

# Vrouwen belangrijk aan boord van de BU 101

Eén van de botters in onze museumhaven is de BU 101. Een prachtig schip dat door zijn originele voorkomen opgenomen is in het Nationaal Register Varende Monumenten. Met grote regelmaat is deze platbodem te zien op het Nijkerkernauw en het Eemmeer. Opvallend daarbij is dat de zeilen met de hand worden gehesen door voornamelijk vrouwen. De reden waarom het schip vaak wordt aangeduid als 'de vrouwenbotter'.

*Door Reinier Zijl*

Een 13,65 meter lange platbodem gleed in 1906 van de helling. De botter, gebouwd op de Huizer scheepswerf van Schaap, kreeg in eerste instantie het nummer 75 op zijn boegdelen met daarvoor de onderscheidingstekens HZ (Huizen). Meteen na zijn tewaterlating werd de botter door de familie Schaap-Baas in gebruik genomen voor de visserij op de toenmalige Zuiderzee. Ook bij deze botter is gebruik gemaakt van de zogenoemde karveelbouw, een bouwwijze die al vroeg bekend was bij onder andere de Feniciërs die tussen 1500 en 400 v. Chr. de belangrijkste zeevaarders waren in het Middellandse Zeegebied. Bij de karveelbouw worden de planken sluitend tegen elkaar geplaatst en niet overnaads of dakpangewijs zoals bij veel andere schepen wel gebeurde.

Met zijn hoge kop en sterk gezeegd achterschip was het schip duidelijk te herkennen als een botter afkomstig van de Zuidwal (Huizen en Spakenburg). Het was dan ook niet verwonderlijk dat de eerste eigenaren de eikenhouten botter aan een Spakenburger verkochten. Op 18 juni 1921 kwam de botter in het bezit van Hendrik Muijs. Een overdracht die gepaard ging met een verandering van de herkenningstekens. De letters HZ maakten

plaats voor de welbekende BU. Doordat Lammert 'Hount' Ruizendaal - vanaf 1882 de eigenaar van een botter met de tekens BU 101 - stopte met de visserij om een herberg te beginnen, was dit nummer vrijgekomen. Het was waarschijnlijk een logische keus voor Hendrik om voor de cijfers 101 te kiezen, aangezien zijn vader, Klaas Muijs, jarenlang als schipper fungeerde op de botter van Ruizendaal. Sindsdien zijn de cijfers op het schip niet meer veranderd.

## WOII

Nadat het schip op 16 januari 1929 naam werd geschreven van Jan Muijs, de broer van Hendrik die in datzelfde jaar overleed, kwam de botter op 5 februari 1937 in handen van diens neef Jacob 'Jaap' Muijs (geb. 1 februari 1904) en Gerrit 'Gärt Spiek' de Graaf. Net als hun voorganger gebruikten ook zij de botter voor de paling- en snoekbaarsvisserij. In de tweede wereldoorlog kwam daar, net als bij de meeste andere botters, nog een extra taak bij: aardappelvaren. De vissers gingen dan met hun schepen naar de kop van Overijssel en Drenthe om aardappelen te halen die daarna werden verdeeld door de voedselcommissie.

Door gevechten tussen de geallieerden, die Nederland vanuit



Marco Venendaal.

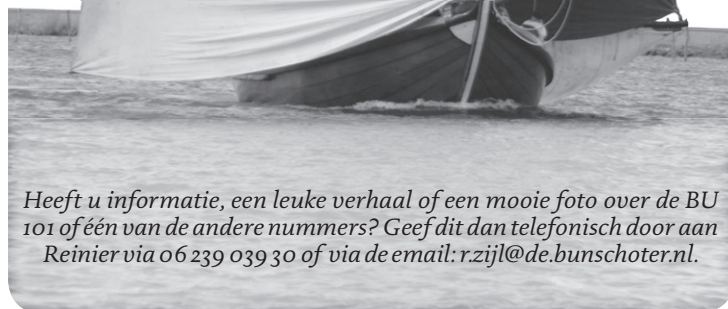
het noorden probeerden te bevrijden, was het vanaf begin april 1945 niet meer mogelijk om met de botters aardappelen op te halen. De 101, de enige botter in de vloot met een goed werkende -Boulinder - dieselmotor, vertrok in die tijd op een vrijdagavond (na flink aandringen van de voedselcommissie) nog wel om aardappelen te halen, maar verder dan het Zwarte Water voor Zwartsluis kwamen ze niet. Volgens het boek 'Bunschoten, bezet en bevrijd', kwamen ze de zondagmiddag erna door een toevallig treffen toch terug in de haven met een lading aardappelen.

Diezelfde nacht voer de platbodem wederom uit de haven, ditmaal op last van de Duitsers. Achteraf bleek dit de laatste reis tijdens de oorlog voor de 101 te zijn. Er wordt verteld dat de Duitsers de botter van Jaap en Gärt in de haven van Amersfoort opbliezen om te voorkomen dat de platbodem als troepentransportschip zou worden gebruikt, maar of dit de werkelijke reden is blijft de vraag. Feit is wel dat de Duitsers de dieselmotor niet konden starten doordat Jacob Muijs enkele onderdelen uit de motor had verwijderd, vlak voordat de beide mannen terug naar Spakenburg waren gevlucht.

„Na de oorlog werd de BU 101 gelicht en op de werf van Nieuwboer gerepareerd.. De Duitsers

*Wind in het Grootzijl*

In deze rubriek laat Reinier Zijl de geschiedenissen van de botternummers aan bod komen die ooit een plek in de haven van Spakenburg hebben gehad.



Heeft u informatie, een leuke verhaal of een mooie foto over de BU 101 of één van de andere nummers? Geef dit dan telefonisch door aan Reinier via 06 239 039 30 of via de email: rzijl@de.bunschoter.nl.

hadden de springlading aan stuurboordkant geplaatst, vermoedelijk tussen de kop van de motor en het vliegwiel”, meldt W. de Graaf in het boek 'Bunschoten, bezet en bevrijd'. Een aantal maanden later kwam er ook een nieuwe Boulinder-motor uit Zweden in de 101. „De kosten van de reparatie enz. werden vergoed door of vanwege de voedselcommissie.” Gärt, tot 28 oktober 1963 schipper van de 101, zei later dat zijn botter over stuurboord nooit het goede verband terug gekregen heeft.

## 2008

Na verschillende omzwervingen, via onder andere Huizen en St. Maartensvlotbrug, kwam de BU 101 in 1985 in eigendom van George Venendaal, een oud-marineman uit Ede, na een verkoopadvertentie in de Telegraaf.

Toen hij het schip kocht was de onderkant helemaal met blik betimmerd, dit omdat er een groot gat in de bodem zat. „In eerste instantie dacht ik dat het nog van de granaatontploffing in de oorlog kwam”, vertelt de huidige eigenaar Marco Venendaal, de zoon van George. „Pas later hoorde ik dat de 101, tijdens het overladen van een vangst op zee, bovenop de boeg van het andere schip is terechtgekomen.” Ondertussen is al het blik verwijderd en heeft de platbodem weer een oorspronkelijke houten onderkant.

Onlangs heeft de 101 een nieuwe mast gekregen. „Het was heel vreemd, maar de jaarringen leken los te komen van elkaar”, aldus de schipper die op de werf van Nieuwboer werkt. „Het was gewoon een slechte mast, want hij stond er net vier jaar op.” De vorige mast van de 101 was gekocht van de BU 64 nadat die hem jaren in gebruik had gehad. „Ik vermoed dat die mast zeker 80 jaar oud was voordat hij tijdens een wedstrijd knapte.” De reden voor de verkoop door de eigenaren van de BU 64 was een motor. De BU 101 daarentegen behield zijn mast ondanks het feit dat zij al in 1912 een motor aan boord kregen. In 1934 werd een krachtiger motor geïnstalleerd, een Boulinder uit Zweden, maar zoals verteld werd die opgeblazen aan het einde van de oorlog. Na de

oorlog werd wederom een Boulinder geïnstalleerd, welke werd opgevolgd door een Mercedes dieselmotor. Tegenwoordig vaart de oude botter op een Samofa-motor uit 1955 de haven uit.

## Bemanning

Volgens vele bijgeloven zou het ongeluk brengen als een bemanningslid onderweg naar het schip, klaar om weg te zeilen, een vrouw tegen zou komen met een wit kapje of op blote voeten. Volgens anderen zou iedere vrouw al pech brengen. Maar een vrouw aan boord van een vissersschuit of een marineschip zou al helemaal een garantie voor rampen zijn. Maar dat was vroeger en het was een bijgeloof. Want als je kijkt naar de hedendaagse bezetting van de 101, zie je bijna alleen maar vrouwen die spreekwoordelijk en daadwerkelijk alle zeilen bijzetten tijdens wedstrijden zoals de DinsdagAvond Rond-en Platbodemcompetitie en de Zuidwal.

„Ze doen het erg goed”, weet de 40-jarige Marco. En dat blijkt ook wel uit het feit dat de 101 tijdens de eerste editie van de Vrouwenbotterrace in 2004 meteen kampioen werd. Eén van de huidige bemanningsleden weet wel waarom: „Als Marco aanwijzingen geeft, springen wij meteen op. Daarom hebben wij de Kluver altijd als eerste staan.” Waarop Marco Venendaal haar bevestigd: „De vrouwen zijn altijd gemotiveerd en fanatiek. Het is fysiek best zwaar, maar ze zijn er behoorlijk handig in geworden. Ze varen dan ook al 15 of 16 jaar mee.” Dit resulteerde erin dat de 101 vorige jaar kampioen werd tijdens de DARP. „Alleen is het nadeel daarvan dat onze handicap (waar de botters de laatste jaren mee varen) daardoor groter is geworden, maar ik denk wel dat we een derde of vierde plek moeten kunnen bemachtigen.”

Al met al is de 101 een botter met een behoorlijke geschiedenis. Na jaren een plek te hebben gehad in de Nieuwe Haven, mag het schip nu zijn dagen slijten in de Oude Haven van Spakenburg. Dankzij de aanduiding Varend Monument® 148 heeft hij zijn plekje verworven in deze museumhaven.



Gerrit de Graaf was de eigenaar van de BU 101 van 1947 tot 1962. (foto: archief Willem van Twillert)