



UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
FILOZOFICKÁ FAKULTA

Katedra nederlandistiky

Studijní rok 2014/2015

EEN REIS DOOR DE GESCHIEDENIS
VAN HET KLASSIEKE ZEILSCHIP
VAN VERLEDEN TOT HEDEN

A voyage through the history of the traditional sailing ship from past to present

Bakalářská diplomová práce
v oboru Praktická nizozemská filologie

Barbora Petřů

Vedoucí práce: Prof. Dr. Wilken Engelbrecht, cand. litt.

OLOMOUC 2015

Verklaring

Ik verklaar dat ik mijn scriptie zelfstandig heb geschreven en alle gebruikte bronnen heb vermeld.

Prohlašuji, že jsem svou bakalářskou práci vypracovala samostatně a uvedla v ní veškerou literaturu, kterou jsem použila.

V Olomouci dne 5. srpna 2015

Barbora Petřů

Dankbetuiging

Ik wil graag mijn dank betuigen aan mijn begeleider, Prof. Dr. Wilken Engelbrecht, cand. litt., voor zijn waardevolle adviezen. Daarnaast wil ik Frank Neels bedanken. Zonder al deze hulp zou ik deze scriptie zeker niet op deze wijze hebben kunnen voltooien.

Tot slot dank ik ook mijn vrienden voor hun hulp, geduld en morele steun.

INHOUD

Inleiding	1
1 Geschiedenis en ontwikkeling van de zeilschepen	3
1.1 Het begin van de zeevaart	4
1.2 Zeilen	5
1.3 Verre scheepsreizen	6
1.3.1 Handelsreizen	7
1.3.2 Verenigde Oost-Indische Compagnie	8
1.3.3 Ontdekkingsreizen	9
1.4 Ontwikkeling van de navigatietechnologieën	10
1.5 De afmeting en ontwikkeling van de schepen	13
1.5.1 De stoomschepen en diesel	14
2 Het fenomeen van de schepen in Nederland	15
2.1 Gouden Eeuw	15
2.2.1 Nederlands West-Indische Compagnie	17
2.3 Zeilwedstrijden	18
2.4 Het zeilschip als toeristisch product	19
2.4.1 Frisian Sailing Company	20
2.4.2 NaPlachetnici	21
3 Nederlandse zeilschepen	22
3.1 Verschillende soorten zeilschepen	23
3.1.1 Gulden Leeuw	24
3.1.2 Morgenster	25
3.1.3 Bark Europa	26
3.1.4 Oosterschelde	27
3.1.5 Stad Amsterdam	28
4 Zeiltraining	30

4. 1 Sail Training International	31
4. 1. 1 De Tall Ships Races	32
4. 2 Class Afloat	33
4.3 De waarde en het belang van de maritieme opleiding	34
4. 3. 1 Ervaringsgericht onderwijs	35
4. 3. 2 Blauwe Vlag programma	36
4.4 Oman beurs	37
Conclusie	38
Literatuurlijst	40
Resumé in het Tsjechisch	43
Resumé in het Engels	44
Annotatie	45

Inleiding

Het onderwerp van deze scriptie is *een reis door de geschiedenis van het klassieke zeilschip van verleden tot heden*. In het begin wil ik graag vertellen, waarom ik dit thema heb gekozen. In de zomer van 2014 had ik de kans om deel te nemen aan de Tall Ships Race op een van de vele historische zeilschepen, de Gulden Leeuw, dankzij het programma *Sail Training International* en dankzij de ondersteuning van de *Oman beurs*. Het was een heel interessante en unieke ervaring voor mij. Op het moment dat ik het onderwerp van mijn bachelor thesis moest kiezen, koos ik een thema dat aansluit bij de Nederlandse cultuur en taal. Het hoofddoel van deze scriptie is om een uitgebreid overzicht van de zeilschepen van verleden tot heden te maken. Daarnaast wil ik met deze thesis graag ook de unieke aspecten van een zeilreis aan boord van een historisch zeilschip beschrijven.

De historische zeilschepen zijn nauw verwant met de Nederlandse maatschappij. In het verleden hadden ze een grote invloed op de Nederlandse maatschappij en ook tegenwoordig zijn ze nog heel belangrijk voor de maritieme opleidingen. Veel meer informatie over dit thema kunnen jullie op de volgende pagina's in deze scriptie vinden.

Het eerste hoofdstuk van deze scriptie gaat over de geschiedenis en de ontwikkeling van de zeilschepen. Hoe is het allemaal begonnen? Van de Egyptenaren, die als eersten op de zee zeilden, over de Grieken, die belangrijke nieuwe bouwtechnieken uitvonden, tot de moderne beschaving van de 13^e tot de 15^e eeuw, en de constructie van geheel getuigde schepen. Vervolgens de evolutie naar verre scheepsreizen en handelsreizen en de grote rol die Nederland daarin speelde met de beroemde Verenigde Oost-Indische Compagnie. Tenslotte beschrijf ik de verschillende navigatietechnologiën en de afmeting en ontwikkeling van de schepen, tot aan de komst van het stoomschip.

Het tweede hoofdstuk is gewijd aan de Nederlandse 'gouden eeuw' van het zeilen en de kolonisatie waarin de zeilschepen een grote rol speelden. Ook het recente fenomeen van de zeilwedstrijden en het groeiende zeiltoerisme beschrijf ik.

In het derde hoofdstuk ga ik verder in op de verschillende soorten zeilschepen die tegenwoordig gebruikt worden en geef ik enkele beroemde voorbeelden uit de Nederlandse zeevaart, waaronder het Tall Ship *Gulden Leeuw*, waarop ik vorig jaar een paar dagen gezeild heb.

Hoofdstuk vier gaat volledig over zeiltrainingen. Zeiltrainingen worden meer en meer populair onder de jongeren. Sail Training International is de belangrijkste organisatie voor zeiltrainingen in Europa en organiseert jaarlijks de Tall Ships Race ter promotie van het zeilen. De waarde en het belang van een maritieme opleiding valt niet te onderschatten. Een dergelijke opleiding biedt jongeren zogenaamde “sociale vaardigheden en inzetbaarheid”. Het gaat over het begrijpen en leren van teamwork en leiderschap, het winnen van vertrouwen, respect voor discipline en de intermenselijke relaties. Dit alles helpt om een harmonieus leven binnen de maatschappij te leiden.

Voor gewone mensen of voor studenten is het verblijf op een zeilschip heel duur en daarom vermeld ik tenslotte ook de financiële aspecten van het evenement en eventuele andere opties als een studiebeurs.

1 Geschiedenis en ontwikkeling van de zeilschepen

De oudste verslagen over menselijke beweging op de zee zijn ongeveer 4000–5000 jaar oud. *Waarschijnlijk waren de Egyptenaren de eersten die op de zee zeilden in schepen.*¹ De zeilschepen en de tochten op de oceaan waren een grote en waardevolle overwinning, vooral met inachtneming van de beschikbare materialen en van de moed van de zeilers. De eerste schepen werden gebouwd door mensen, die een sterke mentale betrokkenheid hadden. De belangrijkste verschillen tussen heden en verleden, liggen in de materialen, in de technologieën en in de kennis. De moed en de uitzonderlijke prestaties van de oude zeelieden inspireren tot op de dag van vandaag. Ze wilden de onverkende oceaan onderzoeken, alhoewel hun overlevingskansen heel laag waren.

De ontwikkeling van de scheepsbouw wordt vooral geassocieerd met het gebruik van verschillende soorten voortstuwing. Vooral de Griekse scheepsbouwers hebben belangrijke bijdragen geleverd aan de zeilvaart. Ze slaagden erin om meer zeilen op één mast te zetten, waardoor schepen niet alleen beter bestuurbaar werden, maar ook een groter vermogen en dus grotere snelheid kregen. Ook voerden ze belangrijke veranderingen door in de bouwtechniek.²

Deze ontwikkeling heeft geleid tot veranderingen in de scheepsbouwkunst. Anders dan bij landvoertuigen, werd het ontwerp van schepen altijd meer beïnvloed door de manier van voortstuwing dan door enig ander element. De schepen ontwikkelden zich van primitieve vlotten, gemaakt van boomstammen of bundels van riet, via een lichte houtstructuur bedekt met dierenhuiden tot de eerste echte schepen, gemaakt van houten planken.

¹ Server, Dean. *Klippers en windjammers: hoogtepunten uit de geschiedenis van de vierkant getuigde schepen*. Uitgeverij Atrium, 2000. p. 11.

² Server, *Klippers en windjammers* (2000), p. 11.

1. 1 Het begin van de zeevaart

De geboorteplaats van de moderne Europese beschaving is het Middellandse-Zeegebied. In de hele geschiedenis van het zeilen is dit gebied heel belangrijk. Hier begon de ontwikkeling van de schepen en vonden de belangrijkste historische gebeurtenissen plaats.

De mensen zeilden eerst langs de kust. Ze deden dit om te vissen of om nieuwe gebieden te vinden. Deze reizen zijn een belangrijke vorm van communicatie met andere culturen geworden. Een geleidelijke uitbreiding van het grondgebied, meer welvaart en nieuwe handelsmogelijkheden waren de belangrijkste aspecten van de ontwikkeling van de zeevaart.

De eerste poging om een schip te bouwen werd twee- of drieduizend jaar voor Christus in de culturen van het oude Egypte en Mesopotamië ondernomen. *De voortbeweging was waarschijnlijk met een boomtak die als pagaai werd gebruikt, en die later als zodanig werd gemodelleerd.*³ De romp werd van een uitgeholde boomstam gemaakt. De volgende stap was de bouw van de rietboot. Deze boot werd gebruikt van de oudheid tot de Middeleeuwen. De rietboot was het eerste schip met een eenvoudig zeil.

De scheepsbouwers werden meer en meer ervaren. De belangrijkste vereiste was het drijfvermogen. De drijvende boom was een goed begin. Hout werd het eerste echte bouw materiaal. Als er geen hout beschikbaar was, waren riet of bamboe een alternatief. De scheepsbouwers gebruikten ook dierenhuid voor het bekleden van de romp. *De Egyptenaren hadden voor de romp simpelweg in elkaar passende houten planken gebruikt. De Grieken verbeterden die techniek door bij elk vaartuig eerst een skelet te bouwen en vervolgens de planken daarop te bevestigen. Dat leverde een veel sterker schip op dat in zwaar weer beter te hanteren viel.*⁴ Het ontwerp van het schip was het belangrijkste aspect van de constructie.

³ Hartman, Tom. *Schepen & Scheepvaart: geschiedenis, feiten, cijfers, ontwikkelingen*. Utrecht: Kosmos, 1986. p. 8.

⁴ Server, *Klippers en windjammers* (2000), p. 11.

De oude schepen hadden een levensduur ongeveer twintig jaar. De schepen gebouwd van riet hadden een nog kortere levensduur, ongeveer één jaar tot twintig maanden. Deze historische schepen kennen we alleen van afbeeldingen, in de vorm van modellen of van archeologische vondsten.

Een grote sprong voorwaarts in de techniek werd gemaakt in de dertiende eeuw, toen het roer aan de achterkant van schepen werd gemonteerd. Voor die tijd werden roeren aan de zijkant bevestigd. In de vijftiende eeuw volgde een andere belangrijke stap: de constructie van geheel getuigde schepen. Deze hadden grotere zeilen aan de voorste en middelste mast en een zogenaamd latijnzeil of driehoekig zeil aan de achterste mast. Hiermee werden de schepen gemakkelijker wendbaar en konden ze ook bij tegenwind blijven varen, zolang deze niet recht van voren kwam.⁵

Zeelieden werden gerespecteerd in de maatschappij. Hun rol was dan ook belangrijk. In de vijftiende eeuw begon de bloei van de zeevaart. De zeevaart had in de daaropvolgende jaren een enorme impact op de geschiedenis van de wereld.

1. 2 Zeilen

Vóór de tijd van de zeilschepen was een bemanning bemand de belangrijkste drijvende kracht. De vaartuigen werden door schoepen en roeiriemen aangedreven of werden door mensen of dieren gesleept vanop de oever. Zeelieden ontdekten met het verloop van de tijd, dat de wind als drijfkracht kan worden gebruikt.

Waarschijnlijk is de oudste zeilboot uit Mesopotamië. Hiervan werd een klein model gevonden in een graf bij Eridoe. Hoewel het waarschijnlijk is dat zeilen al ver voor 3500 v.C. werden gebruikt langs de kusten van de Perzische Golf, staat de oudste afbeelding van een zeilschip op een Egyptische vaas die gedateerd werd op ongeveer 3100 v.C. Het plaatje geeft een vaartuig weer met hoge, bijna verticale uiteinden, een paalmast en een rechthoekig zeil.⁶

⁵ Server, *Klippers en windjammers* (2000), p. 11.

⁶ Hartman, *Schepen & Scheepvaart* (1986), p. 9.

Pas aan het einde van het eerste millennium verving het zeil definitief de roeispaan en werd de hoofdaandrijving van het schip. Een zeil is een grote lap doek op een schip dat bedoeld is om de kracht van de wind op te vangen en om te zetten in een voortstuwende kracht voor het schip. De stand van het zeil ten opzichte van het schip is vaak verstelbaar, zodat het schip vooruit kan gaan, ook al blaast de wind uit verschillende richtingen. Met een *zeil* wordt het eigenlijke doek bedoeld. Het geheel van masten, touwwerk en zeilen heet *tuigage* of *tuig*. De vorm van de zeilen is afhankelijk van de gevoerde tuigage en de plaatsing van het zeil.⁷

De eerste zeilen, die voor schepen werden gebruikt, waren gemaakt van dierenhuiden, gevlochten riet of primitief doek, dat op takken werd gespannen. De zeilen waren heel eenvoudig en ze werden op de mast geplaatst. Voor een betere benutting van de wind begon men met het toevoegen van meerdere masten en zeilen. Het belang en de betekenis van de zeilen speelden vooral een grote rol op de afgelegen routes, bijvoorbeeld naar Nederlands-Indië (nu: Indonesië) en terug.

1.3 Verre scheepsreizen

Archeologen hebben gelijkaardige scheepsmaterialen gevonden op plaatsen die de duizenden kilometers afstand van elkaar lagen. Dit feit betekent, dat die materialen over stormachtige oceanen werden getransporteerd. Hout, metaal en andere grote objecten bewijzen het bestaan van grote schepen. Met de geleidelijke verbetering van de vaartuigen begonnen de eerste verre reizen naar volledig onbekend gebied. De pioniers van de verre scheepsreizen woonden in het middeleeuwse Europa. Het waren de Vikingen, een volk dat in Noord- en West-Europa leefde.

Het is heel moeilijk om je de immense afstanden te realiseren. De eerste zeilen moesten enorme afstanden op de zee overwinnen. De expedities en het onderzoek van Thor Heyerdahl bewezen, dat de eerste zeelieden op vloten over de Zuid-Atlantische Oceaan en zo verder naar de Stille Oceaan zeilden. Ze zeilden altijd naar het westen en ze hadden weinig kans op thuiskomst.

⁷ Vgl. [https://nl.wikipedia.org/wiki/Zeil_\(schip\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Zeil_(schip)), toegang op 18 juni 2015.

In Azië leidde de Chinese admiraal Zheng He tussen 1405 en 1433 enorme expedities met duizenden bemanningsleden op de zeeën tussen China, Maleisië en de oostkust van Afrika. Uiteraard zijn de ontdekkingsstochten door Columbus en Cabot ook bekend. Hun tochten over de Atlantische Oceaan op zoek naar nieuw land leidden in de vijftiende eeuw tot de ontdekking van Amerika.

De schepen begaven zich op zee niettegenstaande de gevaren die er waren. De verre scheepsreizen verbonden de wereld, de nieuwe kennis werd op kaarten aangeduid. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat de exploratie van de oceanen vele jaren duurde.

1. 3. 1 Handelsreizen

De handel was één van de belangrijkste redenen voor de verre scheepsreizen. Het eerste verslag van een handelsreis komt uit de eerste helft van de vijftiende eeuw v. Chr.. Het was een handelsreis per schip in opdracht van de Egyptische heerseres Hatsjepsot naar het land Poent (waarschijnlijk het huidige Eritrea). In het gebied van de Egeïsche Zee waren er handelsbetrekkingen tussen Egyptenaren en de inwoners van Kreta (later Mycene) van de 16^e tot de 11^e eeuw v. Chr. In de tweede eeuw v. Chr. waren ook de Feniciërs en de Romeinen druk bezig met het handel voeren per schip.

Buiten Europa waren vooral de Arabieren en de Indiërs bedreven handelaren en zeelieden. In de hoogtijdagen van het oude India in de vierde eeuw na Chr. was handel met Perzië, Arabië en China heel normaal. In de Middellandse Zee waren in de dertiende eeuw de Italiaanse steden Genua en Venetië de belangrijkste centra van de buitenlandse handel.⁸

De onafhankelijkheid van de Verenigde Provinciën van Nederland was het begin van een nieuw tijdperk voor de welvaart van de Nederlandse handel en de daaraan verbonden rijkdom. De onafhankelijkheid en de financiële welvaart verkregen door de opkomende handel hielpen in de Verenigde Provinciën om een goed bewapend en sterk leger te bouwen. De Nederlanders werden de belangrijkste maritieme handelaren in Europa. Ze investeerden aanzienlijk in de ontwikkeling van hun commerciële betrek-

⁸ Hartman, *Schepen & Scheepvaart* (1986), p. 11.

kingen met Oost- en West-Indië. Ze handelden voornamelijk met Indonesië, Thailand en Japan.

In de maritieme wereld was er in het midden van de 17e eeuw een opmerkelijke situatie. Nederland had de grootste handelsvloot in de wereld, twee keer groter dan Engeland en Frankrijk samen. De zee was ook een belangrijke schakel in het economische succes van Nederland. Er werd een sterke stijging van de bouw van schepen, van de visserij en van de internationale handel opgetekend. Als gevolg van verschillende omstandigheden en gebeurtenissen ontstond in 1602 de beroemde *Verenigde Oost-Indische Compagnie*.

1. 3. 2 Verenigde Oost-Indische Compagnie

De oprichting van de Verenigde Provinciën van Nederland, de onafhankelijkheid van Spanje, de vrijheid van godsdienst, dit alles schiep in de zestiende eeuw goede voorwaarden voor de economische welvaart van Nederland. De gunstige ligging van de Europese rivieren, een goed bewapend en sterk leger en een snel groeiende koopvaardijvloot waren de redenen waarom Nederland de belangrijkste Europese maritieme vervoerder is geworden.

De Verenigde Oost-Indische Compagnie was een belangrijke ondersteuning voor de handel. Deze kreeg bij haar oprichting op 20 maart 1602 van de Staten-Generaal in Den Haag het monopolie op handel en scheepvaart naar Azië. Dat monopolie gold natuurlijk alleen voor de Nederlandse handel; over Fransen, Engelsen, Portugezen en andere landen had de Staten-Generaal immers niets te zeggen. Er was al die tijd dus wel degelijk concurrentie, al probeerde de VOC die zoveel mogelijk door verdragen met inheemse vorsten te voorkomen.⁹

De Verenigde Oostindische Compagnie werd door zes steden gesticht: Amsterdam, Rotterdam, Delft, Hoorn, Enkhuizen en Middelburg. In Nederland was de VOC het enige bedrijf dat handel mocht voeren met Oost-Azië. Dat ging heel goed en er werd erg veel geld verdiend. Elk jaar stuurde de VOC zo'n dertig schepen naar Oost-

⁹ <http://www.vocsite.nl/geschiedenis/organisatie.html>, toegang op 20 juni 2015.

Azië om daar spullen te kopen en te verkopen. Sommige schepen werden alleen in Oost-Azië gebruikt, maar andere kwamen ook weer terug naar Nederland.¹⁰

Het doel was om de specerijenhandel in de Indische Oceaan te ontwikkelen, die in de macht van de Portugezen was. De Nederlanders waren de eerste Europeanen, die begonnen met thee te importeren. Er stroomde rijkdom naar het land, waardoor het voor Nederland een gouden eeuw werd.

1. 3. 3 Ontdekkingsreizen

De geschiedenis van geografische ontdekkingen beschrijft vijfduizend jaar menselijke inspanningen om de planeet te ontdekken. Het verschuiven van de geografische horizon door de mensheid gebeurde uit veel motieven: handel, macht, religieuze motieven of avonturiersgeest. De ontwikkeling van de scheepsbouw en de zeevaart was heel belangrijk voor de uitvoering van de ontdekkingsreizen.

Het oudste overlevende rapport over ontdekkingsreizen dateert uit de periode rond 1500 v. Chr.. De eerste natie, die naar onbekende gebieden voer, was Griekenland. Later waren de Vikingen de eerste groep van de Europese landen, die overzeese gebieden begonnen te verkennen.

De ontwikkeling van het zeilen in de Atlantische Oceaan gebeurde relatief langzaam, omdat de zeelieden door legendes heel wat angst en bijgeloof hadden over de eindeloze vlaktes van de oceanen. In het begin van de ontdekkingsreizen dachten de zeelieden dat de wereld een vlakke vorm had en de zee het einde van de wereld was.

De ontdekkingen van Diaz, Columbus en Vasco de Gama ontkrachtten het idee dat de wereld vlak is. In de vijftiende eeuw en het begin van de zestiende eeuw waren de allergrootste zeemachten Portugal en Spanje. De Portugese ontdekkingsreiziger Bartholomeus Diaz was de eerste Europeaan die rond Kaap de Goede Hoop voer. In februari 1488 verkende hij de Mossel Baai, gelegen op zo'n 350km ten oosten van wat nu Kaapstad is. Een andere Portugees, Vasco De Gama, voer als eerste van Europa naar

¹⁰http://www.willemwever.nl/vraag_antwoord/geschiedenis/wat-de-verenigde-oost-indische-compagnie, toegang op 19 juni 2015.

Indië.¹¹ Als we over de ontdekking van Amerika spreken, denken we spontaan aan Christoffel Columbus. De Genuees maakte zijn eerste oversteek over het midden van de Atlantische Oceaan, dacht Indië ontdekt te hebben, maar ontdekte en koloniseerde feitelijk de Bahama eilanden en werd zo de eigenlijke ontdekker van Amerika.¹² Tussen 1519 en 1522 leidde de Portugese navigator Fernão de Magalhães voor het eerst in de geschiedenis een Spaanse vloot van vijf schepen rond de aardbol.¹³

Aan het einde van de 16 eeuw werd de Nederlandse marine beroemd. In deze periode slaagden ze er in om, in de voetsporen van de expeditie van Magalhães, rond de wereld te varen. Nederlandse zeelieden verkortten de scheepsreis naar Indië en terug rond Afrika tot 15 maanden. De Nederlanders werden wereldberoemde zeilers. Voor de fenomenale ontwikkeling van de transoceanische scheepsreizen waren twee factoren cruciaal:

- de ontwikkeling van de navigatietechnologieën
- de afmeting en ontwikkeling van de schepen

1. 4 Ontwikkeling van de navigatietechnologieën

Het blijft een mysterie, hoe de oude zeelieden lange afstanden over open zee konden overwinnen. Vandaag is het slechts een kwestie van elektronica, maar in het verleden werden de geheimen van de navigatie van generatie tot generatie overgebracht. In het begin gebruikten ze voor oriëntatie vooral het gezichtsvermogen en het geheugen. De zeilers onderzochten de zeebodem en de zeegolven met de maatstokken. Ze hadden kennis van de zeestromingen en de windrichting. Een bruikbare methode was die van de zon-, maan- en sterrenwaarneming. Andere betrouwbare indicatoren van de positie van het schip waren de vlucht van de vogels of de aanwezigheid van specifieke vissoorten.

¹¹ Hartman, *Schepen & Scheepvaart* (1986), p. 29.

¹² Hartman, *Schepen & Scheepvaart* (1986), p 30.

¹³ Hartman, *Schepen & Scheepvaart* (1986), p. 38.

Belangrijke mechanische factoren waren de uitvinding van het kompas, het kwadrant, de kamal, het astrolabium en de Jakobsstaf. Deze navigatie instrumenten hadden een cruciale invloed op de ontwikkeling van het zeilen en ontdekkingsreizen.

*Met hoekmeetinstrumenten als kwadrant, zeeastrolabium, Jakobsstaf of sextant kon overdag de hoogte van de zon of 's nachts van de Poolster worden gemeten. Op de instrumenten was af te lezen op hoeveel graden noorder- of zuiderbreedte het schip zich bevond.*¹⁴ Het eerste echte mechanische hulpmiddel voor de navigatie was het kompas. En dat is het nog steeds. Het kompas werd uitgevonden door de Chinezen tussen de eerste en tweede eeuw v. Chr.. Een kompas is een apparaat om de kardinale punten te bepalen. Het typische kompas heeft een vrije zwevende magnetische naald die de noord-zuid richting van het magnetische veld van de aarde behoudt.

Het kwadrant was het eerste instrument dat werd gebruikt door zeelieden om de stand van zon en sterren te meten. Een kwadrant bestond uit een stukje metaal of hout. Het had de vorm van een kwart cirkel. Er omheen waren er graden aangegeven. Aan elk uiteinde van de rechte zijden waren er kijkgaatjes en aan het punt waar de rechte zijden elkaar ontmoetten, hing een loodlijn.¹⁵

Het langste navigatie instrument is de kamal. Het was eigenlijk niet meer dan een dunne rechthoekige houten plaat. Hieraan was een draad gebonden met op bepaalde afstanden knopen in. Men hield de plaat verticaal voor het oog, zodat de onderkant gelijk kwam met de horizon en de bovenkant het waargenomen lichaam raakte. Vervolgens werd de draad strak getrokken met de tanden. Het aantal knopen op het overgebleven stuk draad gaf dan de breedtegraad aan.¹⁶

Een astrolabium werkt op dezelfde manier als de kwadrant, maar is verfijnder. Het had een draaiende zichtpijl, de alhidade. Die richtte men op een hemellichaam en zo kon men de hoogte eenvoudig aflezen. Het instrument werd ook gebruikt om de tijd te bepalen. De astrolabium werd ingesteld op de datum van de waarneming en de plaats

¹⁴ <http://www.vocsite.nl/geschiedenis/navigatie.html>, toegang op 25 juni 2015.

¹⁵ Hartman, *Schepen & Scheepvaart* (1986), p. 25.

¹⁶ Hartman, *Schepen & Scheepvaart* (1986), p. 26.

van enkele sterren werd vastgelegd. Zo kon men het uur bepalen: uit de uurhoek bepaalde men de sterrentijd en kon men ook de zonnetijd berekenen.

De Jakobsstaf werd in de 18^e eeuw eerst opgevolgd door de octant en daarna door de sextant. Beide instrumenten waren nauwkeuriger. Men hoefde ook niet meer recht in de zon te kijken, omdat er indirect werd gemeten via twee spiegels en schutglasjes. De octant was ongeveer zo groot als eenachtste deel van een cirkel (45°) en moest verticaal gehouden worden. De sextant was groter, namelijk eenzesde deel van een cirkel en had daardoor een groter meetbereik.¹⁷

Deze navigatie-instrumenten werden gebruikt om de breedtegraad te bepalen. De bepaling van de lengtegraad was een nog steeds onopgelost probleem, hoewel de Spanjaarden en Portugezen tijdens de vijftiende en zestiende eeuw veel aandacht aan onderzoek ernaar besteedden.

Een ander heel belangrijk gebied was de cartografie. De Nederlandse kaarten hadden de hoogste kwaliteit ter wereld, bijvoorbeeld de VOC (Verenigde Oost-Indische Compagnie) gebruikte eigen kaarten. Aanvankelijk was Amsterdam de enige stad waar deze kaarten vervaardigd werden. Ze werden er door Willem Blaeu met de hand gemaakt. Maar vanaf de tweede helft van de zeventiende eeuw openden er ook ateliers in Batavia, in Ceylon en op Kaap de Goede Hoop. In Nederland werden er vanaf dan ook kaarten gemaakt in Middelburg.

Voor de verre scheepsreizen van Nederland naar Indië waren de kaarten vervaardigd uit perkament. De kaarten die gebruikt werden in de Indische Zeeën waren gemaakt van papier. Er waren verschillende soorten kaarten. Op een 'leeskaart' waren er kusten, havens, stromen en getijdetabellen, dieptepeilingen, bodemkenmerken, bakens en opvallende herkenningspunten te lezen. Er stonden ook schetsen en afbeeldingen op. Een 'paskaart' focuste meer op de oceanen en bood een topografische weergave van kustlijnen, rivieren en eilanden. De paskaart was onderverdeeld in lengte- en breedtegraden.

¹⁷ <http://www.vocsite.nl/geschiedenis/navigatie.html>, toegang op 25 juni 2015.

1. 5 De afmeting en ontwikkeling van de schepen

De afmeting en de capaciteit van de zeilschepen begon te groeien in de laatste paar eeuwen. Deze twee parameters zijn essentieel voor een sterke internationale handel, oorlogsconflicten en ontdekkingsreizen. De afmeting van de schepen was altijd afhankelijk van de gebruikte materialen en de instrumenten. Het ging vooral om de betrouwbaarheid van de belangrijkste onderdelen van de schepen tijdens het zeilen in extreme omstandigheden.

De eerste schepen werden uit hout gemaakt. *De bouw van een groot houten schip vergde veel voorbereiding en was een enorme klus. Veel bouwers werkten volgens bouwplannen, andere op basis van modellen.* De schepen van riet waren meestal kort, houten schepen waren maximum 20 meter lang. De lengte was gelijk aan de lengte van de bomen. De bomen werden eerst als de natuurlijke masten gebruikt, later werden ze ook voor de rompen gebruikt. De scheepsbouwers ontdekten geleidelijk aan de verschillende kwaliteiten van hout zoals sterkte, rigiditeit en vormbaarheid. Bij het bouwen van schepen was het verkrijgen van het juiste hout de eerste belangrijke stap. Het hout moest namelijk volgroeid zijn. Het beste hout om scheepsrompen mee te maken was teak, een van de allersterkste houtsoorten en bestand tegen zeewater. Als teak niet verkrijgbaar was of te duur om aan te kopen, nam men eikenhout. Voor andere delen van het schip gebruikte men andere houtsoorten. Esdoorn of iep werd gebruikt voor de kiel vanwege het uitstekende drijfvermogen. De scheepsbouwtechniek evolueerde in die tijd snel. Er werden alsmat grotere schepen gebouwd, met meer masten en zeilen. Eerst werden de vele stukken hout die nodig waren op de juiste afmetingen gezaagd, waarna het zware werk van de assemblage kon beginnen. Eerst werd de kiel aangebracht. Vervolgens werden de zijkanten (of ribben) aan de kiel bevestigd. Nadien werden de verschillende dekken van het schip gebouwd.¹⁸

Daarna was het de beurt aan roer en stuurwiel en tenslotte werden het anker en alle andere onderdelen gemonteerd. De zeilschepen werden sneller en sneller, ook hun ontwerp werd hoe langer hoe belangrijker. De scheepsbouwers ontdekten in de 19^e eeuw de basisprincipes voor een hogere snelheid. De idee om de scheepsromp langer te

¹⁸ Server, *Klippers en windjammers* (2000), p. 49.

maken en zo snelheid te winnen, was al eeuwenlang geopperd door ontwerpers, maar het waren de klipperbouwers uit de 19^e eeuw die de theorie met succes in de praktijk brachten.¹⁹

Het zeilschip van de 18^e eeuw was bijna perfect gebouwd. Het leek dat er niet veel ruimte meer was voor verbetering van de schepen. Het hoogtepunt van de zeilzeevaart dateert uit de 18^e en 19^e eeuw. In deze periode werden de beste vaartuigen gemaakt. Alleen het gebruik van de motor kon dit nog veranderen.

1. 5. 1 De stoomschepen en diesel

De eerste pogingen om stoomschepen te gebruiken dateren uit de 17^e eeuw. Men begon geleidelijk metaal te gebruiken om houten delen te vervangen. Eerst werd er staal gebruikt voor slechts een deel van de rompconstructie, later werd het hele schip van staal gemaakt. Hout bleef als materiaal voor de dekken van het schip en voor het interieur. Met behulp van ijzer en staal verdwenen de structurele beperkingen voor de afmetingen van de schepen.

Op het einde van de 18e eeuw voeren verschillende stoomschepen op rivieren en in de buurt van de kust. Maar hun piekperiode begon in de 19e eeuw. Dit betekende echter niet het einde van de zeilschepen. De zeilboten waren immers dankzij de laadcapaciteit, de snelheid en de lage operationele kosten geschikter dan stoomschepen, zowel intercontinentaal als in de kustvaart. De stoomschepen waren wel nog steeds uitgerust met zeilen, die hun hulpaandrijving waren. De uitvinding van de dieselmotor had wel een cruciale invloed op het zeilen. Sinds dan zijn zeilschepen grotendeels voor avonturiers, sporters en voor maritieme opleidingen bestemd.

¹⁹ Server, *Klippers en windjammers* (2000), p. 50.

2 Het fenomeen van de schepen in Nederland

Over Nederland denken vele mensen in eenvoudige woorden: kaas, tulpen, weilanden, water, schepen... Nederland is een land dat onder de zeespiegel ligt en de mensen vechten er voortdurend tegen het water, dat overal aanwezig is. Dat betekent, dat de schepen een belangrijk onderdeel van het dagelijks leven van de Nederlanders zijn geworden en de verschillende soorten schepen hebben in dit land diepe historische wortels.

De gunstige ligging aan de zee, de internationale handel, het kolonisatieproces en de stijgende welvaart van het land waren de cruciale elementen, die voor de ontwikkeling en het fenomeen van de Nederlandse schepen zorgden. Er was een sterke stijging in de bouw van schepen in de 17^e eeuw. Om een idee te geven, de Verenigde Oost-Indische Compagnie (opgericht door Nederlandse handelaren), die al eerder in deze thesis werd vermeld, had *in het midden van de 17^e eeuw meer dan 16.000 koopvaardij schepen en het Nederlandse bedrijf werd heerser van de wereldzeeën.*¹

Het fenomeen van de schepen in Nederland lag in het verleden vooral in een groot aantal schepen en in de ontwikkeling van de bouw van de schepen, in oorlogssituaties, in handel drijven, in kolonisatie en in een sterke economische positie van het land. Momenteel gaat het meer over toerisme, maritieme en schoolopleidingen aan boord, ervaringsleren, ontspanning voor de mensen tijdens een vakantie op een zeilschip, sportgebruik, zeilwedstrijden...

2.1 Gouden Eeuw

*De Gouden Eeuw is een periode in de Nederlandse geschiedenis die goeddeels samenvalt met de zeventiende eeuw. De noordelijke Nederlanden, die samen de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden vormden, maakten een bloeiperiode door op gebied van handel, wetenschap en kunsten.*² De Nederlandse Republiek werd tijdens

¹ Nizozemsko, *průvodce na cesty*. 2. vyd. Praha: freytag & berndt, 2010. p. 20.

² Vlg. [https://nl.wikipedia.org/wiki/Gouden_Eeuw_\(Nederland\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Gouden_Eeuw_(Nederland)), toegang op 3 juli 2015.

de 17^e eeuw de leidende Europese zeemacht. De economische verrijzenis van het land bracht voorspoed voor haar inwoners. In Nederland heerste ook een ongewone mate van vrijheid en tolerantie, die mee zorgden voor de bloei van de hele Nederlandse maatschappij.

De Vrede van Westfalen tussen de Nederlandse provincies en Spanje betekende een baanbrekende gebeurtenis in de geschiedenis van Europa. De wederzijdse vijandigheid eindigde met de erkenning van de Nederlandse onafhankelijkheid. De Nederlanders beslisten vrij over hun land en ze hadden een sterke positie in de maatschappij, omdat ze een zelfverzekerde natie waren. De nieuwe Nederlandse Republiek was een ambitieuze supermacht in de internationale handelsbetrekkingen. In deze periode begon een nieuw tijdperk van Nederlandse welvaart en rijkdom - de zogenaamde Gouden Eeuw.

De maritieme handel en textielproductie waren waarschijnlijk twee belangrijke aspecten voor het succesvolle begin van de Gouden Eeuw. De textielproductie was in de steden geconcentreerd en de dichtheid van de bevolking groeide in de steden. De zee was een ander belangrijk onderdeel van het economisch succes. Er was ook een stijging van de scheepsbouw, de visserij en de internationale handel. De economische voorspoed was vooral te danken aan het overwicht van de maritieme handel in de Middellandse Zee, de Oostzee en de Noordzee. De Nederlandse schepen speelden een cruciale rol in de transatlantische handel en op de maritieme routes naar het Verre Oosten. Op het technische vlak behoorde de Nederlandse scheepsbouw tot de meest geavanceerde in Europa. Dit creëerde grote rivaliteit met Frankrijk en Engeland.³

De havens bloeiden dankzij de ontwikkeling van de productie van natuurlijke grondstoffen. De grondstoffen werden uit buurlanden en verre landen geïmporteerd. Later werd het beroemde handelsbedrijf *Verenigde Oost-Indische Compagnie* opgericht.

Amsterdam werd de belangrijkste stad van het land en een internationaal centrum van handel en financiën.

³ *Ilustrované dějiny světa, Zlatý věk Evropy*. 1. vyd. Praha: Reader's Digest Výběr, 2011. p 15.

2. 2 De kolonisatie

De Nederlanders wisten optimaal te profiteren van hun mogelijkheden en ze begonnen een uitgebreid koloniaal rijk te creëren van het Verre Oosten tot het Amerikaanse continent. In het begin van de kolonisatie investeerden ze eerst in ontdekkingsreizen. De Nederlandse invloedssfeer stabiliseerde in het begin van de 17^e eeuw in het oostelijk deel van de Indische Oceaan. Er waren Nederlandse kolonies op Sumatra, Maleisië, Java, Bali, Sulawesi en langs de Chinese kust. In 1619 slaagden de Nederlanders erin om Jakarta te veroveren, dat later Batavia werd genoemd. Batavia was het nieuwe machtscentrum en de hoofdstad van het gehele Nederlands-Indische koloniale rijk. De Nederlandse mensen domineerden de regio, die rijk aan kruiden, diamanten, rijst, teak, koffie en tin was.⁴

In het midden van de 17^e eeuw bezetten de Nederlanders ook het eiland Ceylon met een immense rijkdom aan specerijen, edelstenen en parels. Ze hadden een monopolie op de handel met Japan, van waar ze vooral aantrekkelijk porselein importeerden. De Nederlanders begonnen ook als eerste Europeanen rijst en thee uit China te importeren. Vanuit de kolonies kwam er heel veel rijkdom naar het land, waardoor we spreken over de gouden eeuw.

2. 2. 1 Nederlands West-Indische Compagnie

Kort na de oprichting van de VOC, werd in 1621 de Nederlands West-Indische Compagnie (WIC), opgericht. Het doel van dit bedrijf was om de koloniale pogingen in Noord- en Zuid-Amerika te coördineren.⁵ *Deze compagnie werd gemodelleerd naar de VOC en kreeg de doelstelling mee om de positie van Spanje en Portugal in Afrika en Zuid-Amerika aan te tasten. De WIC haalde in de eerste decennia van haar bestaan grote winsten binnen met de kaapvaart en de handel in tabak, suiker en slaven.*⁶

⁴ *Ilustrované dějiny světa* (2011), p. 16.

⁵ *Ilustrované dějiny světa* (2011), p. 17.

⁶ <http://www.isgeschiedenis.nl/themas/west-indische-compagnie/>, toegang op 6 juli 2015.

De Nederlandse kolonisatie concentreerde zich op het gebied waar vandaag de stad New York ligt. De compagnie WIC wilde niet zozeer nieuwe gebieden koloniseren maar het hoofddoel van WIC waren aanvallen op en beschietingen van de Spaanse koopvaardij schepen, die goud, zilver en edelstenen vanuit de Caribische zee vervoerden. Deze compagnie richtte ook een reeks koloniale voorposten op, bijvoorbeeld Fort Oranje in de monding van de Hudson. Dit gebied werd de basiskolonie van Nieuw Nederland op het eiland Manhattan, waar in 1621 Nieuw Amsterdam werd opgericht, vandaag New York. Dit gebied was beroemd dankzij de handel in bont en tabak. De Nederlands West-Indische Compagnie ging failliet aan het einde van de 18 eeuw in 1791.⁷

2.3 Zeilwedstrijden

Wedstrijden met zeilschepen en maritieme opleidingen vormen een unieke omgeving voor culturele uitwisseling. De internationale reggata en klassieke wedstrijden voor zeilschepen, georganiseerd door *Sail Training International* en andere kleine organisaties in de afzonderlijke landen, staan toe dat schepen van verschillende afmetingen en geschiedenis onder gelijke voorwaarden racen. Deze wedstrijden laten jongeren vanuit verschillende landen, culturen en vaardigheden toe om, vanuit gemeenschappelijke ervaringen, internationale vriendschap en inzichten te ondersteunen. De zeilschip competities zijn een geweldige ervaring en een feestelijke gelegenheid voor de duizenden bezoekers. Voor deze activiteiten werd de organisatie Sail Training International voor de Nobelprijs voor de Vrede in 2007 genomineerd.

Deze races worden door veel mensen beschouwd als de belangrijkste bijdrage voor maritieme opleiding van de jongeren. De eerste zeilwedstrijd werd in 1956 van Torbay (Verenigd Koninkrijk) naar Lissabon gehouden. Tegenwoordig worden er elk jaar heel wat zeilwedstrijden in de Europese zeeën gehouden. Ze trekken honderden schepen uit de hele wereld en duizenden jongeren uit meer dan 30 landen aan.

⁷ *Nizozemsko, prŭvodce na cesty* (2010), p. 21.

De wedstrijden zijn een unieke ervaring, die de jongeren motiveren voor maximale prestaties voor een goed resultaat. De havensteden hebben ook de mogelijkheid om een internationaal publiek te presenteren. De aanwezigheid van de historische klassieke zeilboten trekt honderdduizenden bezoekers aan. Het heeft ook grote voordelen voor de lokale economie.

Het bezoek aan de haven aan het eind van de wedstrijd duurt meestal vier dagen. De bemanningsleden hebben dan een druk programma met sportwedstrijden, een parade, een prijsuitreiking, vuurwerk en afsluitende feesten.⁸

2. 4 Het zeilschip als toeristisch product

Het uitzicht vanop het klassieke historische zeilschip op de open zee, de vrijheid tijdens het zeilen en de eindeloze ruimte, de vreugde van het avontuur, het zoeken van nieuwe wegen, dit alles is mogelijk om te voelen en te ervaren tijdens het varen op een zeilschip. Voor mensen, die de hele tijd op het land wonen en leven, is een zeereis de beste uitdaging.

Mensen beperkten zich in het verleden vooral tot de klassieke scheepscruises met moderne jachten vanuit de Europese havens. Deze situatie is veranderd tijdens de laatste jaren. De maritieme opleiding (zeiltraining) wordt stilaan een andere manier, waarop de mensen toegankelijke en kwaliteitsvolle vrije tijd kunnen doorbrengen. Tegenwoordig hebben mensen voldoende kansen om deel te nemen aan een cruise op een historisch zeilschip, van een actieve familievakantie tot opleiding en onderwijs van jongeren, van een bekende zeilwedstrijd tot een onderzoekscruise.

Voor het grote publiek is de meest betaalbare cruise op een historisch zeilschip die rond Nederland en de Deense eilanden. Het is geschikt voor iedereen die geen ervaringen met zeilen heeft. Tegenwoordig zijn er veel bedrijven die een traditioneel zeilschip verhuren en zich specialiseren in bedrijfsuitjes, familiefeestjes of schoolreisjes. Dit tijdsverdrijf is financieel toegankelijk en geschikt voor iedereen.

⁸ Rowe, Nigel et al., *Největší plachetnice světa: Jejich pozoruhodný příběh*. 1. čes. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého, 2014. p. 188.

2. 4. 1 Frisian Sailing Company

*Frisian Sailing Company is de specialist op het gebied van traditionele zeilschepen op het IJsselmeer, de Waddenzee, de Friese meren en zelfs wateren buiten Nederland.*⁹

Dit Nederlandse bedrijf is gespecialiseerd in de verschillende activiteiten en thema's van de zeilreis. Frisian Sailing Company is bijvoorbeeld specialist voor:

- trouwen aan boord
- teambuilding

Samen varen op een zeilschip is de ultieme vorm van teambuilding. Je werkt samen aan een gemeenschappelijk doel, terwijl actie en ontspanning elkaar afwisselen. Tijdens een tocht van één of meerdere dagen leert de groep om, zonder te forceren, een teamprestatie neer te zetten. Teamwerk is nu eenmaal iets dat van nature bij het zeilen hoort.

- zeilcruise
- schoolreisje
- zeilvakantie
- droogvallen

Een van de mooiste ervaringen van zeilen met een traditionele platbodem is de mogelijkheid om droog te vallen. Bij eb (laagwater) komen soms ondiepe gedeelten droog te staan. Op de Waddenzee bijvoorbeeld laat men een platbodemschip droogvallen, zodat de opvarenden van boord kunnen gaan en een wandeling over de zeebodem kunnen maken.

- rondreis e.a.

Het bedrijf probeert om het zeilen meer toeristisch te promoten. Bij Frisian Sailing Company kan je een traditioneel zeilschip huren zonder vergunning of zeilervaring. Jong en oud kunnen veilig genieten van het vrijheidsgevoel bij het varen met een traditioneel zeilschip. De professionele bemanning zorgt, naast een gezellige en

⁹ <http://www.frisian-sailing.com/>, toegang op 6 juni 2015.

veilige zeiltocht, desgewenst ook voor het aanleren van de basisprincipes van het zeilen.¹⁰

2. 4. 2 NaPlachetnici

Dit bedrijf is uit het oorspronkelijke studentenproject *naplachetnici.cz* ontstaan, dat in 2005 bij Palacky University in Olomouc begon. Vier jaar later, in 2009, is het bedrijf *NaPlachetnici s. r. o.* opgericht. Het bedrijf is gespecialiseerd in het organiseren van zeereizen rond de wereld op historische Nederlandse zeilschepen en is ook onderdeel van het multinational bedrijf Frisian Sailing Company, dat in 1979 werd opgericht en 28 historische zeilschepen verenigt. Dankzij het moderne en comfortabele interieur dienen deze koninginnen van de zeeën als recreatieve zeilschepen.

Het bedrijf biedt voor het publiek trips aan als:

- zeilcruise langs de Deense eilanden
- Sail Amsterdam
- familietochten
- thema-cruises
- expeditie cruises (Antarctica)
- wedstrijden etc.

Het bedrijf *NaPlachetnici s. r. o.* is een uniek project in de Tsjechische Republiek, dat verschillende soorten zeiltochten aanbiedt. Het doel van dit bedrijf is om aantrekkelijke zeilreizen op zee in grote zeilschepen te promoten in landen als Tsjechië, Oostenrijk en Duitsland. Ze organiseren de tochten voor groepen, individueel, teambuilding of familietochten op de zee.¹¹

¹⁰ <http://www.frisian-sailing.com/?thema=rondreis&groeps-grootte-max=200#filter--start>, toegang op 6 juni 2015.

¹¹ <http://www.naplachetnici.cz/>, toegang op 6 juni 2015.

3 Nederlandse zeilschepen

Vóór de opkomst van de spoorwegen, stoomschepen, gemechaniseerde fabrieken en soortgelijke nieuwigheden was het zeilschip ongetwijfeld het meest geavanceerde menselijke product. Tegenwoordig beschouwen veel mensen het zeilschip als een anachronisme. Toch trekt het zeilschip nog steeds de aandacht en charmeert menigten, media, fotografen en kunstenaars. De vraag blijft echter, waarom hebben we steeds nog deze soorten zeilschepen? Waar ligt hun toegevoegde waarde in deze tijd? De historische zeilschepen behouden verscheidene belangrijke waarden:

- historische betekenis
- belang in het beschermen van de maritieme geschiedenis
- economische en ecologische redenen
- manier om te reizen voor de zeelieden
- professionele opdracht
 - de marine opleiding
 - koopvaardijvloot
- niet-professionele doeleinden
 - ervaringsleren
 - training zeilschip
 - vervoer van passagiers
 - scouting
 - milieuonderzoek en onderwijs

De klassieke zeilschepen kunnen in vele opzichten niet met de commerciële of militaire vaartuigen concurreren. Ondanks alles blijven ze een voorbeeld van elegantie, grandeur, de romantiek van de oceanen en vervlogen tijden. Hun oorsprong en evolutie bieden een fascinerend inzicht in de ontwikkeling van de internationale betrekkingen en handel, de ontwikkeling van de structuur, navigatie en technologie.

3. 1 Verschillende soorten zeilschepen

Een zeilschip of zeilboot is een schip dat wordt voortbewogen door windkracht.¹

Er zijn vele soorten zeilschepen, die in gebruik, omvang, aantal masten en zeilen, bouw enz. verschillen. De standaard classificatie van de verschillende soorten historische zeilschepen voor het volgende onderdeel van deze thesis is:

1. Schoener

Een schoener is een langsetuigd zeilschip met oorspronkelijk twee, maar later ook meerdere, masten. Het heeft een lange, smalle romp met een diep stekende kiel. De spanten hebben over de gehele lengte een S-vorm. Kenmerkend voor een schoener is dat de achterste mast langer is dan de voorste.²

2. Brik

Een brik beschikt over twee vierkantgetuigde masten, aangevuld met stagzeilen. Het brikzeil, een langscheepszeil, bevindt zich achter de grote mast.³

3. Bark

Een bark is een zeilschip met minimaal drie masten. De bark voerde eerst drie, maar later vier of zelfs vijf masten. Alle masten zijn vierkantgetuigd, behalve de achterste, de bezaansmast. Die bestaat uit een lange ondermast met bezaan en een steng met daaraan een gaffeltopzeil.⁴

4. Klipper

De klipper was de volgende stap in de ontwikkeling van de zeilschepen in de 19^e eeuw. De belangrijkste verandering in de ontwikkeling lag in de technische parameters, in de nieuwe vorm van de scheepsromp. De handelaars behoefden

¹ Vlg. <https://nl.wikipedia.org/wiki/Zeilschip>, toegang op 7 juli 2015.

² <https://nl.wikipedia.org/wiki/Schoener>, toegang op 7 juli 2015.

³ https://nl.wikipedia.org/wiki/Brik_%28zeilschip%29, toegang op 7 juli 2015.

⁴ https://nl.wikipedia.org/wiki/Bark_%28zeilschip%29, toegang op 7 juli 2015.

sterkere schepen, die producten als zijde, specerijen, thee en ivoor naar nieuwe handelsroutes konden brengen. De Europese ontdekkingen en de kolonisatie waren van grote invloed op de ontwikkeling van de klippers.⁵ De Nederlands begonnen klippers vanaf het midden van de 19e eeuw te bouwen, vooral voor de theehandel en het vervoer van passagiers naar Java. Deze zeilschepen hadden meerdere masten en tuigage. Ze waren zeer slank met een scherpe boeg. De klippers werden gekenmerkt door een hoge snelheid en een beperkte capaciteit.⁶

3. 1. 1 Gulden Leeuw

Het zeilschip *Gulden Leeuw* werd gebouwd in 1937 in opdracht van de Deense regering als een oceaanaardig ijsbreker. Het is een snel, degelijk schip. Later werd het gebruikt als een kustvaartuig en een opleidingsschip voor de Deense zeevaartschool.

De huidige eigenaren kochten het zeilschip in 2007 en lieten het schip herbouwen. *Gulden Leeuw* is nu één van 's Werelds grootste driemast topzeilschoeners; de voorste mast is dus tevens ra-getuigd. Deze zeer veelzijdige tuigage combineert de voordelen van een razeiler en een langsgetuigd schip.⁷ *Gulden Leeuw* vaart meestal in de Noord- en Oostzee. De scheepseigenaren zijn twee echtparen uit Nederland, het schip behoort dus tot privé-eigendom. Het schip werd meestal gebruikt voor de marine opleiding en het vervoer van passagiers. Het schip biedt ook verschillende activiteiten aan boord aan voor alle leeftijden zoals een dag- of avondtocht, management trainingen en expedities voor het bedrijfsleven, bruiloft, teambuilding, productpresentatie of bedrijfsuitje. *Gulden Leeuw* is een opleidingsschip voor de *Class Afloat*.

⁵ Server, *Klippers en windjammers* (2000), p. 34.

⁶ <https://cs.wikipedia.org/wiki/Klipr>, toegang op 9 juli 2015.

⁷ <https://www.guldenleeuw.com/nl/>, toegang op 7 juli 2015.

Technische specificatie:⁸

- nationaliteit – Nederland
- thuishaven – Kampen
- totale lengte – 70,10 m
- type – schoener
- zeiloppervlak – 1.545 m²
- totaal gewicht – 487 ton
- materiaal van de romp – staal
- dienst – 1937 (2010 na de renovatie)
- informatie: www.guldenleeuw.com

3. 1. 2 Morgenster

Het zeilschip *Morgenstern* werd gebouwd in 1919 als een houten logger voor visserij op de Noordzee. Dit schip werd in 2006 gerenoveerd in de steden Alphen en Urk. De zeilen van de *Morgenster* werden aangepast en het schip veranderde in een clipper brik. Het schip behoort tot het privé-eigendom van Harry Muter. *De Morgenster* is een fantastisch schip van weleer. *Dit gaat verder dan het schip alleen. De vaardigheid om met dit soort schepen te varen is een belangrijk stuk erfgoed waarmee wij heel bewust omgaan.*⁹

Vandaag is de belangrijkste missie van dit schip het handhaven van het maritieme erfgoed en maritieme opleidingen. Dit trainingszeilschip is voor maximaal 36 trainees en 10 bemanningsleden en biedt twee uitwisselingsprogramma's aan (in samenwerking met het Erasmus+ project) van Kristiansand naar Aalborg en naar Rostock. Deze clipper brik biedt ook evenementen aan boord aan zoals een dagtocht met complete catering, een vaarvakantie, een bedrijfsuitje, een teambuilding, een schoolreis of een familiefeest.

⁸ Nigel, *Největší plachetnice světa: Jejich pozoruhodný příběh* (2014), p. 84.

⁹ <http://www.zeilbrik.org/index.php>, toegang 8 juni 2015.

Technische specificatie:¹⁰

- nationaliteit – Nederland
- thuishaven – Den Helder
- totale lengte – 48m
- type – clipper brik
- zeiloppervlak – 650 m²
- totaal gewicht – 159 ton
- materiaal van de romp – staal
- dienst – 1919
- informatie: www.zeilbrik.org

3. 1. 3 Bark Europa

Dit zeilschip werd gebouwd in 1911 in Hamburg en is dus meer dan 100 jaar oud. *Bark Europa* werd tot 1977 als lichtschip voor de Duitse Kustwacht gebruikt. Later werd het schip als klassieke driemaster bark verbouwd. Het zeilschip heeft meer dan 30 zeilen en de reputatie van Koningin van de Zee. *Europa* vaart sinds 1994 over alle wereldzeeën met een bemanning en trainees van alle leeftijden en verschillende nationaliteiten. *Het schip kan 48 trainees herbergen en daarbij 16 man bemanning. De Europa is een officieel zeilopleidingsschip en als zodanig word je aangemonsterd als trainee.*¹¹ Het interieur van gelakte houten panelen, is heel modern en uniek.

Bark Europa werkt tijdens het jaar als opleidingsvaartuig voor verschillende soorten mensen. Ze biedt ook heel veel verschillende tochten en avontuurlijke reizen aan en deelname aan wedstrijden. Het programma van dit schip omvat bijvoorbeeld de oceaanoversteek van Zuid-Afrika naar Europa, een historische zeilreis (Kaap Hoorn-Lissabon, Lissabon-Tenerife, Tenerife-Salvador enz.), een avonturenreis naar Antarctica, de Tall Ships Races en vele anderen.

¹⁰ Nigel, *Největší plachetnice světa: Jejich pozoruhodný příběh* (2014), p. 115.

¹¹ <https://www.barkeuropa.nl/over-ons>, toegang op 8 juli 2015.

Technische specificatie:¹²

- nationaliteit – Nederland
- thuishaven – Den Haag
- totale lengte – 56m
- type – bark
- zeiloppervlak – 1.250 m²
- totaal gewicht – 303 ton
- materiaal van de romp – geklonken staal
- dienst – 1911
- informatie: www.barkeuropa.com

3. 1. 4 Oosterschelde

Het zeilschip *Oosterschelde* is een driemasttop zeilschoener, die in 1917 als vrachtschip voor de transatlantische handel werd gebouwd. Tussen 1988 en 1992 werd dit schip zorgvuldig hersteld. Twee jaar vóór de reconstructie werden de historische verslagen van het schip onderzocht en de wederopbouw werd door de maritieme musea gecontroleerd. *De Oosterschelde* werd door het Nederlandse ministerie van Cultuur geregistreerd en ze is een levende herinnering aan de Nederlandse scheepsbouw en de zeilende vrachtvaart op zee. Sinds het schip opnieuw onder zeil kwam, zeilde de *Oosterschelde* meer dan 6 maal rond de wereld en bezocht ze ongeveer 45 landen op 5 continenten. Het schip wordt gebruikt voor maritieme opleidingen, cruises (dag- of langere routes) en verschillende bedrijfsevenementen. De Oosterschelde specialiseert ook in sociale projecten en wordt veel ingezet voor vaartochten met speciale doelgroepen. Jongeren of ouderen, maar ook mensen met een lichamelijke of geestelijke beperking kunnen aan boord zijn.¹³

¹² Nigel, *Největší plachetnice světa: Jejich pozoruhodný příběh* (2014), p. 68.

¹³<http://www.oosterschelde.nl/het-schip/de-stichting-het-rotterdamse-zeilschip/sociale-projecten/>, toegang op 8 juni 2015.

Technische specificatie:¹⁴

- nationaliteit – Nederland
- thuishaven – Rotterdam
- totale lengte – 50 m
- type – driemasttop zeilschoener
- zeiloppervlak – 890 m²
- totaal gewicht – 226 ton
- materiaal van de romp – geklonken staal
- dienst – 1918
- informatie: www.oosterschelde.nl

3. 1. 5 Stad Amsterdam

De vormgeving van het zeilschip *Stad Amsterdam* is gebaseerd op het koopvaardijship *De Amsterdam* uit 1854. Het zeilschip *Stad Amsterdam*, dat in 2000 in gebruik werd genomen, is een exacte en authentieke replica van het historische zeilschip *De Amsterdam*.

In dit tijdperk wordt het zeilschip *Stad Amsterdam* gebruikt voor maritieme opleidingen, vervoer van passagiers, avontuurlijke meezeilvakanties en luxe privé-zeilcruises. Ze wordt ook verhuurd voor zakelijke doeleinden. De *Stad Amsterdam* vaart elk jaar met gasten over de wereld en neemt ook regelmatig deel aan verschillende wedstrijden (bijvoorbeeld de Tall Ships Races) en zeilevenementen.¹⁵

¹⁴ Nigel, *Největší plachetnice světa: Jejich pozoruhodný příběh* (2014), p. 120.

¹⁵ <https://www.stadamsterdam.nl/nl/>, toegang op 9 juli 2015.

Technische specificatie:¹⁶

- nationaliteit – Nederland
- thuishaven – Amsterdam
- totale lengte – 76 m
- type – klipper
- zeiloppervlak – 2.200m²
- totaal gewicht – 698 ton
- materiaal van de romp – staal
- dienst – 2000
- informatie: www.stadamsterdam.com

¹⁶ Nigel, *Největší plachetnice světa: Jejich pozoruhodný příběh* (2014), p. 151.

4 Zeiltraining

Wat betekent het concept zeiltraining en wat is het belangrijkste doel van de opleiding op het schip? De zeiltraining is een methode van onderwijs, waar de deelnemers met heel wat moeilijke uitdagingen worden geconfronteerd en ze te kampen krijgen met fysieke en mentale stress aan boord. Het is een activiteit die inspireert tot zelfvertrouwen en het aanvaarden van persoonlijke verantwoordelijkheid. Het bevordert de aanvaarding van andere mensen, ongeacht hun sociale of culturele achtergronden. Voor de meeste deelnemers is een zeiltraining op een ‘tall ship’ (een groot, traditioneel zeilschip) een positieve levensveranderende ervaring.

De zeiltrainingen vinden plaats over de hele wereld op verschillende soorten zeilschepen. Het is een avontuurlijke activiteit voor mensen van alle leeftijden en begaafdheden en het verblijf aan boord heeft een aantoonbaar positief effect op de ontwikkeling van de mensen. Het gaat over alle aspecten van het zeilen, maar het belangrijke doel gaat zelfs verder. De zeiltraining heeft als doel de mensen iets meer over hun persoonlijkheidskenmerken te leren, hun verborgen krachten en talenten te onthullen en ze de waarde van het teamwerk te leren.¹

Volgens het onderzoek *The Characteristics and Value of the Zeiltraining Experience*, dat in 2007 aan de Universiteit van Edinburgh werd uitgevoerd met de steun van de organisatie Sail Training International, zijn er vier belangrijke punten:

- De jongeren, die aan de zeiltraining aan boord op zee deelnemen, tonen een meetbare verbetering in het sociaal vertrouwen en hun vermogen om te werken met anderen. Deze voordelen worden in de periode na de reis nog volgehouden.
- De meest voorkomende redenen voor jonge mensen om deel te nemen aan een zeiltrainingreis, zijn de anticipatie van avontuur, het maken van nieuwe vrienden, het zien van nieuwe plaatsen en het overwinnen van hun hoogtevrees. De belangrijkste angsten van de deelnemers zijn zeeziekte, hoogtevrees, en het feit onder vreemden te verblijven in een afgesloten ruimte.

¹ <http://www.sailtraininginternational.org/sail-on-board/what-is-sail-training>, toegang op 9 juli 2015.

- De positieve waarde van de ervaring van een zeiltraining overstijgt nationale en culturele grenzen. Het wordt niet zozeer door de grootte of tuigage van het schip beïnvloed.
- De meest effectieve zeiltraining ervaring is die waarbij het sociale vertrouwen en het teamwork wordt ontwikkeld. Dit wordt mee beïnvloed door de scheepsoperatoren en hun goed gestructureerde educatieve programma's.²

4.1 Sail Training International

Sail Training International is de internationale organisatie, die zich met maritieme opleidingen bezighoudt. Deze non-profit organisatie heeft haar kantoor in het Verenigd Koninkrijk. De leden van deze organisatie zijn de nationale organisaties van de 30 landen die de maritieme opleiding verstrekken. Het belangrijk doel van de organisatie is de ontwikkeling en ondersteuning van maritieme opleidingen voor jongeren door middel van zeilopleidingen, ongeacht hun nationaliteit, cultuur, religie, geslacht of sociale achtergrond. De organisatie *Sail Training International* creëert verschillende richtlijnen omtrent veilig bewegen aan boord, de inhoud van de opleiding en de principes voor de bescherming van het mariene milieu. *Sail Training International* is ook 's werelds grootste organisator van internationale wedstrijden en zeilregatta. Ze organiseert seminars en congressen, publiceert artikels en boeken en financiert onderzoeksactiviteiten.³

In 2007 werd de organisatie *Sail Training International* genomineerd voor de Nobelprijs voor de Vrede, omdat het hoofddoel van de organisatie het bevorderen van internationaal begrip en vriendschap is.⁴

² ALLISON, P. & spol. *The Characteristics and Value of the Sail Training Experience*. The University of Edinburg, 2007. 58 s. Het onderzoeksrapport. Sail Training International. Zie de link op http://www.sailtraininginternational.org/_uploads/documents/Research/FullReport.pdf, toegang op 9 juli 2015.

³ <http://www.sailtraininginternational.org/about-us/link-1>, toegang op 10 juli 2015.

⁴ Nigel, *Největší plachetnice světa: Jejich pozoruhodný příběh* (2014), p. 14.

De leden van de Nationale Sail Training Organisaties zijn:

Australië, Finland, Letland, Zuid-Afrika, België, Frankrijk, Litouwen, Spanje, Bermuda, Duitsland, Nederland, Zweden, Canada, Griekenland, Nieuw-Zeeland, het Verenigd Koninkrijk, Kroatië, Hongarije, Noorwegen, de Verenigde Staten van Amerika, Tsjechië, Indië, Polen, Denemarken, Ierland, Portugal, Estland, Italië, Rusland.

De organisatie *Sail Training International* werd in 2002 opgericht als lid van de *International Sail Training Association (ISTA)*.⁵

4. 1. 1 De Tall Ships Races

De Tall Ships Races worden elk jaar door de organisatie *Sail Training International* georganiseerd. Ze zijn beschikbaar voor alle vaartuigen die meer dan 9,14m waterlijn lengte hebben. De bemanning van de schepen moet ten minste voor 50 procent bestaan uit mensen tussen 15 en 25 jaar oud. Het schip moet ook aan de vereisten qua veiligheidsvoorziening van *Sail Training International* voldoen. Mensen van alle niveaus kunnen deelnemen, inclusief mensen met een mentale of fysieke handicap.

De wedstrijden worden in een aantal grote categorieën gehouden. Dit zorgt voor eerlijke en gelijke voorwaarden voor alle schepen en hun bemanningen.

1. Klasse A

Alle vierkante schepen: bijvoorbeeld bark, barquentine, brig, brigantine en alle andere schepen, die meer dan 40 meter lang zijn, ongeacht hun tuigage.

2. Klasse B

De traditionele schepen: bijvoorbeeld ketch, jollen en schoeners, die minder dan 40 meter lang zijn en waarvan hun waterlijn lengte ten minste 9.14 meter is.

3. Klasse C

De moderne schepen: bijvoorbeeld sloepen, ketch, jollen en schoeners, die minder dan 40 meter lang zijn. De waterlijn lengte is ten minste 9.14 meter en de schepen dragen niet de spinnakerachtige zeilen.⁶

⁵ <http://www.sailtraininginternational.org/about-us/link-3>, toegang op 10 juli 2015.

Elk jaar wordt de Tall Ship Race in andere havens gehouden met de aanwezigheid van duizenden bezoekers en deelnemers. Dit jaar is de Tall Ships Race 2015 van Belfast in het Verenigd Koninkrijk naar Aalborg in Denemarken gehouden. In 2016 start de race in Antwerpen, België en eindigt in het Spaanse La Coruna.

4.2 Class Afloat

Class Afloat is een andere, unieke organisatie, die in het onderwijs voor jonge mensen aan boord van grote zeilschepen voorziet. Deze organisatie werd in 1984 opgericht en is een van de leidende ervaringsgerichte onderwijsinstellingen in de wereld. Het programma biedt strenge, maar internationaal geprezen academische programma's voor middelbare school studenten, die studeren tijdens het zeilen aan boord van een historisch tall ship en meer dan 20 havens wereldwijd verkennen. Deze mogelijkheid van onderwijs is een 'once in a lifetime' kans voor iedereen die aan boord van een zeilschip wil zijn. *Class Afloat* heeft drie belangrijke hoofddoelen.⁷

- Leren

De volledig erkende middelbare school en universitaire cursussen leiden tot uitstekende academische resultaten en de toelating van het beste hogescholen en universiteiten in de wereld. Studenten leren en onthouden meer wanneer ze door ervaring bezig zijn.

- Zeilen

Varen naar meer dan 20 havens op 4 continenten, waar unieke havenprogramma's aangeboden worden, gevuld met lokale culturele ervaringen, bezoeken aan belangrijke historische locaties, vrijwilligerswerk projecten en activiteiten.

⁶ <http://www.sailtraininginternational.org/vessels/definition-of-a-tall-ship>, toegang op 10 juli 2015.

⁷ <http://www.classafloat.com/section/about-class-afloat/about-class-afloat--2>, online brochure, toegang op 11 juli 2015.

- Ontdekken

Ontdek alles – jezelf, de wereld, je sterke en zwakke kanten, ontwikkelen van leiderschap en teamwork vaardigheden, vriendschappen voor het hele leven, diverse culturen en waarden enz.

De hoge normen in academisch onderwijs, dienstverlening aan de gemeenschap, goed leiderschap en persoonlijke ontwikkeling zijn de redenen waarom reeds meer dan 1500 Class Afloat studenten uit de hele wereld van een onvergetelijke zeilervaring hebben genoten.⁸

4.3 De waarde en het belang van de maritieme opleiding

Verschillende onafhankelijke studies bewijzen de waarde en het belang van de maritieme opleiding. Volgens het artikel, *Sail training as education: more than mere adventure*, vinden de mensen met de ervaring van het zeilen de waarde en het belang van een maritieme opleiding heel positief. Hun verblijf aan boord voldeed meestal aan hun verwachtingen, bijvoorbeeld het ontmoeten van nieuwe mensen, het maken van vrienden, het werken in een groep of team, omgaan met een soort van persoonlijke uitdagingen en beter sociaal begrijpen. De deelnemers aan het zeilen vonden het meest positief, dat ze hun vertrouwen in zichzelf, hun vermogen tot samenwerking en hun technische vaardigheden konden ontwikkelen.⁹

Het belang van de maritieme opleiding wordt door de unieke combinatie van zijn eigenschappen beïnvloed: oplossen van nieuwe en complexe activiteiten tijdens het intense, lange en avontuurlijke programma in een onbekende omgeving. De belangrijkste primaire doelen waaraan de marine opleiding wil voldoen, zijn aantrekkelijkheid, de mogelijkheid van reizen, het verblijf aan het boord en het avontuur. Maar het belangrijkste en uiteindelijke doel van de maritieme opleiding is om aan jongeren zogenaamde “sociale vaardigheden en inzetbaarheid” te bieden. Het gaat

⁸ <http://www.classafloat.com/section/about-class-afloat/learn-sail-discover>, toegang op 11 juli 2015.

⁹ McCulloch, K. & spol. *Sail training as education: more than mere adventure*. The University of Edinburgh, 2011. roč. 41, č. 3, p. 14-15.

over het begrijpen en leren van teamwork en leiderschap, het winnen van vertrouwen, respect voor discipline en de intermenselijke relaties. Dit alles helpt om een harmonieus leven binnen de maatschappij te leiden.¹⁰

4.3.1 Ervaringsgericht onderwijs

In dit onderdeel zijn twee hoofdpunten heel belangrijk:

1. Wat is er zo uniek aan ervaringsgericht onderwijs?

Ervaringsleren combineert theorie met de praktijk. Het gaat om een totaal verschillend soort van leren dan het leren in de klas en met veel boeken. Het hoofddoel van het ervaringsleren is de eigen ervaring. De eigen ervaring heeft kenmerken als:

- onvervangbaar in het menselijk leven
- het unieke van de ervaring
- de individualiteit van de ervaring
- de ervaring is niet overdraagbaar
- de complexiteit van ervaringen¹¹

De ervaring is veel sterker als:

- de deelnemer in een onbekende omgeving is
- de activiteit een langere periode duurt (meer dan 3 dagen)
- de deelnemer nieuwe vaardigheden verwerft (ze zijn verschillend van de dagelijkse activiteiten)
- er de noodzaak van teamwork is¹²

¹⁰ Nigel, *Největší plachetnice světa: Jejich pozoruhodný příběh* (2014), p. 180.

¹¹ HANUŠ, Radek; CHYTILOVÁ, Lenka. *Zážitkové pedagogické učení*. 1.vyd. Havlíčkův Brod: Grada Publishing, 2009. p. 12.

¹² HANUŠ, Radek; CHYTILOVÁ, Lenka, *Zážitkové pedagogické učení* (2009), p. 27.

2. Wat zijn de belangrijkste voordelen van maritieme opleidingen in deze context?

De maritieme opleiding biedt de voorgaande functies aan, maar ook andere toegevoegde waarden. Sommige maritieme programma's duren verscheidene weken. Het zeilen op een zeilschip vereist de betrokkenheid van alle personen aan boord gedurende de hele dag tijdens de verschillende activiteiten: het oefenen van nieuwe vaardigheden, het delen van ervaringen met andere deelnemers en het oefenen van de vaardigheden in verschillende terreinen. Het teamwerk is dan heel cruciaal aan boord. Het zeilschip werkt niet zonder goed teamwerk. De samenwerking met verschillende soorten van mensen, de beperkte ruimte van het zeilschip en een compleet andere stress, prestatiedrang, flexibiliteit, communicatiegerichtheid en tijdsdruk maken het verblijf aan boord meer intens. *De deelnemers die niet op het water zijn opgegroeid, maar er alleen van tijd tot tijd tijdens de opleiding op doorbrengen, moeten telkens opnieuw leren socialiseren.*¹³

De ervaringen van de diverse activiteiten, het overwinnen van de angst, het verwerven van nieuwe en onbekende vaardigheden, dit alles is heel belangrijk voor het eigen zelfvertrouwen en de eigenwaarde. De maritieme opleiding en het bijbehorende ervaringsleren helpen om de menselijke persoonlijkheid te balanceren.¹⁴

4.3.2 Blauwe Vlag programma

De opleidingszeilschepen zijn een natuurlijk onderdeel van de maritieme omgeving en ze dragen bij aan de bescherming van het milieu. Ze gebruiken de wind voor de voortbeweging, wat de meest milieuvriendelijke energiebron is. De deelnemers aan boord zijn zich bewust waarom ze voor de zee moeten zorgen.

De organisatie *Sail Training International* ondersteunt het populaire programma van de Blauwe Vlag voor de opleidingszeilschepen. Het concept van het programma *De*

¹³ STADLER, Michael. Psychologie aan boord. 1. vyd. Alphen aan den Rijn: Drukkerij Haasbeek, 1999. p. 107.

¹⁴ Nigel, *Největší plachetnice světa: Jejich pozoruhodný příběh* (2014), p. 181.

Blauwe Vlag werd voor het eerst enkele jaren geleden geïntroduceerd door *de Foundation for Environmental Education (FEE)* voor de bevordering van schone stranden en jachthavens. De mensen die zeilen op een schip onder de blauwe vlag zijn actief in milieubescherming, in gebieden als goede afvalscheiding, bescherming van de zeedieren en vogels. Het heeft een heel positieve invloed op de jongeren en hun denken over het belang van de ecologie.¹⁵

4.4 Oman beurs

Een verblijf op de historische zeilschepen is een unieke en fantastische ervaring. De mogelijkheid om een lid van de bemanning te zijn tijdens de Tall Ships Race is een absoluut onvergetelijke ervaring, die ieders toekomstige leven zal beïnvloeden. Dit alles is heel leuk, maar ook heel duur. Niet iedereen heeft genoeg financiële middelen voor de betaling van dergelijke activiteiten. Voor deze gevallen is er bijvoorbeeld de Oman beurs. Ik heb zelf deze mogelijkheid tot financiële steun vorig jaar gebruikt voor mijn deelname aan de Tall Ships Race 2014.

De organisatie *Sail Training International* stelt een maritieme ervaring beschikbaar voor iedereen, vooral voor kansarme en gehandicapte jongeren. Er zijn verschillende opties om dezen financieel te ondersteunen. Deze financiële toelagen zijn heel succesvol en ze hebben een belangrijk waarde voor de maritieme opleidingen en hun toekomst. De Oman Bursary financiering is beschikbaar voor jonge mensen die geïnteresseerd zijn in het ervaren van de Tall Ships Races. Elk jaar kunnen 100 jongeren uit de hele wereld profiteren van de levensveranderende ervaring van een deelname aan de Tall Ships races, georganiseerd door Sail Training International. Elke geselecteerde stagiair wordt met maximum 500€ ondersteund.¹⁶

¹⁵ <http://www.sailtraininginternational.org/vessels/blue-flag-scheme>, toegang op 12 juli 2015.

¹⁶ <http://www.sailtraininginternational.org/sail-on-board/oman-bursary>, toegang op 12 juli 2015.

Conclusie

Het zeilen kent een heel lange geschiedenis. Het zeilschip werd wellicht zo'n 4000 à 5000 jaar geleden uitgevonden door de Egyptenaren. De Griekse scheepsbouwers voerden eeuwen later belangrijke veranderingen door in de bouwtechniek en slaagden er ondermeer in om meer zeilen op één mast te zetten.

Een grote sprong voorwaarts in de techniek van de zeilschepen volgde in de 13e eeuw, toen het roer aan de achterkant van de schepen werd gemonteerd en in de 15e eeuw volgde voor het eerst de constructie van een geheel getuigd schip.

Deze evolutie lag aan de basis van de verre scheepsreizen. Expedities en ontdekkingsreizen werden met zeilschepen ondernomen, wat ondermeer leidde tot de ontdekking van Amerika door Columbus. Ook de handel was een heel belangrijke reden voor verre scheepsreizen.

In Europa waren de Nederlanders de belangrijkste maritieme handelaren. Ze handelden met Indonesië, Thailand en Japan. In het midden van de 17e eeuw hadden ze zelfs de grootste handelsvloot ter wereld, twee keer groter dan Engeland en Frankrijk samen. Het leidde tot de oprichting van de beroemde Verenigde Oost-Indische Compagnie, een belangrijke ondersteuning voor de handel. Dankzij de zeilschepen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie kon Nederland een uitgebreid koloniaal rijk creëren van het Verre Oosten tot het Amerikaanse continent. Het was Nederlands 'gouden eeuw'.

In dezelfde 17e eeuw begon metaal geleidelijk aan hout te vervangen en werden de eerste stoomschepen gebouwd. Hun piekperiode begon in de 19e eeuw, maar de zeilschepen bleven in gebruik, vanwege hun betere laadcapaciteit, snelheid en lagere operationele kost. De uitvinding van de dieselmotor in 1892 door de Duitser Rudolf Diesel tenslotte, bestemde de zeilschepen voornamelijk voor avonturiers, sporters en voor maritieme opleidingen.

Tegenwoordig trekken zeilwedstrijden zoals de wereldberoemde Tall Ships Race, georganiseerd door *Sail Training International*, elk jaar honderdduizenden bezoekers aan. Ze zijn niet alleen spektakelrijk, maar bieden jongeren ook een kans om deel

te nemen aan een uniek evenement, waarbij de nadruk ligt op zelfontplooiing, culturele uitwisseling en internationale vriendschap.

Ook het gebruik van zeilschepen in de toeristische sector en als drijvend opleidingscentrum kent een groeiende populariteit. Steeds meer jongeren ontdekken de charme en het rijke culturele erfgoed van het zeilen.

Het zeilen heeft dus niet alleen een rijke geschiedenis, maar staat zeker ook voor een rijke toekomst.

Literatuurlijst

Ciggal, Kenneth & Cornelis de Vries, *Great Classic Sailing Ships*. Chancellor, 1996. 223 p.

Chant, Christopher. *Encyklopedie plachetních lodí: (2000 př. n. l. - 2006 n. l.)*. Čestlice: Rebo, 2006. 318 p.

First, Pavel & Václav Patočla, *Plachty nad oceány – modely historických plachetnic*. Praha: SNTL, 1977. 164 p.

Groot, Edward de. *De glorie van het zeilschip*. Alkmaar: De Alk, 1989. 176 p.

Hanuš, Radek & Lenka Chytilová, *Zážitkové pedagogické učení*. Havlíčkův Brod: Grada Publishing, 2009. 192 p.

Hartman, Tom. *Schepen & Scheepvaart: geschiedenis, feiten, cijfers, ontwikkelingen*. Utrecht: Kosmos, 1986. 235 p.

Ilustrované dějiny světa, Zlatý věk Evropy: 1648-1733. Praha: Reader's Digest Výběr, 2011. 192 p.

Nizozemsko, průvodce na cesty. Praha: Freytag & Berndt, 2010. 264 p.

Rowe, N., R. Dadswel, C. Mudie & M. Rauworth, *Největší plachetnice světa: Jejich pozoruhodný příběh*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2014. 230 p.

Server, Dean. *Klippers en windjammers: hoogtepunten uit de geschiedenis van de vierkant getuigde schepen*. Uitgeverij Atrium, 2000. 185 p.

Stadler, Michael & Jan Dederding, *Psychologie aan boord*. Alphen aan den Rijn: Drukkerij Haasbeek, 1999. 142 p.

Stevenson, John, *Dějiny Evropy*. Praha: Ottovo nakladatelství, 2004. 512 p.

GIORGETTI, Franco a ABRANSON, Erik. *Slavné plachetnice: historie plachetní plavby od začátků až do dnešních dnů*. 1 vyd. Praha: Sloart, 2003. 304 p.

DE VOS, Ron. *Nederlandse clippers*. 1 vyd. Franeker: Van Wijnen, 2003. 280 p.

CHANT, Christopher. *Lodě: 4000 let námořní historie*. 1. vyd. Čestlice: Rebo, 2009. 927 p.

Internet bronnen

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Zeil_\(schip\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Zeil_(schip)), toegang op 18 juni 2015

<http://www.vocsite.nl/geschiedenis/organisatie.html>, toegang op 20 juni 2015.

http://www.willemwever.nl/vraag_antwoord/geschiedenis/wat-de-verenigde-oost-indische-compagnie, toegang op 19 juni 2015.

<http://www.vocsite.nl/geschiedenis/navigatie.html>, toegang op 25 juni 2015.

<http://www.vocsite.nl/geschiedenis/navigatie.html>, toegang op 25 juni 2015.

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Gouden_Eeuw_\(Nederland\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Gouden_Eeuw_(Nederland)), toegang op 3 juli 2015.

<http://www.isgeschiedenis.nl/themas/west-indische-compagnie/>, toegang op 6 juli 2015.

<http://www.frisian-sailing.com/>, toegang op 6 juni 2015.

<http://www.frisian-sailing.com/?thema=rondreis&groeps-grootte-max=200#filter--start>, toegang op 6 juni 2015.

<http://www.naplachetnici.cz/>, toegang op 6 juni 2015.

<https://nl.wikipedia.org/wiki/Zeilschip>, toegang op 7 juli 2015.

<https://nl.wikipedia.org/wiki/Schoener>, toegang op 7 juli 2015.

https://nl.wikipedia.org/wiki/Brik_%28zeilschip%29, toegang op 7 juli 2015.

https://nl.wikipedia.org/wiki/Bark_%28zeilschip%29, toegang op 7 juli 2015.

<https://cs.wikipedia.org/wiki/Klipr>, toegang op 9 juli 2015.

<https://www.guldenleeuw.com/nl/>, toegang op 7 juli 2015.

<http://www.zeilbrik.org/index.php>, toegang 8 juni 2015.

<https://www.barkeuropa.nl/over-ons>, toegang op 8 juli 2015.

<https://www.stadamsterdam.nl/nl/>, toegang op 9 juli 2015.

<http://www.sailtraininginternational.org/sail-on-board/what-is-sail-training>, toegang op 9 juli 2015.

http://www.sailtraininginternational.org/_uploads/documents/Research/FullReport.pdf, toegang op 9 juli 2015.

<http://www.sailtraininginternational.org/about-us/link-1>, toegang op 10 juli 2015.

<http://www.sailtraininginternational.org/about-us/link-3>, toegang op 10 juli 2015.

<http://www.sailtraininginternational.org/vessels/definition-of-a-tall-ship>, toegang op 10 juli 2015.

<http://www.classafloat.com/section/about-class-afloat/about-class-afloat--2>, online brochure, toegang op 11 juli 2015.

<http://www.classafloat.com/section/about-class-afloat/learn-sail-discover>, toegang op 11 juli 2015.

<http://www.sailtraininginternational.org/vessels/blue-flag-scheme>, toegang op 12 juli 2015.

<http://www.sailtraininginternational.org/sail-on-board/oman-bursary>, toegang op 12 juli 2015.

Resumé in het Tsjechisch

Téma této bakalářské práce (v českém jazyce) je *klasické plachetnice v průběhu let a dnes*. Hlavním cílem není pouze poskytnout ucelený obrázek o historii a vývoji klasických plachetnic, ale také popis unikátních a jedinečných aspektů takové plavby.

První kapitola popisuje historii plachtění, od prvních pokusů starých Egyptů o plavbu, přes nové techniky Řeků ve stavbě lodí, až po výstavbu plnohodnotných plachetnic v 15. století, které zahájily zkoumání nového světa.

Kapitola dvě je věnována zlatému věku v Nizozemsku, během kterého holandské plachetnice vládly světu a Holanďané se stali předními světovými kolonizátory. Také jsou zde popsány moderní soutěže plachetnic, které vyvolávají čím dál větší zájem o plachtění mezi veřejností.

Třetí kapitola představuje různé druhy historických holandských plachetnic, mezi něž patří například plachetnice *Gulden Leeuw*. Bylo mým osobním potěšením se minulý rok na této majestátní lodi několik dní plavit.

Poslední kapitola je zaměřena na námořní trénink, který se každým rokem stává více a více populární, obzvláště mezi mladými lidmi. Organizace *Sail Training International* je jednou z předních evropských organizací, která se zabývá námořním výcvikem. Každoročně je pořadatelem velmi oblíbených závodů Tall Ship Race.

Resumé in het Engels

The subject of this thesis is ‘a voyage through the history of the classic sailing ship, past to present’. The main goal is not only to give a broad overview of the history of the sailing ships, but also to describe the unique aspects of a sailing voyage.

The first chapter describes the first sailing attempts of the Egyptians, the new shipbuilding techniques of the Greeks, up to the construction of the fully rigged sailing ships in the 15th century, which initiated the exploration of the new world.

Chapter two is dedicated to the Dutch ‘golden age’ of sailing, in which the Dutch sailing ships ruled the world and became one of the world’s leading colonisers. Also, I describe the more recent sailing competitions and the growing interest in sailing tourism.

Chapter three features the different types of sailing vessels and some famous examples in Dutch sailing history, among which the sailing barge ‘Gulden Leeuw’. It was my pleasure to spend a couple days of sailing on this majestic vessel last year.

Finally, chapter four focuses on sail training which is becoming more and more popular among youths. Sail Training International is Europe’s leading organisation for sail training courses and is the promotor of the yearly and hugely popular Tall Ships Race.

Annotatie

Jméno: Barbora Petřů

Název katedry a fakulty: Katedra nederlandistiky FF UP v Olomouci

Název práce nizozemsky: *Een reis door de geschiedenis van het klassieke zeilschip van verleden tot heden*

Název práce anglicky: *A voyage through the history of the traditional sailing ship from past to present.*

Název práce česky: *Klasické plachetnice v průběhu let a dnes*

Vedoucí bakalářské práce: prof. dr. Wilken Engelbrecht, cand. litt.

Počet znaků: 73 215

Počet příloh: 0

Počet titulů použité literatury: 15

Klíčová slova: historie, vývoj, plavba, mořeplavectví, plachetnice, Tall Ships, nizozemské plachetnice, závody, organizace, sail training, mládež, zážitková pedagogika, Nizozemsko

Krátká charakteristika: Tato bakalářská práce nabízí ucelený přehled o historických plachetnicích od jejich počátků až do současnosti. V první řadě jsou zde popsány počátky mořeplavby. Další kapitola se zabývá fenoménem plachetních lodí v Nizozemí. Najdeme zde také podrobný popis některých dodnes používaných plachetnic a jejich bližší specifikaci a využití v rámci takzvaných Tall Ship Race. Dále se práce zaměřuje na význam námořního tréninku a jeho pozitivní dopady na účastníky plavby v dnešní době.

