

# Nieuw leven voor inspectiebotter *De Zwaluw*

Een botter die ooit zijn leven begon als inspectiebotter in Zierikzee is voorlopig onderdeel van de collectie van het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem. Scheepsbouwmeester Henk van Halteren neemt *De Zwaluw* daar onder handen op de Marker scheepswerf "De Hoop".

Tekst en foto's: Evert Bruinekool



**N**u *De Zwaluw* terug is op “De Hoop” vallen de verschillende historische onderdelen weer samen: Klaas Kater, in het bouwjaar van *De Zwaluw* eigenaar van “De Hoop” bouwde de inspectiebotter op zijn werf te Monnickendam. Maar al in 1947 werd Katers andere scheepswerf, die van Marken, verplaatst naar het Openluchtmuseum in Arnhem. ‘Je staat met je neus bovenop de geschiedenis in het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem’, staat op de site van het museum. En: ‘Het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem vangt de geschiedenis. In authentieke gebouwen, voorwerpen en ware verhalen. Een reis door de tijd. Van twee eeuwen geleden tot heel recent.’ En dat klopt in dit geval met de combinatie “De Hoop” en *De Zwaluw* dus helemaal.

In 2015 verkocht Van Halteren Scheepstimmerwerf Nieuwboer, de botterwerf in Spakenburg, en ging voor het Openluchtmuseum werken als bouwmeester. Zijn eerste project was een kubboot. Deze boot wordt gebouwd met de originele mallen van de werf, die nog steeds familiebezit zijn van de familie Nieuwboer. Toen hij nog werfbaas was in Spakenburg kwam Van Halteren door een veiling in het bezit van de inspectiebotter. Voordat het schip naar Spakenburg kwam, was *De Zwaluw* in Nijkerk onderdeel van het faillissement van Langman. Daar was voor de tweede keer de kajuit geplaatst. Eerder al was op de toenmalige botterwerf van Cees Droste in Hoorn een start gemaakt met de restauratie; romp, dek en spanten.

### Casco als nieuw

De kajuitbotter heeft in de afgelopen jaren diverse restauraties ondergaan. In Spakenburg werden eiken planken in het vlak vervangen door zeven centimeter dikke nieuwe delen. Daarnaast werden er tien spanten vervangen. Achtersteven, kiel en knoopstukken werden ook aangepakt. Hierdoor is het casco nu weer als nieuw.

Na het verwijderen van de kajuit werd *De Zwaluw* op 25 februari dit jaar op een vrachtwagen gezet door een telekraan van T. Pater BV, en als sponsorproject naar Arnhem gebracht. Hier ging het schip weer te water waarna het in het Openluchtmuseum vervolgens met de oude slede op de helling van de oude botterwerf werd getrokken. Van Halteren begint nu met behulp van museumvrijwilligers aan het werk aan de botter. In totaal werken er acht vrijwilligers op de werf.

‘Wij zijn met het idee gekomen om de botter hier op de helling te zetten tijdens een bottertochtje met de mensen van het museum,’ vertelt Van Halteren. ‘Het is een fantastisch



linkerpagina: De door Klaas Kater gebouwde botter is terug op een van zijn werven

boven, vlnr: Henk van Halteren, Maik Overbosch van Scheepstimmerbedrijf Overbosch die ook drie dagen per week op de werf werkt, en Frans Schneider

midden: Zo werd afgelopen februari de botter met ellebogenstoom op de helling getrokken (foto Frans Schneider)

rechts: In Spakenburg werd het vlak al eens aangepakt



project voor het museum,’ zegt Frans Schneider, vrijwilliger op de werf. ‘In maart ging het museum weer open en voor het eerst sinds 1947 lag er weer een botter op de helling.’ Voorlopig wordt van de botter een visserman-uitvoering gemaakt, zonder bun. ‘De kajuit die erop stond, was toch al niet origineel,’ voegt Van Halteren toe. ‘Hij was bij Langman geplaatst. Voor een echte bun moeten er zitters en oplangers gesloopt worden in het

schip. Dat gaat niet gebeuren.’ Wel wordt er een deken in geplaatst. De deken waarborgt met zware schotten en een zestal knieën - bij een visserijbotter met bun - het verband. De ontbrekende huidgangen (waar de kaarplaten voor komen), leggers en spanten voor het gat van de bun verzwakken immers het schip. Door dit nu niet aan te passen is het schip later eenvoudig weer als origineel botterjacht terug te bouwen, vandaar dat voor



boven: De kubboot in de bouwloods, die voorzien is van een ruime voorraad gereedschap (inzet)

links: Zo zwaar bouwde men in 1885 voor de Rijksoverheid; let op al die liggers!

deze oplossing is gekozen. 'Een echte visbotter had je hier nooit kunnen krijgen, die varen allemaal,' stelt Van Halteren.

### **Oud gereedschap gebruiken**

Henk van Halteren draagt tijdens de projecten zoals van de kubboot en het botterjacht zijn kennis over op de mensen van het museum. 'Generaties kennis,' zoals hij zelf zegt, hoewel

hijzelf ook weer leert. Het oude gereedschap van Scheepstimmerwerf Nieuwboer is nog steeds familiebezit, ook nadat de werf verkocht was. Maar in het Openluchtmuseum wordt alleen maar met oud gereedschap gewerkt, zoals bijvoorbeeld een omslagboor en de oude breeuwhamers. Niets gaat met modern gereedschap. De botter hellingen was dan ook een hele zware klus, met blok-

ken, kaapstander, dommekracht en spierkracht. De helling was in deze opstelling in het museum nog nooit gebruikt om een botter te hellingen.

Het afgelopen jaar bouwde Van Halteren een kubboot, van 18 Amsterdamse voeten, in het museum. Voor de kubboot werden kopieën gebruikt van historische mallen uit 1840 van de scheepswerf in Spakenburg. Generaties lang werden de traditionele scheepsmallen van vader op zoon doorgegeven. De scheepjes werden, evenals de grotere vissersvaartuigen, 'deels op het oog' gebouwd. Alles aan de

kubboot is volledig handmatig uitgezaagd. Er staat alleen een oude lintzaag op de werf. Nu wordt er de laatste hand aan gelegd, met het plaatsn van het ambachtelijk gesmeed beslag. Tussendoor is er begonnen aan de botter. Stukje bij beetje worden onderdelen van het voordek en dek aangepast. Tijdsdruk speelt in het museum geen rol, presenteren staat hier voorop. Carola van der Wouden, van de afdeling communicatie van het Neder-

boven: Het voordek wordt gesloopt en aangepast

onder: Samen met de Marker werf moet de botter het historische verhaal vertellen in Arnhem

lands Openluchtmuseum, verklaart: 'De botter wordt gebruikt als basis voor de presentatie, het is een stukje historie die past bij het karakter van de werf. Wij hopen dat de botter langere tijd in het museum blijft, zodat bezoekers kunnen zien hoe die wordt afgebouwd.'

## SCHAT AAN INFORMATIE

Het Zeeuws Archief biedt een schat aan informatie over Zeeuwse schepen. Van *De Zwaluw* zijn er de dagboeken van de schippers en is ook het koopcontract bewaard gebleven. Dit uitgebreide, met kroontjespen geschreven document omvat acht pagina's. Op enkele pagina's zijn inktvlekken te zien. We lezen: 'Opdracht tussen 'Het Dagelijksch Bestuur der Visscherijen op de Schelde en Zeeuwsche Stroomen' handelende namens den Staat der Nederlanden krachtens machtiging van den Minister van Financiën d.d. 12 september 1885 No. 24 voor en behoudens nadere goedkeuring van Zijne Majesteit den Koning, besteder, en Klaas Kater Cz. Scheepsbouwmeester te Monnickendam, aannemer, zijn op de volgende voorwaarden overeengekomen.'

Het bedrag dat Kater voor het schip heeft ontvangen, bedraagt 5.200 Hollandse Florijnen. Het bestek is uiterst nauwkeurig en uitgebreid omschreven. Een voorbeeld ervan zijn de afmetingen. *De Zwaluw* heeft een kiel van 9,60 m lengte en een lengte over de stevens van 13,00 m. De hoogte in het voorhout of pompgat bedraagt 1,72 m. De hoogte op de zetboorden is 2 m. De breedte tussen de berg-houten is 3,91 m en de diepgang dient hoogstens 0,75 m te zijn.

Ook de houtmaten zijn duidelijk aangegeven. De mast is van Amerikaans grenen. Er wordt geen exacte maat gegeven. De opdrachtgever verwijst naar het zusterschip *De Valk*. De mast dient 28 cm langer en 4 cm meer in omtrek aan het benedeneinde te zijn dan de mast van *De Valk*. Voor de aftimmering wordt verwezen naar een ander zusterschip. 'Het schip dient te worden afgetimmerd zoals *De Arend*.'

## Onderdeks

Ook de indeling van het vaartuig is duidelijk vastgelegd. Het vaartuig wordt verdeeld in kabelgat, vooronder, logies, hoos of pompgat en stuurstoel. Op de roef dient een schijnlicht te worden aangebracht van eikenhout van behoorlijke grootte en met in de zij ervan twee glazen. Het schijnlicht moet geopend kunnen worden tot luchtverversing, ook wanneer het

regent, zonder lekkage te veroorzaken.

De eisen waaraan de roef moet voldoen, zijn duidelijk gesteld. 'De roef sluit aan tegen de plecht en strekt zich uit tot aan den achterkant van het bun. De roef moet zoo laag mogelijk in het vaartuig aangebracht worden, doch de hoogte onder dek mag niet minder zijn dan gewone manshoogte. De bovenachterhoeken moeten echter acht Amsterdamsche duimen lager zijn dan het midden.'

Modern sanitair is er ook: 'In het achtereinde van de roef bevindt zich aan de eene zijde een onderwater lozend privaat met looden afvoerbuis, boven het privaat de betimmerde looden waterkist, ingericht met looden pijpverbinding met kraan aan het privaat.'

*De Zwaluw* telt volgens het bestek vijf slaappleaatsen. 'In het vooronder twee kooien, in het logies aan bakboord een kooi, aan stuurboordzijde geen kooi maar twee hangkasten en een kast tot berging van etenswaren. In de roef nog eens twee kooien.'

Tenslotte wordt duidelijk gemaakt dat het werk van de scheepsbouwmeester gecontroleerd gaat worden: 'De inrichting der geheele betimmering onder goedkeuring van den Hoofdopziener.' Wie de inventaris zou controleren weten we niet, wel dat ook die omvangrijk was. Het dichtbeschreven A4'tje beschrijft onderdelen variërend van bomen en stokdweilen tot ankers, een stagfok en een kolenkist. De bouwopdracht is opgemaakt te Tholen op 31 oktober 1885 en is ondertekend door de aannemer en de besteder. Het contract werd op 12 november van datzelfde jaar geregistreerd. De kosten voor het handgeschreven document bedroegen Hfl. 39,-. De registratiekosten waren Hfl. 1,20.

## Eigenaren na de visserijinspectietijd:

|             |  |
|-------------|--|
| 1946 – 1951 | W.A. van Dort, Huizen                  |
| 1951 – 1964 | Tenwick                                |
| 1964 – 1976 | H.A. van Cranenburgh, Veere            |
| 1976 – 1980 | H.H. de Jong, Uithuizen                |
| 1980 – 2013 | Dhr. Collard, Utrecht                  |
| 2013 –      | H. van Halteren, Bunschoten-Spakenburg |



## Zeldzaam

Kajuitbotters en zeker gestaagde kajuitbotters waren vroeger een zeldzaamheid. Dit type werd vooral gebouwd als patrouilleschip voor de overheid. *De Zwaluw* is een zwaar gebouwd schip. Klaas Kater bouwde een tijd veel schepen voor de overheid. Het koopcontract is destijds in opdracht van Koning Willem III getekend. Van de geschiedenis is in het Zeeuws Archief veel terug te vinden (zie kader). Het contract en het bestek voor de bouw dateren van 31 oktober 1885. Ook is het dagboek van opzichter C. v.d. Berge bewaard gebleven. Daarin is terug te vinden dat het schip op 13 februari 1886 in dienst is gesteld. Aan de hand van de jaarverslagen en vooral de enorme serie dagboeken van de opzichters en schippers kan de levensloop van het schip met als thuishaven Zierikzee vrijwel van dag tot dag worden gevolgd. 📖