

# Bootswerft Bültjer 100 jaar



Oprichter Hinderk Bültjer en echtgenote.



Gerjet Bültjer



Jan Bültjer, de eerste 'Bootsbaumeister'.



Hinni Bültjer, scheepsbouwer en zeezeiler.  
(Foto: Archief Bültjer).



Ger en Jan Bültjer (Foto: Ria Beukema)

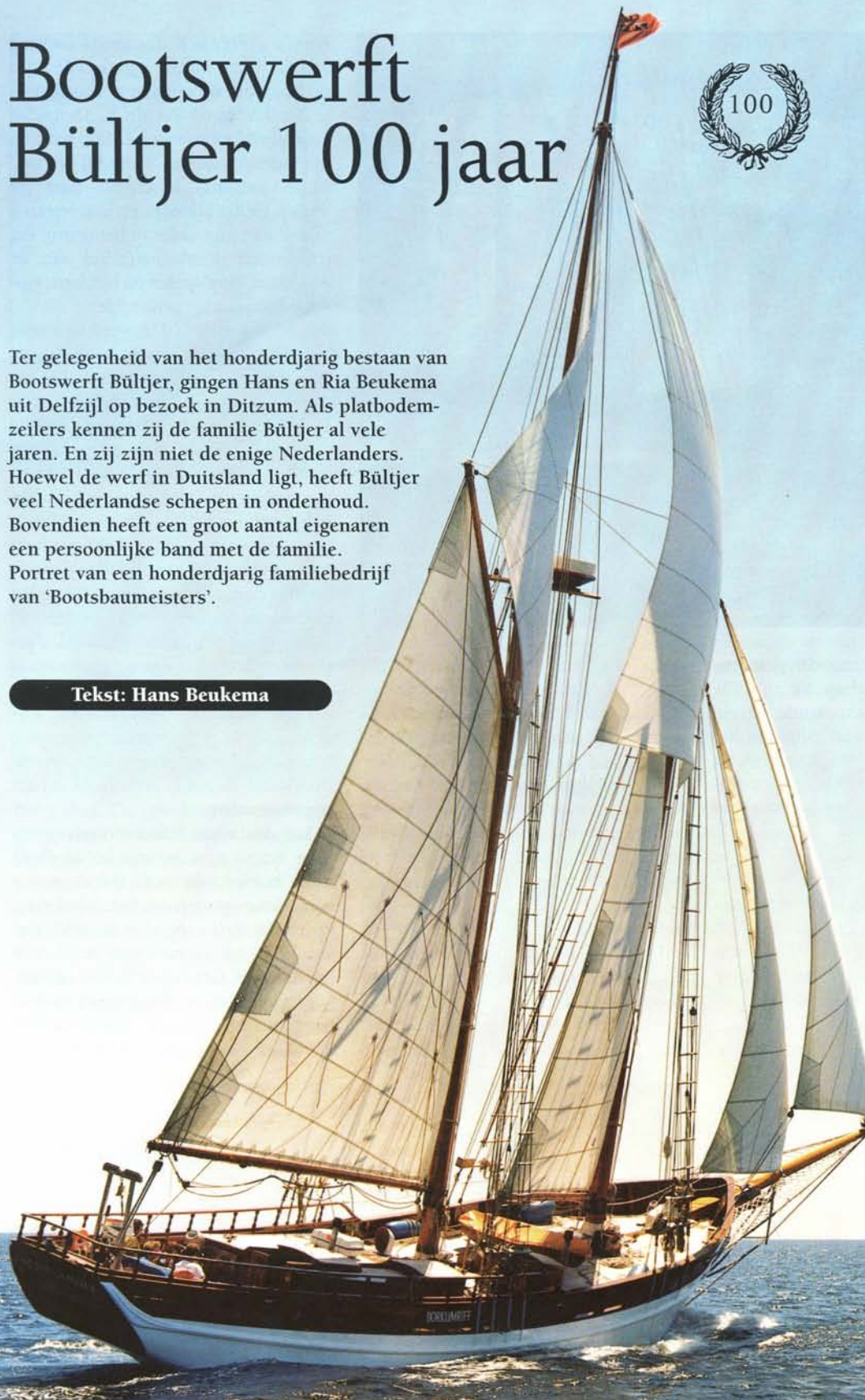
Ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van Bootswerft Bültjer, gingen Hans en Ria Beukema uit Delfzijl op bezoek in Ditzum. Als platbodemeizelaars kennen zij de familie Bültjer al vele jaren. En zij zijn niet de enige Nederlanders. Hoewel de werf in Duitsland ligt, heeft Bültjer veel Nederlandse schepen in onderhoud. Bovendien heeft een groot aantal eigenaren een persoonlijke band met de familie. Portret van een honderdjarig familiebedrijf van 'Bootsbaumeisters'.

Tekst: Hans Beukema

Eenige kilometers over de Nederlands-Duitse grens ligt Ditzum: een vissersdorp aan de Eems met een sfeervolle haven waarin de visserij nog onmiskenbaar aanwezig is. Op de kaden wachten zware ankers

en visserijattributen op gebruik, voor de sluis liggen viskotters na gedane arbeid te rusten, terwijl een verlate visserman zijn vangst bij de garnalendrogerij aflevert. De kade bij de havenmond wordt gedomineerd door een

De Borkumriff, in 1980 gebouwd voor een opdrachtgever in Southampton. (Foto: Archief Bültjer)







*Mélee van schepen voor de bouwwerf (Foto: Ria Beukema)*

groot aantal schepen met één gemeenschappelijke eigenschap: ze zijn alle van hout. Op het aanpalende terrein bevinden zich de grote hallen en het uitgestrekte bedrijfsterrein van Bootswerf Bültjer, waarop imposante stammen gezaagd hout op verwerking wachten.

Op 14 en 15 mei aanstaande, dus in het komende lange 'Hemelvaartweekend' viert de firma Bültjer haar honderdjarig bestaan. En dat eeuwfeest zal niet onopgemerkt blijven. Naast ontvangsten en maritieme evenementen op en bij de sfeervolle scheepswerf zal ook de plaatselijke bevolking volop aan de feestelijkheden deelnemen met exposities en demonstraties. De kern van deze festiviteiten vormt uiteraard de werf, die ook het middelpunt zal zijn van een reünie van Bültjer-schepen die ter gelegenheid van het eeuwfeest naar hun geboorteplaats aan de Eems zullen terugkeren. Uitnodigingen gingen uit naar Duitse, Engelse, Nederlandse en Scandinavische eigenaren. Een groot aantal heeft toegezegd te komen.

Honderd jaar geleden, in april 1899, vestigde de dertigjarige Hinderk Gerjet Bültjer, afkomstig uit het 'buurdorpje' Ditzumerverlaat, zich met zijn gezin als zelfstandig ondernemer in het pittoreske vissersdorp Ditzum. Zijn professe was stelmaker. Dit beroep was vroeger een algemeen voorkomende en winstgevendende nering op het platteland. Want aan de handen van stelmakers ontspro-

ten kruiwagens, lorries, boerenkarren en andere werktuigen van hoofdzakelijk hout. Deze timmerlieden fungeerden indertijd als leveranciers en reparateurs van de agrarische stand. Maar Hinderk Bültjer had meer in zijn mars. In het dorp waar de visserij met houten kotters centraal stond, werd zijn vakmanschap ook steeds meer ingeroepen bij de reparatie van de houten schepen.

### **Scheepsbouw**

De oudste van zijn beide zonen volgde de beroepslijn van zijn vader. Hij volgde de vakopleiding voor stelmaker en mocht zich 'Stellmachermeister' noemen. De klussen aan de waterkant

namen echter een dusdanige omvang aan dat vader Bültjer zijn tweede zoon opdroeg om de opleiding 'Bootsbauer' te gaan volgen. Via de in Duitsland gebruikelijke lijn van leerling, gezel en uiteindelijk meester leerde hij het vak. Beide jongens, luisterend naar de namen Gerjet Hinnerk en Jan, werkten samen met hun vader in het bedrijf dat een steeds dominantere rol aan de waterkant ging spelen en tenslotte grote opdrachten binnenhaalde.

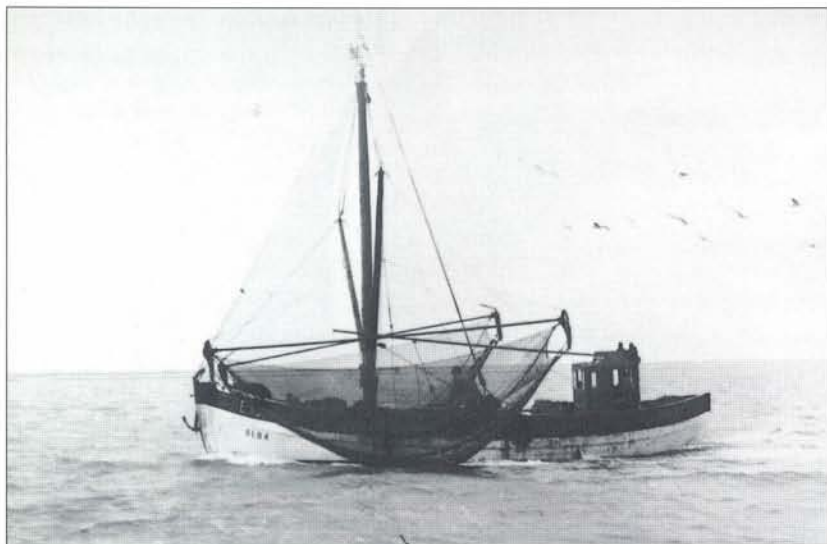
Op 19 januari 1928 werd de eerste nieuwbouwkotter opgeleverd, waarvoor een bestaande Deense kotter als voorbeeld diende, bouwkosten 4700 Duitse Marken. De werkplaats van de timmerlui bevond zich echter in het centrum van het dorpje, waardoor enige creativiteit was geboden om het schip in het water te krijgen. De tewaterlating moet een waar spektakel hebben uitgelokt, omdat het schip op rollen door de smalle dorpsstraatjes moest worden getrokken. De coupure in de zeedijk, die bij hoge waterstanden werd afgesloten en de enige toegangsweg was naar de haven, was te smal om de kotter door te laten en daarom werd de kotter volgens plan in het afwateringskanaaltje binnen de sluis te water gelaten. Via de sluis kwam de kotter vervolgens in haar zoutwater-element.

Met deze eerste kotter was een definitieve lijn uitgezet: er volgden al direct meer bouwopdrachten. Bültjer senior nam hierop geen halve maatregelen en verhuisde zijn bedrijf al in hetzelfde jaar van het dorpscentrum naar een locatie aan de haven. Gelet op de leeftijd van Bültjer senior zullen zijn beide zonen, en met name 'Bootsbaumeister' Jan, rond deze tijd al een stevige vinger in de pap heb-



*Imposante stammen gezaagd hout wachten op verwerking (Foto: Ria Beukema)*





kregen vijf kinderen waaronder één zoon. Omdat het huwelijk van mede-eigenaar Gert Bültjer kinderloos bleef, was deze enige mannelijke nazaat van de derde 'werfgeneratie' de logische opvolger van het tweemanschap.

*Bouwnummer 1 op de Eems. (Foto: Archief Bültjer)*

Op 14-jarige leeftijd deed hij als 'Lehrling' formeel zijn intrede in het familiebedrijf en zeven jaar later kon hij zich al met de Meister-titel tooien. Deze ongekunstelde, karakteristieke Hinnerk Gert Bültjer was de laatste tientallen jaren 'het gezicht' en het organisatorische middelpunt van de werf.

Grote bekendheid genoot Hinni Bültjer ook op zeilwedstrijden op de Eems en later op de Noord- en Oostzee. De daden van de *Frauke* waren legendarisch in de regio en niet minder het enthousiasme - lees: fanatisme - van schipper en bemanning. Toen de niet stilzittende concurrentie zich met nieuwe boten en tuigages op de startlijn meldde, zon Hinni Bültjer op tegenmaatregelen. De oplossing werd niet gevonden in een nieuwe, maar wel in een grotere boot. Op de eigen werf werd

*Twee voorbeelden van Bültjer-kotters. (Foto: Archief Bültjer)*



ben gehad. De tweede generatie Bültjer ging zich nu hoofdzakelijk toelagen op de bouw en reparatie van houten schepen en boten. Ze werden in deze eerste jaren met behulp van paarden over boomstammen aan de wal getrokken.

### Hinni

Bootsbaumeister Jan Bültjer en zijn meewerkende echtgenote, die het magazijn en de boekhouding bestierde,



de *Frauke* eenvoudigweg verlengd en verbreed. Rond 1966 maakte deze fraaie wedstrijdboot plaats voor een groter zeilschip van eigen bodem, de *Nordwind*. Zo'n vijf jaar later werd de vlag overgebracht naar de nieuwe en grotere *Südwind* en tien jaar daarna naar de *Diana*.

Hinni Bültjer vestigde zijn naam als zeezeiler op diverse regatta's en was een veel- en graaggeziene gast. Dat hij met zijn fraaie schepen tegelijkertijd een treffend staalje public relations verrichtte, blijkt uit de opdrachten voor jachtbouw die hem uit alle Europese kustlanden bereikten. Hieronder ook

*Een plaats aan het water. Van een werf was nog geen sprake. (Foto: Archief Bültjer)*







De 'Vijverberg' tijdens een proeftocht. (Foto: Archief Bultjer)



De botter 'Tuitje' (Foto: Archief Bultjer).

de schitterende *Vijverberg*, in 1958 gebouwd voor de Haagse jonkheer Sandberg en gevaren door schipper Herman Vredenburg.

*Twée schepen in aanbouw. Boven een Finkenwerder koter, onder de botter 'Tuitje'.* (Foto: Archief Bultjer)

### Nieuw markt

Het verleggen van de markt naar vooral jachten kwam enerzijds door de stijgende vraag tot stand en anderzijds door een duidelijke afname van bestel-

lingen van viskotters, die in de jaren zeventig haar hoogtepunt vond, toen er per jaar zo'n vijf tot acht kotters van circa twaalf meter werden opgeleverd! Die kentering werd hoofdzakelijk beïnvloed door de beëindiging van overheids-subsidies op nieuwbouwkotters.

Daarmee zakte de traditionele afzetmarkt aan de Duitse Oostzeekust en de Duitse Waddenzee voor een belangrijk

deel in. De jachtbouw hield de bedrijvigheid op de werf gaande en de opbloeiende interesse voor historische schepen in Nederland bracht ook Nederlandse eigenaren voor nieuwbouw en reparatie naar Ditzum, waar de opdrachten-portefeuille tegenwoordig ongeveer op fifty-fifty basis door Duitsers en Nederlanders wordt gevuld.

Het plotselinge overlijden van Hinni





Bültjer in 1995 was een slag voor allen die hem kenden, maar bracht geen aanwijsbare wijzigingen in de bedrijfsvoering. Jan Bültjer daarover: "Vader trok zich de laatste jaren al een beetje terug uit het werk van alledag. Hij onderhield de externe contacten, was raadgever en sprong bij als dat nodig was, zeg maar algemene assistentie. In de praktijk stonden mijn broer en ik de laatste jaren al op eigen benen."

De broers Jan en Gert treden op als twee-eenheid. Beiden zijn ze in de eerste plaats scheepsbouwer en wie hun functionele outfit beziet, weet dat er weinig tijd aan een schrijfmeubel wordt doorgebracht. Van enige overhead in de vorm van een secretaresse of typiste is evenmin sprake. 's Morgens vroeg houdt de tweekoppige bedrijfsleiding werkbespreking 'bie moeder' - bij moeder - in het ouderlijk huis op het werfterrein en verder worden er weinig woorden vuil gemaakt; de acht vaste krachten en een aantal leerlingen - zo'n 5 à 6 per jaar - zwermen uit over de werf.

Ook het spontane en vooral rechtstreekse contact met relaties is als bij de vorige generaties scheepsbouwer. "Wij nemen een schip projectmatig aan. Dat wil zeggen dat we het helemaal compleet volgens de wensen van de klant opleveren. De opdrachtgevers hebben in ons één contactpersoon, dus Gert of ik. Dat blijft tijdens de hele bouw zo. Projectbouw wil zeggen dat we ons niet uitsluitend met de scheepsromp bezighouden. Bij nieuwe schepen verzorgen wij ook de binnenbetimmering, de elektriciteit, het instrumentarium, het schilderwerk, het plaatsen van de motor en verder alles wat de klant wenst," aldus Jan Bültjer.

### Ouderwetse soliditeit

De werkmethode is sinds de bouw van de eerste kotters nauwelijks gewijzigd. Het leggen van de kielbalk wordt gevolgd door het plaatsen van de spanen, gevolgd door de huidbeplanking. De naden tussen de gangen worden op de aloude wijze gedicht met werk en pek. Het ziet er niet naar uit dat de werf met deze methode zal breken. Jan Bültjer: "Bij bepaalde onderdelen maken wij ook wel gebruik van epoxy, vooral bij het binnenwerk. Maar voor de romp werken wij zoals onze leermeesters het ook deden en die methode is volgens mij nog niet door een betere vervangen. Welk materiaal je ook gebruikt, alles heeft zijn leeftijd en alles vraagt na verloop van jaren dus zijn onderhoud. Niets heeft het eeuwige leven en als je



'Back 2', een nieuwbouw uit 1962. (Foto: Archief Bültjer)



'Blue Cat', in 1963 gebouwd voor een opdrachtgever in Southampton. (Foto: Archief Bültjer)



Een 'Törfmudje'. Dit scheepstype voer vroeger in de Duitse veengebieden. (Foto: Archief Bültjer)





Vakmanschap in groot (boven) en klein (onder). (Foto's: Ria Beukema)

bijvoorbeeld na jaren rubber moet vervangen is het een enorme klus om dat oude materiaal uit de naden te halen.

Bij onze schepen slaan we het oude materiaal volgens de eeuwenoude methode met een breuwijzer in de naden en die dicht we weer met werk en pek. Dan kan het weer vele, vele jaren mee. De romp boven de waterlijn werken we niet af met pek, maar met stopverf. Je krijgt dan een prachtig product."

schepen voor de wal. Het betreft geen winterberging, maar schepen die reparaties moeten of hebben ondergaan en de rest van de winter blijven waar ze zijn. Veel mogelijkheden voor zelfwerkzaamheid ook. In de loods blijken het Nederlands van de schipper van de honderdjarige *Marieje* uit Groningen en het 'platduuts' van een Ditzumer scheepsbouwer zonder enige hapering wonderwel op elkaar aan te sluiten.



Traditioneel vakmanschap met werk en pek (Foto: Ria Beukema)



De 'Diana' tijdens een regatta op de Eems. (Foto: Archief Bültjer)

's Winters worden de hallen en terreinen gevuld met ruim veertig schepen. Verder liggen er nog zeven, acht

Schitterende schepen met de onmiskenbare Bültjer-uitstraling stofferen tegenwoordig diverse havens langs de Noord- en Oostzeekust, in Nederland, Denemarken en het Caribisch gebied. Jan Bültjer mijmerend op onze vraag: "Ik weet niet wat ik de mooiste van onze schepen vind, want ze hebben allemaal iets specifiek. 't Gaat vaak om kleinigheden, zoals een beetje meer zeeg, een paar centimeter meer of minder vrijboord, kleine dingen. We hebben mooie kotters, schoeners en platbodems gebouwd, ze hebben allemaal wel iets waar ik graag naar kijk. 'k Heb eigenlijk geen voorkeur voor een scheepstype.

Een klant doet wel eens een concessie in verband met stahoogte en dergelijke. Een paar centimeter meer kunnen het schip opeens minder mooi maken,

die paar centimeter had ie volgens mij dan eigenlijk niet moeten hebben. Maar een lelijk schip kan ik me niet herinneren. Ons eigen schip, de *Diana*, is volgens mij met zijn zeventien meter een mooi schip en het is een fijne zeiler ook. Wij hebben diverse regatta's op de Noordzee en Oostzee gevaren en iedere race is weer een belevens."

### Jubileum

Op het gebied van reclame-uitingen hechten de broers Gert en Jan vooral aan de mond tot mond reclame die het bedrijf in honderd jaar tot ver buiten de eigen regio bekendheid verschaft. Jan Bültjer: "Mijn vader legde als zeiler ook altijd veel contacten in de regattahavens en daar kwamen dan vaak weer zakelijke contacten uit voort. Zo wil ik met het hele gezin het volgend jaar met de *Diana* naar Brest.. Wij willen dat festijn graag eens meemaken en we blijven dan ook in de traditie van onze werf: persoonlijke contacten leggen in de omgeving waar het volgens ons hoort, in het echte schepenmilieu."

De eerste maanden van 1999 zullen echter in het teken staan van het naderende eeuwfeest van het scheepsbouwbedrijf. Op 14 en 15 mei zullen schepen van eigen bodem zich verzamelen in Ditzum en het knusse, sfeervolle haventje twee dagen achtereen een ongekend museale uitstraling geven.

Voor nadere info over het eeuwfeest: Cora Bültjer, Mühlenstraße 225, D-26844 Ditzum, tel 00 49 49 02283..

(Zij is geboren Nederlandse, kortom: geen taalproblemen)

