

# Kampioen, een Christiansen boeiertje?



*Als je, zoals ik, hebt mogen meeschrijven aan een boek, in dit geval *De Boeier* van dr. ir. Jaap Vermeer, achtervolgt je dat nog jarenlang. Niet dat dat erg is, maar het verwondert je soms wel eens. Zo kreeg ik onlangs van mijn uitgever De Alk & Heijnen een brief uit Engeland met daarin een tweetal foto's en een artikel uit het Duitse Watersporttijdschrift *Die Yacht*. De schrijver van de brief meende dat hij een van de drie Christiansen boeiertjes in bezit had en vroeg of dit inderdaad het geval zou kunnen zijn.*

Natuurlijk is je eerste gedachte er een van: Daar is er weer een die met zekerheid denkt te weten dat hij een al lang gesloopt schip boven water heeft weten te krijgen! Niet voor niets kennen we in het Nederlands de uitdrukking: "Elk meent zijn uil een valk te zijn!". De foto's, zoals hierbij afgedrukt, laten een wat vreemd soort scheepje zien dat, met zeer brede boeïsel en een ietwat afhangende kont, vooral ook doordat het geheel geschilderd is, niet zo maar valt te traceren als boeier.

Het artikel in "Die Yacht" sprak over een botterjacht, een "bojer" en verderop weer over een tjalk en verhaalde de stoutmoedige redding van de ondergang door een tweetal Duitse jongens die

het schip in een aantal jaren geheel hadden gerestaureerd. "Die Gebrüder Möritz aus Hamburg, die eine kleine holländische Botteryacht vom Schrott holten und sie in jahre langer Arbeit restaurierten". Verderop: "Als die Gebrüder die Tjalk ontdekten, lag sie schon seit etlichen Jahren auf dem Hinterhof eines Hamburger Baugeschäfts. Sie hatte einige Male den Besitzer gewechselt, und über ihre Vorgeschichte herrschte keine unbedingte Klarheit". Door een plaatje op de motor zou duidelijk zijn geworden dat het om een schip uit 1942 ging.

Omdat ik een paar dagen als SSRP op de stand van Jachtwerf Piersma op Boot Holland mocht vertoeven, lag het voor de hand dat ik hem de foto's en de brief ook even liet zien. Net als ik was Pier verbaasd over de uitdossing van het schip. Nadere bestudering echter bracht ons op het snijwerk op de klik van het scheepje. Toen we dat enigszins hadden uitvergroot viel hem ogenblikkelijk de gelijkenis met het snijwerk op de *Griffioen* op. Dit boeiertje is een aantal jaren geleden gesloopt, nadat Pier had aangegeven dat er geen redding meer aan was. Hij had er enkele onderdelen van had overgenomen voor eventueel hergebruik. Hij herkende het snijwerk op de klik daardoor ogenblikkelijk. Ja, het lijkt dus een

Christiansen boeiertje van Feike Lantinga en het moet dan wel de *Kampioen* zijn!

Wellicht is het goed hier even iets over de bijzondere achtergrond van deze scheepjes te vertellen. Zoals beschreven in het boek *De Boeier* werden deze boeiertjes gebouwd in opdracht van de General der Flieger der Deutsche Luftwaffe Herr F.G. Christiansen.

Lantinga bouwde ze, na nogal wat aandrang van Duitse zijde. Het verhaal gaat dat hij eerst nog onder de opdracht probeerde uit te komen door te vertellen dat het hem ontbrak aan voldoende kwalitatief goed eiken. Daarop liet Christiansen een paar legervrachtwagens met uitstekend Duits eiken aanrukken en moest Lantinga van start gaan. Met de van hem bekende zuinigheid gebruikte hij ook wel eens wat minder geschikt hout. Bijvoorbeeld als er in sommige delen wat spint zat, kon hij daar toch nog wel een gang uithalen. In dit geval deed hij dat zeker, want hij voorzag dat hij op die manier een mooie lading goed eiken aan de opdracht kon overhouden om zo nog een boeiertje (zijn grote wens in die dagen) te kunnen bouwen. Helaas... de dag nadat de boeiertjes opgeleverd werden, verscheen er opnieuw een Duitse truck die de rest van het geleverde hout op kwam halen en Lantinga met wat kleine waardeloze kachelstukjes achterliet. Overigens bouwde Lantinga deze scheepjes eigenlijk als tjotters. Pas tijdens de bouw werd door General der Flieger Christiansen verordonneerd dat het scheepjes met een kajuit moesten worden. Deze wending in de opdracht zorgde ervoor dat de "boeiertjes" geen echte berghouten hadden en qua constructie ook afweken van wat gebruikelijk bij boeiers was.

Volgens thans opgedoken materiaal zouden de boeiertjes in 1944 naar Stralsund in Oost Duitsland zijn gebracht. De bron hiervoor is het verhaal in de *Chichester Harbour News & Guide* van 2009. Er wordt daarbij echter een waarschijnlijk, verder onjuist, verhaal over het boeiertje verteld, waarbij het uiteindelijk in Denemarken bij een oude man met hond zou zijn beland. Daar vandaan zou het (hoe?) in Hamburg zijn beland. Deze laatste feiten berusten waarschijnlijk op tal van sterke verhalen, opgepoetste overlevering en mogelijk ook op een zekere schaamte over het af moeten geven van deze "oorlogsbuit" door de Duitsers.

Na de oorlog worden de scheepjes immers als oorlogsbuit geconfisqueerd door Nederland en aan de Koninklijke Marine Jachtclub gegeven. Bij het jubileum van deze jachtclub, een aantal jaren geleden, verscheen er een boekje van de hand van Hans Vandersmissen over de geschiedenis van de KMJC. Daarin wordt ook verteld over de

boeiertjes die eerst bij deze club hun namen kregen; de *Argus*, de *Griffoen* en de *Kampioen*. Naar het schijnt werden deze boeiertjes wat makkelijker uitgeleend aan leden van de club, als de andere schepen. Het gevolg was dan ook dat veel jonge, ook de slechter zeilende, officieren en hun geliefden deze scheepjes graag voor een weekend leenden om er op uit te trekken. Daarbij werd veel, door gebrek aan verlichting aan boord, 's avonds op de tast gedaan! We spreken dan wel over de nogal puriteinse jaren vijftig!

In 1968 wil het hoofdbestuur van de club wel af van de boeiertjes, omdat de levensduur ten einde begon te lopen. Halverwege 1970 beslist de Minister dat ze konden worden afgevoerd. Ze belanden dan bij de Sociaal Medische Dienst van Defensie die er eigenlijk therapeutische arbeidsplaatsen voor, na ziekte of oorlogsverleden, gefrustreerde herintredende militairen, mee wil creëren. Sommige dingen lijken van alle tijd! Door gebrek aan geschikt vakmanschap en gegadigden voor dit werk, worden ze in 1973 overgedragen aan de Dienst der Domeinen ten einde verkocht te worden. Ze zijn dan, naar ik me heb laten vertellen, al in een abominabele toestand. Om de een of andere reden heb ik nooit lijsten van verkopen en hun opbrengsten kunnen bemachtigen van de Domeinen, dus kan ik verder over de verkoop niet veel verhalen.

Of dit scheepje, waarvan we vermoeden dat het de *Kampioen* is, wel bij deze verkoop betrokken was, kan betwijfeld worden, omdat het artikel over de restauratie al in oktober 1969 in Die Yacht verschijnt. Het schip is dan al gerestaureerd (juni 1967) en daar aan voorafgaand heeft het ook nog eens twee jaar geduurd voor de koop rond kwam. Het scheepje heeft dan, volgens de auteur, al "seit etlichen Jahren" voor oud vuil op een Hamburger bouwbedrijf gelegen. Het zou dan dus al rond 1958 in Duitsland moeten zijn geweest. Dan zou het dus al ver vóór 1960 of daaromtrent bij de KMJC verkocht moeten zijn. Een andere mogelijkheid is natuurlijk dat Lantinga niet drie, maar vier of misschien wel vijf van dit soort scheepjes gebouwd heeft voor Christiansen, en er een of twee niet terug zijn gekomen als oorlogsbuit!

Volgens het Engelse blad is het in 1944 naar Duitsland gehaald, heeft het in het riet verschoolen gelegen met een zusterschip op het eiland Rügen, en is het vervolgens daar vandaan in de Oostduitse tijd een ontsnappingstocht aan het regiem gaan maken op de Baltische Zee en (na schipbreuk van het zusterschip) in Denemarken achtergelaten bij die oude man met hond. Hoe

Friedrich Christiansen (1879-1972) werd geboren op Wyk op het eiland Föhr in Noord Duitsland. Vanaf 1941 was hij "Wehrmachtbefehlshaber in den Niederlande" en vanaf november 1944 opperbevelhebber van het 25<sup>e</sup> leger van Hitler.

Friedrich stamt uit een van familie van zeevaarders en wordt aanvankelijk kapitein op de (kleine) handelsvaart. In 1913 wordt hij beroepssoldaat en haalt tevens zijn vliegbrevet. Bijna vestigt hij, de dag na het slagen voor zijn vliegbrevet, een nieuw wereldafstand record voor eendekkers (10 uur 15 minuten). Hij komt echter tien minuten tekort.

In de Eerste Wereldoorlog wordt hij marinevlieger in Vlaanderen en commandant van de vliegers te Zeebrugge. Na deze oorlog wil hij in dienst komen bij een Duitse vliegtuigbouwer, maar de bepalingen van de beëindiging van de oorlog, verbieden Duitsland om een dergelijke industrie te hebben. Hij wijkt met een eigen vliegtuig uit naar Noorwegen waar hij, vanaf zijn woonplaats op een klein eilandje bij Bergen, vissers helpt door vanuit de lucht scholen sardines en haringen op te sporen en hen deze, via de radio, aan te wijzen.

In 1921 gaat hij weer naar zee, als kapitein van de koopvaardij. Hij maakt o.a. gedurende een aantal jaren, vijf maal per jaar de overtocht van Hamburg, via Engeland, Cuba en Mexico naar Texas. Daarbij redt hij de 109 opvarenden van een Amerikaans passagiersschip en krijgt daarvoor de gouden medaille voor het redden van schipbreukelingen.

Vervolgens stapt hij weer over naar de vliegerij en komt in dienst bij Dornier. Hij vliegt daar de eerste zeer grote vliegboot met 50.000 kg laadvermogen en een accommodatie voor 150 passagiers. Bij deze demonstratievluchten voor Dornier doet hij ook Nederland aan en landt hij o.a. in Schellinkwoude.

Als de Tweede Wereldoorlog uitbreekt is hij alweer enige jaren opgenomen in het Duitse leger en wordt hij commandant vliegersopleidingen. Vervolgens Wehrmachtbefehlshaber en later opperbevelhebber van het bezettingsleger in Nederland.

Het blijkt dus dat hij zeer ambitieus was, voortdurend wisselde van banen op zee naar banen in de vliegerij en het leger. Uit zijn Nederlandse tijd is bekend dat hij verscheidene boten in Aalsmeer (maar misschien wordt wel IJlst bedoeld) liet bouwen, en de uiteindelijke opdracht voor de razzia in het Veluwe dorp Putten gaf.

"General der Flieger F. Christiansen" werd na de oorlog veroordeeld tot een gevangenisstraf van 12 jaar, die echter voortijdig wordt afgebroken wegens ernstige gezondheidsproblemen in 1951. Hij sterft in 1972. (Bron: Wikipedia 2012).

het daarna in Hamburg terecht is gekomen wordt niet verteld.

Pikant detail is dat het onderwaterschip in het koper is gezet als de broers haar kopen en dat daardoor het vlak nog in redelijke staat is gebleven. Hadden de Marine boeiertjes ook koper onder de kont? Ik weet het niet.

De lotgevallen van de *Argus*, door prof. Asselbergs gered en gelukkig nog steeds varende, en de *Griffoen*, helaas gesloopt, zijn bekend (zie Vermeer *De Boeier*), maar van de *Kampioen* ontbrak bij het schrijven van het boek elk spoor, zodat we er van uit zijn gegaan dat het scheepje eveneens gesloopt was. Thans blijkt dus dat het misschien (uiteindelijk of wellicht al veel eerder?) door iemand uit Duitsland is gekocht, in Hamburg is beland, en daar door de broers Möritz (de een was timmerman en de ander loodgieter) is gerestaureerd. Al in 1978 schijnt ze naar Birdham Pool in Engeland te zijn verhuisd. In 1990 kopen Mr and Mrs Fowler uit West Sussex het schip. Mr. Fowler is van beroep scheepstimmerman en hij knapt het scheepje geheel eigenhandig op.

Zij kochten het schip van ene Herr Hans Florin, Duitser van geboorte, maar thans woonachtig in de buurt van Chichester in Engeland. Het boeiertje ligt nu in Chichester Harbour en heeft nu weer de naam, die de broers Möritz haar gaven: *Pütz* (puts in het Nederlands).

Omdat de eigenaar zeer geïnteresseerd is, net als ik overigens, in de lotgevallen van dit scheepje wil ik graag een oproep doen aan allen die mogelijk de *Kampioen* nog kennen uit de tijd van de Marine Jachtclub, daar wellicht nog foto's van hebben (of van de andere boeiertjes), of er andere interessante verhalen over kunnen vertellen. Dat zelfde geldt uiteraard voor iedereen die mogelijk iets meer weet van de verkopen via de Dienst der Domeinen en die haar daarna nog hebben gezien.

Zou het bovendien kunnen dat Feike Lantinga meer dan drie van deze boeiertjes heeft moeten bouwen? Wie kan ons met deze vragen helpen? Alle reacties kunt U sturen aan het secretariaat van het Stamboek, secretariaat@ssrp.nl, t.a.v. Peter Tolsma.