



*Nicotine tijdens de proefvaart.*

# *Nicotine, de grootste houten botter ooit*

## *Deel 1: de voorgeschiedenis*

**Tekst: Ir J.P. Loeff**

Een paar Spiegels geleden verscheen een interessant drieluik over de Schokker *Margaretha*, gebouwd door Melis van Duivendijk. Voor zover bekend was dat de grootste schokker die ooit is gebouwd. Laat diezelfde bouwer nu ook de grootste houten botter hebben gebouwd, *Nicotine*.

Was van de bouw van *Margaretha* weinig bekend en van haar leven veel, van *Nicotine* weten we van de bouw veel en van haar leven weinig. Dit komt doordat mijn vader, als toezienend ingenieur, bij de bouw betrokken is geweest en de correspondentie tussen bouwer, opdrachtgever en hem bewaard is gebleven. Verder zijn ook de bouwtekeningen deels bewaard gebleven, al zijn ze in abominabele toestand. Na de ingebruikname is het schip uit Nederland naar de Middellandse Zee vertrokken en is nooit meer teruggekeerd.

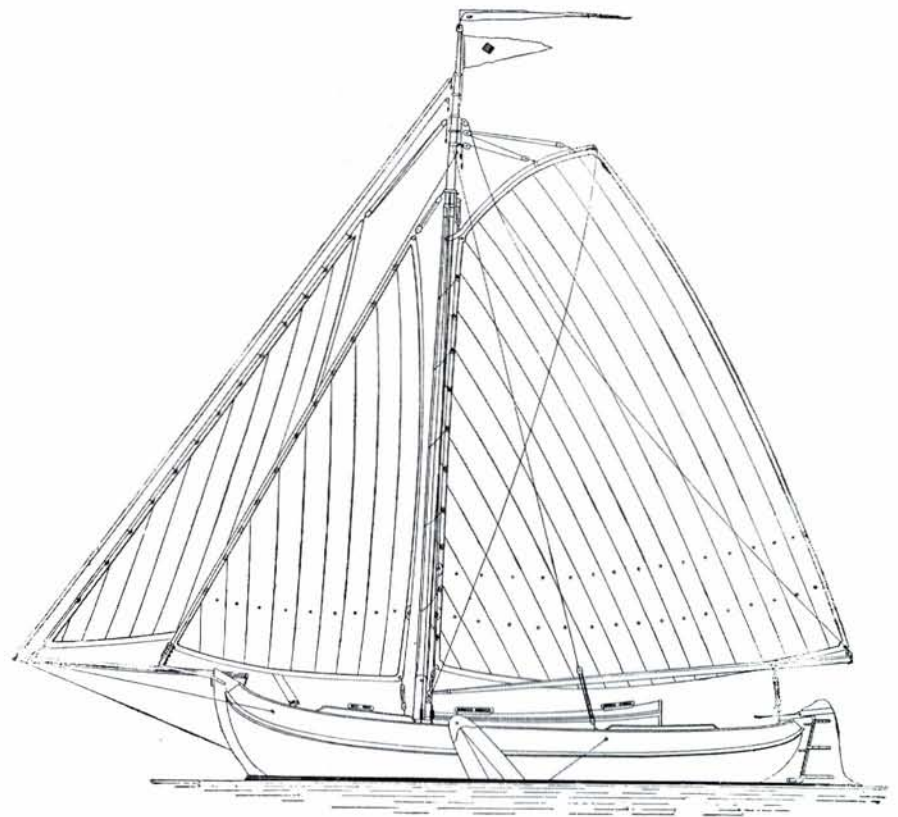
## De keuze

*Margaretha* werd in Willemstad gebouwd. Omdat Melis de vrijheid van een eigen bedrijf wilde, verliet hij Tholen en vestigde hij zich in de haven van Willemstad. In 1934 was hij echter al lang terug op honk en had hij de werf aan het Contre Escarp in Tholen geërfd van zijn vader Dirk. Melis was een echte scheepsbouwer die, volgens de verhalen van zowel zijn zoon Dirk als van mijn vader, het bouwen niet kon laten.

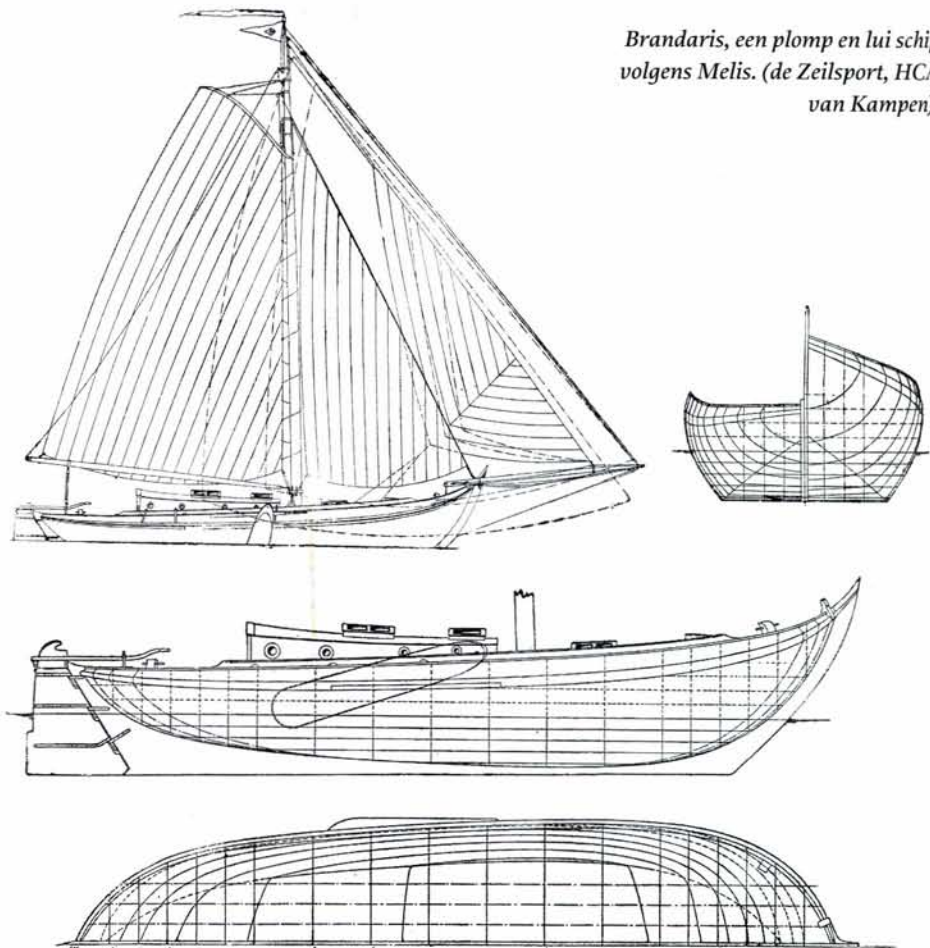
In 1932 werd hij benaderd door ene Nicolas van Haaren uit Buenos Aires, met de vraag of hij een groot platbodemjacht voor hem kon bouwen. Daarbij werd niet gespecificeerd welk type jacht. Uiteraard wilde Melis dat wel en de brieven van Van Duivendijk naar Van Haaren geven aan hoe de beslissing om een botter te bouwen tot stand kwam. De brieven de andere kant op, dus van de opdrachtgever aan de werf, zijn helaas maar deels bewaard gebleven.

Dat Van Haaren niet over één nacht ijs ging, blijkt uit het feit dat hij Van Duivendijk vraagt om op zijn rekening achtergrondinformatie in de vorm van de boeken *De Zeilsport* en *Schepen die Voorbijgaan* te kopen en naar Argentinië op te sturen. Verder gaf Van Duivendijk advies over de keuze van het scheepstype – waarbij hij zijn voorkeuren had –, maar duidelijk aangaf alle typen te kunnen bouwen. Uit de antwoorden mag worden opgemaakt dat Van Haaren een zeewaardig en comfortabel schip wenste.

In eerste instantie wordt hem de keus voorgesteld tussen een hoogaars, een botter en een schokker. Hierbij noemt Van Duivendijk de schokker het meest zeewaardig, de hoogaars heeft als voordeel dat hij weinig water overneemt en gemakkelijker op de zee (sic) kruipt. Een boeier wordt ten zeerste afgeraden, omdat deze het buiswater aan boord krijgt en niet zo zeewaardig is als een hoogaars. De aangeboden hoogaars is zestien meter lang, de botter 19,5 meter met vanachter een lemmeraakmodel. Van beide jachten stuurt hij een tekening in een rol naar Buenos Aires. Uit de briefwisseling blijkt overigens dat dit de originelen waren. Die zomer kruisen er wat brieven en tekeningen heen en weer. Een paar meningen van Melis willen we u niet onthouden. Blijkbaar vraagt Van Haaren aan de hand van de geleverde boeken naar de schepen die erin staan. Eén vraag gaat over de lemmeraak *Schollevaer*. Het letterlijke antwoord van Melis luidt: *In de tekening van het Lemmeraakschip Schollevaar loopt de kajuit door tot voor de mast. Dat moet ik u sterk ontraden. Die dat hebben zijn z.g. mooi weer scheepjes. Het is niet sterk*



*De lemmeraak Schollevaer. Een mooi weer scheepje volgens Melis van Duivendijk. (de Zeilsport, HCA van Kampen).*



*Brandaris, een plomp en lui schip volgens Melis. (de Zeilsport, HCA van Kampen).*

genoeg voor de kracht die op de zeilen komt. Ik moet een tussendeck hebben van 2,10 m, voor de bediening van de lieren en de zeilen. Tevens is dit de grootste verbinding van het schip, want onder het dek zijn zeilbalken of dekbalken aangebracht van boord tot boord met een breedte van 2,10 m die alle gewaluwstaart zijn ingewerkt in de balkwegering van zij tot zij. (Van Kampen in *De Zeilsport* is dit met hem eens, al verwoordt hij het anders.

Het commentaar op de botter *Brandaris* is kort en nog vernietigender:

*De botter door mij getekend is zeewaardiger dan de Brandaris. Dit vaartuig is een plomp en lui schip.* (Van Kampen noemt dit echter een van de snelste Nederlandse platbodems).

Op de vraag of een gepiekte boeier niet ook zou kunnen dienen, omdat alle palingaken van Friesland naar London zo zijn gebouwd, komt het volgende commentaar:

*De gepiekte Boeijer is absoluut niet zeewaardig en is niet vlug. Trouwens, een schip van die lengte dat overal even breed is en veel ruimte biedt kan onmogelijk vlug en zeewaardig zijn. Een vlug schip is tegelijk ook zeewaardig.*

Van Duivendijk geeft wel aan dat hij hem zou kunnen bouwen maar voegt er aan toe dat 'hij u niet zal voldoen'.

### **Een botter**

Van Haaren komt in samenspraak met van Duivendijk al snel tot de conclusie dat een 'botter van achteren als een lemmeraak' hem het beste zal passen. Hij heeft zijn wensen voor een indeling daarbij als belangrijk criterium genomen en een botter heeft met zijn bolle kop natuurlijk meer ruimte dan een hoogaars of schokker. Hij komt op een schip van maar liefst 22,6 meter lang en 6,30 meter breed. Het bouwen van een schip met gemengde vorm, zoals dit, kwam in Zeeland vaker voor. Denk daarbij aan de Lemmerhengsten en Lemmerhoogarsen die werden

gebouwd omdat de Zeeuwse vissers in het noorden ervoeren dat een Lemmeraak hen eruit voer. Als oplossing werd de kont van een typisch Zeeuws schip omgevormd naar die van een Lemmeraak. Datzelfde was Melis nu ook van plan te bouwen voor Van Haaren.

Ofschoon kleinzoon Melis van Duivendijk mij vertelde dat, alvorens grootvader Melis een schip tekende, hij eerst een halfmodel maakte en daar de lijnen van afnam, blijkt dit niet uit de correspondentie. Pas na ondertekening van het contract vertelt Van Duivendijk dat hij net een mooi model heeft gemaakt en dat het hem lijkt dat hij een snel en mooi schip heeft getekend.

Of dit nu een smoes was om te verbergen dat hij op het oog bouwde, is niet meer te achterhalen. Het zou kunnen, maar het is niet waarschijnlijk. De gevonden tekeningen zijn alle niet gedateerd, dus we kunnen het niet nagaan. Wel zijn er op de werf allerlei tekeningen aanwezig waar geen halfmodellen van zijn gemaakt. Dat zou dus duiden op ontwerpen op papier, waarna er bij verleende opdracht een model werd gemaakt. Ook zijn er van zowel zoon Simon als zoon Dirk tekeningen bewaard uit hun schooltijd en beide kregen een gedegen opleiding in technisch tekenen. Dat was blijkbaar belangrijk, dus werd er waarschijnlijk op papier ontworpen en werd pas daarna een model gemaakt.

### **Het contract**

Het contract bevat de maten van de delen die gebruikt gaan worden en beschrijft het materiaal. Zo wordt er Weselsch Duits eikenhout gebruikt en het zeven centimeter dikke vlak wordt met drie centimeter dikke grenen nagels vastgezet. De rest wordt vastgezet met gegalvaniseerde ijzeren spijkers en bouten. Deze worden voorzien van een druppel loodwit op de kop en daarna afgedopt, zodat er geen water bij kan en de plank glad kan worden afgewerkt. Op de vraag wat bronzen of kope-

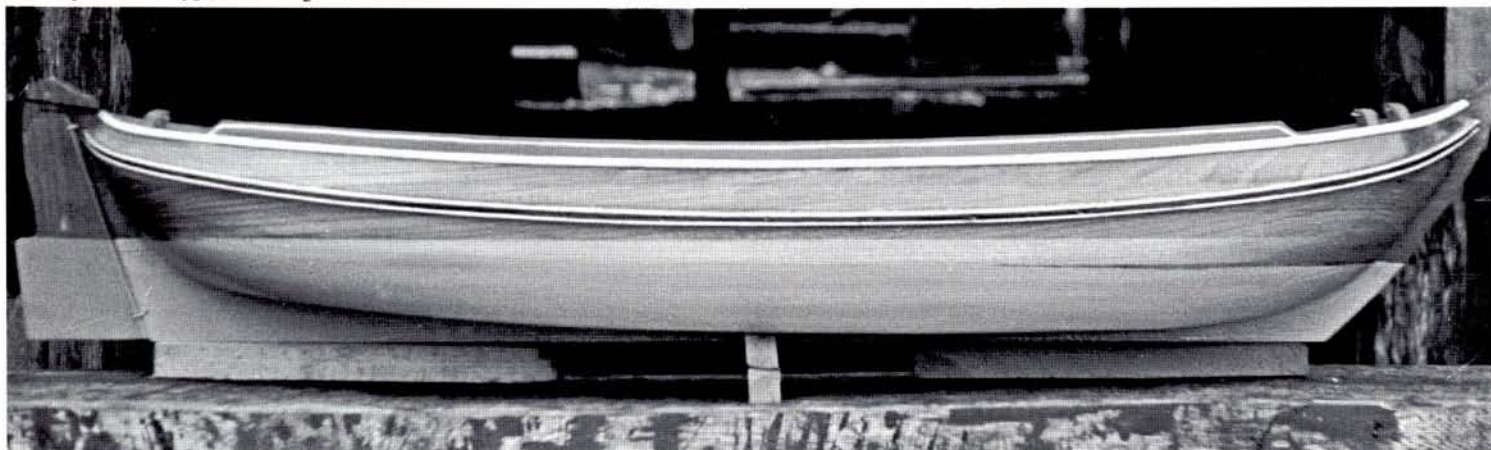
ren nagels zouden kosten, antwoordt Van Duivendijk dat er dan voor duizend à elfhonderd gulden nagels in gaan en dat hij dat afraadt. De kiel is twintig centimeter dik en de gangen vijf centimeter. Het dek wordt vijf centimeter dik van Moulmein Teak. Alle ijzerwerk wordt gegalvaniseerd uitgevoerd. De maten zijn overigens allemaal in centimeters en meters weergegeven. Geen duimen en voeten dus. Verder wordt een hele inventaris opgesomd die we niet geheel zullen noemen. Het tuig is echter wel interessant. De zeilgarderobe bestaat uit een grootzeil, een stagfok, een grote kluiver, een kleine kluiver, een zijden halvwinder, een zeilhuik, een fokkehuik en voor elk zeil een zeilzak. Voorts alle blokken en vallen van, voor zover gebruikelijk, staaldraad en waar nodig Dendermondsch touwwerk. Alle verstaging wordt ook opgesomd. Voorts wordt een tweetal ankers, een van zeventig kilogram en een tuianker van veertig kilogram, en 45 vadem ketting genoemd. Verder zijn twee stootkussens (zeildoekse kurkzakken) voor een schip van deze maat blijkbaar voldoende. De prijs voor dit alles was Hfl 18.500. Daar zat de motor, waarvan het type op dat moment nog niet was gekozen, niet in.

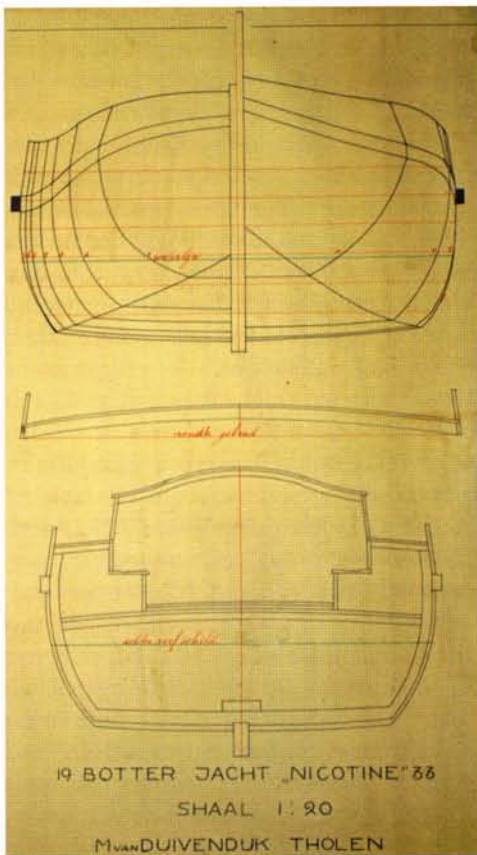
### **Details**

Dat eerste contract is nog voorlopig, omdat de Argentijnse Pesos gedevalueerd is en Van Haaren moeite heeft op een goedkope manier guldens te krijgen. Hij geeft dus opdracht onder voorbehoud en schiet de werf 1.500 gulden voor om alvast hout te kopen. Dit omdat hout voor een dergelijk groot luxe schip natuurlijk niet voor het oprapen ligt. Als de bouw niet door zou gaan, betaalt Van Duivendijk 1.000 gulden terug. Gelukkig is het schip gebouwd en hoefde dat dus niet.

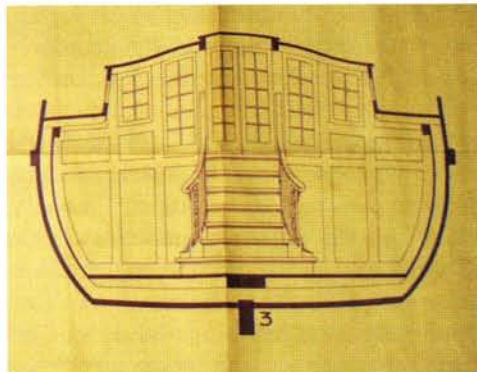
Drie details van het contract zullen nog een staartje hebben. Ten eerste wordt ballast in de offerte niet genoemd. Van Haaren heeft in één

*Het halfmodel in 1934. Toen nog met roer.*

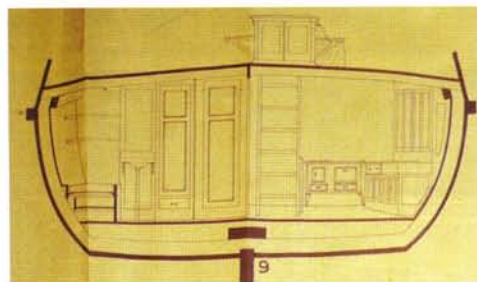




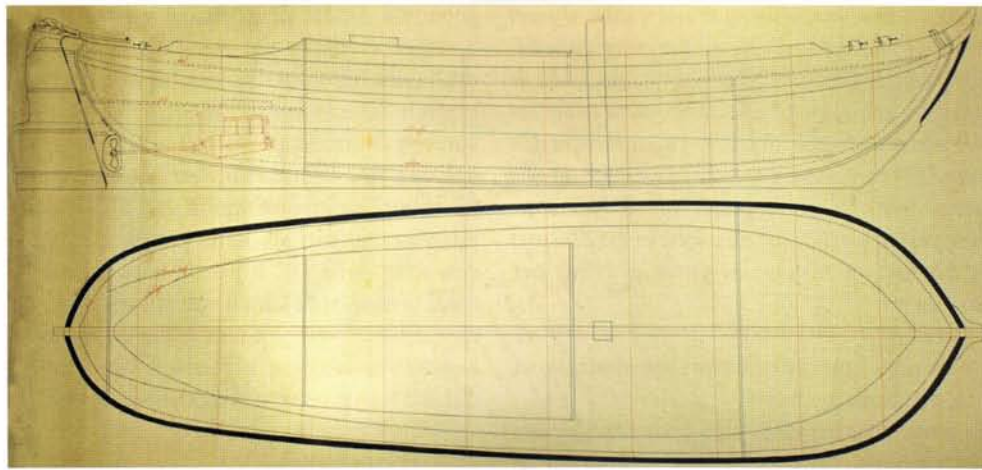
Spantenplan



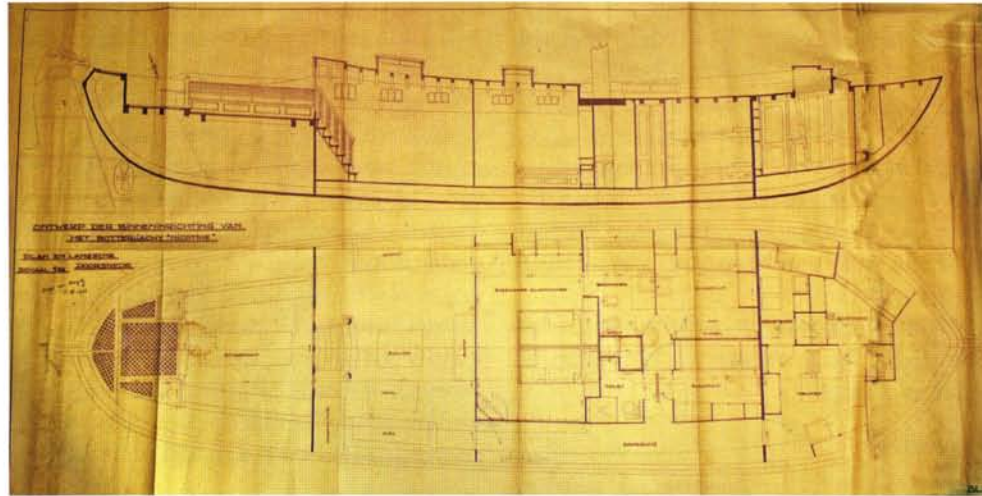
Dwarsdoorsnede achterschot kajuit met de ornamentale trap naar de kuip.



Interieur van het vooronder, het bemanningsverblijven en kombuis. Aan stuurboord het fornuis op pootjes.



Lijnen langsscheeps



Indeling. Helaas is de tekening erg beschadigd.

van zijn brieven wel gevraagd wat het verschil in prijs is tussen gietijzeren en loden ballast. Hij krijgt het antwoord dat dit 25 procent is, maar geen getal. De vraag wordt verder niet beantwoord, al geeft Van Duivendijk in de brief bij het contract aan dat de ballast gewoonlijk niet in het contract wordt opgenomen omdat de meeste eigenaren kiezen voor loden schuitjes omdat deze zwaarder zijn, minder plaats innemen en hun waarde behouden. In het contract komen beide er echter niet op terug, hetgeen een grote fout zou blijken.

De binnenbetimmering tussen de waterdichte schotten is ook niet in de prijs meegenomen. Die schotten zitten tussen de motorkamer en de salon en tussen het bemanningsverblijf in het vooronder en de kajuit. Ook een aantal zaken van het interieur worden slecht gedocumenteerd in het contract. Argument om het niet op te nemen, is dat in Antwerpen timmerlieden zijn die het goedkoper zouden kunnen dan Van Duivendijk.

De mooiste clause in het contract is echter die over de snelheid van het schip. Van Haaren geeft aan dat hij een vlug schip wil hebben

en Van Duivendijk is dermate zeker van zijn zaak dat hij hem het snelste schip van de Maas en van Amsterdam belooft. Als het schip niet zo vlug blijkt te zijn dan geeft hij de opdrachtgever 500 gulden korting op de bouwsom. Als echter de eerste wedstrijd wordt gewonnen, dan betaalt Van Haaren 500 gulden bovenop de aanneemsom. De letterlijke tekst was: *Maar: als dit schip alle platbodemjachten vooruit vaart, dan krijgt de aannemer of bouwverwer een premie van 500 Gld.*

Op ballast, interieur en die eerste wedstrijd komen we nog terug.

### Het verlossende woord

Van Duivendijk gaat begin 1933 aan de gang en vindt in België een mooie plank van twintig meter voor de kiel. Van Haaren bedenkt echter nog een toevoeging, want hij wil de mast strijkbaar hebben. Van Duivendijk zegt eind mei 1933 toe dit te kunnen maken al zal een mastkoker en bokkenpoten een hoeveelheid ruimte en tijd kosten. Hij verhoogt de prijs van het jacht echter niet. Het plan om bij hoge zee de mast te kunnen strijken raadt hij echter af, omdat alles dan kapot slingert. Ver-



*Het halfmodel nu. Het roer is verloren gegaan.*

der geeft hij aan dat het schip het 'langer en gemakkelijker klaart op de zeilen als met de motor'. Het argument is genoeg en de mast wordt niet strijkbaar gemaakt. Verder klaagt Melis over de lange duur tot de definitieve opdracht komt, omdat hij met een dergelijk groot werk in het verschieft geen opdrachten kan aannemen. Op 28 mei komt dan het verlossende woord in de vorm van het volgende telegram: 'Kunt beginnen VANHAAREN.'



*Nicolas van Haaren, de opdrachtgever.*

### **Nicolas van Haaren**

Wie was nu die Nicolas (één a) van Haaren, die relatief kort na de crash van 1929 een groot zeewaardig platbodemjacht in Tholen bestelt, terwijl hij in Buenos Aires woonde? Het is duidelijk dat hij Nederlandse wortels had en niet van plan was hier te blijven met het schip, want het moest zeewaardig zijn. Hij was het elfde kind van Nicolaas van Haaren (twee a's), een aannemer van grond en waterwerken (bruggen en baggerwerk). Samen met zijn compagnon Hendrickus Wilhelmus

Ackermans richtten zij in 1876 het bedrijf Ackermans en van Haaren op. Ofschoon zowel Ackermans als Van Haaren Nederlands was, is dat een Belgisch bedrijf dat nog steeds bestaat.

Toen het werd opgericht, bleek de vooruitgang in België toch wat verder te zijn dan in Nederland. Grote werken in de waterbouw, maar ook in de bouw van forten werden in België voortvarender aangepakt dan hier. Ondermeer daarom werd het bedrijf Belgisch. In 1924 werd het een NV en in 1984 ging het naar de beurs. Nu is het opgenomen in de Bel-20 lijst en daarmee dus één van de belangrijkste Belgische bedrijven op de Euronext beurs in Brussel.

Nog steeds spelen de twee families een grote rol in het bedrijf waarbij de capaciteiten van het familielid echter boven de familieband staan. De twee families waren en zijn nauw verweven. Vader Nicolaas van Haaren had in totaal dertien kinderen bij twee vrouwen. De tweede vrouw van Van Haaren senior, de moeder van Nicolas junior dus, was de zuster van zijn compagnon Ackermans. Die trouwde overigens met een dochter uit Van Haarens eerste huwelijk.

Ackermans refereert in zijn dagboeken overigens altijd naar zijn compagnon als 'pa Van Haaren', terwijl het toch ook zijn zwager was. Dat was echter niet vreemd, want hij was ongeveer twintig jaar jonger. Het was een familiebedrijf en de jonge Nicolas werd dus ingezet. Dat dit in Argentinië gebeurde is niet zo vreemd. Ackermans en van Haaren waren al vroeg in Zuid-Amerika actief en legden daar hele havens aan, bijvoorbeeld Rosario. Om daar een goede zaakwaarnemer te hebben, was van het grootste belang en voor zover ons nu bekend was dat Nicolas. Hij verdiende er in ieder geval genoeg om zich een kapitaal jacht te veroorloven.

### **Weinig informatie**

Uit de correspondentie die is overgebleven, blijkt overigens dat hij zeer regelmatig in



*De kop van het halfmodel.*



*Kasteel Pulle in Wijneghem, het huis waar Van Haaren verblijft als hij in Europa is.*

Europa was en dan vooral in België op het kasteel Pulle bij Wijneghem waar de familie woonde. Dat was, zoals uit de ansichtkaart te zien is, geen halve maatregel. We hebben een poging gedaan om meer informatie in te winnen over Nicolas van Haaren, maar het bedrijf geeft helaas niet thuis. Wat er met hem is gebeurd, wanneer en waar hij is gestorven, of hij kinderen had of getrouwd was, we weten het niet. Het verhaal dat we uit overlevering hebben is dat zijn echtgenote Tine heette, vandaar de naam van het schip, een samentrekking van zijn naam en die van zijn echtgenote. Wel weten we dat hij na de oorlog nog leefde en een fel gevecht voerde voor zijn schip. Dat is echter een verhaal voor later.

Voorlopig zijn we aan het begin van de bouw aangekomen. Dat is onderwerp voor het volgende deel van het verhaal van *Nicotine*. (wordt vervolgd)