

Een vesting voor *vis*ssers en *koop*plui



Naast Spakenburg (zie SdZ 2019,5) is er natuurlijk nog die andere museumhaven vol botters: Elburg. De plaatselijke botterstichting is bijzonder actief en 'runt' zelfs een eigen werf. Maar vergeet ook de vestingstad zelf niet. Dat is een toeristische parel van de eerste orde, met dank aan een bloeiend verleden als Hanzestad.

Door Peter Fokkens





grote foto links: De museumwerf, met vooraan de jeugdbotter EB47 van de Elburger botterstichting

boven: Ansichtkaart uit 1916 met zeilende bons EB2

boven: Muurhuisjes die voor de armen tegen de vestingmuur werden gebouwd

Hoewel de Randmeren volgens de bemanning van ons historische scheepje tot de saaiste wateren van West-Europa behoren, zeker nu er buiten de geulen helemaal niet te varen valt vanwege het allesverstikkende fonteinkruid, zijn er wel fraaie havens te vinden. Na ons bezoek aan Spakenburg (SdZ 2019.5) kachelen we daarom vrolijk verder richting het noorden, en laten ons verrassen door het erfgoed langs de oude Zuiderzeekust.

Een echte ontdekking blijkt Elburg. Dat was altijd aan onze aandacht ontsnapt: geen treinstation, geen doorgaande vaar- of wegverbinding; je moet er echt heen willen om er te komen, en redenen ontbraken tot nu toe. Geheel onterecht, want Elburg was al in de vroege Middeleeuwen geen armoedig vissersdorp meer, maar een bloeiende Hanzestad met een eigen handelsvestiging op Skåne, de zuidpunt van Zweden.

Oorspronkelijk een lintdorp met de naam Doornspijk, op een hoge kuststrook langs de Zuiderzee, werd Elburg aan het eind van de middeleeuwen volledig herbouwd tot een rechthoekige vestingstad met muren, grachten en wallen. De ommuring mat 240 bij 370 meter, en dat oppervlak bleek voldoende om tot in de 20ste eeuw alle bewoners te herbergen. Dat merkwaardige feit geeft aan dat de Hanzestad na zijn bloeiperiode in de

veertiende eeuw weinig ontwikkeling meer doormaakte. Er vestigde zich geen nieuwe industrie of handel, mede dankzij het ontbreken van een doorgaande trein- of wegverbinding. Bij het aanleggen van de spoorlijn van Amersfoort naar Zwolle boden plaatsen als Harderwijk, Nunspeet en 't Harde veel geld om aangesloten te worden, maar de Elburgers hadden het hoger in de bol, en vroegen juist geld. Dat was de Spoorwegen te gortig en Elburg bleef eenzaam liggen, aan het eind van een weg die doodliep in zee.

Oude lijnbaan

Die ontwikkeling had ook een positief gevolg waar Elburg nu volop profijt van trekt: de stad heeft de grootste monumentendichtheid van Nederland en is bovendien fraai gerestaureerd. Dat trekt volk, en tijdens ons bezoek is er dan ook nauwelijks een foto te maken waarop de toeristen zich niet verdringen. Ons maakt dat niet uit; in de haven, die we vanaf het Veluwemeer via het toeleidingskanaal zijn binnengevaren, liggen we rustig op een steenworp afstand van de monumentale Vischpoort en een mooie collectie botters,



rechts: Joost Deetman op de lijnbaan, maakt nog steeds verlopende vallen van natuurtoew

links: De langshelling van de werf, met op de achtergrond de Elburger bottervloot

pluten en bonzen, die het oude stadje nog meer aanzien geven.

We wandelen naar Deetman, voor een nieuwe meetros. De lijnbaan van de gebroeders Deetman is één van de oudste familiebedrijven van Nederland, met een geschiedenis die een kleine vier eeuwen teruggaat. Hij ligt net binnen de gracht, tussen de stadswal en de stadsmuur geklemd, naast een wekje waarop vroeger nog wat vee graasde ter aanvulling van de nering in touw en andere scheepsartikelen. In de houten gebouwen ernaast is een volwaardige watersportwinkel gehuis-

vest, maar ook de oude lijnbaan is nog intact. Joost Deetman is de touwslager van de twee. Hij maakt nog steeds de van dun naar dik verlopende vallen van natuurtoew, voor de botters. 'Vroeger was dat uit armoe, ze deden het om te besparen op het dure materiaal. Nu kost de arbeid om zo'n touwtje te maken veel meer dan het materiaal. Maar we maken ze nog steeds, er is best vraag naar.'

Deetman concurreert niet tegen de grote touwfabrieken; hij maakt veel maatwerk. Zoals leguanen, die erg arbeidsintensief zijn, maar ook speciale dingen. 'Laatst kwam er een klant, die had een touw nodig dat in de midden heel dik en aan beide einden dun moest zijn. Daar hebben we toch samen even op staan puzzelen, want dat is ingewikkelder dan je denkt. Maar het zijn leuke dingen om te doen, want van zo'n touw bestaat geen tweede. Het hangt nou bij een Japans heiligdom, voor de ingang.'

Deetman laat ons graag de lijnbaan zien. De machine waarop hij de strengen draait lijkt even oud als het bedrijf zelf. We kunnen de verleiding niet weerstaan om een paar lijntjes van natuurtoew aan te schaffen, in de hoop dat het bijdraagt aan de instandhouding van een van de oudste lijnbanen - die van Van der Lee in Oudewater is van 1545 - van het land.

Botterwerf

Van aanzienlijk jongere datum is de botterwerf, die net buiten de stadswal ligt. De werf is in 2008 door werfeigenaar Daan Balk verpacht aan de Elburger Botterstichting, die met behulp van verschillende subsidies de helling kon opknappen en de gebouwen vernieuwen. Nu is er behalve de historische langshelling zelfs een moderne scheepskraan, waarmee de botters uit het water en naar binnen gereden kunnen worden. In de grote loods is ruimte voor twee schepen, en

DE BAKKER EN DE SCHIPPERSKROEG

Vanaf de oude haven ligt de vesting op een steenworp afstand. Aan de haven zijn overigens al verschillende uitspanningen te vinden, waaronder een café, een viswinkel en een herberg. Binnen de vestingmuren zijn op loopafstand alle overige voorzieningen te vinden, waaronder een buurtsuper en een Hema.

Wie de moeite neemt, vindt in Elburg nog tal van bezienswaardigheden. We lopen een zijstraatje in en vinden daar een antieke hoefsmederij, waar nu vrijwilligers het smederijbedrijf levend houden (boven): op verzoek maken ze er nog steeds uithangborden, tuinhekjes en ander siersmeedwerk. Verderop, in het voormalige Agnietenconvent, is Museum Elburg gevestigd, met een collectie voorwerpen uit de Elburger geschiedenis. Ook de Vischpoort (midden), waardoor we vanaf de haven Elburg binnenwandelen en die nog lang als vuurtoren dienst heeft gedaan, behoort tot het museum. Vlakbij het Museum is de Museumsjoel Elburg te vinden, dat een boeiend beeld geeft van het leven van de Joden in Elburg, die vanaf de zeventiende eeuw al een belangrijke plaats innamen in de Elburger gemeenschap.

De stad huisvest ook nog het Nationaal Orgelmuseum in het 'Arent thoe Boecophuis', het stadskasteeltje dat de naam draagt van de man die ervoor zorgde dat het lintdorpje Doornspijk werd herbouwd tot een heuse vestingstad met de naam Elburg.



in een kleinere loods ernaast wordt de grote botter EB15 gerestaureerd in het kader van een leer-werkproject. We raken er in gesprek met Henk Hulst, één van de vier oprichters en bestuursleden van de botterstichting. Hij is een praatgrage man, die alles weet van de schepen en de historie van werf en omgeving. Als Elburger knaapje van tien jaar oud voer hij al mee op de EB15, die toen nog actief was in de visvangst, maar dat bekwam hem slecht: hij werd flink zeeziek. Een oude visser ried hem aan om bij Deetman een graspol uit de wei te halen en die onder zijn oksel te binden, maar dat mocht niet baten. Nu houdt hij het reilen en zeilen op de werf in de gaten en leidt hij belangstellenden rond.

De Botterstichting beheert een collectie van zes bidders, twee punters, een bons, een kotter, een kubboot en een jeugdbotter, die door enthousiaste vrijwilligers in goede conditie



worden gehouden. Henk legt uit wat het verschil is tussen een botter, een bons en een pluut: een bons ziet er net zo uit als een botter, maar heeft zo'n twintig centimeter minder diepgang, vanwege de vele banken voor de kust. Bonzen werden gebruikt langs de Zuiderzeekust tussen Kampen en Elburg. Onder Elburg werden vaker pluten gebruikt, die een schokkerachtige voorstevan hebben. Bidders steken dieper en zijn van voren hoger, waardoor ze beter droog te houden zijn bij een hoge zee, en beter te sturen zijn als ze liggen te deinzen achter het hoekwant.

Historische haven

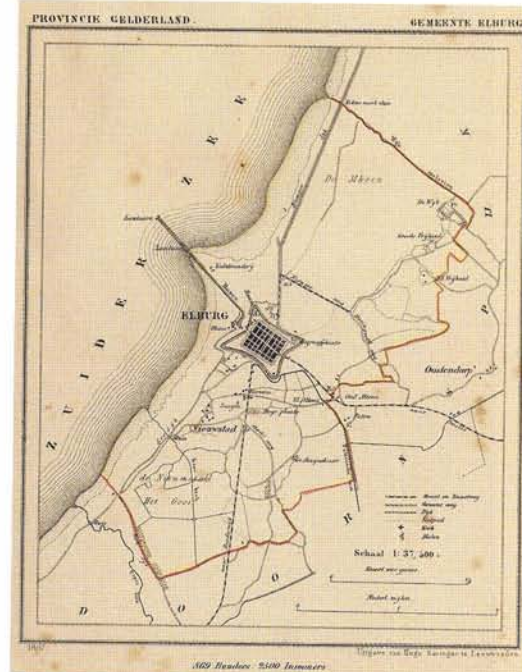
De Botterstichting fungeert als museumhavenstichting voor bidders en aanverwante schepen, er is een restauratie-, educatie en collectiebeleid. Behalve de eigen collectie liggen er verschillende particuliere bidders, waaronder een bons en een pluut in de haven. Met de gemeente is overeengekomen dat alle bidders waarvoor subsidie wordt verleend om ze te restaureren en behouden, in de Oude Haven een plek krijgen en er wordt dan ook naar gestreefd om de hele Oude Haven weer te vullen met historische schepen, iets dat nu nog niet gerealiseerd is. Elburg dankt zijn vroegere welvaart tenslotte aan de haven, die dan ook integraal deel moet gaan uitmaken van het historische stadsgezicht.

En anders dan bij veel andere museumhavens, heeft de Botterstichting ook de instandhouding en beleving van het varen en vis-

boven: Punters en een jol afgemeerd in de oude haven, met de netten te drogen

links: Henk Hulst is een van de drijvende krachten achter de actieve botterstichting, die over een grote eigen vloot beschikt

onder: De Oude Haven met de hoek waarin museale schepen als de EB 17 en EB39 zijn ondergebracht



OP BEZOEK IN ELBURG

Het toeleidingskanaal naar Elburg, vanaf het Veluwemeer, is bijna anderhalve kilometer lang, en passanten kunnen aan beide kanten een ligplaats vinden. Na een kleine kilometer ligt het nieuwe havenkantoor aan de rechterkant, met toiletten, douches, en een wasmachine en droger. Tussen havenkantoor en oude haven zijn er voornamelijk boxen, tot bijna aan de oude haven, waar je weer langs de kade kunt liggen. De oude haven, waar ook de bidders hun vaste plek hebben, heeft ruimte voor een aantal schepen langs de kant, maar dat zijn gewilde plekken die 's zomers snel gevuld zijn. Alle boxen zijn vaste ligplaatsen; met een rood of groen bordje wordt aangegeven of de eigenaar aan- of afwezig is. Het havengeld bedraagt 1,45 per strekkende meter, plus 1,15 toeristenbelasting per persoon. Voor dat bedrag zijn stroom, water en wifi inclusief. De havenmeester is bereikbaar via tel. 06 514 900 30. Zolang de bordjes groen zijn, kun je zo lang blijven liggen als je wilt.

sen met de schepen in haar doelstellingen opgenomen: toeristen kunnen vaartochten maken met de bidders, en van tijd tot tijd zijn er evenementen waarbij het vissen, in span of met de dwarskuil, weer wordt uitgeoefend. Hoewel de haven in veel opzichten doet denken aan die van Spakenburg, waar eveneens de kleuren van glimmend eikenhout en glanzend grenen overheersen, zijn de verschillen opvallender. Nieuwboer in Spakenburg is een particuliere onderneming, die zonder subsidie een eeuwenoude werf in stand houdt, terwijl de Elburger Botterstichting volledig



boven: De grote werfloots met gelakte rondhouten en een botter waar onderhoud aan wordt gepleegd

rechts: In een ander deel van de loods ligt het wrak van de EB15. Het zit vol met stalen steunprofielen om het in vorm te houden, aan de buitenkant zijn strooklatten aan gebracht (zie ook SdZ 2018.7)

linksonder: Sfeervol beeld in de museumhaven

draait op subsidie en de inzet van vrijwilligers. Bij Nieuwboer houdt Marco van Veenendaal als erkende bouwmeester het ambacht in ere; in Elburg wordt gebruik gemaakt van verschillende ervaren scheepstimmerlieden, die per project hun opwachting maken. Henk Hulst bezweert dan ook dat de Botterwerf geen concurrent vormt voor Van Veenendaal, of bijvoorbeeld "De Hoop" in Warkum, maar hij begrijpt ook wel dat daar op die werven soms anders over gedacht wordt. 'De schaal waarop wij werken staat niet in verhouding tot die van de anderen. Wij werken vooral voor de eigen vloot, en het werk is beperkt. Uiteraard rekenen we wel wat voor onze voorzieningen en arbeid, want de pacht van de werf alleen al bedraagt 30.000 euro per jaar, en daar komt het onderhoud van de gebouwen en de schepen nog bij. Dat

brenge we deels op door betaalde vaartochten te organiseren, donateurs te werven en een bedrijvenwedstrijd te houden, die heel succesvol is. In het tweede weekend van september komen daar ieder jaar zo'n veertig tot vijftig bedrijven op af, daar huren we dan ook veel botters voor in, wat weer inkomsten genereert voor de eigenaren.'

Elk schip zijn eigen verhaal

De botters, bonzen en pluten die in Elburg een vaste ligplaats gevonden hebben, brengen allemaal hun eigen verhalen mee. De eerste botter die er werd gerestaureerd was de EB29 van Jaap Kramer, waarop ook Spiegel-oprichter Wim de Bruijn het water dun voer. Daarna volgden verschillende andere schepen, naast kleinere kubboten en punters. Een project dat nu alle aandacht trekt is de restauratie van de EB15. Dat komt met name door de deplorabele staat waarin het wrak verkeert; de aanduiding 'wrak' is bijna nog te complimenteus. In de werkruimte naast de hoofdloods staat de botter op bokken, met stutten en steunbalken die de boeg overeind moeten houden, en verschillende gelaste steunprofielen die het binnenwerk bij elkaar

houden. De paar gangen die nog intact zijn, zijn met strooklatten bekleed, maar voor het overige lijkt de botter alleen nog maar te bestaan uit losse puzzelstukken. Toch is leermeester Cees Leusink, de leider van het leer-werkproject, optimistisch. Doordat de botter onder de waterlijn in het ijzer gezet is, zijn de maten in ieder geval goed behouden gebleven, en met behulp van de strooklatten heeft hij ook de overige verhoudingen goed in beeld. In feite behelst de restauratie echter complete vernieuwbouw. In het schip dat straks te water gaat zal geen stukje oud hout meer bewaard zijn gebleven. Toch hecht de stichting eraan het historische schip weer in nieuwe glorie te herstellen.

Vaarklaar in 2021

De EB15 werd in 1904 gebouwd bij De Haas in Monnickendam en voer vanuit Harderwijk. De Elburger Peter van der Heide kocht de HK13 in 1923 en kreeg het toen vacante visserijnummer EB15 toegewezen. Van der Heide deed aan kubbevisserij: de vangst van paling in fuikmanden, die aan een beug werden uitgezet met de kubboot. Na de oorlog viste hij vooral met de dwarskuil. Hij was een 'top-besommer' die bij zijn concullega's veel aanzien genoot. Zijn schip hield hij in topconditie, en hij bleef er tot 1957 actief mee in de visserij. Daarna werd hij melkmonsternemer bij de boeren in de wijde omgeving, maar aan zijn fietsstuur hing altijd een zak met fuikjes, die hij in de sloten onderweg uitzette, om ze op de terugweg weer in te nemen. Zo was er bij de Van der Heides toch altijd vis op tafel. In de haven zette hij echter geen stap meer; zoals veel vissers die aan de wal gingen worstelde hij er enorm mee dat aan zijn vrije leven een einde was gekomen.

In 1958 werd de EB15 als jacht verkocht, waarna verschillende eigenaren volgden. In 2004 kwam het in handen van Elburger Henk Schreurs, die het schip vanuit Delfzijl naar de thuishaven voer om het daar zelf te restaureren. Maar de botter was toen al een wrak, en de restauratie groeide Schreurs om gezondheidsredenen boven het hoofd. De Botterstichting deed daarop moeite om fondsen te werven voor de restauratie, en nam het schip over, samen met een partij eikenhout. De Provincie Gelderland kwam uiteindelijk over de brug, waarmee het leer-werkproject kon starten. Het schip moet in 2021 weer vaarklaar zijn, maar wie het schip in de huidige staat ziet, krijgt het vermoeden dat leermeester Leusink er dan nog flink aan zal moeten trekken. Ook is de begroting voor de restauratie nog niet volledig rond; donateurs kunnen zich melden bij de Botterstichting. 