



De Brontoliet vaart weer!

*Noordzee-botter
hersteld in
oude glorie*





De *Brontoliet* uit 1905 is weer zoals het schip hoort te zijn: in perfecte staat en drijvend. Tot 2000 lag het weg te kwijnen bij een autosloper in Emmeloord. Er groeiden twee bomen door het rotte hout. Een grondige restauratie blies de enige overgebleven houten, als jacht gebouwde Noordzeebotter nieuw leven in.

TEKST FRANK KOORNEEF | FOTO'S BERTEL KOLTHOF,
FRANK KOORNEEF



De *Brontoliet* is een uniek schip met een bewogen geschiedenis van een eeuw. Voor zover achterhaald kan worden is het de grootste, houten Noordzeebotter die ooit gebouwd is. Daarnaast is het ook nog eens de laatste overgebleven, als jacht gebouwde, Noordzeebotter.

Uit de beginperiode is niet veel meer bekend dan dat het schip in 1905 in Oostende uit eikenhout is gebouwd, vermoedelijk voor een Nederlandse opdrachtgever. In de Eerste Wereldoorlog is de werf verwoest en gingen alle gegevens over de bouw, opdrachtgever of bouwer verloren. Hoewel het in die tijd gebruikelijk was dat botters als beroepsschip werden gebouwd, als visserschip of loodsboot, is het zeer waarschijnlijk dat het schip indertijd als jacht werd gebouwd. Een paar kenmerken wijzen in die richting, zoals de ‘droge naden’ die te vinden zijn op overgangen tussen staand en liggend houtwerk in de kuip, op de overgang tussen de kajuit en het dek en op het berghout. Door deze droge naden blijft er geen water in hoeken en kieren staan, waardoor minder onderhoud nodig is. Bij de bouw betekende dit echter veel extra werk en het gebruik van dikker hout. Hieruit kan worden opgemaakt dat het schip is gemaakt voor een ‘grote beurs’, en dus was het van oorsprong vermoedelijk geen werkboot, maar een jacht. Ook het feit dat de gangen relatief smal waren, draagt ertoe bij om te denken dat het schip als jacht gebouwd is. ‘Gewone’ botters hadden bredere gangen.

Overigens is de kans groot dat de *Brontoliet* juist dankzij die droge naden de als enige overgebleven, houten Noordzeebotter is, anders was het verval waarschijnlijk veel eerder ingetreden.

Paradijsvogel

De vroegste nog te achterhalen eigenaar was professor ir. Schermerhorn, de eerste naorlogse minister-president. Schermerhorn had het schip in bezit van 1935 tot 1939. In die jaren was hij hoogleraar landmeten, waterpassen en geodesie in Delft. Als geoloog kreeg hij de opdracht van de toenmalige Bataafse Petroleum Maatschappij om onderzoek te doen naar de bodemschatten in Nieuw-Guinea. Terug in Nederland kocht hij van het geld dat hij daarmee had verdiend de Noordzeebotter die hij in Enkhuizen had zien liggen. Professor Schermerhorn gebruikte het schip, dat in die tijd de naam *Paradijsvogel* had, voor vaartochten met zijn gezin over de Nederlandse wateren. Vaak lag de botter in de Delftse Schie, in hartje Delft, naast het faculteitsgebouw waar Schermerhorn werkte. Na het werk kwam het hele gezin aan boord, om vervolgens lekker weg te varen.

In 1939 werd het schip verkocht aan iemand van wie niet veel meer bekend is dan dat hij een industrieel was en uit Rotterdam kwam. In de oorlogsjaren kwam de botter in handen van Friedrich Christiansen, generaal van de Duitse Luftwaffe, die er in de oorlog mee rondvoer. Aan het einde van de oorlog, toen de grond hem te heet onder de voeten werd, probeerde deze *General der Flieger* met het schip te vluchten naar Zuid-Amerika. Maar hij slaagde niet in dit streven: boven Schotland werd hij door de Britse RAF aangehouden en ingerekend. Na een verblijf van een paar jaar in het Schotse Edinburgh keerde het schip rond 1948 terug naar Nederland. Van de eigenaar in de hier op volgende periode is alleen de naam bekend: de heer Hesselenfelt.

Dondersteen

In 1954 kwam de botter, die inmiddels door één van de vorige eigenaren *Brontoliet* (brontos is Grieks voor donder, lithos is Grieks voor steen, dus *Brontoliet* betekent dondersteen) was gedoopt, in het bezit van Rederij Kooij in Amsterdam, bekend van de rondvaartboten. De *Brontoliet* was, samen met een aantal andere schepen, onderdeel van een failliete boedel. De rederij had niet veel aan een houten Noordzeebotter, dus werd het schip in de Waterkampioen te koop gezet: “*Noordzeebotter te koop, schip met 14 slaappleatsen*”. Hein

brontos = donder, lithos = steen,
dus *Brontoliet* = dondersteen



- ◀ Uit het fotoalbum van Prof. Schermerhorn, de vroegste nog te traceren eigenaar.
- ◀ Door de bodem van het wrak groeiden bomen, op de bodem groeide mos.
- ◀ De Brontoliet in de jaren '30.
- ◀ Een oud, groen uitgeslagen handdoekhaakje.



Terwindt uit Vught, toen achttien jaar, las de advertentie en zei tegen zijn vader: "Zou dat niet precies iets voor ons zijn?" De heer Terwindt kocht het schip, maar vooral zoon Hein maakte er intensief gebruik van. De vaste ligplaats van de Brontoliet was Hedel, bereikbaar dankzij de strijkbare mast. Er werden veel tochten gemaakt. Met Pinksteren naar Zeeland, maar ook verder, onder meer langs de kust van België en Frankrijk. Hein Terwindt: "Wij hadden in die tijd weinig tot geen ervaring met zeilen op zee en zeekaarten vonden we wel erg duur. Toch leek het ons leuk om eens een verre tocht langs de kust te maken. Haast spelenderwijs voeren we de zee op, er waren immers nog geen Deltawerken om ons tegen te houden! Zo vertrokken we in 1956 in de richting van de Franse kust, die we op enige afstand volgden. In Calais kochten de vrouwen aan boord zonnebrandcrème van Nivea, en daarbij kregen ze een kaartje van de kustplaatsen aan dat deel van de Franse kust, geheel in de stijl van die tijd met veel plaatjes van dames in bikini. Ter hoogte van Le Touquet-Paris Plage was de luchtlijn tussen Engeland en Le Touquet-Paris Plage ingetekend, en daarbij stond dat er elke tien minuten een vliegtuig ging. We besloten te gaan, want die luchtlijn gaf ons houvast. Toen we na een tijdje vliegtuigen over zagen komen, wisten we dat we naar de kust konden gaan. En we kwamen precies recht voor de havenmondung uit." Opvallend was de snelheid van het schip, in de periode 1956-1960 won de Brontoliet regelmatig de eerste prijs in de Zeelandraces van KR & ZV De Maas.

Teruggang

Begin jaren zeventig moest de familie Terwindt het schip van de hand doen omdat tijd en middelen ontbraken om het schip het onderhoud te geven dat het erg hard nodig had. Blijven doorvaren was niet verantwoord meer. De koper was een apotheker uit Groningen, die het schip in een van de veenkanalen in het noorden van Nederland legde, waar het al gauw onder water verdween. In de jaren die volgden ging het schip van hand tot hand, maar ondanks de goede bedoelingen beten veel eigenaren zich stuk op het noodzakelijke onderhoud. Niettemin werd er nog een tijdje gecharterd met het (slordig opgelapte) schip, dat in die



↑↑← Het interieur van de Brontoliet
 ↑↑→ Schaven (aan het vernieuwde berghout).

↑← Na aankomst op de werf werd het wrak opgeruimd en opgespannen. Daarna konden in januari 2005 de werkzaamheden aan het schip beginnen.

↑ De constructie van de roeras is bijzonder. Het is een eigen vinding waarbij de overbrenging van stuurwiel naar roer plaats vindt door middel van twee haaks op elkaar staande tandwielen. Hierdoor is geen hydraulisch systeem nodig (niet zo mooi op een klassiek schip), maar kan in de toekomst toch een stuurautomaat geplaatst worden.

↑→ De mast in de werkplaats. Omstanders hebben de jaarringen geteld en geconcludeerd dat de boom ongeveer een eeuw geleden geplant moet zijn. Daarmee is het hout van de nieuwe mast dus ongeveer even oud als het oorspronkelijke schip.





Brontoliet

Lengte	16,90 m
Breedte	5,20 m
Diepgang	1,45 m
Gewicht	35.000 kg
Masthoogte	19,50 m
Lengte kluiverboom	5,50 m
Zeiloppervlak	grootzeil 100 m ² , fok 65 m ² , kluiver 45 m ²
Motor	Steyr 145 pk
Techniek	De Rietpol, Spaarndam

periode de naam *Catharina* droeg. Maar langzamerhand raakte het schip uit beeld, op een gegeven moment wist niemand meer waar het was.

Niet lang voor de millenniumwisseling raakte Terwindt aan de praat over de Brontoliet met Bernard van Gils, een zeilvriend uit de tijd van de Zeelandraces eind jaren vijftig. Naar aanleiding van dit gesprek begon Van Gils rondvraag te doen naar de Brontoliet. Na een paar maanden belde hij op: "Ik denk dat ik het schip gevonden heb!"

Het bleek dat het afgetakelde schip lag weg te kwijnen in Emmeloord, achter een autosloperij met de beeldende naam *Chaos Recycling*, tussen de autowrakken en struikgewas. Door het verrotte hout van het schip groeiden twee bomen. "Het was echt verschrikkelijk", herinnert Terwindt zich. "Zij lag daar, half weggezakt en overwoerd door brandnetels. Er groeiden niet alleen bomen doorheen, maar ook in het schip. Het was totaal onherkenbaar. Het enige dat ik nog herkende waren de ijzeren bolders, en tussen de brandnetels vonden mijn voeten nog een plankje dat ooit bij de roerkoning had gezeten."

Het schip was ook toegetakeld: er waren spoorbielzen gebruikt om spanten te vervangen en op een aantal plaatsen waren twee oude gangen van eikenhout vervangen door één nieuwe gang van iroko.

Restauratie

Hein Terwindt vertelde over de vondst van de Brontoliet aan zijn beste vriend, Maurits van Wasseaer (onder watersporters vooral bekend als ontwerper van de Doerakserie), die vroeger regelmatig meevoer op het schip. Diens oudste zoon Dirk was bij dit gesprek aanwezig en raakte begeistert van het idee om het schip te herbouwen. Samen gingen ze opnieuw kijken in Emmeloord. Ze besloten om het schip met z'n tweeën terug te kopen, voor vijftienduizend gulden. Terwindt en Van Wasseaer: "De aankoop was een grote gok, maar we dachten bij onszelf: Mocht het niet lukken, dan hebben we allebei in elk geval voorlopig genoeg hout voor in de open haard."

Besloten werd om het schip bij Botterwerf Nieuwboer in Spakenburg te laten restaureren. Van Wasseaer jr. nam de financiën van het project op zich, terwijl Terwindt



toezicht hield op het restauratieproces. Uitgangspunt bij alle beslissingen werd het zoveel mogelijk behouden van de originaliteit van het schip, in combinatie met een zo groot mogelijke duurzaamheid voor in de toekomst. In november 2004 werd het getordeerde en uitgezakte wrak per dieplader naar de werf gebracht. Het van oorsprong 16,90 meter lange schip was door het uitzakken 17,20 meter geworden; de kielbalk was ruim tien centimeter hol.



- De vijfde generatie Nieuwboer kijkt toe tijdens de tewaterlating.
- Pas de zevende poging om het schip met champagne te dopen slaagt.
- Het oude houtwerk was volledig verrot, het enige wat hergebruikt kon worden is het kluiverboomslag.

Origineel of duurzaam

Als eerste werd het geraamte van het schip op een balk gezet en met singels opgespannen om de vorm te behouden. Dit was belangrijk, want behalve deze vorm waren er alleen oude foto's om als uitgangspunt te dienen. Er waren geen tekeningen bewaard gebleven. Regelmatig kwamen allerlei oude fotoalbums op tafel. De foto's uit het verleden van de Brontoliet werden gebruikt om eindeloos te meten en te vergelijken. Verder had men nog wat onbruikbare, houten delen die in een aantal gevallen als mal konden dienen, zoals het kajuitfront. Maar veel van het werk is op het oog gedaan. Men ging met de fiets naar de overkant van de Spakenburgse haven, om van een afstand de lijn te bepalen. Bij het schip stond iemand met een krijtje klaar en van de overkant werden aanwijzingen geroepen.

Van het oorspronkelijke plan om de kielbalk opnieuw te gebruiken kwam niets terecht, omdat er aan de bovenkant toch een paar rotte delen in bleken te zitten. Dus, om niet bij voorbaat al problemen met de duurzaamheid van het schip in de toekomst te krijgen, werd een nieuwe kielbalk gemaakt. Daarna werden ook direct nieuwe vlakdelen naast de kielbalk aangebracht om stijfheid te bereiken en tegelijkertijd vernieuwde men de stevenbalken. Vervolgens werd het berghout vervangen, en daarna één voor één de spanten, terwijl de oude gangen zo lang mogelijk aanwezig bleven om de vorm van de romp te behouden. Van de oorspronkelijke gangen was niets meer bruikbaar.

Belangrijke originele details, zoals de eerder genoemde droge naden, werden weer opnieuw toegepast om het karakter van het schip zoveel mogelijk te behouden. Ook de nieuwe gangen, die tijdens de restauratie



werden aangebracht, werden smaller gemaakt dan gebruikelijk bij botters. Voorafgaand aan de bouw van het dek was men voor het dilemma geplaatst wat te doen. Van oorsprong was het dek van grenen, in latere tijden voorzien van een laag teak. Uiteindelijk besloten de eigenaren om het dek met modernere middelen aan te leggen, ter wille van de duurzaamheid. Op de eiken spanten kwamen twee met epoxy verlijmden lagen van elk tien millimeter hechthout. Daarop werd een teaklaag aangebracht. Tijdens de restauratie kwamen ze naden tegen die ooit lang geleden met kranten gebreeuwd waren. De drang naar behoud van originaliteit ging niet té ver: het schip is 'gewoon' met katoen gebreeuwd. De 77 jaar oude Zeger Nieuwboer (de vijfde generatie Nieuwboer op de Spakenburgse werf, zie kader) heeft deze enorme klus in zijn eentje op zich genomen. De breeuwnaden werden afgedicht met rubber. Bijzonder en indrukwekkend is ook de mast, uit één stam lariks, afkomstig uit Litouwen. Omstanders telden de jaarringen en concludeerden dat de boom ongeveer een eeuw geleden geplant moet zijn. Daarmee is het hout van de nieuwe mast dus ongeveer even oud als het oorspronkelijke schip.

Een nieuwe toekomst

In mei 2007 is het casco zo ver dat het schip te water gelaten kan worden. Op de dag van de tewaterlating loopt heel Spakenburg uit om te zien hoe een enorme hijskraan het schip behoedzaam optilt en (na de doop met een bijzonder weerbarstige champagneflles: pas de zevende poging slaagt!) centimeter voor centimeter in het water laat zakken. Later op dezelfde dag wordt ook de gestoken mast geplaatst. Eenmaal in het water wordt het interieur van het schip verder afgemaakt en wordt het schip getuigd.

Wie enig idee heeft wat bij zo'n restauratie komt kijken, kan inschatten dat de kosten van zo'n project enorm zijn. De beslissing om over te gaan tot de geldverslindende restauratie was dan ook geen gemakkelijke. Uiteindelijk gaf het verlangen om het bijzondere karakter van het schip voor het nageslacht te behouden de doorslag. In zijn toespraak tijdens de tewaterlating betoogde eigenaar Dirk van Wassenaer hierover dat, gerelateerd aan het waarschijnlijke aantal zeildagen, investeringen als deze natuurlijk tamelijk idioot zijn. Met gevoel voor understatement voegde hij er echter aan toe: "Maar je moet ook de tijd rekenen die je niet aan het zeilen bent, maar wel aan de boot besteedt. En dan zit het met zo'n houten Noordzeebotter wel goed."

De Brontoliet is het grootste schip dat ooit op de Spakenburgse botterwerf heeft gestaan. Het schip dat hiervoor de grootste was, de *Grote Beer*, is vijftig centimeter korter, maar wel wat breder. Tijdens de restauratie van de Brontoliet werd de *Grote Beer* door omstanders en kijkers voortdurend als vergelijkingsmateriaal ingezet. En natuurlijk speculeerde iedereen druk over welke van de twee sneller zou zijn. De omstanders waren in twee kampen verdeeld. Al tijdens de restauratie lag de afspraak voor een zeilwedstrijd vast. Zodra de Brontoliet getuigd was, werd de langverwachte race gehouden onder omstandigheden met veel wind, ongeveer zes beaufort. De overtuigende winnaar was de Brontoliet.

De zoon van oorspronkelijke eigenaar Terwindt is in de unieke positie om na ongeveer 35 jaar weer achter het roer van het schip te staan. Hierdoor kan hij als niemand anders de vergelijking maken tussen de 'oude' en de 'nieuwe' Brontoliet. Zijn ervaring is dat het schip nóg beter zeilt dan vroeger. Enthousiast meldde hij na de eerste zeiltochten: "De Brontoliet zeilt erg hoog aan de wind, bijna als een scherp jacht. Dit komt deels door het veel beter gesneden tuig, maar ook doordat de fok nu 'binnendoor' is gehaald. Het schip gaat al gauw op één oor, maar daar blijft zij ook op liggen. En eigenlijk hebben we het zwaard haast niet nodig gehad!"

Tijdens de Muider Hardzeildagen in oktober vorig jaar deed de Brontoliet mee met een zeer ervaren bemanning van onder meer zeilmakers. In de categorie botters en kwakken behaalde het schip de eerste plaats. ⚓

Ook de nieuwe mast, een lariksstam uit Litouwen, is een eeuw oud



Ruim 400 jaar botters uit Spakenburg

Al in 1583 was er sprake van een Spakenburgse botterwerf, die zijn bestaan dankte aan de visserij op de Zuiderzee. Sinds 1829 is de werf in het bezit van de familie Nieuwboer/Van Halteren. Op dit moment wordt de Spakenburgse botterwerf beheerd door de zesde generatie. Hiermee is de werf, plaatselijk *De Helling* genoemd, al meer dan 150 jaar in bezit van deze familie.

Rond 1840 tekende de eerste generatie van de familie Nieuwboer de Bunschoter botter, waarvan er in de negentiende eeuw 85 werden gebouwd. Van al deze botters is er nog eentje, uit 1885, bewaard gebleven. In de hoogtijdagen, rond 1900, had de werf 17 medewerkers. In die jaren bestond de Bunschoter vloot uit 200 schepen. Geleidelijk aan liep dit terug tot 100 in 1953 en tot 4 in 1968. Dankzij de toenemende welvaart, waardoor botters ook als jacht gebruikt worden, en dankzij stichting Botterbehoud is de neergaande beweging omgezet in groei. Tegenwoordig ligt de haven van Spakenburg-Bunschoten weer vol met botters, die veelal een plaatselijke eigenaar hebben. Iedere dinsdag worden er wedstrijden gezeild.