

# Zeeverkenner

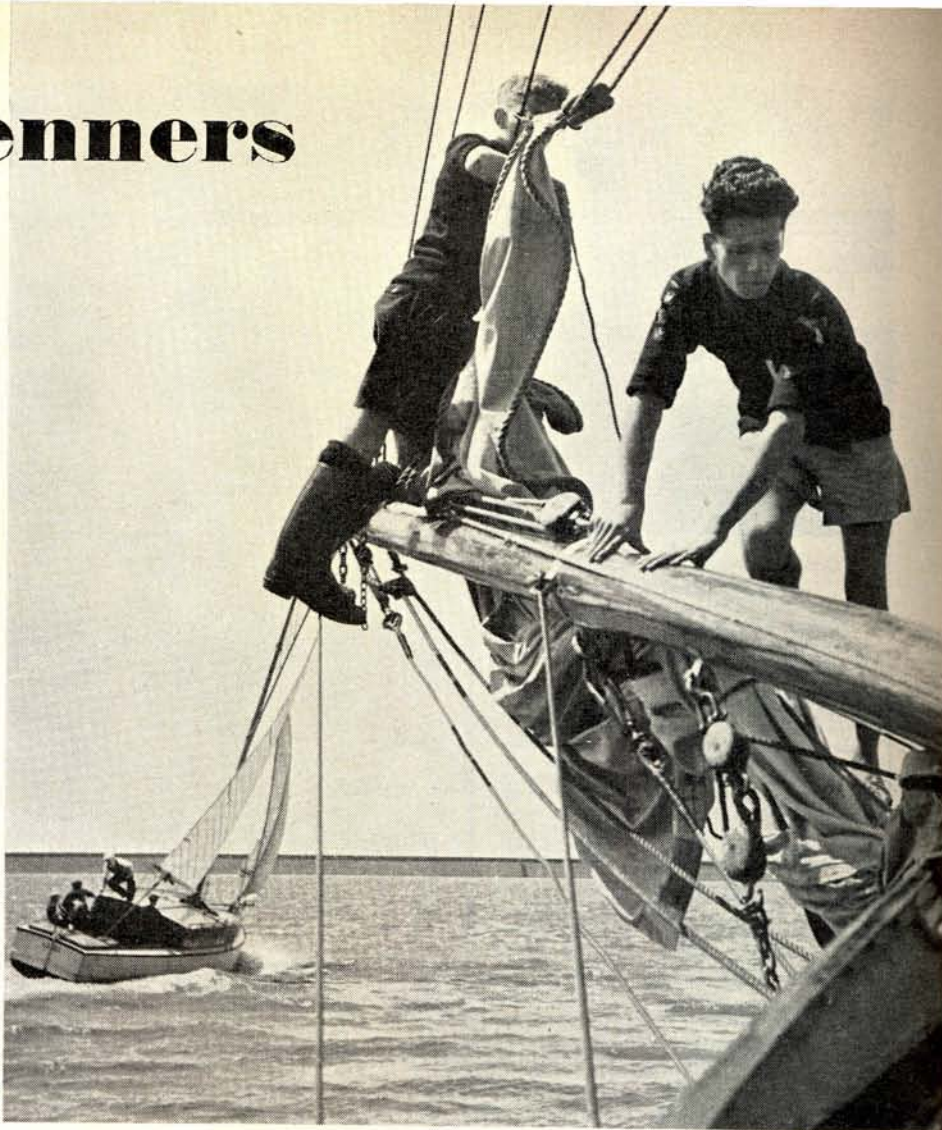
De padvinderij in Nederland staat in het algemeen gunstig aangeschreven. Speciaal van de landverkenner weet men ook wel ongeveer welke activiteiten zij bedrijven. De zeeverkenner schijnen echter minder bekend te zijn (zij het misschien niet bij de lezers van De Waterkampioen), waarschijnlijk door hun geringere aantal. Als wij dan ook met zeeverkenner het water optrekken en wel speciaal het grote water, krijgen we vaak de indruk dat we wat meewarig worden nagekeken, met het idee van „wat doen die kleine jongens op het grote water”. In sommige plaatsen met een jachthaven worden we wel eens minder vriendelijk ontvangen. Dit is misschien wel begrijpelijk: circa 15 jongens tussen 15 en 18 jaar op een schip, die zich de gehele dag in een beperkte ruimte hebben bewogen, kunnen in een jachthaven door hun levenslust wel eens storend werken. Wij houden daar altijd rekening mee en kiezen liefst een ligplaats waar wij anderen zo min mogelijk storen. Niettemin is een dergelijke situatie voor ons wel eens minder prettig. Dit en de verheugende gedachte dat de redactie van De Waterkampioen beslist gunstige ideeën over zeeverkenner heeft, deed ons de pen ter hand nemen en trachten speciaal de zeeverkennerij in een beter daglicht te stellen door er iets over te vertellen.

## De organisatie

Een zeeverkennerstroep is ingedeeld in bakken. Aan het hoofd van elke vijf à zes jongens tellende bak staat één van hen als bootsman, geassisteerd door een kwartiermeester. De verkennerleider heet hier schipper. Hij wordt bijgestaan door enkele stuurlieden.

In de meeste zeeverkennerstroepen die hun operatiegebied op plassen, kanalen en rivieren hebben, streeft men naar een situatie, waarbij elke bak een boot heeft (b.v. een lelie-schouw of een lelie-vlet) en een tent.

In deze amfibiegroepen treedt de bak dus als een volkomen zelfstandige eenheid op. Sommige andere groepen hebben slechts één, maar dan een groot schip, zoals de „Lichtstraal”, waar de bakken een roulerende taakverdeling hebben.



Werk op de boegspriet van het zeeverkenner-schip Lichtstraal.

Om geïnstalleerd te kunnen worden, moet de nieuwing of wel het bakzeuntje aan enkele eisen voldoen, o.a. kennis tonen van enkele knopen, iets over samenstelling van touwwerk weten, enige kompas-kennis hebben, kunnen zwemmen en aan nog vele algemene verkennerseisen voldoen. Hij is dan verkenner 3e klasse of scheepsjongen. Via de rang van lichtmatroos (verkenner 2e klasse) kan hij zich opwerken tot eerste-klasse of wel matroos. Daar komt nog wel iets meer

voor kijken. Hij moet, om maar iets te noemen, zelfstandig een boot kunnen tuigen en zeilen, met zeekaarten, zeemansgids en bijlagen kunnen omgaan, verschillende peilingen kunnen maken, behoorlijk bedreven zijn in schiemanwerk, kunnen zeilnaaien, maar b.v. ook een maaltijd voor ongeveer twintig personen kunnen bereiden en een nieuwing kunnen opleiden. Daarenboven kan hij zich door het behalen van vaardigheids-insignes nog specialiseren in alle mogelijke richtingen, zoals navigator, sterrenkundige, zwemmer e.d.

## De Padvinderij

De organisatie van de vereniging „De Nederlandse Padvinders” is in Den Haag gecentraliseerd. Aan het hoofd staat de hoofdcommissaris E. H. J. Volkmaars, die een uitgebreide staf van medewerkers tot zijn dienst heeft, nl. voor iedere taak in de beweging een aparte hoofdkwartiercommissaris met een assistent. Het land is verdeeld in districten. Hierin is de districtcommissaris de verantwoordelijk man. Ook hij heeft verscheidene assistenten, b.v. een assistent-districtcommissaris voor zeeverkenner, voor welpen, voor training, enz. Om als leider te kunnen worden aangesteld, dient men in het bezit te zijn van een volmacht, die het bestuur slechts verstrekt nadat om-

## DE ZEEVERKENNERS VAN DE LICHTSTRAAL

*Onbekend maakt onbemind, zegt men en daarom worden de zeeverkenner wel eens niet voldoende door andere watersporters gewaardeerd. Dat is zeker ten onrechte — immers elke deugdelijke manier om jongens op het water te krijgen, moeten wij toejuichen. Waar dit geschiedt in het verband van de Nederlandse padvinderij, kunnen wij vertrouwen hebben in die deugdelijkheid. Dat er zeilende jeugdleiders zijn, die hun tijd aan dit hoogst nuttige werk geven, is verheugend. De opleiding van de zeeverkenner moet wel een boeiende taak zijn, maar vereist ongetwijfeld veel tijd en toewijding.*

*Enkele maanden geleden plaatsten wij een stukje over De Koning Radboud, de zeilaak van de Zeeverkennergroep Admiraal Coenders te Leeuwarden (no. 1036 van april, blz. 413); het verheugt ons nu een artikel te kunnen opnemen over het zeeverkenner-schip Lichtstraal van de Amsterdamse Groep III, waarin tevens de organisatie van de zeeverkenner in het algemeen uit de doeken wordt gedaan.*

*Wij hopen, dat dit zal bijdragen tot meer waardering voor deze zeilersopleiding.*

*Redactie.*

trent de kandidaat inlichtingen zijn ingewonnen bij het betreffende gemeentebestuur en bij andere bronnen. De toekomstige stuurman moet de kwaliteiten voor een goed jeugtleider bezitten, uiteraard een goed zeiler zijn en met het ter beschikking staande materiaal kunnen omgaan.

Voor alle schepen dient de groep in het bezit te zijn van bootcertificaten, die door een speciale keuringscommissie worden verstrekt voor in goede staat verkerende boten. De eigendommen van de groep worden beheerd door de groepscommissie, meestal bestaande uit een leider met enkele ouders of belangstellenden. Deze commissie heeft de vorm van een stichting.

Er zijn in Nederland thans 14.020 verkeners. Deze jongens zijn allen in de leeftijd van 12 tot 18 jaar. Hierbij komen nog 14.300 welpen (8 - 12 jaar), 1.090 loodsen en voorttrekkers (18 jaar en ouder) en 3.650 leiders en leidsters.

### De Amsterdamsche Zeeverkenersgroep III

Deze werd in 1910 als landverkenersgroep opgericht. Maar de roep van het water deed de groep reeds in 1915 besluiten een sloep te kopen, die was ontworpen door de heren Dr. Meurer en Ir. Tegelberg. In 1917, 1918 en 1919 werd hiermee in wedstrijden van „de Koninklijke” gezeild. Een bronzen wiselbeker in het archief van de groep herinnert hier nog aan. Ook thans bestaan nog banden met „de Koninklijke”, die door de groep op hoge prijs worden gesteld.

De zeeverkenersgroep III verkeert reeds verscheiden jaren in een bijzondere situatie door het bezit van de Lichtstraal, die behalve een bijzonder aangename en zeer tijdrovende vrijetijdsbesteding, ook een uitermate geschikte gelegenheid is om te trachten de ideeën van Baden Powell te realiseren. Een schip eist nu eenmaal goed „teamwork” en een hoge mate van aanpassingsvermogen. De Lichtstraal is een kitsgetuigde, Zeeuwse klipper, in 1892 gebouwd bij de Wed. A. van Duivendijk op de werf „De Hoop geleidt ons”, destijds gelegen aan de Noord te Papendrecht. Hier werden vele van deze vrachtschepen gebouwd, in grootte variërend van 60 tot 300 ton. Zij werden in de wandeling Duivendijkers genoemd en stonden bekend als goede en snelle zeilschepen, zeer zeewaardig en sterk. Enkele typerende eigenschappen van deze schepjes zijn de sterk uitwaaiende vorm van de klipperstevan, de diepe zee en de vorm van het achterschip met het uitstekende



Het klipperschip  
Lichtstraal onder volle zeilen.

berghout. Tot 1915 voer het schip, toen nog Maria geheten, als beurtschip in de Zeeuwse wateren. Op een tocht door dit gebied enkele jaren geleden, kwamen wij nog enkele Duivendijkers tegen. In 1915 werd de Maria gekocht door een commissie bestaande o.a. uit de heren G. L. Tegelberg en E. Crone, waarbij men financiële hulp ontving van o.a. Z.K.H. Prins Hendrik, die zich altijd bijzonder voor de padvinderij interesseerde. Het was nl. de bedoeling van de commissie om er een soort schoolschip voornamelijk voor padvindsters van te maken. Het schip werd in Friesland verbouwd. De steekmast werd vervangen door een strijkbare en het schip werd als kits getuigd. Daarna werd het vernoemd tot Lichtstraal. In september 1916 vond de proeftocht plaats in tegenwoordigheid van Z.K.H. Prins Hendrik. In de daarop volgende tijd werden vele tochten gemaakt, o.a. onder leiding van de heren Crone en Tegelberg. In januari 1935 werd de Lichtstraal aangeschaft door Groep III, die er tot op het huidige moment de gelukkige eigenaar van is, d.w.z. er bestaat een speciale stichting, die het schip in eigendom heeft en het ten behoeve van Groep III beheert.

Spanning op het achterdek.



Zoals bekend, werd spoedig na 10 mei 1940 de padvinderij een verboden organisatie. Tot 1942 slaagde men er in de Lichtstraal verborgen te houden, maar toen werd zij door de Jeugdstorm geroofd. Gelukkig werd zij op de bevrijdingsdag in de buurt van het Amsterdamse Tolhuis teruggevonden en in triomf weer naar de Sixhaven gebracht. Zij verkeerde toen in een dermate deplorabele toestand, dat het nog tot 1954 duurde eer zij er weer redelijk uitzag, en de schulden ter herstelling waren verrekend, hoewel er in 1946 reeds mee gezeild werd en er tevens een kleine diesel-hulpmotor werd ingebouwd. Met veler hulp en financiële steun draagt nu de Lichtstraal haar steentje weer bij tot de opvoeding van de jeugd.

### De Lichtstraal onder zeil

Nu stelle men zich voor: De Lichtstraal zeilt met een frisse bries op de Zuiderzee. Het schip helt wat over. De wind zingt haar lied door het want en de jongens zingen het mee, zoals het groepslied het zegt. Op het puntje van de boegspriet geniet iemand van het bruisende spel, dat de boeg met de golven speelt. Op het voorschip, rond het kabelgat, scharrelt de kabelgast met een assistent rond, druk bezig te splitsen, eindjes te bezetten en al die klusjes te doen, die een schip regelmatig oplevert. Een paar meter naar achteren is de corvee, nu en dan luid zingend, bezig de maaltijd te bereiden in de tegenwoordig met butagas uitgeruste kombuis. Hieruit stijgen verrukkelijke geuren op, die de stuurman en de roerganger op het achterdek het water in de mond doen lopen.

Achter de kombuis ligt het slaapvertrek van de bemanning. Er zijn zestien vaste kooien met bergruimte voor bagage. Hier worden aan de grote scheepstafel de culinaire prestaties van de corvee beoordeeld, waarbij de anderen hun mening meestal niet onder stoelen of banken steken. Dat is helemaal niet erg, want de critici van vandaag zijn de koks van morgen.

Maar terwijl men hier in gedachten doorwandelt, is een deel van de onderdekse wacht, die behalve de corvee ook de overige huishoudelijke taken voor zijn rekening neemt, bezig de lampen in orde te maken,



uiteraard met pikzwarte handen, want ondanks alle voorzorgsmaatregelen heeft dat ellendige ankerlicht vannacht toch weer gewalmd. We stappen voorzichtig over de lampegelazen heen en gaan een paar treden omhoog naar de schippershut, het woon- en slaapverblijf van schipper en stuurlieden.

Hier geschiedt ook de navigatie, hetgeen als het enigszins kan door de jongens gebeurt. Nu is het op de kaart niet zo'n toer om de volgende boei op te zoeken, maar om nu op de Waddenzee in een kruising van vaarwaters de juiste te vinden, dat levert nog wel eens moeilijkheden op. Bovendien moet er op de Waddenzee worden gegoedeld met stroomsnelheden en -richting, tijdstippen van hoog en laag water, gemiddelde havengetallen en wat dies meer zij, zodat hier meestal een der leiders moet inspringen om ongewenste strandingen te voorkomen.

Onze wandeling door het schip brengt ons nu in de machinekamer, achter de schippershut, waar ons zorgenkind de 24 pk Junker diesel staat. Zijn gebrul wordt echter tot het uiterste beperkt, nl. tot het in- en uitvaren van havens en een mogelijk gevecht met tij of tijd. Aan dek gekomen kijken we op tegen de 21 meter Amerikaans grenen grote mast en de bezaan, die 15 meter lang is. Als alles bijstaat (en dat gebeurt maar zelden), zorgen 250 m<sup>2</sup> doek voor de voortstuwing van de Lichtstraal. Dat zijn dan vlieger, kluiver, fok, grootzeil, aap, bezaan en de beide topzeilen plus eventueel nog een geïmproviseerde blindeman. Het manoeuvreren met de Lichtstraal is geen sinecure, hetgeen voor iemand, die haar niet kent, blijkbaar moeilijk te begrijpen is. Zij wordt door de golfslag niet snel uit haar baan gebracht, maar als dit gebeurt gaat het corrigeren van een dergelijke beweging evenredig langzaam. Ze gaat veel trager overstag dan een licht scherp jacht. Het bakhouden van de fok b.v. is een vereiste. Door de hoge tuigage is de windvang groot, waar slechts een kleine weerstand tengevolge van geringe diepgang tegenover staat. „Even verhalen” in een haven is dan ook een karwei, dat met het nodige overleg en met de nodige trosjes als zekerheid dient te geschieden.

#### Taakverdeling

Er is een taakverdeling tussen de twee bakken, die hier dus niet als zelfstandige eenheden optreden. Eén bak, de dekwacht, zorgt voor zeilvoering en navigatie en is derhalve constant aan dek. De andere bak, de onderdekse wacht, neemt zoals reeds gezegd de corvee en huishoudelijke bezigheden voor zijn rekening. De algemene leiding is in handen van de schipper, terwijl een stuurman toezicht houdt op het zeilen en de navigatie en een ander de administratie voert en de supervisie heeft over fouragering en kombuis.

Al het materiaal verkeert thans in goede conditie. Dit is in niet geringe mate te danken aan de bemoeienissen van wijlen de heer J. E. van Tijen, die zich voor onze groep onvergetelijk heeft gemaakt door o.a. de middelen te vinden voor een „grote beurt” op de werf en voor het aanschaffen van een nieuw grootzeil van 84 m<sup>2</sup> en een kluiver van 40 m<sup>2</sup>.

#### Winterwerk

Na het zeilseizoen wordt de Licht-

De Lichtstraal zeilend op de Waddenzee en in de haven van West-Terschelling met de vuurtoren Brandaris op de achtergrond.

straal afgetuigd. De winterberging is dan altijd een groot probleem. Enkele scheepvaartmaatschappijen en instanties leveren ons de nodige ruimte om masten, zwaarden, zeilen en een deel der inventaris op te bergen. Wij zijn natuurlijk bijzonder dankbaar voor deze hulp. Door verspreide ligging en veel verplaatsen gaan echter vaak kleine onderdelen verloren en bovendien is het plegen van het onderhoud vrij moeilijk, omdat wij op de weekends aangewezen zijn. Ons ideaal is dan ook om nog eens een permanente ruimte te bezitten, waar al het materiaal kan worden opgeslagen en waar kan worden gewerkt.

Gedurende de wintermaanden werken de jongens, buiten het normale padvindingsprogramma, in de weekends aan schip en tuig. Zij komen op deze manier in contact met alle facetten van het varen. Nu zijn ze schilder of dokwerker, dan weer kok of zeilmaker.

#### Lichtstralitis

Op dit kleine wereldje leeft en werkt groep III 's winters met timmergereedschap en verfkwas om 's zomers met kompas en pleischaal koers te kunnen zetten naar onbekende verten. Alle opvarenden „lijden” aan Lichtstralitis, waarvan de verschijnselen bestaan uit een ongeneeslijke aantrekkingskracht tot het schip en alles wat er mee samenhangt. Aangezien de bemanning zelf onmogelijk de financiën kan opbrengen om de Lichtstraal te onderhouden, zijn wij genoodzaakt haar in de zomer enkele weken te verhuren, meestal ook aan groepen jongeren. Voornamelijk in juli en augustus kan het gebeuren dat men de Lichtstraal met gasten tegenkomt. Maar zij is en blijft altijd het vlaggeschip van groep III, waar alle leden bijzonder trots op zijn.

Wij hopen door dit relaas iets van de onbekendheid met de zeeverkeners van de Lichtstraal te hebben opgeheven en daardoor ook aan de door ons als enigszins onbegrepen aangevoelde houding van een deel der zeilerswereld iets te hebben kunnen veranderen. Ten slotte is het zeilen een sportieve zaak in de meest uitgebreide zin des woords.

#### SCHIPPER EN STUURLIEDEN VAN DE ZEEVERKENERSGROEP III

#### De Uitkijk

Bij Den Helder is eind juli een kajuitdek aangespoeld, vermoedelijk afkomstig van een groot Engels jacht. Het dek is 5,70 m lang en de grootste breedte is 2,75 m. Het was belegd met geel geschilderd linoleum en de opbouwvanden waren van teak. Er werden o.a. twee blauwe zeilpetten bij aangetroffen van Engels model.

De Wasserschutzpolizei Nordrhein Westfalen waarschuwt tegen het gebruik van water uit het Wesel-Dattelnkanaal voor de afwas e.d. wegens het gevaar, zij het in geringe mate, van besmetting met paratyphusbacillen.

Voor Groot-Brittannië zullen verschillende zeilers in Napels uitkomen, die in Nederland geen onbekenden zijn. Wij noemen de F.D.-zeiler „Slotty” Dawes, de Drakenzeilers Graham Mann, die enkele jaren geleden in de Holland Week uitkwam met de Koninklijke Draak Blue Bottle, de star-zeiler Roy Mitchell, thans commodore en zoon van de vorige commodore van de Royal Corinthian Yacht Club, Vernon Stratton, waartegen onze Finnzeilers het kortgeleden in Torquay moesten opnemen in de wedstrijd om de Finn Gold Cup. Verder noemen wij de 5,5 Meterzeiler Robin Aisher.