



Kijk goed en je ziet dat het hier niet gaat om een botter die op conventionele wijze gebouwd is...

# Een botterjacht in hout-epoxy mèt stalen vlak, *deel 2*

Ruim vier jaar geleden legde Theo Lansink de laatste hand aan een door hemzelf ontworpen en gebouwd botterjacht, met als inspiratiebron de *Fides*. In deel 1 volgden we de bouw van de romp, nu zijn dek, tuig en betimmering aan de beurt. Dagelijks hield Theo een bouwjournaal bij waarin hij alle berekeningen, gebruikte materialen, hoeveelheden en onderdelen beschreef.



Terwijl Theo aan de romp werkte, hield zijn vrouw Ine zich bezig met het ontwerpen van het interieur. Theo controleerde op tekening of alles klopte. Op de foto's op de volgende pagina's zien we een heel ruime en vooral lichte kajuit met veel leefruimte. Dat komt ook omdat er door de hout-epoxy bouw geen spanten in de weg zitten. De eigenaarshut ligt voor de mast aan stuurboord en aan bakboord zijn kooien voor de gasten. Het eiken is zo behandeld dat de houtnerf zichtbaar is gebleven en er een soort eglans is ontstaan. Het geheel is werkelijk verbluffend mooi uitgevoerd!

### **Zwaarden**

Theo ontwierp zwaarden die veel lift geven. Om ze extra sterk te maken werd tussen twee lengte lagen een dwarslaag gelijmd, die je op de bovenkant ook ziet lopen. Mocht de druk op het zwaard te groot worden, bijvoorbeeld als het schip, zonder snelheid en met omlaag hangend zwaard, van een golfdal glijdt, dan kan een zwaard gemakkelijk breken. Ook komt er zwaardbreuk voor als je met een omlaag hangend zwaard tegen de zijkant van een geul aan zeilt en het zwaard niet omhoog kan lopen. Om dit te voorkomen bevestigde uitvinder Theo een breeken in de zwaardbout die knapt als de druk op het zwaard boven de 7 ton komt. Is dat het geval dan breekt de pen en schiet het zwaard van de bout af. Normaal gesproken zal hij dan aan de zwaardloper als een wilde dolfijn achter het schip door het water schieten. Maar Theo maakte een borglijntje aan de zwaardkop en het zwaard blijft nu, na het breken van de pen, bij de zwaardklamp hangen.

De stalen zwaardbolder constructie op het boord is zo geconstrueerd dat hij pas na een druk van 24 ton bezwijkt, dan is het zwaard al lang geknapt!

Om de zwaardklamp bevestigde Theo met rubber een rvs U-profiel. In het zwaard zelf, op de plaats waar hij in bijna verticale stand tegen de klamp komt, werd een rvs strip bevestigd die ervoor zorgt dat het zwaard na het omlaag vallen, zelf de ideale hoek van tussen de twee en vier graden kan maken. Zo staat het zwaard altijd onder de ideale hoek met de hartlijn van het schip.

### **Lijmen van de mast**

De 12,70 m lange mast staat op het kajuitdak en het topje steekt maar liefst 15,10 m boven het wateroppervlak. Theo zaagde de larix delen met een mal precies taps om de mast naar boven toe voldoende te verjongen. Toen alles klaar lag en in elkaar moest worden gelijmd, kreeg hij assistentie van vijf vrienden. De latten moesten allemaal tegelijk

in de epoxy worden gezet. Het geheel moest in elkaar worden gepast en vervolgens alles tegelijkertijd in elkaar worden geklemd. Om voldoende klemkracht te krijgen had Theo een bandseal-apparaat geregeld. Dit apparaat wordt gebruikt om metalen banden snaarstrak rond pallets te trekken om de lading bij elkaar te houden. Hij had berekend dat je, als je maar genoeg banden om de mast in wording zette, een druk van 470 kg/cm<sup>2</sup> kon opbouwen. Het was wel een gevecht tegen de klok, maar het lukte! Met de ondersteuning van de mast kon de voorspanning en de stagtop kromming geregeld worden.

Normaal wordt er een gat door de mast geboord voor de mastbout. Het is niet alleen een verzwakking van de mast, maar er is altijd kans op inwateren. Daarom kwam er om de mastvoet een rvs schoen met een draaipunt

aan de buitenzijde. De mast is met een sprenkel strijkbaar op de maststrijk/ankerlier. Nadat de mast is gestreken kan Theo de mast via een rol in de mastkoker moeiteloos naar voren rollen totdat de mast binnenboord ligt. Dat vaart een stuk prettiger en veiliger dan met een mast die achter het schip uitsteekt. In de motorkamer staat een 4-cilinder Beta-marine diesel van 60 pk op de motorfundatie die op haar beurt weer op het stalen vlak is

**Kuip en dek van de botter kort voor de tewaterlating. Wat een aandacht voor details. De deurtjes in het achterschot van de kajuit voorzag Theo van fraaie Turkse knopen, ook voor de ventilatie.**

**onder: Met een grote kraan werd de botter weggetakeld van de bouwplaats tussen de loodsen. De stalen mastkoker is met hout bekleed. De kachelpijp loopt via de knecht en voert de rook altijd aan de hoge kant af. Er is nog nooit terugslag geweest tijdens het zeilen.**







gelast (zie SdZ 2015.2). Deze motor is ruim voldoende voor het 12,5 ton zware schip. De boegschroef is prettig als met kleine bemanning wordt gevaren. Want als je onverhoopt weg waait, dan duw je die ruim twaalf ton niet even terug met de hand. Gelukkig wordt er niet met een stuurwiel gestuurd. In de kuip staat voor het helmhout een kompaszuil.

### **Tewaterlating**

Op 10 juli 2010 was het zo ver. Inmiddels had Theo Lansink al 10.000 uur in de bouw

van zijn botterjacht zitten. Bij elkaar had het project 2½ jaar aan voorbereiding gekost en 4½ jaar aan bouwtijd. Lansink had tijdens de bouw contact gehouden met Jan van Seumenen die in diezelfde tijd de originele *Fides* liet restaureren in Wons en Makkum bij Ivor van Klink. Ze maakten een deal, Jan kreeg de heel handige hydraulisch verstelbare bok, die zijn maat Eric had ontworpen en gemaakt, om het schip tijdens de bouw in elke stand te kunnen zetten, en Jan zorgde via zijn Mammoet Transport dat er een zware kraan naar Oldenzaal

boven: De stalen maststeun is bekleed met een rvs plaat achter de kachelpijp. Zo wordt zoveel mogelijk warmte afgegeven in het schip

onder: De L-vormige kombuis met oven

rechts onder: De eigenaarshut is dwarsscheeps gesitueerd en heeft nog net stahoogte onder het kajuitdak

kwam om de 12½ ton wegende botter over werkplaats en huis te tillen en op een zware dieplader te zetten. Daarmee werd het schip naar het dichtstbijzijnde water gereden en





kon de *Bössel* toen worden gedoopt door Ine. Na het tuigen in Zwartsluis werden de eerste proefvaarten gemaakt en al gauw kregen we per mail de eerste zeilfoto's en de enthousiaste verhalen door. Toen de originele *Fides* na de restauratie in de zomer van 2010 in Makkum weer werd gedoopt was ook de *Bössel* van de partij en kon Theo Kampa de bijgaande interieurfoto's maken.

Intussen is er heel veel met het schip gevaren en waren we benieuwd hoe alles zich heeft gehouden. Een goede reden voor een tweede bezoek aan Oldenzaal. Theo was inmiddels gestopt met werken en had zijn werkplaats omgebouwd tot een heel bijzondere woning. (Een dochter woonde inmiddels met haar gezin in hun oude huis.) We waren onder de indruk van deze verbouwing. Want het is niet eenvoudig om een gezellige en functionele woning te maken in een werkplaats. Theo en Ine zijn daar wonderwel in geslaagd.

### ***Bössel* na vier jaar**

Het lakwerk was inmiddels vier jaar oud, maar de acht lagen Double Coat van De IJssel, gepigmenteerd in een teakkleur, hebben zich al die jaren prima gehouden. Er was eigenlijk nog niets bijgewerkt. Alleen moesten er een paar delen in het dek en het kajuit dak worden verwijderd om ze later weer te



**Zeilend onder grootzeil en fok heeft de *Bössel* al regelmatig 8 knopen geklokt**

**rechts: Dankzij het juiste zwaardprofiel dat altijd onder de goede hoek staat, zeilt deze botter mooi hoog aan de wind**

**rechtsboven: Een droom waargemaakt! Droogvallen op het Wad**



herplaatsen, omdat die waren gaan werken. In het hele schip heeft nog nooit een druppel water gestaan. Alle constructies waren kennelijk goed berekend. Wel was er al eens een zwaard aan de haal gegaan toen de rand van een geul werd geraakt. Maar de breekpen zorgde ervoor dat het zwaard niet brak. Deze winter ligt het schip weer in Enschede, op De Helling, om wat onderhoud te doen.

Een minpunt is dat Theo, inmiddels 70, de kracht mist om bij zwaar weer de zeilen te hissen en op te doeken. Er wordt daarom meestal gevaren met de kinderen en kleinkinderen. Zo is dit botterjacht een echt familieschip. Als ik vraag of het schip naar verwachting/berekening presteert, is het volmondig antwoord van een enthousiaste bouwer: 'Boven verwachting!' Omdat het varen eigenlijk te zwaar geworden is voor Theo, kan degene die belangstelling heeft voor dit opmerkelijke schip, contact opnemen met Theo Lansink via tel. 06 12 50 04 96 of via e-mail: [info@botterbossel.nl](mailto:info@botterbossel.nl)