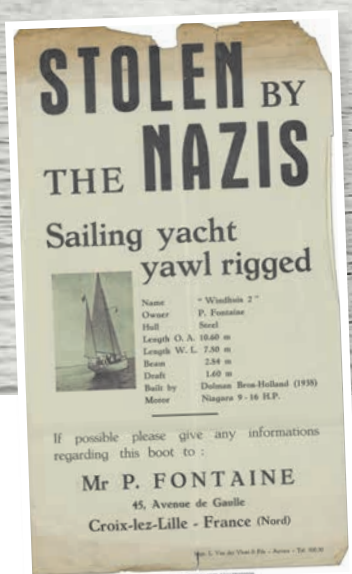
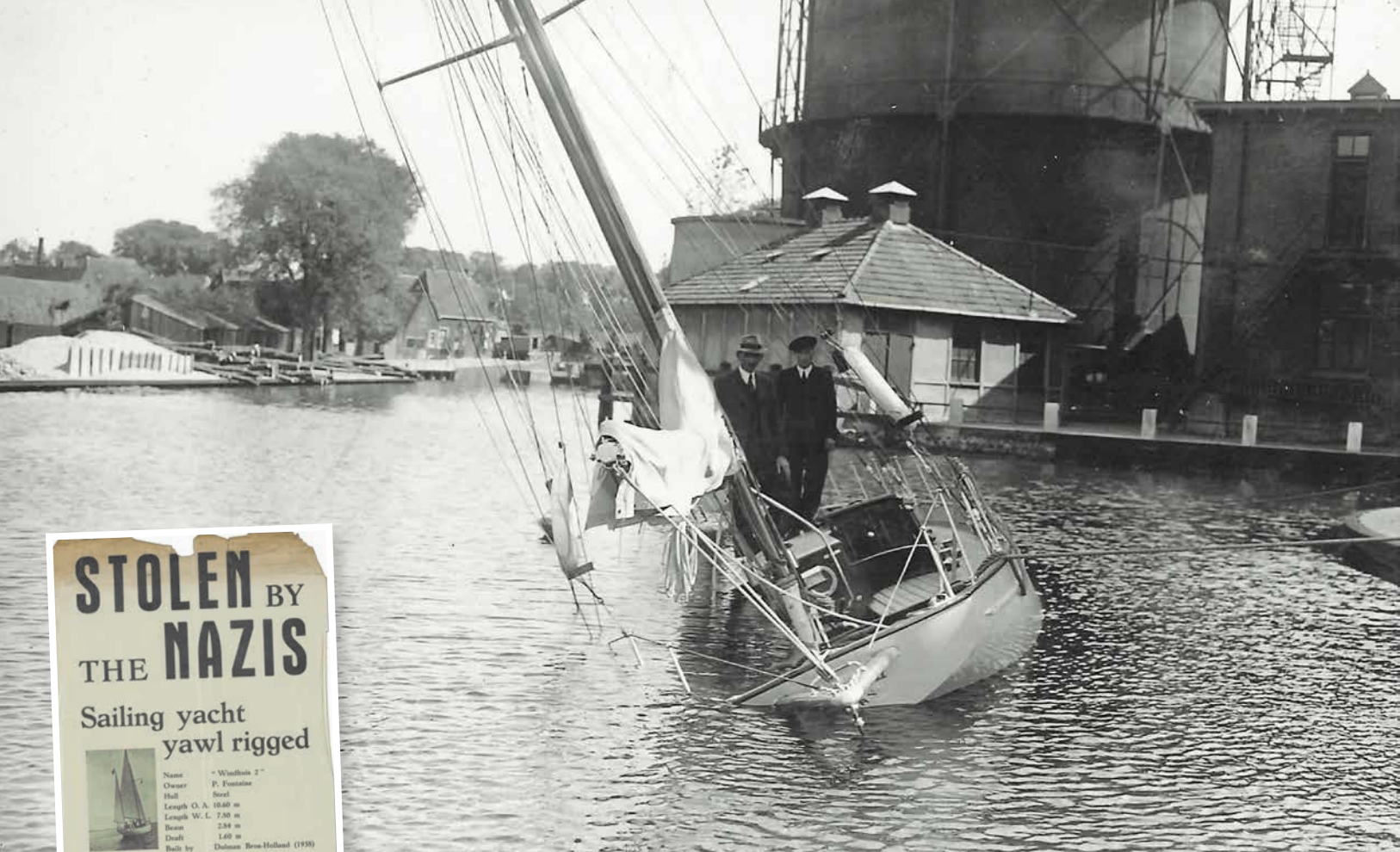




boven: *Tromp II* in de haven van Hoorn. Aan boord (vrijwel zeker) H.F. (met hoed) en A.E. (met pet) Dudok van Heel.
links: Stolen by the NAZIS: *Windhuis 2* van P. Fontaine. (Bron: Archief KNZ&RV)

Bootroof

Gevorderde en gerepatrieerde zeiljachten, *deel 1*

In het licht van het onnoemlijk menselijk leed en de gigantische schade die de Tweede Wereldoorlog veroorzaakten is het hoofdstuk van de gevorderde jachten van ondergeschikt belang. Maar toch sprak het, zeker kort na de vrede, tot de verbeelding omdat er honderden boten werden teruggevonden. Door wie? En wat vonden zij precies?

Door: **Simon Schermerhorn**

Tijdens de oorlog werd al snel duidelijk dat de bezetters weinig respect hadden voor persoonlijk eigendom. Alles wat bruikbaar was voor de oorlogsvoering werd zonder pardon in beslag genomen, ook plezierjachten waren niet veilig. Een belangrijk deel van de gevorderde schepen werd naar Duitsland overgebracht. Na de oorlog zijn bij het Bureau voor Watertoerisme ruim 1300 aangiften

gedaan van vermiste schepen. In 1948 wordt in de *Waterkampioen* het aantal teruggevonden schepen in Nederland en Duitsland samen op ongeveer driehonderd geschat.

Watersport tijdens de oorlog

Al direct na de bezetting mocht er geen brandstof meer worden gebruikt voor de pleziervaart. Motorbootvaren was dus

onmogelijk. In mei 1941 publiceerde de *Waterkampioen* onder de kop 'Het is verboden' een lijst met beperkingen, met als meest in het oog springende een kaart met Verboden Vaargebieden (zie kaartje). De *Waterkampioen* gaf een toelichting: 'Geen Sneekweek dus en geen wedstrijden op al die andere gezellige Friesche wateren. 't Is wel een zak vol ellende die over onze onschuldige hoofden wordt



boven: Duizend jachten gingen naar Duitsland.
(Bron: Algemeen Handelsblad 28-9-1945)

rechts: Verboden (gearceerde) vaargebieden in 1941.
(Bron: Waterkampioen 1941)

onder: Wehrmachtbefehlshaber Friedrich Christian-
sen (1879-1972), watersporter maar ook veroordeeld
voor de razzia in Putten. (Bron: Wikipedia)

leeggestort'. Toch kon de Sneekweek in 1941 gewoon doorgaan. In een verslag staat: 'De wedstrijden waren even fraai, spannend en druk als in andere jaren en hardzeildag 1941 deed niet onder voor zijn voorgangers.' De Kaagweek van 1942 kende zelfs een overweldigend aantal inschrijvingen. Maar 's nachts aan boord verblijven was inmiddels verboden. Om de sfeer te tekenen: op Jaarboeken en zilveren bekers van de KNZ&RV mocht het woord 'Koninklijke' niet meer staan en bij de wedstrijden van Hollandia in juni 1943 waren de prijzen zelfs van karton. Door de beperkingen, de meldingsplicht van mannen en de razzia's kwam de zeilsport vrijwel stil te liggen. Op 19 juni 1943 verscheen de voorlopig laatste *Waterkampioen* wegens 'papierschaarste', maar toch waren er ook in 1944 nog zeilwedstrijden.

Verstoppen

Toen de 'moffen' verder gingen met het in beslag nemen van plezierjachten begonnen eigenaren hun schip te verstoppen, te camoufleren of onaantrekkelijk te maken. De meest rigoureuze oplossing was het afzinken van het schip. Enkele voorbeelden van leden van de KNZ&RV: De 17 meter lange Yawl *Tromp II* van de gebroeders Dudok van Heel dook letterlijk onder om 'het schip te behoeden voor de schande van een Duitse schipper en dito vlag'. Op de foto zien we het gezonken schip in mei 1940 in de binnenhaven Volderswaal in Hoorn. Clublid Eekels liet zijn motorboot *Mona Lisa* zwart schilderen. Afgemeerd in een ongebruikt haventje kwam zijn schip heelhuids uit de oorlog. Zijn Draak werd in mei 1944 echter wel gevorderd door de Duitsers en naar de Plönsee nabij Kiel gesleept. Daar werd de Draak onder vuur genomen door een Engelse Spitfire. Piet Schoen heeft in 1944 zijn schip geheel gecamoufleerd en zonder mast verstoppt in een sloot achter een palingrokerij in Akersloot.¹



Een ander bekend voorbeeld is het inspectie- en directievaartuig *Noord-Holland* van Rijkswaterstaat. Dat bleef eerst gewoon haar werk doen. Door de schaarste van stook- en gasolie werd er zoveel mogelijk gezeild nadat dit schip met klipperboeg was voorzien van kimkielen. In 1944 'verstoppt' Rijkswaterstaat het schip in de Noordoostpolder bij Emmeloord met gestreken mast en afgedekt met oude kleden. Iemand uit Urk praat zijn mond voorbij en de Duitsers ontdekken het schip. Een maand voor de bevrijding vluchten een aantal Duitse officieren met de *Noord-Holland* naar Duitsland. In de zomer van 1944 komen de Duitsers bij WSV de Schinkel om roeiboten te confisqueren. De havenmeester stuurt een jongen naar de haven van WSV De Koenen om te waarschuwen. Daar heeft men enkele jollen afgezonken door er puin in te leggen en zijn ze onder een Draak geschoven. Zo heeft bijvoorbeeld 12-voetsjol met zeilnr. 123 *Windekind II* de oorlog overleefd.

Opstoken?

De zeilschepen van de Koninklijke Marine Jacht-Club (KMJC) waren al overgebracht van het kwetsbare Den Helder naar de Sixhaven van de 'Koninklijke'. Na de capitulatie zijn een aantal schepen gestald bij Gerard de Vries Lentsch van

de werf "Het Fort". Daar stonden zo'n honderd schepen in de loodsen, dicht op elkaar, zonder naambordjes. Zo zijn die schepen uit de handen van de Duitsers gebleven. Andere zeilschepen van de KMJC werden gevorderd ten behoeve van NSB-jeugdorganisaties door een 'tot de vijand overgelopen zeeofficier'.² Een sterk verhaal staat in het boek van Hendrik Voordewind.³ Hij was bezig om de visaak *Dolphijs* op te tuigen in Loosdrecht toen er plotseling twee Duitse militairen met hun lompe bespijkerde laarzen aan boord sprongen. 'Was ist das für ein Schiff? Geht es schnell? Wir brauchen ein sehr schnelles Schiff'. Het lukte Voordewind om de aandacht van de Duitsers te richten op een veel sneller schip, eigendom van een beruchte NSB'er uit Hilversum, waar de Duitsers even later mee zijn weggevaaren. Voordewind besloot na dit voorval om de *Dolphijs* op te bergen in een loods in Amsterdam. In de volgende, strenge winter was hij van plan zijn schip op te stoken, te beginnen bij de mast. Degene die op de in 1868 gebouwde visaak paste, wist hem gelukkig op andere gedachten te brengen. De Duitsers hebben grote



boven: *Hr. Ms. Urania*. (Bron: Onze Marine Vloot)

rechts: Coolhaas en Van Hœvell gaan op zoek naar Hollandse jachten. De motorsloep heeft iets in de schroef gekregen. (Bron: Waterkampioen 1945)

onder: Oproep Gevorderde Jachten Bureau voor Watertoerisme. (Bron: Het Vrije Volk, juli 1945)

aantallen zeilschepen van klein tot groot in beslag genomen.

Confisqueren en roven

Na de bezetting waren de schepen van de Marine uiteraard als eerste aan de beurt. Zo werd de in 1938 door de Marine aangeschafte *Hr. Ms. Urania* meegenomen naar Duitsland. Daar werd het een opleidingsschip voor Duitse marineofficieren op de Marine Schule Flensburg/Murwick. Grote zeegaande schepen van particulieren werden in beslag genomen onder het mom van het gevaar om met deze schepen te vluchten. Een keihard gelag voor de splinternieuwe *Zwerper* van W.N.H. van der Vorm en *Olivier van Noort* van A. Goudriaan, voor de *Barracuta* van J. Rypperda Wierdsma, de *Quo Vadis*, eigenaar Ph. van Ommeren en de *Modalimar* van J.M. de Booy. Maar ook wat kleinere jachten als de *Muschka* van A.H. Verkade en Draken waren geliefd bij de Duitsers. Kleinere open schepen als *Star*, 16m², *Scheldejol* en 12-voetsjol waren ook niet veilig. Eigenaar H.F. van 't Hoogerhuys van de 12-voetsjol *Nelly* V haalde in juli 1944 nog een 2e Prijs tijdens de Hillegerbergsche Zeilweek, maar de jol werd daarna 'gevoerd'. Verder in dit verhaal blijkt dat deze jol als eerste werd teruggevonden in Duitsland.

Onrechtmatig

De ervaringen van de nu 95-jarige Jollenkampioen 1960 en 1962 Greet Tims in het zeilclubblad 'Kaagnieuws' van december 2020 geven een treffend beeld van de watersport in de oorlog. Samengevat: in maart 1941 werd de motorboot *Vabene* (ontwerp H. W. de Voogt,



15,80 x 3,85 m) van de familie Tims in beslag genomen door de Duitsers, die er mitrailleurs op hebben gezet om in Zeeland een inval van de Engelsen te voorkomen. Begin 1942 werd een grote zeil-tjalk gekocht die door het ontbreken van een motor niet aantrekkelijk leek voor de Duitsers. Bij scheepswerf "De Vliet" werd er een tweemaster van gemaakt. Daar raakte de vader van Greet Tims in gesprek met een Duitser. Aan het einde van het gesprek bleek dat Generaal Christiansen te zijn, 'Wehrmachtsbefehlshaber in den Niederlanden'. De inbeslagname van de *Vabene* was volgens bevelhebber Christiansen onrechtmatig. Tims mocht bij eventuele komende problemen zijn naam wel noemen. De motorboot *Vabene* kon medio december 1943 zwaar beschadigd teruggekocht worden. De nog gevulde benzinetanks waren een prima ruilmiddel in de hongerwinter een jaar later.

In brand

In 1944 was er een razzia bij WSV De Kaag in Warmond. Het hele clubgebouw werd leeggeroofd; inventaris en administratie. Alle boten werden opengebroken en leeggehaald. Begin 1945 staat de *Vabene* in brand, veroorzaakt door een explosie nadat twee Duitsers met een brandende kaars op zoek waren naar benzine. De familie Tims was permanent op de tjalk gaan wonen en Jan, de broer van Greet, zat in verband met de meldingsplicht ondergedoken in de tjalk,



boven: 75 m² *Muschka* van A.H. Verkade. (Bron: Waterkampioen 1932)

onder: Resultaat na de zoekactie van 1945: *Muschka* is terug in Nederland en wordt anno 2021 gestuurd door de 13-jarige Floris, zoon van eigenaar Ramon van Leeuwen. Volgend jaar is de 75 m² honderd jaar oud, het schip verkeert in uitstekende conditie

die verstopt lag in een sloot bij het Warmondse bos van Krantz. De tjalk was met rietmatten bedekt tegen de kou en in het vooronder was een schuilplaats gemaakt voor Jan. Doordat op 3 maart 1945 de RAF in de buurt een bom gooide werd de tjalk door de Duitsers ontdekt. De volgende ochtend kwam totaal onverwacht een Duitse sleepboot de tjalk wegslepen met moeder Tims, Greet en Jan nog aan boord! Het lukte nog net om een briefje voor vader af te geven met de door de Duitsers genoemde bestemming: Panamakade – Amsterdam. Onderweg ontkwamen ze aan een aanval met een Spitfire door een Nederlandse vlag op de opbouw van de tjalk te leggen. In Amsterdam aangekomen moest de tjalk ontruimd worden. Het lukte moeder Tims om met heldhaftig optreden kolen en aardappels te krijgen van de Duitsers. Vader Tims kon door het briefje bij de tjalk komen en

wist de zaak te regelen door het noemen van de naam van Generaal Christiansen. Uiteindelijk werd de tjalk weer teruggesleept.

Inventarisatie

Het Bureau voor Watertoerisme van de ANWB begon al in de oorlog met het verzamelen van gegevens van de in beslag genomen schepen. Kort na 'Dolle Dinsdag' kon men daar aangifte doen. Eigenaren die van de Duitsers een 'Beschlagnahmeschein' hadden gekregen, konden met dat 'ontvangstbewijs' aantonen dat hun schip in beslag was genomen. In eerste instantie ging het vooral om het terugvinden van jachten in Nederland. Na het verspreiden van een circulaire werden in Nederland al honderd schepen teruggevonden.

Kapitein-Luitenant ter Zee C. J. W. van Waning en Ir. Jan Loeff kwamen op het idee om in Duitsland te gaan zoeken naar gestolen jachten. Na contact tussen ANWB, KVNWV en de Nederlandse Marine gingen in het najaar van 1945 de marineman J. H. Coolhaas en Baron 'Wim' van Høevell op inspectiereis naar Noord-Duitsland en het zuiden van Denemarken. Na vele besprekingen en telegrammen vertrokken de mannen op 11 september 1945 in een gehuurde auto met een chauffeur van de marine. In Wilhelmshaven ontmoetten ze Commander Cox van de Engelse Royal Navy aan boord van *H.M.S. Royal Rupert*. Commander Cox was zeer enthousiast over het idee om de gestolen jachten weer terug te halen. Na het overleg liepen Coolhaas en van Høevell nog wat rond en zagen bij een jachthaventje een 12-voetsjol-zeiltje met nummer 269 liggen, met Hollands CB-keurmerk. De jol zelf lag daar ook. De bootman van de haven vertelde dat de jol in gebruik was bij Commander Cox! Twee dagen later was Cox zeer verheugd toen hij over een eerste vondst hoorde, een 12-voetsjol, nummer 269...

'What! 269?' 'Maar die krijgen jullie niet!' 'We nemen haar ook niet mee', was het antwoord, 'maar we hebben haar voorlopig alleen aangetekend als Hollands bezit'. Commander Cox vond het helemaal niet leuk.

Vondst Noord-Holland

Coolhaas en van Høevell gaan met een snelle patrouilleboot door de marinehaven en langs de marinewerf. In een grote loods, waar de zeiljachten van de Kriegsmarine lagen, is het een grote puinhoop. Alles kapot gebombardeerd. Ze reizen verder naar Bremerhaven, geen jachten te vinden. Ook bezoeken ze in Vegesack-Lemwerder de beroemde werf van Abeking & Rasmussen. In het dorp Lesum vinden ze in een binnenvaartschip een paar jachtjes, gestolen maar nog niet uitgeladen. In Cuxhaven vinden ze het 75 m²-jacht *Muschka* van de heer Verkade,



Nabij Travemünde krijgen Coolhaas en van Høevell de eerste grote vis in beeld, het directievaartuig *Noord-Holland* van Rijkswaterstaat. Hier is het in de huidige prachtstaat te zien. Het bouwjaar van dit als jacht gebouwde schip is onbekend.

dat inmiddels in gebruik was genomen door een Engelsman. De resultaten van de inspectietocht zijn nog mager.

Dan reist men via Lübeck naar Travemünde. Met een motorsloep varen ze de Trave op om in verschillende jachthavens te zoeken. Daar vinden ze het bekende directieschip van Rijkswaterstaat, de *Noord-Holland* plus nog drie grote motorjachten en elf kleinere zeiljachten. Voor het eerst een werkelijk goede vangst. Verder op de Trave vinden ze ook nog drie 12-voetsjollen, een Pampus, een Wibou-kruiser en nog een motorjacht. In Niendorff en Neustadt worden in totaal elf jachten gevonden. In Wakenitz wordt niets gevonden. Na een dagje zeilen op de Plöner See met een hoge pief van de Engelse Marine vinden ze de volgende dag in jachthavens rond de Plöner-meren nog vier 12-voetsjollen, een Scheldejol, een Draak, een Star, een Olympiadjol, een 16m² en een motorjacht. Na de reis van Coolhaas en van Høevell ligt het werk echter een tijd stil. Eind november 1945 schrijft Coolhaas een brief aan 'Amice Loeff' waarbij hij zich beklaagt dat er bij de Marine niets wordt ondernomen om de plezierjachten uit Duitsland terug te halen: 'Alle moeite en kosten van onze reis zijn dus voor niets geweest. Het is een schandaal'.

In deel 2 in de volgende Spiegel wordt duidelijk dat er wel actie werd ondernomen en lezen we over de opsporing en terugkeer van andere schepen, zoals de botter *Brontoliet*, de klippers *Noord-Holland* en *Quo Vadis* en de zeegaande jachten *Barracuta*, *Olivier van Noort*, de *Urania* en de *Zwerver*.

- Jubileumboek KNZ&RV (1847-2012)
- *Zeilen voor Zeemanschap, 100 jaar Koninklijke Marine Jacht-Club* (Redactie Hans Vandersmissen)
- *Voor de wind, een schipperszoon vertelt*, door H. Voordewind

Reacties graag naar s.schermerhorn@planet.nl
Meer informatie: www.moente.nl/Roof



J.H. Coolhaas (1887-1947) in zijn element in betere tijden aan boord van de *Zonnetij IV* op de Oostzee in 1931. Bron: Archief Coolhaas

J.H. COOLHAAS

Johan Herman Coolhaas (1887-1947) was Kapitein-Luitenant ter Zee, doceerde zeemanschap en scheepsbouw op het Koninklijk Instituut der Marine (KIM) en schreef maritieme standaardwerken zoals 'Zeilen op zee', 'Practische navigatie op zee' en 'Schiemanswerk'.

Nadat hij zeiltochten had gemaakt met adelborsten met het kleinere jacht *Kijk-duin* werd hij in 1938 overste op de door de marine aangeschafte *Urania*. Vanwege zijn werk in het verzet werd hij gearresteerd en door de Duitsers mishandeld. In 1947 is J.H. Coolhaas op 59-jarige leeftijd overleden aan de indirecte gevolgen van de oorlog. Ter nagedachtenis werd de Coolhaas-Prijs geschonken aan de Noordzee-Club, een wisselprijs voor een bijzondere prestatie in een lange afstandswedstrijd.

G.W.W.C. BARON VAN HØEVELL

Baron Wim van Høevell (1910-1994) was na een opleiding HTS Scheepsbouw in de periode 1935-1955 Verbondsmeter bij het Centraal Bureau voor Watersport. In 1936 won hij een ontwerpwedstrijd met *Kortjakje*, dat na de bouw tijdens WO2 eerst werd opgeborgen. Van Høevell heeft na de oorlog acht wedstrijden gewonnen met dit kleine zeewaardige jacht. Hij was (mede-)oprichter en eerste voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Kustzeilers en bestuurslid van de KNZ&RV. Op Van Høevells ontwerprijst staan 295 items, waarvan de *Kortjakje* en de drie versies van de *Witte Raaf* wel het meest bekend zijn. In 1980 werd hij drager van de Lucassenpenning.