

In het najaar van 1995 is Henny Bültjer overleden. Wie in de (houten) botenwereld kent niet de naam Bültjer?

Zijn bekendheid is eigenlijk niet zo voor de hand liggend, want bij mijn weten heeft Bültjer nooit enige reclame gemaakt voor zijn werf in Ditzum.

Zijn naam heeft hij vooral te danken aan het vele restauratiewerk dat hij aan Nederlandse houten schepen heeft verricht naast de bouw van nieuwe vissersschepen en jachten voor Nederlandse opdrachtgevers.

Deze schepen bouwde hij veelal naar eigen, voor de werf en de streek karakteristiek, ontwerp. Voor Nederlandse en Duitse rekening bouwde hij diverse grote botters.

Zijn bijzondere vakbekwaamheid en de hoge kwaliteit van zijn personeel zette een duidelijk stempel op zijn werk.

De voorraad hout die hij opbouwde, bestemd ook voor de generatie die hem zou opvolgen, is indrukwekkend. De werf kan zo beschikken over meer dan voldoende 'verouderd' hout, onmisbaar voor een goed eindprodukt; eiken en iroko voor de romp, Burmateak voor dek en opbouwen voor de meer luxueus uitgevoerde jachten.

Om de achtergrond van mijn relatie met Bültjer te verklaren ontkom ik er niet aan iets over het verleden van de topzeilschoener 'Johanna Lucretia' te vertellen, immers via dit schip ben ik in intensief contact gekomen met Henny Bültjer.

In 1953 kocht ik de eikehouten romp van een viskotter die als wrak bij de werf Meerman te Arnhemuiden lag. De vorm van de romp leende zich er bij uitstek voor om als schoener getuigd te worden. In het jaar daarop wist ik dit te verwezenlijken. Ook timmerde ik in deze



## Henny Bültjer: een man van weinig woorden

periode een voorlopige inrichting, die het mogelijk maakte met mijn gezin op het schip te gaan wonen.

In 1968 bleek de 'Johanna Lucretia' in een zodanige staat, dat aan een ingrijpende restauratie niet viel te ontkomen, wilde ik het schip in de vaart houden. Door de aard en omvang van dit karwei was de hulp van een werf onmisbaar. Maar waar moest dit gebeuren?

Door toeval kwam een bevriende fotograaf bij het maken van een reportage in Ditzum terecht en vanzelfsprekend bezocht hij ook de werf van Bültjer. Zijn beschrijving van de werf verleidde mij zelf poolshoogte te gaan

nemen. Mijn eerste bezoek leek niet bepaald een succes te worden. De heer Bültjer lag ondanks zijn absoluut niet te verwaarlozen corpus nagenoeg verschoolen onder een viskotter die hij aan het breuwen was. Tijdens ons gesprek bleef hij onder de kotter, terwijl het plaatselijke dialect een vruchtbare communicatie er ook niet gemakkelijker op maakte. Het lukte mij niet om tot een min of meer 'vaste' afspraak voor een hellingbeurt te komen. Ik wilde niets liever, want ik had inmiddels het gevoel dat dit de werf was die de 'Johanna Lucretia' zou kunnen redden van de ondergang.

Later per telefoon iets regelen was ook onmogelijk: destijds beschouwde Bültjer een telefoon als hinderlijk voor het werk en dus overbodig. Een paar maanden later waagde ik het toch om zonder voorafgaande afspraak, min of meer op de bonnefooi naar Ditzum te zeilen. De harde noordwester die boven de wadden stond spaarde ons niet en na een pittige overtocht kwamen wij weliswaar behouden, maar zwaar lekkend in Ditzum aan.

Zonder omhaal maakte Bültjer de helling vrij en werd de 'Johanna Lucretia' erop getrokken. Hier bleek mij voor de eerste keer dat Bültjer misschien een man van weinig woorden leek maar wel van daden. Afsproken werd dat in het geval het schip er te slecht aan toe was om restauratie te rechtvaardigen, hij de romp zodanig zou opknappen dat een thuisreis mogelijk zou zijn.

Gelukkig bleek bij nadere inspectie een algehele restauratie verantwoord. De werkzaamheden zouden stapsgewijs en verdeeld over een onbepaald aantal jaren worden uitgevoerd.

Hij stond erop dat ik daaraan voor



honderd procent mee zou werken. Vanaf dit moment ben ik bijna jaarlijks, meestal in de winter, met het schip in Ditzum geweest en het betekende het begin van een bijzondere vriendschappelijke verhouding.

Na deze eerste restauratiebeurt had ik vanwege mijn bedrijf in Amsterdam niet voldoende tijd bemanning te organiseren voor de thuisreis. Ik besloot dit dus te ondernemen met alleen Wendel, mijn vrouw, een onovertroffen stuurvrouw. Onze zoon Olivier, onderdeks in zijn wieg, telde als bemanning nog niet mee.

Tot mijn verbazing stond 's ochtends om half zes Henny aan dek.

Hij vond het schip onderbemand en hij stond erop om in ieder geval tot Harlingen mee te varen.

Zijn moeder verscheen in alle vroegte om een goed gevuld mandje flessen wijn aan te reiken. Lulu, meester-scheepstimmerman, kwam spontaan met zijn visbootje aanploffend om de 'Johanna Lucretia' in de haven te helpen rondhalen en zo zeilden wij even later met een lekker lopend windje de Eems af. Het was op deze tocht dat Henny zijn aanvankelijke scepsis ten opzichte van mijn schip overboord zette. Helemaal niet zo vanzelfsprekend voor iemand die zo is ingesteld op de karakteristieke scheepsvormen in zijn omgeving en zoals zij van vader op zoon op zijn werf zijn gebouwd.

Fervent zeiler als Bültjer was kende hij het water ter plaatse op zijn duimpje. Zo was hij verbaasd over de korte tijd waarop wij Borkum dwars kregen en de gerieflijke wijze waarop de 'Johan-

na Lucretia' zich liet sturen wekte zijn waardering op. Er ontspon zich dan ook een diepgaand gesprek over scheepsvormen en tuigages dat voortduurde totdat wij het Thomas Smitgat binnenzeilden.

Henny Bültjer heeft altijd zelf, uiteraard op zijn werf gebouwde schepen gehad. Hij zeilde veel wedstrijden met goede resultaten. Een kast vol trofeeën getuigt hiervan. Een aantal wedstrijden zeilde ik mee en zo leerde ik de sportieve kant van Henny kennen, fanatiek genoeg om regelmatig in de voorste gelederen te eindigen of te winnen, maar immer gemoedelijk. Zijn gevoel voor humor werkte aanstekelijk en er was altijd een vrolijke stemming aan boord.

Als het maar even kon was hij de weekeinden op het water, ook in de winter. In de vakantieperiodes die hij zich in latere jaren gunde, zeilde hij met zijn gezin, Edith zijn vrouw en zijn twee op de werf werkzame zoons, naar Engeland en Noorwegen.

Zo hard als hij werkte op de werf, zo hartelijk en gastvrij was hij aan boord van zijn jacht, eerste de 'Sudwind' en later de fraaie en snelle 'Diana', een zeer gerieflijk en gezellig ingericht schip van circa 17 meter lang.

Vrijdagmiddag was het 'Feierabend' en nam hij intrek op zijn jacht.

Goede herinneringen heb ik aan menig plezierige avond die ik bij de Bültjers doorbracht met een goed en royaal glas bij de hand.

In vroeger jaren waren de visserlui in de omgeving van Ditzum bepaald niet

kapitaalkrachtig. Het was de gewoonte dat bij nieuwbouw of in geval van omvangrijke reparaties de afrekening met de werf heel soepel en in vertrouwen werd afgehandeld.

Zo ging het ook met een visser uit Nederland. Deze bleek evenwel dit sympathieke systeem niet goed te begrijpen. Na twee jaar of langer was er nog steeds niets of weinig betaald terwijl het alom bekend was dat het goed ging met de visserij. Ook de 'Schlosser', nauw verbonden met de werf, had een vordering. Hij was evenals Bültjer van een zodanige lichaamsbouw dat bijvoorbeeld het geven van een hand een zeker risico met zich mee bracht.

Zij besloten tot maatregelen en per auto ging het stel richting Delfzijl waar zij in het juiste schipperscafé een tafeltje bezetten. Zij gaven aan de collega's van de wanbetalende visser te kennen met welk doel zij gekomen waren. Om kort te gaan, binnen een uur werd het bedrag in een enveloppe aangereikt en dit alles zonder wanklank laat staan handtastelijkheid.

Liefde voor een mooie evenwichtige scheepslijn openbaarde zich o.a. een keer bij het vernieuwen van de verchansing van de 'J.L.'. Nadat de reling, gemaakt uit iroko-delen van ca. 15 bij 10 cm ruwweg was opgebracht, ging hij met zijn roeiboort naar de overkant van het water om vanaf een flinke afstand, als ware hij een dirigent, mij aanwijzingen te geven. Met behulp van kegjes ging het hier wat hoger, daar wat lager... Men zou denken, bij een schip van 22 meter hoeft je toch niet op een millimeter te kijken. Maar daar zit nu juist het verschil tussen lelijk, wel aardig of, ja dit is het.

Bij het stellen van de nieuwe voorsteven op de kielblak van de 'J.L.', twee onhandelbaar grote delen zwaar eikenhout, die vanwege hun omvang niet machinaal nabewerkt konden worden, kwam Henny er met zijn dissel aan te pas.

Een potloodlijn gaf de grensvlakken van de vertande las aan. In bewondering heb ik gezien hoe iedere kap met de dissel letterlijk midden door de potloodlijn ging, zonder mankeren, zonder een misslag. De las bleek dan ook later zonder keernagel volkomen waterdicht. Zo zouden er tal van voorbeelden genoemd kunnen worden.

Gedurende zwaar stormweer volgde hij de scheepsweerberichten om over het wel en wee te horen van de zich

Lulu, Henny en Olivier plaatsen een nog dampende nieuwe kielgang





*Links: Op de voorgrond de 'Südwind'*

*Rechts: De restauratie van de 'Johanna Lucretia'*

nog op zee bevindende schepen. Hieruit blijkt zijn betrokkenheid voor 'zijn' vissersvloot.

De garnalenkotters vissen meestal het liefst dicht bij de banken.

Dat daarbij wel eens iets mis gaat laat zich raden. Volgens Henny was een

goed gebouwd houten schip beter bestand tegen stoten of zelfs stranden dan een stalen.

Ik wens Jan en Gertjet, de zonen van Henny die beiden hun 'meester'-examen al lang achter de rug hebben, alle sterkte toe. Mede door hun gedegen

achtergrond zijn de voorwaarden aanwezig om een waardevolle traditie voort te zetten en ook in de toekomst een goed stuk werk af te kunnen leveren.

*Ber van Meer*