



De Koninklijke Roei- en Zeilvereniging de Maas organiseerde wedstrijden waarbij ter hoogte van de Veerhaven werd gestart. Hier Margaretha in een wedstrijd op weg naar Hoek van Holland (september 1920). Ondanks een gebroken zwaard kwamen ze als eerste in Rotterdam aan.

Tekst: Frits van der Mark

Schokkerjacht *Margaretha* (deel 2)

Het is maart 1916, midden in de Eerste Wereldoorlog, als D.G. (George) van Beuningen *Margaretha* in zijn bezit krijgt. Terwijl anderen het rustiger aan moeten doen als gevolg van de economische malaise, maakt Van Beuningen juist gebruik van nieuwe mogelijkheden. Het gaat hem voor de wind. *Margaretha* zal zich in de loop van de jaren in de ogen van de watersporters ontwikkelen tot hét admiraalsschip van de Zeeuwse wateren.

George van Beuningen was een veelzijdig man. Hij was niet alleen koopman en directeur van een zeer groot steenkolenbedrijf, maar ook scheepsbouwer en eigenaar van rederijen in zowel de binnen-, de grote als de zeesleepvaart. Van Beuningen wordt na de Eerste Wereldoorlog wel de 'spelbepaler onder de havenbaronnen' genoemd. Hij legt zich bovendien toe op het verzamelen van kunst. Zijn collectie zou uitgroeien tot 's lands grootste particuliere verzameling.

Van Beuningen had al vroeg een voorliefde voor het varen. Als kind bouwde hij een zeilkano die meeinging naar het vakantiehuis van de familie in Katwijk aan Zee. Daarmee voer hij ook met slecht weer op zee. Het loopt steeds goed af, maar de Katwijkers vonden hem maar een waaghals en voorspelden hem een 'nat graf'. Na de kostschool koos hij voor een loopbaan bij de marine en haalde na drie jaar het toelatingsexamen voor de adelborstenopleiding. Een carrière bij de marine was echter niet voor hem weggelegd; bij de keuring werd hij op zijn ogen afgekeurd.

Margaretha was niet het eerste zeegaande jacht van Van Beuningen. Vanaf voorjaar 1914 voer hij met stoomjacht *Viking*. Het was een zwaar gebouwd, zwart geschilderd schip dat nog het meeste weg had van een sleepboot. Vlak voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog maakte het echtpaar Van Beuningen er een reis mee naar de Scilly Islands.



Het stoomjacht de Viking
(1914-1915).

132 Reizen

Van Beuningen hield over zijn vaartochten een vrij gedetailleerd journaal bij. Dit document bevindt zich in het familiearchief van de Stichting *Esse Non Videri* en veel informatie en foto's in dit artikel zijn hieruit afkomstig. In het journaal kreeg elke reis van *Margaretha* een volgnummer en per jaar werden de reizen ook afzonderlijk genummerd. Bij het begin van elke tocht plaatsen de gasten een handtekening. Als ze meevoeren gold dit ook voor de vrouw en de kinderen van Van Beuningen.

Uit het journaal valt op te maken dat er in de periode 1916-1925 in totaal 132 één- en meerdaagse reizen werden gemaakt; het aantal vaardagen komt op ongeveer 55 per jaar. Dat zijn er behoorlijk veel. Een rapport uit 2000 geeft voor de pleziervaart een gemiddelde van 25 vaardagen per jaar. *Margaretha* had ook een lang zeilseizoen; begin april vond meestal al de eerste reis plaats en de laatste rond half oktober.

In het journaal komt een aantal minder bekende uitdrukkingen voor. Zo werd elke vaardag aangevangen met 'klarenzie' maken (opruimen). Verder wordt de omschrijving 'geboeid raken' nog weleens gebruikt, ofwel aan de grond raken. Tijdens het wedstrijdzeilen komen er in het journaal meer details over de zeilvoering en het manoeuvreren voor.

De bemanning

In het eerste deel over het schokkerjacht lezen we dat Jacob van Gelder onder de eerste eigenaar Vos van Hagestein schipper was de *Margaretha* en in 1896 een jongetje redde uit de Dordtse haven. Dezelfde schipper voer ook



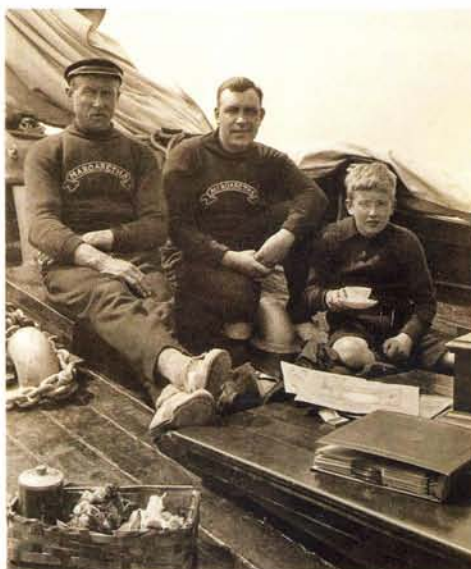
Schipper Jaap van Gelder verricht poetswerk (1916).

gedurende de hele periode Van Beuningen aan boord van *Margaretha*. Tijdens de eerste reis met deze nieuwe eigenaar liet Van Gelder zien dat hij nog steeds goed kon zwemmen. Het journaal vermeldt op 20 april 1916, een stormachtige dag op de Oosterschelde: 'Schipper Jaap van Gelder wilde de reep van de sloep achterom halen en viel daarbij overboord. Gelukkig zwom hij goed en pakte onmiddellijk den sloep, zoodat hij weldra weer aan boord was.'

Vermoedelijk waren er naast de schipper nog twee andere bemanningleden aan boord; het journaal geeft hier geen duidelijk uitsluitsel over. Op foto's komen ze af en toe wel in beeld. Vaak zijn ze te herkennen aan een schippers-trui met de naam van het schip, soms heeft iemand een witte koksjas aan. Overigens was Van Beuningen zeker geen eigenaar die zich graag liet rondvaren. Als de omstandigheden moeilijk werden, stond hij het liefst zelf aan het roer.



Van Beuningen werkt het journaal bij in de kuip van Margaretha (mei 1919).



Twee bemanningsleden en zoon Dan op het voordek (1924).

Zeilen met Margaretha

De gebruikelijke zaken als weer en wind worden in het journaal beschreven als ook de route die werd gezeild. Vooral bij meerdaagse reizen werd de schokker bij ongunstige wind door een sleepboot een stuk op weg geholpen. In één geval zelfs helemaal naar de oostkust van Engeland. Vanwege de afmetingen van het schip en het ontbreken van een motor werden er vrijwel geen havens aangedaan, maar werd er haast altijd geankerd. Let wel, de 100 tot 150 vaam ketting die voor het ankeren werd gebruikt moest met behulp van handspaken op het braadspil naar binnen worden gedraaid. Om naar de wal te gaan, was er aanvankelijk alleen een sloep. Deze werd ook



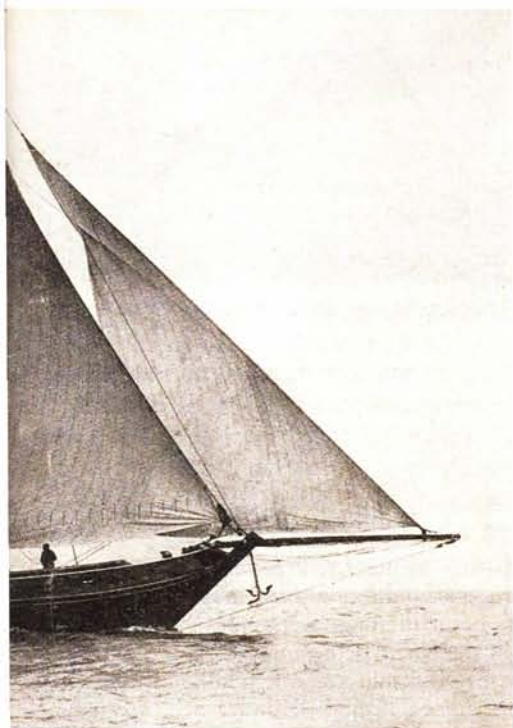
Tijdens wedstrijden zeilend op de Zuiderzee (september 1916).

gebruikt om mee te zeilen en bij te weinig wind om het schokkerjacht te boegseren (roeiend voort te slepen). Vanaf 1921 kwam er een zwaar gebouwde motorvlet van ruim zeven meter als bijboot.

Met regelmaat werden de kanalen door Vorne, Walcheren en Zuid-Beveland gepasseerd. Het aanzeilen van de sluisen vroeg veel stuurmanskunst. *Margaretha* werd in 1919 met behulp van twee paarden door het negen kilometer lange Kanaal door Zuid-Beveland gejaagd. Dat duurde ongeveer één uur en drie kwartier. De kosten waren tien gulden, een aanzienlijk bedrag indertijd. Voor het naar buiten jagen kwam daar nog eens zes gulden bij.

De Eerste Wereldoorlog

Gedurende de oorlog was de Noordzee verboden gebied voor jachten. Met een vergunning was het wel toegestaan om langs de kust te varen. Dit was echter niet zonder risico. Een aantal keer werd vanaf *Margaretha* een drijvende mijn gezien. Zoals op 17 juli 1918: 'Met hoogwater ten 9.45 a.m. onder zeil. Wind WNW 2. Laveerden uit binnereede van Brouwershaven, door Brouwershavensche Gat naar de zw. [zwarte] ton van het Krabbegat. Passeerden bij Westerdoodskist drijvende mijn. Tussen 3^{de} en 4^{de} zw. boei van het Krabbegat zat de rijksschokker TD I geboeid op Bollen v/h Nieuwe Zand. Verleenden assistentie door 2x met tros op ach-



terbolders door de wind te zeilen. Hoewel ((de) tros snaarstrak gespannen [was] gelukte het niet het vaartuig af te sleepen, waarop [we onze] reis vervolgden. De TD I was bezig mijnen op te ruimen en had de mijn die wij op 14 july op het strand Westerschouwen hadden aangetroffen gedemonteerd en a/b genomen.'

De hier genoemde *TD I* vaart nog steeds. Deze schokker werd in 1883 voor het Korps Torpedisten gebouwd. In 1923 is dit schip als MD3 in de visserij gekomen en nu al haast veertig jaar in de vaart als zeilcharter van Henk Hortensius. Dat er op korte afstand een zware oorlog werd gevoerd, blijkt verder ook uit terloopse aantekeningen in het journaal. Vaak worden opmerkingen vermeld als: 'Hoorden geschutsvuur en heel den dag aanhoudend

kanon- en roffelvuur. Voor de rest leek alles onder controle.'

Toen in de zomer van 1917 op de Grevelingen bij harde wind en zeilend onder een dubbel ruf het grootzeil scheurde, voer men op de fok naar het haventje van Zijpe. Enkele kilometers verder in Bruinisse werd naar de Vereniging gebeld, waar in het gebouw aan de Veerhaven het reserve grootzeil lag opgeslagen. Binnen zes uur bracht een sleepboot het zeil langs en kon de tocht worden voortgezet.

Bezigheden en vertier onderweg

Er werd vaak geankerd om aan wal te gaan en op wild te jagen. Meestal was dit bij Katse Veer. In het najaar van 1925 gebeurde dit op het eiland De Beer en in het journaal staat de vangst: 'Jagen in het duin van de Beer, schieten 63 konijnen, 15 fazanten, 7 hazen, 1 taling en 1 snip.'

Vooraf op zee werd er met een sleepnet gevist, vaak werden er mosselen geplukt of oesters en kreeften gekocht.

Met enige regelmaat werd Veere aangedaan, waarschijnlijk was dat vooral vanwege de interesse in kunst. Het journaal meldt bijvoorbeeld een bezoek aan Albert Ochs. Deze Engelse diamantair en kunstverzamelaar ontving samen met zijn dochter veel kunstenaars en organiseerde tentoonstellingen. In Veere bevond zich in die periode een bekende internationale kunstenaarskolonie. De Belgische kunstenaar Walter Vaes, die er gedurende een deel van de Eerste Wereldoorlog woonde, wordt in het journaal een aantal malen genoemd. Hij voer ook mee op *Margaretha*.

Zomerreizen

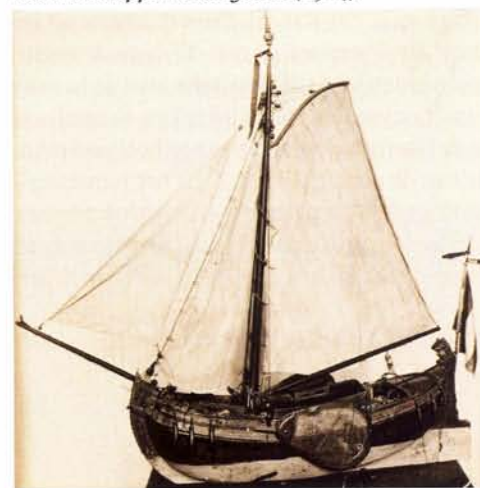
Aanvankelijk duurden de vakantietochten met *Margaretha* ruim een week en waren de Waddenzee en de Zuiderzee favoriet vaarwater. Meestal werden deze reizen gecombineerd met zeilwedstrijden, georganiseerd door de Amsterdamse Roei- en Zeilvereniging of de Marine Jachtclub in Den Helder. De verslagen van deze reizen maken een ontspannen indruk. Op weg langs de kust werd er ter hoogte van Bergen geankerd. Per sloep ging men aan wal op familiebezoek bij een broer van Van Beuningen die daar op vakantie was. Verder werd er vaak gezwommen of met de kinderen op het strand of op een zandplaat gespeeld. Tijdens een van de reizen werd het Griend met de sloep bezocht. Op de terugweg moest de sloep een paar honderd meter over een 'droogen rug worden gesjord'. Kennelijk had men zich behoorlijk op het vallende water verkeken. Ook eilanden als Urk, Schokland, Marken en Wieringen werden aange-



Na een jachtpartij op de Beer wordt Margaretha teruggesleept naar Rotterdam (1925).



In Zeeland werd een keer met succes op zeehonden gejaagd. Vanaf de plecht werden twee zeehonden geschoten, waarvan er één aan boord door de schipper werd gevild (1924).



Het 'zeilen met het model' – een Zuid-Hollandse of Dordtse boeier – van zoon Dan was een favoriete bezigheid (circa 1920).



Na een bezoek aan het Griend moet de sloep een flink stuk over het droge wad worden gesleept. De riemen worden gebruikt om de sloep beter te laten glijden.

daan. Bij een wandeling over het laatste eiland staat in het journaal aangetekend: 'zien huis en hond en auto v/d kroonprins te Oosterland'. Het ging hier natuurlijk om de voormalige kroonprins van Duitsland. Wieringen was na de Eerste Wereldoorlog gedurende vijf jaar zijn verbanningsoord.

Aan het begin van de jaren twintig maakte Van Beuningen met de schokker twee zomerreizen naar het Kanaal. Deze duurden uit en thuis zo'n veertien dagen. Tijdens de eerste reis werden langs de Belgische kust de havens van Nieuwpoort en Duinkerken aangedaan. In de laatste havenstad was nog heel veel schade van de oorlog te zien. Zelfs het remmingswerk in de haven was getroffen. Ook werden hier de loopgraven bezichtigd. Hierna volgde de oversteek naar Ramsgate en een bezoek aan

Poseren bij het haventje van Marken. Het is hooitijd, de botters worden geladen.



Een ontmoeting met de UK 94 in de Vliestroom.

Dover, waar ze langsij een Bretonse kotter kwamen te liggen. Het journaal vermeldt hierover: 'Aardige bemanning die ons uien en knoflook gaf als contra beleefdheid voor onze sigaren'.

In augustus 1922 werd een aantal kanaaleilanden bezocht. Vanuit Yarmouth staken ze over naar St. Pieter op Guernsey. Vanwege de vele rotsen werd voor de tocht van Guernsey naar Alderney een loods gecharterd. Het journaal vermeldt op 6 augustus 1922: 'Maken

Van Beuningen, zijn vrouw en de schipper gaan met de sloep aan boord van de UK 94 om tong te kopen.



Vlet in haven van Ramsgate.



Margaretha loopt de haven van Boulogne binnen.

zeilen en gaan anker op 3.15 a.m. Loopen naar buiten en houden steeds NO voor. Mistvlagen en weldra dik van mist, windstil. Laten vlet boegseren om stuur in schip te houden. Loods verklaart bij herhaling [dat] de stroom niet naar binnen zet, we houden dus NO voor. Plotseling 6.10 p.m. zien we rotsen recht vooruit; houden af eerst NW dan W tot de loods weer NO gelast. Zien weer aan BB en SB klippen. Loods: 'can't make them out'. Soms zei hij [dat] in de mist opdoemend land het eiland Alderney was, doch bleken het steeds



Het imposante
achterschip van
Margaretha
(april 1922).



Geconcentreerd
sturen tijdens een
wedstrijd (mei
1923).

klippen te zijn. De man wist niet waar ze waren, en had bovendien geen benul van zeilen. Scharrelen zoo voort, totdat we het eiland klaarblijkelijk op minder dan 100M. zien. Houden de kust (Z. van het eiland) vast en hooren misthoorn van NO punt. Wind wakkert en nemen vlet a/b. Gaandeweg wordt het helder en kruisen we in 2 slagen achter het breakwater van Alderney. Zetten loods £ 5 armer (onverdiend) aan wal, na ten 9.10 p.m. ten anker te zijn gekomen. Slingeren 's nachts zwaar.' Via de havens van Cherbourg, Boulogne (ankeren voor Calais) en Oostende kwam *Margaretha* weer in Nederlandse wateren.

Wedstrijden

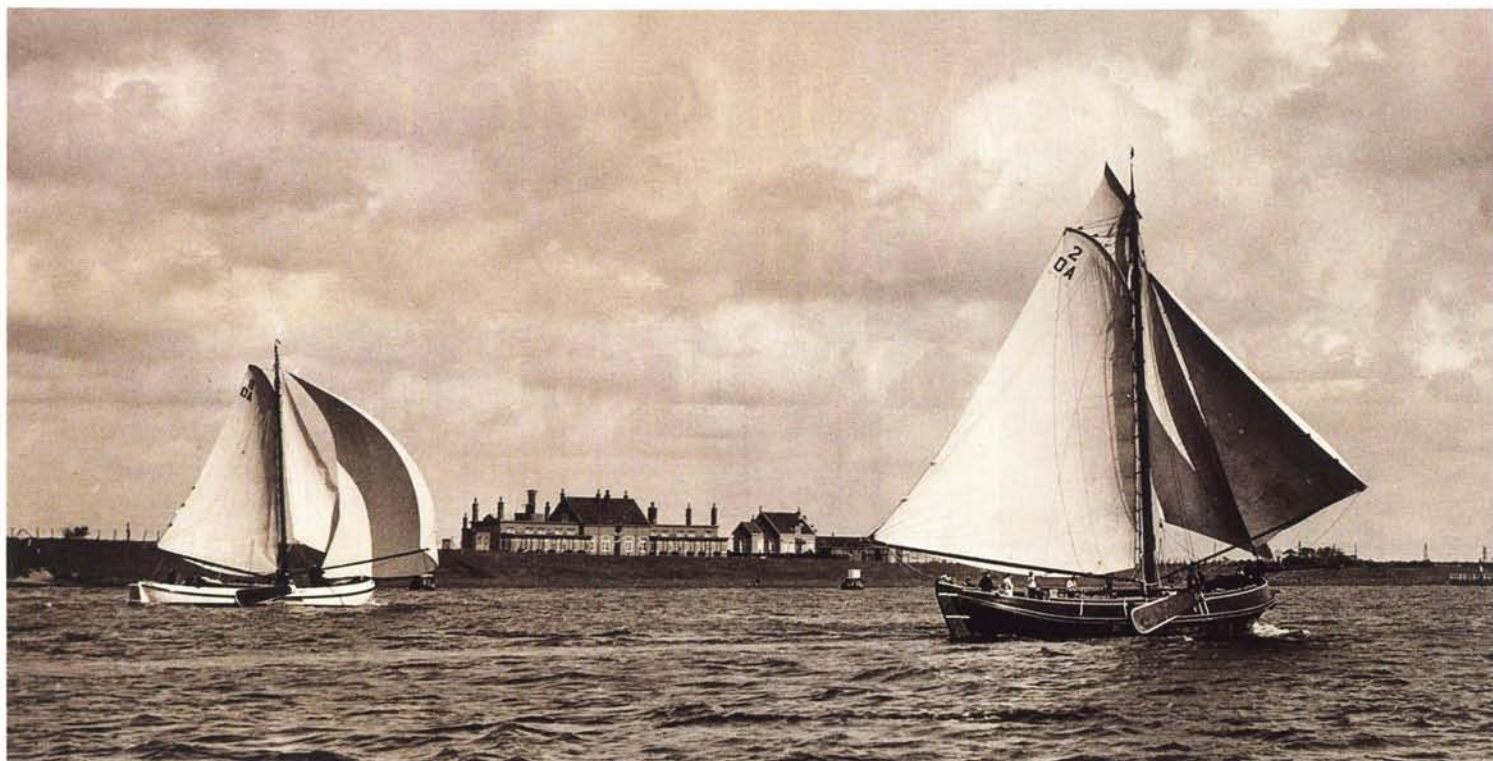
Uit het journaal blijkt dat Van Beuningen behoorlijk competitief is ingesteld. Met *Margaretha* zeilde hij veel wedstrijden, die hij ook regelmatig won. Als dat niet het geval was, staat dat niet altijd in het journaal te lezen of klaagt Van Beuningen over de 'voorgift' (aftrek van de gezeilde tijd) voor de kleinere schepen: 'De voorgiften waren berekend op 1x in den wind, en waren voor beide malen bezeild zeer hoog.'

Eén keer per jaar organiseerde Vereniging de Maas de zogenaamde estafettewedstrijd. Bij deze wedstrijd moest een aantal havens wor-

den aangelopen of boeien worden gerond. 's Nachts mocht er – zonder bijzeilen – worden doorgevaren, gebruik van motor was uiteraard verboden. Voor de wedstrijd van 1924 was de start vanuit de haven van Hellevoetsluis en de opdracht om de gasboei bij Moerdijk te ronden en de Westhaven van Terneuzen aan te doen. Om zes uur in de middag werd de ton bij Moerdijk gerond en om half twee 's nachts schutte *Margaretha* door de sluisen bij Wemeldinge. Vervolgens werd het jacht in het stikdonker met zes man in de jaaglijn door het kanaal getrokken om drieënhalf uur later in Hansweert aan te komen. Na het aanlopen van Terneuzen werd er in de avond bij Vlis-



Start van de estafette-
wedstrijd van 1924
vanuit Hellevoetsluis.
Links Lemmeraak
Pijlstaart (zie SdZ
2009, 2, 3 en 4).



De Margaretha met op de achtergrond de nog steeds in de vaart zijnde 17.54 m lange Trekvogel uit 1913.

singen weer naar binnen geschut en opnieuw in de nacht het kanaal doorgejaagd. Het gevolg en de uitslag van de wedstrijd wordt uit het journaal niet duidelijk.

Margaretha voer uiteindelijk rond Schouwen terug naar de thuishaven. Op zee viel de wind weg, maar er kwam hulp: 'Ten 2.50 p.m. jacht *Nymphea* in zicht, hyschen sein XYL en neemt *Nymphea* ons van 3 p.m. tot 4.30 op sleeptouw. Met N. bries zeilen we naar Waterweg, 8.20 p.m. binnen en 10.30 p.m. in Roeivereniging.' *Nymphea* was eigendom van de reder en clubgenoot A.J.M. Goudriaan die de dertig meter lange salonbakdekkruiser in 1917 liet bouwen. Het schip is enige tijd geleden gerestaureerd en vaart weer onder dezelfde naam.

Overdracht

Het was een lang gekoesterde wens van Van Beuningen om een echt zeewaardig schip te bezitten. In 1926 kwam de 35 meter lange tweemastschoener *Vigilanter* in de vaart, die hij bij Pannevis in Alphen aan den Rijn had laten bouwen. Hij schonk *Margaretha* aan de Zeevaartschool in Rotterdam. Bij de overdracht van de schokker benadrukte hij dat de leerlingen van de Zeevaartschool trots moesten zijn op hun opleiding tot zeeofficier: een opleiding die hij zelf vanwege zijn afgekeurde ogen aan zich voorbij had zien gaan. Voor de Zeevaartschool was *Margaretha* het eerste eigen schip dat voor de praktische opleiding kon worden ingezet. Er werden zogenoemde 'oefeningsreisjes' mee gemaakt, ook naar

Engeland. Toen de school in 1930 de beschikking kreeg over een groter en zeewaardiger zeilschip, vroeg men toestemming aan Van Beuningen om de schokker te verkopen. Deze ging akkoord, maar stelde als voorwaarde dat het schip 'dienstbaar werd gemaakt aan de bevordering der watersport'.

Naar later bleek, hadden de Rotterdamse Waterscouts belangstelling om het schokkerjacht te kopen. Hun Schiedamse collega's waren hen echter voor. In deel 3 over de *Margaretha* zal deze periode aan bod komen.

Met dank aan Frans Cladder, archief ENV



Rotterdam.

Schenking ten behoeve van de Zeevaartschool.

Van den heer D. G. van Beuningen alhier hebben burgemeester en wethouders een aanbieding ontvangen tot schenking aan de gemeente van het schokkerjacht *Margaretha* met inventaris ten behoeve van het onderwijs aan de Zeevaartschool.

Zooals uit de adviezen van de commissie voor het openbaar onderwijs en van den directeur der Zeevaartschool blijkt, zal deze schenking het onderwijs aan die school zeer ten goede komen.

Met groote waardeering van deze aanbieding melding makende, stellen burgemeester en wethouders den gemeenteraad voor, tot aanvaarding van het geschenk te besluiten en hen te machtigen den gever namens den raad den bijzonderen dank der gemeente over te brengen.



Het schokkerjacht *Margaretha* is een schip van 22 meter lang, 6,3 meter breed, met een diepgang van ± 1.70 meter. Als oefenscheper voor de Zeevaartschool werden tot nog toe schepen van de binnenvaart gebruikt, als de Prins Hendrik en de Lichtstraal, waarvoor echter een huur van f 50 per dag moest worden betaald. Het jacht zal aan een klasse van pl.m. 20 jongens met hun geleiders plaats kunnen bieden.

Bronnen:

- Grootvorst aan de Maas, D.G. van Beuningen 1877-1955, Harry van Wijnen, Amsterdam 2004.
- Journaal van *Margaretha*, 1916-1925, archief Esse Non Videri

Krantenberichtje:
'Schenking tbv Zeevaartschool'
(24 februari 1926).