



Kruistochten op het water

De oudste religieuze kruistochten speelden zich af tussen de elfde en dertiende eeuw om het Heilige Land te veroveren. Maar vanaf 1888 gaat de zeilsport in Nederland ook kruistochten organiseren. In 1921 wordt de kruistocht gezien als een middel om propaganda te maken voor de zeilsport.

Door: **Simon Schermerhorn**

In het woordenboek krijgt het woord kruistocht voor de watersport de betekenis van 'oefentocht'. Veel zeilers waren huiverig om buiten het eigen vaargebied te gaan, een gemoedstoestand die werd versterkt door het in die tijd nog vaak ontbreken van een hulpmotor en door de gevaren op bijvoorbeeld de Zuiderzee. Een clubtocht van meerdere dagen met een begeleidende sleepboot was een stimulans om het vaargebied uit te breiden.

Primeur voor de KNZ&RV

In 1881 komt men bij de KNZ&RV op het idee om in clubverband 'kleine togtjes' te gaan maken. Bij de eerste clubtocht naar Marken stapt men samen op een gehuurde boot. In 1888 wordt de eerste kruistocht georganiseerd naar 'Les villes mortes du Zuiderzée' (de dode stadjes langs de Zuiderzee). Omwille van de veiligheid vergezeld door een sleepboot.

Een vloot van 'overdekte jachten' langer dan

7 meter maakt de tocht naar Marken, Urk, Enkhuizen, Hoorn, Edam en Volendam. Bij de 'Koninklijke' ontwikkelde de kruistocht zich tot een jaarlijkse traditie tot de jaren dertig. Meestal op de Zuiderzee, maar ook wel naar Zeeland. In 1900 zeilden bijvoorbeeld een tiental jachten van Amsterdam naar Hoorn en de volgende vier dagen via Den Helder, Vlieland, Terschelling, Harlingen, Enkhuizen weer naar Amsterdam. De meevarende sleepboot zorgde bij windstille voor de voortgang. Ook werd van een traject wel een wedstrijd gemaakt waarbij de sleepboot als start- en finishschip dienstdeed.

Robbenjacht als extra 'attractie'

In 1917 wordt de eerste kruistocht gemaakt zonder sleepbootbegeleiding. Er waren toen al enkele zeilschepen met hulpmotor. Twaalf deelnemers maken een tocht op de Zuiderzee met bezoek aan de waddeneilanden. Een behoorlijk nautische behendigheid was een voorwaarde



boven: Kruistocht, Inname van Damiate in 1219, gravure van Romeyn de Hooghe (1645-1708)

onder: Deelnemers aan de Kruistocht 1915 in de haven van Enkhuizen (Bron: Foto-archief KNZ&RV)

voor deelname, want er lag immers nog geen Afsluitdijk en de getijden op de Zuiderzee waren niet mis. In 1918 is Prins Hendrik, zoals vaker, te gast aan boord van de botter *Brandaris* van KNZ&RV-President P. L. (Piet) Lucassen. Er wordt als extra 'attractie' een robbenjacht aan de tocht toegevoegd. In 1921 kreeg men zelfs een premie van f 3,- voor een zeehond. Nu is het onvoorstelbaar dat er zeehonden worden afgeschoten. Prins Hendrik voer ook regelmatig mee met de *Quo Vadis* van E.A. Lehmann.

Naar Antwerpen

In augustus 1902 en 1903 organiseerde KRZV 'De Maas' in Rotterdam ook al een kruistocht naar zeilwedstrijden in Antwerpen. Bij deze vereniging wordt de kruistocht later een wedstrijd en krijgt dan de naam estafettetocht. Na de start in Rotterdam (vanaf 1922 Hellevoetsluis) moest men een aantal havens aanlopen om daarna zo snel mogelijk naar de haven van vertrek terug te varen. Er moesten een journaal worden bijgehouden en bewijsstukken verzameld. De wildste avonturen werden beleefd, een verhaal apart.

1 Kruistocht der Verbonden Zeilverenigingen op de Zuiderzee in 1921, de vloot bij het Katerveer.

(Bron: *Ons Element*)

2 Kruistocht der Verbonden Zeilverenigingen door Zuid-Holland, de vloot wordt geschut

3 Idem, op het Merwedekanaal. (Bron: *Ons Element*)

4 Kruistocht der Verbonden Zeilverenigingen op de Zuiderzee in 1921, Tussen Enkhuizen en het Val van Urk achter de Halley. (Bron: *Ons Element*)

5 Prachtig tijdsbeeld: Prins Hendrik in Volendam, winkelend met mev. Betty Lehmann tijdens de kruistocht van 1922. (Bron: Foto-archief KNZ&RV)

Kruistocht van de Verbonden Zeilverenigingen

Honderd jaar geleden zat de watersport in een zware dip. In het jaarverslag 1920 van de Verbonden Zeilverenigingen klaagde men steen en been over 'de Regering'. De belasting op pleziervaartuigen, vaartstremmingen, de zondagswet: *'Was het plezier-varen soms een strafbaar feit, dat net als dronkenschap moet worden tegengegaan? Een groot deel van de politici zien de zeilsport als een weelde-uiting, die zij meenen te moeten tegengaan en uit te buiten ten bate der schatkist'.*

Door de belasting werden veel grote jachten naar het buitenland verkocht. Als tegenzet wordt er een Propaganda-Commissie voor de watersport ingesteld en een aantal bestuurders van de grote watersportverenigingen gaan aan de slag met Ernst Crone als secretaris. In de eerste vergadering worden voorstellen tegen de belasting op pleziervaartuigen besproken. Deze commissie wordt ook belast met het organiseren van 'de Kruistocht naar Friesland'. Een gezamenlijke overtocht over de Zuiderzee en een vaartocht door Friesland voor grote én kleine zeilschepen en motorboten. Een idee dat is ontstaan in Sneek toen een aantal Hollanders het enthousiasme

zagen van de Friezen voor de zeilsport.

Het wordt groots aangepakt met een paginagrote oproep in *Ons Element*. Alle eigenaren van zeilen motorjachten kunnen op een makkelijke en betrouwbare manier Friesland bereiken. Daar worden onder andere de wedstrijden op het Sneekmeer bezocht. Men rekent vooral op deelname van schouwen, tjotters, 12-voetsjollen en Scheldejollen, omdat voor deze schepen de overtocht normaal te bezwaarlijk is. En: *'De Hollanders worden zoo feestelijk mogelijk ontvangen. Zo kan men tevens het Friesche volk leeren kennen en leeren appreciëren'.*

De belangstelling is groot, er worden honderd deelnemers ingeschreven met ruim driehonderd opvarenden. Er wordt een bijdrage van f 1,- per persoon gevraagd. Aan alles wordt gedacht, grote schepen wordt gevraagd om de watertanks helemaal te vullen voor de kleine schepen. Artsen en EHBO'ers worden gevraagd zich te melden.

Domper

Begin augustus wordt de tocht afgeblazen. De aanhoudende droogte heeft de waterstand in de 'Friesche vaarwaters' op zo'n laag peil gebracht





boven: Het klipperjacht *Quo Vadis* van E.A. Lehmann en het kitsjacht *Vrijheid* bij de vuurtoren van Marken.
(Bron: Herinneringsboek 'De Zuiderzee', 1932)

links: De botter *Brandaris* van P.L. Lucassen, President van de KNZ&RV. (Bron: *Ons Element*)

rechts: *Ellida* van W.C. Deenik.
(Bron: *Schepen die voorbijgaan*, 1927)



dat de helft van de jachtvloot Sneek niet zou kunnen bereiken. Er wordt een alternatief plan uitgewerkt, een 'Kruistocht door de Zuiderzee' (van een week) én een 'Kruistocht van kleine jachten door Zuid-Holland' van negen dagen. De Kruistocht op de Zuiderzee wordt met elf schepen gemaakt onder leiding van het admiraalschip *Ellida* van W.C. Deenik van 'het IJ'. Van de Oranjesluizen vaart men naar Hoorn. De reis gaat verder via Urk richting Zwolle. De lemsteraak *Halley* wordt 'onze groote broer' genoemd en sleept de hele vloot door Zwolle naar Katerveer. Dan kan er weer gezeild worden naar Kampen. Enkhuizen, Stavoren, dan langs Urk naar Elburg. Na de oversteek naar Volendam vaart men nog gezamenlijk naar Pampus en daar wordt de tocht richting de Oranjesluizen ontbonden. Iedereen is het erover eens dat er volgend jaar weer een gezamenlijke tocht gemaakt moet worden.

Zuid-Holland

Elf kleinere schepen maken de kruistocht door Zuid-Holland. Omdat het Merwedekanaal niet bezeild is wordt telefonisch Bergmann's sleepdienst ingehuurd om de vloot voor een schappelijk prijsje naar Nieuwersluis te slepen. De kleine botter *Rita II* wordt het 'moederschip'. Via Vreeswijk, Vianen, Gorkum gaat men op weg naar Dordrecht. De reis gaat verder via Gouda en Boskoop naar het Braassemmeer. Zo'n tocht met meerdere schepen vraagt saamhorigheid en hulpvaardigheid meldt het verslag.

Kruistocht 1922

De kruistocht naar Friesland wordt in 1922 als nog uitgevoerd. Op 19 augustus vertrekt de vloot bij de Oranjesluizen. Zestien schepen nemen deel, veel minder dan de honderd deelnemers die in 1921 op de lijst stonden. Opnieuw onder

leiding van de heer Deenik met de *Ellida*. De heer Reijers is vice-admiraal met de *Vrouw Johanna V* op de twaalfdaagse reis.

Het tijdschrift *Ons Element* doet uitgebreid verslag met veel foto's: 'Een avontuurlijke tocht met zeer spannende momenten, een onvergetelijke tocht; hier kon men toonen een ervaren zeiler te zijn, die zich niet door wat tegenspoed van de wijs laat brengen.'

Voor de overtocht wordt er uitgebreid getelefoneerd met het Meteorologisch Instituut in de Bilt, want er is veel wind. Bij aankomst is heel Stavoren op de been want zoveel jachten heeft men daar nog nooit bij elkaar gezien. Dat gezelligheid ook een belangrijke rol speelde blijkt uit het verslag: 's avonds wordt de grammofoon meegesjouwd naar Hotel Brouwer in Stavoren. Het is van korte duur, om tien uur wordt men de deur uitgezet. Het feest wordt voortgezet aan boord van de motorboot *Haveka* met fantastisch Bengaals vuur en lantaarns. Spoedig wordt aan de pret een einde gemaakt door de gewapende macht uit Stavoren omdat de geiten in de buurt niet kunnen slapen van het lawaai!

Schepen met motor

Op de derde en vierde dag neemt een aantal deelnemers deel aan de zeilwedstrijden in Sneek en

de volgende dagen worden Grouw en Leeuwarden bezocht. Er zijn drie schepen die zo nodig als sleepboot fungeren. De lemsteraak *Halley* met een 12 pk Sterling motor, de motorboot *Haveka* met een Daimler motor van 50 pk en de vlet van de botter *Brandaris*.

Na de succesvolle kruistocht in 1922 worden er voor 1923 plannen gemaakt voor een kruistocht op de 'Hollandsche wateren' om de Friezen naar Holland te halen. Ook wordt er nog een kruistocht naar Zeeland gepland. Van de foto's van de kruistocht naar Friesland worden 'lantaarnplaatjes' gemaakt voor lezingen over het maken van tochten en een lezing over kaartlezen, betoning en verlichting.

Cruise

Het woord kruistocht krijgt later vooral de betekenis van 'cruise', oftewel een vakantie op een groot passagiersschip. Door de Afsluitdijk en de opkomst van de hulpmotor verdween de kruistocht echter naar de achtergrond. Toch is het principe nog steeds actueel. Want als iemand er tegenop ziet om bijvoorbeeld voor de eerste keer op de Waddenzee te gaan varen dan kan het in flottielje opvaren met meer ervaren zeilers een goede manier zijn om de kennis van het vaargebied uit te breiden.

Over de genoemde schepen

De botter *Brandaris* (zeilnummer OA1, 13,90 x 4,38 m.) van P. L. Lucassen werd in 1910 gebouwd bij C. de Haas in Monnikendam. Het klipperjacht *Quo Vadis* van E. A. Lehmann (24,75 x 5,05 m) werd in 1906 bij Boot in Leiderdorp gebouwd en beschikte over een Deutz motor. Het spitsgat-zeiljacht *Ellida* (10,3 x 3,2 m) van W.C. Deenik werd in 1911 gebouwd bij G. de Vries Lentsch en was het (1 meter kortere) zusterschip van de *Elizabeth* van de fam. De Vries Lentsch. (Zie het artikel in SdZ 2020-8) De in 1919 gebouwde lemsteraak *Halley* (OA28, 14,40 x 4,47 m) was in 1922 nog in eigendom bij de bouwer, A. de Geus v.d.

Heuvel. De Sterling benzinemotor had een vermogen van 12-18 pk.

De boeier *Rita II* (9 x 3,6 m) was eigendom van J.G.L. Appels, bouwer/bouwjaar onbekend. De Staverse Jol *Vrouw Johanna V* (5,8 x 2,5 m) van Ph. Reijers, bouwer/bouwjaar onbekend. Het motorjacht *Haveka* (17,5 x 3,75 m) van Martin Kaufmann werd in 1920 gebouwd te Hamburg en beschikte over een 4-cilinder 50 pk Daimler-motor.

De verslagen van de Kruistochten in 1921 en 1922 kan men lezen op: www.moente.nl/kruistochten Reacties/opmerkingen graag naar s.schermerhorn@planet.nl