

## Botter CZ 3 “Op hoop van zegen” uit Cadzandhaven

Stukje tekst uit "Vissermans".....

Verhalen van Bressiaanders door Jack Vader & Peter Verdurmen

Aan het woord: Jaap Albregtse



[Link naar schilderij uit dezelfde periode ca.1925](#)

[Link naar onderstaande grote foto 3-11-1922](#)

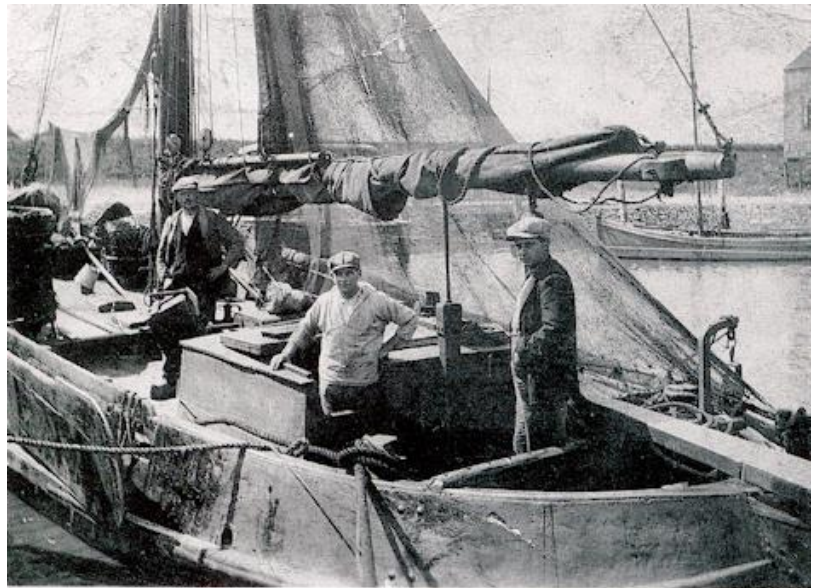
Op 19 januari 1914 op Papendrecht in Breskens geboren Jaap Albregtse wilde naar zee als twaalfjarige maar werd het door zijn moeder verboden. Als weduwe wilde zij haar zoontje niet de onzekere en gevaarlijke wereld van de visserij insturen. Hij moest maar 'koeiewachter' worden en de zeventig gulden die daarmee per jaar binnenkwam was meer dan welkom in de huishoudportemonnaie. Op zijn veertiende kwam hij in de snoepfabriek van Van Melle te werken. Jaap voelde zich binnen die muren als een gevangene. Twee jaar hield hij het daar vol alvorens hij niet meer te houden was en aanmonsterde bij Heydens op de BR 35. Nauwelijks een jaar later nam hij een besluit die zijn toekomst in belangrijke mate zou beïnvloeden.

"Ik was al eens van schip veranderd en had m'n draai nog niet gevonden toen ik hoorde dat schipper Jan Baas 'Kei' van de CZ (Cadzand) 3 iemand zocht vanwege het vertrekken van een knecht. Die bijnaam 'Kei' kwam van de naam van hun grootmoeder, die Henneqey heette. In de volksmond werden hij en zijn broer Bram, die ook op de CZ 3 voer, de jongens van Jan 'Kei' (senior) genoemd. Zeventien september 1931 ben ik er begonnen. Met de tram via de 'Groe' (Groede) reisde ik naar Cadzand en kwam enkel in het weekend terug. Slapen deed ik bij Baas thuis op 'n zoldertje. De CZ 3 van Baas en de CZ 1 van Duinink en Mallie, waar Piet Erasmus uit Breskens als schipper op voer, waren in die tijd de enige vissersschuiten die vanuit het haventje van Cadzand ter visvangst uitvoeren." Het haventje was in 1902 gegraven en had ligplaats geboden aan onder andere de RTM (Retranchement) 1 en 2, hoogarsen van de 'Volders' (de Voldere's). Scheepjes die na de verzanding van het tij haventje van Retranchement en

voor het aanleggen van het haventje in het najaar bij een springtij hoog op de dijk (waar nu het restaurant 'De Witte Koksmuts' is) werden getrokken en zodoende voldoende beschermd waren tegen stormen. Het volgend voorjaar ging men weer op garnalenvangst.

Ook een zestien meter lang stoomtrawltje heeft vanuit Cadzand gevist. Kolen vormden het grootste probleem, hout werd bij de boeren opgekocht om te kunnen stoken, maar dat was niet aan te slepen zodat het scheepje al spoedig verdween. Charel Sleewagen, de man van 'n tante van Jan en Bram Baas, voer daarmee. Een daaraan verbonden verhaal kwam Jaap, hoewel jaren later, meerdere malen ter ore: "Samen met een paar 'Ijmuidenaars' bracht Sleewagen het trawltje in de Eerste Wereldoorlog van IJmuiden naar Cadzand. Die 'Ijmuidenaars' bleven een nachtje slapen alvorens huiswaarts te keren. Die reis hadden die mannen gezien dat Charel altijd met zijn vingers de 'zinders' (asresten) uit de kachel krawde. Even voordat ze het schip 's morgens verlieten 'scheet' Bart Jansen in de zinders. Als het ook maar even kon werden dergelijke grappen uitgehaald .... En ja hoor, groot was het plezier toen Sleewagen ontdekte met welk soort 'zinders' hij van doen had toen hij niet veel later in de kachel krawde, zelf kon er niet zo erg om lachen, woest moet hij geweest zijn. Jaren later toen ik al aan boord van de CZ 3 was en we IJmuiden aandedden, stond de inmiddels oude Bart Jansen ons altijd op te wachten aan de wal. Voordat iemand een woord kon zeggen riep hij dan in dat typische taaltje: "Jan, ik heb het niet gedaan"

*"Op het laatst van de oorlog van '14 -'18 zijn De Volders met hun scheepjes in een zeeslag tussen Engelse en Duitse kruisers terechtgekomen. De steekvlammen van het scheepsgeschut vlogen over hun hoofden. In de mist roeiden ze voor hun leven en kwamen tot overmaat van ramp onder de kust tussen Knokke en het Zwin terecht, waar een Duitse batterij gestationeerd was, die hun begon te beschieten! Daarop durfden ze niet meer uit te varen en verkochten hun scheepjes. Naar Breskens is er ook nog één verkocht. Later is ook de CZ 1 door een Bressiaander gekocht nl. Piet la Gasse".*



*De CZ 1 in het haventje van Cadzand*

Het bleek dat ik geen betere plek kon hebben dan op de CZ 3. Met zijn 50 pk Kromhout-motor was het de zwaarste uit de streek. Met z'n lengte van zestien- en een breedte van ruim vijf meter was het een zeewaardig geheel. De vorige CZ 3 had Baas verspeeld op de Oostdam van het haventje. Tijdens een zware storm is die zeilbotter daarop kapot geslagen. " "Nou dacht je misschien dat we voor 1940 geen last van explosieven hadden, maar integendeel. Mijn eerste reis met de CZ 3 visten we een grote zeemijn uit 14-18 op. Met gewerschoten schoten ze die na die oorlog lek zodat ze zonken. Maar niet altijd kwamen ze tot ontploffing. Netwerk was schaars, dus als er één in het netwerk verward zat dan sneden we hem zo voorzichtig mogelijk los. Een keer stond ik met een voet op een mijn en sneed met één hand het netwerk los, terwijl ik met mijn andere hand de oude Baas vasthield.

Om de paar weken visten we wel eens een mijn op. In 1939 'visten' we met een hele vloot een mijneveld binnen voor de kust van Nieuwpoort. Zonder dat wij als vissers daar iets van af wisten was het gelegd. In de 'korre' van de Zeebrugge 31 kwam er één tot ontploffing. Een groot gat in dat schip, helemaal lek. Samen met de Zeebrugge 71 pakten we de Z 31 tussen ons in en zetten koers dwars door het mijneveld naar Nieuwpoort. Met z'n drieën naast elkaar hadden we een dikke kans om op een mijn te lopen. Dat dat niet gebeurde is onbegrijpelijk! door het heldere water zagen we de mijnen langs ons heen gaan, ondertussen met emmers het water uit de water makende Z 31 hozend. Maar Nieuwpoort werd bereikt."

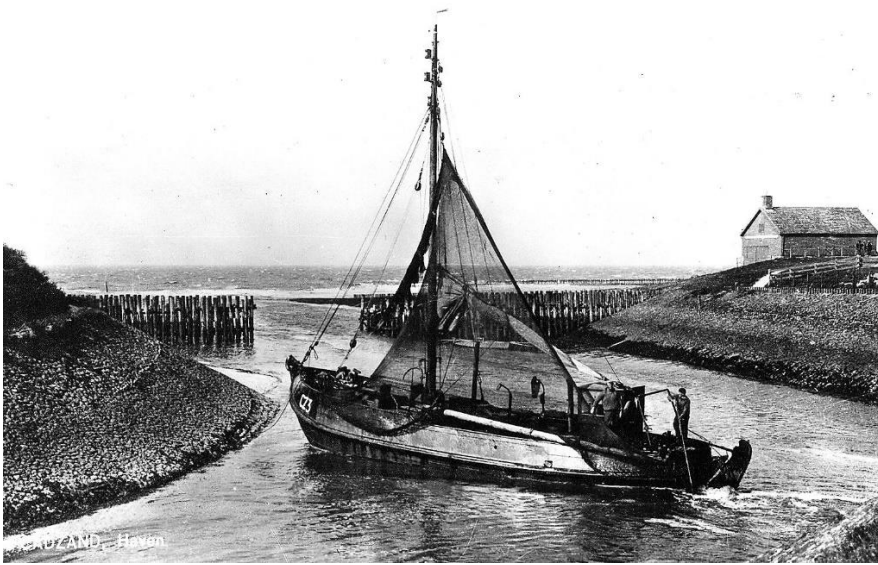
"De gunstige ligging van Cadzand ten opzichte van de visserijgronden maakte dat we altijd zo'n drie uur voorsprong hadden op degenen die van Arnemuiden, Vlissingen of Breskens kwamen varen. Een paar uur voor hoog water kwamen we vlot en voeren uit. En de eerste slepen waren vaak de beste! Lossen

deden we altijd in Zeebrugge, een voorrecht dat we tot 1940 bleven behouden. In de jaren voor de oorlog waren we de enige uit Nederland die een vergunning hadden om in België te lossen. Dit omdat we letterlijk en figuurlijk een 'grensgeval' waren. In Duinkerken waren er ook met zo'n vergunning. Na de bezetting in '40 hebben we een groot jaar stilgelegd. Waarschijnlijk uit angst dat we met de CZ 3 naar Engeland zouden vluchten, moest van de Duitsers de oliepomp ingeleverd worden. Na dat jaar weer een ander bevel, dat we het haventje op stel en sprong moesten verlaten. Breskens werd onze thuishaven tot het schip in '43 werd gevorderd. Na de bevrijding werden trawlers uit IJmuiden ingezet om Nederlandse vissersschepen, sleepboten en binnenvaartschepen die door de Duitser gevorderd waren en door heel Europa verspreid lagen naar hun oorspronkelijke thuishaven te voeren. Veelal sleepwerk omdat de motoren van die schepen voor andere doeleinden werden ingezet. Via die trawlermannen kwamen we te weten dat de CZ 3 gezonken lag in het Duitse Eckernförde nabij de Oostzee.

De motor hadden we al een jaar eerder teruggekregen. Die had dienst gedaan in een fabriekje ergens anders in Duitsland. De botter, die door het openen van de buitenboord kranen tot zinken was gebracht, werd gelicht en door een trawler in Delfzijl afgeleverd, van waaruit wij er het beheer weer over kregen. Een slepertje bracht ons samen met nog een botter en een Franse spits naar Alphen a d Rijn, waar de motor werd ingebouwd.



Een reis vol ongemakken, slapen was een probleem, het was hartje winter. De botter zat vol met slijk, zodat slapen daarop onmogelijk was. Het slepertje was te klein en hotels kwam je niet tegen. Die spits bood ons de nodige ruimte. Maar omdat er een kolenkachel instond en wij op stro sliepen moesten we om beurten slapen. We waren bang dat het stro vlam zou vatten. De CZ 3 verkeerde in slechte staat. Ze had gezonken gezeten bij een chemische fabriek en overal waren er kleine gaatjes 'ingevallen'. Alles was aangevreten. Ook de motor, die zogenaamd nagezien was, moest opnieuw onderhanden worden genomen. Eind 1947, na vele omzwervingen, was de botter terug in Cadzandhaven, nadat ze opgeknapt was.



Met de schroef zand wegdraaien voor de ingang van de haven

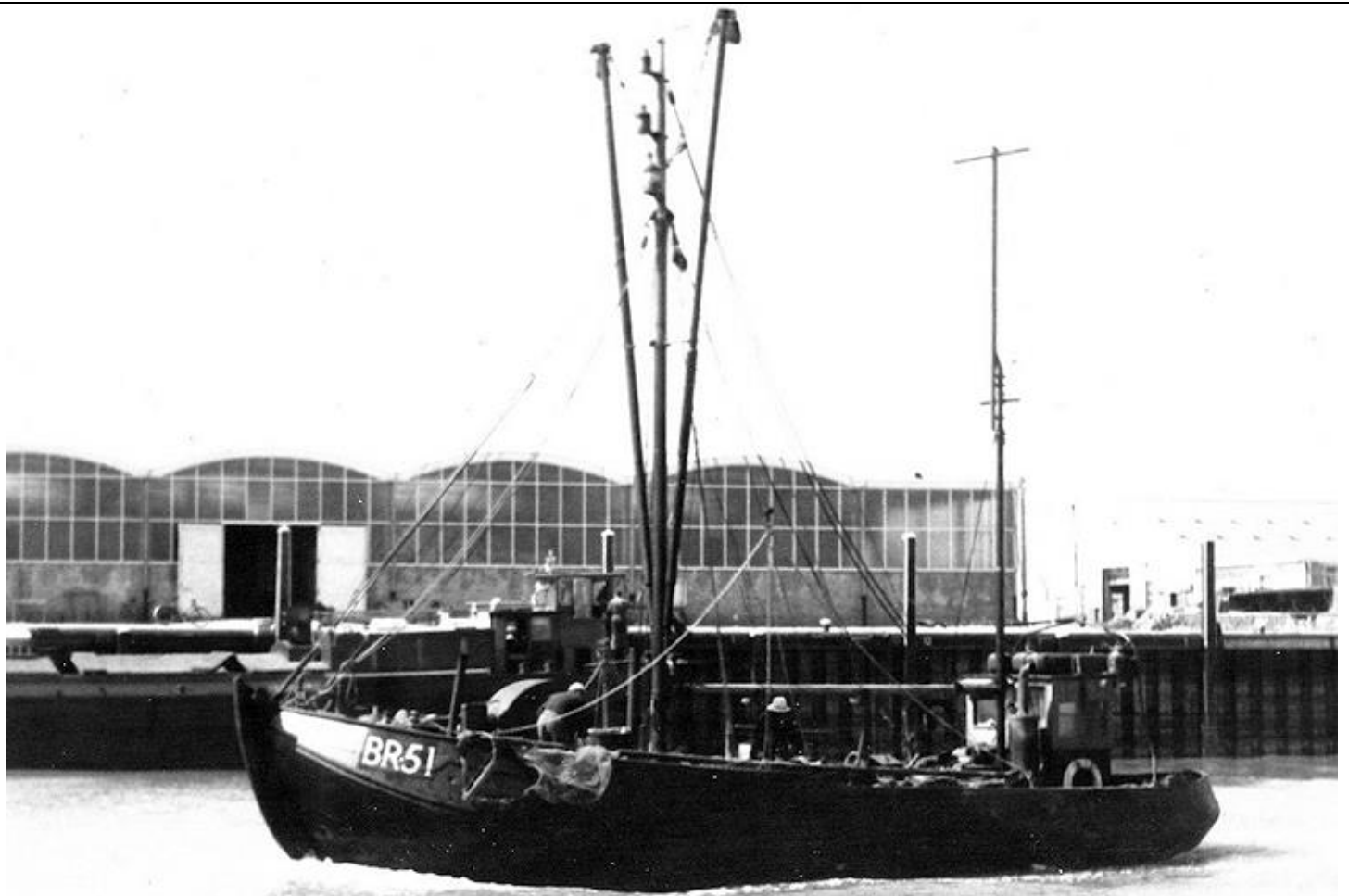
*April 1948 ondernamen we een poging om het haventje van Cadzand uit te diepen. Inmiddels hadden Jan, Bram en ik de botter overgenomen van Jan Baas senior. Sinds ons vertrek was het haventje flink verzand. Nadat we bommen en dergelijke, welke als versperring had gediend door ons verwijderd waren, zijn we met de botter voor de ingang van het haventje gaan liggen en hoopten we met de schroef het zand weg te draaien. Onze inspanningen om weer vanuit Cadzand te kunnen varen waren tevergeefs, nadat we door dood tij drie weken achter elkaar aan de grond zaten in het haventje zijn we voorgoed naar Breskens gegaan.*

"Er werd niet altijd op een verantwoorde manier met oorlogsexplosieven omgesprongen, tientallen dieptebommen die we opvisten bewaarden we aan dek tot we ze boven op een zandbank dumpten. We hadden onszelf wijsgemaakt dat, als ze niet ontploft waren op de diepte waar we ze vingen, ze pas op grotere diepte tot ontploffing zouden komen, en zeker niet boven op een zandbank. Boven op de bank rolden we de dieptebommen achter elkaar over boord terwijl we zo hard mogelijk voeren, zoals we de marine wel eens had zien doen. Was er dan één ontploft, nou, dan hadden we een trein gegaan' (een eind in de lucht gevlogen).

" Een redding met de CZ 3 maakte Jaap Albregtse ook mee .... "

We stoomden op een keer langs Heist op, met een uitschieter uit het noorden, toen we kort onder de wal een sleper-tje een zolderschuit (een steenbak met platbodem en zonder motor of verschansing) zagen slepen. Er moesten daar aan de dijk wat stenen gelost worden. Het weer was bar slecht door een 'uitschot' wind en het water was wit door de schuimkoppen. Het was hoogwater. Enja hoor, dat sleepboot je met een pk of tien erin, verspeelde die schuit met maar liefst acht man erop. Wij hadden ons zeil, dat met beter weer altijd bijstond, al gereefd en gingen er op af. Door de hoge zee die er 'liep' werd de zolderschuit steeds op de dijk geworpen om er vervolgens weer 'af te spoelen'. Het geluk voor de mannen op die schuit was dat er een anker aan boord lag vastgesjord, waar vandaan een draad naar een lier liep. Daar konden ze zich aan vasthouden, anders waren ze allemaal verzopen. Springen op de door het water spekgladde, steile dijk, om daardoor in veiligheid te komen, was uitgesloten. Daar kwam je met geen mogelijkheid tegenop, geloof dat gerust. Zonder een moment te aarzelen stuurde Baas de CZ 3 tot vlak bij de 'wild' tegen de dijk slaande schuit. Het lukte ons een tros over te geven zodat we de zolderschuit, met alle acht man er nog op, van de dijk af naar dieper water konden slepen. "Wat kost het, zeg maar hoeveel je krijgt," riepen de de dolgelukkige geredden, nadat we ze de haven hadden binnengebracht. "Oh, geef maar een bakje bier," zei Baas. En 'n bak bier werd het. Twaalf flessen van een liter elks met een waarde van een belgische frank per fles. Twee weken later heb ik 'm nog overboord gezet; door het steeds in beweging zijn van het schip was het bier slecht geworden." Na de watersnood in 1953 werd, tegelijkertijd met het herstellen en verstevigen van de zeewering en het bouwen van een nieuwe uitwateringssluis, het haventje van Cadzand gedempt.

Men vond het van overheidswege niet van belang het haventje te herstellen, zeker niet in de laatste plaats door de groei van de haven van Breskens, welke sinds 1920 over een aparte handels- en vissershaven beschikte na de aanleg van de Oosthavendam en Middenhavendam in 1919. Met het wegvallen van het haventje werd schipper Baas verplicht zijn CZ-letters te veranderen in BR 51, waarmee naast het verdwijnen van de visserij uit Retranchement ook Cadzand geen eigen visserscheperen meer kende. Met pijn in het hart werd aan dit verzoek gehoor gegeven. Toch nog een kleine 40 jaar van de in totaal 51 van haar bestaan heeft het haventje van Cadzand beschutting mogen bieden aan allerhande kleine vaartuigen. Haar geschiedenis was geschreven. Jaap die in 1938 dochter Suzanna van reder Baas huwde nam het roer over in 1957.



*Begin jaren '50, de omgenummerde CZ3 voer verder als BR51 tot midden '64.*

Zijn zonen Jan en Jaap kozen ook voor de visserij. "Een nieuw kottertje werd gebouwd in 1964 onder nr. BR43 Cadzand, met een lengte van 18 en een breedte van 5 meter. Met de 170 pk Stork-motor die daar in stond visten we eerst op 'schardeyn', haring en kabeljauw. Een enkele keer gingen we 'achter hornaet'. Daarna zijn we als eersten van Breskens 'achter' de vis gegaan (platvis: voornamelijk tong en schol). Anderen zouden volgen, zoals Henk Fenijn met de BR 5. Een paar jaar later werd de BR 43 geruild voor een hekkotter van 20 meter met 300 pk kromhout erin. Inmiddels was ik met Pasen 1964 uit het bedrijf gestapt. Dat jaar werd ook de oude CZ 3 de Op hoop van zegen, naar Engeland verkocht. Ik kampte met gewrichtspijnen en moest er wel mee stoppen. Die hekkotter was een drijvende doodskist, levensgevaarlijk. Met windkracht 6 à 7 viel hij op z'n zij en was het maar afwachten of ie nog recht kwam. We hebben nog wat verbeteringen aangebracht; wat meer gewicht lager op het schip brengen, zodoende meer stabiliteit werd verkregen. Niettemin lieten we in 1975 in Polen op de Gdynia-werf een grote kotter bouwen: Ook weer een BR43 met de naam El MAR, 36 meter lang, 8 meter breed en een Smit Bolnes van 1760 pk. Later heeft Michiel Versprille daar nog op gevaren onder het nummer BR 8. Nu vaart ze vanuit het Engelse Lowestoft. In 1983 kwam de BR 43 MARIA in de vaart. Het was de eerste 'dichtkonter' op Breskens (dicht gebouwd achterschip). Lengte: 40,20 meter. Breedte: 9 meter. Motorvermogen en type: 2400 pk MAK. Mijn zoon Jaap is de schipper. "