



Bültjer Werft in Ditzum 125 jaar

In 1994.4 schreven we over een van de laatste houtwerven in Noord-Duitsland, Bültjer, waar toen al 262 houten kotters, jachten en boten waren gebouwd. Sinds 1993 gaat het echter vooral om restauraties en onderhoud. Onlangs bezochten we de houtwerf in Ditzum en zagen we dat de Bültjers nog volop in bedrijf zijn. De zesde generatie is zelfs aangetreden! Door: Wim de Bruijn

Als je vanuit Delfzijl de Eems stroomopwaarts vaart, kom je na de Dollard een kleine vissershaven aan stuurboord tegen: Ditzum. Er liggen wat kotters en jachten in de haven en er is een veerpont naar de overkant van de Eems, waar vooral fietsers, voetgangers en een auto gebruik van maken. Op de noordelijke kop van de haven is de werf van Bültjer gevestigd. In feite werd in 1899 de basis in Ditzumerverlaat gelegd waar Hinderk Gerjet Bültjer (1869-1946) zich als stelmaker vestigde. Een stelmaker maakte kruiwagens, lorries, boerenkarren en sliksleeën, waarmee vissers op het drooggevalen wad bij hun fuiken konden komen, zodat ze niet in de bagger wegzakten. Bültjer werd echter steeds vaker door vissers gevraagd of hij reparaties aan hun boot wilde uitvoeren. Het gezin verhuisde naar Ditzum en daar werd, aanvankelijk nog zonder helling, aan vissersboten gewerkt. Zijn oudste zoon Gerjet Hinderk volgde de vakopleiding voor stelmaker en mocht zich daarna *Meister* noemen. Omdat het werk aan schepen steeds meer toenam droeg de vader zijn andere zoon op om de opleiding *Bootsbauer* te volgen. In Duitsland ben je dan eerst leerling, na vijf jaar word je gezel en uiteindelijk mag je je meestertimmerman noemen, nadat je een examenproefstuk met goed gevolg hebt gemaakt.

De eerste viskotter

In 1928 werd de eerste houten kotter opgeleverd,

De opdrachtgever, een visserman uit Oldersum wilde een kotter die leek op een Deense kotter die in de haven lag. Nadat een ontwerp was gemaakt, werd de kotter gebouwd. Die moest echter op houten rollen door de smalle straten van Ditzum worden vervoerd naar een afwateringskanaaltje; er was namelijk nog geen sprake van een helling. Daar werd het schip achter de sluis te water gelaten. Drie jaar later zou een nieuwe kotter volgen voor een visserman uit Greetsiel. Maar die werd al op de glooiende oever van de haven gebouwd. Tussen alle reparaties door werd een jaar later weer een kotter opgeleverd voor Oldersum en daarna weer een voor Greetsiel. Pas in 1934 werd de eerste hellingwagen in gebruik genomen en kon de vijfde kotter voor Norddeich wat gemakkelijker te water. Zo ging het jarenlang door. Er waren jaren bij dat er zeven tot tien kotters te water werden gelaten. Er kwamen ook veel houten schepen uit Nederland voor onderhoud en restauratie naar Ditzum varen.

Botterjacht

In 1958 werd voor Jhr. Sandberg uit Wassenaar een botterjacht, de *Vijverberg II* gebouwd. Het werd een 15,60 m lange kajuitbotter waar Herman Vredenburg niet alleen op schipperde bij de familie, maar ook een vriendschappelijk contact opbouwde met de familie Bültjer. Het ontwerp werd gemaakt door Hinderk Gerjet (1931-1995),

links: De Bültjerwerf gezien vanaf de Eems. De kotter wordt op de hellingwagen omhoog getrokken. (Foto Jan Eissens)

boven: Een originele houten viskotter waarvan er heel veel werden gebouwd door de Bültjers

onder: Vlnr: Gerjet Hinderk jr. (1980), Gerjet Hinderk sr. (1962), Andy (1988) en Jan Gerjet Erich Bültjer (1957), de vierde, vijfde en zesde generatie Bültjer, nog werkzaam op de werf. Op de helling waarmee schepen tot 125 ton in de bouwloods kunnen worden gereden, ligt de kotter *Lise*

bijgenaamd 'Hinni', die naast ontwerper en scheepsbouwer, ook een begenadigd wedstrijdzeiler was. De *Vijverberg I* was overigens een kleinere botter geweest van de familie. Een jaar later liep de *Zeeland* van de helling, een 15,40 m lange, op een viskotter gebaseerde tweemaster voor de heer Van Dorp uit Huizen, gebouwd van iroko. Dat was voor de werf een nieuwe houtsoort en heel anders te bewerken dan het traditionele eikenhout. Er kwam belangstelling voor deze jachten en er liepen regelmatig van deze stoere jachten van de helling. Ze hadden ook de belangstelling van Jhr. Sandberg die eigenlijk wel grotere reizen over zee wilde maken. De *Vijverberg II* werd verkocht naar Engeland en kreeg de naam *Verezam*. In 2017 werd het jacht nog gesignaleerd door Spiegelauteur Frits van der Mark. (Fotograaf J. Paul Lincoln had foto's

1. Een lange golfbreker beschermt de haven van Ditzum tegen hinderlijke golfslag uit de Eems. Met de 35 tons kraan kunnen niet alleen schepen uit het water worden getild, maar ook deze enkele tientallen meters lange houten mast kan ermee op een schip worden geplaatst. Voor de wal ligt het 17,40 m lange, door Hinni Bültjer in 1980 ontworpen en gebouwde wedstrijdjacht *Diana*



2. Onder de witte romp is een geheel nieuw onderwaterschip gekomen, nadat eerst meters koperen platen waren verwijderd die het water buiten moesten houden

3. Dit houten kotterjacht krijgt nieuwe iroko huiddelen, vooral in het onderwaterschip. Ook werd een aantal eikenhouten spanten vervangen

4. De gebreeuwde naden worden met lauwwarme pek gevuld. Zo gaat het al 125 jaar!

5. Een zeer lange, gerepareerde mast werd gehesen en op een handige mastenkar gelegd om naar de kraan aan de haven te worden gereden

6. Voor het soepel kunnen buigen van nieuwe houten gangen staat buiten een lange stoomkist. Er kunnen vier professionele stoominstallaties op worden aangesloten om voldoende stoom in de kist te kunnen blazen. Daarna wordt de warme huidgang zo snel mogelijk naar de te repareren romp gebracht.



gemaakt van een wrak dat in de modder in de Theemsmonding lag weg te rotten. Dankzij het naambord kon het schip geïdentificeerd worden. In 1964 liep dan de *Vijverberg III* van de helling, een tweemastkotterjacht zoals de *Zeeland*. Ik kan me de *Zeeland* nog goed herinneren toen het in de haven van Muiden lag, het maakte indruk op me door zijn robuuste uiterlijk. Met de *Vijverberg III* werden lange tochten ondernomen, tot in de Middellandse Zee aan toe.

Jachtbouw wordt interessant

Na de Vollenhovense bol *Wobke* in 1980 werden er nog twee bidders gebouwd, de *Geusenwind* in 1978 en de *Tuitje* in 1990 voor de familie Wolff uit Leer en een houten tjalk in 1992. Als ik de schepenlijst tot 1993 bekijk, dan kom ik op 4 motorjachten, 21 kotterjachten, 12 zeilkotters en 2 schoeners. In totaal komt de werf dan op 239 nieuwgebouwde viskotters en jachten. Daarbij moeten we nog dertien open vissersboten optellen, van 2,40 tot 9,00 m.

Er werden ook nog vijf *Jollenkreuzer* gebouwd, waarvan er twee voor Gerjet Bültjer senior waren. Het waren de 5,60 meter lange *Föhrjolle* in 1981 en een 5,88 m lange *Zugvogel* in 1988. Voor de familie werden nog twee scheepjes gebouwd, een *Jollenkreuzer* in 1948 en een *Jolle* in 1954, de laatste vier allemaal met de naam *Frauke*. Daarna ontwierp en bouwde 'Hinni', de 11,40 m en de 13,10 m lange *Nordwind* in 1967 en 1971 en tenslotte ontwierp en bouwde hij de *Diana* in 1980, een 17,40 m lang en

snel wedstrijdjacht, waarmee tot aan Brest en in de Oostzee werd gezeild. Hij won met zijn bemanning ook vele wedstrijden.

Na Gerjets overlijden in 1995 werd er nog steeds door de familie mee gezeild en zag het jacht er altijd tiptop uit. Je laten zien in een (internationaal) wedstrijdveld was immers goed voor de klandizie! Daar legde je contact met potentiële nieuwe klanten.

Een aardig gevolg van het intensieve contact met de klanten is dat velen vrienden voor het leven zijn geworden met de Bültjers. Daar konden niet alleen schipper Herman Vredenburg, maar ook Ber van Meer, de vader van Bas en Olivier, van de 22,5 m gaffelschoener *Johanna Lucretia* over meepraten. De gaffelschoener werd in 1954 in Ditzum volledig gerestaureerd en kwam jarenlang terug voor onderhoud. Zoon Bas kan zich de vele reises naar Ditzum nog goed herinneren.

Huidige werf

Er werden steeds meer hellingen aangelegd en nu beschikt de werf over een helling voor 40 tons schepen, een voor 150 ton en sinds 1986 over een helling voor 120 ton, waarbij een schip tot in de grote loods van 30 x 50 meter kan worden gereden. Aan de waterkant staan ook nog twee kranen van 8 ton en 35 ton. Zodat, als de hellingen bezet zijn, er schepen op de kant gezet en naar binnen gereden kunnen worden. Dat werkt efficiënter dan met slecht weer buiten werken.

In de verschillende loodsen wordt tegenwoordig vooral gewerkt aan restauraties van houten schepen en jachten. Uiteraard komen de vele houten kotters uit alle omliggende haventjes voor hun regelmatige onderhoud naar Ditzum. 's Winters is elk plekje gevuld met schepen en jachten voor de winterberging en onderhoudsbeurten. Gelukkig heeft de werf nog steeds Nederlandse klanten die

voor onderhoud aan hun houten schip de tocht naar Ditzum ondernemen.

Voorraad

Op de werf ligt een ongelooflijke hoeveelheid gezaagd hout. Bij mijn bezoek zag ik zelfs nog een aantal delen van meerdere duimen dik die opa Bültjer nog had ingekocht. Dat hout is inmiddels voldoende droog en uitgewerkt. Zo zijn ze klaar om, als er een opdracht komt, direct een groot houten jacht te bouwen. Op mijn vraag of die voorraad niet voldoende is, volgt het antwoord dat, als er geschikt hout wordt aangeboden er nog steeds hout wordt ingekocht. Uiteindelijk kun je met die voorraad meer verdienen dan met geld op de bank zetten, vanwege de jaarlijkse prijsstijgingen van hout. Er ligt heel veel eiken in allerlei lengtes en diktes en ook voldoende iroko. Maar er ligt ook nog Birma teak, dat inmiddels



boven: Een deel van het onderwaterschip van de *Jan van Hout* moet worden vernieuwd

onder: Breeuwen blijft arbeidsintensief handwerk

rechts: De botter *Vijverberg II*, nu *Verezam*, tenminste van wat er over is, liggend in de modder van de Theemsmonding. (Foto J. Paul Lincoln)

rechtsonder: Er zijn altijd veel jachten met de lijnen van een viskotter gebouwd



rechts boven: Voorbereidingen voor het helling van een viskotter

onder links: Voor kleine reparaties kan vanaf een vlot worden gewerkt

onder rechts: De voltallige crew van de werf waarop het jongste familielid ook al regelmatig rondloopt om mee te helpen

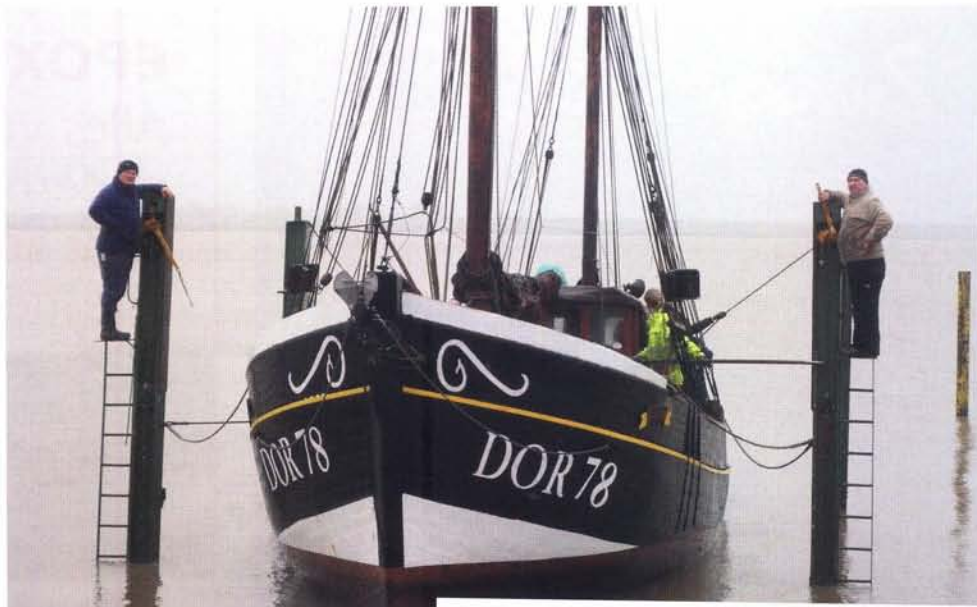
tot wel 26.500 euro per kuub in prijs is gestegen. Terwijl ik rondliep waren een paar medewerkers teakdeeltjes aan het zagen om een nieuw dek mee te leggen! Ook worden er op de werf regelmatig nieuwe houten masten en andere rondhouten gemaakt. Zowel holle gelijmde, als massief houten masten. Daar is, gelukkig, nog steeds voldoende vraag naar.

Werfteam

We spraken met Jan Gerjet Erich Bültjer (67), van de vierde generatie. Hij heeft samen met zijn broer Gerjet Hinderk sr. (1962) de dagelijkse leiding. Per oktober hebben ze leiding van de werf overgedragen aan zoon Gerjet Hinderk jr. (1980) van de vijfde generatie, die al sinds 1997 op de werf werkzaam is en aan Andy Bültjer (1988) van de zesde generatie. Zo is het voortbestaan van de werf voorlopig gewaarborgd. Inmiddels loopt Coord als twaalfjarige zoon van Gerjet Hinderk jr. met veel enthousiasme over de werf en het zou de familie niet verbazen als de zevende generatie de werf gaat voortzetten. Er werken momenteel vijftien man vast en wisselend lopen er drie tot vijf leerlingen rond die het vak in de praktijk leren en daarnaast nog een dag in de week naar school gaan. In Duitsland zijn er goede opleidingen voor scheepstimmerlieden. Na 3,5 jaar leerling, moet je 3,5 tot 4,5 jaar als gezet verder leren. Een gezet mag, onder supervisie van een 'meestertimmerman' zelfstandig klussen uitvoeren. Na een geslaagd eindwerkstuk, mag de student zich meester noemen.

WERKEN MET PEK

Wordt bij ons onder water na het breeuwen vaak tixoplast in de naden gespoten, bij Bültjer zag ik ze nog druk bezig om pek in de vers gebreeuwde naden aan te brengen. Het was niet de gloeiende hete pek waar wij rond 1965 de naden mee vol smeerden. Het nadeel was toen dat omlaag vallende hete pekdruppels, gaten in je overall brandden, of als je niet oppaste, brandwonden op je armen veroorzaakte. In Ditzum stond nu naast de helling een emmer met lauwwarme stroperige pek. Met een lange dunne stok waar aan het eind breeuwwerk omheen was gedraaid dat in een scherpe punt eindigde, werd de pek al draaiende in de gebreeuwde naad gesmeerd. Dat was prima te verwerken en de



Trouwe klantenkring

Er komen verhoudingsgewijs tegenwoordig meer jachten naar Ditzum dan viskotters. De klanten komen van Hamburg tot Vlissingen, soms zelfs van verder. Gelukkig is er voldoende werk, maar er is al jaren niemand meer die een nieuw houten jacht laat bouwen, terwijl je aan een goed gebouwd houten jacht ontzettend veel plezier kunt beleven. De zesde generatie Bültjer scheeps

bouwers zal het met hun trouwe klantenkring zeker nog lang kunnen redden. Want voor veel eigenaars van oude houten schepen gaat er niets boven de geur en beleving van hout en ze hebben veel over voor het behoud van het maritiem erfgoed!

Kijk ook op: www.bultjerwerft.de

Zie voor meer historische info: SdZ 1994.4

pek hechte zich ook goed. Boven water wordt in de gebreeuwde naden nog steeds stopverf gesmeerd. De stopverf is soepel gemaakt met lijnolie. Op de meestal geschilderde rompen wordt de stopverf gewoon mee geschilderd, dan blijft de stopverf zacht volgens Jan Gerjet. Waarom geen rubber?

Ten eerste hecht niet alle rubber aan teer. Breeuwwerk is geteerd om, na onverhoopt nat worden, rotten tegen te gaan. Omdat veel rubbersoorten zich niet aan teer hechten, krijg je geen goede afdichting. Ten tweede: als je na een aantal jaren weer wilt breeuwen, dan moet je het rubber met een vlijmscherp mesje los van de naad zien te snijden. Je loopt dan de kans dat je ook de rand van de naad mee snijdt. Bovendien is het een tijdrovende, dus dure

klus. Een gepekte naad sla je gewoon dieper met je breeuwijzer en breeuwhamer en daarna kun je direct met breeuwen beginnen. Ten derde: als een gerubberde naad boven water wordt gelakt of geschilderd, kan de lak of verf bij het krimpen van de gangen gaan craquelieren op de naad. Bovendien heb je grote kans dat het onder de beschadigde lak gaat inwateren. Je moet wel heel precies kunnen lakken als je de lak niet op het rubber wil smeren.

Persoonlijk zie ik wel het voordeel bij het werken met tixoplast omdat het in een patroon wordt geleverd, zodat je het in een gebreeuwde naad kan spuiten. Daarna afstrijken met een plamuurmes en je hebt een goed gevulde, gladde naad.