

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

Deel III. EEN BOOT VOOR IEDERE BEURS, 1900-1945

De laatste paar decennia van de 19^e eeuw met zijn verbluffende technische ontwikkelingen verrasten iedere Nederlander. Het gereedkomen van een netwerk van spoorlijnen had de mobiliteit vergroot, het land 'verkleind' en daarmee het water en de watersportvereniging dichterbij huis gebracht. Ook de komst van het rijwiel, en na 1900 van de auto, verveelvoudigden de kilometers die mensen jaarlijks konden afleggen. Tel hierbij op dat het fenomeen 'sport', samen met toenemende vrije tijd, ingeburgerd raakte en dat de motorboot zijn intrede deed, en de watersport floreerde, zij het bij vlaggen. Bijvoorbeeld tijdens de Eerste Wereldoorlog, toen men het land niet uit kon, of tijdens de economische opleving eind jaren 20, toen Bulthuis zijn zelfbouwboot introduceerde. Maar ook het verschijnen van de Waterkampioen in 1927, de lokroep van Van Kampen: 'Iedereen het water op!' en de populariteit en seriebouw van kleine boten, legden het pleziervaren geen windeieren. Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak had de pleziervaart al brede lagen van de bevolking bereikt.



Figuur 10 Salonboot "Friesland" van dr. D.H. Posthuma uit Sneek, 1920, foto K. de Boer Jzn., Sneek, fotocollectie Fries Scheepvaart Museum Sneek

Hoofdstuk 9. Mobiliteit, sport, vrije tijd

9a. Plezietreinen

In 1897 schreef het tijdschrift *Eigen Haard*: 'Overall treinen, in alle steden trams! Een nieuwe wereld!'⁴³⁰ Niet alleen in de omringende landen, ook in eigen land symboliseerden de komst en de uitbreiding van het spoorweg- en tramnet in hoge mate de modernisering van de samenleving. Zo constateerde *De Economist* in de jaren 60 al dat 'ook Nederland meer en

⁴³⁰ Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 327.

meer in den grootte kring van vooruitgang wordt voortgetrokken, dat de spoorweg een groot economisch feit is die eenen vreemdzame omwenteling heeft gemaakt, zoowel in den handel als in het dagelijksch leven. Het spoor heeft niet alleen de fabrieksstad aan de zeeplaats en de hoofdstad aan de dorpen verbonden, ook de burgers van verschillende rijken in Europa brengt hij op duizenderlei wijzen tot elkaâr.⁴³¹

In 1839 reed de eerste trein in Nederland. Een paar jaar eerder hadden twee zakenlieden en een ingenieur een concessie aangevraagd voor 30 kilometer rails tussen Amsterdam en Haarlem. Een hardnekkig verhaal vertelt dat destijds sommige boeren het ijzeren monster op rails met spaden en seizen probeerden tegen te houden. De hijgende en puffende stoomtrein met zijn schrille fluit bleek een eclatant succes. In 1840 werd de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij opgericht en de lijn Amsterdam-Haarlem werd naar het zuiden uitgebreid. Zeven jaar later was zowel Den Haag als Rotterdam aangesloten.

Puur economische noodzaak had Nederland over de drempel getrokken. De Amsterdamse handel op Duitsland zakte in en koning Willem I was er al langer voorstander van om de koopmansstad met Keulen te verbinden. Na mislukte pogingen om de kapitaalmarkt voor dat project te interesseren, gebod de koning in 1838 het zogenaamde Rhijnspoor als staatsonderneming aan te leggen en te exploiteren.

Bijna tegelijk met de verbinding tussen de hoofdstad en Den Haag en Rotterdam kwamen ook de lijnen naar Utrecht en Arnhem tot stand. In 1860 zette de nieuwe Spoorwegwet definitief het sein op groen om het hele land via ijzeren wegen bereikbaar te maken. Dat Nederland in verhouding traag was met de aanleg van deze nieuwe infrastructuur had vooral geografische oorzaken. De slappe bodem, maar meer nog het vele water met zijn drukke scheepvaart – denk aan de grote rivieren – bezorgden de ingenieurs die de bruggen moesten ontwerpen, de nodige kopzorgen.

‘Hoe vele bewoners onzer hollandsche, geldersche en daaraan grenzende provinciën zijn er niet, die slechts Groningen en Friesland bij naam kennen, en wederkeerig door bewoners dier belangrijke gewesten evenmin gekend zijn’ schreef De Stoompost in 1860.⁴³²

Hadden Nederlanders al ruim twee eeuwen ervaring met de trekschuit, en kende men zelfs de ‘pleiziertrekschuit’ voor een toertje op zomerse dagen, om de moderne vormen van mobiliteit aan de man of vrouw te brengen werden er ook ‘pleiziertreinen’ als publiekstrekkers ingezet, in de volksmond ook wel ‘volkstreinen’ genoemd. De spoorwegkas voer er wel bij, dankzij gereduceerde tarieven op vaste dagen in de week voor een kaartje naar een of ander evenement, zoals de jaarlijkse paardenrennen in Scheveningen, een aangeprezen tentoonstelling of een feest. Maar ook gewoon ‘fraai zomerweder’ zorgde voor extra klandizie, en niet te vergeten de jaarlijks terugkerende feestelijke roei- en zeilpartijen in Amsterdam, Haarlem, Dordrecht en Sneek.

Toen later, zoals in Friesland, het tramnetwerk het platteland met de stad verbond, werd reizen per spoor een publieksattractie bij uitstek. Daarbij maakte niet enkel de snelle en doeltreffende manier van het reizen de trein of tram zo aantrekkelijk, ook de snelle

⁴³¹ Ibid., 327.

⁴³² Ibid., 328.

afwisseling en aaneenschakeling van onbekende vergezichten boden een ongekeerde sensatie. Zelfs oude reisrouten die gewend waren per koets van Arnhem naar Nijmegen te reizen, gaven aan dat ze in de trein het oude landschap als nieuw hadden beleefd. 'Recreatie' staat voor 'opnieuw creëren'. De indrukwekkende mobiliteit per spoor vanaf het midden van de 19^e eeuw had zeker deze eigenschap die later werd gedeeld door de fiets en weer later de automobiel. Ook het treinverkeer volgde de bestaande sociale opbouw van de samenleving. Ondanks dat de exploitatie van de spoorwegen voor een groot deel binnen particulier domein viel, bemoeide de rijksoverheid zich met het algemeen belang en vaardigde daartoe wetten uit. Zo was er een draconische wet die het opzettelijk in gevaar brengen van het treinverkeer strafte met vijf tot tien jaar tuchthuis en bepaalde het Algemeen Reglement dat de reiziger zich fatsoenlijk diende te gedragen: geen luidruchtigheid, niet roken, geen dronkenschap, geen hinderlijke ziekten en geen vuurwapens. Voor vrouwen die alleen reisden waren er speciale vrouwenwagons, strikt verboden voor mannen.

De eerste klas was bestemd voor dames en heren, herkenbaar aan chique kleding en verfijnde gebaren. In de tweede klas zaten de burgers, met hoeden, lange jassen en wandelstokken. Het gewone volk nam de derde klas en was te herkennen aan hoofddoeken, petten, slappe hoeden of reisde blootshoofds. Het volk reisde zonder enige luxe, op harde banken en altijd onverwarmd.

Een interessant detail is overigens dat de Nederlandse spoormobiliteit traag en gemoedelijk was, in vergelijking met het treinverkeer in Groot-Brittannië. Veel Engelse reizigers verbaasden zich over de flegmatieke houding bij het reizende publiek en de spoorwegbeambten, en ook over het feit dat de trein kennelijk alle tijd van de wereld had, veel tussenstops maakte, en zowel rustig stopte als wegreed.⁴³³ In Nederland gedroeg de stoomtreinmachinist zich als de schipper van een beurtvaartjalk of trekschuit. Niet zo verwonderlijk; tot aan de 20^e eeuw waren Nederlanders gewend aan trekpaden met paarden en rollenpalen, aan trage boeiers en tjotters en zwaarbeladen tjalken, en aan stoomschepen.

Het netwerk van spoor- en tramlijnen faciliteerde de groei van de watersport op twee verschillende manieren. Ten eerste kon de man die in of nabij een stad op afstand van geschikt vaarwater woonde, toch als lid van een watersportvereniging in zijn roei- of zeilbehoefte voorzien. Het werd zelfs mogelijk van verschillende watersportverenigingen tegelijk lid te worden, iets wat liefhebbers tot op de dag van vandaag doen.

Daarnaast maakte efficiënt vervoer per spoor ook een vlotte communicatie tussen besturen onderling en tussen verenigingen en lokale overheden mogelijk. Toen in Friesland in 1885 het spoorwegnet was voltooid, inclusief de verbinding tussen Noord-Holland en Friesland, van Leeuwarden via de stoombootdienst Stavoren-Enkhuizen over de Zuiderzee met Amsterdam, namen de dubbele lidmaatschappen bij zowel de Amsterdamse als de Friese watersportverenigingen toe. Toen eindelijk in 1905 ook het lokale spoor- en

⁴³³ Van der Woud, 334-336.

tramwegnetwerk op orde was – Friesland was in vergelijking met de rest van Nederland laat – konden binnen deze provincie de watersportliefhebbers uit Noord- en Oost-Friesland lid worden van de verenigingen in Drachten, Heerenveen, Sneek, Grou en Lemmer. Een vergelijking is hier op zijn plaats. Toen sporten in Nederland rond 1900 een rage was geworden, ontstonden alle sportclubs van enige betekenis, de voetbalclubs voorop, in steden die op het spoorwegnet waren aangesloten.⁴³⁴

Niet minder belangrijk was de tweede reden. Adel, patriciaat en rijke kooplieden bezaten in Nederland al enkele eeuwen in Kennemerland, aan de Vecht, op de Utrechtse Heuvelrug, bij Arnhem, in Oranjewoud bij Heerenveen of rond Beetsterzwaag een buiten; een zomerverblijf waar de familie gewoonlijk gedurende de zomermaanden verbleef. Weg van de stad, van de drukte, de massa en de stank. Dankzij de nieuwe infrastructuur van spoor- en tramwegen kon nu ook de groeiende middenklasse voor een aangenaam verblijf naar buiten. ‘Buiten’ werd de gangbare aanduiding voor het platteland, ‘binnen’ voor de stad, en tussen beide ontwikkelde zich een nieuwe dynamische relatie.⁴³⁵ Want stond de stad voor economie, cultuur en intellectualiteit, het platteland als ‘buiten’ stond voor het romantische en idyllische, voor woest en natuurlijk, voor schoonheid en emotie. Nederland volgde daarmee nogal laat de Duitse romantiek, waarin schrijvers en kunstenaars, zoals ik al beschreef, de ontembare zee en de ongenaakbare bergen bezongen.

In de jaren 60 van de 19^e eeuw vond in Nederland een demografische omslag plaats. Woonden er tot die tijd gemiddeld over het hele land genomen in de steden meer mensen op het platteland dan in de stad, in 1869 overtroefde de stad het platteland met 10 procent. Die trek naar de stad zou decennialang onverminderd doorgaan.⁴³⁶

Om de industrialisatie, verstedelijking, vervuiling en stank te ontvluchten, was het nieuwe personenvervoer per spoor de aangewezen route naar ‘buiten’. Vandaar ook de pleziertreinen op bepaalde dagen en een gereduceerd tarief. ‘Buiten’ betrof heel Nederland, al was het maar voor een of twee dagen. ‘Buiten’ betekende vooral ook je eigen land leren kennen, tot aan Limburg en Friesland toe. Want deze provincies waren verre oorden waar je op school over had gehoord en waarvan je oog op de wandkaart in het klaslokaal zich moeilijk los kon maken. Het waren delen van het land waar men een vreemd taaltje sprak, waardoor je het gevoel kreeg in het buitenland te zijn.

De Rotterdamse predikant J. Craandijk wist de ontstane niche in de markt te benutten. Zijn serie reisboekjes *Wandelingen door Nederland met pen en potlood*, geschreven tussen 1875 en 1888 en zo opgezet dat de lezer vanaf de stations een mooie rondwandeling kon maken, bereikten dankzij diverse herdrukken een breed publiek.

⁴³⁴ Van Gaal, ‘Van gentleman tot volksjongen. Over de ontwikkeling van het voetbal van ‘heren’-tot volkssport’ in: K.P.C. de Leeuw, (Red.), *Van ontspanning en inspanning: aspecten van de geschiedenis van de vrije tijd*, 289.

⁴³⁵ Van der Woude, 185.

⁴³⁶ *Ibid.*, 186.

Dat massamobiliteit en massatoerisme niet op prijs werden gesteld door de oude elite, die gewend was per eigen koets te reizen, was te verwachten. Talrijk waren de schimpscheuten aan het adres van het spoor. Ook Nicolaas Beets gaf in zijn *Camera Obscura* een ironische beschrijving van de moderne reiziger die verworpen was tot een medegevangene van het vervoermiddel en van het reisschema.⁴³⁷

Die 'exodus' per spoor van stedelingen tijdens zondagen en schaarse vakantiedagen vormde de basis van wat massatoerisme is gaan heten. En stond het genieten van de natuur nog lange tijd in dienst van deugden als Gods schepping aanschouwen of kennis vergaren van natuur en wetenschap, en daarmee van nut, in de nieuwe eeuw die volgde verzwakte dat accent op kennis van flora en fauna om plaats te maken voor het genieten omwille van het genieten. Mede daarom besloot een groepje mannen, een klein netwerk van vermogende en invloedrijke natuurvrienden, in 1905 in Artis de Vereeniging tot Behoud van Natuurmonumenten op te richten. Het gezelschap koos als plaats van handeling bewust voor een gekooide en gedomesticeerde natuur achter glas en tralies. De vereniging stelde zich ten doel om naast het genieten, ook de opvoedkundige waarde van de natuur onder de aandacht van een breed publiek te brengen.

Zeilen en roeien evolueerden gestaag tot vormen van ontspanning als aanvulling op de sportieve competitie, dankzij die groeiende wens om naar 'buiten' te trekken. Vooral de hybride wherry, die zich gemakkelijk liet roeien en zeilen en ook nog comfort bood, deed uitstekend dienst om de natuur te verkennen, te bewonderen, erover te leren vooral en ervan te genieten. Toertochten per wherry van een aantal dagen gingen veelal gepaard met wandelen, een bezoek aan dorpjes en fraaie buitens, het bezichtigen van parken en soms zelfs met kamperen. En omdat ver van huis varen naar minder bekende streken ongewis was, boden trein en tram uitkomst om indien gewenst tijdig weer thuis te zijn. De wherry had overigens wel een serieuze concurrent gekregen om pleziertochtjes te ondernemen en de frisse buitenlucht op te snuiven: de *vélocipède*, het rijwiel. Een citaat uit het blad *Eigen Haard* in 1883: 'Naast lucifer, petroleum en gloeikousjes is in de geschiedenis onzer samenleving moeilijk een product aan te wijzen waarvan de verspreiding zoo snel zoo algemeen is geweest als van het rijwiel.'⁴³⁸

Voeren er rond de eeuwwisseling mogelijk enkele honderden wherries en evenzoveel zeilboten rond, in Nederland reden toen al bijna honderdduizend rijwielen en tien jaar later een slordige half miljoen. Tegen die populariteit kon pleziervaren natuurlijk niet op. De vergelijking gaat dan ook mank; het rijwiel was op de eerste plaats een vervoermiddel, terwijl de plezierboot er was voor vrije tijd en vermaak. Verder mogen we aannemen dat een wherry een veelvoud van een rijwiel kostte.

Aan het rijwiel hebben we de ANWB te danken, de grote promotor van mobiliteit en rijwieltoerisme. Want de Algemene Nederlandsche Wielrijders Bond begon als een herenclubje van rijwielliefhebbers; jonge heren die toertochten maakten langs velden en

⁴³⁷ Ibid., 55.

⁴³⁸ Van der Woud, 404.

wegen. Die al fietsend langs de vaarten naar de roeiers en zeilers in hun slanke overnaadse wherries zwaaiden om deze vervolgens met gemak achter zich te laten. De rijwielsport was vanaf het begin een concurrent van de watersport, evenals tennis, rugby, paardrijden, gymnastiek, atletiek en voetbal. Toen de snelle groei van de nieuwe watersportverenigingen haperde en penningmeesters zich ernstig zorgen begonnen te maken, was het verwijft dan ook dat andere opkomende sporten de leden afpikten. De ANWB, opgericht in 1883, werd in watersportkringen daarom ook met argusogen bekeken. Pas vanaf 1905 ontpopte deze wielrijdersbond zich ook als promotor van de watersport en werd de concurrent bondgenoot. Over de ANWB als propagandamaker van de watersport later meer.

9b. Sport en disciplineren

In zijn magistrale studie van het civilisatieproces in Europa beschrijft socioloog Norbert Elias hoe in het Parijs van de 16^e eeuw het kattenverbranden op Sint-Jansdag een vermaard onderdeel was van de volksfeestvreugde.⁴³⁹ Boven een brandstapel op een plein werden aan een stelling een of meer manden met katten gehangen. Nadat het volk, begeleid door feestelijke muziek, zich had verzameld en in een vrolijke stemming verkeerde, werd de brandstapel aangestoken. Zodra een mand begon te smeulen begonnen de katten afgrijselijk te krijsen, waarna ze na enige tijd omlaag vielen en verbrandden. Het volk verlustigde zich zeer in dat schouwspel. Gewoonlijk waren de koning en zijn hofhouding aanwezig. Soms had de vorst de eer de brandstapel aan te steken.

Dat kattenverbranden had overigens dezelfde amusementswaarde als de regelmatig terugkerende openbare folteringen of onthoofdingen van ketters en misdadigers. Volksfeesten bleven opmerkelijk onveranderd door de tijd heen. Van generatie op generatie werd het vermaak overgedragen, inclusief alle lokale of regionale variaties. Ook in Nederland kenden we tot ver in de 19^e eeuw het katknuppelen en ganssabelen, de hanengevechten, het dwergwerpen en het palingtrekken.

Palingtrekken, een Oudhollands gebruik, kwam eind juni 1886 opvallend in het nieuws als gevolg van het Amsterdamse Palingoproer, dat een plaats in de geschiedenisboeken verwierf. Palingtrekken was een vermaak waarbij over een gracht of vaart een touw werd gespannen waaraan een rij palingen kronkelde. De grap was om vanaf een bootje de vastgeknoopte paling, vaak nog ingesmeerd met groene zeep, los te trekken. Meestal werd daarbij de kop er afgescheurd.

De autoriteiten hadden dit hilarische spel echter verboden omdat het te wreed werd bevonden. Toen op die warme zomerzondag in 1886 de bewoners van de Lindegracht het initiatief namen de oude folklorie nieuw leven in te blazen, greep de politie in door het gespannen touw los te gooien.

Schermutselingen waren het gevolg, mede omdat onder het toekijkende publiek zich militante socialisten van een zojuist afgelopen vergadering in de buurt mengden. De

⁴³⁹ Elias, *Het civilisatieproces. Sociogenetische en psychogenetische onderzoeken*, 247.

volgende dag sloeg de vlam echt in de pan en ontstond het Palingoproer: het volk gooide met stenen, de militairen die ter versterking waren ingeroepen schoten met scherp.⁴⁴⁰

Het idee dat vrije tijd een modern fenomeen is klopt niet, evenmin dat vrije tijd het exclusieve voorrecht was van de welgestelde elite. Er zijn aanwijzingen dat aan het eind van de middeleeuwen ook in onze streken het volk al met al zo'n honderd feestdagen per jaar had,⁴⁴¹ waarbij 'feest' een mengeling was van het sacrale en profane. Zo begon het Sint-Jansfeest met een mis, al dan niet in de open lucht en, zoals gezegd, in de Parijse versie gevolgd door kattenverbranding. De jaarlijkse kermis in stad en dorp heeft zijn wortels in de kerkmiskermis, opgedragen aan een beschermheilige, later verknoopt met oogstfeesten en jaarmarkten. Waarschijnlijk kwamen in heel Europa tijdens jaarlijkse kermissen vermaken als ganssabelen, hanengevechten, katknuppelen en dwergwerpen voor. In Holland is het palingtrekken tijdens waterfeesten al heel oud.

Gedurende de 19^e eeuw veranderde geleidelijk het karakter van de traditionele volksfeesten onder invloed van een beschavingsproces op basis van burgerlijke waarden en normen, de overgang van huisnijverheid naar massaproductie in fabrieken, de geleidelijke toename van vrije tijd voor de middengroepen, en later de arbeiders, en de import van sporten uit Engeland. Dit beschavingsproces hield onder andere in dat –afgezien van schaatsen en vissen – veel oud volksvermaak in toenemende mate als onbeschaafd en ongewenst werd beschouwd en van hogerhand aan banden werd gelegd. Elias beschreef dit proces als een historische transformatie van de emotiehuishouding binnen de hogere maatschappelijk klasse, die langzaam door het gewone volk werd overgenomen. Psychische mechanismen als verdringing en sublimatie werden daarmee 'volks', want ongewenste drift- en lustuitingen, systematisch door de hogere burgerij afgekeurd en bestraft, riepen ten slotte bij iedereen schuldgevoel en onlust op. Als gevolg hiervan internaliseerde het gewone en ruwe volk de verfijnde burgerlijke fatsoenswaarden, waarmee het beschavingsproces in feite een proces van zelfdisciplinering werd. Bood in de middeleeuwen het vierendelen van moordenaars of het handafhakken van dieven veel kijkplezier aan de massa, of leverden het kattenverbranden, palingtrekken of dwergwerpen tot halverwege de 19^e eeuw topvermaak aan een groot publiek, na 1860 ging de burger personen die zich hieraan bezondigden als slecht, goddeloos en immoreel beschouwen, en later zelfs als ziek of abnormaal en behept met perverse neigingen en een tekort aan zelfbeheersing.⁴⁴²

Het industrialisatieproces had een grote invloed op de hoeveelheid vrije tijd en op de wijze waarop die werd doorgebracht. Fabriekswerk in de stad verschilde veel van de oude, veelal rurale huisnijverheid en zij bracht de vrije tijd terug tot een minimum. De werkdagen werden

⁴⁴⁰ Mak, *Een kleine geschiedenis van Amsterdam*, 227-228.

⁴⁴¹ Linders-Rooijendijk, in: De Leeuw, *Van ontspanning en inspanning*, 4.

⁴⁴² Dat het beschavingsproces zoals Elias dat beschreef voortschrijdt, blijkt uit de in 2009 gevoerde discussie die de Dierenpartij, met twee zetels in de Tweede Kamer vertegenwoordigd, aanzwengelde over het onrecht dat de bekende rondjes zwemmende goudvis in de kom wordt aangedaan.

lang en eentonig, en de klok in plaats van het daglicht, het seizoen of het weer bepaalde de lengte van de werkdag.

Gedurende de 19^e eeuw moest vrije tijd als gevolg van een veranderende arbeidsmoraal verdiend worden en arbeid, deugdzaamheid en spaarzaamheid groeiden uit tot dominante waarden. Die concentratie op werk en productiviteit hield in dat de economische en bestuurlijke elites de vrije tijd voor het volk sterk versoberden, en zij probeerden losbandigheid, drinkgelagen en luidruchtige volksvermaken aan banden te leggen. Ook het geliefde 'maandaghouden', populair in het zuiden, waarbij arbeiders niet op de werkplek zaten maar in de kroeg,⁴⁴³ of bij warme dagen in het zwembad, werd drastisch beperkt. Na 1860 verdween de vrijetijdswanorde. De zich ontwikkelende middenklasse diende hierbij als voorbeeld en zij kreeg naast de vrije zon- en feestdagen zelfs enkele vakantiedagen. Daarmee ontstond het moderne idee van vrije tijd: vrije tijd als het tegengestelde van werktijd, scherp gescheiden van de plicht en noodzaak tot werken en in de beleving zo anders dan 'vrij zijn' in tegenstelling tot het noodzakelijke kwaad van arbeid. Door de jaren heen kreeg vrije tijd het imago van vrije keuze, jezelf kunnen zijn en de kans om echt van het leven te genieten. Niet verwonderlijk dat de strijd om vrije tijd eind 19^e eeuw een speerpunt was van de arbeidersbeweging die zich in navolging van de witteboordenwerknemers sterk maakte voor een achturige werkdag, vakantiedagen en later een vrije zaterdag. Daarmee werd vrije tijd overigens wel een zorg. Het arbeidsethos van de lagere klasse was immers gevormd door lange werkdagen, en de gegoede burger had de overtuiging dat het gemene volk weinig nuttigs met zijn vrije tijd zou kunnen doen.

Rond en na 1900 verscheen hierover een stortvloed aan opinieartikelen en ingezonden brieven in kranten en tijdschriften die tot felle debatten leidde. Niet alleen de burgerij en de politiek, ook de kerken hielden zich intensief bezig met de popularisering van vrije tijd en de besteding ervan. Zoals gezegd, diverse vormen van oud vermaak konden niet meer door de beugel, evenmin als een aantal nieuwe vormen van vertier trouwens. Daarom moest het algemene beschavingsoffensief zich noodzakelijkerwijs ook met de vrije tijd bemoeien. Was dansen al langer omstreden, nieuwe exotische dansen zoals de tango en de charleston, die gepaard gingen met lage rugdecolletés en hoog opzwaaiende rokken, bleken helemaal taboe.⁴⁴⁴

Ook bioscoopbezoek, waarbij mannen en vrouwen naast elkaar in het donker zaten, was verdacht, evenals de moderne kermis met zijn geavanceerde elektrische, rondtollende

⁴⁴³ Dat 'maandaghouden', een verlenging van de vrije zondag, bleef in het zuiden tot in de jaren 20 van de vorige eeuw geliefd. De kroeg was bij uitstek de ontmoetingsruimte om te praten, te kaarten, te biljarten, de krant te lezen, muziekrepetities te houden en bruiloften en uitvaarten te houden. Zie Van den Oord, 'Inslippen en wegpoepen. Conflicten tussen een klerikaal beschavingsoffensief en katholieke vakbondsmannen in het geïndustrialiseerde Oisterwijk, 1900-1920', in: De Leeuw, *Van ontspanning en inspanning*, 165.

⁴⁴⁴ In Amsterdam verklaarde in 1926 de toenmalige burgemeester J.W. Tellegen, lid van de Vrijzinnige Democratische Bond (VDB), de charleston tot verboden dans vanwege het indecente heupwiegen dat ermee gepaard ging. Tijdschrift *Het Leven*, 10 april 1926.

molens met meisjes en jongens op een kluitje, met speel- en gokautomaten en nieuwe alcoholische dranken.

Ook toerisme kreeg argwaan toebedeeld, want naar vreemde landen reizen bevorderde ongeremd, lees: onzedelijk gedrag. Binnen de vrije tijd lagen bijna overal zedelijk verval en tuchteloosheid op de loer.⁴⁴⁵

Ledigheid was misschien wel de grootste gruwel, zij was sinds mensenheugenis des duivels oorkussen. Het verbod op nietsdoen en onnut, op een uitvreter zijn, is in de Nederlandse mentaliteit hecht verankerd. Begrijpelijk dat de confessionele en de socialistische zuil actief de groeiende vrije tijd met jeugdwerk ter hand namen. De zorg om de vrije tijd zou nog een lang leven zijn beschoren.

Met de komst van de 20^e eeuw waren sport, vermaak en toerisme geen privileges meer van de gefortuneerden en evenmin nog maatschappelijk geïsoleerde verschijnselen. Wel scoorden elitesporten als roeien en zeilen, tennis en golf, hockey en cricket en elitevermaak als musiceren, toneelvoorstellingen bezoeken, lezen en debatteren, aanzienlijk hoger op de prestigeladder dan het (inmiddels) volkse voetbal en wielrijden, vissen en zwemmen, bij elkaar buurten, kaarten en drinken in de kroeg, laat staan stropen. Dat statusverschil was twee decennia later, na de Eerste Wereldoorlog, ook te herkennen toen het toeristisch reizen populariseerde. Ging de klerk met zijn gezin twee dagen naar de Hoge Veluwe, de advocaat en zijn gezin bezochten per trein Venetië en Florence.

De sociale status van elke vorm van recreatie en vermaak hangt nauw samen met de status van de sociale groep waarmee ze in verband wordt gebracht. Het is wel van belang te beseffen dat het oude en overzichtelijke onderscheid tussen elitecultuur en volkscultuur na 1900 niet meer te handhaven is, omdat de scheidslijnen tussen de maatschappelijke lagen poreuzer waren geworden en appreciaties en depreciaties meer wisselden. Daardoor namen in de nieuwe eeuw de kantoorklerk, de kleine neringdoende en de geschoolde fabrieksarbeider niet enkel de dominante 'vrijtijdsultuurgooderen' van de elites over, zoals dat voorheen met waarden als arbeidzaamheid, plichtsbetrachting, vaderlandsliefde en vroomheid al gebeurde, er ontstonden ook tegengestelde, dus opwaartse bewegingen. Dit had tot gevolg dat wat aanvankelijk niet in tel was, of tot het vermaak van de lage klasse had behoord, later door de elites werd opgepikt, aanzien kreeg en mode werd.

Zo werd lopen, vanouds min of meer de enige manier van volksvervoer, trendy nadat het sportieve en welgeklede wandelen in steden en parken door de hogere burgerij was omarmd. Maar toen datzelfde wandelen in navolging van de hogere burgerij weer door de eenvoudige klasse werd beoefend, verdwenen de gegoeden uit beeld. Zij lieten zich in hun automobielen naar meer exclusieve streken brengen om daar te wandelen. Ook het aanvankelijk deftige wielrijden verloor in de ogen van de elite zijn charme toen na 1900 Jan en alleman van dit trapvoertuig gebruik kon maken en de *vélocipède* zo in status was

⁴⁴⁵ Philips, 'Recreatie en Toerisme, spiegelbeeld of reactie?' in: De Leeuw, (Red.), *Van ontspanning en inspanning*, 47.

gedaald dat hij niet meer op z'n Frans, sterker nog, zelfs niet meer deftig als 'viets', maar gewoon als 'fiets' werd uitgesproken.

Een ander voorbeeld. Baden in zee en kusttoerisme waren tot 1900 elitevermaak.

Scheveningen, het Duitse eiland Norderney en het Belgische Oostende waren chique badplaatsen geworden, vooral vanwege de koninklijke belangstelling die de laatste twee havensteden hadden gekregen en die navolging van de hogere burgerij kreeg. Maar toen de plezier- of volkstreinen dankzij toegenomen vrije tijd vaker naar zee begonnen te rijden, de stranden drukker werden en de dagjesmens een toerist voor een paar dagen werd, en daarnaast de koninklijke of keizerlijke families de heilzame werking van zeelucht in Zuid-Europa gingen beproeven, nam ook het animo onder de traditionele categorie badgasten duidelijk af.⁴⁴⁶

De nieuwe arbeidswet van minister Aalberse was in 1919 een feit. De officiële werktijd werd tot 8 uur per dag en 45 uur per week teruggebracht. En al werd drie jaar later om economische redenen de werkomvang opnieuw 48 uur per week, het aantal vakantiedagen steeg en de vrije zaterdagmiddag werd beetje bij beetje ingevoerd. De spectaculaire ontwikkeling van de vrijetijdsbesteding en toerisme kon beginnen.⁴⁴⁷ Achteraf gezien vormde het einde van de Eerste Wereldoorlog een beslissende cesuur; pas daarna kon echt van massarecreatie worden gesproken en konden de toeristische instituties en infrastructuur zich ontwikkelen.

Meer vrije tijd, nieuwe vormen van vrijetijdsbesteding, de zorgen van de hogere burgerij, van overheden en kerken over het goed besteden van al die vrije tijd door het gewone volk, ze gingen historisch hand in hand. De import van nieuwe sporten uit Engeland en de maatschappelijke receptie ervan was een essentieel aspect van dit proces van vrijetijdsvulling.

Tot aan de twee laatste decennia van de 19^e eeuw waren harddraverijen, schaatsen, turnen, kaatsen en zeilen in Nederland nationale en door traditie gereguleerde 'sporten', al was dat woord destijds nog niet ingeburgerd. Gezondheid of lichaamscultuur speelden bij deze nationale vermaken nauwelijks een rol, wel snelheid en competitie, behendigheid en schoonheid. Rugby, voetbal, golf, tennis, cricket en eigenlijk ook roeien, waren nieuw. In 1880 omschreef de eerste druk van een encyclopedie, de latere Winkler Prins, het begrip sport als volgt: 'Sport is een Engels woord, hetwelk vermaak of spel betekent, inzonderheid een zoodanig, waaraan de aanzienlijken des lands zich wijden tot versterking des ligchaams, zoals harddraverij, jacht, roeien, boksen, het cricketspel enz.enz.'⁴⁴⁸

Omstreeks 1880 werd er voor het eerst in Nederland op de Koekamp aan de rand van Haarlem *rugby-football* gespeeld, enkele jaren later *association-football*. Even daarvoor, in

⁴⁴⁶ Vancoppenolle, 'Vakantie aan zee in Oostende. Van vrijetijdsbesteding voor de elite naar massatoerisme.' in De Leeuw, (Red.), *Van ontspanning en inspanning*, 310.

⁴⁴⁷ Ibid., 264.

⁴⁴⁸ Van Gaal, 'Van gentleman tot volksjongen. Over de ontwikkeling van het voetbal van 'heren'-tot volkssport' in: De Leeuw, (Red.), *Van ontspanning en inspanning*.

1879, was naar Engels voorbeeld de Haarlemsche Football Club opgericht, de eerste vereniging van voetballers die volgens welomschreven spelregels en gedragsnormen speelde. De leden waren vooral middelbare scholieren en studenten. Hun leider was de oprichter Willem Mulier, veertien jaar oud. Hij liet zich graag Pim noemen, terwijl hij zijn achternaam op zijn Frans uitsprak om zijn Franse afkomst te benadrukken.

'Zondag flink gefootballd in Haarlem', schreef Frederik van Eeden, toen nog student in de geneeskunde op 20 november 1879 in zijn dagboek. En Mulier schreef dat 'in 't gras van dienzelfden Koekamp soms jongelui als Van Eeden, Gorter en Roland Holst en andere mannen van de nieuwe richting, voormannen op ander gebied dan voetbal en cricket, gesprekken over literatuur en sociologie voerden.'⁴⁴⁹

Opvallend waren de zeer jeugdige leeftijden van de voetbalpioniers. Was Mulier veertien jaar oud, in 1887 richtten in Dordrecht vier jongens van negen tot elf jaar een actieve voetbalclub op. Ze namen zelf zitting in het bestuur.

Zoals ik al schreef, bestonden de traditionele volksvermaken op feestdagen en kermissen voor een deel uit ruwe spelen met zweet en bloed, drinkgelagen, gokken en vechtpartijen. De gegoede burgerij hield zich hier verre van, echter niet zonder pogingen het volksvermaak te fatsoeneren. Het beschavingswerk van de Maatschappij tot Nut van 't Algemeen onder het volk was hiervan een goed voorbeeld. De introductie en professionalisering van gymnastiek in het onderwijs was een ander voorbeeld. Schoolgymnastiek kwam uit Duitsland, evenals turnen en handbal. Het Nederlandsch Gymnastiek Verbond werd in 1868 opgericht.

De groeiende overtuiging dat sport de gezondheid bevorderde en daarnaast in staat werd geacht het volk meer beschaving bij te brengen vond niet overal gehoor. Zo schreef sportjournalist Jan Feith in een overzichtswerk over sport in 1900 dat de eerste generatie sportadepten een hardnekkige strijd had moeten voeren om het voetballen erkend te krijgen en 'het onvermurwbare hart van stokstijve schoolmeesters en angstvallig vasthoudende huisvaders te doorsteken'.⁴⁵⁰

De opvatting dat sport voor jongens en mannen naast gezonde beweging in hoge mate gunstige karaktervorming bevorderde en bijdroeg aan persoonlijke discipline en het reguleren van heftige emoties, steunde op het Britse *public school*-model. Immers, de *public schools* wilden *gentlemen* voortbrengen en de ervaring aldaar in kostschoolverband leerde dat door woest spel te transformeren tot rugby met zijn regels en gedragscodes, er bij de jongens sportiviteit ontstond. Sportiviteit opgevat als de combinatie van competitieve houding, overwinningsdrang, teamwork, waardigheid bij verlies en hoffelijkheid bij winst. Kortom: *fair play*.⁴⁵¹

⁴⁴⁹ Bank en Van Buuren, *1900 hoogtij van burgerlijke cultuur*, 251.

⁴⁵⁰ Ibid., 256.

⁴⁵¹ Ibid., 254, 261. De groeiende belangstelling voor lichamelijke ontwikkeling kan overigens niet los worden gezien van de invoering van de dienstplicht in 1901, waardoor 'volksweerbaarheid' hoog in het vaandel kwam te staan.

Omdat de uit Engeland geïntroduceerde sporten nieuw waren en aanvankelijk alleen door de betere stand werden beoefend, kregen ze al gauw prestige. Het probleem daarbij was wel dat de grens tussen wat wel en niet onder sport viel onduidelijk was. Er werden daarom pogingen ondernomen in ieder geval datgene uit te sluiten wat vreemd aan de betere stand was. Daarbij fungeerde het begrip 'sportiviteit' als criterium, want, zo klonk de redenering, het gewone volk bezat de vereiste sporteigenschappen zoals willen winnen, wellevendheid en waardigheid niet.

Dat sport in de aanvangsfase door de elites werd beoefend, paste bij de oude en bekende kloof tussen elite- en volkscultuur, elite- en volksvermaak. Deze kloof had zich in de loop van de 19^e eeuw verdiept door een nieuwe bovenlaag van bankiers, ondernemers en handelaren, want de gegoeden beschouwden alles wat het gewone volk deed als lomp en grof, onbesnaard en inferieur. Anderzijds vonden arbeiders en boeren elitair vermaak als lezen of wandelen doodsaai, en katknuppelen en palingtrekken heel wat boeiender.

De groeiende middenklasse van 'kleine burgers' imiteerde de elite. Dat wedstrijdroeien haar elitaire karakter tot de dag van vandaag heeft behouden schreef ik al. Bodybuilding, boksen, wielrijden en motorsport ontwikkelden zich in de 20^e eeuw merendeels in de lagere klassen. Voetbal en atletiek werden breedtesporten, wat schaatsen door de eeuwen heen altijd al was.⁴⁵² De motorbootsport gedijde beter dan zeilen in geschoolde arbeiderskringen.

Verboden de Nederlandsche Roeibond en veel andere sportbonden in haar statuten nog dat handwerkslieden lid konden worden, in 1897 richtten leerlingen van de ambachtsschool in Haarlem de eerste echte volksvoetbalvereniging op: Eendracht Doet Overwinnen (EDO). Ook wielrennen werd rond diezelfde tijd toegankelijk voor arbeiders. Sport, en dan vooral voetballen, kreeg de erkenning die het verdiende: een gezond en goed alternatief voor palingtrekken en drankmisbruik. Gevestigde instellingen en organisaties als de Maatschappij tot Nut van 't Algemeen, de Vereniging voor Vreemdelingenverkeer, de Volksbond tegen Drankmisbruik en de Nederlandsche Bond voor Lichamelijke Opvoeding stimuleerden de deelname aan de voetbalsport en de oprichting van de Nederlandsche Voetbal Bond (de latere KNVB).

Het goedkope voetbal ontwikkelde zich binnen twee decennia tot volkssport nummer een. Dat dit niet zonder strijd verliep leek onvermijdelijk. Zo waren er clubs die uiteenvielen omdat de oude garde uit de hogere stand zich niet thuis voelde bij de vele nieuwkomers die arbeider waren. In 1923 richtten mannen uit de betere stand die tegen de popularisering van hun sport waren, maar wel het voetbal trouw wilden blijven, een aantal chique clubs op naar Engels voorbeeld: the Corinthians.

Maar er waren ook deftige pioniers die de voetbalsport de rug toekeerden en overliepen naar cricket en hockey, die vervolgens tot de nieuwe elitesporten uitgroeiden.

Na de Eerste Wereldoorlog zette een democratisering van de sportbeoefening in Nederland echt door, mede door de mobilisatie van dienstplichtigen in 1914. Deze had het bestaande sportclubleven weliswaar doen krimpen, maar veel dienstplichtige jongemannen waren juist

⁴⁵² De Leeuw, 'Mentaliteit en vrije tijd, 1800 tot heden' in: De Leeuw, (Red.), *Van ontspanning en inspanning*, 17, 18.

door de mobilisatie met nieuwe en exclusieve vormen van lichaamsbeweging in aanraking gekomen en werden actieve clubleden na 1918.

In 1882 was het eerste sportblad in Nederland verschenen: *De Nederlandsche Sport*. In het voorwoord van het eerste nummer werd gesteld dat de echte vaderlander zich in het verleden fatsoenshalve slechts met lichaamsbeweging in de jacht en het paardrijden had kunnen inlaten, maar in de nabije toekomst uit zwemmen, wielrennen, cricket en tennis kon kiezen. In de eerste jaargang werd voornamelijk over roeien en schaatsen geschreven. Tussen 1889 en 1905 kwamen er drie nieuwe sporttijdschriften bij, in 1913 gevolgd door het populaire geïllustreerde tijdschrift *De Revue der Sporten*. Al wat eerder hadden grote dagbladen als *De Telegraaf*, de *Nieuwe Rotterdamse Courant* en het *Algemeen Handelsblad* al fulltime sportverslaggevers in dienst.⁴⁵³

In 1912 verscheen het eerste echte watersporttijdschrift: *De Watersport*. Een perfecte titel voor het tweewekelijks verschijnende blad, want pleziervaren viel nog in hoge mate samen met gerichte training in clubverband, wedstrijdzeilen en wedstrijdroeien, en prijzen in de wacht slepen. Toervaren kende nog een bescheiden omvang en werd ook als sport beschouwd omdat ze eveneens groepsgewijs en in verenigingsverband plaatsvond.

Om diverse redenen betekende het verschijnen van *De Watersport* een mijlpaal in de geschiedenis van het pleziervaren. Immers, het fenomeen watersport bleek met de komst van een eigen tijdschrift voldoende beoefenaren te hebben om een eigen blad mogelijk te maken. Bovendien leek de watersport definitief uit de kast te zijn gekomen, omdat ze niet meer zoals voorheen slechts ter sprake kwam in de algemene sporttijdschriften *De Nederlandsche Sport*, *Het Sportblad* en *De Kampioen*. Daarnaast toonde *De Watersport* aan dat vooral de motorboot, het jacht met een snelle machine, aan het begin van de 20^e eeuw de watersport een enorme zet voorwaarts gaf, waardoor ze zich later tot pleziervaren en zelfs tot algemene waterrecreatie kon ontwikkelen. Het feit dat de oprichter van *De Watersport* een overtuigd motorbootvaarder was illustreert dit laatste.

9c. De snelle machine

Het eerste exemplaar van het 'geïllustreerde tijdschrift voor de zeil-, roei- en motorbootsport', zoals de subtitel van *De Watersport* luidde, zag het licht op 8 mei 1912. In de redactie zaten dr. W.H. Teupken, H. Kersken, J.A. Bijl, en G.F. Steinbuch. Alle vier mannen waren nationaal bekende watersporters en vertegenwoordigden zowel de zeilsport als de roeisport en de motorbootsport. Ook onder de grote groep redactiemedewerkers waarvan de namen steevast in de aanhef werden genoemd, zaten landelijk bekende watersporters. Bekend omdat men functies vervulde binnen een gezaghebbende watersportvereniging, succesvol had gezeild of geroeid, of omdat men over de watersport schreef of jachtjes ontwierp. Een van hen was H.C.A. van Kampen, de hoofdredacteur van de vijftien jaar later verschijnende *Waterkampioen*.

⁴⁵³ Bank en Van Buuren, *1900 hoogtij van burgerlijke cultuur*, 262.

Dr. Willem Teupken, huisarts in Den Haag en enthousiast motorbootvaarder, was de initiatiefnemer, hoofdredacteur en drijvende kracht achter *De Watersport*. Hij nam zo vaak mogelijk het redactioneel commentaar voor zijn rekening. Ter illustratie enkele citaten uit Teupkens inleidende woorden met de titel 'Hou Zee!' op de eerste pagina van het eerste nummer:

'Hou zee! Wij zeilen uit met een nieuw scheepje op een ons onbekende zee. Blinde klippen en banken zullen er zijn, maar een gunstige wind doet de zeilen zwellen en de bemanning is vol goede moed.'⁴⁵⁴

'Daar gaat het dan de wijde wereld in, ons tijdschrift, 't eerste Nederlandsche tijdschrift aan de Watersport gewijd. Waarom 't verschijnt? Och! Zullen er niet veel meer menschen zijn, die zullen vragen: 'Hoe is 't mogelijk, dat het nu pas verschenen is? En die laatste vraag heeft zeker heel wat meer reden van bestaan, want is het niet een onoplosbaar raadsel, dat Nederland, het waterland bij uitnemendheid en de bakermat van de watersport, tot heden vrijwel 't eenige land van West-Europa was, dat geen tijdschrift had aan watersport gewijd?' Teupken schrijft hoe hij het betreurt dat watersporters tot nu toe waren aangewezen op buitenlandse periodieken en daarmee over jachten lazen die ze nooit in het echt zouden zien, terwijl 'onze jachten die wij alle kennen en waarvan de namen ons gemeenzaam zijn misten'.

'En bovendien; is watersport niet ieder sympathiek?' zo vervolgt Teupken, in tegenstelling tot paardensport, jagen, voetbal of automobilisme, die zowel fanatieke aanhangers hebben als verwoede bestrijders.

De oprichter en tevens hoofdredacteur schrijft te beseffen dat zijn tijdschrift *De Watersport* er niet is voor Jan en alleman. Wel spreekt hij de vurige wens uit dat het blad op de leestafel van iedere club of sociëteit zou liggen, en 'in Uw huis in Uw boekenkast. Want is het niet te betreuren dat er op watersportgebied in de Nederlandsche litteratuur bijna niets te vinden is; een groot arbeidsveld ligt dus nog braak'.

Het eerste exemplaar van *De Watersport* begint, naast de opsomming van wedstrijdresultaten, met een verslag van de seizoensopeningstocht op 28 april 1912 van zeilvereniging 'Het IJ'. Een vloot van bijna twintig zeiljachten, waarvan sommige gepavoiseerd, passeerde begeleid door muziek de Oranjesluizen en koerste richting de vuurtoren van Marken. 'Onder het eiland Marken werd geankerd door het grootste gedeelte der vloot en werden de opvarende heeren der hier aanwezige jachten ontvangen aan boord van den Admiraal der IJ-vloot, den heer E.H. Crone, die nu onder het aanbieden van den eerewijn een zeer toepasselijke toespraak hield.'⁴⁵⁵

⁴⁵⁴ *De Watersport*, 1^e jaargang nr. 1, 8 mei 1912. Dat Teupken een motorbootvaarder op binnenwater was moge blijken uit zijn woordkeus. Zeilen 'zwellen' niet maar 'bollen', en (zand)banken zijn niet 'blind' maar 'liggen net onder water'.

⁴⁵⁵ Hein Kersken, bestuurslid van 'Het IJ', schreef dit artikel en vermeldde dat in die toespraak de in watersportkringen overbekende Ernst Crone aan de heren en dames vroeg of de voorstanders van de droogmaking van de Zuiderzee hun vinger wilden opsteken. Niemand deed dit. Vervolgens somde Crone nog eens op wat de nadelen waren van de drooglegging en voegde daaraan toe: 'Dan profeteer ik de Zuiderzee voor ons zeilers als verloren'.

Na nog een rapportage over de beruchte stormnacht van begin oktober 1911, waarbij grote schade aan allerlei jachten werd aangericht, komt in die eerste De Watersport het roeien aan bod. J.A Bijl uit Assen houdt een vurig pleidooi voor de in zijn ogen toch wel zeer gezonde roeisport. Hij bespreekt voorts het genot van wherry-zeilen, het wel en wee van de feestelijkheden van de openingstocht van de Roei- en Zeilvereniging De Amstel en verder iets over de roeitechniek die de Universiteitsploegen hanteren. Voor de derde categorie watersport, de motorbootsport, neemt hoofdredacteur Teupken alle ruimte. De titel luidt, nogal plechtig: 'De plaats van de motorboot in de watersport'. Ter illustratie plaatste hij bij zijn beschouwing een foto van zijn eigen motorjacht *Caramba*, een open ijzeren boot met een bijna rechte steven en een voorplecht, een tent over de langgerekte kuip en achterop een houten kajuit.

Teupken somt in zijn artikel de voordelen van een motorboot op en legt daarbij uit dat de stoommachine ongeschikt is voor plezierboten vanwege het stoken, het vuur, de stank, de vette rook en het feit dat een stoommachine specifieke kennis en ervaring vereist. In vergelijking hiermee is varen met een benzine- of petroleummotor een vlotte en schone bezigheid. Maar een motorboot biedt meer dan dat, aldus Teupken: hij stelt weinig eisen aan het vaarwater, vaart onder vrijwel alle vaste bruggen door, tegen stroom en wind in en omdat veel mensen van nature toch wat vreesachtig zijn, zal 'men bij buiig weder eerder in een motorboot dan in een zeilboot plaats nemen'. Ook stappen beginners gemakkelijker in een motorboot dan in een zeilboot. Vraagt zeilen veel oefening, 'de besturing en bediening van een motorboot kan spoedig worden bijgebracht'. Teupken concludeert dat 'het terrein waarop de motorboot kan worden gebezigd veel groter is dan dat van de zeilboot, en bijgevolg is dus de motorboot van overwegende invloed op de beoefening der watersport.'⁴⁵⁶

De Haagse huisarts en motorbootsportliefhebber zou in 'zijn' tijdschrift nog vaker zowel propaganda maken voor het gebruikmaken van een motor op het water als wel zijn toekomstverwachting neerpennen. Zo voorspelde hij in juli 1912 dat 'het toerisme-te-water eene groote toekomst is weggelegd en aan den motor, hetzij geplaatst in een motorboot of in een zeiljacht, zal deze opbloei te danken zijn.' Een van de bewijzen hiervoor was, aldus Teupken, dat 'het aantal dames, die zelf een jacht weten te besturen, voortdurend toeneemt en op De Kaag allang geen zeldzaamheid meer is'.

⁴⁵⁶ De *Leeuwarder Courant* van 31 juli 1893 deed verslag van een Petroleum-Tentoonstelling te Bolsward waar allerhande 'machinerieën, verbonden aan motoren' te zien waren. De journalist schreef: 'Allen zeker ook hebben gezien of zullen zien het ijzeren stoomjacht, gedreven door een petroleummotor, en sommigen zouden met dit snelvarende jacht ongetwijfeld wel enkele leden van de feestcommissie willen vergezellen op hunne reisjes naar de om Bolsward liggende dorpen'. In de decennia erna werden diverse tweedehands plezierstoomjachten te koop aangeboden. Toen de Nederlandsche Motorboot Club begin maart 1908 in Amsterdam haar jaarvergadering hield, berichtte de *Leeuwarder Courant* dat de vereniging 77 leden telde met 82 motorboten. Slechts één jacht in de vloot was een stoomjacht. Dat de NMC een eliteclub was moge blijken uit de ledenlijst van 1908. Onder de 44 leden bevonden zich onder anderen een graaf, een baron en vijf jonkheren.

Vier jaar voordat De Watersport van de pers rolde, was in 1908 het clubtijdschrift De Motorboot van de pas opgerichte Nederlandsche Motorboot Club ontstaan. Deze club was het initiatief geweest van een aantal heren motorbootliefhebbers, sommigen eigenaren van scheepswerven, die tijdens hun bezoek aan de Sneker zeilwedstrijden van augustus 1906 het plan hadden geopperd in navolging van de zeilverenigingen een Motorboot Vereeniging op te richten. De eerste daad die de gemotoriseerde watersporters stelden was een clubtocht in de zomer van 1907 via verschillende trajecten naar Sneek. Over deze ongewone reis berichtten de dagbladen uitvoerig. Deze betrouwbaarheidstoertocht werd het jaar erop gevolgd door een serie heuse wedstrijden op de Zuiderzee en de Rijn. Dat men enthousiast van stapel liep, blijkt uit de afstanden die men als wedstrijd voer: 100 en 200 kilometer. Men noemde de tochten betrouwbaarheidswedstrijden daar de petroleum- of benzinemotoren nog in de kinderschoenen stonden en het regelmatig lieten afweten. D. Goedkoop Dzn. schreef een verslag over die eerste tocht met als route: Amsterdam, Vianen, Arnhem, Zwolle, Sneek, Amsterdam.⁴⁵⁷ Het verhaal geeft een inkijkje in het motorbootvaren van een eeuw terug. Ik selecteer hieruit het volgende.

Tijdens de flottielje-tocht van zestien boten prezen de heren hun whisky-soda's om de dag goed te doen beginnen of de goed verlopen dag te vieren. Hun ingehuurde schippers kregen zowel af en toe een borrel alswel er van langs wanneer ze een onhandige manoeuvre maakten. Af en toe moesten wel de zuidwesters en olieassen eraan te pas komen, want de sportiviteit gebod dat men voldoende buiten stond of zat. 's Avonds werd er, nadat men zich had omgekleed, uitgebreid aan de wal gedineerd, al dan niet in het bijzijn van de dames, die hun echtgenoot waren nagereisd. Sleutelen aan de petroleumtoevoer was voor de bemanning een regelmatig terugkerende exercitie. Bij het passeren van dorpen en steden liep er een menigte uit om de vloot van motorschepen te zien. En eenmaal aangekomen bij het Veer der Katers gaf de heer Van Foreest blijk 'een handig schutter te zijn door van de boot een kraai op 40 meter afstand met een buks te raken. Onze dames vonden 't oer-akelig, wreed en naar en kwamen consequent direct het slachtoffer bekijken.'

'Ja', zo schreef Goedkoop al eerder, 'botoristen zyn toch byzondere menschen'.

Dat die eerste motorbootsporters in de grote steden woonden, viel af te lezen aan een vaker gehanteerd scheldwoord: 'Boerrrrr!'.

Interessant is de mopperende vergelijking die de auteur van het reisverhaal maakte tussen 'de Hollandsche watersportlui en en hun Engelsche en Amerikaansche sportbroeders'. Dit nadat met het oog op de terugreis naar Amsterdam, een (Zuider)zeewedstrijd door een aantal booteigenaren was afgewimpeld, de vloot daardoor uiteen was gevallen en Goedkoop daar de pest over in had.

'Waar Amerikanen met de zelfde soort booten als Kromhout, Piccolo, Jenny en Utile Dulci, van New York naar de Bermuda-eilanden racen en dus hooge zee en storm kunnen verwachten, geeft het geen hoogen dunk van Hollandsche pluck, wanneer niemand met een

⁴⁵⁷ Veel motorboottochten kregen in die begintijd aandacht in de landelijke pers. Ook de Kampioen, het clubblad van de ANWB, schreef in 1907 uitvoerig over de NMC-motorboottocht. Zie ANWB, *Een eeuw wijzer 1883-1983, 100 jaar Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB*, 122.

goede boot de Zuiderzee durft over te steken, waar hier by goede zeemanschap geen gevaar aan verbonden is. De groote fout van vele onzer zeilers is, dat de navigatie by- en de pret hoofdzaak is. De avarage Hollandsche yachteigenaar besteedt meer zorg aan de provisiekast en wynkelder van zyn schip dan aan tuig, anker, compas en kaart.⁴⁵⁸

De Nederlandsche Motorboot Club (Koninklijk vanaf juli 1916) ontstond niet zomaar even. Al op verschillende plaatsen in Nederland en België namen motorboten deel aan behendigheids- en betrouwbaarheidswedstrijden, en de ANWB, die een grote belangstelling koesterde voor gemotoriseerde mobiliteit, drong al langer aan op de oprichting van een motorbootclub.⁴⁵⁹

Reeds voor de komst van de Nederlandsche Motorboot Club had een aantal zeil- en roeiverenigingen motorbootbezitters onder hun leden. Het was dan ook de Amsterdamse KNZ&RV die eind februari 1908 een vergadering uitschreef met het doel tot een landelijk georganiseerd verbond van motorbootvaarders te komen. Niet in het minst omdat Duitsland, Frankrijk en België hun motorbootsport ook nationaal georganiseerd hadden en er voor internationale wedstrijden uniforme regels dienden te komen. Dat nationale verband kwam in Nederland niet van de grond. Integendeel, de eerste motorbootclub, de NMC, kreeg het na een enthousiaste start zelfs moeilijk: men kampte met financiële tegenslag, afhakende leden en meningsverschillen, en het clubblad *De Motorboot* (ondertitel: *Orgaan van de Nederlandsche Motorboot Club Amsterdam*) legde daarbij het loodje.

Juist rond die tijd, voorjaar 1912, verscheen zoals al gezegd, *De Watersport* onder redactie van huisarts Willem Teupken. Hij was geen NMC-lid, maar had wel duidelijke opvattingen over de NMC en haar dreigende teloorgang. Zo vond hij dat de NMC strak centralistisch georganiseerd diende te worden en dat de activiteiten vooral functioneel in plaats van gezellig van aard dienden te zijn. Toen secretaris jonkheer Van Foreest Teupken dringend verzocht lid van het NMC-bestuur te worden, stemde deze toe, mits de statuten en het huishoudelijk reglement grotendeels herschreven werden. De autoritaire Teupken ('een stevig karakter met een scherpe pen') kreeg de motorbootclub inderdaad op koers en zijn eigen tijdschrift werd het officiële verenigingsorgaan.⁴⁶⁰ Teupken weigerde overigens voorzitter te worden en bleef secretaris tot zijn conflictueuze afscheid in 1932.

Ik schreef zopas dat de ANWB al langer aandrang op de oprichting van een motorbootclub. Niet toevallig op een *motorbootclub*, want het varen met een 'snelle machine', de explosiemotor wel te verstaan en niet de stoommachine, symboliseerde de dageraad van

⁴⁵⁸ Capel en Wittkämper, *100 jaar KNMC 1907-2007*, 12-23.

⁴⁵⁹ Praten over motorbootsport klinkt ons vreemd in de oren. Reden is dat in ons land het racen nooit echt populair is geworden, een gegeven dat Teupken in 1912 al voorspelde en waaraan hij toevoegde daar gelukkig mee te zijn. In de begintijd van het motorbootvaren zag men het sportieve element vooral in een mix van snelheid, behendigheid en duurprestatie. Zo werd bijvoorbeeld de afstand die men binnen een uur kon afleggen, gemeten. Ook speelde men een soort watervoetbal met een grote bal, en men tufte in linie half Nederland rond, waarbij het erom ging het aantal keren motorpech tot een minimum te beperken.

⁴⁶⁰ Jorissen, et al., *Het water op*, 67.

een nieuwe tijd voor de waterrecreant en bleek een niche in de markt. Aan het begin van de 20^e eeuw bestond er een algemene fascinatie voor snelheid, op de weg, door de lucht en over het water. De fiets was hierbij het uitgangspunt. Er werd eindeloos veel geëxperimenteerd en er werden wedstrijden georganiseerd met zelfgebouwde motorfietsen en automobielen op meer dan twee wielen, met vreemdsoortige vliegfietsen met vleugels, met waterpieremachochels.

De ANWB was in die tijd al een invloedrijke en pragmatische organisatie die, gericht als ze was op uiteenlopende vormen van individueel vervoer en mobiliteit, een zwak toonde voor avontuur en techniek. De motorboot als toeristisch vervoermiddel paste daarom uitstekend bij deze landelijke vereniging. De motorboot was jong, nog volop in ontwikkeling, leek bij uitstek geschikt voor een breed publiek en werd daardoor een grote toekomst voorspeld. Dat laatste was typisch ANWB: een club van meest liberale heren die zowel burgerlijke waarden als discipline, fatsoen en respect propageerden alswel optimisme, door de nieuwste technische ontwikkelingen op de voet te volgen. Voor hen beantwoordde de ANWB aan een beschavingsmissie en diende de vereniging uit te groeien tot een volksbeweging.

Die ANWB-belangstelling voor de watersport, hoewel laat, kwam op het juiste moment, want rond 1900 was de algemene interesse voor de watersport in Nederland danig teruggelopen. Dit blijkt ondermeer uit het geringe aantal nieuwe watersportverenigingen dat tussen 1888 en 1910 werd opgericht, drie om precies te zijn, terwijl in het decennium erna zeventien nieuwe verenigingen het licht zagen. De komst van de motorboot was debet aan die hernieuwde groei.⁴⁶¹

In 1905 stelde de ANWB een speciale Commissie voor het Watertoerisme in. In datzelfde jaar verscheen in de serie *Toeristische Uitgaven* de eerste reiswijzer voor het watertoerisme en werd er in de Kampioen een vaste rubriek 'Op het water' geopend. Juist hiernaar was grote vraag, omdat in de nieuwe rubriek vooral motor- en scheepstechnische kwesties besproken werden en er vergelijkingen werden gemaakt met ander gemotoriseerd vervoer zoals motorfietsen en automobielen.

Achteraf gezien kun je zeggen dat het varen met een pleziermotorboot in korte tijd de perceptie van recreëren op het water veranderde en als een 'derde weg voor watertoerisme' werd gezien, naast zeilen en roeien. Voor de motorbootbezitter lag immers heel Nederland met zijn talrijke waterwegen voortaan aan zijn voeten. Hij was dus niet zoals de zeiler of roeier aangewezen op die overbekende plas of het bekende ommetje, of op de sleep achter het stoomschip om van Grou naar Sneek te komen. Daarmee werd de motorbootvaarder een individuele, avontuurlijke reiziger. Niet enkel de getrainde roeier en

⁴⁶¹ Die duidelijke terugloop aan interesse voor de watersport kwam ook doordat de nodige aandacht richting het internationale wedstrijdzeilen met snelle jachten ging, terwijl haast ieder jaar de wedstrijdreglementen en handicapbepalingen wijzigden doordat tussen landen nationalistische motieven de eensgezindheid in de weg zaten. Dit veroorzaakte stagnatie in de nieuwbouw van wedstrijdschepen. 'Bewoonbare' zeiljachten en kleine scheepjes maakten echter tegen de echte racers geen enkele kans, waardoor het toerzeilen weinig aandacht kreeg. Daarmee raakte het belang van de recreatieve watersporter tussen wal en schip.

wherryzeiler konden er na 1900 op uittrekken, maar ook de ongetrainde man die op de eerste plaats op comfort was gesteld, havanna's rookte, whisky-soda dronk, graag in de sociëteit verbleef, niets ophad met scheefhangende boten en geworstel met vallen en schoten, en daarbij ook nog graag zijn gezin meenam.

Al tijdens die eerste vaartocht door half Nederland in de zomer van 1907 door die flottielje van de Nederlandsche Motorboot Club met Sneek als einddoel, werd aangetoond hoe betrouwbaar de benzine- en petroleummotoren waren. Het grootste probleem onderweg bleek het vele wier te zijn dat zich om de scheepsschroef wikkelde, een destijds acceptabel equivalent van de lekke band op de weg.

Het is niet overdreven te stellen dat juist de motorboot de ANWB dwong serieus aandacht voor de watersport op te brengen. Tot begin 1900 had in Nederland de bewierookte tweewieler alle aandacht gekregen. De fiets was een kwarteeuw lang het symbool van moderniteit geweest waarmee de vrijheidslievende burger zich onderscheidde van de rest van de bevolking. De trein bracht je van station naar station, maar op de fiets was je heer en meester. Rond 1900 verloor de fiets als statussymbool echter veel waarde. De prijs van het rijwiel was inmiddels gehalveerd ten opzichte van die in 1880 dankzij massaproductie, dus konden ook handarbeiders zich dit voertuig permitteren. De welgestelden wisten hun sociale prestige te behouden door over te stappen naar de automobiel, eventueel met een motorboot ernaast.

Maar het rijwiel bleef toch lang een geduchte vrijetijds-concurrent van de boot. Niet verwonderlijk; de Nederlandsche Vélocipèdistenbond was op 1 juli 1883 door 25 fanatieke wielrijders opgericht met als doel 'het vélocipède rijden in heel Nederland te bevorderen'. En omdat Nederland een plat land is, de bevolkingsaanwas sterk toenam, de trek naar de steden onverminderd doorging en na de depressie in de agrarische sector de welvaart steeg, populariseerde de nieuwe en frisse manier van vrijetijdsbesteding op twee wielen. De ANWB had intussen zijn definitieve naam gekregen: Algemeen Nederlandsche Wielrijders Bond. Ook had de ANWB vlak voor de eeuwwende definitief de keus voor het recreatieve toeren gemaakt en niet voor het wedstrijdrijden, hoe spectaculair en wervend dat racewielrijden ook was. Die keuze voor toeren hield in dat met de lage tweewieler met twee even grote wielen, de *safety* voortaan gepropageerd werd en de rijwiefabriekjes eindelijk wisten waar ze aan toe waren. De Kampioen was inmiddels een vertrouwde verschijning.

Enmaal wakker geschud door de toenemende motorisering van de watersport, ontpopte de watervreemde ANWB zich dankzij haar goed functionerende organisatie met deskundige medewerkers plus voldoende financiële middelen, al gauw tot een serieuze concurrent van de machtige Amsterdamse Koninklijke Nederlandsche Zeil- & Roei Vereeniging. Om de gemoederen onder controle te houden trad een bestuurslid van de KNZ&RV toe tot de door de ANWB in 1905 in het leven geroepen Commissie voor het watertoerisme. De bemoeienissen van de wielrijdersbond met de waterrecreatie logen er in de jaren die volgden niet om. De ANWB produceerde wateralmanakken, waterkaarten, reiswijzers en

handboeken. Men plaatste wegwijzers op kruisingen van waterwegen – houten borden die nogal eens in de potkachel van beurtschippers verdwenen, trad in overleg met de beheerders van sluizen en bruggen om tot zondagsbediening over te gaan en er ontstond een netwerk van bondswerven, waterkranen en speciale accommodaties. Ook verschenen er bondsschippers, instructeurs en waterconsuls.

Toen in 1912 de wielrijdersbond een supplement voor de watertoerist aan zijn standaard handboek toevoegde, kwamen de poppen echt aan het dansen. De KNZ&RV nam met enkele andere watersportverenigingen, waaronder de Nederlandsche Motorboot Club, het initiatief tot de oprichting van de Nederlandsche Vereeniging voor Watertoerisme. Doel was 'de bevordering van het watertoerisme in al haar vormen'. Zeggen dat destijds de hel losbarstte binnen watersportland is overdreven, feit is wel dat het gevecht om invloed en macht helemaal bloot kwam te liggen: een strijd tussen mannen. Zo was bijvoorbeeld H. Kersten, secretaris van de watersportcommissie van de ANWB, overgelopen naar het vijandige kamp, en een van de initiatiefnemers van de nieuwe vereniging voor watertoerisme. Ook de bemoeizuchtige Haagse huisarts en 'motorbootgoeroe' Teupken, secretaris van de nieuwe NVW, liet niet na om in zijn blad *De Watersport* de ANWB op de korrel te nemen. Kort samengevat: de ANWB moest zich bij zijn stiel houden: wielertoerisme. Van vaartoerisme hadden ze daar geen verstand, dat moest je aan de oude rotten overlaten. Maar de ANWB was te machtig; de Nederlandsche Vereeniging voor Watertoerisme stierf na zeven jaar een stille dood.

Niet alleen bracht de belangstelling van de ANWB met zich mee dat de watersport en de waterrecreatie volop werden gepromoot, de volksopvoedende opvatting van de bond opponeerde tevens tegen het oude idee dat het volk in zijn vrije tijd op het water weinig te zoeken had.

De ANWB kende geen ballotage en uit principe mocht niemand als lid worden geweigerd. Uitgezonderd waren alleen strafrechtelijk veroordeelden, mensen die zich aan openbare dronkenschap hadden bezondigd en lieden die bankroet waren gegaan. Dat sommige wielclubs wel chic wensten te blijven en wel balloteerden, daar bemoeide de ANWB zich niet mee, evenmin met de watersportverenigingen die hoge drempels opwierpen.⁴⁶²

Dat, zoals ik als schreef, de ANWB een vernieuwingsbeweging was en werd geleid door heren met een zekere sociaal-liberale inslag, bleek ook uit het feit dat vrouwen vrijwel vanaf het begin lid konden worden en in de *Kampioen* (in de damesrubriek) alle discussie over en kritiek op 'lichtzinnigheid', 'dienstmeiden die boven hun stand leefden', 'de kans lopen het smalle pad der ondeugd af te glijden', door *Kampioen*-medewerksters stevig van commentaar werd voorzien. De volksopvoedende taak waarvan de ANWB zich bewust was demonstreerde een progressieve inslag. De maatschappelijk lager geklasseerden behoorden niet te worden uitgesloten,⁴⁶³ zelfs niet van de watersport, de van oudsher zo elitaire

⁴⁶² Linders-Rooyendijk, *Gebaande wegen voor mobiliteit en vrijetijdsbesteding*, deel 1, 40.

⁴⁶³ Voorzitter Edo Bergsma, onder andere burgemeester van Enschede, vrijzinnig democraat en overtuigd geheelonthouder, drukte jaren achtereen een stempel op de 'ANWB-ideologie'. Bergsma was onder

vrijtijdsbesteding. In 1927 verscheen de Waterkampioen. H.C.A. van Kampen, de hoofdredacteur, zag het tijdschrift vooral als middel om 'iedereen het water op te krijgen'. De boot met een motor en het daarbij passende comfort en gevoel van veiligheid vergemakkelijkte bij uitstek de stap naar het water.

9d. Grenzen op slot (1914-1918)

Voor de pleziervaart leek 1914 een jaar te worden zoals de jaren ervoor. Er werd vanaf mei weer geroeid en gezeild op de Friese meren, de Zuiderzee, de Maas, de Zaan, de Schelde, de Amstel, het IJ. Ook de Britten, Duitsers, Fransen en Belgen hadden hun wedstrijdprogramma voor de zomer weer uitgedokterd. De Cowes Week op de Solent zou daarbij toch weer alle Europese zeilspektakels overtreffen, ofschoon de Kaiserliche Yacht Club aan de Kielerfjörde zich had voorgenomen met hun Kieler Woche, gepland voor de laatste week van juni, het Engelse zeilfeest te evenaren. Er was dit keer zelfs een bijzondere plechtigheid aan de Kieler Woche verbonden: een dag voor de aanvang van de zeilwedstrijden zou de keizer met zijn indrukwekkende stoomjacht *Hohenzollern* in de nieuwe sluis van Kiel-Holtenau worden geschut om de feestelijkheden naar aanleiding van de verbreding van het Kaiser Wilhelm Kanal (het Nord-Ostsee Kanal) extra luister bij te zetten. De Engelse marine zou zelfs met een eskader oorlogsschepen van de partij zijn.

Ondanks de internationale spanningen lagen Kiel en het fjord er eind juni 1914 kleurrijk bij. Op de tweede zeildag vormden Duitse en Engelse matrozen op de schepen een erehaag voor het glimmende langszeilende keizerlijke schoenerjacht *Meteor IV* dat even later aan een internationale race zou deelnemen. Aan boord was keizer Wilhelm II onder zijn gasten bevonden zich onder anderen de Engelse admiraal Warrender en schout-bij-nacht Begas. Plotseling voer een stoomschip in volle vaart naar het langzaamvarende schoenerjacht toe en probeerde vervolgens langs zij te komen. De keizer ergerde zich dat hij werd gestoord en liet de order 'Verboden aan boord te komen' doorgeven. Gezagvoerder admiraal Müller op het toegesnelde stoomschip omzeilde het verbod door gauw iets op papier te krabbelen, dit opgevouwen in een sigarettenkoker te doen en het op het dek van de *Meteor IV* te gooien. In Sarajevo waren op die ochtend van 28 juni 1914 kroonprins Franz Ferdinand en zijn vrouw Sofia in de Bosnische hoofdstad Sarajevo vermoord. Een maand later brak de Eerste Wereldoorlog uit.⁴⁶⁴

'Europa staat in vlammen en slechts Nederland ligt als een eiland in een bewogen zee', schreef de redactie van *De Watersport* half augustus 1914. En na het uitspreken van de verwachting dat de oude vertrouwde tijden voorbij zijn en de oorlogsinspanningen in Europa almaar zullen toenemen, wordt ook gevreesd voor de toekomst van het blad *De Watersport*.

andere ook voorzitter van de Tuchtunie, in 1908 uit de Vereeniging Volkswaerbaarheid ontstaan. Het idee was om 'de tuchteloosheid onder het Nederlandsche volk te bestrijden, ten einde zijne zedelijke, geestelijke en lichamelijke kracht te verhoogen'. Het behartigen van de belangen van het toerisme hield voor hem in dat naast gezonde recreatie ook meer maatschappelijke discipline en vaderlandsliefde dienden te worden nagestreefd. Bank en Van Buuren, *1900 hoogtij van burgerlijke cultuur*, 39, 259.

⁴⁶⁴ Barrault, *Die Belle Epoque des Segelsports*, 16. Boterman, *Moderne geschiedenis van Duitsland, 1800-heden*, 215.

Immers, aldus de redactie, de zeil- en roeiwedstrijden zijn plotseling afgelast, het toerisme stilgelegd, een deel van de medewerkers van De Watersport is opgeroepen, evenals de buitenlandcorrespondenten, en drukkers en zettters hebben 'voor een deel eveneens een militaire jas moeten aantrekken'.

Even heeft de redactie overwogen de uitgave van het tijdschrift te doen stoppen. Maar 'ieder blad schrijft thans over bloed en dood. Wij besloten De Watersport ook verder tot U te laten komen, al was het slechts om eens voor korten tijd Uwen gedachten in eene andere richting te leiden'.

Maar dat de afleveringen voorlopig iets dunner zouden worden, viel niet te vermijden. Opvallend is dat naast de redactionele column met commentaar op het schokkende wereldgebeuren, onder de titel 'Zeilvaartuigjes voor beginners', adviezen worden gegeven over de aanschaf van je eerst zeilbootje en de overwegingen daarbij die moeten leiden tot de keuze van het juiste type.

Een maand later stond Teupken uitgebreider stil bij de gevolgen die de oorlog voor de Nederlandse watersport zou hebben. Hij besloot zijn artikel met 'Ondanks alles, zijn er dus voor onze sport in deze treurige tijden vele lichtpunten te zien. Alleen onze clubs zullen het wellicht kwaad te verantwoorden krijgen.'⁴⁶⁵ Hij doelde op het feit dat onvermijdelijk de belastingen opgeschroefd zouden worden en in uitgaven voor zogenaamde overbodige luxe als paardensport, water- en automobielsport zou worden gesnoeid. Mensen zouden overstappen op andere sporten die veel goedkoper zijn, zoals voetbal, korfbal en cricket. Daar stond dan, aldus de schrijver, tegenover dat de belangstelling voor kleine jachten zou groeien en de prijzen van tweedehandsjachten zouden dalen. De grootste zorg evenwel was de besparing op het lidmaatschap van verenigingen.

'Ons land is klein. Wij allen kennen elkaars schepen en wie geregeld de wedstrijden bezoekt en de verslagen ervan leest, stuit telkens weder op dezelfde namen. Men stelt belang in de clubs aan wier wedstrijden men deelneemt en gaat er allicht toe over om van die vereenigingen lid te worden. Zoo zijn er dan ook velen die lid zijn van 5 à 10 verschillende clubs. Het zijn de secretarissen der clubs, die in de eerste plaats de uitingen van bezuinigingswoede zullen vernemen in den vorm van bedankbriefjes.'

Over de motorbootsport probeerde Teupken minder ongerust te zijn. Hij schreef geen prijsverhogingen van benzine te verwachten omdat al vanaf de aanvang van de strijd de prijs constant was gebleven. 'Een stimulans voor onze motorbootsport, die zoo afhankelijk is van den prijs der brandstof.'⁴⁶⁶

⁴⁶⁵ *De Watersport*, 3^e jaargang, nr. 14.

⁴⁶⁶ De publieke opinie in Nederland zag de oorlog niet als een ideologisch conflict, maar als een strijd om belangen en macht van heerszuchtige grote mogendheden. De Nederlandse regering deed er alles aan de neutraliteit te handhaven en weigerde een standpunt in te nemen in conflicten waaraan Nederlanders geen deel wilden hebben. Dat Duitsland Nederland niet binnenviel, waardoor ons land neutraal kon blijven, kwam doordat die neutraliteit in de Duitse strategie paste. Probleem was dat Nederland voor zijn voedsel en grondstoffen afhankelijk was van de overzeese handel, terwijl de Entente niet bereid was neutrale schepen vrij te laten varen. De oprichting van de Nederlandsche Overzee Trustmaatschappij bracht uitkomst. Deze kon in tegenstelling tot de regering wel garanderen dat er geen goederen naar

Het bleef voor veel mensen gissen waarom de Duitse generale staf Nederland toestond neutraal te blijven in augustus 1914, waardoor het land in tegenstelling tot de rest van Europa niet in één groot slagveld veranderde. Niet verwonderlijk dat velen zich gedurende de herfst en winter nerveus afvroegen op welk moment de wapens voor vrijheid en vaderland alsnog moesten worden opgenomen. Van sportbeoefening kwam tijdens dat eerste driekwart jaar van de Eerste Wereldoorlog niet veel terecht. Toen in oktober de boten de winterberging ingingen, moeten veel watersporters het gevoel hebben gehad dat het afscheid langdurig zou worden, ondanks dat de kranten hadden geschreven dat keizer Wilhelm II zijn soldaten had beloofd dat zij voor het vallen van de herfstbladeren weer thuis zouden zijn.⁴⁶⁷

Onder de kop 'Vereenigingsjaar 1914' schreef de toenmalige secretaris Lykema van watersportvereniging Frisia te Grou: 'Wat gedurende het lange leven van Frisia nog nimmer te boeken viel, moet thans de secretaris uit de pen: In 1914 geen vergadering, geen wedstrijd, geen prijsuitreiking. Oorlog en nog eens oorlog!....doet de lust verdwijnen nog aan iets te denken wat ook maar eenigzins zweemt naar plezier maken. Wat zal 1915 ons brengen?...Een groot vraagteken! En de tijd zal het leren.'⁴⁶⁸

Opmerkelijk genoeg had de oorlog een tegengestelde uitwerking op sport en recreatie. Doordat de grenzen gesloten waren, het vakantie houden in het buitenland was gestopt, en ook de internationale sportcontacten waren weggevallen, maar Nederland wel een rustig eiland was te midden van alle geweld, bleef alle vertier en recreatie noodgedwongen binnenslands. Dit had als gevolg dat de watersport, vooral de roeisport, vanaf 1915 sterk opbloede. Zo ontstond in 1917 de Nederlandse Roeibond, groeiden de ledenaantallen van de meeste watersportverenigingen, wisten veel jachtwerven binnen de kortste tijd hun orderportefeuille te vullen en kwamen ontwerpers met zelfbouwtekeningen voor 'goedkope jachtjes voor het oorlogsjaar'.⁴⁶⁹

Duitsland zouden worden vervoerd. Overigens ontstond er op grote schaal smokkelhandel aan de Nederlandse oostgrens. In 1914, 1915 en 1916 ondervond Nederland baat bij zijn neutraliteit. Zo groeide het nationale inkomen met een derde, wisten reders, bankiers en kooplieden hun vermogen op zijn minst op peil te houden en maakten sommige individuen enorme oorlogswinsten. Tegen het einde van de oorlog waren de arbeiders er erbarmelijk aan toe: slecht gekleed, ondervoed en ellendig gehuisvest. Uit het voorafgaande moge duidelijk zijn dat de watersport al met al eerder profiteerde van dan leed aan de oorlog.

Kossmann, *De Lage Landen 1780-1980*, Deel II, 29-40.

⁴⁶⁷ Boterman, 297.

⁴⁶⁸ Van de Mei, *Onder wapperende wimpels*, 55.

⁴⁶⁹ Bouwde de middelgrote jachtwerf Langenberg te Nieuwebrug bij Heerenveen in 1914 nog drie nieuwe plezierboten, in 1918 waren dat er drie keer zoveel. Ook ontwerper en scheepsbouwer J.P. Thiebout had op zijn werf De Amstel in Amsterdam tussen 1914 en 1918 volop werk. H.C.A. van Kampen besprak in *De Watersport* een eigen ontwerp van een 'minimalistisch zeilbootje' van vurenhout. Omdat de Verbonden Zeilverenigingen in 1917 een paar nieuwe wedstrijdclassen instelden, konden jachtbouwers extra vooruit. Zo wist De Voogt 24 Spaarnekruisers te verkopen en ontwierp en bouwde G. de Vries Lentsch de Regenboog, waarvan er in 1918 al dertig te water waren gelaten. De naam Regenboog verwijst naar de schaarste aan hout destijds. Het ongebruikelijke voorschrift de romp te schilderen was bedoeld om de inferieure houtsoorten te maskeren.

De groei duurde tot in het jaar 1917. De oorlogssituatie bemoeilijkte uiteraard meer en meer de handel en het transport, waardoor er tekorten aan materialen en onderdelen ontstonden en zeker op de zwarte markt de prijzen de pan uit rezen. Omdat de motorboot en de aanhangmotor achter de zeilwherry inmiddels populair waren, wreekten zich ook de hoge brandstofprijzen en het gebrek aan onderdelen.

De watersportverenigingen lieten zich niet onbetuigd. Zo werd op instigatie van het ijverige Amstellid en tevens watersportauteur C.H. Philippona een Vijf Provinciën Toer georganiseerd, een meerdaagse pleziertocht over een afstand van 600 kilometer door Noord- en Zuidholland, Utrecht, Gelderland en Overijssel, in afzonderlijke etappes te varen, en vooral bedoeld als propagandatocht voor de watersport. De sportpers besteedde veel aandacht aan het zomerevenement, terwijl toeschouwers drie maanden lang zeilwherries, kano's, roeisloepen en vanzelfsprekend ook motorboten langs zagen komen.⁴⁷⁰

In diezelfde zomer van 1915 werden aan de Friese meren de eerste waterkampen voor jongeren gehouden. Ook, hoogst ongebruikelijk, organiseerde zeilvereniging Oostergoo op het Pikmeer zelfs motorbootwedstrijden: snelheidswedstrijden voor vaartuigen met aanhangmotoren, speedboottraces en behendigheidswedstrijden, zoals motorbootwaterpolo en drenkelingmanoeuvres. Na 'al dit moderne gedoe' haalde men toch ook weer het vertrouwde admiraalzeilen uit de oude doos.⁴⁷¹

De zomer van 1916 bood een vergelijkbaar beeld. Dit keer betrof de Provinciën Toer zelfs heel Nederland. Er was opnieuw een waterkamp in Friesland, en aanvullend veel onderlinge wedstrijden. De watersportverenigingen hadden er hun handen vol aan. In de herfst werden in een aantal grotere steden zeil- en roeicursussen gegeven, werd begonnen met cursussen voor roeileraren en werden voor het eerst vaardigheidsdiploma's ingesteld.

Wie de notulen van uiteenlopende watersportverenigingen uit de periode 1914-1918 onder ogen krijgt, zal opmerken hoe onwezenlijk en ambivalent de oorlogssituatie werd beleefd. Secretaris Dirk Douma van de Sneeker Zeilclub verwoordde de stemming goed toen hij in 1915 het volgende in het notulenboek noteerde: 'Hoewel velen onzer in deze dagen van wereldellende met zekeren schroom de genoegens des levens en dus ook die van de zeilsport aanvaarden en genieten is het hier niet de plaats om uit te weiden over de verschrikkelijke uitwerking van een paar torpedoschoten waardoor 1500 mensen in enkele ogenblikken hun leven verloren en over alle andere gruwelen te land, ter zee en in de lucht. Wij zullen ons bepalen bij ons programma; wij hebben door afschuw van al die vreeslijkheden die Europa teisteren behoefte aan frissche gezonde afleiding, zolang wij dat nog mogen en kunnen; wij hebben behoefte aan watersport.'⁴⁷²

Dat de motorboot als technisch hoogstandje en teken van moderniteit binnen de traditionele zeil- en roeisport een nieuwe eend in de bijt was blijkt uit een artikel, tevens sluikreclame, in *De Watersport* van maart 1915. De directeur van de Haarlemsche Jachtwerf

⁴⁷⁰ In het laatste oorlogsjaar lagen vrijwel alle motorboten voor de wal. Door de schaarste waren benzine en petroleum gerantsoeneerd en was het voor plezierboten verboden deze in de tank te hebben.

⁴⁷¹ Van Slooten, *De geschiedenis van de Koninklijke zeilvereniging 'Oostergoo'*, 64-65.

⁴⁷² Keulen, *75 jaar watersport in en rond Sneek*, 9.

H.W. de Voogt toonde een eigen ontwerp van een motorboot die bij 'een eventuele oorlog aan het gevecht actief zou kunnen deelnemen'. Hij schreef dat hij voor deze boot op de werf een houten mitrailleur had laten maken waarmee hij schietproeven had gedaan. 'Ik kan mij voorstellen dat het een zeer goed wapen voor onze waterlinie zou kunnen worden indien er verscheidene van mijn exemplaren in ons land waren.' De Voogt eindigde zijn artikel met 'de bootjes heb ik als open toerscheepjes ontworpen, zoodat ze in vreedstijd zeer aantrekkelijke jachtjes kunnen wezen'.

9e. Voor Volk, Vaderland, en Watersport

Vanzelfsprekend kwam die motorboot met mitrailleur van jachtontwerper en -bouwer Henri Willem de Voogt niet uit de lucht vallen. Als scholier en knutselaar bouwde De Voogt in een zoutloods al zijn eerste zeilbootje, de *Wim*. Na een korte studie scheepsbouw in Delft richtte hij in 1912 de Haarlemsche Jachtwerf op. Het jaar erop gleed zijn eerste ontwerp te water, de halfglijder en open motorboot *Pas de L'ours*: ruim 6 meter lang, slank en licht van gewicht, knikspant en uitgerust met een 20 pk benzinemotor. De Voogt stond in 1913 met een stand zowel op de Eerste Nederlandsche Tentoonstelling Op Scheepvaartgebied (ETOS) in Amsterdam als op de Sneker Watersporttentoonstelling.⁴⁷³ Op beide tentoonstellingen stal De Voogt de show met de *Gollywog*, zijn tweede 'glijboot'. Deze was nóg sneller dan de *Pas de L'ours* en had onder de motorkap het (destijds) ongelofelijke vermogen van 30 pk. De Voogt had een neus voor wat 'de moderne watersporter' wenste. Hij beseftte dat de populariteit van de motorboot in de beginfase meer te danken was aan de snelle dan aan de betrouwbare of comfortabele machine. Snelheid, dat wil zeggen: racen in wedstrijdverband, kon evenals bij de motor- en autosport, op de belangstelling van het grote publiek rekenen. Zelfs de in 1907 opgerichte Nederlandsche Motor Club, waarvan de eerste ledenlijst 44 deftige heren telde, organiseerde na zijn eerste toertocht niet enkel behendigheidswedstrijden maar ook snelheidswedstrijden. De motorboot overtuigde dankzij haar unieke mix van eigenschappen, samen te vatten in het begrip efficiëntie: handzaamheid, onvermoeibaarheid en *last but not least* snelheid.

In 1908 had het ministerie van Oorlog de NMC benaderd met de vraag of de pleziervloot van de jachtclub opgenomen zou kunnen worden in de oorlogsreserve, en bij oefeningen en in het geval van oorlog ter beschikking van het leger kon worden gesteld. De contacten tussen het leger en de motorbootclub dateren al vanaf kort na de oprichting. Zo was vice-admiraal J.H.L.J. baron Sweerts de Landas Wyborgh door de ledenvergadering wegens zijn functie als commandant Zeemacht tijdens een diner begin 1908 al benoemd tot erelid.

Het jaar erop begonnen de besprekingen tussen de chef van de generale staf en enkele bestuursleden van de NMC over de inzet van motorboten tijdens militaire oefeningen. Het

⁴⁷³ Spits, *Nederlandse jachten 1875-1975*, 58-61.

Naval Architects De Voogt staat vandaag de dag voor mega-motorjachten en maakt deel uit van First Export Association of Dutch Shipbuilders (Feadship).

idee was te komen tot een Vrijwillig Militair Motorboot Korps.⁴⁷⁴ Mede gelet op de contacten met het leger ontstond de eerste schepenlijst van de NMC. De vloot bleek uit 61 motorboten te bestaan, in lengte variërend van ruim 5 tot 15 meter. Toen half mei 1910 een militaire oefening werd gehouden in de Stelling Amsterdam werden er vier plezierboten ingezet. Aan een grotere oefening eind augustus in de Nieuwe Hollandsche Waterlinie rond Vianen namen drie motorjachten deel.

Maar het bleef tobben met de samenwerking tussen het Departement van Oorlog en de Nederlandsche Motorboot Club. Over de redenen waarom het animo van de leden-booteigenaren gering was, schreef secretaris Teupken in een brief aan de Veldartillerie. Hij weet het gebrek aan enthousiasme bij de club aan het lijvige militaire concept-contract vol bepalingen, beperkingen en voorschriften enerzijds, en de beperkte vergoedingen die eventuele deelname opleverden anderzijds, alsmede het gebrek aan waardering voor al het werk dat de NMC reeds verrichtte. De motorboten van de NMC deden immers al dienst als Rode Kruishulpboot en als survey-schip bij het in kaart brengen en uitgeven van waterkaarten. Ook had de NMC de registratie van Nederlandse binnenschepen ter hand genomen en kon de vereniging aan het legerbestuur een lijst van negenhonderd schepen verstrekken met relevante gegevens. Men had zelfs al een lijst van de eigenaren van buitenboordmotoren samengesteld, in noodsituaties te gebruiken en op dat moment onbekend bij de legerleiding.

Het departement kwam met nieuwe voorstellen en de onderhandelingen mondten ten slotte uit in de oprichting van een afdeling Vaarwezen bij het Vrijwillig Landenstormkorps waarbinnen ook motorfietsen en automobielen een plek vonden. Boten van NMC-leden werden voor patrouillediensten op binnenwater gebruikt, omdat de marine hiervoor geen geschikte vaartuigen had.⁴⁷⁵

De gangmaker bij dit alles was de al eerder genoemde huisarts, NMC-secretaris, De Watersport-hoofdredacteur én motorbootvaarder W.H. Teupken .

Half juli 1916, dus halverwege de Eerste Wereldoorlog, verleende Hare Majesteit de Koningin de Nederlandsche Motorboot Club het predikaat 'koninklijk', dit op voordracht van de voorzitter van het Rode Kruis, prins Hendrik, tot wiens vertrouwelingen Teupken behoorde. De grote verdiensten van de NMC tijdens de Eerste Wereldoorlog werden als reden gegeven.

De motorboot had in die tijd zijn plaats binnen de watersport definitief ingenomen. De oorlogsomstandigheden gaven daarbij een extra zet. De motorboot, voortgestuwd door de (inmiddels) KNMC, was de kroon op een proces van modernisering en popularisering van de watersport. Zoals het moderne kieljacht eerder de traditionele rond- en platbodem was opgevolgd, zo eiste de brutale boot met onderdeks een machine, zijn ruimte op door

⁴⁷⁴Capel en Wittkämper, *100 jaar KNMC*, 33. De poging van de motorbootclub om als tegenprestatie het recht van voorschutting bij sluizen te verkrijgen, iets dat zestien jaar eerder wel aan leden van de KNZ&RV was verleend, mislukte. De minister van Verkeer en Waterstaat wees het verzoek af met als reden de drukte op het water.

⁴⁷⁵ Ibid., 55.

liefhebbers van het nieuwe en eigentijdse, van comfort, van techniek en sleutelen, en vooral van snelheid .

En niemand kon toen nog vermoeden dat driekwart eeuw later ook alle zeiljachten een motor zouden hebben, dat op de keper beschouwd (vrijwel) alle plezierboten motorboten zouden zijn, zij het dat de helft ervan ook nog is uitgerust met een mast en zeilen. Inderdaad, zonder de motor zou de pleziervaart zoals we die nu kennen ondenkbaar zijn geweest. Zelfs voor de puriteinse zeiler vandaag de dag is zijn scheepsmotor niet minder belangrijk dan zijn automotor. De motor is een van de zeven kurken waarop de pleziervaart drijft.

In een ingezonden nieuwjaarswens in *De Nederlandsche Sport* van begin januari 1915 bekritiseerde een watersporter onder het pseudoniem Jan van 't Kraaienest de houding van het bestuur van de Verbonden Vereenigingen (het latere Watersportverbond). Volgens de brieveschrijver hadden de heren bestuurders de laatste jaren veel te weinig gedaan voor de eigen kleine, dat wil zeggen: gewone pleziervaart. Onder andere door de propaganda en verspreiding van de kleine watersport, zoals roeien, zwemmen en toerzeilen, te verwaarlozen ter eigen faveure en een gerichtheid op internationale contacten en internationale roei- en zeilwedstrijden. Nu echter de oorlog aan alle internationale activiteiten een einde had gemaakt was de tijd aangebroken de aandacht op de eigen pleziervaart te richten.

In diezelfde *Nederlandsche Sport* verschenen in 1915 vervolgens zeven artikelen waaruit bleek hoe traag de watersport zich ontwikkelde in ons land in vergelijking met Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië.⁴⁷⁶ Zo was de watersport op nationaal niveau onvoldoende georganiseerd, waren de reglementen en bepalingen voor het wedstrijdzeilen inconsistent en onvolledig, en dekten de oude klassenindelingen het aanbod van nieuwe jachten en boten niet meer. Vooral het dagelijks bestuur van de conservatieve Amsterdamse KNZ&RV kreeg er van langs. De heren bestuurders van deze zeilvereniging zouden elke vernieuwing en particulier initiatief dwarsbomen.

Jan van 't Kraaienest gooide aldus een knuppel in het watersporthoenderhok en er werd getracht de identiteit van de anonus te achterhalen. Die bleek bereid zijn naam te onthullen, als jonkheer W. Six de voorzitter van de KNZ&RV, de voorzittende vereniging van de bijeenkomsten van de Verbonden Vereenigingen, met hem publiekelijk in debat wilde treden. Die weigerde. Wel werd besloten tot een voorvergadering met het voorzichtige plan later in 1915 een watersportcongres te organiseren.

Tot teleurstelling van velen nam tijdens de voorvergadering Jan van 't Kraaienest niet het woord. Diens vermoedelijke aanwezigheid maar hardnekkige zwijgen waren een extra stimulans om daadwerkelijk een congres te plannen om de oppositie te kunnen aanpakken. Niet minder zwaar telde ook een brief van het bestuur van Zeil Vereeniging Sneek. Sneker zeilers hadden van oudsher geregeld contact met Amsterdamse zeilers, en zij kampten daardoor het meest met zowel meningsverschillen over praktische kwesties als met de mentaliteitsverschillen tussen 'Holland' en Friesland. Zo werd in Friesland (en Groningen)

⁴⁷⁶ Jorissen, *Het water op*, 70-71.

vooral recreatief gezeild, hoe sterk de Friezen ook aan hun hardzeiltraditie hechtten. Een ander verschil was dat de Amsterdammers meer belangstelling voor scherpe jachten hadden dan de Friezen en daardoor minder met rond- en platbodemschepen op hadden.⁴⁷⁷ Een gevolg hiervan was dat er voor de problemen rondom de handicaps bij wedstrijden tussen heel verschillende typen boten geen oplossing bestond.

Het Congres voor Watersport kwam er, halverwege december 1915, in de aula van de Universiteit van Amsterdam. De ANWB had ruim op tijd haar organisatiediensten aangeboden, maar die vinger in de pap werd rigoureus geweigerd. Het ging om zeilen en roeien, motorbootvaren en zwemmen en niet om wielrijden, zo oordeelde het watersport-establishment. Beschermheer van het congres was Zijne Koninklijke Hoogheid de Prins der Nederlanden en Hertog van Mecklenburg.

Opmerkelijk was de namenlijst van het 'Eere-Comité': liefst 65 vooraanstaande Nederlanders in bestuurlijke functies bij gemeenten, provincies, rijksoverheid, universiteiten, bedrijfsleven, rederijen, landmacht en marine stonden op die lijst. Dit doet vermoeden dat men zoveel mogelijk adellijke titels had weten te verzamelen. Voeg hier de loodzware lijsten met de namen van het acht leden tellende dagelijks bestuur en van het zestig leden tellende algemeen bestuur aan toe, en het congres was een bastion van de elite. Er kan haast geen andere verklaring voor zoveel bombast zijn, dan dat de volkse oppositie met zijn de kritiek op de Verbonden Vereenigingen en de KNZ&RV de kop moest worden ingedrukt. Men diende zich te realiseren dat watersport niet voor iedereen is weggelegd.

Het programma voor het congres was overladen; de sectoren roeien, zeilen, motorbootvaren en zwemmen waren over vier dagen verdeeld en een lange rij sprekers behandelde een lange rij uiteenlopende kwesties, bijvoorbeeld of 'de landsverdediging eischt dat elke soldaat kan zwemmen en roeien', 'het wenschelijk is om een verplicht roeionderricht op sommige klassen van scholen in te voeren', 'hoe de bouw van geschikte motorboten kan worden bevorderd', en 'welke verkeersbelemmeringen de watersport ondervindt en hoe deze op te heffen'. Ook: 'hoe de instelling van eenige nationale klassen van vaartuigen, zoowel scherpe als ronde' te realiseren is.

Het tijdschrift *De Watersport* berichtte onvermoeibaar over de vier lange congresdagen. Vooral watersporter, redacteur en uitgever H.C.A. van Kampen deed uitgebreid verslag. Hij probeerde daarbij zoveel mogelijk de gang van zaken van uur tot uur en de inhoud van alle speeches, vergaderingen, discussies en rapportages zo positief mogelijk op papier te krijgen. Dit in tegenstelling tot een verslaggever van de *Nederlandsche Sport* die het congres kwalificeerde als 'een struif van windeieren waaraan de dooier ontbrak'.⁴⁷⁸

Het blijft gissen waarom het Congres voor Watersport van december 1915 werd georganiseerd. Evenzo waarom dit congres zo'n pompeuze, inefficiënte en bureaucratische vorm kreeg, en waarom het vraagstuk van een landelijke federatie naar de achtergrond

⁴⁷⁷ In 1885 had 'Sneek', als enige noordelijke vereniging, bij de KNZ&RV al eerder aangedrongen op een soort federatie van watersportverenigingen.

⁴⁷⁸ Jorissen, et al., 72.

werd gedrongen. Bevredigende antwoorden hierop vragen een aparte studie. De bewering dat de hoeveelheid bureaucratie en stroperigheid bewust waren gehanteerd om de oppositie de mond te snoeren, impliceert een onderschatting van de veelheid aan tegengestelde strevingen. Feit was dat in het voorjaar van 1915, tegen de verwachtingen in, de watersport weer op gang kwam en daarmee de oude onvrede plus de kritiek op de verkalkte machtsstructuur. Jan van 't Kraaienest had in maart de lont publiekelijk aangestoken, maar het smeulen ervan werd geen echte brand. De onvrede en kritiek doofden tijdens het ondoorzichtige congres waarbij zelfs 'de vraag eener organisatie van alle watersport vereenigingen' door de secretaris van het dagelijks bestuur handig doorgeschoven kon worden naar een eventueel volgend congres.⁴⁷⁹

Ten tijde van het congres zat men alweer ruim een jaar gevangen in eigen land. In de herfst van 1915 waren er voldoende aanwijzingen dat de oorlog veel langer dan verwacht zou gaan duren en men realiseerde zich dat de grote en prestigieuze internationale zeil- en roeiwedstrijden niet meer bestonden. Daarentegen groeide de binnenlandse vraag naar plezierboten: kleine enbetaalbare boten, voor een breder publiek dan tot nu toe en niet op de eerste plaats om wedstrijden te varen, maar meer om onafhankelijk te toeren. Wie achteraf de verslagen leest van die vier congresdagen in Amsterdam, ontkomt moeilijk aan het gevoel dat de breuk tussen de oude en deftige watersport, begonnen met de oprichting van de Koninklijke Nederlandsche Yacht Club in Rotterdam, en een nieuwe, lees: volkse pleziervaart, voor het eerst zichtbaar werd.

Ik citeer H.C.A. van Kampen in *De Watersport* (1915, pp. 306-310), waar hij de opening van het Congres voor Watersport weergeeft.

'Om drie uur kwam Z.K.H. de Prins de zaal binnen, voorafgegaan door Jonkheer W. Six, en gevolgd door burgemeester J.W. Tellegen, generaal C.J. Snijders, generaal-majoor A.R. Ophorst, de wethouders dr. N.M. Josephus Jitta en H.J. den Hertog, het Tweede Kamerlid K. Smeenge, benevens de leden van het Dagelijksch bestuur van het Congres. Jhr. W. Six, de voorzitter van het Congres, hield daarna de openingsrede, die aanving met Koninklijke Hoogheid!'

Na een uitgebreid dankwoord aan allen die het congres mogelijk maakten, stond Six stil bij de grote waarde van sport die 'de noodige frisheid voor lichaam en geest na hard werken' geeft. Zeker, dat geldt voor iedere sport, 'maar voor ons staat de watersport het hoogste en dit Congres zal veel kunnen bijdragen om de overtuiging te vestigen, dat deze sport voor ons vaderland de sport bij uitnemendheid is'.

Six besprak kort de anoniem geuite kritiek op de watersportorganisatie en het feit dat de leidende kringen niet tot overeenstemming konden komen, 'welke zouden ontstaan door

⁴⁷⁹ Het blad *De Watersport*, de spreekbuis van het congres, benadrukte de belangstelling, maar bleef vaag over de werkelijke aantallen deelnemers aan de lezingen, vergaderingen en discussies. In werkelijkheid was de belangstelling gering. Gemiddeld namen ongeveer veertig mensen deel aan de uiteenlopende bijeenkomsten. Hiertegenover stond dat de theeschenkerijen, de diners en feesten tot diep in de nacht druk bezocht werden.

den grooten vrijheidszin van ons volk'. Een vrijheidszin die, aldus de voorzitter 'bij het toenemend verkeer vaak overslaat tot anarchie'.

Na nog eens de uitnemende kwaliteiten van de watersport bezongen te hebben, zoals: 'It is a sport for kings, een spel voor koningen, maar niet minder voor den jongeling, die van zijn eerstverdiende geld een klein scheepje heeft gekocht, wellicht zelf heeft getimmerd en uitgerust en waarop hij zich heer en meester voelt, ja, een koning te rijk', vroeg Six zich af of de fiscus het recht heeft de watersport in het hart te treffen en riep op, zonder diens naam te noemen, tot collectief verzet tegen de weeldebelasting-plannen van minister Treub. Juist de watersport mocht niet belast worden. Immers, 'onze sport is een machtig middel om de veerkracht van ons volk te verhoogen'. En ook: 'Dat de watersport veel kan bijdragen, om de belangstelling in het zeewezen op te wekken.'

Six beëindigde zijn toespraak met een verbale toast op het succes van het congres: 'Moge het ons voor de wind gaan, met alle zeilen bij, en dat wij Huygens kunnen nazeggen: 'Het Roer light midden-boords, de Vlagghe wijst voor uyt!'

Verslaggever Van Kampen schreef dat het applaus na de rede van de voorzitter 'als een donder langs de rijen van de congresbezoekers rolde'. Toen kreeg de erevoorzitter van het congres het woord: F.W. baron van Tuyll van Serooskerken, de voorzitter van het Nederlandsch Olympisch Comité.

Van Kampen noteerde: 'Spreker begint met erop te wijzen, dat het Nederlandsch Olympisch Comité zich heusch niet alleen bezighoudt met het organiseren van wedstrijden; immers het ware doel van het N.O.C. is: de harmonische lichamelijke ontwikkeling van het Nederlandsche volk. Wij leven in een tijd waarin onbegrijpelijk veel gevergd wordt van 's menschen zenuwen; daartegen het lichaam gehard te maken, het te oefenen, is de plicht van de lichamelijke opvoeding. En het oude: mens sana in corpore sano (een gezonde geest in een gezond lichaam) dient vervangen te worden door: mens fervida in corpore exercito (een waakzame geest in een geoefend lichaam).'

Volgens de baron was het nut van roeien en zwemmen nog niet doorgedrongen tot alle lagen van de bevolking. 'Zelfs niet daar, waar we zouden verwachten dat het niet zou ontbreken. Immers, noch de adelborsten, noch de cadetten krijgen verplicht roei- en zwemonderwijs. Waarlijk de oude Grieken hielden er inzake lichamelijke opvoeding betere ideeën op na dan wij tegenwoordig. Als men bij ons wil zeggen dat iemand dom is en niets kent, dan zegt men: de man kan niet lezen, noch schrijven. De Grieken zeiden dat anders, beschouwden blijkbaar de lichamelijke opvoeding als minstens zo belangrijk en sprekend over een domme man, zeiden zij: 'die man kan lezen noch zwemmen.'

De drie grondtonen van het congres waren: het bekende 19^e-eeuwse beschavingsoffensief gericht op de lagere stand, het oude ideaal van een watersport die ten dienste staat van de vaderlandse zeevaart en de vorming van een kloek karakter van de Nederlander die tijdens internationale wedstrijden de Hollandse eer hoog hield. De oude watersportelite, een netwerk van deftige bestuurders van de belangrijkste watersportverenigingen binnen de Verbonden Vereenigingen toonde hiermee haar onvermogen de wensen van een nieuwe generatie veelal jonge watersporters te begrijpen en op te pakken. In feite betekende het

dikdoenerige Congres, dat als een kaars uitging, een keerpunt in de watersportgeschiedenis. Chronische ruzies zorgden er ook voor dat twee jaar later een groot aantal (studenten)roeiverenigingen uit het Verbond stapten en een zelfstandige Nederlandse Roeibond oprichtten.

Maar niet enkel roeiende jongeren uit de betere families, ook de 'kleine burgerman', dat wil zeggen: de geschoolde werkman, de kantoorklerk en de middenstander waren lid geworden van een watersportvereniging.⁴⁸⁰ Uit deze bevolkingslaag kon een groeiend aantal mensen zich ook een bootje permitteren. Ze beschikten over meer vrije tijd, zeilden en roeiden op zonnige zondagen met hun gezin, en lieten tijdens de wintervergaderingen hun stem horen. Zij hadden weinig boodschap aan de idealen van nut en plicht, eer en vaderland. Vaarplezier en ontspanning, daar ging het om, daar had je als mens recht op.

⁴⁸⁰ Tussen 1900 en 1917 ontstonden er in ons land 46 nieuwe watersportverenigingen. Philippona, *Onze watersporten. Handleiding en vraagbaak voor zwemmers, roeiers, zeilers, motorvaarders en watertoeristen*, 130-131.

