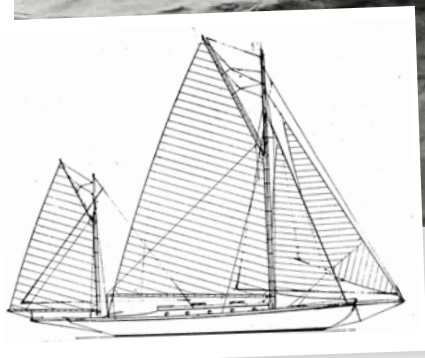
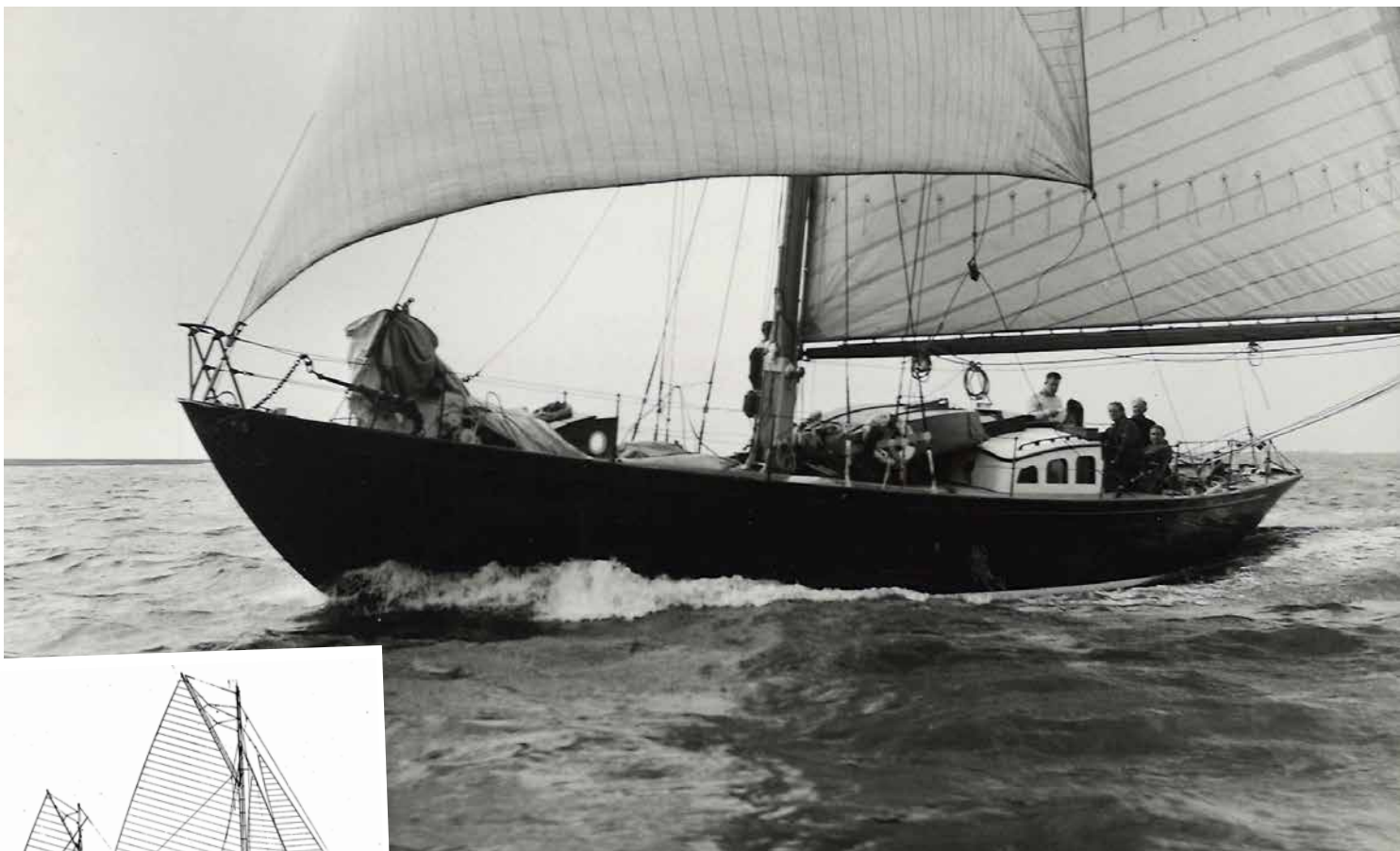




Bootroof

Gevorderde en gerepatrieerde zeiljachten, *deel 2*

De nazi's hebben in de Tweede Wereldoorlog een groot aantal plezierjachten in beslag genomen. Dit artikel gaat over enkele grote zeiljachten die in Duitsland zijn opgespoord. Hoe zijn ze gevonden en teruggekeerd naar Nederland? Welke schepen bestaan nu nog steeds?

Door: **Simon Schermerhorn**

Eerst terug naar de voorgeschiedenis. Ondanks de crisis werden in de jaren voor de oorlog een aantal grote zeewaardige jachten gebouwd. De plannen van Hitler zorgden voor een totale omslag. Het contrast was extra scherp in Rotterdam, dat door het bombardement en de gevechten tussen 10 en 14 mei 1940 zwaar getroffen werd. Het is een wonder dat het clubhuis en de schepen in de Veerhaven vrijwel ongedeerd uit deze strijd gekomen zijn. De Duitsers namen de haven in gebruik nadat

eerst de grote motorschepen en later de grote, vrijwel nieuwe, zeiljachten *Corabia II*, *Olivier van Noort* en *Zwerver* naar Duitsland verdwenen waren. Andere zeilschepen uit de haven waren al ondergedoken. De KNR&ZV 'De Maas' werd op 11 juli 1941 verboden bij gebrek aan sympathie voor de bezetters.

Stom toeval

In SdZ 2022.2 schreven we over de eerste zoektocht in Duitsland van J.H. Coolhaas en Baron

boven: Windekind na de refit, hier in 1957 op de Maas. Foto: L. van Oudgaarden. (Bron: Maritiem Museum Rotterdam)

inzet: Het originele zeilplan van de yawl Windekind (ex Gollywog)

van Höevell naar gevorderde of simpelweg geroofde jachten. Deze zoektocht kreeg een vervolg. Tom Kasemier (1912-2005), mede-oprichter van de 'Eerste Friesche Zeilschool' (EFZ), werd gevraagd om de terugkeer van schepen uit Duits-

land te gaan organiseren. In november 1945 vertrok hij samen met luitenant ter zee Van Zuylichem en Baron van Höevell. Kasemier kreeg na een korte opleiding een militaire rang, een uniform en een auto met chauffeur, zodat hij begin 1946 van start kon in zijn standplaats Hamburg, met een kantoor aan boord van het door de nazi's geroofde ramschip *Zr. Ms. Schorpioen*. Ook in Hamburg was het een chaos. Geen steen meer op de andere: *Trümmerhäuser* (huizen in puin) zover je kon kijken. Kasemier had gehoord dat *General der Flieger* Christiansen een aantal uit Nederland gestolen schepen bestemd had voor de opleiding van jonge Duitse piloten. De eerste reis ging daarom naar Sleswijk-Holstein.

In de buurt van Flensburg kreeg de Chevrolet motorpech. Door stom toeval trof Kasemier een voormalige Duitse onderofficier die betrokken was geweest bij het transport van jachten vanuit Nederland. Zo ontdekte hij dat de grote jachten naar Denemarken waren gebracht in verband met de bombardementen. In het Deense Svendborg vond Kasemier drie grotere schepen: de *Urania*, de oceanoracer *Zwerver* en de *Barracuta*. Die maakten de terugreis (gesleept) op eigen kiel net als een aantal grote platbodems die gevonden werden langs de Elbe en de Weser. Een bijzondere vondst van Kasemier was het kano-hekjacht *Modalimar* van vice-admiraal J.M. 'Jim' de Booy. Dit jacht werd gevonden op de rede van Kiel, vlak voor een gebombardeerde U-boot bunker. Het was een wonder dat dit jacht gespaard is gebleven.¹ Na de oorlog werd de Booy Minister van Scheepvaart en Visserij. Hij heeft de *Modalimar* na terugkomst geschonken aan de Koninklijke Marine Jacht-Club.

Bonus

Kasemier wist ook nog een ander succes te boeken, zo valt te lezen in het Jubileumboek van de KMJC. De in Duitsland aanwezige Britse marine-officiëren hadden een fijne neus voor de zeiljachten van de Duitse Marine. Deze jachten kregen (als meevaller/buitenkans) de naam 'windfall yachts'. De Britten namen deze jachten in beslag, maar waren niet egoïstisch. Kasemier mocht in Flensburg ook een Kriegsmarinejacht uitkiezen voor de KMJC. Dat werd een 50 m² *Seefahrt kreuzer*, die de naam *Fortuyn II* (H220) heeft gekregen. Bovendien bemachtigde Kasemier een mooie Duitse Draak, genaamd *Eicheo*. De drie kleine boeiers die *General der Flieger* Christiansen bij Lantinga in IJlst had laten bouwen zijn na de oorlog ook bij de Marine terecht gekomen. Het grotere zeiljacht en de Draak van Christiansen zijn in Nederland achtergebleven en verkocht als oorlogsbuit.

Financiën

Na het opsporen van een jacht begon een tijd-

Nadat de oude „Windekind“ in Juni 1944 voor de Duitse kerkhus rond de Lunge, in een uitvaart was „geworden“ en weggesleept naar „das große Vaterland“ hoorden we natuurlijk met een van ons oude en vertrouwde schip, waarmee we sinds 1923 zoveel heilige dagen met ons gezin hebben doorgebracht,

Terugblik op de oorlogsjaren uit het Scheepsjournaal van *Windekind*, 1947. (Coll.: Maritiem Museum R'dam)

rechts: Tom Kasemier als marineman, ca 1945.

(Foto: fam. Kasemier)



rovende klus van administratie en procedures. Van ieder teruggekeerd jacht moest nauwkeurig de juiste eigenaar worden vastgesteld. Dan volgden er financiële hobbels. De jachten werden getaxeerd voor de verplichte opgave aan het Ministerie van Financiën. Ook moest de eventuele door de Duitsers betaalde vergoeding verrekend worden. De directe kosten van terugkeer plus 5% van de getaxeerde waarde waren ook voor rekening van de eigenaar, plus een waarborgsom. Zo kreeg F. Wyers in 1941 slechts f 34.000,- van de nazi's voor zijn drie jaar oude motorjacht *Lucretia* en kon hij het kort na de oorlog in slechte staat, na 4 jaar wanbeheer, terugkopen van het Bureau Oorlogsbuit voor f 31.000,-. Een teruggekeerd schip zorgde zo meestal ook voor een forse financiële strop... Dat was echter niet van toepassing voor het koninklijk huis. De in 1937 gebouwde *Piet Hein* kwam zwaar beschadigd terug uit Hamburg en werd gerestaureerd bij De Vries Lentsch. ZKH Prins Bernhard kreeg een schadevergoeding van bijna f 103.000,- hoewel er volgens de regels geen enkele vergoeding mogelijk was.

Mijnenvelden

In 2004 vertelde Gerard Wuring mij het spannende verhaal hoe hij samen met Heppie Stam en Leo Meerman twee geroofde zeiljachten naar Nederland ging terugbrengen. Kasemier kende deze mannen van de Eerste Friesche Zeilschool.² Gesleept door een riviersleper die eveneens terug naar Nederland moest, vertrokken de twee zeiljachten. In de hoge golven bleek de 100 meter lange sleepkabel niet sterk genoeg. De sleepbootkapitein opperde dat ze zich wel over de mijnenvelden konden laten verdagen, maar dat zagen de opstappers echt niet zitten. Ze zijn met veel moeite overgestapt op de sleepboot en de zeiljachten werden aan hun lot overgelaten. Wuring hoorde later dat de zeilschepen zijn binnengebracht door een vissersschip en een reddingboot.

Dit verhaal komt exact overeen met het verhaal van de *Windekind*. De nu honderdjarige Leo

Meerman kan zich nog goed herinneren hoe hij geblesseerd raakte bij het verlaten van de *Windekind*. Stam, Wuring en Meerman werden bij aankomst in Wilhelmshafen eerst als gevangenen behandeld, maar mochten uiteindelijk weer terug naar Sneek. De terugreis van (binnenvaart)-schepen werd georganiseerd door de 'Marine Commissie Teruggave Vaartuigen' (M.C.T.V.) vanuit Delfzijl, waar men kon beschikken over een aantal sleepboten, waddenloodsen en 'runners'. De kleinere jachten werden vervoerd in binnenvaartschepen en werden ook overgebracht naar de Sixhaven. De verhalen over de grotere schepen geven een goed beeld van de roof, repatriëring en de huidige status. Het is opvallend dat een aantal van deze schepen nog steeds in de vaart is, maar niet alle schepen keerden terug.

Quo Vadis

Eén maand voor de Duitse bezetting staan er begin april advertenties in de Telegraaf en de Haagsche Post: 'Geniet uw vacaties op het water! Uiterst billijk voor directe levering te koop: Klipperjacht "Quo Vadis". Inl. H.W. de Voogt'. De in 1906 gebouwde 25 m lange tweemaster was na het overlijden van E.A. Lehmann in bezit gekomen van Ph. Van Ommeren (1861-1945). De bouw van de *Iduna* in 1938 maakte de *Quo Vadis* min of meer overcompleet. De familie H.W. de Voogt mocht ook gebruik maken van de *Quo Vadis*. Zo ging Frits de Voogt (1927) in 1935 als jongen met zijn ouders op vakantie met het klipperjacht. Hij herinnert zich de berichten

over het dramatische einde. Het schip werd in beslag genomen en naar Duitsland afgevoerd. Daar is bij een bombardement van een brug een treinstel op het klipperjacht terecht gekomen waarbij het schip in brand is gevlogen. Einde *Quo Vadis!*

Windekind (ex Gollywog)

De in 1918 gebouwde stalen 15 m yawl *Windekind* van de fam. van der Giessen bleef de eerste oorlogsjaren nog onopgemerkt in de buurt van de Kaag. Het Scheepsjournaal van 1947 begint met een terugblik op de oorlogsjaren. We citeren: 'Nadat de oude *Windekind* in juni 1944 door de Duitse bezetters zonder tuigage en inventaris was 'gevorderd' en weggesleept naar "das grosze Vaterland" hoorden we natuurlijk niets meer van ons oude en vertrouwde schip... We maakten ons met het denkbeeld vertrouwd dat we de *Windekind* wel nooit meer terug zouden zien, gewend als we waren met de ervaring onder de 'moffenbezetting' opgedaan, dat ze



GENIET UW VACANTIES OP HET WATER!
 UITERST BILLIK VOOR DIRECTE LEVERING TE KOOP:
Klipperjacht „Quo Vadis”,
 zeiljacht, geheel compleet met inventaris, voorzien van 60 pk. Deutz-Brons
 hulpmotor. Afmetingen: lengte 24,72 m., breedte 5 m., diepgang 1,80 m.
 Volledige inlichtingen bij: H. W. DE VOOGT, ZONNELAAN 12, HAAR-
 LEM, TELEF. 12764, TECHNISCH BUREAU VOOR SCHEEPSBOUW.

boven; Het klipperjacht (zonder zwaarden!) Quo Vadis (Bron: fotoboek H.W. de Voogt)

onder: Verkoopadvertentie van de Quo Vadis. (In de Haagsche Post 6-4-1940)

en omgebouwd van yawl tot 1-master. De oude in Nederland bewaarde zeilen waren nog vrij goed en werden voor de nieuwe tuigage versneden. Op 31 augustus 1947 was het jacht weer vaarklaar. De *Windekind* blijft tot 1974 eigendom van de familie Van der Giessen en vaart daarna rond Mallorca. Gerrit van der Pluijm, zoon van de schipper van de *Windekind* in de periode 1952 tot 1974, ontdekt in 2015 een artikel over het schip in het Noorse blad *Seilmagasinet*. Een school in Sollerud had het schip na twintig jaar stilstand volledig gerestaureerd. Van der Giessen is vlak voor dit nieuws overleden en heeft niet meer geweten dat zijn geliefde jacht is herrezen en op de Noorse fjorden vaart.

Noord-Holland

In Travemünde wordt de *Noord-Holland* van Rijkswaterstaat onttakeld teruggevonden, zonder motor, tuigage en inventaris. De klipper wordt op de marinewerf volledig hersteld en keert terug als motorschip in Hoorn. Na de oorlog ligt er voor dit schip eerst een taak bij het vinden en bergen van de vele vliegtuigwrakken die in het IJsselmeer liggen. Later wordt het schip gebruikt voor water- en bodemonderzoek, betonningswerkzaamheden en als startschip. Bij de renovatie in 1981 bij Jongert krijgt de *Noord-Holland* een grote stuurhut. In 1985 wordt het



boven: De Zwerver stond vijf jaar geleden te koop onder de naam Khayyam bij scheepsmakelaar Sandeman voor 220.000 euro. (Foto: Sandeman)

links: 'In de Veerhaven heeft de Zwerver zijn intrede gedaan'. (Bron: Rotterdamsch Nieuwsblad 20-6-1939)

andere Nederlandse Jachten werd de *Windekind* vanuit Cuxhaven over zee naar Delfzijl gesleept; sloeg echter door het slechte weer los van de sleep, werd later door een Duits vissersvaartuig opgepikt en in Cuxhaven binnengebracht tegen betaling van bergingsloon'. Na terugkeer werd de *Windekind* naar de eigen scheepswerf gebracht. Het jacht was zwaar verwaarloosd en gehavend, het dek lekte hevig, de roef was gescheurd en de inrichting ernstig beschadigd en vervuild. Een bron weet dat de *Windekind* door de Duitsers als bordeel werd gebruikt, volgens een andere bron woonden er Poolse vluchtelingen op het schip. Uiteindelijk wordt bij de "refit" alleen de romp gebruikt en wordt de *Windekind* gemoderniseerd



beter konden vernielen dan opbouwen...Toen we in de zomer van 1946 hoorden dat een Commissie de gestolen jachten moest opsporen, bleek dat de *Windekind* in Kiel gevonden werd. Met

weer een zeilschip met hulpmotor met een door Reid de Jong ontworpen tuigage. Tegenwoordig wordt het schip regelmatig ingezet voor representatieve taken.

Urania

In 1937 heeft Koninklijke Marine het in 1928 gebouwde privé-jacht *Tromp* van de gefortuneerde voormalige marineofficier Boudewijn Nierstrasz gekocht. Onder veel belangstelling van de pers koos *Hr. Ms. Urania* op 11 mei 1938 zee om met adelborsten een reis te maken langs vijftien Scandinavische en Duitse havens. Het plezier was van korte duur, want in 1939 waren buitenlandse reizen al geen optie meer. *Hr. Ms. Urania* werd tijdens de bezetting meegenomen naar Duitsland. In 1946 werd het schip gevon-

op naam van H.W. Goudriaan. In de SdZ 2009-3 stond een perspectief-tekening van de Olivier van Noort gemaakt door Robbert Das.

Zwerver

In juni 1939 was de bij de Vries Lentsch gebouwde *Zwerver* aan de vloot van KR&ZV 'De Maas' toegevoegd. Otto van der Vorm, zoon van de eigenaar W.N.H. 'Willy' van der Vorm³ vertelt in 1999 over de roof en repatriëring van de *Zwerver*. Samengevat: Göring⁴ kwam lunchen in de Veerhaven, zag de *Zwerver* en zei 'die wil ik hebben'. Daarna kwamen, met een hoop lawaai, allerlei Wehrmacht-figuren op kantoor om het schip te kopen. Van der Vorm sr. hield voet bij stuk 'het schip is niet te koop'. Zijn bedrijfsjurist Loeff⁵ werd in de gevangenis gezet en het schip werd

180.000 euro. De *Corabia II* werd in de oorlog door de Duitsers gevorderd en zwaar beschadigd. Na de bevrijding vond in 1946 de restauratie plaats. De heer Kars bood als teken van waardering een boek aan waarin hij schreef: '... aangeboden aan baas Henk de Vries van de Scheepswerf "De Vlijt" te Aalsmeer als bewijs van waardering, voor de knappe wijze waarop hij van het door de moffen achtergelaten wrak weer een "Corabia II" maakte.'⁷ Medio 1947 stopten de zoekacties in Duitsland. In de *Waterkampioen* wordt in 1948 het resultaat samengevat. Bij het Bureau voor Watertoerisme waren 1300 schepen als vermist opgegeven, terwijl er in Nederland en Duitsland samen 300 zijn teruggevonden.

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



links: De stalen yawl *Barracuta* van J. Rypperda Wiersma. (Foto: Scheepvaartmuseum Amsterdam)

midden: De eveneens geroofde *Scaldis* werd in 1935 te water gelaten als *Zwerver*. (Idem)

rechts: Het wrak van de *Corabia II* kwam als wrak op een zeeschip terug naar Nederland

den op een Deense scheepswerf die in gebruik was geweest van de Duitsers. Twee jaar later was het schip opgeknapt en was het weer in dienst bij het opleidingsinstituut voor de Marine. De *Urania* was in 2001 rijp voor de sloep. De in 2004 gebouwde *Urania* lijkt sprekend op de oude, maar is eigenlijk een compleet nieuw schip.

Olivier van Noort

Dit zeegaande jacht werd in maart 1939 te water gelaten op de scheepswerf G. de Vries Lentsch te Amsterdam voor rekening van Albert Goudriaan uit Rotterdam. In hetzelfde jaar werd de *Olivier* al vijfde in de Fastnet-Race. Een jaar later moest het jacht 'ingeleverd' worden. Het motorjacht *Nymphaea* van Albert Goudriaan sr. werd ook door de Kriegsmarine in beslag genomen. Beide schepen zijn na de oorlog teruggekeerd. De *Olivier van Noort* was begin 1947 weer klaar voor de wedstrijden. Met het 58 voet lange schip werd altijd zonder motor gevaren. In 1961 komt het nog in de uitslagen van de Fastnet Race voor

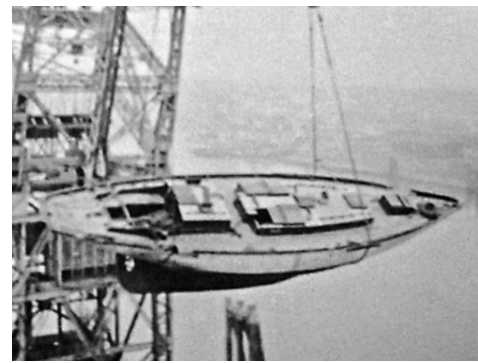


gewoon meegenomen!

In 1946 werd de *Zwerver* in Svendborg teruggevonden. Het schip was door de eigenaar/reder Van der Vorm als koopvaardijship verzekerd. Omdat het schip volgens de berichten zwaar beschadigd was, werd het een CTL ('constructive total loss'), waarmee je geld krijgt maar het schip kwijt bent. Zoon Otto ging in de Sixhaven kijken, zag dat de schade aan de *Zwerver* prima herstelbaar was en zo bleef de familie eigenaar. In de winter van 1946 werd de schade hersteld en in de zomer van 1947 was de *Zwerver*⁶ weer terug op het water. Ruim 50 jaar later was Otto van der Vorm nog lyrisch over deze *Zwerver*: 'ohhhhh... die zeilde als een trein... Ja, er hing 13 ton lood aan, 50 procent ballast, dat je de helft van je waterverplaatsing onder in die boot had zitten, dat was voor dié tijd ongelooflijk veel, dat was uniek. Deze *Zwerver* stond vijf jaar geleden te koop onder de naam *Khayyam* bij scheepsmakelaar Sandeman voor 220.000 euro

Corabia II

In 1938 werd door "De Vlijt" het voor Mr. Jaap Kars uit Rotterdam gebouwde zeewaardige zeiljacht *Corabia II* opgeleverd. De romp was gemaakt van 35mm dik Moulmein teak, de spanen waren van gegalvaniseerd staal. Het zeiljacht kostte ongeveer f 18.000, omgerekend naar nu



- 1 Informatie over de zoektocht van Tom Kasemier is ontleend aan het artikel 'De jachtenjacht na WOII' geschreven door Jan Briek. (*Waterkampioen* 1995-8)
- 2 Tom Kasemier (1912-2005), Heppie Stam (1911-1995) en Gerard Wuring (1921-2005) waren in 1941 de oprichters van de Eerste Friesche Zeilschool.
- 3 W.N.H. van der Vorm (1897-1963) was in die jaren directeur van de Scheepvaart- en Steenkolen Maatschappij (SSM). De herinneringen van Otto van der Vorm († 2011) staan in het Jubileumboek KR&ZV "De Maas" 1851-2001, hoofdstuk 'Van Alpha tot Zwerver'.
- 4 Hermann Göring (1893-1946) was na Hitler de tweede man in Nazi-Duitsland en (naast legio andere oorlogsmisdaden) verantwoordelijk voor het bombardement van Rotterdam. Hij bezocht op 25 mei 1940 Rotterdam om het resultaat van het bombardement te bekijken.
- 5 Advocaat en procureur J.A.L.M. Loeff (1898-1985) was gespecialiseerd in zeerecht en verzekeringsrecht, zijn naam leeft voort in de naam van het bekende advocatenkantoor 'Loyens en Loeff'
- 6 De familie van der Vorm was in totaal eigenaar van zeker vier zeegaande jachten met de naam *Zwerver*. De 1e *Zwerver* werd in 1935 gebouwd, kreeg na de verkoop in 1939 de naam *Scaldis* van eigenaar W.C. 'Bil' Grootenhuis. De *Scaldis* werd ook door de Duitsers in beslag genomen. De 2e *Zwerver*, zeilnr. 129, wordt in dit artikel beschreven. De 3e *Zwerver* (o.a. *Fastnet-Race* winnaar 1961) genaamd *Zwerver 2* (H1038) werd in 1956 bij 'De Vlijt' gebouwd. De 4de *Zwerver*, een *Swan 44*, werd gebouwd in 1975.
- 7 Bron: Huib de Vries en www.scheepswerfdevlijt.nl