

Werftijding



**Een uitgave van de
Stichting
Historische Scheepswerf
Hoogezand-Sappemeer**

Colofon

Stichting Historische Scheepswerf Hoogezand-Sappemeer. Opgericht 23 maart 2000.
(Een voortzetting van de 'Werkgroep Ontwikkeling Historische Scheepswerf Hoogezand-Sappemeer, opgericht 5 oktober 1999).

Adres secretariaat:

Jan Sangerslaan 14, 9601 BA Hoogezand. Telefoon 0598 395676 – 06 2345 9827
E-mail: post@historischescheepswerf.nl – Website: www.historischescheepswerf.nl
IBAN: NL76ABNA0553339184

Historische Scheepswerf Wolhuis

Adres: Noorderstraat 308, 9611 AT Sappemeer. De werf is aangemerkt als erkend leerbedrijf SBB (Samenwerkingsorganisaties Beroepsonderwijs Bedrijfsleven).

Bezoek en rondleidingen:

Groepen op afspraak. Coördinator: Bram Blaak 0598 321030 of 06 2496 4841.
E-mail: a.blaak2@kpnplanet.nl - bij g.g.: zie gegevens secretariaat.

Buiten de vakanties worden op dinsdag en donderdag door de vrijwilligers werkzaamheden verricht. De werf is dan beperkt toegankelijk. Melden in het bezoekerscentrum. Officiële openingsdagen en -tijden: op dinsdag- en donderdagmiddag en van 24 april tot Open Monumentendag op zaterdagmiddag, telkens van 13.30 tot 16.00 uur.

Werftijding:

Redactie : Bram Blaak. e-mail: a.blaak2@kpnplanet.nl
: Geert Veenstra, e-mail: geertveenstra@telfort.nl

Uitgever:

DNB Groep B.V.
Postbus 204
9600 AE Hoogezand.

Drukwerk:

Grafische Unie B.V. Hoogezand.

Bij de omslag:

In 2021 is het 100 jaar geleden dat de naam Wolhuis aan de werf is verbonden. U leest er in dit nummer meer over. De nieuwe eigenaars treffen de werf aan zoals op de omslagfoto is te zien: nog met een langshelling. Daarop werden de bolschepen, tjalken, stijlsteven, enz. voor onderhoud en reparatie, met behulp van de kaapstander of hellinglier uit en in het water 'getrokken'. Naderhand is op die plaats een bedrijfswoning gebouwd, waarbij de sleephelling verdween en is vervangen door een dwarshelling met motorbediening. Een door de tand des tijds aangetaste kaapstander bevindt zich nog op de werf, evenals een monumentale hellinglier. De op de foto zichtbare stoomhoutzaagmolen van buurman Maathuis verdween in 1923.



Met dank aan donateurs en sponsoren

Steun het voortbestaan van de



Wordt donateur!

En maak € 25,00 over op bankrekeningnummer NL 76 ABNA 0553 3391 84 van de Stichting Historische Scheepswerf Hoogezand-Sappemeer.

Vermeldt hierbij of uw bijdrage geldt: "jaarlijks tot opzegging" of als een "eenmalige gift".

Met dank aan :



Inhoudsopgave

Werftijding nr. 22, juni 2021

Colofon	1
Met dank aan donateurs en sponsors	2
1. Organisatie Stichting Historische Scheepswerf Hoogezand-Sappemeer	5
2. Van het bestuur	6
3. Van de secretaris	9
4. De werkende werf in 2020- '21	11
5. Ons bezoek aan de Historische Scheepswerf Wolthuis	16
6. Onze Topstukken – 5	19
7. Scheepswerf Schut in Martenshoek	22
8. Het collectie-informatiesysteem Adlib	27
9. Geschiedenis van het m.s. Nomadisch	29
10. Leven(s)loop van de HARMINA (deel 7)	33
11. Een stapelloop in de 20 ^{ste} eeuw	36

De uitgever en de stichting zijn niet verantwoordelijk voor de inhoud van de advertenties. Niets uit de advertenties mag worden gekopieerd en/of verspreid zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

1. Organisatie Stichting Historische Scheepswerf Hoogezand-Sappemeer Historische Scheepswerf Wolthuis

Dagelijks bestuur

Voorzitter : Hendrik de Jonge
Secretaris : Johan Kielman
Penningmeester : Flip Klatter
Vice-penningmeester : Bram Blaak
Juridische Zaken : Maarten Rietveldt
Werf : Govert Tukker
Museum : Jacolien Visscher

Alg. beleid, beheer en ontwikkeling mus. coll.
Secretariaat, fondsenwerving
Financieel beleid, exploitatie werf
Fin./don. admin., redactie Werftijding
Behandeling juridische kwesties
Scheepsbouwkundige zaken, werfbaas
Conservator, museale zaken, collectie

Activiteitencommissie

Johan Kielman : Govert Tukker
Geert Veenstra : Alex Kampinga
Wiebo Kooi

Museale Collectie

Conservator : Jacolien Visscher
Collectievorming : Geert Smalbil
Jacolien Visscher

Fondsenwerving

Johan Kielman

Fotografie

Alex Kampinga, Geert Veenstra
Wiebo Kooi

Werftijding/nieuwsberichten

Redactie : Bram Blaak, Geert Veenstra

Exposities bezoekerscentrum

Johan Kielman

Website/facebook

Geert Veenstra

Inkoop

Bram Blaak, Flip Klatter

Vrijwilligers als adviseur

Elektro en Installatie : Koos Van der Span
Externe contacten : Johan Mulder
Bouwkundig : Jacob Woldendorp
Scheepsbouwkw.ontw. : Ubbo van Sijtsema

Bezoekerscentrum

Keuken : Greetje Bodewes
Catering : Alex Kampinga

Gebouwen: onderhoud en veiligheid

Coördinatie : Govert Tukker
Uitvoering : Wiebo Kooi

Magazijn

Gerrit Klinkhamer

Rondleidingen

Coördinatie : Bram Blaak
Rondleiders : Ubbo van Sijtsema, Govert Tukker
Jan Sporrel, Bram Blaak

Werkende werf (werving/uitvoering restauratieprojecten, onderhoud en reparatie schepen, machines, werktuigen)

Coördinatie : Govert Tukker

Metaalbewerking

Govert Tukker : Arend Poog
Jos Goos : Gerrit Klinkhamer
Martin Veldink

Houtbewerking

Jakob Bosma
Henk Kraster
Jos Jansen

2. Van het bestuur

Doorgaan, de vaart erin houden. Roeien met de mogelijkheden die we wel hebben...! Zo hebben we elkaar moed ingesproken. Natuurlijk hadden wij een jaar geleden gehoopt corona voorbij te zijn. Maar op een korte periode gedurende zomer-2020 na, hebben wij de hellingdeuren gesloten moeten houden. Gelukkig konden de normale herstel- en onderhoudswerkzaamheden, met een wisselende maar beperkte bezetting, voortgang vinden. In een aantal artikelen en verhalen hopen we u in deze Werftijding weer helemaal te hebben bijgepraat omtrent de dagelijkse gang van zaken op en rond de werf.

Het thema dat vooral gedurende het laatste halfjaar als een rode draad door de organisatie loopt, betreft het toekomstig (financieel) beleid van onze 'werkende werf met museale aspecten'. Een onderwerp dat we vorig jaar op deze plaats introduceerden. Een Taskforce, een stuurgroep van vertegenwoordigers uit de bestuurlijke en museale wereld, buigt zich sinds ruim een jaar over de toekomst van de werf. Inmiddels heeft kwartiermaker Nynke van Hoorn een eerste versie van de plannen kunnen uitbrengen. De meest opvallende punten voor wat betreft haar bevindingen en aanbevelingen stippen wij hierna aan:

Toekomstplan

Om meer bezoekers naar de werf te trekken, bepleiten de samenstellers een uitbreiding van de horecafunctie "met terras langs het water" en meer educatieve mogelijkheden; een en ander in samenhang met een verruiming van openingstijden. Ook evenementen en activiteiten brengen mensen op de been. Spelelementen zoals de interactieve route "op de helling", moet kinderen spelenderwijs kennis leren maken met de ontwikkeling van de Groninger scheepvaart en scheepsbouw door de jaren heen. Wat de 'werkende werf' betreft signaleert het rapport nog eens het ontbreken van een open vaarverbinding als een knelpunt bij het verwerven van opdrachten. Inzake de bestuurlijke organisatie mag het voorstel tot invoering van de GCC, de Governance Code Cultuur, met directiemodel en een 0,5 fte directeursfunctie, ambitieus worden genoemd. Immers, een goede bedrijfsvoering is – naast collectie en publiek – de onmisbare pijler om de status van geregistreerd museum te verkrijgen. Tevens dient een functionaris PR & Communicatie de werf "continu in de spotlights" te zetten. Ter afsluiting brengt de gespecificeerde exploitatiebegroting de baten en lasten in balans! Inmiddels zijn de plannen – in zowel bestuur als werkgroep – een en andermaal onderwerp van beraadstelling en besluitvorming geweest. De toekomst zal ons leren in hoeverre hier een ingrijpende hervormingsoperatie op stapel staat.

Mutaties

Helaas heeft onze voorzitter, Harry Struik, die zich in het bijzonder voor een Taskforce had uitgesproken en ingespannen, na een 8-jarige bestuursperiode moeten bedanken als voorzitter van onze Stichting. Hij ziet zich geen rol meer weggelegd in de verdere uitwerking en besluitvorming van de voorliggende plannen. In de vergadering van 13 april jl. hebben wij, met dank voor het vele werk gedurende de achterliggende jaren in het belang van de Historische Scheepswerf Wolthuis verricht, afscheid van elkaar genomen. Het betekent dat wij op zoek moesten naar een nieuwe voorzitter, die wij kort voor het ter perse gaan van deze Werftijding mochten begroeten in de persoon van Hendrik de Jonge!





Wij halen hiermee weer de nodige bestuurlijke ervaring in huis, onder meer op het gebied van ICT, watersport en verenigingsleven. In dezelfde vergadering mochten wij eveneens verwelkomen ons nieuwe bestuurslid-conservator Jacolien Visscher. Zij vervult de vacature-Ubbo van Sijtsema, die

als adviseur, ontwerper/tekenaar en invaller-rondleider op afroep binnen de gelederen blijft. Jacolien was sinds een jaar reeds als vrijwilliger-collectievorming in onze organisatie werkzaam. Op de 'werkende werf' heeft goed old Jannes Cruiming bij het bereiken van zijn 82^{ste} levensjaar, het bijtje erbij neergelegd. Wij zullen hem missen!

Een opsteker!

Half februari mocht onze secretaris namens de VIB, de Vereniging Industriële Belangen Hoogezand-Sappemeer, het bericht ontvangen dat de in staat van opheffing verkerende organisatie ons uit

het overgebleven banksaldo een geldbedrag wenste aan te bieden. Deze – met enige gezonde spanning tegemoet geziene – handeling vond plaats op woensdagmiddag 3 maart jl. in het bezoekerscentrum, waar penningmeester Flip Klatter uit handen van VIB-bestuurders Arnold Bakker en Richard Foet, een



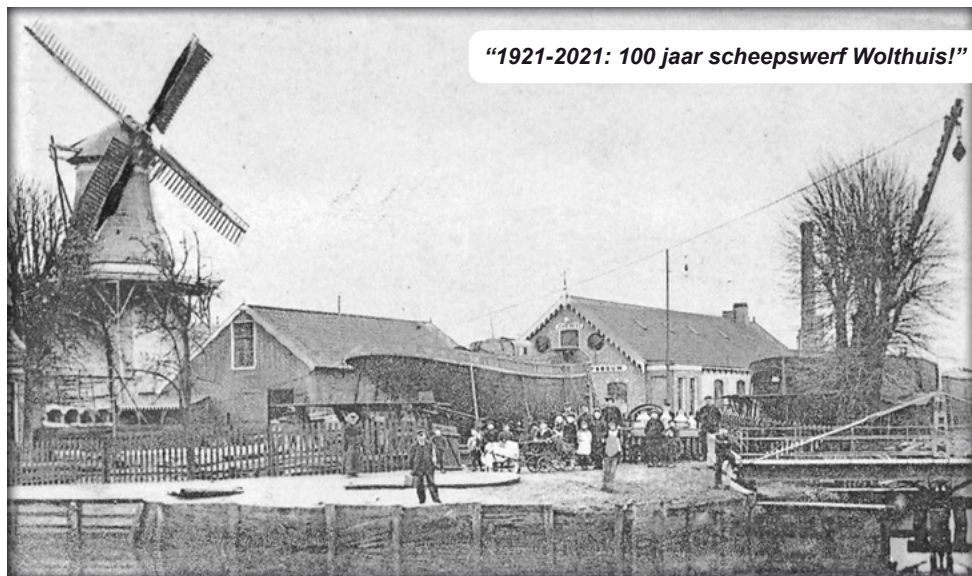
cheque ter waarde van € 4.500,00 in ontvangst mocht nemen! Voor onze Stichting een blijk van erkenning en waardering, een meevaller en opsteker in schaarse tijden! Met een rondleiding sloten wij deze ontmoeting af.

Het bestuur wenst u genoeglijke ogenblikken bij het doorlezen van deze Werftijding.

3. Van de secretaris

100 jaar scheepswerf Wolthuis

Het was op 21 februari 2021 precies 100 jaar geleden, dat de broers Harm en Menso Wolthuis op een publieke verkoping in het café Dijkhuis te Sappemeer de werf kochten. Verkoper was de firma K. Smit te Groningen. De omschrijving is als volgt: *“Eene behuizing met fabrieksgebouw, schuur en grond, staande en liggende te Sappemeer aan de Zuiderstraat hoek Borgercompagniesterdiep, samen groot 28 aren en 18 centiares voor fl. 14.710,00.”*



“1921-2021: 100 jaar scheepswerf Wolthuis!”

Harm en Menso waren niet de eerste scheepsbouwers in de familie. Al in 1880 nam hun vader Albert een werf over in Kleinemeer, waar ze samen met hun andere broer Lucas de eerste scheepsbouwlessen zullen hebben gekregen. Deze werf wordt in 1904 verkocht en verkassen Albert, Harm en Menso naar Kielwindweer, waar de werf van Boerma wordt overgenomen. Broer Lucas is inmiddels scheepsbouwer in Veendam. Vader Albert overlijdt in 1921 en Harm en Menso verkopen de werf in Kielwindweer en vertrekken naar de pas gekochte werf in Sappemeer. In 1926 kwam het tot een scheiding tussen de beide broers. Menso blijft op de huidige locatie en Harm begint een werf verder oostwaarts aan het (oude) Winschoterdiep. De zware economische crisis in de jaren '30 wordt ook Menso noodlottig. In 1935 vraagt de leverancier van de lieren van de pas aangelegde dwarshelling het faillissement aan. De werf wordt op een openbare verkoping voor fl. 5.000,00 gekocht door broer Lucas uit Veendam. Lucas bouwt geen nieuwe schepen meer en legt zich geheel toe op reparatie en onderhoud, daarbij dankbaar gebruik makend van de nieuwe dwarshelling. Zijn zoon Albert en later kleinzoon Roel hebben vervolgens de werf gerund, totdat rond 1980 er door de demping van het Winschoterdiep geen schepen meer bij de helling konden komen.

Multimeditour

Om individuele bezoekers van de werf te kunnen tonen hoe de diverse machines werken, heeft het bestuur besloten een multimeditour te laten ontwerpen. Daarvoor is een subsidie aangevraagd en verkregen van het Prins Bernhard Cultuurfonds in het kader van het 'Themafonds Erfgoedvrijwilligers'. Bezoekers kunnen bij binnenkomst een QR-code scannen waarna het programma wordt gedownload naar hun gsm. Aan de hand van een nummerpagina op hun gsm-scherm kan men een beschrijving en een filmpje oproepen dat de werking van de verschillende machines toont.

Corona

Als gevolg van het coronavirus zijn er praktisch geen activiteiten op de werf geweest. Alle evenementen zijn afgelast en de werkzaamheden zijn beperkt tot het uiterst noodzakelijke. In de zomerperiode konden binnen de beperkende maatregelen nog enkele individuele bezoekers worden verwelkomd, maar rondleidingen voor groepen bezoekers en schoolklassen waren niet mogelijk. Ook grote evenementen, zoals de Winterwelvaart en Open Monumentendag zijn geannuleerd.

Haven

Tegenover de werf ligt de haven van Sappemeer. Een mooie plaats om aan te meren en een bezoek aan de werf te brengen door de bemanningen van de vele passerende jachten. Helaas zijn veel ligplaatsen bezet door nog nauwelijks drijvende scheepswrakken, die door hun eigenaren zijn achtergelaten. Dit is een doorn in het oog van het bestuur, maar ook van de omwonenden. Om iets aan deze ongewenste situatie te doen, is er onlangs een gesprek geweest met de verantwoordelijke wethouder. De belanghebbenden, het Watersportverbond, het Bewonersplatform Sappemeer Noord en Oost, ANWB, Hiswa Recron, Grommo. (Groninger Maritieme Musea Online) en onze stichting, hebben voorgesteld de haven in te richten als aanlegplaats voor passerende jachten en historische schepen. De wethouder heeft toegezegd dit voorstel mee te nemen in de voorbereidingen voor een, in de gehele gemeente geldende, ligplaatsenverordening.

Geregistreerd Museum

Het bestuur streeft ernaar om te worden opgenomen in het Museumregister Nederland. Stap voor stap wordt de museumfunctie geprofessionaliseerd aan de hand van de Museumnorm 2020. De status van geregistreerd museum geeft toegang tot allerlei faciliteiten, zoals deelname aan de Museumkaart en betere mogelijkheden tot het verkrijgen van subsidies. Een van de eerste stappen in het proces is de introductie van de Axiell Collection software. Met dit systeem kan de museale collectie op moderne wijze worden geregistreerd en beheerd. Onze museumvrijwilligers zijn al bezig de gegevens en foto's van de collectie in te voeren, waar ze voorlopig de handen wel vol aan hebben.

Johan Kielman



4. De werkende werf in 2020- '21

Een terugblik. Door Govert Tukker, projectleider werkende werf.

Nog kauwend op de laatste oliebol (het is januari 2021 als ik aan deze terugblik begin) bekruipt me het gevoel dat ik toch een overzicht moet gaan geven van het afgelopen jaar op de werf. We waren het jaar 2020 vol goede moed begonnen. Na het kerstreces weer aan de bak, want er is genoeg te doen. En ineens was daar corona.

Er stond al een flink aantal evenementen op de planborden zoals de seizoens-opening, demonstraties klinken en smeden op de Garnalendag in Lauwersoog, de Turfvaartdagen in Appelscha en de Erfgoedmanifestatie in Winschoten. In september de Open Monumentendag en in december Winterwelvaart in Stad en op de werf in Sappemeer. Diverse gezelschappen uit binnen- en buitenland hadden geboekt en Pieter Dekker Rondvaartbedrijf in Midwolda had al een tweetal arrangementen geprikt waar wij nauw bij betrokken waren.

Een biet voor 't wiel...

Toen kwam er, zoals wij in 't westen plegen te zeggen: "een biet voor 't wiel". In China hadden wat mensen zich tegoed gedaan aan een lekkere vleermuis, met alle gevolgen van dien. Toen er na de après-ski in Oostenrijk en het "Alaaf" in Brabant hier in het noorden ook mensen ziek werden, moest de boel op slot.

Zes weken lock-down (maart-april '20), thuiszitten, nieuws volgen, burens in de gaten houden en na eindeloos scrabbelen kregen we in april weer wat lucht. Het bestuur besloot dat er met een klein aantal vrijwilligers best wel weer wat onderhoud gedaan kon worden op de werf en het gras stond tegen de vensterbank. Iedereen kreeg een uitnodiging per e-mail om zich te melden als men het veilig genoeg vond om aan de slag te gaan. We bevinden ons tenslotte allemaal in de gevarenzone gezien onze leeftijden en medische toestanden. Een ruim aantal gegadigden meldten zich aan en er komt wekelijks een werkschema waarin men ingedeeld staat.

Het dak op...

De eerste "corona-angst" was iets gezakt en één der eerste klussen was het vervangen van de **afzuigmotor** op de schoorsteen van de smidse. Samen met de onverschrokken Wiebo K. en de door Huub Dofferhoff ter beschikking gestelde steiger, togen we aan de gang. Dat wil zeggen: Wiebo toog aan de gang want mij krijg je de steiger niet op. Ik krijg al hoogtevrees als ik op de zaterdagkrant sta of uit een diep bord moet eten... Wiebo stond de ganse dag, op grote hoogte en in de stromende regen, zijn stinkende best te doen en net voor 't donker draaide de boel. Smid Gerrit Klinkhamer was tevreden met de nieuwe afzuiging, al moet hij uitkijken dat z'n toupetje niet in de pijp verdwijnt...



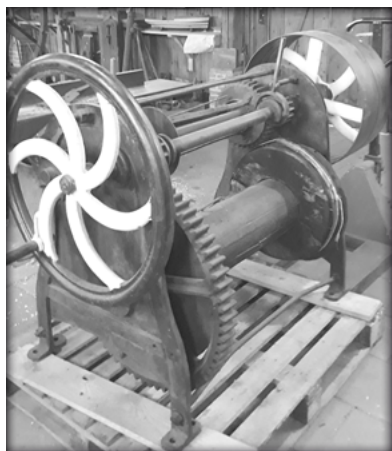
Er kwam een oud **strippen- of hoepelwalsje** binnen, dat even stevig ter hand werd genomen door Jannes C. en nu staat te pronken bij de smidse, waar het ook hoort. Met nieuwe assen, lagers, slinger en ik weet niet wat nog meer, het is gelukt.

Er kwam **ledverlichting** in de werkplaatsen en de timmerlieden Jakob B. en Jos J. gingen de **gereedschapkasten** in de timmerloods te lijf, om deze om te toveren tot mooie vitrines waarin we al onze oude handgereedschappen ten toon kunnen stellen. Ook deze kasten werden voorzien van ledverlichting en bezoekers die wat slechter ter been zijn hoeven nu niet persé naar boven en kunnen ook op de begane grond het een en ander bekijken. We gaan in de toekomst wat meer de “museumkant” op en dit is een mooie aanzet.



Snijden en boren: een kijkje in een van de led-verlichte kasten in de timmerloods

De oude **vlakschaafbank** van de voorheen jachtbouwers Helder & Zn in Paterswolde kwam – met dank aan de Stichting Oud-Zeiland Hout - onze kant op en na eveneens een grondige revisie staat deze nu te pronken op de plaats van de langgatboommachine. Deze laatste verhuisde daarom naar een plekje bij de vandiktebank. Later in het jaar konden we in Leeuwarden nog een ruim honderdjarige **cirkelzaagbank** ophalen en ook deze is inmiddels stevig onder handen genomen en voorzien van een elektromotor. En zo mogen we met trots spreken van een complete, draaiende verzameling houtbewerkingsmachines die (meer dan) een eeuw hebben doorstaan!



Sleephellinglier

Ook uit Leeuwarden kwam een drijfriem-gedreven sleephellinglier. Deze wordt nog gereviseerd en er moet bekeken worden hoe we hem “in ‘t plaatje” gaan passen. Op een oude, vergrote opname van onze werf – opgespoord en van de ondergang gered door rondleider Jan S. – staat nog de voormalige sleephelling met daarop een vaartuig dat “gekrengd” wordt om zo de onderzijde te kunnen teren. Op deze foto staat ook de windas ofwel kaapstander, waarmee op handkracht een schip of scheepje uit het water getrokken werd voor reparatie en onderhoud.

De sleephellinglier: toegevoegde waarde op de Historische Scheepswerf Wolhuis

Toen stoomkracht en elektra hun intrede deden werd dit handwerk overgenomen door moderne technieken. De timmerlieden en de smid moeten nog wel even aan 't werk om de lier inzetbaar te krijgen.

Een nieuwe **grasmaaier** kon worden aangeschaft en **rol-/verduisteringsgordijnen** voor het bezoekerscentrum. In juli gingen we voorzichtig weer open voor kleine groepen, de banieren werden weer gehesen. Uiteraard moesten de coronaregels worden nageleefd, de route naar de toiletten werd aangepast en we ontkwamen niet aan ontsmettingsapparaten en 1½ meter stickers. Door Wiebo K. en 'turfrapper' Bram B. werd een klinkerstraatje aangelegd en de spantenbuiger ging met behulp van Loeki H. naar buiten, waar hij ook hoort. Het wiel moet er nog op want daar zijn vier man voor nodig en die zouden nu te veel met corona besmette aerosolen kunnen rondspoeien als we met zoveel man op elkaar zouden staan. "Deze bacillen trekken zich niets aan van een mondkapje" zei viroloog Jaap van D. al. Dat we voorzichtig moeten zijn en afstand tot elkaar moeten houden is ook de reden dat het klinkwerk aan het werfbakje nog stil ligt. Te veel mensen te kort op elkaar. Diederik G. zou trots op ons zijn.

Er kwamen schenkingen voor onze coaster-stuurstand, zoals een roer-stand-aanwijzer, een handmishoorn en een telegraaf van Henk Tukker uit Alblasserdam. Aan de mishoorn had hij overigens nog wat "kwade" herinneringen want toen hij hem eens wilde uitproberen, werd hij gebeten door Bobby, zijn bouwier: het dier was zich rot geschrokken...! Er werd ook een incomplete handmishoorn gebracht, die nog door de timmerlui gereviseerd moet worden. Deze hoorn stamt uit de 19^e eeuw en werd gebruikt op kleine schepen en reddingboten.

Simulatie

Onze secretaris is in de weer met een simulatieprogramma, zodat de jeugdige bezoekers en hun overmoedige vaders en moeders een schip door de Hollandse wateren kunnen manoeuvreren. Weer een uitbreiding van ons pakket in de hoop de bezoekers langer "vast te kunnen houden". Samen met Ubbo reisde ik naar Zwartsluis om een aanbieding te maken voor het repareren van een opduwer. Helaas bleken we ook deze keer te duur. We hebben iets met opduwers.

Er werd een nieuwe gasleiding naar de werf gebracht en de aannemer deed bereidwillig wat schepjes in het water bij de helling. De grond die hieruit kwam werd vakkundig door Wiebo K. verdeeld over het terrein en hierop werd gras ingezaaid, dat inmiddels wierig teelt. (of is het welig tiert of telig wiert?)...

Er waren, behalve corona, ook andere zaken aan de orde: Mensen gingen ziekenhuis in en uit, we noemen Arend P., Flip K., Koos van D. en Wiebo K. Laatstgenoemde ging juist op oudejaarsdag jl. onder het mes. En er gingen mensen weg, waaronder Jannes C. en Ubbo van S., al is laatstgenoemde nog niet van ons af omdat er (op het moment van schrijven) nog een tekening moet komen van een radarmast en een vitrinekast! Jannes vond zich te oud worden al zijn wij het daar niet mee eens. Beiden verwachten we nog wel eens weer aan de samtafel.



Op de Fiji's...

Ook in corona-tijd toverden Jakob B. en Jos J. de ruimte waar de kleine draaibank stond, om tot opslagruimte voor de museale voorraad. Conservator/documentaliste Jacolien kon zich gaan uitleven in deze opslag en samen met Geert S. gaat ze alles in een adlib-programma verwerken, zodat men op de Fiji-eilanden ook kan zien wat we hebben. Beide medewerkers krijgen hiervoor nog een cursus zodat alles in goede banen geleid wordt. Men weet op Fiji wel wat een serre-joint is maar niet dat dit bij ons een 'sergeant' heet. Geert en Jacolien gaan ze dat duidelijk maken (zie ook hoofdstuk 8). Bovendien weten wij dan zelf ook wat we hebben en dat is zeker belangrijk. Want wie weet komt er ooit nog eens een uitwisseling van museale stukken met andere musea en dan zijn wij er klaar voor.

Veilig werken...

Het kleine bruikleen-draaibankje verhuisde naar Molenmuseum "de Wachter" waar hij inmiddels goed gebruikt wordt nadat men er een andere motor in gezet had. Bij ons werd hij, maar ik weet ook niet alles, nooit gebruikt. Bij het weghalen van de draaibank bleek dat er krachtstroom op de aansluiting bleef staan, ook als alle hoofdschakelaars in de loods uitgeschakeld stonden... Een gevaarlijke situatie en Technisch Bureau Van der Span werd uitgenodigd dit te veranderen: er kwamen twee hoofdschakelaars in de grote meterkast, waarmee de krachtstroom in beide loodsen uitgeschakeld kan worden. Tot nog toe gebeurde dit door de zekeringen uit te drukken maar dat is niet de juiste methode. Bovendien gaat de boel op den duur stuk. Als er nu een sticker met "hoofdschakelaar" bij staat dan is het ook een schakelaar en géén snel-zekering. Er kwam nog een complete lenspomp uit de 19^e eeuw uit Leeuwarden die ook door de timmerlieden en de smid aangepakt gaat worden.

Inmiddels zijn we al schrijvende en werkende in de derde corona-golf beland, want de snelle mutatie uit Engeland doet z'n werk. Maar er is licht aan 't eind van de tunnel, we moeten het niet te somber in zien: de spuiten beginnen hun vruchten af te werpen en er staan weer (groepen) bezoekers op de activiteitenlijst.



De dekluiken voor de Eben-Haëzer in de maak, met vrijwilligers Jakob Bosma (l) en Jos Jansen

Werk aan de winkel...

Al aan het eind van het afgelopen jaar kregen we de opdracht om de luikenkap van de "Eben Haezer" uit Veendam te vervangen. Een mooie klus voor timmerlieden en ijzerwerkers. Een klus waar we even zoet mee zijn: luiken maken, merkels plaatsen en een schoorbalkkap met merkelsteunen maken. En een schuifluik, waardoor het publiek goed naar binnen kan, hoort er ook bij.

We deden een aanbieding voor de revisie van een aantal lieren en ook die ziet er goed uit. De voordeur van het huis van oud-werfbaas Wolthuis werd opgesierd met een nieuwe, stevige trap en er volgden nog diverse prijsopgaves waarop we goede hoop hebben dat “‘t wat wordt”. Waarschijnlijk kunnen we uit de hoek van werven en metaal- en houtbedrijven dit jaar niet veel opdrachten verwachten want iedereen is bezig zijn eigen broek op te houden in deze moeilijke tijd.

We zullen zien wat dit jaar ons verder gaat brengen maar terugziend kunnen we best trots zijn op wat er het afgelopen jaar nog is gepresteerd. Ik wil daarom iedereen bedanken die daar debet aan is geweest. Het was voor eenieder de vraag: “kan ik mijn gezondheid in de waagschaal stellen door me aan te melden voor onderhoudswerk?” Iedereen begrijpt dat deze afweging voor eenieder afzonderlijk moeilijk was en er is volop begrip als men dit niet aandurfde. We zijn allemaal wat ouder en de meesten zitten in de risicogroep. Voorzichtigheid blijft ook dit jaar geboden. Pas een beetje op elkaar, blijf vooral gezond en “alles sal reg kom...!”

5. *Ons bezoek aan de Historische Scheepswerf Wolthuis*

Door: Clemens van Rossum

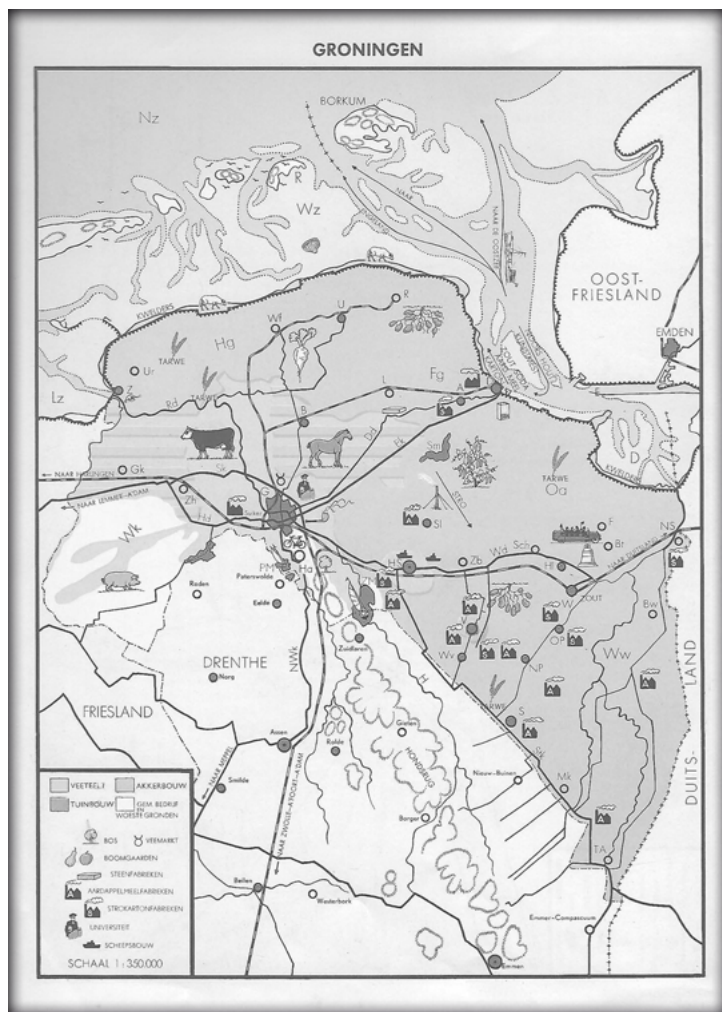
Op mijn lagere school in de zestiger jaren van de vorige eeuw hadden we een atlas „*Ons eigen land*” met daarin de kaarten van de provincies, Groningen, Friesland, Drenthe, enzovoort. Op die kaarten stonden kleine tekeningetjes, icoontjes zouden we nu zeggen. Die gaven weer wat daar de middelen van bestaan waren of ook wel andere plaatselijke bijzonderheden.

We zijn inmiddels ruim een halve eeuw verder en omdat niets eeuwig duurt, is het heel waarschijnlijk dat niet al die icoontjes nog de actuele situatie weergeven. Ik heb het plan opgevat om die icoontjes allemaal af te gaan, om te zien wat er van geworden is. Is het er nog, is het doorontwikkeld, zit het in een museum of is er helemaal niets meer van terug te vinden? Met het Internet kom je een heel eind, maar dat is niet de bedoeling. De opzet is om ter plaatse te gaan en met mensen te spreken en, zo mogelijk, zelf op de een of andere manier mee te doen. Zo ben ik op mijn omzwervingen door de provincie Groningen op 12 september 2020 aanbeland bij Hoogezand-Sappemeer. Daar staat in de atlas een klein bootje getekend, dat de activiteit van de scheepsbouw aanduidt. Als je tegenwoordig langs het Winschoterdiep rijdt, zie je dat die activiteit daar nog springlevend is. Er zijn werven waar nog volop gebouwd wordt en waar de actualiteit van de scheepsbouw zichtbaar is.

Tamelijk stil...

Er is ook een werf waar het tamelijk stil is. Dat is de Historische Scheepswerf Wolthuis. Het woord ‘historisch’ zegt het al: daar worden geen schepen meer gebouwd. De nekslag is geweest de demping van het (oude) Winschoterdiep en de afsluiting van het (nieuwe) Winschoterdiep door een weg op de plaats van het gedempte Oude.





**De provincie
Groningen met
Hoogezand-
Sappemeer en
de scheepswerf
Wolthuis, waaraan
Clemens en
Clementine van
Rossum goede
herinneringen
bewaren!**

Die afsluiting heeft plaatsgevonden in 1980 en een scheepswerf zonder toegang tot het open water houdt op te bestaan. Het water waarop de zijwaartse tewaterlatingen plaatsvonden, het Borgercompagniesterdiep, loopt aan de andere kant dood in kleine slootjes.

De oude heer Roel Wolthuis woont nog wel op het terrein van de werf, maar heeft dat terrein, de gebouwen en de inventaris overgedaan aan de Stichting Historische Scheepswerf Hoogezand-Sappemeer. Het bestuur en de overige vrijwilligers proberen in het museum met man en macht in stand te houden wat er nog over is en dat voor het nageslacht te bewaren. Mijn conclusie is dat zij daar tot op heden uitstekend in slagen. De inkomstenbronnen zijn beperkt. Als entreegeld wordt aan de bezoeker een bedrag van € 3,50 gevraagd. Verder zijn er subsidies en de opbrengst van de verkoop van vuurkorven, boekwerken, e.a. Alles bij elkaar is dat krap.

Aan de stamtafel...

Ik kan er niet over oordelen hoe het is als het druk is, maar mijn echtgenote Clementine en ik waren er toen vlak na het openingstijdstip op een moment waarop er verder nog niemand was. We werden door een voltallig comité van twee rondleiders ontvangen aan de stamtafel.

Die twee rondleiders waren de heren Johan Kielman, ervaren en deskundig, en Geert Smalbil, ook deskundig, maar als rondleider nog in opleiding. Het gesprek aan tafel begon natuurlijk over de werf en de historie van de scheepsbouw, maar al gauw ging het ook over het Groningse gas en over bevingsschade. Dat onderwerp is nog lang niet historisch.

Normaal gesproken volg je met een groepje mensen één gids. Omdat we op dat moment nog de enige bezoekers waren, ondervonden wij de luxe van twee rondleiders alleen voor onszelf. De rondgang door het museum begon beneden waar een hoop gereedschappen en machines klaar waren om in vitrinekasten een plaats te krijgen. De oudste (hand) gereedschappen waren voor de bewerking van hout uit de tijd dat schepen van dat materiaal gemaakt werden. Sommige attributen waren zo oud dat beide deskundigen nog moesten uitvogelen waar ze voor hadden gediend. Dat moest allemaal nog gebeuren in het kader van het goed opzetten van het museum.

Van papiertjes, hamerslagen en ponsen...

De bijzonderheid is dat het op de benedenverdieping geen mooi aangeveegd museum is. Ik kreeg een waarschuwing om ergens niet aan te komen. Dat was niet omdat het apparaat daarvan te lijden zou hebben, dat was omdat mijn goeie goed dan onder het vuil zou kunnen komen. Er wordt nog gewerkt aan van alles en nog wat. Zelfs wordt er nog de oude techniek van het klinken in de praktijk gebracht, naast het moderne lassen. Voorts is het alsof de werf gisteren pas is gesloten. De papiertjes met de maten van de spanten van het laatst gebouwde schip zitten nog met punaises tegen het bord geprikt en op de spantenvloer zit nog de ingekraste belijning die van die papiertjes is afgeleid. Het is met de moderne technieken van tegenwoordig niet meer voor te stellen hoe spanten en het plaatwerk door drie man met beurtelingse hamerslagen bewerkt werden tot de juiste kromming was bereikt. Evenmin hebben we er nog een beeld van hoe er, met door mensenhand aangestuurde valkracht van een gewicht, een gat wordt geponst in plaatstaal. De heren Kielman en Smalbil deden het op de rondleiding voor. De zolder is inmiddels echt een museum. Daar staat of ligt alles keurig in vitrinekasten met daarbij de nodige tekst en uitleg.

Onbetaalbaar...!

Het is van grote waarde om te behouden wat er nog is. Helemaal onbetaalbaar is het dat er een aantal vrijwilligers hun tijd en energie geven aan het open en zichtbaar houden van wat anders in het duister van de geschiedenis zou verdwijnen. Aan beide heren rondleiders en aan het museum dank voor de ontvangst en voor de invulling van een deel van mijn tocht door "Ons eigen land".

Angeren, 4 januari 2021



6. Onze Topstukken – 5

Door Ubbo van Sijtsema

In de vorige afleveringen van de serie “topstukken” beloofde ik om door de tussendeur vanuit de scheepsbouwloods eens een kijkje te gaan nemen in de timmerloods. Eigenlijk hadden we de serie hier moeten beginnen, want hier is ook het begin van de scheepsbouw op deze locatie waar het Borgercompagniesterdiep uitmondde in het oude Winschoterdiep en het is doorgaans ook het startpunt van de rondleidingen over de werf.

a. Centrale aandrijfas

1. Instellingsnaam	Historische Scheepswerf Wolthuis
2. Inventarisnummer	M0200
3. Object trefwoord (objectnaam)	Centrale aandrijfas
4. Titel en korte beschrijving	Zie hieronder
5. Verwervingstrefwoord (methode)	Schenking
6. Verworven van	Botenbouw Helder, Paterswolde
7. Verwervingsdatum	01-06-2012
8. Standplaats	Houtbewerkingsloods

Veel van de hier aanwezige houtbewerkingsmachines worden of werden ooit aangedreven door vlakke leren riemen die over grote riemschijven liepen. Deze waren alle gemonteerd op een centrale as. Een deel daarvan is op onze werf nog in werking. Ze bevindt zich boven tegen de achterwand van de houtbewerkingsloods. Het is niet ondenkbaar dat deze in het verleden ook nog doorliep in de scheepsbouwloods, maar hiervan zijn helaas geen afbeeldingen.



Centrale aandrijfas in de timmerloods van de Historische Scheepswerf Wolthuis te Sappemeer

Deze centrale aandrijfassen zijn vanaf het begin van de industrialisatie te vinden in allerlei fabrieken waar ze oorspronkelijk worden aangedreven door een grote stoommachine en later door een zware elektromotor.

Onze centrale aandrijf-as met bijbehorende riemschijven alsmede enkele houtbewerkingsmachines is, vóór de afbraak van de werkplaats van Botenbouw Helder aan het Paterswoldsemeer, aan ons geschonken.

De firma Helder bouwde in de vorige eeuw prachtige en snelle zeilboten; de 16 m² boten van Helder vielen regelmatig in de prijzen. Enkele familieleden waren dan ook prima zeilers; één ervan nam in een Flying Dutchman zelfs deel aan de Olympische spelen.

De snelle opkomst van de polyester zeilboten luidde al snel het einde van Botenbouw Helder in.

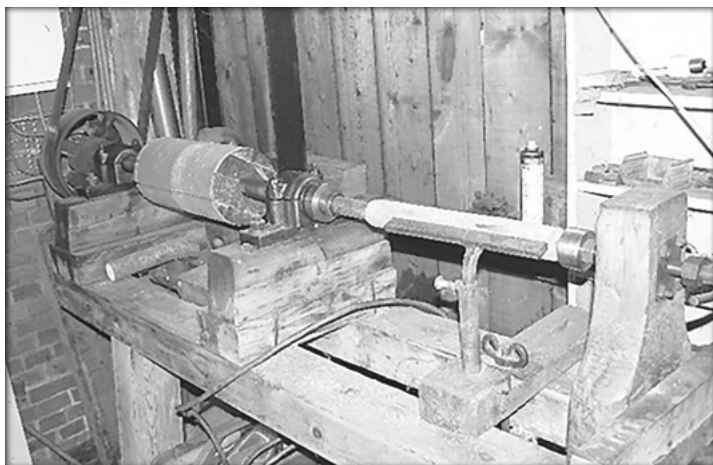
Het is een grote eer om enkele van hun machines in onze museumwerf en in deze aflevering van "Topstukken" te kunnen tonen.

b. Houtdraaibank

1. Instellingsnaam	Historische Scheepswerf Wolthuis
2. Inventarisnummer	M0201
3. Object trefwoord (objectnaam)	Houtdraaibank
4. Titel en korte beschrijving	Zie hieronder
5. Verwervingstrefwoord (methode)	Schenking
6. Verworven van	Botenbouw Helder, Paterswolde
7. Verwervingsdatum	01-06-2012
8. Standplaats	Houtbewerkingsloods

Een beetje onopvallend in de hoek staat een met een vlakke riem aangedreven houtdraaibank. Ze zal, ook in het verleden, weinig zijn gebruikt.

Vaak werden versiersels aan onderdelen hierop vervaardigd, maar aan boord van de schepen die hier zijn gebouwd zijn dergelijke versiersels niet of nauwelijks te vinden.



Houtdraaibank in de timmerloods van de Historische Scheepswerf Wolthuis te Sappemeer



c. Lintzaagmachine

1. Instellingsnaam	Historische Scheepswerf Wolthuis
2. Inventarisnummer	M0202
3. Object trefwoord (objectnaam)	Lintzaag
4. Titel en korte beschrijving	Zie hieronder
5. Verwervingstrefwoord (methode)	Schenking
6. Verworven van	Botenbouw Helder, Paterswolde
7. Verwervingsdatum	01-06-2012
8. Standplaats	Houtbewerkingsloods

De lintzaagmachine is niet over het hoofd te zien; hij torent boven alle andere machines uit.

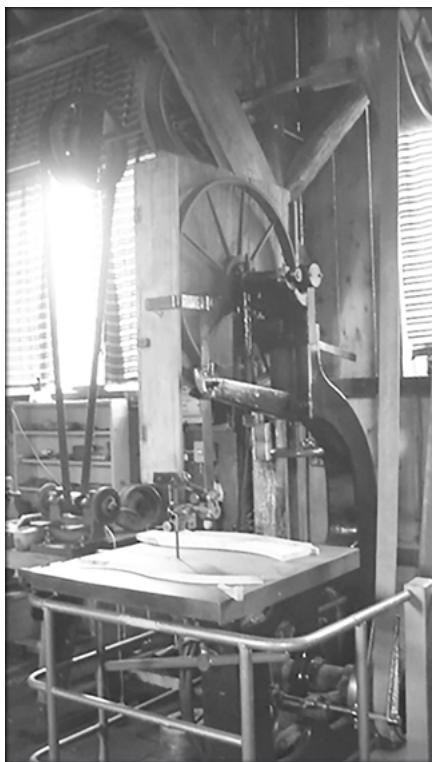
Bij deze machine loopt een smalle zaag als een soort vlakke riem over een bovenwiel en een onderwiel, dat wordt aangedreven door de centrale aandrijfas via een vlakke riem.

Met een hefboom kan de riem naar een wiel worden gedwongen dat vrij op de aandrijfas van de machine kan draaien; de zaag staat stil, de machine staat in de "vrijloop". Met dezelfde hefboom kan de riem worden gedwongen om over een wiel te lopen dat vast is gemonteerd op de aandrijfas van de machine met als gevolg dat de zaag gaat lopen. Dit mechanisme is op vrijwel alle machines te vinden die door de centrale aandrijfas worden aangedreven.

Doordat de zaag zo smal is kan hiermee een gebogen vorm worden uitgezaagd. Een handzaag of een cirkelzaag is breed en kan daardoor alleen recht worden gezaagd. Die gebogen vorm is nodig omdat een schip veel ronde vormen heeft en als daar een schot, een spant, een dekje, een meubelstuk of iets dergelijks in moet passen, dan zal dat onderdeel ook de juiste gebogen vorm moeten hebben. De lintzaag is dan ideaal.

Onze lintzaagmachine is van het merk Dankaert en gemaakt in België.

Wordt vervolgd...



***Lintzaag in de timmerloods van de
Historische Scheepswerf Wolthuis
te Sappemeer***

7. Scheepswerf Schut in Martenshoek



Door: Hans Faber

Toen we in 2008 onze Bondeux (toen nog Waterman) kochten, zat er nog een scheepsplaatje in van Scheepswerf Schut Martenshoek. Binnen de Oude Glorie had ik wel eens over die werf gehoord, maar daar was alles mee gezegd. Toch waren er

meerdere Oude Glorieschepen bij Schut gebouwd: behalve onze Bondeux waren dat de Castor, d'Otter, Josje, de Narwal en de Old Lady. Er zou dus wel het nodige over die werf bekend zijn. Maar dat was niet het geval. In de boeken van de Oude Glorie stond er niets over en ook bij de leden was er niet veel over die werf bekend. Die zou ergens in Groningen hebben gelegen maar nu niet meer bestaan. Dat was alles wat ik te weten kwam. En als eigenaar van een varend erfgoedchip wil je toch meer weten over de werf waar je schip is gebouwd. Waar lag Martenshoek? Wat voor een soort scheepsbouwgebied was dat? Waar lag Schut Martenshoek? Wat voor soort schepen waren daar gebouwd? Tot wanneer was die werf in bedrijf geweest? Dát wil je weten. Dus ging ik op zoek.

De zoektocht

In m'n zoektocht bezocht ik natuurlijk de nodige algemene internetsites. Daarnaast ging ik op bezoek bij de noordelijke scheepvaartmusea in Groningen en Sneek, nam ik contact op met de Historische Vereniging Hoogezand-Sappemeer en doorzocht ik de vooroorlogse Waterkampioenen van de ANWB. Aan het eind van dit artikel heb ik de gevonden bronnen opgenomen.

De locatie van Martenshoek

Martenshoek was vroeger een afzonderlijk dorp, maar het is nu een industriegebied, dat ligt direct ten zuiden van het Winschoterdiep en direct ten westen van de kern van Hoogezand. Naast industrie had het gebied op 1 januari 2018 ook nog 615 inwoners. Het Winschoterdiep loopt van Groningen naar Winschoten. Het kanaal is in drie delen aangelegd. Het eerste deel, het Schuitediep tussen Groningen en Foxhol, is gegraven rond 1400. In het begin van de 17^e eeuw volgde het tweede deel tussen Foxhol en Zuidbroek en rond 1635 het laatste deel naar Winschoten.

Het kanaal liep oorspronkelijk dwars door de bebouwde kom van Hoogezand en Sappemeer. Dat werd voor de scheepvaart steeds lastiger door de vele bruggen en sluizen daar. Al vóór de WOII werd besloten een nieuw kanaal te graven ten noorden van die twee plaatsen, maar door de oorlog kwam het daar niet meer van. De aanleg van het nieuwe Winschoterdiep startte daardoor pas in de 50-er jaren van de vorige eeuw. Omstreeks dezelfde tijd werd het centrale deel van het oude kanaal in de kernen van Hoogezand en Sappemeer gedempt. Alleen ten westen van Hoogezand en ten oosten van Sappemeer bleven nog delen van het oude kanaal als doodlopende stukken over. In de jaren vóór WOII – de voor ons meest interessante periode – functioneerde dus nog steeds het “oude” Winschoterdiep; het “nieuwe” Winschoterdiep bestond toen nog niet.



De scheepsbouw in Martenshoek

De scheepsbouw in Martenshoek ontstond bij ten westen van de zeer druk gebruikte sluis in het (oude) Winschoterdiep, aan de westkant van de kern van Hoogezand. In 1652 werd al melding gemaakt van een werf bij de sluis, maar vanaf circa 1700 nam het aantal werven ten westen van de sluis sterk toe. Dat kwam doordat de scheepsbouw veel last ondervond van de vele bruggen en sluizen in het smalle en ondiepe kanaal in het centrum. Een andere reden was dat de scheepsbouw in circa 1880 overging van houten naar ijzeren schepen. Die werden steeds groter en ook met meer herrie gebouwd. Ook daardoor was steeds meer afstand en ruimte nodig. Een belangrijke oorzaak was ook dat die grotere schepen in het smalle kanaal dwarsscheeps werden (en nog steeds worden) gebouwd en te water gelaten en, na afbouw, naar hun uiteindelijke bestemming worden gesleept. En in het centrum was dat niet mogelijk. De oudste werven lagen nog dicht bij de sluis, later werden ze steeds verder naar het westen gebouwd, tot Foxham, Foxholsterbosch, Westerbroek en zelfs tot Waterhuizen aan toe. Overigens, alle werven lagen en liggen nog steeds aan de zuidzijde van het kanaal.



***Dwarsscheepse
tewaterlating in het
(Oude) Winschoterdiep
vanaf de werf van H.P.J.
Thiecke v/h J.W. Boerma,
even te westen van de
bocht in het kanaal, ten
westen van de sluis
bij Hoogezand (Bron:
Ansichtkaart, ontvangen
van de HVHS). Rechts
de verstevigde
kade in westelijke
richting langs de
Foxhamsterhoofdweg.***

Langs het (oude) Winschoterdiep lagen in de 20^e eeuw een 20-tal scheepswerven. Acht daarvan lagen tussen Hoogezand en de Foxholsterbrug, zes ten westen van die brug en zes nog verder naar het westen, richting Waterhuizen. Voor een buitenstaander zoals ik zijn de – turbulente - ontwikkelingen moeilijk te volgen. Zelfs met behulp van de gegevens van de HVHS was het moeilijk exact na te gaan welke eigenaren / werfbazen bij welke werf hoorden. Immers, de scheepsbouw had zich al sinds circa 1700 ontwikkeld. Sindsdien waren nieuwe werven gesticht, weer verlaten, werden weer nieuwe gesticht op vrijgekomen plaatsen, waren werven samengevoegd of gesplitst. Dit alles gebeurde door een beperkt aantal families waarvan de namen steeds terugkomen, zoals Bodewes, Hijlkema, Bijlholt etc. Soms waren eigenaren eerst bij een andere werf in de leer of daar als werfbaas aangesteld. Thans is het aantal werven sterk afgenomen doordat de schepen en de werven groter zijn geworden, locaties zijn samengevoegd of andere bestemmingen hebben gekregen, zoals een carrosseriebedrijf. Van de acht scheepswerven tussen Hoogezand en de Foxholsterbrug zijn er nu nog maar twee overgebleven: Bodewes-locatie Verstockt en Bodewes-locatie Jachtwijk.

Door die turbulente ontwikkelingen was de locatie van Schut Martenshoek voor mij dus lastig te bepalen. Gelukkig waren er twee aanknopingspunten. In het artikel van Gerrit Stuut in Pluustergoud stond één zinnetje waarin de naam van Schut voorkwam: “De werf van Bijlholt, Boerma, Thiecke en Schut bevond zich op hetzelfde perceel als de werf van Bijlholt, Van der Werff en Niestern”. En de locatie van de voormalige Scheepswerf H.P.J. Thiecke v/h J.W. Boerma en van Niestern was in het tijdschrift aangegeven. Dat was de eerste aanwijzing. De tweede stond op de oude ansichtkaart uit 1920 die de HVHS via hun website had opgestuurd (zie de foto hiervoor). De werf is later overgenomen door Thiecke en vervolgens door Schut. Opvallend was, dat deze tewaterlating plaats vond vlak achter een bocht in het (oude) Winschoterdiep. En de enige bocht in het Winschoterdiep ligt vlak bij de sluis bij Hoogezand. Kortom, uit deze twee aanwijzingen was de locatie van scheepswerf Schut in Martenshoek af te leiden.

De scheepsbouw op de werf van Schut Martenshoek

In de bibliotheek van het scheepvaartmuseum in Groningen vond ik een boek: “In het kielzog van de scheepsbouw”, waarin de Firma G. Schut & Zn. stond genoemd. Ook vond ik daar een “Jaarboek voor de scheepvaart en scheepsbouw” van Moorman. Daarin stond een gedetailleerd overzicht (bouwjaar, naam schip, naam afnemer, soort, afmetingen, motor, pk) van de schepen die onder andere bij Schut waren gebouwd in de periode 1931 – 1939. In totaal 61 schepen, in de lengte van ca. 5,0 tot 15,3 meter, waaronder 26 “motorkruisers”, 19 “motorjachten” en 7 “motorboten”. Later stuurde het scheepvaartmuseum nog een aantal “snippers” informatie uit de vooroorlogse Waterkampioenen, met kopietjes van berichten uit de rubriek “Uitkijk” met informatie over de schepen die Schut in die tijd bouwde, sommige zelfs met foto’s

De verzameling vooroorlogse Waterkampioenen van de Oude Glorie (jaargangen 1933 – 1938) gaf in totaal 16 korte en langere berichten over Jachtwerf Schut Martenshoek. Ook daaruit kon je opmaken dat Schut in die periode enkele tientallen motorjachten had gebouwd. Daarnaast werd een aantal keren een “Jachtmakelaar D. Schut” genoemd [dat is een zoon van G. Schut, red.]. En in een bericht uit 1938 werd het ontwerp en de bouw van een serie “Presidentkruisers” beschreven, in de afmetingen (11,00 x 3,00 m, 13,25 x 3,15 m, 15,00 x 3,50 m). Er waren er al drie naar Engeland geleverd!

De bedrijfsperiode van Scheepswerf Schut Martenshoek

Informatie over de vraag van wanneer tot wanneer Scheepswerf Schut in bedrijf is geweest, vond ik in twee bronnen. Als eerste het boek “In het kielzog van de scheepsbouw. Boot- en sloepmakers van Hoogezand”: lijst van scheepsbouwers en lijst van schepen uit werfboeken van Abram Blaak uit 1998, dat ik vond in het Scheepvaartmuseum in Groningen. Op blz. 246 staat: “Firma G. Schut & Zn. 1937 – circa 1955. Bouw van stalen en aluminium boten en jachten sinds 1926”. Echter, in het “Jaarboek voor de Scheepvaart en Scheepsbouw”, jaargang 1932 tot 1940 werd een iets andere periode, n.l. van 1931 – 1939 genoemd. Deze laatste periode komt min of meer overeen met gegevens uit de rubriek Kranten & Periodieken van het Historisch Archief Midden-Groningen. Die rubriek gaf drie kranten (Het Nieuwsblad, het Volksblad Oost-Goorecht en Omstreken en het Nieuws- en Advertentieblad Sappemeer), waarin enkele personeelsadvertenties stonden van Schut in de jaren 1946 t/m/ 1949. Latere advertenties trof ik niet meer aan – hoewel dat natuurlijk niet alles zegt.





*De President Kruiser
(ontwerp Schut Martenshoek)*

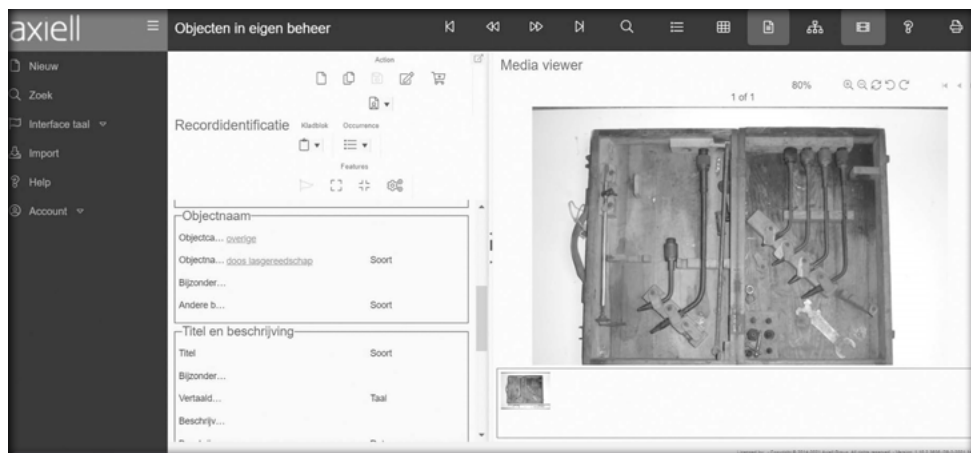
Bron: De Waterkampioen 1938



8. Het collectie-informatiesysteem Adlib

Door: Geert Smalbil en Jacolien Visscher, collectiemedewerkers

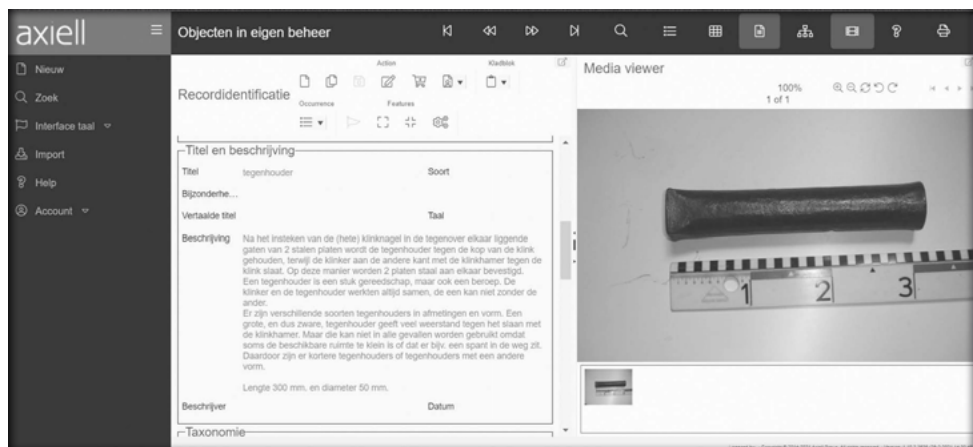
Sinds 2020 gebruiken we op de Historische Scheepswerf Wolthuis het collectie-informatiesysteem Adlib. In dit computerprogramma kunnen alle museale objecten van onze werf worden beschreven. Maar dat niet alleen, we kunnen ook gegevens toevoegen, èn foto's van de voorwerpen. Op bijgaande afbeeldingen is te zien hoe dat er ongeveer uitziet.



Gedocumenteerd lasgereedschap uit (en in) de oude doos

Met Adlib krijgen we dus een soort kaartenbak van al onze museale objecten, die op verschillende manieren te doorzoeken zijn. In het programma kunnen ook boeken, videobanden, dvd's, tekeningen, artikelen en tijdschriften worden ingevoerd. Welke gegevens kunnen we toevoegen bij een voorwerp? Dat zijn o.a.: de naam van het voorwerp, een beschrijving over het gebruik ervan, de fabrikant, de leeftijd, de herkomst, de eigenaar, of we het voorwerp in bruikleen hebben, de standplaats in het museum en nog vele andere kenmerken.

Alvorens een voorwerp in te voeren, krijgt dat een (uniek) nummer. Daarbij kunnen ook foto's worden toegevoegd. Ondanks de corona-beperkingen hebben we in 2020 een start kunnen maken met de invoer van de objecten. Dit zal verder zijn vervolg krijgen. Ter bevordering van de deskundigheid op dit gebied, zijn de collectiemedewerkers aangemeld voor een cursus om het programma optimaal te kunnen gebruiken. De cursus staat gepland in juni 2021.



Klinkgereedschap: de tegenhouder of "dolly"

Goed beeld

Met Adlib krijgen we een heel goed beeld van alle museale objecten, van alles wat we op de werf hebben staan en óók waar een stuk gereedschap, een machine of ander voorwerpen te vinden is. Als museum hebben we de taak om een overzicht te bieden van alle objecten die de collectie rijk is. We kunnen (en zullen) dus in Adlib alle voorwerpen beschrijven, nieuwe aanwinsten opnemen, allemaal voorzien van foto's.

Wat kunnen we er verder mee? In de toekomst is het mogelijk om onze collectie online te plaatsen! Iedereen kan dan via een website zien wat de Historische Scheepswerf Wolhuis allemaal in huis heeft. Andere musea kunnen zien welke objecten er in Sappemeer zijn. Zij kunnen op die manier eventueel ook objecten in bruikleen vragen voor een



tentoonstelling. Omdat meer musea hun collectie op deze manier ontsluiten, kan dat natuurlijk ook andersom. Als we een wisseltentoonstelling willen samenstellen, kunnen we bij andere museumcollecties voorwerpen lenen. In de volgende Werftijdning hopen we weer nieuws te brengen over de voortgang.

***Eén van de
gedocumenteerde
led-verlichte kasten met
hijs- en boorwerktuigen.***



9. Geschiedenis van het m.s. Nomadisch

Op 2 november 1912 trouwen schipper Jan Veldman (geboren Loeg, gem. Muntendam 10-12-1888) en Tijtje van der Wijk (geboren Odoorn 02-05-1889). Zij krijgen drie zoons en een dochter. De oudste, Berend, in 1913, overlijdt kort na de geboorte; Hendrik wordt geboren in 1914, Renske in 1915 en de jongste, ook Berend genoemd, op 8 februari 1925.

De Nomadisch vaart de haven van Sappemeer uit



Een luxemotor

In 1928 geven Jan Veldman en Tijtje v/d Wijk aan de Scheepswerf H.P.J. Thiecke v/h J.W. Boerma in Martenshoek opdracht voor de bouw van een nieuw schip, een luxemotor die de naam “Nomadisch” zou krijgen. Na een werkzaam leven heeft het schip sinds 2013 een vaste ligplaats in de haven van Sappemeer, tegenover de Historische Scheepswerf Wolthuis. Een luxemotor is een type schip dat met het invoeren van de verbrandingsmotor in de scheepvaart werd ontwikkeld. In de traditionele zeilschepen was meestal geen plaats voor een dergelijke voortstuwing. Vaak loste men dit op door een zgn. opduwer te laten bouwen die achter het schip werd vastgemaakt en zo de voortstuwing verzorgde. Uiteindelijk werd er een totaal ander schip ontworpen, waarin plaats was voor een dergelijke motor, onder het stuurhuis. Om de schroef voldoende rendement te geven, was ook een nieuwe vorm van het achterschip noodzakelijk. Dat bood ook weer gelegenheid om achter het stuurhuis een ruime kajuit te bouwen. Zo ontstond er een grotere mate van gerief en samen met een geheel andere wijze van sturen – met een stuurrad in plaats van een helmstok – werd een mate van comfort verkregen die bij de schipperij niet bekend was. En zo ontstond al snel de naam “luxemotor” voor dit type schip.

Tijdens de bouw van het schip komt de werf in financiële problemen en moet men het faillissement aanvragen. De rechtbank heeft toen besloten, omdat er al méér dan 90% van de bouwkosten was betaald, dat Jan Veldman samen met z'n oudste zoon Hendrik en de werfbaas, het schip mogen afbouwen en te water laten.

Als op 8 juni 1944 vader Jan Veldman in Hengelo aan een hartstilstand overlijdt, neemt de inmiddels 19-jarige zoon Berend in dienst van zijn moeder het roer over. Op 1 juni 1950 wordt hij enig eigenaar van het schip.

De tijd van Berend Veldman

Midden 50-er jaren van de vorige eeuw ontstond de vraag naar meer laadruimte. Berend Veldman besloot om de holte van het schip te laten vergroten door het gangboord omhoog te brengen. De werkzaamheden vonden plaats bij de Fa. Hicken in Groningen. Dit bedrijf bouwde grotendeels motoren in binnenvaartschepen, maar af en toe werden er ook andere klussen gedaan. Oorspronkelijk stond de Fa. Hicken bekend als scheepssloperij en was onder de naam Hicken-Brookmann gevestigd in Wirdum. Het bedrijf is ca. 1975 gestopt met haar werkzaamheden.

Omdat er met de Nomadisch ook op zee werd gevaren, besloot hij in 1963 de accommodatie te vergroten en de ramen van de kajuit te vervangen door patrijspoorten. Dit werd gedaan door smederij en stelmakerij Lubbers, gevestigd aan het 'Westeind' langs het (oude) Winschoterdiep, tussen Sappemeer en Zuidbroek. Volgens Veldman was deze Lubbers een uitstekend vakman en zou hij ook de betimmering van de accommodatie ter hand nemen. Doordat hij het zo druk kreeg met de fabricage van stalen stuurhutten, heeft de schipper de aftimmering zelf uitgevoerd! De Nomadisch heeft door heel West-Europa gevaren en werd steeds bevaren en onderhouden door de schipper zelf.

Een vracht met een verhaal...

De Nomadisch vervoerde 'van alles', stukgoed, hout, stenen, enz. Jarenlang voer het schip met kolen naar het Ruhrgebied en met staal weerom. Eén bijzondere vracht springt eruit en wel het transport van het beeld "de Waalpalen" dat thans staat aan de Rembrandtlaan in Hoogezand. Een vracht met een verhaal. Johan Anton de Waal startte in 1911 in Amsterdam een bedrijf dat funderingspalen voor de bouw fabriceerde. Bij het 50-jarig bestaan van het bedrijf, gaf hij de beeldhouwer Dick Stins de opdracht hiervoor een gedenkteken te maken. Dat werd het tien meter hoge beeld "de Waalpalen", gemaakt uit brons en staal, met een eigen gewicht van 8 ton. Het stelt een arbeider voor die drie palen ondersteunt en straalt de vastberadenheid uit van iemand die op zijn taken is voorbereid. De familie-overlevering vertelt ons dat deze arbeider de oprichter J.A. de Waal symboliseert, die zijn drie zonen helpt en begeleid bij het ontwikkelen van het bedrijf. Begin zeventiger jaren van de vorige eeuw verhuisde een deel van het bedrijf naar de Aert van der Neerweg in Hoogezand. Het beeld, dat inmiddels de naam "Arie" had gekregen, verhuisde mee en werd in 1976 door de Nomadisch vanuit de Riekerhaven in Amsterdam overgebracht naar Hoogezand, gelijktijdig met een vracht zand dat gebruikt werd als stuwzand. Sindsdien staat het beeld aan de Rembrandtlaan in Hoogezand. Begin tachtiger jaren verliet "de Waalpaal" Hoogezand weer, maar het beeld bleef staan. De gemeente Midden-Groningen gaf vervolgens een eigen draai aan de betekenis van het kunstwerk en beschrijft het thans als "een ouderwetse werfarbeider die voor de boeg van een schip staat" Het valt te billijken, wanneer we bedenken dat de scheepsbouw een grote betekenis had en heeft in Hoogezand.

Naar de haven van Sappemeer...!

In 1982 houdt Berend Veldman de beroepshalve vrachtvaart voor gezien. Vanuit verschillende ligplaatsen in Hoogezand en Martenshoek maakt de rustend schipper,



al dan niet met vrienden en kennissen, regelmatig ‘rondjes’ richting Winschoten en via Nieuwe Statenzijl, Eems, Farmsum en Eemskanaal weer terug. Onderweg legt hij wat bezoekjes af bij oude vrienden, zoals collega-schipper Moret in Nieuwe Statenzijl. Ook verzorgt hij jarenlang de Sinterklaasintocht over het Noord-Willemskanaal naar het Drentse Vries. Als hij eind 2013 met de Nomadisch in Martenshoek ligt bij v/h Trelleborg – precies tegenover de plaats waar zijn schip in 1928 is gebouwd! – ontvangt hij een sommatie om vandaar te vertrekken. Veldman denkt dan maar naar Winschoten af te reizen. Daar kan hij overwinteren, aan het begin van het Pekelderdiep. Een rustig plekje, waar hij eindeloos ver zou kunnen kijken, slechts af en toe begroet door een passerende fietser...! Het zou anders lopen. Na de afvaart uit Martenshoek – en omdat hij niet beschikt over een marifoon – moet de opening van de bruggen worden aangevraagd door op een knop te drukken, de ‘sportknop’ voor recreatievaarders. Na de Zwedenbrug, de Knijpsbrug en vervolgens de Slochterbrug te zijn gepasseerd, wijst metgezel Huub Dofferhoff hem op de pas aangelegde haven van Sappemeer: “*zou je daar niet...?*” Waarop Veldman de steven wendt en de haven invaart! Omdat de Nomadisch bij de volgende brug dus niet meer op de camera’s van de centrale post in Farmsum verschijnt en de schipper zonder marifoon via het noodkanaal niet kan worden opgeroepen, wordt onmiddellijk groot alarm geslagen. Met twee auto’s gaan ambtenaren van Provinciale Waterstaat op zoek en treffen schip en bemanning na enige tijd, niets vermoedend, aan in de haven van Sappemeer...!

In Sappemeer

Ook van daaruit heeft Veldman nog wat tochtjes met het schip gemaakt. De laatste reis was in 2019 naar Groningen in het dok, voor een controle van het onderwatergedeelte van het schip. Daar is ook het grootste deel van de bodem gedubbeld. Voor de verlenging van het certificaat is toen een marifoon geïnstalleerd en een AIS-systeem, zodat men altijd een varend schip in de kijker kan houden. Met deze keuring is het schip weer jaren geschikt voor de vrachtaart!



De Nomadisch in het dok met schipper Berend Veldman (r) en zijn rechterhand, de scheepswerktuigkundige Huub Dofferhoff

Met schipper Berend Veldman – die inmiddels de leeftijd der zeer sterken heeft bereikt – gaat het helaas minder goed. Vanwege een herseninfarct in januari jl., kort voor zijn 96^{ste} verjaardag, kan hij niet meer op zijn schip blijven wonen en de dagelijkse werkzaamheden uitvoeren. In maart is Veldman opgenomen in Zorgcentrum St. Jozef in Sappemeer en woont hij voor het eerst van zijn leven ‘aan de wal’.

Met dank aan Govert Tukker en Huub Dofferhoff

10. Leven(s)loop van de HARMINA (deel 7)

Door: Jaap Boersema

In Werftijding van 2014-2020 verscheen een reeks artikelen over de kotterschoener HARMINA. Het schip werd in 1910 op de werf van Jac. Smit -thans de Historische Scheepswerf Wolthuis- gebouwd in opdracht van Ko Vellinga (mijn grootvader).

Na de stranding in de Rampnacht van 31 januari op 1 februari 1953 leek het afgelopen met het kustvaartuig ELISABETH, dat hier ooit als zeilschoener van stapel liep.

De berging in 1953

Het wrakkenregister van RWS vermeldt, dat ooit “tussen dam 11 en 12 van de Delflandse hoofden” de ELISABETH als nr. A 101 lag.

Het wrak op het strand van Ter Heijde werd door Rijkswaterstaat voor een symbolisch bedrag van f 1,00 overgedaan aan een paar avontuurlijke lieden.

Zij zagen wel een mogelijkheid om het schip op de condities van Rijkswaterstaat van het strand te halen.

Het plan was om een geultje te graven, het schip te lossen en het op de uitgezette ankers naar zee te trekken.

Alsof er een beunschip naast een perszuiger lag: Met grote pompen werd water in de rest van de lading aardappelmeel en het binnengestroomde zand gepompt en er vervolgens weer uitgepompt. Door het wegstromende water ontstond vanzelf een geultje richting de Laag Waterlijn. Dat was mooi meegenomen.

Voor de kust lag inmiddels een sleper, die de ELISABETH vrij snel bij springtij vlot kreeg. Het schip ging naar de sloper en de ‘bergers’ vingden wel iets meer dan de eerder uitgegeven f 1,00.

Een nieuwe start: nu als GORETTI

Het schip ligt niet lang bij de sloper in Spijkenisse. Schipper Theuns en zijn zoon gaan, na een tip van Nederlof uit Geertruidenberg in Spijkenisse kijken. Zij zien wel wat in het wrak van de ELISABETH.

Het schip wordt gered uit slopershanden en gaat naar de werf van Nederlof. Deze krijgt de opdracht het schip met 21 m te verlengen tot 52 m, er een nieuwe den en later ook nog een nieuwe roef en stuurhuis op te zetten.



In de 'droge lading'-vaart

Tussen '53 en '68 worden er 3 - 4 reisjes per maand gedaan van Duisburg naar Dordrecht en zo'n 2 reisjes van Duisburg naar Vreeswijk. De lading kluitkalk gaat daar naar de kalkzandsteenfabriek "De Lek", net beneden de invaart van de Koninginnensluis.



De heer A.W. Jegen aan boord van de chemicaliën-tanker GORETTI (± 1972)

Volgens de heer H. Theuns heeft de lading nog lang naar rottend aardappelmeel gestonken. In 1957 wordt de 120 pk Kromhout vervangen door een nieuwe MWM van 220 pk. Onder de machinekamer is toen meteen maar een nieuw vlak gezet.

Een paar jaar later wordt het schip geschikt gemaakt voor het vervoer van fijnkalk, ook wel ongebluste kalk genoemd. Inmiddels heeft Theuns een compagnon: de heer A. Jegen, die van 1962 tot 1989 op de GORETTI vaart.

Roestvrij staal

In 1968 gaat het schip naar Papendrecht. Bij de "Zuurbestendige apparatenfabriek" van Kooijman worden er roestvrijstalen tanks in het schip aangebracht. Er wordt veel salpeterzuur mee vervoerd.

Op 1 maart 1954 staat in de meetbrief een nieuw nummer: 19677 en een nieuwe naam, die van een Italiaanse martelares: GORETTI.

Daar kon je 'aardig' mee verdienen, want wanneer in 1989 de GORETTI wordt verkocht, brengt Jegen zijn eerste ALPHEUS (god van de rivier) in de vaart. Daarna volgen nog een nieuwe ALPHEUS en de APHRODITE.

Periode EENDRACHT

Op 2 oktober 1989 wordt de GORETTI, (ex-ELISABETH, ex-JOHANNA, ex-HARMINA) toegevoegd aan de vloot van Intrachem/Heuvelman in Krimpen a/d Lek en krijgt een nieuwe naam: EENDRACHT.

In 1990 komt er een nieuwe motor in: een GM, type 8V71N van 240 pk.

Kop en kont zijn nog -gedeeltelijk- van de in 1910 gebouwde schoener HARMINA. Op 7 april 1992 gaat de EENDRACHT over in handen van rederij Wijgula (WGL) in Druten.

Varen met de EENDRACHT

In oktober '94 stapte ik -met mijn dienstenboekje- aan boord van wat eens het schip van mijn grootvader was.



Onderweg naar Shell-Moerdijk. Foto: Jaap Boersema



Het reisje begon in de wachthaven van 's-Gravendeel. Leeg gingen we naar Shell-Pernis, waar 's nachts geladen werd voor de Moerdijk.

In alle vroegte vertrokken we uit de 1e Petroleumhaven en hoorden om 8 uur op het nieuws dat Greenpeace achter ons de haven 'op slot' had gedaan.

Nadat het schip gelost was bij Shell-Moerdijk gingen we eerst naar ATM (Afval Terminal Moerdijk). Hier werden de ladingtanks schoongemaakt voor we een nieuwe lading aan boord kregen.

Voor dit schoonmaken wordt een butterwasmachine, een soort tuinsproeier gebruikt, die heet (ook wel koud) water langs de wanden spuit. Ladingrest en heet water worden weggepompt. Wanneer je vervolgens de deksels van de ladingtanks openzet, lijkt het wel of je de vaatwasser thuis opent.

Met een nieuwe lading zijn we van Moerdijk naar Pernis gevaren, waar we voor het weekend leeg kwamen.

Met het lege schip zetten we koers naar de thuishaven van schipper Bram Markusse: toen nog de Bomhaven in Dordrecht.

6 februari 2000

De EENDRACHT ligt in Druten in afwachting van de sloop. De waardevolle roestvrijstalen tanks zijn er uitgehaald.

Moeder Tjaarke Boersema-Vellinga is die dag 85 jaar wanneer we haar mee nemen om afscheid te nemen van het schip waarop zij geboren is.

Mei 2000

Na 90 jaar valt het doek definitief bij scheepssloperij Neerlandia in 's Gravendeel.



11. Een stapelloop in de 20^{ste} eeuw

Opgetekend door Cor Mulder, Westerbroek.

Nu wil ik het een en ander uitleggen over een stapelloop, wat ook weer een heel apart vak is. Ik heb het over de jaren 1950, 1960. Dikke balken van 30 cm vierkant en 10.00 meter lang liggen in het water als ze niet worden gebruikt. Ze zijn van azobé, een zware, harde en zeer sterke houtsoort met een hoge duurzaamheid, voornamelijk afkomstig uit West-Afrika.

Met de kraan worden ze uit het water getrokken en onder het schip geschoven. Daar bovenop weer balken en met de nodige kielen werd schip en balken één geheel. Daartussen lagen twee planken die aan beide zijden waren ingesmeerd met een harde soort vet. De dikke balken worden op diverse plaatsen onder gevuld met houten klossen, zodanig dat er geen beweging meer in zit! De twee ingesmeerde balken worden er dan onder geschoven en vervolgens komen daar weer zware balken op te liggen. Om een stevige ondergrond te krijgen wordt alles met elkaar verbonden met een groot aantal houten kielen. Toch blijft het schip op de stalen stutten staan die er bij de aanvang van de bouw onder waren geplaatst. Deze stutten werden zoveel mogelijk ter plaatse van de waterdichte schotten aangebracht. Om het schip tot aan de stapelloop op zijn plaats te houden, worden vier zware kettingen rond het schip getrokken en met vier sliphaken vastgezet. Dit karwei duurt ongeveer een week van hard werken. Alles moest op tijd klaar zijn want de uitnodigingen aan de reders, familie en vrienden waren de deur al uit!

Op de laatste dag voor de stapelloop worden de meeste stutten er alvast onderweg geslagen en wacht men tot de laatste gasten op het podium staan en iemand het schip gaat dopen door een 'fles met inhoud' tegen de romp van het schip stuk te slaan. Dit dopen

gaat meestal vergezeld van de woorden: "Ik doop u (naam schip) en wens u en uw bemanning een behouden vaart". De werfbaas krijgt dan van de directeur een wenk en die roept op zijn beurt aan de mannen van de stapelloop: "LOS". Die trekken de sliphaken open en dan, als het goed gaat, glijdt het schip te water...



***Stapelloop van het m.s.
Pluto bij E.J. Smit & Zoon's
Scheepswerven in Westerbroek***

