



50 Jaar Botterbehoud

Maritiem erfgoed voor ons nageslacht

Al meer dan 50 jaar zijn enthousiastelingen bezig met het behoud van een stuk maritiem erfgoed: onze visbotters. Dankzij hun jarenlange inzet en grote investeringen in tijd en geld, varen er momenteel circa 60 botters in redelijke tot goede staat rond. Maar voor welke uitdagingen staat die grote vloot voormalige vissersschepen? Kan de bottervloot op eenzelfde wijze in stand worden gehouden de komende 50 jaar? Tekst: **Wim de Bruijn** Foto's: **Theo Kampa e.a.**

Als kleine jongen was Elburger Henk Hulst al behept met het bottervirus en ging hij mee naar zee om te vissen met de EB 15. Hij was medeoprichter en jarenlang voorzitter van de Stichting tot Behoud van Elburger botters en is nog dagelijks op de botterwerf van Elburg te vinden, anders wel op zijn eigen botterjacht *Bruiser* dat hij ook al weer 40 jaar in bezit heeft. Elburg heeft mede

dankzij zijn inspanningen nu weer een haven vol botters, waarvan er zeven van de Elburger botterstichting zijn en zes van particulieren. Acht jaar geleden werd, omdat het bedrijf naar Urk verhuisde, de werf van Balk verkocht aan de Stichting. Er kwam weer een sleehelling en een wagenhelling en twee ruimtes om binnen aan schepen te kunnen werken. Het eerste grote project was de complete restaura-

boven: Op Scheepstimmerwerf De Hoop in Workum worden regelmatig botters op de helling gehaald tie van het botterjacht *Pieterrella* en het terugbrengen naar de oorspronkelijke staat uit 1920 toen het als EB 29 gebouwd werd bij De Haas in Monnickendam. (zie SdZ 20120.10 en 2012.9). Er werd een leerlingenproject opgezet met leermeester Kees Lensink die jongeren van de CIBAP uit Zwolle een praktijkop-

leiding geeft op de werf in het restaureren van traditionele houten vissersschepen. Ook sommige studenten van het Hout- en Meubileringscollege uit Amsterdam en Rotterdam brengen hun stagejaar op de werf door.

De Stichting draait voornamelijk op een grote groep vrijwilligers die zorgen voor het onderhoud van, en het varen met de schepen. Henk Hulst is heel enthousiast over de jeugd in Elburg en omstreken. Ze melden zich aan als vrijwilliger, bemannen de vloot, krijgen een opleiding tot maat en groeien uit tot schipper en leren de schepen onderhouden. Hij maakt zich niet zo druk over de toekomst, zo lang de jeugd maar interesse heeft. De werf kan draaien voornamelijk uit opbrengsten van de verhuur en het organiseren van bedrijvenwedstrijden, waarvoor ook van elders botters worden ingehuurd. Zonder de inkomsten uit die evenementen is het onmogelijk om de schepen in de vaart te houden en uiteraard ook om de leermeester te betalen.

Elke Zuiderzeestad of dorp een eigen botter

Het onderhoud van een botter kost gemiddeld 8 tot 10.000 euro per jaar. Als eigenaar moet je wel twee rechterhanden hebben en voldoende vrije tijd en geld. Niet alleen om veel te varen, maar ook om te klussen. Een botter moet je voortdurend onderhouden. Een aantal botters is daarom al ondergebracht in een stichting, ook om subsidies binnen te kunnen halen. Henk Hulst ziet een mogelijkheid om een groot aantal botters te behouden voor ons nageslacht als elke Zuiderzeegemeente een of meer botters adopteert. Ze hoeven niet eens zelf eigenaar te worden, maar wel een langdurig samenwerkingsverband aan willen gaan met een botterstichting. Dat gebeurt nu gelukkig al in enkele plaatsen. De gemeente kan dan gebruik maken van de botter om met relaties aan bepaalde evenementen mee te doen of gewoon tochtjes te maken.

Veel gasten doe je een enorm plezier met een (mid)dagje zeilen. Bovendien: je zit aan boord voor wat langere tijd en komt vaak automatisch tot heel serieuze gesprekken. Voor de bottereigenaar is er ook een voordeel: je wekt bij je gasten belangstelling op voor het behoud van ons maritiem erfgoed. Wie nog nooit met een botter heeft gezeild, heeft vaak geen idee wat het betekent.

Professionals

Maar als dan door alle initiatieven van eigenaren de gehele vloot in de vaart kan blijven, wie gaat die dan onderhouden de komende 50 jaar? En hoe? Het onderhoud van onze bottervloot wordt nu professioneel gedaan op verschillende werven. In Sneek onderhoudt

werfbaas Henk van der Meulen op zijn Jachtwerf Joh. Van der Meulen regelmatig botters en vernieuwd vlakken, gangen, berghouten, boeïsel en spanten. In Workum is Ivor van Klink met zijn ploeg actief op Scheepstimmerwerf "De Hoop". Kleine klussen worden op de helling gedaan, maar voor groter restauratiewerk wordt op de wal in een loods getimmerd. Dat werkt kwalitatief beter en zelfs goedkoper omdat je met een vorkheftruck om het schip kan rijden.

In Spakenburg vind je de oudste botterwerf, Scheepstimmerwerf Nieuwboer. De gemeente is eigenaar van deze werf en heeft het werk uitbesteed aan de Stichting Botterwerf Spakenburg. Marco Venendaal is er werfbaas. Hij werkte al 25 jaar op de werf toen Henk van Halteren er met pensioen ging. Scheepswerf Nieuwboer is de enige werf in Nederland waar al vijf eeuwen lang wordt getimmerd aan schepen. Sinds 1583 wordt het ambacht al uitgevoerd op de tim-



boven: Bij Henk van der Meulen in Sneek wordt een nieuw zeilwerk en mastspoor gemaakt. Dat is geen eenvoudige klus in een bestaand schip. Er is een huidgang verwijderd om het gezaagde hout naar binnen te kunnen schuiven

onder: De haven van Spakenburg ligt vol met botters en er staan altijd wel botters op de hellingen van Scheepswerf Nieuwboer

Een nieuw vlak, nieuwe gangen, veel werk om in de buitenlucht te doen. Ivor van Klink in Workum werkt liever in de groene loods aan dit soort zware klussen. Het gaat efficiënter, beter en uiteindelijk goedkoper.





boven: Voor zover je kunt kijken zie je botters liggen in Spakenburg

midden: De EB 66 op de helling van het Markerhaventje in het Zuiderzeemuseum

onder: Huizen heeft zijn eigen botterhelling en werfshuur waar de botters van onder meer de Stichting Huizer Botters kunnen worden onderhouden

merwerf, in 1829 kwam het bedrijf in handen van de familie Nieuwboer die nu afscheid heeft genomen. 'Met de grootste bottervloot van Nederland in de haven en vier rijksmonumenten op het terrein van de scheepswerf is de cultureel-historische waarde enorm. In de

toekomst krijgen hopelijk nog meer mensen de schoonheid van het bedrijf te zien,' aldus Marco Venendaal. 'En met nieuwe bronnen van financiering kunnen we de werf, het ambacht en de bottervloot in stand houden.' De scheepswerf gaat onder meer open dagen organiseren, wil met scholen lessen opzetten en praat met de gemeente over leerwerktrajecten. Met het bedrijfsleven wil de werf in gesprek over sponsoring, donateurschap en het opzetten van business clubs. Bovendien zal de onderneming zich naast botterbouw en botterrenovatie ook gaan richten op het renoveren en onderhouden van houten kotters. Een van de hellingbedden wordt hiervoor speciaal aangepast. Marco Venendaal wil 'de geschiedenis en de kennis en ervaring over het ambacht graag delen met het publiek en het bedrijfsleven. We willen samen met anderen werken aan een bloeiende toekomst, zodat de werf kan blijven bestaan en iedereen er de vruchten van kan plukken.'

In Edam is nog een heel oude werf waar schepen kunnen hellingen en waar onder meer de vier Volendammer kwakken en o.a. ook de MK 63 worden onderhouden. Op deze werf, de werf Groot, zwaaien Freek en Karin Slot al een aantal jaren de scepter.

Johan Prins in Workum heeft ook al heel wat zware houten schepen gerestaureerd waaronder botters. Hij heeft voldoende hout op voorraad voor restauraties. Uiteraard staan ook de gebroeders Stofberg in Enkhuizen hun mannetje als het om restaureren van houten (en natuurlijk ook stalen) schepen gaat. In hun vrije tijd zijn ze elk aan een eigen project bezig om varende monumenten te behouden voor het nageslacht. Er zullen ongetwijfeld

nog meer plaatsen zijn waar botters worden onderhouden. Er is echter meer dan voldoende capaciteit en mankracht om de vloot te onderhouden. Deze professionele werven kunnen het werk goed gebruiken om ook in de toekomst te kunnen overleven.

Andere mogelijkheden

Want er zijn heel wat werven actief die niet direct commercieel werken, maar ondersteund worden door stichtingen of overheids-geld. In Harderwijk, waar vroeger de werf Veluvia van de familie Oost was - oorspronkelijk met zeven hellingbedden, maar tot 1969 nog met twee hellingen omdat de anderen in



WERKEN AAN DE TRUI

In 1976 kwam toenmalig Delftse student Wim Mendelts al in aanraking met de botter *Trui*, eigendom van de Stichting tot instandhouding van de BU130. Dit oudste vissersschip van Nederland, gebouwd in 1875, was al in 1965 aangekocht door de zeilondervereniging van de Delftse Studentenvereniging 'Nieuwe Delft'. Sindsdien is Wim met zijn Scheepstimmerwerf 't Berghout altijd betrokken gebleven bij het in de vaart houden van de *Trui*. Hij was het ook die alles vastlegde en documenteerde wat er aan het schip gebeurde. Sinds 1965 is het meeste hout van deze botter wel vervangen en, door het terugbrengen van alle onderdelen om te kunnen vissen, mag je wel stellen dat het een van de meest authentieke botters is. Omdat Wim ook een uitstekende smid is, worden alle beslagen nog traditioneel gesmeed. Van 1 t/m 28 juli staat de *Trui* op de helling in Elburg (hier op de foto). Samen met scheepstimmerman Wim Mendelts gaan zoveel mogelijk vrijwilligers aan de slag. Iedereen is welkom om bijvoorbeeld een dagje, een weekje of de hele periode te komen helpen. Voor klussers wordt ontbijt, lunch en overnachting geregeld. Je krijgt dus eigenlijk voor je inspanning een volledig verzorgde vakantie terug. Zo wordt de botterwerf in Elburg niet alleen gebruikt voor de eigen vloot, maar kunnen er ook andere botters terecht. Inschrijven kan via: secretaris@bu130.nl

de oorlog waren gebombardeerd - is nu een schepenlift voor botters en een loods waar botters worden gerestaureerd door vrijwilligers van de Harderwijker Botterstichting. Er is een samenwerking tussen deze stichting en Mijn School. Een van de doelen van Mijn School is om praktijkonderwijs te bieden aan jongeren. Via een werkplek komen de leerlingen in aanraking met vrijwilligers en leren ze dat ze een betekenisvolle bijdrage aan de maatschappij kunnen leveren zonder daarvoor te worden betaald.

De Stichting Huizer botters heeft niet alleen vierbotters en een jeugdschouw, maar ook een eigen botterwerf met helling in Huizen waar vrijwilligers de vloot kunnen onderhouden. Ook is er de jeugdafdeling "De Bramzigers" voor jongeren van 12 t/m 18 jaar. Er wordt veel aan de opleiding tot maat of schipper gedaan en het onderhoud moet worden betaald uit het varen met gasten.

In Kampen is sinds kort bij de Koggewerf een helling gemaakt, zodat ze daar hun eigen Kamper botters kunnen hellingen en onderhouden. En in het Markerhaventje van het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen kunnen bottereigenaars hun schip op de helling halen voor reparatie en onderhoud. Ook in Hoorn worden wel botters onderhouden aan het Oostereiland, maar er kan niet gehellingd worden. Op de helling in het Markerhaventje van het Zuiderzee Museum worden ook botters, jollen en aken gehellingd, zodat de eigenaars zelf aan het werk kunnen. Het lijkt me daarom niet zinvol als er nog meer botterhellingen rond het IJsselmeer bij komen, anders wordt de spoeling nog dunner.

En over 50 jaar?

Kunnen alle zestig botters de komende 50 jaar in stand worden gehouden? Het zou heel mooi zijn, maar of het reëel is, dat is de vraag. Stel, je gaat uit van tienduizend euro per jaar voor gemiddeld onderhoud. Dan praat je voor 60 botters wel over een bedrag van 600.000 euro op jaarbasis en voor de komende 50 jaar dus over 30 miljoen euro. Helaas kom je er soms niet met tienduizend per jaar. Als er weer eens een aantal gangen, zitters, liggers, berghouten, boeisels of zelfs stevens moeten worden vervangen, dan zit je zo aan het dubbele bedrag. Veel zal opgebracht moeten worden uit sponsorgelden en subsidies, dus gro-

boven: Er is nog aan een nieuwe botter in Baasrode in België gebouwd. Helaas ligt het project wegens geldgebrek stil

onder: Johan Prins bouwde een reconstructie van de *Æbelina* een veerscheepje dat tussen Grouw en Eernewoude voer. (Zie SdZ 2004.10, 2007.4, 8, 2009.9). Nu zeilt het weer regelmatig met gasten

tendeels gemeenschapsgeld, want met zeilen met gasten krijg je dat niet bij elkaar. Dat allemaal voor het behoud van een deel van ons maritiem erfgoed. Want er voeren niet alleen botters op de Zuiderzee. Ook schokkers, bonsjes, pluten, Wieringer aken, Staverse jollen etc. Wieringer aken en Staverse jollen worden voldoende behouden, maar er zijn geen oorspronkelijke houten schokkers meer, er is nog een enkel bonsje en er zijn nog enkele pluten in de vaart. Vakmensen om het behoud uit te voeren zijn er wel en er worden gelukkig nog steeds jongelui opgeleid in het oude ambacht.

Je kan je afvragen of het niet reëler is om een beperkt aantal botters zo origineel mogelijk te behouden, bijvoorbeeld voor de oude Zuiderzeehavens, de overige botters zou je dan

met modernere methodes, dus minder origineel kunnen behouden. Dan denk ik aan gelamineerde spanten, berghouten of zelfs de scheepshuid. Je moet dan moderne lijmtchnieken gebruiken en dat kan eigenlijk alleen goed in geconditioneerde ruimtes. Er zijn inmiddels ook bouwmethoden ontwikkeld die, met minder kosten voor onderhoud, veel langer meegaan dan bij traditionele houtbouw. Ook kun je overwegen om moderne bouw- en restauratiemethoden toe te passen zodat jonge mensen die een leer-werktraject doorlopen beter opgeleid worden voor een beroep dat ze overal kunnen uitvoeren, want aan breed geschoolde vakmensen is een steeds grotere behoefte, denk aan tekeningen maken in Cadcam en CNC frezen. Daarover meer in de volgende Spiegel. 





Botter special 10 jaar botterbehoud

De oorsprong van de botter
Duitse Wadden-tocht
Interview: Jouke Lub (EH 30)
Kultuurvisserij en het milieu



Waarom noemt men 'de botter' een 'spiegel' van een plaats? In de Spiegel der Zeilvaart wordt de oorsprong van de botter behandeld. Dit artikel is geschreven door de redactie van de Spiegel der Zeilvaart, maart 1968.

De botter is een zeer oude schepenbouwvorm. Het is een schip dat in de Wadden zeevaart werd gebruikt. Het is een schip dat in de Wadden zeevaart werd gebruikt.

Uit het geluid dacht ik te maken, was dat zij een plechtbaar schip was. De waterlijnen afmaken ging eenvoudig. Een lita, even lang als de afstand van het buisen buisend tot de boortluis waartoe, goed verticaal op de vloer zetten en van toen nu achter op de romp en veel vliegen afmaken. Dit las plechtbaar enkelde alige. Het waartoe eenvoudig. Een een met langer lita voor de volgende waartoe enz. Zo werd de ene waartoe en de andere afgewerkt. Toen waren het waartoe, maar belangrijke die goeddeit, het opmaken. Op de langschepen tublijn werd achterwaarts op liden vervoersmiddel een grote wikkelaar geplaatst. Op die wikkelaar waren de lingen van de waartoe voren afgetrokken. Toen werd voor elk wijpunt twee een en waartoe en de boortluis de horizontale afstand gemeten

2. Rond 1900 was de botter het meest voorkomende schip op het IJsselmeer. Maar waar kwam die botter toch vandaan? Theo Leeuwenburgh zocht het begin van een antwoord in de Spiegel special.



De verticaal stamde wikkelaar. Een lita, even lang als de afstand van het buisen buisend tot de boortluis waartoe, goed verticaal op de vloer zetten en van toen nu achter op de romp en veel vliegen afmaken. Dit las plechtbaar enkelde alige. Het waartoe eenvoudig. Een een met langer lita voor de volgende waartoe enz. Zo werd de ene waartoe en de andere afgewerkt. Toen waren het waartoe, maar belangrijke die goeddeit, het opmaken. Op de langschepen tublijn werd achterwaarts op liden vervoersmiddel een grote wikkelaar geplaatst. Op die wikkelaar waren de lingen van de waartoe voren afgetrokken. Toen werd voor elk wijpunt twee een en waartoe en de boortluis de horizontale afstand gemeten



De oorsprong van de botter

„Een botter staat niet op de Wadden als een visser. Als hij niet wilt vissen, komt hij naar het land en blijft daar een tijdje.”

Deze uitspraak is van een vissersman Jaap Kramer uit Buitenhuizen die juist nu aan de oorsprong van de botter aan het denken is. De botter was het belangrijkste schip van de Wadden zeevaart. Het is een schip dat in de Wadden zeevaart werd gebruikt. Het is een schip dat in de Wadden zeevaart werd gebruikt.

2

3. Een beschrijving van een bijzondere exercitie in dezelfde special: het opmeten van het botterjacht Pieterella dat op de HISWA van 1978 was neergelegd, beschreven door Jaap Kramer.

3

1. Toen de Spiegel nog maar net 1 jaar oud was en zes keer per jaar verscheen, vierde de Botterbehoud haar 10-jarig jubileum. Op de cover stond een plaat van Peter Dorleijn, die in dit nummer ook publiceerde over de reis met zijn MK63 naar de Duitse Wadden.

Botters, botters en nog eens botters

De Vereniging Botterbehoud bestaat 50 jaar! Ongelooflijk dat al in 1968 - nog niet eens zoveel jaar nadat de laatste vissers de zeilen hadden gestreken - een club enthousiastelingen zich om die oude vissersschepen wilde bekommeren.

Spiegel oprichter Wim de Bruijn voer zelf op een botterjacht, dus had de bottervloot altijd zijn warme belangstelling. Het 10-jarig bestaan van de VBB werd uitgebreid gevierd met een special vol botterwetenswaardigheden. Maar ook in de jaren daarna verschenen er volop artikelen over botters. Op deze pagina's een kleine greep uit 42 jaargangen Spiegel.

