



INHOUD

VOORAF	7		
I – DE VISSERIJPERIODE (1912-1956)	9		
10	De broers Pieter en Cornelis Uithuisje		
12	Inbouw van een motor		
14	De nummers MK 63 en MK 131		
14	Mondelinge overlevering		
15	Aanvaring		
15	Ontmoeting in Spakenburg		
16	Herinneringen van Klaas Uithuisje Pzn (1932)		
17	Andere herinneringen		
18	Op de tanker		
II – SPAKENBURG	19		
19	Voortekenen		
20	De BU 29		
22	Leermeesters		
23	Visserij		
24	Jouke Volgers		
26	Geschiedschrijving		
27	De eerste restauraties		
27	‘Jongepieter’, ex-MK 63		
30	De eerste reparaties		
32	‘Oppas’		
33	Hergebruik		
III – HOORN NIEUWE THUISHAVEN	35		
35	Spoorbielzen		
37	Vormbesef		
37	Het vooronder		
39	Samen sterker		
40	Onderwaterschip		
43	Masten		
45	De jaren ’60-’70		
45	De vrije jaren zestig		
46	Botterbehoud		
49	De Westwal Botterwedstrijden		
52	‘Varend museumpje’		
53	Gasfabriek		
55	‘De Zagerij’		
56	Centrum Varend Erfgoed		
60	Stichting Behoud Zuiderzeebotter MK 63		
IV – VISSERIJEN	63		
66	Enkele historische vismethoden		
70	Staan­de netten en hoekwant		
72	Korren		
V – LOKKENDE VERTEN	75		
75	Waddenzee		
78	Denemarken		
81	Engeland I		
83	Oostwaarts		
85	Volgbootjes		
89	Polen		
91	De Lymfjord		
94	Engeland II – De oversteek		
96	East Coast Rivers		
100	De Halligen		
105	Bornholm rond		
VI – RESTAURATIE ACHTERSCHIP	109		
124	Nieuwjaarskaarten		
127	Dankwoord		
128	Colofon		

De eerste reparaties

Het aankopen van de oude BU 29 in 1960 verliep via scheepswerf Nieuwboer. Bij het opknappen en weer zeilklaar maken van deze botter konden we een beroep doen op Aart en Zeger. Zonder de hulpvaardigheid van deze mensen was er van dit avontuur en alles wat eruit voortkwam nooit iets terechtgekomen.

Steven controleert met behulp van een in de gewenste kromming gebogen staaf of er al genoeg bocht in de plank komt



Na een onderhoudsbeurt – ‘teren en smeren’ – is een visbotter weer te water gelopen. Om het stoptouw droog te houden gooit de schipper het in een bocht omhoog. Tegelijkertijd zwiept Zeger het op de wal. Aart haalt de slee terug in het bed.

In Spakenburg kwam ik in aanraking met een wereld – de werf, de schepen en de visserij – die ik totaal niet kende, maar die me al gauw volledig in zijn ban kreeg. Waar dat allemaal toe zou leiden kon ik toen absoluut niet bevroeden.

Door terugkeer van de vaste leerkracht kwam ik in mei zonder werk te zitten. Zo vlak voor de vakantie was er ook geen kans om nog ergens anders aan de slag te komen. Als ik eens bij Nieuwboer terecht kon? Wat meehelpen, eenvoudige klussen doen en

tegelijk ervaring opdoen ... Aart zag er wel wat in en voor f 50,- in de week was ik voorlopig onder de pannen. Na werktijd was er tot het donker worden nog tijd om voor mezelf te werken. De BU 29 werd mijn onderkomen. Eén van de klussen die ik mocht doen

was het overijzeren van de plecht in de botter ‘Vrouwe Cornelia’ van Adjudant van de Koningin De Jonge. Het schip nummerde oorspronkelijk, en ook nu weer, HZ 45. Ik trof bij het werk een paar mooie dagen, wat in dit geval ook zijn keerzijde had: het verblindend blikkeren van de zon op de gegalvaniseerde platen! Een welkome onderbreking van het werk was als Eibertje, de vrouw van Zeger, haar hoofd uit het raam van hun bovenwoning naast de werf stak en riep: ‘Bakkie doen!’ Tijd voor koffie of thee, kranten op de stoelzittingen vanwege onze vuile broeken. En dan kwamen vaak de verhalen: voorvallen uit heden en verleden, het rijke dorpsleven en zo meer, vaak met filosofisch en/of bijbels getint commentaar van oude Steven Koelewijn. Inmiddels was duidelijk geworden dat de ‘Jongepieter’ van oorsprong een Marker botter was met het registratieteken MK 63. Bij de eerste hellingbeurt plaatsten we onder meer een nieuwe trog van staal, afgekeken van de kwak VD 41. ‘Dat hadden ze vuuftig jaar eerder uitdenken moeten,’ zeiden de visserlui goedkeurend. In het water liggend verstukte ik de plecht met hout van de sloop en timmerde ik be-

schotten, deurtjes en interieur van het vooronder, zodat er weer in geleefd kon worden.

Het leven en werken in Spakenburg beviel me best. Maar inmiddels getrouwd en met gezinsuitbreiding ophanden moest ik wel weer aan de slag in het onderwijs. Op dat moment, eind 1962, was alleen in Breda nog een vacature. Niet naast de deur. Het was in die periode dan ook niet mogelijk om aan de botter te werken. Gelukkig kon ik bij de zorg voor beide botters volledig vertrouwen op ‘oppas’ Aart van Diermen. Het lag voor de hand om ondertussen uit te kijken naar werk dichterbij in de buurt van zowel Amsterdam, waar we woonden, als Spakenburg. We hebben zelfs nog uitgekeken naar een woonarkje maar kregen geen toestemming van de gemeente om ermee in Spakenburg te komen liggen. September 1963 kon ik aan de slag op het Goois Lyceum in Bussum en kwam er weer tijd vrij om aan de botters te besteden. Vooral toen ik een lesrooster kreeg met niet alleen vrijdagmiddag maar ook de zaterdagmorgen vrij. Dan was het direct uit school de trein in naar Amersfoort en de bus naar Spa-

kenburg. Overnachten op de botter en zaterdagmiddag weer bekaft terug naar Amsterdam. De oude BU 29 had ik eind 1963 met pijn in het hart verkocht aan een groenteboer uit Den Haag. Het was inmiddels zonneklaar dat het in de vaart houden van twee oude botters een onmogelijke opgave was. De BU 29 moest ergens in Zuid-Holland dienst gaan doen als drijvend zomerhuisje. Zwaarden, tuigage, ankers en zo meer kon ik van boord halen. Een deel daarvan kwam weer goed van pas op de MK 63. Ook de mastkling ‘Anno 1891’ bleef als aandenken bij mij achter.

In de Paasvakantie 1964 stond de botter weer op de helling om alle huidgangen in het achterschip – drie aan elke kant – te vervangen. Met een van de bovenste planken had ik ‘s winters, staande op het ijs, al een begin gemaakt. Het werd een zware klus met veel slecht weer, maar het lukte! Het moment dat er weer gezeild zou kunnen worden met de MK 63 kwam steeds dichterbij. Dankzij heel veel tweedehands en bij elkaar gejutte onderdelen lukte dat inderdaad die zomer. Een A-Ford motortje met Rijdsijk keerkoppeling werd voor weinig geld overgenomen van een Duitser die op de werf een diesel liet inbouwen. Mast, zeilen, giek, blokken, zwaarden, ankers en nog meer kocht ik over van de BU 87, nadat die was aangevaren tijdens het vissen en het casco was verkocht om er een drijvend zomerhuisje van te maken. Heel voorzichtig voeren we de haven uit. We hesen de zeilen en verwonderden ons dat het uiteindelijk toch weer zo ver was gekomen. Meer dan windkracht vier betekende pompen of verzuipen en een ernstig vervormen van het zeilwerk, te zien aan het langs elkaar schuren van de beschotdelen en klemmende deurtjes.



Vernieuwen van de huidgangen in het achterschip



Het bestuur van de stichting, anno 2020

2019/2020 voltooiden we met een vaste groep van ten minste zes vrijwilligers, deskundige medewerking van Scheepswerf Stoffberg in Enkhuizen en scheepstimmerman Ivor van Klink, een ingrijpende restauratie aan het achterschip van de botter. Voor iedereen een uitstekende praktijkervaring. Mede dankzij deze zelfwerkzaamheid verkregen we subsidies van ondermeer het Mondriaanfonds, het Prins Bernhard Cultuurfonds, Gemeente Hoorn en donaties via crowdfunding. De jaarlijkse exploitatielasten voor het onderhoud van de botter moeten we bekostigen uit donaties, schenkingen en met name uit zeiltochten met betalende gasten.

EEN DRIJVEND LIJK

Terugkerend van een vakantie op de Wadden zeilden we door naar de tweede SAIL Amsterdam (1980). In Harlingen pikten we vriend Dorus Koorstra op, schipper-eigenaar van de kotter HA 75, en een van de meest bijzondere mensen die ik ooit heb gekend. In Volendam voegden we ons bij een vloot andere schepen om vervolgens voor een wedstrijd naar Pampus te zeilen. Als bemanning kregen we trainees van de tallships aan boord, wij die van de Dar Pomorza.

Onderweg stond ik op de plecht met iemand te praten toen mijn aandacht werd getrokken door iets wat in het water dreef. 'Het lijkt wel een étalagepop,' zei ik. Maar Dorus wist wel beter: 'Een lijk.' Hij had dat in de oorlog vaak meegemaakt. Wat te doen? Nog maar weinig jachten beschikten toentertijd over communicatiemiddelen. Wie dat wel had kon je herkennen aan de antenne. Al spoedig kwam er één in de buurt. We trokken de aandacht en vroegen of zij de politie wilden inlichten. Wij zouden in de buurt blijven rondkruisen. Niet veel later kwam de politieboot in zicht. Het was redelijk druk op het water en om hun aandacht te trekken schoten we een vuurpijl af. Toch wel onder de indruk van het gebeurde zetten we weer koers naar het IJ. Later hoorden we wat er zo'n veertien dagen eerder was misgegaan. Drie taxichauffeurs uit Amsterdam waren met hun vrouwen op een mooie zaterdag naar Volendam gezeild. Na flink wat te hebben ingenomen zouden ze weer terugvaren. De havenmeester ontraadde ze dat: er was slecht weer op komst. De vrouwen zagen dan ook van meevaren af, maar de kerels gingen er toch uit. Ze hadden het niet gered.



Dorus Koorstra in onze Zagerij bezig met het insimmen van een staand net

Dorus Koorstra in onze Zagerij bezig met het insimmen van een staand net

IV – VISSERIJEN

Kuilen

Naast mijn belangstelling voor de botters ontloek in Spakenburg ook die voor de visserij. De zeilvisserij liep begin zestiger jaren op haar eind en ik voel me bevoorrecht die fase nog te hebben meegemaakt. Zo kon ik nog in de praktijk kennismaken met het dwarskuilen door enige malen op de BU 9 mee te varen. Om het vervolgens zelf met de MK 63 te gaan bedrijven. Over deze inspirerende periode schreef ik al in het hoofdstuk 'Spakenburg'. Ook vanuit Hoorn bleven we trouw aan de gewoonte 's zomers minstens één keer met de kuil te gaan vissen. Na lang aandringen wisten we Jouke Volgers – oud-visser en destijds nettenmaker – over te halen om ook eens mee te gaan kuilen. Hij vond het prachtig! En zo leerden we ook van hem weer het een en ander bij.



Tegen zonsondergang gaat de MK 63 'aan de kuil'

Bij een van de jaarlijkse reünies van Vereniging Botterbehoud kregen enkele schepen vergunning om een demonstratie dwarskuilen te geven. Dat gebeurde in het Hoornse Hop. Voor deze gelegenheid nodigde ik mijn oude schipper, Jan Koelewijn van de BU 9, uit om met ons mee te gaan. Daar had hij wel oren naar. Samen met 'oppas' Aart van Diermen reed hij op die bewuste zaterdag naar Hoorn waar ze bij ons aan boord stapten. Jan voelde zich meteen weer in zijn element!

aanrichten. Er gaat bijna geen jaar voorbij of we komen met een beschadigd net terug. Met het beetje kennis van breien en boeten dat ik mezelf heb aangeleerd zie ik soms kans de schade weer te herstellen. Maar dat lukt niet altijd.

Als ‘bijvangst’ een Amsterdamse vuilnisemmer vol glasscherven



Staande netten en hoekwant

Verder aangewakkerd door mijn onderzoeken naar de zeilvisserij groeide de behoefte om meer oude vistech- niken proefondervindelijk beter te leren kennen. Daartoe werd de MK 63 op een gegeven moment uit- gerust voor de staandenettensvisserij. Met oud-visser Klaas Blokker (HN 1)

en diens maat Klaas van Hinten aan boord schoten we in het Hoornse Hop een beugje snoekbaarsnetten uit. Zo ervoer ik in de praktijk hoe je op het zeil koers en voortgang kunt aanpas- sen aan de snelheid waarmee de net- ten overboord gezet kunnen worden.

Bij het halen, de volgende morgen, gebruik je dan weer iets andere tech- niken

Inmiddels is het voor ons traditie om present te zijn bij het in samenwer- king met Vereniging Botterbehoud georganiseerde Visserijweekend in het Zuiderzeemuseum. Daarvoor verza- melt zich in het derde weekend van augustus een bonte vloot van allerlei typen vissersschepen en bijboten. We vissen dan vanuit het Marker Haventje in het Buitenmuseum. Naast staande netten is vooral het hoekwant hier populair.

Wij zijn daar altijd present met een beugje botnetten, dat we vrijwel steeds uitzetten langs de rand van het Enkhuizer Zand. Door deze jaarlijkse oefening hebben we enige ervaring opgebouwd, maar het blijft span- nend. De vangsten variëren van jaar tot jaar, niet alleen in grootte maar ook in soorten. Inderdaad maakte bot aanvankelijk de hoofdmoot uit. Als we dan zondags, na 's morgens nog een keer te hebben gehaald, weer naar Hoorn zeilden maakten Paul en ik onderweg de vis schoon. Samen met de mensen van Stichting De Hoornse Schouw organiseerden we vervolgens een gezamenlijke maaltijd, waarbij oud-visser en kok Jan Blokker de vis bakte. In later jaren werden we onver- wacht geconfronteerd met overvlo- dige vangsten van houting. Een forse vis die we nooit eerder hadden gezien. In feite een positieve ontwikkeling die aangeeft dat de waterkwaliteit in het IJsselmeer verbeterd is.



Uitvieren van de staande netten. De ‘eindjoon’ is al overboord gezet. Vanaf de stapel glijdt het eerste net over de ‘overhaaldersstok’, waarbij het meteen in de goede positie te water loopt.



Het ‘halen van de staande botnetten. Het vergt de nodige kennis en ervaring om daarvoor de botter precies langs de netten te laten drijven.

Rechts: De hele bemanning is in de weer om de netten te klaren: vis en ongerechtig- heid er uithalen en ze klaar te maken om opnieuw uit te zetten



Boven: Een gevulde botben. In vroeger tijd vervoerden visventers de bot vaak over flinke afstanden. Daarvoor gebruikten ze speciale platte manden, ‘botbennen’ genoemd. De bot werd daar straalgewijs in neergelegd, waarbij de kopjes vrij blijven en ze langer leefden. De consument wist dus zeker dat hij met verse vis te maken had.



Een andere visserij uit de categorie ‘staand want’ is die met hoekwant. Naast vingervlugheid en terdege oefenen in het behandelen van lijnen en ‘hoeken’ lijkt deze visserij qua



Boven: ‘Schieten’ van het want. Arnoud en Jan pakken om de beurt een haak van de bak, slaan het aas – in dit geval wormen – aan de haak en zetten het overboord

Rechts: De volgende dag zeilen we weer naar onze ‘beug’, pikken de eindboei op en Jan begint met halen. De vangst wordt door Paul boven de ketel losgesneden.



Boven: Voormalig beroepsvisser Jan Blokker (HN 1) maakt het hoekwant visklaar. De haken prikt hij in volgorde in een strook kurk langs de zijkant van de bak

scheepsmanoeuvres enigszins op die met staande netten. Afwijkend is het onder bepaalde omstandigheden gebruikmaken van een ‘kenter-’ of ‘loefschoot’. Een extra grootschoot waarmee grootzeil en giek te loevert kunnen worden getrokken. Hiermee is het mogelijk om bij het halen de botter dwarswinds, of zelfs achterlijker, over de beug heen te manoeuvreren.





HET TELEGRAAF-AVONTUUR

Toen op de vroege morgen van woensdag 4 juli 1973 bij 'wakker Nederland' de Telegraaf in de bus viel kregen tal van familieleden en kennissen de schrik van hun leven. Op de voorpagina een vette kop 'Vakantieschip op de Noordzee vermist', vergezeld van een grote foto van mijzelf, zittend op de boeg van de botter. Het vermiste schip zou de 'tot vakantieschip omgebouwde haringbotter Marken 63' zijn. Een Urker visser had wrakstukken van een houten schip zien drijven op acht mijl ten noorden van Terschelling en dat gemeld aan Radio Scheveningen. 'Gealarmeerde marineschepen en vliegtuigen waren er gisteravond nog niet in geslaagd deze wrakstukken te lokaliseren'. Hoe deze melding gekoppeld kon worden aan onze botter is nooit helemaal duidelijk geworden.

De zondag tevoren was ik met vijf gasten aan boord uit Hoorn vertrokken voor een tocht naar de Wadden. De volgende morgen schutten we door de sluis bij Den Oever naar buiten. Toentertijd kwam dan een sluiswachter langs om je bestemming te noteren. 'Weten we nog niet,' was m'n antwoord. Het is mooi weer en we kunnen ook ankeren.' 'Dan schrijf ik wel Oudeschild op', zei hij. Op dat moment konden we niet bevroeden dat een kettingreactie in gang werd gezet met een volstrekt absurde uitkomst.

Op maandagavond moet er op het televisiejournaal melding zijn gemaakt van de vondst van wrakstukken op de Noordzee. Voor iemand met enige kennis van zaken was het toen al duidelijk dat die, gezien de afstand van Den Oever, vrijwel zeker niet van de MK 63 afkomstig konden zijn. De moeder van een van mijn gasten heeft dat verband wél gelegd en is gaan bellen met verschillende Waddenhavens. Nee, in Oudeschild en op Vlieland noch Terschelling waren we gesignaleerd. Hoe dit alles bij Telegraaf-journalist Jaap Metz terecht is gekomen heeft zij nooit willen vertellen. Hij blies de minimale informatie op tot een sensationeel verhaal vol onjuiste interpretaties en verzinsels. Ach ja, het was tenslotte komkommertijd. Ondertussen zeilden wij, onwetend van alle commotie, met het mooiste weer van de wereld over de Wadden om op woensdagmorgen Ameland aan te doen. Een van de opvarenden probeerde in een telefoongesprek contact met zijn thuisfront te krijgen. Toen het uiteindelijk lukte – het nummer was steeds in gesprek – hoorde hij na een korte stilte aan de andere kant: 'Maar leven jullie dan nog?' En toen werd het ineens heel druk in die cel. Iedereen wilde met zijn of haar familie bellen om alle angst en onzekerheid weg te nemen. Niet vreemd dat ik aan deze geschiedenis een grote aversie tegen De Telegraaf overhield.

V – LOKKENDE VERTEN

Waddenzee

Naarmate de staat van het schip verbeterde, groeide de behoefte om ons vaargebied uit te breiden. Maar de voldoening die je voelde als dat lukte was het volgende jaar alweer goeddeels verdwenen en dus legden we de lat steeds hoger. Toen we bij het eerste vakantietripje met de BU 29 in Stavoren belandden was dat naar ons gevoel al een halve wereldreis. Wat jaren later passeerden we met de MK 63 voor het eerst de sluisen van Kornwerderzand. Eenmaal onder zeil en buiten de haven stak ik mijn hand buitenboord en proefde het water: 'Ja, zout!' Een mijlpaal.

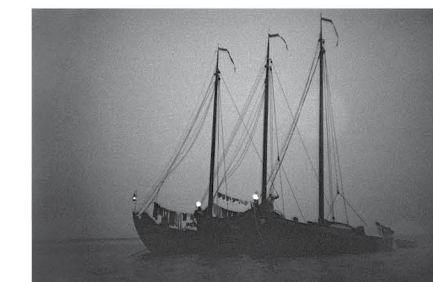
oostwaarts zeilden naar Borkum en Delfzijl, in gezelschap van de botters MK 58 en BU 31. Bij één van die tochten kwamen, iets ten oosten van Lauwersoog, de MK 63 en de MK 58 met elkaar in aanvaring, met als gevolg een flink gat in onze boeg. Waar moesten we dat repareren? Uiteindelijk kwamen we in Ditzum terecht bij de bekende werf van Bültjer. Daar waren ze met vakantie,

maar één man was er nog met zijn eigen schip in de weer. Hij hielp ons aan hout en een gasfles met brander. Met drie schippers en een dag lang flink doorwerken was het schip weer dicht. De jaren daarna trokken we steeds verder het Duitse wad op en passeerden we Jade en Weser.

Kaart van de Nederlandse en Duitse Waddenzee



Van toen af aan werd de Waddenzee ons favoriete vaargebied. We raakten steeds beter vertrouwd met de wetten van het getij. Mede door de beperkt beschikbare tijd leek de lijn Schiermonnikoog-Lauwersoog jarenlang een barrière te vormen voor verdere ontdekkingsreizen. Maar in 1974 was het zo ver dat we voor het eerst verder



De drie botters geankerd op het Lauwersmeer

Rechts: MK 63, BU 31 en MK 58 zeilen in kiellinie over de Waddenzee. Maat en roerganger Joost geniet zichtbaar (1975)



Denemarken

De eerste passage van het 'Kieler-kanaal' was in 1983 en maakte grote indruk. Inmiddels zijn we er al zo'n twintig maal doorheen gevaren. Eigenlijk heb ik een hartgrondige hekel aan motorvaren, maar als je de knop even omzet is de route via het kanaal best een interessante tocht. En als dan eindelijk de sluisdeuren bij Kiel-Holtenau zich openen, ligt de hele Oostzee te lonken.

Uit ondervinding wisten we inmiddels ook dat de motor bij zo langdurig gebruik problemen kan geven. Al meteen de eerste keer begon de schroefkoker te lekken. En de ellende die een haperende spanningsregelaar veroorzaakte zal ons ook nog lang heugen. De eerste tocht op de Oostzee voerde ons rond Fünen. We verbaasden ons over het glasheldere water waarin je het diepgestoken zwaard helemaal

kon zien. En dan die toenmalige bedrijvigheid in vissershavens als Kerteminde, vol met die prachtige houten Deense kottertjes. Zo'n eerste kennismaking met een nieuw vaargebied blijkt steeds weer de diepste indruk achter te laten.

Toen we eenmaal de smaak van de Oostzee te pakken hadden lokte nog zo veel onbekends dat we de eerstvolgende jaren steeds weer die kant op zeilden. In 1985 zeilde Marc vooruit en stapte ik in Flensburg op.



Het Nordostseekanal of, zoals Nederlanders het meestal noemen, Kielerkanaal

Van daar voeren we verder naar de Sont, bezochten onder meer Kopenhagen en staken – het zou leuk zijn om thuis te kunnen vertellen dat we in Zweden waren geweest – even over naar Landskrona. Ons verblijf daar zou echter van korte duur zijn.

Rechtsboven: Voor ons Nederlanders biedt de geankerde botter van bovenaf gezien een ongewone aanblik

Flensburg



'STAREN IN DE MOTORKAST...'

Een vakantiereis naar de Oostzee houdt doorgaans in dat je via het Kielerkanaal – officieel Nord-Ostseekanal – vaart. Dat betekent tweemaal 85 kilometer op de motor varen. Zeilen is verboden. Een combinatie van beide is wel toegestaan maar dan moet je de zwarte kegel hijsen. Er zijn onderweg maar weinig plekken waar je aan kunt leggen en eventueel overnachten. Bij urenlang gebruik van de motor komen eventuele zwakheden in het systeem eerder aan het licht dan bij even de haven in- of uitvaren. Daar hebben we in de loop der jaren de nodige ervaring mee opgedaan. Zo kregen we bij een van onze eerste reizen naar het oosten te maken met een lekkende schroefaskoker. Het water stroomde zo hard naar binnen dat we in Rendsburg op de helling moesten. Omdat we een gesloten schroefraam in de scheg hebben moesten de motor omhoog gehesen en de schroef gedemonteerd worden om daarna de koker er naar binnen uit te kunnen trekken. Een hele klus op een snikhete dag. De koker was dan wel van rvs maar geen zeewaterbestendige kwaliteit. Er was putcorrosie in opgetreden. Wat te doen? Dichtlassen was volgens de werf niet mogelijk. Uiteindelijk kwam ik op het idee om de koker te omwikkelen met zwaar tape en daaroverheen een stijve wikkeling van nylongaren. Dat kon omdat de koker in een ruim geboord gat schuift en de ruimte eromheen is volgespoten met vet. De noodvoorziening heeft nog een aantal jaren goed gefunctioneerd totdat de oude koker werd vervangen door een van zeewaterbestendig materiaal.

Jaren later werden we geconfronteerd met een lekkend krukaslager. Zoiets ontdek je pas als in het motorruim al een dikke olielaag drijft. Carterolie bijvullen is dan het eerste wat je doet. Vervolgens dokter je een systeem uit waarmee je de weglekkende olie opvangt en weer terug kunt gieten in het carter. Een wasteiltje, geplaatst op een onder de motor opgehangen

* Zinsnede uit de door Gait Berk live uitgesproken explicatie bij zijn botterfilm

plankje, bleek een goed werkbare oplossing. En hoewel we 's winters de oliekeerring vervingen deed hetzelfde euvel zich het jaar daarop opnieuw voor. Er zat niets anders op dan na het zeilseizoen de motor los te koppelen, uit het schip te takelen en weg te brengen voor revisie.

Maar ook buiten 'het kanaal' kan een motor onverwachts kuren vertonen. Na uitklaren bij het douanekantoor van Dievenov (Polen) maakten we los, startten de motor, zetten 'm in z'n vooruit: geen schroefwater! De morsekabel van de keerkoppeling was gebroken. Met een open motorhok en een bemanningslid ernaast om de keerkoppeling met de hand te bedienen konden we toch de haven uitvaren. Eenmaal onder zeil bedacht ik een systeem waarbij niet meer in elk geval het motorhok uit elkaar genomen hoefde te worden bij het varen op de motor. Het werd een draad, vastgemaakt aan de hendel van de keerkoppeling, lopend over een katrolletje buiten het motorhok en daar voorzien van een contragewichtje. Door dat op en neer te bewegen konden we voor- en achteruit schakelen. Pas in Vordingborg (Denemarken) troffen we een watersportzaak waar we een nieuwe kabel konden bemachtigen.



Toen er douane aan boord kwam begon onze hond vanuit het vooronder te blaffen. De mannen verstijfden bijna van schrik. Nooit hadden we ons gerealiseerd dat het meenemen van huisdieren naar Scandinavische landen streng verboden was in verband met mond- en klauwzeer. Nadat de mannen hadden overlegd met hun superieuren moesten we diezelfde avond nog de haven verlaten. In de nacht staken we weer over naar de Deense kust tot de grens begeleid door een kustwachtboot.



Deense kottertjes



Het slot Elsenör op de noordoostelijke punt van Seeland. Hier werd in vroeger eeuwen door de Deense koning tol geheven van de vele passerende Hollandse vrachtschepen.



'STAREN IN DE MOTORKAST...'

In 2005 traden op het Wad, onderweg naar de Oostzee, problemen op in het elektrisch systeem. Het begon met een af en toe jankende V-snaar. Bijstellen hielp niet, noch het monteren van een nieuwe snaar. In Cuxhaven wilde de motor niet meer starten toen we de Elbe op wilden varen richting Brunsbüttel en van daar het kanaal in. Motorkast open, wat rommelen aan de bedrading en ja, hij liep weer. We gingen op weg, maar lekker voelde het niet. In het journaal van die reis schreef ik: 'Ruim voor de sluis wil ik de motor starten en weer vertikt-ie 't. Plotseling zitten een paar grote zeeschepen bij ons in de buurt. En waar willen we heen? Even bewesten de sluizen ligt de Alte Hafen, een getijdenjachthaven. Daar kunnen we binnenzeilen en dan maar zien waar we vast kunnen maken. We gijpen om terug te zeilen maar met de fok neer wil de botter niet afvallen en komen we in 't vaarwater van een grote jongen, die vervaarlijk begint te blazen. De fok weer op en we kunnen ons uit de voeten maken. Lopen de prikkengeul in – het is gelukkig hoogwater – en maken vast aan de kop van een drijvende steiger.'

We staarden lange tijd in de motorkast maar wat we ook probeerden, we konden het mankement niet ontdekken. De mensen in de jachthaven waren hulpvaardig en belden iemand, een oudere man die ze altijd inschakelden bij motoronderhoud en -problemen. Hij kwam direct en vond een slecht contact in de centrale stekkerdoos. Na schoonmaken deed alles het weer! Hij had ons geweldig geholpen en we waren hem erg dankbaar. Er was nog voldoende tijd om onze reis te vervolgen, dus we vertrokken en voeren na het passeren van de sluis het Kielerkanaal in, tot aan de overnachtingsplaats in het Gieselaukanaal, een zijtak van het grote vaarwater waar aanlegplaatsen zijn.



Toen we de volgende morgen verder wilden varen was het weer mis: de motor startte niet. Om moedeloos van te worden! Via de sluiswachter – je kunt van hier af door sluizen de rivier de Eider opvaren – kregen we het telefoonnummer van een garagebedrijf in de buurt. Een kwartier later stond er al een jonge monteur op de steiger. Hij concludeerde dat de accu aan z'n eind was en ging een nieuwe halen. Na een halfuur was hij alweer terug. Aansluiten, starten en... lopen! We konden weer door richting Kiel.

Tijdens het verdere verloop van de reis functioneerde de motor weer naar behoren, hoewel de ampèremeter zich steeds 'nervus' gedroeg met afwisselend hoge en minimale uitslag. Pas op de terugweg ging het weer mis, en natuurlijk in het kanaal! Op een gegeven moment kreeg ik in de gaten dat de gloednieuwe accu stond te koken. Hij kreeg te veel stroom toegevoerd. Nu zijn er in het kanaal op tal van plaatsen 'Weiche', uitwijkplaatsen in de vorm van verbredingen met aan weerszijden een rij dukdalven, waar heel grote schepen elkaar kunnen passeren. Er staat aan de wal een wachthuisje van waaruit de scheepvaart in de gaten wordt gehouden en er zijn 'stoplichten'. Ook is er een steigertje. Normaal mag je daar niet aanleggen, maar nood breekt wet. Van de wachtsman kregen we toestemming om even te blijven liggen. Zelf kon ik het probleem niet oplossen en ten einde raad belde ik vriend Theo in Nederland, een ex-automonteur. Hij vermoedde dat de spanningsregelaar kapot was en adviseerde de bedrading los te maken en zo de stroomtoevoer naar de accu uit te schakelen. Het was een tijdelijke oplossing, want de accu laadde nu niet meer op, maar we konden weer verder. Na het schutten door de sluis in Brunsbüttel gingen we meteen door naar de ons inmiddels bekende jachthaven. De volgende morgen namen we weer contact op met Moisi, de man die ons daar eerder had geholpen. Hij kwam, maakte de dynamo los, nam die mee de wal op en kwam na enige tijd terug met een ruilexemplaar. De verdere terugreis deed de motor het zonder problemen. De ondervonden mankementen vormden wel de aanleiding om 's winters de complete bedrading te laten vervangen en verzwaren.



River Deben bij Woodbridge. Wanneer het water hoog genoeg is vaart een 'veerboot' opvarenden van de geankerde jachten van en naar de wal.

Engeland I

Een soort droomwens waarover we al lang op gezette tijden filosofeerden werd in 1986 werkelijkheid: een overtocht naar Engeland. Eigenlijk was het onze 'oude' zeilmaat Joost van der Post die het idee weer eens opperde. Hij had inmiddels met zijn eigen kotter GRE 14 veel ervaring met zeezeilen opgedaan, van Lissabon tot Petersburg. De Engelse oostkust kende hij goed en nu hij zelf geen schip meer had moesten we er met de botter maar eens naartoe. Speciaal voor de overtocht van IJmuiden naar Southwold voeren enkele ervaren zeilers mee. Met rustig tot heel stil weer, waarbij de motor ons langdurig vooruit moest helpen, bleek het een eitje. Dat zou op de terugreis, enigszins onderbemand, wel anders worden. Aan de Engelse oostkust troffen we een prachtig zeilgebied: diep het land insnijpende riviermondingen met een eind stroomopwaarts mooie oude stadjes als Woodbridge en Maldon. En dan de Engelsen zelf, geïnteresseerd, behulpzaam, innemend.





De kerk van Wollin in de steigers (1998)

maakt, dus gauw er nog twee bijgeschreven. Dan gaan we met ons vieren op weg. In het kantoor moet één van ons apart mee naar een andere kamer. Alles wordt ernstig en plechtig nagelezen en vergeleken. Dan komende de stempels. Nog één vraag: of we een “gun” aan boord hebben? Ik zeg van niet: “We like peace”. Dan is de formaliteit afgelopen en kunnen we de botter verleggen naar de jachthaven.’ Het noordwestelijk deel van Polen, met de monding van de Oder en het Stettiner Haff, vormt in feite één geheel met de westelijker gelegen Bodden. Deze regio, Pommeren geheten, behoorde vóór de Tweede Wereldoorlog bij Duitsland. De bevolking spreekt echter nauwelijks Duits en behelpt zich liever met gebrekkig Engels. Het is dus vaak moeilijk communiceren. De verwoestende sporen van de oorlog zijn nog steeds pijnlijk aanwezig. Daar is onder het communisme niets aan gedaan. Zo had ik me van het stadje Wollin – gelegen aan de Divenow, de oostelijke uitstroming van het Oderhaff naar zee – op grond van oude foto’s een totaal verkeerde voorstelling gemaakt. Ooit een prachtig havenfront met statige huizen, twee oude kerken, een scheepswerf en een veelheid van vissers- en vrachtsche-



Haventje Trebiez

pen aan de kade of voor anker op de rivier. Nu een droefgeestige, vervallen rivieroever met een brede strook rommelig land, waar van de oorspronkelijke bebouwing geen steen meer op de andere ligt. Een van de kerken is compleet verdwenen, de andere zwaar beschadigd. Er liggen alleen nog wat armoedige open vissersboten. Onze ligplaats, de sanitaire voorzieningen... alles even armoedig, de laatste bovendien erg smerig. Zulke toestanden zullen we hier vaker aantreffen.

De plaatsen in Polen die we in 2000 wilden bezoeken, liggen aan- of zijn uitsluitend bereikbaar via de Oostzee. Mede daarom kozen we weer eens een andere route voor de heen- en terugreis: via de zuidelijke Deense eilanden. De eerste haven die we in Polen aandeden, Świnoujście, ligt aan de uitgang van het Stettiner Haff. Hier moeten we inklaan, om de volgende dag weer uit te klaren als we over zee naar Dżivenow zeilen, en daar weer moeten inklaan! Naast wat visserij is dit ook een levendige badplaats. Van hieruit zeilen we naar Kamień Pomorski, gelegen aan de oostelijke uitstroming van het Stettiner Haff. Ik had ergens gelezen dat daar, in de oude kerk, een orgelconcert te beluis-



Wollin, gezien vanaf de Vikingnederzetting (2015).

teren zou zijn. Daar ben ik een groot liefhebber van. Tegelijk wisselen we hier van twee bemanningsleden. De terugreis voert ons opnieuw langs een aantal Deense eilanden naar Kiel.

Wanneer we in 2015 voor de derde maal Polen uitkiezen als reisdoel staan we verbaasd over wat er in de afgelopen jaren allemaal veranderd en verbeterd is. Zo is er met name in

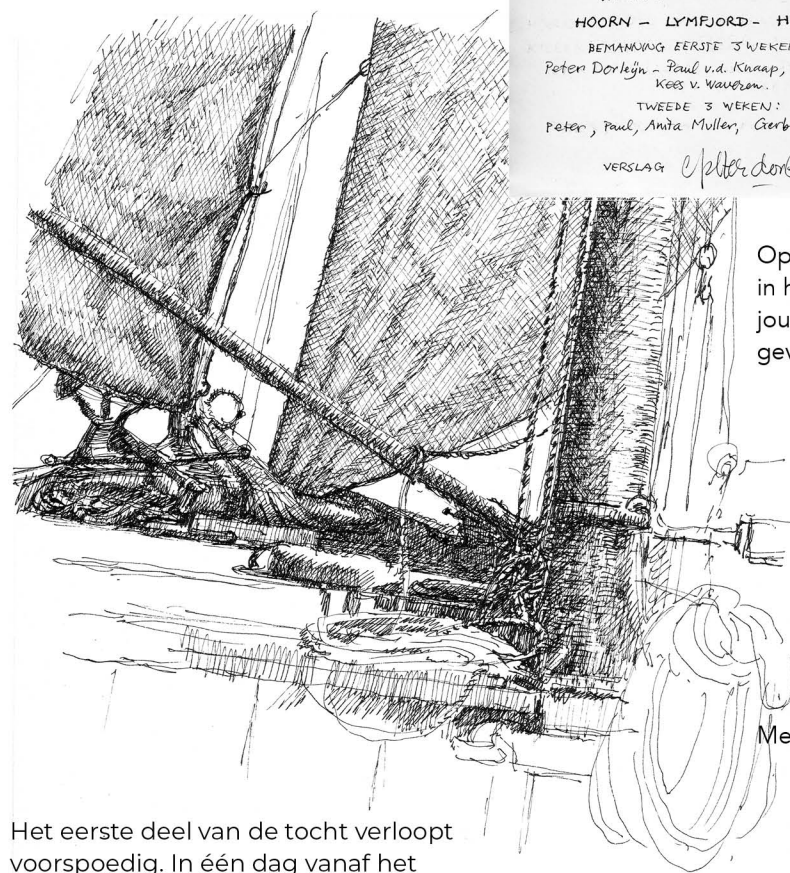
Wollin heel veel veranderd. Langs de vernieuwde kademuur loopt nu een wandelboulevard en het gebied daarachter is veranderd in een vriendelijk park. De kerk is helemaal gerestaureerd en de overgebleven bebouwing opgeknapt. Er wordt ook weer nieuw gebouwd. Aan de overkant is een vikingcentrum verrezen, replica’s van vikingschepen liggen aan de oever. En met forse EEG-subsidies is een ruim havengebouw verrezen, voorzien van heerlijke douches en tal van andere voorzieningen. Ook van de Hanzestad Stettin werd aan het einde van de Tweede Wereldoorlog het oude centrum aan de rivier grotendeels verwoest. De sporen daarvan, bij ons eerste bezoek nog overal aanwezig, zijn inmiddels vrijwel uitgewist. We worden rondgeleid door een goede vriend, hier woonachtig. We bezoeken een aantal bezienswaardigheden en musea. Een mooie dag!



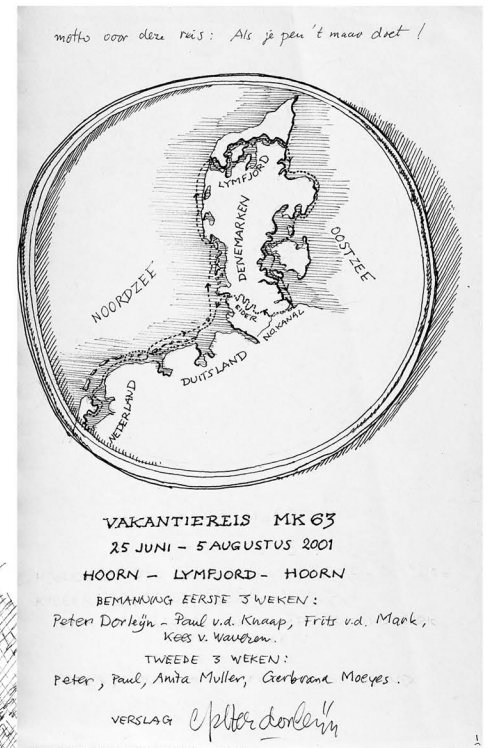
Pools-Duitse grens: verwisselen van de gastenvlag

De Lymfjord

Om eens variatie te brengen in het thema ‘Oostwaarts’ wilden we in 2001 een poging wagen om via de Lymfjord te zeilen. Dit vaarwater loopt dwars door het noorden van Denemarken van de Noord- naar de Oostzee. Die ambitie houdt wel in dat we eerst langs de westkust van Sleeswijk-Holstein en Denemarken moeten zeilen naar de ingang van de fjord, zo’n 250 mijl over open zee. En dat is voor een botter niet onder alle weersomstandigheden haalbaar.



Het eerste deel van de tocht verloopt voorspoedig. In één dag vanaf het Groningse Wad naar Helgoland en de volgende dag door naar Havneby, de haven op het eerste Deense eiland, Rømø. Vervolgens door naar Esbjerg. Daar belemmeren de weersomstandigheden ons om verder te gaan: een dag dichte mist gevolgd door een met harde noordwestenwind. Maar dat schept tijd om hier eens rustig rond te kijken en het interessante visserij- en scheepvaartmuseum te bezoeken.



Openingsbladzijde in het scheeps-journaal met de gevaren route.

Met kluiver in galop

Na drie dagen zijn de weergoden ons weer gunstig gezind met een naar zuidoost draaiende wind. Die gedraagt zich overigens wel tamelijk wispelturig, waardoor we veelvuldig de zeilvoering moeten aanpassen: fok te loevert, kleine kluiver ‘in ‘t gat’, bezaan op de giek enzovoort. De eerste aanloophaven is dan Hvidesande. Een echte vissershaven met een grote werf waar op dat moment zo’n tien houten kotters