



# Restauratie van de Grootte Beer

26 mei 2011 was een zwarte dag in de geschiedenis van het botterjacht *Grootte Beer*. Na een kostbare restauratie stortte het schip bij de tewaterlating op de kade. Nadat een slepende verzekeringsaffaire tot een einde was gebracht kon Botterwerf Spakenburg beginnen aan de herstelwerkzaamheden. Dit voorjaar gaat de *Grootte Beer* weer te water.

Door: Evert Bruinekool





Het duurde tot mei 2014 voordat de *Groote Beer* na het ongeluk naar Botterwerf Spakenburg kon worden gebracht. Daar werkt een team scheepsbouwers nu aan het herstel van dit bijzondere schip. Medio 2015 wordt de *Groote Beer* na de eerste herstelwerkzaamheden weer te water gelaten. Voor de volledige restauratie is een meerjarenplan opgesteld. In 2001 werd de Zuid-Afrikaan Jan Willem de La Porte eigenaar van de botter. De *Groote Beer* was al eerder in bezit geweest van zijn familie. De La Porte bracht het schip na een verblijf van ruim vijfenveertig jaar in de Verenigde Staten weer terug naar Nederland. Het botterjacht is, met een lengte van 16,40 meter en een breedte van 5,80 meter, een van de grootste botterjachten ooit gebouwd en geldt als het kroonjuwel van de Huizer scheepsbouwer Janus Kok. Tijdens de bouw, in de jaren veertig, werd het rijkelijk versierd met houtsnijwerk van Anton Fortuyn. De La Porte besteedde na de aankoop veel geld aan de restauratie om het schip in oude luister te herstellen. Nadat de *Groote Beer* in 2004 te water was gelaten, volgden zeven zorgeloze jaren totdat de jachtbotter na een onderhoudsbeurt bij Scheepswerf Nieuwboer in Elburg weer te water werd gelaten.

### Zware schade

Kraanbedrijf Pater was met een telekraan ingehuurd om het schip weer te water te laten. Tijdens het hijsen brak een singel aan de voorzijde en viel de 38 ton wegende jachtbotter van vier meter hoogte op de kade. Een deel van de val werd gebroken door een auto die daarbij werd geplet. Dit kon echter niet verhinderen dat het schip zware schade opliep. Onder meer de kielbalk en voorsteven waren gebroken en verschoven, spanten, gangen en liggers waren geknakt, de hak en het roer werden weggeslagen en ook het interieur werd ontwricht. De werf nam direct contact op met de eigenaar die op dat moment weer in Zuid-Afrika verbleef. De La Porte reageerde geschokt en vloog direct naar Nederland om de schade te bekijken en met de werfbaas te overleggen wat de herstel mogelijkheden waren. Waardoor het ongeluk werd veroorzaakt is duidelijk. 'Door het gebruik van foute stroppen, die versleten waren, is er één geknakt,' vertelt De La Porte. Toch leidde die duidelijke oorzaak niet tot een snelle actie om de schade te herstellen. 'Na het ongeluk begon het drama met de verzekering. Kleine lettertjes zorgden voor drie jaar oponthoud in het bergem. Bijkomend probleem was dat de schade niet goed berekend kon worden voor de onderzijde van het schip kon worden geïnspeteerd. In eerste instantie werd de schade



De *Groote Beer* bevindt zich in mei 2014 dan eindelijk op de helling van Botterwerf Spakenburg

geschat op een half miljoen euro. En als het schip weer helemaal in originele staat moest worden teruggebracht, lag dat bedrag nog hoger. Er werd gesproken over een total loss.' Uiteindelijk bereikte De La Porte, na diverse gesprekken, een overeenkomst met de eigenaar van het kraanbedrijf. 'Pas op dat moment kon ik opdracht geven om het schip te laten takelen en naar Botterwerf Spakenburg te brengen.' Uiteindelijk bleek daar, na uitvoerig onderzoek, dat een groot deel van de herstelwerkzaamheden van buitenaf kon worden gedaan. 'Het was gelukkig niet nodig om eerst de hele binnenbetimmering te verwijderen. En dat scheelt natuurlijk enorm veel tijd en dus veel geld.'

### Enorme herstelklus

Voormalig werfbaas Henk van Halteren en huidige werfbaas Marco Venendaal begeleiden de werkzaamheden op de werf. 'Het is een enorme klus,' stelt Venendaal. 'In overleg met de eigenaar is besloten weer een originele botterkiel onder de *Groote Beer* te timmeren in plaats van de verhoogde kiel die er zat. Om dat te realiseren, en niet het halve schip te moeten slopen, hebben wij de nieuwe kielbalk er in geschoven. Vervolgens hebben wij daaronder verder gebouwd met de knoop tussen kielbalk en achtersteven en daaronder de loze kiel. Dit geheel hebben wij stukje voor stukje met behulp van lange rvs M16 draadeinden aan het schip vastgemaakt. Die draadeinden zijn door de kielbalk, knoop en liggers geboord en houden alles aan het schip vast als één geheel. Dankzij die nieuwe kiel kan het schip ook gewoon op de helling



Hier is goed te zien dat de verwijderde delen zwaar gehavend zijn

boven: De gangen worden verwijderd, waardoor gebroken liggers en spanten zichtbaar worden





1 Nieuwe liggers worden een voor een zorgvuldig op hun plek geschoven • 2 Nadat het interieur helemaal open is komen te liggen zijn de nieuwe liggers zichtbaar  
3 Ook de achterstevens en de liggers in het achterschip moesten worden vernieuwd • 4 Met een scherp oog konden de eerste gangen worden geplaatst  
5 Om de loze kiel met lange draadeinden te bouten moest er flink geboord worden • 6 Voorboren om de huidgangen aan de spanten vast te zetten  
7 Ook het interieur werd natuurlijk flink onder handen genomen. Dit bleek een ideale klus voor een stagiair



worden getrokken. Na deze oplossing konden wij verder gaan met het verwijderen van de beschadigde delen en het schip recht trekken. Natuurlijk is dat niet allemaal tegelijk gedaan. Dat zou immers het al aangetaste verband helemaal vernietigen. Om en om hebben wij de kapotte liggers achterin het schip vervangen en daarna was het voorschip aan de beurt. Ook de gangen die waren gebroken zijn vervangen. Toen dat allemaal was gebeurd, stond het schip weer in model.' 'De *Groote Beer* was in de drie jaar sinds het ongeluk scheef gaan liggen,' legt Van Halteren uit. 'Maar gelukkig was het mogelijk alles terug te torderen totdat de ruggengraat weer voldoende was hersteld.' Niet al het werk kon van buitenaf worden gedaan. 'Er moest ook een groot deel van de binnenbetimmering verwijderd worden. De voorpiek bijvoorbeeld hebben wij tot op ooghoogte leeggehaald om bij de gebroken spanten te kunnen. Die spanten hebben wij, eveneens om en om, vervangen. Ook weer om het verband erin te houden.' Nadat de kiel en het voorstevan waren herbouwd, vastgezet en gebout werd ook het achterschip hersteld. De komende maanden worden de installaties hersteld en waar nodig vervangen. 'Motor en dynamo hebben prioriteit,' stelt Venendaal. 'Ons eerste doel is de *Groote Beer* weer tot leven te brengen. Voor de overige herstelwerkzaamheden is een meerjarenplan opgesteld.'

### Weer te water

In mei wordt het botterjacht weer te water gelaten. Vol vertrouwen hebben De La Porte en Botterwerf Spakenburg opnieuw gekozen voor het kraanbedrijf van Pater. 'Ze komen met een dikke 500 tonner en ik weet zeker dat het dit keer uitstekend zal verlopen,' meldt Venendaal. Bij de gemeente is een ligplaats aangevraagd in Spakenburg. De *Groote Beer* blijft bij de werf en de werf wordt ook heel nauw betrokken bij de toekomst van dit botterjacht. 'Dat is heel praktisch voor De La Porte omdat hij natuurlijk in Zuid-Afrika woont en werkt. En het is heel mooi dat een botter die ooit in deze regio is gebouwd nu hier in de haven ligt.'

Deeigenaaren Botterwerf Spakenburg maken samen plannen voor de exploitatie. 'Het is de bedoeling dat de *Groote Beer* ook voor verhuur wordt aangeboden', vertelt De La Porte. 'Wij zijn nu bezig met het samenstellen van een aantal pakketten waaruit gekozen kan worden. Daarbij werken wij ook samen met een restaurant en een stichting om alles op de meest efficiënte en leuke manier te doen. De werf zorgt dan ook voor een deskundige bemanning. Er zijn medewerkers die veel



ervaring hebben als schipper en maat en er is ook een grote en enthousiaste groep vrijwilligers waarop wij een beroep mogen doen. Op die manier kunnen wij er met z'n allen voor zorgen dat dit botterjacht een mooie en bijzondere toekomst zal krijgen.'

### Bijzondere geschiedenis

In 1940 gaf een Duitse fabrikant van farmaceutische middelen, ene Theodor Temmler, via een Nederlandse makelaar opdracht aan scheepsbouwer Janus Kok in Huizen om een zeilklaar botterjacht te bouwen voor een totaalbedrag van Hfl. 22.000,-. Kok vertrouwde de bouw zodanig dat het schip pas na 1946 kon worden opgeleverd. Van verkoop aan een Duitser kon op dat moment geen sprake meer zijn. In overleg met de bouwer werd de botter in 1947 door de overheid geveild. Het hoogste bod werd uitgebracht door Willem Greeve, de

Er werd besloten om weer een originele botterkiel onder de *Groote Beer* te plaatsen

boven: Voor het bevestigen van de loze kiel is enige lenigheid wel vereist

grootvader van de huidige eigenaar. Hij liet een binnenhuisarchitect het interieur verzorgen en bestelde het houtsnijwerk van teak bij Anton Fortuyn. De tewaterlating volgde een jaar later.

In 1953 verkocht Greeve de jachtbotter aan Charles M. Donnelly, één van de directeurs van Feadship. Donnelly liet de *Groote Beer* per vrachtschip naar de Verenigde Staten brengen. In de VS voer Donnelly een aantal jaren met de botter, die hij voorzag van een vreemde reputatie: de botter zou besteld zijn door een hoge Nazi-baas. Donnelly verkocht zijn schip al snel weer door aan een eigenaar van een restaurantketen. In de daarop volgende



decennia werd het schip nog diverse malen verkocht. De laatste eigenaar in Amerika was Cliff Fremstad, een inwoner van San Francisco. Fremstad koos Oregon als thuishaven. In die plaats groeide het botterjacht uit tot een bezienswaardigheid, met dank aan het hardnekkige gerucht dat de *Groote Beer* eigendom was geweest van Hermann Göring. In de VS, en zelfs in Nederland, was de connectie tussen de *Groote Beer* en Göring moeilijk te ontzenuwen. Dit had er ongetwijfeld mee te maken dat de koppeling van een beruchte Nazi aan een Nederlands botterjacht goed was voor de verkoop. Het schip is echter nooit eigendom geweest van Göring.

Wellicht mede dankzij die geruchten kwam een schoonzusje van de huidige eigenaar op



Met een gasbrander worden de gangen gebrand

links: Uiteindelijk kon men dan beginnen met het lakken van de romp

worden gebracht. In de drie navolgende jaren gaf werfbaas Henk van Halteren leiding aan één van de grootste en meest bijzondere restauratieprojecten die de werf ooit heeft uitgevoerd. Aanvankelijk leek het ongeluk van de 26e mei 2011 het einde te betekenen van

de jachtbotter. 'Er werd inderdaad gesproken over een total loss,' stelt De La Porte. 'Maar nu zorgt het team van Botterwerf Spakenburg er opnieuw voor dat de *Groote Beer* behouden blijft voor Nederland. Ik wil dat dit mooie schip altijd deel uitmaakt van de bottergeschiedenis en in Spakenburg een belangrijke plaats krijgt in de historie van de werf. Zoals het er nu uitziet, krijgen wij een plaats in de Oude Haven en zal de *Groote Beer* dit voorjaar weer te water gaan.' 🐦

het spoor van de botter. 'Zij wist dat de *Groote Beer* ooit familiebezit was geweest,' vertelt De La Porte. 'Toen zij zeker wist dat het schip in Oregon "ons familieschip" was, bracht zij ook de familie in Nederland op de hoogte van haar vondst. Op een gegeven moment besloot ik een poging te ondernemen om het schip terug te brengen naar Nederland. Via de Coast Guard, die een register bijhoudt van alle schepen in de Verenigde Staten, kwam ik in contact met de eigenaar. Hij bleek al zeven jaar op zoek te zijn naar een koper en was enthousiast over mijn belangstelling.'

### Behouden voor de toekomst

De La Porte en de verkoper werden het eens over de prijs en de nieuwe eigenaar maakte plannen om het schip naar Nederland te brengen. Hoewel het schip in zeer slechte staat verkeerde, slaagde De La Porte erin de *Groote Beer* op motorkracht van Oregon naar Vancouver te varen. Vandaar ging de botter als deklust op een vrachtschip om verscheept te worden naar Antwerpen waar medewerkers van Botterwerf Spakenburg klaar stonden om de eerste noodreparaties uit te voeren. Na die eerste herstelwerkzaamheden kon het botterjacht op eigen kracht naar Spakenburg

### BOTTERWERF SPAKENBURG VERZEKERD VAN VOORTBESTAAN

Net als de *Groote Beer* heeft ook de Botterwerf Spakenburg een bijzondere geschiedenis. Voor zover bekend, is er al sinds begin 17e eeuw een scheepswerf geweest op dezelfde locatie. 'Deze werf is al eeuwenlang gezichtsbepalend voor de scheepvaart en scheepsbouw in deze regio,' vertelt Henk van Halteren. 'Er zijn door de jaren heen honderden vissersschepen gebouwd en zoals het er nu uitziet zal de werf ook in de toekomst nog veel schepen onderhouden, restaureren en wellicht zelfs bouwen.' De werf is vrijwel altijd door erfopvolging voortgezet. 'Sinds 1829 is de werf in handen van de familie Nieuwboer,' weet Van Halteren. 'Mijn schoonvader Zeger Nieuwboer was de vijfde generatie Nieuwboer. Zijn dochter Maria is mijn vrouw en ik heb samen met haar jarenlang de werf geleid.' Na de zesde generatie Nieuwboer is er nu een nieuwe werfbaas: Marco Venendaal. 'Hij is bepaald geen nieuwkomer in Spakenburg en evenmin op de werf. Marco heeft twee generaties Nieuwboer meegemaakt en is met zijn 46 jaar niet oud maar wel een "oude rot" in het vak. Ik ben enorm blij dat met Marco als werfbaas de werf zal blijven voortbestaan.' Marco heeft

zijn keuze om werfbaas te worden weloverwogen gemaakt. 'Ik heb van 1990 tot 2009 op de werf gewerkt en ben daarna enkele jaren naar het buitenland gegaan om in onder meer Kenia en India een aantal projecten op te zetten. Eenmaal terug in Nederland kwam ik terug in Spakenburg en uiteindelijk heb ik de werf gekocht. Het voelt als mijn opdracht. Dit oude ambacht is fantastisch en deze plek, midden in Spakenburg, is uniek. Botterwerf Spakenburg maakt deel uit van de geschiedenis van de scheepvaart in deze regio en ik heb me vorgenommen ervoor te zorgen dat de werf ook deel zal uitmaken van de toekomst daarvan.'

