



boven: *Caro* (OA5), tijdens de 'Week van Antwerpen', juni 1950. Links: In 1935, met aan boord kroonprins Olav V van Noorwegen (midden). Links, opgedoft met hoed en pochet staat eigenaar Baron Isidore Opsomer



*De mysterieuze stranding van de *Caro**

Vrijwel alle kranten van maandag 13 september 1951 hebben het op de voorpagina, de stranding van het hoogaarsjacht *Caro* (ex-*Eleonore*) met aan boord een bekende oud-minister. Want op zaterdagavond is het schip aan stukken geslagen op de Noorderpier van Scheveningen en de bemanningsleden zijn op raadselachtige wijze verdwenen...

Door: Frits van der Mark

Een aantal toeschouwers ziet 's avonds om kwart voor elf een jacht zonder boordverlichting de pieren van Scheveningen binnenvaren. Het dagblad *De Vrije Zeeuw* schrijft: 'Het jacht was de haven al binnengelopen maar is daarna teruggekeerd. Het heeft de zee echter niet meer bereikt omdat het tegen het Noorderhavenhoofd te pletter sloeg. De golven, opgezweept door een krachtige zuidwestelijke wind, sleurden het jacht, dat toen nog één zeil ophad, over de aan de voet van het havenhoofd liggende basaltblokken aan de buitenkant van het Noorderhoofd in de richting van het strand'.

Toeschouwers zien dat twee bemanningsleden langs de hoog opgetaste basaltblokken op de pier klimmen en zich in veiligheid stellen. De oudste droeg een schipperstrui en de jongste een oliejas. Ze maken zich niet bekend aan de havenmeester die gewaarschuwd werd en inmiddels aanwezig is. Zijn vraag 'waren jullie met z'n tweeën?' wordt met een kort 'ja' beantwoord. Daarna stappen ze drijfmat en wel in een gereedstaande wagen die met grote snelheid weggrijdt. Inmiddels is ook de politie in jeeps gearriveerd, 'ze zoeken zich in hevige slagregens een weg naar het wrak'. Na enige tijd wordt in de branding de naamplaat van het jacht gevonden, in grote koperen letters staat daarop: *Caro*.

Taxi naar Rotterdam

Die avond worden ook nog een boek over jurisprudentie en een damestasje van slangenleer in het water aangetroffen. De Haagse politie doet op zondagochtend een radio-oproep om informatie over de opvarenden te krijgen. Intussen gaat in Scheveningen het verhaal rond dat het om een smokkelschip gaat. Het jacht had eerst aangemeerd aan het strandje tussen de pieren en was vervolgens weer snel weggevaaren. En waarom ging de bemanning er na de schipbreuk zo snel vandoor?

De politie heeft inmiddels achterhaald dat de drinkelingen met een taxi richting Rotterdam waren gereden. Door een verwisseling van taxichauffeurs wordt echter niet bekend waar de twee naar toe zijn gebracht. Pas in de loop van de zondag brengt een op het strand gevonden waslijst van een firma in Dordrecht uitkomst. Bij navraag blijkt de *Caro* daar bekend en derhalve ook haar eigenaar én de tijdelijke gebruiker. Dat blijkt mr. Jaap Burger, Tweede Kamerlid en fractievoorzitter van de PvdA. De tweede opvarende is de 24-jarige schipper.

Het blijkt dat eigenaar Baron Opsomer, vooraanstaand lid van de Yacht Club de Belgique in Antwerpen, dit seizoen weinig gelegenheid had om te zeilen, schrijft de krant. 'Hij



heeft daarom zijn eigendom in bruikleen afgestaan aan zijn goede sportvriend de heer Burger'. In die tijd was Jaap Burger een bekend politicus. In de Tweede Wereldoorlog was hij Engelandvaarder, kort na zijn aankomst in Londen werd hij benoemd tot minister in het oorlogskabinet Gerbrandy.

Hollands Diep overgezwommen

Voor het vervolg van het verhaal over de *Caro* is het goed wat meer over Jaap Burger (1904-1986) te weten. Hij werd geboren in het vestingstadje Willemstad en gaf al jong blijk van een rebelse natuur. Zo choqueert hij in 1920 de godvruchtige inwoners door op zondag het Hollands Diep tussen Willemstad en Numansdorp over te zwemmen. Na zijn studie rechten wordt hij advocaat in Dordrecht. Als de oorlog uitbreekt begint Burger een dagboek. Het is geschreven in briefvorm gericht aan zijn neef, met wie hij een sterke band had. De tekst werd pas na het overlijden van Burger gevonden en later in boekvorm uitgebracht (*Oorlogsdagboek*, bezorgd door Chris van Esterik, 1995).

Dat dagboek geeft een goede inkijk in het leven en denken van Burger tijdens de eerste jaren van de oorlog. In het kader van dit verhaal is het onderwerp zeilen interessant, het komt in het dagboek ruimschoots aan bot. Burger bezit wat hij zelf noemt een open zeilboot met middenzwaard. In het rapport over het verhoor van Burger dat bij zijn aankomst in Engeland werd afgenomen staat: 'Hij was lid van de Dordtse Roei- en Zeilvereniging en had een eigen klein jacht'.

Overtocht naar Engeland

Met enige regelmaat zeilt Burger van Dordrecht naar Willemstad, meestal om zijn moeder te bezoeken. Er ontploffen van tijd tot tijd mijnen op het Hollands Diep. Maar, schrijft Burger: 'Het schijnen mechanische mijnen te zijn en dat is – voor zover ik begrijp – voor mij niet gevaarlijk'. Vanaf maart 1941 mag er niet meer op de rivier gezeild worden. In de zomer van het jaar daarop koopt hij in Sliedrecht een vissersboot, maar bij het proef-



linksboven: De havenmonding Scheveningen ca. 1950

boven: De *Caro* drooggevalen op de Schelde (1950), schets van zeeschilder Maurice Seghers

onder: Jaap Burger als minister in Londen, 1944

zeilen blijkt de boot niet zeewaardig genoeg. Hij schrijft: 'De kans om naar Engeland te komen is wel minimaal geworden'. Niet veel later wordt hij door Anton Schrader benaderd, deze organiseerde overtochten naar Engeland en alles wat daarbij kwam kijken. Dirk Boonstoppel, een bevriende boer uit de Biesbosch bracht Schrader in contact met Burger. Vanwege zijn grondige kennis van het Haringvliet en zijn ervaring met navigatie wordt Burger gevraagd als schipper van een boot om tien man en zichzelf naar Engeland te varen. Burger wilde het liefst met een zeilboot, maar Schrader kon hem ervan overtuigen dat het in verband met de snelheid beter was om met een motorboot te gaan. In Leidschendam wordt een boot gekocht waar een Ford 2.8 liter motor van 26 PK wordt ingebouwd. Het vrachtscheepje, de *Nooit Vol-*

maakt sleept de boot naar Oud-Beijerland, daar stappen de Engelandvaarders om half zeven 's avonds aan boord. Ze varen het Spui af en wachten voorbij Goudswaard de duisternis af. Eenmaal onderweg op het Haringvliet worden ze bij Hellevoetsluis door twee Duitse patrouilleboten gezien. Ze negeren de lichtseinen en worden met zware mitrailleurs beschoten. In 1985 zou Burger hierover in interview zeggen: 'we waren al te ver weg en trouwens als ze ons geraakt zouden hebben: we hadden kurkjes bij ons om die gaten dicht te stoppen'. Eenmaal op zee werden nog vier Duitse *Schnellboote* ontweken. Rond 12 uur in de middag kruisten ze een Engels konvooi, nog voor de avond werden ze in Harwich aan wal gezet. Vooral koningin Wilhelmina zette zich in om voor Burger een ministerspost in het oorlogskabinet van Gerbrandy te bezorgen.

Desastreuze gevolgen

In Dordrecht zijn Burger en zijn schipper op zondagavond op de hoogte gesteld van de consternatie die er in Scheveningen heerst. Ze gaan terug naar de plek des onheils. Een krant omschrijft wat ze aantreffen: 'Ze lopen tussen honderden mensen die – politie of niet – een formidabele hoeveelheid aanmaakhout



'Het wrak van het ranke jacht, thans een prooi voor jutters', luidde het onderschrift bij deze foto in *Trouw* (13 september 1951). Op de achtergrond de boulevard van Scheveningen, rechts de Noorderpier. Op de voorgrond het voorschip en een deel van de romp van de *Caro*.

van de *Caro* voor de komende winter binnensleepten. Ze keken toe hoe alles van enige waarde in een minimum van tijd verdween. Bij gansche zwaarden tegelijk verdwenen de stukken van het door een woedende zee kapot geslagen jacht'.

Burger heeft dan inmiddels verklaard dat hij op de bewuste zaterdag de *Caro* van Cadzand terug wilde zeilen naar Dordrecht omdat zijn vakantie voorbij was. Door het slechte weer lukte het niet de Waterweg op te zeilen, daarom werd besloten Scheveningen aan te lopen. Dat verliep goed totdat, met inmiddels gestreken zeilen, de motor afsloeg. Door het afgaande tij dreef de *Caro* weer richting zee en raakte daarbij het havenhoofd met de bekende desastreuze gevolgen.

Als verklaring voor zijn overhaaste vertrek uit Scheveningen voerde Burger de slechte gezondheidstoestand van zijn 80-jarige moeder aan en dat hij zijn vrouw niet ongerust wilde maken. Op zondag heeft hij schipper Schans naar zijn woonplaats Groningen gebracht. Pas toen hij terug was in Dordrecht kreeg hij een stortvloed van telefoontjes en nam hij contact op met de Scheveningse politie. Hij noemt het gebeuren 'een heel simpele zaak, die door de meest domme samenloop van omstandigheden tot een geheimzinnige geschiedenis is uitgegroeid'.

Duizenden guldens in portefeuille

Op dinsdag na de schipbreuk melden de kranten nog het een en ander: 'In Scheveningen raakt men nog steeds niet uitgepraat over de schipbreuk van de *Caro* op het havenhoofd en de mysterieuze verdwijning van mr. Burger,

lid van de Tweede Kamer, en schipper Schans. Nadat de strandvonder het wrak van de *Caro* had vrijgegeven, hebben Scheveningse kinderen het grootste gedeelte van de losse wrakstukken mee naar huis genomen. De Haagse politie heeft mr. Burger over het gebeurde talrijke vragen gesteld om volledige klaarheid in deze zaak te krijgen. Het resultaat van dit onderzoek is nog niet bekend'.

'Een Scheveningse visser vond gisteren de portefeuille van mr. Burger, waarin enige duizenden guldens zaten. Hij heeft de portefeuille met inhoud naar het politiebureau in Den Haag gebracht'.

Het *Overijsels Dagblad* meldt nog dat 'op dinsdag door de botter UK161 bij de brulboei van IJmuiden het sloepje van de *Caro* half onderwater is aangetroffen. Het scheepje is naar de visserijhaven gebracht'.

'Hoewel aanvankelijk werd gemeld dat mr. Burger schipper Schans naar zijn woonplaats Groningen had gebracht, blijkt nu dat de schipper, evenals mr. Burger uit Dordrecht afkomstig is. Het plan was eerst dat ook mevr. Burger en een kind de zeiltocht mee zouden maken, maar dat is gelukkig niet gebeurd'.

Men blijft het vreemd vinden dat de oplossing van het raadsel zo laat is gekomen. Het *Nieuwsblad van het Noorden* heeft daar een duidelijke mening: 'Aangenomen wordt dat mr. Burger om alle ongewenste publiciteit te



De *Nooit Volmaakt* te Schipluiden. (foto Jos Dries, Schipluiden 2016).

VLUCHTROUTE

Schipper Kees Koole van de *Nooit Volmaakt* (1917) had gedurende de oorlog een speciale vergunning voor het vervoer van aardappelen van de Zuid-Hollandse eilanden naar het Westland. Mede daardoor kon een vluchtroute voor Engelandvaarders worden opgezet. Die begon op een werf in Leidschendam waar kleine boten klaar werden gemaakt voor de oversteek naar Engeland. De *Nooit Volmaakt* bracht ze dan via Schie, Nieuwe Maas, Oude Maas, door het Spui naar het Haringvliet. Daar begon de tocht over de Noordzee. Een 40-tal personen heeft via deze vluchtroute Engeland bereikt. Na de oorlog werd het vrachtscheepje ingekort en gebruikt in de mosselvisserij. In 2011 kwam het terug in Schipluiden en werd het volledig gerestaureerd.

vermijden alle contact met andere mensen heeft ontlopen'. *De Waarheid* doet er nog en schepje bovenop: 'Mr. Burger heeft gehandeld op een wijze die zijn schipbreuk tot één van de geheimzinnigste ongevallen van de laatste tijd heeft gemaakt'. Daarmee is de kous nog niet af: de Scheepvaartinspectie gaat zich ermee bemoeien.

Onderzoek gelast

Binnen een week na de schipbreuk wordt er een onderzoek ingesteld naar de ramp. De Scheepvaartinspectie wil weten waarom mr. Burger, toen het weer ongunstig werd, niet de haven van Hellevoetsluis of Hoek van Holland is binnengelopen, en ook wat er de oorzaak van is, dat het jacht benoorden de havens van Scheveningen op de basaltblokken terecht kwam. Voorts zal het onderzoek zich uitstrekken tot de lading die het schip aan boord had. Het lijkt erop dat de aanwezigheid van smokkelwaar niet helemaal wordt uitgesloten. In het algemeen vallen jachten niet onder de schepenwet, maar bij een ramp met een jacht heeft de Scheepvaartinspectie toch de bevoegdheid tot het instellen van een onderzoek. Vervolgens bepaalt de Raad van de Scheepvaart te Amsterdam of het ongeval van mr. Burger in een openbare zitting wordt behandeld.

Pershyena's

Onder de titel 'Een weinig interessante stranding' meldt Burger dat de redactie van de *Waterkampioen* hem heeft gevraagd 'een kort relaas over de schipbreuk van de *Caro* te schrijven dat om technische redenen voor de *Waterkampioen* van belang is'. De uitleg over de gang van zaken komt er, maar Burger gebruikt ook vooral veel tekst om de berichtgeving in de dagbladen over dit onderwerp te bekritisieren. Hij heeft het zelfs over pershyena's die niet bestaande wettelijke voorschriften over meldingsplicht fantaseren. Na nog wat meer gecopper over

fouten in de kranten verwijst hij vervolgens naar de schipbreuk van Paulus op Malta (Handelingen 28:2): 'dat hij bij zijn schipbreuk op Malta ongemeen vriendelijk werd bejegend'. Burger besluit vervolgens met: 'Maar daar waren het dan ook barbaren voor, zonder zeilsportrubrieken'.

Van Cadzand naar Scheveningen

Wat blijkt? Tijdens zijn vakantie heeft Burger vanuit Cadzand met vrienden en familie dagtochtjes gemaakt. Op zaterdag wil hij de *Caro* terugzeilen richting Dordrecht. Hij schrijft: 'Er staat een sterke wind uit het Zuid-Westen, sterker dan het weerbericht doet ver-

ting van de dirk op de giek is losgegaan en de schaar is verspeeld. Het jacht gaat door de wind en de grootschoot raakt verward in het stuurrad. Hierdoor wordt de bocht van 180 graden die ze moeten maken om weer richting binnenhaven te varen waarschijnlijk groter dan bedoeld. Ook moet de fok nog worden gestreken. Na deze manoeuvre ligt de *Caro* 10 à 20 meter binnen het uiteinde van de Noorderpier, op dat moment valt de motor stil. Burger vervolgt zijn relaas met: 'De achtersteven werd meteen tegen het remmingswerk van de punt van de Noorderpier gezogen. De schipper rende naar het voorschip om het anker te laten vallen, maar

'Burger schrijft niets over wat het verlies van de Caro voor Baron Opsomer moet betekenen'

moeden. Er zat ook nog wat deining in de zee van de voorafgaande dagen dus kon ik niet recht voor de wind varen. Ik voer daarom met zeer ruime wind naar het noorden, buiten de Rassen en de Banjaard om'. Ze varen op gegist bestek, 'bakens van de mijnengeveegde geul' zien ze niet. 'Zeeschepen, westkoersend, bewezen ons dat we ter hoogte van het lichtschip Goeree waren. Na nog een uur of anderhalf ging het zeil naar bakboord, de koers werd Oost, we hoopten Hoek van Holland vooruit treffen. We waren bijna 50 km uit de kust'. Door regenbuien en slecht zicht zien ze de kust pas laat. Het blijkt dat ze ten noorden van de Waterweg zijn uitgekomen en het lukt niet, ook niet met het gebruik van de motor, om dit te herstellen. Burger besluit om naar Scheveningen door te varen.

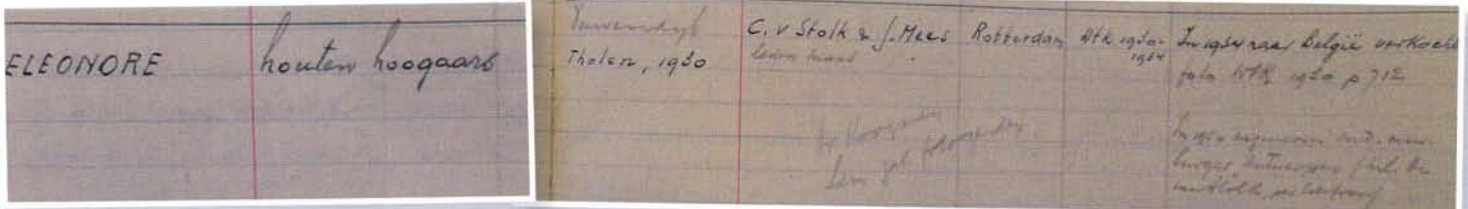
Niet vlekkeloos

Als ze 'met ruime wind en hoog tempo' de haven binnenlopen is het inmiddels donker geworden. Het in de wind strijken van het grootzeil verloopt niet vlekkeloos, de slui-

het was reeds te laat. De voorsteven zwaaide snel rond de haven uit en in de branding werden wij, stuurboordzijde midscheeps, op de basaltkeien buiten de Noorderpier gekwakt. De scheepshuid versplinterde als glas en het was terstond duidelijk dat hier niets meer te redden was dan ons hachje'.

Burger besluit zijn bijdrage met de zin. 'Mij afvragende waar de fout ligt, heb ik het antwoord nog niet gevonden'. Wel heeft hij het over 'de humorloze en onsportieve achterklap die sommige persmedia omtrent de stranding ten beste hebben gegeven'.

In een kort naschrift noemt Loeff (hoofdredacteur) een samenloop van ongelukken, de oorzaak van de ramp. 'Maar de reden dat deze samenloop tot de schipbreuk deed leiden, komt ons voor te zijn, dat het schip onderbemant was. Een derde man, die het roer had kunnen waarnemen, die het onklaar komen van de schoot met het stuurrad had kunnen voorkomen en die had gezorgd voor het weer volvallen over bakboord had de stranding misschien kunnen voorkomen'.



UITGELEEND OF VERKOCHT?

Volgens het schepenboek van de KR&ZV 'de Maas', was Jaap Burger in 1950 eigenaar geworden van de *Caro*. In potlood geschreven staat bij *Eleonore* in de laatste kolom: 'In 1950 eigendom van oud min. Burger Antwer-

pen (Inl. Hr van Stolk per telefoon)'. Helaas kan deze informatie niet worden gecontroleerd. Gegevens over leden en hun schepen zijn bij de KDR&ZV (Dordrecht) op dit moment niet toegankelijk vanwege het archiveren door Regionaal Erfgoed Dordrecht. Het is waarschijnlijk dat Bur-

beeld: Uit de Schepenlijst van de KR&ZV 'De Maas'

ger de *Caro* had geleend, de kranten schijven dat eensgezind. De mogelijkheid dat hij het jacht had overgenomen kan echter niet helemaal worden uitgesloten.



Zelfportret

Isidore Opsomer is bij het verlies van de *Caro* 73 jaar, het is niet bekend of hij nog een ander jacht heeft aangeschaft. In het jaar van de stranding schildert hij het portret 'Schipper Frans'. Is het de schipper die op de *Caro* voer? De kranten schrijven alleen zijn achternaam, leeftijd en woonplaats: Schans, 24 jaar, te Dordrecht. Pogingen om zijn volledige naam te achterhalen zijn vooralsnog mislukt. Opsomer blijft zich verbonden voelen met de watersport. Dat mag blijken uit het feit dat hij in 1966, een jaar voor zijn overlijden, 'Zelfportret in zeilkleding' schildert.

Eleonore als Zeeuws Statenjacht?

In SdZ 1987.1 schrijft Bernard van Gils een artikel met de titel 'Als het nog even zo door gaat zal er geen originele hengst of hoogaars meer bestaan'. Hij geeft een uitvoerig overzicht van alle Zeeuwse traditionele vissersschepen en jachten die verloren zijn gegaan en concludeert dat men in de provincie erg slordig omgaat met het maritiem erfgoed. Het artikel heeft ook nog een ondertitel: 'Krijgt Zeeland een eigen provinciejacht?'. Van Gils schrijft dat er op de HISWA van 1986 een uitvoerige presentatie van de provincie Zeeland was. Die was erg geslaagd: 'Het had er de schijn van dat Zeeland overstag was gegaan'. Een jaar eerder was Friesland gastprovincie op de beurs geweest en stond het statenjacht *Friso* er te pronken. Van Gils stelt dat 'toen het idee is geboren om in de provincie Zeeland ook iets soortgelijks voor elkaar te krijgen'. De huidige werfbaas Dirk van Duijvendijk (1966) heeft duidelijke herinneringen aan

de uitwerking van die plannen. Er kwam een aanvraag van de provincie voor een offerte voor de bouw van een houten hoogaarsjacht met een lengte tussen de 14 en 16 m: 'Opa en vader hebben toen om de tafel gezeten en de tekeningen van de *Eleonore* hebben als voorbeeld gediend'. De offerte kwam uit op een bedrag van ruim over een miljoen gulden. De Provincie haakte af, een eigen statenjacht vond men toch te elitair.

In 1990 werd de Stichting Behoud Hoogaars (SBH) opgericht, de visserman hoogaars YE 36 was het eerste schip dat werd aangekocht. De provincie Zeeland sloot met de SBH een gebruikersovereenkomst af voor een jaarlijks aantal vaardagen. Voor het varen en onderhoud werden meer en meer vrijwilligers opgeleid en de vloot breidde sterk uit. De stichting heeft inmiddels acht traditionele Zeeuwse schepen onder zeil. Een herbouw van de *Eleonore* is er dan wel niet van gekomen, het doemscenario van Van Gils over het verdwijnen van de laatste originele hengst of hoogaars is niet uitgekomen. ♪

Met dank aan: Dirk van Duijvendijk (Tholen), Jan Paul Loeff (Veere), Peter Hamer en Gerrit Zomer (SBH), Pieter Halbertsma (SSRP)

onder: De socialistische voorlieden Sicco Mansholt (links) en Jaap Burger (rechts) deelden een voorliefde voor het zeilen. Mansholt was na de oorlog langdurig Minister van Landbouw en Europees Commissaris Landbouw namens Nederland. Tussen 1959 en 1973 was hij eigenaar van de, in 1938 bij de scheepswerf M. van Duijvendijk gebouwde, jachthoogaars *Atalante*. De foto is genomen aan boord van de boeier *Friso*, sinds 1954 het Statenjacht van Friesland. In de pers is de *Friso* ook wel 'de drijvende borreltafel voor politici en industriëlen genoemd'.



boven: 'Portret van schipper Frans', door Opsomer, 1950. Was dit schipper Schans, aan boord tijdens de stranding?

onder: 'Zelfportret in zeilkostuum', Opsomer, 1966

Later komt de Scheepvaartinspectie met eenzelfde conclusie. Zij stelt dat er niet voldoende aanleiding is voor verder onderzoek door de Raad van de Scheepvaart.

Er valt veel te zeggen over het relaas van Burger, maar hij weerspreekt de krantenberichten dat hij het jacht van Baron Opsomer leende niet. Dit maakt waarschijnlijk dat hij tijdens de schipbreuk niet de eigenaar van de *Caro* was. Het is daarom opvallend dat hij niets schrijft over het verlies van de *Caro* en wat dat betekent voor Isidore Opsomer die toch al 16 jaar eigenaar van het jacht was. Deze houding sluit aan bij een opmerking in het voorwoord van zijn politieke biografie *Een leven lang dwars* (Chris van Esterik en Joop van Tijn, 1984) die luidt: 'Zijn vermaardheid heeft hij te danken aan zijn ongepolijste optreden'.

