgestelde deel van de middenklasse. Verschenen er voor 1800 al manuscripten van reisverslagen, pas in de 19^e eeuw verschenen er reisboeken met titels als *Reistogtje met de stoomboot naar Hamburg* en *Herinneringen aan Noordelijk Duitschland en Scandinavië*. Zie Roeper en Wildeman, *Reizen op papier*, 114.

²⁰¹ Citaat uit *Kritik der Urteilskraft* van Kant, vertaald en overgenomen door Yves van Kempen in 'Van de zee die huiver baart', in: *Bzzlletin*, maart 2004, 10. De filosoof Kant woonde en werkte zijn hele leven in de havenstad Königsberg. Hij reisde nooit en zag de zee enkel vanaf de wal.

²⁰² Safranski, *Romantiek*, 43.

Stond de zee tot in de 18^e eeuw voor monsters en demonen en andere duistere krachten, tijdens de Romantiek veranderden de mythen van inhoud en werden ze verhalen van en over mensen; opvoedende en esthetiserende verhalen. Verhalen die wel over het andere en vreemde, over gene zijde en goed en kwaad gingen, maar dat andere en bizarre maakte wel degelijk deel uit van het alledaagse bestaan. Zo is de hoofdpersoon in *De Vliegende Hollander* een kapitein die het in zijn hoofd haalde om juist op Goede Vrijdag, de sterfdag van Jezus, uit te varen. Ter hoogte van de beruchte rots en scheidslijn Kaap Hoorn zou de man hebben gezworen dat hij desnoods met behulp van de duivel zijn reis zou voortzetten. Die belofte was bij het Kwaad niet aan dovemansoren gericht; het werd een eeuwige reis. Bij Richard Wagner speelde het verhaal zich overigens in het hoge noorden af. Daar zou het spookschip, bemand door doden, met bloedrode zeilen, veroordeeld zijn tot recht in de wind te varen tot het einde der tijden.

In zijn *A Descent into the Maelstrøm* liet Edgar Allen Poe zijn schipper en tevens hoofdpersoon met een zeilkotter in een reusachtige draaikolk terechtkomen. 'Ik zag dat ons schip onderin de draaikolk niet het enige object was. Zowel boven als onder me zag ik delen van schepen, grote partijen timmerhout, hele bomen en nog allerlei kleinere zaken als meubels, kapotte kisten en vaten. Ook tolde in het schuim het wrak van een Hollandsche brik rond. Toen aarzelde ik niet langer, bond mezelf vast aan een leeg watervat en sprong van dek af.'²⁰³

Dat het middeleeuwse wereldbeeld (de strijd tussen goed en kwaad, zonde en goddelijke straf), in de eerste decennia na de Romantiek verschoof naar een mensbeeld waarin rede en waanzin centraal stonden, moge uit beide verhalen duidelijk zijn. Ik voeg hier nog een derde voorbeeld toe dat typisch 19^e-eeuws is. Een verhaal over goed en kwaad, de felle strijd tussen beide, maar bovenal een verhaal over waanzin en zielenpijn; romantische thema's die in de vorm van een gemiste liefde, diepe verbittering en verzengende haat worden gegoten. De Amerikaan Herman Melville (1819-1891) schreef zijn *Moby-Dick, or, The Whale* in 1851 en 1852, op basis van zijn eigen ervaringen aan boord van de walvisvaarder *Acushnet* uit New Bedford en het drama van de *Essex*, de walvisvaarder uit Nantucket Island die eind 1819 op de Stille Zuidzee door een potvis werd aangevallen en zonk.²⁰⁴ Melville laat een zekere Ishmael ('Call me Ishmael' is de openingszin van *Moby Dick*), een leraar uit Massachusetts, zijn saaie burgerbestaan vaarwel zeggen, naar Nantucket Isle afreizen, op de walvisvaarder *Pequod* aanmonsteren, en getuige zijn van de bijna metafysische strijd op leven en dood tussen de waanzinnige kapitein Achab en de Witte Potvis. Fantasiefiguur Ishmael overleeft de schipbreuk door zich in zee een vol etmaal aan een drijvende doods-kist vast te klampen. Eenmaal thuis schrijft hij zijn verhaal, een relaas van ultieme haat en gekte, tussen mens en dier, goed en kwaad, waarbij onduidelijk is wie en wat goed of kwaad is. Tijdens een eerder gevecht met de enorme Witte Walvis verloor kapitein Achab een been. Maar al had hij beide benen verloren, 'zelfs op twee houten poten zou hij het monster hebben nagejaagd met het doel het te doden'. Inmiddels had de potvis met 'zijn

²⁰³ Beulakker, *Reizen tot op het bot*, 36-37.

²⁰⁴ Beulakker, *De zee baart zorgen en verhalen*, 151-159.

verwoestende doemende kop die vreemd van links naar rechts slingerde' zijn aanval op het schip herhaald. Het hele optreden van de walvis toonde vergelding, gezwinde wraak en eeuwige haat. Maar wat de sterfelijke mens ook doen kon, het massieve witte stootblok van het voorhoofd van de walvis ramde de stuurboordboeg van het schip, waardoor zowel de mannen aan dek als de spanten het begaven. Achab in zijn sloep stond oog in oog met Moby Dick en wierp zijn harpoen. De getroffen walvis dook direct onder, en de lijn kwam vast te zitten in het potdeksel van de sloep. Toen Achab hem vrij kreeg, schoot de lijn in een lus om zijn hals. Zonder een kik te geven, sloeg hij overboord en voordat de anderen het in de gaten hadden was hij onder water verdwenen. Een ogenblik bleef de sloepbemanning roerloos staan; toen draaiden ze zich om. 'Het schip? Grote God, waar is het schip?'²⁰⁵

Nederland kreeg onverwacht begin 19^e eeuw zijn eigen portie maritieme romantiek, dankzij een uitgeschreven prijsvraag en de herinnering aan een oud zeeverhaal. Op 12 september 1818 loofde het bestuur van de Hollandsche Maatschappij van fraaije kunsten en wetenschappen,²⁰⁶ tijdens de algemene vergadering een gouden penning uit voor een dichtelijk tafereel van de fameuze overwintering van de Hollanders op Nova Zembla gedurende de winter van 1596 op 1597. Het voorstel hiertoe kwam waarschijnlijk van de afdeling Rotterdam, waarvan de dichtende verhandelaar Hendrik Tollens voorzitter was. Tollens' roem, ja zelfs verering als volkdichter, verbleekte al spoedig na zijn dood in 1856, maar in de Nederlandse cultuurgeschiedenis is hij op z'n minst een begrip dat staat voor huiselijke kneuterigheid en chauvinistische geest, kenmerkend voor Nederland in de eerste helft van de 19^e eeuw.²⁰⁷

Hendrik Tollens werd in 1780 in Rotterdam geboren als zoon van de eigenaar van een kwasten- en verfbedrijf. Al vroeg verzette hij zich tegen opvolging, hij wilde dichter worden, een groot en beroemd dichter en hij beproefde in zijn vrije tijd uiteenlopende genres: Bataafse strijdliederen, toneelkluchten, klassieke en burgerlijke drama's, herders- en volksliedjes, prozaverhalen. Tollens ontwikkelde zich als huiselijk en vaderlijk patriot tot een hoogst gewaardeerd volksdichter.²⁰⁸

Het vet aangezette nationalisme van die jaren was een tijdskenmerk, evenals het gezwollen taalgebruik en de vele gemeenplaatsen binnen de dichtkunst. Dit werd overigens in de eerste helft van de 19^e eeuw nauwelijks opgemerkt. Tollens leefde immers in een tijd van collectief beleefde nationale vernedering vanwege de Franse inlijving, temeer toen bleek

²⁰⁵ Melville, *Moby-Dick, or, The Whale*, 574-576.

²⁰⁶ Deze Hollandsche Maatschappij was een voortzetting, zij het sinds 1806 in gereorganiseerde vorm, van de Bataafse Maatschappij voor taal- en dichtkunst.

²⁰⁷ Huygens, inleiding op Tollens, *De overwintering der Hollanders op Nova Zembla in de jaren 1596 en 1597*, 7.

²⁰⁸ Tollens' onsterfelijkheid als dichter leek tijdens zijn leven vast te staan. Men vergeleek hem zelfs met Bilderdijk. Zelf geloofde hij dat zijn talent gering was en eigenlijk verbaasde hij zich over zijn roem. Kort na zijn dood en na de plaatsing van een standbeeld, velde literair criticus Busken Huet een dodelijk oordeel over het werk van de volksdichter. Zó afdoende dat de Tachtigers dit niet meer over hoefden te doen. Eigenlijk heeft niemand nadien nog een lans voor Tollens gebroken.

dat, nadat de Fransen in 1813 het veld hadden geruimd, de scheepvaart en de scheepsbouw sterk in verval waren geraakt. De Vierde Engelse Oorlog van 1780-1784 had de koopvaardijvloot al uitgedund, en als gevolg van het Continentale Stelsel gedurende de Bataafse Republiek, waarbij de zeehandel inklapte, waren veel schepen opgelegd (uit de vaart genomen). Omdat de reders op betere tijden wachtten, werd het bouwen van nieuwe schepen uitgesteld. Hierdoor moesten particuliere werven hun deuren sluiten, waarmee vakkennis verloren ging. De slechte situatie in de scheepsbouw duurde tot in de jaren 20 van de 19^e eeuw, een lange restauratieperiode dus. De Nederlandse koopvaardijvloot bijvoorbeeld telde in 1824 1050 schepen, ruim dertig jaar later waren het er tweeënhalf maal zoveel.

Niet verwonderlijk dat het zoeken naar identiteit en troost de blik op het roemruchte verleden deed richten: de geïdealiseerde Gouden Eeuw; een eeuw van rijkdom, macht, buitenlandse bewondering en een galerij aan helden. Tollens oogstte daarom tussen 1804 en 1813 veel waardering voor zijn dicht- en prozastukken als 'Hugo de Groot', 'De dood van Egmond en Hoorne', 'Willem de Eerste', 'Zegegang na de overwinning bij Nieuwpoort', 'Jan van Schaffelaar' en 'Het turfschip van Breda'.²⁰⁹ Toch leende, in de ogen van Tollens, geen verhaal zich beter om de grootsheid van Holland te illustreren dan de overwintering op Nova Zembla: dat machtige avontuur dat plaatsvond in een onherbergzame en onbetreden wereld, bevolkt door witbehaarde hongerige monsters en met dappere zeelieden als Barentsz en Van Heemskerck in de hoofdrol. Een epos dat bovendien plaatsvond op de drempel van die sublieme Gouden Eeuw, het móest wel als gedicht uit de pen van deze volksdichter vloeien.

'Tafereel van de overwintering der Hollanders op Nova Zembla in de jaren 1596 en 1597' kwam in 1819 uit. Volgens veel tijdgenoten plaatste het gedicht Tollens in het hart van de wereldliteratuur. Opmerkelijk genoeg kende Tollens de informatiebron van de roemruchte overwintering niet: het verslag van Gerrit de Veer, commies aan boord en vertrouweling van algemeen gezagvoerder Barentsz. Hier wreekte zich dat Tollens wel een belangstellende leek, maar geen historicus was. Zo is het een anachronisme dat hij in de aanhef van zijn epos Barentsz, De Houtman en Van Noort in een adem noemt. Het idee om het overwinteringsverhaal door middel van een groots opgezet gedicht nieuw leven in te blazen, steunt in plaats van op het reisverslag van De Veer waarschijnlijk op het gedicht 'De Hollandsche Natie' uit 1812 van de hand van Jan Frederik Helmers. 'Verlaat, o Zangster! thans het gloeiend zonnespoor, En dring met Nêerlands lof tot aan de Noordpool door.'

Tollens' inzending, het tafereel van de overwintering, naar aanleiding van de uitgeschreven prijsvraag door de Hollandsche Maatschappij, won de gouden penning. Tollens had één concurrent, de jonge dichter Withuys. Kennelijk durfde verder niemand het tegen de geliefde volksdichter op te nemen. Het gedicht begint zo: 'Nog hield het schriklijk pleit van dwang en vrijheid aan; Nog droeg der vaadren erf de Spaansche legervaan en dronk om strijd het bloed van landzaat en van vreemden; De kneuzende oorlogsvracht beploegde Vlaandrens beemden, En Neerlands weeke grond hijgde onder 't wigt van wee.'

²⁰⁹ Ibid., 12.

Het epos vertelt over de derde reis, tevens de derde mislukking, naar het noorden, in de hoop een doorgang naar China te vinden. Het verhaalt over vastraken in het onmetelijke ijs, het bouwen van 't Behouden Huys, over poolkou en ijsberen die samenspannen en de groep overwintersaars naar het leven staan. Het is een heldendicht, over 'wakker Volk', 'de kloeke Rijk' en 'de schrandere Barentsz'. Onderwijl zou de noordreis wel 'Neerlands vlag aan Europa de doortocht wijzen'. Het Tafereel is ook een gedicht met een reeks historische onjuistheden. Zo vertrok Barentsz niet van de rede van 'Tessel', maar van Vlieland, en overleed hij niet in 't Behouden Huys, maar op de terugweg in een sloep op zee. De slotregels van het Tafereel luiden als volgt: 't Erkentlijk vaderland, door liefde en vreugd gedreven, Neemt weer zijn kindren op, die uit den dood herleven; Vergeldt hen, juicht hen toe, strooit lauwren voor hen heen, En rekent d'uitslag niet, maar telt het doel alleen.' Dat geromantiseerde erkentelijke vaderland was nader beschouwd een heel nuchter en zakelijk vaderland; de mannen die het mislukte avontuur overleefd hadden, kregen slechts een minimumloon, dus zonder toeslag, omdat China niet was bereikt. De weduwe van Barentsz moest bij de Staten van Holland herhaaldelijk aankloppen om ondersteuning voor zichzelf en haar vijf kinderen. Volgens een resolutie van 17 maart 1598 werd dit verzoek geweigerd.²¹⁰ Zoals Safranski al aanhaalde, schreef Novalis dat romantisering betekenis geven is, opdat het banale verheven wordt. De werkelijkheid was immers dat alle drie poolreizen mislukten en de weduwe van de hoofdrolspeler geen geld kreeg. Het dichtwerk over Nova Zembla van Tollens kan beschouwd worden als uiting van plaatsvervangende moed van een volk dat heimwee koesterde naar het verleden en onzeker was over de toekomst. De Republiek was voorbij, de nieuwe natie Nederland had weliswaar een koning, maar zat economisch aan de grond en was politiek en bestuurlijk onstabiel. Het Behouden Huys-gedicht verbeeldde zeemanschap, ondernemingszin en avontuur, volharding en eensgezindheid. Tollens en zijn pen waren haast nationaal bezit. Tijdens talloze avonden las en herlas de Nederlander hem in knusse huiselijkheid, of droeg men zijn gedichten voor. Sommigen lukte het om het Tafereel geheel uit het hoofd voor te dragen. De 'dichter des

²¹⁰ Huygens, in Tollens, 35. In 1871 zeilde de Noorse robbenjager Elling Carlsen rond de noordpunt van Nova Zembla, ging aan land en trof er de restanten van het Behouden Huys aan. Deze ontdekking kwam een aantal Nederlandse marineofficieren ter ore, waardoor zowel de overwintering op Nova Zembla als het gedicht van Tollens opnieuw belangstelling kreeg. Een groepje notabelen richtte spoedig na de vondst van Carlsen een 'Voorloopig Comité' op met als doel 'een dringend beroep op de Natie en de Regering te doen zorg te besteden aan ons rijke Arctische verleden'. Er moest een gedenksteen op Nova Zembla worden geplaatst, 'want de plaatsing van eene gedenksteen met inschrift is eene stille eenvoudige hulde aan onze onversaagde voorvaderen'. ZKH prins Hendrik nam welwillend het beschermheerschap van het definitieve 'Comité voor de IJsvaart' op zich. Dankzij giften en inzamelacties kon de schoener *Willem Barentsz* in Amsterdam worden gebouwd; het liep op 6 april 1878 van stapel. Zeven reizen maakte de schoener, en tweemaal werd er langs Nova Zembla gezeild. Maar tegenslag en onkunde verhinderden dat men voet aan land zette; de gedenksteen bleef aan dek. Zie Beulakker, *Noord van de zee*, 174-179. De zeeweg ten noorden van Rusland kreeg eind 19^e eeuw de naam Noordoostpassage. In de zomer van 2002, ruim vierhonderd jaar na Barentsz, zeilden het Franse jacht *Vagabond* en het Duitse jacht *Dagmar Aaen* door de Noordoostpassage. In de zomer van 2009 lukte dit ook twee Duitse vrachtschepen, zonder de hulp van ijsbrekers; de opwarming van de aarde had voldoende ijs doen smelten.

Vaderlands' bleef populair tot halverwege de 19^e eeuw. Van het Tafereel verscheen in 1855 een zesde druk. Waarschijnlijk zorgde vooral duurzaam schoolgebruik ervoor dat er tussen 1860 en 1878 nog vijf drukken op de markt kwamen.²¹¹

Tollens overleed eind oktober 1856. Zijn zeventigste verjaardag, zes jaar daarvoor, leek op een nationaal feest. Het is niet bekend of 'de watersportprins' (prins Hendrik) het Nova Zembla-dichtwerk van de Rotterdammer Tollens had gelezen of horen voordragen, maar het bestaan ervan moet hem ongetwijfeld bekend zijn geweest. Feit is dat toen prins Hendrik in 1841 tijdens het diner in het stadhuis van Rotterdam aan kapitein-ter-zee en directeur van de plaatselijke marine Q.M.R. Ver Huell vroeg of het mogelijk zou zijn de Heeren eere-sloeproeiers de kern van een op te richten watersportvereniging te laten vormen, met het doel 'den ijver en lust tot volmaking van den scheepsbouw en alles wat betrekking tot het zeewezen heeft, meer en meer op te wekken en aan te moedigen', hij op dat moment volledig in de geest van Tollens sprak – al speelden economische overwegingen bij de prins een grotere rol. Toen Tollens overleed, telde Nederland zes watersportverenigingen. En naast het aantal roei- en zeilwedstrijden op binnenwater, groeide ook het aantal toertochten met plezierjachten op de Zuiderzee, op de eerste plaats vanuit Amsterdam richting Hoorn en Enkhuizen, maar ook vanuit de Friese zeehavens. De (Zuider)zee was dankzij 'de romantische omslag' halverwege de 19^e eeuw inmiddels meer geliefd dan gevreesd, en daarmee toegankelijker geworden voor het plezier. Het dramatische proces van industrialisering en modernisering dat reeds voorzichtig gaande was, zou een eeuw later 'die verschrikkelijke en angstaanjagende zee' zelfs bevaarbaar maken voor een breed publiek.

4b. Magisch scheepssier

Rotstekeningen uit de steentijd in Egypte en Nubië van meer dan vijfduizend jaar geleden, laten geroeide schepen zien met een hoge slanke voorsteven die in een gehoornde kop van een niet te identificeren dier uitloopt. Ook in het ruim drieduizend jaar oude graf van de Egyptische farao Toetanchamon wordt op een scheepsmodel een soortgelijk beschilderd dier weergegeven. Het is bekend dat Egyptische scheepsbouwmeesters de voor- en achtersteven van hun staatsieschepen opluisterden met uitgesneden lotusbloemen, binnen de Egyptische godenverering de dragers van de heilige vogel en de zonnescijf. Voorts voerde men in de schepen van hooggeplaatste personen op de Nijl op de achtersteven beelden van goden mee. De goddelijke farao werd in een wit staatsiejacht geroeid met in het midden een rijkelijk versierde zetel met baldakijn en aan weerszijden van de voorsteven een oculus. Beide alziende ogen hadden vermoedelijk de taak waakzaam te zijn. Dergelijke ogen zitten vandaag de dag nog op Portugese, Braziliaanse, Italiaanse, Indische en Chinese vissersboten.

Ook Griekse en Romeinse zeevarenden hadden bloemen- en dierenmotieven op hun schepen, en ook zij namen beelden van hun goden en godinnen mee de zee op om het lot

²¹¹ In 1861 verscheen het gedicht in het Fries, vertaald door H.G. van der Veen. Zie Huygens, in Tollens, 50.

gunstig te stemmen. Overbekend zijn voorts de drakenkoppen op de hoog oplopende stevens van de ranke Vikingschepen. En, om de opsomming niet te lang te maken, op het bekende tapijt van Bayeux uit de 12^e eeuw, waarop de invasie van Engeland onder leiding van Willem de Veroveraar wordt weergegeven, zijn schepen afgebeeld met dierenkoppen als stevenversiering.²¹²

Als we na een reuzenstap door de geschiedenis bij de Statenjachten, Stadsjachten, VOC-jachten en speeljachten van de Republiek der Zeven Verenigde Provinciën belanden, alle rijk gedecoreerd zoals eerder beschreven, dan hebben we weliswaar in de gauwigheid 6500 jaar overbrugd, maar staat de worteling in een zeer oude traditie buiten kijf. Het neusje van de zalm op het gebied van scheepssier was het beeldwerk op de jachten van buitenlandse vorsten, de stadhouders, en de bevelhebbers van de admiraliteit. Krijgsfiguren, Mars en Neptunus met bijfiguren, een bonte mengeling van allerhande zeewezens, wapentuig; de spiegel en de boeg, de boorden en het paviljoen waren ermee overladen. Waarschijnlijk spande Johann Wilhelm, de keurvorst van de Palts, aan het einde van de 17^e eeuw de kroon met de verscheidene jachten die hij in Amsterdam en Rotterdam bestelde. Deze vorstelijke jachten werden 'in alle delen seer rijckelijck uitgewerkt, alom bezet met snijwerck, vergult en seer kostelijck geverft'. De Rotterdamse beeldhouwer François van Douwe verzorgde alle beeldwerk op deze vorstelijke jachten: op de boeg een leeuw, op de spiegel een wapenschild met daaromheen trommels, hoorns en krijgsattributen, op de zijboorden dolfijnen en kransen. Vanzelfsprekend was een gewone loopplank voor een vorstelijk jacht niet gepast. Toen Van Douwe en zijn meestertimmerman enkele jaren later de opdracht kregen een dergelijke plank voor een jacht van de koning van Portugal te versieren, berekende hij 3000 gulden, een bedrag waarvoor in die jaren de afgebouwde romp van een schip kon worden aangeschaft.²¹³ Versieringen waren ook standaard op speeljachten, hoe klein ook. Op scheepsmodellen, schilderijen, etsen of schepentableaus van tegelschilders worden speeljachten meestal afgebeeld met betrekkelijk eenvoudige wapenschilden met lofwerk, engeltjes, draperieën of andere ornamentele randen. Beeldde het alziend oog of de haan voorop de boeg waakzaamheid uit, de leeuw en het krijgstuig stonden voor macht en onoverwinnelijkheid, de adelaar voor snelheid, de dolfijn voor speelsheid en geluk, terwijl vergulde krullen en tierlantijnen rijkdom en succes toonden. Sier op schepen aanbrengen heeft mogelijk altijd tot doel gehad een boodschap over te brengen. Op speeljachten was die boodschap naast traditie ook het accentueren van distinctie, de presentatie van uitzonderlijkheid en succes in het leven, van goede stand, en van de verfijnde smaak die daarbij hoort. Vandaag de dag vinden we deze versieringen terug op traditionele jachten, de zogenoemde rond- en platbodems.²¹⁴ Versiering, het woord zegt het

²¹² Schokkenbroek en Zonneville-Heyning, *Kunst op het water, Nederlandse scheepssier 1650-1850*, 5.

²¹³ *Ibid.*, 23.

²¹⁴ Het gaat hier om houten schepen en dan ook nog om sier aan de buitenkant. Hout was een voorwaarde voor alle genoemde versieringen van zeeschepen, binnenschepen en plezierjachten. Met de overgang in de scheepsbouw van hout naar ijzer en later staal, in samenspel met de doorbraak van de industriële revolutie

al, is iets extra's, niet direct functioneel, vorm in plaats van inhoud, zelfs overdaad. Technisch en functioneel beschouwd is versiering overbodige flauwekul en soms zelfs nadelig, omdat het in de weg zit, de snelheid beperkt of het schip verzwakt. Sociaal-psychologisch daarentegen heeft het een belangrijke functie. Versiering verhoogt de herkenbaarheid, geeft het schip en daarmee de eigenaar iets unieks, toont diens goede smaak; kortom: versiering maakt verschil, doet onderscheiden, fungeert als visitekaartje.²¹⁵ In een intrigerend artikel schreef filosoof en kunstcriticus Walter Benjamin begin jaren 30 van de vorige eeuw dat de receptie van kunstwerken vooral met twee polaire accenten plaatsvindt. Het ene accent ligt op de cultuswaarde, het andere op de tentoonstellingswaarde. Historisch gezien begon, aldus Benjamin, de artistieke productie met scheppingen die in dienst stonden van de cultus. Bij deze scheppingen ging het er meer om dat ze voorhanden waren dan dat ze gezien werden. De eland bijvoorbeeld die de mens in het stenen tijdperk op de wanden van zijn grot afbeeldde, was een magisch instrument. De kunstenaar stelde de eland weliswaar aan zijn medemens tentoon, maar voor alles was zijn schepping aan de geesten toebedacht. De cultuswaarde dringt als het ware aan op het verborgen houden van het kunstwerk. Zo waren of zijn bepaalde godenbeelden alleen voor de priester toegankelijk, blijven bepaalde madonnabeelden bijna het hele jaar bedekt, en zijn sommige sculpturen aan middeleeuwse kathedralen voor de toeschouwer op de begane grond niet zichtbaar. Met de emancipatie van de verschillende artistieke procedés uit de schoot van het ritueel, schreef Benjamin, nemen de gelegenheden om hun producten tentoon te stellen toe. De mogelijkheid een borstbeeld te laten zien dat overal heen verzonden kan worden, is groter dan die van een godenbeeld dat zijn vaste plaats in het binnenste van de tempel heeft. De mogelijkheid om een paneelschildering tentoon te stellen is groter dan die van een mozaïek of fresco dat eraan voorafging. Met de uiteenlopende methoden van technische reproductie van een kunstwerk is de mogelijkheid het tentoon te stellen zo enorm toegenomen, dat de kwantitatieve verschuiving tussen zijn beide genoemde polen net als in de oertijd in een kwalitatieve verandering van zijn wezen omslaat. Zoals ooit, schreef Benjamin, het absolute gewicht dat op zijn cultuswaarde lag, in eerste instantie een instrument van de magie werd, dat men in zekere zin pas later als kunstwerk herkende, zo wordt tegenwoordig het kunstwerk door het absolute gewicht dat

halverwege de 19^e eeuw, verdween het versieren ten gunste van strakke functionele lijnen. Daarbij moet gezegd worden dat de 'spiegelpraalverdwaazing' al begin 18^e eeuw op z'n retour was. Boegbeelden wisten zich als vreemde anachronismen aan de klipperstevens van schepen met hoge stoompijpen en radarkasten nog een tijd te handhaven gedurende de overgangstijd van zeil naar stoom. Wie overigens wil genieten van nog varende sloopssier moet 's zomers in Friesland zijn. Daar zeilt het merendeel van het maritieme erfgoed dat ons land rijk is: boeiers, tjotters, Friese jachten, Staverse jollen, schouwen, aken en meer. Deze schepen zijn vaak rijkelijk voorzien van verguld en beschilderd houtsnijwerk als mastwortels, helmstokken, vlaggenstokknoppen, roerleeuwen, roerknoppen, mastborden en bedelbalken. De eigentijdse vormen van sloopssier bij moderne jachten komen later in deze studie aan bod. Zie Kruissink, *Sloopssier*, 7, 81.

²¹⁵ In zijn klassieke studie *The Theory of the Leisure Class* uit 1899, wees de Amerikaanse socioloog van Noorse afkomst Thorstein Veblen, op de absurde neiging van de Amerikaanse superrijken zich demonstratief te omringen met overbodige, geldverslindende luxeartikelen. Hij noemde dit 'conspicuous consumption': uitzonderlijk succes in je leven demonstreer je door geld onbeperkt in het water te gooien.

op zijn tentoonstellingswaarde ligt, een schepping met geheel nieuwe functies, waartussen de ons bewuste functie, de artistieke, later misschien als een bijkomstige zal worden herkend.²¹⁶

Het is niet moeilijk om een schier eindeloze opsomming te geven van de sierkunst op schepen die de functie had goden, geesten en demonen op afstand te houden, gunstig te stemmen en zich ertegen te beschermen. De voorbeelden die ik al gaf kunnen worden aangevuld met ogen op geschilderde zeegaande schepen in de graftempels van farao's, op een kleimodel van een Cypriotisch vaartuig, op schepen op Griekse vazen en dieren op amuletten. Mogelijk waren de Egyptenaren de eersten die cultussymbolen als valken, sperwers en adelaars op de jachten van de farao's verwerkten in beschilderde ornamenten op hun schepen. Maar ook Assyriërs, Feniciërs, Carthagers, Grieken, Romeinen, Vikingen en middeleeuwse hertogen versierden hun oorlogsschepen, vrachtschepen, dodenschepen of praalschepen, koggen, kraken en karvelen met reëel bestaande of verbeelde dieren.²¹⁷

Hoe en wanneer de accentverschuiving van de ene pool naar de andere pool, van de cultuswaarde naar de tentoonstellingswaarde plaatsvond, valt moeilijk te zeggen. Echter, wil men in de scheepvaarthistorie voor die stap naar tentoonstellingswaarde een baken plaatsen, dan kan dat in het jaar 1637, en wel in de haven van Woolwich, Engeland, waar het grootste koningsschip ooit gebouwd van stapel liep. Het oorlogsschip *Sovereign of the Seas*, in opdracht van koning Charles II voor hemzelf gebouwd, was op dat moment het grootste schip ooit op een Britse werf gebouwd. De driemaster was voorzien van een overdaad aan vergulde versieringen waartegen Trinity House, het hoogste gezagsorgaan van de Engelse scheepvaart, zich al vanaf de aanvang van de bouw had verzet omdat het de zeewaardigheid zou aantasten. De *Sovereign of the Seas* was niet zoveel langer maar wel aanzienlijk pompeuzer dan het Zweedse lineschip *Wasa*, symbool van de macht van Zweden en de grootsheid van koning Gustaaf Adolf II. Deze *Wasa* was veredeld met ruim zevenhonderd sculpturen en ornamenten. Tijdens de allereerste proefvaart in 1628 in de wateren voor Stockholm, helde het schip tot verbijstering van de duizenden toeschouwers tijdens een windvlaag sterk over, sloeg om en zonk. Een kans voor Charles II om met een beter en imposanter schip te komen. *Sovereign of the Seas* telde dan ook het dubbele aantal kanonnen.²¹⁸ Het drijvende Engelse pronkstuk illustreerde, om de terminologie van

²¹⁶ Benjamin, *Het kunstwerk in het tijdperk van zijn technische reproduceerbaarheid*, 18-19. De Duitse filosoof en kunstcriticus Benjamin onderzocht in zijn *Drei Studien zur Kunstsoziologie* (1955), in hoeverre de kunst in zijn geheel en kunstwerken in het bijzonder wezenlijke, dus kwalitatieve veranderingen, hebben ondergaan als gevolg van nieuwe reproductietechnieken, te beginnen met de lithografie en later fotografie en film. De eerste publicatie van zijn opstel vond in 1936 plaats.

²¹⁷ Kruissink, *Scheepssier*, 9-22.

²¹⁸ In 1961 werd de *Wasa* gelicht. *Sovereign of the Seas*, die na verbouwingen *Royal Sovereign* ging heten, brandde in 1696 tot op de waterlijn af. Oorzaak was een omgevallen kaars.

In Europa begon het jachtbezit van vorsten in 1660, toen Charles II, zoals eerder vermeld, zijn eerste speeljacht, de *Mary* (100 ton), van het Amsterdamse stadsbestuur cadeau kreeg. In de jaren erna liet deze Engelse koning nog vijftien jachten bouwen. Dit schiep een precedent; een groot aantal vorsten volgde, zij

Benjamin te gebruiken, dat de tentoonstellingswaarde in de 17^e eeuw de plaats van de oude cultuswaarde had overgenomen. Het geloof in demonen in de vorm van diepzeemonsters had in de Hanze-tijd sterk aan betekenis ingeboet, waardoor godenbeelden, drakenkoppen of het waakzame oog als schild tegen onheil overbodig waren geworden. In de 17^e eeuw werden tussen de grote zeevarende naties de handelsbelangen verdedigd. Daartoe dienden de sterkte van de krijgsvloot, het aantal kanonnen en de rijkdommen van de natie. Ook het aanzien van de vorst droeg een flinke steen bij. Het tentoonstellen van koninklijke privéjachten met gouden versiering was een vorstelijk visitekaartje. Nederland kende geen koning tot 1813, wel stadhouders met koninklijke allure. Stadhoudelijke jachten en Prinsenjachten prijken dan ook aan de top van de weeldelijst van jachten in de Republiek.

4c. De functionele vorm van de snoek, Folkert N. van Loon (1775-1840)

Op 15 januari 1698 kreeg timmerleerling Pieter Migaylof van scheepstimmerman Gerrit Claesz Pool een getuigschrift waarin hij verklaarde dat Pieter 'hem de tyt van zijn edele verblyf alhier als een neerstig en kloeck timmerman heeft gedragen, zoo int sloeven, stoot houten toeleggen, afcrabben, voegen, hacken, slegten, braeuwen, schaven, boren, zagen, planken en stoethouten branden, en tgeen en goet, en heel deftig timmerman behoort te doen'.²¹⁹ Drie dagen later vertrok Peter de Grote, alias Pieter Migaylof, naar Engeland om op de admiraliteitswerf van Deptford aan de Theems aan een tweede leerperiode te beginnen. Tsaar Peter de Grote gebruikte in Zaandam korte tijd een schuilnaam, en al was de Russische vorst dankzij zijn lengte en nerveuze tic in zijn gezicht door zijn omgeving reeds ontmaskerd, zijn leermeester kon een grap kennelijk wel waarderen. Ondanks de leerzame periode aan de Zaan en het ontvangen getuigschrift was Peter de Grote niet tevreden. Dat kwam door het ontbreken van de nodige theoretische kennis destijds in het scheepsbouwvak in de Republiek. Vooral in Amsterdam en aan de Zaan bouwde men schepen 'op het oog', in plaats van volgens tekeningen. Hierdoor ontbraken gegevens over maten en verhoudingen, werd er weinig gerekend en was er amper standaardisatie. Dit verschilde van de scheepsbouw in het zuiden: Middelburg, Veere of de Maassteden. In het Noorderkwartier bouwde men 'op z'n Hollands', men noemde het ook wel 'vanuit de huid'. Later kreeg deze bouwwijze vooral de naam 'schaalbouw', in tegenstelling tot de 'spantenbouw' van beneden de grote rivieren. Het begin van de bouw van een schip was bij beide methoden hetzelfde: eerst werd de kielbalk geplaatst, die de lengte van het schip bepaalde, vervolgens richtte men de voor- en achtersteven op en werden de zandstroken, de eerste huidgangen van het vlak aangebracht. Daarna liepen de bouwwijzen uiteen. De karveelbouw, die een schip met

het met een kleinere jachtvloot. Wel werden de jachten almaar groter; men wilde wellicht niet voor elkaar onderdoen. Onder de lange regeerperiode van koningin Victoria vond de overgang naar stoom plaats. Haar laatste jacht verplaatste 5500 ton. In 1953 werd de imposante *H.M.Y. Britannia* te water gelaten, het laatste Britse koninklijke jacht. Kemp, *Ships and the Sea*, 730, 731: 'The history of the Royal yachts of other nations follows that of Britain in general pattern. They can be said to represent the symbol of royalty at sea, gracious vessels specially designed to uphold the dignity and ceremonial associated with state visits by royalty to other nations.'

²¹⁹ Giltaij, *Lof der zeevaart*, 394.

een gladde huid, een eierschaal, opleverde en een alternatief was voor de traditionele overnaadse bouw, was vanuit Zuid-Europese landen geïmporteerd en ook in de Republiek populair geworden, inclusief het gebruik van spanten. Alleen in het Noorderkwartier hield men vast aan de oude bouwwijze. Daar bouwde men eerst de lege romp af en versterkte deze vervolgens aan de binnenkant met allerlei ruwe en goedkope stukken hout. Juist dit laatste maakte schaalbouw in vergelijking met spantenbouw goedkoop. De romp van een schip kon gemiddeld dan ook na drie maanden te water. Amsterdam had hier weliswaar decennia lang van geprofiteerd, maar de Amsterdamse admiraliteitswerf had er wel een slechte naam door gekregen.

Die bouwverschillen binnen de Republiek waren mogelijk omdat vooral de bouw van vrachtschepen amper standaardisatie kende. De grootte, breedte en diepgang van een te bouwen schip werden vooraf afgesproken, maar verder hanteerden de bouwmeesters niet meer dan een handvol vuistregels omtrent de breedte en de holte,²²⁰ met als gevolg dat ieder schip weer anders was. In de praktijk resulteerde dit nogal eens in goed of slecht 'uit de bijl gevallen'.

Bouwen op het oog in plaats van vanaf een tekening betekende dat er grote kwaliteitsverschillen voorkwamen en dat het ene schip goed en het andere slecht zeilde. Dit deed de naam van de Nederlandse scheepsbouw geen goed, wat voor veel kritiek en geharrewar zorgde. Met de benoeming van de Engelse scheepsbouwer Thomas Davis en zijn assistenten Charles Bentam en John May, hakte de admiraliteit van Amsterdam de knoop door. De kwaliteit van de schepen moest worden verbeterd en dat kon het best met Britse oorlogsschepenbouwers waar toch al veel contact mee was. De oorlogsschepen moesten tevens ranker, lichter en dus sneller worden, zoals die van de Engelsen.

Het eerste schip dat Davis en zijn mannen in 1728 te Amsterdam bouwden, was de *Provincie Utrecht*. Het verschil was meteen duidelijk: het oorlogsschip had in plaats van de traditionele platte spiegel een rond achterschip. Toen het schip het jaar erop tijdens een zeilwedstrijd bij Portsmouth niet onderdeed voor een Engelse tegenstander, was de tevredenheid groot.²²¹ Eerder dan Amsterdam had de admiraliteit van Rotterdam al voorgesteld een Engels scheepsbouwer als 'Generaal Directeur van den Staatsbouw' aan te stellen, maar de andere admiraliteiten gingen hier niet mee akkoord.

Vanaf 1700 begonnen Engelse, maar ook Franse scheepsbouwers, over hun ambacht meer en meer te theoretiseren, te tekenen en te beschrijven, in de hoop de perfecte mix van diepgang, stabiliteit, de plaats van de kanonnen, wendbaarheid en snelheid te vinden. Dit leidde onder andere tot de definitieve doorbraak van de spantenbouw.²²²

²²⁰ Muller, (Red.), *Hoorn en de zee*, 205-210.

²²¹ Daalder, (Red.), *Maritieme geschiedenis van Nederland*, 70-72. De Oost-Indiëvaarder *De Amsterdam*, waarvan een replica bij het Nederlands Scheepvaartmuseum in Amsterdam ligt, is in 1742 voor de VOC ontworpen door Charles Bentam. Deze Bentam had de positie van Davis overgenomen, die ontslag had genomen. Hij was als Engelsman beter bestand tegen de jaloezie en tegenwerking uit zijn omgeving.

²²² Tussen 1702 en 1783 zwaaide de scheepsbouwfamilie Van Zwijndrecht de scepter op de admiraliteitswerf van de Maze te Rotterdam. Leendert van Zwijndrecht, die in 1757 zijn *Verhandeling van*

Taai scheepsbouwconservatisme, een vierde Engelse Oorlog, de strijd tussen orangisten en patriotten, de Bataafse Republiek gevolgd door de inlijving bij Frankrijk, het continentaal stelsel waardoor op gezag van Napoleon alle handel met Engeland verboden was; het pakte voor Nederland allemaal rampzalig uit en zorgde ervoor dat de koopvaardijvloot en navenant de scheepsbouw verkommerden en de heimwee naar de gouden tijden van ruim een eeuw terug opbloede. Het was koning Willem I die, autoritair en rechtlijnig, maar met kennis van scheepszaken, na 1813 de scheepsbouw en daarmee de economie weer op de rails hielp. Als zoon van de in 1795 naar Engeland uitgeweken stadhouder Willem V had de nieuwe vorst de technische en economische ontwikkelingen van de scheepvaart aan de overkant van de Noordzee van dichtbij leren kennen. Ontwikkelingen in een land dat koploper was in de industriële revolutie en waar de zeilvaart langzaam werd ingehaald door de stoomvaart.

In 1823 werd bij Koninklijk Besluit een premiestelsel ingevoerd voor nieuwe schepen van minimaal 300 ton, de reders werd daarbij een subsidie van circa 10 procent van de scheepsbouw prijs in het vooruitzicht gesteld. Het jaar daarop werd de Nederlandsche Handel-Maatschappij (NHM) opgericht die verplicht werd enkel vrachtschepen die onder Nederlandse vlag voeren te charteren tegen een vastgesteld tarief. Zo verscheepte de NHM de agrarische opbrengsten die eerst van Java naar Batavia waren vervoerd, naar Nederland tegen riantere prijzen. Het resultaat was dat de vaart op Java een groot aandeel ging innemen in de totale Nederlandse scheepvaart en rond 1850 bijna de helft van de capaciteit van de vloot in de koloniale vaart zou uitmaken.²²³

Economisch zorgelijke tijden en stagnerende scheepsbouw zetten aan tot inventiviteit. In 1820 publiceerde de Fries Folkert Nicolaas van Loon (1775-1840) een boek met de titel *Beschouwing van den Nederlandschen Scheepsbouw met betrekking tot deszelfs zeilaadje* ('zeilaadje' staat voor 'zeilcapaciteiten'). Het boek van bescheiden omvang was geschreven naar aanleiding van een prijsvraag van de Nederlandsche Huishoudelijke Maatschappij te Haarlem, waarmee beoogd werd ideeën te ontwikkelen waarmee de scheepvaart haar voordeel kon doen. De inzending van zijn boek leverde Van Loon de hoofdprijs op: een zilveren medaille, tien gouden dukaten en de kans om de bekroonde verhandeling te publiceren. Onder de talrijke positieve reacties op het winnen van de prijs en de publicatie van het boek, zat ook de opdracht van 'de Heeren van Zaandam' voor een ontwerp van een driemast kofschip, en wel volgens het door Van Loon gepropageerde 'loeflijnprincipe'. Het ontwerp werd vervolgens daadwerkelijk gebouwd en voor de houtvaart op Riga ingezet. Een schaalmodel van het kofschip, door Van Loon zelf gebouwd, was in 1825 op een Haarlemse

den Hollandschen Scheepsbouw publiceerde, en een hoge positie op de Rotterdamse admiraliteitswerf bekleedde, ontwierp al eerder schepen met behulp van strokende spanten- en lijnenplannen, terwijl zijn broer Pieter, baas op de Rotterdamse VOC-werf, experimenteerde met sleeptankproeven. Zie Vandersmissen, 'Folkert van Loon, schakel tussen wetenschap en ambacht', in: *Spiegel der Zeilvaart*, nr. 2, 2004 en Vandersmissen, *De toverfluit in de scheepsbouw*, een inleiding voor William Froude/KNVTS.

²²³ Gaastra, 'Vragen over de koopvaardij. De 'Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot' uit 1874 en de achteruitgang van de handelsvloot', 5.

tentoonstelling te bezichtigen. De driemaster beviel zo goed dat de reders in 1828 nog zo'n schip lieten bouwen. Met het loeflijnprincipe doelde Van Loon op de vloeiende horizontale lijn halverwege de kiel en de waterlijn, die als hoofdlijn doorslaggevend zou zijn bij de bepaling van de vorm van het onderwaterschip. Als reactie op de traditionele stompe boegen van de vrachtschepen uit zijn tijd, bepleitte Van Loon een loeflijn die een scherpe entreehoek maakte, waardoor de boeg tijdens de vaart het water gemakkelijker zou kunnen splitsen om het schip door te laten.

Het zogenaamde loeflijnprincipe was welbeschouwd een belangrijk protest dat Van Loon uitte tegen de staat van de Nederlandse scheepsbouw. Niet het 'ervaren oog' moest maatgevend zijn, maar het doordachte scheepsontwerp op papier, dat zijn vorm moest hebben gekregen na lang experimenteren, rekenen en zeilervaring.²²⁴

Twee jaar voor zijn dood in 1838, verscheen Van Loons tweede boek: *Handleiding tot den Burgerlijken Scheepsbouw*. In het voorwoord schreef hij opnieuw dat het zijn bedoeling was 'om aan een schip zoodanige gedaante te geven, dat het snel zeilt, ligt te besturen valt, en tevens aan de vereischten van deszelfs bestemming beantwoordt'. Waarna hij vervolgde dat zijn 'opgaaven en mededelingen' niet voor de marine en de bouw voor de oceanvaart is bedoeld, maar voor 'den burgerlijke Scheepsbouw'. Hij bedoelt 'vaartuigen van kleineren omvang en eene andere bestemming', en stelt dat het daarmee 'inderdaad zeer gebrekkig is gesteld; voor dezen is, in vergelijking met de bouworde van huizen en vastigheden, wat maat en regel in het algemeen betreft, elke poging tot verbetering van belang.'

Van Loon verbaasde en ergerde zich dan ook aan het feit dat 'dankzij de regering en onzen geëerbiedigde Koning de burgerlijke bouworde van huizen door het stichten van nieuwe teekenscholen aanmerkelijke vooruitgang is geboekt, maar dat voor den burgerlijken Scheepsbouw mij geene leerwijze noch teekenschool bekend is'. Waarna hij vervolgt met: 'Zelfs is de teekenkunst bij vele werkbazen min of meer in verachting, en de stelling, dat alleen door die wetenschap alle schepen aanmerkelijk betere bezeildheid en fraaijer voorkomen kunnen verkrijgen, eene ongeloofelijke zaak. Duizenden van schepen, waaronder zeer velen van kostbaar maaksel, worden in allerlei wanschappen gestalten, op het oog en volgens een zeer onzeker meten, bij elkander geklampt, met het hoofddoel, om op weinig water veel te laden, zonder aan het noodige voor de meeste ligtbeweegbaarheid te denken.' 'Wanschappen gestalten' en geen rekening houdend met 'ligtbeweegbaarheid', ziehier de fundamentele kritiek van de autodidact Van Loon op de scheepsbouw in Nederland. Een achteropgeraakte, zeer traditionele scheepsbouw, aldus Van Loon, bestierd door conservatieve mannen die het vak van hun vaders leerden en weigerden te vernieuwen. De kwaliteitskloof tussen de bouw van oorlogs- en zeeschepen enerzijds en de bouw van

²²⁴ De evenknie van Van Loon, zij het beroemder, was de Engelsman William Froude (1810-1879). Froude was ingenieur en scheepsontwerper. Zijn jarenlange studie van het gedrag van schepen en van hydrodynamica werd in 1870 beloond met een grote som geld, waarmee hij een sleeptank kon laten bouwen even buiten Torquay waar hij woonde. Froude formuleerde na talrijke proeven in de sleeptank met diverse scheepsmodellen 'his famous wave line theory which has influenced naval design ever since'. Kemp, 331.

vrachtschepen anderzijds was in de eerste helft van de 19^e eeuw inderdaad groot. Van Loon verduidelijkte dit aan de hand van een lijst met goede en minder goed gebouwde schepen: galjoten, koffen, smakken, grote zeetjalken, beurt- en marktschepen, pinken, snikken en visboten, turfjokers, jaagschuiten voor passagiers en andere. Onder de categorie 'jaagschuiten voor passagiers' laat Van Loon 'Jagten, Booten, Boeijers en schepen tot vermaak' vallen.²²⁵

Deze categorie is voor mijn studie hoogst interessant, want deze aparte groep laat ten eerste zien dat jachten, boten, boeiers en schepen tot vermaak op één hoop werden gegooid, dus het gebruik voor 'nut of nocht' (werk of plezier) hing meer af van werktijd of vrije tijd dan van het type boot in kwestie. Ten tweede dat jachten, boten en boeiers ook geschikt waren voor vermaak, en ten derde dat schepen die voor vermaak waren gebouwd er ook toe deden. Plezierboten en pleziervaren hadden gewicht gekregen en inmiddels voldoende economische status om mee te tellen. Boten die voor de vrije tijd waren gebouwd dienden evenals marktschuiten, turfschuiten, Urker bunschuiten en beurtschepen, verbeterd, lees: gemoderniseerd te worden.

Folkert Nicolaas van Loon was een verwoed zeiler, en hij beschikte zijn leven lang over een eigen jacht waarmee hij toerde en wedstrijd zeilde op de Friese meren en de Zuiderzee. Ook was hij met zijn zeiljacht frequent op pad om klanten en scheepswerven te bezoeken. Van Loon hield dertig jaar achtereen dagboeknotities bij en beschreef jeugdherinneringen, feiten en resultaten uit zijn werklevens en af en toe zijn ideeën.²²⁶

Hij was de oudste zoon van Nicolaas van Loon, een predikantszoon uit Achlum die rechten in Franeker had gestudeerd en in Harlingen als notarisadvocaat een praktijk was begonnen, en Trijntje Folkertsdochter Schellingwouw. Toen Folkert vijf jaar was kocht zijn vader in Harlingen de houtzaagmolen 'De Noorsche Hengst' van zijn zwager die koopman was. In die molen was de jonge Folkert dagelijks vinden. Hij ontpopte zich als knutselaar en houtsnijwerker, prutste werktuigjes in elkaar en beproefde bootjes in de molenvaart. Folkert en zijn broer Arnoldus waren al vroeg wees. Zowel over de jongens, die aanvankelijk in het ouderlijk huis bleven wonen onder de hoede van een zekere tante Anna, als over de molen en de houtzagerij, werden maar liefst zes voogden aangesteld, een teken dat de bezittingen aanzienlijk waren. Toen Anna in 1786 met de burgemeester van Harlingen in het huwelijk trad, werd Folkert 'ter verdere opvoeding en onderwijzing' in het gezin van een predikant te Peins ondergebracht. De Friese familie Van Loon kende een lange geschiedenis van hogere bestuurskringen: ambtenaren, secretarissen, burgemeesters en grietmannen. Dat Folkert meer belangstelling had voor techniek dan voor talen en geschiedenis bleek al gauw tijdens

²²⁵ Van Loon, *Handleiding tot den Burgerlijken Scheepsbouw*, 3.

²²⁶ Broos, 'F.N. van Loon (1775-1840), een vergeten Friese scheepsontwerper' in: *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum*, 1980. Dankzij die notities, in combinatie met over het land verspreide correspondentie in archieven, lukte het Broos om een redelijk volledig beeld van Van Loon te construeren. Een man die volgens tijdgenoot en Leeuwarder stadsarchivaris Wopke Eekhoff 'een Genie' was. Iemand 'die den alouden roem der Friezen, in het vak van Wis- en Werktuigkunde, nieuwen luister heeft bijgezet'.

zijn privéonderwijs thuis in Peins. Regelmatig familiebezoek in Harlingen en Hindeloopen boden Folkert de gelegenheid deze toentertijd drukke handelshavens te bezoeken. Hij was ongeveer veertien jaar toen hij in contact kwam met boekhouder Pier Sjoukes. Deze had een zeilboot en van hem leerde Folkert zeilen. In 1793 werd Folkerts pleegvader elders buiten Friesland beroepen en omdat de voogden Folkerts toekomst in de houtzaagmolen annex houthandel zagen zitten, werd de 17-jarige als leerling in de houtzagerij van koopman Wijtze Sijbrands aan het Vliet te Leeuwarden geplaatst. Dit werd een succes. De patroon schold zijn leerling na twee jaar het afgesproken leergeld van 200 gulden kwijt. In Harlingen gingen daarentegen de zaken met de molen 'De Noorsche Hengst' slecht. In de loop van 1795 diende Folkert bij het Hof van Friesland het verzoek in hem als minderjarige toestemming te verlenen voortaan zelf het beheer over zijn ouderlijke nalatenschap te mogen voeren. Dit werd toegewezen. En tien dagen later trouwde hij met Hiske Dirks Stedehouder, dochter van een welgestelde boer nabij Dronrijp.

Het werkzame leven van Folkert van Loon spitste zich steeds meer toe op het ontwerpen van schepen en plezierjachten, in eerste instantie in Harlingen. De tussenliggende stappen waren: secretaris van de grietenij Rauwerderhiem, eigenaar van een boter- en kaashandel, mede-eigenaar (samen met broer Arnold) van de oude familiehoutzaagmolen, maar nu verplaatst naar Irnsum, handelaar in Engels aardewerk, belastingontvanger, schout en gemeenteraadslid. Financieel gezien ging het Van Loon in zijn leven meer voor de wind dan tegen de wind. Dit stelde hem in staat op 27-jarige leeftijd een zeiljacht met een schiphuis aan te schaffen, op zijn veertigste gevolgd door een nieuw gebouwd 14 meter lang zeewaardig jacht, de *Mercurius*, zeker in die tijd een bijna vorstelijk bezit. Dat de handel in chic Engels aardewerk ten tijde van het verbod van Napoleon gedurende de Franse tijd om met de aartsvijanden handel te drijven, sluikhandel was, lijdt geen twijfel. Evenmin dat Van Loon daar goed aan heeft verdiend.

Hij ontbrak zelden bij Friese zeilwedstrijden. Daarnaast vervoerde hij handelswaar en diende, zoals gezegd, zijn jacht voor eigen vervoer, vanzelfsprekend met een schipper en een knecht. De laatste was als molenaarsknecht permanent bij hem in dienst.

Zijn grote ervaring als plezierzeiler viel samen met de talloze contacten die hij had met de reders en schippers van vrachtschepen die hout vervoerden, en met de werfbazen waar deze schepen gebouwd werden. Van Loons centrale fascinatie was snelheid. Daarom streed hij tegen de opvatting dat de geldende norm voor vrachtschepen hoekig was (voor optimaal laadvermogen), in de overtuiging dat snelheid het werkelijke economische verschil maakte. En het sociale verschil, want dat had wedstrijdzeilen hem wel geleerd.

'Het gapende onderscheid tusschen de Smak en den Brik, alhoewel beide voor de maatschappij even belangrijke Vrachtschepen, van acht in plaats van zestien mijlen afteleggen in één wacht is voor vermindering vatbaar. Dit groot verschil ontstaat éénniglijk uit den vorm van het schip.'²²⁷

²²⁷ Van Loon, *Beschouwing van den Nederlandschen Scheepsbouw*, 2.

Van Loon schreef behoedzaam, uit vrees dat de scheepsbouwers iedere vernieuwing aan de romp resoluut zou afwijzen, temeer omdat er van hen teken- en rekenwerk zou worden gevraagd. Hij onderbouwde zijn idee dat veel traditionele scheepsvormen niet deugden door te wijzen op de grote verschillen in snelheid tussen de schepen: 'Laat het volgende dit bevestigen: men aanschouwe met eenige aandacht, hoe ongelijk één en hetzelfde soort van schepen zeilt, en welk een gering getal snelle zeilers, in Lemmer naar Amsterdam regt in den wind staat, laveert de Woudsender Veerman in twaalf uren aan de stad, terwijl een ander beurtschip achttien, en een gewone tjalk vierentwintig uren noodig heeft.' Ook de veerscheperen die vanuit Workum en Harlingen naar Amsterdam zeilen zijn 'gansch ongewoon snel', waaruit wel blijkt dat 'namelijk de algemeene soort onzer schepen voor groote verbetering vatbaar is'. 'Neemt men behalve dit alles in aanmerking, hoeveel de Liefhebberij- en kleine Passagiersschepen sneller varen dan de Vrachtschepen, dan wordt het achterlijke in hunne Zeilaadje nog grooter'.²²⁸

Van Loon ging voor zijn onderzoek naar de optimale rompvorm van een boot te rade bij 'visschen en watergedierte'. Want, zo schrijft hij, 'De redenen waardoor, de snelle voortgang van het ligchaam bereikt wordt, zijn deze: rondachtig en gebogen van omtrek, is het hoofdvereischte van alle lichamen, welke zich, in de digte vloeistof voorgaande, bewegen moeten.' Alle vissen en waterdieren 'hoe verschillend hunnen gedaante ook zijn mag, zijn aan alle hunnen uitwendige deelen rond. Het schijnbaar platte en scherpe, hetwelk zich aan deze en gene deelen, op het oog te zien, voordoet, is, wanneer men het vergrootglas neemt, rond.'²²⁹

Van Loon moet vele uren minutieus door een vergrootglas de vormen van uiteenlopende vissoorten hebben bestudeerd. Met gespannen interesse schrijft hij over de bek en de kieuwen, de uiteinden van de vele uitsteeksels, de scherp toelopende uiteinden van de romp. Nergens vindt hij 'eenigen platten stilstand, alle omtrek is buiging in de volmaakte overeenstemming tot elkander'. En dan het water. Water, 'uit ronde deeltjes bestaande', wordt door het ronde lichaam van de vis of van een boot vanzelfsprekend met de geringste hinder gekliefd, met minimale weerstand, zonder ergens tegenaan te stoten of te blijven haken. Door middel van de vis, aldus Van Loon, laat de natuur zien dat op vier tiende van de lengte de grootste breedte zit, samen met de diepte, 'van het vooreind van hunnen kop binnen den aanvang der staart; want die behoort alleen tot de leiding en stuur'.

Van Loon, praktisch als hij is, vertelt dat hij niet hoeft stil te staan bij het raadsel waarom vissoorten zo onderling verschillen en de een stomper is dan de ander, of een kortere gebogen kop heeft, of welke vissoort het snelst is. 'Zeker is evenwel dat de eene boven den anderen daarin bevoorrecht is, omdat de eenen den anderen inhaalt en vangt. Daarom koos ik nu en dan tot een voorwerp mijner bespiegelingen den snoek.' De snoek met zijn lange ranke lijf was voor Van Loon een toonbeeld van snelheid; de overgangen van de vlakke delen van zijn lichaam gaan volmaakt over in de gebogen delen, waarbij het eerste vier tiende deel het water klieft, terwijl het volgende zes tiende deel de sluiting van het water bevordert, en

²²⁸ Ibid., 23-25.

²²⁹ Ibid., 28,29.

door de klemming het lichaam zelfs ondersteunt en vooruitduwt. ‘Even als men, als ik deze eenvoudige vergelijking gebruiken mag’, schrijft Van Loon tussen haakjes, ‘een natten pruimsteen, tusschen duim en vinger knijpende, eenige voeten afstand van zich werpt.’ Hij wekt de indruk een hoop snoeken op zijn werktafel te hebben gehad om ze tot in detail te meten, te tekenen en te vergelijken met de uiteenlopende scheepstypen, van de fluit tot het lineschip tot de jaag- of trekschuit tot het ‘plezierjagt’. Hij beseftte dat de jaagschuit het meeste van de snoekvorm had: rank, lang en vlotgaand. Maar mensen vervoeren is iets anders dan turf, hout, aardappelen, of koolzaad. Van Loon worstelde bladzijden lang met hoe de nieuwe inzichten (‘de ondervinding heeft dit mij door zuivere en onloochenbare proeven bewezen’) omtrent rompsnelheden en zeilcapaciteiten te vertalen naar de specifieke eisen van de binnen- en zeevaart. Die ‘zuivere en onloochenbare proeven’ verwezen naar de vele wedstrijden en proefnemingen die Van Loon zowel met zijn eigen jacht deed als met de verschillende jachten van bekenden.

Zijn eigen *Mercurius*, een plezier- en handelscheepje van ruim 14 meter, had hij zo laten bouwen dat de snoekvorm dankzij ‘de liggende scherpte, of met andere woorden, de doorbuiging, in den draagbuik, gering zij, en nabij het platte gehouden worde’. Van Loon benadrukte de voortreffelijke zeileigenschappen van zijn jacht, want ‘wel gevormde gedaanten hebben merkelijk minder voortzettende kracht noodig’.

Voor het zeilen met kleine bootjes had de gedreven jachtontwerper trouwens een zwak. Op diverse plaatsen in zijn twee boeken schrijft hij over het kleine vaartuig: ‘tot vermaak gebouwd, dat op drie en vier streken snel bij den wind loopt, en over alle boegen het uur gaans, in ongestroomd water, in twintig minuten aflegt, kan den opmerkzamen Bouwmeester en Zeekapitein tot nuttig onderrigt strekken’.²³⁰ In een voetnoot prijst Van Loon dan ook de oude gewoonte om in Friesland jaarlijks op verschillende plaatsen om prijzen te zeilen. Zo refereerde hij aan de uitvoerig beschreven wedstrijd te Oude Schouw van 4 september 1777, die plaatsvond in het bijzijn van prins Willem V en zijn familie. Hij adviseerde dan ook de Hollanders op het Haarlemmer Meer ieder jaar een dergelijk ‘minkostbaar’ waterfeest te organiseren voor schepen van ‘onderscheidene rang, bij voorbeeld 30, 40 en 50 voeten’. Van Loon voegde er fijntjes aan toe dat admiraalzeilen en pronken met vlaggen alleen gepast is ‘wanneer men Vorsten hulde bewijst’. Waar het om gaat is dat men wedstrijd zeilt, zowel om de snelheidsprijs als om de oefening. Dat is zelfs ‘nuttig met gepaste sloepen bij stormweder. Eene dergelijke proefneming heb ik veelmalen gedaan.’²³¹

Het is merkwaardig dat Van Loon niets over de Rotterdamse broers en scheepsbouwers Leendert en Pieter van Zwijndrecht schreef, terwijl in ieder geval Pieter zich reeds vóór 1754 op zijn VOC-werf – wellicht als eerste in de westerse geschiedenis – aan sleeptankproeven

²³⁰ Van Loon, *Handleiding tot den Burgerlijken Scheepsbouw, met 22 platen*, 107.

²³¹ Van Loon, *Beschouwing van den Nederlandschen Scheepsbouw*, 73.

waagde.²³² Mogelijk wilde de autodidact Van Loon, die op erkenning uit was, aan de gloed van zijn eigen onderzoekingen en bevindingen geen afbreuk doen.

Ook de Zweedse admiraal en scheepsbouwmeester Frederik H. af Chapman (1721-1808) wordt door Van Loon nergens genoemd. Chapman zette in zijn boek *Architectura Navalis Mercatoria*²³³ methoden uiteen om schepen te ontwerpen, te bouwen en op te meten. Hij was naar Engeland, Frankrijk en Nederland gereisd om er de lokale scheepsbouwkunde nader te leren kennen. Halverwege de 18^e eeuw was hij in Nederland, en op een van de werven mat hij een Heerenjacht tot in detail op en zette de gegevens op papier: rondspant, het achterschip gepiekt, de platte wijnglasvormige spiegel weelderig versierd met houtsnijwerk.²³⁴ Volgens Hans Vandersmissen bezocht Chapman in 1754 Pieter van Zwijndrecht in Rotterdam en tekende later in zijn *Architectura* een sterk gelijkende sleeptank. Chapman verzuimde in zijn standaardwerk te vermelden dat hij een deel van zijn kennis in Rotterdam had opgedaan.

Halverwege februari 1825 werd Folkert van Loon wegens een kwakkelende gezondheid als controleur van de belastingen afgekeurd, en werd hem een jaarlijks pensioen van 462 gulden toegekend. Zijn leven verliep ook toen niet erg zorgeloos; ziekte en dood binnen het gezin, schulden en schuldeisers, het noodgedwongen verkopen van de houtzaagmolen en het huis met de aanpalende opstallen te Irnsum, weinig is de man gespaard gebleven. Zelfs zijn schiphuis moest eraan geloven. Alleen de geliefde *Mercurius* kon Van Loon vrijwaren van gedwongen verkoop.

Na een kort verblijf in Dokkum vestigde hij zich in Harlingen, kocht een huis aan de Noorderhaven, begon een bureau voor scheepsarchitectuur en was drukker dan ooit. Hij tekende schepen, nam deel aan tentoonstellingen, hield lezingen, reisde naar werven, inspecteerde en adviseerde, maakte de proefvaarten van eigen ontworpen schepen mee, en was daarmee dagen tot weken van huis. Want Van Loon reisde bij voorkeur met zijn eigen jacht naar de werven en nam daar de tijd voor. Zijn tekenoeuvre breidde zich meer en meer uit. Hij ontwierp alles wat kon varen: van raderstoomschip, trekschuit en galjoot tot turfpersmachine en veerpont, van inspectievaartuig of loodsschuit en loodskotter tot reddingsboot en wedstrijdacht. Bekend werd het chique plezierjacht *Zeejagt van 's-Graveland* voor jonkheer Van Weede, een Van Loon-ontwerp. In 1828 werd op de werf van Alta in Harlingen een zeilkotter voor baron Van Tuyll van Serooskerken van IJzendoorn gebouwd, bedoeld voor de pleziervaart op de wijde Haarlemmermeer. Deze plezierkotter had een novum, een ovale mast, om de luchtweerstand te verminderen. Van Loon was na de snoek ook de meeuw uitgebreid gaan bestuderen. Eerder had hij al de gegroefde kiel

²³² Vandersmissen, *De toverfluit in de scheepsbouw*. Lezing bij tentoonstelling over Folkert van Loon in het Fries Scheepvaart Museum te Sneek.

²³³ In Chapmans oorspronkelijke boek *Tractat om Skepps-Byggeriet* zit een schema van de werking van zijn zelfgebouwde sleeptank. W. Broos maakte voor de tentoonstelling over Folkert van Loon in 2004 zowel een schema van de werking van Chapmans sleeptank als van de resultaten van de uitgevoerde proeven.

²³⁴ Bon, 'Heerenjacht van Chapman', in: *Spiegel der Zeilvaart*, maart 2000.

toegepast, een poging om het verlijeren tegen te gaan. Er volgden meer plezierjachten, getekend door Van Loon en merendeels gebouwd op de bekende scheepswerf van Eeltje Taetzes Holtrop te IJlst.²³⁵

Van Loon was een autodidact, iemand zonder formele opleiding of academische achtergrond en zonder de daarbij behorende kringen en kruiwagens. Dat beeld van amateur of hobbyist heeft hem zijn leven lang dwarsgezeten. Uit zijn correspondentie klinkt af en toe zijn teleurstelling door over het feit als scheepsarchitect niet helemaal voor vol te worden aangezien. Zo bleef zijn schriftelijke aanbod aan de Gouverneur van Friesland om als architect een rol te kunnen spelen lang zonder resultaat, gaf de latere samenwerking met marineconstructeurs bij de bouw van een loodsschuit de nodige strijd, en bleven vervolgp opdrachten uit.

In 1828 richtte Van Loon een verzoek aan de kanselier van de orde van de Nederlandsche Leeuw te Brussel, in de hoop tot de klasse van Broeders van de Orde te worden toegelaten. De Orde was op instigatie van koning Willem I gesticht, de Broeders waren mannen die 'wegens uitzonderlijke dienstbetrachting, daden van vaderlandsliefde en buitengewone bekwaamheid in wetenschappen en kunsten', waren toegelaten en een jaarlijkse toelage van 200 gulden ontvingen. Van Loon kwam hier niet voor in aanmerking.

In 1831 verhuisde Van Loon met zijn gezin en bureau naar Leeuwarden. Waarschijnlijk om wat centraler ten opzichte van de Friese werven te wonen; bevriende werven waarvoor hij de laatste jaren van zijn leven tekende en bestekken maakte. Financieel ging het al lang minder goed in huize Van Loon en de tekenbijverdiensten konden niet worden gemist.

Op 13 december 1840 berichtte de Leeuwarder Courant: 'Heden overleed alhier in 65 jarigen ouderdom, de Wel Edele Heer FOLKERT NICOLAAS van LOON, voormalig Maire van Rauwerderhiem en oud Controleur der Directe Belastingen, In en Uitgaande Regten en Accijnsen'.

Geen woord over de scheeps- en jachtontwerper Nicolaas van Loon. Dat is opmerkelijk, temeer daar hij juist in zijn geboorteprovincie Friesland naam had gemaakt. Wellicht wilde hij het zelf zo.

Binnen de ontwikkelingen van de pleziervaart in Nederland is Van Loon een opvallende figuur en een belangrijk vernieuwer geweest. Vasthoudend trachtte hij scheepsbouwers zover te krijgen dat ze van hun verouderde werkwijze van bouwen op het oog, overstapten op rationeel bouwen, dus volgens berekening en tekening. Zo was hij bereid zijn bestekken te vereenvoudigen en maakte hij een serie lange buigzame linialen om loeflijnen, waterlijnen, senten (diagonalen) en strokende spanten goed op papier te krijgen. Het is verbluffend hoeveel moeite Van Loon zich getroostte om ook zijn eigen kennis en inzicht te

²³⁵ 'Gemaakt door den vermaarden Scheepsbouwmeester Eeltje Teetses Holtrop, te IJlst, die, gedurende eene reeks van vijftig jaren, eenen verwondering wekkende menigte van jagten, booten, vischaken en marktschuiten, in eene buitengewone fraaije gedaante heeft vervaardigd.' Van Loon, *Handleiding tot den Burgerlijken Scheepsbouw*, 103.

vergroten. Stad en land reisde hij af om informatie te vergaren, aangevuld met talloze bezoeken aan uiteenlopende scheepswerven in Friesland, Holland en Zeeland. Ook bezocht hij werven in Engeland. Zijn persoonlijk enthousiasme en hechte band met de scheepswerf van Eeltje Teadzes Holtrop te IJlst, drukte een stempel op de bouw en de modernisering van de hier gebouwde vrachtschepen en plezierboeiers. De nationale faam van de latere kleinzoon van Eeltje Teadzes, namelijk Eeltje Holtrop van de Zee, is mede te danken aan het vernieuwende werk van Van Loon.²³⁶ Maar wellicht was zijn bijdrage het belangrijkste doordat Van Loon een fanatiek zeiler was. Hij heeft altijd geweigerd afstand te doen van zijn *Mercurius* en behalve dat hij zijn jacht voor eigen vervoer gebruikte en veelal zelf schipperde, nam hij regelmatig deel aan wedstrijden. Hij was ook de eerste ontwerper die het plezierjacht als aparte categorie een volwaardige plaats gaf. Ook beroepszeelieden raadde hij aan met kleine boten, roeisloepen en plezierjachten te varen om te ontdekken hoe de vaareigenschappen en vooral de snelheid verbeterd konden worden. Voor Van Loon stond functie voorop: een schip moet snel en wendbaar zijn en hoog aan de wind zeilen. Het doel heiligt de vorm. Zijn geliefde strakke snoekvorm zou een eeuw na zijn dood op de tekentafel van Ricus van de Stadt te Zaandam de toon voor het moderne polyester zeiljacht zetten.

Van Loon overleed vijf jaar vóór de oprichtingsbijeenkomst van de KNYC te Rotterdam, de doorbraak van de moderne watersport in Nederland. Tijdens de eerste zeilwedstrijden van de KNYC op de Maas voer een voor Nederland onbekende exoot mee, een Amerikaanse centerboard. Van Loon, 'de lange man van Irnsum', zoals hij tijdens zijn leven werd genoemd, zou zich bij het zien van dit moderne en zeer on-Nederlandse schip *niet* in zijn graf hebben omgedraaid.

4d. Een pleziertochtje naar Texel in 1793

Ik wil nu na vier hoofdstukken 'spelevaren', waarbij het accent lag op de strijd tegen het water, de prille komst van de pleziervaart en de ontwikkeling van de scheepvaart, de lezer uitnodigen aan boord te stappen om onder andere mee te zeilen naar het eiland Texel. Ik gebruik hiervoor een van de plezierreisjes waarvan een scheepsjournaal is bijgehouden en dat plaatsvond in september 1793.²³⁷ Het was geen 'puur' plezierreisje, want de schrijver van het verhaal voer als passagier aan boord van een jacht dat over de Zuiderzee naar de rede van Texel zeilde, waar de eigenaar een van zijn schepen wilde uitzwaaien. Kortom: het zeiltochtje was de voor die tijd veel voorkomende normale mix van plezierreis en dienstreis. Het genoemde reisjournaal stond op de kop af een eeuw na dato in het tijdschrift *Eigen Haard*. De redacteur van dit blad schreef ter inleiding dat twee zaken de lezer bijzonder

²³⁶ Broos, 'F.N. van Loon (1775-1840), een vergeten Friese scheepsontwerper' in: *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum*, 1981, 23.

²³⁷ 'Voor Honderd Jaar', in: *Eigen Haard*, september 1893. De titel van het scheepsjournaal luidde 'Journaal van een zeetogtje gedaan naar de Reede van Texel en het Nieuwe Diep op den 4 september 1793 en volgende dagen'.

zouden treffen. Ten eerste 'de gezelligheid, welke in die dagen op onze plassen en wateren moet hebben geheerscht', want, en hij citeert hier de Engelse schrijver Thackeray, 'den openbaren weg, in de vorige eeuw vol drukte en beweging, is nu verlaten door de komst van den spoorwagen, die de reiskoetsen, diligences, welvarende herbergen, leven en vertier, reizigers en wat niet al verdreven heeft'.

Als tweede punt zal de lezer opmerken hoe vrolijk destijds de Zuiderzee moet zijn geweest. 'Zoo moet de Reede van Texel en Wieringen vrolijk hebben geprikt met de wimpels en zeilen, met de vergulde spiegels van speeljachten en oorlogsschepen, met de volle zeilen van driemasters en galjoenen en gedreund hebben van de saluutschoten, over en weer, uit talrijke kleine kanonnen, en van het rumoer van bedrijvige havens, waar nu eenen doodsche stilte heerscht en alleen een ansjovisvanger rondzwalkt, of van verre de rook van de Harlinger stoomboot rijst.'

Een staaltje van eind 19^e - eeuwse verbeelding vermengd met een scheut heimwee en romantiek, terwijl er buiten een nieuwe eeuw voor de deur staat. Ook een milde blijk van ongenoegen over de modernisering van de samenleving, een modernisering met als basis een reeks indrukwekkende technische nieuwigheden, zoals de stoomboot, spoorwegen, tramwegen, elektriciteit en telegraaf, rijwiel en auto .

De naamloze auteur van het reisverslag vertelt hoe hij met zijn dochter en zoontje door de Heer bewindhebber Elias onverwachts werd uitgenodigd voor een reisje naar Texel, samen met diens echtgenote en hun vier kinderen, te weten de jonge Heren Gerbrand en Pieter Elias en de jonge Juffrouwen Anna Elisabeth en Machtelina Elias. Aan boord was ook nog de Heer Onderkoopman Barneveld Brouwer. Ik volg nu het scheepsjournaal dat een uitstekende impressie biedt van een pleziertoertocht uit de 18^e eeuw.

Het jacht, waarvan de naam niet wordt vermeld, lag afgemeerd aan de mosselsteiger in Amsterdam en rond vier uur werden de landvasten losgegooid. Met vijf kanonschoten salueerde men aan boord naar de stad en zeilde weg, de wind was vlagerig noordwest en het regende. Voor in de avond liet men in het zicht van het eiland Marken het anker vallen. De dag erop gingen om vier uur 's morgens bij hoog water de zeilen omhoog en voer men aan de wind noordwaarts in een slappe koelte met van tijd tot tijd regenbuien. Omdat er boven land een windhoos passeerde, werd besloten in het Hoornse gat in het zicht van Enkhuizen te ankeren. Toen de wind weer aanwakkerde werd verder gezeild. Halverwege de dag meerde het gezelschap in Enkhuizen af om de stad te bezichtigen. 'Ook hadden wy hier het plaisier door dien het weder merkelyk was opgeklaart, van tyd tot tyd te observeeren de groote Eclips aan de Zon, welke zeer veel verdysterde, aardig was te zien dat veele menschen in die stad zich op straat hadden begeeven om deze Zon Eclips te beschouwen, hier zag men er met verrekykers staan, daar met een emmer met water gevult, en wederom anderen hadden Swart gemaakt glas voor de oogen.'

De reis ging verder, de lucht was koel en helder. Toen de wind helemaal weg viel, zette de knecht het anker overboord. In het noorden lag het eiland Wieringen aan de horizon. Op vrijdag 6 september zeilde het jacht alweer vroeg 'met schoon weder' voor de wind,

passeerde 'het Eyland Wieringen' en zeilend door een vloot oesterschepen die hun netten uitwierpen en binnenhaalden, kreeg men ten slotte zowel de rede van Texel als het Nieuwe Diep en Den Helder in zicht. Naarmate men de genoemde rede naderde 'wierd het gezicht aangenamer door de menigte groote en klyne scheepen welke ten anker lagen'. Om tien uur kwam Commandeur Been met zijn schuit langsij en 'om halff Elft uren zagen wy op eenen afstand het O.I. Compagnieschip Vredenburg en de paquetboot beyde naar Batavia gedestineert, het eerstgemelde salueerden ons met 15 eereschooten't geen van het Jagt met 5 schooten wierd beantwoord. Om Elft uren kwaamen wy aan 't schip Vredenburg, waar van het volk aanstonds in het want vloog en ons met een hoeseer verwelkomden. Wy gingen met het Jagt aan het schip liggen en klommen op het zelve op klampjes aan het schip gespykert, het geen my zeer moeyelijk viel, als van die manoeuvres geen groot liefhebber zijnde.'

Aan boord was een 'bruyne Predikant, een Ceylonees van geboorte en genaamd Cratiaan, als meede zyn vrouw en een kindje van 14 weeken'.

De Heer bewindhebber en de Commandeur monsterden op het middendek de equipage die uit driehonderd koppen bestond, waarbij de jonge Heer Elias de absenten noteerde om vervolgens enkele waarschuwingen aan het adres van het scheepsvolk te roepen. Nadat iedereen kort voor de Bewindhebber had gestaan en zijn naam had geroepen, 'klommen wy needer op het Jagt. Het volk begaf zich in het want, een was er die niet goed in de touwen stond, deeze wierd door den Commandant op eenen ontzagte wyze naar beneeden gerukt, en op die wyze beduyd hoe hy by vervolg by zulk eene gelegenheyt staan moest.' Het gezelschap, terug aan boord van het jacht, zette koers naar Den Helder waar thee werd gedronken.

In Den Helder bezochten zij 'de groote battery, onlangs daar gemaakt, groot 36 stukken 24 Ponders, dog vernamen met verwondering dat er maar 14 Artilleristen waaren om die stukken te manieren. Ten half 8 uren kwamen wy allen weder op het Jagt, schreeven brieven naar Amsterdam en soupeerden wederom met den Commandeur Been.'

Op zaterdag 7 september reed het reisgezelschap in een boerenwagen over 'Zandwegen door Zeewater overspoeld, en ondergezet, alsmeede door weddens somtyds zeer breed of lang en zeer diep, zoo dat de Paarden meestendeels tot de Knieyen toe en eens tot aan de Buik in het water liepen, 't geen wel eenige angst van onze zyde veroorzaakte, dog gelyk stof tot diverteering.' Men bracht een bezoek aan een 'boerschen Edelman, of een adelyke boer' en moest daarvoor 'door een zeer breede wedde tot genoegzaam zyn wooning wadeden'. Genoemde boer, Jonker van Brederoode genaamd, was 'berucht door het doen van voorzeggingen en het geven van uytlegging der Bijbelsche Profeetseyen'.

Uitvoerig vermeldt onze journaalschrijver het verloop en de inhoud van het gesprek tussen vooral de Heer Elias en de waarzeggende adellijke boer. Deze laatste gebruikte hoofdzakelijk de Openbaringen van Johannes en teksten van Jesaja om de roerige tijden van 1793 te duiden. Dat duiden verliep overigens lastig, omdat de boer hoogbejaard was en binnensmonds mompelde, dus slecht verstaanbaar bleek. Maar hij kon wel duidelijk maken dat de oorlog die woedde moest worden gevoerd, opdat Frankrijk een geheel protestantse

republiek kon worden. Daarom zou het zeer kwalijk zijn, aldus de boer, als de Nederlanders de koning van Frankrijk op de troon zouden helpen, hij was immers rooms. Maar, zo wisten de boer en de jonker, dit zal in ieder geval de laatste koning zijn 'want hy had gehoord dat men Lodewyk den 17^e buyten staat heeft gesteld om kinderen naa te laten. Hier op ging hy aan het reekenen, en maakte uyt de cyffergetallen op dat onze Stadhouders Willem de Vijfde de Zevende Phiool is waarvan inde Openbaaringen gesproken word, alsmeede dat Willem de 1^e de eerste Phiool was geweest en zoo verder alle de prinsen van Oranje van A tot Z.' Op zondag 8 september zeilde het gezelschap al vroeg met een frisse bries naar 'het Eyland Texel, en kwamen ten 8 uuren in de haven, waarna wy ter kerke gingen op het dorp het Oude Schil genaamt'. De journaalschrijver verbaasde zich erover dat al het koperwerk, ook dat van de preekstoel, met oranje papier was versierd en ook dat de vrouwen tijdens de dienst niet meezongen en 'dit stuk van Godsdienst alleen voor de mannen overlieten'. Na de kerkdienst scheepte een ieder zich weer in en het jacht ging onder zeil richting het Nieuwe Diep. Omdat de wind was opgestoken, werden de jongste kinderen van de Heer Elias zeeziek en 'myn Marianne kreeg het hier ook benauwd, dog zoo ras wy stil lagen en wat aaten met den Heer Been, ging dit ongemak over.'

'Maandag 9 September namen wy de terug ryze aan, dog vooraf ging de Heer Bewindhebber & de Commandant in zyn Schuyt om half Acht de Pacquet-boot het Haasje monsteren en wy staken om 8 uuren met het Jagt van de wal, ten 9 uuren kwam de Heer Elias by ons aan boort, en de onderkoopman Brouwer nam hier op van ons afscheid niet zonder wederzydsche aandoening, hy ging in de Commandeur schuyt over, en wel ras zagen wij hem niet meer. Toen salueerden wy den Commandant van de Oorlogsvloot met 5 schooten, en hy salueerde ons met gelyk schot. Aan 't Schip Vredenburg genadert salueerde deeze het Jagt met vyftien schooten, hetgeen wy met 5 beantwoordden. Wy zeilden voor de wint af, kwamen ten half Elf uuren voor Wieringen, leggende ter zyde van ons af, de Vlieter vol scheepen. Ten 2 uuren kwamen wy in de haven te Stavoren in Vriesland en gegeten hebbende deden wy een wandeling door de Stad, die zeer oud en vervallen is en niet waardig bezigtigd te worden; rond om de Stad ziet men van verre eenige dorpen en de Steeden Sneek en Hindeloopen leggen.'

Amper gloorde op dinsdag 10 september de dageraad of het jacht verliet de haven van Stavoren, zeilde zuidwaarts langs 'den Gelderschen hoek', passeerde even voor tien Enkhuizen en drie uur later Marken. 'Op de hoek van het IJ kreegen wy teegenwind en teegen stroom, en al laveerende kwaamen wy ten halff 5 uuren aan de Mosselstyger te Amsterdam. Wy dronken te zaamen op het Jagt een Kopje Thee, en naamen van elkanderen afschyt.'

4e. Te gast op De Volhouder

In 2001 wijdde Museum Van Loon te Amsterdam een tentoonstelling aan het tekenwerk van jonkheer Pieter van Loon onder de titel 'Reizen met Pieter van Loon'.²³⁸ Onder alle

²³⁸ Pieter van Loon (1801-1873) was de zoon van jonkheer mr. Jan Willem van Loon en jonkvrouw Philippina Constantia Isabella van Weede. Vader was advocaat te Amsterdam en lid van de Tweede Kamer.

tentoongestelde tekeningen en aquarellen zaten ook enkele tientallen schetsboekjes met tekeningen van Pieter van Loon die hij tijdens zijn tochten door Friesland in 1840 en 1841 had gemaakt. Het aantrekkelijke van die tekeningen is dat ze een beeld geven van het leven van alledag. Zonder pretentie maar oplettend observerend, schetste Van Loon dorpen en steden, scheepswerfjes, havenhoofden en havenlichten. Ook de Friezen zelf werden door de Amsterdammer getekend. Naast aandacht voor kleding had Van Loon er kennelijk ook schik in dronken lieden die struikelden of hun roes lagen uit te slapen aan het papier toe te vertrouwen.

Voor mijn studie zijn vanzelfsprekend de schetsen van *De Volhouder*, van de opvarenden, van andere schepen die Van Loon mooi vond, en van het zeilen zelf, alles voorzien van (helaas) korte teksten, van belang.²³⁹

Pieter van Loon was tekenaar, geen schrijver. Voorbeelden van notities bij de gemaakte tekeningen aan boord van *De Volhouder* zijn: 'J. Nepveu in De Volhouder. Junij 1840' (Nepveu was een zwager die soms meezeilde); 'De Volhouder in een sloot bij de Brekke bij de Lemmer in Friesland. Junij 1840.'; 'Vanuit de Cajuit van De Volhouder' en 'bij de Nulde'. Het laatste tekstje staat onder een knus tafereeltje: zwager Jacob Nepveu en vaste schipper Frans van Geelen zitten in de krappe kajuit aan tafel en spelen een partijtje schaak. Van Geelen heeft zijn pet opgehouden, Nepveu draagt pantoffels. Niet minder informatief is een tekening waarop schipper Van Geelen in de kuip tegen de achterkajuit leunt en onderwijl met zijn heup de helmstok in bedwang houdt, terwijl de boeier, gelet op de strakke grootschoot, hoog aan de wind zeilt. De tekst luidt: 'Tusschen Schokland en Muiden. 12 Junij 1840. In vier uur tijds overgezeild.'

Wellicht de meest interessante tekening van de hand van Pieter van Loon is die waarop een veertien personen tellend gezelschap in de kuip van de voor de wind zeilende en flink overhellende *De Volhouder* is te zien. Dat het om een pleziertocht gaat staat buiten kijf. De mannen en vrouwen keuvelen zichtbaar zorgeloos met elkaar tijdens een feestelijke manège. Zwager Jacob Nepveu staat tegen de verschansing en staart over zee. Zoals altijd was hij deftig gekleed met hoge hoed en bontkraag. Op de kuintafel ligt een gitaar te midden

Pieter studeerde te Delft en was enige tijd ingenieur bij Rijkswaterstaat, maar eigenlijk hoefde hij niet te werken. Zijn leven bestond in feite uit reizen en tekenen. Pieter was geen familie van de al besproken scheepsonwerper Folkert Nicolaas van Loon. Wel ontwierp Folkert Nicolaas de ruim 12 meter lange plezierboeier met zijwaarden, *De Volhouder*, voor jonkheer en grootgrondbezitter Willem van Weede te 's-Graveland, het jacht waarop neef Pieter meermalen al tekenend en aquarellerend meereisde. De snelle boeier was in 1825 op de werf van Eeltje Teadzes Holtrop te IJlst gebouwd. Toen de pas opgerichte Koninklijke Nederlandsche Yacht Club te Rotterdam op 10 september 1846 op het IJ te Amsterdam een zeilwedstrijd organiseerde, was *De Volhouder* met jonkheer van Weede aan boord van de partij. Omdat Van Weede lid was van de Yacht Club kwam hij in het bezit van een 'Open brief of Brevet', uitgegeven door het toenmalige Ministerie van Marine. Hierdoor was de boeier vrijgesteld van havengelden voor zover het rijks- en marinehavens betrof. Zie Vermeer, *De Boeier*, 94-99. Die vrijstelling gold overigens niet voor de belasting op plezierjachten. In de patentbrief werd *De Volhouder* 'een gedeeltelijk overdekt Friesch jagt dienende voor vermaak' genoemd. Overigens een vergissing, want het schip was een boeier.

²³⁹ Seffinga, 'De tekenaar Pieter van Loon te gast op het zeejacht De Volhouder' in: *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum*, 2005, 61-75.

van borden en messen, bovendien staan er, wonderlijk genoeg onder deze omstandigheden, een trommel, drankflessen en borrelglasjes op tafel. We mogen aannemen dat het diner in de haven van Muiden heeft plaatsgevonden, want ook de Vecht maakte onderdeel uit van het pleziertochtje. Het gezelschap bestond uit verwanten en familie van Van Weede en Van Loon. Pieter van Loon had zelfs voor het boorddiner een tafelschikking gemaakt. 'De nieuwe stuurman naar Marken. 25 Junij 1840', luidt de nogal raadselachtige ondertiteling.

In de zomer van 1841 zeilde *De Volhouder* opnieuw naar Friesland. Dit keer was Workum de haven waar de boeier binnenliep. Al tekenend en varend bereikte Van Loon via Franeker Leeuwarden en meerde de boeier af bij de idyllische Prinsentuin waaraan Van Loon twee tekenbladzijden wijdde. Via Grou voer *De Volhouder* naar Sneek en Van Loon schetste onderweg onder andere houtmolens, een visboot, enkele scheepswerven en een sloop met een kaapstander. Haast vanzelfsprekend bezochten Van Loon en zijn reisgenoten ten slotte in Sneek de fameuze jaarlijkse Hardzeildag. Ook toen al waren de herbergen tijdens dit zeilfestijn annex kermis overvol. Op een tekening met het onderschrift 'Sneeker kermistijd, augustus 1841' van Van Loon, staan de muzikanten op een verhoging te spelen. Weelderig geklede dames en heren met hoge hoeden praten en flikflooiën met elkaar. Tegen een muur zoekt een man nadrukkelijk steun. Een feestelijker afsluiting van zijn Frieslandreis had de kunstenaar zich niet kunnen wensen.

Tussen het zeetochtje naar de rede van Texel en de twee zomerreizen naar de dorpen en steden van Friesland zit een halve eeuw. Zonder te durven beweren dat beide tochten helemaal representatief zijn voor de pleziertoervaart van rond 1790 en 1840, zijn ze zeker illustratief en vallen de verschillen op. De tocht naar Texel was zowel dienst- als pleziervaren, met *De Volhouder* zeilde men puur voor het genoegen. De boeier was dan ook voor de vrije tijd gebouwd.²⁴⁰ Had het jacht nog een kanon voor saluutschoten aan dek, een herinnering aan een ver verleden, de boeier had dit verleden van zich afgeschud. Dat het eerste jacht eigendom was van een bevelhebber die zijn zeeschip en haar bemanning vaarwel ging zeggen, en het tweede jacht eigendom van een adellijke grootgrondbezitter, toont wel aan dat de evolutie van elitevaren naar volksvaren nog een lange weg te gaan had. Dat laatste blijkt ook uit het gegeven dat beide jachten Amsterdam als thuishaven hadden en als vanzelfsprekend door beroepsbemanning werden gevaren.

²⁴⁰ De opdrachtgever voor de bouw van *De Volhouder*, jonkheer Willem van Weede, had van scheepsonwerper Folkert van Loon geëist dat zijn schip de goede vaareigenschappen van een Volendammer of Urker visschuit moest krijgen. Genoemde botterachtige scheepjes trotseerden de Zuiderzee in alle seizoenen, ook waren het snelle zeilers. Toen het jacht van stapel liep had de bouwer de opdracht wel erg letterlijk opgevat: *De Volhouder* was uitgerust met een visbun. De jonkheer liet al gauw de bunplaten vervangen door dichte huidgangen. De bunruimte zelf bleef intact om als waterballasttank te kunnen fungeren, opdat de boot zich rustiger zou gedragen in onstuimig water. *De Volhouder* liet mooi zien hoezeer de plezierboot uit de werkboot is geëvolueerd.

