



Nicotine,

de grootste houten botter ooit

Deel 3: Varen

Tekst: Ir JP Loeff

De staatsiefoto van de Nicotine.

We eindigden het vorige artikel op het moment dat de *Nicotine* klaar was voor de proefvaart. In dit artikel beschrijven we het weinige dat we van het varen met de *Nicotine* weten. Bronnen daarover zijn schaars en bestaan uit foto's van de proefvaart, een aantal keren dat het schip in de Waterkampioen genoemd wordt en een kopie van het archief van het Ministerie van Buitenlandse Zaken over het "Botterjacht *Nicotine*".

Op donderdag 6 juni 1935 was het zover, de proefvaart kon plaatsvinden. Dat was maar net op tijd want de *Nicotine* stond ingeschreven voor een wedstrijd op de 9^e juni, eerste Pinksterdag. Daarover later meer, want daar hing voor Van Duivendijk veel vanaf. Het weer die donderdag van de proefvaart was voor een dergelijke expeditie uitstekend. Matige, maar ook tijdelijk krachtige zuidwest tot zuidenwind. Verder grijs en zwaar bewolkt. Veruit de meeste foto's die we hebben zijn door mijn vader gemaakt tijdens die proefvaart.

Helaas is de route niet meer te achterhalen. Eén ding is echter duidelijk, het eerste rak was noordwaarts, door de Eendracht en dan west door de Krabbenkreek. Een andere mogelijkheid was er niet, want de werf aan het Contre Escarpe werd door een vaste brug gescheiden van de stad Tholen en van de Oosterschelde. Van de aanwezigen leeft niemand meer, dus we zullen het verloop aan de hand van de foto's vertellen. Daardoor weten we wel van een aantal mensen dat ze erbij waren. Aan het roer zat Jacob Schot, een schoonzoon van Melis en een ervaren schipper. Uiteraard was

Melis van Duivendijk zelf aan boord en zijn twee zonen Simon en Dirk waren er ook.

De eigenaar Nicolas van Haaren was aan boord, maar verder zijn de mensen die op de foto's staan niet bekend. De net aangenomen jachtschipper J. Leen Dijkman en zijn maat Marinus zullen zeker ook aan boord geweest zijn, maar wie dat op de foto's zijn is niet duidelijk. Ook Melis van Duivendijk, kleinzoon van de bouwer, kon verder niemand identificeren op de foto's.

De proefvaart

In het begin werd op de motor gevaren en tijdens dat motoren komen ze een tweetal Tholense hoogaarden tegen. Gezien de zuidwestelijke windrichting vaart de *Nicotine* dan naar het noorden. Hoogwater viel die ochtend tussen zeven en acht, dus zullen ze van Tholen naar het wantij achter Tholen bij Oud Vossemeer stroom tegen gehad hebben. Daarna met de stroom mee de Krabbenkreek en het Keeten uit, de kentering begin van de middag voor Stavenisse en dan met de vloed terug naar Tholen. Een mooie tocht die nu helaas niet meer mogelijk is.

Op de tweede foto zien we een man in een donker pak met hoed op het voordek staan.



Op het voordek met donker pak en hoed de Bouwmeester Melis van Duivendijk. Op het roefdak zijn jongste zoon Dirk. Op het voordek de bakboord zwaardliër.



Dat is Melis van Duivendijk, de bouwmeester. Op het voordek zien we tegen de verschansing de zwaardliëren. Onder de lummel zien we een rol die door de lieren naast de mast wordt aangedreven. Op die rol is het vaste part van de grootschoot bevestigd. Het idee was om de schoot ermee in te kunnen halen, maar ook om de hoeveelheid schoot in de kuip te verminderen bij een dichtgehaald grootzeil. Mijn vader rapporteerde dat het systeem niet goed functioneerde. Met de zwaardliëren en de grootschoot op het voordek was het duidelijk een schip dat met bemanning voor de mast gevaren werd. De kuip werd zoveel mogelijk vrijgehouden voor eigenaar en gasten. Op het roefdak staat, in een lichtgekleurde lange oliejas, de jongste zoon van Melis, Dirk. Hem zien we op de volgende foto weer in de kuip met vijf man de grootschoot door-

Twee Tholense hoogaarzen komen de Nicotine tegemoet.

zetten. Aan de stand van de helmstok is te zien dat er opgeloeft wordt. Het grote tuig heeft nogal wat mankracht nodig zo te zien en het tweeschijfs hakblok komt me voor als wat weinig vertraging gevend voor zo'n tuig. Meer vertraging geeft echter ook weer meer lengte schoot in de kuip. Hoe dit uiteindelijk is opgelost weten we niet. Op één van de foto's zien we de helmstok en de leeuw op het roer. Een waar kunstwerk waarvan we ons afvragen wie de beeldhouwer was. Ook de achterzijde van de kajuit is voorzien van snijwerk. Ook dat werpt diezelfde vraag op en nieuwsgierigheid naar hoe het schip van binnen afgewerkt was. Latere verhalen spreken over een luxueus uitgevoerde verblijf in Vlaamse stijl. Wat dat inhoudt weten we niet, maar de ontwerper ervan, Hugo van Kuyck stond bekend om zijn verfijnde smaak.

Gedurende de tocht wakkert de wind aan en we zien op de volgende foto dat het grootzeil al gereefd is en dat de fok gereefd wordt. De botter hanger lekker in en dergelijk weer voor een proefvaart is natuurlijk ideaal. Later op de dag neemt de wind wat af. Mijn vader is toen in de bijboot vrij gezet, geroeid door Dirk van Duivendijk, die me dit zelf verteld heeft, om foto's van het schip te maken. De meeste hier getoonde foto's zijn toen gemaakt. We zien een schip dat nogal fors is uitgevallen en je



kunt je afvragen of een iets meer invallend boeisel het niet sierlijker gemaakt zou hebben. Dat kost natuurlijk wat ruimte maar op dit formaat maakt dat niet echt uit. Verder valt de voor de neus bengelende dreg op. Een zwaar anker op die manier voeren in zeegang lijkt mij vragen om schade. Hoe dat later is opgelost, ook dat weten we niet.

Eén van de laatste foto's van die dag toont een tevreden Nicolas van Haaren met een glas bier

Doorhalen van de grootschoot met vijf man.

Misschien dat de twee man met donkere petten de jachtschipper Leen Dijkman en zijn maat Marinus zijn. De man in de lichte oliejas is Dirk van Duivendijk. Aan het roer zit Jacob Schot.

Onder: De fok wordt gereefd. In het grootzeil zit al een rif. Hier kunnen we de rol voor de grootschoot onder de lummel duidelijk zien. Tijdens de proefvaart bleek dit niet goed te werken.





Jacob Schot aan het roer. Een schoonzoon van Melis, schipper van de TH5 en uitbater van een oesterhandel.



Het jacht hangt er lekker in. Aan het water te zien blies het even stevig. Let ook op de rand van het achterschot van de kajuit. Mooi houtsnijwerk met geneden kolommetjes naar de kuipvloer.

De beschrijving van de wedstrijd komt uit de Waterkampioen van 21 juni 1935 en is geschreven door Ernst Crone, toen voorzitter van het 'Verbond' en aanwezig met zijn scherpe jacht de *Frida* als startschip. De Belgen zouden met dertig schepen komen, deels deelnemers, deels toeschouwers. Punt van verzamelen was Hellevoetsluis en de middag van de 8^e juni lagen de Hollanders er te wachten. Het was die dag onstuimig weer. Zoals Crone het beschrijft: *Wie toen in Hellevoetsluis zich op het havenhoofd waagde, zag grote met schuim bedekte golven, hij hoorde de wind*

in zijn hand en een glimlach om zijn mond. We kunnen concluderen dat hij tevreden was met de proefvaart en met het schip.

De eerste wedstrijd

In de weken voor de proefvaart had hij mijn vader verzocht het schip in te schrijven voor een wedstrijd tegen andere platbodems om te bekijken hoe snel de *Nicotine* nu eigenlijk was. Verder had hij het verzoek een wedstrijd-schipper te vinden voor die wedstrijd, die werkelijk hard kon zeilen en verstand van platbodems had.

Die wedstrijd was er en het betrof een krachtmeting tussen Nederland en België. Plaats van handelen, het Hollands Diep en het Haringvliet. De wedstrijd zou eerste Pinksterdag gevaren worden. Uit de correspondentie volgt dat de schipper ene E. Boom was en dat deze al voor de proefvaart aan boord zou komen. Die wedstrijd had veel organisatie gevergd en de wedstrijdgevendende verenigingen, de Koninklijke, de Maas en de Dordtsche, waren er al lang van te voren aan bezig geweest.

De leeuw op het roer. Oosters, baviaan en leeuw in één... prachtig! De vlaggenstok staat voor de leeuw net als bij de schokker Margaretha. Dat is ongebruikelijk maar nodig omdat bij een dergelijk groot roer de vlag anders niet bereikbaar is.



Een tevreden kijkende Nicolas van Haaren aan het eind van de proefvaart met een biertje en een flauw zonnetje om de stemming kracht bij te zetten.



hulpen en hij zocht tevergeefs het Haringvliet af als hij uitzag naar de Belgische tegenstanders, in aantocht naar het punt van ontmoeting.

Zelfs een in Numansdorp gestationeerde sleepboot om de Belgen tegen de vloed op naar Hellevoetsluis te helpen was daar tevergeefs. De deelnemers zochten troost in een cocktail in de kajuit van de *Frida*. Toen was daar dan toch het bericht dat er een Belgische deelnemer in de sluis lag. Het was de heer LJ François uit Gent met de *I'm Alone* die in de OB klasse uitkwam. Hij werd met luid gejuich verwelkomd en toegeklonken voor zijn doorzettingsvermogen. In de loop van de avond werd duidelijk uit telefoontjes en telegrammen dat de hele Belgische vloot door het slechte weer verspreid over Zeeland lag. Een deel was gesleept, maar bij Bath losgeslagen en had zijn heil in Hansweert gezocht. Twee schepen lagen echter niet ver weg en de sleepboot heeft die nog op tijd voor de wedstrijd gebracht. Die avond werd er gefeest en gesoupeerd. De volgende dag, Pinksterzondag werd er om 7 uur 's ochtends gestart. Waarom zo vroeg? Vanwege het tij. Ze hadden tij mee naar het oosten nodig. De deelnemers waren:

OA klasse

<i>Nicotine</i>	NLJ van Haaren, Buenos Aires
<i>Caro I</i>	I Opsomer, Antwerpen
<i>Zomerland</i>	J Doeksen, Terschelling
<i>Karekiet</i>	Ch van de Kerckhove, Antwerpen
<i>Halley</i>	MG Jonker, Haarlem
<i>Ibis</i>	Dhr Labberton, 's Gravenhage
<i>Salamander</i>	RSP Schuil, Rotterdam
<i>Dolfijn</i>	M Sanders, Amsterdam

OB klasse

<i>I'm Alone</i>	LJ François, Gent
<i>Schollevaer</i>	W Bruinzeel, Zaandam
<i>Scaldis</i>	WC Grootenhuis, Dordrecht

De enige foto van een zeilende *Nicotine*, die niet afkomstig is van de proefvaart, toont de botter met zeilnummer OA1. Deze is vermoedelijk tijdens de wedstrijd gemaakt. Die Pinksterzondag was er vrijwel geen wind, dus werd er met de stroom mee gedreven. De baan liep door het Vuile Gat benoorden van Tiengemeten, maar de meeste schepen dreven uit de baan en werden gediskwalificeerd. Alleen de *Dolfijn*, de *Zomerland* en de *I'm Alone*



Een foto die op de werf beschikbaar was. Vermoedelijk genomen tijdens de wedstrijd op Pinkstermaandag. Zeilteken OA1 is opvallend. Verder lijkt het erop aan de hoek in de rode baan van de natievlag te zien dat het schip onder de vlag van 'de Maas' vaart.

Schuin van achteren aan de loefzijde van het jacht valt de maat ervan pas goed op.



wisten in de baan te blijven. Die beide eersten door knappe staaltjes met een klein anker te leveren, waarbij door al krabbend de lijn op de kop of op de kont te zetten dwars op de stroom gemanoeuvereerd kon worden.

Krijgsraad

Wat teleurgesteld kwam de vloot samen in Dintelsas en werd er krijgsraad gehouden. Doordat er geheel geen wind meer was werd besloten op Pinkstermaandag opnieuw om de prijzen te zeilen. Van de beide winnaars, de heren François en Sanders, werd deze geste zeer op prijs gesteld. De vloot verzamelde zich daarna in Dintelsas, waar gezellig geborrelde werd. Alleen de *Karekiet* vertrok naar Antwerpen vanwege andere afspraken.

De volgende dag werd er gestart richting Willemsdorp aan het Hollands Diep. Er stond deze keer wel wind en een aantal schepen voer zelfs gereefd. Nu kwam de *Nicotine* beter tot haar recht en werd op gezeilde tijd tweede op 26 seconden na de *Dolfijn*. Die middag werd er van de Dordtse Kil terug gezeild met de finish voor Willemsstad. Hoe de aankomst daar was is niet bekend, maar de wind was weer weggevallen waardoor de grote lengte van de *Nicotine* waarschijnlijk niet tot zijn recht kwam. Op gecorrigeerde tijd werd de *Zomerland* van Doeksen eerste in de OA klasse en de *I'm Alone* van François eerste in de OB klasse. Tijdens de prijsuitreiking werd de wens uitgesproken de wedstrijd een terugkerend festijn te maken. In 1936 zou weer voor Hellevoetsluis gezeild worden, maar die wedstrijd werd door gebrek aan belangstelling afgezegd. De zeilwedstrijden voor Antwerpen van die zomer kwamen er voor in de plaats met zowel Sanders met de *Dolfijn* en Doeksen met een anderschip, de *Noordster*, in het veld. Doeksen was de grote winnaar en werd voor Antwerpen als onoverwinnelijk gehouden. De jaren daarna is die wedstrijd herhaald maar altijd voor Antwerpen. De *Nicotine* was daar toen echter al niet meer bij. Van Haaren was ermee naar de Middellandse zee getrokken.

In een brief, de laatste, van Melis van Duivendijk aan mijn vader klaagt deze zijn nood over de wedstrijd. De schipper (E Boom?) was niet goed voor het schip en de voorzeilen waren niet gebruikt. Zelfs het waterstag was niet gemonteerd tijdens de wedstrijd. De stuurman, de heer Hofman, had het goed gedaan, maar de rest van de bemanning had te weinig samengewerkt, wat met een kersvers schip natuurlijk ook te verwachten is. Wedstrijdzeilen is een teamsport en dat team moet je trainen. Het was natuurlijk ook bijzonder zuur voor hem dat de *Nicotine* met zo weinig seconden verschil als tweede eindigde. De

vijfhonderd gulden premie ging daardoor aan hem voorbij en met de gehele financiële toestand rondom het jacht was dat een extra tegenslag. We moeten ons gelukkig prijzen dat hij daarna nog een aantal mooie schepen gebouwd heeft. Voor hetzelfde geld was hij overgegaan op onderhoud en reparatie en had nieuwbouw gelaten voor wat het was, riskant en moeilijk in te schatten.

Nicotine in Spanje

Dat najaar wordt de *Nicotine* waargenomen in Vigo, Noord Spanje. De rapporteur, Ing NA Max is daar werkzaam en ziet de grote botter in de haven liggen. Hij beschrijft in een kort artikel doordrenkt van heimwee hoe hij aan boord gaat en met de bemanning gepraat heeft. Het is duidelijk dat Van Haaren zelf niet aan boord is, maar de kapitein bereidde hem een hartelijk welkom. Hij kreeg het verhaal van een eerste tocht met allerlei moeilijkheden zoals dat van een pas afgeleverd jacht te verwachten is. Veel slecht weer en een bemanningslid dat in een Franse haven van boord ging. Een klein schip op een grote zee was hem teveel geworden. Zijn maten vertelden dat hij meer voor de motor meegegaan was dan voor het varen. Een Franse matroos verving hem, maar die viel een beetje uit de toom. Max krijgt de gelegenheid het hele schip te doorsnuffelen, zoals hij het zelf uitdrukt en is erg enthousiast. Hij geeft de enige beschrijving van het interieur die we hebben. Hij zegt: 'Zelden zag ik een jacht zo praktisch en stijlvol ingericht. Een salon in oud Vlaamse stijl, hutten, kasten, praktisch ingericht, een motorkamertje, gesierd met een goed product van vaderlandse bodem: een 6-cyl Kromhout-Gardner motor'. Hij heeft zelfs even meegevaren naar de werf waar hij werkzaam was om een probleem met een lichtdynamo op te lossen en om te tanken. Op de werf verbazen directeurs, ingenieurs en het werkvolk zich over het hele jacht en vooral over de zwaarden. Die avond ziet Max het jacht in de schemer verdwijnen, verder op avontuur.

4000 zeemijlen in een jaar!

Een volgend bericht in de Waterkampioen is van Van Haaren zelf. Hij deelt mede dat de *Nicotine* veilig in Marseille is gearriveerd na dit jaar een afstand van 4000 zeemijlen te hebben afgelegd. Het schip was in Frankrijk, Italië, Corsica, Sicilië, Griekenland, Albanië en Joegoslavië. Het heeft enige stormen schitterend doorstaan.

Na dit bericht, dat vermoedelijk in eerste instantie aan mijn vader gericht is, blijft het stil rond het jacht. Er verschijnt nog een

artikel van mijn vaders hand met de foto's die u ook in deze reeks artikelen aantreft en daarna totale stilte. Op de werf in Tholen gaat het verhaal dat het schip door Tito in Joegoslavië gebruikt is als jacht en daar gezonken is. Zoals alle geruchten niet helemaal juist of onjuist. Een wel heel vreemde bron van informatie vertelt het juiste verhaal. Dat is het archief van het Ministerie van Buitenlandse Zaken uit de periode 1946 -1954. Dat stuk archief over 'Het Botterjacht *Nicotine*' berust nu in het Rijksarchief en daar waren ze zo vriendelijk het voor me te fotokopiëren. In zijn geheel zijn dat ongeveer 80 kopieën die lang niet allemaal even interessant zijn. Een groot deel is namelijk brieven tussen de verschillende ambassades om de heer Van Haaren te vinden, die in die jaren nogal veel reist tussen Buenos Aires, Antwerpen, Wijnechem, Belgrado en Nederland zelf. Maar uit de rest komt een verhaal dat de nachtmerrie van een jachteigenaar genoemd mag worden.

In beslag genomen

De *Nicotine* wordt in 1939 door het uitbreken van de Tweede Wereld Oorlog overvallen in de haven van Gruz-Dubrovnik, Joegoslavië. Het jacht voer toen onder Nederlandse vlag en had de benodigde scheepspapieren. Het lukt Van Haaren niet om de benodigde brandstof te krijgen om terug naar Nederland te varen.

De vijfhonderd gulden premie ging daardoor aan hem voorbij en met de gehele financiële toestand rondom het jacht was dat een extra tegenslag.

Waarom hij niet voor zeilen gekozen heeft is onduidelijk. Hij laat noodgedwongen de *Nicotine* onder beheer van de bemanning achter in Gruz. Die bemanning wordt later door zorg van de Nederlandse Consul in Zagreb, de heer Adams, naar Nederland teruggezonden. De Joegoslaaf Josip Luša wordt de zorg van het schip toevertrouwd. De consul en zijn opvolger de kolonel Eugen Pusic zouden Van Haaren's belangen behartigen. Brieven aan die laatste werden echter nooit beantwoord. Josip Luša brengt het schip in 1940 over van Dubrovnik naar Olib.

April 1941 vallen de Italianen en Duitsers Joegoslavië binnen. De kust van de Adriatische zee valt uiteindelijk onder gezag van

Italië, waarmee de bewoners geluk hadden omdat dat land zich redelijk correct opstelde. De *Nicotine* wordt echter in beslag genomen, verplaatst naar Zadar en ingezet in het verzorgen van de troepen op diverse eilanden. In 1943 capituleert Italië en nemen de Duitsers de zaak over. Vermoedelijk geldt dat ook voor de *Nicotine*. In dat jaar wordt Zadar gebombardeerd en zinkt de *Nicotine*. De Joegoslavische troepen veroveren de stad en lichten het jacht. Ze breken de inventaris uit het schip en repareren het zodat het, als transportschip ingezet kan worden. Vermoedelijk wordt op dat moment ook een nieuwe motor geplaatst. Op 25 mei 1946 wordt de *Nicotine* door het Joegoslavische Prijzenhof tot oorlogsbuit verklaard. Het hof neemt deze beslissing omdat niet bekend is dat het om een schip gaat dat eigendom is van een onderdaan van een bevriende mogendheid. Het schip is door de Duitsers gebruikt en voorzien bewapening, Duitse vlag en hakenkruizen volgens de uitspraak van het hof. Vandaar dat het als Duits eigendom gezien werd en dus tot oorlogsbuit verklaard.

In 1947 neemt Nicolas van Haaren contact op met het Ministerie van Buitenlandse Zaken, Afdeling Scheepvaart om te proberen zijn eigendom terug te krijgen. Hij beschrijft wat hij weet en verschaft het ministerie de scheepspapieren: een zeemeetbrief en een eigendomsbewijs afgegeven door de Koninklijke Roei en Zeil Vereniging "de Maas". Het ministerie neemt dit voortvarend op en al op 26 september komt er een antwoord uit Joegoslavië waarin de situatie zoals boven beschreven wordt uitgelegd. In de maanden die volgen wordt er wat diplomatiek heen en weer geduwd, maar resultaten heeft dat niet. Pas nadat de gezant in Belgrado het Joegoslavische Ministerie van Buitenlandse Zaken aanspreekt komt er wat schot in de zaak. Op 10 mei 1948 wordt de uitspraak van het hof in 1946 nietig verklaard en is Van Haaren ook in Joegoslavische ogen weer de eigenaar van zijn schip. Helemaal opgelost is de zaak echter niet, want hij wordt wel verantwoordelijk gesteld voor de kosten van de reparaties door Joegoslavië uitgevoerd na het lichten van het schip. Je kunt je voorstellen dat een communistisch gerechtshof een aartskapitalist als Van Haaren het leven natuurlijk niet zomaar aangenaam gaat maken. Het Marine etablissement in Split begroot die kosten op 772.000 Dinar. Omgerekend is dat bijna 40.000 gulden. Maar ze willen redelijk zijn en 250.000 Dinar minder in rekening brengen, omdat ze niet van zins zijn de nieuw geïnstalleerde motor in het schip te laten. De marine houdt het schip echter in gebruik tot er een beslis-



sing is genomen. In naoorlogs geld is dat een enorm bedrag, vooral als je beschouwd dat de hele inventaris die van het schip een jacht maakt eruit gesloopt is door die zelfde marine. Het gezantschap raadt aan dezelfde advocaat te blijven gebruiken in deze zaak, de rekeningen van het marine-etablissement op redelijkheid te onderzoeken, het schip te doen taxeren ter plaatse en een prijs vast te stellen voor het voortdurende gebruik van het schip door de Joegoslavische marine. Van Haaren geeft in reactie hierop aan genegen te zijn het schip aan de "Zuidslavische" regering (tot 1966 heette dat deel van Joegoslavië zo) te verkopen. Hij verzoekt om contactgegevens van de advocaat die het Gezantschap hem aanbeveelt. Dat klinkt wat vreemd, maar bij het proces was formeel niet duidelijk wie de eigenaar was en er werd door het gezantschap

Schuin van voren met het bengelend anker voor de voorsteven. De masttop heeft een kleine zaling om de kracht van het want te verdelen.

een advocaat in de arm genomen. Die heeft zijn werk zoals we zien goed gedaan en zijn contract wordt dus verlengd. Verder wordt er een vertegenwoordiger van Van Haaren, de heer Petrovic, aangesteld. Daarna volgen een hele reeks onderhandelingen waar het ministerie geen afschriften van heeft. Het blijkt dat de Zuidslavische regering eindeloos aarzelt en draait over de aanschaf, moeilijk doet over de waarde van zowel het schip als van het gebruik ervan door henzelf. Ze stellen het uit tot hun claim over de kosten van lichten en reparatie naar genoegen opgelost zijn. Het loopt tot 1954 en dan schrijft de

Zuidslavische regering dat ze het schip door de rechtelijke macht laten vorderen om de gemaakte kosten terug te krijgen. Er is dan volgens die regering sinds 1951 geen enkele actie ondernomen. De heer Petrovic wordt peraangetekendschrijven verzocht zich op de Kanselarij te vervoegen, maar die brief komt onbestelbaar terug. Het vermoeden is dat de heer Petrovic van zijn vrijheid is beroofd of in het buitenland verblijft. Op dat moment blijkt Van Haaren onbereikbaar voor het ministerie en er gaan brieven uit naar de ambassades en gezantschappen in België en Argentinië. Hij blijkt echter op kasteel de Pulle in Wijnechem te verblijven. Hij verdiept zich in de zaak en besluit zelf naar Belgrado af te reizen om een en ander op te lossen. Zijn hele archief ligt in Buenos Aires dus hij verzoekt het ministerie om inzage op het Gezantschap in Belgrado. Dat wordt hem met graagte toegezegd want Buitenlandse Zaken wil van dit hete hangijzer af. Aldus gebeurd en tussen 10 en 14 oktober 1954 komt het tot een oplossing. Wat dat is, is onduidelijk.

Van Haaren stuurt na dit onderhoud een drietal enveloppen aan de heer Schaapveld van het Gezantschap met confidentiële inhoud. De

inhoud wordt omschreven als “*een kort resumé der aangelegenheid Nicotine met bijbehorende copieën van documenten. Eveneens een autorisatie in triplo waarvan een copie voor de Heer Ilić en een voor den Heer Ing. Nesić*”. Verder voor beide genoemde heren ieder een enveloppe met dezelfde inhoud. Beide heren wordt verzocht correspondentie met de Joegoslavische autoriteiten in kopievorm aan het Gezantschap te sturen. Dat is vermoedelijk echter nooit gebeurd want zulke correspondentie ontbreekt in het dossier van Buitenlandse Zaken.

Het spoor houdt op

Hier houdt het spoor van de *Nicotine* op. Naspeuring in schepenlijsten van de Joegoslavische marine in de jaren vijftig geven geen uitkomst. Misschien is het schip er te klein voor, misschien is er wel wat anders gebeurd dan verkoop aan de marine. We weten het niet. Zou de *Nicotine* nog bestaan? Dat is gissen, maar ik acht de kans voor een groot eikenhouten schip in water vol paalworm niet erg groot. Verder vergt een dergelijk schip nogal wat werk ieder jaar. Of iemand dat er voor over gehad heeft is ook twijfelachtig.

Wat er met Nicolas van Haaren is gebeurd

na deze afwikkeling weten we ook niet. Zijn bedrijf, Ackermans & van Haaren, geeft geen antwoord op een beleefde vraag en ook zoekmachines vermelden alleen zijn vader.

Misschien een wat onbevredigend einde van een verhaal, maar het is het verhaal dat telt, niet het einde. Dat verhaal met zijn strubbelingen en successen geeft een mooi tijdsbeeld en vertelt van die grootste houten botter die ooit gebouwd is, de *Nicotine*.

Gebruikte literatuur en informatie

- Archief Ir J Loeff over Botterjacht Nicotine.
- Negatieven Ir J Loeff over botterjacht Nicotine.
- Mondelinge informatie van Dirk van Duivendijk (†) en Melis van Duivendijk aan de auteur.
- Artikel uit De Waterkampioen nr. 442, 21 juni 1935: Wedstrijd tussen Belgische en Nederlandse Ronde- en Platbodemjachten 9 juni door Ernst Crone.
- Hoofdartikel De Waterkampioen nr. 478, 28 februari 1936 'Een stukje Holland' door Ing. N.A. Max.
- De Waterkampioen nr. 508, 2 oktober 1936, de Uitkijk, kort bericht van Nicolas van Haaren.
- Nationaal Archief: Ministerie van Buitenlandse Zaken 1945-1954 met betrekking tot het Botterjacht *Nicotine*, Inv.nr.: 6552.