

Jan G. Braaksma

De botter van Pieter Bos

In juni 1967 werd in de Flevopolder een wrak van een schip gevonden op 17 kilometer ten noorden van Harderwijk. Het toenmalige Nederlands Instituut voor ScheepsArcheologie – NISA (tegenwoordig Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed – RCE) heeft het wrak globaal onderzocht en kwam tot de conclusie dat het een vissersschip moet zijn geweest.

In 1972 is men met een grondig onderzoek begonnen waarbij de botter voorzichtig is ontmanteld en naar de wrakkenopslag van het RCE is gebracht. In het schip werden veel voorwerpen gevonden, waaronder een klompje met de initialen: 'PB'. Dankzij deze vondst kon men vrij gemakkelijk achterhalen van wie deze botter is geweest en wanneer en onder welke omstandigheden ze aan haar einde kwam. Het bleek om de botter Twee Gebroeders, visserijnummer TS 22, te gaan met als schipper/eigenaar Pieter Gerritszn. Bos. Hij verloor het schip in 1876 tijdens een zware storm, waarbij hij door een ander schip van achteren werd overvaren en het roer kwijtraakte.

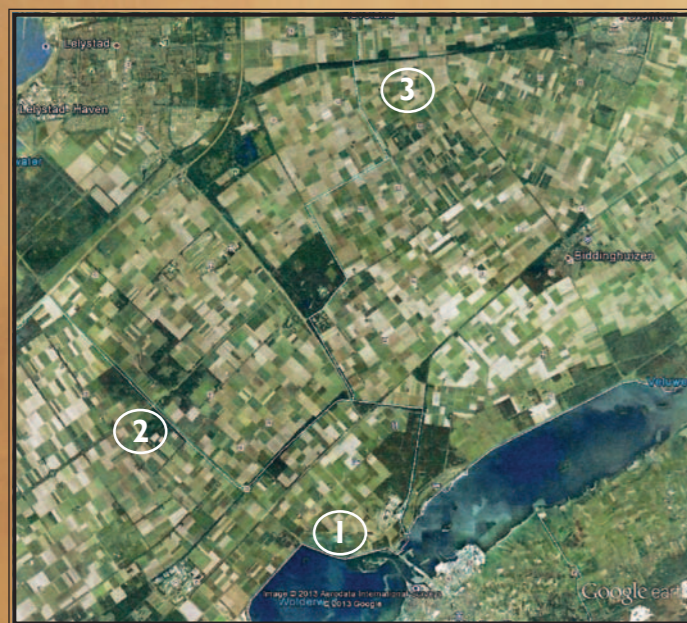


Fig. 2

Kaart waarop zowel de vindplaats als de plaatsen staan aangegeven waar de botter volgens de documenten is gezonken.

- 1) 1e vermelding van de locatie waar de botter is gezonken.
- 2) 2e vermelding van de locatie waar de botter is gezonken.
- 3) Vindplaats van van het wrak.

535 Wrakton gelegd in de Zuiderzee. 3de District. 47/826:1876

Bij het wrak van een in de Zuiderzee, ongeveer 6 zeemijl N.t.W. van Harderwijk gezonken vaartuig (Terschellinger botter), is eene wrakton zwart en wit geblokt gelegd, in 36 decim. gewoon laag water op de peiling:

Licht op de Fischpoort te Harderwijk Z. t. O.
Lichttoren Urk N. O. t. N.

Peilingen miswijzend.

Fig. 1

De vermelding in het 'Berigt aan zeevarenden' uit 1876.

Locatie

Over de locatie is wat verwarring tussen de historische documenten en de vindplaats van het wrak. 17 kilometer ten noorden van Harderwijk brengt ons halverwege Lelystad en Dronten. Maar in het 'Berigt aan zeevarenden, afdeling Hydrographie van het Ministerie van Marine' gedateerd 29 juli 1876 wordt aangegeven dat de botter is gezonken op 6 zeemijl noordwest van Harderwijk.

Echter uit een later bericht (november 1876) van dezelfde afdeling 'Hydrographie', blijkt dat ze onderzoek hebben gedaan naar het wrak maar op deze plek niks konden vinden. De eerder geplaatste wrakton werd verwijderd. Dan komt er een tweede plek tevoorschijn en wel uit de correspondentie tussen de burgemeester van Terschelling en Waterstaat te Harderwijk. Hierin staan ook verklaringen die de schipper Pieter Bos zelf aan de overheid heeft gedaan. Dan blijkt dat de botter niet op 6 zeemijl maar op 1½ zeemijl van Harderwijk is gezonken. We mogen er dus van uit gaan dat de afdeling 'Hydrographie' fout zat met de locatie waar volgens hen de botter is

gezonken. Maar goed ook, want Pieter Bos en zijn knecht hadden deze afstand nooit levend kunnen overbruggen. Dat hen dat wel is gelukt met 1½ zeemijl mag ook een wonder heten, maar er zijn daar wel een tweetal factoren die hen daarbij hebben geholpen. Ten eerste was de Zuiderzee ten Zuiden van Harderwijk zeer ondiep en ten tweede werd met een harde zuidenwind het water ook nog eens van de kust weggeblazen en kwamen hele stukken voor de kust daardoor droog te staan.

Maar dat is nog steeds een slordige 15 km van de vindplaats af. Dat valt te verklaren, want de botter raakte haar roer kwijt doordat ze een ander schip achterop kreeg. De botter was dus stuurloos en kreeg waarschijnlijk bakken water op het achterdek en zonk. Het water was ter plaatse maximaal anderhalve meter diep waardoor het achterschip dus vrij snel de bodem moet hebben geraakt. Dit was waarschijnlijk voor de schipper en zijn knecht voldoende reden om overboord te stappen en met droge grond in zicht, hebben ze het vege lijf kunnen redden. Een botter daarentegen met de zeilen nog aan de mast en voldoende lucht in het vooronder, heeft nog voldoende drijfvermogen in de kop en kan dus nog een heel stuk verder drijven. Pas op het moment dat de mast eraf waaide, heeft het water de kans gekregen om ook in het vooronder binnen door te dringen. Pas op dat moment zonk de botter echt, kilometers verder dan op het moment dat het schip als verloren werd gezien.

Wie was Pieter Gerrits Bos

Pieter Gerrits Bos werd geboren op 24 September 1832 te Formerum op Terschelling als zoon van een moleenaar, Gerrit Pieters Bos en Teuntje Dirks Pals. Op 27 november 1856 trouwde hij met Jeremia Dirks geboren te Zoutkamp. Hun hele gehuwde leven woonden ze op de Mentzstraat 34 te West Terschelling. Hier werden de acht kinderen geboren en overleden er vijf, allemaal op vrij jonge leeftijd. In 1901 overleed zijn vrouw Jeremia en bleef Pieter alleen achter. In 1920 verhuisde hij naar een diaconiewoning van de kerk waar hij in 1923, 90 jaar oud, overleed.

Pieter Bos stond ingeschreven als schipper en niet als visser. Dit zou een aantal vondsten verklaren



Fig. 3

Detail van een zeekaart van de Zuiderzee in de omgeving van Harderwijk.

- 1) 2e vermelding van de locatie waar de botter is gezonken.



Fig. 4

Pieter Gerrits Bos.

die uit de botter zijn gekomen en te maken hadden met navigatie. Normaal zou men deze zaken niet op een botter aantreffen. De vissers voeren meer op het zicht dan op een gemaakt bestek. Echter had Pieter deze zaken in het eerste deel van zijn varende carrière in eigendom dan hij heeft ze meegenomen naar zijn volgende schip, de botter. Waarom hij is overgestapt van de beroepsvaart naar een vissersbestaan is niet bekend en ook zeer ongewoon. Volgens de havenlijsten van Terschelling weten we dat hij de overstap voor 1873 maakte.

Hij kocht de botter van Jelle Roos, één van de scheepsbouwers op Urk op de Hellige (werf) van de Roosies. Of hij de botter op bestek heeft laten bouwen of dat hij een nieuwe botter uit de 'voorraad' van de werf heeft gekocht of dat de botter 'tweedehands' was aangeschaft, is niet bekend. Werven bouwden in slappe tijden wel eens een schip om de mensen aan het werk te houden. Zo'n

Fig. 5
De werf van Klaas Hakvoort op Urk.



schip lag dan op de werf te wachten op een koper die vaak nog wat van de prijs af wist te pingelen en een schip voor een goede prijs in de wacht wist te slepen. Voor een werf was het 'dood' geld. Waar Pieter het geld vandaan heeft gehaald om deze botter te kopen is ook niet meer te achterhalen. Wel weten we dat na de schipbreuk is uitgezocht of er nog schulden op het schip lagen en dat was niet het geval: 'de botter was vrij van pand- of schuldbrieven'.

De werf van Klaas Hakvoort op Urk werd gebouwd in de nieuwe Westhaven die in 1856 gereed kwam. Hakvoort kreeg in 1878 toestemming om hier zijn werf te bouwen.

Waarom Pieter Bos de botter op Urk kocht is ook vrij duidelijk daar Terschelling in deze dagen wel een werf had maar daar werden geen nieuwe schepen gebouwd. De werf van Tjerk Alta was een reparatiewerf waar schepen van het formaat botter of blazer alleen maar in 'kieling' konden worden

gerepareerd. Pas na overname door Pieter Teunis Krul in 1881 kwam daar verandering in en werd de werf vergroot zodat er grotere schepen de helling op konden worden getrokken. In Makkum werden blazers gebouwd dus was dit ook al geen oplossing voor Pieter. De dichtstbijzijnde werven waar bidders werden gebouwd waren te vinden op Urk.

De botter die hij kocht of liet bouwen had een lengte van ongeveer 13 meter over de stevens en een breedte over het groot-spant van ongeveer 4 meter. Het vlak had een dikte van 5 cm, waarop een bun was gebouwd met 3 hokken. De botter had een losse stelling. Daarmee kreeg hij een doorsnee botter in zijn bezit die hij voor alle typen visvangst kon gebruiken en waar hij zowel op de Zuiderzee als op de Noordzee mee kon vissen.

De ondergang

De botter ging verloren dankzij achterop-paring, dat wil zeggen een ander schip heeft de botter in het slechte weer niet gezien en is achterop de botter gevaren, waarbij het achterschip van de botter behoorlijk schade opliep en het roer verloren ging. Zelfs tegenwoordig is een schip zonder roer een speelbal van de golven, dus Pieter en zijn knecht konden weinig anders meer doen dan het vege lijf proberen te redden. Welk schip hen heeft geraakt is niet bekend en ook is het frappant dat ze geen hulp boden, want zelfs in die tijd was daar die erecode tussen schippers en opvarenden om altijd te hulp te komen. De ellende die Pieter Bos in de tijd na het verliezen van zijn schip over zich heen kreeg is amper met een pen te beschrijven. We klagen tegenwoordig steen en been over de bureaucratie maar in deze dagen konden ze er ook wat van. Daarbij kwam nog dat



Fig. 6
Een affiche van een tentoonstelling over de TS 22. Het museum 't Behouden Huys op Terschelling heeft in 1987 een tentoonstelling gewijd aan de botter van Pieter Bos waarbij de nodige vondsten uit het wrak ter beschikking werden gesteld door het RCE (NISA).

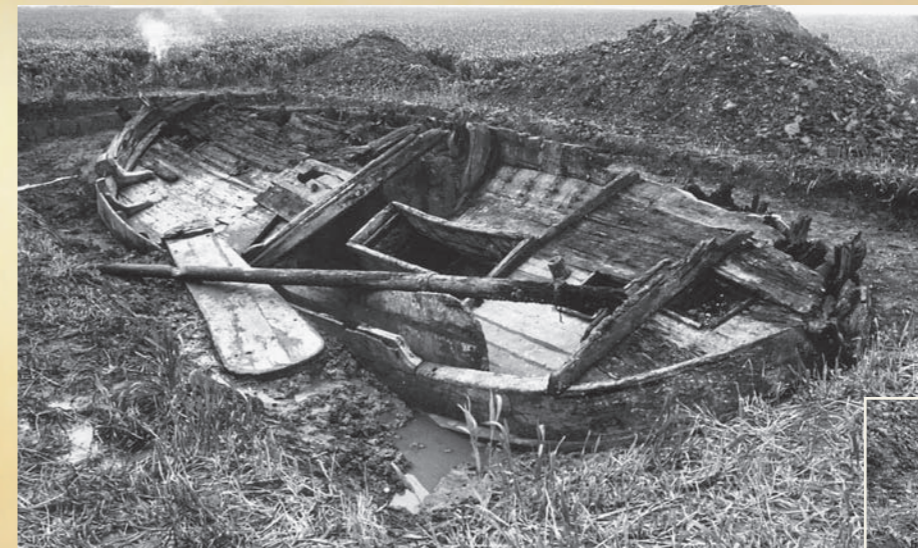


Fig. 7
Algemeen overzicht van de vindplaats.

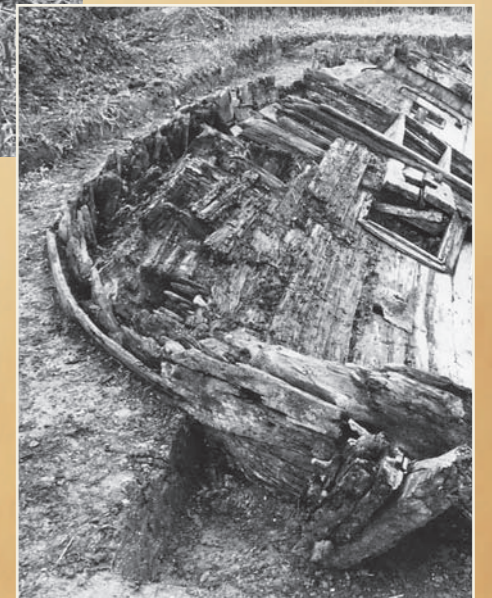


Fig. 8
Op de foto zijn de brandsporen duidelijk te zien.

alle vragen per brief heen en weer werden gezonden wat de snelheid ook al niet te goede kwam. Er moest worden uitgezocht of de schipper schuld had aan het ten onder gaan van zijn schip en of de botter vrij van schulden was. Daar kwam nog bij dat Pieter een document had ondertekend met Pieter Bos terwijl men op Terschelling het over Pieter Gerrits Bos sprak. Dus moest eerst worden uitgezocht of Pieter Bos wel dezelfde persoon was als Pieter Gerrits Bos. Ondertussen zat Pieter thuis met zijn geld in het schip gestoken en geen inkomsten wat resulteerde dat het gezin in diepe armoede zonk. Het heeft bijna een jaar geduurd voordat de traag werkende bureaucratie tot een aantal conclusies kwam en Pieter compensatie kreeg voor het ongeluk. Deze compensatie stelde hem in staat om een nieuw schip te kopen. Zijn nieuwe Botter kreeg in 1877 de naam Jeremia Talina, visserij nummer TS 46. Vernoemd naar zijn vrouw en zijn jongste dochter geboren in 1873.

De opgraving

Eind mei 1972 begon men aan de opgraving van de botter en bij het vrij maken van het wrak bleek dat het met een flinke slagzij over bakboord in de bodem was gezakt. De spantkoppen van de stuurboord kant zaten boven het maaiveld en vertoonden brandsporen. Deze brandsporen had het wrak opgelopen tijdens het branden van het riet. De polders werden namelijk na drooglegging beplant met riet, wat er voor zorgde dat het in de grond aanwezige water snel verdween. Om van het riet af te komen was de snelste methode om het in brand te steken.

De beide zwaarden en de giek waren nog aanwezig op het wrak.

Het roer en de mast waren verdwenen. Het wrak zou niet op de klassieke manier worden opgemeten en getekend, maar er zou voor het eerst gebruikt worden gemaakt van fotogrammetrische opnames vanuit een helikopter. De luchtfotogrammetrie houdt zich bezig met de interpretatie en het opmeten van beeldmateriaal bij het bepalen en beschrijven van vorm, afmeting en ligging van objecten. De fotogrammetrie houdt zich voornamelijk bezig met het maken van kaarten uit luchtfoto's, die met speciale meetcamera's worden gemaakt. Met deze methode kunnen ook objecten goed in kaart worden gebracht.

De kiel en de stevens

De kiel bestond uit een plank, wat dikker dan de andere vlakdelen, zonder lassen. Het had een dikte van ongeveer 6 cm en een breedte die varieerde vanuit het middenschip naar de stevens toe, waar het was aangepast aan de dikte en breedte van de opgezette stevenbalken.

De achtersteven was als gevolg van de schade door de achteropvaring niet meer aanwezig, maar wel waren de scheg en het vulstuk (knoop) nog aanwezig met de keernagels van een ½ duim, waarmee de delen van de achtersteven aan elkaar waren geklonken.



Fig. 9
De zichtbare kiel met de voorsteven. In het midden is de overgang zichtbaar van knoop naar steven.

Fig. 12
De benamingen van de voorsteven.

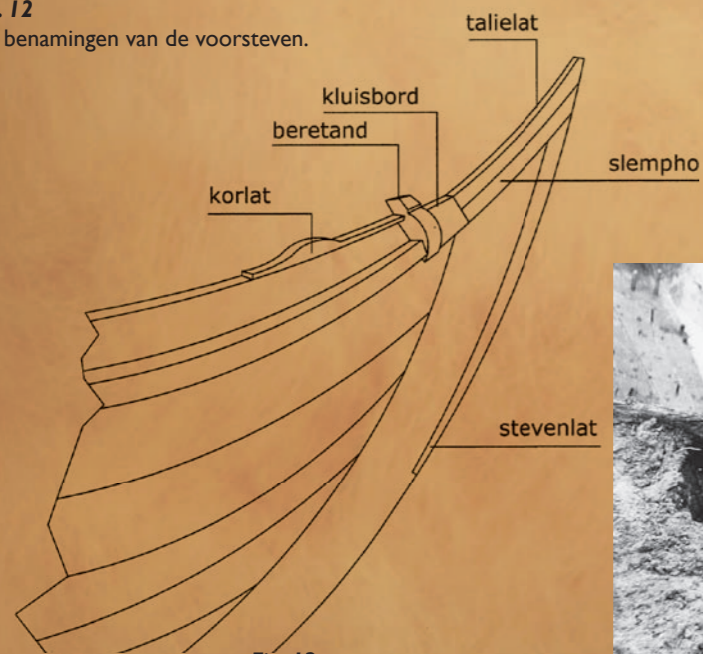


Fig. 13
Detail van de voorsteven van de botter van Bos.

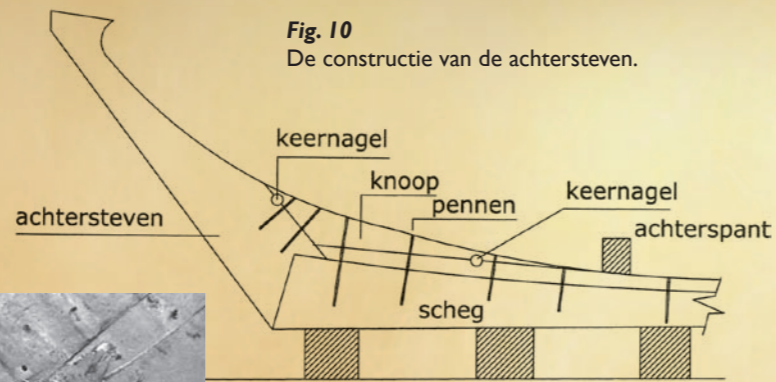


Fig. 10
De constructie van de achtersteven.

De voorsteven was grotendeels nog aanwezig, zij het met de beschadiging aan de bovenkant die boven het maaiveld heeft gelegen. Hierdoor was wel de kluisboombeugel verdwenen, maar kon nog een fragment van de beerklamp aan de stuurboordkant worden gevonden. Het platte brede ijzerbeslag dat ter bescherming aan de voorkant van de steven zat, liep vanaf de loefhouder tot aan de onderkant van de voorsteven.

Fig. 11
De constructie van de voorsteven.

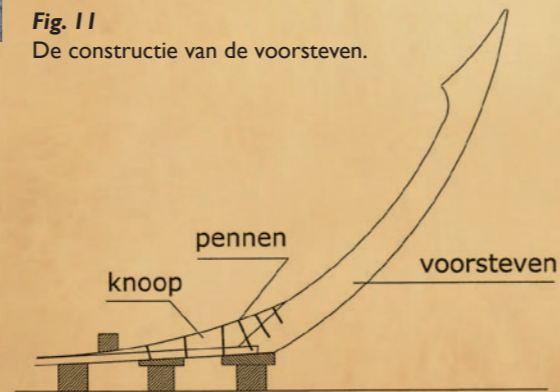


Fig. 14
Overzicht van het vlak.

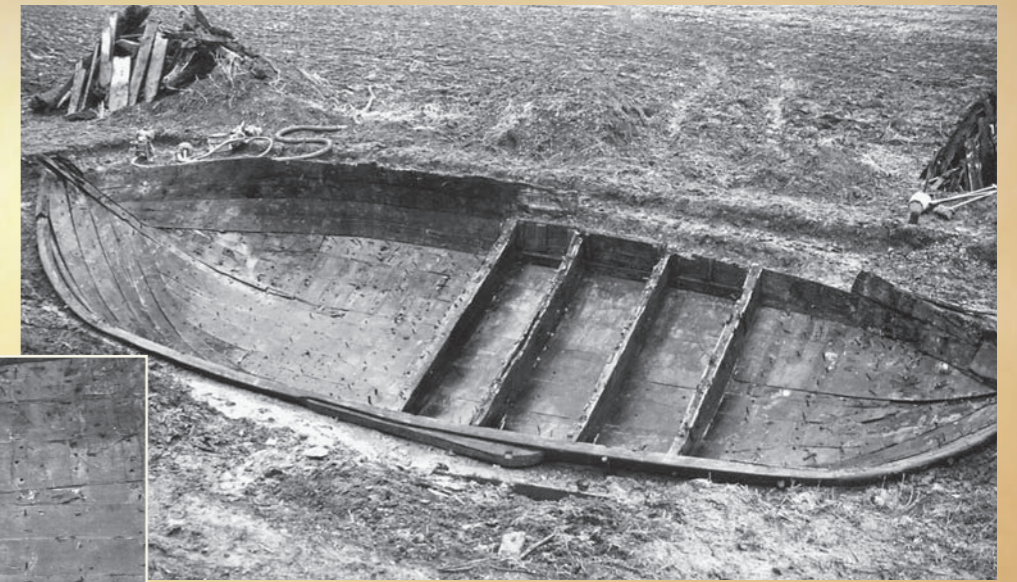


Fig. 15
Detail van het vlak in het voorschip.



Fig. 16
Detail van het vlak in het achterschip.

Het vlak

Fig. 14 een beeld van het totaal overzicht van het vlak, waarin nog de bunschotten staan, nadat de leggers en spanten waren verwijderd. Aan de stuurboordzijde bestond het vlak uit drie vlakdelen, die van voor naar achter liepen. Dit was de gebruikelijke manier van bouwen. Maar

Fig. 17
Gaten in de vlakdelen van de bun.



aan de bakboordkant van de kielbalk werd het vlak gevormd door vier of vijf vlakdelen. Waarschijnlijk is het schip aan deze kant aan het vlak gerepareerd, waardoor er ongelijke vlakdelen zijn ontstaan. Geen van deze lassen werd in de bun aangetroffen. In het vlak in de bun werden in de eerste twee vlakdelen aan de bakboordzijde wel gaten aangetroffen. Deze waren niet verticaal, maar schuin naar het achterschip toe door de vlakdelen heen geboord. Er zaten twee gaten in het voorste hok, twee in het middelste en vier in het achterste hok. Het vlak had een dikte van vijf cm.

De oplopende vlakdelen in het voorschip waarbij goed zichtbaar is dat er aan stuurboord drie vlakdelen en aan bakboord maar liefst vijf zijn en er is ook nog een las zichtbaar.

De oplopende vlakdelen in het achterschip met ook een reparatie zichtbaar.

De leggers, spanten en zitters

Als we het over de inhouten van een schip hebben, dan zien we er vaak een foto bij van een keurige rij stukken hout met allemaal dezelfde afmeting wat dikte en breedte aangaat. Netjes in de houding alsof ze er met militaire precisie gezaagd en ingebouwd zijn. Helaas hadden de scheepsbouwers in de tweede helft van de 19de eeuw de luxe niet.

Bij de opgraving zien we gelijk de beperkingen waarmee deze scheepsbouwers werden geconfronteerd. De hoeveelheden hout die nodig waren

Fig. 18

Een voorbeeld van de huidige mogelijkheden, alle spanten keurig op maat gezaagd. In dit geval de inhouten van de TX 33 gezien vanaf het mastspoor naar voren.



voor de scheepsbouw waren zo groot dat men niet te kritisch kon zijn over het hout wat ze tot hun beschikking kregen en gebruikten. Daarnaast was hout duur en dus werd alles zo economisch mogelijk in een schip verwerkt. Niets ging er verloren. Als we dan de opgraving bekijken zien we dat de inhouten allemaal wel ongeveer dezelfde dikte hebben, maar verschillend van vorm en breedte zijn.

De leggers in voor- en achterschip hadden een lichte V-vorm, omdat het vlak voor en achter de bun licht was opgekimd. Dit wil zeggen dat de zijkanten van het vlak wat hoger lagen dan bij de kiel. De opkimming was echter maar heel gering. Deze leggers waren ook verlengd door spanten tot aan het binnenboord. Hiertussen waren voor een deel zitters geplaatst die het verband overnamen van de ontbrekende spanten. Door het aan-

brennen van deze zitters kreeg men de nodige versterking in de kim, zeer noodzakelijk omdat de verlengde liggers/spanten minder sterk waren. Enkele van de zitters waren weer verlengd tot aan het binnenboord. Doordat men botters bouwde met een huid eerst principe werden de inhouten aangepast aan de vorm van de romp.

Fig. 19

Totaal overzicht van de leggers, spanten en zitters in het wrak.



Fig. 20

De inhouten in het achterschip.

Fig. 21

De inhouten in het voorschip.



De deken, bun en trog

Een driehoks bun was normaal bij een botter. Alleen de botters van Baasrode hadden vier hokken. Maar die hadden dan ook een andere doel want die transporteerden er mee en visten niet. De hoofdschotten hadden een dikte van 18 cm terwijl de middenschotten een dikte hadden van 12 cm. Ze waren aan de buitenkant afgesloten met houten afneembare karen, zodat bij een hellingbeurt ook de binnenkant van de bun snel schoongemaakt kon worden of dat men de bun kon openen of dichtmaken (droge of natte bun). In het geval van deze botter was een droge bun geen mogelijkheid dit dankzij de eerder genoemde gaten in het vlak.



Fig. 23

De deken en de trog.

De karen waren doorboord die bij nader onderzoek bleken dichtgemaakt te zijn met ronde houten proppen. Alleen de kaar in het achterste hok aan de bakboordzijde was doorboord met een groot aantal kleine gaatjes die open waren. Aan de bovenkant waren de karen bevestigd op de buitenste planken van de bundeken (het lijfhout). Aan de onderkant waren ze vastgemaakt op een plank die over de hele bun liep en ook weer was doorboord en weer waren dichtgemaakt. De deken bestond uit drie zware planken aan iedere kant van de trog. Opvallend was dat de lijfhouten, waarop de dekenpoten waren bevestigd, iets schuin naar binnen hellend op de schotten waren vastgemaakt. Een bouwwijze die voorkwam bij Volendammer kwakken en Marker botters. Deze bouwwijze was bedoeld om te voorkomen dat er water rond de dekenpoten bleef staan die rotting veroorzaakte. De trog bestond uit drie zware planken per zijde, waarvan de onderste in



Fig. 22

De bunkaren.

de deken was ingelaten. In de trog waren twee uitneembare dwarsschotten aangebracht, waardoor men in staat was de bun in te delen naar vissoort. Hier werden klaarzakken in gehangen om de vis weer gemakkelijk uit de bun te krijgen.

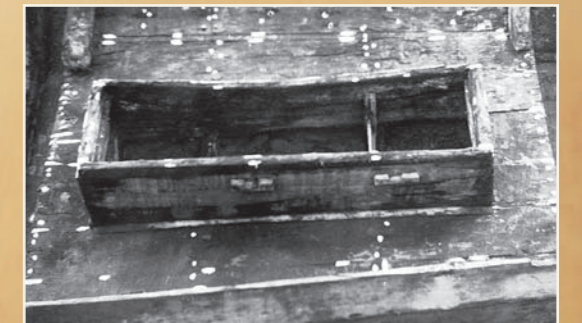


Fig. 24

De trog met daarin de losse uitneembare schotten en op de zijkant de draagklossen voor de balkjes van de losse stelling.

Op het lijfhout waren zeven dekenpoten bevestigd en aan de voorkant nog twee zware knieën voor de bevestiging van de zwaarden. Over de dekenpoten liep een plank, waaronder in drie dekenpoten uitsparingen waren uitgehakt. Hierin konden balkjes worden aangebracht, die aan de andere kant op de bovenste plank van de trog op draagklossen konden rusten. Over de balkjes werd dan de losse stelling aangebracht.

Berghout, stuiten en zwaardklamp

Bij de bouw van een botter werd na het vlak en een viertal spanten eerst het berghout op het schip gezet. Dit bestond uit een voor- en een achterstuit waartussen het berghout zat. De lussen zaten voor op het kooispant en achter op het achterspant. Door deze manier van bouwen kreeg het schip zijn zeeg (de lijn van het schip). Bij het wrak was het volledige berghout aan de bakboordzijde nog aanwezig, waarbij de stuiten goed te herkennen waren.

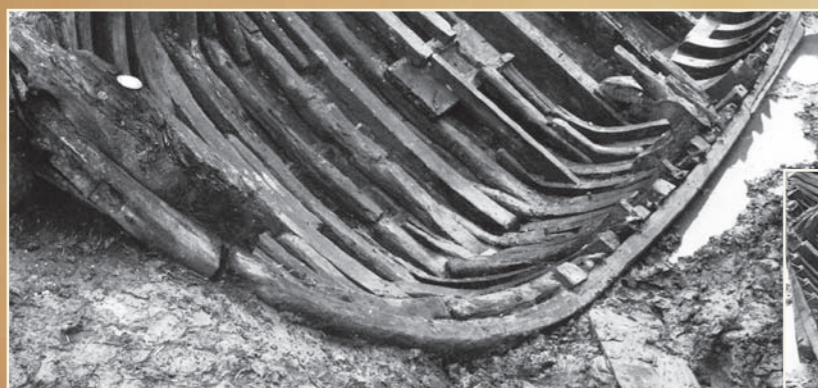


Fig. 25
Berghout en stuit voor.

De zwaardklamp was bij dit schip op het berghout gebouwd. Meestal werd het onder het berghout op de huidgang vastgezet.

De huidgangen

Ook hier zullen we ons beperken tot de bakboordzijde, waar alle vijf gangen nog aanwezig waren. De onderste twee gangen liepen vanaf de voorsteven tot aan het hoofdschot. De derde gang kwam op niets uit en eindigde ter hoogte van het middelste ruim van de bun. In deze gang zat een

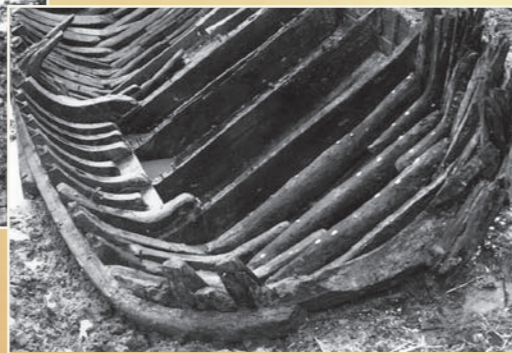


Fig. 27
De huidgangen van de botter.

Fig. 28
De dekbalken in het achterschip. Ook het dolboord is zichtbaar met voor de bun nog een pompkoker.



Fig. 26
Berghout en stuit achter.



las op ongeveer 40-60 cm van het hoofdschot. De vierde gang liep door tot in het achterschip en als laatste de vijfde deed dat ook maar met een las te hoogte van het middelste ruim. Boven de vijfde gang en de stuit voorin zat nog een sluitstuk.

Het achterschip

Het achterdek werd ondersteund met vijf dekbalken. De balk waarin de overloop was ingelaten was extra zwaar uitgevoerd. Daarentegen was de balk die tegen de trog was geplaatst lichter, maar daarover heen liep nog de waterbalk zodat het geheel weer een stevig geheel vormde. Het achterdek had een lichte, dwarscheepse ronding.

Dekhuisje

Het dek van het dekhuisje bestond uit een twaalfstal dekplankjes, met in het midden een luikopening. Dit luik was verdwenen. Dit dekje werd ondersteund door twee dekbalken en werd afgedekt door een lichte potdeksellat en liep mee met de ronding van het boeisel. Aan de voorkant bij de overloopbeugel voor het helmhout was het ijzeren beslag nog terug te vinden. Op de voorkant van dit hoger gelegen dekhuisje, op de hennebalk, was een S-vormige versiering aangebracht in de kleuren rood, wit en blauw met daartussen ronde stippen in geel.



Fig. 29
Het dekhuisje met in het midden de toegang.

Achterdek

Het achterdek werd gevormd uit een zestiental planken, waarvan de buitenste planken van eikenhout waren en de rest grenen. Op het dek tegen het achterste dekhuisje aan, waren een aantal voetlijsten aangebracht ter ondersteuning van de roerganger. Het toegangsluik tot het achteronder, tussen de overloop en de pompkoker, was ook hier verdwenen. De pompkoker liep tot op het vlak en kwam uit tussen het achterste hoofdschot en de daarvoor liggende legger. In de hoeken van de waterbalk waren voor afwatering van het achterdek twee loden spuikokers aangebracht.

Het voorschip

Het mastspoor, 120 cm lang en 60 cm breed, was over vier leggers geplaatst met aan beide zijden elk twee steunen. De voorste twee daarvan vormden de drempel van het afscheidingsschot van het vooronder. Voor de kokerwangen was een uitsparing in het mastspoor gehakt en aan bovenkant was de mastbank ingekeept. Hierdoor ontstond er een behoorlijk stevige constructie voor de plaat-



Fig. 30
De hennebalk met daarop de gekleurde versiering.



Fig. 31
Het achterdek vrijgemaakt van de modder waar de giek en het zwaard nog overheen liggen.

sing van de zware mast. In het midden van het mastspoor was nog een afwateringsgat geboord. Dit ter voorkoming van rot aan de onderkant van de mast.

Zeilbalk

De zeilbalk, twee zware stukken hout van 60 cm breed, werden van onderen gesteund door een drietal zware knieën. Deze waren op de spanten en zitters aangebracht met ervoor nog een knie horizontaal tegen het dek, voordewinder genaamd. Waarschijnlijk was het schip stuurloos tegen de bodem geslagen en was de mast, met het

Fig. 32
Het mastspoor.

zeil er nog aan, er door de harde wind afgerukt waarbij de zeilbalk behoorlijk werd beschadigd.

De omloop (de wegering), aan de bakboordzijde van het voorschip, is het steunpunt voor de dekbalken. Om elk spant was een inkeping gemaakt voor een tiental dekbalken die daardoor op ongeveer gelijke afstand van elkaar zaten. De dikte en breedte van de balken waren ongeveer gelijk. Net zoals in het achterschip hadden ook de dekbalken, de waterbalk en de zeilbalk een lichte dwarsscheepse ronding.

Het voordek was opgebouwd uit een twintigtal dekplanken waarvan de buitenste weer van eikenhout waren en de rest van grenen. Een tweetal zware dekdelen tussen de waterbalk en het grote luik, dus rond de mastopening, kunnen gezien worden als een extra deksteun voor de mast. Alle dekplanken hadden een las. Rond de mastopeningen waren reparaties aangebracht.



Fig. 33
De zwaar beschadigde mastbalk met daarvoor de waterbalk. Deze is met een horizontale knie op de zware zwaardknie bevestigd. Daar is ook de zwaardbevestiging te zien.

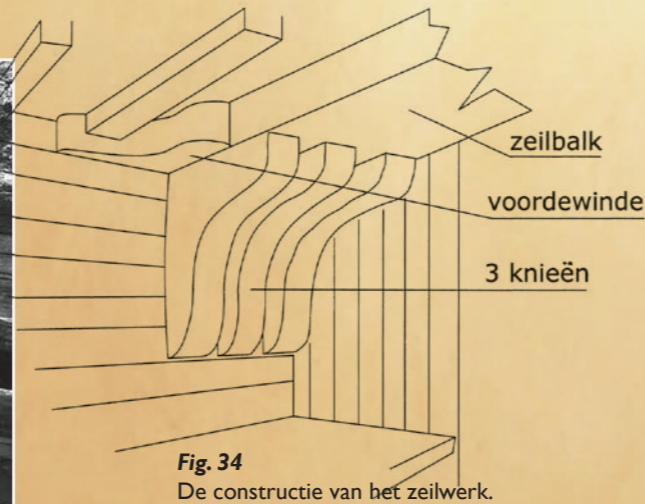


Fig. 34
De constructie van het zeilwerk.



Fig. 36
Detailopname van het schildboord met knie en schelp, met daaronder de opening voor het braadspil.

Naast het eerder genoemde grote luik waren de volgende zaken nog op het voordek te vinden: het boegluik, een schoorsteenpijp, een pompkoker en een dekglas (een tweede dekglas was verdwenen). De pompkoker liep door het dek en de zeilbalk heen door tot op het vlak voor het voorste schot van de bun en de daarvoor liggende legger. De pompkoker aan stuurboordzijde was niet meer aanwezig.



Fig. 35
De dekbalken in het voorschip voordat de ingespoelde grond was verwijderd.



Fig. 37
Het voordek.



Fig. 40
Het rookkanaal.

Losse onderdelen

Hoewel mast, braadspil en roer waren verdwenen, bleven een aantal andere zaken bij het wrak liggen waaronder de zwaarden. Deze werden beide aan de bakboordkant aangetroffen en lagen dus ook beide onder het maaiveld waardoor ze bewaard zijn gebleven. Van beide zwaarden was het ijzerbeslag nog aanwezig, op de onderposten waren de sleepijzers en de zandloper nog te zien. Op de koppen waren de oogbouten voor de ophanging aan de zwaardknie terug te vinden. De giek lag over de zwaarden heen, deels buitenboord, compleet met beslag eraan. Het grootschootblok, de zwanenhals en de banden met de ogen nog op hun plek. Tegen de zwaarden aan, in het pompgat voor het voorste hoofdschot, werd de vierarmige dreg gevonden.



Fig. 38
Het grote luik.



Fig. 39
Het voorluik.

Het vooronder

Van de betimmering in het vooronder was weinig meer overgebleven. Een hoop los hout wat over de leggers in het vooronder lag verspreid. Van de kastjes waren er nog drie als dusdanig te herkennen. Eén bij het kooibeslag aan de bakboordkant, een smal, ééndeurskastje



Fig. 41
De pomp.

Fig. 42

Losse onderdelen van het wrak.

Wat op de bovenstaande foto goed te zien is, is de stuurboordstelling die ingestort over de deken ligt. De stelling aan bakboord was weggespoeld.



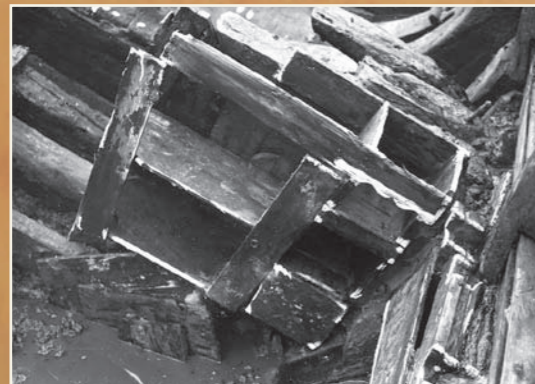
met daaronder een lade. Het kastje had één legplank. En naast de kokerwangen zat aan elke kant ook nog een kastje. Beide hadden één legplank, het kastje aan de stuurboordzijde was iets smaller uitgevoerd. Dit kwam omdat daar de ingang naar het vooronder zat. Dit deurtje was echter verdwenen. Ook was het hele achterschot van het vooronder verdwenen. Het enige deel wat hiervan was overgebleven was de drempel van de ingang, maar die was tevens een steun voor het mastspoor en dus veel zwaarder uitgevoerd. Helemaal voorin, onder het boegluik, was nog de beschieting te vinden waarop de ankerkabel kon worden geborgen en eventueel andere scheepsbehoeften.

**Fig. 44**

Kastje met inhoud aan de stuurboordkant. Hierin werden onder andere een platte, rood aardewerken steelpan en een groene fles gevonden.

Fig. 43

Kastje aan de bakboordzijde. De contouren zijn enigszins verduidelijkt met witte verf.



Vondsten

In het vooronder werden de meeste voorwerpen gevonden. In totaal werden er maar liefst 332 zaken geregistreerd die uit het wrak kwamen, die weer onder te verdelen waren in twee soorten: vissen en huishouden. De meeste vondsten die met vissen en zeilen hadden te maken kwamen voor het overgrote deel uit het achterschip en rond de bun vandaan. Maar ook het vooronder leverde de nodige (reserve) één- en tweeschijfsblokken op. Maar het meeste wat uit het vooronder kwam waren huishoudelijke zaken, van een watervaatje tot aan een geelkoperen inktpotje met schrijfgerei. Ook werden hier een groot aantal kleren gevonden: laarzen, sokken, ondergoed, handschoenen en petten. Al met al kan men dankzij de vondsten in dit schip een heel goed beeld krijgen hoe de vissers op hun botter leefden en werkten. De houten klomp met de initialen 'PB' werd gevonden tegen het dek aan de bakboordzijde naast de mastkoker. Dit klompje maakte de identificatie van deze botter mogelijk.

Epiloog

Een conclusie die getrokken kan worden op basis van de gevonden reparaties: in het vlak, het sluitstuk voorin en rond de mastopeningen is dat Pieter Bos of een zeer ruige visser was of dat hij dit schip niet nieuw in handen heeft gekregen. Belangrijker is dat dit schip een tijdsdocument is wat zijn weerga niet kent en het verhaal verteld over het zware leven van de vissers die ermee werkten. Dit schip is zeer diep met de geschiedenis van het eiland Terschelling verbonden. Zo is dat ook met het leven van Pieter Bos. Hoewel, naast alle ellende die hij heeft moeten meemaken zullen daar ook mooie momenten zijn geweest. Maar een mooier en beter beeld van een stuk lokale geschiedenis is niet te verkrijgen. Het is jammer dat de botter na de opgraving is geruimd, anders had het schip, wanneer tentoongesteld, dit verhaal blijvend kunnen vertellen.

Bronnen

- Foto's van de opgraving en vondsten komen van RCE, Lelystad.
 - De andere foto's van het Museum Behouden Huys, Terschelling.
 - Tekeningen zijn van de hand van Henk Lunstro Sr. en in beheer bij de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten (SSRP).
- Coll: Fries Scheepvaart Museum, Sneek

**Fig. 45**

Het kompas uit het wrak was helemaal uit elkaar gevallen maar is weer gerestaureerd.

**Fig. 46**

Een roodbaaien onderbroek van één van de opvarenden.

**Fig. 47**

De klomp met daarop de initialen van de schipper: P.B.