

Cover Page



Universiteit Leiden



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

Author: Beulakker, Eerde Hendrik Geert Taeke Maria

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

Date: 2012-04-04



Figuur 7 Centerboard Yum Yum tijdens zeilwedstrijden, 1910, prentbriefkaart, vervaardiger onbekend, fotocollectie Fries Scheepvaart Museum Sneek

Hoofdstuk 6. Nieuwe tijden

6a. Centerboard *Yum Yum*

Op 11 juni 1846 organiseerde de pas opgerichte KNYC op de nieuwe Maas voor Rotterdam haar eerste roeiwedstrijd, de maand erop gevolgd door een eerste zeilwedstrijd. Tussen de kotters en schoeners, barkassen, jachten en boeiers, tjotters, vracht- en beurtschepen, zeilde een merkwaardige en hoogst on-Nederlandse boot mee: een overnaadse Amerikaanse centerboard.²⁸⁰ Het kon niet anders of iedereen, op het water of op de wal, moet zijn of haar ogen uitgewreven hebben. Centerboards waren lage en extreem brede zeilscheepjes met een vloeiende zeeg, een verticale voorsteven en een geveegd achterschip. Ze voerden een enorm tuig dankzij hun ver uitstekende giek, ver vooruitwijzende boegspriet en lange rechte gaffel. Nog opvallender, centerboards misten zijzwaarden. Ze misten ook alle traditionele opsmuk van koperwerk, houtsnijwerk en schilderwerk, want centerboards waren ‘racepaarden’, functionele schepen, en slechts ontworpen en gebouwd om te winnen. Daarom was dit scheepstype voor Hollandse en Friese begrippen raar, ongewoon snel en wendbaar.

Centerboards hadden een kiel, en dat onderscheidde hen het meest van onze bouwtraditie. Deze kiel had de vorm van een ophaalbaar midzwaard.

Dat eerste Amerikaanse jacht op de Maas in de zomer van 1846 droeg de naam *Nautilus*. De eigenaar, waar we de naam niet van weten, mogelijk een reder die voor zaken in New York

²⁸⁰ Deze opsomming van categorieën zeilschepen was gebruikelijk in de tweede helft van de 19^e eeuw en daarom hier door mij gehanteerd voor de juli-wedstrijden van 1846 van de KNYC. Hoe de indeling er werkelijk heeft uitgezien is me niet bekend.

was geweest, had het zeilscheepje per vrachtschip naar Nederland laten komen. Hij kreeg op de Maas waar voor zijn geld. De centerboard bleek sneller dan alle andere jachten met vergelijkbare waterlijnlengthe.

Deze *Nautilus* was van het type 'sandbagger'. Volgens L. Francis Herreshoff: 'A type of very high-speed sailboat. Their name derives from the fact that each of the crew carried a heavy sandbag which he transferred from side to side as the boat was tacked to increase the stability.'²⁸¹

Zulke sandbaggers, van huis uit werkboden met lengten van 6 tot 9 meter, waren aangepast aan de zanderige baaien en getijhavens van New York en New Orleans. De schepen werden voor de oestervisserij ingezet, maar ook voor personen- en vrachtvervoer.

Vanaf het midden van de 19^e eeuw tot aan 1890 gebruikte men sandbaggers in en rond de genoemde havens als wedstrijdacht. De voormalige werkboden en inmiddels 'gepimpte' jachten met hun overdreven hoeveelheid vierkante meters zeil, presteerden het af en toe bij veel wind om in plané te gaan. De bemanning bestond opvallend genoeg uit acht of zelfs meer 'zakkendragers'. Hun lenigheid was destijds een begrip.²⁸²

We mogen aannemen dat weinig toeschouwers in juli 1846 aan de Nieuwe Maas beseften een historisch moment te ondergaan: te midden van alle rond- en platbodems, schepen die in 250 jaar weinig waren veranderd, zeilde zowaar een kieljacht. Een boot zonder zijwaarden, zonder een gebogen gaffel en een wimpel in de masttop, zonder een bolle kop en een heuse watersnor, maar wel met een enorme hoeveelheid zeil. Een energieke boot die soepel keerde en overstag ging, die wegsputte en in plané kon gaan. Een klein technisch wonder leek deze onorthodoxe Amerikaanse raceschotel, gekscherend wel *skimming dish* genoemd.

Aan de Lijnbaansgracht in Amsterdam lag de bloeiende scheepswerf Het Jagt. Harmen Bernard, een scheepstimmerman (1825-1880), had daar de vervallen werf De Jaagschuit overgenomen en spoedig deze ouderwetse naam vervangen door het veel modernere Het Jagt. Bernard profiteerde van economische rugwind. Hij verhuurde dekschuiten, bouwde kleine binnenvaartschepen en ook zo nu en dan een plezierjachtje. Bernard volgde de technische ontwikkelingen binnen de scheepsbouw op de voet. Zo stapte hij al vroeg over op ijzerbouw, maakte voor zijn klanten offertes op basis van calculaties en liet, zeer vernieuwend, bouwtekeningen en spantenuitslagen maken bij jachtarchitect H.L. van Breen. Iemand waarover helaas niets bekend is, behalve dan dat hij in Den Haag woonde en jachtarchitect was. Dit alles terwijl veel collega-scheepsbouwers nog traditioneel op het oog of met een handvol mallen bouwden.²⁸³

Toen Harmen Bernard in 1880 overleed, was de duizendste dekschuit te water gelaten en bouwde de werf naast beroepsschepen ook staalconstructies voor aannemers, en zelfs

²⁸¹ Herreshoff, *The Golden Age of Yachting*, 186.

²⁸² Zie ook Kemp, *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, 750-751. Sandbaggers hebben tot in de jaren 60 van de vorige eeuw in de haven van Sydney, Australië, wedstrijd gezeild.

²⁸³ Spits, *Nederlandse jachten 1875-1975*, 13.

bruggen. Het Jagt was een efficiënte werf met een professionele bedrijfsvoering waar de transformatie van ambacht naar industriële productie vroegtijdig was gemaakt.²⁸⁴ De jachten die de werf verlieten waren tot 1884 uitsluitend traditionele boeiers en Friese jachten.

Zoon Nicolaas Adrianus, 24 jaar oud, nam de leiding van de werf over en veranderde de naam Het Jagt in Het Jacht. Ogenschijnlijk onbeduidend, maar veelzeggend voor een scheepswerf die nauwlettend de voorzichtige modernisering van de watersport volgde en zich naast de productie van bedrijfsvaartuigen (core-business) ook richtte op de jachtbouw. De toenemende belangstelling van watersporters voor scherpe jachten ontging de mensen van Het Jacht allerm minst. In 1884 gleed het eerste midzwaardjacht van de helling. Een scherpjacht of kieljacht was op dat moment het modernste wat de Nederlandse jachtbouw produceerde.²⁸⁵ Al met al werden er bij de scheepsbouwers Bernard in een tijdsbestek van veertig jaar ongeveer vijftien midzwaard- en kieljachten gebouwd. Ter vergelijking: vandaag de dag weten Duitse en Franse 'botenfabrieken' dit aantal in twee dagen te produceren. Maar de Nederlandse pleziervloot van eind 19^e eeuw was klein van omvang, vermoedelijk enkele honderden boten. In een meetregister van de wedstrijdvloot van de Koninklijke Nederlandsche Roei- en Zeilvereeniging over de periode 1890 tot 1896, worden 72 scherpe centerboards en kieljachten vermeld. De eigenaren hiervan woonden grotendeels in Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen.²⁸⁶ In een Nederlands-Belgisch register van dezelfde periode, maar dan met ronde vaartuigen zoals boeiers, bidders en tjotters, staan 104 vaartuigen vermeld. De eigenaren van de traditionele jachten waren in tegenstelling tot die van de moderne scherpe jachten meer over het gehele westelijk deel van Nederland verspreid.²⁸⁷

In het besef dat in die tijd de traditionele rond- en platbodems nog sterk domineerden, lijkt me die 'enkele honderden plezierschepen' de enige verantwoorde uitspraak. Een uitspraak die zich gesteund weet door het feit dat Nederland in 1900 zeventien watersportverenigingen telde en dat waarschijnlijk zo ongeveer iedere bezitter van een jacht wel lid was.

²⁸⁴ Bernard, 'Rietschuivers en brillendozen', in: *Spiegel der Zeilvaart*, maart 2005. Rietschuivers en brillendozen waren scheldwoorden voor de centerboards. De komst van deze zeer onorthodoxe jachten verdeelde de zeilerswereld in voor- en tegenstanders en veroorzaakte hevige discussies.

²⁸⁵ Zeiljachten met een midzwaard, een kielmidzwaard of een vaste doorlopende kiel.

De in Nederland gebouwde centerboards werden overigens minder extreem gebouwd dan die in Amerika. Hier wilden de eigenaren niet alleen racen maar ook toervaren, en zochten dus naar een compromis tussen snelheid en comfort. Kort na de *Nautilus* verscheen er een tweede sandbagger op het Nederlandse water; de Amerikaanse kapitein Rockwell uit Rotterdam voer er tijdens een wedstrijd van de KNYC demonstratief mee heen en weer over de Maas. Het lukte hem om zijn schip te verkopen. Bij wedstrijden van de KNZ&RV in 1858 op het IJ waren de nieuwe centerboards de *Elise* en de *Union* van de partij. Het revolutionaire type zeiljacht had dus wel enige tijd nodig om door te breken. Zie Spits, 16-17.

²⁸⁶ Bernard, 'Scherpe jachten van het eerste uur', in: *Spiegel der Zeilvaart*, 5, 2006. Ook het eerste Nederlandse sporttijdschrift *De Nederlandsche Sport*, opgericht in 1883, nam met regelmaat scheepsnamen en deelnemersaantallen op van wedstrijd jachten die aan wedstrijden deelnamen.

²⁸⁷ Vermeer, *De Boeier*, 493-494.

Voor een wedstrijd van de KNZ&RV in de zomer van 1872 stonden veertien centerboards ingeschreven, in een aparte wedstrijdklasse aangezien de traditionele rond- en platbodemjachten anders geen schijn van kans zouden hebben. In 1888 namen zeventien centerboards aan wedstrijden op het IJ deel, verdeeld over vijf klassen. Een teken dat het aantal scherpe jachten gestaag groeide en dat de verschillen in afmetingen toenamen. Zo gleed in 1894 de *Freia* op de werf De Nachtegaal van scheepsbouwer Jan F. Meursing te Amsterdam van de helling. Dit midzwaardjacht mat maar liefst 20 meter en was, nogal revolutionair, voorzien van een hulpstoommachine met schroef. Het stoomketeltje stond rechtop achter in de kuip. Gaandeweg werd met de grotere kieljachten, waaronder kotters, ook op de Noordzee geraced. Het betrof kleine aantallen en men voer onder andere tegen Engelse en Duitse zeilers. Schoorvoetend zette watersportend Nederland hiermee een eerste stap om de achterstand op Groot-Brittannië en Duitsland in te lopen.

Het wel of niet beginnen met de bouw van plezierjachten door een scheepswerf werd naast economische overwegingen ook bepaald door de persoonlijke watersportsympathie van de eigenaar en zijn familie. Zo was Harmen Bernard, de broer van eigenaar Nicolaas van scheepswerf Het Jacht, een vooraanstaand lid van de zeilvereniging Het IJ en een geducht wedstrijdzeiler. Jan Meursing, eveneens gepassioneerd wedstrijdzeiler, wenste naast barken en klippers ook snelle jachten te bouwen. En op de werf van bedrijfsvaartuigenbouwer Piet Smit jr. te Kinderdijk werden na 1872 zeven jachten gebouwd, waarvan vier stuks voor eigen rekening, daar verscheidene 'Smitten' lid waren van de Koninklijke Roei- en Zeilvereeniging De Maas. Ook op de werf van Eeltje ('Eeltjebaes') Holtrop van der Zee en diens zoon Auke te Joure, beiden hardzeilliefhebbers, werden een paar kiel- en midzwaardjachten gebouwd.

De beroemdste centerboard was de *Yum Yum*. Niet zo verwonderlijk, want het jacht was lange tijd onverslaanbaar. Bovendien was *Yum Yum* een tijdlang het eigendom van jonkheer Jan Six, bekend Amsterdams watersporter en voorzitter van de KNZ&RV. Ook is het ontwerp en het zeilleven van *Yum Yum*, in 1886 als *Nellie* op de werf van Bernard van stapel gelopen, van alle andere jachten uit die tijd, het meest uitvoerig beschreven.

De Amsterdammer Piet Kol liet *Yum Yum* bouwen; een raspaard hoewel gemiddeld iets minder snel dan bijvoorbeeld de centerboard *Amstel*. Na drie jaar zeilen en experimenteren verkocht koopman Kol de *Nellie* aan jonkheer Six en deze herdoopte het jacht. *Yum Yum* en haar nieuwe eigenaar werden een succeskoppel. Tijdens een spectaculaire wedstrijd op de Nieuwe Maas eind september 1890 waarover de kranten schreven, versloeg *Yum Yum* de concurrent centerboard *Amstel*. Volgens een journalist van het tijdschrift *Nederlandsche Sport* 'ging *Yum Yum* op de haar bekende wijze vliegen als een meeuw'. Het jaar erop kreeg *Yum Yum* extra loodballast in haar kiel. De ambitieuze jonkheer wilde bij licht weer nog meer zeil kunnen voeren.

Vier achtereenvolgende jaren bleek *Yum Yum* onverslaanbaar en Six tartte daarmee de zeilwereld zo dat er nieuwe plannen voor kieljachten op de tekentafel verschenen. Eentje daarvan, de *Surprise*, werd daadwerkelijk gebouwd. Maar deze centerboard presteerde

ondermaats en was geen serieuze rivaal, ook niet nadat het jacht was verbouwd en herdoopt in *Rival*.

Op 28 november 1893 loofde een anoniem KNZ&RV-lid het riante bedrag van 100 gulden uit voor een nieuw te bouwen jacht dat eindelijk *Yum Yum* van de troon kon stoten. Rond diezelfde tijd deed Nederlandsche Sport een oproep aan gerenommeerde Amsterdamse bouwmeesters bereid te zijn een supersnel jacht te bouwen en te garanderen dat de opdrachtgever de helft van de kostprijs geretourneerd kreeg indien zou blijken dat het jacht te langzaam zou zijn voor *Yum Yum*. Die bouwmeester was Nicolaas Bernard. Hij had zelf die 100 gulden uitgelooft; omdat hij kapers op de kust vermoedde, wilde hij voorkomen dat een andere werf dan Het Jacht het snellere schip zou leveren. Het gerucht verspreidde zich namelijk dat er op de scheepswerf van Vink in Gouwsluis voor de bekende zeiler baron Van Pallandt een centerboard 'naar beroemd Amerikaans ontwerp' op stapel stond. In 1894 werd inderdaad de *Mascotte* van de zeilende baron te water gelaten. Van Pallandt bleek inderdaad in staat jonkheer Six te verslaan, dat wil zeggen: het jacht *Mascotte* en haar professionele bemanning. De baron stuurde niet vaak zelf.²⁸⁸

Het jacht *Yum Yum* symboliseert een omslagpunt in de geschiedenis van de watersport. De eerste stap hiertoe werd gezet door een onbekende zeiler die, zoals al gezegd, de *Nautilus* – een complete centerboard uit New York – liet inschepen met bestemming Rotterdam. De tweede stap deed een Amerikaanse kapitein die tijdelijk in Rotterdam woonde, en er niet voor schroomde om op de Maas uitgebreid met zijn centerboard te showen om het exotische scheepje vervolgens aan een Nederlander te verkopen. De *Nautilus* was, voor zover we weten, het eerste in het buitenland gebouwde pleziervaartuig in Nederlandse handen. De Amerikaanse *Nautilus* kwam uit een 'nieuw' land, een immigrantenland, met amper traditie en niet 'geketend' aan een eeuwenoude jachtbouw zoals in Nederland. Maar de *Yum Yum* markeerde nog een ontwikkeling: toervaren en racen werden verder uit elkaar getrokken. Want al bestond het zeilen in Nederland uit wedstrijdzeilen, vooral in Friesland, voor toerzeilen waren de gemoedelijk zeilende boeiers, tjotters en schouwen heel geschikt. De grotere rond- en platbodems leenden zich zelfs goed voor een comfortabele kajuit. Dit gold zeker niet alleen voor Friesland. Algemeen kun je zeggen dat de Nederlandse zeiler tot in de 20^e eeuw traditiegetrouw comfort vanzelfsprekend achtte en in langzame boten voer. Welbeschouwd daagde *Yum Yum* een nautische traditie uit. Zij was, in een moderne toonzetting, de luis in de pels van een oer-Nederlandse pleziervloot van bolle zeilboten die aan walnoten of klompen met zijwaarden deden denken, voorzien van korte kromme gaffels en lange wimpels. Schepen die naar namen als *Annie*, *Constanter*, of *Bever* luisterden, met raampjes met gordijntjes, houtsnijwerk en gepoetst koper. Centerboards met hun spectaculaire snelheid en spartaans ongemak deden op de Nederlandse wateren de haren ten berge rijzen. De eigenzinnige jonkheer Six, zo stel ik me voor, veranderde *Nellie* in

²⁸⁸ Bernard, 'Scherpe jachten van het eerste uur', in: *Spiegel der Zeilvaart*, 6, 2007. *Mascotte* zeilde in 1900 op de Olympische Spelen in Meulon bij Parijs naar de zilveren medaille in de klasse van 3 tot 10 ton.

Yum Yum om afstand van een knellende nautische traditie te nemen, van een zeilvloot die maar niet wilde moderniseren.

Nog een derde aspect mag worden genoemd. De oorspronkelijke en degelijk klinkende naam *Nellie* werd door jonkheer Six vervangen door het extravagante *Yum Yum* (eigenaren lieten trouwens vaker de naam van hun vrouw of dochter op hun boot schilderen). *Yum Yum*, het zou om een nachtclub in New York of een bordeel in Japan kunnen gaan. In werkelijkheid was *Yum Yum* een ogenschijnlijk liefvallige, maar bij tijd en wijle felle Japanse vrouw die voorkwam in de destijds populaire operette *De Mikado* (de Keizer) van A. Sullivan en W.D. Gilbert. Het verhaal speelde zich af in het Japan van de 15^e eeuw, en ging over misverstanden, dreigende onthoofding, een op handen zijnde zelfdoding, maar vooral over een heftige liefde tussen Nanki-Poo, de zoon van de Mikado, en *Yum Yum*. Niet zo gek dat de voorzitter van de Amsterdamse KNZ&RV, verwoed wedstrijdzeiler en een flamboyant figuur, zich soepel met die Nanki-Poo kon vereenzelvigen.

Tot slot: *Yum Yum* was een toonbeeld van Amerikaans pragmatisme: een platte racer zonder enige opsmuk, gebouwd met slechts één doel: winnen. *Form follows function* was de kern van het *Yum Yum*-concept geweest. De racer week daarmee 180 graden af van het Nederlandse 'vormelijke' plezierjacht met zijn sierlijke kromme gaffel, schelpvormige zijwaarden, glanzend gelakte romp in de vorm van een walnoot, alles voorzien van glimmend koper en bonte versieringen. 'Schepen die meer voor de sier zijn bedoeld dan voor gebruik', schreef de Engelse zeiler Henry Doughty in zijn reisboek van 1890 nadat hij twee zomers met zijn grote wherry door Friesland had gezeild.

6b. Myn each is myn rij, Eeltje Holtrop van der Zee (1823-1901)

Het is waarschijnlijk dat Eeltje Holtrop van der Zee in 1857 zijn eerste kielboot bouwde, voor rekening van J. Bosch Reitz, een lid van een welgestelde Amsterdamse zeilfamilie. 'Kielboot', schreef de Friese botenbouwer in zijn dagboek. Het 6 meter lange open zeilscheepje met de naam *Union* ging eind mei te water als de laatst gebouwde boot op de oude werf te IJlst van wijlen grootvader Eeltje Tjeerdes Holtrop, aangezien in Joure al een grotere werf was betrokken. Op die nieuwe werf te Joure bouwde Eeltje (door het werfpersonnel Eeltjebaes genoemd) enkele jaren later een tweede en groter kieljacht voor een Belgische opdrachtgever uit Luik. Maar kieljachten en dus ook centerboards vielen bij de Friezen niet in de smaak, gewend en gehecht als ze waren aan hun traditionele rond- en platbodems met zwaarden, kromme gaffels en houtsnijwerk. Het duurde dan ook tot de Sneeker Hardzeildag van 1882 tot er voor het eerst kieljachten van Hollandse deelnemers op het programma stonden. In zijn boek over de Friese zeilsport benadrukt H. Halbertsma dat Eeltje Holtrop van der Zee door het al vroeg bouwen van kielboten had bewezen dat de achterstand ten opzichte van Holland waarschijnlijk niet aan Eeltje Holtrop van der Zee ('Frieslands meest geëerde scheepsbouwer') had gelegen.²⁸⁹

²⁸⁹ Halbertsma, *Sneeker hardzeildag, een belangrijk hoofdstuk uit het Friese volksleven*, 99.

Eeltje werd in 1823 in IJlst geboren als tweede zoon (in een rij van negen) van Sytse Tjeerds van der Zee en Klaaske Eeltjes Holtrop.²⁹⁰ Hij kreeg dus de familienaam van zijn moeder als tweede voornaam. Van vaders zijde, een winkelier in IJlst, kreeg hij geen 'scheepsbouw-dna' mee, in tegenstelling tot 'de aanleg' van moederskant. Haar vader was namelijk Eeltje Teadzes Holtrop (1768-1848), destijds meesterscheepstimmerman te IJlst. Diens schepen genoten tot buiten de Friese grenzen bekendheid.²⁹¹

Eeltje Holtrop groeide min of meer op op de IJlster scheepswerf van zijn grootvader, Eeltje Teadzes. Toen hij twaalf jaar oud was en de lagere school had beëindigd, kwam hij bij pake in dienst en nam kort voor diens overlijden in 1848, hij was toen 25 jaar, de IJlster werf over. Het jaar hierop trouwde hij met Wytske Rinkema. Ze kregen drie kinderen, waarvan de middelste, Auke ('Aukebaes', overleden in 1939), later als scheepsbouwer in het voetspoor van zijn vader zou treden.

Omdat de zaken goed gingen, zocht en vond Eeltje in 1848 in Joure een grotere werf; een scheepswerf met een lange geschiedenis die tot 1940 in het bezit was geweest van de adellijke familie Vegelin van Claerbergen.²⁹² De Nederlandse stamvader, Philip Ernst, was als vaandrig in Zweedse dienst geweest waarna hij halverwege de 17^e eeuw tot secretaris van de Friese stadhouder Willem Frederik promoveerde. Door zijn huwelijk met de vermogende Friezin Fockje van Sminia bleef hij in Friesland wonen, waar vele van zijn nakomelingen grietman werden.

Waarschijnlijk bestond de werf al vóór 1653. In de volksmond heette zij 'De oude werf op 'e Jouwer', gelet op een mededeling in een proclamatieboek van Haskerland. Naast kleine werkboten voor lokaal vervoer en grotere binnenvaartschepen, werden er tot het midden van de 19^e eeuw ook koffen en galjoten voor de Oostzeevaart gebouwd.²⁹³

Van de verhuizing van IJlst naar Joure blijkt trouwens niets uit de bewaarde werfboeken. Zowel de vaste klanten voor nieuwbouw en onderhoud, als de scheepstypen die jaar na jaar werden gebouwd, bleven hetzelfde. Niet alleen Eeltje Teadzes, ook kleinzoon Eeltjebaes kreeg af en toe de opdracht een luxe vaartuigje of een wat groter jacht te bouwen. Het zal duidelijk zijn dat Folkert van Loon hierbij een rol speelde.

Het bouwen van schepen destijds had nog niets van seriewerk. Ieder zeeschip, binnenvaartschip, vissersschip, werkbootje, boeier of Fries jacht was weer anders. In totaal

²⁹⁰ In 2001 wijdde het Fries Scheepvaart Museum in Sneek een tentoonstelling aan Eeltje Holtrop naar aanleiding van zijn honderdste sterfdag.

²⁹¹ De eerder besproken Folkert van Loon verklaarde in zijn *Handleiding tot den Burgerlijken Scheepsbouw* uit 1838 bij zijn ontwerp van 'het Zee Jagt van 's Graveland' het volgende: 'Dit jagt is in het jaar 1825, overeenkomstig deze tekening, 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 buitengewoon fraaije gedaante heeft vervaardigd.' De invloed van scheepsarchitect Van Loon op Eeltje Holtrop van der Zee is vooral terug te vinden in het gepiekte achterschip. De vanouds volle ronde waterlijn kreeg een accoladevorm om snelheid te winnen. Eeltje bouwde niet alleen snelle schepen, hij viel als wedstrijdzeiler ook in de prijzen.

²⁹² In 1940 kochten de heren De Jong van de Douwe Egberts-fabrieken te Joure de werf en verhuurden haar aan scheepsbouwer Johannes van der Meulen en zijn zonen.

²⁹³ Van Waning, 'De oude werf op 'e Jouwer', in: *Waterkampioen*, 1961, 1400-1402.

gleden er in Joure ongeveer 25 jachten van de helling die puur voor het genoegen waren gebouwd gedurende de halve eeuw dat Eeltje Holtrop van der Zee er de scepter zwaaide. Volgens de werfboeken bouwde de werkploeg²⁹⁴ ruim het dubbele aantal uiteenlopende typen boten, die naast werkschip zo nu en dan ook dienst deden als plezierjacht, lees: aan een zeilwedstrijd meededen. Maar het gros van alle scheepsbouw was voor de beroepsvaart en visserij bestemd: pramen, snikken, tjalken, *wyldsitters*, visaken, sloepen en punters. Ook enkele zwaargebouwde palingaken, die van Heeg op Londen voeren, verlieten de werf. Tussen 1848 en 1894 produceerde de scheepsmakerij 'op 'e Jouwer' meer dan achthonderd schepen.²⁹⁵

Eeltje Holtrop van der Zee bouwde niet volgens tekening maar op het oog, dat wil zeggen: met intuïtie en ervaring. Zoals eerder betoogd was hij hierin niet uniek. De meeste scheepsbouwers, zeker in Friesland, hadden tot ver in de tweede helft van de 19^e eeuw genoeg aan hun vaststaande maten en verhoudingen. Maar in de persoon van Eeltjebaes kreeg dit bouwen 'uit het hoofd' of 'op het oog' merkwaardig genoeg in toenemende mate een bijzondere status, en zijn wat mysterieuze lijfspreuk 'myn each is myn rij' (mijn oog is mijn meetlat) droeg hieraan stevig bij. Ook het verhaal dat hij, na iedere bespreking van een nieuw schip met een klant, een aantal dagen in gepeins verzonken op het werfterrein rondzwalkte, de sloopshelling op- en afliep, dan weer zwijgend bij het water ging staan en vervolgens de woorden sprak: 'Hy leit der al' (Hij ligt er al) of 'Ik haw him al sjoen' (Ik heb hem al gezien), kreeg door de jaren heen haast mythische proporties. In de watersportliteratuur is hij hier en daar zelfs voor een groot kunstenaar gehouden: in het rijtje van schilder Rembrandt van Rijn, vioolbouwer Antonio Stradivari en automobielbouwer Ettore Bugatti.²⁹⁶

Friese scheepsbouwers uit de 19^e eeuw schreven weinig op. Daar komt bij dat er op een werf nogal eens brand uitbrak en een archief verloren ging. Een gelukkige uitzondering hierop vormt het archief van de werf van Holtrop van der Zee. Die is ongewoon goed gevuld; de werfboeken van Eeltjebaes en zijn zoon Aukebaes zijn bewaard gebleven.²⁹⁷

²⁹⁴ Op de werf werkten, afhankelijk van de orderportefeuille, twintig tot veertig mannen.

²⁹⁵ Eeltjebaes was een ware houtkenner. Hij kocht persoonlijk het inlandse eikenhout bij diverse bosbouwers. Uit de wintereik (30 meter lang, krom en zwaar, in de winter geveld) haalde hij vooral de zware delen als krommers en kopstukken. De zomereik (slank en recht) leverde het geschikte hout voor de spanten, knieën en bandstukken. Eeltjebaes kon een eiken gang al brandend meer dan 90 graden blijvend rondbuigen en bovendien nog torderen. Zie Kok, 'Eiken gangen, dosse- en kwartiershout met spiegeltjes', in: *Spiegel der Zeilvaart*, 6, 2001, 10-15.

²⁹⁶ Kok, 'Een eeuw na Eeltje Holtrop van der Zee', in: *Spiegel der Zeilvaart*, 6, 2001.

²⁹⁷ De werfboeken, zeventien delen, worden bewaard in het archief van de Ottema-Kingma Stichting, ondergebracht bij Tresoar te Leeuwarden. In het Fries Scheepvaart Museum te Sneek liggen de kopiën. F.G. Spits, lange tijd beheerder van het stamboek van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten, maakte de werfboeken toegankelijk door lijsten op te stellen van de boeiers, jachten en tjotters die op de Jouster werf zijn gebouwd. Anderen abstraherden uit de werfboeken de fjouwerachten, Friese jachten en de vracht- en vissersschepen.

De schaduwzijde hiervan is wel dat hierdoor één werf bij maritieme vorsers vrijwel alle aandacht kreeg en de jachtbouwgeschiedenis ging domineren terwijl andere werven in de vergetelheid raakten. Hun archieven werden door brand vernietigd, notities, berekeningen en nota's voor klanten kwamen door slordigheid bij het afval terecht of, en ook dat kwam voor, men schreef weinig op.

Friesland had in de 19^e eeuw en de eerste helft van de 20^e eeuw verscheidene uitstekende scheepsbouwers die hoogwaardige boeiers, tjotters, Friese jachten en wat al niet afleverden. Ik noem hier Lolke en Feike Lantinga te IJlst, Ernst Wester te Grou, Gerben Siemens van der Werf te Britswerd, de gebroeders De Jong te Heeg, Jan Oebeles van der Werff te Buitenstvallaat, Jelle Jelles Croles te IJlst, Ulbe Zwolsman in Workum en Leendert van der Lei te Nijenga.²⁹⁸

Het is waar, ontwerper Folkert van Loon prees de kwaliteiten van Eeltje Taedzes en diens kleinzoon Eeltje Holtrop, en we mogen aannemen dat de werf, toen nog in IJlst, in de jaren 30 van de 19^e eeuw al bekendheid genoot en ook de nodige aantrekkingskracht uitoefende op kopers uit het westen, vooral Amsterdam. Maar de overdreven loftuitingen als 'hoogbegaafd', 'geniaal', 'uniek talent' en dergelijke uit latere tijden, moeten een diepere oorzaak hebben, dat wil zeggen: specifieke belangen dienen.

In de jaren 1893-1894 werd op de werf van Eeltje Holtrop de boeier *Friso* gebouwd in opdracht van de commissaris van de koningin mr. B. Ph. baron van Harinxma thoe Slooten. Een duidelijk bewijs tot welke hoogte de status van deze 'skûtmakker' uit Joure in die dagen was gestegen. De 10,5 meter lange boeier was puur een plezierjacht, wat vooral wil zeggen een wedstrijdacht. Want toerzeilen zoals we dat nu kennen was in die dagen onbekend, en zeilen en wedstrijdzeilen waren zeker in Friesland vrijwel synoniem. Eind 19^e eeuw was ook de tijd dat de boeier als vrachtscheepje en de boeier als plezierjacht duidelijk verschillende wegen insloegen, met als gevolg dat op de werf van Eeltjebaes en zoon Auke de wedstrijdsscheepjes extremere vormen kregen en hun afkomst begonnen 'te verraden': meer zeeg, een meer gepiekt achterschip, sterker naar binnen vallend boeisel. Om kort te gaan: de plasticiteit van de houten scheepsvorm werd tot het uiterste opgerekt.

Naast een zeker behoud van functionaliteit omwille van goede zeileigenschappen, kregen de boeiers door die vormveranderingen een minder traditioneel uiterlijk. Het kenmerk van binnenvaartschepen was altijd rechttoe rechtaan en hoekig ('masculien') geweest om goedkoop te kunnen bouwen en maximale vrachtruimte te krijgen. Ronde vormen joegen de bouwkosten immers op en leverden verlies van laadruimte op. De 'gepimpte' boeierjachten onderscheidden zich van vrachtschepen door wulpsheid; door extra aangezette ronde vormen. De werf van Eeltjebaes in Joure volgde hiermee een trend binnen de jachtbouw. Klanten vroegen om 'verwijfde' schepen. Opzichtig rond was in de

²⁹⁸ Vermeer, *De Boeier*, hoofdstuk 4. Vermeer geeft uitgebreide informatie over de geschiedenis van de scheepswerven en de boeiers die op die werven zijn gebouwd. Ook Vermeer spreekt trouwens van een 'geniale' Eeltje Holtrop van der Zee.

hoogtijdagen van de burgerlijke cultuur in Nederland eind 19^e eeuw de nautische smaak van de (nieuwe) welgestelden geworden.²⁹⁹

Eeltje Holtrop van der Zee ontwikkelde een neus voor wat de markt vroeg en wist heel goed wat de zeilende *nouveaux riches* wensten. Zonder af te doen aan zijn vakmanschap liep de scheepsbouwer hiermee wel het risico dat zijn producten gekunsteld werden. Baron van Harinxma thoe Slooten was overigens een telg uit een adellijke Friese familie met een zeilgeschiedenis van verscheidene generaties en hij had een ontwikkelde smaak voor boten. Toen hij op de werf van Holtrop een jacht wilde laten bouwen, bedong hij dat zijn schipper gedurende de hele bouwtijd op de werf zou gaan wonen, bang als hij was dat niet zijn smaak maar die van Eeltjebaes het gezicht van de boeier zou bepalen. In Friesland waren overigens meer families die van generatie op generatie een 'plezierjacht' bezaten en voor wie een boot een monument was dat bij het bestaan hoorde. Denk hierbij aan de familie Van Eysinga en hun boeier *Stavo*, de Halbertsma's en hun *Constanter*, de Wegener Sleswijks en hun Friese jachten, de Sminia's met hun boeier *Catharina*.³⁰⁰ De *Friso* van baron van Harinxma kostte zeilklaar en inclusief een modern onderwatertoilet 7225 gulden, een bedrag waar een werkman met zijn gezin tien jaar van kon leven.

De boeier *Friso* werd overigens op 22 mei 1954 om twee uur in de middag op het Pikmeer voor Grou formeel maar feestelijk tot Statenjacht van Friesland verheven. Daar was een lange geschiedenis aan voorafgegaan. In de jaren 30 ontstond het gerucht dat baron van Harinxma zijn boeier wilde verkopen. Met de *Friso* werd toen al niet meer gezeild, zij lag langzaam te verrotten in een schiphuis in Leeuwarden. In 1937 kocht een Friese familie uit Weesp het stokoude schip, verving de naam *Friso* door *Lydianna*, liet de boeier op de werf van de Gebr. Kok te Muiden restaureren en plaatste er een motor in. Na de oorlog ging de boeier opnieuw over in andere handen en wijzigde de naam in *Jean Bart*. Maar de vrees dat de ex-*Stavo*, evenals de boeiers die haar waren voorgegaan, naar het buitenland zou verdwijnen, bleef.

Begin jaren 50 van de vorige eeuw was de tijdgeest rijp om het zeilende Friese cultuurgood van de ondergang te redden. Mannen als Van Waning, Halbertsma, Voordewind en Buisman maakten zich hier sterk voor. Onder andere door in 1953 een reünie van Friese ronde jachten te organiseren, de aanzet tot een Commissie Stamboek, die zou uitgroeien tot de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten. Ook stak het oude idee voor een Fries

²⁹⁹ Vermeer somt twintig boeiers op die Eeltje Holtrop van der Zee en zijn zoon Auke tussen 1852 en 1912 zouden hebben gebouwd. Vijf jachten hiervan hadden Friese eigenaren, de rest woonde in het westen, waarvan acht in Amsterdam.

³⁰⁰ Wegener Sleswijk, *De Boeier Friso*, 11-12. In een gesprek met de Heer Rienk Wegener Sleswijk kwamen de genoemde kritische noten bij de bijna heilig verklaarde Eeltjebaes op de proppen. Zo waren de oprichters van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten begin jaren 50 van de vorige eeuw idolaat van de scheepsbouwer uit Joure. De tragedie van die Eeltjebaes-verheerlijking door de jaren heen was wel dat de schepen van andere werven geringere status bezaten, meer verwaarloosd werden en vaker in de kachel eindigden.

Statenjacht opnieuw de kop op. En, jawel, nogmaals deed het gerucht de ronde dat de ex-*Stavo* naar het buitenland zou worden verkocht. Toen bleek dat dit gerucht op waarheid berustte, besloten de besturen van de Koninklijke Zeilvereniging Oostergoo en de afdeling Leeuwarden van de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel de handen ineen te slaan. Een in het leven geroepen Boeiercommissie kreeg de opdracht het benodigde geld bijeen te brengen om het oude commissarisjacht te kopen en als Statenjacht aan de provincie Friesland aan te bieden. De ex-*Stavo* werd voor 20.000 gulden gekocht, en Friesland had na 160 jaar weer een Statenjacht.³⁰¹ Bouwer Eeltje Holtrop van der Zee verwierf door die aanzienlijke statusverhoging van een van zijn bouwsels eeuwig roem. Tot op de dag van vandaag is Eeltjebaes in de ogen van veel zeilers van ‘oud hout’ de beroemdste scheepsbouwmeester van ons land, en worden de ronde lijnen van zijn schepen wel of niet bewust als maatstaf voor schoonheid gehanteerd.³⁰² Voor de wereld van traditionele rondbodems is hij de meester-smaakmaker. Nogmaals spijtig dat van andere Friese werven zo weinig archiefmateriaal bewaard is gebleven. Lolke Lantinga en Jelle Jelles Croles bouwden geliefde elegante tjotters en stoere boeierjachten.³⁰³ Tijdens een Sneekweek zeilde op 21 augustus 1956 een vloot van 33 boeiers, Friese jachten en tjotters, waaronder 15 schepen gebouwd door Eeltjebaes of zoon Auke, komend van het starteiland in het Sneekermeer, in admiraalschap door de Jouster Sylroede. Voorop voer het Statenjacht *Friso* met de commissaris van de koningin mr. H.P. Linthorst Homan aan boord. Na een kort bezoek aan de aloude werf ‘op ‘e Jouwer’, reed het gezelschap in bussen naar de begraafplaats Westermeer, waar de nestor van het Friese boeierzeilen Roelof Buisman de nieuwe grafstenen op het tweepersoonsgraf van Eeltjebaes en Aukebaes onthulde. Terug op de werf onthulde men nog een gedenksteen in de muur van het witte woonhuisje. Na een kop koffie in de kantine van Douwe Egberts vertrokken de schepen richting Sneekermeer, waar traditiegetrouw de Koninklijke Zeilvereniging Sneek een wedstrijd organiseerde.³⁰⁴ ‘*Skûtmakker*’ staat er op beide grafstenen onder de namen vermeld. Bij Eeltje is de tekst ‘Myn each is myn rij’ toegevoegd.³⁰⁵ Die gevleugelde uitspraak, in de 20^e eeuw lang gekoesterd, zal destijds ongetwijfeld door Eeltje ter verdediging zijn gebruikt. Immers, Folkert van Loon probeerde een halve eeuw eerder al Friese scheepsbouwers over te halen hun modellen te moderniseren en volgens tekening te bouwen. Maar Eeltjebaes weigerde om wat voor reden ook zijn traditionele

³⁰¹ Ibid., 15-24.

³⁰² Kok, ‘Een eeuw na Eeltje Holtrop van der Zee’, in: *Spiegel der Zeilvaart*, 6, 2001, 7-15. In mijn gesprekken met enkele Friese jachtontwerpers en bouwers van rondbodems over ‘wat nou een echt mooi schip is’, bleek de hand en het oog van de oude meester uit Joure nog maatgevend.

³⁰³ Boschma, *De scheepswerf Lantinga te IJlst*.

³⁰⁴ Brief over het dagprogramma, d.d. augustus 1956, van C.J. de Jong jr., Douwe Egberts, Joure, namens Het Fries Scheepvaart Museum, Sneek, Heemkundig Werkverband, Joure, Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten.

³⁰⁵ Auke van der Zee was eveneens een kundig scheepsbouwer en daarbij een vaardig houtsnijwerker. In tegenstelling tot zijn vader die dat weigerde, ging Auke wel ijzeren schepen bouwen. Aukebaes overleed in 1939 in armoede. De werf was toen al stil komen te liggen.

manier van bouwen los te laten. Zo beschouwd krijgt 'myn each is myn rij' een nogal ambivalente betekenis. De spreuk mag dan voor uniek vakmanschap staan, ze drukt ook een halstarrig vasthouden aan het verleden uit en verzet tegen een nieuwe tijd. De theoretische scheepsbouw werd immers al begin 18^e eeuw in Nederland vanuit Frankrijk en Engeland geïntroduceerd. Zo werd de koningssloep in 1818 volgens een lijnenplan van marineconstructeur P. Glavimans gebouwd, pleitte Folkert van Loon voor een wetenschappelijke aanpak van het ontwerpen van schepen en tekende de Haagse jachtarchitect H.L. van Breen voor de werf Het Jacht van vader en zoon Bernard in Amsterdam de lijnenplannen voor hun centerboards. Ook *Yum Yum* was op de tekentafel begonnen, afgekeken van de eerder besproken sandbaggers van New York.³⁰⁶

Maar er was met de naam Holtrop van der Zee iets bijzonders aan de hand. Juist dat imago van 'bouwen op het oog', van wars zijn van een wetenschappelijk-technische aanpak, bleek een aantrekkelijke tegenhanger van modernisering en verzakelijking. Door het proces van eenwording van de Nederlandse natie en de snelle urbanisatie van Holland, werd de identiteit van Friesland als plattelandsprovincie met een eigen taal en cultuur versterkt. Tegenover de vervuilde en lawaaiige stad kwam de stille zindelijkheid van het Friese weidse land te staan, tegenover de grootschalige moderniteit werd het kleinschalige van de traditie gesteld. Tegenover het decadente Amsterdam het gemoedelijke Jorwerd. Tussen de beide polen traditie en moderniteit speelde zich het proces af dat wel aangeduid wordt als 'modernisering van de samenleving'. Dit hield onder andere in dat zowel de politieke als culturele betrokkenheid van de burgers bij de nationale staat toenam en dat de voor cultuur belangrijke instituties als de overheid, de rechtspraak, het onderwijs en de godsdienst meer en meer ondergeschikt werden aan een nationaal denken en nationale wetgeving. Dus werden ook Friezen sterker gedwongen te beseffen dat ze moderne Nederlanders waren. Juist dit deed het besef van het Fries-eigene groeien en zo ontstond er een paradox: meer Nederlander worden betekende je meer Fries voelen. In de tweede helft van de 19^e eeuw ging het daarom niet om enerzijds een Hollandse moderne cultuur en anderzijds een traditionele Friese cultuur, om vooruitgangdenken tegenover conservatisme, maar meer om twee vormen van moderne cultuur: de ene presenteert zich als 'modern', de andere als 'traditioneel'.³⁰⁷ De boeiers die op de Jouster werf van Eeltje Holtrop van der Zee werden gebouwd stonden voor traditie, degelijkheid en handel, voor het Fries-eigene, voor kwaliteit van leven en voor *hurdsilen*.

Dat bijzondere 'myn each is myn rij' was handelsmerk geworden.³⁰⁸

³⁰⁶ Spits, 'Van 'jagt' tot 'jacht'. Scheepsbouwkundige tekeningen in het Nederlands Scheepvaartmuseum', in: *Spiegel der Zeilvaart*, 5, 1995.

³⁰⁷ Jensma, *Geschiedenis van Friesland, 1750-1995*, 172-173.

³⁰⁸ Pier Piersma, de bouwer en restaurateur van houten rond- en platbodemjachten op de werf It Eilân in Heeg staat nog in de traditie van Eeltje Holtrop van der Zee; anno 2012 is ook zijn oog zijn meetlat. In een vraaggesprek vertelde hij me, in 1966 bij botenbouwer Berend de Jong te zijn begonnen. 'Ik kreeg daar geen loon, wel vier planken en mocht er mijn eigen boot mee bouwen.' Pier vertelde nooit te hebben geleerd hoe een sloopstekening te lezen.

6c. Watersport op stoom

De explosiemotor bracht niet alleen op het land een revolutie teweeg, ook de watersport onderging dankzij de motor na 1900 een grondige modernisering. Na de verschijning van een zeer beperkt aantal jachten met een stoommachine op het water, was het de petroleummotor die binnen tien jaar tijd de pleziervloot een nieuw gezicht gaf. Opeens leek daarmee het varen op de wind even primitief als vooruitkomen met roeispanen of een vaarboom, hooguit nog geschikt voor sporters en lieden die de traditie willen eren. Vandaag de dag en een eeuw verder constateren we dat er geen kajuitjachten meer zijn zonder motor. Ook het zeiljacht is inmiddels een motorboot geworden. Daarom is de motor een van de zeven kurken waarop de popularisering van de watersport drijft. Zonder het gemak en de veiligheid die de dieselmotor of buitenboordmotor bieden, zou de pleziervaart nooit toervaart zijn geworden. Maar de ontwikkeling van zeil naar stoom en vervolgens naar 'de snelle machine op plezierboten' was complex en vroeg veel tijd.

In de National Gallery aan Trafalgar Square in Londen hangt een zeeschildering van de Engelse romantische schilder Joseph Turner. Turner vereeuwigde in 1838 een historisch moment. Het voormalige Royal Navy vlaggenschip *Temeraire*, dat in de slag van Trafalgar een hoofdrol speelde, wordt door een stoomboot naar haar 'graf' te Rotherhith gesleept om gesloopt te worden. 's Werelds grootste zeemacht was bezig haar oude houten zeilschepen te vervangen door ijzeren stoomoorlogsschepen.

De eerste stoommachine die behoorlijk werkte en waarop patent werd aangevraagd, was ontwikkeld door de Schotse ingenieur James Watt in 1796. De machine werd na een nieuwe reeks verbeteringen spoedig in een schip uitgetoet. Nou ja schip, de *Charlotte Dundas* was in feite een drijvende stoommachine in een houten bak, met aan de voorkant een punt en aan de achterzijde een as met een ronddraaiend hekwiel. Die eerste stoomboot, die in 1802 voer, werd ingezet om zeilschepen op het Forth en Clyde Channel tussen Glasgow en Edinburgh te slepen.³⁰⁹

De eerste Amerikaan die commercieel succes oogstte met een stoomschip was Robert Fulton. Hij begon met zijn kale en geheel open veerboot *Clermont* vijf jaar later een goedkope passagiersdienst over de Hudson tussen Albany en New York. Dit schip werd een geduchte concurrent van de postkoets. Het tijdperk van de stoomboot was begonnen. In de Verenigde Staten werden stoomboten vooral gewild op de grote rivieren. In 1860 voeren er op de Mississippi en haar zijrivieren meer stoomboten dan waar ook ter wereld. De meeste met een zeilschip op sleeptouw, geladen met balen katoen of met passagiers. Die passagiersstoomschepen groeiden intussen uit tot snelvarende drijvende hotels met diverse dekken, verschillende klassen en veel luxe. Zij kunnen worden beschouwd als de voorlopers van de huidige cruiseschepen.

³⁰⁹ Dat het idee om stoom als kracht te gebruiken al oud is, bewijzen de experimenten van Hero van Alexandrië. Hij bevestigde een deels open bal boven een bak met kokend water en liet de stoom in de bal via twee gebogen pijpjes langs een wiel met schoepjes ontsnappen, waardoor een roterende beweging ontstond. Lavery, *Ship; 5000 Years of Maritime Adventure*, 170.

In 1815 voer het stoomschip *Thames* van Glasgow naar Londen. In datzelfde jaar stoomde de *Margery* als eerste het Kanaal over. Tien jaar hierna voeren op de Clyde al meer dan vijftig raderstoomboten regelmatige diensten. Ze zouden tot eind jaren 20 van de vorige eeuw dienst blijven doen.

Dat onderlinge strijd de ontwikkeling van het stoomschip goed deed, bleek uit de strijd die de *Sirius* in 1838 met de *Great Western* uitvocht in een race die geschiedenis zou schrijven. Doel was als eerste stoomschip enkel op stoom en zonder de hulp van zeilen de Atlantische Oceaan over steken. Op 4 april vertrok de *Sirius* (700 ton) vanuit het Ierse Cork, vier dagen later stoomde de bijna tweemaal zo grote *Great Western* de haven van Bristol uit. Het kolossale schip had plaats voor driehonderd passagiers en vierhonderd bemanningsleden en had een voorraad kolen gebunkerd die genoeg was voor een retourreis naar Australië. De *Great Western* was eigendom van de excentrieke Frans-Engelse ingenieur Isambard Kingdom Brunel. De afspraak was dat de schepen uitsluitend op stoomkracht zouden varen; zeil bijzetten zou diskwalificatie inhouden.

De moeilijkheid met stoomschepen was namelijk dat al gauw 40 procent van de totale scheepsinhoud als bunkerplaats dienstdeed, waardoor een kleiner schip per definitie in het nadeel was. Gevolg: de bemanning van de kleine *Sirius* zag zich eenmaal voorbij de helft van de oversteek gedwongen een groot deel van de hutten en de salon, en zelfs de mast en de rondhouten op te stoken om de ketels aan de praat te houden. Daartegenover stond het te geringe aantal stokers aan boord van de *Great Western*. Zij moesten te veel uren werken, raakten uitgeput en enkel met flinke sommen geld in het vooruitzicht waren ze te motiveren het vuur in de de ketels gaande te houden. De *Sirius* won nipt, al had ze bij Sandy Hook een aantal uren bij laagwater aan de grond gezeten.³¹⁰ De internationale pers schreef weken achtereen over 'The Race'.

De emigratie vanuit Europa naar de Nieuwe Wereld vanaf het midden van de 19^e eeuw bleek lucratief voor reders. Maar voor een zeilschip dat het van de wind moest hebben en daarom ten zuiden van het Azoren-hoog diende te koersen, was het een lange weg naar New York of Boston. Scheepsmagnaat Samuel Cunard nam de gok en begon als eerste met een regelmatige dienst tussen het Engelse Liverpool en Boston, en Halifax op Nova Scotia. Tot die tijd voeren stoomschepen nog met ronddraaiende schepraderen. Maar het scheprad was hoogst inefficiënt. Het grootste deel van het rad draaide niet in maar boven het water, dus in een ruwe zee draaiden ze regelmatig helemaal boven water. Daarbij kwam nog dat door het slinken van de kolenvoorraad de raderen almaar hoger in het water kwamen te liggen. Onvermijdelijk kreeg de schroef van Archimedes hierdoor hernieuwde interesse; het was immers allang bekend dat de vijzel onderin een molen water kon oppompen. De Zweedse ingenieur John Ericsson, in 1826 naar Groot-Brittannië verhuisd om er de stoomlocomotief te perfectioneren, bouwde de eerste stoomschepen met een schroefvoortstuwning. Het door hem ontworpen propellerschip *Francis B. Ogden* stak in 1839, een jaar na de race van de *Sirius*, de oceaan over om de schroef te promoten. De al vermelde Brunel liet zijn tweede

³¹⁰ Ibid., 174.

schip voor oceaanreizen, de *Great Britain*, met een schroef uitrusten. De *Great Britain* was daarmee het eerste moderne schip in de geschiedenis van de zeevaart: gebouwd van ijzer, voorzien van een schroef, en veruit het grootste schip van zijn tijd.³¹¹

In 1871 maakte het Britse zeilloze oorlogsschip *Devastation* als eerste een zeereis. De verouderde, gulzige, kolenetende stoommachine was toen al vervangen door de zuinige hogedruk triple-expansiestoommachine. Juist die zeereis, bevrijd van zeilen en masten en daarmee van de grillen van de natuur, en volledig vertrouwend op stoom, klinknagels en schroef, symboliseerde de definitieve breuk met een verouderd zeeverleden. Toch maakte stoom geen spoedig einde aan het zeiltijdperk. Tijdens de laatste twee decennia van de 19^e eeuw voeren er op de wereldzeeën zelfs meer zeilschepen dan ooit. De grote klippers en barken, nu voorzien van masten, ra's en staand want van ijzer, werden juist ontworpen en gebouwd om de concurrentie met stoomschepen aan te kunnen. Niet eerder hadden de grote theeklipperraces tussen bijvoorbeeld de *Cutty Sark* en de *Thermopylae* in 1872 van Sjanghai naar Londen zo tot de verbeelding van het internationale publiek gesproken als in die periode.

De Royal Navy had het overigens moeilijk met stoomschepen. Gold dit voor meer westerse landen, ook de Britse opinie verzette zich lang tegen stoom en de Royal Navy probeerde zo lang mogelijk aan haar zeiltraditie vast te houden. Want, zo klonk de redenering, de ware zeeman kon slechts door gebruik te maken van zeil goed getraind worden. Het duurde tot na 1880 dat de zeilen op Britse oorlogsschepen verdwenen.³¹²

‘De volmaakte machine van de toekomst is de perpetuum mobile, de machine die zonder brandstof onophoudelijk kan doorwerken: door te bewegen produceert hij zijn eigen drijfkracht. Maar om wetenschappelijk bewijsbare redenen kan een dergelijke machine onmogelijk bestaan.’

De Haarlemse instrumentmaker W.M. Logeman schreef dit in een artikel onder de kop ‘Eeuwigdurende beweging’ in de *Practische Volks-Almanak* van 1849. Als technicus was hij uitermate geïnteresseerd in alle nieuwe techniek, en hij vroeg zich af wat de vorige generaties wel niet zouden zeggen als ze de laatste technische innovaties konden zien. Logeman was opgetogen over de wonderbaarlijke groei van alle arbeidsvermogen en fantaseerde dat zijn eigen voorouders verbluft zouden staan bij het aanschouwen van ‘de magt die de mensch daardoor over tijd en ruimte heeft gekregen’.

Auke van der Woud gebruikt dit citaat in de inleiding van zijn studie over de snelle en complexe veranderingen in de westerse wereld in de tweede helft van de 19^e eeuw,³¹³ die in het Europa van 1848 het karakter van een aardverschuiving hadden. Maar in tegenstelling

³¹¹ Op 4 april 1845 werden de Britse oorlogsschepen *Rattler* en *Alecto* met de achterstevens aan elkaar vastgemaakt. Het eerste schip had een schroef, het tweede aan weerszijden een rader. Beide schepen gaven vol stoom en de *Rattler* sleepte de *Alecto* met een snelheid van 2,8 knopen achter zich aan. Een decennialang debat kwam hiermee aan zijn eind. Zie Lavery, 175.

³¹² Kemp, *Ships and the Sea*, 784.

³¹³ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 11-38.

tot een aantal andere landen onderging Nederland de felle roep om vrijheid en democratie zonder oproer of bloedvergieten. De buitenlandse onlusten waren alarmerend genoeg om koning Willem II met een grondige hervorming van de Grondwet akkoord te laten gaan. Daarmee begon ook in ons land in 1848 de parlementaire democratie. Maar het ging niet enkel om een politieke omwenteling. Er was, aldus Van der Woud, ook een begin gemaakt met een mentale revolutie. De natuurwetenschappen en hun toepassingen kregen bij die veranderingen een leidende rol. Zo verklaarde de wetenschap dat de materiële werkelijkheid logisch en wetmatig in elkaar zit en dat de natuur door orde en systematiek in plaats van door chaos wordt geregeerd. Het zich ontwikkelende vooruitgangsoptimisme verkondigde daarom dat de mens meer en meer in staat zou zijn om zijn eigen leefomstandigheden te verbeteren. De moderne mens hoefde de toekomst niet meer zoals vroeger lijdzaam af te wachten; de toekomst was iets om zelf te maken. Dat die vooruitgang niet enkel technische vooruitgang was maar ook mens en maatschappij betrof, was een besef dat zich vanaf het midden van de 19^e eeuw sterk begon te ontwikkelen.

‘Maatschappij’ was daarbij geen vrijblijvend woord. Het verwees naar een vooruitgangsideaal van de burgerij dat de basis werd van het latere beschavingsoffensief. ‘Wat den mensch onderscheidt van al zijne medeschepselen, wat hem onbetwistbaar op een veel hoger en geheel ander standpunt plaatst dan deze’, schreef de arts P. van Steenwijk in 1868, ‘is de verheven macht van zijnen geest, die hem maakt tot een heer der aarde, tot een ontdekker van de eeuwige wetten en dikwijls tot een beheerscher van de krachten der natuur.’³¹⁴

De basis van het moderniseringsproces dat Nederland in de 19^e eeuw onderging, bestond uit revolutionaire technische vernieuwingen. Van der Woud concretiseert genoemde ‘modernisering’ door over ‘infrastructuur’ te spreken: het complexe netwerk van massacommunicatie, massamobiliteit, massaproductie en massa-energieconsumptie.³¹⁵ Concreet ingevuld: stoom, ijzer en kolen; spoorwegen, treinen en trams; stoomschepen voor vracht, post en passagiers; elektriciteit, telefoon en telegrafie.

Voor de aanleg van het Suezkanaal tussen 1859 en 1869, een nieuwe verbinding tussen de Middellandse Zee en de Rode Zee, hadden Nederlandse kranten en tijdschriften naar verhouding veel belangstelling. Reden was dat de oude handelsroute van Holland naar Zuidoost-Azië, die via Kaap de Goede Hoop had gelopen, dankzij het Suezkanaal nu werd afgesneden en daarmee fors ingekort. Naast het Suezkanaal werd in Nederlandse tijdschriften ook veel geschreven over de omwentelingen in de scheepsbouw. Net als bij de spoorwegen richtte de aandacht zich daar vooral op zaken die voor mobiliteit relevant waren: snelheden, aantallen passagiers, de hoeveelheid te vervoeren vracht en nieuwe zeeroutes. Zo zette het tijdschrift *Economist* in 1868 uiteen waarom ijzeren schepen met stoomaandrijving de toekomst hadden. Verwezen werd naar Engelse statistieken waaruit zou blijken dat er met ijzer minder schipbreuken plaatsvonden en er minder brandgevaar

³¹⁴ Ibid., 12-13.

³¹⁵ Ibid., 17.

was. Bovendien kon je voor ijzeren schepen naar de ijzerfabriek stappen om het plaatmateriaal te kopen. De bouw vroeg minder gespecialiseerd vakmanschap daar het om assemblage ging, en door middel van een gerationaliseerd montageproces van gestandaardiseerde elementen was industriële productie mogelijk.

Ook in Nederland betekende de introductie van stoomaandrijving een omslag.

Stoomschepen konden op vaste dagen met vaste vertrek- en aankomsttijden varen,³¹⁶ zoals we dat al twee eeuwen dankzij de trekvaart gewend waren. Zelfs op trans-Atlantische routes kon een stoomschip van een dienstregeling gebruikmaken. Zo bleken de lijndiensten tussen Europa en Amerika na 1850 een commercieel succes, omdat de stoomschepen landverhuizers wegbrachten en katoen mee terug namen.³¹⁷ Vlak voor de opening van de Nieuwe Waterweg in 1872, de belangrijke verbinding tussen Rotterdam en de Noordzee, werd de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart-Maatschappij opgericht, de latere Holland-Amerika-Lijn.

Rotterdamse en Amsterdamse stoombootmaatschappijen openden maildiensten naar 'onze bezittingen' in het Verre Oosten, vooral Oost-Indië. Ruim tien jaar later voerde men de dienstregeling in voor een vloot van veertien mailstomers die tussen Nederland en het Oosten heen en weer pendelden. Duurde in het zeiltijdperk een reis ongeveer 120 dagen, in 1888 was dat via het Suezkanaal een maand. Naast het voordeel van stoom voor de reissnelheid, nam ook het reiscomfort drastisch toe, omdat de accommodatie voor de passagiers aanzienlijk verbeterde: een extra stoommachine maakte fris zoet water uit zeewater; in een ijshok lagen geslachte ossen; het fruit en het bier werden gekoeld; de salons hadden weelderig tapijt op de vloer; aan de wanden hing kunst van bekende meesters; men verbleef in gerieflijke hutten en ledikanten; overal was elektrisch licht; een riant promenadedek bood de mogelijkheid tot wandelen en gymnastiek en de keuken verzorgde voortreffelijke maaltijden. Hoe kortgeleden was het nog maar dat zeereizen gelijkstonden aan kommer en kwel?

In 1852 werden de uitkomsten bekend van een onderzoek naar de stand van zaken van de Nederlandse zeemacht waarvoor de minister van Marine opdracht had gegeven. Het belangrijkste advies van de onderzoekscommissie onder leiding van prins Hendrik ('de watersportprins') was om in de toekomst enkel en alleen nog stoomschepen te bouwen. Het zeiltijdperk naderde bij de Nederlandse marine zijn einde, eerder dan in Groot-Brittannië. Achteraf beschouwd was de stoomboot voorzover het gaat om binnenlands vervoer, op twee terreinen heel succesvol: als veerboot en als sleepboot. Rond 1850 was zo ongeveer iedere stad in Nederland via het water met stoom bereikbaar. Daarbij moet gezegd worden

³¹⁶ Doeke Hellema, boer en verzekeringsagent te Barrahuis onder Wirdum, schreef dat hij in 1839 tijdens familiebezoek bij Harlingen voor het eerst een stoomschip zag. 'Dat zulk een groot gevaarte als de boot zelve, alleen door stoom en het bewegen van de schepraderen aan weerskanten zoo snel voortgestuurd konde worden.' In 1874 telde Friesland twintig stoomschepen, allemaal beurtschepen. Van der Woude, 'De sociaal-economische ontwikkeling, 1795-1917' in: Frieswijk, et al., *Geschiedenis van Friesland 1750-1995*, 64-66.

³¹⁷ *Ibid.*, 37.

dat stoomschepen vanwege hun grootte en diepte enkel geschikt waren voor de grotere kanalen en de interprovinciale verbindingen via de Zuiderzee. Zo voer vanuit Lemmer vrijwel dagelijks een stoomveerboot naar Amsterdam en vanuit Harlingen iedere dag. Voeren er in 1874 twintig stoomschepen hun beurtdiensten door Friesland, in 1911 waren dat er bijna honderd.³¹⁸

Niets was halverwege de 19^e eeuw in de internationale watersport meer statusverhogend dan het stoomjacht. Een stoomjacht, bij voorkeur zo geavanceerd mogelijk en dus zonder masten en zeilen en daarmee bevrijd van ouderwetse en primitieve windkracht, demonstreerde bij uitstek ultieme rijkdom, persoonlijk succes, het vermogen tot uitzonderlijke consumptie, de luxe van niet werken en een moderne smaak. Het bezit van een stoomjacht gold als de volmaakte uitdrukking van de uitzonderlijke klasse van de eigenaar. En al waren de plezierstoomjachten in de regel wat kleiner dan die van keizers en koningen,³¹⁹ de bezitters ervan wisten de monarchen te overtreffen met extreme luxe en weelde, te vinden in de suites en balzalen, alles rijkelijk voorzien van houtsnijwerk, glas in lood, kroonluchters, zachte tapijten, en topstukken uit de kunstwereld tegen de wanden. Dit alles gelardeerd met de geur van havanna's en champagne, teakhout en parfum. Stoom symboliseerde voor de rijken der aarde individualiteit en een moderne levenshouding.³²⁰ Zeilen was in hun ogen passé, iets voor conservatieve lieden die in het verleden waren blijven steken en zichtbaar moeite hadden zich aan het moderne leven aan te passen.

In mei 1827 nam het presidium van de prestigieuze Royal Yacht Club te Cowes op het eiland Wight een besluit: 'Aangezien het hoofddoel van de vereniging het bevorderen van zeemanschap is, brengt het stoomjacht voor plezier dit doel in gevaar en daarom zal ieder lid dat stoom op zijn jacht toestaat worden gediskwalificeerd en dus geroyeerd.' Na een aantal heftige debatten en de nodige ruzies stapte de kwaai Thomas Assheton-Smith op, woedend als hij was door de vrijheidsbeperking die hem als stoomjachtbezitter werd opgelegd. Als reactie liet deze reder op zijn eigen werf de *Menai* (400 ton) bouwen, een raderstoomjacht. Het conflict tussen hem en de Royal Yacht Club bleek trouwens geen lang leven beschoren. Na twee jaar was het verbod op stoom geschrapt en Assheton-Smith weer lid.

Het eerste stoomplezierjacht dat in 1853 in Amerika werd gebouwd, was de bijna 1900 ton grote *North Star*. Eigenaar was reder en industrieel Cornelis Vanderbilt. Hij had als vooraanstaand lid van de New York Yacht Club geen last van het vermeende tekort aan (zeil)zeemanschap. Maar tussen de uitsluiting van stoom voor jachten in Cowes en de

³¹⁸ Ibid., 66.

³¹⁹ Koningin Victoria, in functie van 1837 tot 1901, was dol op stoomschepen en haar eerste stoomjacht was de in 1844 gebouwde *Fairy* (200 ton). Krap dertig jaar later werd haar *Osborne* (1800 ton) te water gelaten, voorzien van een 142-koppige bemanning. Tussentijds bezat ze meer stoomjachten. Ze hield ervan zich intensief met de stileren van het scheepsinterieur bezig te houden en haar schepen waren een voorbeeld dat deed navolgen. Zie Herreshoff, *The Golden Age of Yachting*, 24.

³²⁰ Kemp, *Ships and the Sea*, 955.

probleemloze acceptatie ervan in New York zaten twee decennia van industriële ontwikkeling. Ongetwijfeld begunstigde ook het Amerikaanse ‘tekort’ aan maritieme traditie genoemde Vanderbilt.³²¹

Vanderbilt is exemplarisch voor de watersporter uit de rijke bovenlaag van het Amerika van de 19^e eeuw. Daarom sta ik hier wat langer bij hem stil.

Vanderbilt was een autodidact die verschillende lijndiensten met stoomschepen in handen had. Hij begon in 1810 met regelmatige veerverbindingen tussen Manhattan en enkele eilanden en het vaste land, waarbij hij al vroeg de zeilen verwisselde voor stoom. Zodoende werd hij een van de eerste ondernemers die definitief met stoom gingen varen. Eenmaal uitzonderlijk goed bij kas, en behalve schepen ook in het bezit van een eigen scheepsontwerpbureau, besloot hij zijn eigen jacht te ontwerpen en te bouwen, de *North Star*. Het was een groot jacht, bijna 100 meter lang, met schepraderen en een interieur dat volledig gedecoreerd was in de stijl van de Franse koning Louis XV, luxer dan ieder ander plezierjacht. Vanderbilt selecteerde hoogstpersoonlijk zijn officieren aan boord, en voor zijn zeereizen liet hij jongemannen ‘uit de beste families’ aan boord toe. De eerste reis van de *North Star* ging in de zomer van 1853 van New York naar Engeland, en via Kopenhagen, Le Havre, Gibraltar, Napels, Constantinopel, Madeira, weer naar New York. Het schip legde ruim 15.000 mijl af in vier maanden en consumeerde zo’n 2200 ton steenkool. Vanderbilt ging de (Amerikaanse) geschiedenis in als ‘one of our greatest American characters and a shining example of what could be accomplished in this country before the income tax, and though mostly self-taught he was a man of magnificent ability.’³²²

Voor na 1870, dus in de nadagen van de Amerikaanse burgeroorlog en in de hoogtijdagen van de industrialisering, verkochten zeer gefortuneerde Amerikaanse watersporters hun zeilschoeners om vervolgens een stoomjacht te laten bouwen. Niet gehinderd door traditie zoals de Engelsen en daarom ook zonder een ontwikkelde smaak voor stoomschepen, ging het bij het ontwerpen niet om schoonheid maar om functionaliteit, grootte en vooral luxe en comfort. Veel luxe en comfort, tot in het megalomane. Een lengte van 80 of 90 meter was geen uitzondering. Tot eind jaren 20 van de volgende eeuw bestelden de rijken megastoomjachten, en toen was het gedaan. Welbeschouwd een nogal abrupt einde.³²³ De

³²¹ In het gebouw van de chique New York Yacht Club (1844) aan de West 44th Street, bevindt zich een indrukwekkende verzameling jachtmodellen op schaal. De toer- en wedstrijdjachten in hun glazen vitrines laten een overzicht zien van het topsegment van de 19^e-eeuwse Amerikaanse pleziervloot. Maar de collectie biedt ook een beeld van de uitzonderlijke rijkdom en de onderlinge competitie om status binnen de *leisure class* (nietsdoende klasse) uit die periode. Zie Beulakker, ‘De New York Yacht Club’, in: *Reizen tot op het bot*, 195.

³²² Herreshoff, *The Golden Age of Yachting*, 36-37.

³²³ Herreshoff verklaarde het einde van het tijdperk van stoomjachten niet door de opkomst van dieselmotoren, maar door andere factoren. Merkwaardig genoeg noemde hij de beurskrach op Wall Street van eind 1929 niet. Hij weet de teloorgang van de megajachten voornamelijk aan de in 1913 ingevoerde en vermaledijde inkomstenbelasting, en ook aan de Amerikaanse deelname aan de Eerste Wereldoorlog, omdat toen de grote plezierjachten als opleidingsschip werden ingezet. De derde factor was, aldus de auteur, ‘the Roosevelt era’; in de ogen van de republikein Herreshoff was deze linkse president voor Amerika een economische ramp.

hoogtijdagen van het Amerikaanse stoomplezierjacht waren de laatste twee decennia van de 19^e eeuw. Tientallen jachten werden in die periode te water gelaten: de *Electra* van Elbridge T. Gerry, jaren achtereen het vlaggeschip van de New York Yacht Club; de *Nourmahal* van de familie Astor, reders sinds drie generaties; de *Atlanta* van Jay Gould, met 52 bemanningsleden aan boord; de *Alva* van W.K. Vanderbilt; voorts de *Dreamer*, de *Rheclair*, de *Noma* en de *Varadis*. Allemaal jachten die lange reizen maakten, de oceaan overstaken, Europese wateren bevoeren en veel pers kregen. Deze enorme stoomjachten schiepen het collectieve beeld dat rijkdom en succes vooral aan het bezit van een groot wit jacht (of juist zwart) met veel bemanning aan dek valt af te lezen.

Het kon niet uitblijven of economen en vooral sociologen namen de nieuwe klasse van extreem rijken op de korrel. De ongekeende en opzichtige verspilling van de rijken op uiteenlopende terreinen vroeg immers om een intellectuele analyse. Een analyse van de snelle en diepgaande sociale veranderingen als gevolg van technologische en economische processen, waardoor in de grote steden van het moderne Amerika een nieuw cultureel bewustzijn was ontstaan dat gezien werd als de definitieve doorbraak van het moderne kapitalisme. Neem als voorbeeld het New York of Chicago van na 1900: hoogbouw, een aandelenmarkt, gemotoriseerd verkeer, schreeuwende reclames, opzichtige etalages, kiosken vol kranten en opiniebladen, huishoudelijke apparaten, de vrouwenbeweging, film, mode, sport, vakantie et cetera. Kortom: massacultuur.

Ongetwijfeld was Thorstein Bunde Veblen (1857-1929) in die tijd de bekendste cultuurcriticus.³²⁴ Niemand plaatste zo scherp als hij kanttekeningen bij de brutale modernisering van Amerika, met zijn transformatie van een traditionele landbouwmaatschappij naar een volgroeid industrieel kapitalisme met zijn stedelijke klassensamenleving en nieuwe elites. Veblen wilde een sociologie van de populaire cultuur ontwikkelen en hij richtte daarbij zijn pijlen op de nieuwe rijken, die bij uitstek erop uit waren hun eigen belangen en vermogen te vergroten, en hun financiële prestaties zoveel mogelijk te demonstreren. Veblen schreef over het valse paradijs van consumptie, over het elkaar de ogen uitsteken in ledigheid en de wedijver in opzichtige verspilling. In de ogen van Veblen waren deze rijken barbaren en hij noemde het laatste decennium van de 19^e eeuw 'the Great Barbecue of the Leisure Class'. Rijken die, aldus Veblen, nauwkeuriger beschouwd slachtoffers waren van culturele grondstructuren en fundamentele economische processen. Economen en sociologen hadden volgens hem de taak deze structuren bloot te leggen.³²⁵

³²⁴ Veblen, *The Theory of the Leisure Class. An Economic Study of Institutions*, 1899. In 1974 bracht de Arbeiderspers een vertaling uit van Bart Tromp en L. Inberg: *De theorie van de nietsdoende klasse*.

³²⁵ Van Elderen, *De triomf der ironie: Thorstein Veblen (1857-1929) als radicaal-burgerlijk criticus van de moderne cultuur*, 8-10. Veblen, zoon van Noorse immigranten, was een hoogst merkwaardige figuur; een buitenbeentje, een 'uitvreter'. Hij bleef op afstand van de academische kringen, woonde in een blokhut met een paar koeien en kippen, was sjofel gekleed en weigerde een telefoon of een typemachine aan te schaffen. Veblen was trouwens schrijver in hart en nieren. Zijn rake beeldende typering en diagnoses van de *leisure class* werden in zijn tijd wel 'vivisectie zonder verdoving' genoemd. C. Wright Mills noemde Veblen in de jaren 50 de beste criticus die Amerika ooit had gehad. Veblen's cultuurkritiek paste overigens

Volgens Veblen's theorie ontwikkelde door de eeuwen heen 'conspicuous abstention from labor the conventional mark of superior pecuniary achievement and the conventional index of reputability; and conversely, since application to productive labor is a mark of poverty and subjection, it becomes inconsistent with a reputable standing in the community. Labor would unavoidably become dishonorable, as being an evidence of poverty.'³²⁶

Daarom is het zo'n wezenlijk kenmerk van de nietsdoende klasse om je zo opzichtig mogelijk verre van nuttig werk te houden. Je onthouden van arbeid is niet enkel eervol handelen, het drukt bij uitstek fatsoen en beschaving uit. 'Abstention from labor is the conventional evidence of wealth and is therefore the conventional mark of social standing; and this insistence on the meritoriousness of wealth leads to a more strenuous insistence on leisure. Prescription ends by making labor not only disreputable in the eyes of the community, but also morally impossible to the noble, freeborn man, and incompatible with a worthy life. This taboo on labor has a further consequence in the industrial differentiation of classes.'³²⁷

De term *leisure*, schreef Veblen, heeft niets van doen met indolentie of passiviteit. Wat ze uitdrukt is de niet-productieve consumptie van tijd. Tijd wordt niet-productief geconsumeerd omdat productief werk, dat wil zeggen: werken voor geld, onwaardig is, terwijl niet werken blijk geeft van voldoende rijkdom om zo maar enkel voor het plezier te leven. Maar, zo vervolgde Veblen, het leven van de *Gentleman of Leisure* speelt zich grotendeels niet voor de ogen van toeschouwers af, terwijl het volk juist onder de indruk moeten komen van het spektakel van eervol nietsdoen dat juist voor het volmaakte leven staat. Om toch dat deels verborgen nobele bestaan te tonen, werden er indirecte maar tastbare en duurzame onderscheidingstekens ontwikkeld, zoals titels, rangen, graden, lintjes, medailles, prijzen, benoemingen, functies of andere eervolle onderscheidingen. Maar het ging zeker niet alleen om materiële onderscheidingstekens. Ook immateriële 'goederen' kunnen uitstekend dienstdoen om sociaal onderscheid aan te brengen. 'Such immaterial evidences of past leisure are quasi-scholarly or quasi-artistic accomplishments and a knowledge of processes and incidents which do not conduce directly to the furtherance of human life. So, for instance, in our time there is the knowledge of the dead languages and the occult sciences, of correct spelling; of syntax and prosody; of the various forms of domestic music and other household art; of the latest proprieties of dress, furniture, and equipage; of games, sports, and fancy-bred animals, such as dogs and race-horses.'³²⁸

Laatstgenoemde zaken kunnen nog geclassificeerd worden onder een vorm van leren en scholing, wat niet kan worden gezegd van een andere categorie van sociaal handelen die zich sterk uit in sociaal gedrag en handigheid. Denk hierbij aan vormelijk taalgebruik, deftige manieren en beleefdheden, stijl, ingetogenheid en nette opvoeding, decorum, ceremonieën

rond 1900 meer bij Europa dan bij Amerika. Immers, de eerste generatie Amerikaanse sociale-wetenschappers stond toen vooral in het teken van optimisme, plannenmakerij, hervormingen en vooruitgang. Nog tijdens Veblen's leven namen ontwikkelde Amerikanen bepaald woordgebruik van de schrijver over. Binnen de *leisure class* zelf werd het zelfs mode om 'Vebleniaans' te praten.

³²⁶ Veblen, 43.

³²⁷ *Ibid.*, 44-45.

³²⁸ *Ibid.*, 47.

en een verfijnde smaak. 'Goede manieren' zijn, aldus Veblen, een algemene culturele categorie geworden en een *voucher* voor de uitstekende reputatie waarmee de *Gentlemen of the Honorable Life of Leisure* zich in de alledaagse werkelijkheid zichtbaar onderscheiden van het vulgaire bestaan van de werkende klassen. 'It is among this highest leisure class, who have no superiors and few peers, that decorum finds its fullest and maturest expression; and it is the highest class also that gives decorum for the classes beneath. And here also the code is most obviously a code of status and shows most plainly its incompatibility with all vulgarity of productive work.'³²⁹

De cultuurcriticus Veblen kan niet nalaten aan zijn betoog over *conspicuous leisure* toe te voegen dat die weloverwogen klassentraining in 'cultivated tastes and high-bred manners' in de praktijk weinig anders blijkt dan systematisch drillen en ingesnoerde nabootsing, en alle kans biedt op pathologie en andere idiosyncratische gekte. Zo blijkt die combinatie van nobele geboorte en opvoeding nogal wat getroebleerde snobs in de desbetreffende families op te leveren. Dit geldt, zo schreef Veblen, vooral voor families die in korte tijd zeer welgesteld zijn geworden en wier *life of leisure* niet kan bogen op traditie, op een aanloop vanuit verscheidene generaties.

In één adem met het nutteloos consumeren van tijd, analyseerde Veblen het direct of indirect opzichtige consumeren van goederen door de *well-to-do*. 'From the foregoing survey of the growth of conspicuous leisure and consumption, it appears that the utility of both alike for the purpose of reputability lies in the element of waste that is common in both. In the one case, it is a waste of time and effort, in the other it is a waste of goods. Both are methods of demonstrating the possession of wealth, and the two are conventionally accepted as equivalents.'³³⁰

Gaf in de eeuwenlange evolutie van manieren om aanzien te verwerven aanvankelijk het bezit van slaven die het werk deden de meeste status, het in dienst hebben van bedienden die helemaal niets produceren gaf, aldus Veblen, aan het eind van de 19^e eeuw in verhouding nog meer aanzien en een nog hogere positie op de maatschappelijke ladder. Op basis van dit uitgangspunt was er een klasse van bedienden gekomen voor wie het enige werk eruit bestond om passief op de eigenaar te wachten, waarmee zonder enig nut het vermogen om een enorme hoeveelheid dienstbaarheid te consumeren werd gedemonstreerd.

Vanzelfsprekend betreft de ontwikkelingsgeschiedenis van *conspicuous consumption* ook andere consumptiegoederen, te beginnen bij de dagelijkse leefbehoeften als eten en drinken en een dak boven je hoofd. 'However, that does not remain the sole purpose of their consumption. The canon of reputability is at hand and seizes upon such innovations as are, according to its standard, fit to survive. Since the consumption of these more excellent goods is an evidence of wealth, it becomes honorific; and conversely, the failure to consume in due quantities and quality becomes a mark of inferiority and demerit.'³³¹

³²⁹ Ibid., 51.

³³⁰ Ibid., 71.

³³¹ Ibid., 64.

Maar om niet af te stompen of om de lagere maatschappelijke klassen die graag imiteren voor te blijven, is het noodzakelijk dat de *gentleman* zijn smaak voortdurend vernieuwt en cultiveert: dat hij leert nieuw edel voedsel van nieuw ordinair voedsel te onderscheiden, en zijn zintuigen scherp te houden om wat zich als nieuw en onbekend aandient op waarde te kunnen schatten. 'He becomes a connoisseur in creditable viands of various degrees of merit, in many beverages and trinkets, in seemly apparel and architecture, in weapons, games, dances, yachting, and the narcotics.'

Naarmate rijkdom accumuleert, ontwikkelt de *leisure class* een verdere differentiatie in functie en structuur, schreef Veblen. Binnen de economische elite ontstaat dan een min of meer uitgewerkt systeem van rangen en standen. Deze hiërarchie is bepaald op basis van bezit, de hoeveelheid cash geld, de afkomst en reputatie van de familienaam, de investeringen die men zich kan veroorloven in feesten en vermaak. Bleek in de geschiedenis van de *leisure class* aanvankelijk het op afstand blijven van productieve arbeid, dus het nietsdoen, dominant voor iemands reputatie, in Veblen's tijd, rondom de eeuwwisseling, 'consumption has gained ground, until, at present, it unquestionably holds the primacy, though it is still far from absorbing the entire margin of production above the subsistence minimum.'³³²

Voor mijn onderwerp is het, tot slot van de bespreking van Veblen's theorie en cultuurkritiek betreffende de Amerikaanse nietsdoende klasse, van belang kort stil te staan bij zijn definitie van verspilling (*waste*). Volgens Veblen is het gebruik van de term 'verspilling' in een bepaald opzicht niet gelukkig gekozen. In het alledaagse taalgebruik heeft het woord namelijk een ondertoon van afkeuring en veroordeling. Maar de term verspilling zoals Veblen die gebruikt past in zijn economische theorie en verwijst slechts neutraal naar uitgaven en kosten. Uitgaven die 'verspilling' zijn gaan heten, dienen niet het menselijk bestaan of het menselijk welzijn in het algemeen: 'And not because it is waste or misdirection of effort or expenditure as viewed from the standpoint of the individual consumer who chooses it.'³³³

Het was onontkoombaar, de criticus Veblen nam volgens andere critici een geborneerd standpunt in. Men verweet hem dat hij niet inzag of wilde toegeven, dat demonstratieve consumptie, hoe extreem of bizar ook, een welvaartsverhogende functie heeft. In de economische theorie van zijn dagen werd dit onder andere uitgedragen door Veblen's leermeester, de econoom William G. Summer. Deze schreef dat de oplopende rivaliteit tussen miljonairs om extreem dure stoomjachten te laten bouwen, met zich meebracht dat vele anderen er economisch van profiteerden: 'Extravagance, when practiced by millionaires is a blessing thing. It causes a freer circulation of money, affords the laboring man work, feeds women and children and affects, in fact, every industry, no matter how small.'

Veblen zag in (super)jachten enkel verkwisting. Je zou kunnen zeggen dat hij niet goed raad wist met het feit dat de moderne economie aan de ene kant de standaardisatie van de consumptie bevordert, maar anderzijds ook leidt tot afzonderlijke marktsegmenten met

³³² *Ibid.*, 74.

³³³ *Ibid.*, 78.

specifieke bestedingspatronen en pluriforme levensstijlen, waarin juist de vraag naar het verschil belangrijk is.³³⁴

C. Wright Mills schreef dan ook in het voorwoord van de heruitgave van *The Theory of the Leisure Class* in 1953 dat Veblen zonder dat hij het beseftte niet enkel de *leisure class*, maar ook een deel van de middenklasse waartoe hij zelf behoorde op het oog had, terwijl hij ten onrechte zijn pijlen exclusief richtte op een specifieke groep en een specifiek element van de *upper class*, de *nouveaux riches* van eind 19^e eeuw: de Vanderbilts, Goulds, Harrismans, Bakers en Astors. Mensen die er volgens Wright Mills historisch gezien niet echt toe deden, die niet een functie in de geschiedenis hadden, eigenlijk een anachronisme waren. Het mag zo zijn dat het groepje Amerikaanse rijkaards van toen slechts een oprisping vormde in de dynamiek van een accelererende industrialisatie en dat deze leden van de *leisure class*, zoals Wright Mills schreef, 'no-history-makers' waren, binnen de wereld van het pleziervaren fundeerden deze mannen met hun exorbitante stoomjachten of hun tot plezierjacht omgebouwde zeilkotters en schoeners met stoommachine internationaal wel het beeld van het ideale jacht en het hoogst bereikbaar genotvolle bestaan. De latere generaties superjachten in de 20^e eeuw en hun bezitters kunnen als voetnoten worden beschouwd bij die Amerikaanse (en Britse) generatie van eind 19^e eeuw. Dat de fotografie in combinatie met de geschreven media een belangrijke rol speelde bij het publiekelijk bevestigen van de watersport in haar meest perfecte vorm behoeft nauwelijks betoog. De zwart-wit foto's van bijvoorbeeld vader en zoon Beken van racende megajachten op de Solent bij Cowes van een eeuw en langer geleden, werden de archetypen van een internationaal watersportbewustzijn en vormden in hoge mate de collectieve opvattingen over de schoonheid van zeilen, de elegante lijnen van het volmaakte jacht, en daarmee indirect de contouren van het ultieme, zij het voor de gewone sterveling onbereikbare watersportleven.

6d. Een gouden koets op het water

De 'nietsdoende klasse' mag zich dan in de Verenigde Staten van Amerika en in Groot-Brittannië verre hebben gehouden van alles wat naar werken riekte, in het kleine Nederland gold niet werken beslist niet als deugd of teken van beschaving en goede smaak. Nederland was een burgerlijk land. Burgerlijk in de zin van helder onderscheiden sociale standen en klassen en in de betekenis van gezamenlijk in een nationale staat als staatsburgers bijeenwonen. Zo beminde en diende de Nederlander als staatsburger het vaderland, was hij eerlijk en rechtvaardig, zorgde hij voor zijn naasten, in de eerste plaats zijn gezin, hield zich

³³⁴ Van Elderen, *De triomf der ironie*, 216. Megajachten – er worden er zo'n tweehonderd per jaar gebouwd – roepen tot op de dag van vandaag naast bewondering nog steeds ook 'Vebleniaanse reacties' op. Bewondering vanwege de indrukwekkende afmetingen, de luxe, de innovaties en de sublieme kwaliteit. Weerzin en afkeuring vanwege de exorbitante rijkdom en de demonstratieve verspilling van de eigenaren in een wereld waar een derde van de mensheid honger lijdt en geen schoon water heeft. Nederland is internationaal gezien koploper met de bouw van superjachten, zeker wat betreft kwaliteit. Dit specifieke segment van de watersportindustrie levert zowel direct als indirect de nodige werkgelegenheid op.

aan fatsoensregels, was godsvruchtig, vormelijk en tolerant. En bovendien uitgesproken arbeidzaam, want ledigheid was des duivels oorkussen.³³⁵

Het Nederland van rond 1900 kenmerkte zich door drie zaken: kleinschaligheid met uitgesproken regionale verschillen, een zeer bescheiden levensstandaard bij de grote meerderheid van de bevolking (armoede voor velen) en, zoals al gezegd, een standenmaatschappij. Wat die standenmaatschappij betreft, de ongeschoolden vormden de onderste laag in de hiërarchie, terwijl men tot de bovenste lagen, de hogere standen, behoorde krachtens traditie. Het geërfde familiekapitaal vormde daartoe een belangrijke bijdrage en zorgde voor het arbeidsloze inkomen dat verkregen werd uit pacht, huur, rente of dividend. Er waren gefortuneerden die dankzij hun familiebezit hun dagen als rentenier konden slijten, maar gewoonlijk koos men na het gymnasium en de universiteit vrijwillig voor een werkring in de vrije beroepen, de ambtelijke dienst of het bedrijfsleven. De economische middengroepen van de samenleving: boeren, ambachtslieden en neringdoenden, hadden een eigen bedrijf, of werkten als geschoold arbeider of voorman in loondienst. Dankzij de technische vooruitgang ontwikkelden zich nieuwe beroepen en groeide er een nieuwe middenstand van technisch, organisatorisch en administratief personeel.³³⁶

Niet-werken strookte niet met de Nederlandse mentaliteit. Niet met die van het orthodox-christelijke deel van de bevolking, evenmin met die van de liberalen, die zo duidelijk hun stempel op het staatkundig en economisch bestel wisten te drukken. Wat natuurlijk niet voorkwam dat een aantal conservatieve *gentlemen of independent means* die buiten het liberale politieke circuit stonden, naar het voorbeeld van de Engelse nietsdoende klasse hun zeeën van vrije tijd vulden met de jacht, sociëteitbezoek, middagslaapjes, praten en gezelschapsspelen.³³⁷

In een middelgrote stad als Leeuwarden vormde de inkomenselite, dus de allerrijksten, een soort *leisure class*. In 1860 was bijna 60 procent van de allerrijkste Leeuwarders zonder beroep en rentenierde. De adel was hierbij royaal vertegenwoordigd. In 1910 was het niet-werkend deel van de financiële elite van Leeuwarden gereduceerd tot 23 procent. Maar ook hier gold dat het in staat zijn van vermogen en bezittingen te leven niet betekende dat men met de duimen draaide. Integendeel, mannen uit de maatschappelijke bovenlaag vervulden functies in de Provinciale en Gedeputeerde Staten, in gemeenteraden en andere bestuursorganen. Juist door de geringe verdiensten die deze functies opleverden, was financiële onafhankelijkheid een vereiste. Ook was deze elite, adel en patriciaat, nogal actief inzake hun bezittingen. Te denken valt aan de modernisering en intensivering van hun landerijen.³³⁸

³³⁵ Kossmann, *De Lage Landen*, deel I, 10.

³³⁶ Woltjer, *Recent verleden. Nederland in de twintigste eeuw*, 23-27.

³³⁷ Kuiper, *Adel in Friesland 1780-1880*, 422.

³³⁸ Van der Woude, *Leeuwarden 1850-1914. De modernisering van een provinciehoofdstad*, 335.

Tot de rijkste mannen van de Leeuwarder elite behoorden de eerder genoemde B.P. baron van Harinxma thoe Slooten en jonkheer F.J.J. van Eysinga. Beide mannen waren zeilers, opgegroeid in zeilfamilies, en beiden bezaten een boeier als jacht. Als hoeders van de Friese taal en cultuur fungeerde zeilen voor hen als een pijler. Maar al behoorde de boeier tot het topsegment van de Nederlandse plezierzeiljachten in de tweede helft van de 19^e eeuw, vergeleken met de stoomjachten of zeilkotters en schoeners waarmee de watersportende financiële elite in Amerika en Groot-Brittannië voer, waren het zeer bescheiden, zelfs gedateerde 'zeilklompjes'.

Een prestigieus jacht dat zich kon meten met de hoge internationale standaard was de *Sirocco II*. De Rotterdamse reder Bernard Ewoud Ruys liet dit ruim 50 meter lange witte stoomjacht met klipperboeg in 1909 bij de Scheepsbouwmaatschappij De Schelde bouwen. Ruys' overgrootvader had in 1861 de firma W. Ruys & Zonen te Rotterdam opgericht. Dezelfde firma zou krap twee decennia later de directie gaan voeren over de naamloze vennootschap Rotterdamse Lloyd. De Lloyd werkte nauw samen met De Schelde.³³⁹

Grootvader Willem Ruys staat als succesrijk Rotterdamse reder met de nodige nevenfuncties in het onderzoek van Schijf naar het netwerk van 197 'lijnendragers' in het Nederland van 1886 en 1902 in de lijst vermeld.³⁴⁰ 'Lijnendragers' waren mannen die door hun invloedrijke posities en functies binnen het Nederlandse bedrijfsleven aan het eind van de 19^e eeuw het netwerk van personele verbindingen tussen ondernemingen vormden. In dit landelijke netwerk domineerden de topmannen in de functies van (president)directeur en (president)commissaris van industriële bedrijven, verzekeringsmaatschappijen, bouwbedrijven en scheepvaartmaatschappijen in de vorm van naamloze vennootschappen.³⁴¹ Binnen het maritieme cluster, en dan vooral de scheepvaartmaatschappijen van Amsterdam en Rotterdam, bestonden hechte personele banden tussen de elites. Het is begrijpelijk doch spijtig dat Schijf in zijn onderzoek niet gekeken heeft naar de vrijetijdsbestedingen van de lijndragers. Ongetwijfeld zal er een aantal pleziervaarders bij hebben gezeten: bezitters van boeiers en kotters en van plezierstoomboten.

³³⁹ B.E. Ruijs (1869-1949) was internationaal opgeleid en een man met een uitgesproken technische belangstelling. Tijdens zijn directeurschap nam de Lloyd ruim zeventig schepen in dienst waarvan er vijftig in Nederland waren gebouwd. De naam van scheepsbouwbedrijf De Schelde, in 1875 opgericht, is terug te vinden in het huidige bedrijf Damen Schelde Shipbuilding (DSNB). Zie Lichtenauer, W.F., 'Ruijs, Bernardus Ewoud (1869-1949)' in: *Biografisch Woordenboek van Nederland*.

³⁴⁰ Schijf, *Netwerken van een financieel-economische elite. Personele verbindingen in het Nederlandse bedrijfsleven aan het eind van de negentiende eeuw*.

³⁴¹ *Ibid.*, 9, 39, 78. Alle lijndragers waren zonder enige uitzondering mannen. De adel was met 10 procent behoorlijk vertegenwoordigd. De meeste academici onder de lijndragers hadden een meestertitel. 100 woonden in Amsterdam, 39 in Rotterdam, 19 in Den Haag. De rest woonde verspreid over het gehele land. Veruit de meeste mannen waren Nederlands Hervormd. De opeenhoping van functies binnen de zakenwereld in de tweede helft van de 19^e eeuw werd in 1968 plots weer actueel toen vakbondsvoorzitter P. Mertens zei dat in Nederland een netwerk van tweehonderd personen via hun commissariaten en andere functies de economie in handen had.

Gelukkig treffen we onder de kop 'de financieel-economische elite in de negentiende eeuw' (en tevens in de lijst met lijnendragers) ook de imposante carrière van scheepsbouwer Arie Smit (1845-1935) aan. Hij was telg uit een oud geslacht van scheepsbouwers, geboren te Slikkerveer waar hij het scheepsbouwwak in het bedrijf van zijn vader leerde. In 1873 was hij betrokken bij de oprichting van een scheepswerf in Vlissingen waarvan hij twee jaar later directeur werd: de Koninklijke Maatschappij 'De Schelde'. Arie Smit vervulde nadien diverse bestuurlijke en politieke functies. Hij was onder andere burgemeester van Vlissingen, lid van de Provinciale Staten en lid van de Tweede Kamer.³⁴²

Voor mijn studie is van belang dat de familie Smit een watersportfamilie was en dat sommige leden verwoede zeilers waren. In 1820 kocht 'stamhouder' Fop Smit, een kind van Duitse immigranten die eind 18^e eeuw naar Nederland waren gekomen en in Alblasterdam al een werfje hadden, in Slikkerveer een stuk grond en begon schepen te bouwen. Samen met zijn broer Jan bouwde Fop er onder andere de eerste raderstoomboot voor de beurtvaart van Rotterdam naar Nijmegen. Dit schip was door Folkert Nicolaas van Loon getekend. Arie Smit was een kleinzoon van Fop. De werf was al vroeg van hout- op ijzerbouw overgestapt en men bouwde voornamelijk bedrijfsvaartuigen voor de Rijnvaart, tot omstreeks 1890, toen de helling te krap bemeten bleek voor de steeds grotere schepen. Wel liepen er nog een paar ijzeren boeiers van stapel, voor rekening van de familie Smit zelf. Het bezit van een boeier was in die jaren in toonaangevende kringen populair en fungeerde voor de eigenaar als statussymbool, iets waar de familie Smit nogal gevoelig voor was.³⁴³ Arie was toen al lang naar Vlissingen vertrokken en politiek actief. Hoe fanatiek lijndrager Arie Smit zeilde is niet bekend. Zijn naam komt niet voor op de uitslagenlijsten van zeilwedstrijden van watersportverenigingen. Wel die van neef Johan Smit, de zeiler die later op het oude werfterrein een fabriek voor klinknagels was begonnen.

In het Nederlandsch Jachtregister van 1924/1925, een eenmalige telling van alle pleziervaartuigen van Nederland en samengesteld door de Toeristenbond voor Nederland (de toenmalige ANWB) en de Koninklijke Verbonden Nederlandsche Watersport Vereenigingen, staat een handvol grote jachten.³⁴⁴ De meeste eigenaren van deze jachten van langer dan 20 meter woonden in Amsterdam, Rotterdam, Aerdenhout, Bloemendaal, Arnhem, Den Haag, Dordrecht, Reden, Elden en Hilversum. Zo bezat L. van de Hulst uit Rotterdam een stalen motorjacht van 27 meter, Ernst Crone een stalen kits van 22 meter, baron E.L. van Voorst tot Voorst eveneens een stalen kitsgetuigd zeiljacht, graaf W. F. Bentinck een 27 meter lange gaffelschoener en de reder A.J. Goudriaan een 30 meter lang motorjacht. Geen van deze eigenaren komt overigens voor op de genoemde lijsten van lijndragers. Daar kunnen uiteenlopende redenen voor zijn. De lijndragerlijst is niet volledig,

³⁴² *Ibid.*, 111.

³⁴³ Vermeer, *De Boeier*, 72.

³⁴⁴ Een telling die uitkwam op een totaal van 2391 toerschepen: zeil- en motorboten. Daarnaast vermeldt het register nog 496 open wedstrijdzeilboten. Deze aantallen mogen, uitgezonderd de 'megajachten' van langer dan 20 meter, slechts als een benadering van het werkelijke aantal schepen worden beschouwd.

hoewel diverse reders grote jachten bezaten. De tweede lijst van lijndragers dateert van 1902, ruim twee decennia voordat het Jachtregister het licht zag. Op de lijsten van lijndragers staat achter 'beroep' wel vaak 'onbekend', maar nooit 'geen beroep'. *Leisure-class* leden die zich verre van betaalde arbeid hielden, hadden uiteraard geen beroep. In 1921, vijf jaar voordat de pleziervaartuelijst werd samengesteld, werd een aantal grote jachten naar het buitenland verkocht als gevolg van nieuwe belastingmaatregelen waardoor de eigenaren in financiële problemen dreigden te komen. Vermoedelijk snijdt deze laatste verklaring het meest hout.

Zonder twijfel mogen de stadhouders en vorsten uit het huis van Oranje-Nassau vanaf het einde van de 16^e eeuw tot de dag van vandaag tot de Nederlandse elites worden gerekend. Een adellijke elite die, hoe kan het anders in een land waar ook het personentransport noodgedwongen over water ging, een lange vaartraditie kent. Daarom dringt de vraag zich hier op hoe het de Oranjes als watersporters is vergaan, nadat de fase van ruim twee eeuwen stadhouderlijke jachten en Prinsenjachten in 1795 was afgesloten, Nederland in 1813 zijn onafhankelijkheid had teruggekregen en koning Willem I van de marine een dienstjacht kreeg. Een jacht waarmee, zo schreef Ernst Crone, het oude prinselijk jachtwezen een koninklijke gedaante aannam.

Dat eerste koninklijke jacht van 1813 was een traditioneel paviljoenschip, met een lage boeg en een verhoogde en uitbundig versierde spiegel. Het scheepje had de Bataafs-Franse periode weten te overleven en bij gebrek aan beter in het verarmde Nederland het predicaat 'koninklijk' gekregen. Veelzeggend was dat de koning in 1816 aan de Russische keizer Alexander I een boeier als geschenk gaf omdat zijn zoon met Anna Paulowna, de zuster van de keizer, was getrouwd. De boeier bleek een opgeknapt oudje te zijn, overnaads gebouwd en van het gewone Noord-Hollandse type. Hoewel verarmd en gehavend, wilde de pas gevormde natie Nederland vanaf haar begin een maritieme natie zijn. Het aanvankelijke plan om een fraaie koninklijke jachtvloot op het water te brengen werd overigens verstoord door de invoering van stoom.³⁴⁵ Koning Willem I maakte kennis met een stoomjacht op 18 mei 1816 op de Maas voor Rotterdam, aan boord van de Engelse raderstoomboot (met hulpzeil) *Defiance* dat onder andere een demonstratie van zijn verbluffende kunnen gaf, zoals achteruitvaren, recht in de wind varen, rond zijn as draaien, plotseling stoppen en dergelijke. De kracht van de machine van de raderboot kon, zo schreef het tijdschrift de *Algemene Konst en Letterbode*, 'wel met 12 paardenkrachten gelijkgesteld worden'. De eigenaar van de *Defiance*, die zelf aan boord was, hoopte in Nederland steun te vinden om binnenlandse stoomvaartdiensten te kunnen beginnen, maar hij vond weinig gehoor. Half september 1816 gaf de *Defiance* op het IJ voor Amsterdam een vaardemonstratie als laatste poging om de zakelijke elite voor stoom te interesseren. Toen op 24 september op het IJ een zeilwedstrijd werd gehouden in aanwezigheid van de koninklijke familie was het stoomschip wederom aanwezig. Al voordat het hoge gezelschap in het koninklijk jacht scheep was gegaan, bleek de wind volkomen weggevallen. Er moesten twee sloepen met ieder zestien

³⁴⁵ Crone, *De jachten der Oranjes*, 100.

roeiers aan te pas komen om koning Willem I en verwanten in hun paviljoenjacht naar de aangewezen ankerplaats te slepen. Een vernedering, temeer omdat na afloop van de zeilwedstrijden het oude koningsjacht voor het oog van de mensenmassa door de *Defiance* terug naar de stad op sleeptouw werd genomen.³⁴⁶ Ongetwijfeld zal de vorst met jaloerse blikken het Engelse stoomschip hebben gemonsterd.

Achteraf gezien biedt die breuklijn tussen puur windkracht en windstoomkracht een krachtig beeld van de transformatie naar een technisch veelbelovende 19^e eeuw. Een lezer van de *Algemene Konst en Letterbode* schreef een paar dagen na de gebeurtenis dat ‘uit het op sleeptouw nemen van het Koninklijk jacht een groot nut voor de scheepvaart kon voortvloeien’. Hij stelde voor een contract met de kapitein van de *Defiance* te tekenen om een zwaar beladen koopvaarder van Amsterdam naar Texel en terug te slepen, zonder gebruik van de zeilen te maken en dag en nacht dienst te doen zonder met het tij rekening te houden. De briefschrijver stelde voor te onderzoeken of de tijdsbesparing samen met het hergebruik van de verstookte kolen voor lichtgas economisch voordeel zou opleveren in vergelijking met de traditionele zeilvrachtvaart.

Een decennium later kreeg de koning de beschikking over het raderstoomschip *De Leeuw*. Dit 37 meter lange en witgeschilderde schip was gebouwd op de Rotterdamse marinewerf onder leiding van de bekende scheepsbouwmeester P. Glavimans jr.. Twee stoommachines van ieder 25 paardenkrachten zorgden voor de voortstuwing. Naast de raderkasten met het koninklijke wapen aan weerszijden en de lange zwarte schoorsteen op de opbouw, vielen de grote leeuw in de schegversiering en de galerij van vensters in het achterschip op. Het stoomschip deed 55 jaar dienst en fungeerde hoofdzakelijk voor personenvervoer en als podium voor de vorst tijdens plechtigheden: een bezoek aan een vlootrevue of een nijverheids- of kunsttentoonstelling, de ontvangst van een buitenlands vorst of van lokale hooggeplaatste personen. Vlagvertoon, blaasmuziek, saluutschoten en diners omkransten het geheel.

In 1864 werd *De Leeuw* vervangen door *De Valk*, dit keer op de Amsterdamse marinewerf gebouwd. Men beoordeelde *De Valk* destijds als een fraai jacht, dankzij een nieuw type interieur, een vloeiende zeeg, twee rijzige masten en twee schoorstenen. De romp van dit stoomjacht was zwartgeschilderd, destijds een trend bij de grote particuliere Engelse jachten. *De Valk*, hoewel in dienst van het Koninklijk Huis, bleef net als de Prinsenjachten uit een ver verleden, in bezit van de marine.³⁴⁷ Ook *De Valk* deed dienst als koninklijk

³⁴⁶ Ibid., 102.

³⁴⁷ Het gegeven dat de eigen vorst geen privéjacht bezat, zorgde in ons land met enige regelmaat voor ongenoegen. Nadat Wilhelmina zich met prins Hendrik had verloofd, deed zich de vraag in 1900 opnieuw voor of een stoomjacht als huwelijksgeschenk passend zou zijn. Ook toen het 25-jarige regeringsjubileum van koningin Wilhelmina naderde, laaide de discussie over een stoomjacht weer op. Een driemanschap, bestaande uit een oud-gouverneur-generaal, een oud-marine-opperbevelhebber en de secretaris van de Vereniging Onze Vloot vormde een huldigingscomité met het plan de noodzakelijke gelden bijeen te brengen. Maar de twijfels bleken te groot. De bouwkosten zouden de pan uitrijzen en het nieuwe stoomjacht zou ieder jaar weer op de staatsbegroting drukken. Ook werd ernstig betwijfeld of de koningin

personenveer en podium. Zo voer het jacht in 1895 met koningin Wilhelmina en haar moeder, koningin-regentes Emma, naar Londen om in het kader van haar educatie naast diverse bezienswaardigheden koningin Victoria te Windsor te bezoeken. Drie jaar later werd de oude *De Valk* gesloopt. Bij vlootrevues fungeerde voortaan het marinevaartuig H.M. schoener *Zeehond* als koninklijk jacht. Vooraf was nog wel de oude deksalon van *De Valk* ter verfraaiing op het marinevaartuig gezet om het grijze schip een tikkeltje het aanzien van een jacht te geven.

Zowel het koninklijke paviljoenzeiljacht als de jachten *De Leeuw* en *De Valk* waren dienstvaartuigen en eigendom van de marine. Dit gold niet voor de jachten van prins Hendrik, de tweede zoon van koning Willem II en in deze studie al uitvoerig besproken. De 'watersportprins' bezat een privévloot, bestaande uit drie zeiljachten, een schoener, een kotter, een schokkerjacht, twee wedstrijdroeiboten, een vierriemsgiek en een wherry. Na 1874 kwam daar nog een schroefstoom-paviljoenjachtje van 14 meter bij.

De marine beschikte over nóg een staatsievaartuig dat aan de Oranjes werd uitgeleend: de *Koningsloep*, ofwel 'Neêrlands Gouden Koets te water'.³⁴⁸ Het 17 meter lange antieke pronkstuk uit 1818, met over het achterschip een prieelachtige baldakijn vol uitbundig houtsnijwerk dat op vergulde pilaren rustte, kreeg in 1982 zijn laatste rustplaats in het Nederlands Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam. Deze koninklijke chaloup werd traditioneel geroeid door twintig adelborsten, en ingezet om de koninklijke familie plus eventuele buitenlandse gasten van en naar een koninklijk of keizerlijk jacht te vervoeren. Juliana, die in tegenstelling tot haar moeder toch al weinig met zowel water als protocollen had, wilde al langer van de sloep af. Zij gebruikte het vaartuig voor het laatst bij de viering van haar zilveren bruiloft in 1962. Roeien met de 'Gouden Koets' was overigens geen sinecure; een streng vaarprotocol schreef voor dat de adelborsten tussen elke slag de roeispanen drie seconden horizontaal boven het water behoorden te houden, omdat 'strijken' (met de peddels afremmen), laat staan achteruitvaren, met een koninklijk persoon aan boord taboe was. De commandant moest dan ook nauwgezet inschatten op welk moment de roeiers dienden te stoppen, wilde de sloep tot naast de afmeerplaats uitdrijven.³⁴⁹ Toen de koninklijke sloep in 1982 voor 'museumtechnische doeleinden' werd opgeknapt bleek het onderhoud meer dan achterstallig.

zelf voor een dergelijk kostbaar cadeau zou voelen. Het jacht kwam er niet. In plaats daarvan wel de restauratie van het graf van de Oranjes en het koor van de Nieuwe Kerk te Delft. Een privéjacht voor de Oranjes liet op zich wachten tot het huwelijk van Juliana en Bernhard. Zie Digitaal archief Leeuwarder Courant, 29 oktober 1900, 23 april 1923, 8 maart 1930.

³⁴⁸ 'Koningsloep zal nooit meer varen', in: *Algemeen Dagblad*, 30 november, 1982.

³⁴⁹ Echt mis ging het met de koningsloep, toen het zilveren bruidspaar en gezin in 1962 tijdens de feestelijke tocht over de Amstel langs het uitbundige publiek op de wal voor de gesloten brug van de Ceintuurbaan moest stoppen. Het protocol schreef namelijk voor dat voor koninklijke passanten bruggen geopend dienden te worden. Maar er bleek een ambtelijke vergissing in het spel en op de brug dromden talloze zwaaiende mensen samen. De commandant van de sloep zag zich, mede doordat de wind de sloep voortblies, genoodzaakt onder de brug door te varen, nadat in allerijl de vlag en de standaard waren gestreken. Zie Spiering, *De Gouden Koets te water*.

Op 31 juli 1937 verstuurde de Koninklijke Verbonden Nederlandsche Watersport Verenigingen te Amsterdam een schrijven naar de georganiseerde landelijke watersport met de mededeling dat 'de wensch door H.K.H. Prinses Juliana en Z.K.H. Prins Bernhard destijds uitgesproken om als huwelijksgeschenk een motorjacht bestemd voor gebruik in de Nederlandsche binnenwateren te mogen ontvangen, zeer spoedig in vervulling zal gaan'. De ondertekenaars Ernst Crone, voorzitter, en ir. J. Loeff, secretaris, deelden vervolgens mee dat 'op zaterdag 28 augustus 1937 door het Algemeen Comité tot aanbidding van het nationaal huwelijksgeschenk, het motorjacht *Piet Hein*, aan het Prinselijk paar zal worden overgegaan'. Een gebeurtenis die, aldus het bericht, voor 'de watersport van verstrekkende beteekenis is'. Zo waren beide heren er ook van overtuigd 'dat de geheel Nederlandsche watersportwereld uiting zal willen geven aan haar vreugde en dat zij de Prinses en den Prins op spontane wijze wensch te begroeten, juist op het moment dat het jacht in Hunne handen zal overgaan'.

Eigenaren van zeil- en motorjachten werden dus uitgenodigd 'deel te nemen aan een revue van pleziervaartuigen te houden op het Buiten IJ, op Zaterdag 28 Augustus 1937, in den namiddag'. Benadrukt werd nog dat het de bedoeling was dat alle jachten gepavoiseerd aan de noordzijde van het vaarwater zouden ankeren. Via een bijgaand 'Inteekenbiljet' kon de jachteigenaar zich aanmelden voor de revue.³⁵⁰

De *Piet Hein* was een schenking en daarmee privé-eigendom van Juliana en Bernhard. Het jacht mistte daardoor, anders dan de raderstoomschepen *De Leeuw* en *De Valk* of de staatsiesloep, het predikaat 'koninklijk', dat enkel was voorbehouden aan jachten die als staatseigendom in dienst waren gesteld van de regerend vorst. Hetzelfde verhaal gold ook voor *De Groene Draeck*, de lemsteraak die kroonprinses Beatrix als geschenk ter ere van haar 18^e verjaardag op 15 juni 1956 werd overhandigd.

De Nederlandse traditie om de troonopvolger bij zijn of haar huwelijk een nautisch geschenk aan te bieden, is voortgezet bij prins Willem-Alexander en prinses Maxima. Het koppel kreeg de feloranje geschilderde regenboog 56 met de naam *Oranje*, gebouwd in 1931 op de Amsterdamse werf van G. de Vries-Lentsch. Een sober watersporthuwelijksgeschenk, gelet op de eerdere *Piet Hein* en *De Groene Draeck*. Maar de tijden zijn veranderd; megajachten zijn vandaag de dag het bezit van puissant rijke ondernemers. Wat niets afdoet aan het feit dat de glamour van *yachting* in Europa nog tot in de jaren 20 van de vorige eeuw in hoge mate een koninklijke aangelegenheid was. Meedelen dat je een zeil- of motorjacht bezit, klinkt 2012 nog altijd rijker en exclusiever dan zeggen dat je een tweede auto, caravan, kampeerauto of zomerhuisje hebt. Het is daarbij wel van belang over een 'jacht' te spreken,

³⁵⁰ Documentatieverzameling Fries Scheepvaart Museum, Sneek. De *Piet Hein* werd gebouwd op de scheepswerf van G. de Vries-Lentsch en was een ontwerp van H. de Voogt. Het dubbelschroefschip had een lengte van 31 meter. In de salon van het schip was tegen de achterwand een albasten plaquette met de beeltenis van luitenant-admiraal Piet Hein bevestigd, de veroveraar van de Zilvervloot die in 1629 bij Duinkerken sneuvelde.

niet over een 'boot', en ook niet over een 'jachtje' of een 'bootje'. De wortels van die relatief hoge status van een jacht liggen aan de Engelse zuidkust.

Groot-Brittannië gaf eerder dan de Verenigde Staten van Amerika mondiaal de watersporttoon aan. Zonder overdrijving kan gezegd worden dat de watersport als vrijetijdsbesteding zich vanuit de in 1815 opgerichte Royal Yacht Squadron te Cowes aan de Solent (op Wight) over de wereld verspreidde. Genoemde jachtclub onderhield nauwe banden met het Engelse Koninklijk Huis, en die relatie intensiverde tijdens de lange regeerperiode van koningin Victoria van 1837 tot 1901. Dit kwam vooral doordat de koninklijke familie frequent op Wight in Osborne House verbleef en de crème de la crème van de Britse aristocratie zowel Osborne House als de Royal Yacht Squadron frequenteerde. Het is begrijpelijk dat ook bij de hogere burgerij de belangstelling voor de watersport groeide; de behoefte sociaal te stijgen is een universeel fenomeen en de scheidswanden tussen de verschillende maatschappelijke klassen zijn poreus.

Aangezien koningin Victoria familiebanden had met Europese vorstenhuizen, werd de jaarlijkse Cowes Week in toenemende mate bezocht door leden van de koninklijke en keizerlijke families van Rusland, Oostenrijk, Duitsland en Spanje. Om in Cowes volwaardig aanwezig te kunnen zijn, volgden de adellijke families het voorbeeld van koningin Victoria en schaften jachten aan. Toen de Russische tsaar op een gegeven moment al zijn tijdgenoten overtroefde met een nieuw jacht, of liever gezegd een drijvend paleis, overtroefde Victoria hem vervolgens met de opdracht tot de bouw van een derde plezierschroefstoomjacht, de *Victoria & Albert III* van 130 meter lengte. Voldoende om de Britse maritieme superioriteit zichtbaar te herbevestigen. Geen enkele andere natie, gefortuneerd industrieel of koninklijke familie was in staat haar te volgen.³⁵¹ Zo bleef Cowes het centrum van de meest prestigieuze zeilregatta's, geflankeerd door majestueuze voor anker liggende stoomjachten. Ook nadat de Duitse keizer Wilhelm de Kieler Woche en later de Spaanse koning de jaarlijkse zeilwedstrijden van Santander hadden geïnitieerd, beide evenementen eveneens vereerd met de presentie van luxe stoomjachten, bleef Cowes zijn prestige behouden. Dat de onderlinge wedijver binnen de hoogste regionen van de maatschappelijke hiërarchie ook met zeiljachten werd uitgevochten, komt later aan bod.

Voor het moment is het van belang te vermelden dat de in Cowes gevestigde apotheker Alfred Beken als liefhebberij fotografie had, zijn zoon Frank deze hobby al vroeg met hem deelde, en beide mannen het fotograferen tot een kunstvorm wisten te verheffen.

In de zomer van 1881 maakte Alfred Beken op de Solent de eerste foto van een zeilend jacht. Er zouden al met al 75.000 glasnegatieven volgen. Hun foto's werden na een periode van experimenteren internationaal geprezen om hun uitzonderlijke klasse, en de heren begonnen rond 1900 aan een zegetocht. De verstilde beelden met hun archaisch bruinwitte tint van reusachtige jachten met hun cumulusachtige wolken van zeil nestelden zich diep in

³⁵¹ Collier, *Het Beken Album*, 10, 35, 36. *Victoria & Albert III* was het zesde stoomjacht van koningin Victoria.

de hoofden van zowel generaties watersporters als van een algemeen publiek. De Bekenfoto's betreffen niet uitsluitend zeiljachten, maar hoe exclusief en statusgevend een luxe stoomjacht ook zijn mag, het mist de bloedstollende eeuwige schoonheid van het zeil. Vader en zoon Beken beseften dit; met stoomjachten vereeuwigd een fotograaf zich niet. Hun fotocollectie van de jachten van de elites schreef in feite voor hoe het ideaaltypische jacht eruitziet. Daarmee werd een opvatting over nautische esthetiek in beton gegoten en ontstond er internationaal tot op grote hoogte consensus over wat op het water 'goede smaak' inhield.³⁵²

³⁵² Wat niet wil zeggen dat de collectie Amerikaanse foto's van zeilende vrachtschoeners en kotters geen rol heeft gespeeld bij de smaakvorming. Maar het enorme oeuvre van vader en zoon Beken betreft specifiek de zeilsport, toont een grote mate van consistentie en herkenbaarheid en kan bogen op veel publiciteit.

Dat particuliere zeegaande plezierstoomjachten, in tegenstelling tot stoomboten voor veerdiensten, sleepvaart, vrachtvaart, krijgsvaart of koningsvaart zeldzame verschijningen op het water waren, suggereert het aantal nieuwsberichten uit de 19^e en 20^e eeuw in de Leeuwarder Courant. Op 3 september 1886 berichtte deze krant voor het eerst dat een particulier stoomjacht Amsterdam had bezocht. De zomer daarop vertrok 'Het stoomjacht Alva, toebehoorende aan den Amerikaanschen millionnair William K. Vanderbilt van New-York voor het maken van eene reis rond de wereld'. Weer een jaar later voer een stoomjacht Rio de Janeiro binnen. 'Een stoomjacht dat fier en zonder zich aan het late uur te storen Rio binnenliep. De bewoners der wereldstad bespeurden dadelijk, dat dit fijn gebouwde schip een liefhebberijacht moest zijn, zooals rijke Engelschen voor hunne pleziertochten om de wereld gebruiken. Koen en zeker gleed het over de kronkelende baren in het goud der avondzon voort.' Toen in juli 1892 het Franse stoomjacht *Jean Leonard* op weg naar Kopenhagen noodgedwongen wegens ziekte van een opvarende Leeuwarden aanded, 'gooide de Leeuwarder jeugd steenen op het jacht, zoodat de hulp der politie moest worden ingeroepen.' Het laatste bericht is van september 1930. In Harlingen liep toen een Engels plezierstoomjacht de Noorderhaven binnen dat onderweg was naar Oostende. Al met al trof ik achttien vermeldingen van stoomjachten. Interessant detail is, dat terwijl het aantal koninklijke en keizerlijke stoomjachten terugliep, het aantal particuliere stoomjachten toenam.

