



*De Nicotine in aanbouw onder de nieuwe kap.  
Let op het bordje op de steven:  
Nicotine Buenos-Aires, 24-11-1933.*

# Nicotine, de grootste houten botter ooit

## *Deel 2, de bouw*

Nicolas van Haaren, opdrachtgever en Melis van Duivendijk, scheepsbouwer zijn tot overeenstemming gekomen over de bouw van een platbodemjacht van uitzonderlijke grootte. Het heeft even geduurd voor van Haaren het geld uit Argentinië naar Nederland kon overmaken. Maar goed, het is mei 1933 en Melis van Duivendijk kon aan de gang met zijn 'Botter van achteren als Lemmeraak'.

**Tekst: Ir JP Loeff**

Als we het halfmodel en de tekeningen bekijken dan zien we een fors schip met een typische botterkop, een vlak en een achterschip dat van een lemmeraak komt. Ondanks de lengte staan de lijnen nergens stil. Het is niet zomaar een lange prismatische bak met een mooie kop en kont, nee er is over de lijnen nagedacht. Misschien dat daarom Melis die weddenschap oversnelheid aan durfde te gaan. Je moet je afvragen of een platbodem van een dergelijke grootte met maar één mast en het daarbij horende enorme tuig, nu zo handzaam was. Van Haaren was ech-



*De kap met het begin van een grote botter. 24-11-1933.*

ter niet van plan er alleen mee te zeilen, hij huurde er bemanning voor in.

Als eerste klus werd een kap gebouwd, buiten de werf zelf, over de helling waar de *Nicotine* gebouwd zou worden. Het is wat ironisch dat die kap in het afgelopen jaar pas gesloopt is om plaats te maken voor een, wat meer aan de huidige tijd aangepaste, loods. Als je iets goeds neerzet, dan heb je er in ieder geval lang (1933 - 2011) plezier van.

In de briefwisseling, die dus meer dan twee jaar in beslag nam, noemt van Haaren een aantal malen dat hij een vriend toezicht op de bouw wil toe vertrouwen. Hij noemt twee namen, maar beide vrienden hebben zich er, voor zover bekend, niet mee bemoeid. Na een aantal maanden merkt hij dat hij wegens wisselkoers perikelen dat jaar (1933) niet naar Holland zal kunnen reizen. Hij vindt dat een te lange periode zonder controle en in september neemt hij contact op met mijn vader,

Ir Jan Loeff, met het verzoek de bouw te willen begeleiden. Deze neemt dat op zich voor Hfl 25 per keer, plus onkosten zoals trein en tram, met de verwachting dat één of twee maal per maand te zullen moeten doen. In die tijd was hij, als onafhankelijk scheepsbouwkundig ingenieur, bezig als redacteur motorboot-sport van de *Waterkampioen* en werkte hij voor het Verbond. Hij verzoekt Van Haaren de werf in kennis te stellen van deze opdracht. De getypte brief waarmee deze dat doet, evenals die waarmee hij formeel opdracht voor de klus geeft, is bewaard gebleven en is merkwaardigerwijs in het Duits gesteld.

Misschien een Duitstalige secretaresse in Buenos Aires? De rest van zijn correspondentie was meest handgeschreven. Deze overeenkomst is de bron van dit verhaal en van de foto's, want zowel de brieven als de negatieven (gemaakt met een Leica II, Elmar 50/3,5 objectief) zijn bewaard gebleven.

*Het branden van een gang met stro of riet, binnen in de werf. Foto genomen op 3 okt 1934. Deze gang was niet voor de *Nicotine*, maar voor een schokker, de WM2. Hij is veel dunner dan die van de *Nicotine*.*



### **Ontmoeting tussen opdrachtgever en bouw**

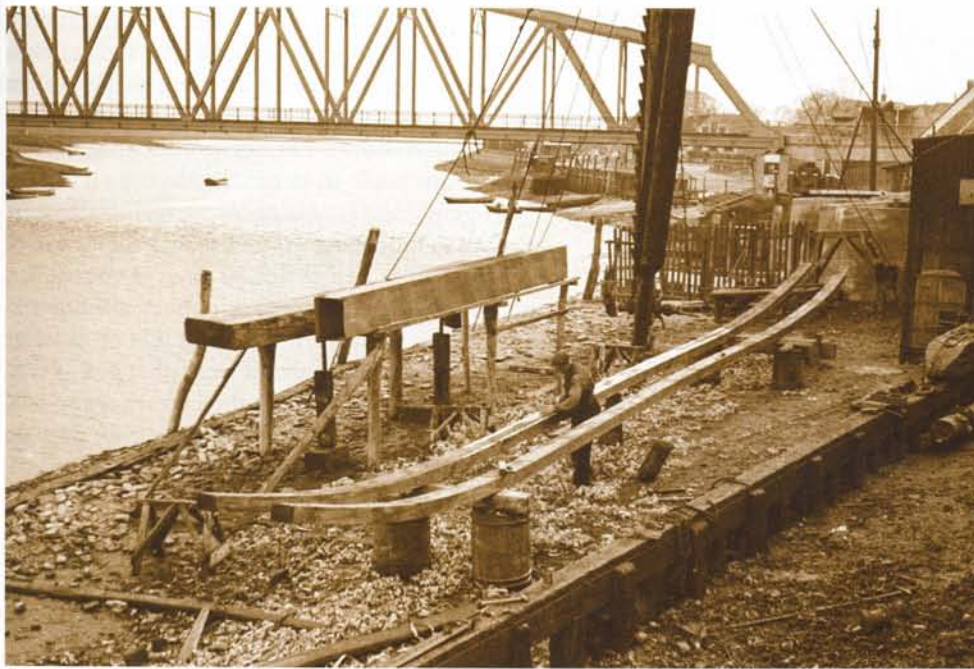
Op dit moment in de tijd hebben Van Haaren en Van Duivendijk elkaar nog nooit in den lijve ontmoet. Je merkt dat het Van Duivendijk een plezier zou zijn om nu werkelijk met hem kennis te maken. De sfeer in de correspondentie is vriendelijk en vol vertrouwen. Een mooi commentaar van Melis in een van zijn brieven is, dat de mannen plezier in het werk hebben omdat het materiaal zo mooi is. Voor een jacht werd beter hout besteld en daar genoten de bouwers van. Je vraagt je af hoe de kwaliteit van het hout voor vissersschepen was, als dit zo'n verschil maakte.

Het eerste bezoek van mijn vader was op 24 november 1933 en een aantal van de foto's die hij toen maakte tonen we hier. De originelen gingen naar Buenos Aires, met het commentaar dat het er goed uitzag. Het schip staat in de spanten en de gangen zijn deels geplaatst. Op de werf zijn ze met het schaven van de berghouten bezig en het is duidelijk waarom Van Duivendijk klaagde over de vertraging in de opdracht. De balk waarnaast de berghouten liggen is de andere helling van de werf. Een schip van het formaat van de *Nicotine* maakte alle andere werk moeilijk, zo niet onmogelijk, om redenen van ruimtegebrek. Boven de kop van de botter zien we het naambordje "Nicotine Buenos-Aires". Ze waren er duidelijk trots op, daar in Tholen.

Iets meer dan een maand later (30-12) vond het volgende bezoek plaats. De huid was toen op de kimplank na dicht met in het vlak nog duidelijk zichtbaar de pennen waarmee het bevestigd werd. Ook is hier de constructie van het zeilwerk te zien. Van Duivendijk heeft ervoor gekozen dit uit te voeren met gegalvaniseerd stalen L-vormige platen tussen de delen van mastdoft en spanten, in plaats van gegroeide knieën. Dit leverde veel extra ruimte onderdeks op. Het geeft ook aan dat hij het experiment niet schuwde. Het is jammer dat we niet meer na kunnen gaan wat het eindresultaat op de lange duur van dit experiment is geweest.

Op de volgende foto is het naambordje boven de neus van het schip verdwenen. Vermoedelijk hing het in de weg.

In januari 1934 is het eindelijk zover, Van Haaren en Van Duivendijk hebben elkaar ontmoet. Hoe dat gelopen is weten we niet, alleen maar dat Van Haaren in Tholen is geweest. Hij geeft aan met de voortgang tevreden te zijn. Eind van die maand is ook mijn vader er weer geweest en treft Van Haaren (ook voor het eerst) een week later in Amsterdam. Eind februari echter bericht Van Haaren dat een inspectie zinloos is, omdat er door ander werk al twee weken



*De berghouten worden geschaafd. Let op de krullen. De balken nemen nogal wat plaats in op de werf. 24-11-1933. Onder: De berghouten zijn gemonteerd en de huid is bijna dicht. 30-12-1933.*



niets aan de *Nicotine* gedaan is. Hij geeft aan een volgende inspectie pas eind maart nuttig te achten. Van Haaren verblijft op dit moment op kasteel Pulle in België en is in staat regelmatig op de werf te gaan kijken.

### ***Een eerste geschilpunt dient zich aan***

Op dit moment begint zich een eerste geschilpunt met Van Duivendijk af te tekenen. Deze heeft het schip aangenomen zonder de binnenbetimmering van salon en badkamer en slaapkamers (sic). De rest, zoals motorruimte en bemanningsverblijf, moet hij echter wel uitvoeren. Pas in maart heeft Melis een tekening van de gehele betimmering klaar. Die tekening is bewaard gebleven en toont de handtekening van Hugo van Kuyck, een beroemde Belgische architect, zeiler en ontwerper. Hij was de ontwerper van de inrichting en had vermoedelijk ook invloed op de kunst aan boord. Hij was een regelmatige gast op de werf en daarnaast een vriend van mijn vader (ze hebben jarenlang om beurten Nederland en België, die samen maar één stem hadden, in de International Yacht Racing Union (IYRU) vertegenwoordigd).



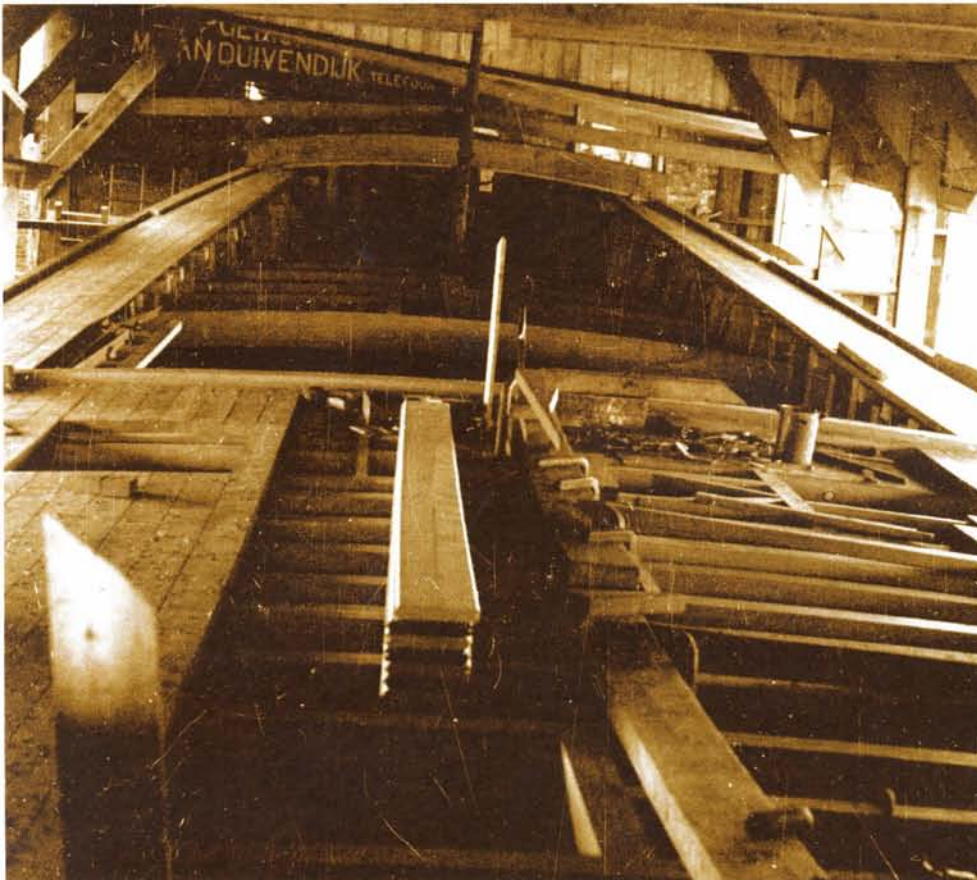
*Melis van Duivendijk op 3 oktober 1934. Vlak voor de herrie begon.*

*Duidelijk zijn de grenen pennen, waarmee het vlak bevestigd is, te zien. Diameter 3cm. Het bordje met de naam is verdwenen of ligt het bovenop de lat die de steven op zijn plek houdt? 30-12-1933*



*Melis van Duivendijk schuwde het experiment niet. Hier zien we de hoek tussen spanten en mastdoft. Die hoek is versterkt met gegalvaniseerd stalen platen tussen de eiken delen. 30-12-1933*

*Het dek in aanbouw naar het achterschip gezien. 13-4-1934.*



de binnenbetimmering apart in rekening gebracht. Ook wordt rond deze tijd besloten een Engelse stuurinrichting te gebruiken met kamwieloverbrenging, omdat deze lichter stuurt. Pas begin maart begint Van Duivendijk weer aan de *Nicotine* en de volgende inspectie is pas op 13 april. Half maart is er ook nog geen beslissing genomen over de keuze van motor. Je moet je voorstellen dat je een motorkamer moet aftimmeren maar dat je geen idee hebt wat er in komt te staan. Uiteindelijk wordt het een snellopende Kromhout Gardner diesel, type 6-LSK 6 cilinder. Bij 1000 omw/min geeft deze 60 pk. Een vermogen dat in die tijd als ruim voldoende werd beoordeeld.

Die zomer is Van Haaren regelmatig op de werf en er zijn daardoor maar weinig gegevens over wat er gebeurd is, omdat inspecties door mijn vader niet nodig waren. Wel is hij op 8 juni naar Tholen geweest. Op dat moment is het schip nog niet klaar, want Van Haaren bericht een week eerder dat de roef net gereed is en het schip gekalefaat (Zeeuws voor gebreeuwd) is. Onderwater moet dan dus nog geschilderd worden, dus tewaterlaten is er dan nog niet bij. Verder is er die dag over de tuigage gepraat. Denkelijk is toen besloten een hogere mast te kiezen en de zeilen daarop aan te passen. Het hout voor de mast wordt echter pas eind september geleverd.

### **Tewaterlating**

Zeker is dat die zomer de *Nicotine* te water is gelaten. We hebben dankzij de werf zelf daar wat foto's van, maar de precieze datum staat in de werfboeken. Die boeken zijn ooit door Jules van Beijlen meegenomen naar het Museum "Het Steen" in Antwerpen en zijn op dit moment niet beschikbaar. De familie Van Duivendijk was onlangs zelfs erg somber over teruggave van deze boeken en betwijfel-

*Het voordek in aanbouw 13-4-1934.*





*Vlak voor de te waterlating worden nog wat zaken opgeruimd. Let op de dreg voor de voorsteven. (3-8-1934, foto Van Duivendijk).*

de zelfs of ze nog bestaan. Geen datum uit de werfboeken dus, maar wel uit de lokale krant, de Ierseksche en Thoolse Courant. Daar staat een kort, wat korzelig bericht in dat op 3 augustus het 'motorjacht *Nicotine*' te water is gelaten in Thoolen maar dat er verder geen bericht van is, omdat de pers niet van tevoren gewaarschuwd is. Na de tewaterlating wordt de botter langs de dijk benoorden de werf afgemeerd. De afbouw vindt daar plaats, inclusief het interieur en het tuigen.

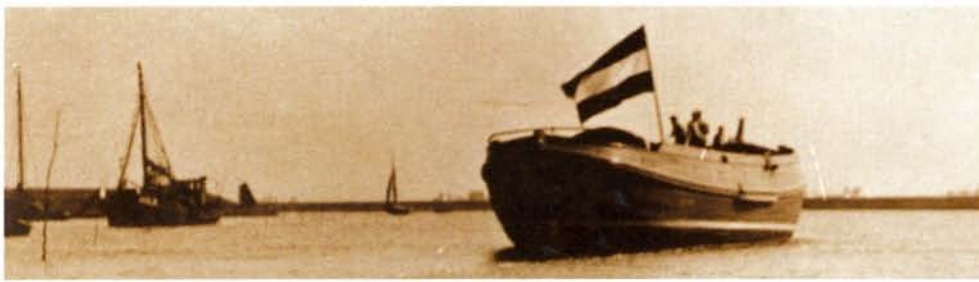
### **Afwerking**

Op 3 oktober brengt mijn vader weer een bezoek aan de werf en dan is de afwerking vrijwel gereed. De mast is in bewerkingen we zien een foto van vier man die hem met grote trekzagen zestienkantig aan het zagen zijn. Er wordt een heel klein velletje afgezaagd en eenieder die zo'n zaag wel eens in de handen gehad heeft, kan niet anders dan de mannen bewonderen die daar zo op de millimeter staan te zagen. Op die dag maakt mijn vader

ook de bekende foto van Melis die nu nog op de werf hangt. Aan de binnenbetimmering en het schilderwerk wordt gewerkt. Het onderwaterschip moet dan nog driemaal in de Bronze Bottom gezet worden, wat extra kosten met zich meebrengt. Ook geeft de schipper aan zwaarder ankergerie te willen met meer ketting. Ofschoon mijn vader het met hem eens is, kan hij die beslissing niet nemen omdat hij de mening van Van Haaren niet kent. De ankers (110 kg met 45 vadem

*De tewaterlating zelf met een grote menigte op de dijk. (3-8-1934, foto van Duivendijk)*





Midden op de Eendracht met de vlag trots in top. (3-8-1934, foto van Duivendijk)

ketting en 60 kg met 30 vadem ketting) zijn uit voorraad leverbaar er is dus geen haast mee. Hij geeft Van Haaren ook in overweging om het schip door eigen volk nog twee maal te lakken, omdat het schraal in de vernis zit.

### De pleuris breekt uit

Het is het laatste vreedzame bezoek aan de werf, want in die maand breekt de pleuris uit. Van Duivendijk heeft al aangegeven dat de ballast voor rekening van de opdrachtgever komt en Van Haaren is het daar niet mee eens. Een afspraak halverwege de maand om de zeilen te passen wordt door van Duivendijk telefonisch bruut afgekap met de mededeling dat het schip op de helling gedraaid is voor het schilderen van het onderwaterschip en dat hij hem er niet aflaat voor de geschilpunten opgelost zijn. Als reactie daarop is er een brief van mijn vader aan Van Duivendijk gegaan, waarin hij hem de genomen actie ten zeerste ontraadt en hem vraagt alle geschil-

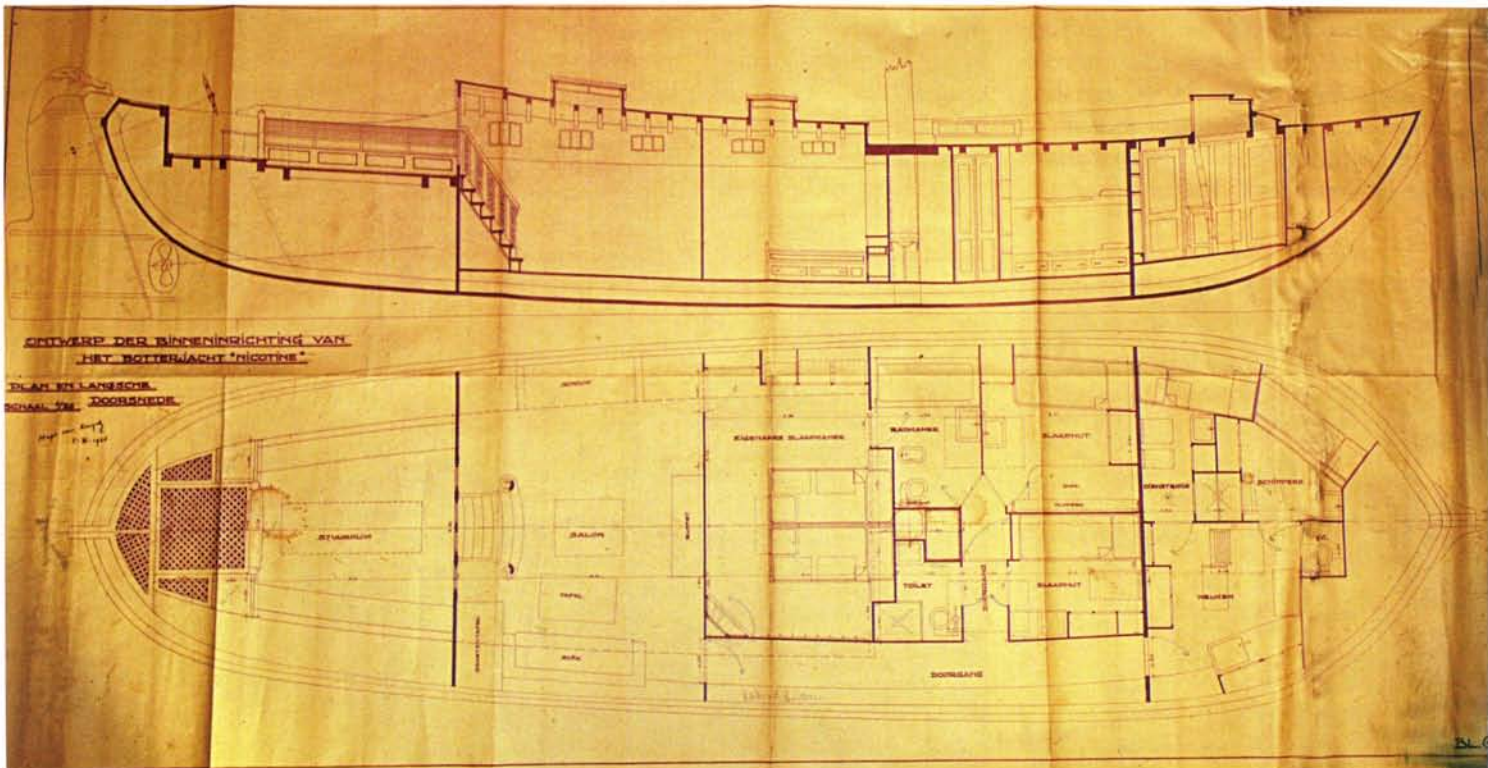
punten op een rij te zetten zodat er "klare wijn geschonken kan worden". Van Haaren is het met deze brief van harte eens. In een brief iets later biedt Melis mijn vader

Op de plek waar de afbouw plaatsvond. De kap is leeg, klaar voor volgende schepen. (3-8-1934, foto van Duivendijk)



wel zijn excuses aan voor zijn gedrag en aan de telefoon blijft hij bij zijn standpunt dat de ballast voor rekening van de opdrachtgever is. Als geschilpunten somt hij verder op: "de binnenbetimmering, de grotere lengte van mast en zeilen, warmwaterleidingen, ankers en kettingen (overeengekomen 3/10), onderwaterverf(overeengekomen 3/10)". Dat die extra kosten voor de ankers nog niet afgesproken waren omdat Van Haaren daar zelf over moest beslissen, wordt per omgaande brief teruggeschreven. Deze is op dit moment in Bergen op Zoom en mijn vader raadt hem om zelf naar de werf te gaan en te proberen een en ander uit te praten. Of dit gebeurd is weten we niet,

### Nogmaals de indeling.



ONTWERP DER BINNENRICHTING VAN HET BOTTERWACHT "NICOTINE"

PLAN EN LANGSCHEDE  
SINAAL VAN DOORSCHIED



*Dezelfde plek van de vorige foto enige maanden later. De afbouw vordert gestaag. 3-10-1934*

maar uiteindelijk consulteert Van Haaren een advocaat die hem grotendeels gelijk geeft, maar hem het advies geeft enige dagen te wachten met actie ondernemen. De eis is op

dit moment om het schip op 5 november vaarklaar op te leveren. Van Duivendijk weigert dat en krijgt van een zeer felle Van Haaren op 30 oktober een deurwaardersexploot aan zijn broek met verzuimstelling. Hij moet de *Nicotine* uiterlijk 12 november zeilklaar leveren. Bedenk wel dat het schip op dat moment al voor driekwart betaald is. Van Haaren en Van Duivendijk spreken af om elkaar te ontmoeten

ten ten huize van de advocaat van die eerste in Breda, om de zaak te bespoedigen. In de tussentijd krijgt Van Duivendijk de opdracht om met de zeilmaker en mijn vader een afspraak te maken voor het passen van de zeilen. Dat gebeurt op 6 november. De uitkomst van het gesprek in Breda is vastgelegd in een Bijlbrief (soort van acte van overdracht van een schip) gedateerd 16 november 1934. Uit die bijlbrief



*Het roer met het schroefgat en de "Engelsche" overbrenging naar het roer. Wat een prachtige leeuw, een kruising tussen een echte leeuw en een baviaan met oosterse trekken. Het schip is onder water nog niet afgewerkt. Er zit alleen een laag carbolineum op volgens de papieren. 3-10-1934*

*Loopplankje naar de wal en je bent klaar om er aan te werken. Op de achtergrond de brug over de Eendracht die de werf naar het zuiden afsloot voor schepen met een vaste mast. 3-10-1934*





*De werf met de mast in bewerking. 3-10-1934*

blijkt dat Melis van Duivendijk op 16 oktober zijn twee zoons Simon en Dirk als firmanten in de werf heeft getrokken, die nu een vennootschap onder firma is geworden. Wat het juridisch voordeel daarvan was, is onduidelijk, maar het conflict over de *Nicotine* zal er achter gezeten hebben. In de Bijlbrief neemt Van Haaren het meerwerk zoals aftimmeren en de langere mast voor zijn rekening maar Van Duivendijk moet de ballast leveren. Dit ondanks de brief die hij tijdens de onderhandelingen over de offerte geschreven heeft, waarin hij stelt dat de ballast voor rekening van de opdrachtgever is. Hij heeft echter een offerte afgegeven voor een vaarklaar schip, waar ballast toch echt bij hoort. Een onduidelijkheid die Van Duivendijk veel gekost heeft. Het schip blijft gedurende de winter bij de werf ter afwerking en bewaring. Dit in tegenstelling tot het plan van Van Haaren om het schip bij zijn bedrijf in Antwerpen te leggen. Er wordt afgesproken om het jaar erna een proefvaart te houden en in te schrijven voor een wedstrijd waarin de *Nicotine* kan laten zien dat ze snel is. De korting die Van Haaren zou krijgen als het schip niet als eerste zou eindigen, wordt echter niet meer genoemd. Alleen de premie van vijfhonderd gulden als hij wint staat nog in de overeenkomst. Heeft Van Haaren in dit geval zijn hand over zijn hart gestreken? We weten het niet, maar alles wijst erop dat het een goed gesprek is geweest. De werf is net niet failliet gegaan aan de *Nicotine*, maar ze hebben er ook niets op verdiend. Het meerwerk bedraagt een totaal van Hfl 2.750,- wat misschien ook een beetje bijgedragen heeft.

### **Sloep als bijboot**

In december komt op de bouw nog een toe- gift. Duidelijk in reactie op een vraag van

Van Haaren antwoord Melis in een brief dat het schip geheel onder de kap zit, de ballast gemenied is en de vloer bijna klaar is. Als verrassing komt in die brief de offerte voor een sloep van 4,6 meter voor het schip. Die zal 325 gulden moeten kosten want Van Duivendijk weet dat "de Heer Van Haaren van sterk en goed houdt en hij wil dus geen 'tweedehands' prijs geven".

Eind januari 1935 krijgt mijn vader opdracht de plannen voor de sloep te beoordelen, te bezien of het niet te duur is en te onderhan-

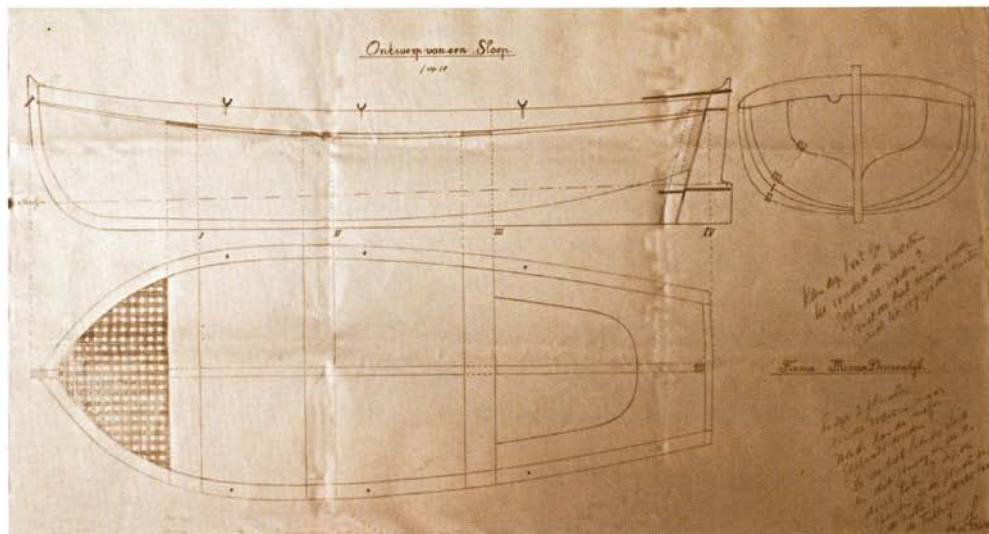
*Er wordt maar een heel dun velletje van die hoek afgenomen met die grote zagen. Vakwerk! 3-10-1934*





delen over zowel een dektentje en bootsklampen op het dek om de sloep zeevast te zetten. De sloep moet geschikt zijn om met een binnenboord motor uitgerust te worden en daarvoor moeten de spanten ter hoogte van een eventuele motor verstevigd worden uitgevoerd. In februari verzoekt hij Van Duivendijk om een bestek en dat krijgt hij begin maart. In de tekening die we hier tonen zien we een forse sloep met een wijnglas spiegel en plaats voor drie roeiers. Op de werf hangt van de sloep ook nog een halfmodel.

De opdracht wordt geplaatst, maar de sloep was voor de proefvaart van de *Nicotine* nog niet gereed. Wanneer hij wel gereed was is niet meer bekend. In ieder geval is het schip in het voorjaar door de schipper Leen Dijkma (J.L. Dijkma) nog tweemaal in de bronzebottom gezet, want de laag die Van Duivendijk erop gezet had was zo dun dat je het hout er door heen kon zien. Ook het verniswerk heeft de winter niet goed doorstaan want er zitten barsten in en daardoor grijze plekken. Van Haaren klaagt hierover bij Van Duivendijk en zegt hem dat de "artiest" uit Tholen, die het schilderwerk gedaan had, dat best beter had kunnen doen. Blijkbaar heeft de werf hier iemand voor ingehuurd uit de stad. Hij geeft Leen opdracht het hele schip nog tweemaal in de Valspar te zetten en verzoekt Van Duivendijk hem hierbij gratis te helpen als er een man over is. De teneur in de brieven aan mijn vader over Van Duivendijk is niet vriendelijk en hij geeft aan hem niet als bouwer aan een



*Ontwerp van de sloep, "sterk en goed". Rechts in de marge instructies en vragen aan mijn vader van Van Haaren over de sloep. Kan hij op het voordek en kan er een motor in?*



*Het halfmodel van de sloep, zoals dat nog op de werf aanwezig is.*

ander te zullen 'recommanderen'. Half mei ligt de *Nicotine* in het water en is de mast geplaatst. Schipper en knecht (Marinus?) zijn druk met tuigen, want begin juni moet er

proefgevaaren worden. Een paar dagen erna, op Pinksteren is de *Nicotine* ingeschreven voor een wedstrijd op het Hollands Diep. Dat zijn echter verhalen voor het volgende artikel. 