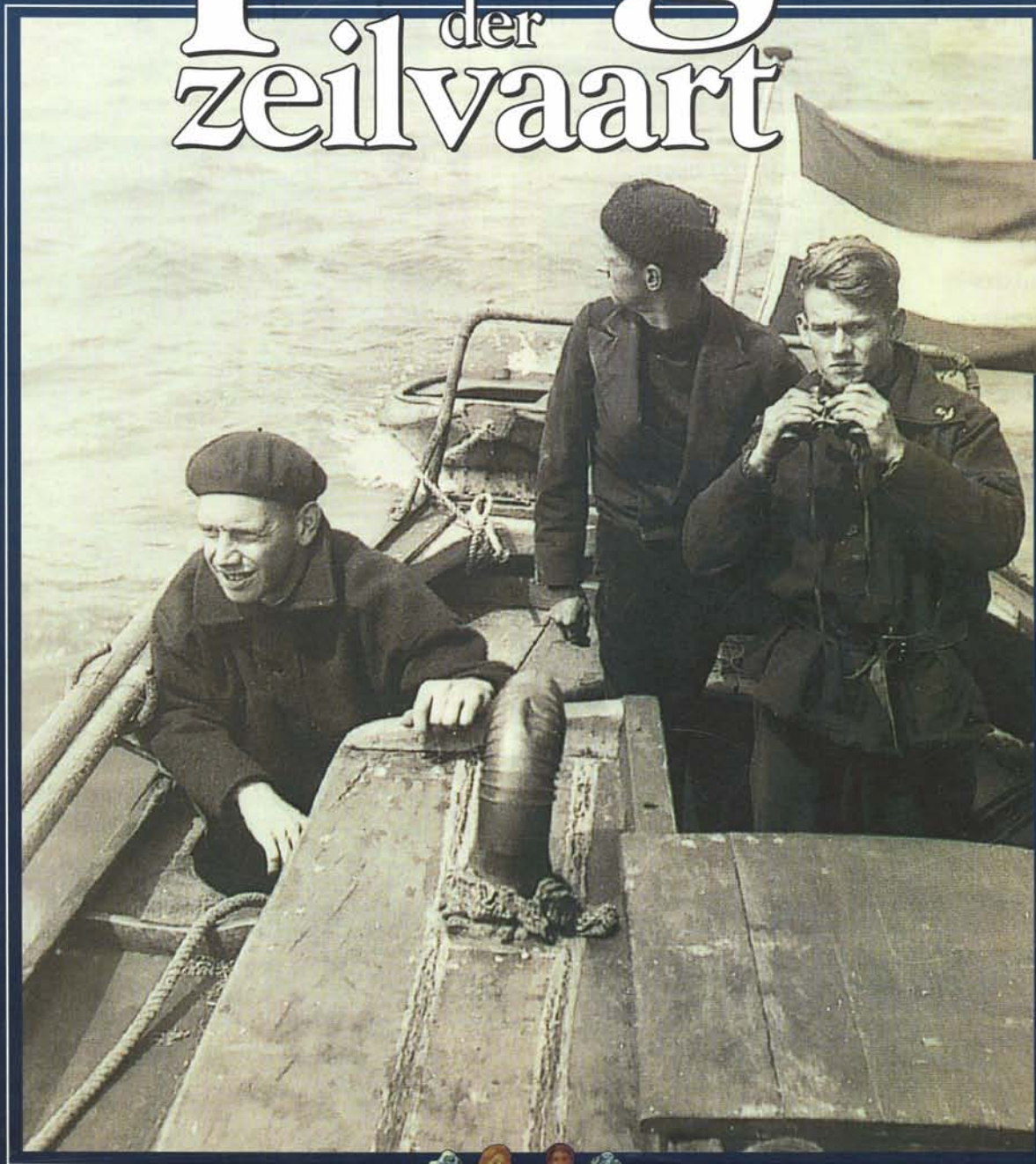


Spiegel

der
zeilvaart



EEN ZEILENDE HONGERTOCHT
IN DE WINTER VAN 1944
BETER VAREN MET PLATBODEMS I
HET ZEILEVENWICHT
LATIJNS GETUIGDE VISSERSSCHEPEN
VAN CATALONIË



EEN BOEIER VOOR KRISTINEHAMN
WRAKKEN IN BRETAGNE
ZO STERK ALS DE ZWAKSTE SCHAKEL
HET STAAND WANT OP ZEILSCHEPEN
EDGAR DONCKERPRIJS VOOR VAREND
ERFGOED

Nieuwe informatie Staverse jol HZ 28

Onze zeer geslaagde Vakbeurs Klassieke Schepen is voorbij, ook alle wedstrijden (zie pag. 46-49) zijn weer voorbij en velen bereiden zich voor op de winterklussen aan het schip. De Edgar Donckerprijs - 300.000 gulden - is uitgereikt (zie pag. 44) en in Kristinehamn wordt een boeier naar Nederlands model gebouwd. Er kan in een maand tijd veel gebeuren!

Het omslag en het hoofdartikel behoeven enige toelichting. In augustus ontving ik een brief van de heer Suurenbroek uit België met een verhaal over een zeiltocht met een Staverse jol in december 1944 van Huizen naar Enkhuizen v.v. om voedsel te zoeken. Zijn collega Eric Wicherts, wonende in Canada, had een Engelse versie geschreven en beiden waren ze op zoek naar oud materiaal. Via onze bronnen konden we niets vinden, dus kreeg René Reijnen opdracht om een aantal illustraties bij het verhaal te maken, zonder over enige afbeelding te beschikken. Hij is daar o.i. zeer goed in geslaagd. Vlak voor het ter perse gaan kwamen er uit Canada enkele foto's waarop meer van het scheepje zichtbaar was. Het bleek dat de jol een zwaar - van voor tot achter doorlopend - berghout had, de kachelpijp stak door het dak van de



kajuit, de zeilen waren bruin en niet wit, de grootschoot werd niet op een overloop gevoerd, maar het schootblok zat in de midscheeps en de giek steunde op een soort reling boven de spiegel. Het was te laat om de illustraties aan te passen, maar we wilden u deze informatie niet onthouden.

De foto met de vissers en Eric Wicherts was zo treffend dat we,

ondanks de oorlogskwaliteit, hem op het omslag plaatsten. We hopen dat er lezers zijn die meer over de HZ 28 Martina Geertruid kunnen vertellen, want daarmee zou weer een stukje geschiedenis compleet gemaakt kunnen worden. U kunt reageren aan de redactie, wij zullen voor doorzenden zorgdragen. Hierbij een afbeelding van de jol, liggend in Werkendam in 1945, de laatst bekende opname. Let op de mast, een extreem lange mast voor een visserman in die tijd!

De redactie wenst u en de uwen een Behouden Vaart in 2001

Wim de Bruijn



Een zeilende honger- tocht in de winter van 1944

De redactie ontving bijgaand verhaal dat wellicht als artikel in het kerstnummer van de Spiegel zou kunnen dienen. Het is het verslag van een spannende tocht die Eric Wicherts en Okke Suurenbroek in de hongerwinter van 1944 van Huizen naar Enkhuizen en terug maakten.

Omdat er geen foto's beschikbaar waren, maakte René Reijnen enkele passende illustraties. We hopen dat u het verhaal met plezier zult lezen en wellicht zijn er lezers die weten wat er met de HZ 28 is gebeurd en of er nog foto's van deze Staverse jol zijn.

De schrijvers houden zich aanbevolen!

De dertiende december van 1944 was een koude en grijze dag en in de haven van Huizen stond er een lichte wind uit het noordwesten die later op de dag bijna wegviel. Tussen de botters lag een vreemde eend - een bruine houten Staverse jol met een kajuit. Het was een vrij fors schip voor zijn soort met een lange mast en op het achterdekje een ijzeren reling die ook gebruikt werd als overloop.

De jol, die de naam *Martina Geertruid* droeg, was het eigendom van dr. P. de Boer, scheikundeleraar aan de Gooische HBS te Bussum, maar in gebruik bij beroepsvissers. Daarom heeft het scheepje visserijregistratie nummer HZ 28 gekregen en kon, hoewel alle pleziervaartuigen door de bezettende Duitsers van dit water waren verdreven, daarom op de Zuiderzee blijven

varen. In de oorlogstijd was de visserij belangrijk in de voedselvoorziening en bovendien werd er behoorlijk in verdiend. Alles wat maar enigszins kon varen werd in gebruik genomen en overal werden niet alleen de oudste zeilen hersteld maar ook werd uit alle hoeken en zolders vistuig, touw en ander gerei opgedoken. Er was nog een ander voordeel van het werken op een visserijvaartuig; men kreeg daarmee een gelegenheid om onder de verplichte tewerkstelling in Duitsland uit te komen! En zo had Eric al een flinke tijd in de visserij gewerkt.

Op die dertiende december waren twee jonge mannen - Eric Wicherts en ondergetekende, Okke Suurenbroek - bezig de *Martina Geertruid* klaar te maken voor vertrek. De fiets waarmee ik uit Bussum was gekomen, moest mee aan boord om als vervoermiddel te dienen in de buurt van Enkhuizen waar ik wat landbouwers kende die ons naar wij hoopten levensmiddelen zouden kunnen bezorgen, want zoals zoveel mensen in West Nederland moesten ook wij op 'hongertocht'.

Terwijl we bezig waren met de voorbereidingen voor vertrek riep een man ons aan vanaf de kade en vroeg waar de reis heen zou gaan. Op ons antwoord 'naar Noord-Holland' kwam de vraag of hij mee kon varen, aangezien hij daar als boterhandelaar zaken moest doen. Hij bood ons een pakje boter aan als hij mee mocht varen en dat was, in de tijd dat boter meer waard was dan goud, een reden om hem direct aan boord te nemen.

Hij verdween in de kajuit waar wij inmiddels het kleine houtkacheltje, dat achter het kajuitschot een plaats had, hadden aangestoken en waarvan de schoorsteen door het kajuitdak stak. Een meegebracht pannetje witte bonen werd op het kacheltje te koken gezet en daarmee waren we klaar voor vertrek.

Het kleine beetje wind dat er was kwam uit noordwestelijke richting en dat betekende dat we al jagend naar de havenmond moesten. Langzaam gleden we langs het havenlicht de zee op. Met deze wind was Marken net niet te bezeilen, maar we legden het scheepje op een koers zo goed mogelijk naar het Markervuur. Het zicht begon af te nemen en we raakten in mist. Na enige uren hoorden we het geluid van de Nautofon naast de vuurtoren. Eerst zwak, maar het werd steeds sterker totdat het geluid vlak bij ons leek te zijn. Om een uur of vier zagen we door de mist een stukje van een zeer lage dijk opdoemen. De waterdiepte gaf aan dat we onder Marken moesten liggen en Eric besloot hier voor anker te gaan voor de nacht. We staken een olielampje aan, aten de inmiddels wat aangebrande witte bonen met een klein beetje brood en wat boter erop en gingen slapen.

DE TWEEDE DAG

De volgende ochtend tegen een uur of acht begon het licht te worden, de mist was opgetrokken en er stond een redelijk briesje uit het westen. We gingen anker op en konden met ruime wind om het Markervuur heen om daarna een noordelijke koers te gaan voorliggen. Een Staverse jol zeilt niet erg scherp aan de wind en rekening houdend met het verlijeren dachten we zo een behouden koers voor Enkhuizen te kunnen varen. In de loop van de ochtend begon de wind iets door te zetten en gelei-



De op het voordek vastgebonden fiets begon flink spatwater over zich heen te krijgen.

delijk aan konden we wat ruimer varen. Een kompas hadden we wel, maar geen hulpmotor, geen zwemvesten en natuurlijk geen radio! De jol begon er met de ruime wind plezier in te krijgen en onze op het voordek vastgebonden fiets begon flink spatwater over zich te krijgen en tegen de middag zagen we de contouren van een forse dijk opdoemen. Noord-Holland, maar waar?

Hier en daar stond een boom maar geen herkenbaar kerktorentje. Eric besloot zo dicht mogelijk naar de dijk te kruipen in de verwachting dat het daar voor onze jol wel diep genoeg zou zijn, hetgeen bevestigd werd door de slaggaard. Plotseling zagen we twee mannen onder aan de dijk die bezig waren hout te kappen, hetgeen in die oorlogswinter in Holland een algemeen gebruik was, van wie en waar dan ook het hout was. Ze waren op roepafstand. En in antwoord op onze roep waar of we waren, kregen we als antwoord 'bij Schellinkhout'. Dat was mooi! Enkhuizen, ons doel, lag noordoostelijk dus we konden nu met ruime wind met de schoten gevierd langs de dijk om de Leekerhoek heen. Zo zeilden we met een prettig gangetje richting Krabbersgat, nadat we tegen de vroege avond de hoge kerktoren van Enkhuizen al hadden gezien. Tegen donker voeren we langs de leidam aan stuurboord (waar achter toen alleen nog maar water en lucht was te zien) en langs de Drommedaris slipten we het oude hoekje van de haven van Enkhuizen binnen. We meerden af

langs een oud stukje kade naast een Urker botter en enkele Volendamers. Het waren allemaal vissers, alhoewel de Volendamers - voor thuis - ook aardappelen geladen hadden in Friesland. Onze gast de boterhandelaar ging hier van boord, hij was op zijn bestemming, en wij waren een pakje boter rijker.

Terwijl we nog bezig waren de zeilen op te doeken, kwam een Urker visserman aangelopen op zijn gebruikelijke klompen, gehaakte zwarte kousen onder de broek die tot net over de knie reikte en een plat zwart mutsje op zijn hoofd. Hij wilde een praatje maken en begon: "Is dat niet die jol van die dominee uit Lemmer?" "Ja", beaamde Eric, "hij moet inderdaad uit Lemmer geweest zijn en hij is nieuw als jacht gebouwd." "Ja", zei de visserman, "wij kennen die boot; hij is nog eens een keer met studenten boven op zijn kop gegaan." En ja wij kenden dat verhaal ook en het was toch opvallend hoe die oude vissers de schepen van de Zuiderzee wisten te herkennen. Van 'onze' Staverse jol was bekend dat hij voor een dominee in Lemmer gebouwd was als jacht, ergens rond de eeuwwisseling en eerst de naam *Voorwaarts* droeg. Hij had een strijkbare mast; hiervoor een groot mastluik op het voordek, een kajuit, een vrij grote kuip en een achterdekje met een ijzeren preekstoel.

We bleven nog napraten met de visser; we kregen wat vis voor bij onze witte bonen, en daarna was het vroeg slapen.

DE DERDE DAG

De volgende dag werd de fiets aan wal gebracht en reed ik naar Andijk waar ik een verbouwer van bonen kende, maar daar aangekomen werd me verteld dat het hele platteland al afgeschuimd was door voedselzoekers en dat er ook niets meer te krijgen was. Ik kon alleen wat uien kopen en ging daarmee, hevig teleurgesteld, terug naar de boot in Enkhuzen. Daar hebben we nog verder gezocht, maar konden onze meegebrachte zakken alleen vulen met winterpeen. Er was niets meer te krijgen!

DE VIERDE DAG

Toen we ons de volgende dag klaar maakten voor de terugreis kwam er iemand aanlopen met de vraag of wij teruggingen naar het Gooi. Hij had de letters HZ op de romp gezien en stelde zich voor als de baas van Zaadkwekerij 'Zwaan' in Enkhuzen. Hij vroeg of wij een lading zaad mee wilden nemen bestemd voor Zaadhandel 'Maurits' in Bussum. Door de spoorwegstaking en het totaal plat liggende vervoer in West-Nederland kon hij met geen mogelijkheid zijn producten naar zijn klanten krijgen. Hij vroeg ons of wij bereid waren 4 à 5 balen groentezaad, waaronder een grote jutebaal spinaziezaad, mee te nemen naar het Gooi. Wij hadden genoeg ruimte aan boord, dus wat ons betreft konden ze dat laten komen. Een uur later verscheen er een handkar met 5 balen van 'Zwaan' met de bijbehorende papieren. De beurtvaart adressen werden ingevuld en afgetekend; betaling zou bij aflevering gebeuren. Met deze lading en de uien en winterpeen en geen ander voedsel aan boord vertrokken we gedeprimeerd.

Met een matige zuidwester wind maakten we slagen langs de Noord-Hollandse kust tot voorbij Edam en Marken want Hui-

zen was niet te bezeilen. Tegen het eind van de middag waren we rond Marken en om hoogte te winnen voeren we nog door richting IJtoren, om daarna een makkelijke bezelde route naar Huizen te hebben. Inmiddels begon de wind aardig door te zetten en rond half vier gaf Eric het sein voor overstag. De korte golfslag was vrij hoog, de boot kwam stampend in de wind te liggen. Op dat moment hoorden we een oorverdovende knal en tegelijkertijd kwam de mast met tuig en al achterover en dreunde met een daverende klap op de ijzeren overloop. Op het voordek lag mijn fiets aan een kant en het mastluik in het gangboord aan de andere kant, een groot gat op het voordek openlatend. De mast, gaffel, giek en zeilen - alles lag in grote wanorde op het dek en in de kuip. Gelukkig was geen van ons beiden geraakt, maar het was een onvoorstelbare troep van zeildoek, touw en rondhout bovenop ons en op de gloeiendhete kachelpijp. Die moest snel vrijgemaakt worden. Direct daarna rende Eric naar het voordek en begon het anker klaar te maken, een oud vissersmans anker dat, nadat we behoorlijk wat kabel hadden gevierd, goed leek te houden. De boot kwam in de wind te liggen en wij konden de schade gaan opnemen. Het eerste probleem was dat de lange mast met het uiteinde telkens in een golf werd opgelicht om vervolgens met een doffe dreun op de overloop te beuken. Het eerste wat gebeuren moest was de mast zo vast te binden dat hij niet meer kon bewegen. Daarna konden we de fok en het grootzeil enigszins fatsoeneren en samenbinden met de vallen en schoten. Intussen sjorden we het mastluik zo goed mogelijk vast om het gapende gat op het voordek te dichten.

Geleidelijk aan was de wind toegenomen tot een flinke 5 en een poging om de mast weer omhoog te krijgen moest worden opgegeven. Telkens als hij iets omhoog kwam, oefende hij door het hevige rollen van de boot zoveel dwarskracht op de mastkoker uit, dat we bang waren dat deze volledig uit elkaar getrokken zou worden en daarmee zouden we echt een wrak worden. We lieten zo veel mogelijk ketting uitlopen en begonnen rond te kijken. Dat maakte ons niet vrolijker; we lagen op misschien een mijl van de dijk van Waterland, de lagerwal!

Toen gingen we kijken waarom en waardoor de mast, die niet gebroken was, omlaag was gekomen. Het bleek dat het bindsel waarmee het voorstag op de zware ijzeren uithouder werd vastgezet, was gebroken. Bovendien bleek dat de mastvoet onder in de mastkoker niet was geborgd, zoals gebruikelijk, met een ijzeren staaf, maar met wat staaldraad dat totaal verrot was. Dit was gebruikt omdat - naar later bleek - het onderste deel van de mast niet meer geheel in de koker paste en daardoor niet met de staaf geborgd kon worden. Door het stampen van de boot waren bindsel en staaldraad beide gebroken.

Inmiddels was het donker geworden en konden we niets meer doen dan hopen dat het anker niet zou krabben. Op onze kooien in het vooronder kon je niet meer liggen door het hevige rollen en we haalden de slaapzakken naar de kajuit en legden ze op de vloer tussen de tafel en de zitbanken. Door en door koud geworden probeerden we af en toe wat te slapen.

Het zal ergens tussen 11 en 12 geweest zijn dat we in de verte het geluid van scheepsmotoren hoorden, komend vanuit de

richting Amsterdam. We gingen naar buiten en geleidelijk aan doemden de contouren op van een konvooi binnenschepen, komend vanuit de richting Amsterdam en voorafgegaan door een Duitse patrouilleboot. Een 'Flakboot' met luchtdoelgeschut die de vrachtaarders konvooieerden van Amsterdam naar Lemmer en vandaar op weg naar Duitsland. Ze voeren alleen 's nachts want de Engelse en Amerikaanse luchtmacht was overdag oppermachtig en geregeld werd de weinig aanwezige scheepvaart beschoten.

Ondanks onze beduchtheid voor de Duitsers betekende dit toch hulp in de nood. Wij begonnen met ons olielampje te zwaaien en om hulp te roepen. Plotseling flitste een zoeklicht aan, zwaaide over ons heen en verlichtte de droeve ellende van de neerliggende mast en de troep aan zeilen en touwen. We vroegen om een sleep. Het antwoord kwam snel: "Dat kunnen we niet doen, we zijn nu onderweg met dit konvooi naar Lemmer, maar morgenvroeg bij daglicht komen we terug." En zo begon een lange nacht. Zou het anker houden? De wind bleef fors doorstaan en nam in de loop van de nacht niet af. De golven dreunden onverminderd tegen de bolle kop van de *Martina Geertruid*. Veel slapen was er niet bij, het was telkens een beetje doezelen en weer wakker schrikken!

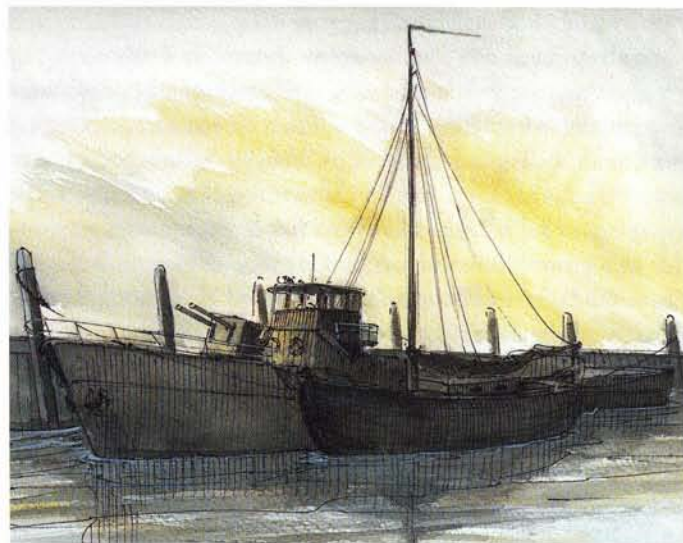
DE VIJFDE DAG

Bij het eerste licht van de volgende dag konden we onze situatie opnemen en tot onze grote schrik zagen we dat het anker toch behoorlijk had liggen krabben. We waren angstig dicht bij de dijk gekomen. Ik dacht dat we nog geen honderd meter van de stenen verwijderd waren! Als dit zo doorging zouden we binnen een uur of wat tot splinters geslagen worden op de basaltkeien. We realiseerden ons dat als de Duitsers van plan waren om te komen, dat ze dan snel hier zouden moeten zijn. Inderdaad moeten de Duitsers zelf ook nieuwsgierig geweest zijn, want toen we de contouren van de IJtoren konden zien, zagen we niet een maar drie schepen naderen: een sleepboot, een Flak patrouilleboot en een trawler. Op weg naar buiten maakten ze goed van de tijd gebruik door met hun luchtafweer mitrailleurs te oefenen op een vlucht eenden.

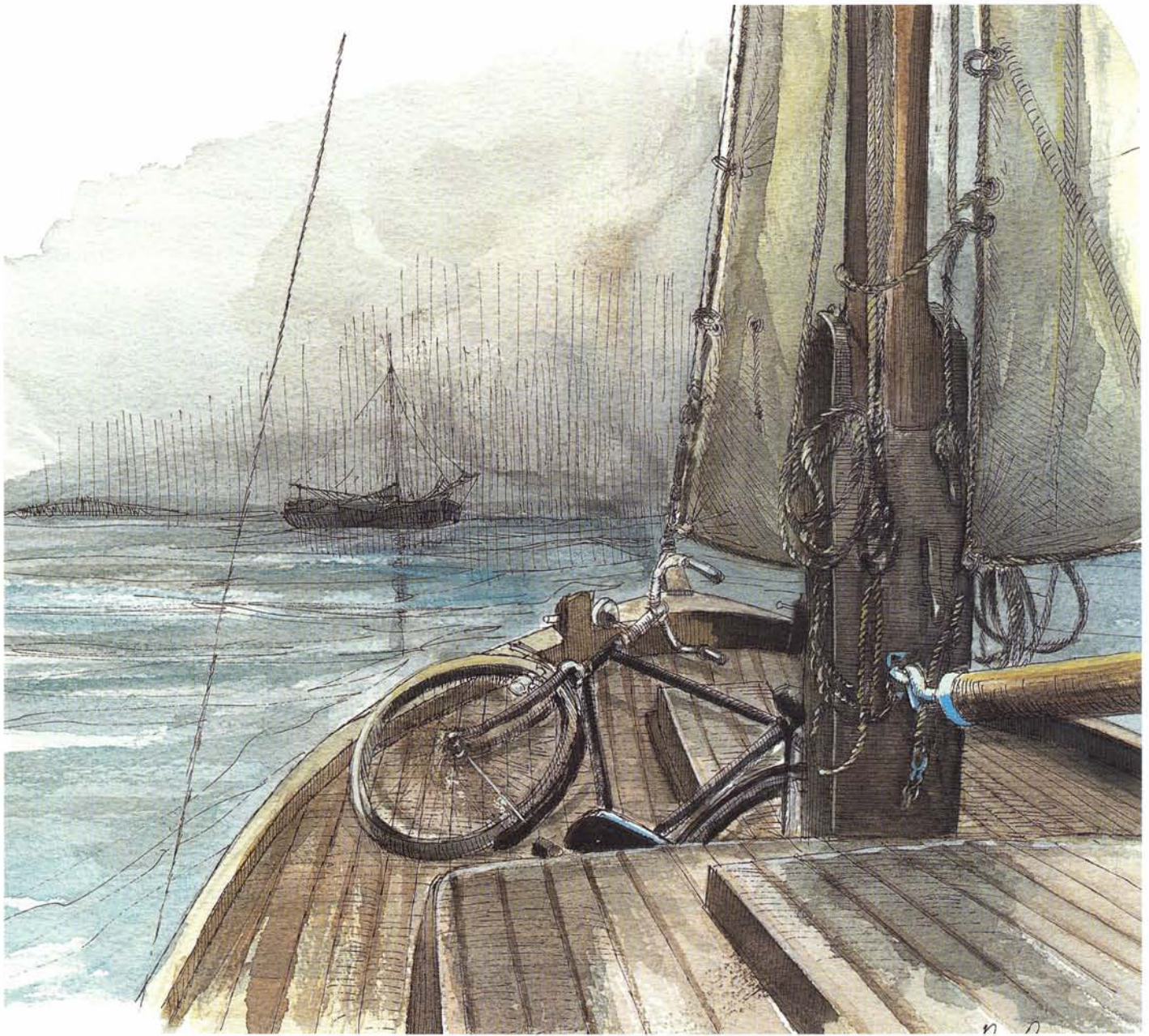
Bij ons in de buurt hielden ze hun schepen gaande en riepen dat we voor hen in te ondiep water waren geraakt. Om naderbij te komen zouden ze een rubberboot met een sleepkabel overzetten. Even later peddelden twee matrozen over het ruwe water in onze richting. Aan boord geklommen haalden ze met de meegebrachte lijn een zware tros van de sleepboot over en maakten die vast aan de mastkoker. In de tussentijd hield de patrouilleboot de zaak in de gaten, met het voordekkanon op ons gericht. We verloren de trawler uit het oog. Daarna begon de sleper te trekken; maar niet in de richting van de ankerketting. Wij probeerden het anker in te halen, echter met alle aanwezige mankracht lukte dat niet. Een eind ging het nog, maar op een gegeven moment zat de hele zaak vast. De Duitsers hadden geen zin om lang bij daglicht op zee te blijven, want ze waren 'sitting ducks' voor de geallieerde jagers. Dus kregen wij door een loeiende stem over de mega-

foon te horen: "Anker los maken." Dat was voor Eric te veel! Hij probeerde hen duidelijk te maken dat een anker en ketting, zeker in die tijd, een onvervangbaar kapitaal bezit was. Het hielp niet! Verslagen liet Eric de ketting gaan. Het slepen begon en langzaam naderden wij de Oranjesluizen. Eenmaal binnen werden we onmiddellijk aan bakboord afgemeerd tegen een hulpschip van de Kriegsmarine. Meteen kwamen de heren aan boord, een 'hoofdman van de Wasserschutzpolizei' met twee matrozen in hun blauwe marinepakken. Ze begonnen ons te ondervragen. Wat deden we op een vissersboot? Waarom werkten we niet in Duitsland? Wat zit er in die jutezakken? Wat voor Ausweise hebben jullie? Gelukkig hadden we voldoende goede Ausweise en het verhaal van de visserij gecombineerd met een verhaal over honger en voedsel klonk plausibel. Een matroos kreeg bevel de zakken te inspecteren om vast te stellen of er niet iets anders inzate dan wij hadden gemeld. Ook de zak spinaziezaad werd opengemaakt. Degene die weet hoe scherp spinaziezaad is, begrijpt dat rondgraaien hierin geen pretje is! Dat kon je aan het gezicht van de matroos wel zien en hij hield er gauw mee op. Er werd niets gevonden. Het beurtvaartadres voor de lading zaad zag er ook geruststellend uit en met de mededeling van de spinazie matroos "Dumme Hollander" verliet het gezelschap de boot. De kust was schoon!

Marinemannen verschenen aan dek van het schip naast ons en begonnen een vriendelijk gesprek. De boot herinnerde hen aan hun vaders boot in de Oostzee. "Wat is de tuigage en wat is de diepgang?" "Jullie hadden geluk heelhuids uit die storm van deze nacht te komen" enz. Ze hadden enig medelijden met ons en boden aan onze kletsnatte kleding te drogen, hetgeen we met enige reserve toch graag aanvaardden. Ze leenden ons touwwerk en een houten spier waarmee we met de giek een bokkepoet konden maken. Alles werd met sjorringen aan elkaar gebonden en met takels en handkracht van de Kriegsmarine werden we geholpen bij het opzetten van de mast. Dit keer werd de mastvoet extra sterk gezekerd met gekregen staaldraad en het voorstag werd met stalen sluitingen vastgezet. Na een dag werken en een nacht slapen herkreeg het schip weer een nor-



Afgemeerd naast de Wasserschutzpolizei.



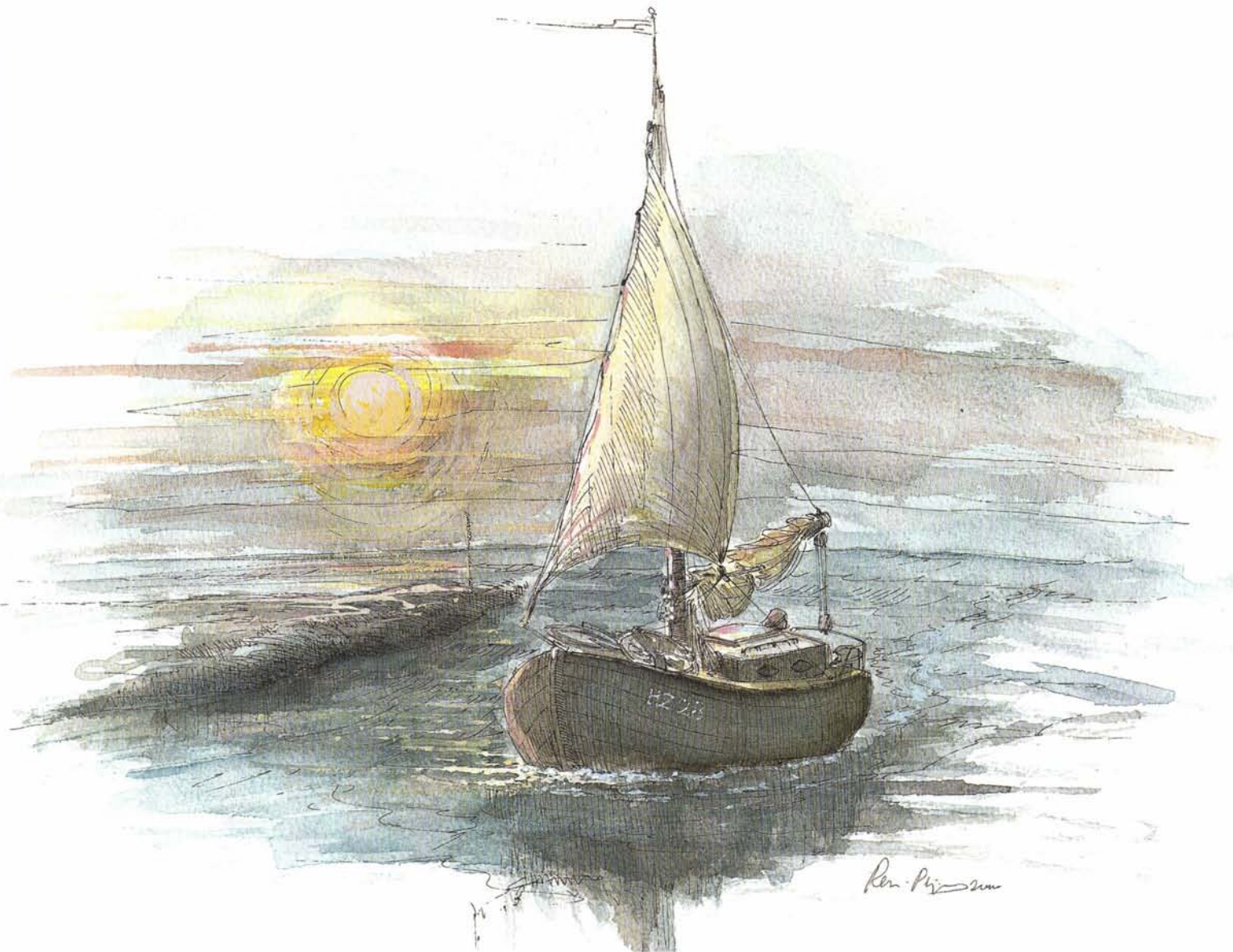
maal aanzien. We kregen toestemming van de Wasserschutzpolizei te vertrekken en we wisselden met de buurmatrozen een Fröhliches Weihnachten uit. Daarop maakten we los en voeren door de sluis met een bakstagswindje richting Gooische kust.

DE ZESDE DAG

De wind was bedaard en rond 11 uur zeilden we tussen Muiden en Pampus door. Toen zagen we richting kust Muiderberg een binnenschip, dat op een vreemde plaats vast lag. We dachten ook iemand te zien zwaaien en besloten poolshoogte te nemen. Dichterbij gekomen zagen we dat het schip aan de grond gelopen was op het zeer ondiepe Muiderzand en dat de opvarenden duidelijk blij waren met onze komst. We konden met onze geringe diepgang zonder probleem bij het schip komen en voeren langsij en maakten vast. De schipper stond er wat beteuterd bij. Hij had gedacht dat hij richting Amsterdam voer en zonder kaart meende hij bij Muiderberg de ingang van het

Een tjalk met rogge ligt al drie dagen vast op het Muiderzand, zonder te worden opgemerkt.

Buiten-IJ te zien, was dus boven op het Muiderzand gevaren, waar hij al drie dagen zat zonder dat iemand hem had gezien. Wat zijn kompas hem had gezegd, hebben we hem niet gevraagd. Hij was onderweg van Duitsland, volgeladen met rogge voor de Wehrmacht bakkerij in Amsterdam. Hij werd 'bewaakt' door een oude, eenzame, Duitse soldaat met een geweer, die dolblij was dat iemand hem zou komen verlossen van al dat ellendige water. Het was naar hij later verklaarde een meer dan zestig jaar oude artiest, een kunstschilder ergens uit Silezië. Uit dankbaarheid vroeg hij of we misschien wat rogge konden gebruiken. We beloofden direct na aankomst in Huizen de havenmeester te waarschuwen en sleephulp te organiseren. Ja, we zouden graag wat rogge meenemen. Dat was een Feest! We keerden al de zakken die door ons gevuld waren met uien en



peen om, mijn plunjezak en koffer en alles wat leeg kon werd aan boord van het 'graanschip' in het ruim gebracht en met een grote schop vulden we zakken en daarmee de *Martina Geertruid* tot aan zijn merk!

Eric vroeg zich nog af of we het geweer ook maar niet zouden meenemen, wat we toch maar niet gedaan hebben, want we waren te makkelijk te traceren.

We beloofden de schipper nogmaals dat we hem zouden melden en vertrokken diep geladen en met een intens gevoel van tevredenheid richting Huizen

De lange havengeul moesten we jagen en eindelijk konden we vastmaken aan een botter uit Huizen. Na de melding bij de havenmeester sloten we de boot af en ik vertrok met mijn fiets en koffer met daarop de plunjezak naar huis in Bussum, met de afspraak de volgende dag de rest te komen verdelen.

Dat was een fout (zoals mijn Vader al zei!) want de volgende morgen zagen we dat onze burens al een deel van de lading hadden gelost! Maar er was gelukkig nog heel wat over. Tot ons genoegen hadden ze ook de zware zak met spinaziezaad meegenomen, ongetwijfeld in de veronderstelling dat het rogge was en

Na zes dagen van afwisselend mist, regen, storm, 'schipbreuk' en redding varen we de havengeul van Huizen binnen.

we hoopten dat het de dieven scherp zou opbreken. We verdeelden de rest van de lading, met ook een deel voor de eigenaar van de boot, die we de schade van het anker moesten opbiechten. De niet passende mast en het slechte materiaal dat gedurende het gebruik door de visser niet goed was onderhouden, waren ons opgebroken. Desalniettemin was er een happy end.

Het was bijna 25 december. Na een tocht vanaf 13 december door mist en regen en storm, schipbreuk en een 'redding' van een schip gevuld met graan, werd deze reis een Kerstwonder waarmee vijf families inclusief die van de dieven en de vier Hollandse burgers van Joodse afkomst, die een veilige beschutting hadden gevonden in het huis van Eric, de laatste maanden van de oorlog konden doorstaan, tot de bevrijding van Holland door de Canadezen in mei 1945.

door: Okke Suurenbroek en Eric Wicherts

illustraties: René Reijnen