

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 IV. DE BABYBOOMERS STEKEN VAN WAL, 1945-2011**

Tussen ruwweg 1950 en 1975 beleefde Nederland een ongekennde welvaartsgroei. Het was de periode dat we naar Amerikaans voorbeeld het consumeren leerden. Zo deden de transistorradio, de tv, de platenspeler en het aardgas hun intrede. Ook de scooter, brommer en auto rukten op. Koelkast, wasmachine en elektrische schrijfmachine kwamen in huis, en de consumptie van genotsmiddelen als koffie, tabak en wijn verveelvoudigde. Polyester seriejachten, buitenboordmotoren, bouw pakketten van hechthouten boten, stalen casco's; ook in de watersport kon de welvaart niet op.

En met dit alles transformeerde Nederland sociaal en cultureel in vlot tempo. De ontzuiling duurde slechts vijftien jaar. Het hoger onderwijs begon toegang te geven aan mensen uit de maatschappelijk lagere klassen. De pil en de bijstandswet droegen niet minder bij aan de algehele emancipatie.

Eind jaren 80 verscheen de motorsloep op onze wateren. Het sloepvaren werd als kopie van het autorijden een doorslaand succes en vormde voorlopig de afsluitende fase van de popularisering van de watersport. Maar die snelle expansie van het varen in de vrije tijd was ook nauw verbonden met de komst van goedkope polyester seriezeiljachten uit Duitsland en Frankrijk na 1990, toen 'Silicon Valley' het optimisme opjoeg, de vrije markt een geloof werd en de AEX-index tot aan de hemel reikte.

Echter, als 'iedereen' voor zijn of haar genoeg een boot bezit, hoe weten de elites zich dan op het water te onderscheiden? Het is de mens immers eigen om niet een grijze muis te willen zijn. We weten toch uit de geschiedenis dat de maatschappelijk bevoorrechte klassen, de gefortuneerden, de hoger opgeleiden, maar ook de watersporters met veel nautisch kapitaal, zich maar al te graag onderscheiden. Met de resultaten van het onderzoek naar distinctie, status en goede smaak, besproken in hoofdstuk 12, sluit ik dit boek af.

### **Hoofdstuk 11. De welvaartsexplosie**

#### **11a. Bukijzer**

Na de rampzalige werelddepressie en de uiterst destructieve wereldoorlog die erop volgde, verkeerde Nederland in 1945 in een ontluisterende situatie. Europa telde (inclusief de Sovjet-Unie) 42 miljoen doden. In Duitsland zelf verloren ruim 6 miljoen mensen het leven. Nederland had zijn 230.000 doden. Ook in materiële zin was de schade groot. Hoewel men vlak na de oorlog geneigd was tot overschatting van de werkelijke omvang, was de materiële oorlogsschade in ons land inderdaad enorm. Zo was Nederland uitzonderlijk zwaar getroffen door de schade toegebracht aan het transport over water. De vernielingen aan sluisen, stuwen en bruggen hadden de waterwegen van 8000 kilometer vrijwel tot nul gereduceerd.<sup>556</sup> Ook waren de industriële installaties van Shell, Unilever, Philips en AKU ontmanteld. De complete plaatwalserij en het fabrieksgebouw van Hoogovens en alle installaties van de raffinaderij Pernis waren eveneens verdwenen.

---

<sup>556</sup> Schuyt en Taverne, *Welvaart in zwart-wit*, 37.



**Figuur 12 De productiehal van Bavaria in Giebelstadt, fotocollectie Bavaria Yachtbau GmbH, Giebelstadt, Beieren, Duitsland**

Maar de ontluistering van alledag vormden de gewone straten in het westen van het land. In 1945 had 10 procent van de bevolking in de grote steden geen dak boven het hoofd wegens verwoesting en beschadiging. De koude hongerwinter had ervoor gezorgd dat alles wat branden wilde in kachels was verdwenen: asfalt uit de wegen, de bovenverdiepingen en trappen van oude of kapotte huizen, schuren en hokken, de boten uit de grachten. Zelfs de houten blokken langs de tramrails hadden eraan moeten geloven, evenals de bomen langs de straten.

Was in 1948 de materiële schade voor een groot deel inmiddels hersteld, voor de psychologische effecten van de oorlog was nog amper aandacht. Het algemene klimaat was er een van somberheid, grauwheid en illusieeloosheid, gekenmerkt door het ontbreken van een *grand design*. Immers, er was bij lange na nog geen zicht op welvaart. Wat zeker bijdroeg aan de gefrustreerde stemming gedurende het eerste decennium na de oorlog was dat het diepe verlangen uit de oorlogsjaren en vlak na de bevrijding om tot nieuwe structuren op het terrein van economie, politiek, het sociale leven en cultuur te komen, in het dagelijks leven niet levensvatbaar leek. Integendeel, Nederland begon na 1945 weer helemaal op het Nederland van vóór de oorlog te lijken. Vooral door toedoen van de terugkeer van de verzuiling.<sup>557</sup>

Op 10 november 1945 verscheen de Waterkampioen weer. In het tweede nummer putte H.C.A. van Kampen gewoontegetrouw opnieuw ruim uit het Engelse Yachting World en

---

<sup>557</sup> Ibid., 40. De hopeloze strijd om het behoud van Nederlands-Indië was een andere stagnerende factor.

stelde daarbij vast dat het in de watersport aan de overkant van de Noordzee evenals bij ons spoedig weer *business as usual* zou zijn. De verwondering die hij wel uitsprak betrof het technische nieuws in diverse Amerikaanse watersporttijdschriften over de toepassing van nieuwe materialen in de jachtbouw, zoals *plywood* rompen, onder hoge druk en hoge temperatuur verlijmd, gelamineerde stevens, spanten en knieën, thermoplastics en glasvezelplastic. Net *science fiction*.<sup>558</sup>

Vlak voor de eerste kerst in bevrijd Nederland vond de eerste jaarvergadering van de Koninklijke (de 'K' mocht weer) Verbonden Nederlandse Watersportverenigingen plaats. Hierin kwam de behandeling van de statutenwijziging van vijf jaar eerder aan bod, destijds opgeschort vanwege de oorlog; het betrof een statutenwijziging die voorschreef dat het bestuur volledig door de ledenverenigingen moest worden gekozen. Genoemde democratisering werd aangenomen, zij het dat de 'Koninklijke' van Amsterdam een relatief grote vinger in de pap behield. Ernst Crone werd voorzitter van het vernieuwde Verbond. Vanaf begin jaren 50 groeide voorzichtig het gevoel dat ook binnen de wereld van de watersport een nieuwe tijd zou aanbreken; een tijd van pleziervaart en ontspanning, waarbij er op termijn voor elk wat wils zou zijn. Een bijdrage aan dat optimisme leverde onder andere de uiteindelijke afschaffing van de weeldebelasting op nieuwe boten. Was de personele belasting op jachten in het tweede jaar van de oorlog afgeschaft, in 1948 voerde de minister van Financiën een weeldetoeslag van 15 procent in op alle nieuwe jachten voor binnenlands gebruik. In tegenstelling tot de 'Treub-belasting' uit 1920 viel dit keer zelfs de zestienkwadraat van Bulthuis onder dit regime, een maatregel waartegen op de eerste plaats de Friese verhuurbedrijven met hun vloot van bijna zevenhonderd open boten zich hevig verzetten. Ook de ANWB, de HISWA en het Watersportverbond tekenden fel protest aan in Den Haag. Maar de overheid snakte naar geld voor de wederopbouw, de huizenbouw voorop, en in 1951 werd de weeldebelasting verdubbeld tot 30 procent. Deze 'superweeldebelasting', zoals de kranten schreven, paste in het rijtje luxe-artikelen: oesters, kreeften en gerookte zalm; parfums, krultangen en lippenstift; grammofoons, pianola's, rookstellen, sigaren en sigarettenpijpjes; elektrische voetverwarmers en elektrische kerstboomverlichting.<sup>559</sup>

Op 1 september 1955 echter schrapte de overheid, naast een aantal andere consumptiegoederen, de weeldebelasting op nieuwe schepen van de lijst.

'De democratisering, die op alle terreinen des levens is doorgedrongen, heeft gelukkig ook de watersport niet ongemoeid gelaten', schreef de Leeuwarder Courant met vooruitziende blik op 22 mei 1954. 'De statige rondhouten jachten van de beter-gesitueerden zijn nagenoeg verdrongen door de kittige, scherpe zeilboten, waarmee de eenvoudige kantoorman uit de stad en de boerenarbeider hun vrije uren en vakanties doorbrengen en nieuwe levenskracht opdoen.'

Eind april 1956 vond in het RAI-gebouw te Amsterdam de 7<sup>e</sup> HISWA-watersporttentoonstelling plaats, een half jaar na de afschaffing van die verfoeide

---

<sup>558</sup> Van Kampen zou helaas niets van deze innovaties meemaken, hij overleed in januari 1946.

<sup>559</sup> *Leeuwarder Courant*, 7 mei 1953.

weeldebelasting.<sup>560</sup> De pers kondigde aan dat in het middenschip van de RAI dertien zeiljachten en negen motorjachten opgesteld zouden worden, 'sommige zo groot, dat men stukken uit het dak heeft moeten breken om de jachten opgetuigd te kunnen laten zien'. Maar op de tentoonstelling, aldus diverse aankondigingen, zouden ook voor de gewone beurs kleine zeil- en motorboten met buitenboordmotoren te bewonderen zijn. De afschaffing van de weeldebelasting op nieuwe jachten in 1955, maar ook het vertrek van Ernst Crone in 1959, een bekwaam bestuurder en tevens watersportregent oude stijl, markeerden de overgang naar nieuwe tijden. Het Watersportverbond zou vanaf 1959 beginnen te professionaliseren. En ontwerper en bouwer Ricus van de Stadt te Zaandam toonde Nederland zijn polyester Pionier. Het was toch op de eerste plaats kunststof dat de watersport het 'stenen tijdperk' uitjoeg.

Bob (1924) en Claartje (1926) Peels uit Hoorn zijn zeilers van het eerste uur. Ze genoten het voorrecht ooggetuigen te zijn van de grote omwenteling die de pleziervaart in de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw doormaakte. Zij zagen hoe na een traag herstel na de Tweede Wereldoorlog de watersport een aanloop nam om vervolgens in omvang spectaculair te expanderen. Een ontwikkelingsproces waarvan ik het hoe en waarom in de hoofdstukken die volgen uit de doeken wil doen.

Na dit brokje *oral history* zal ik het ontstaan en de groei van de Watersport Vereniging Dok en Scheepsbouw (W.V.D.S.), gevestigd in de Sixhaven te Amsterdam, schetsen. Een watersportvereniging die in de zomer van 1946 werd opgericht, anno 2012 nog steeds bloeit en dus de gehele naoorlogse periode meemaakte. Zowel het zeilende echtpaar Peels als de W.V.D.S. worden als casus opgevoerd om de popularisering van de pleziervaart te illustreren.

Bob: 'Mijn grootouders bezaten van 1928 tot 1955 een motorboot. Na grootvaders' pensionering lagen ze regelmatig 's zomers op de Loosdrechtse plassen aan het eerste eilandje na de Mijdense sluis. Ik was vaak aan boord. Als mijn grootouders voor de afwisseling op de Amstel voeren, zag ik hoe rond 1930 de watersport een rustig tijdverdrijf was met roeiende of zeilende heren in een wherry, de dames achterin naast elkaar onder de parasol. Op het binnenwater zag je 's zomers, vooral op zondag, zeilers, motorbootvaarders, kanovaarders en roeiers. Langs de oevers van de Amstel zag je zondags herenboeren met bolhoed en met paard en sjees langs het water naar de kerk rijden. De dames en heren in het zwart, en de dames met zo'n mooie stijve witgesteven hoofdbedekking. In 1937 was het dieptepunt van de financiële crisis in ons land voorbij. Dat was goed te zien. In tuindorp Nieuwendam bijvoorbeeld zag je in de achtertuinen of in een gehuurde loods dat men zelf boten bouwde: al gauw een zestienkwadraat, zo 'n lattenboot van kapper Bulthuis, die ook wel de omgekeerde regenboog werd genoemd.

---

<sup>560</sup> Tussen 1938 en 1950 organiseerde de Nederlandse Vereniging voor Handel en Industrie op het gebied van scheepsbouw en watersport geen tentoonstellingen.

Tijdens de oorlog kwamen er op veel wateren vaarverboden, ook werden door de Duitsers jachten in beslag genomen. Nadat het verboden was om nog op de Schellingwouderbreek te varen, zeilden wij met onze zeilkano's op de plassen tussen Ransdorp en Uitdam. Onze thuisbasis was het Holysloter Die waar een watersportvereniging domicilie had gekozen. Maar ook daar werd een vaarverbod afgekondigd, vermoedelijk vanwege de Duitse watervliegtuigen en vliegboten die op het Buiten-IJ landden en opstegen. Die vliegboten dienden ervoor om neergeschoten vliegers op te pikken uit de Noordzee.

Toentertijd zat ik op een school in het gebouw van het Zeemanshuis in de buurt van het Rapenburg, tegenover het huidige Scheepvaartmuseum. In het Zeemanshuis waren matrozen van de Kriegsmarine gehuisvest. De conciërge van onze school was ook voorzitter van de zeilvereniging aan het Holysloter Die. Hij maakte wel eens een praatje met de bevelhebber van de in het Zeemanshuis gelegerde matrozen. Op een keer vertelde hij aan de commandant dat het zo erg was dat de kinderen van de zeilvereniging niet meer op het Die mochten varen. Kort daarop werden het Ransdorper en Holysloter Die vrijgegeven.

Mijn eerste boten waren kano's. En omdat ik ze tweedehands kocht en zelf opknapte en zuinig leefde, kon ik me steeds wat verbeteren. Zo lieten wij in 1946 bij de jachtwerf van Jaap Kramer een twaalfkwadraat BM' er bouwen voor 600 gulden, toen een hoop geld. De mast kocht ik van een vriend. Zijn vader werkte in de binnenvaart en hij wist er ergens een op de kop te tikken. De zeilen kocht ik van iemand wiens BM'er door de Duitsers was gestolen.

Elkaar groeten op het water was heel gewoon. Die hoffelijkheid stond voor een vanzelfsprekend groepsgevoel van watersporters. Maar de verschillende klassen waren op het water wel heel herkenbaar en trokken gescheiden op. Zo waren de leden van de Unie van Watertoerisme allemaal van de betere stand. De Unie bezat eigen eilandjes, enkel toegankelijk voor leden.

Claartje en ik zijn in 1946 getrouwd, kregen kinderen en zijn toen voor een korte periode verdwald omdat we van de BM'er overstapten op de bromfiets. Maar al toerend keken we wel steeds naar bootjes. Mijn vader had een zestienkwadraat uit Zaandam. Daar zeilden we wedstrijden mee op het Holysloter Die. Een snel schip hoor. Tot in de jaren 50 waren het toch mensen met een wat ruimere portefeuille die een jacht bezaten.

In de Waterkampioen van september 1954 stond een advertentie van een eikenhouten grundel van 6,5 meter met een teakhouten kajuit te koop. De prijs bedroeg 2000 gulden. Wij kochten deze boot, ook omdat we de herkomst kenden. Ik had de boot zien bouwen en wist dat zij gemaakt was van een eiken boom die in de oorlog was opgevisst uit de voormalige Zuiderzee. We zeilden weer! Er kwam een sterke buitenboordmotor achter, een Seagull. Maar helaas, de grundel bleek te klein en de kinderen moesten door het voorluik te bed worden gelaten. We boden de boot te koop aan en kort erop was hij weg.

Het jaar erop begonnen een collega en ik met de bouw van twee identieke stalen knikspanten van 7,5 meter lang. Het ontwerp van Herman Jansen kostte ons ieder 75 gulden. Bob was destijds chef technische dienst bij de firma Bronswerk.

Dat zelfbouw mag heel letterlijk worden opgevat. Vrijwel alles aan ons schip bouwde ik eigenhandig, tot en met het anker en de lieren, de mast en de zeilen, regelmatig een handje geholpen door mijn dochter. Al na één winter ging de knikspant, die *Franin* was gedoopt, te water en voer de familie Peels naar Camperduin aan Zee. De kinderen vonden het geweldig! De daaropvolgende zomer voer Bobs collega, inmiddels vriend, ook. *Franin* zou zeventien jaar lang een trouwe vaargenoot zijn.

Opnieuw Bob: 'De watersportverenigingen schoten na de oorlog als paddenstoelen uit de grond. Het begon toen echt al gewoon te worden om een boot te hebben. Er werd veel gebeunhaasd in die tijd, zowel door voorlieden als door bazen. We spraken dan ook over 'bukijzer'. Wilde je je eigen ijzer voor weinig geld bij elkaar scharrelen dan moest je wel bereid zijn veel te bukken.

Hoe ik ertoe kwam om een stalen boot te bouwen? Met de grundel lagen wij in de Oranjesluizen bij Schellingwoude toen een stalen jachtje naast ons kwam liggen om eveneens geschut te worden. De eigenaar vertelde dat hij de boot zelf had gemaakt. Hij vertelde dat hij dat had kunnen doen omdat hij buitengewoon in de gelegenheid was om zoiets te realiseren. Eenmaal thuis besefte ik dat ook ik op mijn werk ideale omstandigheden had. Ik woonde namelijk op het bedrijfsterrein van mijn werk. Ik overlegde met Claartje en de bewuste collega, vervolgens met de bedrijfsleider. Hoewel het bedrijf grond genoeg had, was men bang dat meer mensen een eigen boot zouden willen bouwen. Daarom besloten we in de tuin van de bedrijfswoning aan de slag te gaan. We zaagden vruchtbomen om en meer wat in de weg zat. Algauw verrees het silhouet van iets wat op een boot leek. De personeelschef, die dit zag, vroeg waarom ik in mijn tuin bouwde. Ik zei dat ik geen toestemming had gekregen om op het terrein te bouwen. 'Dan heb je dat aan de verkeerde gevraagd', was zijn reactie.

Later waren er meer collega's die voor zichzelf een motorboot bouwden. Het afvalijzer dat her en der op het terrein lag mocht daarvoor worden gebruikt. Bukijzer noemden we het, want je kreeg het ervan in je rug. Het was ook toegestaan op vrijdagavond op het bedrijfsterrein te klussen. Later verschoof dit naar de vrije zaterdagmorgen.

Dat zelf bouwen was toen geliefd. Ook bij andere bedrijven werd het toegestaan op de werf je eigen schip te bouwen, zoals bij de N.D.D.M. en bij Werkspoor. Bij Werkspoor werd op een zeker moment een van de directeurs gevraagd een bootje bij de tewaterlating in te zegenen. Dat wilde hij wel. Op de betreffende zaterdagochtend verscheen hij ter plaatse. Hij schrok zich rot, wat een groot motorjacht, dat was niet de bedoeling! Prompt werd er een limiet ingesteld voor de lengte van een te bouwen boot.

In 1958 zeilden we in de vakantie op een zonnige zomerdag met onze *Franin* van Amsterdam naar Hindeloopen. We lagen, afgezien van vissersschepen, alleen in de haven. We kenden destijds zo'n beetje iedere boot die op het IJsselmeer zeilde. In de havens van het IJsselmeer en de Waddeneilanden lag je nog gratis, samen met hooguit vijf jachten. Maar in de bouwvakantie meer. Dan zag je een wolk van zeilen aankomen op de eilanden.

Ik weet nog dat we voor het eerst in Zwartsluis een gulden moesten betalen om te mogen overnachten. We wisten niet wat ons overkwam en protesteerden. Het bleek een voorbode

van wat de watersport te wachten stond! Trouwens, in Urk betaalde je nog een gulden ‘water-en-vuur-geld.’

Aan boord bij een bevriend echtpaar waagden wij ons in de zomer van 1958 voor het eerst op de Waddenzee. De oversteek naar Terschelling was een avontuur. Afgezien van de veerboot en de vaargeultonnen, was de zee leeg. Ik weet nog dat Claartje met haar wijsvinger de tonnen op de grote zeekaart op haar schoot volgde.

De duidelijke opmars van polyester deed ons besluiten het staaltijdperk achter ons te laten. Staal? Eeuwig roest en rode menie, en lak voor het hout buiten. Je bleef schilderen. De watersport was begin jaren 70 een geweldige groeiemarkt, en polyester seriebouw won daarbij ieder jaar aan populariteit. Wij volgden dus deze trend. We schaften een polyester Engelse Halcyon aan, een s-spant van ruim 8 meter. Een boot voor één zomer, want het jaar erop kochten we een Tripp-Lentsch van bijna 9 meter. Met zo’n modern jacht besepte je pas hoe veel beter het zeilt.’

In 1983 werd de overstap naar een Victoire 34 gemaakt, een Dick Koopmans-ontwerp. Dit type schip<sup>561</sup> zijn ze tot vandaag trouw gebleven.

In de schets van Bob en Claartje van hun zeilloopbaan tussen 1930 en 1983 valt een aantal zaken op. In de jaren 30 was de watersport een ‘rustig tijdverdrijf’. Het betreft hier dan de toervaart, duidelijk iets anders dan de wedstrijdsport. De motorboot van grootvader, veelal afgemeerd aan het eerste eilandje na de Mijdense sluis, droeg zeker bij aan die rust. Watersport was in die tijd ‘zondagssport’: stijlvol en hoffelijk jegens elkaar, de heren met petten en blazers, de dames met lange jurken en weelderige hoeden. De kano was het ‘instapmodel’ van die tijd; betaalbaar in alle opzichten. Duurder was een Bulthuis BM’er: al gauw 600 gulden. Maar doe-het-zelven was populair, al dan niet in een eigen schuurtje in de tuin, en de tweedehandsmarkt groeide. Dat de wereld van de watersport segmenteerde was te zien aan de Unie van Watertoerisme, opgericht in 1929. De leden kwamen uit de betere stand, bezaten motorboten en wilden onder elkaar blijven. In de jaren 50 schoten de watersportverenigingen als paddestoelen uit de grond. Het begon toen ‘gewoon’ te worden om een boot te hebben. Zelfbouw bleef een goede manier om aan een jacht te komen. Bob bouwde zijn stalen knikspant deels van buikijzer. Na hem begonnen meer fabrieks- en werfvakmensen aan een dergelijke grote klus. In 1958 ‘kenden we nog iedere boot die op het IJsselmeer zeilde’. De havens waren nog gratis. Na 1970 groeide de botenmarkt als kool,

---

<sup>561</sup> De (zeil)jachten van ontwerper Dick Koopmans zijn in Nederland al verscheidene decennia een begrip. Het zijn tijdloze toerjachten die garant staan voor degelijkheid, uitstekende zeileigenschappen en goede zeewaardigheid. Dick en zijn vrouw Elly maakten in hun zelfgetekende en deels zelfgebouwde jachten indrukwekkende zeereizen naar de uithoeken van de aardbol. Elly schreef hierover reisverhalen in de Waterkampioen en in boeken.

Bob en Claartje Peels zeilden, aanvankelijk met hun kinderen en later met z’n tweeën, al met al 27 zomervakanties naar Scandinavië. Enkele jaren terug besloten ze voortaan op Nederlandse wateren te blijven. De leeftijd ging tellen.



en het was polyester wat de klok sloeg. Ook de boten zelf groeiden, voor Bob en Claartje van 7,5 tot 10,5 meter.

Ruud Hijlkema was ijzerwerker, tekenaar, en later scheepsbouwkundige bij de Nederlandse Droogdok en Scheepvaart Maatschappij aan het IJ te Amsterdam. Ook hij bouwde zijn eigen schip, een motorkruiser, op het werfterrein. In het boekje *60 jaar W.V.D.S.; van Cornelis Douwes Kanaal tot Sixhaven*, beschrijft Hijlkema de geschiedenis van de Watersport Vereniging Dok en Scheepsbouw, gevestigd aan de Sixhaven, tegenover het Centraal Station van Amsterdam aan de noordzijde van het IJ. Een typisch naoorlogse watersportvereniging met de kenmerken van haar tijd. Een vereniging die op termijn aantoonde dat het inderdaad 'gewoon' begon te worden dat men een boot had. Met andere woorden: dat ook de werkman watersporter kon worden.

Op 14 mei 1945 werd binnen de N.V. Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij een personeelsvereniging opgericht met als doel 'de tijdens de bezettingsjaren gegroeide saamhorigheid te behouden en te versterken', aangevuld met de doelen 'ontwikkeling en ontspanning'. De Nederlandse industrie stond voor een schier onmogelijke opgave om de oorlogsschade te boven te komen. Het bestaan van een personeelsvereniging als fundament van de gezamenlijke krachtsinspanningen werd hierbij als noodzakelijk ervaren. Nadrukkelijk sprak men ook van een personeelsvereniging voor 'alle rangen en standen'.<sup>562</sup> Aanvankelijk bestond de vereniging uit vijf onderafdelingen die elk een liefhebberij vertegenwoordigden, een jaar later gegroeid tot vijftien hobby's. Ook 'watersport' was er toen deel van gaan uitmaken.<sup>563</sup>

De watersportvereniging begon als jachtbouw-hobbyclub en startte eind juni 1946 met tien leden. De oprichting van een watersportvereniging binnen de brede personeelsvereniging met afdelingen voor toneel, kaarten, zang en schilderen, werd beschouwd als een noodzakelijke voortzetting van de popularisering van het varen in de laatste jaren voor de oorlog.

De vereniging kreeg van de NDSM de beschikking over een stuk bedrijfsterrein aan het Cornelis Douwes Kanaal. Men sloeg langs de graswal wat palen in de grond, construeerde een primitieve steiger en het prille begin van een jachthaven was een feit. De verderop gelegen Sixhaven was de thuishaven van de KNZ&RV, tussen 1917 en 1920 onder het voorzitterschap van jonkheer W. Six aangelegd.<sup>564</sup>

---

<sup>562</sup> Hijlkema, *60 jaar W.V.D.S.*, 4. Het boekje is in eigen beheer door de vereniging uitgegeven. Naast watersport, waren er onderafdelingen voor schaken, bridgen, kegelen, kaarten, biljarten, hengelen, musiceren, toneelspelen en meer.

<sup>563</sup> Eind februari 1946 werd de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij uitgebreid tot de Nederlandse Dok en Scheepsbouw Maatschappij (NDSM). In de zomer van 1968 werd de N.V. ingelijfd bij Verolme's Verenigde Scheepswerven, het latere concern Rijn-Schelde-Verolme. Nadat er in de jaren 80 nieuwe opsplitsingen hadden plaatsgevonden, bloedde de oude personeelsvereniging dood. Echter, de watersportvereniging wist het hoofd boven water te houden.

<sup>564</sup> Het houten groene huisje op het uiteinde van de landtong die de haven omsluit, was eigendom van W. Six.

Eind jaren 40 verhuisde de 'Koninklijke' naar Muiden en werd de verlaten Sixhaven werkhaven tijdens de bouw van de IJ-tunnel. Nadat die gereed was haalde Rijkswaterstaat alle materieel weg en liet de haven aan zijn lot over. De vrijhaven trok illegalen, criminele bootbewoners, junks, een café en enkele plezierboten aan. In 1974 claimde de NDSM, inmiddels onderdeel van het RSV-concern, de in verval zijnde Sixhaven met het oog op gebiedsuitbreiding. De watersportvereniging rook zijn kans. RSV gaf een renteloze lening van 100.000 gulden, in drie jaar terug te betalen (dat werden er vier).

Dat de watersport hard op weg was volkssport te worden, bleek uit de verbluffende op- en uitbouw van de haven door de jaren heen in handen van de W.V.D.S. Vrijwel alle werk deed men zelf: steigers en paden, een helling met rails, hellingwagen, staalkabels, lier en verhaalblokken, een botenloods en clubgebouw met kantine en sanitair. Zelfs de overbekende golfbreker aan de zuidzijde van de haveningang is eigen knutselwerk. Begin mei 1964 brak er tijdens stormweer een stalen poot van de in aanbouw zijnde portaalkraan af. Een groepje verenigingsleden stortte het gevaarte vol met 12 m<sup>3</sup> cement en sleepte het naar zijn plaats.

In 1956 telde de vereniging 126 leden. Ruim 60 procent hiervan bezat een eigen boot, een motorboot. Dit was meestal een stalen motorkruiser met achterkajuit, zelfgebouwd met gebruikmaking van buikijzer. Afvalstaal? Ach, in de scheepsbouw en scheepsreparatie keek men niet zo nauw. Trouwens, hout werd tot aan de jaren 70 ook nog gebruikt, bijvoorbeeld om een grenen overnaadse reddingsloep tot motorkruiser te verbouwen.<sup>565</sup>

In de lente van 1975 was de Sixhaven 'af'. Alle 'gespuis' dat zo lang geweigerd had met hun bewoonde pieremachochels te vertrekken was weg. Ook de eerste passanten dienden zich aan, tot verbazing van iedereen. Rein van de Hoek werd de eerste havenmeester, een vrijgezel die op een motorboot woonde. Maar 's avonds en in het weekeinde liepen bestuursleden bij toerbeurt als havenmeester rond om geld te innen. De mond-tot-mondreclame deed het verdere werk. Na een paar seizoenen bleek de Sixhaven 's zomers vol te liggen. Onderwijl had het verenigingsbestuur een contract met de gemeente moeten tekenen waarin expliciet stond dat ook buitenlandse passanten welkom waren.

De unieke ligging van de rustige Sixhaven werkte overigens niet alleen maar mee aan het succes van de W.V.D.S. Het lustoord vormde omwille van zijn locatie tegelijk een doodsbedreiging voor zichzelf, zo bleek in 1988, toen de Raad van het Stadsdeel Noord de vereniging weg wilde hebben om plaats te maken voor de bouw van een Japans High Tech Center. Een groots opgezette actie wist het kwaad te keren.<sup>566</sup>

---

<sup>565</sup> Bastiaan Pot te Rotterdam adverteerde in de jaren 60 en 70 met de verkoop van overtollige reddingsloepen afkomstig van de grote vaart. In die tijd stapten reders over op reddingsloepen van aluminium en polyester.

<sup>566</sup> Aan het begin van het nieuwe millennium kwam de Sixhaven wel zwaar gehavend uit de strijd met de modernisering. De beruchte Noord-Zuidlijn schampte de Sixhaven en eiste een brede strook op, waardoor een rij schilderachtige woonschepen, een oude oever met watervogels, en een compleet clubgebouw moesten verdwijnen.

De Amsterdamse W.V.D.S. is als watersportvereniging allesbehalve een uitzondering. Want ondanks haar eigen verhaal, representeert ze meer dan honderd andere nieuwe watersportverenigingen die tussen 1945 en 1970 zijn opgericht. Kwamen de mannenbestuurders nog uit de burgerij, de leden waren merendeels afkomstig uit de klasse van geschoolde arbeiders. Zij namen hun rechterhanden, gereedschappen en werklust mee. De watersportverenigingen van na de oorlog waren levensvatbaar, omdat de leden als vrijwilliger de handen ineen sloegen en over een periode van jaren een haven met steigers, clubgebouw en toebehoren wisten op te bouwen. De keerzijde was welbegrepen eigenbelang. Omdat de arbeider en zijn vrouw ophielden te geloven dat 'watersport niets voor ons soort mensen is', zagen zij de kans een boot te bouwen of te verbouwen, en ontstond de noodzaak een plaats in een jachthaven te vinden. Een jachthaven die er helemaal niet was, die nog aangelegd moest worden. En voor dat laatste waren vrijwillers nodig, trouwe vrijwilligers, en alleen succesvol te rekruteren in verenigingsverband. Vanzelfsprekend was het genoeg om lid te zijn van een club 'bootjesliefhebbers' een even zwaarwegend motief.

De mannen met de rechterhanden die het pleziervaren van die eerste paar decennia van na 1945 mede uitbouwden, waren de vaders van de huidige babyboomers. Zij herinnerden zich de werkloosheid en armoede van de jaren 30 nog goed. Hun boot, voor zover ze die hadden gehad, was een kano, een BM'er of een zestienkwadraat geweest. Vanaf 1953 begon Nederland aan een welvaartsexplosie zonder weerga. Een welvaart die al gauw daadwerkelijk in het loonzakje gevoeld werd. De luxe droom een eigen jacht te bezitten kon niet uitblijven.

### **11b. De pionier, Ricus van de Stadt (1910-1999)**

In 1949 verscheen er een boekje met de titel *Tien goedkope jachten, voorbeelden van praktische sportboten tussen 3 en 8 meter lengte*.<sup>567</sup> In het voorbericht en in de inleiding verzekerde de auteur, Van Schaik Zillesen, de lezer dat in een dure tijd het schrijven over goedkope jachten een waagstuk lijkt, want 'weinig zaken worden zozeer voor duur gehouden als pleziervaartuigen. Dit overigens ten onrechte'.

Ten onrechte volgens de schrijver, omdat een rekensom aan het einde van een seizoen laat zien dat watersport per uur geen dure sport is, 'al kost een zeilkano meer dan een paar tennisrackets of hockysticks'.

'De mening dat de watersport een liefhebberij voor de beter gesitueerden zou zijn, is aan het verdwijnen, zowel in ons land als daarbuiten. De laatste vijf-en-twintig, zeg dertig jaren hebben een geweldige belangstelling voor het varen met kleine boten te zien gegeven. Moderne materialen, nieuwe technieken zoals watervast verlijmen en lassen, massafabricage, en de nog steeds groeiende kennis van aerodynamica en scheepsvoortstuwing, hebben daarnaast de bouw van kano's, zeil- en motorvaartuigen op een zeer hoog peil gebracht.'<sup>568</sup> Wel is het zo, vervolgt de auteur, dat er nog altijd mensen

---

<sup>567</sup> Van Schaick Zillesen, Gouda, 1949.

<sup>568</sup> Ibid., 7.

zijn die bij zeilen nog aan een ‘filmschip’ denken. ‘Aan een vaag-onbereikbaar luxe-jacht met een promenadedek, met smetteloos koperwerk en torenhoge masten, dat met een onhoorbaar werkende bemanning uitvaart om de zeven wereldzeeën te doorkruisen.’

Het gepubliceerde boekje diende er dan ook voor om aan te tonen dat watersport heel wel mogelijk is voor mensen met een kleine beurs, mits de liefhebber sterk is op het punt van zelfredzaamheid. Van de tien goedkope jachten die in het werkje aan bod komen, zijn er zeven voormalige werk- en reddingsvaartuigen: een open zeilsloep, een aakjachtje, een motorvlet, twee kajuitmotorboten, twee overdekte zeilsloepen. De overige drie zijn een praampje, een motortoeboot en een roeiboort.

Kortom: zelfbouw bleef voorlopig nodig voor veel mensen. Maar tegenover al die inspanning, aangevuld met liggeld, winterberging, clublidmaatschap en schildersmateriaal, ‘kan men nergens zo goedkoop vakantie houden als op het water. Een kleine kajuitboot brengt ons dan ook voor een fractie van spoor-, bus-, en hotelprijs door het halve land. Dan ontvlucht men met een simpele boot met aanhangmotor de Zondagse stad veel grondiger dan met fiets, tram of bus.’<sup>569</sup>

Dertien jaar na het verschijnen van dit boekje over tien goedkope jachten, wijdde de Waterkampioen een themanummer aan de seriebouw van boten en jachten in Nederland.<sup>570</sup> Hoofdredacteur Jan Loeff had een beroep gedaan op zoveel mogelijk jachtbouwers, en de respons bleek dusdanig dat er een overzicht viel samen te stellen ‘van wat er hier te lande aan de markt wordt gebracht, wat een goede indruk geeft van hetgeen onze werven op dit gebied presteren’.

In het openingsartikel ‘Seriebouw van boten en jachten’ schreef Jan Loeff dat in het tegenwoordige leven seriefabricage een van de gewoonste zaken is en dat de gebruiksvoorwerpen en toestellen waarmee wij in het dagelijks leven in aanraking komen, die massaproducten zijn. ‘Immers, wie zou er aan denken een fiets naar maat te laten maken en welke automobiel is niet van een serie? Het begrip ‘lopende band’’, aldus Loeff, ‘is algemeen geworden. Want dat enkelvoudige dingen door gieten, persen of langs andere weg in grote aantallen worden vervaardigd is een eenvoudige zaak’.

De auteur herinnerde zijn lezers er echter aan dat er bij de fabricage van auto’s een min of meer grote en constante vraag is, en de fabriek weet dat de wereld in staat is zoveel tienduizenden auto’s van een bepaald model af te nemen. ‘Maar met boten is het een heel ander verhaal. Over het algemeen is de vraag naar vaartuigen niet van dien aard, dat een met de automobiefabricage overeenkomstig systeem kan worden gevolgd’.<sup>571</sup>

Loeff maakte een vergelijking met de seriebouw van motorboten in de Verenigde Staten. Vooral na de Eerste Wereldoorlog kwamen er fabrieken tot bloei die grote series motorkruisers en open motortoeboten produceerden. De grote crisis van de jaren 30 richtte hier echter een ware slachting aan.

---

<sup>569</sup> *Ibid.*, 10.

<sup>570</sup> *Waterkampioen*, 23 januari 1962.

<sup>571</sup> Jan Loeff, *ibid.*, 115.

‘Maar ook in ons land ontstond, zij het op veel bescheidener schaal, een seriebouw van kleine kruisers, waarbij vooral de Kralingsche Jachtwerf van Fred. J. Kemper met zijn ‘Holland kruiser’ als voorbeeld mag worden genoemd.’ Loeff vulde dit aan met: ‘Langzamerhand heeft zich de bouw van motorkruisers in serie verder kunnen ontwikkelen en vele werven hebben nu hun standaardmodellen. Staal was en is nog daarbij, voor de romp het meest gebruikte materiaal.’

Terecht besloot Jan Loeff zijn inleiding op het overzicht van de Nederlandse seriebouw met het benadrukken van de grote rol die de buitenboordmotor heeft gespeeld. Als allemansvriend kan de buitenboordmotor op talloze boten en jachten dienst doen, waardoor hij in grote series door verschillende Amerikaanse fabrikanten kan worden gemaakt, wat de prijs drukt en de betrouwbaarheid vergroot. ‘Veel nieuwkomers binnen de watersport worden door het gemak van de buitenboordmotor aangestoken.’

Latten, Bruynzeelhechthout, gevormd plakhout en plastic waren de boot- en jachtbouwmaterialen van 1960 die zich voor seriebouw hadden bewezen. Na enige informatie over de productiewijze van het nieuwste materiaal (plastic), het ‘gewapende kunststof’, schreef Loeff: ‘Hoe langer hoe meer werven gaan zich op deze bouwwijze toeleggen en daarbij zijn er velen die door schade en schande wijs moeten worden.’

Hoe het ook zij, aldus Loeff, het staat vast dat plastic volledig afhankelijk is van seriebouw omdat er vooraf zoveel investering voor nodig is. ‘Aan de zuiverheid van de vorm en de afwerking van het oppervlak van de mal moeten de hoogste eisen worden gesteld. Ook voor de dekken, buikdenningen, kajuitopbouwen en zo meer moeten de nodige mallen worden gemaakt. Aan de omgeving, waarin gewerkt wordt, moeten bovendien bijzondere eisen worden gesteld, o.a. wat betreft de temperatuur.’ En hij sloot af met: ‘De hoge aanloopkosten zijn alleen verantwoord wanneer een bepaalde serie van dezelfde boten kan worden afgeleverd. De ontwikkeling van het vervaardigen van plastic boten heeft daardoor een grote invloed op de seriebouw. Verwacht mag worden, dat men hierdoor hoe langer hoe meer met standaardtypen, ook voor grotere jachten, vertrouwd zal raken.’<sup>572</sup>

Het Waterkampioen-overzicht van *seriejachten* en *serieboten* van rond 1960 was gebaseerd op de volgende categorieën: zeilkruisers, motorkruisers, open zeiljachten en open boten, runabouts (snelvarende Amerikaanse roeiboten), vletten en speedboats, roei- en bijboten en kano’s. Hierbij moet worden aangetekend dat er ook geïmporteerde seriegebouwde schepen tussen zitten, zoals de Amerikaanse runabout. Zodra we de lijst wat nader bekijken, zien we het volgende: de in serie gebouwde zeilkruisers (kajuitzeiljachten) varieerden van 6,5 tot 15 meter en de prijzen lagen tussen de 6000 en 300.000 gulden. 22 jachtwerven van zeiljachten, waaronder welbekende namen als Conyplex, Van de Stadt, Victoria en Anne Wever, voldeden aan het verzoek informatie te leveren. Het ging daarbij al met al om ruim zeventig jachten, waaronder typen die in diverse uitvoeringen en afmetingen konden worden geleverd.

---

<sup>572</sup> Ibid., 117.

In de categorie 'Standaard Motorkruisers' zaten twintig jachtbouwers die in serie produceerden. Men verkocht gezamenlijk ruim vijftig motorjachten met kajuit, eveneens in diverse afmetingen en uitvoeringen. Daaronder zaten nogal wat hechthouten motorboten met een aanhangmotor of ingebouwde benzinemotor. Ook in deze groep zaten bekende namen: G. de Vries Lentsch Jr., Akerboom's Scheeps- en Jachtbouw, Jachtwerf IJsselmeer van de Gebroeders Dolman en Jachtwerf C. van Lent en Zonen.

Dertien werven gaven op open zeilboten in serie te bouwen. Veruit de meerderheid bouwde nog in hout, een enkele al in polyester. Vandaag de dag klinken de namen van de boten nog steeds vertrouwd: de Valk, de Pampus, de Piraat, de zestienkwadraat, de Vaurien, de Flying Dutchman, de Vrijheid.

In de groep 'Runabouts, vletten en speedboats', waren vijftien open boten op de markt gebracht. Dominant waren de zogenaamde autoboten in hout of plastic. Snel varen, met een buitenboordmotor en wel of niet met waterskiërs, was het doel van het waterplezier.

De laatste categorie, 'Kleine roei- en bijbootjes en kano's', werd op tal van werven en in fabrieken gemaakt. Ook werven die grote jachten bouwden produceerden tussendoor houten of (vooral) plastic klein vaargrut. Opvallend detail is dat opblaasboten in het Waterkampioen-overzicht niet voorkomen. Daartegenover staat dat, grote jachten uitgezonderd, een deel van de jachten en boten naast compleet of technisch vaarklaar, ook als casco of als bouw pakket werden aangeboden. De fase van zelfbouw als wezenlijk onderdeel van de groei van het eigen-boot-bezit, dat zoals we hebben gezien vooral tijdens het interbellum populair werd, zette zich na 1945 dapper voort. Tot in de jaren 80 van de vorige eeuw bouwde menig liefhebber zijn eigen boot, bijna altijd op basis van een bestaand ontwerp en casco. Immers, hoe groter het schip, hoe kleiner de kans dat de amateur zich aan de zelfbouw van het casco (de romp, opbouw en dekken) waagde.

Het voorafgaande overzichtje van de Waterkampioen is intussen een halve eeuw oud. De watersportindustrie, en daarmee de jachtproductie, lijkt in bijna niets meer meer op die van toen. Tel daarbij op dat er in 1962 geen vorm van vaarbelasting bestond en jachten en boten als gevolg daarvan niet geregistreerd stonden en niet geïdentificeerd konden worden. We missen cijfers over de pleziervloot anno 1962, en als gevolg daarvan nuance. Gelukkig zijn er wel andere kernfactoren om de naoorlogse popularisering van de pleziervaart te begrijpen. Ik doel hiermee op de algemene welvaart, de bevolkingsgroei, de gezinsconsumptie van duurzame goederen, de veranderende gewoonten en levenshouding van mensen en dergelijke. Maar ook op de aanwas van watersportverenigingen en de sociale segmentatie die daarbij onvermijdelijk plaatsvond. Maar het zwaartepunt van de watersportwereld wordt toch wel gevormd door de pleziervloot zelf: de boten, de jachten, de schepen, in al hun afmetingen en hoedanigheden.

In de Waterkampioen van oktober 1959 (nr. 1030) stond het artikel 'Pionier, een kruiserjacht van plastic gebouwd'. 'Pionier'? De naam van een scheepje? Of een oordeel over de ontwerper-bouwer? Beide wellicht?

‘De bekende Zaanse jachtbouwer E.G. van de Stadt toont een groot vertrouwen in het nieuwe jachtbouw materiaal: met glasvezel versterkt polyesterhars, dat wij eenvoudigheidshalve plastic noemen. In ons verslag van de Flevo Race hebben we reeds de aandacht gevestigd op het zeiljachtje Pionier, dat toen voor het eerst uitkwam en dat direct succes oogstte.’

Eindredacteur Jan Loeff kondigde in dit artikel de Pionier aan als een van de eerste grotere plastic zeiljachten in Europa. Een jacht dat met een waterverplaatsing van 3½ ton niet uitgesproken licht is, maar wel uitstekende zeileigenschappen heeft, gemakkelijk door één man met zijn vrouw te hanteren is, met een uitermate comfortabele inrichting, die de toervaarder geheel zal voldoen. ‘De bedoeling is, dat zowel toer- als wedstrijdvaarder zich in dit schip thuis zullen voelen. De vorm van het onderwaterschip toont een familierelatie met de destijds zo succesvolle *Trial*, waarvoor verschillende series sleepproeven werden gedaan. Het balansroer, waarvan de uitstekende eigenschappen thans wel algemeen worden erkend, is ook voor deze boot gekozen.’

Loeff weet de loftrumpet nog even vast te houden. De Pionier heeft een waterlijn lengte van 24 voet en voldoet daarmee aan de minimumlengte die de Royal Ocean Racing Club toelaat en waardoor de boot aan de internationale North Sea Race kan deelnemen. De *rating* van de Pionier is zelfs gunstig (20.04 voet) en zij is daarmee een geduchte kanshebber. Ik volg de enthousiaste hoofdredacteur van de Waterkampioen nog even, zij het gecomprimeerd. De Pionier is van plastic, dus zijn de vormen rond of hol en uitermate praktisch wat betreft onderhoud. De opbouw is één geheel, dat als een deksel precies op de romp past en deze afsluit. Heel opvallend zijn de ruime kajuit en de grote ramen van oersterk perspex waardoor men binnen geen opgesloten gevoel krijgt. Ook de zelflozende kuip is van plastic, waarbij de zit en de rugleuning net zo geriefelijk als bij een stoel gevormd zijn. Onder de kuipvloer is een 10 pk Zweeds benzinemotortje opgesteld, van bijzonder kleine afmetingen, voldoende om het schip met 6 of 7 knopen op stil water of met slecht weer thuis te brengen. Dat de boot in een vierkleurensysteem wordt geleverd, met ingegoten antislip en ronde luiken, slaat alles. En de Pionier is ook nog leeg en kaal te koop, ideaal voor de doe-het-zelver. Tot zover de Waterkampioen uit 1959.

Geen jacht in de geschiedenis van de watersport karakteriseert zo voorbeeldig de ultieme popularisering ervan als de Pionier uit 1959. Sterker, geen jacht zette in feite de zeilerij zo op z'n kop als de Pionier. Dit was de verdienste van de pionier achter de Pionier: ontwerper en bouwer E.G. van de Stadt.

Met Ricus G. van de Stadt maakten we in een vorig hoofdstuk al kennis. Ik vertelde toen dat de geboren en getogen Zaanster met 25.000 gulden geleend geld tijdens de crisis in 1933 een werfje in Zaandam begon, onder de naam ‘E.G. van de Stadt Scheepswerf’, om zich als 23-jarige directeur toe te leggen op de bouw en verkoop van kano's, BM'ers, zestienkwadraten, sharpies, twaalfvoetsjollen en kleine kajuitjachtjes. Ook vermeldde ik dat hij als scholier een vuurrode zeilkano (de *Pijl*) met zijwaardjes voor zichzelf had ontworpen

en gebouwd, en niet na kon laten de tekeningen ervan voor een kwartje aan de leden van de snel groeiende plaatselijke kanoclub – die hij mede had opgericht – te verkopen.

Wie zich in het leven van Ricus van de Stadt verdiept, moet wel tot de conclusie komen dat hij binnen de ontwikkelingsgeschiedenis van het Nederlandse plezierzeilen en daarmee de watersport de juiste man op de juiste plaats was die op het goede moment de juiste dingen deed. Waarbij direct moet worden gezegd dat zijn echtgenote, E. van de Stadt-Schuddeboom, het zakelijke brein was, de spil van alle financiën binnen het uitdijende bedrijf, waardoor Ricus ongestoord zijn artistieke talenten op de tekentafel kon uitleven. Ik zal het succes van de Pionier en de andere factoren die bijdroegen aan de dominante positie die Van de Stadt binnen de watersportgeschiedenis inneemt, hieronder bondig schetsen en toelichten.<sup>573</sup>

### Serieproductie in polyester

Al in de Tweede Wereldoorlog werden in de Verenigde Staten boten van polyesterhars en glasvezel gebouwd. Kort erna begonnen Amerikaanse werven dit materiaal in de watersport te gebruiken. In 1951 bouwde de Zaanse jachtwerf Dubdam de eerste polyester bijboten. Twee jaar later begon ook Van de Stadt met polyester-experimenten. Op de HISWA-tentoonstelling van 1955 toonde hij een blauwe en rode Stern: glimmende wedstrijdzeilboten met rondingen, die veel bekijks hadden en spottend door het publiek ‘badkuipen’ werden genoemd. Bouwen in polyester was in Europa nauwelijks bekend. De leverancier van de hars en de harder leverde de receptuur en daar moest je het mee doen. Literatuur over polyesterverwerking was er niet en wie wel kennis had hield deze voor zichzelf. Men moest door schade en schande wijs worden en alles moest worden uitgetoet: het maken van een plug, vervolgens een mal, de keuze van weefsels, het impregneren zonder luchtbellen en het uitharden en het lossen uit de mallen.<sup>574</sup>

Er waren diverse redenen waarom Van de Stadt naast hechthout ook in polyester wilde gaan bouwen. Duurzaam hechthout lijmen was kostbaar en vroeg veel vakkennis, wat gelijkde rondspantrompen duur maakte. Voorts gaf verlijmen tijdens warme zomers problemen, en Amerikaanse importeurs klaagden hierover. De verwachting in de jaren 50 was dat de prijs van hars zou dalen en dat bovendien veel Europese botenbouwers spoedig op polyester zouden overstappen. Van de Stadt wachtte niet en startte de voorbereidingen voor de productie van een ruim 9 meter lang kajuitjacht. Onderdeel van die voorbereiding was een bezoek aan enkele Amerikaanse polyesterwerven. Maar de Zaankanter vond de jachten ginds te veel op houten boten lijken en ook weigerde hij een ontwerp van Philip Rodes voor de polyester *Swiftsure* te kiezen. Weer thuis achter de tekentafel ontwierp hij de Pionier. Een nieuw ontwerp, een model dat zoveel mogelijk rondingen had, zoals de geprononceerde welving in het kajuitdak boven de ingang in plaats van het ouderwetse schuifluik, en de

---

<sup>573</sup> Over Ricus van de Stadt is veel geschreven, vooral in uiteenlopende watersporttijdschriften. Het boek van Akkerman, Van Harpen en Briek, *E.G. van de Stadt, pionier in jachtontwerpen*, geeft een uitstekend overzicht van de betekenis die deze ontwerper-bouwer voor de watersport heeft gehad.

<sup>574</sup> *Ibid.*, 80.



ronde luiken op het voor- en achterdek. De Pionier moest helemaal het nieuwe materiaal uitstralen, zoals *tupperware* dat al eerder deed, en daarmee de nieuwe tijd.

Rottend hout en roestend ijzer waren de oeroude kwalen van de zee- en binnenvaart geweest. Toen kwamen plastic en polyester; ware wondermiddelen, want vrij van bederf en dus van onderhoud, en begiftigd met een schier oneindig leven. Althans dat beweerden de voorstanders in de jaren 60. Het was de tijd dat de kolenkachel met as en stof bij het oud vuil werd gezet in ruil voor aardgas, en de ramen groot werden opdat de zon ongehinderd naar binnen kon schijnen. Glad schoon plastic symboliseerde inderdaad de vooruitgang. Maar naast het nieuwe materiaal ging Van de Stadt niet minder ver met de toepassing van zijn exorbitante type onderwaterschip: de volledig gescheiden kiel-roer-configuratie. Waarbij het roer nota bene ook nog een balansroer ('Een uitvinding van de duivel!') was, dus geen scheg kende. Dit onderwaterschip vloekte fundamenteel met de jachtbouwtraditie: de lange kiel, knikspant of s-spant, als 'lichaamsdeel' van het onderwaterschip en met het roer eraan bevestigd. Deze configuratie was afkomstig van de tekentafel van de Noors-Schotse ontwerper Colin Archer. De bekende stoere loods- en reddingsboten langs de Noorse kust waren het toonbeeld van zeewaardigheid.

De Pionier werd een mijlpaal in de watersportgeschiedenis. Haar prijs was dankzij seriebouw relatief laag. Het eerste exemplaar ging in 1959 te water en liet met Van de Stadt persoonlijk aan het roer tijdens de Flevo Race op het IJsselmeer direct zien wat het waard was.

Zes jaar na de eerste Pionier liet ook zeezeiler Herman Jansen een Pionier bouwen, het 83<sup>e</sup> exemplaar, de *Sounion*. Tussen 1972 en 1976 zeilde hij ermee solo rond de wereld, de eerste Nederlander die dit lukte. Voor de *Sounion* waren er al andere Pioniers de Atlantische Oceaan overgestoken.<sup>575</sup>

### Revolutionaire ontwerpen en een wetenschappelijke aanpak

Metten is weten. Een cliché in de huidige tijd van computers met complete software waarmee driedimensionaal tot in detail een jacht kan worden ontworpen en vergeleken zonder dat er papier en potlood of een rekenmachine aan te pas komen. Maar de jachtontwerpers van de jaren 50 van de vorige eeuw zaten nog grotendeels zonder goed en vergelijkend cijfermateriaal, tekenden op basis van ervaring en gokten op een goede intuïtie. Daarom had een uitgebreide studie in 1942 van W.H. Rösing, hoofdingenieur bij de

---

<sup>575</sup> Herman Jansen schreef een boek over zijn zeilreis rond de wereld: *De horizon zeilde mee, dag na dag...* (1980). Het werd een bestseller, mede door de tekeningen van Gerard van Straaten. E.G. van de Stadt schreef het voorwoord. Hij vermeldde hierin dat tandarts Peereboom en zijn vrouw tweemaal over de Atlantische Oceaan naar West-Indië waren gezeild en dat in juli 1971 Nicolette Milnes-Walker met een Pionier als eerste vrouw nonstop van Engeland naar Amerika was overgestoken.

'In 1965 bouwde ik voor Herman Jansen een Pionier, mijn 83<sup>e</sup> schip van dit type. Uit eigen ervaring was mij gebleken dat dit type aan de eisen voor een solotocht rond de aardbol zou voldoen, ondanks de geringe lengte. Het jachtje was onkenterbaar, goed uitgebalanceerd, met een windvaanbesturing zeer koersbestendig, de constructie oversterk. De zeewaardigheid bij harde wind en hoge golven was bijzonder goed.'

scheepswerf Wilton Feyenoord, al gauw de aandacht van Van de Stadt getrokken. Het betrof een studie die steunde op Amerikaanse sleepproeven in een watertank met de grote J-Class jachten, zoals de *Ranger* van Harold W. Vanderbilt. Rösing deed zijn sleepproeven in het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation in Wageningen. Ook zijn doel was het doen van voorspellingen over de snelheid van zeiljachten. Van de Stadt zocht contact met Rösing, en de samenwerking die ontstond resulteerde in de ontwikkeling van het vinkielconcept en het balansroer. Feitelijk ook in de overtuiging dat zonder gedegen experimenteel-wetenschappelijk onderzoek het ontwerpen van jachten gedoemd zou zijn in de kinderschoenen te blijven staan. Zo had onderzoek binnen de vliegtuigindustrie uitgewezen dat een asymmetrische vleugel veel meer lift levert dan een symmetrisch profiel, of dat bij lage snelheden dikkere profielen noodzakelijk zijn voor voldoende lift. Zo raakten Van de Stadt en Rösing ervan overtuigd dat rompen met betrekkelijk kleine, aangezette kielen met een redelijk dik vleugelprofiel en een vrijhangend roerblad aanmerkelijk betere resultaten geven dan de klassieke s-spant romp.<sup>576</sup>

Na die eerste sleepproeven volgde in 1946 opnieuw een serie sleepproeven, dit keer met een model van de *Trial*, een vijfmeter jachtje dat kans maakte een Olympische klasse te worden. Vier jaar later testte Van de Stadt een schaalmodel van zijn bekende hechthouten knikspant *Zeevalk* in de sleeptank van de Technische Hogeschool Delft. Van de Stadt experimenteerde net zolang tot de korte kiel van dit zeegaande wedstrijdacht zowel een profiel als een trintab had en het roerblad de vorm van een spade. De *Zeevalk*, waarmee Cees Bruynzeel aan zeeraces meedeed, was een absolute sensatie. Naast het feit dat de spartaanse knikspant geen motor had maar wel een balansroer zonder scheg en een gewantrouwd type kiel, kort en aangebouwd, woog de 12½ meter lange *Zeevalk* ongewoon weinig, ruim 5 ton. Deze kenmerken samen maakten van de *Zeevalk* de eerste planerende zeeracer ter wereld.<sup>577</sup>

Dat de ontwikkeling van het jachtontwerpen zich niet beperkte tot het genoemde tweetal van de jaren 40 en 50 zal geen verbazing wekken. De economisch 'gouden jaren' van na 1960 in Nederland veroorzaakten een ware stormloop op de botenhandel. Polyester bleef een betrekkelijk goedkoop bouw materiaal, won overduidelijk het pleit bij de discussie tussen hout-, staal- en kunststofadepten, en ook voor doe-het-zelvers bleef er voldoende keus. Jelle Gerritsma, hoogleraar te Delft, slaagde erin een werkgroep van jachtontwerpers te vormen voor voortgaand wetenschappelijk onderzoek.

Maar concluderend mag worden gezegd dat dankzij hun proefondervindelijke en theoretische onderbouwing Van de Stadt en Rösing de basis voor het moderne zeiljacht legden, ook mondiaal gezien.<sup>578</sup>

---

<sup>576</sup> *Ibid.*, 32-34.

<sup>577</sup> *Ibid.*, 42.

<sup>578</sup> In 1966 werd op initiatief van prof. ir. Jelle Gerritsma de Werkgroep Speurwerk aan Jachten opgericht. Deze werkgroep stelde zich ten doel het onderzoek met gebruikmaking van de sleeptank van de Technische Universiteit Delft te coördineren. Leden van deze werkgroep waren naast Van de Stadt

Getalenteerde medewerkers als professioneel team

Dick Zaal, sinds 1980 zelfstandig jachtontwerper te Hoorn, was tussen 1956 en 1971 als werknemer in dienst bij Ricus van de Stadt. Aanvankelijk als scheepstimmerman, vanaf 1960 als tekenaar/ontwerper op de tekenkamer. Tijdens een vraaggesprek met de heer Zaal in het kader van 'gesprekken met experts'<sup>579</sup> verzocht ik hem een paar herinneringen aan zijn toenmalige baas op te halen. Het eerste wat Zaal noemde was de drang van Van de Stadt naar innovatie. Het tweede punt was de neiging 'de dingen naar zich toe te trekken'. Dus ook vindingen en verbeteringen aan jachten die niet van Van de Stadt zelf waren, zoals een reefsysteem van een vriend, werden door hem 'ingelijfd'. Collega Klaas Kramer had hier nogal eens bonje over met zijn baas. Zo zijn er door de jaren heen ook werknemers vertrokken en voor zichzelf begonnen, mede om uit de schaduw van Van de Stadt te komen. Voorbeelden hiervan zijn Klaas Kramer en Willem Akkerman, die de Waarschipwerf in de provincie Groningen oprichtten.

Zaal vertelde dat Van de Stadt zelden of nooit achter de tekentafel zat. Integendeel, hij was de man van de ideeën, van de grote lijnen. Zijn medewerkers moesten die op papier zien te concretiseren, het zogenaamde 'brood-tekenwerk'. Zeezeiler en houtfabrikant Cees Bruynzeel hield van het lef en de artistieke van Van de Stadt. Anders had hij ook nooit met zijn destijds nogal futuristische jachten aan zeeraces durven deelnemen. Grootgrutter Simon de Wit, zwager van Van de Stadt, was een veel onzekerder man. Hij liet een schets maken van een nieuw jacht (de stalen *Tulla*), liep er vervolgens zeilvrienden mee af om hun commentaar te inventariseren en stapte daarna weer naar Van de Stadt. 'Trouwens', aldus Dick Zaal, 'Van de Stadt was ook heel goed in het oplossen van moeilijke constructies'.

De tekenproductie van jachten met het stempel Van de Stadt erop was fenomenaal. Te veel voor één mens, zelfs al zou deze over meer dan één leven beschikken. Vanaf 1960 speelde de tekenkamer binnen het snel groeiende bedrijf een steeds grotere rol en raakte de naam Van de Stadt internationaal bekend. Die naamsbekendheid kreeg een keerzijde. Het stak een aantal tekenaars in dienst van Van de Stadt dat ieder ontwerp, hoe gering de bijdrage van de hand van de baas ook was geweest, het stempel Van de Stadt kreeg. Ook Dick Zaal vertrok mede om die reden. Een gemis voor het bedrijf, omdat Zaal creatief was, buiten de gangbare paden durfde te tekenen en er veel uit zijn handen kwam.<sup>580</sup>

Zo vertrok ook Koos de Ridder, eerst naar Jachtwerf Huisman in Vollenhove, later begon hij als zelfstandig jachtarchitect. Jaap Meijer, Cees van Tongeren, Hans Körner en Han de Bruin waren eveneens inventieve jonge jachtontwerpers die hun leerschool bij Van de Stadt hadden, en zowel ondanks als dankzij die internationaal fameuze naam konden uitgroeien tot professionals van naam. Niet verwonderlijk dat Nederland als jachtontwerpland en jachtbouwland mondiaal bij de top hoort.

---

bekende ontwerpers als: Dick Koopmans, Frans Maas, Willem de Vries Lentsch Jr., W. Draijer en G.W. baron van Höevell.

<sup>579</sup> Zie de lijst met data, namen en functies van alle experts als bijlage achterin.

<sup>580</sup> Akkerman, et al., *E.G. van de Stadt, pionier in jachtontwerpen*, 15.

In 1972 werd het ontwerpbureau (Van de Stadt Design) onafhankelijk van de werf waar de schepen werden gebouwd. Van de Stadt zelf, intussen de 60 jaar gepasseerd, deed toen een eerste stap terug.<sup>581</sup> Ontwerpen en bouwen waren al een tijd gescheiden specialismen; het was een niet te stuiten ontwikkeling. Voor de bouw van megajachten worden vandaag de dag tientallen specialisten opgetrommeld, of het nu gaat om de juiste vorm en constructie van de kiel of om de kleur van de plafondverlichting.

Succes en faam binnen internationale zeeraces

In vergelijking met Britten en Fransen zijn Nederlanders laatbloeiërs als het om zeezeilen gaat. Dat is niet zo verwonderlijk; ons halve land is een polder, rijkelijk voorzien van rivieren, plassen, meren en vaarten en bovendien tot 1932 gezegend met een beschutte binnensee. Dit in tegenstelling tot de Noordzeekust: ruw en winderig, een lange strook lage wal zonder natuurlijke havens. Zeker, halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw zeilden er kotterjachten uit Rotterdam of Amsterdam met de driekleur op de Noordzee rond en soms streden ze tegen elkaar. Zoals we eerder zagen, bezat prins Hendrik een dergelijk tot pleziervaartuig omgebouwd dienstvaartuig en bestond er korte tijd zelfs een kotterclub.

Eind januari 1946 werd de Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers (N.V.v.K.) opgericht en begon de vaderlandse watersport voor wat betreft 'zout water' aan een inhaalrace. De N.V.v.K. vulde een niche in de gangbare watersport omdat het dit keer om zeezeilen ging en niet om watersport in het algemeen. Natuurlijk waren er al eerder toerzeilers die zich met kleine boten buiten de Zuiderzee waagden en de Noordzee opgingen, maar hun aantal was gering. Zo maakte A. J. Conijn, de latere voorzitter van de N.V.v.K., tijdens de jaren 30 in zijn scheepje van 7 meter al tochten naar de Franse kust en naar de Oostzee. Uit dat groepje toervaarders op zee ontstond dan ook 'de Kustzeilers', een vereniging die zich tot doel stelde het zeemanschap van de toerzeilers te bevorderen.

Cees Bruynzeel was wedstrijdzeiler. Hij was gefascineerd door snelheid, had als industrieel financiële armslag en wist technisch inzicht uitstekend te combineren met een zucht naar innovatie. En stond toerzeilen op zee kort na de Tweede Wereldoorlog nog altijd in de kinderschoenen van de eerste doe-het-zelf-wereldomzeilingen van Joshua Slocum, Captain Voss en Alain Gerbault, het wedstrijdzeilen op zee professionaliseerde al vanaf 1880. Het was begonnen met een race rondom het eiland Wight in 1851 die gewonnen werd door het Amerikaanse schoenerjacht *America*. Deze gebeurtenis had, zoals we reeds zagen, de eerste stroom rijkaards met spectaculaire racejachten voortgebracht met in het kielzog een aantal fameuze jachtontwerpers.<sup>582</sup>

---

<sup>581</sup> Op de werf werden tussen 1933 en 1973 4380 jachten gebouwd, waarvan een groot aantal over de wereld werd geëxporteerd. In 1972 bedroeg de bootproductie, verspreid over 48 werven en 15 landen, ruim 1700 Van de Stadt-ontwerpen, verdeeld over 64 verschillende typen. Spits, *Nederlandse jachten 1875-1975*, 117.

<sup>582</sup> Tot op de dag van vandaag behoort de strijd om de America's Cup tot de meest prestigieuze internationale zeilwedstrijden. D. Kemp, G. Watson, W. Fife, C. Pain, C. Nicholson, N. Herreshoff, C. Crane, J. Alden en E. Burgess; Engelsen en Amerikanen vormen de jachtarchitecten van het eerste uur.

De eerste Bermuda Race vond in 1906 plaats, de eerste Fastnet Race in 1925. Eind jaren 30 bleek Bruynzeel met zijn lichte *Zeearend* zeer succesvol in beide zeewedstrijden.

Maar voor de onrustige Bruynzeel zeilde geen enkel schip hard genoeg; Van de Stadt had een ideale klant aan hem. In 1956 ging de extreme *Zeeslang* te water, 9 meter lang, 2 meter breed, de kajuitopbouw van groen perspex, bevestigd op zeewaterbestendig aluminium, met een totaalgewicht van 1800 kilo. De Waterkampioen omschreef de *Zeeslang* als 'een van de merkwaardigste jachten die in ons land werden gebouwd', en illustrator Robbert Das typeerde de knikspant van hechthout als 'een boot die niet meer woog dan de bijboot plus de zeilen van zijn tegenstander met gelijke meting'. Van de Stadt zelf heeft voor de *Zeeslang* altijd een zwak gehad. 'Een boot met een gewaagde, maar goed uitgekende constructie. Een boot die ik niet had kunnen ontwerpen als ik geen ervaring had gehad met het bouwen van kano's'.<sup>583</sup>

De *Zeeslang* planeerde al bij windkracht 5 en kon met een helmstokconstructie binnenzittend gestuurd worden. In eigen land was er voor het extreme ontwerp overigens weinig enthousiasme, in tegenstelling tot Engeland, de Verenigde Staten en Zuid-Afrika. Bij het zeilen onder de Britse RORC-formule of onder de Amerikaanse Cruising Club-formule was een gunstige wedstrijdmaat van een boot een voorwaarde om te kunnen winnen. Zoals al gezegd brachten de afmetingen van de polyester Pion een goede *rating* mee voor de kleinste zeegaande klasse. Maar bij Cees Bruynzeel, geïnteresseerd als hij was in 'echt winnen', ging het eigenlijk alleen om de eerste plaats, om wie het eerst de finish passeert. Voor hem deed de *finish line* ertoe, *the line honours*, niet de berekening achteraf. Met de bouw van de *Stormvogel*, een planerende Maxi van 70 voet lang (bijna 23 meter) vierde Bruynzeel zijn zestigste verjaardag.

De bouw van de *Stormvogel* begin jaren 60 was het project van Bruynzeel en Van de Stadt waar de jachtbouw uit de hele wereld met grote interesse naar keek. Het voor die tijd enorme jacht werd in de Bruynzeelfabriek in Stellenbosch gebouwd, ruim 35 kilometer landinwaarts vanaf Kaapstad. Het werd gemaakt van plakhout, de lagen mahoniefineer diagonaal en verlijmd over elkaar aangebracht en daardoor rondspant. Tekende Van de Stadt het lijnenplan, inclusief de kenmerkende vinkiel-balansroer-configuratie, fameuze ontwerpers als Laurent Giles en John Illingworth coördineerden de bouw en zetten de tuigage op papier. *Stormvogel* werd vanzelfsprekend een *light displacement racer*, die er niet voor terugschrok met ruime wind te planeren. Een decennium lang nam *Stormvogel* deel aan vrijwel alle grote wedstrijden op de aardbol. Bruynzeel werd bekend als de vliegende Hollander die bij voorkeur persoonlijke duels met Amerikaanse *maximum raters* uitvocht. De *Stormvogel* heeft overigens slechts een enkele keer Noordwest-Europa bezocht. Daarom zijn de prestaties van dit fameuze schip amper tot Nederland doorgedrongen. De manier waarop Bruynzeel zijn jacht gebruikte, illustreerde toen al de overgangsfase waarin het professionele oceaانracen zich bevond. *Stormvogel* werd bemand door liefhebbers die graag ervaring wilden opdoen met zeezeilen. Wie werd toegelaten betaalde een Engelse

---

<sup>583</sup> Akkerman, et al., *E.G. van de Stadt, pionier in jachtontwerpen*, 58.

pond per dag. Op deze wijze kon het schip naar iedere wedstrijd waar dan ook worden gevaren. Eigenaar Bruynzeel kwam dan met enkele professionele zeilers aan boord, nam aan de race deel en stapte weer af. *Stormvogel* met zijn vaste schipper en nieuwe opstappers (voor een pond) zette vervolgens koers richting een volgend racefeestijn. Vandaag de dag is de racerij volledig geprofessionaliseerd. Iedere man of vrouw aan boord heeft een uitmuntende staat van zeildienst, vervult een specifieke functie aan boord en krijgt daarvoor een salaris.

#### Slimme ontwerpen voor de amateurbouwer

Ricus van de Stadt heeft zijn verleden als zelfbouwer van een zeilkano nooit verloochend. In tegenstelling tot andere internationaal bekend geworden ontwerpers die hun naam niet aan amateurbouw wensten te verbinden, bleef Van de Stadt dat wel doen, zelfs met overtuiging. Hij kende immers de vreugde (en het verdriet) van het zelf bouwen, van het bezit van een schip met een eigen geur en, heel belangrijk, met een flink prijsvoordeel in vergelijking met een nieuw werfgebouwd jacht.

Na de verkoop van zijn jachtwerf aan Dehler Yachtbau in 1973 en de opsplitsing van de ontwerpafdeling in Van de Stadt Jachtontwerpers (waaraan Ricus zelf verbonden bleef) en E.G. van de Stadt & Partners (Van Tongeren, Buis, Galjaard en Körner), bleven beide bedrijven naast *one-offs* en seriebouw ook ontwerpen maken voor de specifieke amateurbouwer. Daarbij waren diverse uitvoeringen mogelijk: niet alleen in traditioneel hechthout, maar ook in rondspant hout-epoxy, *glass fibre wood core*, staal, aluminium of composiet. Toen begin jaren 80 de eerste computergesneden bouwpakketten van Van de Stadt Design (de latere fusie) op de markt kwamen, bleek de doe-het-zelver allerm minst vergeten. Tot in het nieuwe millennium bleef het ontwerp bureau met uitgedokterde zelfbouwontwerpen komen.<sup>584</sup>

Het aanzicht van het zeiljacht veranderde tussen 1959 en 1975 definitief en dramatisch. Ricus van de Stadt was de aanstichter van die verandering en tegelijkertijd getuige. De Pionier was van *kunststof* en afkomstig uit een mal. Het onderwaterschip was ongewoon plat, de kiel kort en smal, het roer doorgestoken en los van de kiel. Van een zeeg was nauwelijks nog iets over. Wat nog aan het verleden deed denken was de positieve spiegel. Maar zeven jaar na de Pionier verscheen het polyester seriejachtje Spirit 24 op de markt. Deze had een negatieve spiegel, bedoeld om de waterlijn te verlengen en daarmee sneller te varen, iets wat al toegepast werd in de wedstrijdzeilerij.

---

<sup>584</sup> Met de goedkope *multiknik quick assembly methode*, waarbij tot op de millimeter computergesneden stroken staal of aluminium gang voor gang rechtstandig aan elkaar worden gehecht en afgelast, bouwden Ingrid Adriaans en haar echtgenoot begin jaren 90 een voortreffelijk zeilend stalen jachtje en voeren ermee in vijf jaar rond de wereld. *Moonlight Shadow* is een Van de Stadt-34 voet. Anno 2012 is het animo binnen de zeilwereld voor zowel zelfbouw als staalbouw gering. Een van de redenen is dat sommige merken kant en klare polyester seriejachten goedkoper zijn dan welke zelfbouw ook. Voorts weet staal alleen nog toerzeilers te trekken die plannen hebben de barre uithoeken van de aardbol te bezoeken.

Met de komst van de Pionier verschoof het zwaartepunt van de zeilboot van het schone naar het functionele, van het vertrouwde klassieke concept naar het strakke moderne ontwerp, van de zo vertrouwde sierlijke zeeg van de oogstrelende klassieke s-spant naar het snelle en hoger aan de wind zeilen, waarvoor eigenschappen als *light-displacement* en een gering nat onderwaterschip noodzakelijk zijn.

Vond men de Pionier in de jaren 60 ook 'mooi'? En in de jaren die volgden? Algemeener gesteld: vindt men het moderne zeiljacht vandaag de dag 'mooi'? De vraag naar schoonheid is een oude vraag binnen de wereld van de watersport, maar ze werd als oneigenlijk beschouwd zodra ze op de Pionier werd toegepast. Nee, natuurlijk was de Pionier niet mooi. Ze was 'functioneel', 'revolutionair', 'heel anders', want de vorm diende uitgesproken het doel: een betaalbare en praktische boot die voortreffelijk zeilde. De esthetische vraag die in 1959 over de sobere plastic Pionier werd gesteld, dreef direct een wig tussen 'functionalisten' en 'traditionelen' en zou de gemoederen een aantal decennia bezighouden. Niet verwonderlijk natuurlijk. Denk aan de foto's van de statige klassieke jachten op de Solent bij Wight en van de exorbitante klassieke J-Class schepen langs de Amerikaanse oostkust. Denk ook aan het vertrouwde Friese erfgoed met zijzwaarden zoals skûtsjes, boeiers en tjotters. En zet hier dan de plastic, uitgekledde serieboot Pionier tegenover, die grondig vloekt met het collectieve gevoel van nautische schoonheid en de klassieke waarde van de glorie van zeilen. Een glorie die nauw samenhangt met individuele rijkdom, overdadige weelde en uniciteit, terwijl 'ordinair plastic' als product voor een breed publiek nauw samenhangt met collectieve welvaart. Daarover gaat de volgende paragraaf.

### **11c. De 'Gouden kwarteeuw' (1952-1977)**

De geleide economie waarvoor de overheid na 1945 koos en waarbij industrieën werden ondersteund, de lonen en prijzen navenant beheerst en progressieve belastingen werden gecombineerd met de invoering van een stelsel van sociale zekerheid, wierp onmiskenbaar haar vruchten af. In 1952 bereikte de arbeidsproductiviteit weer het vooroorlogse peil, eindigde de fase van wederopbouw en herstel en begon er een periode van ongekende economische groei. Deze groei is herhaaldelijk als 'economisch wonder' aangeduid: een expansie die duurde tot 1973 en zich kenmerkte door een spectaculaire toename en spreiding van de welvaart. Een opvallend kenmerk hierbij was dat, al hoorde Nederland in Europa tot de landen met de hoogste bevolkingsgroei, er bijna volledige werkgelegenheid ontstond. In 1949 telde het land 9,5 miljoen inwoners, in 1970 waren dat er 13 miljoen. Het spook van de overbevolking veroorzaakte toen al, zo bleek uit een NIPO-enquête, een naderend schrikbeeld van werkloosheid, te hoge bevolkingsdichtheid, gebrek aan voedsel, en woningnood.

De verhoging van de welvaart manifesteerde zich in de verdrievoudiging van het reëel nationaal inkomen en een verdubbeling van het inkomen per hoofd van de bevolking. Dat die snelle en uitbundige economische groei vervolgens voor belangrijke socio-culturele verschuivingen in de Nederlandse samenleving zorgde, kon niet uitblijven. Zo kon de moderne verzorgingsstaat met zijn sociale grondrechten worden gefinancierd. Ook had,

zoals gezegd, iedereen werk; men zag jaarlijks zijn inkomen met een aantal procenten toenemen en diens gevolge veranderden de consumptiepatronen. Ook de samenstelling van de beroepsbevolking veranderde; het fenomeen 'tweeverdieners' ontstond. Maar niet minder werden de fundamenten van de 'modernisering van Nederland' gelegd door een drastische toename van de fysieke, sociale en culturele mobiliteit.<sup>585</sup> Hiervoor waren de brommer, later de auto en het vliegtuig verantwoordelijk. De toenemende mogelijkheden voor de lagere klasse om de maatschappelijke ladder te bestijgen dankzij hoger onderwijs slechtten de sociale en culturele segmentatie.

Halverwege de jaren 60 kantelde het maatschappelijke optimisme. De schaduwkanten van de ongebreidelde groei en consumptie werden meer en meer voor het voetlicht gebracht. *The Affluent Society* (1958) van de econoom Galbraith zette de toon dankzij een analyse van de nadelige effecten (zoals de schade aan het milieu) van te snelle bevolkingsgroei en ongebreidelde productie en consumptie. In 1972 verscheen het rapport van de Club van Rome. Vooral in Nederland kreeg dit rapport, als goedkope paperback, ongekend veel weerklank in de vorm van talloze symposia, vertalingen, studiegroepen, actiegroepen en de eerste wetgeving. Twee jaar na de publicatie van het rapport telde ons land meer dan vierhonderd actiegroepen. Een grote paradox van de moderne tijd was zichtbaar geworden: ongelimiteerde productiegroei en consumptie brengen ernstige schade met zich mee. Terwijl mensen een hoger inkomen willen en toenemend willen genieten, uit zich dit in sterk vervuilend gedrag zoals autorijden en naar vakantiebestemmingen vliegen.

De periode van 1950 tot 1973 kan, economisch gesproken, als een betrekkelijk homogene periode worden beschouwd, omdat die als gevolg van de succesformule van technische ontwikkelingen en verhoging van de arbeidsproductiviteit de grondslag legde voor een snelle stijging van de materiële welvaart. Het gevolg was modernisering, een proces dat zich in diverse gedaanten manifesteerde. Schuyt en Taverne bespreken in hun *1950, Welvaart in zwart-wit* (2000) drie hypothesen die inzicht geven in het genoemde proces.

Allereerst onstond er in de jaren 50 een typische besluitvormingselite die door deskundigheid, professionaliteit en wetenschappelijke kennis over zeer uiteenlopende zaken als macro-economisch beleid, dijken op Deltahoogte, een basisplan voor de havens van Rotterdam, de uitbreiding van het rijkswegennet, concreet consensus wist te bereiken. Ook de watersport kreeg in deze periode voor het eerst nadrukkelijk aandacht en bemoeienis van de overheid. In 1950 verscheen een advies van de Commissie Vaarwegen Noorden des Lands om zoveel mogelijk waterwegen voor de pleziervaart open te houden. Zes jaar later gevolgd door de nota Recreatievaart te water van de Rijksdienst voor het Nationale Plan.

De mathematisering van de samenleving kreeg vorm in berekeningen en getalsmatige definities van steeds meer terreinen van het dagelijkse leven: consumptie, recreatie, (auto)mobiliteit, onderwijs en wonen et cetera. Groot voordeel van de cijfers was dat de christelijke en humanistische weerstand tegen de culturele vervlakking, vertechnisering en opkomende massacultuur, voor een deel geneutraliseerd kon worden.

---

<sup>585</sup> Schuyt en Taverne, *Welvaart in zwart-wit*, 42.



De tweede hypothese om de modernisering te analyseren is die van de 'verruiming van het gezichtsveld'. Centraal hierbij staat het idee van 'ontknoping', een proces dat in de jaren 50 ontstond, waarbij de mens zijn individuele zelfontplooiing steeds minder ondergeschikt maakte aan collectieve normen en waarden, en dankzij (Amerikaanse) technieken van productie en reclame, massaconsumptieartikelen zoals de auto, televisie, vliegtuig, tent, caravan of boot, leerde te omarmen, wat een ongekeerde impuls gaf aan de fysieke, sociale en culturele mobiliteit van de Nederlander. Daarom kun je stellen dat halverwege de jaren 50 niet enkel het consumeren maar vooral de consument werd 'uitgevonden'. De gevolgen voor zowel het publieke domein als voor de intieme sfeer in het decennium erna waren ongekeerd: antibiotica en de pil; auto, scooter en bromfiets; koelkast, televisie, wasmachine; elektrische schrijfmachine en kopieermachine; polyester zeil- en motorjachten, tweecomponentenverf-systemen voor staal, goedkope en betrouwbare buitenboordmotoren, trailbare boten, waterskiën, turbodiesel, *Z-drive* diesels, dacron zeilen. De consument raakte bij dit alles vertrouwd met zijn nieuwe rol. Hij vulde enquêtes in met vragen over zijn voorkeuren, gaf zijn mening over allerhande producten, leerde reclames wel of niet te waarderen en wist zijn weerstand tegen overconsumptie te verwoorden. Vanzelfsprekend werd ook de watersporter consument. Of andersom, de consument watersporter. Een dagje uit naar de HISWA-tentoonstelling in Amsterdam of naar de Recreana in Leeuwarden, werd thuis stevast gevolgd met het bestuderen van de *plastic zak* vol folders en brochures en het uitbreiden van de vaardroom.

Een derde hypothese is dat de afleesbaarheid van de moderniteit in de jaren 60 zichtbaarder werd door de toenemende sociaal-geografische verschillen binnen het kleine Nederland. De systematische uitbouw van het rijkswegennet zorgde niet alleen voor een effectieve aansluiting op de bestaande Europese infrastructuur, zij liet vooral de grote verschillen zien binnen de eigen grenzen. Verschillen tussen technisch geavanceerde regio's zoals de Randstad en sommige delen van Brabant enerzijds en achtergebleven verarmde 'enclaves' in Zeeland en de noordelijke provincies anderzijds.<sup>586</sup> Die verschillen tussen het 'achterlijke' platteland en de 'ontwikkelde' Randstad waren overigens van korte duur. Sinds internet zijn entree maakte, gevolgd door andere sociale media, is Nederland sterk 'gekrompen' en de kenniskloof tussen stad en dorp vervaagd.

In zijn proefschrift uit 1986 analyseert Jan van Ours de ontwikkelingen in de consumptieve vraag in Nederland tussen 1951-1980, een periode van voortdurende economische groei die volgens de auteur uniek is in de moderne Nederlandse geschiedenis. Van Ours beperkt zich in zijn studie van de spectaculaire economische groei bewust niet tot de gangbare determinanten 'inkomen' en 'prijzen', maar voegde twee andere determinanten van de ontwikkelingen in de consumptieve vraag toe: technische ontwikkeling en veranderingen in de leefgewoonten van de consumenten. De technische ontwikkeling heeft ertoe bijgedragen dat er in hoog tempo nieuwe goederen en diensten op de markt zijn gebracht die min of meer vanzelfsprekend in het algemene consumptiepatroon zijn opgenomen. De technische ontwikkeling heeft eveneens sterke relatieve prijsdalingen mogelijk gemaakt van vooral

---

<sup>586</sup> Ibid., 54-56.

duurzame consumptiegoederen. Veranderende leefgewoonten werken innoverend langs de vraagzijde en worden op hun beurt door de veranderingen in de consumptieve vraag beïnvloed.<sup>587</sup> Anders gezegd: nieuwe (serie)producten veroorzaken prijsdalingen als gevolg van goedkoper produceren, het ontstaan van een tweedehandsmarkt en nieuwe vragen. Die nieuwe vraag en een veranderend consumptiepatroon doen leefgewoonten veranderen waaruit aanvullende vraag ontstaat. De additionele basisdeterminanten ‘technische ontwikkelingen’ en ‘leefgewoonten’ laten de dynamiek in de ontwikkelingen binnen de consumptieve vraag zien. Ze zijn daarmee kwantitatief niet goed van elkaar te onderscheiden en hun gecombineerde effect wordt daarom wel ‘diffusie-effect’ genoemd, niet anders dan dat bij vermenging van twee ongelijksoortige gassen er een nieuw homogeen gas ontstaat. Niet enkel de kwantiteit neemt hierbij toe, ook de kwaliteit wijzigt. Een kwaliteitsverandering die niet te begrijpen valt wanneer er enkel over inkomen en prijzen wordt gesproken.<sup>588</sup>

Eind jaren 50 geloofde Van de Stadt dat polyester het populaire botenbouwmateriaal van de nabije toekomst zou zijn en voorts dat het bouwen van jachten in polyester goedkoper kon dan in staal of hechthout. De eerste Pionier (1959) verbeeldde inderdaad een indrukwekkend staaltje ‘moderniteit’, zozeer dat polyester hét gesprek ging worden bij pleziervaarders. Het kunststof jacht bleek dan wel moeilijk verslaanbaar en de moderne luxe en comfort aan boord voelden geheel nieuw, het zeilen in zo’n ‘kunststof badkuip’, nog wel op zee, werd spoedig door de traditionele zeiler in de ban gedaan, gewend als deze was aan de vertrouwde materialen; ‘er is niets zo mooi als hout’ of ‘er is niets zo staal als staal’. De Pionier zelf kwam er in vergelijking met de latere generaties polyester jachten nog goed af. Dat kwam omdat de consument van kajuitzeiljachten door de jaren steeds meer woonruimte en comfort op het water wenste.<sup>589</sup>

De Pionier is een historisch voorbeeld van productinnovatie, een concrete vormgeving aan kunststof en het begin van een nieuwe technische fase binnen de jachtbouw: seriegebouwde polyester jachten in allerhande ontwerpen, maten en uitvoeringen. Met daarbij een tweedehandsmarkt van relatief goedkope ‘ouderwetse’ ijzeren, stalen, eiken- en mahoniehouten, en hechthouten jachten, rond- en platbodems en kieljachten. Dit bracht

---

<sup>587</sup> Van Ours, *Gezinsconsumptie in Nederland, 1951-1980*, Inleiding 1-5.

<sup>588</sup> Het is merkwaardig dat Van Ours in zijn proefschrift nergens over de ‘gasbel’ bij Slochteren schrijft. Op woensdagochtend 22 juli 1959 stuitte de NAM na twee maanden boren op gas en veranderde de rijkdom van Nederland ingrijpend. Na herhaalde ramingen schatte men dat er onder Nederland 2700 miljard kubieke meter aardgas zat, de grootste aaneengesloten voorraad gas ter wereld. In 1973, tijdens de oliecrisis, toen de prijs van olie verviervoudigde, steeg de prijs van gas navenant: een *blessing in disguise*. In 2009, dus na een halve eeuw gaswinning en -verkoop, had de staat 211 miljard euro aan het gas verdiend. Zie ‘Encyclopedie van Nederland’, deel 56, *De Volkskrant*, 11 juni 2011.

<sup>589</sup> Hans Vandersmissen, een unieke figuur in de wereld van het pleziervaren, en zelf jaren achtereen eigenaar en schipper van de (polyester) tweemaster *Pride of the Fleet* (een Drascome longboat), leverde vanaf de jaren 70 onvermoeibaar strijd tegen het almaar uitdijende zeilende plastic dat hij afdeed als ‘polyester comfort containers’. Hans overleed in 2009.

een nieuwe generatie kopers met zich mee: de koper met een kleine beurs die niet uit een 'watersportnest' kwam, geen vaarloopbaan had, maar als recreant het varen graag wilde proberen. Watersport als een voormalige 'sport van stand' hoefde immers niet meer salonfähig te zijn.

Voor de motorboot gold deze technische vernieuwing in mindere mate omdat Nederland tot op de dag van vandaag een watersportland is waar kajuitmotorboten in royale meerderheid van staal worden gebouwd.

Het aantal plezierboten verveelvoudigde gedurende de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw. De leefgewoonten evolueerden mee; werden in de jaren 50 de meeste vrije dagen en vakanties traditoneel bij familie doorgebracht, na 1960 was dit niet meer zo. De doe-het-zelf-vakantie deed zijn intrede. Duurzame consumptiegoederen als de tent, de caravan en de boot, werden toenemend de reis- en verblijfsmiddelen; eigenzinnige middelen, tekenen dat de leefwijze meer individualistische trekken kreeg, maar ook dat de consumptie veeleisender werd. Een dag met een open zeilboot op pad is immers iets anders dan een week met diezelfde boot op vakantie.

Van Ours noemt in zijn studie de karakteristieke ontwikkelingen in de consumptieve vraag 'basisbewegingen'.<sup>590</sup> Hij onderscheidt er negen: mobiliteit, recreatie, wooncomfort, huishoudelijke productiemiddelen, persoonlijke ontwikkeling, zorg voor eigen welzijn, genotsmiddelen, kledgewoonten en voedingspatronen. Voor mijn studie zijn vooral de bewegingen mobiliteit en recreatie van belang.

Tussen 1950 en 1980 nam de mobiliteit van de bevolking aanzienlijk toe. Legde de gemiddelde Nederlander in 1950 jaarlijks ongeveer 1900 km af, dertig jaar later was dat 8600 km (exclusief de fiets). De afstand per openbaar vervoer bleef hierbij vrijwel stabiel, evenals het vervoer per motor- en bromfiets. De toename van mobiliteit kan daardoor worden toegeschreven aan de auto. Twee ontwikkelingen zijn hierbij van belang: de groei van het autopark en de toename van het autogebruik. Tot aan de Tweede Wereldoorlog bleef de zogenaamde bezitspenetratie van de auto relatief klein. Als 'speeltuig voor de rijken' eind 19<sup>e</sup> eeuw geïntroduceerd, groeide de auto uit tot een zakelijk vervoermiddel in het interbellum. In 1930 waren er 68.000 auto's in ons land, negen jaar later bijna 100.000.<sup>591</sup>

De massamotorisering kwam in de jaren 60 en 70 goed op gang; het autobezit groeide spectaculair, gemiddeld met 200.000 auto's per jaar. In twee decennia vernegenvoudigde bijna het aantal auto's op de Nederlandse wegen tot ruim 4,5 miljoen in 1980.

Het succes van de auto had drie redenen. De reële prijs daalde dankzij technische innovaties, er verschenen kleine Europese typen auto's op de markt en er ontstond een goed georganiseerde tweedehandsmarkt. Juist dankzij dit laatste werd de auto toegankelijk voor de lagere inkomensgroepen. Bovendien vergrootte het bestaan van een markt voor gebruikte auto's en de mogelijkheid voor inruil de kansen van een eerstehandsmarkt.

---

<sup>590</sup> Van Ours, 4.

<sup>591</sup> Ibid., 103-104. Het CBS biedt via StatLine een schat aan cijfers over de popularisering van de auto.

Tegelijk met de opkomst van de kleine voordelige auto verschoof het gebruik van zakelijk naar particulier. Ook nam tussen 1960 en 1980 het gemiddelde aantal autokilometers af, van bijna 19.000 naar 15.000 per jaar. Oorzaak hiervan was het sterk teruglopen van de zakelijke kilometers. Het woon-werkverkeer en het weekend- en vakantiegebruik namen daarentegen toe. De gebruiksentwikkeling van de auto is uitvoerig geanalyseerd, waarbij een aantal factoren in het oog springt. Denk hierbij aan de stijging van het inkomen, het generatie-effect, het woon-werkverkeer als gevolg van de suburbanisatie en het recreatieve rijden. Dit laatste onder andere in de vorm van doe-het-zelf-vakanties: zonder een al te strak plan eropuit trekken. De eerste factor spreekt voor zich. De tweede factor verwijst naar het fenomeen 'gewenning', op het 'opgegroeid zijn op de achterbank', wat een nieuwe gewoonte deed ontstaan en de kans aanzienlijk verhoogde dat de nieuwe generatie een auto vanzelfsprekend vond. De trek naar de nieuwe buitenwijken en forenzendorpen bevorderde een nieuw type woon-werkverkeer. Met dit laatste nam niet alleen het woon-werkverkeer toe maar ook het 'klantenverkeer'. Hoeveel gemakkelijker was het niet om per auto de gezinsboodschappen te doen?

De explosies van autobezit en botenbezit na 1960 vertoonden overeenkomsten. Naast de aanzienlijke continue groei van de gezinsinkomens, daalden globaal gesproken niet alleen de autoprijzen maar ook die van boten. Redenen waren dat er dankzij toenemende vraag (stalen) casco's en complete (hechthouten) zelfbouwpakketten op de markt verschenen. Zo begonnen Akkerman en Kramer, beiden begaafde ontwerpers bij Van de Stadt, in 1963 in een oud huis in het Groningse 't Waar met de bouw van het Waarschip 600. Op de vrijetijdstentoonstelling van Zuidlaren was het scheepje voor het eerst te bewonderen. Al binnen twee jaar was er een nieuw bouwpakket van hechthout: de succesvolle kwarttonner van ruim 7 meter, een gezinskajuitzeilboot waarvan de romp prefabrikaat was en de rest als een puzzel met lijm, schroeven en een handleiding werd geleverd. Al met al werden er van dit type ruim negenhonderd verkocht en door amateurs afgebouwd. Samen met nog twee andere typen Waarschip verkocht de werf tot aan 1980 ruim 2300 bouwpakketten.<sup>592</sup>

Niet iedere nieuwe jachtbouwer die in de jaren 1960-1975 op de gulzige botenmarkt zijn geluk beproefde, produceerde zoiets moois als een Waarschip. Menige smidsknecht of boerenknecht met wat laservaring binnen de landbouwmechanisatie begon aan de bouw van stalen casco's, bij voorkeur de rechttoe rechtaan-schouw. Maar ook scherpe multiknikspantjachten verlieten als casco in serie de loods, met soms de kiel achterstevoren vastgelast. Maar de prijzen waren laag, de banken genereus als het ging om de financieringsmogelijkheden, de afmetingen van de familieschepen ruim, het toekomstbeeld optimistisch, en aldoende werden er honderden en honderden stalen casco's verkocht.<sup>593</sup>

In 1950 telde Nederland 20.000 (kajuit)boten langer dan 6 meter, in 1975 waren dat er 140.000; een verzevenvoudiging van de pleziervloot binnen een kwarteeuw, waarbij motorboten en zeilboten elkaar in aantal in balans hielden. Ter vergelijking: het aantal auto's in 1950 was 139.000, in 1975 afgerond 300.000. Probleem hierbij is wel dat auto's met hun

---

<sup>592</sup> *Waterkampioen*, mei/juni 1980.

<sup>593</sup> Info: Herman Langenberg, Nieuwebrug.

kenteken netjes geregistreerd staan en stonden, maar boten niet. Wie zich buigt over de botenaantallen door de decennia heen, kan niet anders dan concluderen dat alle cijfers onbetrouwbaar zijn.

Feit is, het niet kon uitblijven, dat er in het land een schrijnend tekort ontstond aan ligplaatsen. Was het bezit van een eigen haven voor veel oudere watersportverenigingen altijd een waardevolle vanzelfsprekendheid geweest, de vraag naar ligplaatsen verveelvoudigde dankzij een golf aan nieuwe watersportverenigingen en een nieuwe generatie bootbezitters die wel een box voor een boot wenste te huren, maar weinig voor een vereniging voelde. De auto bracht uitkomst, temeer omdat de toenemende automobilititeit samenviel met de toenemende bemoeienis van de overheden met het faciliteren van de waterrecreatie: de Zuiderzeewerken en Deltawerken, het recreatieve gebruik van de Randmeren en de plannen voor een Markerwaard. Er werden nieuwe jachthavens ontwikkeld en ook voor de liefhebber uit Vroomshoop was het doenlijk voor een weekeind met de auto naar de boot aan het Veluwemeer te rijden.<sup>594</sup>

Van Ours besteedt in zijn proefschrift over de gezinsconsumptie in Nederland weinig woorden aan de functie die (vrijetijds-)consumptie als statusmiddel heeft binnen het sociale verkeer, terwijl juist de auto als bezit in de jaren 1950 tot 1980 in hoge mate als statussymbool fungeerde. In tegenstelling tot vandaag, beperkte het autobezit zich immers tijdens de eerste helft van genoemde periode tot de welgestelden. De reden lijkt te zijn dat het begrip 'status' moeilijk te meten is. Voor mijn studie echter wordt het jacht vooral ook als het visitekaartje van de eigenaar beschouwd en heeft het de taak om zowel de kwaliteiten van de bezitter te tonen als wel de sociale laag waartoe hij behoort.

Varen in een Super Van Craft was in de jaren 70 en 80 als rijden in een Mercedes, varen in een Doerak als rijden in een Kever (Volkswagen). De gevleugelde uitspraak van Van Kampen, 'Iedereen het water op', was voor de elites binnen de pleziervaart het startsein het bestaande onderscheid in sociaal of cultureel kapitaal te accentueren en zondig te herzien. Was immers nog tot de jaren 60 het bezit van een boot een teken van onderscheid, de definitieve afdaling van het nautische cultuurgoed naar de maatschappelijk lagere klassen, mede dankzij zelfbouw, noodzaakte de beter verdienenden en de hoger opgeleiden zorgvuldiger de status van hun jacht in de gaten te houden.

---

<sup>594</sup> De jachthavens van vóór de jaren 80 laten niet alleen de schreeuw om ligplaatsen zien, ze tonen ook aan hoe 'klein' de jachten in die tijd waren: 7 tot 8 meter was een 'normale' lengte; 9 meter betekende destijds een flink schip en 12 meter was uitzonderlijk groot. Deze afmetingen golden zowel voor kajuitzeiljachten als kajuitmotorboten. Anno 2012 is de gemiddelde lengte van het jacht dat in de zomer Terschelling bezoekt bijna 11 meter. De zucht naar groter kan deels verklaard worden door de behoefte aan meer comfort en luxe. Ter vergelijking: ook de tent en de caravan werden door de jaren heen groter en luxer. De eerste bungalowtent stond in 1956 als 'Maisonette-en-Toile' op de kampeertentoonstelling van Parijs en hij werd geprezen om zijn stahoogte, privé-slaapvertrekken, gasfornuis, koelkast en veldbedden. In feite was de bungalowtent het mobiele duurdere broertje van het overbekende gereedschapsschuurtje in de volkstuin, dat zelf overigens ook neigde uit te groeien tot een zomerhuisje. Vandaag de dag werpt de luxe *mobile home* zich in de strijd om de recreatieruimte.

### 11d. De pleziervaart burgert in, de Marrekrite

Tot in de jaren 50 van de vorige eeuw bemoeide de overheid zich, afgezien van een weeldebelasting, de toestemming voor de aanleg van jachthavens en de openingstijden van bruggen, weinig met de openluchtrecreatie en de watersport. Maar de totstandkoming in 1957 van het Recreatieschap de Marrekrite in Friesland betekende, samen met een publikatie van de Rijksoverheid een jaar eerder, een definitieve streep onder de oude *laissez faire*-houding. Noodgedwongen weliswaar, want dankzij de bromfiets en de auto raakten de kampeerplaatsen, de nieuw geopende wandelgebieden, 'de bloembollen en de speeltuin', vol.<sup>595</sup> Op zomerdagen ontstonden de eerste rijen stilstaande auto's richting het Noordzeestrand. Intussen bleef het water, de meren en plassen, zeker in Friesland, vergeleken met de weg nog opvallend leeg. Kortom: er viel op het water nog een wereld aan recreatie te winnen.

De publikatie *Recreatie te water* uit 1956, de tiende studie in een serie over ruimtelijke ontwikkeling van de Rijksdienst voor het Nationale Plan, was voor het eerst in zijn geheel aan de waterrecreatie gewijd. Geen toeval halverwege de jaren 50; de watersnoodramp was nog vers, het Deltaplan stond deels in de steigers, de gedeeltelijke inpoldering van het IJsselmeer schiep Randmeren, en de Waddenzee – zo was de verwachting – zou zeker op termijn worden ingepolderd. Met de reden voor de publicatie steekt mr. J. Vink in zijn voorwoord dan ook direct van wal.

'De eeuwige dialoog tussen ons volk en het water krijgt in deze tijd nieuwe sterke accenten. Van het aloude 'water keren' gaat het naar het moderne 'water beheren'. Naast de beveiliging van het land tegen het water als vijand, het nuttige gebruik van het water als vriend. Naast de waterstand als voorwerp van zorg, de watervoorraad en de waterkwaliteit. Maar het water heeft ook een sociale functie. Ontspanning in de vrije natuur is in ons steeds voller wordende land een steeds dringerder behoefte.'<sup>596</sup>

De directeur van het Bureau van de Rijksdienst schreef verder dat onze technische prestaties op het gebied van water weliswaar algemeen bekend zijn, maar dat we minder goed beseffen dat Nederland een aaneensluitend net van recreatieve wateren bezit, 'een rijkdom en een afwisseling, als nergens in West-Europa worden geboden'.

Hij roept iedere landgenoot op in zijn of haar vrije tijd het water op te gaan: 'Oud en jong, arm en rijk kunnen ervan genieten. Iedereen heeft daar ook recht op. Recreatie is meer dan een tijdverdrijf; zij behoort tot de volle ontplooiing van het mens-zijn.'<sup>597</sup>

---

<sup>595</sup> Linders-Rooijendijk, *Gebaande wegen*, deel II, 662. Tot aan de jaren 60 ging de ANWB door met het organiseren van kampeercursussen en oefenkampen voor brede lagen van de bevolking. Tegelijkertijd werd ingezien dat het water het aangewezen middel was om het tekort aan recreatieruimte op te vangen. De afschaffing van de belasting op pleziervaartuigen in 1955 diende mede dit doel.

<sup>596</sup> Het onderhavige rapport werd grotendeels geschreven door M. Ruytenschildt, destijds hoofd van het Bureau voor Watertoerisme van de ANWB, voorzitter van het Koninklijk Verenigde Nederlandse Watersport Verbond en van de Nederlandse Kano Bond.

<sup>597</sup> *Recreatie te water*, publikatie nr. 10, Rijksdienst voor het Nationaal Plan, p.5. Met dit eerste rapport van de nationale overheid over de waterrecreatie begint 'officieel' ook de onbetrouwbaarheid en de daarbij passende voorzichtigheid waarmee de watersportcijfers geïnterpreteerd moeten worden. De

In die publicatie van 1956 sprak de rijksoverheid zich voor het eerst uit over de vormen van waterrecreatie zoals die toen golden, dus over zeilen en motorbootvaren, varen op toeristenboten, roeien, kanovaren en punteren; ook over schaatsenrijden en ander ijsvermaak, zwemmen en baden, vissen en jacht op waterwild. In de andere hoofdstukken gaat het over de toestand van de bestaande waterrijke gebieden, over de kwaliteitseisen die er aan het water, de accommodatie voor schepen en voor toeristen moesten worden gesteld. Afgesloten werd met een vooruitblik op de toekomstige waterrecreatie en het toenemende belang van water op de samenleving. Dat de verdere ontwikkeling van de nationale welvaart de belangrijkste determinant zou zijn voor het wel en wee van de watersport, daaraan werd in het zojuist besproken rapport uit 1956 niet getwijfeld.

In het Nederland van die jaren zoemde het begrip 'recreatie' rond en het wel en wee ervan werd in menig artikel besproken. Zoals aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw het begrip 'sport' populair was en in Nederland rondzong, zo praatte 'iedereen' in de jaren 50 op verheven toon over 'recreatie', het 'herschepjen van de levenskracht'. In menig artikel werd getracht een omvattende definitie te geven van 'recreatie', gevolgd door de mening dat de overheid haar verantwoordelijkheid diende te nemen door initiatieven te ontplooiën en met geld over de brug te komen.<sup>598</sup>

Die eerste concrete stap voorwaarts bij het faciliteren van de pleziervaart vond in 1957 in Friesland plaats: 19 gemeenten richtten samen met de Staten van Friesland het Recreatieschap voor het Friese waterland op, De Marrekrite. Het voornemen was om zoals artikel 1 van de gemeenschappelijke regeling omschrijft: 'Te zullen samenwerken ter behartiging van de belangen van de watersport en van andere vormen van recreatie op en aan de wateren in de provincie Friesland.'

In de eerste nota van het Recreatieschap werd onderscheid gemaakt tussen twee 'soorten' recreanten te water. Ten eerste: 'De recreatie die van zuiver plaatselijke aard is, waarbij men bijvoorbeeld een jachthaven als basis kiest, en van daaruit zijn weekend- of vakantietoertochten onderneemt, dan wel ter plaatse zijn vakantie doorbrengt'. Het andere type watersporter trekt van de ene plaats naar de andere. 'Ook de laatstgenoemde vorm van recreatie moet voor Friesland van groot belang worden geacht. Wellicht is hieraan tot op heden te weinig aandacht geschonken.'

---

botenaantallen waarover gesproken werd ontstonden dankzij de combinatie van aannames en berekeningen aan de hand van enquêtes, uitgezet door het Nederlands Economisch Instituut te Rotterdam. Doel was zicht te krijgen op de economische betekenis van de recreatie te water (p. 97-98). Een lijstje met de aantallen zeilboten op p. 11 kwam voor heel Nederland op een totaal van 18.150 boten: Randstad-Holland 11.950, de Friese meren 2200, de grote rivieren met de Biesbosch 2000. Het totaal aantal motorboten werd op 8350 geraamd. Vanuit de watersportwereld kwam al gauw de kritiek dat de schattingen te laag waren.

<sup>598</sup> J.P. Fokker omschreef 'recreatie' in de ANWB-publicatie *Sociaal Toerisme* (Den Haag, 1956) als volgt: 'Die herschepping van geest zowel als lichaam levert voor de mens zelf vreugde, tevreden zijn met zijn bestaan, ja zelfs levensgeluk op. Deze zijn niet in geld waardeerbaar. Het berust op ethische gronden, dat de overheid hiervoor opkomen moet.'

Het zogenoemde tweede type recreant betrof de toervaarder. Dankzij de snelle popularisering van de buitenboordmotor was het voor zeilers, wel of niet in een kajuitzeilboot, aantrekkelijk geworden een heuse reis uit te zetten en van stadje naar stadje te trekken. Hierbij mag niet worden vergeten dat de binnenvaart in de eerste helft van de 20<sup>e</sup> eeuw motoriseerde en daarbij de schepen aanzienlijk groter werden. Hiervoor werden nieuwe kanalen gegraven, maar tegelijk raakte klein vaarwater in onbruik. Baggeren in combinatie met de nodige oeverbeschoeiing en het maken van afmeerplekken zou de pleziervaart kansen bieden.

‘In het algemeen zal men voor de watersporter dus gelegenheid moeten scheppen om zich te kunnen vertreden, zonder dat hij onmiddellijk wordt aangeklampt tot het betalen van liggeld. Bij dit alles zullen de waterstaatkundige, agrarische, natuurhistorische, landschappelijke en cultureel-sociale belangen niet mogen worden verwaarloosd.’<sup>599</sup>

De ambtenaar-schrijver voegde er met enige huiver aan toe dat het gemoedelijke karakter van het Friese waterland zo goed mogelijk bewaard moest worden en dat de rustzoekende enkeling beter bij de levensstijl van de bevolking aansloot dan ongewenste massarecreatie. Toen de Marrekrite in 2007 kon terugkijken op een halve eeuw noeste arbeid, grotendeels geleverd door een schare van vrijwilligers, bleek uit de reflecties hoeveel strijd het recreatieschap met de snel veranderde samenleving, althans het natte deel ervan, heeft moeten leveren. Een strijd die teruggevoerd kan worden op vijf terreinen: de snelle groei van het aantal boten, de vermoddering, het asociale gedrag van recreanten, de verdediging van de natuur en het chronische geldgebrek. De rode draad hierbij was en is vanzelfsprekend de toenemende bemoeienis van de overheid met de waterrecreatie. Daarom is een kleine geschiedenis van de Marrekrite een treffend voorbeeld van gedwongen inburgering van de vaarrecreatie in Nederland.

De Gemeente Utingeradeel accepteerde een voorstel van de Marrekrite om bij wijze van proef voor de tijd van een jaar een gastenstatistiek voor het watersportcentrum Terhorne in te voeren. In 1963 vond de telling plaats, lukte het ook om de ‘vrije vogels’ onder de pleziervaarders te tellen en kreeg men in samenhang met de tellingen van passerende schepen door Provinciale Waterstaat voor het eerst een redelijk betrouwbaar beeld van boten en liefhebbers. In de vier jaar tussen 1962 en 1966 verdubbelde haast in het vaarseizoen het aantal boten in Friesland. Niet verwonderlijk dat de pers de oudere watersporter aan het woord liet met de vraag hoe lang dit zo door kon gaan en wanneer het water vol zou raken. Vergelijken we de eerste tellingen uit 1957 van Provinciale Waterstaat voor Friesland met die van 1960, dan zien we een gemiddelde toename van 30 tot 40 procent. De groei versnelde zich.

---

<sup>599</sup> *Recreatieschap voor het Friese waterland ‘De Marrekrite’, totstandkoming, organisatie, werkwijze*, Leeuwarden 1957, 3,4.

Tot op de dag van vandaag werkt De Marrekrite met een groot aantal vrijwilligers. Hun hoofdtaak is tijdens het vaarseizoen als ‘gastheer/gastvrouw’ op te treden. De verkoop van het bekende Marrekrite-vlaggetje is hierbij essentieel, daar overnachten aan een Marrekrite-steiger kosteloos is.



In het jaarverslag 1962 tot en met 1966 van de Marrekrite werd de goede gezindheid van de boeren om het afmeren van boten te dulden geprezen, maar: 'Het gras is er wel voor de koeien en niet om in te stoeien of te voetballen.' De secretaris vervolgde fijntjes met: 'Dat was altijd al zo, maar hoe is het met het gebruik van de transistorradiotoestelletjes?' Friesland dreigt dicht te slibben, en baggeren was en is voor deze provincie wat dotteren voor de oudere met overgewicht is: zonder herhaald dotteren weinig of geen doorstroming. In ieder geval niet van de recreatievaart, dus niet van inkomsten.

In het jaarverslag van 1976 werd aangekondigd dat het Pikmeer zou worden gebaggerd en op 1,75 meter diepte gebracht. Men verwijderde 350.000 m<sup>3</sup> specie, de kosten bedroegen 825.000 gulden. De Fluessen en het Heegermeer volgden, hier werd de vaargeul verdiept. Met 700.000 m<sup>3</sup> zand werden drie eilanden gemaakt voor de pleziervaart. Totale kosten: twee miljoen gulden.

De snelle inburgering van de pleziervaart bracht zowel een hoop afval met zich mee als een wildgroei aan woonschepen langs de meren. 'Het verwisselen van de emmers gaat met behulp van een praam met motor. De opgehaalde volle emmers worden in een gesloten vuilniswagen afgevoerd en in Eernewoude geleidigd. De praambemanning heeft een opleiding ontvangen voor het bestrijden van ratten en legt vergif uit op die plaatsen, waar door henzelf of door de watersporter ratten zijn waargenomen.'

In het verslag over de jaren 1967 en 1968 schreef R. Renkema dat Friesland haast moet maken met recreatieve voorzieningen vanwege de snelle toename van het aantal watersporters. Die toename bleek uit de regelmatige tellingen bij bruggen, sluizen en jachthavens die Provinciale Waterstaat verrichtte.

'In het Friese merengebied wordt haast gemaakt met de realisering van allerlei recreatieve voorzieningen. Het hele gebied is in beweging. Hier wordt een terrein voor dagrecreatie uitgebreid, daar een recreatiecentrum geopend. Op andere plaatsen worden jachthavens vergroot. Elders zijn plannen zover gevorderd dat de eerste werkzaamheden zijn of zullen worden verricht voor de aanleg van jachthavens. Een moeilijkheid blijft de financiering door de betreffende gemeente van het onrendabele deel der investering.'<sup>600</sup>

In de zomer van 1968 werden 28.000 plastic zakken aan pleziervaarders uitgedeeld met het verzoek Friesland schoon te houden. Het jaar erna waren dat er al 40.000. Alles met de tekst: 'Friese meren, frisse meren, houden zo'. Dit keer droeg het ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk bij in de kosten.

Eind april 1971 werd voor het eerst *himmeldei* gehouden: een grote schoonmaak, bedoeld om alle drijvende afval op te ruimen, waaraan 2750 vrijwilligers deelnamen.

De toenemende hoeveelheid huishoudelijk afval was inderdaad een serieus probleem geworden. Plaatste men aanvankelijk gegalvaniseerde emmers met deksel, omwille van de vindingrijke ratten werden dit vuilniszakken aan beugels, bedoeld om, eenmaal vol, mee naar huis te nemen. Maar veel pleziervaarders lieten zich niet tot zoveel moeite verleiden;

---

<sup>600</sup> R. Renkema, lid van Gedeputeerde Staten en voorzitter van de Staten van Friesland, jaarverslag De Marrekrite 1967/1968.

de container was het antwoord. Een duur antwoord, omdat Waterstaat ze met een speciaal vaartuig en een hydraulische kraan moest halen en brengen.

Naar aanleiding van het tienjarig bestaan van de Marrekrite organiseerde zij eind november 1967 een studiebijeenkomst in de Harmonie te Leeuwarden. Vertegenwoordigers uit provincie- en gemeentebesturen, recreatieschappen, rijksdiensten, waterschappen, Kamer van Koophandel, watersportverenigingen en de pers waren uitgenodigd. Gastspreker was prof. dr. ir. F. Maas, als hoogleraar landschapsarchitectuur verbonden aan de Technische Hogeschool te Delft. Zijn lezing had de titel: 'Van tent en zeilboot tot caravan en kajuitjacht'.<sup>601</sup> Maas schetste in Leeuwarden de groeiende behoefte van de mens aan recreëren, het feit dat vrije tijd en plezier allang niet meer het exclusieve domein zijn van de gegoede burger, en voorts dat toenemende welvaart meer consumptie en luxe betekent. Anders gezegd: de tijd dat men de nacht in een open zeilboot onder een klapperend zeil over de giek doorbrengt, behoort tot het verleden zodra je je een boot met een kajuit kunt permitteren. Maas voorspelde dat de Nederlandse pleziervloot nog aanmerkelijk zou groeien en hij hield een pleidooi voor meer betrokkenheid van de rijksoverheid ten gunste van de waterrecreatie. In zijn ogen schoot 'Den Haag' tekort in het nemen van verantwoordelijkheid ten aanzien van de watersport. Dat Maas de Friese Marrekrite destijds al een pluim gaf en tot voorbeeld stelde voor de rest van Nederland, verbaasde vermoedelijk niemand.<sup>602</sup>

Op verzoek van de milieuc commissie van de HISWA deed Maas tien jaar later samen met J. Petri onderzoek naar de in de pers veelgehoorde veronderstelling dat de Nederlandse wateren 'vol' zouden zijn. Die opvatting dat 'De waterrecreatie in Nederland zijn topcapaciteit nadert' moest op zijn werkelijkheidswaarde worden getoetst. De studie verkende de ruimtelijke mogelijkheden voor de watersport en probeerde daarbij op basis van berekeningen tot een algemeen aanvaardbaar geachte vaardichtheid voor de uiteenlopende wateren te komen. De algemene conclusie van het rapport, dat in februari 1980 op de HISWA-tentoonstelling in Amsterdam werd gepresenteerd, luidde dat er tot het jaar 2000 nog ruimte was voor 80.000 tot 100.000 ligplaatsen.<sup>603</sup>

In 1957 bedroeg het budget van de Marrekrite 10.000 gulden, twintig jaar later was dit 234.4000 gulden. Intussen waren er wel bijna 37 kilometer oever voor het afmeren plus steigers aangebracht en in beheer. Maar de roep om meer financiële middelen werd ook luider in de 36 A5'jes van het verslag van de werkzaamheden over de jaren 1969 tot en met

---

<sup>601</sup> De lezing werd in zijn geheel opgenomen in het blad *Recreatie*, orgaan van de Stichting Recreatie, nr. 1, 1969.

<sup>602</sup> Ook vandaag de dag wordt de Marrekrite in het westen en in Zeeland nog als een succesformule voor de integratie van het pleziervaren beschouwd.

<sup>603</sup> Maas en Petri, *Visie op varen*. Rapport HISWA. In tegenstelling tot de lezing van Maas ruim twaalf jaar eerder in Leeuwarden, kondigde zich nu een economische recessie aan waarvan de watersportindustrie veel last had. Het rapport van de Club van Rome over de grenzen van de groei was verschenen, we herinnerden ons de oliecrisis nog goed en discussieerden over de uitwassen van de 'consumptiemaatschappij'.

1976. Zo schreef voorzitter L. Eringa: 'Dat een kritische bezinning meer dan ooit noodzakelijk is, omdat de open ruimte steeds schaarser wordt, de draagkracht van het gebied beperkt is en de toevloed van recreanten groter is dan tot dusver kon worden voorzien. Steeds moeilijker wordt het om een oplossing te vinden voor de problemen die zich voordoen, de kosten rijzen de pan uit. Hulp van Rijkswegen is noodzakelijk voor alle kosten van beheer en onderhoud.'

Eind jaren 70 remde de groei van de pleziervaart in Friesland af van 8 tot 10 procent per jaar naar 2 procent per jaar. Het was de tijd dat er door het Rijk, de Provincie en de Gemeenten aan structuurplannen, streekplannen, bestemmingsplannen en basisrecreatieplannen werd gewerkt. Integraal watersportbeleid was het toverwoord, het behoud van de natuur was in het middelpunt komen te staan.<sup>604</sup>

In 1988 verscheen de folder van de Marrekrite voor het eerst in het Duits. Bij de VVV's en de jachtverhuurders bestond de vraag aan Duitse zijde al langer naar de voorzieningen langs de waterkant en de geldende gedragsregels. Rond diezelfde tijd werd er ook voor het eerst gesproken over 'Europese gelden vanuit Brussel' in samenhang met nieuwe projecten. De grootste krachttoer uit de geschiedenis van de Marrekrite was overigens het ontwikkelingsplan Tjeukemeer. In 1999 had men dit vanouds gevreesde meer met vereende krachten definitief getemd. De grote plas was 'heringericht'. De snelweg had er een hap vanaf genomen, er waren vaargeulen en golfbrekers gemaakt, twee eilanden met afmeersteigers onderbraken de horizon, er was een zwemstrand neergelegd en een aantal ondiepten was verwijderd. Naast de gewone vuilcontainer werd nu ook de glascontainer geplaatst. De Gemeente Boarnsterhim begon hiermee in 1990. 'De container voldoet aan een behoefte', meldde het jaarverslag, immers: 'Watersporters beschikken over vrij veel lege flessen.'

In de jaren 20 en 30 had de leus 'Iedereen het water op!' bemoedigend en sympathiek geklonken. Maar toen de watersport dankzij de welvaart de daad bij het woord voegde, bleek de popularisering geen onverdeeld genoeg. Meer en meer klaagden de jaarverslagen van de Marrekrite over vandalisme en ander asociaal gedrag van groepen pleziervaarders. Zo werden vrachtschepen als woonboot gebruikt en weigerden de eigenaren-bewoners gevolg te geven aan de regel dat Marrekritesteigers niet permanent bezet mogen worden. Maar ook zeilscholen legden hun moederschip graag lange dagen langs de steigers, terwijl zeeverkenner kampementen op de wal oprichtten en het weiland van een boer koloniseerden. Weer andere watersporters namen de blauwe bordjes met het Marrekritelogo als souvenir mee naar huis, of verzamelden de witte afmeerpaaltjes en

---

<sup>604</sup> In de winter van 1971-1972 maakte het adviesbureau Twijnstra en Gudde op verzoek van de Marrekrite een voorstudie voor een basisrecreatieplan. Als vervolg hierop begon in 1977 ingenieursbureau Oranjewoud te Heerenveen een onderzoek ten behoeve van een langetermijnvisie en een recreatieplan voor vrijwel het hele Friese merengebied. Het onderzoeksrapport verscheen in juni 1979 en bevatte een vaarwegenplan, een ligplaatsenplan en een jachthavenplan. De recessie van de jaren 80 zorgde echter voor een watersportstagnatie en oplopende werkeloosheid. De geldstromen uit Den Haag droogden op. Ook de gemeentelijke herindeling van 1984 gooide roet in het eten. Van de interesse voor het rapport *Structuur van de watersport in Friesland* bleef weinig over.

sloopten een aantal steigerplanken voor een kampvuur of barbecue. Landbouwmachines werden vernield, vee mishandeld, honden losgelaten en er werden voetbalwedstrijden gehouden.

‘Gelukkig praten wij over een kleine categorie mensen, die wij niet tot de echte watersporter durven te rekekenen’, viel er in het jaarverslag 1985 te lezen.

Achteraf gezien kan de ANWB-Recreatiedag van 10 november 1976 voor wat betreft de inburgering van de watersport als een stap worden beschouwd naar een tweede fase. Vanaf de jaren 50 werd in toenemende mate met een mengeling van verwondering, vreugde en schrik naar de uit de kluiten wassende pleziervaart gekeken. Toen staatssecretaris van CRM, Wim Meyer, bovengenoemde ANWB-studiedag met een toespraak opende, schatte hij het landelijk botenbestand op 135.000 en verwachtte hij een verdubbeling daarvan binnen acht jaar. Immers, zo was de redenering, in 1968 betrof de pleziervloot bijna 70.000 boten. Maar de staatssecretaris verwachtte nog meer groei; op die sombere kille novemberdag schatte hij in dat, als de tendens zich voortzette, er in het jaar 2000 in ons land 800.000 jachten zouden rondvaren. Het water zou dan voor de toerist een vergelijkbare situatie geven als op het land bij *driving for pleasure*, anders gezegd: filevaren, want het water zou binnen tien of twintig jaar vol zijn. Tenminste, als men niet tot drastische beheersmaatregelen zou besluiten.<sup>605</sup>

Het kon niet uitblijven: via de achterdeur kwam het onderwerp ‘vaarbelasting’ ter sprake. Debatteren over ‘veel’ en ‘weinig’ vereist immers deugdelijke cijfers en gegevens. Voldoende deugdelijk om er de identificatie en registratie van boten op te baseren (zoals bij auto’s). Het bleef die studiedag bij schattingen, evenals de bekende schatting van een jaarlijkse botengroei van 10 procent, al betoogde een aantal deelnemers dat die groei zichtbaar terugliep. Dit in een tijd waarin de economische groei afnam, een recessie in het verschiep lag, de oliecrisis niet was vergeten en vanuit ‘Rome’ door wetenschappers de wereld de grenzen aan de groei waren voorgehouden.

Diverse sprekers pleitten voor een Integraal Nationaal Waterrecreatiebeleid, met meer belangstelling van de overheden, van actiegroepen, natuurminnaars, watersporters en jachthavenexploitanten. De urgentielijst lag aan het eind van de dag op de tafel van het ANWB-bestuur. Deze ‘agenda voor de toekomst’ bevatte onderwerpen als: hoeveel boten kan Nederland verdragen, recreatievoorzieningen, de structuur en de economische betekenis van de watersport, de kwetsbaarheid van het milieu en de schade eraan door toedoen van de recreatievaart, de beheersmaatregelen voor de nieuwe gebieden als Deltagebied, Randmeren en Lauwersmeer. Op het lijstje stond ook een studie naar de voor- en nadelen van vaartuigenbelasting vermeld.

Opmerkelijk, maar het waren wel de ‘linkse jaren 70’; de minder draagkrachtige watersporter mocht niet de dupe worden van het stellen van grenzen aan de groei. PvdA-er

---

<sup>605</sup> ANWB, *Waterrecreatie, vandaag en morgen*. De ANWB organiseerde toentertijd jaarlijks een landelijke studiedag waarbij een thema over een deelgebied van recreëren onder het vergrootglas werd gelegd. Pas tijdens de 14<sup>e</sup> studiedag kwam de waterrecreatie aan bod.

Wim Meyer benadrukte dit al in zijn openingsrede: ' Zwakke groepen mogen niet uit de boot vallen'. De deelnemers aan de studiedag hadden, gelet op de stemming, de vaarklok op vijf voor twaalf gezet. CRM had toegezegd over de brug te komen met een visie op de watersport in de Structuurvisie Openluchtrecreatie van 1977.

Eind jaren 70 was de watersport niet alleen meer een Friese, maar een nationale zorg, en raakten bestuurders ervan overtuigd dat landelijk beleid meer gewicht diende te krijgen. Tegelijkertijd verschoof de zorg om het milieu meer richting economie. Bij het Oosterschelde-symposium van 26 september 1980, mede georganiseerd door het Watersportverbond, was dat goed te merken. De vraag waarop de studiedag antwoord wilde geven was in hoeverre de buitenrecreatie (varen, zwemmen, hengelen), of specifiek, de watersport, afbreuk deed aan het natuurlijk milieu (vooral het vogelleven). Dat het thema 'recreatie-natuur' als een dampende tegenstelling leefde in Zeeland bleek al gauw toen een actiegroep het symposium boycotte omdat men een spreektijd van tien minuten te kort vond en slechts wenste te komen mits deze verdubbeld werd.<sup>606</sup>

De dagvoorzitter van het symposium was prof. dr. ir. F. Maas, een van de sprekers ir. J. Petrie. Beide mannen waren verantwoordelijk geweest voor het rapport *Visie op varen*. In zijn lezing gebruikte Petrie alle gegevens die hij en Maas eerder over de groeikansen van Zeeland bijeen hadden gesprokkeld. Zeeland kon de komende jaren nog enkele duizenden ligplaatsen aanleggen. Geen slecht perspectief in economisch zware tijden.

Met de komst van het nieuwe millennium vermenigvuldigden zich de stapels onderzoeksrapporten, beleidsvisies, *quickscans*, preverkenningen, toekomstvisies en Rijkswaterstaatarapporten.

De Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) is in 1995 gestart als samenwerkingsverband van de ANWB, het Watersportverbond, de HISWA Vereniging, de Unie van Waterschappen, de Verenigde Nederlandse Gemeenten, provincies en betrokken ministeries. De SRN heeft als taakstelling het instandhouden, beheren en verbeteren van het basistoervaartnet, waarbij de lezer moet denken aan het renoveren en bevaarbaar maken van oude kanalen, het verhogen en beweegbaar maken van bruggen, het moderniseren van brug- en sluisbediening, het aanbrengen van ontbrekende schakels tussen vaarwegen, het verbeteren van (wacht)steigers en kademuren, en het weer terugbrengen van het oude water in stadscentra. Tussen 1995 en 2005 zijn er ten behoeve van het toervaartnet 186 projecten gerealiseerd voor een bedrag van bijna 400 miljoen euro. De SRN droeg hier 8 procent aan bij, geld dat volledig van het rijk kwam.<sup>607</sup>

In 1985 werd de eerste *Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland* (BRTN) gepubliceerd. In 1990, 1997 en 2000 volgden hierop aanvullende beleidsvisies. Die eerste beleidsvisie uit 1985 beoogde heel duidelijk het begin van een samenwerkingsproject te zijn met het doel

---

<sup>606</sup> 'Oosterschelde-symposium. Is er een conflict recreant- natuur?', in: *Waterkampioen*, oktober/november 1980.

<sup>607</sup> Persbericht SRN, Driebergen, 21 april 2005.

een samenhangend ontwerp voor het complete Nederlandse toervaartnet te ontwikkelen waarbij alle partijen hun eigen verantwoordelijkheid zouden nemen. En men voegde de daad bij het woord: na 1985 is er in ons land geen kanaal of vaart meer voor de toervaart afgesloten door afdamming of de bouw van lage vaste bruggen.<sup>608</sup>

In het tweede visierapport van 1990 ging het meer om daadwerkelijke financiële inspanning van de betrokken partijen. Het lukte toen tussen het rijk en de provincies een convenant af te sluiten voor een periode van twintig jaar met als inzet 10 miljoen gulden per jaar ter verbetering van het toervaartnet voor niet-rijkswateren. In 2005 werd 27 miljoen euro geïnvesteerd in 22 projecten. Het geld kwam van provincies, gemeenten, Europese fondsen en de SRN. Wat voorheen wel op lokaal en soms regionaal niveau lukte, slaagde ook na 2000: beleidsvoornemens werden op nationaal niveau verzilverd; de 'staande-mastroute' voor zeiljachten tussen Delfzijl en Vlissingen was een feit.

Voor het jaar 2000 kondigde de Provincie Fryslân het Friese Merenproject aan. Door middel van een tienjarenprogramma en omvangrijke financiële injecties moest het zuidwestelijke merengebied gerevitaliseerd worden. De benodigde investeringen van totaal 235 miljoen euro kwamen van 25 gemeenten, brancheorganisaties, particuliere ondernemers, de provincie Fryslân en van 'Brussel'.

Centraal stond het wegnemen van de knelpunten tussen het weg- en waterverkeer. Het *Farre sunder grinzen* moest letterlijk worden opgevat, zowel in Fryslân zelf als tussen deze provincie en de rest van Nederland, en tussen Fryslân en de rest van Europa. De peperdure aquaducten werden de boegbeelden van het project. Iets romantischer: 'betonnen Friese wonderen als vredespacten tussen auto en boot'.

Na de economisch slechte jaren 80 en drie opeenvolgende kabinetten Lubbers, groeiden in het laatste decennium van het tweede millennium de bomen opnieuw tot in de hemel. Een hemel waaruit verbluffende digitale goederen neerdaalden: gps, internet, e-mail, satelliettelefonie en meer. We maakten kennis met 'de vrije markt' en 'het neo-liberalisme', met 'management', 'producten' en 'aandelen'. Vanzelfsprekend was 'watersport' ook een product. Zelfs studenten waren in die tijd 'producten'.

Na 1990 groeide de stapel publicaties met nieuw onderzoek over de economische betekenis en de structuur van de watersportindustrie sinds het rapport *Visie op varen* uit 1980: de ANWB publiceerde in 1992 een nieuwe schatting van het aantal jachten en de toename ervan; Bruin en Klinkers toonden in een gezamenlijk artikel het economisch belang van de recreatietoervaart aan; het CBS was begonnen jaarlijks cijfers over toerisme en recreatie te publiceren. Ook gaf de HISWA Vereniging conjunctuurmetingen en capaciteitsgegevens uit en de Stichting Nederland Maritiem Land bracht in 1999 de botenproductie, handel en dienstverlening van de sector watersport financieel in kaart.

---

<sup>608</sup> Hier doet zich wel een serieus probleem voor. Uitgangspunt voor de BRTN in 1985 was dat de afmetingen van toervaartboten niet zouden toenemen en dat eigenaren van nieuwe boten deze regel zouden respecteren. Maar de boten groeiden gemiddeld wel degelijk. Voor een deel van de vloot zijn de afmetingen van de vastgestelde doorvaartnormen anno 2012 duidelijk te gering. Hetzelfde geldt voor afmeerplaatsen, ligplaatsen en dergelijke.

Opvallend is dat vanaf 2000 door uiteenlopende belangenclubs in toenemende mate gestreefd werd gezamenlijk op te trekken: de HISWA Vereniging, de ANWB, het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond, de Vereniging Natuurmonumenten, de Vereniging van Recreatieondernemers Nederland (RECRON), De Landschappen, de Vereniging voor Beroepschartervaart en de Nederlandse Vereniging van Sportvissersfederaties. Effectief lobbywerk is van essentieel belang om een grote vinger in de waterrecreatiepap te houden, en bij de strijd om de meeste invloed niet aan de kant te worden gezet door het sterke en professionele cluster van natuurorganisaties. Immers, Natura 2000, een Europees beleidsrapport vol regels, staat op gespannen voet met de watersport. Watersport en natuur (lees vogels) schuren altijd al ongemakkelijk langs elkaar. Wadvaarders en droogvallers weten hier alles van. Dat de EU met zijn gevarieerde en grensoverschrijdende rijke natuur een samenhangend netwerk van beschermde gebieden wilde ontwerpen was onvermijdelijk. Voor het kleinschalige Nederland, waarin iedere vierkante meter verweven is met botsende belangen, gaat het hierbij om 162 gebieden.

‘Zo’n 80 procent van onze watersportgebieden valt binnen de Natura 2000 gebieden’, aldus Geert Dijkstra, die bij de HISWA Vereniging ondermeer verantwoordelijk is voor het waterbeleid. ‘Ook valt 50 procent van de Nederlandse watersportbedrijven binnen deze toekomstige beschermde gebieden of grenst daaraan. Je begrijpt dat dat enorme consequenties voor de bedrijfsvoering kan hebben.’<sup>609</sup>

In 1956 verscheen, zoals eerder gezegd, de nota *Recreatie te water*, een publicatie van de rijksoverheid. Een halve eeuw later doet zelfs het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat meer dan ooit mee in het debat over ‘de betekenis van water voor recreatie en toerisme in Nederland’. De waterrecreatie is geen *black hole* meer, daarvoor is Nederland Waterrecreatieland inmiddels te assertief en zijn haar belangen te goed georganiseerd. Anders gezegd: het ‘product watersport’ heeft binnen het maatschappelijke krachtenveld voldoende vet op de botten om serieus genomen te worden. Zo onderscheidt de HISWA Vereniging vijf poten om op te staan: economische waarde, natuurwaarde, stedelijke waarde, waarden als ontspanning en gezondheid, technische innovatie en ontwikkeling. Ook dit laatste punt klopt. De Nederlandse (mega) jachtbouw is vernieuwend en staat mondiaal aan de top.

De laatste sprong die de pleziervaart in het kader van de inburgering nog moet maken is de jaarlijkse vaarbelasting. Sleepte de pleziervaart in de afgelopen vijftien jaar onderzoeksbureau’s, talrijke organisaties, *task forces*, powerpoint presentaties en een berg aan rapporten en cijfermateriaal met zich mee, de voortgang van de vaarbelasting stopt

---

<sup>609</sup> *Hiswa Magazine*, februari 2009, 44-45.

Het Friese merengebied lijkt de dupe te worden van Natura 2000. Dat komt omdat Friesland 21 gebieden telt (‘topnatuur’) die onder Natura 2000 vallen. De Friese wens haar recreatieaanbod juist uit te breiden staat dus haaks op het Europese natuurbeschermingsplan.

alweer sinds het Rapport Kamminga uit 1998 en het ANWB-onderzoek naar de mening van watersporters over 'de bijdrage'.<sup>610</sup>

Maar de zeiler en motorbootvaarder beseffen dat baggeren geld kost, evenals het bedienen van bruggen en sluizen en het repareren van kaden. Linksom of rechtsom, voor varen zal meer betaald moeten worden. In de Toekomstvisie Waterrecreatie zijn acht ambities geformuleerd. Ambitie 1: 'Waterrecreatie is er voor iedereen.'

Een gedateerde ambitie en een open deur, maar wel eentje die het kennelijk vandaag de dag nog goed doet. Staat dat 'voor iedereen' dan op de tocht? De watersportlobby ziet er in ieder geval brood in. De strijd rond de vaarbelasting kent een taaie geschiedenis.

### **11e. 'Geniet van het leven'**

In september 1956 kwamen Bill Haley and his Comets vanuit Amerika naar Nederland. Kort daarvoor had in de bioscopen de film 'Rock around the Clock' gedraaid. Niet in alle bioscopen overigens. Ik herinner me dat de burgemeester van Almelo de film verbood. De ruige, opzweepende muziek en het schaamteloze schokken en draaien van de nogal gezette Haley met zijn in brillantine gedoopte haarkrul had in het westen voor relletjes gezorgd. Mede door de tendentieuze berichtgeving van de media kreeg de Amerikaanse rocker veel aandacht, wat als een serieuze bedreiging van de openbare orde werd ervaren. Temeer wellicht omdat al was gebleken dat de Amerikaanse populaire cultuur vooral de brede laag ongeschoolde arbeidersjongens aansprak. Naast zedenverval bedreigde daardoor ook vulgariteit en plat materialisme de Nederlandse jongeren. Iets wat met verve bestreden diende te worden.

De invasie van *rock-'n-roll* in ons land kan als een waterscheiding worden beschouwd. In juni 1948 was officieel het Marshallplan begonnen. Tot 1954 ontving Nederland schenkingen, leningen en investeringen. De bedragen liepen op tot ruim een miljard dollar, omgerekend 109 dollar per hoofd van de bevolking.<sup>611</sup> Met de hulp arriveerde ook de Amerikaanse manier van leven en zakendoen in de polder. 'You too can be like us!', luidden de reclameboodschappen waarmee in heel Europa het ambitieuze Marshallhulpprogramma zich verspreidde. Het is, zoals ik eerder schreef, niet overdreven te zeggen dat halverwege de jaren 50, in aansluiting op de Amerikaanse geldinjecties in Europa, 'de consument' werd uitgevonden: de mens die de heimelijke macht van reclame en marketing ondergaat, fantaseert over geluk op basis van comfort en luxe en wiens aandacht onmogelijk aan de ongekende, nieuwe producten die rond 1960 op de markt kwamen, kon ontkomen. Ook de mens die, wil hij meetellen, zijn consumptie moet kunnen laten zien.

---

<sup>610</sup> In 2013 eindigt het bestaande vijftienjarige convenant *Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland* van de Stichting Recreatietoervaart Nederland. Voor wat betreft een vaarbelasting zal de SRN tegen die tijd een helder standpunt moeten hebben, daar de overheid al heeft gezegd zich op haar kerntaken te willen terugtrekken. Waterrecreatie zal dan weer de verantwoordelijkheid worden van de lokale overheid, organisaties en bedrijven; verdeeld, zwak georganiseerd en zonder een sterke lobby.

<sup>611</sup> Schuyt en Taverne, *Welvaart in zwart-wit*, 71.



Voor thuis werden de koelkast, de wasmachine, de gashaard en de televisie aangeschaft, al dan niet op afbetaling. Met het oog op de vrije tijd kwamen de auto, de brommer of scooter, en eventueel de vouwwagen of caravan. Of men schafte een zeilboot of motorboot aan, compleet of als technisch vaarklaar casco en maar liefst 8 meter lang. Met buitenboordmotor of inbouwbenzinemotor en wel of niet met een kajuit, kook- en slaapegelegenheid en een toilet.

De manier waarop producten als televisie en wasmachine, stereoapparatuur en videorecorder, elektrisch scheerapparaat, elektrische schrijfmachine en computer via productontwikkeling, vormgeving, marketing en reclame tot succesvolle consumptie-artikelen evolueerden, is een graadmeter voor de snelheid en intensiteit waarmee Nederland in de jaren 50 en vooral 60 moderniseerde<sup>612</sup>. Kenmerkend daarbij was dat deze modernisering in ons land laat op gang kwam en in relatief kleine stappen verliep. In feite vond deze ontwikkeling plaats als een serie 'kortsluitingen', waarbij de angst te veramerikaniseren en te materialistisch te worden vaak de discussie domineerde, tegelijk met de klacht binnen wetenschap en bedrijfsleven dat Europa en dus Nederland technisch een almaar grotere achterstand opliepen ten opzichte van de Verenigde Staten. Een sprekend voorbeeld van zo'n kortsluiting was de komst van de televisie en de pil. Beide vindingen werden naast technische hoogstandjes door velen eerder als een ernstige bedreiging van de Nederlandse waarden beleefd. Dat genoemde modernisering samenging met het failliet gaan van de verzuiling en de aanvang van een proces van secularisering was geen toeval.

Het zijn de huidige babyboomers die als adolescenten de veramerikanisering ondergingen. Vanzelfsprekend niet passief; mensen eigenen zich vreemde invloeden niet zo maar toe, maar kiezen en bewerken ze zo dat ze passen in de vertrouwde leefwijze. De Amerikaanse populaire cultuur mag dan destijds als een grote zelfbedieningswinkel met onbegrensde keuzemogelijkheden zijn beschouwd, niet alles viel aan deze zijde van de oceaan in goede aarde. Vooral binnen de 'betere burgerlijke kringen' werden de Hollywoodfilms, de muziek, dans en kleding als ordinair beschouwd en ook door studerende jongeren afgewezen. Niet anders gold dit voor de Amerikaanse watersportinvloed. Racen met veel pk's of waterskiën, bewonderd door jongeren uit de arbeidersklasse, was *not done* bij studenten. Ondanks dat de Amerikaanse belofte van luxe en hedonisme voor het saaie en verarmde naoorlogse Nederland maatschappijbreed mythische proporties bezat, bleef er een hardnekkig, zij het afkalvend cultuurpessimisme bestaan. Had immers de PvdA-minister van Cultuur, prof.dr. G. van der Leeuw kort na de oorlog niet betreurd dat 'de Nederlandse jongeren meedansten en meezongen met de nieuwste negerproducten' in plaats van zich bezig te houden met volksdansen, dat hij als tegengif tegen de vermeende vulgarisatie van de cultuur beschouwde.<sup>613</sup>

---

<sup>612</sup> Ibid., 126.

<sup>613</sup> Van Elteren, 'In het teken van vrijheid: Amerikaanse cultuur en jongeren in hun vrije tijd na 1945' in: De Leeuw, (Red.), *Van ontspanning en inspanning*, 67.

In de vorm van massacultuur, massaconsumptie, consumptiemaatschappij, amusementsindustrie, films, *jeans*, *jazz* stroomde deels via Groot-Brittannië de culturele nivellering over duinen en dijken ons land binnen, een land dat tot aan de oorlog sterk onder invloed had gestaan van het *Bildungsideal*, van de hogere Duitse cultuur. Tot aan de jaren 60 moest daarom de bedrijfsjeugd volgens de sociaal-democratie tegen de verlokkingen van de consumptiemaatschappij beschermd worden door de jeugdlonen in een ‘pedagogisch-psychologisch verantwoorde verhouding’ tot de lonen van de volwassenen te houden. Nog in 1961 sprak de partijsecretaris van de PvdA zijn afkeer uit van populaire expressievormen als rock-‘n-roll en raadde hij jongeren aan hun heil in klassieke muziek te zoeken. Beethoven was volgens hem een belangrijke historische persoonlijkheid, Elvis Presley een hystericus.<sup>614</sup> Maar er was geen houden aan. De inkomens stegen jaar na jaar, nieuwe producten overspoelden de markt, de opvattingen over het leven veranderden, evenals de ideeën over goede en slechte smaak en over leefgewoonten. De omgangsvormen werden informeler, de dienstverlening commerciëler, het vermaak en de genoegens ‘vulgairder’. Het goede leven begon meer en meer op de *American way of life* te lijken, of we wilden of niet. Zelfs het negatieve fenomeen ‘nozem’ of ‘vetkuif’; laagopgeleid, uit lage sociaal-economische milieus, met brommer, transistorradio, jeans, leren jasje, laarzen en brillantine in het haar, en een levensopvatting van vooral plezier maken, in de pers steevast negatief uitvergroet, kon dit niet voorkomen.

Zelfs nadat Amerika’s prestige, dat met John F. Kennedy in 1963 zijn hoogtepunt had bereikt, door de Vietnamoorlog in hoog tempo afnam, en het ‘Amerikaanse imperialisme’ naar de hel werd verwenst, op de eerste plaats door politiek links, bleef dat machtige land een bron van culturele inspiratie, creatieve alternatieven en een fantasierijke tegencultuur. Denk hierbij aan actie- en protestvormen als *happenings*, *teach-ins*, *sit down*-acties, *protestsongs*, de vreemdsoortige alternatieve psycho-therapieën en het gebruik van psychedelische middelen.

De herinnering aan Jack Kerouac’s *On the Road*, Pirsig’s *Zen and the Art of Motorcycle Maintenance* en *The Making of a Counter Culture* van Theodore Roszak doen veel babyboomers nog glimlachen.

Opmerkelijk is dat de amerikanisering en daarmee het moderniseringsproces voor een belangrijk deel van onderaf plaatsvonden. Daarmee werden als minderwaardig beschouwde vormen van lagere cultuur uit de arbeidersklasse (poëzie, muziek, schilderkunst) die voor plat amusement werden gehouden en van slechte smaak getuigden, ongemerkt opgewaardeerd. Begin 1960 lieten de babyboomers als *teenagers* zien dat een materialistische en hedonistische leefwijze ook de kinderen van de ‘betere milieus’ had bereikt. Sterker, de ouders keken in toenemende mate met een jaloerse blik naar de vrijheden en informele omgangsvormen van hun opgroeiende kinderen. Daarmee legitimeerde het genieten om het genieten zich. Juist vrije tijd werd de vrijplaats en het recht om plezier te maken, *because you deserve it!*

---

<sup>614</sup> Ibid., 68.

Dat nieuwe consumptiepatronen de opvattingen en leefgewoonten van de Nederlander een halve eeuw geleden grondig veranderden, valt ook af te lezen aan de persoonlijke verzorging en het gebruik van genotsmidelen. Mannen en vrouwen verveelvoudigden hun consumptie van cosmetische producten zoals haarlak, *brylcreem*, deodorant, badschuim, oogschaduw en mascara. Eerder al groeide de consumptie van sigaretten, sterkedrank, wijn, bier en koffie. Tussen 1950 en 1980 steeg de wijnconsumptie per hoofd van de bevolking van 0,5 naar bijna 13 liter per jaar en de bierconsumptie van 10,9 naar 86,4 liter, verzevenvoudigde het koffiedrinken en verdubbelde het roken van sigaretten (ondanks de waarschuwingen uit medische hoek).<sup>615</sup>

Als illustratie van consumptie en hedonisme wijs ik hier ook nog graag op de verandering in kleedgewoonten. De grootscheepse komst van goedkope (import)confectie als modekleding bracht met zich mee dat ook de arbeider zich in het weekeinde als een heer kon kleden. De massaproductie deed de prijzen dalen, mede dankzij de lagelonenlanden. Het is zeker zo dat de massaconfectie de maatschappelijke nivellering, dus het verdwijnen van de uiterlijke kenmerken van de standenmaatschappij, bespoedigde. Ook hier gold dat de jeugd uit de werkende klasse in hoge mate de toon aangaf: geen stropdassen, overhemden of gesneden maatpakken meer. Wel 'anti-burgerlijke', 'proletarische' kleding: spijkerbroeken, manchester pakken, *T-shirts*, hoge schoenen of gympen; kleding die ooit door Amerikaanse landarbeiders, gouddelvers en vrachtwagenchauffeurs werd gedragen. Niet minder consumptief was de toenemende scheiding tussen werk en vrije tijd, terug te vinden in de kleding. Naast de bekende sportkleding ontwikkelde zich de sportieve vrijetijdskleding, inclusief de watersportshirts met horizontale blauw-witte strepen, de zalmkleurige wijde pantalon en de blauwe bootschoenen.

Midden jaren 70 kantelde de stemming in Nederland. De vette jaren van economische voorspoed waren voorbij; het rapport van de Club van Rome had duidelijk gemaakt dat er onder het weelderige gras wel degelijk een adder zat. De binnenlandse zorgen betroffen onder andere de groeiende bevolkingsdichtheid, de stagnerende economie en het schijnbaar onstuitbare materialisme.

De recessie die in 1980 volgde hakte er diep in: tientallen jachtbouwers gingen failliet en de aspirant-koper van een boot hield de hand op de knip. Tijdens het tweede kabinet Lubbers liep de rente voor staatsleningen op de internationale geldmarkt op tot een zeldzame 12 procent. Ook de hypotheekrente voor de aanschaf van een huis, waarvan menigeen een deel reserveerde voor de aanschaf van een boot, steeg tot zulke hoogten.

Een representatief redactioneel commentaar in een Waterkampioen uit de jaren 50 bestond uit gemopper op de Zondagswet van een eeuw oud die het verbod om op zondag aan de boot te klussen wanneer dit vanaf de openbare weg te zien was. Voorts verbodde deze wet sluis- en brugbediening op zondagen en frustreerde daarmee in hoge mate de

---

<sup>615</sup> Van Ours, 127-128.

waterrecreatie. 'Terwijl ontspanning op zijn tijd voor een ieder een bittere noodzaak is, vooral in het huidige stadsleven met zijn hoog opgevoerde tempo.'<sup>616</sup>

Voor de consumptieve jaren 60 is de opwekkende toon van de *Waterkampioen* typerend. Onder het kopje 'HISWA-tentoonstelling' schreef hoofdredacteur Jan Loeff: 'Voor ons watersportmensen is het van belang, dat de handel en industrie op ons gebied tieren. Niet alleen is dat een teken voor bloei van onze sport, want die voorspoed kan ook aan uitvoer te danken zijn. Maar ook is het zo, dat als het de bedrijven goed gaat, er voor ons meer te beleven is, er is meer en beter spul in een grote verscheidenheid te koop.'<sup>617</sup>

In 1970 echter klinkt zorg door in de commentaren. Hoofdredacteur Jaap Kuitert: 'Voor ons zijn de Westeinder plassen het schoolvoorbeeld van een meer dat duidelijk overbevolkt begint te raken. Het woord 'overvol' mag dan wat emotioneel geladen zijn, in alle objectiviteit kan toch wel gesteld worden dat de Westeinder op mooie dagen in het weekeinde vol is.'<sup>618</sup>

In de *Waterkampioenen* van begin jaren 80 nam het aantal advertenties geleidelijk aan toe. Het blad kreeg een fleuriger aanzien, en ook nam de hoeveelheid 'bloot' toe. Het onderwerp economische recessie werd zoveel mogelijk vermeden of vertaald in 'dure tijden' of 'ook de watersporter denkt goed na voor hij zijn guldens uitgeeft'. Wat de *Waterkampioenen* van na 1980 vooral laten zien, is hoe sterk het pleziervaren zowel kwantitatief als kwalitatief gegroeid is. Peddelden Marijke Witteveen en Hans Muller nog in hun kano van Groningen naar Halligen ten noorden van de Elbe, Eilco Kasemier zeilde in diezelfde periode met zijn *Bylgia* rond Kaap Hoorn.

## 11f. Kustzeilen

Tussen 1960 en 1980 kwamen er in ons land 189 watersportverenigingen bij die zich bij het Watersportverbond aansloten. Het werkelijke aantal was hoger, omdat een aantal verenigingen ter ziele ging en bovendien niet iedere vereniging zich bij de landelijke koepel aansloot. Maar de groei overtrof ruimschoots die van alle andere decennia tot nu toe sinds de oprichting van de KNYC te Rotterdam in 1846.

Wat de explosie aan watersportverenigingen onder andere laat zien, is dat de Nederlandse watersport sterk verbreedde, waarmee zowel nieuwe opvattingen over als nieuwe vormen van watersport ontstonden. Zo begon men in 1946, nadat het aantal drijvende mijnen voldoende was gereduceerd, op de Noordzee naast wedstrijdzeilen ook enthousiast te toerzeilen. Afgezien van wedstrijdzeiler Cees Bruynzeel, toerzeiler Ernst Crone en nog een handvol zeilende mannen die al in de jaren 30 het grote water opzochten, was de onbeschutte Noordzee voor pleziervaarders grotendeels taboe geweest, vooral voor kleine zeiljachten met een maximumlengte van 10 of 11 meter. De tochten die jurist A. Conijn in de jaren 30 met zijn 7 meter lange zeilscheepje naar de Franse kust en naar Zweden maakte, werden als roekeloos gezien maar tegelijk bewonderd.

---

<sup>616</sup> *Waterkampioen*, nr. 913, december 1952.

<sup>617</sup> *Waterkampioen*, nr. 1034, februari 1960.

<sup>618</sup> *Waterkampioen*, nr. 23, november 1970.

In 1946 werden de Noordzeeclub, de Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers en de Nederlandse Vereeniging van Zeezeilers opgericht. Vooral de Kustzeilers hebben een grote invloed gehad op de groei van het zeezeilen. G.W. baron van Hoëvell, een jonge jachtontwerper en als meter verbonden aan het watersportverbond, was de man die begreep dat er behoefte was aan 'groter water' en een organisatie van zeilers die het nodige zeemanschap wensten te ontwikkelen. Samen met enkele andere zeilers richtte hij een vereniging voor zeezeilers op naar het voorbeeld van de Engelse 'Little Ship Club'. De presentielijst van de eerste 24 zeilers die op 24 januari 1946 de oprichtingsvergadering in hotel De Rode leeuw te Amsterdam bijwoonden is bewaard gebleven. Onder de namen van een aantal destijds bekende zeilers prijkt ook die van Gait Kroes uit Kampen, de man die samen met zijn broer Siem decennia lang kleine overnaadse mahoniehouten kajuitzeiljachten bouwde (Jupiter, Boemerang) met een uitzonderlijke elegantie. Tijdens die eerste vergadering verklaarde voorzitter baron van Hoëvell de doelstelling van de vereniging: 'De belangen te bevorderen van eigenaren en hunne bemanning van kleine zeewaardige kruiserjachten met een waterlijnlengte van ten hoogste 28 ft. (8,54 m.); de liefhebberij in en de kennis van alles wat betrekking heeft op dergelijke jachten en het varen daarmee aan te moedigen en te bevorderen; het aankweken van goed zeemanschap; en het bevorderen der naleving van de jachtetiquette.'

Over ballotage werd in eerste instantie niet gerept. Dat gebeurde wel drie dagen later toen het pas aangetreden bestuur 'ten huize van de voorzitter op de Sixhaven te Amsterdam' bijeenkwam. Als reden voor het instellen van een ballotagecommissie gold dat er onder geen beding personen tot de vereniging mochten worden toegelaten die in de oorlog lid van de NSB waren geweest of anderszins met de vijand hadden samengewerkt. Ook lieden die hun welstand hadden opgebouwd uit oorlogswinsten dienden geweerd te worden.<sup>619</sup>

Dat kleine boten ook oceanen aankunnen was allang bekend bij een aantal Nederlandse zeilers. Zo was in 1900 het boek *Sailing Alone Around the World* van Joshua Slocum verschenen. Slocum was een Amerikaan die als gezagvoerder met dwarsgetuigde windjammers zijn brood had verdiend, financieel aan de grond was geraakt en in arren moede een verwaarloosd vissersscheepje van 40 ft. tot zeiljacht had verbouwd en daarmee als eerste 'watersporter' tussen 1895 en 1898 de aardbol rondcircelde.

---

<sup>619</sup> Bruinsma, (Red.), 1946- 1996. *50 Jaar Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers*.

De ballotage diende overigens nog een ander doel: de Kustzeilers moest exclusief zijn, een club van stand. Zo kregen aspirantleden drie jaar de tijd om aan te tonen dat ze als schipper de kunst van het zeezeilen verstonden en dat ze 'fatsoenlijke' burgers waren. De ballotage bestond uit de ondertekening door drie verenigingsleden van een formulier voor lidmaatschap. In de jaren 90 raakte het balloteren in de versukkeling, deels omdat selecteren als *not done* werd gezien. De laatste jaren neemt de roep om 'selectie aan de poort' weer toe.

De NVvK is mede bekend geworden omdat ze jaarlijks de 24-uurs IJsselmeerrace organiseert. Ook brengt de vereniging ieder jaar een clubboek uit, dat vooral indrukwekkend is vanwege de reisverhalen en de fotogalerij van alle zeiljachten van de leden, waaronder zeilers die indrukwekkende reizen maakten, zoals Dick Koopmans en Jan Wit.

Ook de Nederlandse pers berichtte over zijn uitzonderlijke omzwervingen. Een Nederlandse vertaling van het verslag van die avontuurlijke reis, met een voorwoord van Anthonie van Kampen, verscheen in 1967 onder de titel *Alleen in een kotter de wereld rond*. Slocum kon niet alleen zeilen, hij hanteerde de pen ook vaardig, waardoor veel zeilboeken uit de eeuw na die eerste wereldreis slechts als voetnoten bij *Sailing Alone* moeten worden gezien. Nederland kreeg, zij het laat, zijn eigen zeilhelden.

‘Het Nederlandse zeiljacht *Alk* is op 13 maart des voormiddags ten 4 uur ten noorden van de vuurtoren Asrafti in de Golf van Suez op een rif gelopen. De bemanning van drie koppen is in veiligheid. Schip totaal verloren.’

Zo luidde het telegram van Lloyd’s dat in de morgen van 18 maart 1948 binnenkwam bij de redacties van de Rotterdamse dagbladen. Eigenaar en schipper van de *Alk* was de oud-gezagvoerder van de koopvaardij A. van Nieuwkoop. De oud-zeeman had jaren gedroomd van een zeiltocht rond de wereld in een klein zeilscheepje en had daarvoor een stalen spant laten bouwen. Hij zou als eerste Nederlander dit huzarenstukje volbrengen. Vergezeld van twee vrienden had Nieuwkoop op 1 juli 1946 de Nieuwe Waterweg achter zich gelaten en 21 maanden later bevond hij zich nabij het Suezkanaal, op de Middellandse zee, bijna de voorlaatste etappe van de wereldomzeiling. Nederland had het avontuurlijke drietal via gepubliceerde reisbrieven gevolgd. De schipbreuk veroorzaakte vooral in zeilersland veel discussie over het onderwerp zeewaardigheid en de vraag hoeveel geluk een mens nodig heeft om in een notendop de globe rond te zeilen. Logisch dat de reis van de *Alk* het verlangen tot navolging bij sommigen stimuleerde.<sup>620</sup>

Dat het wereldreizen onder eigen zeil in Nederland een moeizame start had bewees Hans Maurenbrecher. Deze 53-jarige gepensioneerde luitenant-generaal bij de luchtmacht vertrok in zijn eentje op 14 juli 1964 met zijn 9 meter lange polyester *Takebora* (een baron van Hoëvell-ontwerp) om eveneens een lang gekoesterde droom te realiseren: evenals Joshua Slocum solo rond de wereld zeilen. Maurenbrecher was een nauwgezet man die niets aan het toeval overliet en trouw dagelijks naast een logboek ook een dagboek bijhield. Ik citeer hieruit zijn laatste woorden: ‘De laatste dagen in een keurig motel in Cairns doorgebracht. Mijn oorspronkelijke datum van vertrek, de 26<sup>ste</sup> mei, brengt keiharde wind en regen, idem de 27<sup>ste</sup>, zodat ik Fran heb weggewoven voor haar terugvlucht naar Nieuw-Zeeland in plaats van zij mij. En nu is het wachten tot de terugkeer van de normale zuidoostpassaat. Het is nu wel stil zo aan boord met het idee dat ik Fran pas terug zie in Suez.’<sup>621</sup>

Maurenbrecher had een jaar in Nieuw-Zeeland doorgebracht, daar rondgereden, gekampeerd en op wild gejaagd. De verstokte vrijgezel was er in het huwelijk getreden met een oude kennis, Franny Bakker. *Takebora* lag al die tijd veilig in Auckland afgemeerd. Eigenlijk was Maurenbrecher van plan zich definitief in Nieuw-Zeeland te vestigen, maar hij wilde eerst zijn reis afmaken.

---

<sup>620</sup> Borstlap, *Met de Alk de wereld rond*.

<sup>621</sup> Maurenbrecher, *Het journaal van de Takebora*, 256.

Op 22 juni 1966 slaat Franny alarm. Drie weken eerder was de *Takabora* uit Cairns vertrokken en hij had zelfs bij vertraging al op Thursday Island moeten zijn. Na een volle week zoeken werd het eerste wrakstuk gevonden, twee weken later werd een aantal onderdelen van het jacht opgevist. Het was Franny zelf die als eerste vanuit de lucht op het Blight Reef, 300 mijl ten noorden van Cairns, het wrak van de *Takebora* ontdekte. Vermoedelijk was Maurenbrecher overboord geslagen en zijn boot op een rif gelopen. In Nederland barstte via ingezonden brieven de kritiek los: ‘Schande! Eindelijk trouwt zo’n man en dan gaat hij weer op weg terwijl zijn vrouw alleen achterblijft!’ ‘Wat bezielt iemand om op zijn vijfenvijftigste zulke zotte avonturen te zoeken?’<sup>622</sup>

Driemaal is scheepsrecht. De derde poging van een Nederlandse zeiler om de wereld rond te varen lukte. Een achtuurjournaal uit 1968 laat zien hoe half Vlaardingen in juli uitliep om hun zeilheld, de 62-jarige Bertus Zijdenbos, geëscorteerd door een vloot van plezierjachten, te verwelkomen en te huldigen na zijn driejarige wereldomzeiling. Zijdenbos, in het dagelijks leven kroegbaas, ondernam zijn zoute avontuur aan boord van zijn 11 meter lange *Santa Maria* en werd grotendeels vergezeld door zijn zoon Bertus junior.<sup>623</sup>

In de jaren 70 en 80 volgden meer wereldomzeilingen. En al had Adriaan Hoekmeijer die met vrouw en kind in zes jaar rondvoer nog een zeemansachtergrond, ook mensen die evenals Zijdenbos gewone watersporters waren, durfden meer en meer het avontuur aan. Ook watersporters met een beperkt budget; zij bouwden hun eigen boot, timmerden een casco af of restaureerden en verbouwden een oud jacht.<sup>624</sup>

Claes en Welmoed Honig deden vier jaar over hun tocht. Claes was een overdrukke manager, raakte overspannen en begon eenmaal in de ziektewet thuis op een muur in zijn appartement op ware grootte zijn ideale stalen knikspantkimkieler te tekenen voor een ander leven. Hij stuurde onderweg met regelmaat een artikel naar de NRC en schreef eenmaal thuis een kostelijk boek over zijn onhandigheid, stommiteiten en bijna-schipbreuk op een tropisch koraalrif.<sup>625</sup>

Zoals ik al schreef, was Herman Jansen de eerste die solo rondzeilde, in een 9 meter Pionier. Eilco Kasemier zeilde met zijn aluminium *Bylgia* rond Kaap Hoorn in plaats van door het Panamakanaal. Later zou hij met een motorboot opnieuw rondgaan, nu via de warme route. En op 11 augustus vertrok de 29-jarige straaljagerpilot Pleun van der Lugt met zijn *Zeeuwse Stromen*, nog wel een ferrocement schip: zelfbouw van hoofdzakelijk kippengaas en cement. Zijn doel was om binnen driehonderd dagen non-stop rond de wereld te zeilen. Hij had succes en TROS-radio zond iedere zaterdagmorgen een impressie van de zeiltocht uit.

---

<sup>622</sup> Ibid., Leonard Huizinga, Inleiding.

<sup>623</sup> Zijdenbos, *Zeilend rond de wereld*.

<sup>624</sup> De *Elizabeth* van het echtbaar Hoekmeijer was als ijzeren jacht in 1908 bij de Vries-Lentsch op de werf ‘Het Fort’ te Amsterdam voor 12.000 gulden gebouwd. Toen de Hoekmeijers na restauratie van het volledig verwaarloosde schip op wereldreis gingen, was de *Elizabeth* zestig jaar oud. Hoekmeijer, *De grote wereld en de kleine Elizabeth*.

<sup>625</sup> Honig en Honig, *Laatste vrijheid. In vier jaar in een zeiljacht rond de wereld*.

Zeilers die ook de fantasie van veel watersporters op hol brachten waren Dick en Elly Koopmans. Dick was jachtontwerper en zijn toerscheppen staan voor tijdloos, betrouwbaar en zeewaardig en bovendien prima zeilend. Hij ontwierp en bouwde door de jaren heen zijn eigen jachten en samen met zijn echtgenote ondernam hij imposante reizen naar diverse ruige uithoeken van de aarde. Zo waren zij de eerste Nederlandse zeilers die Graham Land, het Antarctisch schiereiland, aanliepen. Een ander maritiem wapenfeit van hen is een wereldomzeiling via de zuidelijke oceanen. Een 'Koopmans' is al jaren een begrip in watersportkringen.

Dat alle genoemde pioniers verslag van hun reis deden, in de Waterkampioen of een ander watersporttijdschrift, in de krant of een boek, droeg het nodige bij aan de popularisering van zeezeiltochten. Mogelijk is de invloed van Elly Koopmans daarbij het grootst geweest. Zij schreef jaren achtereenvolgend over haar zeilavonturen in de Waterkampioen, ook verschenen er zeilreisboeken van haar hand.

In 1951 zeilden de gepassioneerde Kees den Hartoog en zijn vrouw Gerda in een gehuurd jachtje van IJmuiden naar Gravesend en terug. Prompt verzocht het bestuur van de Nederlandse Vereniging van Kustzeilers Kees in de winter een lezing over zijn avontuurlijke reis te geven. Diezelfde avond drong men bij hem aan lid van de vereniging te worden. Anno 2012 is Kaap Hoorn rondenvoeren niet meer voldoende om gevraagd te worden, wat niet wegneemt dat verre zeilreizen ondernemen nog steeds bewondering oproept en binnen de watersportwereld status heeft.

Nederland heeft voor wat betreft het toerzeilen op zee de aanvankelijke achterstand ten opzichte van Amerika, Engeland en Frankrijk ruimschoots ingehaald. Sinds de jaren 90 zijn er jaarlijks honderden Nederlandse jachten waar dan ook op de oceanen te vinden en spreekt men zelfs van 'een rondje *Atlantic*' wanneer het om een *sabbatical* van een jaar gaat, en halverwege de reis het anker bij enkele eilanden van de West Indies overboord gaat.

Betekent het voorafgaande verhaal nu dat anno 2012 de gemiddelde zeiler zeezeilen maakt? Nee, natuurlijk niet. Wel is het zo dat eigenaren die hun zeiljacht in de havens nabij of aan het IJsselmeer, de Waddenzee, de Zeeuwse Stroom of de Noordzee hebben liggen, tijdens hun vakantie al gauw een tocht langs de kust ondernemen. Dat doen ze in dagtrips, naar België of Frankrijk, naar Denemarken, Zweden of de Engelse oostkust. Voor veel zeilers is een nacht buitengaats afschrikwekkend, te veel gevraagd. Maar zelfs Engeland is 'hoppend' te bezeilen. De oversteek vanuit een Belgische haven naar Ramsgate bijvoorbeeld leent zich uitstekend voor een comfortabele dagtocht.

Dit betekent dat er sinds pakweg twee decennia tijdens de zomermaanden massaal op zee wordt gezeild door 'gewone' toervaarders. Een aantal factoren faciliteert deze bijzondere ontwikkeling. Een daarvan is de wetenschap dat 'heel veel andere zeilers het ook durven', waarbij ook nog onze watersportgeschiedenis heeft laten zien dat kleine jachten mans genoeg zijn oceaanoeversteken te maken.

Maar als iets de horde om op zee te zeilen voor de timmerman, de bakker, de leraar, de verpleegkundige of manager verkleint, is dat toch wel de unieke combinatie van een betaalbaar zeewaardig seriezeiljacht, een positiebepaler (gps) en de communicatiemiddelen



marifoon en internet. Anders gezegd: het zijn de moderne, ingenieuze techniek en de betrekkelijk lage prijzen die het mogelijk maken dat de gewone landrot, wel of niet met kinderen, het zoute sop kan kiezen.

Dat Nederland een zeevarende natie is, staat buiten kijf. Eveneens dat ons land een geliefd watersportland is dat niet enkel toerzeezeilers, maar ook zeewedstrijdzeilers in huis heeft: mensen die professioneel aan de grote internationale races deelnemen, zoals de Volvo Ocean Race, de Vendée Globe en de Jules Verne Trophy.

Toch geeft 'Nederland' niet veel om wedstrijdzeilen op zee. We hebben het (vele) geld er niet voor over en ondanks opvallende overwinningen van landgenoten in het verleden, hebben we niet zoals Groot-Brittannië, Frankrijk, de Verenigde Staten, Australië en Nieuw-Zeeland, een infrastructuur van syndicaten en sponsors die deze extreme 'sport' mogelijk maken.<sup>626</sup>

Gerard Dijkstra was de eerste professionele wedstrijdzeiler op zee. Bijzonder aan hem was dat hij als 'gewone jongen', die pas laat met boten en zeilen in aanraking was gekomen, met een minimaal budget en minimale sponsoring zijn beroep uitoefende.

In de jaren 1972 en 1976 kreeg hij de nodige publiciteit toen hij aan twee oceaandraces deelnam, niet in het minst dankzij tegenslag, waaronder het verspelen van de mast toen hij deelnam aan zijn eerste Observer Single-Handed Trans-Atlantic Race (de OSTAR) van Plymouth naar Newport aan de Amerikaanse oostkust. Hij zeilde destijds met de ruim 20 meter lange polyester ketch *Second Life*, een Oceaan 71-klasse en een Van de Stadt-ontwerp (en met een Bruynzeelkeuken om de kosten laag te houden). Op 650 mijl ten oosten van St. Johns (Newfoundland) kwam, terwijl het weer verslechterde, de hoofdmast omlaag en nam de spinnakerboom en de zeilen mee overboord. *Second Life* was twee weken onderweg. Dijkstra besloot St. Johns aan te lopen en nam radiocontact op. Een sleepboot nam de laatste twee dagen voor zijn rekening.<sup>627</sup>

Een opmerkelijke uitzondering (naast Cees Bruynzeel) in de historie van het Nederlandse zeewedstrijdzeilen is de Rotterdammer Conny van Rietschoten. Deze voormalige directeur van een familiebedrijf presteerde het om met eigen financiële middelen twee keer de fameuze Whitbread Round the World te winnen. Aan de race van 1977-1978 nam hij deel met zijn schip *Flyer*, een aluminium ketch van bijna 20 meter lengte. Gerard Dijkstra fungeerde als navigator. De *Flyer* finishte na 136 dagen als tweede (na de *Great Britain II*), maar op gecorrigeerde tijd bleek Van Rietschoten met zijn betrekkelijk kleine racer een zeer royale voorsprong te hebben. Aangestoken door dit succes ondernam de Nederlander nóg

---

<sup>626</sup> Je kunt het als een slecht voorteken opvatten, maar het eerste boek over wedstrijdzeilen op zee dat in Nederland verscheen, las niet bepaald als een uitnodiging om aan deze sport te beginnen. 'Het wedstrijdzeilen op zee is een moeilijke, zware en dikwijls ook woeste sport.' Aldus W.P. Coolhaas in de inleiding van zijn boek. Hij vulde deze openingszin aan met 'het ongemak van het water overnemen, soms met bakken tegelijk, de paaltjes die het schip pikt en het zware overhellen'. De zeewedstrijdzeiler/auteur vroeg zich dan ook af 'wat die zeezeilers eigenlijk bezielt'. Zijn antwoord luidde: 'een gevoel van voldoening', een 'soort machtig gevoel', na afloop. Coolhaas, *Wedstrijdzeilen op zee*.

<sup>627</sup> Dijkstra, *Tien jaar zeilen*. .

een poging te excelleren. Voor de volgende Whitbread liet hij een 23 meter lange racemachine, een German Frers-ontwerp, bouwen. Ook dit zeiljacht werd op de werf van Wolter Huisman in Vollenhoven gebouwd. Weer won Van Rietschoten de zware wedstrijd. Hij bereikte de eindstreep tien dagen sneller dan de eerste keer. Daarmee had hij het snelste schip, was hij winnaar op gecorrigeerde tijd en had hij alle voorafgaande records verbeterd. Het dubbele succes was geheel te wijten aan de professionele aanpak van Van Rietschoten. Naast een kundig zeiler was hij ook een kundig projectmanager.

Dat de *Flyer-fever* een tijdje aanhield in ons land, bewees de eerste Nederlandse oceaansrace. Halverwege de ochtend van 12 maart 1980 werd op de rede van Tanjung Priok het startschot gelost voor de Nedlloyd Specerijen Race. De initiatiefnemers waren mensen die aangestoken door de overwinningen bij de Whitbread Race van mening waren dat oceaansraces wel degelijk bij Nederland behoorde. Niet in het minst vanwege zijn roemruchte maritieme verleden dat zo mooi aansloot bij de oude zeiltraditie van de theeklippers die niet enkel tegen wind en golven vochten, maar ook tegen elkaar om als eerste de thuismarkt te bereiken voor de hoogste prijzen.

Acht zeiljachten waren van de partij, onder andere Gerard Dijkstra met *Flying Wilma* (de oude *Flyer*), Dirk Nauta met *Prodent*, Adriaan van Stolk met *Lexington* en Ewald Nijenhoff met *Vetus*. De namen van de schepen laten zien dat er volop van sponsoring sprake was. Dijkstra en zijn ploeg wonnen de race. Hij zou achteraf schrijven dat het toch prettig is 'om te zien dat zeezeilen in Nederland aan populariteit begint te winnen en dat een sportieve prestatie op zee iets is dat gewaardeerd wordt'.<sup>628</sup>

De eerste Nederlandse oceaansrace was tevens de laatste. Niet dat er nadien geen Nederlandse racemachines meer deelnamen aan rond-de-wereld wedstrijden. Zo nam ABN AMRO deel aan de Volvo Ocean Race en deed Henk de Velde pogingen het snelheidsrecord rond de wereld te verbeteren, maar het ging het hier om 'incidenten'. Veel initiatieven en plannen door de jaren heen leden al in een vroeg stadium schipbreuk door gebrek aan sponsoring.

De royale publiciteit in de jaren 70 over de Nederlandse successen op zee zette kwaad bloed in watersportland. Immers, racen over de oceanen en daarmee 'bakken geld in het water gooien' was in veler ogen een hobby van een enkele rijkard of een promotiestunt van een paar kapitaalkrachtige bedrijven. De meeste watersporters zijn echter pleziervaarders, veelal een gezin dat recreëert, al dan niet met een vakantietochtje op zee. Daarom besprak een veertigtal verontruste toerzeilers eind januari 1972 hun ondergeschoven positie en richtte zonder dralen de Vereniging van Toerzeilers op. Oud-marineofficier A. van Sorge nam de taak van secretaris op zich, ingenieur Paul Berg accepteerde de voorzittershamer. Juist deze twee mannen hadden al een tijd (vooral in de Waterkampioen) de discussie over de grote waarde van het toerzeilen aangezwengeld en geschreven over het ideale toerzeiljacht en het 'toerzeilgevoel'. Zij protesteerden op de eerste plaats tegen de terreur van het 'wedstrijddenken' die tot nautische vervreemding had geleid, aangezien de kwaliteit van een

---

<sup>628</sup> Ibid., 277.

jacht daarbij op de eerste plaats werd afgemeten aan de snelheid en de bepalingen van de internationale wedstrijdvoorschriften (IOR).<sup>629</sup> Terwijl zeker negen van de tien zeilers toerzeilen en van vrijelijk zwerven houden op uiteenlopende soorten water. Noordzee of Fluessen, ieder water heeft zijn eigen charme en is het waard bezield te worden. Deze toerzeilers wensen een boot die geen haast heeft en die veilig en comfortabel is. Daarom is bijvoorbeeld de zeilschouw of de kimkieler in de ogen van menig toerzeiler geen gedrocht, ondanks beperkte zeilprestaties.

Maar de Vereniging van Toerzeilers had nog iets anders voor ogen. Bestuur en leden voelden de missie een bijdrage te leveren aan de verdere popularisering van het pleziervaren en vonden de Kustzeilers een te elitaire club met hun stropdassen, blazers en ballotage. De Toerzeilers kenden geen ballotage. Vandaag de dag is de vereniging met ruim 3200 leden de grootste watersportvereniging van Nederland.

Het succesvolle zeezeildecennium 1970-1980 deed de watersporter beseffen dat, al kon het best een onsje minder dan wat Van Rietschoten en Dijkstra hadden gedaan, in principe iedere zeiler met een geschikte boot en een behoorlijke ervaring, verantwoord de zee op kan. Dat zeilen op groot water (kustzeilen) inderdaad populariteit geniet, laat jaarlijks de hoeveelheid reddingsoperaties van de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij zien. Bij het groeiende aantal hulpverleningen aan zeiljachten, staat motorstoring bovenaan het lijstje, gevolgd door onervarenheid met het schip en/of vaargebied.<sup>630</sup> Beide oorzaken zijn interdependent. Veel 'nieuwe' zeilers met een gebrekkige ervaring varen bij de gratie van de diesel onder de kuipvloer, ondanks dat er op hun boot een mast met zeilen staat. Weigert de motor, dan 'staat de boot stil' (evenals een auto) en slaat al gauw de paniek aan boord toe. Oorzaak nummer drie (16 procent), materiaalschade zoals een defect roer, mastbreuk of een gescheurd zeil, werd al een aantal jaren terug van de eerste plaats verdrongen.

Maar deze cijfers vertellen nog iets; ze onthullen hoe populair groot water bij watersporters is geworden: het IJsselmeer, het Wad, de Zeeuwse Stroom, de Noordzeekust en verder. Niet alleen de goede kwaliteit van het 'goedkope' seriejacht is hier debet aan. Het zoeken naar vaarruimte omdat de binnenwateren de gestage groei van het recreërende plastic, staal en aluminium niet meer aankonden, was mede oorzaak.

## 11g. De Doerak

Hoofdstuk 11 opende met het verhaal van Bob die in 1955 eigenhandig een stalen knikspantzeilboot bouwde. Vervolgens stond ik stil bij de polyester Pionier van Van de Stadt, een revolutionair seriejacht binnen de botenbouw. De onderwerpen die ik daarna behandelde, waren de enorme economische voorspoed van de jaren 60 en 70, de expansie en inburgering van de pleziervaart, de groei van consumentisme en hedonisme, en de

---

<sup>629</sup> De polyester Standfast 40 P van ontwerper en bouwer Frans Maas te Breskens, kan als voorbeeld dienen van een typisch jaren 70-zeiljacht. De romp is aan de uiteinden samengeknepen en de maximale breedte zit halverwege de boeg en de spiegel. Typisch een IOR-vorm.

<sup>630</sup> 'Waar gaat het fout?', in: *Waterkampioen*, 06, 2011,

voortrekkersrol die de eerste Nederlandse oceaanzeilers vervulden bij het slechten van de angstdrempel om zee te kiezen.

Toch ontbreekt er nog een belangrijke schakel in de keten van de popularisering van de watersport: de eenvoudige stalen rechttoe rechtaan motorkruiser; zelfgebouwd, als casco gekocht en afgebouwd, of tweedehands aangeschaft. Die kruiser kreeg begin jaren 1960 zijn ideaaltype: de Doerak. Een nogal eigenzinnige motorboot die de eer toekomt heel wat mensen te hebben verleid hun vrije tijd op het water door te brengen.

Zoals ik eerder schreef, promootte H.C.A. van Kampen in de jaren 30 het pleziervaren onder andere met de slagzin: 'Iedereen het water op!' In de jaren 90 van de vorige eeuw, nadat een aantal economisch moeilijke jaren voorbij was, kon die aanbeveling beter worden vervangen door: 'Iedereen een boot als bezit!' Deze aanbeveling vormde dan ook de rode draad van de tentoonstelling over de geschiedenis van de Nederlandse watersport die in 2008 in het Maritiem Museum Rotterdam gehouden werd.<sup>631</sup>

Zoals eerder aangestipt, maakten de goedkope industrieel vervaardigde zeiljachten die de laatste twee decennia de markt overspoelden en waarop ik later uitvoerig terugkom, het mogelijk dat mensen groter water durfden op te zoeken. Uiteraard nadat een aantal pioniers uit de beginfase het pad naar zee geëffend had. Deze ontwikkeling kwam het pleziervaren zeer ten goede omdat de pleziervloot geleidelijk aan 'nieuw' zeilwater betrad en ruimte maakte op het binnenwater, bij uitstek het domein van de motorboot en de kleine watersport.

Op dat binnenwater verscheen begin jaren 60 een motorboot die een grote toekomst zou krijgen en achteraf beschouwd als geen ander jacht de watersporter met een kleine beurs over de streep wist te trekken zijn droom waar te maken: een eigen schip bezitten. Die boot was de Doerak, gebouwd op de Eista werf in Nederhemert-Zuid en vaak de Volkswagen onder de motorboten genoemd.

In 1959 kocht M. baron van Wassenaer de inboedel van een failliet staalconstructiebedrijf in Oss op en richtte samen met een buurman in een oude schuur een constructiewerkplaats op: de Industrie- en Handelsonderneming. Een forse naam voor een poging om naast de reparaties van landbouwwerktuigen voor de eigen landerijen, ook het onderhoud en reparaties voor de boeren uit de wijde omgeving ter hand te nemen.

Op een ochtend bleek de stalen roeiboot van de baron verdwenen. Van Wassenaer leende noodgedwongen een roeiboot van een kennis, op de eerste plaats om de maten ervan op te nemen met het idee deze in zijn eigen werkplaats na te laten bouwen. Het resultaat was een licht, stabiel en gemakkelijk roeibaar bootje waarnaar spoedig vraag kwam. Het plan rijpte om roeiboten te gaan bouwen. De baron zag hier duidelijk brood in, mits seriebouw de prijs laag hield zodat ook de gewone werkman die wilde vissen of met zijn gezin roeien, desnoods zeilen, het bootje zou kunnen aanschaffen. Van Wassenaer kiende uit dat negen arbeidsuren

---

<sup>631</sup> Omdat het Scheepvaartmuseum in Amsterdam wegens verbouwing was gesloten, ging de watersporttentoonstelling ter ere van 80 jaar Waterkampioen naar het Maritiem Museum in Rotterdam. Nogal onlogisch omdat na Amsterdam Sneek (het Fries Scheepvaart Museum), historisch gezien het tweede watersportcentrum van ons land, deze tentoonstelling had moeten organiseren.

per boot voorwaarde was. Hij pakte zijn project professioneel aan, schakelde een reclamebureau in en liet een folder maken die de roeiboot Eista (ei-land sta-al) Superboot noemde. De Industrie- en Handelonderneming werd intussen omgetoverd tot scheepswerf: 'Landgoed Nederhemert, afdeling constructie'. De roeiboot van de baron was 4 meter lang, spantloos in elkaar gelast van slechts 2 millimeter plaatstaal en woog 160 kilo. De prijs, zonder visbun maar wel in de rode menie gezet, bedroeg 299 gulden. De doelgroepen? Volgens de verschillende folders die destijds werden gedrukt waren dat 'hengelaars en schippers, tuinders en boeren, artsen en ondernemers, jagers en voorts allen die, voor arbeid of genoegten vaak op het water zitten of willen zitten'.<sup>632</sup>

De zaken gingen goed en de vraag nam toe. Echter, potentiële klanten vroegen ook naar afwijkende maten of wijzigingen aan de roeiboot, of ze wilden een kano of een runabout voor het waterskiën hebben. Daar de baron in feite niets van boten wist, keek hij uit naar een ontwerper. Bij toeval hoorde hij over Dick Lefeber, een oud-onderwijzer die veel liever bootjes tekende dan voor de klas stond en besloten had van zijn liefhebberij zijn beroep te maken. Lefeber was enkele jaren eerder overgestapt naar scheepswerf Van Goor te Monnickendam, waar zandzuigers, vissersschepen, werkvletten, sleepboten en vrachtschepen werden gebouwd. Hij kwam terecht op de tekenkamer. Met het oog op de avonduren had de ontwerper thuis zijn eigen 'D.D.H. Lefeber; Technisch Bureau voor Scheepsbouw' opgericht. Onder de uiteenlopende privéopdrachten die hij kreeg, zaten onder andere ontwerpen voor zeeschouwen en motorkruisers. Lefeber hield van onorthodoxe oplossingen en hij kwam de baron in Nederhemert graag tegemoet als diens klant iets apart wilde, zoals een roeiboot van 5 meter lengte met een kajuitje met ramen en een deur.

Tijdens Italiaanse kustvakanties had Van Wassenaer naar de kapitale motorjachten van de *jetset* gestaard en naar het strandleven van de gewone man en vrouw. Hij had ter plekke meermalen schetsjes van de grote glimmende jachten gemaakt, en eenmaal thuis legde hij die aan Lefeber voor. Zijn idee was om naast roeiboten ook eenvoudige kruisertjes te bouwen, goedkoop genoeg voor een nieuwe groep watersporters. In 1962 bouwde de werf al drie knikspantkajuitboten van 5 tot 8 meter met binnen- of buitenboordmotor (benzine). Omdat Dick Lefeber naar de wens van de baron 'Italiaanse lijnen' in de modellen had verwerkt, leken de boten op strijkijzers. Ook werd een jaar later getracht een planerend jacht te bouwen, met twee motoren. Maar na twee schepen gaf de baron zijn plan op; staal bleek te zwaar voor een vliegende vaart. De ruim 9 meter lange Arthur en Arthur Nova, beide schepen met of zonder achterkajuit, volgens een folder 'een vorstelijk jacht voor het hele gezin', waren succesvoller. De werf bouwde respectievelijk ruim vijftig en negentig exemplaren van deze typen.

Onderwijl groeide de concurrentie; het leek midden jaren 60 wel of iedereen een boot wilde hebben. Ook mannen die nauwelijks iets van boten afwisten, maar wel een snijbrander en lasapparaat konden vasthouden, begonnen voor zichzelf in een schuur voor de handel te bouwen. Baron van Wassenaer zocht naar een totaal ander concept. De enthousiaste Dick

---

<sup>632</sup> F. Koorneef, *Het roemrijke verleden van de Eistawerf*, [http://eista/body\\_werf.html](http://eista/body_werf.html)

Lefeber schetste mee. De obsessie een goedkope boot te ontwerpen en te bouwen voor een zo breed mogelijk publiek, zelfs voor hen die weinig met water hadden, deed het idee ontstaan voor een caravan op een simpele stalen ponton. Beide bekende elementen samenvoegen zou kans maken zelfs een geharnaste landrot tot de watersport te bekeren. Het idee werd te zot bevonden. Lefeber, intussen in dienst bij de baron, tekende een motorboot in de geest van de caravanponton. De romp was een schouw, een platbodem dus die feitelijk weinig van een ponton afweek. De opbouw deed aan een hok met grote ramen denken, gemakkelijk te associëren met de toenmalige caravan. De Doerak was geboren. Een rechttoe rechtaan familieboot, degelijk geconstrueerd, goedkoop om te bouwen en te schilderen, met een vlakke bodem waarmee je kon droogvallen, met minimale diepgang, een hoop binnenruimte, vlakke vloer, stahoogte, grote bolders en laag genoeg om onder de meeste bruggen door te kunnen. Een oer-Hollands jachtje dat op een schilderij van Ruysdael niet zou misstaan. Ook een boot waaraan de handige werkmans nog flink kon klussen om een persoonlijk accent op zijn kostbare bezit aan te brengen.<sup>633</sup>

In september 1964 ging de eerste Doerak te water, 8,5 meter lang. Een revolutionair concept en goedkoop. De prijs lag bijna 50 procent lager dan die van een normale kruiser in die tijd. Een maand na de eerste proefvaart werd de Doerak voor het eerst op de watersporttentoonstelling in Hamburg gepresenteerd. De belangstelling was groot, de verkoop in de jaren die volgden zeer succesvol. De Eista Werf (nieuwe naam) stopte de bouw van roeiboten en Italiaans geïnspireerde 'strijkijzers' en richtte zich volledig op zijn jongste telg. Een telg die ook volwassen werd en divergeerde in een groot aantal lengten en uitvoeringen: met en zonder achterkajuit, met vaste stuurhut of neerklapbare ramen, met of zonder tent over de kuip, met of zonder mast met zeiltuig. De productiemethode van de Doerak was curieus. De in Ammerzoden gestraalde en gemeniede casco's werden op rijdende stalen karren gebouwd en reden door de verschillende afdelingen voor het schilderwerk, de motorisering en verdere afbouw. In tien jaar tijd groeide de Eistawerf uit tot de meest productieve in Nederland, mede omdat men naast staal ook polyester ging bouwen. Stoere motorzeilers als Dutch Sturdy, Krammer, Rogger en de zeevaardige *heavy displacement* Banjer vonden hun weg naar de klant.<sup>634</sup>

---

<sup>633</sup> Over de herkomst van de naam 'Doerak' bestaat binnen de Doerakclub verschil van mening. Doerak betekent in het Russisch 'loeder', in het Nederlands 'lekkere opdonder'. Wie destijds met deze naam op de proppen kwam is niet bekend.

<sup>634</sup> Toen midden jaren 70 de verkoop van de Doerak en andere Eistawerf-schepen terugliep, ondanks dat de Marak als afgeleide van de grote Doerak als moderne vlet op de markt kwam, vertrok Dick Lefeber naar platbodembouwer Kooijman & de Vries in Deil. In de laatste fase van zijn werklevens tekende hij vletachtige stoere motorschepen voor Van Linssen Yacht in Maasbracht, de bekende Van Wijk-sloepen voor Pieter Beeldsnijder (PBDesign-Edam) en interieurmodulen voor megazeiljachten voor Royal Huisman te Vollenhoven.

Koorneef, 'Dick Lefeber, ontwerper met karakter', in: *Waterkampioen*, 4, 2002.

Dick Lefeber overleed in 2000. Waarschijnlijk is hij binnen onze grenzen de meest ondergewaardeerde jachtontwerper. Waarschijnlijk omdat de overbekende maar goedkope en praktische Doerak een lage-status-boot is, waaraan de ontwerper voor altijd zijn naam heeft verbonden.

De populaire Doerak slechtte als geen andere kajuitmotorboot voor veel gezinnen de drempel naar de pleziervaart. Daarom mag hij naast de zeilende Pionier worden gezet als historisch-nautisch monument. Tegelijk legde de Doerak (evenals de Pionier) een al eerder aangestipte paradox bloot: goedkope seriejachten, gebouwd voor 'de massa', worden een lage status toebedeeld.

De entrepreneur van de Doerak was een baron: van verarmde adel uit lang vervlogen tijden, in het bezit van land dat verhuurd werd. Van Wassenaer kocht een failliet constructiebedrijf en startte vervolgens in een schuur een bedrijfje dat landbouwmachines repareerde. Dit werd allesbehalve een succes en op het idee gebracht door zijn eigen roeiboot, liet hij in zijn schuur een paar goedkope roeiboten bouwen. Hier was zoveel vraag naar dat de volgende stap een motorboot was.

De zorg voor armen, slecht bedeeden en eenvoudige lieden met een kleine beurs is de adel in Nederland nooit vreemd geweest en ik stel me voor dat de baron de arbeider oprecht een eigen plezierboot gunde. Hij had de tijdgeest mee; Nederland ging zoals we al zagen op de schop, schudde de armoede van zich af, sloopte de verzuiling, bouwde een fraai stelsel van sociale voorzieningen en moderniseerde drastisch. Daar hoorden vrije tijd en plezier bij.

Voor velen was dat tuffen en recreëren op het water, en gedurende een aantal jaren waren de boten 'niet aan te slepen'. Vanzelfsprekend bepaalde vooral het beschikbare gezinsbudget de keuze van de boot. Een Doerak voor mensen met een bescheiden budget, een Super Van Craft, Super Kaagkruiser of Super Favorite voor de welgestelden.<sup>635</sup>

Onderscheid moet er zijn, aan land niet minder of meer dan op het water.

### **11h. 'Doet u mij maar zo'n boot'**

De energiecrisis van 1973 kondigde de eerste domper op de spectaculaire groei in de jachtbouw aan. Tegen het eind van het decennium kwam de recessie in zicht en holde de economie achteruit. Al voor de oliecrisis was er werkloosheid ontstaan die niet met de traditionele bestrijdingsmiddelen tot stand kon worden gebracht. Had minister Boersma al in 1971 gesproken over een schizofrene situatie: enerzijds overbesteding, anderzijds toenemende werkloosheid, na 1973 steeg die werkloosheid van 151.000 naar 260.000 in 1975, zette langzaam door tot 1979 en schoot vervolgens pijlsnel omhoog. Na 1983 steeg de werkgelegenheid in de marktsector overigens weer met een half miljoen banen.<sup>636</sup>

Dat de jachtbouw in zwaar weer raakte laat zich raden. De consument bespaart eerder op luxe vrijetijdsgoederen dan op basisbehoeften. Zo legden tientallen jachtwerfen het loodje en verdwenen bekende namen. De grootste klappen vielen bij de seriebouwers van staal en polyester. Naast een teruglopende vraag werd dit ook veroorzaakt doordat nieuwe modellen

---

<sup>635</sup> Vooral de Super Van Craft, tussen 1965 en 1990 gebouwd bij jachtwerf Klaassen te Voorschoten, geldt tot op de dag van vandaag als klassiek en chic. Dat komt door zijn statige verschijning op het water, dankzij de forse lengte, de elegante waaiersteven en de houten opbouw met grote ramen. Ook het jaren 70-interieur met zijn ruime salon (met whiskybar) ademt een sfeer van luxe en klasse. De Super Van Craft staat voor 'goede smaak'.

<sup>636</sup> Woltjer, *Recent verleden*, 615-616, 693.

kostbare voorbereiding vergen. Een stalen seriejacht vraagt om een driedimensionaal op maat gesneden staalpakket, een nieuw ontworpen polyester jacht vereist een plug om een mal te maken, waarin vervolgens de romp, opbouw en meer worden geproduceerd. Alleen het dure topsegment van de jachtbouw met zijn internationale afzetmarkt en steenrijke klanten gaf, zoals vaker, geen krimp. Megajachten worden per definitie niet in serie gefabriceerd en werden bovendien destijds in de regel al van aluminium gebouwd, een betrekkelijk nieuw jachtbouw materiaal dat helemaal de toekomst leek te hebben. Zo was al halverwege de jaren 60 Jaap Zwarthoed als botterbouwer overgestapt op het bouwen van kleine jachten en daarmee van hout op staal. Ook kajuitzeiljachten van 7 tot 8 meter lengte werden toentertijd van staal gebouwd. Zwarthoed werd bekend met zijn Jakon-kruiser: een prettig zeilende familieboot met gedeeltelijk stahoogte, waarbij de harde kimmén boven de waterlijn waren afgerond, waardoor het scheepje op een soepele rondspant leek. Van dit type zijn er honderden te water gelaten, als casco voor de ondernemende klusser of compleet. Het scheepje overleefde de economische neergang niet. Staal zou trouwens alleen maar als materiaal voor motorboten overleven. Voor zeiljachten verdrongen vanaf midden jaren 80 polyester en aluminium vrijwel alle staal. Staal bleef – vanwege zijn uitzonderlijke sterkte op de vierkante decimeter – geliefd bij langeafstandzeilers die op safe spelen en een voorkeur hebben voor tochten naar ruige gebieden en koude kusten.<sup>637</sup>

Gedurende de jaren 90 herstelde de economie zich in rap tempo. De aandelen op de Amsterdamse beurs begonnen tot in de hemel te groeien, waardoor zelfs de meest verstokte spaarder een gokje waagde. De internetexplosie was de motor. Minister van Financiën Gerrit Zalm kon tegen het eind van het decennium trots meedelen dat het Bruto Nationaal Inkomen voor het eerst in de plus zat. In die tijd domineerde het zogenaamde neoliberalisme, een optimistisch geloof in de zegeningen van de vrije markt.

---

<sup>637</sup> De invloed van tot de verbeelding sprekende stalen jachten die bijzondere reizen maakten, kan moeilijk onderschat worden. Zo organiseerde de Sunday Times in 1969 de eerste non-stop solotocht rond de wereld. Een van de deelnemers was de Frans-Vietnamese zeiler Bernard Moitessier. Hij zeilde met een stalen spitsgatter, *Joshua* (naar Joshua Slocum), een stoer *low budget* jacht dat als tweemaster afgedankte elektriciteitspalen op het dek had staan. Moitessier zeilde als snelste de wereld rond, maar weigerde na het rondenvan Kaap Hoorn noordwaarts te zeilen om in Plymouth te finishen. Hij voer door naar Tahiti, en zeilde een extra halve aardbol. Dit was niet eerder vertoond. Zijn verslag van deze reis maakte een goeroe van hem, niet in het minst door zijn bespiegelingen die hij aan het papier toevertrouwde. 'Ik peins over de dag waarop een modern land een hippie als president zal hebben en zwervers als ministers. Ik zou onmiddellijk naturalisatie aanvragen.' Moitessier, *De lange route. Alleen tussen hemel en aarde*.

<sup>643</sup> Giebels, 'Recordaantal miljonairs, met dank aan de 'VOC-mentaliteit'', in: *De Volkskrant*, 23 juni 2011. Dat ontwerp en bouw van Nederlandse megajachten internationaal in hoog aanzien staan, schreef ik al eerder. Opmerkelijk is daarbij dat Nederlandse klanten voor zeiljachten graag een 'retro-stijl' kiezen: een rond- of platbodemjacht, zoals een lemsteraak of hoogaars, maar dan gemoderniseerd; in een veel snellere uitvoering (een André Hoek-design). Ook het J-Class jacht uit de jaren 30 geniet al een tijd hernieuwde belangstelling (Dykstra & Partners). Zozeer zelfs dat er een mini-versie van ruim 13 meter te koop is die dankzij elektrische lieren door één persoon te zeilen is.



De Nederlandse pleziervloot groeide jaarlijks met 1,5 tot 2 procent. Die groei zou pas tot stilstand komen door de 'bankencrisis' van 2008. Nieuw voor Nederland was dat de groeiende vraag naar megajachten (of superjachten) niet alleen meer uit het buitenland kwam. Zeker, in de nieuwe opkomende economieën, China, India en Brazilië, nam het aantal superrijken toe, maar ook in ons eigen land groeide het aantal (multi)miljonairs, zelfs sneller dan het Europese gemiddelde. Nederlandse rijken zijn of waren allemaal in het bezit van een eigen bedrijf. Een deel handelde in vastgoed. Een reden voor hun welstand is dat Nederlanders nogal royaal in opkomende landen in aandelen durven te beleggen. Bovendien gaat, ongeacht de nationaliteit, gemiddeld een derde van de luxe uitgaven van rijkaards op aan hun *investments of passion*: luxeauto's, jachten en privéjets.<sup>638</sup> Dat de rijken der aarde zowel graag geschiedenis schrijven als met elkaar concurreren, is voor de ontwerpers (en bouwers) een bekend gegeven. Evenals het feit dat de klanten voor megazeiljachten vaker ervaren watersporters zijn dan die voor de grote motorjachten. Tom Perkins, een durfkapitalist, mag als illustratie dienen. Begonnen als kind in een soort optimist, schippert hij vandaag de dag op zijn 87 meter lange *Maltese Falcon*,<sup>639</sup> intussen een bescheiden scheepje, want de *Dream Symphony* is in aanbouw op een Turkse werf. Dykstra & Partners, Amsterdam, tekende het ontwerp. Het wordt een houten (!) jacht van 141 meter met vier masten .

Evenals van het peperdure oceaanracen, profiteert het 'goedkope' jacht voor de modale Nederlander van het in alle opzichten extreme topsegment in de jachtbouw. Lag het innoveren voorheen vooral bij snelheid en efficiëntie, dus 'in de sleeptank', meer en meer verschuift de technologie richting duurzaamheid en 'groen varen': hybride aandrijving, revolutionaire tuigages als DynaRig en Aerorig, verdergaande automatisering en digitalisering binnen het ontwerp- en productieproces, en de toepassing van nieuwe kunststoffen.<sup>640</sup>

---

<sup>638</sup> Giebels, 'Recordaantal miljonairs, met dank aan de 'VOC-mentaliteit'', in: *De Volkskrant*, 23 juni 2011. Dat ontwerp en bouw van Nederlandse megajachten internationaal in hoog aanzien staan, schreef ik al eerder. Opmerkelijk is daarbij dat Nederlandse klanten voor zeiljachten graag een 'retro-stijl' kiezen: een rond- of platbodemjacht, zoals een lemsteraak of hoogaars, maar dan gemoderniseerd; in een veel snellere uitvoering (een André Hoek-design). Ook het J-Class jacht uit de jaren 30 geniet al een tijd hernieuwde belangstelling (Dykstra & Partners). Zozeer zelfs dat er een mini-versie van ruim 13 meter te koop is die dankzij elektrische lieren door één persoon te zeilen is.

<sup>639</sup> Perkins schreef in zijn autobiografie over zichzelf (en zijn jacht). 'And so my yacht sailed away from Istanbul, where Perini had hosted a reception for bigwigs of the Turkish government, and onto the front cover of virtually every yachting magazine in the world.'

'The International Herald Tribune said that I had achieved that rarest of all honors: a place in history.'

'We have entered one regatta, and it was an important one, the Perini Cup races. We won first place, beating fifteen other Perini yachts, many of which were previously considered to be very fast.'

'The *Maltese Falcon* is my crowning achievement.'

Perkins, *Valley Boy*, 272.

<sup>640</sup> Dijkstra, 'Duurzame technologie heeft de toekomst', in: *HISWA Magazine*, 2, 2010.

Het zal de lezer niet verbazen dat het tijd vraagt voordat innovaties aan de top zijn neergedaald en toegepast worden in het gewone seriejacht. Feit is dat iedere ontwerper naar racers en megajachten kijkt in de hoop een graantje mee te pikken.

De moderne *performance cruiser* anno 2012 is dan ook het resultaat van ruim een eeuw jachtbouw, begonnen met de introductie van de Amerikaanse centerboard, destijds het alternatief voor de traditionele rond- en platbodem met zijzwaarden. Het 'huwelijk' tussen jachtbouw en wetenschap, de theoretische scheepshydronechanica, gecombineerd met de sleeptank van de TU Delft en het echte varen buiten, plus de inzichten van de ontwerpers en de wensen van klanten, hebben vanaf de jaren 50 in toenemende mate de contouren van de ontwikkelingen bepaald. Zo is de moderne romp breed en hoog met veel volume achterin, hebben de zeilen een handzame *high aspect* vorm, worden dubbele roeren populair omdat ze in combinatie met de brede spiegel onder helling meer grip geven. En *last but not least*, het interieur is voor de moderne waterrecreant zwaar gaan tellen. De consument van vandaag wenst veel binnenruimte, comfort dus. Dat komt omdat voor de doorsnee watersporter het zeilen of tuffen minder op de voorgrond is komen te staan. Het blijven liggen in de eigen box en relaxen, of gewoon een paar dagen in de natuur of in de stad afmeren, heeft aan belang gewonnen. Dit geldt voor zeilers evengoed als voor motorbootvaarders. Het is niet overdreven te beweren dat het moderne jacht in toenemende mate als 'zomerhuisje' fungeert, als appartement of penthouse. Het beeld van de niet onbemiddelde babyboomer, tevens watersporter, gepensioneerd en verlost van alle werkplicht, wonend in een appartement in de stad, en gedurende de zomermaanden met de boot op pad, terwijl vrienden en kleinkinderen een welkom bezoek vormen, is bepaald geen cliché.<sup>641</sup>

'Alle techniek is gedateerd', las ik onlangs ergens. Deze bewering geldt voor de jachtbouw in dezelfde mate als voor bijvoorbeeld de auto-industrie. Ik herinner de lezer hier weer even aan de vier te onderscheiden determinanten die Jan van Ours in zijn studie van de gezinsconsumptie vanaf 1951 tot in de jaren 80 onder de loep nam: inkomen, prijzen, technische ontwikkelingen en leefgewoonten.

Om ook de tweede fase van de popularisering van de watersport in Nederland te beschrijven, is het verhelderend nogmaals genoemde categorieën te gebruiken. Met de tweede fase doel ik op een 'stille revolutie', de periode na de recessie. Om precies te zijn: vanaf 1988, het jaar dat Bouw van Wijk te Woubrugge zijn eerste sloepen verkocht. Maar daarover straks meer.

In Waterkampioen nr. 21 uit 1980 werd onder het kopje 'Toervaart op zee' op nogal belerende wijze onder andere een lesje navigatie gegeven. Dit na een uitvoerige bespreking

---

Een sprekend voorbeeld van groen (elektrisch) varen is de inbouw van een elektromotor in de onlangs gerestaureerde boeier *Tjet Rixt*. Deze 8,5 meter lange boeier is ruim 160 jaar oud en daarmee het oudste nog varende jacht in Nederland. Buitelaar, 'Groen varen, de hele productieketen telt mee', in: *HISWA Magazine*, december 2009.

<sup>641</sup> 'Snelvarend appartement', in: *Waterkampioen*, 15/16, 2010.

van de gevaren van het IJsselmeer en de Noordzee, en het bijwerken van zeekaarten ('De officiële zeekaarten behoren bijgewerkt te zijn tot de datum van aankoop'. Er bestonden nog enkel papieren kaarten).

Hierna volgde een bespreking van de te gebruiken navigatie-instrumenten. Twee citaten: 'Bedenk dat elk instrument fouten heeft ten gevolge van inwendige storingen. Het spreekt vanzelf dat correcties voor deze fouten bekend moeten zijn, bijvoorbeeld deviaties van het kompas, kalibratiecorrecties van de radiorichtingzoeker, procentuele correcties van de log.' 'De laatste tijd is er een groot aanbod van elektronische navigatieapparatuur voor jachten. Op dit moment zijn er nog weinig of geen officiële gegevens betreffende de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van deze instrumenten aan boord van kleine jachten.'<sup>642</sup>

Met 'elektronische navigatieapparatuur' werden op de eerste plaats de zakrekenmachines en navigatiecomputer bedoeld. Met een van de eerste rekenmachines voor de watersport, bijvoorbeeld de eenvoudige Hewlett Packard 35, konden vlot afstanden, snelheden en tijdsberekeningen worden gemaakt. De opvolger, de HP 45, presteerde al heel wat meer. Deze zakrekenmachine had 36 toetsen die zestig functies konden realiseren en negen geheugenregisters, waarin gegevens of resultaten van alle berekeningen konden worden opgeslagen. Hierdoor vereenvoudigde het bijhouden van een gegist bestek aanzienlijk. De gestuurde koers en de afgelegde weg konden voortaan zonder berekeningen worden ingevoerd, waardoor als bijvoorbeeld in de wind op gekruist moest worden, niet iedere koers meer in de kaart hoefde te worden getekend.<sup>643</sup>

Zakrekenmachines voor de navigatie waren geen lang leven beschoren. In 1980 gingen de technische ontwikkelingen al zo snel dat satellietnavigatie zich aankondigde. Volgens menig zeezeiler een gevaarlijke ontwikkeling omdat de nieuwe generatie watersporters zich het 'oude ambacht' van plaatsbepaling op zee, de combinatie van gegist bestek en astronavigatie, niet meer eigen zou maken.<sup>644</sup> Maar, ondanks het immense tempo van de techniek, verliep de ontwikkeling van navigatieapparatuur in stappen. In de jaren 60 werd de radiorichtingzoeker bruikbaar voor de jachteigenaar. Met kruispeilingen op radiobakens kon tot op 2 zeemijlen de positie in de kaart worden getekend. Niet minder innoverend was de marifoon aan boord. De watersporter kon nu met de wal of een ander jacht of schip praten, mits niet te ver verwijderd. Deze doeltreffende vorm van communicatie bracht een gevoel

---

<sup>642</sup> 'Toervaart op zee', in: *Waterkampioen*, 21, 1980.

<sup>643</sup> Dijkstra, *Tien jaar zeilen*, 319-320.

<sup>644</sup> In de zomer van 1985 zeilden Hedwig en ik samen met een bevriend stel naar het Scoresby Sund, aan de oostkust van Groenland. Aan boord was een eerste generatie satellietnavigator (NAVSTAR) gemonteerd, een prijzig kastje dat met een beetje geluk een paar keer per uur een positie berekende. Die positie kwam tot stand dankzij het doppler-effect, genoemd naar de Oostenrijkse natuurkundige Johann Christian Doppler, die in mei 1842 tijdens een voordracht voor vakgenoten uitlegde waarom de toon van een bel hoger wordt wanneer je dichterbij komt, en lager wanneer je de bel gepasseerd bent en de afstand toeneemt.

De NAVSTAR berekende een positie aan de hand van overkomende satellieten die boven de horizon verschenen en de meridianen volgden. Groenland werd overigens niet bereikt; pakijds versperde de weg.

van veiligheid met zich mee. Toen begin jaren 80 de mobiele satelliettelefoon op de markt kwam, was het zelfs mogelijk vanaf de oceaan met thuis te bellen. In 1979 kon voor het eerst de AP Navigator van Philips worden aangeschaft. Het Engelse plaatsbepalingssysteem werkte op een netwerk van positielijnen tussen radiobakens en gaf iedere 20 seconden een fix met een nauwkeurigheid tussen 40 en 400 meter.

Na 1990 burgerde de gps in: één druk op de knop en de scheepspositie wordt, samen met de snelheid, afgelegde afstand, nog af te leggen afstand tot het *waypoint* en nog veel meer, continu en tot op 20 meter nauwkeurig op een display weergegeven. In het nieuwe millennium verschoof het pleziervaren vanaf de ANWB-waterkaart daarbij naar het flatscreen. Tenminste, voor diegene die zich laaft aan elektronica, ook voor de generatie die nog maar kort vaart en voor wie navigeren per toets en pixels als vanzelfsprekend wordt gezien.

In Waterkampioen nr. 03/04 uit 2010 werd onder het kopje productinformatie het navigeren met een simpel en goedkoop gps-apparaat geplaatst naast de *top of the bill*, het allernieuwste elektronische navigatiesysteem: de Raymarine G-serie. Ik citeer: 'Een multifunctioneel systeem met ongebreidelde mogelijkheden op het gebied van informatievoorziening en interactie-opties met andere apparatuur. De krachtige GMP 4000 processor is uitgerust met Navionics Platinum-kaarten waardoor optimaal kan worden geprofiteerd van 3D-cartografie, luchtfoto-*overlays*, uitgebreide haveninformatie met panoramafoto's en van waterstanden- en strominginformatie met animaties.'

Een geoefend stuurman op de grote vaart bepaalde tot aan de jaren 80 van de vorige eeuw met zijn sextant, mits onbewolkt, enkele malen per etmaal de scheepspositie tot op 5 mijl nauwkeurig. De waterrecreant van vandaag weet ieder moment waar hij op de rivier, plas of oceaan zit tot op 10 stappen nauwkeurig, dankzij het display van zijn laptop, plotter, mobieltje of polshorloge. En denk niet dat alleen zeezeilers gps aan boord hebben; de Doerakvaarder maakt er ook dankbaar gebruik van. Al is het maar om dankzij de *estimated time of arrival*, zoals een Doerakeigenaar vertelde, de laatste brugbediening te halen.

In 1985 berekende mijn satellietnavigator met een beetje geluk een tot twee posities per uur, met een nauwkeurigheid van een paar honderd meter. Daarvoor was het wel nodig dat een satelliet boven de horizon uit was gekomen. Tussentijds hield de navigator een gegist bestek bij, mits gegevens als koers, snelheid en drift waren ingevoerd. Het apparaat kostte zo'n 4000 gulden. Anno 2012 geeft een gps continu de positie tot op 20 meter nauwkeurig dankzij vaste satellieten. De prijs is een vijfde van die van toen.

Genoemde prijsdaling en technologische ontwikkeling gelden bepaald niet alleen voor elektronica. Het meest verbluffend zijn de prijsontwikkelingen van de laatste twee decennia binnen de jachtbouw zelf. Terwijl ik dit schrijf is de Varianta 44, een polyester zeiljacht, als prijsknaller het beste voorbeeld. De succesvolle Duitse botenproducent de HanseGroup bracht onlangs dit nieuwe type jacht op de markt: ruim 14 meter lang en de prijs is nog geen 100.000 euro (inclusief btw).<sup>645</sup> De grote man achter Hanse, Michael Schmidt, zei onlangs in een interview tegen Waterkampioenredacteur Jan Briek: 'Wij zijn geen botenbouwers. We

---

<sup>645</sup> 'Zen en de kunst van het jachtbouwen', in: *Waterkampioen*, 23/24, 2010.

maken producten om plezier mee te hebben'. Hij sloeg de spijker op zijn kop. Niet de sport van zeilen, of een te onderscheiden aantal specifieke vaardigheden vormen tegenwoordig de kern van zeilen, maar het recreëren en het amusement zijn op de voorgrond komen te staan.<sup>646</sup>

Prijsvechters kennen we dan ook al vanaf begin jaren 90. Het zijn polyester kajuitzeiljachten tussen de 9 en 15 meter die binnen de categorie 'alleskunner' of chiquer, *performance cruiser* (vroeger 'toerwedstrijdjacht') vallen en in relatief grote aantallen in botenfabrieken in Duitsland en Frankrijk worden geproduceerd (zeil- én motorboten). Ook de Polen doen trouwens de laatste tijd aardig mee. Als voorbeeld voor rationele en efficiënte productie dient de auto-industrie.

Bavaria, Hanse, Bénèteau, Jeanneau, Delphia, het zijn begrippen in Europa. De meest gewilde boten in dit goedkope segment ('*step into the new generation*') zijn rond de 10,5 meter lang. Het zijn praktische, goed zeilende gezinsboten, met zes slaapplekken, royaal zitten en kookcomfort, een toilet en vanzelfsprekend een dieselmotor. De catalogusprijs is ongeveer 90.000 euro.<sup>647</sup>

De trotse bezitter van een eigen jacht worden kon tussen 1960 en 1990 heel goed door een gemotoriseerd casco af te timmeren, een bouw pakket te kopen en in elkaar te zetten of een derdehands scheepje dat uit de mode was op te knappen. Nu is er de prijsvechter, met een 'instapmodel', bijvoorbeeld een 9 meter Bavaria met alles erop en eraan voor nog geen 60.000 euro.

Prijsvechters slechten bij uitstek de drempel naar de pleziervaart en boren met slimme marketing nieuwe categorieën recreanten aan. Recreanten die onbekend waren met de watersport en bijvoorbeeld eens wat anders willen dan met de caravan op stap. Goedkope jachten veroorzaakten nog iets anders: ze braken de tot dan toe dure tweedehandsmarkt open, omdat Bavaria de slogan 'veel boot voor weinig geld' waar- maakte en aantoonde dat zijn schepen ondanks de lage prijs van behoorlijke kwaliteit zijn en bovendien heel comfortabel. Bavaria zette feitelijk de tweedehandsmarkt voor schut. Immers, voor de prijs van een tien of twintig jaar oud schip kocht je nu een nieuw en eigentijds jacht dat ook nog, zoals de Bavaria, volledig uitgerust bleek te zijn en daarmee hoog scoorde op prijs-kwaliteitverhouding.

---

<sup>646</sup> Hanse maakte in 1993 op de Hamburg Bootshow een vliegende start mee. Boven de stand hing een enorme hamer, de prijshamer volgens Michael Schmidt. Het zeiljacht dat voor opschudding zorgde, was de Hanse 291 (uit de mal van de oude Zweedse Aphrodite 291) met een prijskaartje waarop de ongeëvenaard lage prijs van 44.444 Duitse Mark stond. *Hiswa Magazine*, 1, 2010, 43.

<sup>647</sup> Prijsvechters', in: *Waterkampioen*, 15/16, 2009. In Nederland hebben we geen 'botenfabrieken'. De jachtwerven in ons land bouwen jaarlijks niet meer dan enkele tientallen schepen. Ook sommige typen motorjachten, naar goed Nederlands gebruik van staal, worden daarbij als 'prijsvechters' gepresenteerd. Als voorbeeld moge de Luna 34 (10 meter) van Brandsma Jachten dienen: een gestandaardiseerde boot van extra lange platen staal, waardoor minder las- en plamuurwerk nodig is, terwijl het interieur CNC-gefreesd wordt en buiten het casco gemaakt. Prijs: circa 120.000 euro.

Geen bootmerk in Nederland droeg vanaf midden jaren 90 zo bij aan de popularisering van het zeilen als Bavaria. Tijdens de hoogtijdagen (tot de 'bankencrisis' van 2008) rolden uit de botenfabriek bij Giebelstadt in Beieren jaarlijks 3500 zeil- en motorjachten van 9 tot 15 meter lengte. Inderdaad, rolden, omdat een netwerk van computergestuurde transportlijnen en robots de basis vormt van het assemblageproces, en de jachten na de eindcontroles naar de parkeerplaats in het weiland worden gereden. Eigenaar Winfried Herrmann ontwikkelde het productieproces, gesteund door management uit de auto-industrie. De achterliggende 'filosofie'? Een allemansjacht moet een duizendpoot zijn en zowel een comfortabel zomerverblijf als een sportieve zeiler. In 2007 waren de gemiddelde arbeidskosten per geproduceerd jacht 7 procent van het totaal.<sup>648</sup> In het nieuwe millennium verkochten de Nederlandse importeurs jaarlijks ongeveer driehonderd Bavariazeiljachten. Dat 'goedkoop' en geconsumeerd door 'de massa' met minachting wordt bekeken door de elites is een bekend verschijnsel. Ook Bavaria laat deze paradox zien. Het Duitse merk droeg de afgelopen vijftien jaar in ons land als geen ander bij aan de wens 'iedereen een eigen zeilboot'. Maar tegelijk benadrukte dit succes het onderscheid op het water; het onderscheid tussen de oude garde met veel nautisch kapitaal en de maagdelijke nieuwkomers die na het Sneekermeer schoorvoetend het IJsselmeer proberen. Bavariazeilers gingen 'bavjes' heten: een negatief stereotype voor de eigenaar van een goedkope plastic boot uit een fabriek, gekocht uit het rek, zonder proefvaart, verpakt in plastic met streepjescode, die zeilt met de motor *stand-by* en de stootwillen overboord, enkel met ruime wind, altijd de grootschoot strak en de fokkeschoot slap. Importeur Thomas Thureau (Holland Sailing te Workum) kende deze beeldvorming en verzond een lijst: de Bavaria *Custom Line*. De klant kreeg inspraak en kon het standaardtype aanpassen aan de eigen wensen en smaak. Ook een andere rompkleur behoorde tot de opties. Aldus werd het ook voor een Bavariazeiler mogelijk zich positief te onderscheiden, dus zijn sociale status te verhogen. Maar de opties benadrukten hooguit de doorzichtige poging niet te veel voor een gewone Bavariazeiler te willen worden aangezien.<sup>649</sup>

Zeilen kan nooit de liefhebberij van iedere pleziervaarder worden, evenmin als kanoën, roeien, bootracen, waterskiën, (kite)surfen, *wakeboarden*, of *suppen* (staand op een surfplank met een peddel vooruitkomen). Zeilen wordt door velen als risicovol, fysiek zwaar, ongemakkelijk, ingewikkeld, te sportief, extreem of als te veel gedoe gezien. Daarom was

---

<sup>648</sup> In Waterkampioen nr. 24 van 1981 werd de Bavaria, die in 1978 op de Interboot tentoonstelling in Friedrichshafen voor het eerst werd getoond, beschreven als functioneel en goed zeilend. De prijs van het type 870 bedroeg destijds, exclusief de dieselmotor, 74.900 gulden. In januari 2007 kostte het instapmodel van ruim 9 meter, de Bavaria 31, inclusief een Volvo Penta Sail drive, 65.900 euro.

<sup>649</sup> In de zomer van 2009 zeilde het Duitse koppel Uwe en Kathrin (achternamen onbekend), met hun Bavaria 44 door de Beringstraat en langs de noordkust van Canada naar de westkust van Groenland: de beruchte Noordwest Passage. In 1497 probeerde Cabot deze route al, hij kwam tot Newfoundland en meende Azië te hebben bereikt. Pas in 1906 (na talloze Britse expedities) lukte het de Noor Roald Amundsen in de houten viskotter *Gjøa* succesvol de passage te bedwingen na veel geworstel met het pakij. Hij deed drie jaar over de tocht. De Duitse avonturiers troffen weinig ijs. Zie: [www.perithia.de](http://www.perithia.de).

zelfs Bavaria (of andere prijsvechters) ongeschikt de rol van ultieme wegbereider tot de waterrecreatie op zich te nemen. Die historische taak was weggelegd voor de gemotoriseerde sloep, waarvan er inmiddels zo'n 40.000 op de Nederlandse wateren varen. 'Sloepen' als werkwoord, het werd een rage. Opnieuw in een periode dat de economie volop draaide en de gezinsinkomens stegen: de jaren 90. Een succesverhaal in watersportland, en daarmee ook een nieuwe 'inval der barbaren', in de ogen van de doorgewinterde schipper, al was het maar omdat 'de barbaren' te hard varen, niet fatsoenlijk stuurboord houden, in hun turbosloep veel te veel pk's hebben en sloepvaarders niet kunnen afmeren...

Geen boot is zo mensvriendelijk als de moderne sloep. Dit komt omdat het vaartuig een broertje is van de auto. Immers, in je sloep stappen, achter het stuurwiel plaatsnemen, de sleutel in het contactslot steken, de motor starten en horen lopen, gas geven en wegvaren (wel eerst de landvasten losgooien!) is voor iedereen die auto rijdt een bekende routine. 'Veel watersporters willen niets liever dan op hun dooie akkertje wat rondtuffen', schreef de Waterkampioen ruim twintig jaar geleden naar aanleiding van de Van Wijk 21, de eerste moderne sloep van eigen bodem. De Waterkampioen vervolgde met: 'Bouw van Wijk voelde waarschijnlijk aan dat er een groep mensen is die op die manier aan watersport wil doen.' De Woubrugse Jachtwerf G. van Wijk & Zoon kent een roemrijke geschiedenis. Men bouwde er door de jaren heen honderden boten: hechthouten kano's, Flitsen, Spankers, Schakels, Sterns en nog veel meer. Ook de Wibo's van Van Wijk, voordelige stalen (multi-)knikspantkajuitzeiljachten in verschillende lengten en uitvoeringen, werden in de jaren 60 en 70 populair, ook op de Duitse markt.

De familie Van Wijk had in het waterrijke Woubrugge altijd wel een handige vlet of sloep voor de deur liggen. Halverwege de jaren 80 was dat een zelf afgebouwde Noorse polyester romp van een sloep. Het kon niet uitblijven: sommige vrienden en bekenden wilden ook zo'n bootje hebben. Bouw zag hier wel wat in en bestelde in Noorwegen tien (kale) rompen en bouwde ze af. In de sloep kwamen een vloer, een dieselmotor, een brandstoftank en rondom bankjes met kussens. Het woord *lounchen* werd toen nog niet gebruikt. Ook bracht Van Wijk een trimvlak onder de spiegel aan waardoor de vaarkwaliteit aanzienlijk toenam. In 1988 besloot hij zelf sloepen te gaan bouwen, de markt leek er rijp voor. Hij stapte naar Pieter Beeldsnijder voor een ontwerp, en het resultaat was de Van Wijk sloep 21, ruim 6,5 meter lang.<sup>650</sup>

Na 1990 begon de sloep aan een zegetocht. Die populariteit had alles te maken met de unieke eigenschappen van de sloep: hij is laag, heeft weinig diepgang en kan dientengevolge overal komen. Nederlands water leent zich goed voor sloepvaren. Een sloep heeft ook een

---

<sup>650</sup> Pieter Beeldsnijder (zelfstandig jachtarchitect te Edam) werd door de Telegraaf in een portret 'de Rembrandt van het water' genoemd (6 november 2005). Dit vanwege zijn tekenvaardigheid en durf om onorthodoxe jachten te ontwerpen. *Selfmade man* Beeldsnijder is een van de topontwerpers van ons land, en tekende naast bedrijfsvaartuigen ook voor het internationale topsegment van motor- en zeiljachten. Hij begon zijn loopbaan in een winkeltimmerbedrijf. Zijn tweede baan begon op de spantenvloer van Jachtwerf Gerard de Vries Lentsch ten tijde van de bouw van *De Groene Draeck*, de lemsteraak van (toen nog) prinses Beatrix. Later kwam hij op de tekenkamer, zijn grote wens. Als puber tekende en renoveerde hij immers al eigenhandig een wrakkig (zeil)bootje: *Zwervertje*.

maritieme uitstraling. Immers, al is hij van kunststof, de associatie met de historische reddingsloep (voordat deze vervangen werd door het zichzelf opblazende reddingsvlot ) is gauw gemaakt. Sloepen zijn overzichtelijk, vragen weinig onderhoud, zijn bereid voor de voordeur te liggen als er water is en ze zijn 's winters eenvoudig op te bergen. Sloepvaren leent zich uitstekend voor korte (dag)tochtjes en past bij ontmoeting en gezelligheid. Sloepvaren doe je tijdens mooie dagen, met je gezin, met vrienden. Lekker lui onderuit en de rijk gevulde picknickmand onder bereik; de flessen wijn en het kratje bier passen royaal in de koeler en de banken. En bovendien is een terrasje ergens onderweg aan het water nooit echt ver weg.

Zelfs een kind kan een sloep besturen. Daarom namen die Van Wijk sloepen ruim twee decennia geleden de laatste horde weg om watersporter te worden, al was de prijs destijds fors: zo'n 345.000 gulden. Vandaag de dag is er een 'instapsloep' van rond de 10.000 euro. Ook is er intussen een tweedehandsmarkt. Veel open motorbootjes van vóór het sloepentijdperk doen nu denken aan pieremachochels en kosten weinig.

Met de sloep is de popularisering van de Nederlandse watersport voltooid. Althans, voor het autochtone deel van de bevolking. Zoals eerder gezegd, de watersport is tot op heden een witte hobby.

Dat de menselijke behoefte om zich te onderscheiden daarmee allerm minst ten einde is, toont ook de sloepenwereld. Er zijn sloepen op de markt waaraan een prijskaartje van 200.000 euro hangt. Ze onderscheiden zich door hun unieke ambachtelijke bouw, het gebruik van teak in plaats van kunststof, de inbreng van de eigenaar en de reusachtige driekleur achterop. Zulke sloepen hebben iets van een boeier of lemsteraak. Gewone watersporters kijken om als een dergelijk pronkstuk passeert. Over genoemd onderscheid, de tweede rode draad in mijn proefschrift, gaat, zoals eerder aangegeven, het volgende en laatste deel.

De sloep is als 'waterauto' voor iedereen geschikt. 'Iedereen' vaart er dan ook mee. Zowel de man en vrouw op leeftijd die na een lange vaarloopbaan hun motorboot of zeiljacht van de hand deden, maar nog wel een paar jaar zorgeloos op klein water wensen te tuffen, als de getatoeëerde patjepeeër die bloot en donkerbruin verbrand, vergezeld van harde housebeat, met de gashandel in de hoogste stand, de rustzoekers in hun afgemeerde boten het bloed onder de nagels vandaan haalt, in de hoop met zijn bling bling zijn ping ping te demonstreren. Tussen beide uitersten zit de 'doorsnee' Nederlander: de man en/of vrouw die niet bang voor water is, zich een recente warme zomer herinnert en in de vrije tijd aan iets nieuws toe is.

'Zullen we dan een boot aanschaffen?', hoorde ik een echtpaar tegen elkaar zeggen, voordat ze naar een verkoper in een stand liepen. Het was op Boot Holland in Leeuwarden. De tijd dat men met een laag inkomen en een lage opleiding zei dat 'een jacht niks is voor ons soort mensen' is definitief voorbij.



