

*De Margaretha zeilend  
op de Nieuwe Waterweg.*

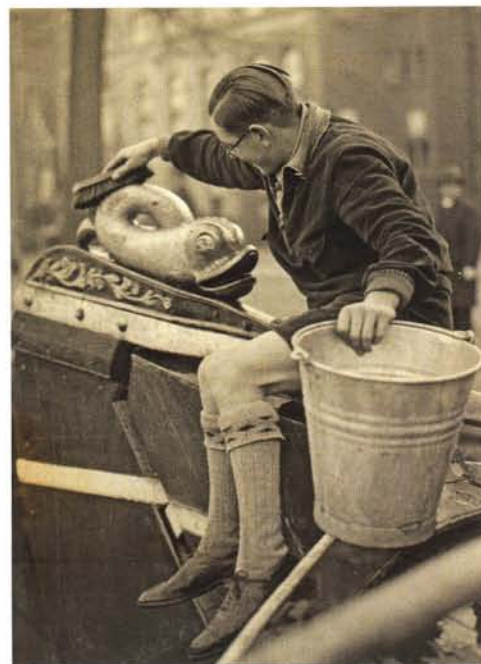




# Schokkerjacht *Margaretha* (deel 3)

Havenbaron en kunstverzamelaar George van Beuningen was de laatste particuliere eigenaar van het in 1895 gebouwde schokkerjacht *Margaretha*. Hij schonk het jacht begin 1926 aan de Zeevaartschool Rotterdam die het inzette voor de praktische opleiding van leerlingen. Vier jaar later kregen zij echter de beschikking over het zeewaardige zeilschip de *Bestevaer*, een ex-loodsschoener. De *Margaretha* werd opgelegd. Van Beuningen gaf toestemming om het jacht te verkopen, maar stelde als voorwaarde dat het schip 'dienstbaar moest zijn aan de bevordering van de watersport'.

**Tekst: Frits van der Mark**



*Ter voorbereiding van de overdracht wordt de Margaretha grondig schoongemaakt (november 1931).*

Eind 1931 diende zich een koper aan, het waren de Schiedamsche Waterscouts (SWS). Let wel, de economische depressie was al een tijdje aan de gang, maar de koop werd mogelijk gemaakt door een anonieme weldoener. Tijdens de officiële overdrachtsbijeenkomst op 29 november 1931 was directeur Th. Westerhof van de Rotterdamse Zeevaartschool één van de sprekers. Een verslag in het Rotterdamsch Nieuwsblad meldt: 'Westerhof bracht den persoon, die niet genoemd wenscht te worden en die het bestuur in de gelegenheid stelde het schip te koopen, dank en spreker hoopt, dat hij nog lang getuige zal zijn van het goede gebruik, dat de padvinders van het schip maken.' Natuurlijk bevond de goede gever zich onder het publiek. Het was de Schiedammer Alewijn de Groot, in het dagelijks leven handelaar in spiritus en moutwijn. De Groot bekleedde vele bestuursfuncties en was als voorzitter van de Schiedamsche padvinderij ook nauw betrokken bij de waterscouts. Ruim twee maanden later stond de overname van het schip op de agenda van de gemeenteraad van Rotterdam: 'Voorstel tot verkoop aan de Schiedamsche Waterscouts, van het bij de gemeentelijke zeevaartschool in gebruik zijnde schokkerjacht *Margaretha*, tegen f 1200.' Twee foto- en knipselboeken

*De burgemeester van Schiedam en de voorzitter van de NPV afdeling Schiedam krijgen een rondleiding van stuurman Blik (november 1931).*





Alewijn de Groot, de weldoener die de Schiedamsche Waterscouts in de gelegenheid stelde de *Margaretha* aan te schaffen, was de laatste telg uit een rijke Schiedamse familie. Hij trouwde niet en leefde sober. Hij was directeur van *Spiritusmaatschappij Gebroeders de Groot*, gaf leiding aan drukkerij *De Eendragt* en was gedurende 40 jaar voorzitter van de padvinderij, afdeling Schiedam. Hij hielp Schiedammers die financiële problemen hadden in stilte en wilde zijn naam daarbij niet genoemd hebben. Ook bekostigde hij de bouw van het bejaardenhuis *François Haverschmidt*. Na zijn overlijden werd zijn vermogen in een fonds ondergebracht waaruit tot op de dag van vandaag organisaties worden ondersteund. Een voorbeeld hiervan is de financiering van de aanschaf van een wachtschip voor de Schiedamsche Waterscouts in 1969. De geschiedenis herhaalt zich dus op dit punt. De binnenvaartklipper is naar Alewijn de Groot vernoemd en na een fusie in gebruik bij de Burgemeester van Haarengroep.

Officiële overdracht van de *Margaretha* aan de Schiedamsche Waterscouts (29 november 1931).



van Alewijn de Groot met achtergrondinformatie over de *Margaretha* zijn bewaard gebleven. Een groot deel van de inhoud en de foto's van dit artikel is hieruit ontleend.

### **Een jacht als drijvend clubhuis**

Aanvankelijk zou de *Margaretha* als drijvend clubhuis voor de verkenners gebruikt worden. Dat blijkt duidelijk uit de brief die de directeur van de zeevaartschool Westerhof in januari 1932 aan de Alewijn de Groot schreef: 'Zooals U waarschijnlijk weet was (bij) de koop niet begrepen zeilen, blokken etc. Deze heb ik, in overleg met Hr Bliet, U gratis in bruikleen afgestaan zodat de padvinders ook eens met het schip konden zeilen, terwijl de bedoeling oorspronkelijk alleen logiesschip was. Wilt U later grotere zeiltochten met de *Margaretha* maken, dan kan U ook de kluiver krijgen. Ik zal dus nog even wachten met het uit elkaar snijden daarvan'. In het vroege voorjaar van 1932 kreeg de *Mar-*

*garetha* een ankerplaats achter in de Wilhelminahaven, deze haven staat in open verbinding met de Maas. Het schip werd gehellingd om voor het 'certificaat van zeewaardigheid' gekeurd te worden. Ook werd het onderwaterschip door de waterscouts opgeknapt. Half juli vond het eerste zeiltochtje plaats, op een doordeweekse avond zeilde het schip naar Vlaardingen en terug. In augustus wilde men onder leiding van een zekere kapitein J. de Vos met de *Margaretha* naar Scheveningen zeilen. In Wasenaar werd op dat moment het nationaal kamp gehouden waar Lord Baden-Powell aanwezig zou zijn. Eigenlijk hoopte men erop dat deze een tochtje op het schip zou meevaren. De Schiedamsche Courant stuurde een journalist mee die in een viertal korte artikelen verslag deed van de reis. Nadat voor de nacht bij Hoek van Holland was geankerd besloot de kapitein de volgende dag vanwege heilig weer en vooral met het oog op de jeugdige bemanning de reis niet voort te zetten. Scheveningen

werd dus niet gehaald. In een epiloog schreef de journalist dat 'het niet minder dan noodzakelijk is dat de watertroep wordt uitgebreid met eenige stevige knapen die wat voor de zaak voelen'. Het ging de Schiedamse scouts kennelijk niet gemakkelijk af om 'clubhuis' *Margaretha* weer goed aan het zeilen te krijgen.

### **Naar zee**

In 1933 diende de heer Morra zich aan als nieuwe schipper, hij had tijd om in de weekenden regelmatig met de *Margaretha* te varen. Voor de zomer werden plannen gemaakt om onder zijn leiding een 14 daagse tocht naar Engeland te maken. In plaats van verkenners ging er nu een zevental voortrekkers in de leeftijd van 17 tot 24 jaar mee. Verder waren kapitein de Boer voor de navigatie en een kok aan boord. Johan Hjalmar Guliger, één van de voortrekkers, schreef een uitgebreid verslag over de reis. In deel 1 van deze serie kwamen we zijn naam al tegen als tekenaar van de



bouwplannen van de *Margaretha* voor de modelbouw. Het aardige is dat Guliger - die de bijnaam Olle had - veel details geeft over hoe er met het schip gevaren werd. Zo werd de *Margaretha* bij het vertrek uit Hoek van Holland bij gebrek aan wind met de vlet naar buiten geroeid. Later die dag zeilden ze de Loods-haven van Vlissingen binnen. Guliger schrijft hierover: 'Onder volle zeilen stormde de *Margaretha* het haventje binnen, onder grote verbazing van het publiek, dat elk moment verwachtte de splinters om de oren te krijgen'. Na het strijken van de zeilen werd het anker gepresenteerd, 'een zware schok deed het schip door alle delen schudden; het anker hield en we lagen stil'.

De waterscouts hadden afgesproken om bij hun collega's in Dover langs te gaan. Eerst

volgden ze de Belgische kust en liepen ze Zeebrugge binnen, later de haven van Oostende. Omdat er de komende dagen weinig wind werd voorspeld, besloten ze om in plaats van naar Dover te zeilen een aantal Belgische havens aan te doen. Ook over waarnemingen aan de wal doet Guliger verslag. Lopend op de boulevard van Oostende merkt hij op: 'De dames waren vreselijk geschminkt hier, de lippen leken wel reflectors'.

Op de terugweg werd tegen de avond van een zeer warme dag, vanwege windstilte en tegenstroom, op een kwart mijl uit de kust van Schouwen - even ten zuiden van de vuurtoren - geankerd. 's Nacht sloeg het weer echter om en viel de *Margaretha* ten prooi aan een hevige storm. Op een gegeven moment leek er iets mis met het anker en gingen de scouts voor

inspectie naar het voordek. 'Het was donker en we konden alles maar vaag onderscheiden. Het water spatte tegen de machtige kop van de *Margaretha* uit elkaar om dan in razend tempo over ons heen te worden gejaagd. Het deerde ons niet, we hadden meer belangstelling voor ons anker en constateerden dat de reservepal van de ketting af was en alle kracht nu op het ankerspil stond'.

Met vereende krachten werd de ankerketting met behulp van sluitingen, manillatrossen, Herculestouwen en staaldraad aan de mast vastgebonden. Aanvankelijk ging het goed, maar de omstandigheden werden er niet beter op. 'Zware zeeën tilden ons schip op als waren we een roeibootje om haar even later in een golfdal neer te kwakken'. Inmiddels werd het langzaam dag en blijkt dat 'het vaarwater

*De Margaretha rond 1936. Deze foto is genomen door Prof. Ir. W. Schermerhorn (eerste naoorlogse Minister President), vermoedelijk vanaf zijn botterjacht Paradijsvogel. Dit jacht is onlangs geheel herbouwd en vaart onder de naam Brontoliet.*





Zeldzame foto van een drooggevallen *Margaretha*.



even verderop slechts 20 meter breed met aan weerszijden banken die het enen ogenblik droog stonden en het volgende werden overspoeld door zware zeeën. Plotseling zag ik voor mij, juist op een moment dat de *Margaretha* hoog steigerde, de ketting breken en met een zware slag sloegen de kabels en de ketting op het dek neer om met hun achterwaartse slag Jan mee te nemen, die hierdoor z'n arm bijna verlamde'. De *Margaretha* dreigde op het strand te lopen, maar door met aller inspanning de fok zo ver als mogelijk te hijsen, lukte het om het schip in de vaargeul te brengen en zo stormden ze met een reuze vaart het Brouwershavensegat binnen. Een geïmproviseer-

werd het reisdoel niet gehaald. Elders valt te lezen dat door 'minder goede verhoudingen' de schipper na deze reis vertrekt. Wel werd er in de eerste twee jaar kennelijk zoveel ervaring opgedaan dat uit de gelederen van de scouts een eigen schipper voort zou komen.

#### *Op eigen kracht*

In het voorjaar beslist 'een speciale deskundige gezonden door de NPV' dat Olle Guliger, de schrijver van het reisverslag, schipper mag worden op de *Margaretha*. Over de jaren '34 en '35 zijn niet al te veel details bekend. Er werd redelijk wat gezeild en in 1934 werd er een week op de Zeeuwse wateren gevaren. De

zomerreis van 1936 is uitgebreid gedocumenteerd. Er bestaat niet alleen een geschreven verslag van Guliger, maar ook verscheen er over deze reis een tweetal artikelen van de journalist Daan Maltha in de *Waterkampioen*.

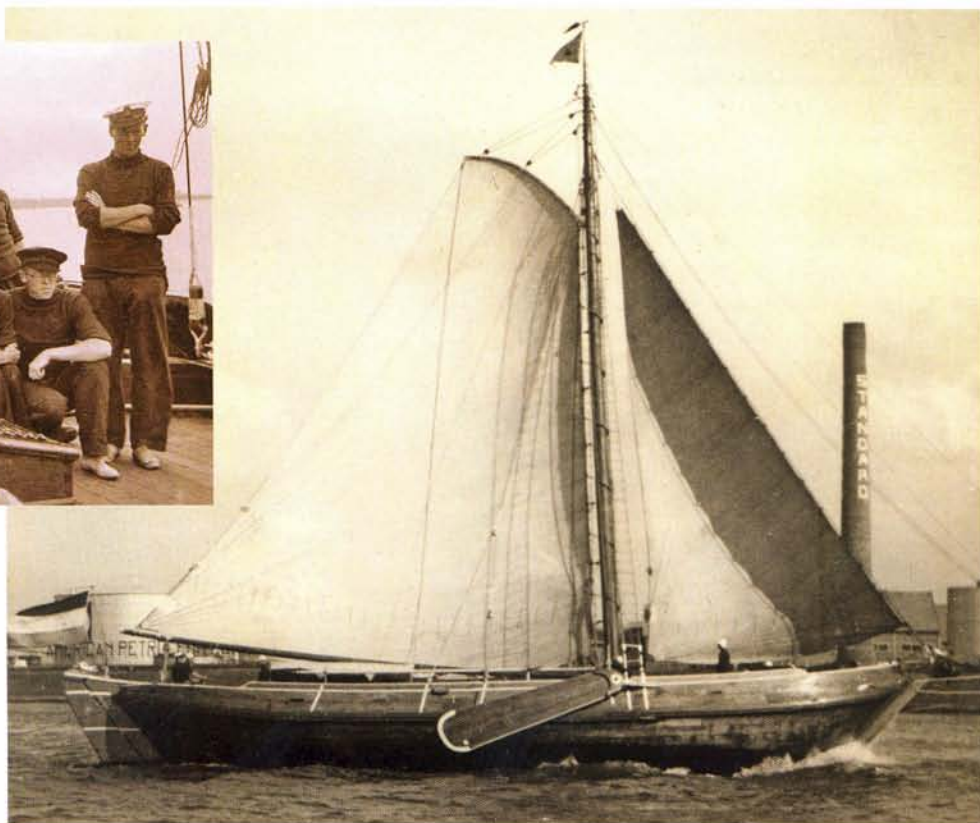
Bloemrijk taalgebruik is Maltha in zijn teksten niet vreemd: 'In haar element komt de *Margaretha* eerst op den grooten jaarlijkse kruistocht, als zij buitengaats komt en de zilte golven langs haar boorden voelt stroomen. Dan krult zich een witte krans van boegwater voor haar heen en dan strijkt de westenwind alle plooiën uit de zeilvlakken'. Vanaf Nieuwersluis werd door het kanaal door Voorne gejaagd, vanuit Hellevoetsluis zeilde men buitenom naar Vlissingen. Dit maal voer men de loodshaven voorbij. Ter hoogte van de Zeehaven meldt Maltha de volgende manoeuvres: 'Het grootzeil werd neergehaald en op de fok draaide de *Margaretha* twee maal door de wending, alsof het een jolletje was'. Guliger vervolgt met: 'Om 20:35 uur liepen we alleen op de fok scherp aan de wind de kleine sluis binnen. De sluis is niet al te breed, ongeveer 20 cm resteerde er aan beide zijden'.

Later voeren ze met een stevige zuidwesten wind vanaf Veere binnendoor naar Hellevoetsluis. Om twaalf uur waren ze bij Zijpe en werd er gegijpt. Bij het passeren van Bruinisse zien ze dat de stormbal is gehesen, de kluiwer werd nu gestreken. Later werd er gedurende twee uur alleen op de fok gezeild, van-

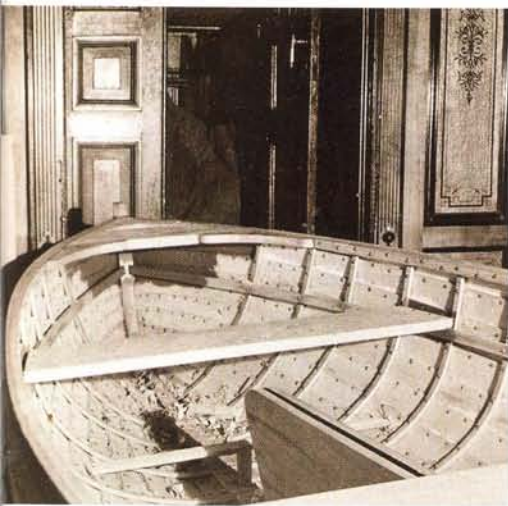
*Bemanning van de zomerreis 1936.*



de riviersleepvlag werd gehesen, maar dat leidde niet tot het gewenste resultaat. Voorbij Bruinisse lukte het wel om een schip van Rijkswaterstaat aan te roepen, deze sleepte de *Margaretha* de vluchthaven van Zijpe binnen. Hier werd besloten om een sleepboot te bestellen, een reserveanker was niet voorhanden en varen zonder anker was geen optie. Vooral vanwege de weersomstandigheden







In de winter van 1936-1937 bouwden Olle Gulliger en Jan van der Kleij (deze werd vanaf 1937 schipper) een roei- en zeiljol in de salon van de *Margaretha*. Op de foto is de jol in de afbouwfase te zien, op de achtergrond de deels gesloten doorgang naar de kuip, met aan weerszijden prachtig ingelegde paneeldeuren.

De nieuw gebouwde jol op z'n vaste plek op het kajuitdak. Vanuit de kuip kon de bijboot met een enkele davit (uiterst links voor een deel in beeld) te water worden gelaten. Later wordt gemeld: 'de deugdelijkheid van de bouw bleek uit het feit dat we er met z'n achten, vanaf de ankerplaats mee naar de Brielsche kermis voeren.'



*Margaretha* konden blijven doorvaren. Op de allerlaatste foto van 29 juni poseert een ombekommerde groep voortrekkers in witte broeken en onderhemd op het voordek in de zon. Maar in 1941 werd pleziervaart op de Maas en aangrenzend water verboden en in datzelfde jaar werd de Padvinderij door de bezetter ontbonden.

Over het lot van de *Margaretha* in de Tweede Wereldoorlog doen uiteenlopende verhalen de ronde. Zo staat er in het jubileumboek *100 jaar KR&ZV de Maas* (E.W. Petrejus, 1951) te lezen dat de zeeverkeners het schip zouden hebben verkocht. 'Zij lag daarna nog jarenlang op de Kaag en van de oude glorie van dit eens zo prachtige schip is weinig meer over.' In de *Spiegel der Zeilvaart* van mei 1984 staat als onderschrift bij een foto: 'Met de schokker *Margaretha* zijn heel snelle reizen gemaakt.'

wege het risico op gijpen. Op het Haringvliet werd alleen op de fok overstag gegaan en vervolgens het gereefde grootzeil weer gehesen. Het regende inmiddels onophoudelijk, 'de betonning zag je niet verder dan 50 m vooruit.' Uiteindelijk kwamen ze met een dikke windkracht 7 veilig in Hellevoetsluis aan, de gemiddelde snelheid bedroeg 10 knopen. Het mag duidelijk zijn dat de waterscouts inmiddels voldoende ervaring hadden met het zeilen met de *Ouwe Greet*, zoals zij de schokker liefdevol waren gaan noemen.

#### Publiciteit en relaties

Opvallend is het grote aantal berichten dat tijdens de Schiedamse periode over de *Margaretha* in kranten en tijdschriften verscheen. Vooral in de beginperiode schreven de twee Schiedamsche dagbladen en het *Rotterdamsch Nieuwsblad* met grote regelmaat over het jacht. Zo werd niet alleen het voornemen om op zomerreis te gaan gemeld, ook werd er naderhand een uitgebreid verslag van gepubliceerd, vaak verdeeld over een aantal dagen. Met enige regelmaat werden belangrijke relaties uitgenodigd om mee te varen. Dit waren

vaak regionale of landelijke bestuursleden van de NPV, maar ook tweemaal de Schiedamse burgemeester Van Haaren met zijn gezin. Alewijn de Groot was voor zover bekend altijd bij deze tochtjes aanwezig. Wanneer in de zomer van 1938 het hoogste gezag van de NPV aan boord is, spreekt hij de gasten aan tafel toe. Daarbij doet hij vice-admiraal Osten het verzoek 'om namens de waterscouts te trachten Prins Bernhard als Koninklijk Commissaris der Nederlandsche Padvindereens uit te nodigen voor een bezoek aan boord, zoo mogelijk ook een zeiltochtje.' De burgemeester die ook aan boord is, voegt hieraan toe: 'dat - zoo Prins Bernhard hieraan gevolg zou geven - niet alleen de padvindere, doch ongetwijfeld de gehééle gemeente met dit bezoek ten zeerste zou meelevén.'

#### De *Margaretha* na 1940

De foto- en knipselboeken van Alewijn de Groot eindigen abrupt in het voorjaar van 1940. Op de laatste foto's is nog wel te zien dat er aan dek wordt geklust. Daaruit kan worden afgeleid dat de waterscouts er vanuit gingen dat ze de komende jaren nog gewoon met de

Met het Schiedamse burgemeestersgezin en NPV bestuurders aan boord.



Vanwege de notabelen aan boord zijn de waterscouts uitgerust met US navy sailor caps.





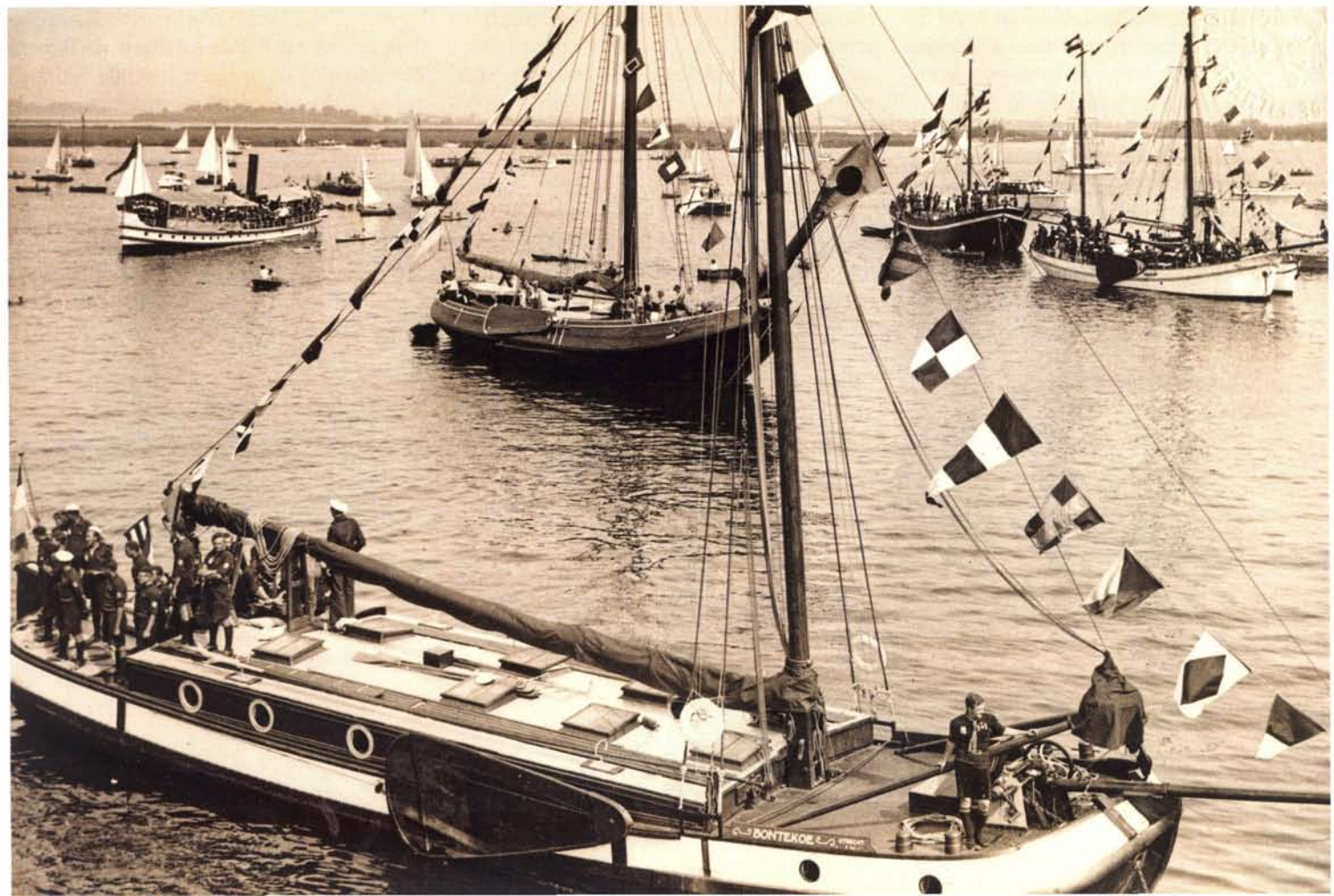


Met drie man aan de grootschoot.

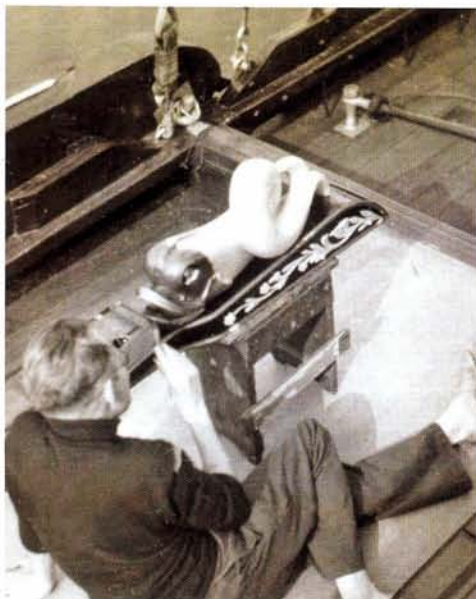
Onder: Sea Scout Day tijdens de World Jamboree 1937 op de Kagerplassen. De foto is genomen vanaf de starttoren van de KWV de Kaag met de Lakerpolder op de achtergrond. Een aantal wachtschepen van zeeverkennergroepen ligt bijeen. Op de voorgrond de Bontekoe uit Utrecht, in het midden de Margaretha en rechts de Lichtstraal uit Amsterdam met daarachter Hoofdverkenner J.J. Rambonet uit Rotterdam. Het laatste schip is nog altijd bij zeeverkenners in gebruik.

Helaas is het jacht in de oorlog doorzeefd met kogels en gezonken.' Dit lijkt op wat Wim de Bruijn, hoofdredacteur van de SdZ, ons weet te melden: 'In de oorlogsjaren is het op de Kaag gebombardeerd en later is het door een sleepboot in de Amsterdamse haven bewust aan barrels gevaren. Dat werd mij terloops verteld door een lezer die het zelf had gezien. Ik kan helaas niet meer achterhalen wie dat is geweest.' Harry Tilman, een oud-zeeverken-

ner die in 1946 lid werd van de SWS, vertelt echter dat het schip tijdens de oorlog werd ingepikt door de Marine Jeugdstorm. Volgens hem kwam het na de oorlog in de Ade terecht, een watertje dat op de Kagerplas uitkomt, waar het zonk en het later werd geruimd. De SWS zou als herstelbetaling voor het verlies van de *Margaretha* twee sloepen hebben gekregen die in 1947 in de vaart kwamen. Hoe verschillend ook, al deze verhalen hebben de ligplaats op de Kaag tijdens de oorlogsjaren gemeen. Aan het Vennemeer - één van de Kagerplassen - had de Marine Jeugdstorm (een organisatie voor NSB-kinderen) een kader-school. Deze was gevestigd in het in beslag genomen onderkomen van de Watersportvereniging Vennemeer. In een bericht in het *Vaderland* van november 1943 werd onder het kopje 'Doel en werkwijze van de Marine Jeugdstorm' gemeld, dat op de Kaag jongens vanaf 12 jaar in een cursus van drie weken worden opgeleid. Bij dit stukje staat een foto met als onderschrift: 'Het oefenschip van de Marine Jeugdstorm op de Kagerplassen.' Duidelijk herkenbaar is hier echter de *Lichtstraal*, de witte tweemastklipper van de Amsterdamse zeeverkenners. Het gebruik van dit schip door de Marine Jeugdstorm is bekend en goed gedocumenteerd. De klipper was omgedoopt in *Van Speijk* en op internet is zelfs een propagandafilmpje







*Het roerbeeld wordt geschilderd (voorjaar 1939). Dankzij de beschrijving van Guliger in de Modelbouwer kennen we de kleuren van de dolfijn: staart, aluminium; kop, goud met rode bek; voetstuk, zwart met gouddecoratie.*

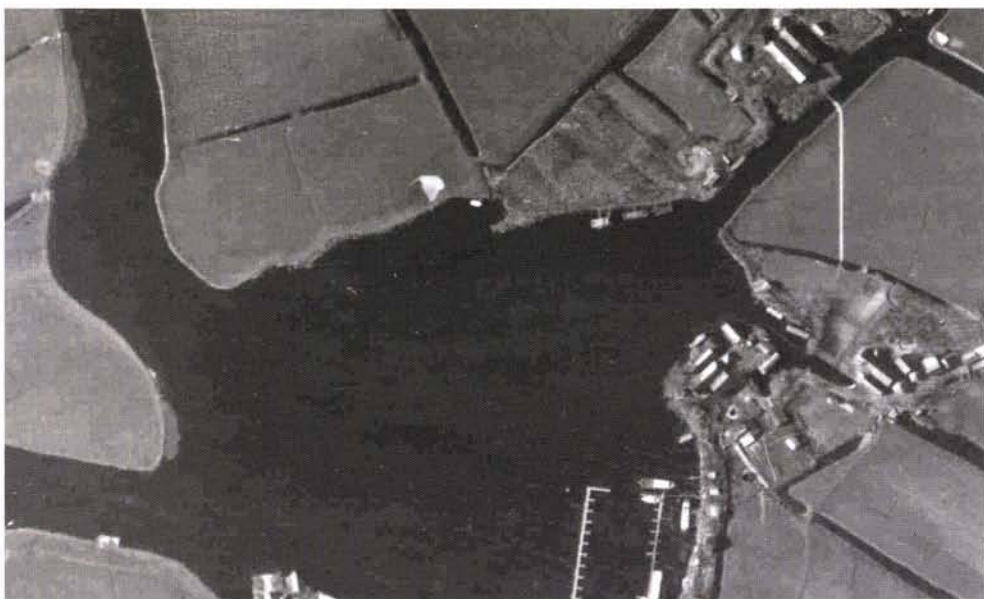
te zien waarin het schip figureert.

De vraag blijft of de *Margaretha* ook werkelijk door de Marine Jeugdstorm is gebruikt. Navraag bij kinderen van oud-leden van de Watersportvereniging en boeren in de omgeving leverde niets op. Wel was er het intrigerende verhaal over het *Verraad van het Vennemeer*. Dit verraad werd gepleegd door Marten de Groot, leider van de Marine Jeugdstorm aan het Vennemeer. Het ging om twee Canadese piloten die zich bij het onderkomen van de Jeugdstorm hadden verstoppt. Ze hadden kort daarvoor met hun bommenwerper een noodlanding gemaakt in de Lakerpolder, een eilandje midden in de Kagerplassen.

Vorig jaar verscheen het boek *Ted Robbins bommenwerperpiloot* van Dick Breedijk. Hij heeft



*Laatst bekende foto van een zeilende Margaretha, gedateerd 5 mei 1940.*



voor de reconstructie van deze noodlanding veel materiaal verzameld, waaronder ook luchtfoto's van de omgeving in die tijd. Omdat een schip van 24 meter op zulke foto's makkelijk te zien zou moeten zijn, leek het de moeite waard om dit materiaal te bekijken. Nergens op de Kagerplassen of directe omgeving was een groot schip te zien, alleen aan een steiger bij het clubhuis van de Watersportvereniging Vennemeer lijkt een groot jacht te liggen. De vorm klopt, ook het witte kajuitdak is duidelijk te zien. Wel lijken de afmetingen kleiner dan die van de *Margaretha*. Er zouden meer foto's beschikbaar moeten zijn om een goede schatting van de grootte van het schip te kunnen maken.

Gelukkig is dit onzekere resultaat niet het einde van verhaal over de *Margaretha*. In de jaren '50 duikt de *Margaretha* twee maal op in de rubriek *De Uitkijk* in de *Waterkampioen*. In deze rubriek stonden allerlei nieuwtjes over zaken die met de watersport te maken hadden.

Het eerste bericht uit april 1952 luidde: 'Naar wij horen ligt het bekende schokkerjacht *Margaretha*, een der grootste platbodems die de Nederlandse jachtvloot heeft gekend, in Amsterdam Noord om te worden gedegradeerd tot woonschip.' In augustus 1953 volgt het tweede: 'Het eertijds bekende schokkerjacht *Margaretha*, één van de grootste platbodemjachten die we ooit gehad hebben, dat jarenlang eigendom is geweest van de heer van Beuningen en daarna ook gebruikt is als padvinderschip, heeft een roemloos einde gevonden. Het schip is namelijk liggende in het Oostzaner Gat [het meest noordwestelijke deel van Zijkanaal I] te Amsterdam verbrand en schijnt als volledig verloren te moeten worden beschouwd. De brand schijnt ont-



*Deel van een RAF luchtfoto van de Kagerplassen genomen in 1945. In beeld is het Vennemeer met rechtsonder de steigers van Watersportvereniging Vennemeer. Centraal in de uitsnede een jacht met wit kajuitdak dat sterke gelijkenis vertoont met de Margaretha.*

staan te zijn door het verbranden van olieressten van schepen, hetgeen in die omgeving geregeld schijnt plaats te vinden. Jammer dat dit schip niet voor het Zuiderzee-Museum behouden is gebleven, want daar was het op zijn plaats geweest.' Het verhaal van de sloop door een sleepboot dat Wim de Bruijn ooit hoorde, sluit goed aan bij deze uiteindelijke ontknoping. Het zou interessant zijn om meer te weten over de laatste, onbekende twaalf jaar van het bestaan van de *Margaretha*. Zij die hierover meer kunnen vertellen worden vriendelijk verzocht contact op te nemen ([info.margaretha@kpnmail.nl](mailto:info.margaretha@kpnmail.nl)). Het laatste woord over het roemruchte verleden van de *Margaretha* is nog lang niet gezegd.

Met dank aan: Hans Houtman, archief Schiedamsche Waterscouts; Harry Tilman, oud-SWS'er; Dick Breedijk, RAF luchtfoto en Elisabeth Spits, Scheepvaartmuseum Amsterdam.