

De Lelieschouw

TEKST:
DRS. C.P.P. VAN ROMBURGH

De eerste eenheidsboot van de waterscouts

Tijdens de wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog verschenen op de tekentafels spoedig nieuwe ontwerpen van zeiljachten en boten. Veel bestaande schepen waren in slechte staat van onderhoud of waren verloren gegaan. Het Watersportverbond stond in deze tijd voor de keuze van een nieuwe en moderne jeugdboot. De zeeverkenner daarentegen kozen in 1949 voor een traditionele eenheidsboot: de Friese schouw. In dit artikel zal vooral ingegaan worden op de twee belangrijkste typen schepen binnen scouting: de „Lelieschouw” en de later geïntroduceerde „Lelievlet”.

SCOUTING

De padvinderij is veranderd. Met 125.000 jeugd- en kaderleden is Scouting Nederland, ontstaan uit een fusie van vier organisaties in 1973, springlevend. Het woord padvinderij is sindsdien ingeruild voor scouting. Ongeveer 10 % van de jongens en meisjes (10 - 21 jaar) binnen scouting behoort tot de waterscouts, de tegenwoordige verzamelnaam voor „zee-



*Sleep houten en stalen Lelieschouwen met gehesen zeilen.
[foto: A.G. Duijff]*

verkenner”, „matrozen der wilde vaart” en „loodsen”.

De waterscouts zijn al jaar en dag een bekende verschijning op de Nederlandse binnenwateren. De scouts zorgden verder voor de ondersteuning van nautische evenementen als Sail '90 en de Dutch Classic Yacht Regatta in 1991. Zij maken sinds de jaren '50 gebruik van standaardtypen boten, eerst was dat alleen de zeilschouw,

vanaf 1956 ook van de „Lelievlet”.

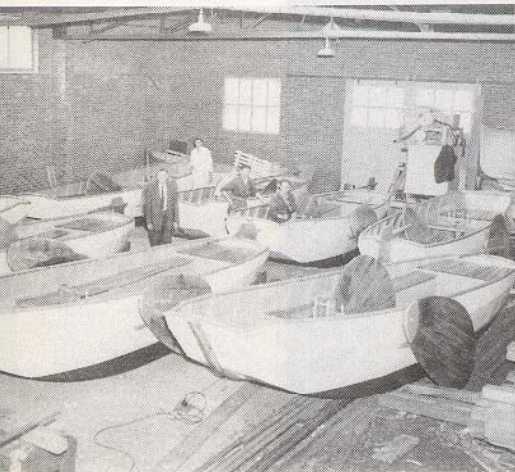
Het zeilen en roeien is voor de waterscouts een extra dimensie bij het (vernieuwde) „spel van verkennen”, zoals dat in het begin van deze eeuw door Lord Robert Baden-Powell is bedacht. In de wintermaanden wordt naast het onderhoud van boot en tuig ook gedaan aan onder andere sport, pionieren, E.H.B.O. en het maken van zwerftochten. Deze behoren tot de totaal veertien „activiteitengebieden” die scouting kent.

Veel aandacht wordt besteed aan nautische zaken met betrekking tot het varen in een roei-, zeil- of een motorboot. Zo zijn er cursussen voor navigatie en het onderhoud van de (motor-)boten.

Ook de veiligheid is van belang. In dit geval is het behalen van het „insigne roeien” of „insigne zeilen” voor de waterscouts niet voldoende. Geen schip onder de vlag van Scouting Nederland mag het water op, zonder dat iemand aan boord is met een Machti-

ging Bootleiding (MBL). Er zijn MBL's voor roeien, zeilen en motorvaren. Daarbij is een verdeling naar grootte en type vaarwater gemaakt. Het MBL-ZA1 (zeilen) is vergelijkbaar met het zeildiploma A van het K.N.W.V., tevens bestaat met dit MBL de mogelijkheid het diploma „Kielboot 1” van de Centrale Watersport Opleidingen (C.W.O.) aan te vragen. Behalve de theoretische en praktische eisen wordt bij het examen gekeken naar de geschiktheid van de kandidaat om met andere scouts het water op te gaan. De examens worden afgenomen door de Regionale Admiraliteiten. Belangrijk blijft echter het spel op en rond het water en het hulpmiddel daarbij: de Lelieschouw of de Lelievlet.

Stalen Lelieschouwen in de fabriekshal van de werf „Mulder en Rijke” in IJmuiden (1950). [foto: A.G. Duijff]



EENHEIDSBOOT

Het idee voor een eenheidsboot voor de zeeverkenner kwam van schipper A.G. Duijff van de Haagsche Waterscouts (H.W.S.), welke behoorde tot de toenmalige Nederlandse Padvindere Vereniging (N.P.V.). De H.W.S., opgericht rond 1930, was na de oorlog de grootste zeeverkennergroep in Den Haag. Veel leden waren afkomstig uit de Indische buurt en het Statenkwartier in de stad. In 1970 fuseerde de groep met de Baron van Pallandtgroep uit Scheveningen.

De zeeverkenner in Nederland voeren na de oorlog met sloepen van de Rijnvaart Centrale, houten Noorse vletten, afgedankte reddingsloepen of met zeilboten, zoals de „BM”. Door de sterke groei van het aantal zeeverkennergroepen in de jaren vijftig steeg de vraag naar meer varend materiaal. Bovendien zou het met een eenheidsboot eindelijk mogelijk zijn om tussen de groepen onderlinge (zeil-)wedstrijden te houden. Het schip moest tegen gunstige betalingsvoorwaarden aan de belangstellende groepen geleverd kunnen worden.

Gezocht werd naar een type jeugdboot met de volgende eigenschappen: Het schip moest plaats bieden aan acht jongens (een bak), waarbij tijdens het zeilen iedereen zo veel mogelijk aan het werk is. Schip en tuig

dienden daarom geschikt te zijn voor zowel de jongste zeeverkenner van 12 jaar als de „bootsman” van de bak (tussen de 15 en 17 jaar). Daarbij moest volgens Duijff ook „het zeilen bij ruw weer geen al te grote moeilijkheden opleveren”. Belangrijk was vooral dat de boot geschikt moest zijn om er goed mee te leren zeilen. De voorkeur ging uit naar een zwaarder type schip, waarbij het een kunst was om het schip de meeste vaart te geven en om er mee te manoeuvreren.

FRIESE SCHOUWEN

De Friese schouw bleek het best te voldoen aan de gestelde criteria. Dit traditionele „Hollandse” schip is prima voor het dagzeilen. Bovendien kan men in de schouw goed leren zeilen. Van de Friese schouw bestaan er drie klassen: de kleinste tot 4.75 meter lengte, een middelklasse tot 5.50 meter en een grote klasse van meer dan 6 meter lengte. Dit grootste type was oorspronkelijk een wedstrijdshouw met een gaffeltuig. Daarmee onderscheidde deze klasse zich van de andere schouwen, die voorzien waren van een spriettuig.

Toen Duijff het plan opperde voor een eenheidsboot kreeg hij aanvankelijk veel weerstand van de andere zeeverkennerleiders. Zij vonden een eenheidsboot géén noodzaak. Niettemin kreeg Duijff van de toenmalige



secretaris van de N.P.V., hopman H. Spijkerman, nota bene een landverkenner, steun. Beiden kwamen eerst met een plan om een buitencentrum voor de zeeverkenners op te richten, vergelijkbaar met het trainingscentrum van de N.P.V. in Ommen. Dit plan resulteerde uiteindelijk in de huur van het „Boterhuiseiland” op de Kaag, dat sinds 1950 in gebruik is als kampeerterrain. De waterscouts uit de Haagse regio hebben bij het eiland een ligplaats voor hun boten. Advies over de keuze van de nieuwe eenheidsboot won de schipper van de H.W.S. verder in bij onder andere de voorzitter van de K.N.Z.&R.V., Ernst Crone, en de secretaris hiervan, Jan Loeff. Ook kreeg hij hulp van de jonge Delftse student H.J. Wimmers. Duijff voegde hun positieve adviezen ten aanzien van de keuze van de nieuwe boot bij zijn voorstel aan het „Nationaal Hoofdkwartier” van de N.P.V. in Den Haag. Het Hoofdkwartier ging hierna overstag.

DE LELIESCHOUW

Een van de twee „assistent-hoofd-commissarissen” (AHKC-en) van de N.P.V. voor de zeeverkenners, schipper Stoffer, werd met de uitvoering belast. Hij vond de werf van Nicolaas de Vries in Sneek bereid tien schouwen te maken voor een zeer schappelijke prijs. Voor meer boten was geen geld. De eerste vijf exemplaren werden begin 1949 door hem besteld. „De 6-meter schouw herleeft” berichtte het „Sneeker Nieuwsblad” op 24 juni 1949. In de krant werd de aanstaande levering van de boten aangekondigd. Het Nieuwsblad prees de keuze voor de schouw door de zeeverkenners.

De Lelieschouw heeft een knikspant met vlakke bodem en verschilt weinig met de originele Friese zesmeter schouwen. De boot is gebouwd van 2.5 cm Iroco teakhout volgens de tekeningen van J. Olij uit Sneek. De afmetingen zijn: lengte van steven tot steven 6 meter, grootste breedte 1.80 en holte 0.95 meter. De diepgang zonder gestoken zwaarden is circa 0.35 m.

De tuigage bestaat uit een tjottertuig, met fok en grootzeil - met kromme gaffel en losse broek - van totaal 16

vierkante meter. De zeilen van de schouwen werden in 1949 te Sneek vervaardigd door „Fa. D. Gaastra”. Het tuig is kleiner en lichter dan de tuigage van de oorspronkelijke schouw. De mast is een steekmast, zonder wanten. De mastkoker wordt boven door de mastdof en onder door het vlak gesteund. Het voorstag dient tevens als fokkestag. De boot is voorzien van een korte botteloef om het voorstag iets voorlijker te brengen.

De zwaardkoppen en de klik van het roer waren uit prijsoverwegingen niet van snijwerk voorzien. De groepen konden dat naar eigen idee zelf doen.

DREAMSHIP NO. 1

Op 17 juli 1949 werd in Leiderdorp door de hoofdcommissaris van de N.P.V. de helmstok van de eerste schouw aan het jongste verkennertje van de Haagsche Waterscouts overhandigd. Hij sprak daarbij de wens uit „de schouw werkelijk binnen het bereik van iedere (zeeverkenner-) troep te brengen”. De tweede AHKC, schipper J.F. Viëtor, tevens commandeur van de „Pollux”, onthulde de naam van de schouw: „Slamat”. Genoemd naar het koop-

*Vlootschouw
NaWaKa 1950.
[foto: A.G.
Duijff]*



*Zeilwedstrijd
tussen Lelie-
schouwen.*

vaardijship van de Rotterdamse Lloyd, dat in april 1941 bij Kreta door Duitse vliegtuigen tot zinken was gebracht. Vervolgens werd de schouw door de scouts naar de waterkant getrokken om te water gelaten te worden. De boot maakte daarna een proefvaart over de Kagerplassen. Daarmee was „dreamship no. 1”, zoals de boot in het maandblad voor de padvinder werd genoemd, een feit. De andere schouwen werden de volgende maanden hierop geleverd aan de zeeverkeners.

De tweede serie van vijf houten schouwen was qua uitvoering bijna gelijk aan de eerste. Na het voltooien van de vierde schouw ging Stoffer accoord met een wijziging van de plaats van de mast. De mast werd ongeveer 10 cm naar achteren verplaatst. Waarschijnlijk had dat te maken met het kleinere zeiloppervlak of met de loefgierigheid. Niet iedereen was tevreden over deze aanpassing. Schipper Duijff over deze verandering: „Mijn idee van een eenheidsboot was daardoor meteen al weer verlaten”. Toch was de ontwikkeling van een standaardtype schip voor de zeeverkeners daarmee eigenlijk nog maar in de eerste fase beland.

Meer dan veertig jaar later zijn van de tien oorspronkelijke houten Lelieschouwen nog negen boten in de vaart, waarvan vijf bij diverse scoutinggroepen in Noord-Holland. De schouw met zeilnummer 5, eigendom van één van de Wassenaarse zeeverkenersgroepen, is in de zeventiger jaren gesloopt.

De overgebleven houten schouwen zijn bij de betreffende groepen het pronkstuk van hun bezit. Meestal worden de boten niet meer gebruikt door de jongere waterscouts, maar door de loodsen en de leiding. Zij besteden dan vele uren werk aan het onderhoud van de schouw, waarbij ze onder andere de naden zelf breeuwen.

ONZINKBARE SCHOUWEN

De Lelieschouw bleek zo'n succes te zijn dat daarop besloten werd, in plaats van de houten schouwen, stalen boten te laten bouwen. Staal is betrekkelijk goedkoop en eveneens dank zij de lastechniek vrij gemakkelijk te verwerken. De eerste serie stalen schouwen (met de zeilnummers 11 t/m 20) werd bij de firma „Mulder

en Rijke” voor f 850,— per stuk besteld. Spoedig gevolgd door nog eens tien stalen schouwen (zeilnummers 21 t/m 30). De werf had veel ervaring met het bouwen van onder andere sloepen voor de zeevaart.

De boten waren qua lengte en holte niet verschillend van hun voorgangers. In de praktijk waren de meeste stalen schouwen wel iets ranker dan de houten voorgangers. Pas in 1980 werd opnieuw de officiële breedte vastgesteld. De oorspronkelijke maat van de houten schouw, 1.80 meter, werd de standaardbreedte.

Met betrekking tot de robuustheid en onderhoud waren de stalen boten bruikbaar dan de houten schouwen. Het onderhoud moet immers altijd door de jeugdleden zelf gedaan worden. De nieuwe zeilboten waren voorzien van vier luchtkasten om ze onzinkbaar te maken. Twee daarvan zaten aan de zijden van de schouw en werden als bank gebruikt. De luchtkasten waren voorzien van mangaten, die de mogelijkheid gaven om de ruimte in de kast te oliën tegen corrosie.

Van een vervolgorde bij „Mulder en Rijke” werd na 1950 afgezien vanwege de hoge kosten. De speciaal voor de bouw van de schouwen gebruikte „mallen” werden hierna vernietigd door de werf. Een tweede serie stalen schouwen kwam pas in 1959. Zes boten werden gebouwd door de werf „L. Oldenhaagse” in Lisse. Twee jaar later gevolgd door een derde serie van negen, die bij de firma „Zijma” in Amsterdam gebouwd werd. Beide werven bouwden de schouwen met verlies. In totaal zijn tot nu toe tachtig stalen schouwen door verschillende werven aan scouting geleverd.

NATIONAAL WATERKAMP 1950

De eerste stalen schouwen dienden klaar te zijn voor het in de zomer te houden eerste Nationale Waterkamp (NaWaKa) in Terhorne, waar de zeeverkeners het veertigjarig jubileum (1910 - 1950) van de padvinderij in Nederland zouden vieren.

Voor de aanvang van het zomerkamp bleek dat de nieuwe boten niet meer op tijd in Friesland konden zijn, tenzij ze door de scouts zelf gehaald werden. Tijdens het voorkamp van het NaWaKa vertrok Duijff, samen met een aantal jongens van de H.W.S., met



zijn motorboot de „Zeehond”, naar IJmuiden om de boten op te halen. Daar lagen de schouwen, compleet met zwaarden, roeren en buikdenningen, bij de werf klaar. Het werd een tocht van Friesland naar IJmuiden en weer terug met een „hopeloze lange sleep met tien splinternieuwe schouwen en vreselijk slecht weer”. Via Lemmer, waar de masten en ander rondhout bij de firma „Van der Neut” klaar lagen, werd koers gezet naar het kampterrein bij de Terhorster Poelen. Al het materiaal was aanwezig bij het begin van het kamp. De 700 zeeverkeners konden zo toch nog kennis maken met de nieuwste schouwen.

In het waterkamp werd een vloot-schouw gehouden met 175 boten.

*Tien nieuwe
schouwen achter
de „Zeehond” op
het IJsselmeer
(1950). [foto:
A.G. Duijff]*



Aan kop gingen zes houten Lelieschouwen. Zij werden gevolgd door de stalen schouwen, die herkenbaar waren aan hun licht beschilderde romp. Snellere zeilboten, zoals de „BM's", hadden door de flinke wind alle moeite om de schouwen niet in te halen. De achterhoede van de vloot-schouw werd gevormd door een lang lint van kano's en roeiboten.

In de loop der tijd is de schouw een zeer betrouwbare boot gebleken voor de zeeverkeners. Toch bleek dat het varen met de schouw soms zwaar is voor de jeugdige bemanning. Zeker omdat deze tegenwoordig niet altijd bestaat uit acht jongens (en meisjes), maar uit zes of minder opvarenden. De stalen schouw is bepaald geen snel schip.

Indien de schouw niet gezeild kan worden, zoals bij het aanleggen of bij het invaren van een sluis, dan maken de scouts gebruik van peddels of een wrikriem. In de loop der tijd verdwenen de meeste vaarbomen, waarmee in eerste instantie de schouw kon worden voortbewogen. Over bleef het voortbewegen van de boot met hulp van twee peddels of door middel van wrikken (waartoe een dol op de spiegel wordt geplaatst). Bij een aantal schouwen zijn ter hoogte van de mast twee dolpotten aan het boord gelast om de schouw ook roeiend voort te bewegen.

VERANDERINGEN

De eerste stalen schouwen waren voorzien van een houten mastkoker en mastdoft, gelijk aan die van de houten schouwen. Door houtrot was het na verloop van tijd nodig de mastkoker en doft te vervangen door een stalen constructie. De gehele romp was nu van staal.

Sinds 1977 heeft de nieuwe generatie scouting-schouwen diverse verbeteringen ondergaan. De schouw in oude vorm was inmiddels onbetaalbaar duur geworden. De constructie werd daarom sterk vereenvoudigd.

Voor de jongens en meisjes werd in de boot extra ruimte verkregen door de voorste en achterste luchtkasten te vergroten. Daardoor konden de twee in de lengte geplaatste luchtkasten verwijderd worden. Tegelijkertijd verdwenen de mangaten in de luchtkasten - dank zij het stralen van het staal en de tegenwoordig betere verftechnieken is oliën niet meer nodig. Op de bovenzijde van de spiegel werd door een aantal groepen een uitsparing voor een buitenboordmotor gemaakt. Tenslotte werd de mast extra gestaagd door twee wanten.

Bij een groot aantal scoutinggroepen zijn de schouwen nog steeds populair. Tijdens de jaarlijkse regionale zeilwedstrijden op de Kagerplassen is altijd een apart veld voor schouwen ingeruimd. In 1992 voer in dit veld ook een houten schouw mee. Tijdens het Nationaal Waterkamp, dat in de zomer van 1992 rond de Oolderplas bij Roermond werd gehouden, was een aantal stalen schouwen aanwezig. In tegenstelling tot de vorige NaWaka's ontbraken hier de houten schouwen.

DE LELIEVLET

Een volgende speurtocht naar een nieuw type wrik-, roei- en zeilboot naast de Lelieschouw had de Lelievlet tot resultaat. De zeeverkeners gebruikten na de oorlog houten vierriems roeivletten en sloepen om te roeien. Gekozen werd voor een snellere boot met meer mogelijkheden dan de schouwen. Bovendien was de vlet aanzienlijk goedkoper. De eerste gebruikers van de schouwen noemen de vlet desondanks steevast „het onding". Volgens hun is „de zeilboot lelijk van ontwerp en te klein voor een (volle) bak van acht opvarenden".

De eerste Lelievlet maakte in 1956 zijn eerste proefvaart. De boot was in 1945 door Tinus Beenhakker in Kinderdijk ontworpen als wrik- en roeivlet. Dit roeivletje is bij de binnenvaartschippers zeer geliefd. De boot is sterk en makkelijk te slepen. Op verzoek van schipper A.L.J. Stockmann uit Breda werd de „Beenhakervlet" in 1955 aangepast om met de boot ook te kunnen zeilen. Dit door het aanbrengen van een mast en een

Lelievlet nummer 1. Na twee proefmodellen werd in 1956 door de Katholieke Verkeners de eerste echte Lelievlet in de vaart gebracht. De introductie bij de Nederlandse Padvindere Verening volgde twee jaar later. [foto: K. Meijer].



midzwaard. Ook werd de boot vergroot tot 5.60 meter, zodat er ruimte was voor vijf tot zes personen.

De Lelievlet heeft net als de schouw een knikspantvorm. De afmetingen zijn: 5.60 lengte over de stevens en een breedte van 1.80 meter. De stalen boot is sloepgetuigd met een standaard gaffelgrootzeil en fok van samen 12.25 vierkante meter oppervlakte. De Lelievlet is herkenbaar

door het zeilteken met de Franse liele en de letter „V” daaronder. In de vlet zijn luchtkasten aangebracht onder het voor- en achterdek.

In 1970 is door Henk Bos voor een zeeverkennergroep in Heemskerk een aantal schetsen gemaakt om de vletten in eigen beheer te bouwen. Ongeveer 100 kleine wijzigingen werden toen in het eigenlijke ontwerp aangebracht. Begin jaren '80 heeft de Landelijke Admiraliteit van Scouting Nederland de vlet door Bos laten doorrekenen. Naar aanleiding hiervan werden opnieuw enkele aanpassingen aangebracht. De boeg is onder andere scherper gemaakt, om de vlet tijdens het zeilen beter te laten lopen. Tijdens het Nationaal Waterkamp in 1989 werd een nieuwe vlet gepresenteerd. Het schip, de „Blauwvis”, is aangepast voor gehandicapten. Zo is de achterste luchtkast naar de bodem gebracht. Het achterdek heeft plaats moeten maken voor een bank. Langs de boorden zijn vaste rugsteunen aangebracht, waardoor je zittend in de kuip een betere steun in de rug hebt. De „Lelievlet-special” is vaartechnisch identiek aan de gewone zeilvlet. De special is momenteel alleen in gebruik bij de Beatrixgroep in Roermond.

BOOT VAN HET JAAR

De Lelievlet heeft zich in de loop der jaren ontwikkeld tot de standaardboot van de waterscouts, waarvan er nu ruim 1300 rondvaren. Inmiddels

varen deze boten ook rond in onder andere België, Ierland en de Nederlandse-Antillen. Zo hebben in binnen- en buitenland generaties jongens en meisjes in deze boot leren roeien en zeilen.

De Stichting Sneek Promotion riep de Lelievlet tijdens de Sneekweek in 1987 uit tot „Boot van het Jaar”. Dit ter gelegenheid van het in de vaart brengen van de 1200-ste Lelievlet, de „Zeerob”, van de Sneker waterscouts Greate Pier. De hierbij behorende wimpel werd overhandigd aan de voorzitter van Scouting Nederland. Daarmee kwam de vlet als Boot van het Jaar in gezelschap van de motorreddingboot „Jansje Baars” en het vakantieschip „J. Henri Dunant” van het Rode Kruis.

NIEUWE ONTWERPEN

Inmiddels wordt binnen scouting gewerkt aan nieuwe typen schepen naast de schouwen en vletten. Het in de vaart brengen van een stalen Leliejol in 1983, geschikt voor jongere zeeverkenner - waarvoor de vlet te zwaar is -, verloopt vrij traag. Bijna tien jaar later varen er 16 jollen en staan vier boten op stapel. Een voorontwerp van een boot voor de wildevaart en de loodsen werd in 1991 gepresenteerd. Dit schip is even duur als een Lelieschouw en heeft meer mogelijkheden, zoals het varen op groot water en het maken van grotere trektochten. Schouwen en vletten zijn niet bedoeld om met een bak erin te

overnachten. Het zijn vooral boten om mee te varen vanaf de vaste ligplaats of vanaf het kamp. De door Jaap Kramer ontworpen seniorenboot moet meer uitrusting kunnen meenemen. De scouts moeten in de boot onder een dektent kunnen overnachten. De eerste seniorenboot, de „Explorer”, zal nog dit jaar voor het eerst getoond worden aan de waterscouts. Het is de bedoeling dat de zeilboot niet alleen gebruikt gaat worden door de scouts, maar ook op de markt gebracht zal worden.

Vletten en schouwen zullen echter nog vele jaren de standaardboten blijven van de waterscouts. De houten en stalen schouwen hebben veertig jaar lang laten zien dat zij niet onderdoen voor hun opvolgers.

Met dank aan: A.G. Duijff en H. Bos.

Literatuur:

„Dreamship no. 1 vaart!” in: „De Verkenner, maandblad voor de padvinder.” no. 7 (augustus 1949). 12 - 13
„Nationaal zeeverkennerkamp.” in: „De Verkenner, maandblad voor de padvinder.” no. 8 (augustus 1950). 12 - 15
Ruud Kool, „Lelievlet 1200 is boot van het jaar.” in: „Scouting, maandblad voor Scouting Nederland”, jrg. 16, nr. 7 (1987). 7
„Het water op; Handboek voor de zeeverkenner” (Den Haag, 1958) 8e druk 204 - 208
H. Bos, De lilieschouw, gebruiksaanwijzing. Uitgave Scouting Nederland, 1980.
D. Overduin, „Varen met Scouting Nederland.” in: „De blauwe wimpel.” jrg. 45, nr. 2 (1990)