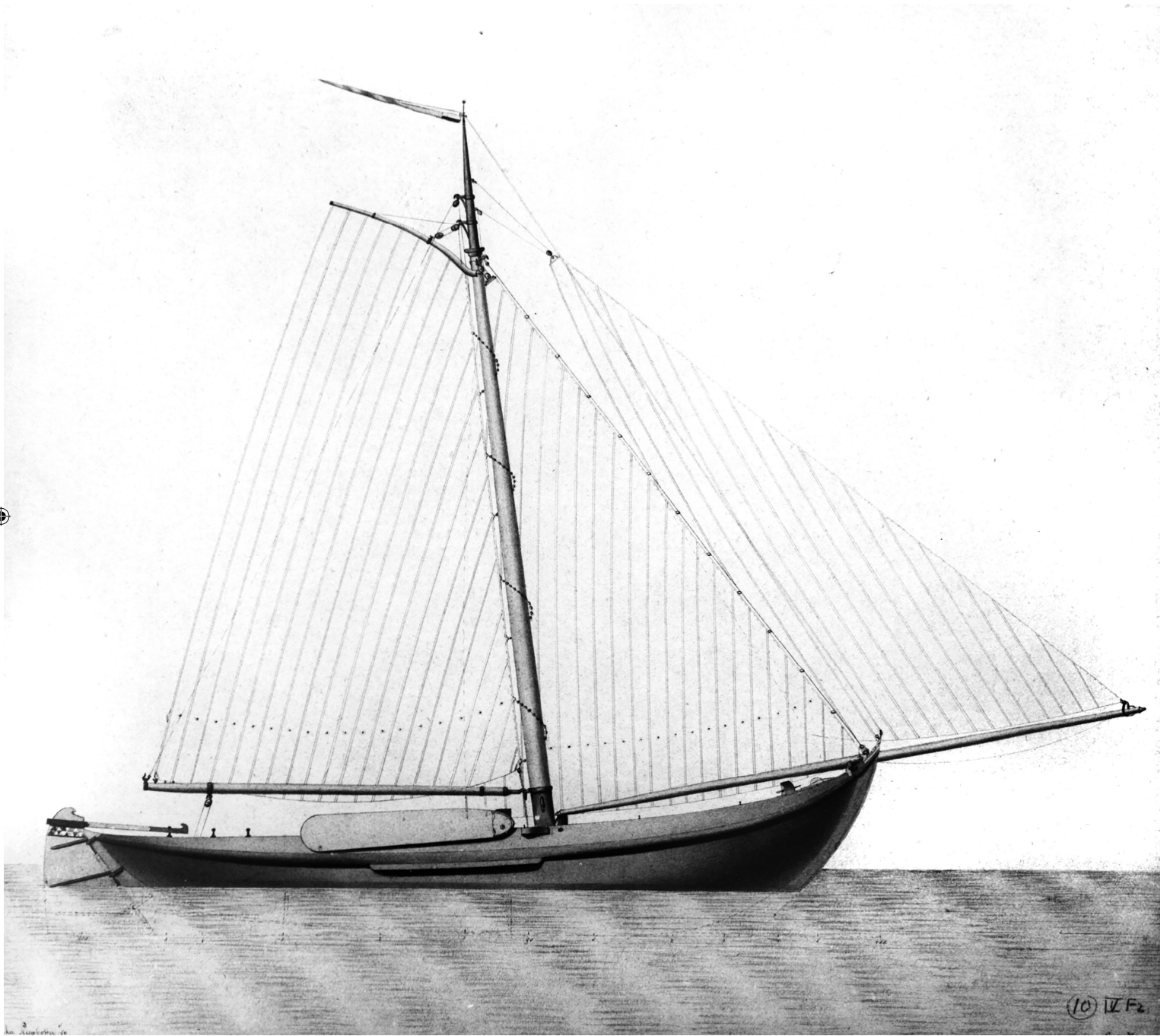


Vierendertig voet in de kiel



Marker sleepbotter getekend door C. de Haas (circa 1880).

Peter Dorleijn

VIERENDERTIG VOET IN DE KIEL

De bouw van een botter



Uitgeverij Van Wijnen - Franeker

Het onderzoek waarvan dit boek de neerslag is, werd mede mogelijk gemaakt door een financiële bijdrage van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg en het Anjerfonds Flevoland.

De eerste en tweede druk van dit boek verschenen onder de titel *De bouwgeschiedenis van de botter* respectievelijk in 1998 en 2001 bij dezelfde uitgever.

Vormgeving omslag en binnenwerk: Bureau Garage, Kampen

ISBN 9789051945621

© 2018 Stichting Erfgoedpark Batavialand

Uitgave: Uitgeverij Van Wijnen,
Postbus 172, 8800 AD Franeker

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd in welke vorm dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. No part of this book may be reproduced in any form whatsoever or in any language without previous written permission by the publisher.

INHOUD

Woord Vooraf | 7
Inleiding | 8

I DE BRONNEN | 11

1. Globaal overzicht | 11
2. De informanten | 11
3. Schriftelijke bronnen | 18

II DE SCHEEPSWERVEN ROND DE ZUIDERZEE | 21

1. Enkhuizen | 21
2. Hoorn | 21
3. Edam en Volendam | 22
4. Monnickendam | 24
5. Marken | 30
6. Durgerdam | 32
7. Muiden | 33
8. Huizen | 33
9. Bunschoten-Spakenburg | 36
10. Nijkerk | 41
11. Harderwijk | 41
12. Elburg | 45
13. Kampen | 47
14. Hasselt | 48
15. Urk | 49
16. Vollenhove | 55

III GEREEDSCHAPPEN EN WERKTUIGEN | 61

1. Inleiding | 61
2. De timmerkist | 63
3. Werfgereedschap | 73

IV HET HOUT | 93

1. Eikenhout | 93
2. Vuren- en grenenhout | 96
3. Overige houtsoorten | 99

V DE AAN HET SCHIP VERWERKTE

METALEN | 101

1. Het ijzer | 101
2. Overige metalen: koper, zink en lood | 107

VI OVERIGE AAN HET SCHIP VERWERKTE

GRONDSTOFFEN | 109

1. Mos, werk en pek | 109
2. Bruine teer, koolteer, carbolineum, smeer en harpuis | 110

VII DE BOUW VAN EEN BOTTER | 113

1. De bouwloodsen | 113
2. Kiel, stevens, vlak en leggers | 114
3. Hoofdspanen, berghouten en stuiten | 124
4. Het boeien, verder dwarsverband en lijfhouten | 128
5. Inhouten en doften | 139
6. Zeilwerk, omlopen, anlopers en plecht | 148
7. Boorden, krophout, schild- en dolboorden | 156
8. Dekens, trog en grote bolder | 159
9. Kleinere onderdelen | 162
10. Het vooronder | 177
11. Afwerking vlak en aanbrengen van de loze kiel of scheg | 183
12. Beslagen en overig ijzerwerk | 186
13. Roer en helmstok | 191
14. Schilderwerk en verdere bescherming van hout en ijzer | 193
15. De tewaterlating | 196
16. Zwaarden | 197
17. Mast, overige rondhouten en blokken | 203
18. Inventaris | 223

VIII TUIGAGE | 229

1. De zeilen | 229
2. Vallen, schoten en overig touwwerk | 243
3. Onderhoud en reparatie | 245

IX ONDERHOUD EN REPARATIE | 249

1. Schoonhouden, teren en smeren | 249
2. Hellingen | 252
3. Breeuwen | 260
4. Reparatie en vervanging | 261
5. Overijzeren | 263
6. Ingrijpende vernieuwingen | 265

BIJLAGE I | 270

Bestek van een botter van '34 voet in de kiel' uit het notitieboekje van Klaas Kooy | 270

BIJLAGE II | 271

Inventarisatie van een 'scheepstimmerhelling' te Durgerdam
16 augustus 1798 | 271

Geraadpleegde literatuur | 272

Verantwoording illustraties | 273

Registers | 274

Personenregister | 274

Zakenregister | 275

Trefwoordenregister | 277

WOORD VOORAF

Met het verschijnen van *De bouwgeschiedenis van de botter* in 1998 werd het langstlopende onderzoeksproject van het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland in Lelystad afgesloten. Het project begon in 1980 met een – als eenjarig bedoeld – onderzoek naar de zeilvisserij op de Zuiderzee en het IJsselmeer, dat al snel uitgroeide van een beschrijving van de meer technisch-ambachtelijke kant van de visserij tot een onderzoek waarin ook de meer sociaaleconomische en culturele aspecten van de verschillende Zuiderzeeplaatsen werden betrokken. Dit onderzoek vond zijn neerslag in het uit vijf delen bestaande standaardwerk *Van Gaand en Staand Want. De zeilvisserij voor en na de afsluiting van de Zuiderzee*, waarvan het laatste deel in 1996 verscheen.

Auteur Peter Dorleijn verrichtte veel aanvullende studies en kwam tijdens het onderzoek naar de zeilvisserij veelvuldig in contact met vertegenwoordigers van de nevenbedrijven van de Zuiderzeevisserij: touwslagers, zeilmakers en werfbazen. Vooral werfbaas Janus Kok uit Huizen gaf veel specialistische informatie. Zo veel zelfs dat de begeleidingscommissie van het visserijonderzoek het van het grootste belang vond dat ook de bouw van de botter zou worden vastgelegd. In oktober 1988 kon met een startsubsidie van de toenmalige Rijksdienst voor de Monumentenzorg worden gestart met het onderzoek naar de bouw van de botter. Het tij voor dit onderwerp was gunstig want in diezelfde periode speelde de vraag of roerende monumenten, waaronder vaartuigen, opgenomen dienden te worden in de toen te wijzigen Monumentenwet.

Het onderzoek zou zich toeleggen op de bouw van de botter vanaf de kiellegging tot de tewaterlating en aandacht zou worden besteed aan het beschrijven van de verschillende onderdelen van het schip (benaming, functie, materiaal, maatvoering en vormgeving) en de bij de bouw gebruikte gereedschappen en werktuigen. Niet alleen de werkzaamheden van timmerlieden, maar ook die van smeden, mast- en blokmakers, schilders, touwslagers en zeilmakers zouden worden beschreven en vastgelegd in ‘verhelderende’ tekeningen.

Voor het onderzoek naar de bouw van de botter maakte Peter Dorleijn gebruik van interviews met ambachtslieden en vissers, handboeken en overige informatie over hout- en scheepsbouw, werfboeken, snijboeken van zeilmakers en

lijnenplannen. Het Anjerfonds Flevoland droeg bij aan de totstandkoming van het lijnenplan in het boek.

De begeleiding van het onderzoek naar de bouw van de botter was in handen van een commissie bestaande uit: drs. G.H.L. Tiesinga, toen directeur van het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland, voorzitter; prof. dr. J.R. Bruijn, toen hoogleraar zeegechiedenis aan de Rijksuniversiteit Leiden; Th. Fruithof, toen namens het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen; drs. F.C.A. van der Helm, toen namens de Rijksdienst voor de Monumentenzorg; M. Hilckman, oud-directeur van het Veluws Museum te Harderwijk; ir. G.J. Luijendijk, namens de Vereniging Botterbehoud; ing. R. Oosting, namens het Museum voor Scheepsarcheologie te Ketelhaven (thans Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed) en Gé van de Po, architect.

Aldus drs. G.H.L. Tiesinga in het woord vooraf bij de eerste en de tweede druk van het boek dat u nu in handen hebt. Het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland, dat de tekeningencollectie bezit van Peter Dorleijn, is in 2017 partner geworden van Batavialand in Lelystad. Batavialand stelt zich ten doel om als erfgoedpark het verhaal te vertellen van Nederland en de Nederlander op de grens van land en water. Andere partners van Batavialand zijn Nieuw Land Poldermuseum, de Bataviawerf en de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Batavialand beheert voor de provincie Flevoland de erfgoedcollecties van Flevoland en het Provinciaal Depot voor Bodemvondsten van Flevoland. Voor het Rijk beheert Batavialand de Rijksmaritieme archeologische collectie.

Batavialand, dat projecten kent als de bouw van De Batavia, de 7 Provinciën en het Waterschip, werkte graag mee aan de derde druk van *De bouwgeschiedenis van de botter*, nu onder de titel *Vierendertig voet in de kiel. De bouw van een botter*. De samenwerking met Uitgeverij Van Wijnen maakte het mogelijk om de tekeningen van Peter Dorleijn bij Karmac in Lelystad te laten digitaliseren waardoor deze waardevolle erfgoedcollectie nog beter toegankelijk is geworden.

Mw. drs. W.H.J. van der Most
Hoofd Kennis en Collecties Batavialand, Lelystad,
juni 2018

INLEIDING

De botter ontwikkelde zich in de laatste tweehonderd jaar tot het meest verspreide en bekendste vissersschip van de Zuiderzee. Rond 1900 waren er op dit water zo'n 3.000 grote en kleine vaartuigen met circa 7.000 opvarenden actief in de visserij. Vlootlijsten uit diezelfde tijd geven voor de belangrijkste havens de volgende aantallen botters en *kwakken* op: Enkhuizen 44, Hoorn 20, Volendam 240, Marken 138, Durgerdam 34, Huizen 145, Bunschoten 171, Harderwijk 78, Elburg 17, Vollenhove 2, Lemmer 12 en Urk 119. Een totaal van 1020 botters. Omdat niet alle havens in deze optelsom betrokken werden, zal het werkelijke aantal nog wel iets hoger gelegen hebben.

De oorsprong van het type moet gezocht worden aan de Noord-Hollandse kust, in oude scheepsbouwcentra als de Zaanstreek, Monnickendam, Edam en Hoorn. Op afbeeldingen van kort na 1700 zijn botterachtige schepen te herkennen, terwijl in schriftelijke bronnen uit die tijd voor het eerst sprake is van de vermelding '*botschuit*', later van '*botschuit of botter*'. Deze laatste aanduiding raakte op den duur ingeburgerd. Zoals bij de ontwikkeling van alle scheepstypen is er sprake van een geleidelijke evolutie en verschillen die eerste botschuiten op tal van punten van de ons bekende botter. Noodzakelijke aanpassingen op het punt van bedrijfsvoering, nieuwe technische inzichten en een zich wijzigend vormgevoel hebben tot het laatst toe de bouw van deze schepen beïnvloed.

Het gangbare type botter, dat van de West- en Zuidwal, is zo'n 13 meter lang, ruim 4 meter breed en heeft een diepgang van circa 0,80 meter. Fok en grootzeil meten samen krap 70 m². De Markers, Huizers en Bunschoters gebruikten het schip vooral voor de gaand-wantvisserij, zoals die met sleepnetten, dwars- en wonderkuil. Onder de vissers van de Oostwal, maar ook die uit Hoorn, vond men overwegend staand-wantvissers en deze prefereerden een kleiner slag botter. Doorgaans visten deze mensen met staande botnetten.

De meeste botters zijn gebouwd in Monnickendam, op de werven van De Haas en Kater; vrijwel de gehele Marker en Volendammer vloot liep hier van stapel. Daarnaast was Huizen, met de werven van Schaap en Lindeboom-Kooy,

later Kok, een belangrijke bouwplaats. Deze '*Gooier*' botters stonden bekend om hun solide bouw, maar waren daarmee steeds enige honderden guldens duurder dan een '*Monnickendammer*'. Verder waren ze van andere botters te onderscheiden door hun hoge, volle boeg en schrale '*kont*'. Ook in Bunschoten-Spakenburg heerste in de 19de eeuw grote bouwactiviteit. Werf Nieuwboer hier ter plaatse stond bekend om de zeewaardigheid en stabiliteit van de door haar afgeleverde schepen.

Verder zijn er op tal van werven, niet alleen verspreid over het Zuiderzeegebied maar ook daarbuiten, botters of botterachtigen gemaakt. De werf van Kaat in Hoorn bijvoorbeeld was gespecialiseerd in de kleinere Hoornse botter. Van Aller in Hasselt (Ov.) bouwde allerhande soorten vissersvaartuigen, vooral bonzen, maar eveneens een eigen model botter, over het algemeen kleiner van afmetingen en met een lage kop. De Urkers tenslotte, als voornamelijk Noordzeevissers, verlangden ook weer een aan hun zware beroep aangepast type, groter en met meer diepgang. Niet alleen de werven op het eiland – die van Metz, Hakvoort en Roos – bouwden deze schepen, maar Urker vissers plaatsten bijvoorbeeld ook in Huizen nieuwbouwopdrachten.

Tot zelfs over de landsgrenzen heen trof men werven aan die botters, of daarop geïnspireerde varianten maakten. J. van Beylen gaat in zijn boek *De botter* uitgebreid in op de botter van Baesrode,¹ maar ook in het Duitse waddenhaventje Greetsiel zijn botters van stapel gelopen. De zojuist genoemde auteur besteedt ook ruime aandacht aan het botterjacht.

De totstandkoming van dit boek was niet denkbaar zonder een jarenlange ervaring, opgedaan in het restaureren, onderhouden en bevaren van een botter. Toen ik in 1960 een oude Bunschoter botter kocht via Werf Nieuwboer in Spakenburg, kon ik niet vermoeden voor de rest van mijn leven zo in de ban van dit scheepstype, zijn gebruik en geschiedenis te zullen raken.

Direct al boeide het werk op de werf mij bovenmate en gulzig zoog ik de nieuwe indrukken in mij op. Gedreven deed ik mijn best om de oude scheepsbouwtechnieken onder de knie te krijgen; oude Steven van de Blukkemaoker had een leergierige leerling aan me!

Geschrokken door het razendsnelle verdwijnen van de laatste zeilende en vissende schepen, ontstond hier het idee om te proberen het restant van de vloot te behouden. Met uit het varen met betalende gasten verkregen financiële middelen moesten restauratie en onderhoud te bekostigen zijn. En inderdaad zijn de meeste nu nog varende schepen zo van de ondergang gered.

Van lieverlede ontstonden kontakten met andere scheepstimmerlieden, zeilmakers en diverse vaklieden. Voor het maken van een nieuwe mast bijvoorbeeld kwam ik terecht bij Jaap Zwarthoed in Volendam. Hij had nog een grenen stam liggen die ik op zijn werf, tegelijk profiterend van zijn adviezen, mocht bewerken.

Meer zelfs nog dan *Van gaand en staand want*,² de vijfdelige serie over het Zuiderzeevervisserijbedrijf, is *Vierendertig voet in de kiel. De bouw van een botter* een neerslag van mondelinge informatie en praktijkervaring. Als zodanig hoop ik dat het boek mede een brug zal slaan tussen de vele generaties oude scheepsbouwers en niet alleen de huidige, maar ook de toekomstige botterzeilers dan wel -restaurateurs.

Veel essentiële kennis op het gebied van techniek en vormgeving zal op den duur vervagen en zelfs verdwijnen wanneer niet tijdig een nauwkeurige en diepgaande documentatie wordt aangelegd. Dit uitgangspunt heeft mij steeds voor ogen gestaan bij het schrijven en tekenen. Daarbij realiseerde ik me tegelijkertijd hoe 'beknopt' dit lijvige werk in feite blijft. Het is immers onmogelijk om alle destijds op de werven aanwezige kennis en ervaring vast te leggen, laat staan in een boek op te nemen.

Tijd- en ruimtegebrek noopten ondermeer tot het achterwege laten van een historisch overzicht over ontstaan en ontwikkeling van het scheepstype. Hetzelfde geldt voor een beschrijving van de grote Volendammer botter of kwak. Ook niet aan bod komen de voor de Noordzeekustvisserij aangepaste bidders die vooral op Urk, maar ook elders, ontstonden en in gebruik waren.

Wat betreft het eerste verwijs ik graag naar wat Van Beylen in zijn hierboven genoemde boek over dit onderwerp achterhaalde en beschreef. In een aantal van de andere genoemde onderwerpen hoop ik te zijner tijd in aparte publikaties te voorzien.

Uit praktische overwegingen is gekozen voor het weergeven van de bouw en inrichting van een botter van 34 voet in de kiel. Ten aanzien van de bouwwijze zullen zich bij de varianten weinig verschillen hebben voorgedaan. Die

waren er wel in constructie en maatvoering, in dat opzicht is aanvulling van onze kennis mogelijk en wenselijk.

Natuurlijk had dit werk niet tot stand kunnen komen zonder de – meestal – belangeloze hulp van velen. En hoewel het lang geleden is, zonder de vanzelfsprekendheid waarmee je op de werf van Nieuwboer je gang mocht gaan en zonder alle hulp die geboden werd, was het proces misschien nooit op gang gekomen. Mijn dank gaat verder uit naar mijn zegslieden, waar ik vaak urenlang te gast was met bandrecorder en notitieschrift voor me. Maar zoveel anderen hebben mij met allerhande informatie verder geholpen. Speciaal noem ik nog Gerrit Schutten, die tekende voor het lijnenplan van de HZ 108. Met dat wat ik van het eigen schip maakte, zijn de meest voorkomende typen bidders in de Zuiderzeevloot, 'Gooiers' en 'Monnickendammers', met een lijnenplan vertegenwoordigd.

In 1996 rondde ik met deel vijf de serie *Van gaand en staand want* af, in 1998 gevolgd door *De bouwgeschiedenis van de botter*. Dit boek werd in 2001 herdrukt en verschijnt nu als derde druk in een nieuwe vormgeving en met een verbeterde titel. Het gaat immers niet om de bouwgeschiedenis van de botter als wel om een beschrijving van de bouw. De zinsnede '34 voet in de kiel' is een steeds terugkerende vermelding in oude, handgeschreven werfboeken. Al deze publikaties vormen het resultaat van een sinds 1980 in dienst van het Sociaal Historisch Centrum voor Flevoland uitgevoerd onderzoek. Directeur Guus Tiesinga zag destijds wel brood in samenwerking met de 'bevlogene botterzeiler'. Maar dat het dienstverband zo lang zou duren en zoveel op zou leveren, konden wij toentertijd geen van beiden overzien. Meermalen werd het project geplaagd, zo niet bedreigd door geldgebrek, moeilijkheden met uitgever en tal van andere problemen. Het viel ook niet altijd mee om gezamenlijk een koers uit te zetten die naar het gewenste resultaat moest leiden.

Er valt ook nu nog veel te doen op het gebied van documentatie over visserij en scheepsbouw in het Zuiderzeegebied. Toch meen ik met dit laatste boek een vele jaren geleden aan mijzelf gestelde opdracht te hebben volbracht.

1. Beylen, J. van, *De botter: geschiedenis en bouwbeschrijving van een Nederlands vissersschip* (Weesp 1985).
2. Dorleijn, P., *Van gaand en staand want. De zeilvervisserij voor en na de afsluiting van de Zuiderzee. Deel I t/m V.*



Janus Kok bezig met breeuwen.

I

DE BRONNEN

1. GLOBAAL OVERZICHT

De voor deze studie over bouw, onderhoud, reparatie en gebruik van het scheepstype botter geraadpleegde bronnen, vallen in drie soorten uiteen. De belangrijkste daarvan is ongetwijfeld die waarvoor oud-vaklieden geïnterviewd werden over hun vroegere beroep; in één enkel geval was de ondervraagde zelfs nog werkzaam als scheepstimmerman. De gesprekken die ik met hen had, werden op de band opgenomen en vervolgens woordelijk uitgeschreven. Met deze methode is al veel ervaring opgedaan bij het lopende onderzoek naar de zeilvisserij op Zuiderzee en IJsselmeer, waarvan het resultaat is neergelegd in de serie *Van gaand en staand want*. Daarnaast kon ik beschikken over enkele door anderen afgenomen interviews. Het grootste deel van dit geluidsmateriaal werd al geruime tijd geleden opgenomen en de meeste informanten zijn inmiddels overleden.

Een ander deel van de benodigde informatie werd gevonden in geschreven of gedrukte teksten, zoals oude handboeken over scheepsbouw, tuigerij, houtbewerking en gereedschappen, in werfboeken en dergelijke, en in het archief van de Rijksdienst ter Uitvoering van de Zuiderzeesteunwet (verder Rijksdienst genoemd).

Wat bij een onderzoek naar oude scheepstypen natuurlijk niet mag ontbreken, zijn opmetingen aan bewaard gebleven exemplaren, onderdelen of toebehoren daarvan. Deze gegevens visualiseren en in tekening brengen is een hieruit logisch voortvloeiende volgende stap.

Analoog aan de in *Van gaand en staand want* gevolgde methode wil ik u eerst de voornaamste informanten, allen scheepsbouwers of -timmerlieden, voorstellen. Over de bedrijven waar zij gewerkt hebben of die ze in bezit hadden, vindt u gegevens in hoofdstuk II.

2. DE INFORMANTEN

a. Adrianus (Janus) Kok (Huizen, 1898-1985)

Voor het visserijonderzoek in Huizen voerde ik in de winter van 1982-1983 een aantal gesprekken met Janus Kok over de werfactiviteiten ter plaatse. Dat toen meer tijd aan scheepsbouwtechnische zaken besteed werd dan voor een studie over de visserij strikt noodzakelijk is, had alles te maken met al bestaande plannen om dit onderwerp te zijner tijd verder uit te diepen. De kans om met weinig meer moeite iemand uit te horen die, bij mijn weten als laatste nog levende persoon, het bouwen van bidders zo intensief had meegemaakt, was te verleidelijk. Het bleek een gelukkige ingeving, want Janus Kok draagt vrijwel in zijn eentje het hele verhaal over de bouw van een botter; een weergave van in totaal dertien uur bandmateriaal. Door zijn overlijden in 1985 zou deze informatie niet meer te achterhalen geweest zijn op het moment dat in 1988 daadwerkelijk een begin gemaakt werd met de botterstudie.

Het hart van Janus Kok trok al vroeg naar de scheepsbouw en in 1911, op dertienjarige leeftijd, kwam hij er werken. 'Nou kijk, vader wou natuurlijk hebben dat ik schooling. Maar ja, je moet rekenen, die werf was een robbedoesbedrijf, dat was levendig toentertijd, dus ik wou naar de werf. Dat vader zei: Als je nou niet anders wil, ja, dan moet je op de werf. Nou, dat dee ik graag natuurlijk. Maar, zei die, je moet evengoed doorleren. Toen heb ik handelsavondschool genomen: een paar Franse lessen, Duitse. Nou ja, dat is allemaal verwaterd. In dienst kon je ook nog leren: handelsrekenen en boekhouden. Dat heb ik daar toen ook gedaan, dus daar heb ik me eige wel een beetje bekwaamd, dat je je konde redden.'

Het onder de knie krijgen van het vak van scheepstimmerman gebeurde in de praktijk. Via in moeilijkheidsgraad opklimmende karweitjes maakte men de jongens vertrouwd met gereedschappen, materialen en constructies. 'Je hebt meegemaakt dat je als beginneling deutels maken moest, spijkerpennen, kikkertjes, klampen, krulletjes op de helmstokken; dat was je eerste werk. Vroeger moest je met de dissel werken, maar dat is wat ajje jong benne, om dat te leren; ik heb 'm wat weggesmeten! Nou, dan moest je 'm weer halen; later speelde je d'r mee! En dat moet ik eerlijk vertellen, ik had aan vader 'n goeie leermeester, die stond an me zij. Hij houde van zuiver pas, niet rommelig. Ik zal je vertellen: hij was beter as ik!'

'Ze vragen me wel es: Wat zou je doen als je 't nog weer es over kon doen? Dan zou ik zeggen: 't Zelfde vak weer! Ik heb d'r altijd veel liefhebberij voor gehad. Niet alleen 't maken, maar de belevenis van 't hout aan te schaffen al. Dat je op zo'n balkhaven loopt en dat je zegt: Kijk, dat is 'n prachtstuk voor dit, of dat is 'n prachtstuk voor dét. Als ik nou nog fiets daar over Oud-Bussum, dan zie ik die mooie stammen groeien en denk ik: wat zit daar 'n mooie voorstuit in..., zulke dingen. Dat leeft nog. 't Is 'n levendig vak. Je lag de kiel, tot 't vleugeltje toe. Je zat met 'n man of acht prettig met mekaar te werken. 't Was 'n beetje schraal leven, dat wel, maar dat was overal zo.'

Toch heeft Janus Kok niet continu op de werf gewerkt. 'In '21 ben ik naar De Vries Lentsch gegaan. We hadden nog flink hout liggen, krommers ook, en toen zegt vader: We gaan 'n Noordzeebotter bouwen! Vader, wat moet je nou met de Noordzee, dat is toch niks waard. Toen zei die: Nou, Urk dat leeft nog wel op. We kennen 't nou doen, we hebben er hout genoeg voor. Jij gaat de zaag verdiepen [de tanden wat groter maken] en dan gaan we dat hout opzagen. Ik ga vast de voorsteven zagen. En hij het 'm gemaakt ook. Maar ik moest die trekzaag wat verdiepen met de amaril [slijpsteen], en toen kreeg ik 't in m'n hoofd. Ik denk: Wat moet dat worden? Personeel hadden we ook al gedeeltelijk weggedaan, want die mensen konden ergens anders komen. Afijn, ik ga naar huis toe en ik zeg dat. Wat moet jij doen? zei moeder. Ik trek m'n knappe pakkie an en ik ga d'r op uit! Gek hè. Balorig. Ik denk: Dat wordt hier niks, ik ga naar Amsterdam.'

Daar komt Janus op de werf van De Vries Lentsch terecht. Hij kijkt wat rond en wordt herkend door een voorman, Porsius, voor wie Janus' vader nog een botter had

gebouwd. Deze brengt hem op het kantoor van meneer De Vries Lentsch en dan blijkt dat ze Janus best kunnen gebruiken: 'Jij kan hier beter werken man, dat is toch afgelopen met de visserij. Ja, maar begrijp goed meneer, zeg ik, wij hebben zelf een werf, en dan die achter te laten, dat is heel wat. Ik kon meteen 't volle loon verdienen omdat die Porsius had gezegd: Nou, die van Huizen kommen, die schepe-makers kun je gerust gebruiken. Afijn, ik heb 't op die voorwaarde aangenomen dat ik eerst thuis zou overleggen. Nou, dat was gauw klaar. Vader zei: Als je denkt dat je 't moet doen, dan doe je dat. Ik zei: Vader, voor jou is d'r misschien ook wel wat werk; ze bouwen vletten, ze maken riemen. Een mooi werkje voor hier, dat ken je mooi met de jongens doen. En da's voor mekaar gekomen, dus hij had weer knap werk.'

Nadat Janus Kok ruim een jaar bij De Vries Lentsch gewerkt had, kwam er iemand bij zijn vader die een hoogaars op wilde laten knappen; dit schip was als jacht in gebruik.



Een jachtbotter in aanbouw bij werf Kok.

De oude Kok zag dit karwei zonder Janus niet zitten waarop de klant zei: 'Haal die jongen dan weg bij De Vries Lentsch want ik beloof je, je krijgt absoluut meer werk.' De Vries Lentsch wilde Janus niet graag kwijt, maar gaf hem een paar weken verlof om zijn vader door de grootste drukte heen te helpen. Janus zou uiteindelijk niet meer naar de Amsterdamse werf terugkeren. 'Dus zodoende ben wij in de jachtbouw terechtgekomen,' zegt Janus. Overigens had de werf al in 1911 een botterjacht gebouwd voor Duitse rekening. 'Toen heb ik daar ook als keukenjongen geweest bij die Duitser. En allerlei meer: brieven opmaken en wegbrengen. Toen was ik 'n jaar of dertien.'

Steeds meer specialiseerde Kok zich in het bouwen van (botter)jachten en het restaureren, dan wel tot jacht verbouwen, van ronde- en platbodems. Hiermee wist hij zich grote faam te verwerven. Een verhaal apart is de bouw van het zestien meter lange botterjacht 'Groote Beer'. De opdracht kreeg Kok vóór in de oorlog, maar het werk werd door hem gesaboteerd toen hij ontdekte dat het schip voor een Duitser was bestemd. Pas na de oorlog kwam het gereed.

b. Peter Johannes (Piet) Engelgeer (Harderwijk, 1912-1981)

(Het gesprek met deze Harderwijker scheepstimmerknecht werd gevoerd door Matthieu Hilckmann en omvat circa 2,5 uur bandopname.)

'Ik kon aardig goed leren, ik had al in de zesde klas gezeten, maar ik moest nog twaalf jaren worden en toen was ik al van school af. M'n twee broers werkten bij Goosses op de tabaksfabriek en toen wouwen ze mij opleien as boekhou'er. Toen zat ik de hele dag op kantoor: met de belastingen, de inkopen en verkoops van de halfponden tabak en alles. Dat was niks. Zaterdagmiddags was ik wel vrij en dan was ik op de helling. Ik zei tegen m'n vader: Hoor es, as ik veertien jaor ben, dan gao ik naar de helling toe! Nou, zegt m'n vader, dan moet je zelf maor zien. Zal ik eerst met Oost praten hoe of 't is. Nou, hij met Oost praten. Toen zei die: Je gaot daar niet naor toe, want je verdiene nou 'n riksdalder, maor as je bie Oost komt maor vuufenzeventig centen. Ik zeg: Maor as ik niet naor Oost mag, dan verzuup ik m'n eigen, want ik ben niet van plan om de hele dag daar op 'n stoel te gaon zitten! Nou, toen he'k toch m'n zin gekregen; ben ik met vuufenzeventig centen begonnen, maar in 1929 had ik zes gulden in de week.'

'Ouwe Oost [Johan] was 'n beste kerel en 'n vakman ook. Maor as je met jonge Oost [Laurens] 's maondagsmorgens wat hadde, dan was ie zaoterdags nog an 't bekken tegen je; daor was helemaol niks an. Die dee toen achter me an zitten met de biele en toen ben ik op de loop gegaon naor huus toe. Vader was ook thuus, want die was mandenmaker en ja, ik had 't fout gedaon, omdat ik 'n jongen was. Toen kwam ik weer op de helling, toen gaf ie [oude Oost] me 'n pruumpje tabak en raakten we an 't lachen..., slok ik die pruum deur! Ach God, toen ben ik zo beroerd 'eweest! En zaoterdags kreeg ik 'n gulden meer!'

'Je begon als *pikjongen*, zo noemen ze dat. Ik mocht pik warm maken en as iemand verlegen was om spiekers, moest ik ze halen. Maor 't laatste heb ik 'ezeid: As ik niet mag timmeren, dan ga ik weg. Toen heb ik 'n dissel gekocht.'

'In 1929 waren we met die Noordzeebotter an 't bouwen. Toen was 't zo hevig koud, dat ik was buten en ik piste zo in m'n handen! Die begonnen zo hevig te tintelen, dat ik ging ze zo slaon. Toen Lou, die pakt d'r 'n koevoet, houdt die zo voor m'n hand en sloeg al m'n nokkels kapot! Je hebt handen en armen, zei die, dat zal je verwarmen. Toen ben ik zes weken in de ongevallenwet 'eweest, maar ik heb evengoed deur 'ewerkt, omdat ik zo gek was op 't werk. Ik verdiende toen zes gulden in de week, maar ik had vier gulden twintig van de ongevallenwet. Daar houde Oost rekening mee, kreeg ik minder omdat ik die viertwintig ook nog had.'

'Toen we die botter an 't bouwen waren, werkten Dirk Hamstra, ouwe Aart Hamstra en Kuikhoven d'r nog. Als die an de krommers bezig waren, moest ik boren. De hele dag met de umslag tegen m'n borst, die deed op 't laatst zo zeer! Die grote gaoten in die liggers, waar die houten pennen in moeten, 'n meurdenaorswerk!'

Ondanks de niet bepaald prettige sfeer op de werf van Oost, werd er toch nog wel gelachen; al was de humor vaak niet bepaald fijnzinnig van aard. Iemand, ene Klaas, voor wie het personeel een karwei gedaan had, trakteerde: 'Had ie vuuf van die glaosjes naost mekaor staan met cognac, maor azien is dezelfde kleur. Toen gaf ie Arie een borreltjen, en Dirk, en Constantijn, maor die borrel die Kuikhoven kreeg, was azien. En jongens, hoe smaakt 't? Oh, 't smaakt best. Kuikhoven doet zo... en toen, spooog 't zo in Klaas z'n ogen! Jonge, jonge, lachen!'

'Nou, ik ben elf-en-een-half jaar bie Oost op de helling geweest en vriedagsavonds kreeg ik m'n ontslag, omdat er niks meer te doen was. Ik liep 's avonds langs de haven



Piet Engelgeer met de dissel in de aanslag, temidden van Dirk Hamstra (links) en Konstant Tange.

heen, ik denk: Ik gao es naor Aart toe kieken of die soms nog stompe beitels het. Ik hielp Aort altijd met beitel- en disselslijpen; ja, dat stond Oost lang niet an dat ik dat dee, want 'r was z'n concurrent.' Aart Hamstra leidde namelijk, nadat hij weggegaan was bij Oost, het naastgelegen werfje van 'Visscherij-beroepsvereniging Onze Toekomst', de 'Kleine Helling' genoemd.

'Wat ben je op 'n raore tied hiero, zegt Aort. Ik zeg: Ja, ik heb geen werk meer. Hie zeid: Kom hier maor veertien dagen helpen. Nou, ik vond 't fijn, gauw m'n gereedschap op 'ehaold en 's maondags was ik op de Kleine Helling an 't werk. En toen stond Oost te kieken. 's Avonds waren we an 't broodeten, kumt Oost bie me thuus: Piet, je moete morgen weer beginnen. Ik zeg: Ja, ik ben gek. Ik ben elf-en-een-

half jaar bie je 'eweest en dan zo op staande voet ontslag! As ik nou 'estolen had, dan was 't wat anders 'eweest, maar daar had 't niks mee te doen.'

'Nou, toen ben ik bie Aort gekomen, daor ben ik dertien-en-een-half jaar 'eweest, en ik heb 't best naar m'n zin 'ehad. Ik docht dat ik bie Oost 'n goeie vakman was, maor ik kwam bie Aort en toen bleek dat ik van alles niks kon.' Uit het relaas blijkt dat Piet vooral van Aart leerde om zowel rechts- als linkshandig te werken. 'Ik lei 'n keer onder 't vlak [te breeuwen], toen kwam Aort naor me toe en zei: Alle bloed loopt naor je kop, want je loopt an de verkeerde kant van de helling. Ik zei: Hoe moet 't dan? Als ik an de andere kant van de kiel gao werken, leg ik met m'n kop naor boven toe. Nou, dan hou je de hamer maor in je linkerpoot. Dat heb

ik 'probeerd en dat ging ook goed. Ook 'n keer met de kap-biel, zat ik zo te kieken an die kant, toen zegt ie: Je moet zó hakken. Ja, dat was vreemd, maar 't lest kon ik links én rechts hakken, schaven, pikken, alles. Nou ja, Aort was net 'n vader van me.'

Na een aantal zeer drukke jaren die volgden op de bevrijding, liep het werk rond 1950 sterk terug. 'Gewoon maakten we achtenveertig uur, ook wel es vijftig en ook wel es zestig uur; en ik had 'n gulden per uur. Maar 't laatste was er heel weinig te doen, maokten we nog geen dertig uur; zo heb ik zeker anderhalf jaor gelopen. Toen haolde 'n keer iemand me an, die zegt: Man, kom bie ons an de Zuiderzeewerken. Ben ik 'n jaor [1952] an de Zuiderzeewerken geweest en daar verdiende ik zestig gulden. Maor als ik alles geweten had, had ik op de helling gebleven! Had ik nog maor 'n jaor armoed moeten lieën.'

Op latere leeftijd maakte Piet zich buitengewoon verdienstelijk door van de hem bekende sloopstypen modellen te bouwen. Een uitgebreide collectie daarvan is in bezit van het Veluws Museum te Harderwijk, waaronder een serie waaraan de verschillende bouwstadia zijn te zien. Heel instructief ook is de maquette van zijn geliefde werf: 'Ik denk er alle nachten nog an; ik vind 't zo jammer dat die helling weg is!'

c. Jaap Zwarthoed (de Beer) (Volendam, 1918)

Hoewel zoon van een visserman, zag Jaap zich door de afsluiting genoodzaakt een ander beroep te kiezen. Aan de ambachtsschool 'Zuiderzee' te Edam, juist opgericht om vissersjongens de gelegenheid te geven een beroep buiten de visserij te leren, volgde hij de timmercursus. 'Ik kwam in '33, '34 van school, dat was de crisis, je kreeg nergens geen baan.' Omdat de familie altijd hellingde bij Van Goor was deze bereid Jaap in dienst te nemen.

'Van Goor kreeg toen die opdrachten van de Rijksdienst om die rondkopjes en die schouwen te bouwen voor de visserlui die van die ouwe kwakken af wilden stappen. Want dat hout was af, schoon op! Dus zo ben ik bij Van Goor gekomen voor vijf gulden in de week en dan kreeg je nog 'n rijksdaalder subsidie van de Rijksdienst (zie ook II, 4c). Dat was met acht Volendammer jongens en de enige Monnickendammer die er toen nog werkte, was Cor de Vries. Drie jaor heb ik daar gezeten.'

Buiten enig helling- en reparatiewerk werd er bij Van Goor weinig getimmerd. 'Die zat toen al meer in het staalwerk.'

Tussen 1937 en 1940 werkte Jaap 's winters op de werf van Hoogland in Volendam. 'Dat was allemaal reparatiewerk voor de visserij. 's Zomers was er niks te doen, dan werd er gevist, alleen 't hoognodige en dat konden ze makkelijk aan, 'n vader en twee zoons.' 's Zomers werkte Jaap in de bouw.

Toen de oorlog uitbrak was hij bij de genie. Na de ontbinding van het Nederlandse leger ging hij naar Hakvoort in Monnickendam, waar nog veel in hout gedaan werd; hij bleef daar tot 1961. 'Ik heb daar 't geluk gehad te werken met mensen die 't nog net zo deden als tweehonderd jaar geleden; 't waren echte gedegen vaklui. D'r werd wel es de hand mee gelicht als 't 'n ouwe botter was met reparatie. Maar als d'r 'n echte goeie klus kwam, die werd uitgevoerd zoals 't hoorde. Je had er de ouwe en de jonge Hakvoort en 'n paar ouwe timmerlui: Jan Bloem en Klaas Taats, Kees Jonker en ouwe Piet Hoogland, dat was 'n neef van die in Volendam. Dan had je de Schotjes, dat waren goeie vaklui, Jan Schot vooral. Later heeft er nog 'n neef van 'm gewerkt, Willem Schot. Ik was altijd samen met Jan Bloem, dat was m'n maat. Een fijne kerel, daar heb ik eenentwintig jaor mee gewerkt. Ik was geen liefhebber van breeuwen, hij niet van hoog op 'n trappie staan; zo konden we mekaar lekker uit de weg helpen, werkten we mekaar niet vast. Ik was links, hij rechts. Als we een kielnaad breeuwden, lag hij aan de ene en ik aan de andere kant. In 't pompgat net zo.'

Na 21 jaor bij Hakvoort te hebben gewerkt, wilde Jaap voor zichzelf beginnen. Er is nog even sprake van overname van de oude werf van Hoogland. 'Ik kon het hele zootje overnemen voor f27.000. Ik had 'n eigen huisje zonder hypotheek, dat die centen had ik nog wel bij elkaar kunnen gaffelen, maar de rest niet, want d'r was meer nodig. 't Was 'n verlopen boeltje, alles was op.' Uiteindelijk vond Jaap onderdak in een nieuwe loods even buiten Volendam van waaruit in de volgende jaren vele stalen Jakon-kruisers, een specialiteit van werf Zwarthoed, hun weg vonden.

d. Aart en Zeger Nieuwboer (Spakenburg, 1925 en 1931)

Doordat ik in 1960 via de werf van Nieuwboer in Spakenburg een oude Bunschoter botter kocht, die het begin vormde van mijn interesse voor de Zuiderzeevisserij, heb

ik met de gebroeders Aart en Zeger Nieuwboer een speciale band. Wat ik aan praktische en theoretische kennis van het scheepstimmermansvak opdeed, heb ik grotendeels aan hen en aan de toen nog werkzame Steven Koelewijn, de hellingknecht, te danken. Over de historie van en vroegere werkzaamheden op de werf had ik in 1974 een op de band opgenomen gesprek met Aart, dat uitgewerkt werd tot een artikel voor *Tagrijn* (1974-2). Bovendien kon ik diverse oude documenten en werfboeken raadplegen, die zich nog in het bezit van de familie bevinden.

Door het overlijden van hun vader Hendrik Willem Nieuwboer, kregen Aart en Zeger in 1960 de oude werf in bezit. Wat er op dat moment nog aan werk voor de visserij gedaan werd, bestond uit hellingen en oplappen, soms het inbouwen van een andere motor. Doordat Aart zich bekwaamd had in de metaalbewerking, was hij in staat ook het voorkomende ijzerwerk voor zijn rekening te nemen.

‘We hebben de hele teruggang meegemaakt, zonder dat je er iets aan kon doen,’ zegt Aart. ‘Van de visserij waren

we net overgeschakeld op de recreatievaart toen de dreiging van de brug bij Muiden ook nog kwam. Uiteindelijk kregen we daarmee het argument in handen om Rijkswaterstaat aan te pakken en een schadeloosstelling aan de orde te stellen. Dat mondde tenslotte uit in een tegemoetkoming in de aanleg van onze jachthaven.’

Aart heeft zich nu volledig op deze jachthaven teruggetrokken; de oude werf wordt helemaal gerund door Zeger. Het restaureren van oude houten schepen – natuurlijk vooral botters – en de toelevering van zwaarden, roeren, masten en overige rondhouten behoren nog steeds tot de belangrijkste werkzaamheden. De werf in Spakenburg is hiermee de enige langs de voormalige Zuiderzeekust waar nog geheel op de oude wijze gewerkt wordt door een scheepstimmerman, wiens voorvaderen al meer dan anderhalve eeuw bij de visserij betrokken waren. Terrein en opstallen bevinden zich nog steeds in de staat waarin men ze al sinds mensenheugenis kent.

In 1984 zag Zeger kans om de droom van zijn leven waar te maken: het op stapel zetten van een nieuwe botter.



Jaap Zwarthoed (vooraan) en Jan Bloem bij een reparatie aan de VD 116.



Aart (links) en Zeger Nieuwboer na het te water lopen van de BU 33 (1965).

Dit project werd financieel onder andere mogelijk gemaakt door er werkloze jongeren bij te betrekken. Precies zoals vroeger en met gebruikmaking van de oude, bewaard gebleven mallen, groeide in de oude loods het casco. Najaar 1986 liep de BU 210 – het hoogste nummer in de vloot was ooit 209 – te water.

e. Overige informanten

Naast de via voornoemde zegslieden vergaarde kennis, is sprake van meer incidentele gegevens afkomstig van anderen. Eén van hen is Tijs Boes (Marken, 1902-1972), die van 1919 tot 1931 als knecht werkzaam was op de Marker scheepshelling 'De Hoop'. In 1971 interviewde ik hem over deze werf, het materiaal werd verwerkt in een artikel voor *Tagrijn*.

Van meer recente datum is het interview met de Elburger hellingbaas Daan Balk (1904-1986). Ik benaderde hem in verband met het visserijonderzoek in Elburg (1984-1985), welke plaats naast Harderwijk beschreven is in deel IV van *Van gaand en staand want*. Bij een vooronderzoek naar de Urker visserij (1991) tenslotte voerde ik onder meer

gesprekken met Klaas Hakvoort (1916-1994). Op dertienjarige leeftijd kwam hij als pikjongen op de werf van zijn vader en diens broer: 'Daar heb ik 't ouwe sloopstimmervak geleerd.' Vlak voordat de Tweede Wereldoorlog uitbrak stapte hij over naar de marinewerf te Den Helder. 't Werk hier was onvoldoende en toen solliciteerde ik daarnaar. Ik zat in de sloepenbouw, dat was allemaal van teakhout. Was op onze werf heel anders, maar ik heb daar veel geleerd. Ik ben er krap een jaar geweest, toen kwam de oorlog ertussen.'

Tijdens de bezetting werkt Klaas Hakvoort weer op de werf te Urk. 'We hadden 't toen heel druk: ouwe botters, bolletjes, jollen, al wat varen kon, werd ingeschakeld voor de visserij. Dus daar hebben we heel veel in vertimmerd; alles wat verrot was, werd opgeknapt. Na de oorlog ben ik voor mezelf begonnen. Toen had je nog houten masten, gieken en gaffels voor slingerzeiltjes. Daarna begon ik met schepen betimmeren, beschieten. Dat is heel goed gelukt, want ik heb met veertig mensen gewerkt. De kotter was toen in opmars en overal waar kotters gebouwd werden, daar timmerden wij.'

Naast deze timmerlieden droegen een zeilmaker en vele vissers hun steentje bij; waar nodig is het weergegevene van hun naam voorzien.

3. SCHRIFTELIJKE BRONNEN

a. Literatuur

Hoewel alle gedrukte en gepubliceerde bronnen in de literatuurlijst zijn opgenomen, wil ik een aantal van de belangrijkste hier noemen. Het oudste geraadpleegde handboek over de scheepsbouw is het bekende *Aeloude en Hedendaagsche Scheepsbouw en Bestier* van Nicolaes Witsen uit 1671. Hoewel er in deze studie vrijwel niets te vinden is over de kleinschalige scheepsbouw, waartoe we de botterwerven rekenen, valt er speciaal over de gebruikte werktuigen en gereedschappen veel vergelijkingsmateriaal uit te putten. Frappant is dat er op dit gebied tussen de zeventiende eeuw en pakweg 1900 nagenoeg niets veranderde.

Op het moment dat het sloopstypen botter in grote trekken reeds zijn definitieve vorm gekregen had en bij tientallen tegelijk van de werven langs de Zuiderzee te water liep, verschenen de twee handboeken over scheepsbouw en tuigage van J.C. Pilaar en G.P.J. Mossel. Het eerste deel, *Handleiding tot de kennis van het Tuig, de Masten en Zeilen van het Schip*, verscheen in 1858; het is de bewerking van een door Pilaar in 1826 geschreven boekje. Het weinig dat er in die vroegere uitgave over scheepsbouw was opgenomen, breidde Mossel uit tot een apart tweede deel, *Handleiding tot de kennis van het Schip*, dat in 1859 verscheen. Hoewel ook dit werk uitsluitend over de grote scheepsbouw en de marine handelt, bevat het voor ons voldoende wetenswaardigs om het als een belangrijke informatiebron te bestempelen.

Een iets vroeger gedateerd handboek, het door Willem van Houten geschreven en in 1833 verschenen *De Scheepvaart*, vertelt weliswaar iets meer over andere sloopstypen als binnenvaart- en vissersschepen, maar voegt verder weinig toe aan wat we bij Mossel kunnen lezen. Het jongste geraadpleegde werk over de houtbouw is *Handboek voor de houtscheepmaker* van Cornelis Brinkman en Jan Lienos, beiden destijds werkzaam op de Rijkswerf in Den Helder. Ontstaan in de loop van de jaren zestig, bleek er na voltooiing van het manuscript geen behoefte meer te bestaan aan publicatie. Door de herboren belangstelling voor houten schepen, gebeurde dit in de bewerking van J.P. Puype alsnog in 1980; de beide samenstellers waren toen al overleden. Voor dit boek geldt het-

zelfde als voor de voorgaande, namelijk dat het slechts op het punt van algemeen gangbare zaken, met name waar het gereedschappen, werktuigen, grondstoffen of materialen betreft, voor ons toepasbare informatie verschaft. Ook enkele niet specifiek op de scheepsbouw afgestemde hand- en leesboeken werden geraadpleegd, zoals *Bouwmaterialen* van M. Sirag Jzn. (1928).

Meer gericht op sloopstypen voor de binnenlandse vaart is het werkje van P.J.V.M. Sopers, *Schepen die verdwijnen*, dat verscheen in 1947. Deze schrijver benadert, getuige de titel, het onderwerp vanuit een andere gezichtshoek; hij wil de aandacht vestigen op het geruisloos verdwijnen van onze oude houtbouw en de noodzaak daar bijtijds documentatie over te verzamelen. Tussen de beschreven typen is het vissersschip slechts vertegenwoordigd door een Vollenhovense schokker.

Ging Sopers er nog van uit dat al die oude zeilschepen zouden verdwijnen, in de jaren vijftig vonden verschillende exemplaren een bestemming in de particuliere recreatievaart. Daardoor ontstond behoefte aan meer praktisch gerichte informatie over de diverse typen ten behoeve van restauratie, onderhoud en gebruik. De eerste uitgave die hier op inspeelde, is het bekende *Ronde en Platbodemschepen* onder redactie van T. Huitema, waarvan in 1962 de eerste druk verscheen. Bij het hoofdstuk over de botter is een korte beschrijving van de bouw opgenomen, gebaseerd op door Janus Kok verstrekte informatie.

Wat betreft het verzamelen en publiceren van documentatie over Zuiderzeevissersschepen is vooral *Tagrijn*, orgaan van de in 1968 opgerichte Vereniging Botterbehoud op de ingeslagen weg verder gegaan. Naast historische bijdragen, soms van oud-vissers zelf, besteedt het blad aandacht aan de diverse aspecten van het restauratiewerk.

b. Ongepubliceerde bronnen

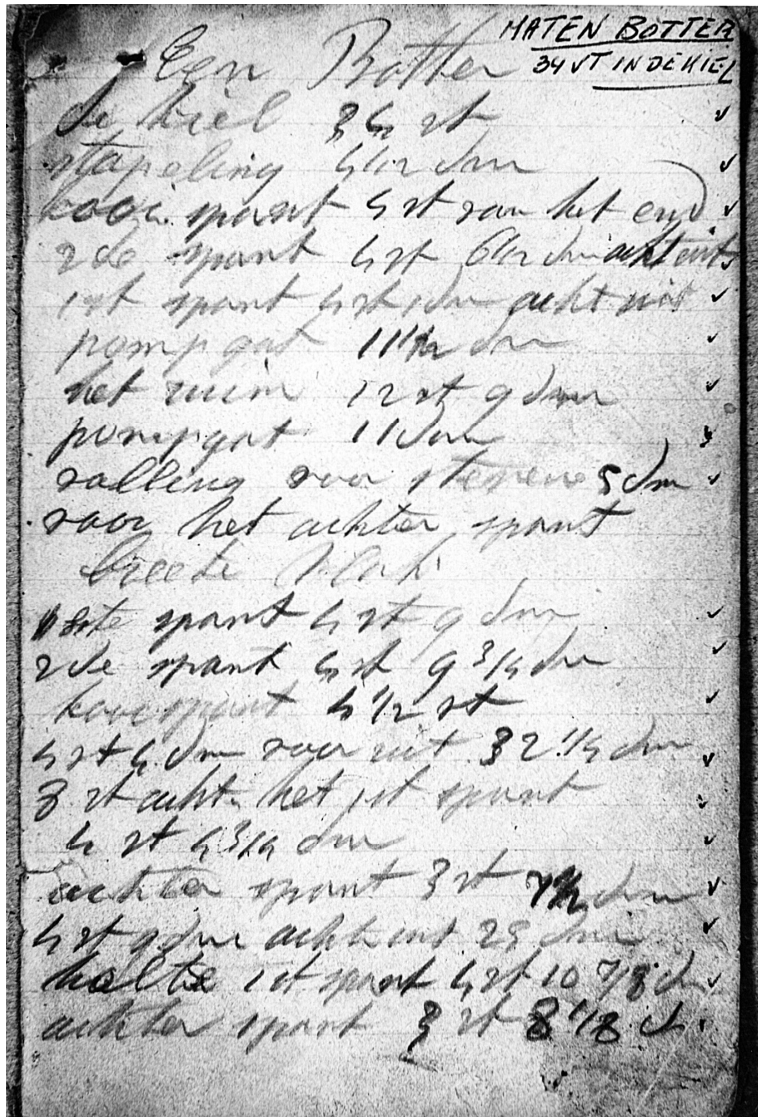
Onder deze categorie vallen onder meer enkele bewaard gebleven werfboeken, zoals die van Nieuwboer in Spakenburg. Van elk schip dat werd gehellingd en/of gerepareerd, werd hierin het verbruikte materiaal en het aantal gewerkte uren genoteerd, alsmede de ermee gepaard gaande kosten.

In de bouwbeschrijving van de botter wordt meermaals gerefereerd aan een destijds door Klaas Kooy, medefir-

mant van de werf Lindeboom & Kooy, bijgehouden boekje waarin hij talloze maten van schepen en onderdelen aantekende.

Voor het hoofdstuk over de verschillende nieuwbouw- en reparatiewerven leverde het archief van de Rijksdienst ter uitvoering van de Zuiderzeesteunwet talrijke

gegevens. Vrijwel alle personen en bedrijven die door de afsluiting schade ondervonden, of meenden te ondervinden, deden destijds voor enigerlei vorm van vergoeding of tegemoetkoming een beroep op deze instantie. De circa 15.000 dossiers die hierdoor ontstonden bevatten uitgebreide persoonlijke en materiële informatie.



Bladzijde uit het boekje van Klaas Kooy.



Scheepswerf Kaat in Hoorn (foto P. Nootboom).

II

DE SCHEEPSWERVEN ROND DE ZUIDERZEE

Op talrijke werven en werfjes rond de Zuiderzee konden de vissers terecht voor hellingbeurten en reparaties; opdrachten voor nieuwbouw gingen over het algemeen naar een gering aantal grotere bedrijven. Hoewel er incidenteel ook buiten het Zuiderzeegebied wel een botter gebouwd werd – zoals in de Zaanstreek en Friesland – beperken we ons tot een rondgang langs de kust van Enkhuizen tot Vollenhove. De bedoeling van deze inventarisatie is om een indruk te geven van de met de visserij verbonden scheepsbouwactiviteit en het aandeel dat ieder van deze bedrijven hierin had.

1. ENKHUIZEN

Aan het eind van de vorige eeuw bestond in Enkhuizen alleen nog de werf van Lastdrager, gelegen aan de Paktuinen.¹ Volgens de overlevering bouwde deze schokkers en eelbootjes, maar rond 1900 vonden er alleen nog reparaties aan vissersschepen plaats. De botters in de Enkhuizer vloot, die uit een grote verscheidenheid aan types bestond, waren veelal uit het Gooi afkomstig.

In 1903 werd de werf publiekelijk verkocht en overgenomen door de firma Stapel, Schild en Co. Was het eerstgebouwde schip nog een houten Noordzeebotter voor Den Helder, C. Stapel vormde in korte tijd het bedrijf om tot een moderne ijzerwerf waar talrijke vrachtschepen voor de binnenvaart gebouwd werden.

Vanaf 1910 komen ook weer vissersschepen voor tussen de bouwnummers van Werf Vooruit, zoals het bedrijf inmiddels heette, zoals mosselaken voor Zeeland, loggers en motorbotters. Gebouwd in opdracht van Zuiderzeevissers, liepen er tussen 1910 en 1916 drie aken voor Enkhuizen van stapel, negen kwakken en twee botters voor Volendam-

mer rekening, alsmede twee vletten. Voor reparatie en onderhoud aan houten schepen beschikte de werf nog geruime tijd over een aantal sleepbedden, maar dit onderdeel was van geringe betekenis binnen het totaal aan activiteiten.

2. HOORN

Evenals in Enkhuizen, was te Hoorn in de negentiende eeuw weinig meer over van de enorme scheepsbouwactiviteit uit vroeger eeuwen. Ook hier nog slechts één werfje dat het vooral van de visserij moest hebben. In 1905 werkten er op deze ‘scheeps-, mast- en blokmakerij’ drie knechts.²

Het bedrijf, gelegen aan de Karperkuil en toegerust met vier bedden, stond rond 1910 bekend als werf Gebroeders Kaat.³ Maar ook de vader van deze Hendrik Klaas (1849-1930) en Johannes Kaat (1853-1930) was al in het bezit van de werf. Naast punters en kubboten bouwde Kaat een klein slag botters, waarvan de EB 60 (ex HN 1, bouwdatum mogelijk 1837) en de HN 3 nog steeds in de vaart zijn. Het laatste scheepje kwam in 1904 gereed, maar zou tot 1908 in de loods zijn blijven staan. Het werd namelijk ‘op risico’ gebouwd, dus zonder opdrachtgever, en moest zonder rondhout f 1.100 opbrengen; uiteindelijk kocht de Hoornse visser Wormsbecher het. De lengte van de Hoornse bottertjes lag meestal rond de 30 voet (circa 8,5 m) in de kiel; de HN 3 heeft als afmetingen 12,16 m x 3,95 m x 0,80 m.

Beide ongehuwde broers waren al hoogbejaard toen de naderbij komende afsluiting zijn invloed deed gelden. De burgemeester van Hoorn berichtte al in 1929 aan de Generale Commissie⁴ over de oudste van de twee: ‘Heeft wegens hooge ouderdom en het zoo goed als niet betalen van de vis-

schers – tengevolge van de slechte besommingen – destijds de werf gesloten.’

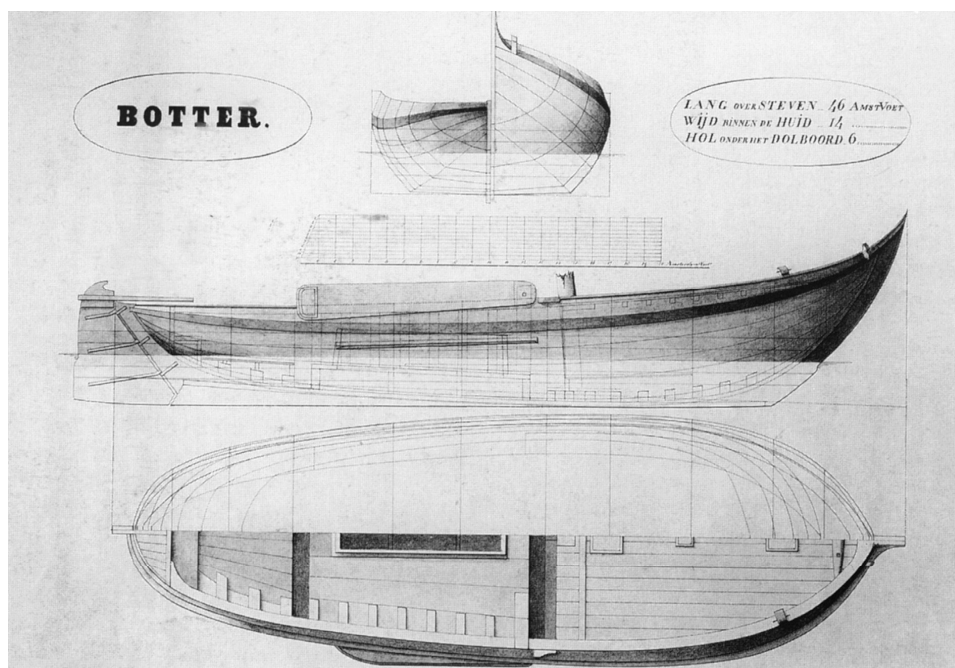
3. EDAM EN VOLENDAM

Scheepsbouw vormde in de zeventiende eeuw het belangrijkste middel van bestaan voor Edam. Deze was voornamelijk gestoeld op de levering van zeegaande schepen, maar ook vissersschepen liepen er veelvuldig van stapel. Hiervan getuigt het bijzondere schilderij van J. Molenaar uit 1682, dat te zien is in het Edams Museum. Het stelt de scheepsbouwer Jacobus Matijssen Aerlinck voor die aan zijn dochter en haar verloofde de 92 schepen toont die hij in zijn leven bouwde. Tussen de in de achtergrond afgebeelde, voor die tijd grootste, handels- en oorlogsschepen en een groot aantal fluitschepen vooraan, zien we tientallen waterschepen. Dit type gebruikten de Hollanders in de zestiende en zeventiende eeuw voor het vissen met de kuil op de Zuiderzee.

Door Volendammer oud-vissers werd mij destijds de Edammer hellingbaas ‘Baas ‘Oog’ genoemd, die halverwege

de negentiende eeuw een aantal botters (kwakken) had gemaakt voor Volendammer rekening. Deze schepen hadden volgens mijn zegslieden echter niet het ‘echte’ model.⁵ Er kwam meer informatie over genoemde scheepsbouwer beschikbaar door het artikel ‘De botters van Arie van der Hoog’ van de hand van E.H. Bon.⁶ Het blijkt dat Van der Hoog een werfboek heeft nagelaten waarin de maten of bestekken van drie botters zijn opgenomen, één van een ‘Botter van 40 voet 4 duim’, één van een ‘Volendammer kwak van 54 voet 1 duim’ en tot slot een ‘Gewone sleepbotter van 46 voet’. De gegeven lengtes zijn gemeten tussen de loodlijnen en bedragen in meters omgerekend respectievelijk 11,43 m, 15,31 m en 13,02 m. Van het laatste schip, een 34 voet in de kiel botter, zijn alleen de hoofdafmetingen gegeven. Van de andere twee zijn zeer gedetailleerde maten en afmetingen uitgeschreven, welke compleet in *Tagrijn* werden opgenomen.

Naast deze bestekken bestaat nog een sloopsteking die door Van der Hoog gemaakt zou zijn en die zich bevindt in de collectie van het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam. De afgebeelde botter, voor-, zij- en bovenaanzicht, is er ook één van 46 voet over de stevens. Bij deze tekening valt



Tekening van een botter, afkomstig van werf Van der Hoog.



Werf in Volendam (foto J.W. Dows).

de afwijkende vorm van het zwaard op alsmede de lage plaatsing van de strijklamp op enige afstand onder het berghout.

Welk doel zowel het schrijven van de bestekken als het maken van de tekeningen diende, is moeilijk te achterhalen. Hetzelfde geldt voor de tekeningen van Cornelis en Klaas de Haas uit Monnickendam. Het bouwen van houten vissersschepen gebeurde tot het laatste toe op grond van een gering aantal mallen en maten, de laatste genoteerd in het boekje van de hellingbaas. Was het voor (eigen) documentatie? Om te onderzoeken of er op grond van het lijnenplan verbeteringen in de rompvorm te bedenken waren of de bouwwijze te moderniseren? In elk geval is duidelijk dat de maten die Van der Hoog noteerde, gebaseerd zijn op de al langer bestaande basisgegevens. Bijvoorbeeld daar waar sprake is van de kiellengte en de 'regte-lijn', dat is de verbindingslijn tussen de einden van de kielbalk. Hetzelfde geldt voor de afmetingen van hoofdspanten en hun plaatsing ten opzichte van het vooreind en van de kielbalk.

Arie van der Hoog (1824-1877) stamde uit een Zuid-Hollands geslacht van scheepsbouwers en had een gedegen scholing achter de rug, vandaar dat hij in staat was om de, voor hem weliswaar eenvoudige, vissersschepen op te meten en in tekening te brengen. Zijn vader, Ewoud van der Hoog, bezat een grote werf in Maassluis. In 1853 nam Arie de oude Amsterdamse werf 'Koning William' aan de Hoogte Kadijk over, maar gebrek aan orders en andere financiële tegenvallers noopten hem het bedrijf te sluiten. In 1865 huurde hij van burgemeester Gerardus Johannes Versteegh een kleine werf aan het Oorgat te Edam, genaamd 'De Goede Verwachting'. Versteegh had deze het voorgaande jaar gekocht van de naar Purmerend vertrokken Jan Pauw. De laatste familienaam zullen we ook nog tegenkomen in Muiden, waar omstreeks 1875 ene Thomas Pauw als scheepsbouwer actief was.

Ook in Edam bleven financiële perikelen Van der Hoog plagen. Bouwen voor de visserij betekende dooreengomen lang wachten op de centen. Wanneer hij zijn klanten in

Volendam weer eens tot betalen maande was het antwoord meestal: 'Baas 'Oog, God heeft 't mij niet gegeven, ik kan het jou ook niet geven.'

Na het overlijden van Arie van der Hoog op 3 januari 1877 plaatste het personeel een condoleanceadvertentie in de krant, namens alle werklieden ondertekend door F. Groot. Gememoreerd worden Van der Hoogs 'grote kunde en minzaamheid in de omgang'. In juli van hetzelfde jaar vindt nog de openbare verkoping plaats van 'een in dezen jare afgetimmerde nieuwe Botter of Vischschuit zijnde een "kwak", alléén met roer en zwaarden, (...) behorende tot de nalatenschap van wijlen de heer A. van der Hoog'.

Met de hiervoor genoemde F. Groot komen we bij een familie die in de laatste periode van scheepsbouwactiviteit in Edam een rol speelde. Informatie daarover is afkomstig van Manus Groot (1910-1996), voormalig eigenaar van het enig overgebleven en nog steeds bestaande werfje aan de Lingerzijde, hartje Edam.⁷ Hij vertelde dat zijn overgrootvader, Frans Groot, het bedrijfje rond 1870 overnam. Pas in later tijd, na de afsluiting, kreeg men hier meer werk van de visserij en werd er een aantal ijzeren scheepjes, zoals rondbouwen, gemaakt. 'Botters hadden we dus maar sporadisch. Een broer van m'n grootvader had wel een botterhelling, 'n stukkie verderop aan 't Oorgat. Hij is in 1895-'96 gestorven aan longontsteking. Opgelopen bij 't lichten van een botter voor de haven.' Zonder twijfel doelt Manus met deze botterhelling op het voormalig bezit van Arie van der Hoog.

Volendam zelf, met zijn grote vloot, beschikte over één werf en deze was geheel van de visserij afhankelijk. Toen in 1884 de Zuiderhaven gereed kwam, legde Pieter Spaander aan de Zuidzijde een helling aan. Oorspronkelijk liepen de bedden aan de zeezijde te water, en hoewel ze enigszins beschut lagen achter een aantal afgezonken vrachtschepen, was deze oplossing verre van ideaal. Daarom kreeg Spaander later toestemming om de helling, die vijf bedden telde, naar de havenzijde te verplaatsen.

Omdat nieuwbouw voor de Volendamse vloot vrijwel geheel in het scheepsbouwcentrum Monnickendam plaatsvond, kreeg de werf slechts tweemaal in zijn bestaan de opdracht voor het maken van een kwak; één daarvan was bestemd voor een Zaandamse visser. Op 1 januari 1923 nam Jan Hoogland het bedrijf over; hij en zijn beide zoons hielden de zaak draaiende tot de opheffing omstreeks 1953.

4. MONNICKENDAM

a. De werven van Kater en De Haas

Bij de bouw van botters hebben twee werven in Monnickendam een buitengewoon groot aandeel gehad. Niet alleen liep in deze plaats vrijwel de gehele Volendammer kwakkenvloot van stapel, maar bestelden tevens de meeste Markers er hun schip. De ene werf lag, en ligt nog steeds, ten westen van de havenmond en wordt aangeduid als de werf 'Aan de Haven'. De andere helling lag oostelijk van het gat en staat bekend als de werf 'Aan 't Prooijen'. Beide werven waren sinds het eind van de achttiende eeuw eigendom van vertegenwoordigers van het geslacht Kater.⁸

Rond 1800 was de scheepsbouwactiviteit al grotendeels op de visserij gericht. Toen Cornelis Claasz. Kater (1756-1796) in 1795 gearresteerd en gestraft werd voor zijn prinsgezinde houding, onteigende en verkocht het 'Commité van Waakzaamheid' al zijn bezittingen, waaronder de werf 'Aan 't Prooijen'. Voorts zeven zogenaamde *bijlbrieven*, waarin is vastgelegd dat de scheepsbouwer een schip heeft gebouwd en afgeleverd. In deze bijlbrieven waren tevens de vorderingen opgenomen die de werfbaas nog op de bouwsom te innen had. Vijf van de geveilde bijlbrieven stonden ten laste van Volendammer vissers en vertegenwoordigden een waarde van tussen de f 170 en f 563. De werf zou overigens na 1820 opnieuw in handen van de familie Kater komen.

Ook de visserij en de eraan verbonden nevenbedrijven leden onder de economische malaise gedurende de Franse overheersing. Dat blijkt onder meer uit wat Pieter Sijmonsz. Kater van de werf 'Aan de Haven' verklaarde in het 'Generaal Tableau' van augustus 1808. Dit overzicht van 'de tegenwoordige staat' van handel en nijverheid werd in genoemd jaar samengesteld op last van koning Lodewijk Napoleon.

Scheepstimmerman Pieter Kater: 'Vooral de scheepstimmerwerven in deze plaats zijn zeer afhankelijk van de vissers van 't Eiland Marken, Volendam, Harderwijk, Huijzen en Bunschoten of Spakenburg en veel andere meer, die al mede onder de druk van de duurte van het onderhoud van hun vaartuigen, zeilen, touwwerk en netten zwoegen en daarboven nog vele met last en patent geld bezwaard zijn, waaronder de visser moet bezwijken. Door wiens val, wij scheepstimmerbazen, ijzersmeden en zeilemakers de eene bankroet na de andere krijgen en dus een algemene val staat te komen.'



De werf van Kater aan de Havenstraat te Monnickendam.

Volgens Pieter Kater zou de toestand al aanmerkelijk kunnen verbeteren door verlichting van allerhande lasten, alsmede adequaat onderhoud van havens en vaargeulen. Bovendien beveelt hij aan 'de opheffing van de reeds lang te Amsterdam gevestigde vishandel int Tolhuis en Bothuis. Namelijk wanneer zij hun vis daar te koop aanbieden hen wordt voorgeschreven *f*6 gildegeld te betalen (zonder van het gildegeld te genieten) zodat ze gedwongen zijn hun vis aan een klein getal, zo genaamd de Vis- of Gildebazen of -vrouwen te moeten verkopen voor een prijs zoals zijlieden onder malkander goed vinden, en ervan rond kunnen komen.' In plaats van deze verouderde verplichting zouden de vissers, mede in verband met de bederfelijkheid van hun waar, vrij moeten zijn hun vangst op drie of vier plaatsen in de stad aan te mogen voeren, bijvoorbeeld Kattenburg, Stadsherberg of Zandhoek. En verder in staat gesteld moeten worden om 'aan iedere visbaas, -vrouw, meid of burger te laten opveilen of verkopen, gelijk in meer voornamen steden gebruikelijk is'.

Lijken de Monnickendammer werven aanvankelijk een soort monopoliepositie te bekleden bij de bouw van bidders en kwakken, rond 1850 krijgen zij concurrentie uit andere plaatsen. Genoemd worden Muiden, Edam en Marken. De

juistheid van de laatste vermelding is hoogst twijfelachtig. Een forse belemmering voor de ontplooiing van Monnickendam tot centrum voor scheepsbouw en scheepvaart, maar ook voor de vishandel, vormde de voortdurende aanslibbing van de vaargeul door de Gouwzee, het Monnickendammergat of Voorhaven genaamd.

Omdat Rijk en Provincie niet van zins waren om financieel bij te dragen in de baggerkosten, duurde het tot 1885 voordat de gemeente kans zag *f*2.998 te reserveren, nodig om de vaargeul uit te laten diepen tot 2 m beneden A.P. De investering wierp zijn vruchten af, want het aantal scheepsbewegingen nam de volgende jaren fors toe. Begin 1900 is de toestand weer alarmerend en het zijn vooral de dieper stekende Volendammer bidders die veelvuldig voor of in de haven vastlopen. Niet verwonderlijk dat met name werfbaas Cornelis de Haas (voorheen K. Kater) veelvuldig bij het gemeentebestuur zijn beklag doet, maar hij is niet de enige. Als er in 1906 uiteindelijk weer wordt gebaggerd, geeft dat enige jaren lucht. In 1911 is echter opnieuw sprake van een 'ellendige toestand'.

In brieven van B en W en de Commissaris des Konings, daterend van 1850 en 1873, staat te lezen dat de beide werven ingericht zijn op de bouw van vissersschepen,

maar dat van één – die ‘Aan de Haven’ – ook grote zeeschepen van stapel lopen. Wat een scheepstimmerknecht in die jaren verdiende is eveneens in de stukken vermeld: per dag was dat in 1850 *f*1,40 en in 1873 *f*1,70. Aan dezelfde autoriteit schrijft men in 1875 dat in het voorgaande jaar gebouwd werden 4 botters van 26 ton en 10 van 32 ton, bovendien stonden er op 31 december nog vier schepen op stapel. Tegen het eind van de negentiende eeuw loopt de productie terug tot gemiddeld zeven vaartuigen per jaar, want tussen 1889 en 1905 worden totaal 117 botters afgeleverd. Meest in het oog springend is in die periode het jaar 1891, met de oplevering van 11 kwakken en 3 botters. Globaal werkten rond deze tijd 23 tot 27 man en 6 tot 8 kinderen op beide werven samen.

Klaas Cornelis Kater (1820-1898) is de laatste Kater op de werf Aan 't Prooi jen. Hij heeft slechts één dochter die in 1864 trouwt met Cornelis de Haas; Cornelis komt in datzelfde jaar als timmerman op de werf. In de jaren negentig treedt hij al op als gemachtigde voor zijn schoonvader en na diens overlijden gaat het bedrijf in zijn handen over. Op de een of andere manier was hij theoretisch onderlegd in de scheepsbouw want twee zeer betrouwbare tekeningen in het Scheepvaartmuseum te Amsterdam, één van een Volendammer en één van een Marker botter (respectievelijk uit 1876 en 1878), dragen zijn signatuur. Ook van zijn zoon Klaas (1869-1935) zijn tekeningen van vissersschepen bewaard gebleven.

Na 1891 volgt een aantal moeilijke jaren op de werven. Een krantenbericht van 10 december 1892: ‘De werkloosheid is tot een ongekend hoogtepunt gestegen. Een lichtpuntje in die benarde toestand is, dat op de werf van Cornelis de Haas een plezierjacht werd besteld. Kennelijk is dit te danken aan de goede kwaliteit die deze werf levert. Het schijnt iets duurder te zijn, maar degene die zich van knoeien onthoudt zal de strijd om 't bestaan zeker winnen.’

Toch blijven opdrachten voor de visserij de basis van het bedrijf en wanneer het in die sector slecht gaat, onder vinden de nevenbedrijven de terugslag. Uit de krant van 15 juli 1893: ‘Op de werf van de heer C. de Haas werd het werkvolk, op vier man na, afgedankt, omdat er geen werk meer was. Zolang mogelijk waren ze nog aan de gang gebleven, doch hoe het hun baas ook aan 't hart ging, er moest een einde aan worden gemaakt. Nu de visserij dit jaar zo erbarmelijk tegen gelopen is, kunnen de vissers niets aan hun vaartuigen laten doen en daar ook hier de bedrijvigheid van alle schakels afhangt om een hechte keten te vormen, druipt

de armoede van het een naar het andere bedrijf en is de welvaart uit onze stad verdwenen.’

Pas in 1896 krijgt C. de Haas weer opdracht voor een nieuw schip, alweer een botterjacht, ‘groot model’, ‘kopervast’ te maken. Kopervast wil zeggen dat de romp zodanig gebouwd is, dat wanneer men deze onder de waterlijn met koperen platen bekleedt, de verbindingbouten niet door galvanische werking aangetast worden. De andere werf, waar op dat moment Pieter Jansz. Kater, Pieterbaas genoemd (1837-1903), baas is, levert in september van hetzelfde jaar een nieuwe botter aan een Arnemuiden visser en in december verlaat een kwak de werf. Dit laatste schip is voor een Enkhuizer en is gemaakt met een ‘*voldek*’, dat beter bestand is tegen stortzeeën. Voor Noordzee-vissers is deze wijze van bouwen zeer aan te bevelen.’

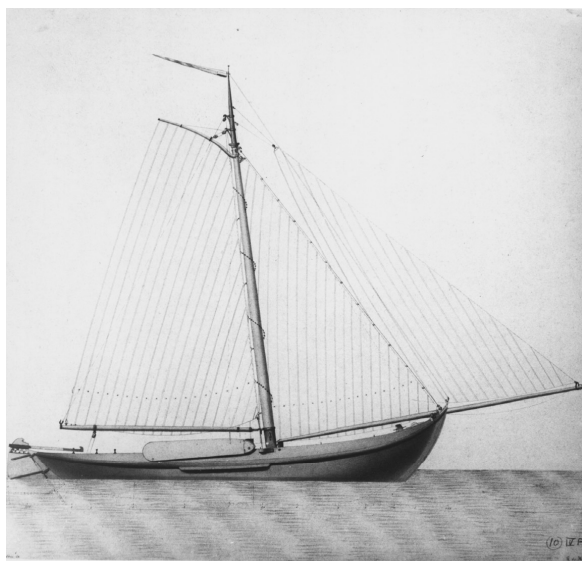
In 1897 zet de opgaande lijn zich voort. In mei schrijft de krant: ‘Op de hellingen is het tegenwoordig een aangenaam gezicht. Verscheidene botters worden op de bedden getrokken om een beurt te krijgen. Het blijkt dan ook, dat vele dit hard nodig hebben.’ In oktober krijgt Klaas Cornelisz. Kater opdracht om een nieuwe botter te maken. ‘t Is een gewoon model, doch van een gewijzigde constructie, zodat de timmerlieden op de werf gedurende de komende winter voldoende werk hebben.’ Waar zou de gewijzigde constructie uit bestaan hebben? Dezelfde werf sleept ook in de eerste maand van het volgende jaar een opdracht in de wacht.

In 1903 overlijdt Pieter Jansz. Kater kinderloos. Even is er sprake van dat zijn weduwe de werf kan verkopen aan een Nieuwendammer, die er grote ijzeren schepen als loggers en tjalken wil gaan bouwen. Wanneer dit niet doorgaat, doet zij in 1904 het bedrijf over aan Dirk Kater (1873-1926), familielid in de achtste graad. Dirk is op elfjarige leeftijd als *pikrotje* op de helling gekomen en in feite door ‘Pieterbaas’ bestempeld tot zijn opvolger. In financieel opzicht is voor de weduwe deze transactie minder voordelig. Hieronder de bedragen die Dirk Kater neertelde alvorens zich eigenaar te mogen noemen.

| | |
|---|--------------------|
| Roerende en onroerende goederen van de werf | <i>f</i> 6.700, — |
| Vorderingen (tot een totaal van <i>f</i> 4096,92) | <i>f</i> 2.726,72 |
| Vorderingen wegens huurcontracten en bijbrieven (tot een totaal van <i>f</i> 13.382,98) | <i>f</i> 3.200, — |
| | ----- |
| | <i>f</i> 12.626,72 |

In 1894 werd het geheel nog getaxeerd op f28.473,46. Niet duidelijk is wat precies onder huurcontracten (20 stuks) en bijbrieven (16 stuks) verstaan moet worden. Mogelijk dat de bijbrieven slaan op nieuw gebouwde schepen en de huurcontracten betrekking hebben op de verkoop van ingeruilde botters. In beide gevallen betaalde de visserman in jaarlijkse termijnen zijn schuld af. Was het bedrag van de afbetaling al vastgelegd, een en ander hing voornamelijk samen met de uitkomsten van de visserij. Vandaar dat de vorderingen van de hellingbaas zo lang open konden blijven staan. Het eerste decennium van de twintigste eeuw betekende een dieptepunt in de Zuiderzeevisserij, waardoor niemand in staat bleek om aan zijn verplichtingen te voldoen. Integendeel, velen raakten dieper in de schuld dan voorheen.⁹ Dit verklaart ook waarom de weduwe Kater zoveel moest laten vallen op de waarde van deze vorderingen. Pas vanaf 1905 gingen toeleveringsbedrijven ertoe over om uitstaande gelden met 5% rente te belasten.

Om in deze slechte tijd aan een opdracht te komen, moest de scheepsbouwer behoorlijk wat water bij de wijn doen. Als we Jaap Mol in zijn artikel 'De botterbouwers van Monnickendam en Huizen'¹⁰ moeten geloven, had Dirk Kater daar niet zoveel moeite mee. 'Dirk Kater bouwde maar



Marker sleepbotter getekend door C. de Haas (circa 1880).

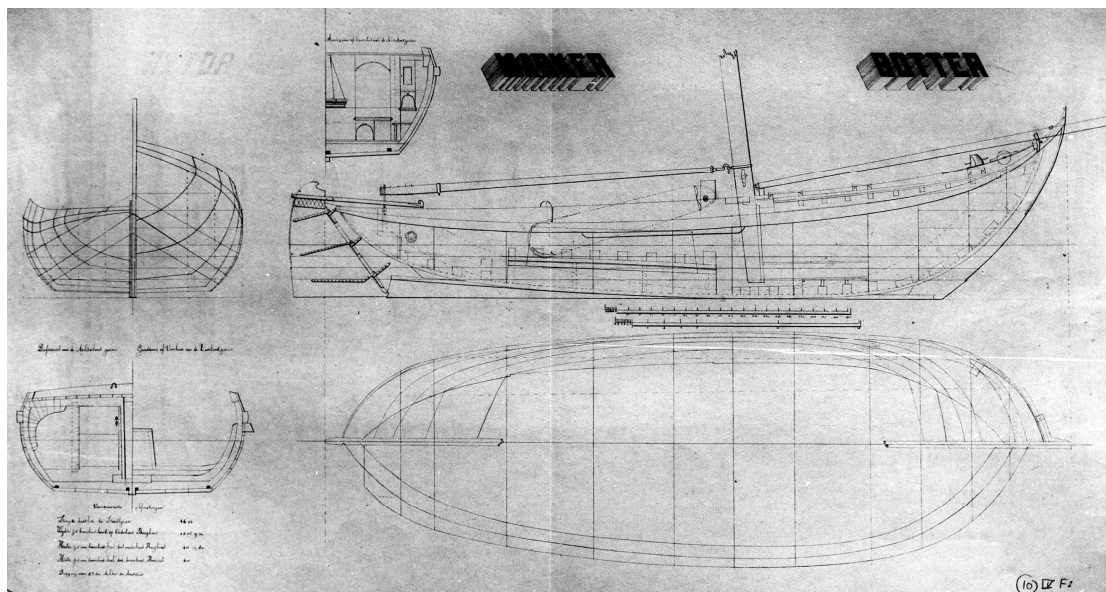
raak. Maar hij was een goed zakenman. Hij wist de schipper te bepraten als er een nieuwe botter moest komen. En de oude kon worden ingeruild. De betalingen waren bovendien soepel, want Kater wist dat de Volendammers hun financiële verplichtingen stipt nakwamen, ook al hadden ze om zo te zeggen een kat in de zak gekocht.' En over Cornelis de Haas: 'Hier werden botters gebouwd op bestelling. Hij ruilde ook in en bouwde eens een doodenkele keer op eigen risico. Financieel viel er met hem wel te praten, maar hij was toch altijd voorzichtig. Deze hellingbaas kon ook wel eens een goede botter maken, zoals de VD 105, maar dan moest er wel geld zijn.'

Beide werven hadden echter hun grootste bloei achter de rug. Dirk Kater ziet kans om in 1919 zijn bedrijf over te doen aan Albert Hakvoort van het eiland Urk. Hij mag nog vijf jaar als bedrijfsleider in dienst blijven van de nieuwe eigenaar. In 1926 krijgt hij echter ontslag wegens onvoldoende werk. Hij vertrekt naar Amsterdam en moet verder in zijn levensonderhoud voorzien als handelsreiziger in teerproducten.

Op de werf van Cornelis de Haas is het begin deze eeuw ook erg zuinig. Aan de spaarzame opdrachten besteedt de krant uitvoerig aandacht. In mei 1906 bestelt een buitenlandse firma een grote botter voor de riviervisserij en in 1909 wordt de kiel gelegd voor een botterjacht. In hetzelfde jaar sleept De Haas de opdracht voor het bouwen van nog eens drie botters in de wacht. Voorzichtig zet de mechanisatie in als op 8 maart 1910 toestemming binnenkomt voor de plaatsing van een gasmotor.

Het bezit van Cornelis de Haas wordt na zijn dood in 1913 verdeeld onder de weduwe, zijn zoon en zijn dochter. Het testament geeft inzicht in de omvang van het bedrijf. De weduwe valt onder meer de in 1897 overgenomen werf te Durgerdam toe. Onder hetgeen de kinderen erven bevinden zich de werf Aan 't Prooijen en die op Marken. De zoon, Klaas Cornelisz. de Haas, zet het bedrijf in Monnickendam voort tot 1922. Hij heeft dan inmiddels een aanstelling ontvangen als Inspecteur van de Credietverlening voor de Zuiderzee, een soortgelijke overheidsfunctie waar Dirk Kater vergeefs naar solliciteerde. In genoemd jaar verkoopt De Haas de Monnickendammer werf voor f17.000 aan Willem van Goor uit Kampen.

Tot slot enige gegevens over afmetingen en aantallen van botters, op beide werven te Monnickendam gebouwd. Voor de Volendammer botters worden twee maten opgegeven:

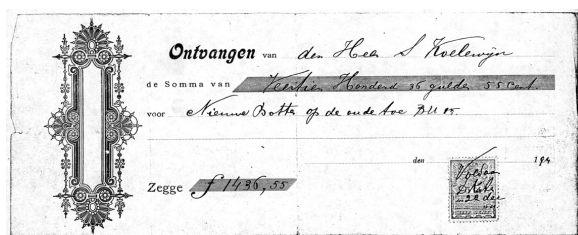


Lijnen- en inrichtingsplan van een Marker botter, door K. de Haas in 1889 op papier gezet.

- lengte 14,30 m, breedte 4,58 m en holte 2,02 m
- lengte 13,38 m, breedte 4,33 m en holte 1,87 m.

Van de eerste variant bouwde men tussen 1880 en 1900 totaal 16 stuks, 5 op de werf 'Aan 't Prooijen' en 11 op die 'Aan de Haven'. Voor de tweede soort zijn die getallen respectievelijk 25, 17 en 8. De Marker *sleepbotter* maakte men eveneens in twee groottes:

- lengte 12,00 m, breedte 3,90 m en holte 1,70 m
- lengte 12,40 m, breedte 3,93 m en holte 1,72 m.



Kwitantie voor de aflevering van een nieuwe botter, op 22 december 1911 geparafeerd door Dirk Kater.

Over dezelfde periode als boven bouwde de werf Aan 't Prooijen er van de kleinste soort 2, de andere werf van de grootste eveneens 2.

De nieuwbouwactiviteiten tussen 1889 – het jaar waarin hierover voor het eerst melding wordt gedaan in de gemeenteverslagen – en 1913 zijn in het hierna volgend overzicht weergegeven. Totaal 165 bidders in 25 jaar.

Nieuwbouwactiviteiten

| Jaar | Aantal | Jaar | Aantal | Jaar | Aantal |
|------|--------|------|--------|------|--------|
| 1889 | 8 | 1898 | 6 | 1906 | 6 |
| 1890 | 10 | 1899 | 7 | 1907 | 7 |
| 1891 | 14 | 1900 | 7 | 1908 | 5 |
| 1892 | 10 | 1901 | 6 | 1909 | 7 |
| 1894 | 5 | 1903 | 8 | 1911 | 5 |
| 1895 | 6 | 1904 | 6 | 1912 | 5 |
| 1896 | 4 | 1905 | 5 | 1913 | 5 |
| 1897 | - | 1906 | 6 | | |

b. Werf Hakvoort, voorheen Kater

In 1919 neemt Albert Hakvoort (1873-1949) voor f15.000 de werf 'Aan de Haven' over van Dirk Kater, die nog tot 1926 als bedrijfsleider in dienst blijft. Hakvoort is afkomstig van Urk, waar zijn vader al een scheepswerf bezat. Albert en zijn drie broers nemen dit bedrijf in 1911 over, maar zien zich door teruglopende verdiensten genoodzaakt de werkzaamheden te spreiden. De daartoe aangekochte werf van Kater is tot 1920 gezamenlijk bezit, maar gaat in dat jaar over in eigendom van Albert en Klaas; Lubbert en Pieter blijven op Urk. In 1924 koopt Albert tenslotte zijn broer uit en wordt alleen eigenaar.

Omdat de werf na 25 juli 1918 werd aangekocht – wel zou Albert in december van dat jaar al f2.000 handgeld hebben betaald – komt hij niet in aanmerking voor een vergoeding van waardevermindering in het kader van de Zuiderzeesteunwet; een beslissing die Hakvoort langdurig aanvecht. In elk geval danken we aan zijn correspondentie hierover de volgende opgave van bezittingen en werfinventaris.

Werf:

| | |
|---------------------------------|------------------------|
| 7 bedden met sleden | 9 blokken |
| 1 mastbok met talie en lier | 2 pekpotten |
| 2 leiblokken | 2 vetpotten |
| 20 rollen | 6 dommekrachten |
| 16 schragen | 1 vijzel |
| 2 pikschouwen | 1 staande bank-schroef |
| 1 hellinglier met elektr. motor | |

Timmermansschuur:

| | |
|---------------------------|------------------------------|
| 1 malle-Jan | 20 lange boren |
| 1 werkbank zonder schroef | 1 lintzaag met motor |
| 1 werkbankje met schroef | 2 trekzagen |
| 2 talieblokken | 1 ketelklem |
| 1 ijzerhandschaar | 4 schragen |
| 5 brandijzers | 1 staande borstboor |
| 4 brandklemmen | 9 houten knieën voor botters |

Smederij:

| | |
|---------------------------|---------------------------|
| 1 platen- en boutenschaar | 1 smidsvuur met blaasbalg |
| 1 houten pijpenwals | |
| 3 snij-ijzers | 1 Engelse sleutel |
| 1 slijpsteen | 6 tangen |

| | |
|---|----------------------------|
| 2 aambeelden | 2 speerhaken ¹¹ |
| 2 stootijzers | 1 veldsmidse |
| 1 koelbak | 1 handboormachine |
| 4 mokers | |
| 1 ponsmachine | |
| 1 werkbank met 2 bankschroeven | |
| 1 gecombineerde schaar- en ponsmachine enig klein gereedschap | |

Correspondentie over deze zaken leert ons nog dat de lier met 6 pk motor al in 1918 op het bedrijf aanwezig was en dat in 1927 hinderwetvergunning werd verleend 'tot het hebben van een lintzaagmachine en electr. motor van 4,5 PK'.

Als de Rijksdienst in 1936 aandringt op 'vervorming' van het bedrijf, waarmee wordt bedoeld overschakeling op ijzerbouw, antwoordt Hakvoort: 'Om nu in het ijzer te beginnen is ook niets, wel als ik hier alleen zat, maar ik heb hier een concurrent [Van Goor] met drie jongens van z'n eigen, dus daar zou ik nooit tegen concurreren.'

c. Werf Van Goor, voorheen De Haas

Ook de werf van De Haas werd overgenomen door iemand van de 'overkant'. Willem van Goor (1878-1957) was afkomstig uit Kampen, waar zijn vader en grootvader reeds een werf dreven die 'vele houten en ijzeren vaartuigen voor de visscherij heeft gemaakt, de laatste ijzeren zelfs nog in 1915'. In 1916 wordt het bedrijf, klaarblijkelijk min of meer noodgedwongen, omgezet in 'N.V. IJsselwerf', maar 'om zijn geld te redden' trekt Van Goor zich al in 1918 hieruit terug.

In 1921 koopt hij 'de sedert lange jaren bestaande zaak, voorheen gedreven door de firma Kater, eigenaar K. de Haas' voor f17.000 en betaalt nog eens f6.000 extra voor de losse voorraden.

Net als Hakvoort vist Van Goor achter het net wat betreft de waardevermindering en andere geldelijke tegemoetkomingen in het kader van de Zuiderzeesteunwet, want 'juist op die fatalen datum Juli 1918 stond ik buiten dat bedrijf'. In tegenstelling echter tot zijn concurrent heeft hij zich bekwaamd in de ijzerbewerking en van het begin af aan probeert hij de werf in die richting te moderniseren. Tussen 1927 en 1933 richt hij talrijke verzoeken tot de Rijksdienst om hem, door het beschikbaar stellen van kredieten, daarbij te helpen, maar alles tevergeefs.

Wanneer hij in 1936 een dwarshelling aan wil leggen, komt hij f2.000 tekort en richt zich opnieuw tot de dienst. Hij vindt een willig oor bij de directeur die daarom aan de minister schrijft dat Van Goor 'dit bedrijf, niettegenstaande de nadeelige gevolgen welke de afsluiting der Zuiderzee met zich bracht, nieuw leven [heeft] kunnen inblazen, onder meer door zich toe te leggen op den bouw van nieuwe typen van vaartuigen, meer bepaaldelijk geschikt voor de uitoefening van de IJsselmeervisscherij. Hij geniet een goeden roep langs de geheele voormalige Zuiderzee als scheepsbouwer en scheepshersteller en heeft thans geregeld werk in zijn bedrijf, waarin hij o.a. een vijftal zoons van belanghebbenden heeft kunnen te werk stellen, waarvan vier uit Volendam.' Genoemde zoons, onder wie zegsman Jaap Zwarthoed, waren oud-leerlingen van de Ambachtsschool te Edam, voor wie op de werf 'een geschikte gelegenheid bestaat tot verder bekwaming in hun vak'.

De meer voor de IJsselmeervisserij geschikte, ijzeren, vaartuigen waren *schouwen* en *rondbouwen*. Van dit laatste type bouwde Van Goor in 1933 of 1934, in opdracht en naar ideeën van de gebroeders Bootsman uit Marken, voor f1.800 het prototype.¹² Maar ook van Noordzeevissers en, in toenemende mate, uit de binnenvaart sleepte de werf nieuwbouwopdrachten binnen. Hoewel er in het begin nog wel in hout gewerkt werd, was dat voor Van Goor en zijn zonen een aflopende zaak. Zelf schrijft hij daar op 13 april 1934 over 'dat ik de laatste weken nog wel wat schepen op de werf heb gehad, doch van de 26 waren 16 ijzeren schepen, waar aan niet een timmerman een slag heeft gedaan'. En verderop: 'Mijn beide timmerlieden K. Lammes en J. de Moes hebben aan de bidders die er geweest zijn vanaf 1 oktober 1933 tot op heden ieder f80 verdiend.'

5. MARKEN

'Deze helling is gebouwd
Voor iedereen ten beste,
Pieter Niessie was de aart [eerste]
En God weet wie de leste.'

Dit gedichtje maakte de veldwachter Ka van Pene Grietje bij de ingebruikstelling van de Marker helling in 1885; Pieter Niessie met zijn MK 35 zou er als eerste gebruik van gemaakt hebben. En wat voor Ka een vraag was en voor ons

een weet is: de laatste botter die er hellingde was de MK 32 van Pieter van Gerritje (Visser).¹³

Scheepswerf 'De Hoop'¹⁴ zou zijn gebouwd door Cees de Haas, scheepsbouwmeester in Monnickendam. Appel vond hier in zijn naspeuringen naar de Monnickendammer werven geen bevestiging voor.¹⁵ De werf lag op het zogenaamde Eiland in het midden van de haven en was bereikbaar via de lange loopbrug die de Nieuwe- en de Westervan aan elkaar verbindt. Op dezelfde plaats zou eerst een ansjoviszouterij gestaan hebben.

Het was overigens niet de eerste scheepswerf op Marken. Een door T. Pauw uit Monnickendam in 1844 opgerichte werf moest in 1850 weer worden afgebroken in verband met een uitbreiding van de haven.¹⁶ In tegenstelling tot scheepswerf 'De Hoop' zouden daar wel nieuwe bidders zijn gebouwd. De nieuwbouw van de in 1885 gestichte werf beperkte zich slechts tot fuikboten, binnenbootjes, kubboten en vletten.¹⁷ Als filiaal van de grote werf in Monnickendam, waarvan ook het personeel afkomstig was, bestonden de werkzaamheden vooral uit reparatie van en onderhoud aan de Marker vloot. De eerste zetbaas was P. Kater en vervolgens, van 1898 tot 1917 C. Visser, die op Marken woonde. Zijn zoons, Joris en Klaas (1891-1971), namen in 1917 voor f2.500 de werf over van Klaas de Haas, zoon van de oprichter. Joris overleed in juni 1919 aan de Spaanse griep. Naast de zetbaas liepen er in de goede tijd drie tot vier knechts rond en een los werkmans voor het branden, schoonmaken en teren.

Het werfje beschikte slechts over twee bedden. De bijbehorende loods telde twee verdiepingen. Beneden waren de werkplaats en het kantoortje; op de eerste verdieping, die buiten bereik van hoogwater lag, bewaarde men buiten, op drie doorgetrokken vloerbalken, het zware timmerhout en binnen het lichte. Riet voor het droogbranden van de schepen en voor het krombranden van de gangen vond een plaats op de vliering.

Tot 1917 waren de bedrijfsresultaten gunstig te noemen, daarna, tot 1932 slecht. Vlak voor en in de oorlog ging het weer wat beter, maar na 1946 ging het met de werf, evenals met de Marker vloot, hard achteruit.

De gebroeders Visser, die in 1917 de werf overnamen, zagen toen nog wel brood in modernisering en zij vervingen de kaapstander door een Van Rennes-motor. Deze bevoege trouwe dienst tot 1930 toen – Marken werd in dat jaar voorzien van elektriciteit – een elektromotor het werk over-



De Marker werf.

nam. Ook een lintzaag werd door deze motor aangedreven.

Ten aanzien van eerstgenoemde motor vinden we in het archief van de Rijksdienst nog dat deze in 1919, voor het overlijden van Joris, werd aangeschaft voor f 1.500. 'Deze was nodig voor het ophalen van botters, aangezien daarvoor geen werklui meer te krijgen waren en dit bovendien te kostbaar was.'

Al in de jaren twintig krijgt de werf het moeilijk en op 13 december 1926 schrijft Visser aan de Generale Commissie: 'Waar voorheen, steeds zij het in drukke of slappe tijden ons bedrijf steeds kon doorgaan, thans neemt dit zoo een omgang dat nu, na de geheele zomer de zaak slepende gehouden te hebben voor drie weken is stopgezet, en nog onveranderd is; zoodat mijn 2 knechts en ook mijn persoon werkloos zijn als gevolg dat de visschers zoo weinig mogelijk met het oog op de toekomst laten doen. Het gevolg zal zijn, dat (indien geen verandering) door mij deze zaak zal worden opgegeven.' Dit nu zou voor de Marker vissers zeer nadelig zijn, reden waarom hij een jaarlijkse toeslag van regeringswege vraagt.

De burgemeester en vissersvereniging 'Algemeen Belang' vallen hem bij. Het bestuur van de laatste schrijft: 'Wij dienen onze schuiten zooveel mogelijk zeewaardig te houden, voor lekatie [lekkage] te vrijwaren of te herstellen, op

gezette tijden onze schuiten schoon te maken, enz. Kunnen wij dit hier niet meer doen, zouden wij aangewezen worden op Monnickendam, doch hoe is het daar gesteld? Deze scheepstimmerwerven te Monnickendam werken door dezelfde omstandigheden als hier, met een zeer beperkt aantal knechts. Stel nu voor dat op de gezette tijden, wanneer de schepen hersteld en schoongemaakt moeten worden, meestal Vrijdag en Zaterdag, komen Volendammers, Markers en Bunschoter schuiten te Monnickendam, deze komen allen Zaterdags niet klaar, en kunnen wachten tot Maandag of Dinsdag, zoodat het zal voorkomen, dat door deze omstandigheden visschers een week uit hun bedrijf zijn.'

Een bijkomend probleem was dat Vissers enige knecht, Tijs Boes (zie 1, 2e), niet voor Geldelijke Tegemoetkoming in aanmerking kwam, omdat hij pas vanaf 1919 zijn hoofdmiddel van bestaan in het scheepstimmeren vond. Boes hield het dan ook in 1931 of 1932 voor gezien, waarna Visser alleen verder moest.

In 1941 heet het dat de werf 'door veroudering en door inkringing van de Marker vloot een kwijnend bestaan' leidt. 'Voor voorzieningen van eenigen omvang maken de Markers veelal gebruik van een der beide te Monnickendam gevestigde, beter ingerichte, werven.'

Via het formulier voor de waardevermindering zijn we goed ingelicht over inventaris en toebehoren van de werf omstreeks 1933.

Wurf:

| | |
|---------------------|-----------------|
| 2 bedden met sleden | 7 dommekrachten |
| 8 stopblokken | 2 kimbedden |
| 7 schragen | 1 slijpsteen |
| 3 ophaalblokken | 3 brandijzers |
| 1 schouw | |

Timmermansschuur:

| | |
|--------------------------------|---------------------|
| 2 staande houten klemschroeven | 1 losse schaaftank |
| 2 vaste werkbanken | 4 schragen |
| 1 kist timmergereedschap | 1 bankschroef |
| 1 kraanzaag | 1 trekzaag |
| 10 lange boren | 2 spanzagen |
| 2 blokken | 2 bijlen |
| 3 sergeants | 1 dissel |
| | 1 grote ijzerschaar |

Zolder:

| | |
|---|-------------------------|
| 1 hout-draaibank | 2 zwaard-oppen [doppen] |
| 1 talie met 2 ijzeren blokken en 2 stroppen | 25 blokken |
| 4 kabellatten | 50 diverse schijven |
| 5 korlatten | 10 doodshoofden |
| 3 beretanden | 7 stootklampen |

De waarde van dit alles, 'indien de afsluiting van de Zuiderzee niet zou zijn ondernomen,' werd geschat op f1.000 voor de werf met opstal en f350 voor de inventaris, samen f1.350. De motor, aangeschaft na 25 juli 1918, kwam niet in aanmerking voor vergoeding.

6. DURGERDAM

Omdat voor Zuiderzeevissers in vroeger dagen Amsterdam de belangrijkste afzetmarkt vormde, bood Durgerdam, gelegen aan de monding van het Buiten-IJ, veel



Gezicht vanaf de werf in Durgerdam.

kansen voor een nieuwbouw- en onderhoudswerf van vissersvaartuigen. Uit 1798 dateert de boedelbeschrijving van ‘Een Scheepstimmerhelling (zijnde voorheen geweest Twee Hellingen) met vijf Bedden en Sleeden, met derzelve woonhuis, Lootsen of Schuuren en Erve tot en bij het zelve8behoorende; staand en gelegen te Durgerdam, in de Banne van Ransdorp, op de Zomerdijk’.¹⁷ Met vijf bedden bezat het bedrijf dus een behoorlijke omvang. Onder alle inventarisstukken, gereedschappen, materialen enzovoort bevinden zich onder meer ‘Drie *Fondament Stukken* voor een Botter’, voor de bouw van dit scheepstype benodigde hulpstukken.

Eerder al zagen we dat scheepsbouwer Cornelis de Haas in 1897 de werf te Durgerdam kocht op een veiling. Als zetbaas stelde hij Pieter Kater aan, in 1853 te Monnickendam geboren. Diens in 1880 geboren zoon Joris was eveneens op de helling werkzaam. Rond 1905 werkten er volgens Neeb tien knechts en hellingden er naast vissersschepen ook binnenvaartschepen.¹⁹

Jurriaan Bakker (1907-1987), die als jongen enige tijd op de werf werkte en daarover schreef in *Tagrijn*,²⁰ spreekt met veel bewondering over beide timmerlieden. ‘Baas Pieter’ vanwege de mooie lijn die hij aan zijn bidders meegaf. Eén daarvan, de RD 28, vaart nog steeds. Vergelijken bij de Monnickendammers is dit een iets lichter slag botter. Joris Kater blonk uit door de mooie kubboten die hij afleverde, later was hij werkzaam als bedrijfsleider op de werf van Cornelis de Haas in Monnickendam.

Rond 1923 zou de werf zijn overgenomen door de Firma Benard; die verkoop valt dus ongeveer samen met de overname van de werf in Monnickendam door Van Goor. Zetbaas voor Benard was R. de Jong, opgevolgd door zijn zoon IJ. de Jong.

7. MUIDEN

Over het aandeel dat Muiden leverde in de bouw van Zuiderzeevissersschepen was eveneens weinig te achterhalen. Uit enkele schaarse berichten valt op te maken dat de activiteit op dit gebied in de loop van de negentiende eeuw terugliep. P. Le Comte (1831) schrijft dat gedurende de achttiende eeuw de waterschepen van Hoorn, Zaandam, Marken en Uitdam, die zowel voor de visserij als het slepen van scheepskamelen over Pampus dienden, gebouwd werden te Hoorn, Muiden en Edam. In zijn tijd sloopte men de

laatste waterschepen en het sleepwerk, voor zover daar na de aanleg van het Noord-Hollands Kanaal nog behoefte aan was, werd verzorgd door Marker bidders.

Dit laatste scheepstype was in die tijd ook al ingeburgerd bij Bunschoters, Harderwijkers en ‘Gooijers’, terwijl ‘Vollendam’ zo’n zestig kwakken had varen. Als bouwplaatsen voor deze vloot noemt Le Comte Volendam, Monnickendam, Edam en ‘een enkele te Muiden’. Zo’n enkeling vinden we terug in de aantekeningen van Pieter Klaasz. Pereboom van Marken: ‘In Jaar 1827 Den 17 November hebben Wij onze Niewen botter uitgehaalt Van Muiden Voor de Som van 12 hondert En 50 Guldens.’²¹ De Elburger visserman Koen Jansen vertelt dat ook het biddersertje van zijn grootvader, die na zijn trouwen omstreeks 1890 van Harderwijk naar Elburg verhuisde, in Muiden besteld was.

Van één schip in de huidige bidderservloot is bekend dat het bij scheepsbouwer Thomas Pauw in Muiden gemaakt werd. In 1875 bestelde de Harderwijker familie Goos twee bidders bij hem, waarvan één als HK 8 in de vaart kwam, met Goos Foppen Gzn. als schipper, de ander als HK 83 met een broer van Goos aan het roer. De HK 8 draagt nu het laatstgevoerde visserijnummer BU 130.²² Of genoemde Thomas Pauw in verband gebracht moet worden met de T. Pauw die tussen 1844 en ± 1850 een werf op Marken dreef, zou nader onderzocht moeten worden.

Volgens een mij ooit ter ore gekomen opmerking gold als bijzonderheid van de uit Muiden afkomstige bidders hun 2 duim dikke plecht, waar 1½ duim regel was.

8. HUIZEN

a. *WerfSchaap*

Omdat Huizen pas in 1854 een haven kreeg – voor die tijd lag de vloot voor anker op de rede – was er tot dat moment geen sprake van scheepsbouwactiviteit. De eerste werf werd in 1859 gesticht door de heren Boelen en Boissevain uit Amsterdam.²³ Vond er in het begin nog wel nieuwbouw plaats, op den duur verliep het bedrijf, totdat het in 1868 overgenomen werd door aannemer Jacob Schaap. Door het aantrekken van vaklieden uit onder andere Friesland en Kampen wist hij de werf nieuw leven in te blazen. Tot 1885 liepen hier 87 ‘botschuiten’ van stapel van gemiddeld 26 ton. Verder nog een blazer van 35 ton in 1884, dertien

kwakken van 35 à 40 ton, een groot aantal vletten, kubboten en, als vreemde eend in de bijt, in 1872 één tjalk. Na 1885 raakt de aanduiding botschuit in onbruik en is sprake van bidders, waarvan er tot 1920 nog eens 145 gebouwd worden, in tonnenmaat toenemend van 26 tot 30 ton.

De familie Schaap, bekend als 'de Potloodjes', bezat verder nog een ansjoviszouterij, een rokerij, een mandenmakerij en een scheepssmederij. Toen na 1918 de crisis in de visserij toesloeg en de afsluiting voor de deur stond, was de werf één van de onderdelen die het eerste afgestoten werd; in 1924 hield hij op te bestaan.

b. Werf Lindeboom en Kooy, later firma J. Kok

In 1882 begint een aantal voormalige werknemers van Schaap, na onenigheid met hun baas, voor zichzelf. Dit waren de scheepstimmerlieden Klaas Kooy en Lindeboom en smid Vervat. Even voorbij de bestaande werf graven zij een nieuw hellinggat en leggen een werf aan.²⁴ Omstreeks 1890 komt Joost Kok (1867-1947), vader van informant Janus Kok (zie 1, 2a), als compagnon in het bedrijf. Als

zoon van een zeilmaker had hij al jong voor het scheepstimmervak gekozen, dat hij onder de knie kreeg op de werf van Schaap. Joost Kok verbeterde de bedrijfsvoering, vergrootte de werf met loodsen en zette er een woonhuis neer; in 1924 kwamen er enige machines. Als in 1916 zijn medefirmanten uittreden, gaat het bedrijf verder als firma J. Kok. Zo rond 1900, als de visserij een buitengewoon slechte tijd tegemoet gaat, heeft ook de werf weinig te doen. Janus Kok: 'In 1908 was 't nog wat ik zei: twee bidders op stapel, en niet kunnen verkopen. Maar ze waren toch gauw weg. Vader wou ook in de slechte tijd het personeel niet wegdoen; dat is bij ons gelukkig nooit gebeurd. Hij lag er liever krom voor, want je ware verknocht aan mekaar. En we hadden goed personeel, eerlijk waar. Zodoende hebben ze, toen die ene bidder klaar was, die tweede ook opgezet. En als dan de nood 't hoogste is, is de redding nabij. Ja, je was blij met een dooie mus; zo was 't vroeger. Je was gauw tevreden hè, wat tegenwoordig niet zo gemakkelijk is. Vanaf begin '11 zetten wij nog geregeld nieuwe bidders op: ik denk wel twee of drie per jaar soms. Die waren voor Huizen, maar dat ging ook naar Bunschoten, Volendam, Urk, Elburg en Harderwijk toe.'



Scheepswerf in Huizen omstreeks 1922.

‘De laatste botter voor Huizen is gebouwd in ’18 en in ’18 of ’19 hebben we voor Maassluis een Noordzeebotter gemaakt; dat waren schepen van ’n meter of zestien. Die werden met een motor gebouwd, toentertijd veel met Kromhout-motoren. Toen is d’r nog één gebouwd, dat was in ’20, en die is naar Harderwijk gegaan; dat was een koopschuit voor Den Herder, van die vismeelfabriek.’ Voor de totale nieuwbouw van beide Huizer werven noemt U.E.E. Vroom een getal van 310 bidders. Janus Kok bouwde zelf in 1933 de alleraantalste botter voor de visserij. ‘Maar toen was ik al met de jachtbouw bezig.’ Deze botter was besteld door B. Porsius in Durgerdam en kreeg het nummer RD 25.²⁵

Ook bij scheepswerf Kok laten de gevolgen van de op handen zijnde afsluiting zich in de loop van de jaren twintig pijnlijk voelen. Op 6 oktober 1927 schrijft Kok aan de Generale Commissie: ‘Bent U wel op de hoogte van de toestand welke hier heerscht? Reeds vanaf Januari heb ik niets te doen gehad, d.w.z. een zaak waar vroeger 15-20 man geregeld heeft gewerkt, heden nog geen bestaan geeft voor 1 persoon. Deze aftakeling is geen achteruitgang van zaken, doch de Nederlandsche Staat heeft mij door de droogmaking der Zuiderzee als het ware mijn eens zoo bloeiend bedrijf op een sluipende manier onteigend (...)’ ‘Bestaat er nog grooter onrecht mijn geheele bezit, mijn bestaan op deze manier te ontnemen, zonder toekenning van geen enkele schadevergoeding hoe klein.’

Dat laatste komt er overigens in 1932 wel van en Kok geeft dan, als voor waardevermindering in aanmerking komende zaken, het volgende op:²⁶

- 1 smederij
- 4 houten gebouwen (1 loods waarin houtbewerkingsmachines en bergruimte voor hout, 2 aangrenzende werkloodsen)
- 1 woonhuis met kantoor
- 8 hellingen met toebehoren
- 1 lier voor hellingoptrekking
- 1 stoomketel met stookinrichting
- 1 gasmotor met drijfwerk
- 1 hijskraan met lier en draad
- 1 brandbus voor het buigen van hout
- 1 buigtoestel
- 8 ijzeren schragen
- 15 zettangen voor hout
- 20 woelhaken

- 7 dommekrachten
- 2 staaldraden
- 6 blokken met staaldraden voor het optrekken van schepen
- 1 vlot en 1 pikschouw
- 2 ijzeren en 1 houten bankschroef
- 1 draaibankje
- 1 lintzaagmachine (fabricaat Kirchner)
- 1 elektromotor (geplaatst 1924)
- diverse hijsblokken, 1 vizel, hout, riet, teer en verder gereedschap.

In 1932 was de smederij ‘op aanwijzing van B en W’ al afgebroken, om plaats te maken voor een transformatorhuisje. Ook van de oorspronkelijke zes bedden zijn er dan nog maar drie over, de andere waren verrot en opgeruimd. Als Kok daar geen vergoeding voor krijgt, schrijft hij vinnig: ‘U kunt toch niet van mij verlangen dat ik vanaf 1924 (dat is het begin van de sterke achteruitgang in het visscherijbedrijf hier ter plaatse) zou moeten onderhouden alles voor de taxatie die in 1934 plaats had en die eigenlijk in 1918 had moeten gebeuren.’

De oorspronkelijke waarde van het bedrijf, dat Janus sinds 1931 huurt van zijn vader, wordt geschat op f13.787,50. De werkelijke waarde is slechts f2.000 en voor dit bedrag neemt Janus, met als medefirmant zijn jongere broer Jan, het over.

Het terrein waar de werf gevestigd was, had Kok in erfpacht van de gemeente, maar toen in de loop van de jaren dertig de industrie rond het havenbekken opdrong, moest hij het veld ruimen. De gemeente zag het bedrijf liefst helemaal verdwijnen, daar zat toch geen toekomst meer in, vonden Kok wilde zich daar niet bij neerleggen, maar omdat bijna alle grond rond de haven in handen van de gemeente was, kon die hem lelijk dwarsbomen. Op voorspraak van een klant kon hij toen van Stad en Lande van Gooiland een stuk grond kopen aan de uiterste noordoostzijde van de haven, maar hij moest dan nog wel vergunning van de gemeente hebben om er te bouwen. ‘Nou daar heb ik wat mee beleefd, vreselijk! Maar een ingeving van binnen zei: doorzetten! Wat je ook doet, doe je. Ik heb wel es met m’n vuist op tafel geslagen bij die burgemeester. M’n broer Jan zei: Ik wil hier niet zitten onder die heren van Huizen, en die is later naar Muiden gegaan, daar kreeg hij ontzettend veel medewerking. Ontzettend veel tegenwerking heb ik gehad met die vergunning; tot aan Haarlem toe doorgestuurd. Maar ik



Werf Nieuwboer in Spakenburg omstreeks de afsluiting.

heb 'm toch gekregen.' De verhuizing waarvoor Kok onder andere een krediet kreeg van de Rijksdienst, vond plaats in 1936. De oude bouwloods werd herbouwd, maar ging in 1967 door brand verloren en daarmee ook alle mallen die destijds nodig waren voor het bouwen van een nieuwe botter.

9. BUNSCHOTEN-SPAKENBURG

a. Werf Nieuwboer

De eerste werfactiviteiten op het terrein van de nog steeds bestaande 'helling van Nieuwboer' vangen aan in 1750 als Joost Croesen een huis en erf aan de haven van Spakenburg koopt. Na hem worden nog verschillende eigenaren genoemd, tot de werf in 1800 in handen komt van Joost Hendriksen Croes, ongetwijfeld familie van de grondlegger.

Hij is afkomstig uit Muiden en woont op de Hoogte Kadijk, in het scheepsbouwcentrum van Amsterdam. Na nog een aantal malen van eigenaar te zijn gewisseld komt op 16 juli 1829 de werf voor zeshonderd gulden in handen

van Willem Nieuwboer (1794-1835). Een voorvader van deze Willem was halverwege de achttiende eeuw uit Lichtenvoorde naar Bunschoten gekomen. Willem Nieuwboer was timmerman te Amsterdam toen hem door de vissers verzocht werd zich op de helling te vestigen omdat de toenmalige werfbaas was overleden.

'Deze eerste Willem Nieuwboer is dus op de werf begonnen,' zegt nazaat Aart.²⁷ 'Hij heeft er geleidelijk wat knechts bijgenomen en het bedrijf uitgebreid. Zijn zoon Hendrik Willem (1820-1908) is de eigenlijke grondlegger geweest van het bedrijf. Hij was de scheepsbouwer, is begonnen met de botter te bouwen en heeft allerlei toernementen gedaan om een bepaald model te maken dat voor hier 't geschiktst was. Zo ontstond de Zuidwal-botter. Later zei hij dan ook tegen zijn zoons: Jullie hebben 't allemaal maar makkelijk kunnen leren van goeie vaklui die ik aangehouden heb. Maar ik heb 'm uit moeten denken, nachten van wakker gelegen; hoe zal ik hem bouwen, zeewaardig en goed?' Hij had inderdaad vaklieden aangetrokken uit onder andere Delfzijl en Zwartsluis, toentertijd plaatsen met een belangrijke scheepsbouw. Het zullen ongetwijfeld goede vaklieden zijn geweest die hij naar Spakenburg haalde. Of