

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

SAMENVATTING

Twee vragen bepaalden de koers van mijn studie van de Nederlandse pleziervaart:

1. Hoe kon een elitesport als de watersport zich ontwikkelen tot massarecreatie?
2. Hoe lukt het de economische, culturele en nautische elite met hun historische claim op 'goede smaak', zich van het volkse pleziervaren te onderscheiden?

De onderstaande samenvatting schetst de vier fasen van de ontwikkelingsgeschiedenis van de watersport, benoemt de zeven kurken waarop de popularisering drijft en werpt een blik op de resultaten van het onderzoek naar status, smaak en distinctie.

Vier tijdvakken

Deel I: 1622-1846. Deze eerste periode ving aan met het inrichten van de eerste jachthaven en eindigde met de oprichting van de eerste watersportvereniging in het land.

Die eerste jachthaven uit 1622 bestond uit een palengordel langs de oever van het IJ in Amsterdam en bood een ligplaats aan 41 speeljachten. Het was geen toeval dat Amsterdam de eerste jachthaven ter wereld kreeg; in de waterrijke en florerende koopmansstad wist een aantal burgers enorme vermogens te vergaren, en sommigen lieten een exclusief speeljacht bouwen: een hekjacht, geëvolueerd uit het oorlogsjacht, met bonte versieringen, een of twee masten, zijwaarden en een weelderig interieur. Het oogde als een 'princenwooning', want de stadhouders verplaatsten zich graag 'als prinsen' in grote en luxe jachten, wat bij sommige kooplieden na-ijver opriep. Het tonen van persoonlijk succes en rijkdom was ook de mens van toen niet vreemd.

In 'Holland' en Friesland is er waterplezier sinds mensenheugenis: schaatsen, vissen, zwemmen, roeien, bomen, hardzeilen. Daarbij was de grens tussen 'broodvaren' en 'pleziervaren' moeilijk te trekken. Afgezien van speeljachten waren boten in de Lage Landen altijd werkboden, of het nu ging om vrachtvervoer, personenvervoer of watervermaak.

In 1660 kreeg Charles II, de nieuwe Engelse koning en onderweg van Breda naar Londen, van de Amsterdamse burgemeester Cornelis van Vlooswijck een speeljacht aangeboden. Bedoeld om de vriendschap met Engeland te versterken, maar stellig ook om de Hollandse scheepsbouw te promoten. Het resultaat was dat Engelse scheepsbouwers ook speeljachten gingen bouwen en diverse Europese vorsten in Amsterdam een jacht bestelden.

Deel II: 1846-1900. In 1846 begon een nieuwe fase in de watersport. Op instigatie van prins Hendrik, de tweede zoon van koning Willem II, werd in dat jaar in Rotterdam de Koninklijke Nederlandsche Yacht Club opgericht. De leden waren afkomstig uit de maatschappelijke bovenlaag en gevraagd lid te worden. Wedstrijdroeien was in Rotterdam al enkele decennia populair bij een aantal jeugdige heeren-liefhebbers, maar

de komst van een watersportvereniging trok een nieuwe elite aan en de wedstrijden kregen een formele status.

Prins Hendrik streefde naar een landelijk netwerk van Yacht Clubs met als primair doel de kloeke zeemansgeest uit de voorbije Gouden Eeuw nieuw leven in te blazen.

Paradoxaal genoeg was het effect tegengesteld. In 1947 richtten de Amsterdammers uit onvrede met de Rotterdamse club een eigen zeil- en roeivereniging op, een jaar later volgden de Friezen met de zeilvereniging Oostergoo. Initiatieven in andere watersteden zorgden voor zo'n twintigtal watersportverenigingen aan het eind van de eeuw. Het was de tijd dat ook Nederland begon te industrialiseren: er kwamen stoommachines, stoomschepen, spoorwegen, fabrieken, rijwielen, automobielen en elektriciteit, en er ontstonden bevolkingsgroei, verstedelijking en verpaupering.

Vanuit Engeland deed het fenomeen 'sport' zijn intrede: voetbal, rugby, golf, paardensport, wielersport. Toen de chique Yacht Club in Rotterdam kort na de dood van haar voorzitter en trouwe geldschieter prins Hendrik failliet ging, waren roeien en zeilen bezig sporten te worden en ging het niet meer om de kloeke zeemansgeest van weleer, maar om *fair play*, competitie, fysieke en geestelijke vorming, ontspanning en plezier. En terwijl watersport evenals tennis en golf voorlopig nog elitesport bleef, wisten andere sporten zoals voetbal en wielrennen rond 1900 de arbeidersklasse te bereiken. Sommige sporten waren niet meer het exclusieve domein van de burgerij. Integendeel, de betere stand begon sport als remedie tegen ledigheid en drankzucht te beschouwen, als een onderdeel van het beschavingsoffensief.

Deel III: 1900-1945. Deze ontwikkelingsfase werd gekenmerkt door de bouw van handzame en betrekkelijk goedkope boten als de wherry, de kano, de open zeilboot en het kajuitzeiljachtje. Het groeiende animo voor betaalbare zelfbouw hing hiermee samen. Roeien en zeilen verbreedden zich van wedstrijdverenigingen tot het maken van (meerdaagse) groepstoertochten en trokken daarmee een nieuw publiek. Voor het eerst begonnen werfjes boten in serie te bouwen.

In 1912 verscheen het blad *De Watersport*. Initiatiefnemer was de Haagse huisarts W. Teupken, een overtuigd motorbootvaarder. Het tijdschrift was een mijlpaal. Daarvoor hadden de algemene sporttijdschriften over watersport bericht. De ANWB was in 1905 met de rubriek 'Op het water' in de Kampioen aandacht aan het pleziervaren gaan geven. Directe aanleiding was de komst van de explosiemotor geweest. Na 1900 verschenen de eerste boten met een (petroleum)motor op het water. De 'snelle machine' symboliseerde bij uitstek de technische vooruitgang en zorgde voor nieuwe groepen watersporters. De mening vatte zelfs post dat het primitieve zeilen had afgedaan.

Motorvaren leverde een 'nieuw type' watersporter op en een ander soort vereniging: de motorbootclub (Nederlandse Motorboot Club, 1907). Daarmee was er eindelijk een alternatief voor roeien en zeilen gekomen, en ook een nieuwe mogelijkheid om je op het water te onderscheiden. Het motorjacht toonde immers aan dat watersport ook

eigentijds en op de toekomst gericht kon zijn, dat wil zeggen comfortabel, zonder blaren op de handen en zonder scheef te moeten hangen. En wie genoot meer van ons prachtige waterland dan de rustig tuffende watersporter?

Tijdens de Eerste Wereldoorlog dwongen gesloten grenzen de vrije tijd in eigen land door te brengen. De watersport bloeide daardoor de eerste paar jaar. In december 1915 werd onder leiding van 'de Koninklijke' (KNZ&RV) te Amsterdam een vierdaags watersportcongres gehouden. De aanleiding was het groeiende ongenoegen van de gewone toevaarder over de macht van het watersportestablishment en de overdreven aandacht voor het (internationale) wedstrijdzeilen. Het programma van het congres bestond uit slecht bezochte toespraken en lezingen, maar druk bezochte diners en dansants. De deelnemerslijst puilde uit van de hoogwaardigheidsbekleders. Dit ontlokte bij een journalist van De Nederlandsche Sport de uitspraak dat het watersportcongres 'een struif van windeieren was geweest waaraan de dooiers ontbraken'. In feite markeerden de vier dagen vol deftigheid de breuk tussen de oude garde en een volkse pleziervaart.

Toen eind jaren 20 de Friese kapper Bulthuis met zijn zelfbouw lattenboot, de BM'er, van rond de honderd gulden op de proppen kwam, en in diezelfde tijd de voorvechter van de watersport, H.C.A. van Kampen, als hoofdredacteur van de Waterkampioen een podium kreeg, was de watersport hard op weg breedtesport te worden

Deel IV: 1945-2011. Dit was de laatste fase van de popularisering van de pleziervaart, die van de babyboomgeneratie. Na de vernietigende Tweede Wereldoorlog kroop Nederland met horten en stoten uit de economische en sociale misère, en wisten ook de watersportverenigingen zich te herstellen.

In 1950 waren er ruw geschat 20.000 kajuitboten in Nederland, in 1975 waren dat er 140.000. Ook het aantal watersportverenigingen groeide als kool. Begrijpelijk dat deze verzevenvoudiging van de pleziervloot zorgen baarde. Zo waren er veel te weinig jachthavens en vreesde men dat het water vol zou raken en de veelheid aan boten de natuur onherstelbare schade zou toebrengen. Dit betekende dat de overheid zich niet meer afzijdig van de watersport kon houden en geleidelijk verscheen er vanaf midden jaren 50 een stroom van nota's, rapporten en beleidsstukken. In Friesland bundelde een aantal gemeenten hun krachten en richtte het recreatieschap De Marrekrite op. In 1959 ging de eerste Pionier van Ricus van de Stadt te water. Een 9 meter lang kajuitzeiljacht dat 'de watersport het stenen tijdperk uitjoeg', want de Pionier was een serieschip, volledig van polyester, met opvallend ronde vormen, een plat onderwaterschip en, heel ongewoon, de kiel en het balansroer waren gescheiden. De zeilkwaliteiten van het jacht waren spectaculair.

Met de expansie van de pleziervaart groeide de watersportindustrie; nieuwe jachtwerven, watersportwinkels en jachthavens openden hun deuren. De consument kon kiezen uit complete bouwtekeningen voor de doe-het-zelver, uit hechthouten

bouwpakketten, stalen of polyester casco's, al dan niet technisch vaarklaar, en natuurlijk kant en klare seriegebouwde jachten.

Eind jaren 80 en na de economische dip, bracht Bouw van Wijk te Woubrugge de eerste motorsloepen in de handel. Enkele jaren later werden deze gevolgd door goedkope fabriekszeilboten uit Duitsland en Frankrijk. Deze prijsvechters schokten en verontwaardigden de traditionele jachtbouw.

De Van Wijk motorsloepen en de zeiljachten van de merken Bavaria en Bénèteau genereerden een nieuwe generatie watersporters: veelal vaarconsumenten zonder nautisch kapitaal. De stap van de auto naar de motorsloep was klein, het verschil tussen weg en water zat 'm in een ander sleuteltje. Tel hierbij op dat de plaatsbepaling aan boord dankzij gps door een kind kon worden gedaan, en het vaargebied kon massaal worden uitgebreid met het IJsselmeer, de Zeeuwse Stromen en de Noordzee.

Dat de oude garde met lede ogen naar het nieuwe pleziervaren keek, laat zich raden. Elites hebben nooit veel opgehad met de massa.

Zeven kurken waarop de pleziervaart drijft

1. Plezier in plaats van vrees

Na ruim drie jaar droogmalen met drie stoomgemalen was het Haarlemmermeer in 1852 een polder, gereed om bewoonbaar te worden gemaakt. Het beruchte meer had in toenemende mate Amsterdam met dijkdoorbraken bedreigd, en de plannen tot inpoldering stamden uit de 16^e eeuw. Maar voor windmolens werd dit water als te machtig beschouwd. Pas toen stoomtechniek zijn intrede had gedaan kon het Haarlemmermeer worden gedomesticeerd.

Het nieuw verkregen land was als technisch hoogstandje een uitroepteken achter een eeuwenlange ontwikkeling naar volledige waterbeheersing. Immers, toen in Amsterdam de eerste speeljachten verschenen, was inpolderen en leegmalen met windmolens in de Republiek al een vast onderdeel van het economisch leven. Ieder drooggelegd land werd toen al als een zegetocht van het vernuft gevierd. Het vertrouwen dat water kan worden gekooid is een basis voor vaarplezier.

2. Geschikt vaarwater

Waterland Nederland lijkt ontworpen voor de pleziervaart. Dat Friesland daarbij als watersportprovincie de kroon spant wordt niet betwist. Voldoende, gevarieerd en veilig vaarwater is een voorwaarde om pleziervaart te doen gedijen. Naast Friesland zijn de afgelopen halve eeuw het IJsselmeer, de Waddenzee en de Zeeuwse Stromen door de pleziervaart in bezit genomen.

3. Watersportverenigingen

Het ontstaan van verenigingen was halverwege de 19^e eeuw in Nederland een nieuw verschijnsel. Voor die tijd waren het veelal kasteleins die omwille van de omzet de zeilwedstrijden organiseerden en daar prijzen voor uitloofden. Het wedstrijdzeilen

ontwikkelde zich uit een mix van economisch voordeel, traditionele waterfeesten, onderlinge competitie en plezier. Zo ijverden schippers met elkaar om als eerste met hun waar op de markt te arriveren, of om op de terugweg als eerste in de herberg te zijn. Tijdens een kermis, jaarmarkt of feestdag stonden er algauw zeilwedstrijden op het programma. Om deze te reglementeren en conflicten te beslechten schakelde de plaatselijke kastelein graag een comité in, bestaande uit enkele mannen met gezag en verstand van hardzeilen.

Toen in 1846 in Rotterdam de Koninklijke Nederlandsche Yacht Club werd opgericht, begon een nieuwe fase voor het wedstrijdroeien en -zeilen. Alle verenigingen die weldra volgden, zowel in 'Holland' als in Friesland, namen de taak van het organiseren van het wedstrijdvaren op zich en ontwikkelden klassenindelingen, reglementen en bepalingen, programma's en prijzen.

Maar watersportverenigingen waren vanaf het begin ook ontmoetingsplaatsen. Later namen ze daarbij de taak op zich propaganda voor hun sport te maken, belangen te behartigen, nieuwe eenheidsklassen te initiëren en toertochten op touw te zetten.

4. De motor

Vandaag de dag zit er in ieder kajuitjacht een motor en hangt achter iedere open boot wel een buitenboordmotor. Je moet de randen van de watersport opzoeken om nog spierkracht en wind als energiebron te vinden, zoals bij wedstrijdroeien, zeilen, kanoën en (kite)surfen. Het is niet overdreven te stellen dat de explosiemotor de ultieme wegbereider voor de massale pleziervaart is geweest. Toen na 1900 in Nederland de petroleummotor al gauw de stoommachine op jachten verving, waren de voorstanders van deze spectaculaire technische vernieuwing ervan overtuigd dat juist ons land met zijn vele bruggen, stadsgrachten, sloten, kanalen en rivieren ideaal terrein was voor toertochten, en dat op termijn de 'snelle machine' het 'trage zeil' zou vervangen. Anno 2011 weten we dat iedere zeiler voor zijn tochten meer uren de motor gebruikt dan de zeilen. Of we het leuk vinden of niet, we zijn als notoire autorijders verslaafd aan de sleutelbos. Niet voor niets is de motorsloep zo'n succes. Zelfs watervrees kan op een zonnige dag niemand nog beletten in een sloep te stappen om een uurtje te tuffen.

5. Het seriejacht

Iedere boot, of het nu een honderd jaar oude boeier, een stalen motorkruiser uit de jaren 70 of een nieuw polyester seriejacht is, verwijst als cultureel erfgoed zowel naar de tijd waarin hij is gebouwd als naar een ver verleden. De eerste speeljachten in Amsterdam waren luxe en snelle versies van werkscheepjes van na 1600, toen de scheepsbouw in 'Holland' zich naar Europese maatstaven tot grote hoogte had ontwikkeld. In de eeuw die volgde groeide de vrachtboeier, geënt op de succesvolle fluit, uit tot plezierjacht, nu met een kajuitopbouw voor overnachtingscomfort. Ook in Friesland bouwden scheepswerfjes al in de 17^e eeuw jachten die zowel voor vervoer als voor pleziertochtjes dienden.

Opvallend is dat het jacht twee eeuwen lang weinig veranderde. De Friese jachtarchitect en wedstrijdzeiler Folkert N. van Loon (1775-1840) protesteerde tegen het conservatisme van de scheepsbouwers en hun in zijn ogen veel te trage schepen. Van Loon zwoer bij empirisch onderzoek, bij meten, rekenen en vervolgens standaardiseren, in plaats van vertrouwen op 'het ervaren oog' waarbij je maar moest afwachten 'hoe het schip uit de bijl viel'. Voor hem was de vis, en dan vooral de snoek, het toonbeeld van een goed jacht. Want, zo schreef hij, bij de snoek volgt vorm de functie, dat wil zeggen snelheid is belangrijker dan schoonheid.

Zes jaar na het overlijden van Van Loon organiseerde de kersverse Rotterdamse Yacht Club haar eerste wedstrijden op de Maas. Met stomme verbazing zagen de deelnemers en het publiek op de oevers een Amerikaanse centerboard tussen de zeiljachten. Het vreemde platte en overtuigende bootje met midzwaard en zonder opsmuk liet de typisch Nederlandse 'walnoten met zijzwaarden en gaffel' ver achter zich. Het zou nog veertig jaar duren voordat van de vooruitstrevende scheepswerf Het Jacht in Amsterdam een midzwaardjacht van de helling gleed.

Jachtontwerper en bouwer Ricus van de Stadt kwam al ter sprake. Zijn snoekachtige Pionier zou Folkert van Loon zeker tevreden hebben gestemd. Inmiddels had na de Tweede Wereldoorlog de sleeptank zijn intrede gedaan, onmisbaar gereedschap om wetenschap en jachtbouw bij elkaar te brengen. En, niet minder belangrijk, de Pionier was een boot van kunststof, waarvoor het omwille van de hoge aanloopkosten noodzakelijk was in serie te bouwen: industriële seriebouw, robotten aan de lopende band, een schuin oog naar de auto-industrie. De Duitse jachtbouwer Bavaria speelde het ten slotte in het nieuwe millennium klaar ieder uur een boot te produceren.

6. Welvaart

Economische voorspoed was en is een noodzakelijke voorwaarde om pleziervaart mogelijk te maken. De speeljachten in *booming* Amsterdam vier eeuwen terug, werden gebouwd in opdracht van rijk geworden kooplieden. Vandaag de dag in economisch moeilijke tijden beseffen we weer eens dat een boot een luxe ding is, dat in vergelijking met primaire behoeften al gauw het onderspit delft.

Van 1950 tot 1975 beleefde Nederland een 'Gouden kwarteeuw'. De inkomens stegen als nooit tevoren, soms met 10 procent per jaar, terwijl de inflatie relatief laag bleef. Na de forse terugval in de jaren 80 herstelde de economie zich glansrijk en begon het internettijdperk. De herinnering aan de oliecrisis, aan het Rapport van Rome en andere sombere voorspellingen, leek uitgewist. In Den Haag trad een paars kabinet aan en de vrije markt werd alle goeds toegedicht. In de afgelopen twee decennia gingen veertigduizend nieuwe sloepen het water op, overspoelden geïmporteerde prijsvechters het IJsselmeer en bouwden Nederlandse werven grote aantallen exclusieve jachten. Pas met de kredietcrisis van 2008 kwam de rem op deze groei. Welvaart is de hoofdkurk van een breed gedragen pleziervaart.

7. Een hedonistische leefstijl

Samen met het Marshallplan, dat Nederland tussen 1948 en 1954 ruim een miljard dollar opleverde, arriveerde ook het consumentisme in de vorm van verbluffende nieuwe producten, begeleid door marketing en reclame, inclusief de leus 'You too can be like us!' Er is wel gezegd dat in de jaren 50 van de vorige eeuw ook in Nederland 'de consument' werd uitgevonden. De nieuwe producten waren naast televisie, koelkast, wasmachine, brommer en transistorradio: Hollywoodfilms, *rock-'n-roll*, *jazz*, goedkope confectiekleding zoals spijkerbroeken en jasjes, *T-shirts*, *gympen*, *brylcreem* en sigaretten. Opvallend daarbij was dat in eerste instantie de arbeidersjeugd de *American way of life* met zijn consumptiestijl kopieerde en dus de veramerikanisering daarmee van onderaf plaatsvond.

Dat het nieuwe consumeren niet overal in goede aarde viel laat zich raden. Binnen de 'betere kringen' werden de massacultuur, de opzichtige consumptie en het platte amusement, als verval van waarden gezien. Dat gold evenzeer voor de Amerikaanse watersportinvloed: racen met veel pk's en lawaai, waterskiën en later de komst van waterscooters.

Nederland moderniseerde na 1965 in rap tempo. Het standsbesef verwaterde, de bijstandswet en andere sociale voorzieningen werden van kracht, de pil deed zijn intrede, de verzuiling loste op en de algehele secularisering was niet te stuiten. Ook de teenagers uit de middenklasse raakten vertrouwd met consumeren en een hedonistische leefwijze. Sterker: de ouders keken met jalouse blikken naar de vrijheden en de informele omgangsvormen van hun opgroeiende kinderen. Daarmee legitimeerde het genieten om het genieten zich; juist de vrije tijd werd een vrijplaats voor plezier maken. Het grote succes van de motorsloep kwam al aan bod. Het handzame vrijetijdsding met zijn comfortabele banken en zachte kussens, met een koelbox en een tafel voor de drank en de hapjes, is geschapen om wat uurtjes samen met familie en vrienden te relaxen. 'Doet u mij maar zo'n boot', hoorde ik een echtpaar op de HISWA tegen een verkoper zeggen.

Goede smaak als distinctiemiddel

De watersport is van hoge komaf. Adel, patriciaat en later de burgerij waren lange tijd de maatschappelijke lagen die zich een jacht konden permitteren. Daarom gold het bezit van een plezierjacht bij uitstek als onderscheidingsteken voor nobiliteit en goede smaak. Maar de watersport populariseerde en groeide uit tot pleziervaart. Tijdens het interbellum meldde zich een nieuwe maatschappelijke klasse op het water en bij de watersportverenigingen: de middenklasse, met als gevolg dat het jacht aan exclusiviteit inboette. De tweede pleziervaartgolf deed zich voor met de babyboomgeneratie tijdens de welvarende twee decennia na 1950. Toen betrad ook de geschoolde werkmans wereld van de watersport. Na het herstel van de economische terugslag in de jaren 80 stak de laatste generatie boten van wal: de polyester overnaadse motorsloep en het *low budget* zeiljacht. Wellicht niet eerder in de geschiedenis werd de nieuwe horde

waterrecreanten zo sterk als een inval der barbaren beleefd. Hoe moest de gevestigde nautische elite met zijn gevoel voor romantiek, liefde voor traditie en ideeën over schoonheid reageren?

In de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw deed de Franse socioloog Pierre Bourdieu (1939-2002) inspirerend onderzoek naar de relatie tussen culturele smaak en maatschappelijke klasse. Hij wees er op dat 'goede smaak' binnen de Europese samenlevingen door alle klassen eeuw na eeuw als een aangeboren eigenschap van de elite werd beschouwd. Een eigenschap die vooral de functie had sociaal onderscheid te maken, dat wil zeggen: de sociale afstand tot de omhoog strevende burgerij te bestendigen. Bourdieu gebruikt in dit verband het begrip 'kapitaal'. Niet enkel in economische betekenis, maar ook voor de cumulatie binnen families van culturele kennis, macht en aanzien.

Omdat de moderne Nederlandse pleziervaart wortelt in de maatschappelijke bovenlaag van de tweede helft van de 19^e eeuw en relatief lang een elitesport bleef met de nodige traditie, rees bij mij de vraag of en in hoeverre 'goede smaak' als distinctiemiddel op het water nog een rol speelt. Anders gesteld: wordt vandaag de dag het bezit van economisch (inkomen, bezit), cultureel (opleiding) en nautisch (een lange vaarloopbaan) kapitaal nog gebruikt om afstand te bewaren tot het varen van de massa?

De uitkomsten van het onderzoek in hoofdstuk 12 laten zien dat dit nog volop het geval is. Er zijn diverse mogelijkheden voor onderscheid want, zo blijkt, zeilers onderscheiden zich zowel onderling als van motorbootvaarders, de boot waarin men vaart is een uitgelezen distinctiemiddel en de watersportvereniging waarvan men lid is bepaalt mede de sociale en nautische status. Hieronder enkele voorbeelden:

1. Zeilers en motorbootvaarders

Veel zeilers voelen zich als watersporter superieur aan motorbootvaarders. In hun ogen is motorbootvaren van een lagere orde dan zeilen. Zeilers onderscheiden zich ook van motorbootvaarders omdat ze meer verdienen en hoger zijn opgeleid. De meeste academici onder watersporters zitten bij de rond- en platbodemzeilers en de eigenaren van scherpe klassieke jachten.

Opleiding, krantkeuze en de keuze voor een motor- of zeilboot hangen samen. Zo lezen zeilers de NRC, de Volkskrant of Trouw, motorbooteigenaren lezen De Telegraaf of het Algemeen Dagblad.

2. Het jacht als distinctiemiddel

Pleziervaarders onderschrijven de stelling dat 'de maatschappelijke verschillen in de samenleving bij uitstek 's zomers op het water te zien zijn'. Men is het ook eens met de stelling dat 'een jacht dat op een gerenommeerde werf naar eigen idee en inzicht is gebouwd, op het water de meeste bewondering oproept'. Eveneens stemmen zeilers en motorbootvaarders in met de stelling dat 'er mensen zijn die met hun jacht aantonen een echt goede smaak te hebben'.

3. Watersportvereniging en sociaal prestige

Watersportverenigingen laten onderling grote verschillen zien als het gaat om opleiding, inkomen en de selectie van leden. Zo is het merendeel van de leden van WV Dok- en Scheepsbouw (Sixhaven), WV Gouda, de Doerakclub en de Pikmeerkruiserclub laagopgeleid. Van de leden van de Nederlandse Vereniging van Kustzeilers, de Wadvaarders en ZV Oostergoo daarentegen heeft ruim 80 procent een hbo- of universitaire achtergrond.

De leden van de Nederlandse Vereniging van Toerzeilers verdienen duidelijk minder dan de leden van de Nederlandse Vereniging van Kustzeilers. De Koninklijke Zeilvereniging Oostergoo heeft de meeste grootverdieners in huis: ruim een kwart verdient meer dan 150.000 euro per jaar. De Koninklijke Nederlandse Motorboot Club, waarvan de leden (ex)ondernemers zijn, komt hierbij in de buurt.

Een aantal verenigingen met een lange traditie van sociaal prestige hanteert nog altijd, al dan niet expliciet, de vertrouwde ballotage als selectiemiddel aan de poort. Markant is dat de Koninklijke Zeilvereniging Oostergoo zich nog steeds als mannenclub weet te handhaven.

