



Bakens uit het veilige verleden: Maritieme cultuuruitingen in de ‘eeuw van uitersten’

Inhoud ['S LANDS STUURMAN EN HET SCHIP VAN STAAT](#)

[Schipper naast God](#)

[De politiek leider als cultureel verschijnsel](#)

[Nationale figuren](#)

[Een vertrouwd idioom](#)

[OUD HOUT EN VARENDE TAKKENBOSSEN](#)

[Het getal overspoelde de individu](#)

[Een efficiënte productiemethode](#)

[Zuivere schepen](#)

[Samenspel](#)

[Slotbeschouwing](#)

[Noten](#)

‘Op het eerste gezicht was Nederland in de twintigste eeuw een eiland van rust in een Europese zee van omwentelingen en massabewegingen’, schrijft Friso Wielenga op het omslag van zijn overzichtswerk *Nederland in de twintigste eeuw*. Toch veranderde de Nederlandse samenleving ingrijpend: massacommunicatie, technologische ontwikkelingen, toenemende mobiliteit en massale productie en consumptie van goederen en energie kwamen op gang en drukten hun stempel op mens en maatschappij. Naast grote welvaart en technologische vooruitgang werd de ‘eeuw van uitersten’ gedomineerd door enorme spanningen op het wereldtoneel. ¹ Nederland werd deze eeuw in toenemende mate een natie waarmee een meerderheid van de bevolking zich kon identificeren. ² Zo bood de aanname van een Nederlands volk met een eigen aard en een eigen cultuur het fundament voor een nieuw soort (volks)nationalisme dat rond de eeuwwende ontstond. ³ Ook de groeiende invloed van de centrale overheid en de betrokkenheid van steeds grotere groepen bij de nationale politiek speelden de eerste

bevoorkoming van steeds grotere groepen bij de nationale politiek speelden de eerste decennia van de twintigste eeuw een rol bij het begrip van nationale eenheid en eigenheid. Na de Tweede Wereldoorlog, toen Nederland afstand deed van zijn neutraliteitspolitiek, werd het idee van nationale eenheid en eigenheid mede gevormd door en afgezet tegen Amerikaanse en Europese beïnvloeding.⁴

Dit hoofdstuk is een verkenning van de wijze waarop twintigste-eeuwse denkbeelden over (nationale) eenheid en eigenheid zijn te herkennen in cultuuruitingen met een maritiem karakter en, omgekeerd, of en op welke manier maritieme cultuuruitingen hebben bijgedragen aan een (breed gedragen) begrip van eenheid en eigenheid.⁵ De maritieme invalshoek is te rechtvaardigen vanuit de eeuwenoude historische en geografische binding van Nederland met het water. Gekozen is een tweetal van deze maritieme cultuuruitingen – die als exemplarisch gelden voor de hierboven geschetste ontwikkelingen – centraal te stellen. In het eerste deel zal aandacht worden besteed aan het gebruik van de metafoor ‘schip van staat’⁶ en het daarvan afgeleide motief van de ‘stuurman in woelig stormgetij’ in politieke context gedurende het interbellum. In deze periode werden voor het eerst landelijke verkiezingsprogramma’s en -campagnes op touw gezet die het groeiende kiezersaantal aan de politiek moesten verbinden.⁷ Het iconisch geworden affiche met Hendrik Colijn (1869-1944) achter het stuurwiel van het ‘schip van staat’, dient hiervoor als uitgangspunt. In het tweede deel staat een andere massabeweging centraal; namelijk die van ‘de gewone man’, die met zelf- of in serie gebouwde scheepjes toegang tot de watersport verkreeg. De emancipatie van deze vorm van vrijetijdsbesteding – die tijdens het interbellum ontstond en na de Tweede Wereldoorlog tot wasdom kwam – betekende een gedeeltelijke teloorgang van unieke, aan de elite toebehorende, ‘trotsche schepen’. De eerste organisatie in Nederland die zich het behoud van deze traditioneel gebouwde schepen ten doel stelde, zag niet toevallig in deze periode het levenslicht. Hoewel ogenschijnlijk ver uiteen liggend, laten beide voorbeelden zien dat de eeuwenoude binding van Nederland met het water in tijden van grote verandering als een ‘eigen’, vertrouwde en houvast biedende constante kan worden opgevat.

'S LANDS STUURMAN EN HET SCHIP VAN STAAT

‘Heb je van dien kloeken Colijn wel gehoord,

Die zuinig de schatkist beheerde?

Die binnen een jaar door zijn daad en woord

De inflatie van Nederland weerde?

Colijn, Colijn,

Colijn moet stuurman zijn,

Wij stemmen op Colijn,

Wij kiezen, ja! Colijn,

Hij moet tot stuurman gekozen zijn!

Hijjjj moet tot stuuuuuurman gekoooooouzen zijn!’⁸

Geïnspireerd door het affiche van tekenaar Hein Kray, trokken de antirevolutionairen in 1925 zingend ten verkiezingsstrijd. Op de melodie van het in de negentiende eeuw gecomponeerde lied *De Zilvervloot* – naar de ‘heldendaad’ van Piet Hein – galmde het door de straten: Colijn moet stuurman zijn. Trotse ‘kleine luyden’ hingen het verkiezingsaffiche waarop hun nieuwe stuurman prijkte, massaal voor de ramen. In oliegoed gestoken en met de handen stevig om het stuurwiel van het schip van staat geklemd, tuurt Colijn vastberaden naar de einder.



Verkiezingsaffiche van de Anti-Revolutionaire Partij (ARP), 1925

[i]

In oliegoed gestoken en met zijn handen stevig om het stuurwiel van het ‘schip van staat’ geklemd, tuurt ‘s lands stuurman Hendrik Colijn vastberaden naar de einder. Colijn leidde als voorman van de Anti-Revolutionaire Partij (ARP) tussen 1925 en 1939 vijf kabinetten.

Ontwerp door Hein Kray.

Uitgave: Bureau ‘Houten Pomp’, Arnhem.

Historisch Documentatiecentrum – Vrije Universiteit, Amsterdam.

Door ingrijpende veranderingen van het kiesstelsel speelden Nederlandse verkiezingscampagnes zich na de Eerste Wereldoorlog voor het eerst op landelijk niveau af en namen de omvang en diversiteit van kiezersdoelgroepen toe. Op affiches werd de verkiezingsboodschap van politieke partijen veelal door middel van symbolische voorstellingen uitgedragen. Ook het gebruik van metaforen was populair. In het

bijzonder het ‘schip van staat’ en het hiervan afgeleide motief van de ‘stuurman in woelig stormgetij’ werden tijdens het interbellum veelvuldig in politieke context gebruikt.⁹ De Vrijzinnig-Democraten bijvoorbeeld, lieten het schip van staat onder het motto *houdt koers!* in 1922 al tussen de dreigende kliffen van ‘reactie’ en ‘revolutie’ doorvaren. Wie goed kijkt, ziet echter dat achter het stuurwiel van het driemastschip niemand staat om die koers te bepalen. En juist aan een stuurman bleek in de periode tussen de wereldoorlogen grote behoefte te bestaan. Hoewel bovengenoemde maritieme metaforen tijdens het interbellum veelvuldig en door uiteenlopende partijen werden ingezet, heeft in het bijzonder het affiche met Hendrik Colijn, die als voorman van de Anti-Revolutionaire Partij (ARP) tussen 1925 en 1939 vijf kabinetten leidde, de tand des tijds doorstaan.¹⁰ Dit leidt tot twee vragen: waarom won maritieme beeldspraak in politieke context tijdens het interbellum aan populariteit? En waarom wordt het beeld van de stuurman van het schip van staat in retrospectief vrijwel exclusief toegeschreven aan Colijn?



Verkiezingsaffiche van de Vrijzinnig-Democratische Bond (VDB), 1922

[1]

Een onbemand schip van staat vaart tussen de dreigende kliffen van ‘Reactie’ en ‘Revolutie’ door.

Ontwerp door J.D. Ros.

Uitgave: S. Lankhout Den Haag.

Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis – KNAW, Amsterdam.

Schipper naast God

Het beeld van Colijn die het schip van staat als krachtig stuurman naar veilig water

loodst, was niet nieuw, zeker niet voor het calvinistische deel van de Nederlandse bevolking. Het verkiezingsaffiche dat Hein Kray in 1925 voor de ARP ontwierp, is een vrijwel exacte kopie van een tekening die hij twee jaar eerder maakte van Colijn als minister van Financiën voor het 'humoristisch-satyriek orgaan' van de anti-revolutionairen, *De Houten Pomp*.¹¹



Schatkistbewaarder Colijn, de nieuwe stuurman

[i]

Het verkiezingsaffiche dat tekenaar Hein Kray in 1925 voor de ARP ontwierp, is een vrijwel exacte kopie van deze tekening, die hij twee jaar eerder maakte van Colijn als minister van Financiën voor het 'humoristisch-satyriek orgaan' van de anti-revolutionairen, *De Houten Pomp* (augustus 1923).

Tekening door Hein Kray.

Collectie beheerd door Erven Hein Kray.

Drents Museum, Assen.

Opvallend is dat het stuurwiel, dat op de oorspronkelijke tekening nog een aanzienlijke diameter had, op het affiche gekrompen is tot een rad van poppenhuisformaat in de buitensporig grote en grof getekende handen van Colijn. Door hem letterlijk te vergroten probeerde Kray stuurman Colijn extra autoriteit, gezag en daadkracht te laten uitstralen. Over afbeeldingen op verkiezingsaffiches uit het interbellum wordt weleens gezegd dat 'de suggestie steeds die van dreiging is [...] het schip van staat dreigt onder te gaan in de woeste baren en dient beschermd te worden'.¹² Opvallend is dat de afbeelding van Colijn eigenlijk alleen aan het laatste criterium voldoet. Colijn is weliswaar gekleed op slecht weer, maar van storm of wolkbreuk is geen sprake. Van zijn oliegoed lopen geen straaltjes water en het grootschoot hangt slapjes om de verkeerd geplaatste en buitenproportioneel grote giek. 's Lands stuurman beheerst niet alleen het schip, maar ook de elementen, zo lijkt het. Een Bijbelse vergelijking dient zich aan. De aanhangers van Colijn beschouwden hem als 'schipper naast God'¹³, de functie die Noach van de schenker kreeg toebedeeld toen hij opdracht kreeg een ark te bouwen. Noach bekleedt

concept kreeg toegevoegd toen hij opzichzelf kreeg een link te leggen tussen zichzelf en de rol van stamvader en geldt als het archetype van de patriarch. ¹⁴ De belofte van patriarchaal leider zou Colijn in de loop van zijn carrière waarmaken. De anti-revolutionaire journaliste Mary Pos omschreef het treffend: 'dat zijn stem, in tijden van soms ondragelijke spanning nooit opgewonden en nerveus zal klinken [...] maar vol groote rust zal zijn, beheerscht en klaar, kalmeerend, vaderlijk soms'. ¹⁵

De politiek leider als cultureel verschijnsel



Verkiezingsaffiche ARP, 1933

[1]

In de stijl van de Nieuwe Zakelijkheid borduurt de ARP voor de Tweede Kamerverkiezingen van 1933 voort op het thema van de sterke stuurman die het schip van staat door roerige

tijden loodst. Vanwege muiterij op *De Zeven Provinciën* staat de kwestie van de gezagshandhaving hoog op de agenda.

Ontwerp door Machiel Wilmink.

Uitgave: P.J. Mulder & zoon, Leiden.

Internationaal Instituut voor Sociale

Geschiedenis – KNAW, Amsterdam.

Hoewel het interbellum achteraf lang als een conservatieve en weinig zinderende tijd is beschouwd, had de tijdgenoot het gevoel dat hij in snelle veranderingen leefde en dat de staat en de maatschappij dreigden te ontwrichten. ¹⁶ Zeker in de jaren dertig, die werden gekenmerkt door een economische crisis, dictatoriale machtsuitoefening en oorlogsgevaar, bestond er behoefte aan krachtig leiderschap. Toen een aantal maanden voor de verkiezingen van 1933 muiterij uitbrak op *De Zeven Provinciën* bleek eens te

meer hoe het thema van de gezagshandhaving – gevoed door onbehagen over het functioneren van de parlementaire democratie – en níet de economische crisis het politieke debat domineerde en inzet werd van de verkiezingen.¹⁷ Dit was koren op de molen van de ARP, die Colijn onder de leus ‘Voor krachtig staatsbestuur’ opnieuw als sterke man naar voren schoof. Op het verkiezingsaffiche werd wederom een stuurwiel getoond, een abstracte uitsnede deze keer, met een krachtige hand er stevig omheen geklemd. Het beeld van Colijn als krachtdadig en patriarchaal stuurman was inmiddels volledig gecultiveerd, ook buiten de eigen protestantse zuil. Toonaangevende liberale en neutrale kranten als het *Algemeen Handelsblad*, de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* en *De Telegraaf* – waarin Colijn op tekeningen van Louis Raemaekers regelmatig in oliegoed of als schipper werd afgebeeld – droegen bij aan de verspreiding van dit beeld.¹⁸ Ook Colijn zélf bekrachtigde zijn imago als sterk stuurman: hij verleende Erich Salomon als eerste fotograaf toegang tot het parlementair debat. Salomons foto’s van een robuuste en stevig gebarende Colijn werden afgedrukt in *Het Leven*. *Geïllustreerd*.¹⁹ Mede door toenemende personifiëring en verering werd de politiek leider begin twintigste eeuw een cultureel verschijnsel.²⁰ Colijn was de eerste staatsman die werd afgebeeld op een verkiezingsaffiche. Niet voor niets werd de ‘schipper naast God’ daarop afgebeeld in een cultureel herkenbare verschijningsvorm.



De Commandant van het Schip van Staat
[i]

In *De Telegraaf* werd Colijn op tekeningen van Louis Raemaekers regelmatig in oliegoed of als schipper afgebeeld; zo ook toen de krant na de Troonrede van 19 september 1933 stormweer voorspelde. Pieterse, die in het bijchrift door Colijn gewaarschuwd wordt, is een fictieve kamerbewaarder, met wie hij in de rubriek ‘Spotternij of Sotternij’ regelmatig ‘een gesprek voert’.

Illustratie in *De Telegraaf*, 24 september 1933.

Scan uit *Colijn in de caricatuur*. 100

uitgezochte caricaturen met een voorwoord van Dr. Colijn zelf (Baarn z.j.) 73.

Politieke prent door Louis Raemaekers.



Het schip van staat in crisis-orkaan

[i]

De vaderlijke hand van Colijn rust kalm naast de boei van het in nood verkerende ms NEDERLAND ÉÉN, terwijl de 'Roomschens' zijn gezag proberen te ondermijnen.

Illustratie in *De Telegraaf*, 29 november 1934.

Scan uit *Colijn in de caricatuur. 100*

uitgezochte caricaturen met een voorwoord

van Dr. Colijn zelf (Baarn z.j.) 90.

Politieke prent door Louis Raemaekers.

Stichting Louis Raemakers, Roermond.

Nationale figuren

In reactie op de gevolgen van massificatie, verstedelijking, nieuwe communicatievormen en internationale dreigingen – die die noopten tot reflectie van het eigen, nationale, karakter – ontspoon zich in de eerste helft van de twintigste eeuw (ook) in Nederland een nieuw soort volksnationalisme.²¹ In de jaren twintig en dertig verscheen een groot aantal studies naar het veronderstelde 'eigen' karakter van land en volk, zowel in geschreven als in beeldende vorm.²² In zijn studie naar fotografie en nationalisme in de periode 1920-1945 constateert historicus Remco Ensel met het betrekking tot het fotografisch vastleggen van deze zogenaamde volkskarakters: 'Het in kaart brengen van en een vaste vorm geven aan de nationale identiteit betekent dat die identiteit wordt vastgelegd, dat wil zeggen, weinig tot geen ruimte wordt gegeven om te veranderen'.²³ In de diffuse wereld van het interbellum werd gezocht naar helderheid, betoogt Ensel, en die werd gevonden in (foto)modellen die het vertrouwde verleden belichaamden. Iconen van het 'Nederlandschap' waren onder meer boeren, vissers en schippers, van wie werd bevonden dat zij 'buiten de grote geestesstromingen gebleven zijn' en bij wie 'de oude levensvormen dus in hoofdzaak bewaard gebleven zijn'.²⁴ Zo werden boeren, vissers en schippers verheven tot nationale figuren, en werden aan hen gekoppelde deugden als waakzaamheid, eenvoud en godsdienstigheid aan de natie ten voorbeeld gesteld.²⁵ Wordt gekeken naar de manier waarop stuurman Colijn is afgebeeld – op een zeilschip met zuidwester en in oliegoed – dan is vooral een eenvoudige (en vast ook godsdienstige en waakzame) schipper te zien: een geconstrueerd icoon van Nederlandschap dat het vertrouwde verleden moest

geconstitueerd roeien van Noordzeelanderschap dat het vertrouwen verliezen moest belichamen.



Vissersjongen uit Egmond, 1937-1938

[1]

Voor de publicatie *De Nederlandsche Volkskarakters* (Kampen 1938) fotografeerde Willem van Malsen van ieder 'volkskarakter' een man en een vrouw. Dit zijn 'De Noordzeevissers'.

Foto door Willem van Malsen.

Nederlands Fotomuseum, Rotterdam.



Vissersmeisje uit Katwijk, 1937-1938

[i]

Voor de publicatie *De Nederlandsche Volkskarakters* (Kampen 1938) fotografeerde Willem van Malsen van ieder 'volkskarakter' een man en een vrouw. Dit zijn 'De Noordzeevissers'.

Foto door Willem van Malsen.

Nederlands Fotomuseum, Rotterdam.



Scheveningse visser in oliegoed en met zuidwester, 1932

[i]

'Volkskarakters' zoals vissers, van wie werd verondersteld dat zij het ware karakter van de natie belichaamden, vormden in de jaren twintig en dertig een populair onderwerp voor schrijvers, kunstenaars en fotografen.

Tekening door Willem Hendrik van den Berg.

Collectie beheerd door Erven Prof. Willem van den Berg.

Nederlands Openluchtmuseum, Arnhem.

Een vertrouwd idioom

Wanneer het iconisch geworden verkiezingsaffiche van de ARP in 1925 binnen de context van het interbellum wordt geïdentificeerd, tekent zich langzaam een mogelijke verklaring af voor het veelvuldig gebruik van de metafoor 'het schip van staat' en zijn afgeleide stuurman. Het ligt voor de hand dat het gebruikte beeld op affiches, het belangrijkste propagandamiddel van die tijd, begrijpelijk moet zijn voor het beoogde publiek en dat hiervoor algemeen bekende begrippen, denkbeelden en metaforen worden gebruikt.²⁶ Logisch is ook om vervolgens vanuit dit begrippenstelsel de metafoor 'het

schip van staat' te duiden; Nederland is immers een land met een rijke maritieme historie, dus wordt bijgevolg (ook) vanuit maritieme begrippen gedacht, waargenomen en gesproken. Daarenboven is het schip van staat natuurlijk een dankbare beeldspraak die in tal van omstandigheden kan worden ingezet; het schip kan stuurloos zijn, aan lager wal raken, de wind in de zeilen hebben, op de klippen varen en zo voorts. Dat verklaart echter nog niet waarom de metafoor uitgerekend tijdens het interbellum aan populariteit won. Dit zou kunnen samenhangen met de verbondenheid van steeds grotere groepen met het concept 'staat'. De beeldspraak waarin de staat wordt gelijkgesteld aan een schip fungeert binnen deze context dus als een helder beeld van een gesloten samenleving, waarin het 'nieuwe', onzekere, begrip 'staat' in een binnen de gemeenschap bekend idioom 'schip' wordt gegoten. De stuurman van dit schip is een cultureel herkenbare verschijning, een geconstrueerd icoon van Nederlanderschap dat het vertrouwde verleden belichaamde en daarmee, te midden van roerige tijden, de suggestie kon bieden van een zekere continuïteit tussen dat veilige verleden en het onzekere 'nu'.²⁷ Hoe de suggestie van continuïteit ook in andere cultuuruitingen met een maritiem karakter een rol speelde, wordt uiteengezet in het tweede deel van dit hoofdstuk, waarin de massificering van de watersport en de eerste organisatie in Nederland die ijverde voor het behoud van traditioneel gebouwde schepen centraal staan.

OUD HOUT EN VARENDE TAKKENBOSSEN

'Met zijn dertigen waren zij. De een al mooier dan de ander [...] Statig en sierlijk tegelijk, als waterlelies. Met hun volle, ronde vormen waren zij de koninginnen van dit waterballet, waarop zich allerogen met welbehagen richtten [...] En inderdaad waren de moderne jachtjes, deze dienaressen van de slanke lijn met hun smalle heupen en spitse neuzen, veroordeeld tot de rol van muurbloempjes'.²⁸



Admiraalzeilen door ronde- en platbodemjachten op het Pikmeer bij Grouw, 1953

[i]

Een eskader boeiers passeert het


admiraalschip. Het Admiraalzeilen was onderdeel van de eerste reünie van de nog bestaande Friese ronde jachten, die de zeilvereniging 'Oostergoo' op verzoek van de commissie 'Stamboek Friesche ronde jachten' organiseerde.

Foto door Guido Louis Walter Oppenheim.

Het Scheepvaartmuseum, collectie ANWB / Waterkampioen, Amsterdam.

Aan het woord is een verslaggever van *Het Vrije Volk*. Op 4 juli 1953 was hij getuige van een door velen als uniek bestempeld evenement. Op die dag verzamelden zich op het Pikmeer in Grou (Grouw) een dertigtal schepen met één gemene deler: zij mochten zich allen tot de 'alleredelste Friese afkomst' rekenen. Boeiers, jachten en tjotters kwamen vanuit het hele land bijeen om 'in Admiraal te zeilen'. Sommige waren nog door de beroemde Eeltje Holtrop van der Zee in Joure gebouwd.²⁹ Het Admiraalzeilen was onderdeel van de eerste reünie van de nog bestaande Friese ronde jachten, die de deftige zeilvereniging 'Oostergoo' op verzoek van de commissie 'Stamboek Friesche ronde jachten' organiseerde. Deze commissie had een aantal jaar eerder een begin gemaakt met het inventariseren van het nog bestaande varende Friese erfgoed. Het 'feest der ronde jachten' kon dankzij de inspanningen van de commissie tot stand komen en vormde de aanleiding voor de oprichting van de stichting 'Stamboek Ronde en Platbodemjachten' in 1955. Daarmee kregen de vele oproepen tot het behoud van deze schepen – waarvan de eerste reeds in 1939 in de *Waterkampioen* werd gedaan³⁰ – ten langen leste hun beslag. Waarom was juist nu de tijd rijp voor de totstandkoming van een organisatie die zich het behoud van deze schepen ten doel stelde?





Boeier *Maartje* tijdens het Admiraalzeilen te Grouw, 1953

[i]

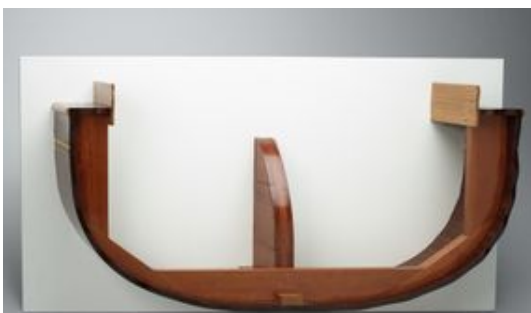
Het schip was eigendom van C.J.W. van Waning, een van de initiatiefnemers van de commissie 'Stamboek Friesche ronde jachten'. De *Maartje* werd in 1892 als Fries jacht gebouwd door Eeltje Holtrop van der Zee. In 1917 werd het schip door Eeltjes zoon Auke van der Zee omgebouwd tot boeier (met kajuit).

Fotograaf onbekend.

Fries Scheepvaartmuseum, Sneek.

Het getal overspoelde de individu

'Het getal, zo zeide men, overspoelde de individu', schreef Johan Huizinga in zijn *In de schaduwen van morgen* uit 1935.³¹ De uitspraak is goed toepasbaar op de ontwikkelingen in de pleziervaart tijdens het interbellum. Van een bezigheid voor de elite ontpopte deze tak van sport zich tot recreatievorm voor de massa. De stand van de jachtschippers was mede door de belasting op pleziervaartuigen haast uitgestorven. De grote jachten waren verdwenen, opgelegd of verkocht naar het buitenland. Kleine, belastingvrije vaartuigen namen de plaats in van deze 'trotsche schepen'.³² De drijvende krachten achter dit proces van massificering waren industriële en technische vernieuwingen, toegenomen mobiliteit en vrije tijd van de groeiende middenklasse en het vooruitgangsoptimisme.³³ Ook het zogenaamde beschavingsoffensief van de burgerij speelde een rol.³⁴ Burgerlijke verenigingen als de Algemene Nederlandsche Wielrijders-Bond (ANWB) propageerden in het bijzonder recreatie in de vrije natuur, dat werd gezien als bron voor revitalisatie van de levenskracht en als mogelijkheid om de tekorten van de industrieel-urbane samenleving te compenseren.³⁵ In de jaren twintig werd het vizier van de ANWB gericht op de watersport en verscheen het eerste nummer van de *Waterkampioen*. Hoofdredacteur H.C.A. van Kampen benadrukte in zijn eerste redactioneel dat het tijdschrift aandacht wilde besteden aan de watersport 'in al haar vormen', maar in het bijzonder de belangen zou dienen van de 'thans zoo opbloeiende "klein-watersport"'. De ANWB zou zich inderdaad opwerpen als een belangrijke promotor van de watersport en opponeerde tegen het 'oude idee dat het volk in zijn vrije tijd weinig op het water te zoeken had'.³⁶ Het motto van Van Kampen balde dat streven krachtig samen: 'iedereen het water op!'



Model van het grootspant van een BM, 1978

[i]

De Friese kapper Hendrik Bulthuis bedacht in de jaren twintig een slimme manier om een zeiljachtje te bouwen. Hij gebruikte de bouwmallen als spanten van het schip. Een methode die zo baanbrekend simpel was, dat iedere amateur voortaan voor scheepsbouwer kon 'spelen'. Bulthuis noemde het ontwerp van het houten midzwaardjachtje: de Bergumermeerklasse, afgekort BM. Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam.

Foto Bart Lahr.



Vijftien BMers vlak na start tijdens een zeilwedstrijd in Akkrum, 1931

[i]

De nummers 16 en 103 zeilen in de richting van de fotograaf, die zich tussen het publiek bevindt. De foto is vermoedelijk gemaakt door een amateurfotograaf met een boxcamera. Net als de watersport, bereikte tijdens het interbellum ook de fotografie de massa. Het Scheepvaartmuseum, collectie ANWB / Waterkampioen, Amsterdam.





BMer nr. 21

[i]

De BMer met nummer 21 zeilt voor de fotograaf langs tijdens de eerste Nationale Zeilwedstrijd van de watersportvereniging 'De Schinkel' op de Nieuwe Meer, 1932. Op de afdruk zijn markeringen aangebracht; vermoedelijk om aan te geven in welke uitsnede de foto gepubliceerd diende te worden in de *Waterkampioen*.

Fotograaf onbekend.

Het Scheepvaartmuseum, collectie ANWB / Waterkampioen Amsterdam.

Onlosmakelijk verbonden met opkomst van de kleine watersport is Hendrik Bulthuis (1892-1948). De kapper uit het Friese Bergum stond aan de wieg van de standaardisering van de jachtbouw tijdens het interbellum. Hij ontwierp in 1928 een midzwaardjachtje dat volgens de lattenbouwmethode gebouwd werd: de 'Bergumer Meerklasse', kortweg B.M. Bulthuis was op het inventieve idee gekomen om de mallen van het scheepje dienst te laten doen als spanten. Dit maakte de constructie eenvoudiger én goedkoper: iedere handige amateur met honderd gulden zou het zelf kunnen bouwen.³⁷ Hoewel de B.M. een doorbraak betekende in de zelfbouw van jachtjes, zou het tweede, op dezelfde wijze geconstrueerde, ontwerp van Bulthuis het grootste succes worden: de zestienkwadraat. Dit grotere zeiljachtje bood plaats aan een gezin en was eveneens betaalbaar voor watersportliefhebbers met een kleine beurs.³⁸ Een hoge status bezaten de jachtjes van Bulthuis niet; zij werden gekwalificeerd als 'arbeidersboten' en werden schertsend 'varende takkenbossen' genoemd. "Iedereen het water op!" was welgemeend, maar voor de welopgevoede burger had deze propaganda een dubbele bodem', schrijft zeezeiler, schrijver en psycholoog Eerde Beulakker. Als tegenreactie op de massificering van 'hun' sport, zetten de elite-vaarders van 'oud hout' een krachtig wapen in; dat van onderscheid door 'goede smaak'. Vertegenwoordigden de volgens bouwpakketjes gebouwde Bulthuis-jachtjes het getal, dan symboliseerde de glanzende, als uniek stuk uit de bijl gevallen boeier beslist 'de' individu.





Enkhuizer bol *Eudia*

[i]

De Enkhuizer bol *Eudia* op de Loosdrechtse Plassen met op de achtergrond een zestienkwadraat. 'Oud hout' en een 'varende takkenbos' tezamen op het water. Datering ca. tweede helft jaren vijftig.

Foto door Johannes Gerardus van Agtmaal.
Het Scheepvaartmuseum, collectie ANWB /
Waterkampioen Amsterdam.

Een efficiënte productiemethode

Hoewel de pleziervaart voor de Tweede Wereldoorlog al brede lagen van de samenleving had bereikt, zou de popularisering ervan definitief zijn beslag krijgen in de jaren vijftig. Toenemende welvaart gaf een ongekennde impuls aan de fysieke, sociale en culturele mobiliteit van de Nederlander. Massaproductie en -consumptie naar Amerikaans voorbeeld namen een hoge vlucht.³⁹ De seriefabricage van allerhande producten begon gemeengoed te worden, de lopende band een vertrouwd begrip en plastic hét symbool van de nieuwe consumptiemaatschappij. Ook in de zeil- en motorjachtbouw drongen deze ontwikkelingen door. In 1955 verscheen het eerste jachtje van gewapend polyester op de Nederlandse markt: de Stern. Ontwerper E.G. van de Stadt was in de Verenigde Staten met het materiaal in aanraking gekomen. Polyester belichaamde de nieuwe tijd, werd gezien als sterk, duurzaam en vrij van onderhoud. Omdat polyester schepen met behulp van een mal worden gebouwd, is de productiemethode weliswaar kostbaar, maar ook efficiënt: met één enkele mal kunnen immers grote aantallen scheepjes worden gefabriceerd. De intrede van polyester had enorme invloed op de seriebouw van (motor)jachten en betekende een verdere voltooiing van de door Bulthuis ingezette standaardisering van jachten en een nieuwe fase in de massificering van de watersport.



De Sternklasse in actie tijdens de Sneekweek van 1972

[i]

Deze eenheidsklasse werd op initiatief van het Watersportverbond in 1955 door E.G. van de

watersportverbond in 1953 door E.G. van de Stadt ontworpen. De Stern was het eerste Nederlandse jachtje van polyester en maakte een stormachtige groei door tot in de jaren zeventig.

Foto door H. de Vra.

Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam.

Zuivere schepen

Terug naar Friesland, 1953. De reünie van ronde Friese jachten maakte een hoop los, getuige de vele berichten over het evenement in de dagbladen. ‘Als het mogelijk is de Hollandse molens te beschermen, zouden we dan ook niet alles moeten doen om deze prachtige schepen van de ondergang te redden?’, gonsde het.⁴⁰ Het gerucht dat het grootste op de reünie aanwezige schip, de boeier *Jean Bart*, verkocht zou worden naar Frankrijk liet de gemoederen nog hoger oplopen. Het schip werd in 1894 door Eeltje Holtrop gebouwd voor de commissaris van de Koningin, Binnert Philip baron van Harinxma thoe Slooten, en droeg toen de naam *Friso*. In vorige eeuwen had Friesland zijn eigen Statenjacht gehad en zo ontvouwde zich het idee de *Jean Bart* tot nieuw Statenjacht te dopen. ‘Een waterprovincie bij uitstek moet toch over een representatief vaartuig beschikken’, pleitte een journalist van de *Leeuwarder Courant*. ‘Dat daarmee tevens zo’n monument van zuiver-gewestelijke oorsprong behouden zou blijven, lijkt een bijzonder aantrekkelijk vooruitzicht’, vervolgde hij.⁴¹ Nog hetzelfde jaar lukte het met vereende krachten de *Jean Bart* aan te kopen en terug naar Friesland te vervoeren. In mei 1954 vond de overdracht aan het provinciaal bestuur plaats. De oude naam *Friso* – naar de stamvader der Friezen – werd in ere hersteld.





Boeier *Jean Bart*

[i]

De boeier *Jean Bart* tijdens het Admiraalzeilen op het Pikmeer bij Grouw. Aan boord de vroegere eigenaar mr. P.A.V. baron van Harinxma thoe Slooten, 1953. In 1954 werd de *Jean Bart* omgedoopt tot Statenjacht van Friesland en kreeg het de naam *Friso*.

Fotograaf onbekend.

Fries Scheepvaartmuseum, Sneek.

Opvallend in de berichtgeving is het aantal referenties naar de ‘zuiverheid’ van de schepen. Deze verwijzing komt ook voor bij initiatiefnemer C.J.W. van Waning, die het begrip Stamboek duidt als: een ‘op kennis gebaseerde keuring op raszuiverheid, waarbij tevens het streven naar rasverbetering kan worden toegevoegd’.⁴² De grote belangstelling die door de reünie en later de overdracht van het Statenjacht op gang was gekomen, had in die zin een averechts effect. De belangstelling kwam niet alleen uit Friesland, maar uit heel Nederland, zelfs daarbuiten. Ook liefhebbers van niet-inheemse Friese jachten wilden hun erfgoed veiligstellen. Na meer dan een jaar van onderhandeling tussen de stichters van de Commissie Stamboek, werd het arbeidsveld statutair verbreed en uitgebreid naar alle originele typen Nederlandse ronde- en platbodemjachten die dienst deden als pleziervaartuig.⁴³ Niet iedereen ondersteunde deze uitbreiding overigens van harte.⁴⁴

Samenspel

Dat halverwege de jaren vijftig de tijd rijp bleek de (in eerste instantie) Friese ronde- en platbodemjachten van de ondergang te redden, kwam door een samenspel van factoren. Net als de belasting op pleziervaartuigen die het bezit van een groot jacht onaantrekkelijk maakte, speelde de massificering van de watersport een belangrijke rol.⁴⁵ Gevoed door economische omstandigheden, vernieuwingen in de jachtbouw en de toegenomen mobiliteit en vrije tijd van de middenklasse, groeide de vraag naar kleine schepen enorm. Het aantal kleine jachtjes nam zodoende de overhand terwijl het bestand van grote jachten drastisch kromp. De elite trok profijt uit dit proces door zich met prestigieus ‘oud hout’ van de lagere segmenten onderscheiden. Heren afkomstig uit precies die bovenlaag waren na de oorlog de initiatiefnemers van de commissie Friese ronde jachten. Aanvankelijk was het behoud van het Fries-eigene een drijfveer. De dreiging van teloorgang van Friese schepen gaf logischerwijs aanleiding tot het willen behouden van dit erfgoed. Een eerste oproep hiertoe in de *Waterkampioen* in 1939 vond geen gehoor. Een ongunstiger moment was, gezien de op de drempel staande oorlog, niet denkbaar. De nasleep van de oorlog en de door veramerikanisering en europeanisering ‘expanderende’ wereld van de Nederlander, zou het besef van een eigen Friese cultuur alleen maar verder aanwakkeren en stimuleerde waarschijnlijk de wens de nog bestaande jachten als erfgoed te bewaren.⁴⁶ Aannemelijk is dat achter de statutaire

uitbreiding van uitsluitend Friese jachten naar alle originele typen van Nederlandse bodem, hetzelfde mechanisme schuilt. Net als de Friese jachten waren dit – te midden van de plastic scheepjes die de verregaande standaardisering in de (motor)jachtbouw symboliseerden – traditioneel gebouwde, unieke stukken. Samen belichaamden zij een voorgoed verdwenen tijd.

Initiatieven tot het behoud van historische schepen namen na de oprichting van de Stichting Stamboek een vlucht. Zo werd in 1960 de Stichting Botterbehoud opgericht, in de jaren zeventig de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig en zagen onder meer aparte behoudsorganisaties voor sleepboten, reddingboten en klassieke scherpe jachten het licht. Vandaag de dag staan ruim 3.000 historische vaartuigen in het Register Varend Erfgoed Nederland van de Federatie Varend Erfgoed Nederland geregistreerd.⁴⁷ Een vloot historische vaartuigen van de Federatie is elke vijf jaar in Amsterdam te aanschouwen tijdens het grootste Nederlandse maritieme evenement van onze tijd: SAIL



Vlootshow van tjalken

[i]

SAIL Amsterdam, 23 augustus 2015.

Foto door Leo Schuitemaker.

Slotbeschouwing

In dit hoofdstuk is verkend op welke wijze twintigste-eeuwse denkbeelden over (nationale) eenheid en eigenheid zijn te herkennen in cultuuruitingen met een maritiem karakter. Deze vraagstelling werd uitgewerkt aan de hand van twee onderwerpen die het begrip ‘massa’ omvatten; de betrokkenheid van grotere en diverse groepen bij de nationale politiek en de massificering van de watersport die aanleiding gaf tot de oprichting van de eerste organisatie die zich het behoud van deze traditioneel gebouwde schepen ten doel stelde. De in dit hoofdstuk besproken onderwerpen zijn slechts een paar in het oog springende representanten van twintigste-eeuwse maritieme cultuuruitingen in een haast oneindige zee aan mogelijkheden.⁴⁸ Hoewel zij ogenschijnlijk ver uiteen liggen, tekenen parallellen tussen stuurman Colijn en de boeiers van Eeltje Holtrop zich moeiteloos af.

Het gebruik van de welbekende metafoor het ‘schip van staat’ en diens afgeleide stuurman op het affiche van de ARP uit 1925, stelde de partij in staat een heldere verkiezingsboodschap over te brengen aan grote groepen (nieuwe) kiezers. De wijze waarop voorman Colijn is afgebeeld, balt de tijdens het interbellum heersende ideeën over nationale eigenheid treffend samen. Deze stuurman laat zich duiden als een

geconstrueerd icoon van Nederlandschap. Zijn cultureel herkenbare verschijningsvorm – een eenvoudige schipper eerder dan een deftige stuurman – leest als een vertrouwd beeld in een diffuse wereld.

Hetzelfde geldt voor de boeiers van Eeltje Holtrop en andere historische schepen, die in het proces van massificering van de watersport teloor dreigden te gaan. Dat behoudsorganisaties voor historische schepen juist na de Tweede Wereldoorlog – toen Nederland afstand deed van zijn neutraliteitspolitiek en de confrontatie met Amerika en Europa een nieuwe manier van denken over de eigen geschiedenis en cultuur teweeg bracht – voor het eerst gestalte kregen, is niet verwonderlijk. Na de periode van wederopbouw werd gezocht naar het specifiek eigene in verhouding tot de landen en samenwerkingsorganen waarmee Nederland een nieuwe relatie kreeg. Een legitiem moment om het gekoesterde ‘eigene’ van de ondergang te redden.

In tijden waarin dat ‘eigene’ onder druk kwam te staan, kon met een zelf geconstrueerd icoon in de vorm van een stuurman of met een varende monument als de *Friso*, als het ware de eenheid en de samenhang met voorbije perioden worden ervaren. In de ‘eeuw van uitersten’ kon aan deze maritieme cultuuruitingen een idee van continuïteit worden toegedicht en waren zij bij machte te fungeren als solide bakens tussen het veilige verleden en het onzekere vershiet.

Noten

1. F. Wielenga, *Nederland in de twintigste eeuw* (Amsterdam 2009) 7-14. Net als dit overzichtswerk, dat een volledig beeld schetst van het politiek-culturele Nederland in de twintigste eeuw, zijn cultuur- en mediahistorische publicaties eerder dan maritiem-historische, leidend geweest voor de totstandkoming van met name het eerste deel van dit hoofdstuk. Om de politieke geest van het interbellum en de status van Hendrik Colijn te doorgronden, zijn Henk te Velde's *Stijlen van leiderschap* (Amsterdam 2002) en Herman Langeveld's biografieën *Dit leven van krachtig handelen. Hendrikus Colijn 1869-1944* (z.pl. 1998) en *Schipper naast God. Hendrikus Colijn 1869-1944* (Amsterdam 2004) onontbeerlijk. Aangename uitzondering voor dit deel vormde ‘Het Spotschip. Maritieme metaforen op politieke prenten, en hun bronnen’ van Henk Slechte in *De boekenwereld* 15

(1998-1999), dat aantoont dat juist maritieme beeldtaal naadloos is in te passen in de kijk- en denkwereld van beschouwers van politieke propaganda. Voor het tweede deel van dit hoofdstuk gelden *Onderscheid moet er zijn. Pleziervaren in Nederland. Een cultuurgeschiedenis* (Hilversum 2012) van Eerde Beulakker, de jaargangen van *De Waterkampioen* en het online toegankelijke archief van de stichting ‘Stamboek Ronde en Platbodenvjachten’ als de belangrijkste bronnen. Ten slotte mag, teneinde maritieme cultuuruitingen binnen het begrippenkader van de identiteitsvorming te kunnen duiden *Op zoek naar eigenheid. Denkbeelden en discussies over cultuur en identiteit in Nederland* (Meppel 1999) van Rob van Ginkel in deze opsomming niet ontbreken.

<https://www.ssrp.nl>

[Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://www.worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

2. R. van Ginkel, *Op zoek naar eigenheid. Denkbeelden en discussies over cultuur en identiteit in Nederland* (Meppel 1999) 37.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

3. R. Ensel, *De Nederlander in beeld. Fotografie en nationalisme tussen 1920 en 1945* (Amsterdam 2014) 10.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

4. R. van Ginkel, *Op zoek naar eigenheid. Denkbeelden en discussies over cultuur en identiteit in Nederland* (Meppel 1999) ix.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

5. Cultuur wordt opgevat als een geïnstitutionaliseerd en dynamisch repertoire van zingevende normbeelden en waarderingen, voorstellingen, symboliserings, geloven en attitudes en daarop gebaseerde gedragingen. Zie R. van Ginkel, *Op zoek naar eigenheid. Denkbeelden en discussies over cultuur en identiteit in Nederland* (Meppel 1999) 4.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

6. In 32 v. Chr. schreef de Romeinse dichter Horatius een ode aan het schip, waarvan wordt aangenomen dat dit een allegorie op de staat was. Ook Plato gebruikte deze beeldspraak. Het 'schip van staat' verscheen in 1619 voor het eerst centraal op een allegorische prent. Adriaen van de Venne maakte in dat jaar ter gelegenheid van de uitkomst van de Synode van Dordrecht de zinneprent *Idea Belgicarum Provinciarum Confaede ratarum* (Symbool van de Verenigde Nederlandse Provincies). In Nederland verscheen het schip van staat als zelfstandige metafoor op spotprenten pas regelmatig in de negentiende eeuw. Zie: C.H. Slechte, 'Het Spotschip. Maritieme metaforen op politieke prenten, en hun bronnen', *De boekenwereld* 15 (1998-1999) 242-245.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

7. D.J. Elzinga en G. Voerman, *Om de stembus... verkiezingsaffiches 1918-1989* (Groningen 1992) 8-9.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

8. B. van Kaam, *Parade der mannenbroeders. Flitsen uit het protestantse leven in Nederland in de jaren 1918-1938* (Wageningen 1964) 111.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

9. D.J. Elzinga en G. Voerman, *Om de stembus... verkiezingsaffiches 1918-1989* (Groningen 1992) 7-15. Ook in de karikatuur en in krantenartikelen komt dit terug. Een zoekactie in de krantendatabase van Delpher (9 november 2017) wijst uit dat de metafoor 'schip van staat' van 1920 tot en met 1939 maar liefst 3.912 keer voorkomt. Dit is circa drie maal zoveel als in de periode 1900-1919 (1.353) en de periode 1940-1959 (1.295).

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

10. H. te Velde, *Stiilen van leiderschap. Persoon en politiek van Thorbecke tot Den*

Uyl (Amsterdam 2002) 125-126.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

11. *De Houten Pomp 2* (augustus 1923). Ook op andere manieren was het maritieme beeld voor de achterban van de ARP vertrouwd. In het bijzonder verwijzingen naar de watergeuzen kwamen veelvuldig voor. Abraham Kuyper wilde het blad aanvankelijk de titel 'Geus' of 'Geusken' geven. De titel *De Houten Pomp* verwijst naar de uit roomse kerkklokken gegoten kanonnen van de watergeuzen, die de Spanjaarden minachtend houten pompen noemden. In 1921 haalde Colijn tijdens zijn eerste deputatenrede 'den geest der geuzen' aan, die hij weer vaardig wilde maken onder de anti-revolutionairen, zie B. van Kaam, *Parade der mannenbroeders. Flitsen uit het protestantse leven in Nederland in de jaren 1918-1938* (Wageningen 1964) 61.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

12. H. te Velde, *Stijlen van leiderschap. Persoon en politiek van Thorbecke tot Den Uyl* (Amsterdam 2002) 127. Zie ook: D.J. Elzinga en G. Voerman, *Om de stembus... verkiezingsaffiches 1918-1989* (Groningen 1992) 7.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

13. H. Langeveld, *Schipper naast God. Hendrikus Colijn 1869-1944, deel II, 1933-1944* (Amsterdam 2004). De uitdrukking 'schipper naast God' deed na de verschijning van deze publicatie in protestantse kring veel stof opwaaien. Zo laat het Historisch Documentatiecentrum voor het Nederlands Protestantisme in *Trouw* weten dat 'de uitdrukking [...] niet eerder dan 1945 ingang vond dankzij de bestseller die Jan de Hartog in het laatste oorlogsjaar publiceerde' (10 april 2004). Deze stelling lijkt echter om twee redenen zeer onwaarschijnlijk. Ten eerste is overtuigend vastgesteld dat de uitdrukking 'schipper naast God' ten minste sinds de vijftiende eeuw in de Nederlandse taal gebezigd wordt. Zie bijvoorbeeld R. van der Meulen Rz., 'Nautica (III)', *Tijdschrift voor Nederlandse Taal- en Letterkunde* 73 (1955) 106-107. Ten tweede is De Hartogs 'bestseller' *Schipper naast God* pas in 1983 in het Nederlands in druk verschenen (in 1956 verscheen *Star of Peace: A Novel of the Sea*). De roman is een bewerking van het gelijknamige toneelstuk dat De Hartog schreef in 1942.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

14. C.H. Slechte, 'Het Spotschip. Maritieme metaforen op politieke prenten, en hun bronnen', *De boekenwereld* 15 (1998-1999) 259.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

15. M. Pos, *1869 22 juni 1939. Herinneringsalbum Zijne Excellentie Dr. H. Colijn* (Amsterdam [ca. 1939]) 3. En wat te denken van de beroemd geworden zinssnede 'gaat u maar rustig slapen', waarmee Colijn het volk vaderlijk toesprak in een radiotoespraak op 11 maart 1936, kort na de Duitse bezetting van het Rijnland.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

16. H. te Velde, *Stijlen van leiderschap. Persoon en politiek van Thorbecke tot Den Uyl* (Amsterdam 2002) 128.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

17. D.J. Elzinga en G. Voerman, *Om de stembus... verkiezingsaffiches 1918-1989*

(Groningen 1992) 50-51.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

18. F. Wielenga, *Nederland in de twintigste eeuw* (Amsterdam 2009) 101-104 en H. Langeveld, *Schipper naast God. Hendrikus Colijn 1869-1944, deel II, 1933-1944* (Amsterdam 2004) 246. Zie ook *Colijn in de caricatuur: 100 uitgezochte caricaturen met een voorwoord van Dr. Colijn zelf* (Baarn z.j.).

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

19. Zie bijvoorbeeld: B. Kester, 'Breuk en continuüm. Erich Salomon en de personalisering van de politiek in geïllustreerde tijdschriften', *Tijdschrift voor Mediageschiedenis* 15:2 (2012) 57-80 en F. Bool, V. Hekking en O. van der Wijk (ed.), *Erich Salomon, emigrant in Holland. Foto's 1933-1940 / Peter Hunter, emigrant in London. Foto's 1935-1940* (Amsterdam 1996).

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

20. H. te Velde, *Stijlen van leiderschap. Persoon en politiek van Thorbecke tot Den Uyl* (Amsterdam 2002) 113.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

21. Dit volksnationalisme kan worden beschouwd als een verdieping van het negentiende-eeuwse culturele nationalisme. De essentie van de nationale cultuur werd niet langer uitsluitend herkend in de glorie-dagen van de 'gouden eeuw', maar ook 'in de aard van het Nederlandse volk, die werd geacht er de voedingsbodem van te zijn geweest'; M. Eickhoff, *De oorsprong van het 'eigene'. Nederlands vroegste verleden, archeologie en nationaal-socialisme* (Amsterdam 2003) 129. Zie ook R. van Ginkel, *Op zoek naar eigenheid. Denkbeelden en discussies over cultuur en identiteit in Nederland* (Meppel 1999) 39.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

22. Vooral met de afsluiting van de Zuiderzee lijkt het engagement met de volkscultuur een belangrijke impuls te hebben gekregen. Zie: M. Eickhoff, *De oorsprong van het 'eigene'. Nederlands vroegste verleden, archeologie en nationaal-socialisme* (Amsterdam 2003) 153. Bekende voorbeelden van

beeldende uitgaven zijn onder meer J. de Vries (ed.), *Volk van Nederland* (Amsterdam 1937) en A. de Vries en P.J. Meertens (ed.), *De Nederlandsche volkskarakters* (Nijkerk 1938).

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

23. R. Ensel, *De Nederlander in beeld. Fotografie en nationalisme tussen 1920 en 1945* (Amsterdam 2014) 203.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

24. J. de Vries (ed.), *Volk van Nederland* (Amsterdam 1937) 3-4.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

25. R. van Ginkel, *Op zoek naar eigenheid. Denkbeelden en discussies over cultuur en identiteit in Nederland* (Meppel 1999) 26.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

26. Zie: W. Witteveen, *De geordende wereld van het recht. Een inleiding* (Amsterdam 2003).
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
27. Na de Tweede Wereldoorlog nam het gebruik van symbolische voorstellingen op verkiezingsaffiches af. Hoewel verkiezingsaffiches niet systematisch zijn verzameld en het daardoor onmogelijk is om harde conclusies te trekken, zijn de metafoor ‘schip van staat’ en zijn afgeleide stuurman na de oorlog van het toneel verdwenen. In de eenentwintigste eeuw wordt maritiem vocabulaire weer meer gebezigd op verkiezingsaffiches, zo lijkt het. Een leus als ‘De VVD Houdt Koers!’ bijvoorbeeld, op het verkiezingsaffiche voor de Provinciale Statenverkiezingen in 2015. Befamd is ook de afbeelding van Rita Verdonk achter het roer van het schip van staat, die zij gebruikte in 2007 bij de lancering van Trots op Nederland. Het afbeelden van de lijsttrekker op verkiezingsaffiches, ingezet door de ARP in 1925, werd vanaf de jaren 1960 gemeengoed.
28. *Het Vrije Volk. Democratisch-socialistisch dagblad*, 6 juli 1953.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
29. Eeltje Holtrop van der Zee (1825-1901) was een Fries scheepsbouwer die vasthield aan traditionele houtbouw. Hij bouwde op het oog (‘myn each is myn rij’) en maakte geen gebruik van gedetailleerde tekeningen. De persoon Eeltje Holtrop nam haast mythische proporties aan na een reeks publicaties over de scheepsbouwer in de *Waterkampioen* in 1953 (nrs. 919 t/m 923), vanwege het feit dat een groot deel van het archief bewaard is gebleven, vanwege het imago van bouwen op het oog en door de statusverhoging van de door hem gebouwde *Friso* ex. *Jean Bart*.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
30. I.J.H. Galema, ‘De uitstervende boeiers’, *Waterkampioen* 13:634 (25 maart 1939) 3-18.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
31. Geciteerd uit: I. Schöffner, ‘Weten we ze nog wel, die jaren dertig?’, in: P. Klein en G. Borger (ed.), *De jaren dertig. Aspecten van crisis en werkeloosheid* (Amsterdam 1979) 216.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
32. H.C.A. van Kampen, *Het water op! Een watersport-Album* (Haarlem 1938) 15.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
33. E. Beulakker, *Onderscheid moet er zijn. Pleziervaren in Nederland. Een cultuurgeschiedenis* (Hilversum 2012) 16-17.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
34. Tussen de jaren twintig en vijftig van de twintigste eeuw werd voor het eerst op grote schaal gesproken en geschreven over het probleem van de toegenomen vrije tijd van de massa. Het vraagstuk werd gekenmerkt door een sterke ambivalentie: De elite begroette vrije tijd als een mogelijkheid tot vooruitgang, tegelijkertijd bestond er vrees voor een onzedelijke besteding van die vrije tijd. Binnen het vrijetijdsvraagstuk vormde de terugkeer naar de natuur een belangrijk ideologisch element. T. Beckers, *Planning voor vrijheid* (Wageningen 1983) 7-12, 86-92 en 343.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

35. Sinds de vereniging formeel ‘toeristenbond’ heet (1905), hebben de letters ANWB geen betekenis meer. De ANWB omschreef zichzelf in 1923 als een ‘vereniging die de menschen wil opvoeden tot eenige der schoonste maatschappelijke deugden: orde op straat en de weg [...] [en] het aankweken van liefde voor de natuur’, zie: *Veertig jaar A.N.W.B. Toeristenbond voor Nederland, 1883-1923. Ter eere van Edo Bergsma* (z.pl. 1923) 242.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
36. E. Beulakker, *Onderscheid moet er zijn. Pleziervaren in Nederland. Een cultuurgeschiedenis* (Hilversum 2012) 276.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
37. In de *Waterkampioen* verscheen een artikel over de vondst van Bulthuis. Belangstellenden konden zich melden voor het bruikleen van kartonnen mallen van alle onderdelen en voor advies. Gratis. Als enige voorwaarde stelde Bulthuis dat ‘de bouwers zich houden aan de afmetingen en houtsoorten, en dat zij, indien het vaartuig door de Noord Nederlandsche Watersport Bond als wedstrijdklasse wordt aangenomen als de Bergumer Meerklassse, hun bootjes zullen doen inschrijven en de letters B.M. in het zeil zullen voeren’, *Waterkampioen* nr. 97 (1928) 854. In 1929 werd de B.M. door de Noord Nederlandse Watersportbond aangenomen als eenheidsklasse.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
38. De zestienkwadraat is zonder twijfel de meest succesvolle open zeilboot uit de Nederlandse watersportgeschiedenis. Naar schatting zijn in totaal, in binnen- en buitenland, zo’n elfduizend Bulthuisboten gebouwd. E. Beulakker, *Onderscheid moet er zijn. Pleziervaren in Nederland. Een cultuurgeschiedenis* (Hilversum 2012) 294-295.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
39. K. Schuyt en E. Taverne (ed.), *Nederlandse cultuur in Europese context. 1950: Welvaart in zwart wit* (Den Haag 2000) 42.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
40. *Het Vrije Volk. Democratisch-socialistisch dagblad*, 6 juli 1953.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
41. *Leeuwarder Courant. Hoofdblad van Friesland*, 7 september 1953.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
42. C.J.W. van Waning, ‘De onverwachte gevolgen van een ondoordacht idee. Van Commissie Stamboek Friese Ronde Jachten tot Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten’ in: *Jaarverslag Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer* (1973-1974) 47-62. Ook verschenen in *Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten Monografie 1* (z.pl. 1977) 1-18, 14.
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
43. Omdat een landelijke vereniging beduidend meer organisatorisch werk met zich mee zou brengen, werd voor de stichtingsvorm gekozen.
44. C.J.W. van Waning, ‘De onverwachte gevolgen van een ondoordacht idee. Van Commissie Stamboek Friese Ronde Jachten tot Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten’ in: *Jaarverslag Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer* (1973-1974) 47-62. Ook verschenen in *Stichting Stamboek Ronde en Platbodemiachten Monografie 1* (z.pl. 1977) 1-18, 17. In Friesland zou de

commissie Regionale Reünie vanaf eind 1960 tot heden samenkomsten organiseren voor louter Friese ronde jachten en schouwen.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

45. Personele en weeldebelasting traden op 1 januari 1920 in werking voor alle motor- en zeilboten zonder buitenboordmotor en met een zeiloppervlak van meer dan zestien meter. Ook de economische malaise tijdens de eerste helft van de jaren twintig en begin jaren dertig dwong de pleziervaarder afstand te doen van zijn grote jacht. E. Beulakker, *Onderscheid moet er zijn. Pleziervaren in Nederland. Een cultuurgeschiedenis* (Hilversum 2012) 288.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

46. F. Grijzenhout (ed.), *Erfgoed. De geschiedenis van een begrip* (Amsterdam 2007) 1-21. Een korte uitleg van dit principe: Na de Tweede Wereldoorlog ging Europa op zoek naar een gemeenschappelijke, geestelijke, culturele en materiële erfenis. Op het moment dat de gedachte van een gemeenschappelijke Europese erfenis met kracht wordt gepropageerd, wordt diezelfde gedachte ogenblikkelijk vertaald, toegepast en in zekere zin ook weer direct afgegrensd in een nationale en gewestelijke context.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

47. Met dank aan Marja Goud, hoofd bibliotheek van Het Scheepvaartmuseum.
48. Andere voorbeelden lenen zich eveneens voor een nadere uitwerking, zoals maritieme motieven in de Nederlandse (jeugd)literatuur, de culturele impact van de afsluiting van de Zuiderzee en de ramp van 1953. Een kleine greep uit het aanbod omvat: *Paddeltje* (Johan H. Been, 1908), *De Scheepsjongens van Bontekoe* (Johan Fabricius, 1924), verhalen en gedichten van Jan Jacob Slauerhoff (geschreven tussen 1925 en 1936), *Hollands Glorie* (Jan de Hartog, 1940), *Dood water* (Gerard Rutten, 1934), *Zuiderzee* (Joris Ivens, 1930), *Nieuwe gronden* (Joris Ivens, 1934), *Verloren volk* (Johan Theunisz, 1933), *Zuiderzee* (Jef Last, 1934), fotoboek *de ramp Nationale uitgave* (Amsterdam 1953) en de heruitgave van J. van Paaschen-Louwerse en E. Kerremans, *De ramp. De Watersnoodramp van 1953 in documentaire fotografie / The Flood: The Flood of 1953 documented in Photographs* (Den Haag 2018). Daarnaast moeten ook maritieme evenementen als de Eerste Nederlandse Tentoonstelling op

Scheepvaartgebied (E.N.T.O.S.), Vlaggetjesdag, de Havendagen en het skûtsje zeilen genoemd worden, net als de hitserie Love Boat en stoere zeebonken in reclames voor jenever of zware shag.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

Nieuwe
Maritieme Geschiedenis
van **Nederland**
Deel 4
Mechanisering en schaalvergroting
1870 - 2020
ISBN: 9789052162034

Hoofdstuk 8

Bakens uit het veilige verleden:

Maritieme cultuuruitingen

in de 'eeuw van uitersten'

Door **Sara Keijzer**

Doi: doi: aangevraagd