

Bültjer in Ditzum



De naam van Bültjer in Ditzum is onder de Nederlandse liefhebbers van klassieke schepen eigenlijk niet zo onbekend. Zo'n jaar of vijftien, twintig geleden, toen het ouwe-schuiten-behoud zo'n beetje begon te leven, maar de werven, waar je een bedaagd houten schip nog kon (laten) opknappen, aan de vingers van één hand waren te tellen, toen werd er door deze en gene al wel eens gezegd: „Er moet in Ditzum in Oost Friesland een oude houtwerf zijn, waar ze nog kotters en botters repareren”. En zelfs werd er beweerd, dat men daar nog houten bedrijfsvaartuigen nieuw bouwde, iets wat toen in Nederland al beslist verleden tijd was.

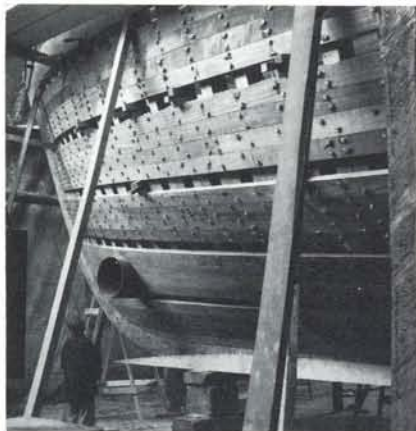
In de loop van de jaren hebben ook heel wat „traditionelen” uit Nederland, vooral uit het noorden, de weg naar Bültjer gevonden. Die weg is trouwens helemaal niet moeilijk, zoals ik zelf heb kunnen constateren, toen ik er vorig jaar eens een kijkje ging nemen, voor de aardigheid, want aan mijn punter mankeerde niets. Als je van de Dollard de Eems opvaart en Emden (Eem-muden immers) voorbij bent, is het bij de eerste loods aan je rechter hand.

Tekst en foto's: Gait L. Berk

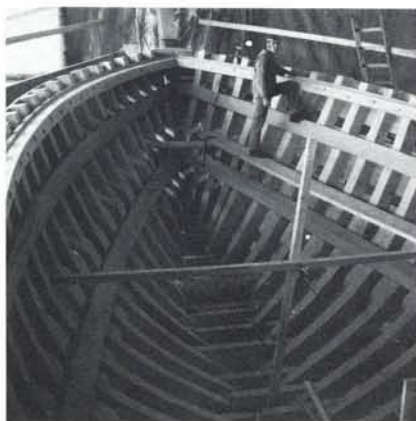
Je voelt je hier nauwelijks in den vreemde. De dorpjes in Oost Friesland zien er niet zo veel anders uit dan die in Groningen en het Oost Fries, dat ze hier spreken (en prima in ere houden!) is geen Fries maar een Saksisch dialect, redelijk te volgen voor iemand die, zoals ik, uit het oosten des lands komt. De verwantschap is zo nauw, dat in deze streek nog in de achttiende

eeuw Nederlandse predikanten werden beroepen.

De oude Bültjer (bij wijze van spreken, ik schat hem een jaar of 55) heeft meteen tijd voor me en staat me goeddelijk te woord, maar hij wil absoluut niet op de foto; of bescheidenheid dan wel zwaarlijvigheid de drijfveer vormde voor dit gedrag, heb ik niet kunnen uitmaken. Hij vertelt, dat zijn grootvader wagenmaker was, maar eind twintiger jaren begon het werk in dit vak al te tanen en daarom



begon hij ook kleine boten te bouwen. In 1930 gooide hij definitief het roer om en vestigde hij zich als scheepsbouwer op een buitendijks perceel, waar het bedrijf nu nog is.



Reilen en zeilen vóór, in en na de oorlog met de gewone ups en downs natuurlijk, zoals overal. Maar de neergang van de houten scheepsbouw in de vijftiger en zestiger jaren hebben de Bültjers weten op te vangen door een standaardmodel viskotter te ontwerpen, dat voor een concurrerende prijs kon worden gebouwd. Maar dan moest iedere klant ook genoeg nemen met de standaarduitvoering; geen gemier van een gang meer in de kop of de bolder een spant verder naar achteren, zoals vroeger gebruikelijk was. 't Is wel een stuk vervlakking, maar daardoor is niettemin de traditie behouden, én het bedrijf, dat inmiddels 84 van zulke kotters heeft afgeleverd.

Bültjer ontwerpt de schepen die hij bouwt eerst als halfmodellen. Voor individuele klanten (die er tegenwoordig

in de jachtsector weer voldoende zijn) valt hier, in overleg, nóg wel wat aan te veranderen. Is men het eenmaal eens over model en prijs, dan worden de lijnen van het halfmodel uitgeslagen op ware grootte. Hoe? „Mit alter Schiffbaukunst,” grijnst Bültjer. Hij laat het mij niet zien, het kan net toevallig vandaag niet.

De schepen bestemd voor Duitse en Nederlandse wateren bouwt Bültjer bij voorkeur van eiken. „Kein Problem,” zegt hij, als je het maar evenveel jaren buiten laat drogen als het centimeters dik is (zulke oude vuistregels, daar ben ik gek op). Schepen, die naar warmere streken gaan, jachten voor de Middellandse Zee of de Perzische Golf, die maakt hij van *iroko*. Met deze houtsoort heeft hij inmid-



dels een machtige ervaring opgedaan. Hij heeft spiegelgladde jachten gebouwd voor rijke lieden, die men tegenwoordig zo aardig *oliesjeiks* noemt, schepen zó groot dat er een kopschroef aan te pas moet komen om er goed mee te kunnen manoeuvreren. Voor zichzelf hield hij er nog een flink zeejacht aan over, de Diana, wel twintig meter lang, een glanzende Bruin-



vis, die met grote snelheid door de golven buitelt. Maar een van de aardige dingen van de Bültjers is, dat ze het ruige werk niet zijn gaan minachten. De garnalenvissers zijn er nog minstens even welkom als de buidelhouders en hebben voor herstelwerkzaamheden altijd voorrang. Ook ouwe-schuiten-fanaten, die zo nodig met een halfgare kotter of een krakemikkige botter willen varen in plaats van met een plastic „onderhoudsvrij” geïtekeuteltje, kunnen er terecht en krijgen alle aandacht.

Bültjer hoort uiteraard niet tot de grote werven, maar het terrein is ruim genoeg om er verschillende schepen tegelijk te kunnen behandelen. Toen wij er waren werd de spiegelkotter „Harmattan” uit Emden grondig uitgestukt, lag de kwak VD 17 uit Groningen met schipper Frans Breukink er voor de zoveelste restauratiebeurt en werd een *Schnellboot* uit de oorlog voor Nederlandse rekening vaarklaar gemaakt. Ondertussen ging de nieuwbouw in de loods gewoon door. Al die bedrijvigheid brengt met zich mee, dat er heel wat knechten en varenslui in de weer zijn. De „Jungs” Bültjer, Gert en Jan, lopen overal rond, geven advies over de uit te voeren werkzaamheden, pakken zelf waar mogelijk mee aan of sturen je desgewenst de timmerlui aan boord (maar wil je alles zelf doen - ook al goed). Af en toe duikt de baas op om een oogje in het zeil te houden, maar je moet hem wel kennen om dat te merken, anders denk je, dat er een garnalenvisser de wal opsjouwt voor een praatje. Ik mag dat wel zien.