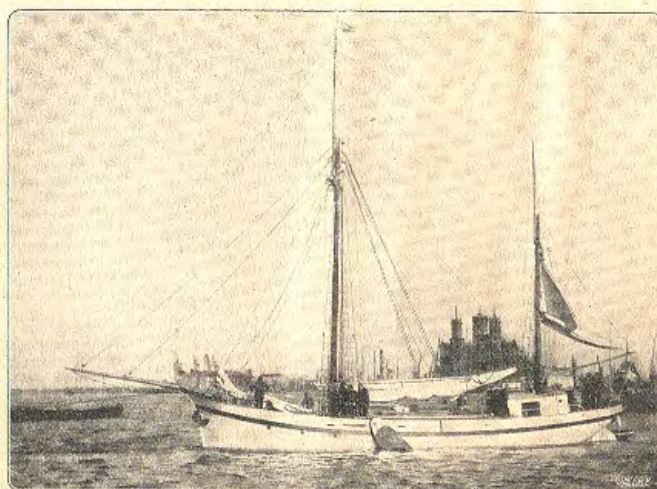
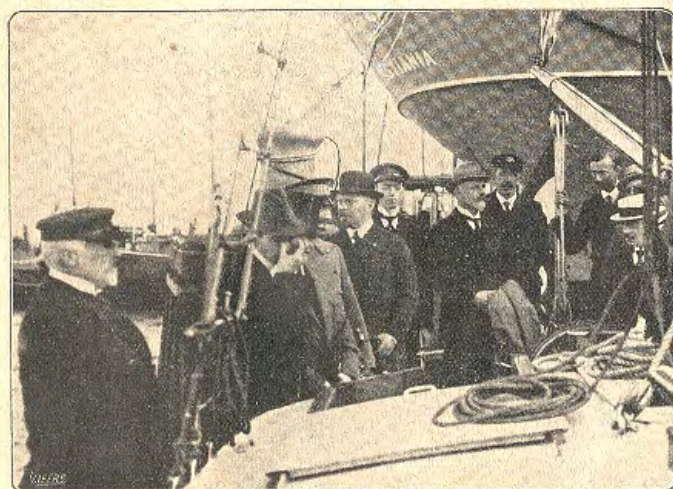


Een Schip voor Scouting



Foto's) Aanbieding van het zellacht: „Lichtstraal“ aan het Padvinderscorps te Amsterdarn, in tegenwoordigheid van Z. K. H. Prins Hendrik der Nederlanden. (Excelsior. Het vaartuig lag voor den steiger van de firma Van Es en Van Ommeren aan de De Ruyterkade; een sectie padvinders vormde de eerewacht. De heer G. L. Tegelberg, directeur van de Maatschappij „Nederland“, gaf in zijn toespraak te kennen, dat de wenschelijkheid om den padvinders meer gelegenheid tot beoefening van de watersport te bieden, aanleiding heeft gegeven tot uitrusting van dezen klipper, waarbij hij krachtige medewerking ondervonden had van de heeren Tjebbes, De Visser, Crone en Schouten, van de verschillende stoomvaartmaatschappijen enz. — In het bijzonder werd dank gebracht aan Z. K. H. den Prins voor zijn geldelijken steun.

Links: „De Prins“ (in burgerkleding) aan boord van de „Lichtstraal“; de heer Tegelberg staat achter Z. K. H. — Rechts: Het opgetuigde vaartuig.

Er was eens een tijd dat Nederland nog scheepsbouw kende met een groot aantal werven van Delfzijl tot Vlissingen. Er werden grote en kleine zeeschepen gebouwd bestemd voor de grote vaart, de kleine vaart of kustvaart en ook voor de binnenvaart. Hoewel er ook wel buitenlandse opdrachtgevers waren, werden die schepen veelal gebouwd in opdracht van de vele grote en kleine Nederlandse scheepvaartmaatschappijen die toen nog bestonden maar waarvan de namen nu zo goed als vergeten zijn. Begin jaren zeventig fuseerden de meeste en gingen zij op in de Nedlloyd, later Koninklijke Nedlloyd. Deze ging later weer samen met de Britse Peninsular and Oriental onder de naam P&O/Nedlloyd. Deze combinatie werd recentelijk overgenomen door de Deense scheepvaartgigant Maersk. Zo verdween, na DAF, de Hoogovens, Fokker en vele scheepsbouwerven weer een befaamd Nederlands bedrijf.

Toen Scouting in 1910 vaste voet kreeg in Nederland was er spoedig de steun van vele vooraanstaande personen uit het bedrijfsleven of de plaatselijke overheid. Dankzij hun contacten wisten zij altijd veel te bereiken voor Scouting. Deze personen vormden in de Scoutingdistricten invloedrijke Plaatselijke Commissies met vele verbandingen met bedrijven en de overheidsinstanties. Dankzij deze relaties wisten ze op financieel gebied en anderszins veel te bereiken voor Scouting tot zij in 1973, als overbodig zijnde, werden opgeheven bij het ontstaan van Scouting Nederland. Wat naderhand niet zo gunstig bleek te zijn. Men was een 'beetje dom'.

In navolging van Engeland, werd ook in het Nederlandse Scouting het Waterwerk, geïntroduceerd. Die Zeeverkennerstroepen en Loodsenstammen hadden natuurlijk ook boten nodig. De scheepvaartmaatschappijen toonden belangstelling. Waren er zeeschepen die rijp waren voor de sloop, dan werden de sloepen, geschikt om mee te zeilen, vaak ter beschikking gesteld van de Zeeverkenners.

De maatschappijen zochten jongeren die opgeleid zouden willen worden tot goede matrozen en officieren en dus zagen ze in de Zeeverkeners een bron waaruit zij enthousiaste jongeren zouden kunnen betrekken, die zij, via de hogere en lagere zeevaartscholen, in de opleiding en later in dienst zouden kunnen nemen. Eén van de geïnteresseerde maatschappijen was de te Amsterdam gevestigde grote Stoomvaart Maatschappij Nederland. Deze maatschappij voer o.a. op het toenmalige Nederlands Indië, nu Indonesië. Ir G.L. Tegelberg was tijdens de Eerste Wereld oorlog (1914-1918) directeur van de SMN.



De Lichtstraal



In 1892 liet Schipper Wijland een binnenschip bouwen bij een werf in Papendrecht. Met dit zeilschip de *Maria* onderhield hij een beurtsdienst in de Zeeuwse wateren en bediende alle plaatsen tussen Terneuzen en Rotterdam. In 1915 bood hij het schip te koop aan. De koper was Ir Tegelberg, met medewerking van de heren Schouten, Crone en De Visser, directeurs van andere Amsterdamse scheepvaartbedrijven. Hierbij was ook de echtgenoot van Koningin Wilhelmina, ZKH Prins Hendrik der Nederlanden betrokken, die veel belangstelling had voor Scouting. De heren waren van mening dat zij de Zeeverkeners en Loodsen meer gelegenheid moesten bieden het echte varen te beoefenen. De

Maria werd overgebracht naar een scheepswerf in het Friese Heeg waar het werd verbouwd en het laadruim werd ingericht als verblijfplaats voor de Zeeverkeners. Het schip kreeg de naam *Lichtstraal* en nadat de verbouwing had plaats gevonden werd het overgebracht naar Amsterdam, waar het op 3 september 1916 werd overgedragen aan wat men toen noemde Het Padvinderscorps Amsterdam. Het schip lag afgemeerd aan de steiger van de firma Van Es & Van Ommeren, aan de De Ruyter-

kade, achter het Centraal Station te Amsterdam. Deze firma was agent van vele buitenlandse scheepvaartondernemingen. Op de steiger stond een erewacht van padvinders en vele autoriteiten begaven zich aan boord, waaronder ZKH Prins Hendrik. (Op de foto met bolhoed.) Ook de pers was goed vertegenwoordigd, waaronder het toenmalige geïllustreerde weekblad *De Prins* dat in zijn nummer van 23 september 1916 de hierboven afgedrukte foto's plaatste. Het schip voer daarna op de Zuiderzee en de Waddenzee. De Zuiderzee was nog een echte zee met eb en vloed en stromingen omdat de Afsluitdijk nog niet bestond.

In juni 1917 kwam Prins Hendrik weer aan boord en hij nam deel aan een tweedaagse zeiltocht op de Zuiderzee. Inmiddels was op zijn aandringen in december 1915 een fusie tot stand gekomen tussen de NPO - Nederlandsche Padvindere Organisatie en de NPB - Nederlandsche Padvindere Bond, waaruit de Vereniging de Nederlandsche Padvindere (NPV) was ontstaan. De Afdeling Amsterdam van de NPV had het schip in eigendom, doch kennelijk gingen de kosten haar financiële mogelijkheden te boven en in 1918 werd de *Lichtstraal* verkocht aan de Vereeniging tot Bevordering van de Watersport onder Jongeren en gebruikt als opleidingschip voor de scheepvaartscholen. Dit duurde tot 1935 toen het schip voor fl. 1500,-- het eigendom werd van de Amsterdamse Groep 3 van de NPV.



Ze kreeg een vaste ligplaats in de Sixhaven, bij de sluisen van het Noord-Hollandskanaal, in Amsterdam-Noord. Van daar uit werden tochten gemaakt over de Zuiderzee, die inmiddels IJsselmeer was geworden na het gereedkomen van de Afsluitdijk, aangelegd in de jaren 1927-1932. De *Lichtstraal* en haar opvarenden waren natuurlijk geheel afhankelijk van de wind en soms viel het - aan het einde van een weekendtocht - niet mee om op tijd thuis te komen omdat de wind tegenzat en men de Oranjesluizen niet kon bereiken. Schipper en groepsleider van groep 3 was toen Schipper Koopmans, in het dagelijkse leven hoofd van de Havendienst van de Gemeente Amsterdam en zo kon het gebeuren dat één van de schepen van deze dienst even naar buiten kwam en de *Lichtstraal* door de sluisen en over het IJ sleepte naar de Sixha-

ven. Het was natuurlijk een nadeel dat het schip geen motor had en men alle havens zeilend moest binnenlopen. Wat nog wel eens problemen gaf. In 1938 werd een zg 'opduwer' aangeschaft, een sloep met een motor die het schip kon voortduwen als er

niet voldoende wind was of deze uit de verkeerde hoek kwam. Men werd toen minder afhankelijk van de wind en de Gemeentelijk Havendienst.

De Pinksterdagen van 1940 vielen op zondag 12 en maandag 13 mei. Kennelijk lag het in de bedoeling om op zaterdag uit te varen en de Pinksterdagen op het IJsselmeer door te brengen. Naar het schijnt bracht een kern bemanning het schip al op



donderdag 9 mei buiten de Oranjesluizen en werd het afgemeerd in de haven van Durgerdam. Alle deelnemers aan de tocht zouden dan op vrijdag 10 mei in Durgerdam aan boord gaan. Zonder de vertraging door het schutten in de Oranjesluizen kon men dan meteen het IJsselmeer opvaren.

In de vroege morgenuren van vrijdag 10 mei werd de kernbemanning gewekt door het blaffen van het in Zuid Waterland gestationeerde Nederlandse luchtafweerschut dat het vuur opende op de laag overvliegende Duitse vliegtuigen. Deze lieten hun bommen vallen op de basis van de watervliegtuigen van de Koninklijke Marine op het in het Buiten IJ gelegen eiland Zeeburg, ten zuiden van Durgerdam. Van een Pinkstertocht kwam niets terecht. Toen de meiorlog van 1940 voorbij was werd het schip teruggebracht naar de Sixhaven.

Ten oosten van de Sixhaven lag aan de Meeuwenlaan de werf van Amsterdamse Dok en Scheepsbouwmaatschappij (ADSM nu het IJplein). Aan de westkant, aan de Buiksloterweg bij de Tolhuisponten, lag het complex van de oliemaatschappij Shell en dan was er nog, aan de andere kant van het IJ, het Centraal Station, een spoorwegknooppunt. Al was Nederland nu door de Duitsers bezet men besepte wel dat de oorlog nog niet voorbij was en dat geallieerde bombardementen op zowel het station, het Shellcomplex en de ADSM niet tot de onmogelijkheden zouden behoren. Velen, die hun scheepjes in de Sixhaven hadden liggen, vreesden deze bombardementen en men meende er beter aan te doen de vaartuigen naar andere ligplaatsen over te brengen. En zo werd ook de *Lichtstraal* in overleg met de Gemeentelijke Havendienst afgemeerd in de Oude Vlothaven in het westelijke havengebied. Er zal in de zomer en herfst 1940 wel niet veel meer gevaren zijn.



De (Nederlandse) Nationaal Socialistische Beweging (NSB), die met de Duitse bezetters samenwerkte, wenste te komen tot één nationale jeugdbeweging onder NSB leiding. Haar jeugdorganisatie de Nationale Jeugdstorm - NJS - deed pogingen de leiding van de padvindsters en padvindsters organisaties er toe te bewegen hun verenigingen te ontbinden en dan samen met de Nationale Jeugdstorm een nieuwe Nationale Jeugdbeweging te beginnen. Daar de Scoutingleiding wel begreep dat dit een naziorganisatie zou worden ging men dus niet in op de voorstellen. Met als gevolg dat in april 1941 Scouting en Guiding door de bezetter werden verboden en ontbonden. Alle Scoutingeigendommen werden in beslag genomen, verzegeld en later overgedragen aan NSB onderdelen als de NJS en de WA.(Weerafdeling.) In die periode werd nog getracht de *Lichtstraal* te laten 'onderduiken' in Hoorn, maar dit plan mislukte door verraad.

En zo werd het schip overgenomen door de Marine Afdeling van de Nationale Jeugdstorm. Het kreeg een nieuwe naam nl. *Van Speijk*. In hoe verre de Jeugdstorm met het schip heeft gevaren is niet bekend. Als de NJS al logboeken heeft bijgehouden, dan werden deze na de Bevrijding niet aan boord aangetroffen. Wel werden haar bewegingen in de gaten gehouden door zeeverkenner en loodsen en door 'de goede' medewerkers van de Gemeentelijk Havendienst. Er doen verhalen de ronde dat kort voor de Britten, de Canadezen en de Polen in april 1945 tussen Emmerich en Wezel de Rijn overstaken, hogere Kaderleden van de NJS met het schip het IJsselmeer zouden zijn overgestoken in de hoop via de Friese en Groninger binnenwateren of de Waddenzee naar Duitsland te kunnen vluchten.

Weer een ander verhaal is dat de NJS, bewust van het feit dat de oorlog voor hen verloren was en de rekening spoedig gepresenteerd zou worden, getracht zou hebben het schip op het IJsselmeer tot zinken te brengen. Feit is dat op 5 mei 1945 het schip werd teruggevonden in de omgeving van de Tolhuisponten aan de Buikslooterweg, in Amsterdam-Noord.

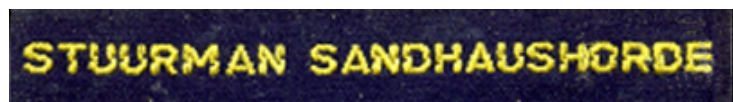
De gegevens die nu volgen werden in juni 2009 verstrekt door Kees van den Berg; in 1945 14 jaar oud. De oorspronkelijke groepsleider, Schipper Koopmans, was in het voorjaar van 1945 ernstig ziek. Hij verzocht zijn broer de leiding over de herrijzende groep 3 op zich te nemen. De havenmeester van de Sixhaven in Amsterdam-Noord, de Heer Leyenaar, meldde dat de *Lichtstraal* in zijn haven lag en dat er nog enkele leden van de Jeugdstorm aan boord waren. Koopmans ging op onderzoek uit en nam zijn buurjongen – de genoemde Kees – mee. Kees schrijft: "Wij zijn samen met de Heer Leyenaar aan boord gegaan en hebben ter plekke de drie aanwezige NJS leden gesommeerd op te lazeren. Binnen een half uur waren zij weg."

Er gaat echter ook nog een verhaal dat het schip, kennelijk na de overname door de rechtmatige eigenaren, ook nog werd bezocht door Padvindsters uit Amsterdam-Noord. Deze waren voor het eerst sinds april 1941 weer in het openbaar in uniform, terwijl een paar gekleed waren in het uniform van en uitgerust met de wapens van de Binnenlandse Strijdkrachten. Of dit juist is, is niet bekend.

Het schip was er slecht aan toe. Het was niet alleen zwaar beschadigd maar ook sterk verwaarloosd. Delen waren gesloopt of verdwenen en van de oorspronkelijke

inventaris was niets meer over. Ze herkreeg haar oude naam en werd na verloop van tijd teruggesleept naar haar oude ligplaats in de Sixhaven. Groep 3 van de NPV in Amsterdam dook ook weer op. Kees van den Berg werd er lid van.

Het herstel werd ter hand genomen onder leiding van Stuurman de Vries. Veel steun werd ondervonden. De US Army Air Force, gelegerd op Schiphol, verschaftte hout afkomstig van kisten waarin reserve vliegtuigmotoren waren overgevlogen uit de VS. Dit werd o.a. gebruikt voor een nieuw zwaard. Andere benodigdheden zoals touw en kommaliewant (borden, pannen en bestek) werd ter beschikking gesteld door o.a. de Koninklijke Stoomboot Maatschappij KNSM. De PR, de financiële en administratieve zaken waren in handen van Stuurman Sandhaus. Hij werd later een zeer populaire en gewaardeerde leider in het gehele District Amsterdam. Tot aan zijn dood toe – hij werd zeer oud – bleef hij bij Scouting betrokken. Wat zeer uitzonderlijk was; nog tijdens zijn leven werd de Horde van Groep 3 naar hem genoemd.



In de zomer en de herfst 1945 kon er met veel improvisatie weer in beperkte mate gevaren worden. In de zomer van 1947 deed men een eigenaardige ontdekking. Kees van den Berg: "Varende op het Zwarte Water in de richting van Kampen vonden wij op de rechteroever op een houten schuur het naambord de *Lichtstraal*. We hebben dit toen van de schuur gehaald en medegenomen. Dit naambord was origineel en is door ons opgeknapt en weer achter op de kont gemonteerd." Men moet aannemen dat dit bord al in april 1941 door de jeugdstorm was verwijderd. Hoe het op die schuur terecht kwam zal altijd een raadsel blijven.



In 1947 werd een tweedehandse motor ingebouwd die echter in 1962 moest worden vervangen. Het herstel kostte handenvol geld en er werden schulden gemaakt. Deze moesten worden afbetaald. Hiertoe werden acties ondernomen.

Ook werd het schip in de vakantietijd met bemanning verhuurd terwijl er ook tijdens de weekends trips met betalende passagiers werden gemaakt, o.a. met welpenleidsters en padvindsters.

In 1967 stond Groep 3 NPV er slecht voor. Er was niet voldoende leiding en een groot tekort aan geld. De groep fuseerde met Groep 4 Hendrick de Keijzer. De *Lichtstraal* verliet de vertrouwde Sixhaven en werd afgemeerd bij het troeuhuis van Groep 4 in het jachthavencomplex in het noordelijk deel van de Nieuwe Meer bij het Amsterdamse Bos. In de jaren daarop werd er een nieuwe motor geplaatst, werd er elektrisch licht aangelegd en een betere verwarming. Zelfs werd een zend- en ontvanginstallatie aangebracht waarop het schip in de zomers van 1971 en 1972 met de jongens den Groep 4 reizen maakte naar de Oostzee.



Op hun mutsen – tokkies genoemd – droegen de Zeeverkenners een lint. De Loodsen droegen petten of tokkies. De laatsten ook met een lint. Op hun truien het installatieteken met de pijlkop. Voor de fusie van de vier organisaties tot Scouting Nederland in 1973 gebruikte de Vereniging de Nederlandse Padvinders (NPV) het woord 'pijlkop' als strikte vertaling van Baden-Powells 'Arrowhead'. Gebruikte je het woord 'Lelie' dan werd je erop attent gemaakt dat dit onjuist was.

De LICHTSTRAAL tijdens het Nawaka in 1997



De bemanning van de LICHTSTRAAL. In het midden Stuurman Maarten Kostelijk. Daarboven Schipper Ed van Rhoon.



Dit was in de tijd van de fusie van de vier organisaties tot één NSO *Scouting Nederland* (6 januari 1973). De Plaatselijke Commissies van de NPV werden - zeer onverstandig - opgeheven als zijnde overbodig waardoor vooraanstaande figuren met veel goede en invloedrijke relaties verdwenen. Toen dan ook de *Hendrick de Keijzergroep* in financiële moeilijkheden kwam te verkeren was er

van die zijde geen hulp meer te verwachten. Men werd genoodzaakt de *Lichtstraal* te verkopen. Weliswaar kreeg de groep het schip nog in bruikleen met als tegenprestatie het helpen bij het onderhoud in de winter en het af en toe leveren van een bemanning in de zomermaanden. In 1981 kwam hieraan echter een einde. Toch ging het schip niet geheel verloren voor Scouting. Tijdens de Nationale Waterkampen – *Nawaka's* - die éénmaal in de vier jaar worden gehouden, stelt de huidige eigenaar het ter beschikking als admiraalschip.

Begin van het Waterwerk in Amsterdam



Deze zesriems 'walvissloepen' werden gebruikt bij de walvisvangst. Men roeide zo dicht mogelijk naar de walvis en de harpoenier, die voorin stond, wierp dan zijn harpoen. Soms werd de sloep daarop door het gewonde dier over grote afstanden meegesleept. Begin vorige eeuw werden de sloepen vervangen door stoombootjes. Deze sloepen werden in 1912 geschonken aan de

Amsterdamse Padvindders. In de zomer van 1913 werd hiermede een roeitocht ondernomen.

Van Amsterdam via Utrecht, Arnhem, Lobith, Nijmegen, Dordrecht, Rotterdam, Den Haag naar Leiden en vandaar terug naar Amsterdam. Hier het vertrek op de Amstel in Amsterdam.

© Piet J. Kroonenberg, Amsterdam, juni 2006.

Bewerking met dank aan Kees van den Berg, Nijmegen, juli 2009.

Foto's van de *Lichtstraal* o.a. van de website van Nico Zanstra:

<http://home.kpn.nl/f2hnicozand/lichtstraal%20foto.html>

Blauwdruk van de *Lichtstraal*:

<http://www.friesscheepvaartmuseum.nl/nl/zoeken-in-de-collectie/indeling/detail/sortering/relevantie/q/Titel/Lichtstraal>