

Botters in Engelse handen

Eind jaren 1950 lagen er overal botters werkloos voor de wal. Voor weinig geld werden ze verkocht aan lieden die het avontuur wel aandurfd. Zelfs vanuit Engeland was er belangstelling. De aankoop van een botter uit Elburg haalde daar de krant en dat inspireerde Roy en Rosalind Elwood om ook op zoek te gaan. Uiteindelijk woonden zij 13 jaar op hun botter, werd er een kind op geboren, maar wachtte de *Windhaver* toch een droevig lot. Door Frits van der Mark

In het najaar van 1958 luisterde de later beroemde cartoonist Mike Peyton een gesprek af in de Ferry Boat Inn in Farnbridge aan de rivier de Crouch. Hij hoorde iemand vertellen dat hij net terug was uit Nederland en dat in dat land vanwege de inpolderingen rijen zeilende vissersboten te koop lagen in de havens van het IJsselmeer. Peyton had niet veel geld, maar ondernam meteen actie. Het pond was toen nog een harde valuta en al een paar weken later was hij eigenaar van de EB 49. Hij had de 'wooden-

cloged fisherman' (de visserman op klompen) 400 pond betaald voor de botter die nog in geheel originele staat verkeerde, zo beschrijft hij in zijn autobiografie *Celebrating 50 Years of Sailing*.

Een reisverslag in *The Guardian*

The Manchester Guardian had in de jaren '50 een wekelijkse column onder de titel 'About Boats'. Deze werd door wisselende auteurs geschreven. Begin 1959 schreef Mike Peyton een aflevering met als kop 'Buying a botter'.

boven: *Windhaver*, hier al met kajuit, zeilend op de rivier de Colne (circa 1962)

inzet: Tekening van Mike Peyton bij de column over zijn avonturen met een een botter

Boven het stukje stond een tekening van zijn hand. (Inderdaad, later werd hij beroemd om zijn nautische cartoons die hij onder andere voor de tijdschriften *Yachting Monthly* en *The Practical Boat Owner* tekende.) In de column schrijft hij over de overstek naar Engeland die hij begin november 1958 maakte. De

voorbereidingen hiervoor bleken achteraf onvoldoende. Met een vriend die weinig zeilervaring had stak hij het IJsselmeer over en voer door naar IJmuiden. Op vrijdagmiddag stoomden ze met de wind op de kop naar buiten. Het was toen al helder dat ze op maandag te laat op het werk zouden verschijnen. Dat werd nog duidelijker toen de motor er mee ophield. Op zeil probeerden ze dan maar Hoek van Holland te bereiken, maar zelfs dat lukte niet. Zaterdagmiddag liepen ze IJmuiden weer binnen.

Veertien dagen later was de oversteek beter voorbereid. De Kromhout 13 pk was goed nagekeken en er waren drie min of meer ervaren bemanningsleden aan boord. Het vertrek was op zaterdagmiddag, zondagavond laat naderden ze de Theems monding. Ze moesten hoog aan de wind zeilen en maakten kennis met een karakteristieke zeileigenschap van de botter: het verlijeren. Uiteindelijk ruimde de wind en konden ze ook de kluiver bijzet-

bestek niet klopte. Ze besloten daarom vlak langs het lichtschip te varen om te vragen hoe laat het was, er bleek een verschil van 2 uur te zijn. Een bemanningslid van het lichtschip vroeg nog naar de naam van het schip. Door deze vraag werden ze overvallen want er was nog geen naam bedacht. 'We don't know!', was het antwoord. Mike Peyton schrijft: 'Ik vermoed dat deze nachtelijke ontmoeting op de lichtschipbemanning een heel vreemde indruk heeft gemaakt'.

Hierna moesten de aanloophavens een paar keer worden bijgesteld. Harwich bleek niet meer te bezeilen, daarom probeerden ze de Theems op te varen. Uiteindelijk kwamen ze maandag om middernacht in Herne Bay aan, helemaal ten zuiden van de monding van de Theems.

In Engeland kreeg de botter vervolgens een naam: *Clementine*. Ze bleek met haar geringe diepgang en mogelijkheid om droog te vallen ideaal voor de oostkust. De tuigage was eenvoudig en tegen een stootje bestand, maar wel zwaar. Peyton vond de botter over het geheel genomen te arbeidsintensief. Na een paar jaar verkocht hij de *Clementine* en stapte over op een kleiner jacht dat hij alleen met zijn vrouw en twee kinderen kon zeilen. Over de verdere lotgevallen van deze botter zijn geen gegevens bekend.

tochten waren frustrerend, bezochte schepen waren in een te slechte staat of te duur. Op bezoek bij een vriend lazen ze Mike Peytons column 'Bying a Botter'. Ze raakten enthousiast en al het eerstvolgende weekend namen ze de nachtboot naar Hoek van Holland om ook een geschikte botter te vinden. Ze pakten het grondig aan, trokken er een week voor uit en bezochten vrijwel alle IJsselmeerhavens. Uiteindelijk bekeken ze in Harderwijk een veelbelovende botter voor de tweede keer.



onder: De EB49 kreeg de naam *Clementine*, via het visserijnummer afgeleid van het liedje 'Oh my darling Clementine, waarin de strofe voorkomt: 'Dwelt a miner, forty-niner and his daughter Clementine'

rechts: De HK23 in de Oranjesluizen

rechtsonder: De HK23 met Roy aan het helmhout onderweg op de Ringvaart (1959)



ten. Tijdens de nacht zagen ze onverwachts het licht van het Kentish Knock lichtschip. Ze vermoedden dat ze niet de juiste tijd aan boord hadden waardoor de gegevens van de getijdestroming afweken en het gegiste

Navolging

In dezelfde periode waren Roy en Rosalind Elwood vanuit hun woonplaats Colchester op zoek naar een schip waarmee gezeild en waarop gewoond kon worden. De vele zoek-

Het was de HK 23 van Bart Jansen. Jansen was een kleine beweeglijke man die veel moeite deed om zijn botter aan te prijzen. Hij schopte met zijn klompen tegen de spanten van de botter om de degelijkheid van het schip te

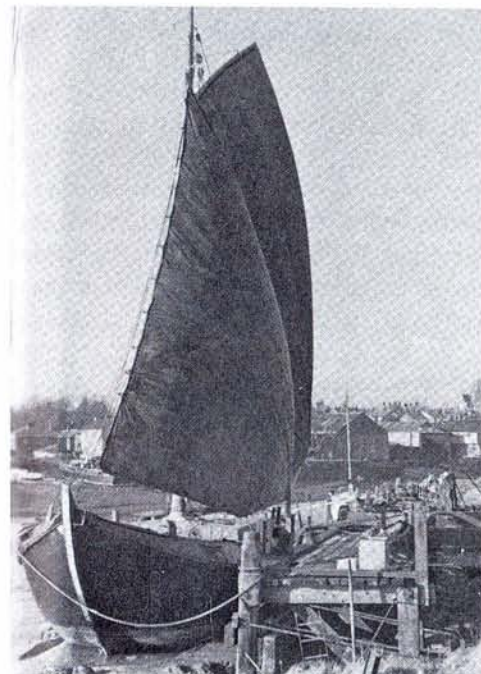
benadrukken. De botter had een Ford automotor die voor een onderhoudsbeurt bij de garage stond, de fok lag bij de zeilmaker. In de kleine woning van de visserman bekeken ze de zeilen die samen met netten en visserijtoebehoren op de vliering lagen opgeslagen. Er leken nogal wat kinderen in het huisje te wonen, want in elke hoek van de kamer stonden bedden.

Nieuwe defecten werden er niet gevonden en de onderhandelingen voor de aankoop gingen van start. De Schotse vrouw van de lokale kruidenier fungeerde als tolk waarbij de scheepstermen en het dialect van de schipper een belemmering vormden. Jansen deed z'n uiterste best om de botter zo goed mogelijk te verkopen. Hij droeg z'n zondagse pak en had er echt plezier in. Voorstellen en tegenvoorstellen werden gedaan en uiteindelijk kwamen ze naar ieders tevredenheid een

prijs overeen. Een fles wijn werd geopend en men toostte op de transactie. Jansen beloofde dat hij de botter vaarklaar zou maken en Roy en Rosalind zouden de botter 14 dagen later op komen halen.

De oversteek

De Elwoods bereidden de overtocht grondig voor. Een verzekeringsmaatschappij werd benaderd, maar die schatte de botter niet deugdelijk genoeg in om de oversteek te maken. In het volgens hen onwaarschijnlijke geval dat het schip de Engelse kust zou halen zouden ze wel bereid zijn om het schip te inspecteren en een offerte uit te brengen. De 10 procent invoerbelasting werd op een douanekantoor afgerekend en Nederlands geld werd geregeld om de botter te betalen. Verder werden zaken als kaarten, pilots en getijdetafels van een vriend geleend. Zelfs een Nederlands gasten-



De botter aan de kade in Wivenhoe, de eerste ligplaats na aankomst uit Nederland



BOTTERLIVING

In het begin van de jaren '60 schreef Rosalind Elroy (net als Mike Peyton) 'About Boats' columns in de Guardian. Deze vormden de basis voor het in 1966 verschenen boek 'Botter Living. Life on a Dutch sailing botter'. Dit werd door Peter Dorleijn in Tagrijn 2005.1 al eens beschreven. Het vertelt het verhaal van de zoektocht naar een botter, de oversteek en ombouw van visserman naar kajuitbotter en zeilend woon-schip. Een deel van de informatie voor dit artikel is aan BotterLiving ontleend.

Als na anderhalf jaar wonen aan boord de kajuit in november 1960 klaar is, schrijft Rosalind: 'De kajuit begint er als een thuis uit te zien, alhoewel het na het gezellige kleine vooronder nog groot en kaal leek'. De kolenkachel wordt aangestoken en gaat niet meer uit tot de volgende lente. De eerste 5 jaar van het leven aan boord, de zeiltochten in de weekenden en vakanties, komen aan de orde. De faciliteiten aan boord zijn eenvoudig. De kajuit werd verwarmd met

een kolenkachel, koken en verlichting waren op gas. Er was een kleine watertank die met behulp van een slang vanaf de wal kon worden gevuld. Alleen de gootsteen van het keukenblok had een doorvoer. In het vooronder was een toilet-ruimte getimmerd waarin een campingtoilet stond opgesteld. Elektriciteit was er de eerste 10 jaar niet aan boord. Het strijken van de was ging met een plat ijzeren strijkbout die op de kachel werd verwarmd. Op de interieurfoto is achter de kachel de originele haardplaat uit het vooronder van de HK 23 te zien. Deze zou later nog een andere bestemming krijgen.

In de winter werd het grootzeil onder het echtelijk bed in het vooronder opgeslagen, de gaffel krijgt een plekje onder de bank. De strenge winter van 1963 werd goed weerstaan, vernis en schilderwerk lijdten wel ernstig onder sneeuw en ijs. Het watertappunt op de wal raakte bevroren en gedurende zeven weken moest het water bij het tolhuisje worden gehaald.

vlaggetje werd niet vergeten. Vlak voor Pasen stappen ze bepakt en bezakt op de nachtboot naar Hoek van Holland.

Over het vertrek vanuit Harderwijk schrijft Rosalind het volgende: 'Iedereen wilde ons graag zien uitvaren. Bart Jansen, de visser, gaf nog een demonstratie in het hijsen van het grootzeil. Met de val in de hand sprong hij van het voordek in de kuip waarbij hij welgericht in de bun spugde. De motor startte met een verschrikkelijk lawaai. Plotseling waren we los en voeren door een gordijn van regen de haven uit. Eenmaal buiten gekomen veranderde de regen in natte sneeuw. Het deerde ons niet, we probeerden te wennen aan het gevoel van de boot onder zeil en te ontdekken hoe alles werkte'.

De eerste dag zeilden ze tot aan het Buiten-IJ en brachten voor anker de nacht door. Via Amsterdam, Gouda, Rotterdam en Dordrecht deden ze als laatste Nederlandse haven Zierikzee aan. Onder gunstige omstandigheden zeilden ze 's nachts door naar Oostende. Uiteindelijk staken ze vanaf Duinkerken over naar Ramsgate. Daar bleef de botter een week liggen omdat de vrije dagen op waren. Tijdens het daarop volgende weekend zeilden ze het laatste stuk, de motor stopt ermee maar behouden bereiken ze West Mersey.

Verbouwing tot woonschip

Twee weken na aankomst wordt de botter op een werf in Waldon droog gemaakt. Het blijkt moeilijk om een goede ligplaats te vinden. Uiteindelijk wordt het een oude kade even boven Wivenhoe waar tijdens de

WINDHAVER, WHAT'S IN A NAME?

Aan het bedenken van een naam voor de HK23 werd veel aandacht besteed. Roy vertelt hierover: 'We wilden iets Nederlands, dat mensen gemakkelijk konden uitspreken en spellen. Rosalind bracht veel tijd door met het doorzoeken van het Nederlands / Engels woordenboek en vond "windhaver", wat wilde haver betekent. We vonden het niet alleen leuk, maar er is ook een op promiscuïteit hintend gezegde in Groot-Brittannië over 'het zaaïen van je wilde haver' (*to sow your wild oats*) als je jong bent. De analogie is niet perfect, maar de grap werd door sommigen nogal gewaagd gevonden! Toen we in Nederland voeren, had echter niemand een idee wat *Windhaver* betekende en nam men aan dat het Engels was'.

de botter aangepakt. Zoals het wel vaker met traditionele schepen in het buitenland gaat, wordt de 'klassieke standaard' losgelaten. De romp wordt donkergroen geschilderd, de zwaarden wit aan de buitenkant en helder geel van binnen, al het ijzerwerk wordt zilverkleurig. Rondhouten, braadspil en helmhout worden gevernist, uit Harderwijk komt een bestelde nieuwe wimpel aan.

Vanwege aanhoudende lekkage besluit Roy het dek met een speciale kit te behandelen en met duimdikke planken te dubbelen.

Bevalling aan boord

Twee jaar na de eerste baby kondigt zich de tweede aan. De vroedvrouw komt op bezoek en gaat akkoord met een bevalling aan boord. Ze zei dat ze in schuilkelders in de oorlog veel slechtere omstandigheden had meegemaakt.

het zeilseizoen werd eigenlijk steeds langer. We hebben geleerd om in de winter van de riviermondingen te genieten. We bezochten plaatsen die we nog niet hadden gezien zoals Great Yarmouth en voeren op de Broads voor zover dat mogelijk is met een vaste mast.

Inmiddels waren de zeilen heel oud. De naden van het voorzeil hebben we opnieuw laten naaien. Maar het doek van het grootzeil was uiteindelijk te slecht, we hebben toen in 1970 nog een nieuw zeil laten maken. Er moesten eigenlijk een paar spanten en gangen worden vervangen, maar het was een algemeen iets. Het schip werd steeds kwetsbaarder en met twee kinderen en steeds meer spullen aan boord besloten we naar iets anders om te zien. *Windhaver* had de laatste twee jaar een ligplaats bij Woodbridge aan de Deben. Uiteindelijk verhuisde de familie in 1972 naar Newcastle, na 13 jaar aan boord van de botter te hebben geleefd.

MK 63 ontmoet *Windhaver*

Via een makelaarskantoor werd het schip in 1973 verkocht aan een zekere Granville. Deze Granville was niet lang eigenaar, in 1975 nam



De groen geschilderde *Windhaver* zeilend op de Deben, tussen de Engelse heuvels

Tweede Wereldoorlog kunstmatige havens werden gebouwd ten behoeve van de landingen in Normandië. In juli is het vooronder opgeknapt en gaan ze aan boord wonen. Zeilend verkennen ze die zomer een deel van East Coast Rivers, in het najaar wordt de bun gesloopt en beginnen ze met de opbouw van de kajuit. Er volgt een koude winter, een oud oliekachelkje is niet in staat om voldoende warmte te geven en kan 's nachts niet branden. Begin mei wordt hun eerste kind Caroline geboren. Die zomer wordt er niet gezeild, de kajuit moet eerst afgemaakt worden. Dat is begin november voor elkaar. Het volgend seizoen wordt de buitenkant van

Op het hoogst van de vloed wordt Roderic geboren. Rosalind schrijft: 'De vroedvrouw wikkelde de baby in een oude legerdeken in plaats van de sjaal die bij de kachel lag te wachten. Ze was in haar element en verwachtte waarschijnlijk dat het 'alles-veilig' signaal ieder moment zou klinken'.

Het zeilen

Met de *Windhaver* zeilden ze gedurende een lang seizoen met regelmaat op de East Coast Rivers en de Theems monding. Tijdens vakanties werd tweemaal Het Kanaal overgestoken, bij de laatste gelegenheid duurde de reis drie weken en werden een aantal Zeeuwse havens aangedaan. Roy vertelt: 'We bleven zeer actief gebruik maken van *Windhaver*,



ROY ELWOOD

Roy Elwood is inmiddels 93 jaar oud en nog vol met levendige herinneringen aan de botter. Roy raakte al jong vertrouwd met het varen en tijdens het laatste deel van de oorlog voer hij op een torpedobootjager die konvooien begeleidde naar Rusland. In de jaren '50 huurde hij met vrienden regelmatig een jacht aan de zuidkust en zeilde langs de kust, naar de Kanaaleilanden of Bretagne.

Als jong echtpaar verhuisden Roy en Rosalind bewust naar de oostkust omdat daar meer ruimte was en er meer voor bewoning geschikte, klassieke gaffel getuigde vaartuigen zouden zijn. Het geschikte schip hebben ze daar niet gevonden, maar ze hebben er nooit spijt van gehad.



OPNIEUW OP ZOEK IN NEDERLAND

Om een nieuw zeilend woonschip te zoeken maakten de Elwoods in het begin van de jaren '70 een zes weken durende reis naar en door Nederland in een 20-voets motorboot met buitenboordmotor. Roy vertelt: 'Het bleek een heel praktische manier om rond te reizen en

te zoeken. We voeren ermee naar Nederland en brachten haar terug op het voordek van de ferry van Hoek van Holland naar Harwich. We hadden geen succes met het zoeken, geschikte schepen waren te duur en het lukte niet om een hypotheek af te sluiten'.

seld. Binnen ligt een dikke laag modder. Dat weerhoudt Paul er niet van om op onderzoek uit te gaan. Hij vindt een opmerkelijk gave gietijzeren haardplaat. Als ware behoeders van het Nederlandse erfgoed slepen we de plaat aan boord van de vlet. Juist dan zie ik een LandRover met hoge snelheid over het grasland naderen. Het lijkt ons verstandig de afvaart niet langer uit te stellen. Als we wegroeien krijgen we te horen dat we hier niets te zoeken hebben en dat het schip 'private



de kunstschilder Paul Bruce de *Windhaver* over. Hij gebruikte de botter als onderkomen voor de weekenden. Daarnaast zeilde hij vanuit Woodbridge met een 20-voets Hillyard kottertje. Gedurende 25 jaar zou de botter in de hoek van de kade bij Woodbridge liggen. *Windhaver* heeft nooit meer gezeild. Bruce wilde eigenlijk de mast eraf laten halen maar de baas van de naastgelegen werf overtuigde



De *Windhaver* tegen de kade van Woodbridge, daar zou zij 25 jaar blijven liggen

rechtsboven: De originele haardplaat van de HK23 wordt veilig gesteld

rechtsonder: De *Windhaver* in deplorable staat aan de oostelijke oever van de Deben in 2003

hem ervan af te zien. Bekend is nog dat de kunstenaar, lid van 'The Artists of the Deben', tentoonstellingen aan boord van de botter hield. De opbrengst van de verkoop kwam ten goede aan de NRLI, de Engelse KNRM. Peter Dorleijn maakte met zijn MK 63 tweemaal de oversteek om de East Coast Rivers



te bezoeken. De eerste keer in 1986 (zie: SdZ 1986.10 en 1987.3), hij zag toen de *Windhaver* 'in redelijke staat van onderhoud' aan de kade van Woodbridge liggen.

In 2003, schrijver was nu als bemanningslid aan boord, zagen we tegenover Woodbridge het wrak van een botter tegen de modderige oever liggen. We hoorden dat het de *Windhaver* was. In *Tagrijn 2004.1* beschreef ik het bezoek dat we aan het schip brachten:

'Op een avond roeien we met de vlet naar de overkant van de Deben, de botter verkeert in deplorable staat. De romp is grijs, het boeisel roze geverfd. Bakboord achter gaapt een gat van een paar vierkante meter. Peter merkt op dat het bak- en stuurboord zwaard is verwis-

property' is. De haardplaat wordt aan boord van de MK 63 in de bun afgezonken. Peter slaapt na dit avontuur onrustig en droomt van achtervolging door de politie'. Terug in Nederland kreeg de haardplaat uiteindelijk een plek aan boord van een andere botter.

In de loop der jaren is de verdere aftakeling van de botter opsatellietbeelden te volgen. Na afgelopen winter was er niet veel meer over. In mei kwam uit Woodbridge het bericht door dat bij laag water alleen nog de mast, achterover gevallen op de resten van het wrak, duidelijk te zien is. *ℓ*

Met dank aan Peter Dorleijn (Zwaag) en Roy Elwood (Newcastle, UK)



De visserijgeschiedenis van de HK 23

In de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw kwam aan de visserij op de zeilen op het IJsselmeer een eind. Veel schepen eindigden treurig in een rietkraag of op een scheepskerkhof. Maar sommige gingen 'in de recreatie' en werden voortaan als pleziervaartuig benut. Dat gold ook voor de botter HK 23 die naar Engeland werd verkocht en er als Windhaver rondvoer. Maar hoe zag het leven van deze botter en de Harderwijker visser Bart Jansen er uit voorafgaand aan die episode? Door Robert Oosterhof

Toen Bart Jansen, geboren in 1899, de lagere school in Harderwijk had voltooid, kwam hij op 12-jarige leeftijd bij zijn vader aan boord van de botter HK 23. Vader Jan, in Harderwijk bekend als 'Jan van Goossen van Jan van DirkJen', leerde zijn zoon het vissersvak en spaarde zo een knecht uit. De Jansens visten toentertijd met een kleine botter van 11 ton waarmee 'alle soorten visch' werd gevangen. Was een visserszoon na verloop van jaren volgroeid en volleerd dan ging hij bij een andere visser aan de slag en droeg zo bij aan het gezinsinkomen. Een jongere broer, mits beschikbaar, volgde hem dan op aan boord bij vader.

Zo werd Bart Jansen, inmiddels in Harderwijk aangeduid als 'Bart Koek', een aantal jaren knecht op de HK 58 van Barend Petersen. Begin jaren dertig van de vorige eeuw was Bart korte tijd zetschipper op de HK 58, huurde een seizoen

de HK 37 en was gedurende enkele jaren samen met Marten Luiting eigenaar van de HK 2. Luiting en Jansen kregen in 1937 van de Rijksdienst die de Zuiderzeesteunwet uitvoerde, een krediet van fl. 334,- voor de aanschaf en inbouw van een Ford-motor. De Rijksdienst verschafte een dergelijke lening om de visserijbedrijven die door de afsluiting van de Zuiderzee zware klappen hadden gekregen, renderend te krijgen en zo steunuitkering aan de vissers uit te sparen.

In december 1937 namen Bart Jansen en zijn jongere broer Albert voor elk fl. 460,- het bottertje van vader Jan over. Vlot daarna werd dit scheepje verkocht naar Elburg (EB 8) en in plaats daarvan een grote Gooier botter gekocht die meer trekkracht voor de kuilvisserij leverde. Met deze HK 23 viste Jansen tot eind 1949. Dan verkoopt hij de botter aan W. Bootsma in Lemmer (LE 25).



Elk jaar ging de Harderwijker vissersvloot admiraalzeilen. Het was vooral een dagje uit voor en met de familie. Hier zien we de HK 23 - de latere Windhaver - met Bart Jansen en familie in de jaren '50

De HK 23 opgelegd in de winter in de haven van Harderwijk. In de jaren '50 was er nog wel een korte opleving van de IJsselmeervisserij



haar om tot HK 23. Dit schip had toen al een lange en gevarieerde geschiedenis achter de rug. In de Harderwijker archieven lezen we dat deze botter in 1892 in Huizen zou zijn gebouwd, maar elders is sprake van het bouwjaar 1910. Eerste bekende eigenaar is Hendrik Bout Boor die er tot 1921, onder het nummer HZ 82, mee vist. Dan verhuist het schip naar Enkhuizen waar achter-eenvolgens Maarten de Vries en Bertus de Boer eigenaar zijn. Het visserijnummer is EH 79. In 1938 worden de Volendammers Dirk en Gerrit de Boer eigenaar en vist het schip als VD 79. Zij verkopen de botter in 1949 aan Lubbert Bos in Bunschoten (BU 67). Deze bezit het schip slechts een jaar en dan breekt in 1950 de episode HK 23 aan. Na een korte opleving in en na de Tweede Wereldoorlog is de visserij in Harderwijk in de vijftiger jaren op z'n retour. Oostelijk Flevoland

linksboven: Bart Jansen (l) en Peter Petersen

links: HK 23 zeilt de haven van Harderwijk uit

onder: Schipper Bart Janssen in zijn vertrouwde element; na de verkoop aan de Engelsen, koopt hij nogmaals een botter

Jansen zich ook tot de zomervisserij. De winters, de visserij is dan al weinig rendabel, werkt hij op de rubberfabriek in Harderwijk.

Houd de dief?!

Bart Jansen en Jan Mons waren beiden hartstochtelijke tabakspuimers. Maar op één van hun tochten was plotsklaps de pruimtabak verdwenen. Dat gaf spanning aan boord: waar was het gebleven en wie zat daarachter? De hele botter werd uitgekamd en wat bleek: er zat een rat aan boord die van de pruimtabak een nest had gebouwd.

Begin 1959 eindigt de visserijgeschiedenis van deze botter. In het archief lezen we: 'Op 17 maart verkocht aan R.O. Elwood, wonende in Engeland, nader adres niet bekend. Wordt gebruikt als pleziervaartuig en niet meer voor de visserij gebruikt.' Maar Bart Jansen staakt de visserij nog niet. Hij koopt in 1959 alsnog een botter die al 'in de recreatie' heeft gevaren maar daarvoor als BU 30 aan de visserij heeft deelgenomen. Het betrof een zogeheten Gooier botter die in Huizen als HZ 28 heeft gevist. Volgens overlevering



Pruimtabak

Bart Jansen was een groot liefhebber van pruimtabak. Dat pruimen ging dag en nacht door, ook in zijn slaap had hij vaak nog een pruimpje in zijn mond. Per twee dagen ging er zo wel een pakje pruimtabak doorheen en het was dan ook zaak voldoende voorraad te hebben. Toen de HK 23 eens de Huizer haven binnenviel om aldaar aan de afslag te lossen, vroeg de havenmeester aan Jansen of er misschien nog een maaltje schieraaltjes over was. Dat werd geregeld en als dank kreeg de schipper een paar grote sigaren. Bart Jansen wist er wel raad mee, hij verkruimelde de bolknakken en had zo weer 'pruimtabak'.

Nu komt het onderwerp van het voorgaande verhaal in beeld: 'de Engelse Botter'. Bart Jansen koopt in februari 1950 de grote Huizer botter BU 67 van Lubbert Bos uit Bunschoten en nummert



wordt omdijkt, de plannen voor Zuidelijk Flevoland zijn in de maak en de vangsten lopen terug. Voor schippers wordt het ook steeds moeilijker een knecht te vinden. Visserszonen beoordelen de toekomst in de visserij als somber en kiezen, vaak ook op aanraden van hun vader, voor een perspectief aan de wal. Uit nood geboren gaan schippers soms in combinatie varen: de ene schipper komt bij de ander aan boord en na enige tijd wisselen zij. Zo combineert Bart Jansen met Jan Mons van de HK 2. Gaandeweg beperkt

zo'n sterk schip dat je haar aldus Bart Jansen wel van de kerk af kon gooien! In 1964 is het met de visserij op de zeilen gedaan. Jansen bereikt de pensioengerechtigde leeftijd, levert de visserijvergunning in en verkoopt zijn laatste HK 23 voor fl. 850,-

Met dank aan:

B. Kornalijslijper, Enkhuizen;
C. Poel, Harderwijk;
P. Dorleijn, Zwaag.