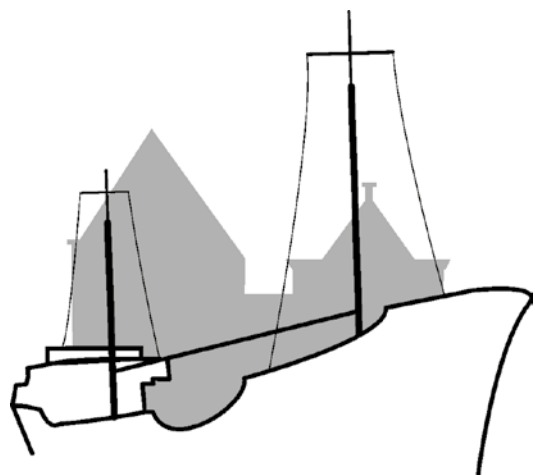


NOORDELIJK SCHEEPVAART MUSEUM

INHOUD

Woord vooraf	2
Jaarverslag	3
Financieel jaarverslag	14
Een paard kan niet op een schip Mascha Aalbers	18
Niet alleen voor spek en bonen Sanne Smit en Gert Kortekaas	22
Och moeke 'k ben tot aan dood tou west Wicher Kerkmeijer	25
Colofon	41



JAARBOEK 2018



Foto omslag: Bankje en tafel, ontworpen door Egbert Reitsma, architect en lid van de Groninger 'Ploeg', voor museumschip 'Alida'. De meubels zijn in 2018 geschonken aan het museum en passen precies in het ruim van het voorsteven van het schip dat nu op de binnenplaats staat.

JAARVERSLAG 2018

VERENIGING NOORDELIJK SCHEEPVAARTMUSEUM

Bestuur en leden

Op 31 december 2018 telde de vereniging 297 leden, waaronder 25 bedrijfsleden en 21 gezinsleden.

Het bestuur kende in 2018 de volgende samenstelling:

<i>voorzitter</i>	De heer P. Westra
<i>secretaris</i>	Mevrouw M.J. Schouwenaar
<i>penningmeester</i>	De heer F.J. Bolt (waarnemend tot eind april)
<i>leden</i>	Mevrouw E. ter Hofstede Mevrouw L. Vermeer Mevrouw T. van der Veen De heer J.W. Veluwenkamp

Adviseur van het

bestuur was: De heer T. Bouman (bouwzaken)

Het gehele bestuur vergaderde zeer regelmatig in 2018. De vergaderingen van het bestuur in kleine samenstelling – voorzitter, secretaris, penningmeester en incidenteel andere bestuursleden in aanwezigheid van de directeur en adjunct-directeur – vonden regelmatig plaats gedurende het hele jaar. De jaarlijkse algemene ledenvergadering vond plaats op 28 maart 2018.

De belangrijkste onderwerpen tijdens de vele vergaderingen van het bestuur gedurende het afgelopen jaar waren de financiële situatie en de toekomstplannen van het Noordelijk Scheepvaartmuseum.

Bedrijfsleden

Onder de leden van de vereniging bevinden zich 25 bedrijfsleden. Deze leden droegen per jaar tenminste € 100,- contributie bij en een aantal steunde incidenteel en desgevraagd het museum met extra donaties.

De bedrijfsleden die in 2018 lid waren, worden hieronder, onder dankzegging voor hun ondersteuning, genoemd:

te Bedum:

Scholma Druk B.V.

te Delfzijl:

Groningen Seaports
Marin Ship Management B.V.
Royal Wagenborg

te Groningen:

Anker Redersverzekeringen
Aon Risk Services
Bout Advocaten
D&U groep accountants
EOC Scheepsverzekeringen, Meppel
Feederlines B.V.
Fikkers Scheepsmakelaardij
Freia B.V.
Hanzevast, Groningen
Installatiebedrijf P.B. Vos
Marine Insurance International B.V.
Quiverté
Ritsema Sierbestrating
Seatrade Groningen B.V.
Suiker Unie, Vierverlaten
Traiteur Service s'Amuse
TVM Verzekeringen Hoogeveen

te Haren:

Noord Nederlandse P&I Club

te Harlingen:

Rederij G. Doeksen en Zn. B.V.

te Hoogezand:

Bodewes Scheepswerven B.V.

te Ten Boer:

Emmius Notarissen

Het algemene beeld van het museum in 2018

Uitvoering toekomstplannen

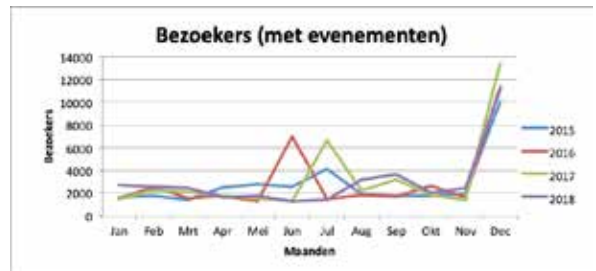
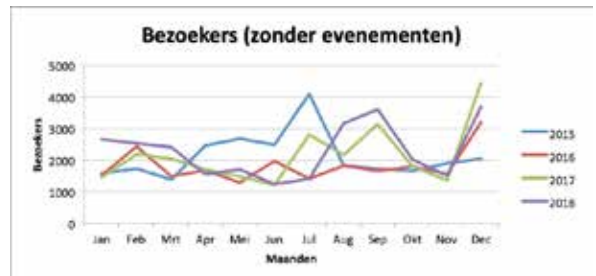
Wij werken aan plannen voor de thematische verbreding van ons museum. Uitgangspunt hierbij is de doorontwikkeling van het Scheepvaartmuseum naar een meer algemeen historisch museum van Groningen. Met de wisseltonstellingen van de afgelopen jaren lopen wij hierop al vooruit. De gemeente treedt faciliterend op bij de ontwikkeling van de plannen. Het proces bleek taaiër dan gedacht. Sinds maart 2017 is het museum in gesprek met Gemeente, Provincie en de drie belangrijkste partners, het Groninger Museum, het RHC Groninger Archieven en Noorderpoort om tot overeenstemming te komen over de toekomstige rol, positie en inhoud van ons museum.

In september 2018 werd mevrouw N. Bartelink door de Gemeente aangesteld als kwartiermaker voor de toekomstplannen van het museum. Zij werkt daarin samen met de heer M. Vos. Samen praten zij met alle partners over alle aspecten van het toekomstige museum. De verwachting is dat er midden 2019 duidelijkheid zal zijn over de hoofdlijnen waarlangs het museum zich zal ontwikkelen.

Dagtochten met museumschip 'Emma'
Op 5 dagen voer de *Emma* de exclusieve



Handelsvaart Amsterdamse School



nieuwe route 'Handelsvaart Amsterdamse School' over het Reitdiep. Bij dit speciale vaarevenement voer de *Emma* met haar gasten de historische route van de vroegere handelsvaart van de Groninger steenfabrieken naar Onderdendam.

Partners: Het magazine 'Da's ja goud', dorpshuis Zijlvestelhoek en De Kerk in Onderdendam.

Bezoekers

Ons museum sloot 2018 succesvol af met in totaal 35.896 bezoekers. Dat zijn ongeveer 3.000 bezoekers minder dan het jaar ervoor. Deze kleine daling komt met name doordat ZomerWelVaart, het festival dat in 2017 nog 12.000 bezoekers trok, niet doorging. Met succesvolle tijdelijke tentoonstellingen, de vaste opstelling, evenementen en activiteiten, zoals de handelsvaart met museumschip *Emma* en de beurtvaart op de *ZK4* - de historische garnalenkotter - in samenwerking met het Visserijmuseum Zoutkamp, kijkt het museum tevreden terug op het afgelopen jaar. Door free publicity kwam ons museum met grote regelmaat in het lokale en landelijke nieuws.

Bezoekers museum 2018

WinterWelVaart meegeteld door NSM	10.000
Volwassenen, volledige toegangsprijs	4.893
Kinderen >7 jr	719
Senioren	1.237
CJP	87
Volwassenen in groep	241
Kinderen in groep	1.596
Kinderen < 7 jr	566
Leden	42
Vrije toegang	5.506
Museumkaart	9.333
Stadspas	60

Bezoekersactie	608
Externe activiteiten	937
Kinderfeestje	71

Totaal aantal bezoekers **35.896**

Bezoekers sociale media 2018

Aantal unieke bezoeken aan de website	77.467
Aantal vrienden op facebook	1073
Volgers op twitter	2184
Volgers op instagram (nieuw in 2018)	509

Tentoonstellingen

Chronologisch overzicht tentoonstellingen

24 nov 2017 – 18 feb 2018

9 december 2017 – 11 maart 2018

17 maart 2018 – 27 mei 2018

30 maart 2018 – 27 mei 2018

23 juni 2018 – 2 september 2018

(verlengd t/m 21 oktober 2018)

10 november 2018 – 10 februari 2018

12 december 2018 – 6 januari 2019

Abel Tasman

Kerstvloed 1717

Berend Botje ging uit varen...

Voortdurend Verzet

Groningen in 3D

Made in Stad. Stoelen van meubelfabriek J.A. Huizinga

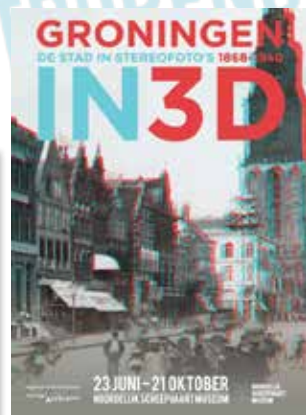
Dit is mien laand omgevingschilderijen van leerlingen van KBS Sint Michael en KBS Sint Franciscus in het Ploegjaar 2018



Affiche van 'Berend Botje ging uit varen'



Affiche van 'Voortdurend Verzet'



Affiche van 'Groningen in 3D'



Affiche van 'Made in Stad. Stoelen van meubelfabriek J.A. Huizinga'

UITGELICHT

Een dikke 8 voor Groningen in 3D

Grootste trekker was de tentoonstelling 'Groningen in 3D' waar ruim 9.000 mensen op afkwamen. De expositie, met stereofoto's uit de Groninger Archieven, trok met name Stadgers en mensen uit de provincie. Het rapportcijfer dat de bezoekers aan de tentoonstelling gaven was met een 8 zeer goed te noemen.

Partner: RHC Groninger Archieven



'Groningen in 3D'

Voortdurend Verzet

De tentoonstelling 'Voortdurend Verzet – Wat zou jij doen?' was met 3.000 bezoekers ook erg succesvol. De bijbehorende lezingenserie en de voorstelling van jeugdtheateropleiding VRIJDAG waren zeer in trek.

Partners: Stichting Oorlogs- en Verzetscentrum Groningen en VRIJDAG

Berend Botje

'Berend Botje ging uit varen' over de enige zeeheld die Drenthe heeft gekend, Louis van Heiden, trok vorig voorjaar meer dan 4.300 bezoekers.

Partners: Drents Archief en Rijksuniversiteit Groningen

Mini-tentoonstelling 'Een verrassing uit de ondergrond'

In het najaar werd een wel heel bijzondere mini-tentoonstelling geopend: archeologische vondsten die letterlijk voor de deur van het museum werden gedaan, waaronder een middeleeuwse Hanzeschotel. Deze trok veel geïnteresseerden.

Partners: Enaxis Netbeheer, firma A. Hak, Antegroup, Gemeente Groningen

Stoelen!

Begin november werd de tentoonstelling 'Made in Stad – Stoelen van meubelfabriek J.A. Huizinga' geopend. De Stichting Huizinga Meubel Nederland organiseerde in eerste instantie drie stadswandelingen bij deze tentoonstelling, maar wegens enorme belangstelling werden het er al gauw tien die allemaal uitverkocht waren.

SPECIALE OF JAARLIJKS TERUGKERENDE EVENEMENTEN

In het voorjaar deden nieuwsgierige kinderen van 8 t/m 12 jaar mee aan de vier colleges van de MuseumJeugdUniversiteit. Ze leerden van alles over middeleeuwse muziek, over eten door de eeuwen heen, over het werk van een scheepschirurgijn (dokter) aan boord van een schip en over striptekenen!

Partner: MuseumJeugdUniversiteit

Iovivat speelt de Ploeg

Ter ere van de 100e verjaardag van de Ploeg nam Iovivat in 11 voorstellingen het publiek in september en oktober mee op een ontdekkingstocht door, langs, over en in de omgeving die Ploegschilders zo prachtig wisten vast te leggen zoals het kerkje van Oostum en het betoverende landschap daaromheen. Bij elke voorstelling vervoerde museumschip *Emma* de bezoekers een stukje over het Reitdiep naar Oostum.

Partner: Iovivat



Affiche van 'Iovivat speelt de Ploeg'

Bommen Berend

Op dinsdag 28 augustus – tijdens Groningens Ontzet - toonden we een heuse Bommen Berend bom in en buiten het museum. Deze bijzondere bomkogel dook op bij opgravingen in de stad eerder dat jaar. Vermoedelijk werd de kogel in 1672 door de Duitse bisschop Bernard von Galen, oftewel Bommen Berend, afgevuurd. Op de binnenplaats van het museum speelden jongeren een Bommen Berend liefdesverhaal in de vorm van muziektheater en er was een

bescheiden expositie over Bommen Berend te zien.

Partners: Koninklijke Vereeniging Volksvermaken, de Verhalen van Groningen en het Bommen Berend Jeugdkoor



Bommen Berend Jeugdkoor

Groninger Museumnacht

De tweede Groninger Museumnacht in september was wederom strak uitverkocht. Samen met het GRID Grafisch Museum, het Groninger Museum, het Nederlands Stripmuseum en het Universiteitsmuseum bood het museum een avondvullend programma aan. Van klassieke pianomuziek, een 19e eeuwse Victoriaanse fotostudio, rondleidingen (ook in het Engels), een spoedcursus Gronings voor beginners, TEDtalks, poëzie op de *Emma* en in het museum. Het museum en de sfeervol verlichte *Emma* trokken weer veel internationale gasten. In totaal bezochten 1988 mensen het Noordelijk Scheepvaartmuseum. *Partners: GRID Grafisch Museum, Groninger Museum, Nederlands Stripmuseum, Universiteitsmuseum*



Groninger Museumnacht

Open Monumentendag

Op 15 en 16 september tijdens Open Monumentendag nam een groot aantal bezoekers een kijkje in onze monumentale panden.

Beurtvaart

De ZK4, de historische garnalenkotter van het Visserijmuseum in Zoutkamp, voer dit jaar weer zes weekenden de beurtvaart over het Reitdiep. In totaal genoten 130 mensen van deze tochten.

Partners: Visserijmuseum Zoutkamp en Stichting het Groninger Landschap



ZK4 Albatros

Dag van de Groninger Geschiedenis

De Dag van de Groninger Geschiedenis vond dit jaar op 13 oktober plaats in het RHC Groninger Archieven. Naast heel veel andere activiteiten konden bezoekers op museumschip *Emma* een vaartochtje maken mét historische gids.

Partner: RHC Groninger Archieven

WinterWelVaart

Het jaarlijkse terugkerende evenement WinterWelVaart trok ondanks het slechte weer toch weer 30.000 bezoekers. Er werd volop gefotografeerd.

Partners: Albert Heijn, De Verhalen van Groningen, D&U Accountants, Gemeente Groningen, Gemeente Appingedam, Gemeente de Marne, Gemeente Hoogezand Sappemeer, Groningen City Club, Het Ankerfonds, Makro, Provincie Groningen, SPAA, Café De Sigaar, SNS Fonds Eemsmond, Stichting Jonkheer Rhijnvis Feith.



Poëzie en verhalen tijdens WinterWelVaart

Stadjersnight

Traditiegetrouw organiseerden we dit jaar ook in de laatste week van elke wisseltentoonstelling een laagdrempelige, gratis avond vol gezelligheid in en rond het museum. Met lezingen, een welkomstdrankje en muziek. En een gratis schiere kadopuut! Dit jaar was er een Stadjersnight bij *Groningen in 3D, Voortdurend Verzet* en *Berend Botje, Kerstvloed 1717* en *Abel Tasman*.



Stadjersnight YoungGangsters bij 'Kerstvloed 1717'

MEDEWERKERS

In 2018 staken alle medewerkers, zowel vaste, vrijwillige of incidentele collega's, weer veel tijd en energie in het museum. Vooral het aantal vrijwilligers in de teams tentoonstellingen, communicatie en collectie zijn in 2018 flink gegroeid. Het jaarlijkse personeelsuitje op 7 mei ging dit jaar naar Roderwolde, Tolbert en Leek en werd in Tolbert afgesloten met een gezellig etentje. Tijdens de afsluitende kerstbijeenkomst op 13 december, waren de meeste medewerkers en enkele relaties aanwezig.

Overleden

Op 31 maart 2018 overleed onze gewaardeerde collega Dineke Geling. Dineke werkte vanaf 2009 in ons museum als medewerker receptie en balie.

EXTERNE CONTACTEN EN ACTIVITEITEN

Overheid

Gedurende het hele jaar had de directie, terzijde gestaan door één of meer leden van het bestuur, regelmatig contact met politici en vertegenwoordigers van de Gemeente en Provincie Groningen. In de contacten met de Provincie werd vooral contact onderhouden met de contactambtenaren en incidenteel met de gedeputeerde van Cultuur en haar naaste medewerkers. De contacten met de Gemeente Groningen verliepen vooral via de contactambtenaren en enkele malen werd gesproken met de wethouder van Cultuur.

Samenwerkingsverbanden ten behoeve van evenementen en arrangementen

In 2018 werkte het museum samen met de volgende instellingen en organisaties:

Brouwerij Martinus
De Groninger Synagoge
De Verhalen van Groningen
Denderz
Erfgoedpartners
Gemeente Groningen
Geopark de Hondsrug
GROMMO (Groninger Maritiem Museaa Overleg)
Groningen City Club
Groninger Archieven
Groninger Museum
Gemeente Oldambt
Gemeente Appingedam
Gemeente de Marne
GRID Grafisch Museum
Het Ankerfonds
Koninklijke Vereniging van Volksvermaken in Groningen
Marketing Groningen
Nederlands Stripmuseum
Noorderpoort
OVCG
't Pannenkoekschip
Provincie Groningen
Rijksuniversiteit Groningen
Rondvaartbedrijf Kool
Stad Appingedam
Stichting Fablab Groningen
Stichting Groninger Landschap
Stichting Historische Zeilvaart Groningen
Stichting Huizinga Meubel Nederland
Stichting Literaire Activiteiten Groningen.
Stichting Monument en Materiaal
Stichting Promotie Activiteiten Appingedam (SPAA)
Stichting Vestingdagen Noord-Nederland
Stichting Vrienden van het Beatrix Kinderziekenhuis
Universiteitsmuseum
Visserijmuseum Zoutkamp
Wijkvereniging het A-kwartier
Andere musea uit Stad en Ommeland,
Jonge startende kunstenaars en muzikanten

LANDELIJKE SAMENWERKINGSVERBANDEN

Collectie

Maritiem Digitaal
(www.maritiemdigitaal.nl)

PR

Het museum zet, met succes, heel gericht in op free publicity. We zijn regelmatig in het nieuws geweest in uitzendingen van de regionale omroepen zoals OOG tv/radio, RTV Noord en Drenthe Toen. Minimaal een keer per maand krijgen tentoonstellingen en activiteiten flinke aandacht van de schrijvende pers, met name van het Dagblad van het Noorden en de Gezinsbode. Voor Stadgers is een artikel in de Gezinsbode vaak een trigger voor een museumbezoek.

'Herinnerings in beeld'

Vanaf 2017 heeft het museum samen met de Groninger Archieven een vaste fotorubriek in de Gezinsbode (oplage 110.000). Ook in 2018 was deze rubriek wekelijks te lezen.

Partners: Groninger Archieven en Groninger Gezinsbode

Groepsbezoeken en rondleidingen

In totaal 241 volwassenen en 1596 kinderen brachten in 2018, in groepsverband, een bezoek aan het museum. Verschillende betalende groepen kregen een rondleiding, verzorgd door een van de enthousiaste en deskundige rondleiders van het museum.



Junior-rondleider Oliver

COLLECTIE

In 2018 is de museumcollectie verrijkt met de volgende aanwinsten, allen schenkingen:

H. Blouw, Haren	Schaalmodel (1:20) van het in 1911 in Groningen gebouwde vliegtuig <i>Helpman I</i> , in bijbehorende vitrine.
Mw. M.J.C. Eissen-Wijnstok, Hollandsche Rading	Geluidsopname van een interview met mw. H. Wijnstok uit 1978 over haar belevenissen aan boord van de schepen van haar vader Harm Wijnstok rond 1900.
P.J. Gelderman, Groningen	Baksteen (kloostermop) 30 x 15 x 6,5 cm. Afkomstig van de fundering van de oude Herepoort, hoek Herestraat – Gedempte Zuiderdiep.
B. Glazenburg, Lauwersoog	Klein sleepanker, speciaal voor konvoovaart in de kanalen.
P.K. Iest, Norg	Documenten en foto's betreffende de firma Woldring & Idema.
P.S. Kars, Groningen	Documenten betreffende stuurman Siert Poel uit Warffum.
D.E.K. Klein, Deventer	Zeventien foto's van diverse schepen.
H. Klop, Nieuwolda	Stalen meetlint van 20 meter met daarbij behorend bronzen verzwaring dat dienst deed als dieplood.
Mw. H. Kosmis, Delfzijl	Twee metalen scheepsmodellen, de luxe motor <i>Albatros</i> en de steilsteven <i>Salaam</i> .
G. Kruizinga, Groningen	Wandkaart Java-China-Japan-Lijn, circa jaren '20. Op deze lijn voeren veel Groningers als bemanningslid.
S.P. Martens, Eindhoven	Donkerbruine metalen documententrommel met aan de voorzijde de afbeelding van twee gekruiste Nederlandse vlaggen met anker en daarboven de tekst 'K. Martens Anna Groningen', 19e eeuw.



Poppenkastpop, vervaardigd door Koos de Munck, 1927



Baksteen (kloostermop), afkomstig van de oude Herepoort



Nationaal ontbijtlaken, 1945



Bankje en tafel, ontworpen voor museumschip Alida door Egbert Reitsma, architect en lid van de Groninger 'Ploeg'

- Fam. Mast, Groningen
Drie persoonsbewijzen en twee distributiekaarten.
- B. de Munck, Groningen
Houten poppenkast van Koos de Munck, 15 poppen, 17 poppenonderdelen en een leren koffer met attributen, 1927.
- M. Nienhuis, Noordwolde
Spiegeltje met aan de andere zijde een foto van de inpakloods gebouw 'zeevaart' te Groningen en daarboven de naam 'H.P. van der Noord, Emballeur-Emigratie'.
- Mw. F. Reitsma, Glimmen
Twee grenen rood-zwart geschilderde driehoekige bankjes en driehoekige tafel, speciaal ontworpen voor museumschip *Alida* door Egbert Reitsma, architect en lid van de Groninger 'Ploeg'.
- S.P.L. Rensing †, Beltschutsloot via J. Rensing, Bennebroek
Scheepsportret van de gaffelschoener *Voorwaarts* gevoerd door kapitein L. van der Veen uit Groningen, olieverf op doek door T.G. Purvis, ca. 1902-1904.
- Mw. J. Rietsema-Broekema, Groningen
Nationaal ontbijtlaken uit 1945, uitgereikt aan de weduwe van gesneuvelde verzetsstrijder Arent Bosscher. Herdenkingsboek *Den Vijand Wederstaan* uit 1946, uitgereikt aan de weduwe van Arent Bosscher.
- Stichting tot Behoud van de Tweemastkoftjalk *Voorwaarts Voorwaarts* anno 1899
Scheepsportret van de *Voorwaarts Voorwaarts* door Frans Romeijnsen, olieverf op doek, 2018
- Mw. L. Stroetenga, Groningen
Ingelijste foto van de *Hunze XX*.
- Fam. Zonneveld, Harkstede
Vier metalen documentenbussen/trommels en bijbehorende archiefstukken afkomstig van de Groningse schippers- en kapiteinsfamilie Kramer en Bloupot, allen 19e eeuw.



Herdenkingsboek *Den Vijand Wederstaan*, 1946



Detail schaalmodel van het in 1911 in Groningen gebouwde vliegtuig 'Helpman I'



Scheepsportret van de gaffelschoener 'Voorwaarts' door T.G. Purvis, ca. 1902-1904

Samenwerking met musea en erfgoedinstellingen

In 2018 werkte het museum regelmatig samen met een groot aantal musea, archieven of andere erfgoedinstellingen. Het grootste deel van deze samenwerkingsverbanden had te maken met collectiezaken. Zo werkte het museum veel samen met Stichting Erfgoedpartners Groningen in het kader van cursussen. Ook droeg het museum met een aantal topstukken bij aan de website Collectie Groningen. Daarnaast werkte het museum samen in het GROMMO, het samenwerkingsverband van alle maritieme musea in Groningen.

Bruiklenen voor korte duur

Gedurende het jaar werden verschillende collectiestukken in bruikleen afgestaan voor tentoonstellingen in de volgende musea:

Drents Archief

Historische Vereniging Hasselt

Museum Stad Appingedam

Muzeeaquarium Delfzijl

Stedelijk Museum Vianen

Veenkoloniaal Museum

Bruiklenen voor lange duur

In 2018 had het museum 122 voorwerpen uit de collectie in langdurige bruikleen uitstaan bij de volgende musea of erfgoedinstellingen:

Abel Tasmankabinet, Lutjegast

Fraeylemaborg, Slochteren

Freia B.V., Groningen

Gemeentelijke Havendienst, Groningen

Groninger Audiovisueel Archief (GAVA), Groningen

Molenmuseum 'De Wachter' Zuidlaren

Muzeeaquarium, Delfzijl

Museum het Tromp's Huis, Vlieland

Museum Wierdenland, Ezinge

Nationaal Reddingmuseum, Den Helder

Noord Nederlandse P & I Club, Haren

Openluchtmuseum Het Hoogeland, Warffum

Stichting Groninger Landschap

Visserijmuseum, Termunterzijl

Visserijmuseum, Zoutkamp

IJmuider Zee- en Havenmuseum

'De Visserijschool', IJmuiden

GIFTEN EN DONATIES

In 2018 werden verschillende giften met bepaalde bestemming of voor algemene ondersteuning ontvangen. Onder dankzegging voor de geboden hulp worden hier personen en instellingen genoemd die donaties en giften aan het museum deden.

'**WinterWelVaart 2018**', dat georganiseerd werd door het Noordelijk Scheepvaartmuseum, Historische Zeilvaart Groningen en wijkvereniging het A-Kwartier, werd mogelijk gemaakt door bijdragen van: Albert Heijn, De Verhalen van Groningen, D&U Accountants, Gemeente Groningen, Gemeente Appingedam, Gemeente de Marne, Gemeente Hoogezand Sappemeer, Groningen City Club, Het Ankerfonds, Makro, Provincie Groningen, SPAA, Café De Sigaar, SNS Fonds Eemsmond, Stichting Jonkheer Rhijnvis Feith.

Donatie door de Stichting tot Behoud van de Tweemastkoftjalk Voorwaarts Voorwaarts anno 1899 naar aanleiding van de verkoop van de koftjalk *Voorwaarts Voorwaarts*.

Donatie door Stichting Jonkheer Rhijnvis Feith

Donaties gestort in de schatkist bij de entree van het museum.

Extra donaties (buiten de contributie) door derden of door leden van de Vereniging het Noordelijk Scheepvaartmuseum.



Scheepsportret van de 'Voorwaarts Voorwaarts' door Frans Romeijnsen, 2018, geschonken aan het museum door de Stichting tot Behoud van de Tweemastkoftjalk Voorwaarts Voorwaarts anno 1899

PERSONEELSORGANISATIE VAN 1 JANUARI TOT EN MET 31 DECEMBER 2018

Vast personeel

Het aantal betaalde medewerkers op 31 december 2018 bedroeg 13 personen, waarvan twee in tijdelijke dienst waren wegens vervanging en één persoon in een participatiebaan bij het museum werkzaam was. Al deze medewerkers werkten in deeltijd.

directeur	Jan Wiebe van Veen
adjunct directeur/conservator	Wicher Kerkmeijer
administratie	Carla de Groot
educatie en tentoonstellingen	Michèlle Corbier-Kind
communicatie/PR/marketingondersteuning	Karlijn Donders
kwartiermaker	Gert Kortekaas
medewerker projecten	Emma de Jong
medewerker beleidsondersteuning (tot mei)	Mascha Aalbers-Dodd
medewerker beleidsondersteuning/collectie (vanaf mei)	Schato Franswa
medewerker museumbeheer	Rob Poort
medewerker educatie	Roel Castelijns
conciërge/depotmedewerker	Zakina Muyres
baliemedewerker	Hanneke van den Berg
facilitair medewerker	

Tijdelijk personeel

medewerker tentoonstellingen	Tamara Leenhouts
medewerker PR	Ellen Broekhuizen

Vrijwillige medewerkers en stagiairs

collectie	Mascha Aalbers-Dodd	balie	Nathalie Leenes
tentoonstellingen	Arnold Assink	tentoonstellingen	Tamara Leenhouts
beurtvaart	Lucienne Bakker	communicatie	Loes van Lier
communicatie	Stephanie Bennet-Suurd	evenementen/museumschip	Sjoerd van der Meij
stagiair communicatie	Rienk Berends	museumschip/technische dienst	Jan Moed
bibliotheek	Gijs-Job ten Berge	educatie	Lieke van Neijenhof
balie	Hilde van den Berg-Kerssies	balie	Wonne Noppert
educatie	Simone Boes	tentoonstellingen	Otto Oostindjer
balie	Martie Bouman	communicatie	Antrude Oudman
timmerman	Hans Brugman	collectie	Coby Polkerman
tentoonstellingen	Olga de Bruine	balie	Ellen Poorte
communicatie	Gerda Daemen	stagiaire balie	Frاندely Raven
museumschip/technische dienst	Rudolph Dirksen	communicatie	Daniël Schneider
museumschip	Harry Dost	collectie	Egbert Scholtens
communicatie	Frances Duregger	stagiair collectie/communicatie	Bart Schuurman
museumschip	Hans Egberts	balie	Wilma Stadwijk
collectie	Kristel Fraase Storm	collectie (kustvaartarchief)	Martin Strojenga
balie	Dineke Geling († 2018)	stagiair administratie	Lennart Stulp
educatie	Jaline de Groot	facilitair	René Stuit
educatie	Wilma Hammenga-Pasma	educatie	Theo Tent
technische dienst	Marja Hagenauw	educatie	Jeroen Trommel
educatie	Heleen van der Ham	secretariaat	Saskia van der Veen
collectie (bibliotheek)	Kees Hartmans († 2019)	communicatie	Bartho Venema
secretariaat	Nanne Heeringa	educatie	Jelleke Vermeer
tentoonstellingen	Nienke Heijes	rondleidingen, beleidsondersteuning	Mimi Vermeer
tentoonstellingen	Anne van den Heuvel	educatie	Gabriëlle Weitjens
tentoonstellingen	Simone den Hoedt	elektriciën	Hans Westenberg
balie	Tineke van Huis	technische dienst	Yoeri Wierenga
educatie	Kees Huizinga	technische dienst	Wybe Wijnja
technische dienst	Richard Janssens	balie	Bea Wolters
collectie	Emma de Jong	technische dienst	Jaap Wolthuis
collectie	Sascha de Jong	tentoonstellingen	Charlotte van der Woude
tentoonstellingen	Jelle de Jong Pen	communicatie	Mila Zeijen
balie	Jeroen Jongsmā	secretariaat	Jan Zoethout
collectie	Marten Ketelaar	stagiair administratie	Rowin Zijlstra
tentoonstellingen	Marcel Keurentjes	educatie	Abel Zuidema
educatie/collectie	Femke Knoop	collectie	Eline Zijnenburg
tentoonstellingen	Wendy Kolkert		
collectie/tentoonstellingen	Lucy Koopman		
museumschip	Carin Koopmans		
collectie	Saskia Koops		
secretariaat	Rob Korevaar		
communicatie	Sonja Kramer		
stagiair communicatie	Rik Laffra		

FINANCIEEL JAARVERSLAG 2018

Aan de staat van baten en lasten over 2018 valt af te lezen dat het financieel gezien een rustig jaar was. Een jaar waarin in overleg met de betrokken partijen verder gewerkt werd aan de toekomstplannen van het museum. De Gemeente stelde een kwartiermaker aan die de opdracht kreeg om een plan te maken voor een historisch museum. Nicolette Bartelink heeft deze opdracht aangenomen. Samen met Merijn Vos is zij voortvarend hiermee aan de slag gegaan.

De druk op de medewerkers van het museum, de directie en het bestuur is groot. Er gaat veel tijd zitten in de vele voorbereidende besprekingen en het aanleveren van de gevraagde informatie. Maar het vooruitzicht op de totstandkoming van een vernieuwd museum geeft ook energie!

De subsidies van zowel de Gemeente als de Provincie zijn in de nieuwe subsidieperiode (2017-2020) verhoogd. Deze verhogingen zijn te danken aan de ontwikkeling die het museum doormaakt en de plannen die in voorbereiding zijn.

De verhoging van de Provincie met € 35.000,- is wel onder voorbehoud verleend dat er voor het eind van het jaar een duidelijk plan zou liggen. Dit plan is echter nog in een voorbereidende fase. Daarom werd besloten dit bedrag pas in te zetten als de Provincie akkoord zou zijn. In december 2018 is in overleg met de Provincie besloten dat de verhoging gebruikt kon worden om iemand aan te trekken ter ondersteuning van Nicolette Bartelink. Hierin is inmiddels voorzien door Karlijn Donders deze functie te laten vervullen. De p.r. wordt

in die periode waargenomen door tijdelijke medewerkers.

De organisatie van de tentoonstellingen trekt altijd een grote wissel op de financiën. Minstens drie tentoonstellingen per jaar en daarnaast nog een aantal evenementen of speciale acties brengen veel kosten met zich mee die extern gedekt moeten worden. Dit lukt meestal maar ten dele, waardoor het museum moet bijpassen. Door de agenda eerder vast te stellen kan eerder begonnen worden met fondsenwerving, maar zelfs dan blijft het moeilijk om elke keer nieuwe of andere fondsen te vinden. Bij de vernieuwing van het museum moet hier extra aandacht voor zijn.

De verkoop van de *Voorwaarts Voorwaarts* heeft het museum een donatie opgeleverd van € 50.000,-. Natuurlijk betreuren we de verkoop vanwege het historisch belang van het schip voor Groningen, maar we zijn zeer verheugd met de gedane donatie. Daarvan is overigens, op verzoek van het bestuur van de stichting Voorwaarts Voorwaarts, een bedrag van € 10.000,- bestemd als reserve voor de organisatie van WinterWelVaart.

Samenvattend kunnen we spreken van een financieel geslaagd jaar met de aantekening dat zowel de gewone exploitatie als de financiering van activiteiten de nodige inspanning vraagt en een kwetsbaar punt blijft.

Pieter Westra
Voorzitter/penningmeester



Brugstraat, nieuwe situatie sinds 2018

STAAT VAN BATEN EN LASTEN OVER 2018

	Werkelijke cijfers over 2018 €	Begroting voor 2018 €	Werkelijke cijfers over 2017 €
Normale bedrijfsuitoefening			
Baten			
Subsidie gemeente Groningen	341.071	340.000	341.415
Subsidie provincie Groningen	115.000	115.000	115.000
Entreegelden, museumschip en presentaties	80.494	71.100	73.016
Verkopen en verhuur	11.002	12.284	8.608
Contributies	1.734	7.000	6.938
Legaat	0	0	10.000
Overige baten	1.912	6.500	1.538
	<u>551.213</u>	<u>551.884</u>	<u>556.515</u>
Lasten			
Personeelskosten	370.627	400.184	398.124
Huisvestingskosten	65.647	75.500	67.818
Collectie en presentatiekosten	52.143	30.700	32.024
Educatie en voorlichting	7.864	9.000	13.638
Beheerkosten	33.600	32.500	26.584
	<u>529.881</u>	<u>547.884</u>	<u>538.188</u>
Saldo baten en lasten	21.332	4.000	18.327
Projecten			
Baten			
Investeringsbijdragen	1.393	0	68.307
Specifieke donaties	50.000	0	3.045
	<u>51.393</u>	<u>0</u>	<u>71.352</u>
Lasten			
Investeringen	5.483	4.000	110.368
Ontwikkeling toekomstplannen	0	0	3.045
Bijzondere lasten	0	0	10.210
	<u>5.483</u>	<u>4.000</u>	<u>123.623</u>
Saldo baten en lasten projecten	45.910	4.000-	52.271-
Totaal baten en lasten	<u>67.242</u>	<u>0</u>	<u>33.944 -</u>
Verwerking:			
Bestemmingsfondsen	23.772	0	0
Bestemmingsreserve	50.217	0	1.133
	<u>6.747 -</u>	<u>0</u>	<u>35.077 -</u>

BALANS PER 31 DECEMBER 2018

(NA VERWERKING BESTEMMING EXPLOITATIESALDO)

ACTIVA	31-12-2018 €	31-12-2017 €
Vaste activa		
<i>Materiële vaste activa</i>		
Bedrijfsgebouwen en -terreinen	521.322	537.863
Museumschip	32.644	40.330
Overige vaste bedrijfsmiddelen	14.655	23.000
	<u>568.621</u>	<u>601.193</u>
	-----	-----
Museumcollectie	PM	PM
	-----	-----
Vlottende activa		
<i>Voorraden</i>	7.393	6.306
	-----	-----
<i>Vorderingen</i>		
Debiteuren	8.394	17.908
Overige vorderingen en overlopende activa	66.968	89.847
	<u>75.362</u>	<u>107.755</u>
	-----	-----
<i>Liquide middelen</i>	202.043	185.338
	<u>202.043</u>	<u>185.338</u>
	-----	-----
	<u>853.419</u>	<u>900.592</u>
	-----	-----

PASSIVA	31-12-2018 €	31-12-2017 €
<i>Eigen vermogen</i>		
Overige reserves	4.981 -	1.766
Bestemmingsreserves	66.810	16.593
Bestemmingsfondsen	38.784	15.012
	<u>100.613</u>	<u>33.371</u>
	-----	-----
<i>Toekomstfonds</i>	51.148	51.148
	-----	-----
<i>Egalisatierekening*</i>	568.621	601.193
	-----	-----
<i>Langlopende schulden</i>		
Schulden aan kredietinstellingen	45.201	55.558
	-----	-----
<i>Kortlopende schulden</i>		
Aflosverplichtingen komend verslagjaar	3.725	4.210
Crediteuren	2.449	45.707
Belastingen en premies sociale verzekeringen	9.575	9.037
Overige schulden en overlopende passiva	72.087	100.368
	<u>87.836</u>	<u>159.322</u>
	-----	-----
	<u>853.419</u>	<u>900.592</u>
	-----	-----

¹ De egalisatierekening is dat deel van het vermogen dat vast ligt in materiële vaste activa en bij realisatie ten gunste komt van de overige reserve

"EEN PAARD KAN NIET OP EEN SCHIP"

Gesprek met Jan Zoethout, medewerker Noordelijk Scheepvaartmuseum en voormalig registerloods

Jan Zoethout werkt sinds 2011 als vrijwilliger in het Noordelijk Scheepvaartmuseum. Directeur Jan Wiebe van Veen en collectiemedewerker Mascha Aalbers spreken met hem over de tijd dat hij werkzaam was als registerloods.

Wanneer kwam je voor het eerst in aanraking met het Noordelijk Scheepvaartmuseum?

"Dat was in 2003. Ik was toen gevraagd om te assisteren tijdens de jaarlijkse bijeenkomst van de Vereniging tot behoud van het Varend erfgoed waarbij ongeveer 130 schepen en scheepjes naar Groningen kwamen. Ik ving de schepen op, wees de ligplaats aan en verwees door naar het museum. Daar was het aanmeldpunt voor de schippers. Een groot deel van de vloot voer daarna door naar DelfSail. Later is uit dit evenement WinterWelVaart geboren."



Jan op een sleepboot, tijdens DelfSail, 1998

Jan was toen al een paar jaar gestopt met zijn werk als registerloods. In die tijd viel het beroep van loods onder de zogenoemde slijtageberoepen en was de pensioenleeftijd 55 jaar. Daarna werd het ziekteverzuim te hoog. Ruim 4000 schepen had hij geloodst in de 25 jaar dat hij werkzaam was als loods. Hij noemt het "fantastisch werk".

Jan is in 1946 geboren in Eindhoven. Zijn vader die las-technisch ingenieur was, werkte daar voor Philips.

"Als kind wilde ik altijd al varen. Ik had een grote interesse voor water, maar wist het verschil nog niet tussen de binnenvaart, de kustvaart en de zeevaart. Een keer waren we op bezoek bij mijn grootouders in Gorinchem en lag er bij 'de lange brug' een sleepboot. Daar wil ik op varen, zei ik. Maar ik wilde op die leeftijd ook altijd paardrijden. Mijn vader heeft mij er van begin af aan mee geplaagd en gezegd: Een paard kan niet op een schip. En dat is een kreet die ik altijd bij me heb gehouden."

Uiteindelijk is het dus toch het water geworden. Na de HBS-B ging Jan in 1965 naar de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam. Deze tweejarige opleiding deed Jan 'fluitend', omdat hij eigenlijk een te hoge vooropleiding had. Hij volgde de richting Stuurman GHV (Grote Handelsvaart) en hij kreeg bij de uitreiking van het getuigschrift als beste van de school een sextant cadeau. Van zijn ouders ontving hij een verrekijker, wat de tweede prijs zou zijn geweest.

Na de Zeevaartschool startte Jan in dienst van de toenmalige Koninklijke Rotterdamse Lloyd en voer hij tien jaar lang de hele wereld over. In deze tijd werden perioden van varen steeds afgewisseld met maanden van opleiding en klom Jan steeds hoger in rang. Toen Jan in 1978 de overstap naar het Loodswezen maakte, was hij, in een tijd van stagnerende promotie, gekomen tot en met 2e stuurman.

Waarom heb je op een gegeven moment de overstap naar het Loodswezen gemaakt?

"Kijk, ik zal het proberen uit te leggen zoals ik het toen ook aan mijn ouders heb verteld. Het is net

als wanneer je met de auto van Eindhoven naar Utrecht rijdt. Je moet de stad uit zien te komen, daarna rijd je een heel stuk op de snelweg waarbij niet zoveel gebeurt. En dan moet je de stad weer binnenrijden. Dat rijden in de stad is het spannendste deel van de reis. Zo kun je de reis van een schip ook indelen. Van de haven of de kust tot aan de zee of oceaan. Dan vaar je dagen op zee en kom je ergens aan, ga je de kust naderen met alle perikelen die daarbij horen en word je een haven 'binnengeleid'. Het weggelopen uit de haven of het weer binnenvaren levert de interessantste momenten op. Na zoveel jaar 'rijden op de snelweg' had ik het wel gezien. Voor mij zat de uitdaging in 'het rijden in de stad'."

"Ik heb toen wel een risico genomen trouwens. De toelatingscommissie voor de loodsopleiding, de zogenoemde Groene Tafel, kwam maar twee keer per jaar samen. Die data moesten overeenkomen met een moment dat je aan wal was. Ik heb toen op goed geluk ontslag genomen om voor de commissie te kunnen verschijnen. Gelukkig werd ik aangenomen voor de eenjarige opleiding en geplaatst in Rotterdam.

Aanvankelijk hadden mijn ouders hun bedenkingen over deze overstap, maar later begrepen zij dat dit voor mij een hele goede stap geweest is."

Je werkte als loods in Rotterdam. Hoe ben je uiteindelijk in het noorden terechtgekomen?

"Je raakt verliefd, verloofd, getrouwd en krijgt kinderen. Op de kleuterschool werd ontdekt dat onze dochter Krista slechthorend was, waarschijnlijk als gevolg van besmetting met de kattenziekte toxoplasmose, opgelopen in de zandbak. Uiteindelijk is ze naar een school voor slechthorenden in Rotterdam gegaan, maar het probleem was dat in dat onderwijs slechthorendheid gecombineerd werd met spraaktaalgestoordheid. Die kinderen werden als één groep gezien, zo ook behandeld en in een busje naar school gebracht. In het taxibusje zat Krista dus met kinderen met hele verschillende stoornissen en dat werkte niet. Kinderen die spraaktaalgestoord zijn, zijn vaak heel aanwezig, terwijl Krista door haar slechthorendheid juist teruggetrokken was. Ze kwam bijna dagelijks huilend thuis. Wij zijn toen op zoek gegaan naar een andere school, waar ze niet met de taxi heen hoefde samen met spraaktaalgestoorde kinderen. En er moest werk voor mij als loods zijn. Een optie was Vlissingen, maar daar moest ik helemaal onderaan beginnen. Het is uiteindelijk

Delfzijl geworden. We zijn in 1987 in Haren gaan wonen om dichtbij de school te zijn. De afstand voor mij om binnen een uur van bed aan boord te kunnen zijn was krap, dus het was altijd racen."

Hoe zag je werk als loods eruit?

"Wij werkten week op, week af, vanuit huis. Dat begon op maandagochtend om 7.00 uur. Afhankelijk van de drukte werd je dan opgeroepen. Minimaal een uur van tevoren ging je pieper en belde je het loodskantoor voor korte instructies. Dan was het uniform aan en met de auto naar het loodskantoor in Delfzijl. Daar volgden uitgebreide instructies en werd je met de taxi naar het uitgaande schip gebracht dat de haven uitgeloodst moest worden. Dan begint je werk aan boord. Was dat klaar, dan werd je met een jol afgehaald en terug naar de loodsboot gebracht die ongeveer 12 km boven Schiermonnikoog voer en dan was het wachten op een volgend schip. Er was ook een communicatievaartuig dat in de Eemshaven lag en dat heen en weer voer tussen loodsboot en de wal. Bij een binnekomend schip ging je vanuit het loodskantoor met de taxi naar de ligplaats van het communicatievaartuig en dat bracht je dan naar de loodsboot. Wanneer het schip eenmaal binnengeloodst was tot in de Eemshaven of Delfzijl, ging je als loods er weer af. Wanneer de weersomstandigheden te slecht waren om het binnekomende schip te beloodsen (van een loods aan boord voorzien) werd het 'voorgestoomd'. We voeren dan voor het schip uit tot 'onder Borkum' waar de zee altijd een stuk rustiger was, zodat een loods via een jol wel aan boord gebracht kon worden."



Loodsboot 'Wega'

Volgens welke route loodste je de schepen naar binnen?

"Wij kwamen over het algemeen via de Westereems naar binnen. Tenzij het een diepstekend schip was, dan kwamen we door het HuiBERTgat. Dat is nu zo verzand dat tegenwoordig alles via de Westereems komt. We 'haalden' ook schepen uit Emden die een bestemming in Nederland hadden."

Vond je het niet doodeng om bij zo'n laddertje omhoog te klimmen? Het zijn namelijk enorme hoogtes en dan op een slingerend schip, zonder overlevingspak aan...

"Ja het zijn hoogtes tot 9 meter. Daarna moet het in combinatie met een gangway. Op een slingerend schip is dat inderdaad vervelend. Je werd niet gezekerd. Het enige was dat de loodsladder moest voldoen aan negen eisen. Hij moest bijvoorbeeld om de anderhalve meter een spreilat hebben, wat betekent dat hij niet kan gaan draaien anders hang je aan de binnenkant van de ladder. Dat is heel akelig om als loods mee te maken. Een van de andere eisen is dat de ladder schoon moet zijn, maar wat is schoon? Ik heb ooit een keer een Duits tankertje geloodst bij heel slecht weer. Het schip ging daardoor nogal tekeer. Ik ben toen op de ladder gestapt, maar die zat vol met olie en dus zo spekglad waardoor mijn been naar binnen schoot en ik op een tree zat met aan elke kant van de ladder een been. En die boot slingerde maar heen en weer: voeten in het water, voeten uit het water. En kom daar maar eens uit, want de jol durft ook niet meer dichtbij te komen, omdat het risico te groot is dat je tussen die twee boten komt te zitten. Uiteindelijk ben ik er zelf uitgekomen, maar ik heb die hele reis in het Engels gesproken om die Duitser terug te pakken. Ik was zo boos! En ik heb hem een speciaal formulier laten tekenen dat ik een vuile ladder was tegengekomen. Dan moeten ze bepaalde acties ondernemen en de stomerijkosten voor je broek vergoeden."

Wat vond je van het werk als loods?

"Het is fantastisch werk. Het vrije, maar toch het verantwoordelijke van het werk heb ik altijd een hele fijne combinatie gevonden. Maar ook de contacten met zo verschrikkelijk veel nationaliteiten, in een richting die mij helemaal lag, het nautische... ja, dat is niet te verzinnen. Wat ik er mooi aan vind, is dat je helemaal autonoom zo'n reis doet en dat je volledig geaccepteerd wordt door de kapitein en de



Tender 'Wulp'

bemanning. Een loods moet kalm zijn en autoriteit uitstralen en daar krijg je respect voor terug."

Nog even over de verschillende nationaliteiten die je hebt geloodst... Wat voor onderscheid was er? Wat vond je de leukste, de meest onderscheidende, de lastigste?

"Het meest moeilijke vond ik de Chinezen. Niet vanwege de taal, want ze spreken in de scheepvaart voldoende Engels. Maar wanneer je een vraag stelde, antwoordden ze altijd met 'yes'. Dan dacht je: hij snapt het en voert het uit, maar dan gebeurde het niet. En dat is heel moeilijk aan boord, wanneer je denkt en erop vertrouwt dat iets gebeurt, maar dan blijkt dat niet zo te zijn. Waarschijnlijk snapten ze de vraag niet en zeiden uit beleefdheid 'ja'. Ze gingen dan in het Chinees met een collega overleggen wat er bedoeld werd. Dat werkt heel lastig. Er zat teveel tijd tussen en het risico dat de boodschap niet goed overkomt naar mate meer mensen die doorvertellen is te groot. Er moest sneller iets gebeuren dan dat ik er een reactie op kreeg, dus dat vond ik persoonlijk de meest lastige nationaliteit om mee samen te werken."

"Verder spraken de Russen slechter Engels, dus was de communicatie moeilijker. En zij waren over het algemeen vrij overtuigd van hun eigen kunde."

En de kwaliteit van de schepen?

"Dan waren die uit Scandinavië top. Die Finnen die hadden boten! Ik heb in Rotterdam nog op schepen gestaan die toen al en nu nog steeds modern zijn. Die boten waren zo mooi en gelijnd. Die snelle schepen wilde je graag op de laatste reis van de week, want dan was je zo thuis."

Had je ook met de douane te maken?

"In zoverre, vroeger was het normaal dat je soms als loods een fles drank kreeg als dank voor je werk. Ik heb ooit een passagiersschip gehad

voor de Wilhelminakade in Rotterdam. Ik had van de kapitein een fles gekregen. De douane stond op de wal voor de passagiers en had ook de bevoegdheid om in onze tassen te kijken. Ook al wist iedereen ervan, de ene liet je gaan en de ander vond het prachtig om je een keer te pakken. Het was een stralende ochtend, prachtig mooi weer. In mijn tas had ik voor de zekerheid altijd een blauwe Big Ben regenjas. Ik dacht, hoe los ik dit nou op? Als ik de fles in mijn tas stop, kunnen ze erin kijken. Fouilleren op straat mochten ze niet. Dus toen heb ik de fles in mijn binnenzak gedaan en die regenjas erover aan. Maar het was veel te mooi weer dus ik heb mezelf verraden! Toen hebben ze me natuurlijk staande gehouden en moest ik de fles inleveren. Ik heb er niets meer over gehoord. Waarschijnlijk hebben ze hem zelf opgedronken. Een enorme stommitheit van mijzelf, maar later heb ik er ook om kunnen lachen."

Tijdens zijn werk als loods werkte Jan ook voor de landelijke opleiding tot registerloods, zeven jaar op Terschelling en één jaar in Rotterdam. Hij had samen met een collega uit Vlissingen de dagelijkse leiding, was docent praktische vakken en instructeur manoeuvreren. Loodsen werden eerst twee maanden centraal opgeleid en gingen dan naar de regio waar ze waren aangenomen.

Het Loodswezen, wat is dat eigenlijk?

"Vroeger was het een overheidsinstelling die viel onder de marine. Het is toen uit de marine gehaald en naar DGSM (Directoraat Generale Scheepvaart en Maritieme Zaken) onder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gegaan. Daar vielen ook brugwachters en sluitwachters onder. Wij zijn in 1987 geprivatiseerd. Het is nu een zelfstandig bedrijf, maar met inmenging van het Rijk wat betreft de hoogte van de loodsgelden. Het landelijk Loodswezen kent vier autonome regio's die eigen mensen in dienst hebben. Ik was een zelfstandige die zijn dienst aanbood aan een maatschap en inkomsten waren afhankelijk van hoe goed de regio gedraaid had dat jaar. Als loods was je ook aandeelhouder van Loodswezen Nederland B.V. Die beheerde en verzorgde de kantoren en het varend materieel. "

En hoe wordt de regelgeving van het Loodswezen bepaald?

"Er is een Loodswet en een Scheepvaartverkeerswet. En die twee samen, wat daar in staat, daar hebben wij ons als loods aan te houden."

Wat ben je gaan doen toen je eenmaal gestopt was met het werken als loods?

"Ik ben voor vier dingen gevraagd: voor de examencommissie van de VAMEX (beheerder vragenbank van de vaarbewijsexamens), als docent voor de opleiding Scheepvaartverkeersbeleider (radar) van de Scheepvaartverkeersdienst, als invalinstructeur Simulator op de zeevaartschool op Terschelling en als simulatordocent op de zeevaartschool in Delfzijl. "

"Ik was ook nog vrijwilliger bij de ANWB. En dat was de reden dat ik voor de tweede keer in aanraking kwam met het Noordelijk Scheepvaartmuseum. Ik was gevraagd de ANWB te vertegenwoordigen bij de opening van een tentoonstelling over water- en zeekaarten die zij hadden gesponsord. Omdat wel duidelijk was dat ik wat met water en bootjes had, ben ik toen aanvankelijk gevraagd als tweede schipper voor de *Emma*. Ik heb daarna jaren meegewerkt aan de inrichting van het schilderijendepot. En toen ik eigenlijk wilde stoppen bij het museum, ben ik gevraagd voor het opzetten van het secretariaat."



Jan aan het werk op het secretariaat, 2019

En daar zijn we heel blij mee dat je dat hebt geaccepteerd, want het loopt geweldig.

"Wij zijn er ook wel heel tevreden over en doen het heel graag."

Mis je je werk als loods?

"Nee, ik mis het niet. Ik heb nu genoeg andere bezigheden. Wel kijk ik er met geweldig positieve herinneringen op terug en heb dus uiteindelijk een hele goede beroepskeuze gemaakt."

Mascha Aalbers

NIET ALLEEN VOOR SPEK EN BONEN

Het statige huis Radesingel 11 huisvest nu het Centrum Seksuele Gezondheid Noord Nederland. Voorheen bood het pand sinds 1928 op de bel-etage ruimte aan de tandartspraktijk van T., Tonnis, Bouman (1901-1972). Na een studie tandheelkunde in Utrecht had hij zich in zijn geboortestad gevestigd. In of kort na 1966 sloot hij zijn praktijk. Tijdens een kleine verbouwing in april/mei 2017 bleek van tandarts Bouman en zijn familie onverwacht nog wat achtergebleven in het pand. Tussen een ondiepe, dubbele kast in de vroegere behandelkamer aan de straatzijde en een inpandig rookkanaal, bleek het weggewerkte, diepere kastdeel nog goed gevuld bewaard gebleven. In één deel bevond zich een fors restant gehamsterde mondvoorraad (ingeblikte groenten, bonen en rijst), in het andere deel enkele weckflessen met



Overzicht van de deels ingestorte oorlogsvoorraadkast, na het verwijderen van de zijwand. Foto: Jaap Buist, gemeente Groningen.



Overzicht van de oorlogsvoorraadkast met materiaal uit de tandartspraktijk. Foto: Jaap Buist, gemeente Groningen.

opschrift 'Bacon spek, oct. '40' en een forse hoeveelheid spullen van de tandartspraktijk, deels vermengd met objecten uit de familie.

Daarbij waren een gouden bril in houten etui, een gegraveerd zilveren zakhorloge of knol, een vaderlijk geconfisqueerde katapult van Tonnis Bouman jr. en een (ooit vergulde), tot speld omgevormde medaille met intrigerende inscriptie. Dat voorwerpje, van 25 mm in diameter, vroeg om enige nadere studie, vooral verricht door studente archeologie, Sanne Smit, voor een week stagiaire in ons museum.

Een zilveren medaille tot speld vermaakt.

Tegen het licht inhoudend was er nog net een inscriptie te lezen. De voorkant werd gesierd door een krans waarin geschreven stond "Voor



De zilveren medaille uit 1904, voor- en achterzijde. De draagspeld is later toegevoegd. Foto: Gert Kortekaas.

Mekaar”, wat taalkundig het vermoeden wekte dat de oorsprong van dit voorwerp in Groningen lag. De achterkant onthulde dat het ging om een kanariewedstrijd gehouden in 1904. Maar wie deze wedstrijd had georganiseerd en wie de eigenaar van deze prijs was, bleef nog een raadsel. Om deze vragen te kunnen beantwoorden, zijn we op onderzoek uit gegaan.

De eerste verenigingen die kanariententoonstellingen hielden in Nederland kwamen op aan het begin van de 19e eeuw, naar aanleiding van de introductie van een nieuw kanarieras, de Harzer Ederoller.¹ Zo ook in de stad Groningen, waar de groep “Voor Mekaar” werd opgericht in 1903. Een eerste bericht van deze vereniging is te lezen in het Nieuwsblad van het Noorden van 12 juni 1903 waarin een oproep voor een bijeenkomst werd gedaan voor de benoeming van een jury voor zangwedstrijden.² Maar een aankondiging of verslag van een dergelijke



Advertentie voor de tentoonstelling van “Voor Mekaar”, Nieuwsblad van het Noorden 11-12-1904, 4. Bron: www.Delpher.nl, mei 2019.

zangwedstrijd uit 1903 heeft de krant waarschijnlijk niet gehaald. In het jaar daarop wordt wel een aankondiging in de krant geplaatst voor een tweede tentoonstelling en zangwedstrijd om zo ook niet-leden voor hun zaak te interesseren. In deze aankondiging in het Nieuwsblad van het Noorden wordt er verder ingegaan op het doel van de vereniging: ‘De vereniging “Voor Mekaar” heeft ten doel de bevordering van de kweek en den zang van Harzer Kanaries, benevens den verkoop daarvan’.³ Om dit doel te bereiken, werd er tijdens de kerstdagen in 1904 zowel een tentoonstelling als een kanariezangwedstrijd in de ‘Groote bovenzaal der Harmonie’ gehouden. Hoogstwaarschijnlijk dat de medaille dus bij deze tentoonstelling van “Voor Mekaar” gewonnen is.

Na de eerste aankondiging zijn er vaker advertenties geplaatst in het Nieuwsblad van het Noorden.⁴ Zo werd er vermeld dat de tentoonstelling niet enkel zou bestaan uit kanaries, maar ook toegankelijk zou zijn voor andere sier- en zangvogels evenals duiven. Daarnaast had het bestuur er voor gezorgd dat enkele van de voornaamste buitenlandse kwekers mee zouden werken aan de tentoonstelling. Voor ‘den bezitter en bezitster der bekroonde vogels’ zouden prijzen en kunstvoorwerpen zijn uitgelooft die waren geschonken door mensen uit de stad. Ook kreeg iedere duizendste bezoeker van de tentoonstelling een zangkanarie cadeau.⁵ Naast de tentoonstelling en zangwedstrijd werd er ook een loterij gehouden. De opbrengst van het geheel aan activiteiten zou gebruikt worden voor het aanschaffen van ‘eerste klas zangers’ om deze vervolgens weer te verloten onder de leden. Na 1904 werden er nog meerdere tentoonstellingen gehouden waarover het Nieuwsblad van het Noorden berichtte. Na de jaren ‘20 lijkt de vereniging geen tentoonstellingen meer te houden waarvan verslag wordt gedaan. Een mogelijkheid is dat “Voor Mekaar” is opgegaan in de kanarievereniging “Het Noorden” die opkomt vanaf de jaren ‘30.

Eere-prijs

Dat de medaille van de tentoonstelling van “Voor Mekaar” uit 1904 komt is nu vrijwel zeker, maar ook de eigenaar van de prijs was te achterhalen. In het column ‘Stad en Dorp’ van het Nieuwsblad van het Noorden werd er op 25 december 1904 een verslag met de winnaars van de tentoonstelling geplaatst.⁶ Per klasse, waarvan er achtentwintig waren, werd iedere



Klaas Bouman, zijn dochter Rie, zijn ega Grietje Berg en zoon Tonnis, de latere tandarts, 22 februari 1910, vermoedelijk in het Noorderplantsoen. Collectie familie T. Bouman, Groningen

winnaar genoemd. In dit verslag wordt een zekere heer K. Bouman vermeld, die binnen klasse drie een vergulde zilveren medaille en een 'eere-prijs' had gewonnen. Omdat er het vermoeden ontstond dat deze Bouman wellicht familie was van de tandarts Tonnis Bouman, is het database www.WieWasWie.nl doorzocht. En inderdaad, het bleek om de vader van Tonnis te gaan, Klaas Bouman (1876-1933). Van beroep was Klaas eigenlijk een zeer ondernemende huisschilder, die in grond handelde en door inhuur van 'vroeg' ZZP'ers grotere schilderklussen aannam. Een daarvan was het schilderen van het Academieggebouw van de Rijkuniversiteit, dat in 1906 als gevolg van het met branders verwijderen van oude verf tot de grond afbrandde.⁷ Twee jaar eerder was hij in

zijn vrije tijd dus een succesvol kanarielifhebber. Wat in eerste instantie een simpele medaille leek, blijkt eigenlijk een voorwerp met een geheel eigen verhaal te zijn. De medaille laat de opkomst zien van de kanarielifhebber en de eerste tentoonstellingen in Nederland. Daarnaast vertelt het ook een verhaal over de stad Groningen. Waar ooit de tentoonstellingen van "Voor Mekaar" werden gehouden, staat nu het universiteitscomplex de Harmonie. De zangvogels zijn vervangen door studenten. Maar niet alleen heeft de medaille een historische waarde, het draagt ook een persoonlijk verhaal met zich mee. Het verhaal van de familie Bouman.

Sanne Smit en Gert Kortekaas

Noten:

1. Plokker, J. (2015). Revolutie in de zangkast – deel 2 Harzers. Contactblad Speciaalclub Zang NZHV, 32(2), 13-15.
2. Nieuwsblad van het Noorden 12-06-1903, p. 5; vermeldingen in kranten via [www. Delpher.nl](http://www.Delpher.nl).
3. Nieuwsblad Van het Noorden 25-10-1904, p. 3.
4. Nieuwsblad van het Noorden 11-12-1904, p. 4; 15-12-1904, p. 6; 18-12-1904, p. 6.
5. Nieuwsblad van het Noorden 28-12-1904, p. 2.
6. Nieuwsblad van het Noorden 25-12-1904, p. 2.
7. Met dank aan Tonnis Bouman, architect te Groningen, voor de informatie over zijn vader en grootvader.

OCH MOEKE 'K BEN TOT AAN DOOD TOU WEST

De lotgevallen van Hillechiena Wijnstok op de koftjalk 'Martha'

Inleiding

Aan het eind van de negentiende en in het begin van de twintigste eeuw was het een drukte van belang op de Noord- en Oostzee. Honderden schepen, veelal uit plaatsen als Hoogezand, Veendam, Groningen, Pekela en Gasselternijveen voeren heen en weer tussen de talloze havensteden in Noord-West Europa. De Noord-Nederlandse kapiteins voeren in die jaren hoofdzakelijk met ijzeren tjalken en koftjalken. Zij vervoerden een grote diversiteit aan lading zoals graan, hout, kolen, chilikle, lijnkoeken en allerlei stukgoederen. Er werd goed verdiend. De dreiging van een oorlog die uiteindelijk resulteerde in de Eerste Wereldoorlog dreef de vrachtprijzen enorm op zodat menig kapitein zijn schip al na enkele reizen had terugverdiend.

De koftjalken waren zeilschepen van bescheiden omvang met een laadvermogen tussen de 100 tot 200 ton. Het waren veelal familieschepen waarop het hele kapiteinsgezin een groot deel van het jaar meevoer aan boord. Behalve de kapitein had het schip een bemanning van vier of vijf man, een stuurman, een kok en één of twee knechten.



Koftjalk 'Martha', ongesigneerde aquarel omstreeks 1900. Foto: M. Eijssen-Wijnstok.

Dit artikel gaat over de belevissen aan boord van de ijzeren koftjalk *Martha* van kapitein Harm Wijnstok uit Groningen tussen 1895 en 1911, verteld door kapiteinsdochter Hillechiena Wijnstok die geboren werd in 1894. In 1978

werd zij geïnterviewd door haar jongste broer Harm Wijnstok die hiervan een bandopname maakte.¹ Enkele aangrijpende delen uit dit interview zijn voor dit artikel geselecteerd en bewerkt. De belevissen geven een exemplarisch beeld van het leven aan boord van een koftjalk aan het begin van de twintigste eeuw.

Het kapiteinsgezin Wijnstok en de koftjalk *Martha*

Schipperszoon Harm Wijnstok trouwde in 1885 te Groningen met Martha Stienstra. Zij kregen zes kinderen waarvan één na vier maanden aan cholera overleed en begraven werd in Koningsberg (nu Kaliningrad). De andere kinderen, Nicolaas Harm, Cornelia, Sijbren, Hillechiena en Harm voeren aanvankelijk allemaal mee aan boord en gingen later, afhankelijk van hun leeftijd, in de kost op de wal.²

Harm Wijnstok heeft in zijn varende leven op tenminste drie schepen als kapitein gevaren. Hij begon in 1882 op de houten tjalk *Afina*, voer vanaf 1893 met de nieuwe ijzeren éénmast koftjalk *Martha Cornelia* en eindigde zijn carrière op de ijzeren tweemast koftjalk *Martha* die hij 1911 verkocht.³

Het verlies van de *Martha Cornelia*, oktober 1895

“Mijn vader had een reis aangenomen naar Engeland. Dat was in die tijd nog iets bijzonders, dat je er mee naar Engeland ging varen, want het was een betrekkelijk klein schip. (*De tjalk Martha Cornelia mat 82 brt*). In Engeland hadden we kolen geladen, men noemde ze nootjeskolen maar ik denk dat het een soort antraciet geweest is. Kleine platte kooltjes. Ik denk dat we er mee naar Denemarken moesten. We waren in de buurt van de Doggersbank. Dat is een ondiepte op de Noordzee, waar de vissersmannen vaak visten. Het is een soort berg onder water waar de vissen tegenaan zwemmen, dus daar wordt veel gevestig.

Het was geen mooi weer, 't was slecht weer, met zware buien en veel wind, zware wind. We kwamen terecht in een vreselijke bui met erg veel wind en die storm viel, zoals men zegt, in dat grote zeil. We hadden één mast met



*Hillechiena Wijnstok op jonge leeftijd, circa 1910.
Foto: M. Eijssen-Wijnstok.*

één zo'n groot zeil op, alleen het voorzeil, de achterste zeilen stonden niet bij. Ze hadden geluk toen, want dat zeil dat scheurde door die wind, maar niet met de naden van het linnen mee, maar dwars over van de ene punt naar de andere punt. Het zeil scheurde dwars door de naden heen, gelukkig, want anders was het schip in één keer ondersteboven gegaan. Daar dreven we dan. Niks te zien natuurlijk. Zo hebben we een tijd zo gedreven. De ene kant van het schip zat helemaal onder water. Die grote zeeën, de hoge golven, heb ik later nog vaak meegemaakt.

Maar er kwamen zeilen in 't zicht, heel in de verte. Het bleek een visserman te zijn, een logger. Hij zeilde achter ons langs. Ze hadden een grote megafoon, zo'n grote hoorn en men riep wat er mankeerde. Mijn vader riep terug dat de lading over gegaan was en of ze ons niet van 't schip af konden halen, want het schip ging onherroepelijk ondersteboven. Het ging onherroepelijk zinken, dat zagen ze wel. Ze hebben van die haringlogger geprobeerd een boot uit te zetten om ons er af te halen. Maar die boot sloeg door de golven lek tegen 't schip aan. Toen hebben ze nog een tweede boot geprobeerd maar daarmee konden ze ook niet

op weg komen, want ook die sloeg kapot. Het heeft uren geduurd, het ging niet zo snel als ik het nou vertel.

De haringlogger zette echter de zeilen op en zou wegvaren. Toen zette mijn vader de noodvlag op, dat wil zeggen de Hollandse vlag met een knoop erin, dat was een s.o.s. sein. De logger zeilde er rond omheen want die logger had natuurlijk ook geen stoom. Het was niet zo makkelijk om bij mekaar te komen met die grote zeeën, dus de logger moest eerst weer laveren om rond te komen, om weer achter het schip langs te komen. Mijn vader riep dat ze toch moesten proberen om ons er af te halen. Ze hebben een touw, een lijntje dat ze gebruikten voor de netten, laten drijven met zo'n boei d'r aan, en steeds geprobeerd die lijn te pakken te krijgen, maar dat ging iedere keer mis. Dan ging het er voorbij en dan ging het er voor langs. Het heeft uren geduurd voordat mijn vader die boei aan de bovenkant, aan de lijkant te pakken kreeg. Toen ging hij snel naar het achterschip, dat nog goed boven het water uitstak. Op die logger hebben ze een andere dikkere lijn opgestoken want de eerste lijn was zo'n dun lijntje. Die heeft mijn vader op het achterschip vastgemaakt.

Ik was toen negen maanden oud. Het was 23 oktober, ik werd ik op 20 december één jaar. Mijn moeder had mij aan zichzelf vastgebonden met een laken. Er waren vroeger van die wollen bolletjesdoeken, grote vierkante doeken met opdruk van die bolletjes. Ze werden gebruikt om een baby in te wikkelen als ze even van 't ene huis naar 't andere huis gingen. Die doek had mijn moeder over m'n hoofd gedaan en vastgebonden en daar dan een laken omheen. Mijn moeder werd toen aan die lijn gehaakt. Mijn vader seinde natuurlijk met 't een of ander. Op de logger gingen ze vervolgens de lijn inhalen. Mijn moeder is van 't schip afgesprongen, in zee. Met 'n kind ja, vastgebonden. Eerst hoorden ze mij schreeuwen, maar onder water hoorden ze mij niet. Het heeft twintig minuten geduurd, voordat zij met mij op dat schip was, tot die mannen ons ingehaald hadden. En toen dacht ze, och, 't kind hoor ik niet meer, 't kind is vast dood. We kwamen dan boven, ze haalden ons aan dek. Er stonden zeven mannen te trekken aan die lijn. Toen hoorde ze mij schreeuwen en toen dacht ze; ooh 't leeft nog. Daarna verloor ze zelf het bewustzijn. Toen ze mij hoorde huilen werd ze zelf bewusteloos. Wel, ze hebben ons op het achterschip

in de kajuit gebracht. Die lijn werd weer uitgevield en toen moesten de anderen ook overgehaald worden. Mijn vader bond mijn broertje er alleen aan. Dat was trouwens ook een beetje onverantwoordelijk, een kind van vier jaar alleen aan die lijn. Hij was zelf ook vastgebonden natuurlijk, maar een licht kind van vier jaar, met die hoge zeeën. Al die mannen trokken, dus dat kind is zowat over 't water heen gekomen, af en toe eens even door een golf die overkwam. Toen hij bij moeder in de kajuit kwam zei hij tegen moeder, *"och moeke 'k ben tot aan dood tou west"*.

De lijn werd weer overgetrokken en mijn zuster van zeven jaar en mijn broer van negen jaar werden eraan gebonden. Mijn zuster voorop, haar bonden ze natuurlijk ook vast. Mijn vader gaf mijn zuster dat touw in de hand, en zei haar dat ze dat touw moest vasthouden, zodat ze in lijn met het touw bleven en niet dwars kwamen te liggen, want door dat trekken door al die mannen zouden ze kapot gescheurd worden. Mijn zuster had dus dat touw in de hand en mijn broer zat dan achter haar. Toen zij overgehaald waren, was ze bewusteloos en er was geen mogelijkheid om die handjes los te krijgen van dat touw. Ze hebben dat touw toen boven de handjes en onder de handjes afgesneden en weer aan elkaar geknoopt. Ze hebben haar in de kajuit gedragen en ze heeft 'k weet niet hoe lang gelegen met een stuk touw tussen haar handjes.

Mijn broer van negen jaar was er, geloof ik, goed afgekomen, daar heb ik niks van gehoord. De lijn ging weer over, en de stuurman kwam er aan. Maar die stuurman hield zijn laarzen en het oliepak aan. Toen dachten die mannen op dat schip dat het een zak met kleren was die ze d'r in deden en toen hebben ze niet zo hard getrokken. Toen die stuurman dan over was, waren ze bang dat ie dood was. Kon ook haast niet anders.

Toen brak de lijn. Ze hadden geen verbinding meer. Alleen mijn vader, de kok-lichtmatroos en de hond waren nog op dat schip. Dat schip zonk, de voorkop ging al helemaal naar beneden, het achterstuk dat ging omhoog. Ze stonden al helemaal achter op dat schip, vlakbij het roer. Mijn vader heeft toen tegen de kok gezegd, *"ja jong wij zullen er wel op moeten blijven"*.

Ze moesten vanaf die visserman eerst weer proberen om dat lijntje met die boei te laten

zakken, zodat mijn vader die weer te pakken kreeg. Dat ging veel moeilijker dan de eerste keer, want ik geloof dat dat wel een uur of vijf geduurd heeft voordat mijn vader dat lijntje weer had met die boei.

Die visserman heeft natuurlijk zeil gestreken en ze hadden toch al gereefd, omdat 't stormweer was. Maar zo'n schip heeft drift, die drijft weg. Dus die beide schepen dreven ongeveer dezelfde kant uit. Op die visserman zullen ze wel het roer zo gezet hebben dat ze ongeveer dezelfde richting hadden. Na uren kreeg mijn vader die boei weer te pakken, maar toen was 't schip zover gezakt, gezonken, dat ze dachten, hij gaat zo helemaal naar beneden. Mijn vader meende dat ze er maar tegelijk aan moesten, aan de lijn. Dus toen én de kok, én mijn vader aan de lijn om te worden overgehaald.

De mensen waren er dan nu allemaal af, alleen nog de hond was d'r nog op. De visserman, hij heette ook Visser, kwam uit Vlaardingen. Mijn vader heeft toen gezegd dat hij graag bij het schip bleef, zodat we zouden zien dat hij zonk. Als zo'n schip blijft drijven en niet zinkt en er is later een ander schip dat dat schip oppikt, dan is het voor die vinder voor het redden van schip en lading. Dus wou mijn vader erbij blijven. Ze zagen wel dat het zou zinken maar hij wou er toch, voor de zekerheid, bij blijven.

Ze zijn 's middags begonnen met die boei te laten zakken en te drijven en het was een uur of vier 's nachts dat alles d'r af was. Drie, vier uur voordat de mensen d'r af waren. Ze zijn erbij gebleven tot het dag werd. Tja, wanneer wordt het dag in oktober, een uur of zeven misschien. Hij dreef toen nog wel, maar helemaal met het achterstuk omhoog, de kont zeggen ze gewoonlijk, de kont omhoog, helemaal. De storm was inmiddels wat geluwd, nog steeds wel erg hoge zee, maar het stormde toch niet meer zo. Eén van die boten hadden ze provisorisch weer gerepareerd.

Mijn vader wilde toen toch nog graag, als het kon ernaartoe, om de papieren te halen. Ze hebben het journaal en de scheepspapieren gehaald. Ze zijn ernaartoe geroeid, met mijn vader en die visserslui. D'r waren er verscheidene die bij de marine waren geweest. Mijn vader is nog weer op ons schip geweest, en toen hij achterin in de kajuit kwam, lag de hond in de kajuit. Mijn vader had een trommel waar hij z'n papieren in had, scheepspapieren en zo, en de hond lag met de poten om die trommel heen. Ze hebben die trommel en ook die hond



Het gezin Wijnstok op de achterplecht van de van de koftjalk 'Martha', circa 1910. Onderste rij van links naar rechts: Martha Wijnstok-Stienstra, Harm, Hillechiena, Cornelia, Harm Wijnstok, links van hem eerst Sibren en daarnaast een knecht. Foto: M. Eijssen-Wijnstok.

meegenomen. Ze zijn achter, van de kont, van 't roer afgesprongen, in 't water, want het schip was zinkende. Toen ze goed en wel op de logger waren, toen ging de kop naar beneden en toen hebben ze het schip zien zinken. Hij zonk helemaal.

Daarna zijn we weggevaren. We hebben nog een paar dagen moeten varen, een dag of vijf geloof ik, voordat we de Nieuwe Waterweg opkwamen en in Vlaardingen aankwamen. Daar lag een Groninger schip, een kustvaarder uit Groningen. En dat was familie van familie. Ik had twee tantes, zusters van mijn vader, die met een Mulder getrouwd waren, dus dat was dubbele familie. Dit was Jan Mulder, de oudste broer van die ooms van mij. Daar zijn we toen met 't hele hutje en mutje aan boord gekomen bij tante Agatha en ome Jan. We hadden niks anders meer dan wat we aan hadden. Mijn moeder, Tante Agatha en dochter Griet hebben een paar dagen zitten naaien, zodat wij allemaal kleren hadden zodat we reizen konden. Maar afijn, we kwamen uiteindelijk in Gro-

ningen aan met de trein. Mijn grootouders woonden toen in Groningen in de Westerbadsstraat. Mijn vader heeft kort daarop een nieuw schip besteld. Er ging nog niet zo erg veel tijd overheen."

Opnieuw beginnen met vijfhonderd gulden

"Een verzekering hadden we, een onderlinge verzekering van schippers onder elkaar. Als er ongelukken gebeurden, dan moest dat gezamenlijk gedekt worden. Maar er waren dat jaar zo vreselijk veel ongelukken gebeurd, dat toen er uitbetaald zou worden moest er gedeeld worden. Mijn vader kreeg niet meer dan vijfhonderd gulden. Nu was alles in die tijd veel goedkoper dan tegenwoordig, maar desondanks kon hij er niks mee beginnen. Er was echter een scheepsbouwer in Hoogezand-Sappemeer, Niestern, (*Bedoeld wordt Scheepswerf Niestern en Te Velde, Martenshoek*) en die zei, "Wijnstok, maak je maar niet ongerust, ik bouw een schip voor je, al heb je ook geen cent". Die 500 gulden was voor dat schip natuurlijk niks, dat had je nodig om eerst in 't begin te kun-

nen eten. Niestern bouwde een schip voor mijn vader en ondertussen ging mijn vader varen als loods, want hij had zijn Rijnpatent en er waren toen heel veel schepen die op de Rijn voeren zonder de papieren te hebben om op de Rijn te varen. Mijn vader ging dus als loods varen omdat hij zijn Rijnpatent had.

Ze kregen bij de scheepswerf van Niestern een huisje. Daar mochten ze in wonen. Een huisje waar het werkvolk in woonde, bij die werf. Zo'n éénkamerwoning, een portaalwoning waar ze op zolder moesten slapen. De kinderen gingen in Hoogezand naar school. Dat was dan Ome Nikolaas en m'n zuster Tante Kee. M'n broer, Siep, die was nog te klein, die was nog maar vier jaar. Die andere twee gingen naar school en ze bleven 's middags op school over en dan aten ze 's middags op school. Ze hadden zo'n versje: "Jongens, wie gaat mee naar school, krijgt een happie rooie kool. Rooie kool met krenten, kost maar zeven centen." Je hoefde echt ook maar zeven centen te betalen.

Ze verloren de *Martha Cornelia* eind oktober 1895, en met Pinksteren van 't volgend jaar ging mijn vader met het nieuwe schip weer varen.

Nu had mijn moeder gezegd, *"ik ga nooit weer mee naar zee, en ik ga nooit weer mee op 't schip"*. Want ze had de schrik te pakken en dat was te begrijpen. Maar toen het nieuwe schip klaar was, en mijn moeder volhield, zei vader *"dan gaan we maar aan de wal zitten en wachten we tot de raven ons brood brengen, want dan ga ik ook niet weer naar zee, dan ga ik ook niet weer varen"*. Toen moest ze, noodgedwongen, wel mee. Harm Mulder heeft haar toen bepraat. Mijn grootmoeder was een erg lief vroom mens en die zal ook wel op haar gemoed gewerkt hebben. Ze is toch mee-gegaan. We voeren met tweede pinksterdag met dit nieuw schip van Groningen naar Delfzijl. Ome Harm Wijnstok, Ome Harm Mulder gingen nog mee naar Delfzijl. Na de Pinksteren gingen we dan naar zee."

Wandluizen aan boord

"Bij de eerste reis die we gedaan hebben met dat nieuwe schip kregen we iemand aan boord, een kok of een matroos, die van zo'n grote bark kwam. Van zo'n groot houten schip en die houten schepen, die leefden allemaal van de wandluizen. We kregen die jongen aan boord en hij had een harmonica. Dat vonden we prachtig. Hij kon prachtig harmonica spelen. Toen het rond Pinksteren warm begon te



Harm Wijnstok en Martha Wijnstok-Stienstra omstreeks 1911. Foto: M. Eijssen-Wijnstok.

worden, zei de stuurman tegen mijn vader, *"Nou captain, 'k weet niet hoor, maar ik geloof dat we gasten hebben"*. Toen zei mijn vader: *"Gasten?? Ja, ik geloof dat we nou wandjes hebben, ik geeluf 't vast"*. Die jongen, die een harmonica had, legde die harmonica even op de luiken en de stuurman schopte per ongeluk tegen die harmonica aan. Hij struikelde erover en trapte ertegenaan. Die harmonica leefde van binnen van de wandluizen.

Dat ding werd meteen overboord gegooid, maar al die jaren dat we dat we dat schip hebben gehad, werd elk jaar, misschien twee keer in 't jaar op een of andere ree, waar geen andere schepen waren, het anker uitgezet. En als het goed weer was ging alles d'r uit, alle kasten, alle bedden, alle planken. Er werd water gekookt in grote potten. Met een soeplepel werd dat kokende water door al die sponningen heen gegooid. Mijn vader kocht zogenaamd insectenpoeder. Dat was van dat lichte, groenachtige spul en dat werd in een kaarseboom gedaan met een lichtje d'r op. Dat kon je eraf schroeven. Dan werden al die naden en al die richeltjes in die kooi wat er niet uitgebroken kon

worden, allemaal ingespoten met dat insectenpoeder. Dan hoopten we dat we ze kwijt zouden zijn. Maar 't volgend voorjaar had je ze evenzo vrolijk weer en kon je weer opnieuw beginnen."

Gestrand bij Fulgen op tweede paasdag 1903

"Als je van Engeland kwam en je moest naar de Oostzee en het was mooi weer en een mooie wind, dan gingen we ook wel vaak rond Skagen, de hele Noordzee over en dan om Skagen heen, het Skagerrak door en dan het Kattegat om Skagen heen en dan kwam je zo in de Oostzee. Dat kostte niks, het kostte alleen je eigen tijd. Maar was er nou erg tegenwind of een tijd van slecht weer, dan gingen we naar de Elbe en dan gingen we bij Brunsbüttel het Kaiser-Wilhelm-Kanal (*nu Nord-Ostsee-Kanal*) op en kwamen bij Holtenau vlak bij Kiel in de Oostzee.

Bij Brunsbüttelkoog werd je met twee schepen naast elkaar en een stuk of zes achter elkaar vastgemaakt en dan kwam er een hele grote of één of twee sleepboten ervoor en dan werden we zo door dat kanaal gesleept.

Nou, ook een keer, toen hadden we ook die reis gedaan en kwamen we bij Holtenau naar buiten. Het was vlak bij Kiel. 't Was mooi weer. We gingen zaterdag 's middag naar zee. 't Was prachtig weer. We hadden een verschansing, zo'n breed dek van boven, het was van dat mooie hout en er werd altijd geschraapt en dan werd het gelakt. Eénmaal in 't jaar werd dat schoongemaakt. En de jongens waren dan 's middags of de hele dag bezig die verschansing te krabben en dan werd het gelakt. Zondags kregen we slecht weer, storm, en dat is in de Oostzee veel erger als in de Noordzee, want in de Oostzee is het water niet zo zout als in de Noordzee. En dan komt daar ook nog bij dat je daar twee golven tegen mekaar in hebt. De Oostzee heeft geen eb en vloed, maar met stormweer komt er uit de Noordzee nog wel wat binnen en dan wordt het water vreselijk wild. En dat was net met Pasen.

Zondags was het de hele dag veel storm en 's nachts ook nog. Vader zei: "*ja we komen ergens op 't strand*".

Ik weet niet meer of het zondagavond was of maandag. Mijn moeder had koffie gemaakt. Als we de hele dag geen warm eten hadden gehad werd er koffie gemaakt. We hielden dan wel met een man of drie, vier het petroleumstel vast, een driepits petroleumstel, met de voe-

ten, met de handen ertegen, met de rug tegen de wand. Zo hielden we dat petroleumstel vast tot het water aan de kook kwam. Zo had mijn moeder met veel moeite koffie gezet. Eerst de jongens koffie en daarna kwam mijn vader en zei, "*vot jongens anders krijg ik straks geen koffie meer*".

Vader was in de roef en er waren een man of drie aan dek. Het schip stootte opeens, vreselijk stoten, een paar keer en toen zat het helemaal stil. Het bewoog helemaal niet meer. Mijn vader aan dek. Ze hadden zo'n kastje aan boord en daar stond een flambouw in. Dat is een pot en daar zit petroleum in. Er zit een deksel op. Er is een grote dot aan gemaakt van werk, werk dat is uitgeplozen touw (*hier wordt een stakelpot bedoeld*). Dat zit dan in die petroleum. En als je nou in nood bent, dan pak je die flambouw eruit, je houdt hem bij het handvat vast en je steekt hem aan en dan heb je een hele grote vlam, om te seinen. Vader had die flambouw en vader seinen. Het duurde een poosje en toen hoorde vader praten en toen werd er een ladder tegen het schip aan gezet. We zaten toen hoog en droog op het strand. Maar dat wist je toen direct niet, dat wist je pas later. Ondanks de storm is er die nacht in de Oostzee niet één schip gebleven. Ze zijn allemaal op het strand gekomen. In die bocht waar wij zaten zijn er zestien schepen gestrand. Maar afijn, mijn vader dus met die flambouw en die mensen kwamen met die ladder. We wisten helemaal niet hoe of wat. Mijn vader vond het toch beter dat moeder mijn zuster en ik d'r af gingen. We gingen aan wal. Ik ging er eerst af. Er stond een man boven op die ladder, het was nacht, het was donker, je kon ook niks zien natuurlijk. En die kerel, die nam mij op de arm en ging bij die trap neer en hij liep een eind tussen struiken en bossen door en hij zette me ergens neer, op een tafel of een bank. Later heb ik wel gezien wat het was. Het was een zomerhuisje. Het bleek dat waar we zaten er een soort badplaats was. Er was een hotel. Ze hadden nogal eens gasten en in dat huisje daar konden de mensen dan zitten, op zo'n vaste bank. Die man zette mij op zo'n tafel. Het was toen 19 april 1903, tweede paasdag. Ik was negen jaar oud.

Alles weg en ik zat daar moederziel alleen op die bank in 't donker. Nee, die kerel was weer weg. Die moest verder mensen helpen. Een poosje later kwamen mijn moeder en Kee (*zus Cornelia*). En toen brachten ze ons verder het



Koftjalk 'Martha' gestrand bij Fulgen. Er is veel belangstelling van de plaatselijke bevolking. De ladder waarvan sprake is in het artikel staat nog naast de 'Martha'. Foto: collectie Noordelijk Scheepvaartmuseum.

land in en kwamen we in een groot huis. We kregen daar koffie. Het was koffie dunkt me niet gezet van koffie, maar van gebrande gerst of zoiets (*moutkoffie ook wel gerstekoffie genoemd*).

De volgende morgen heeft mijn vader gevraagd waar hij een telegram kon sturen naar Groningen. Ome Harm Mulder was verzekeringsexpert en die kwam toen met de trein vanuit Groningen naar Lübeck.

De volgende dag was het water weggevloeid. Toen zaten we zo hoog en droog op het strand, daar kon je je geen voorstelling van maken. Heel ver in zee lagen hele grote keien. Daar hadden wij zo op gestoten. Maar we konden er nooit van z'n levensdagen weer af. Die keien moesten eerst weg. We konden er niet weer overheen en we konden er ook niet omheen. Er lagen zoveel van die bulten. Toen hebben ze eerst op het strand dat schip gelost. Ik weet niet wat we inhadden. Ik meen dat we koren inhadden. Het schip gelost en toen hebben ze bergingsdampfers aangenomen. Zo noemen ze

boten die zulke schepen vrijmaken en wegslepen. Ze hebben alles geprobeerd, voor aan de bolders touwen, aan de boot trekken, achter aan de bolder. Ze trokken die bolder er zowat af, maar er kwam geen beweging in het schip. We hebben er wel een week of acht op gezeten. Toen hebben ze er hele grote gleuven onderdoor gegraven en daar hebben ze boomstammen onder geschoven. Daar hebben ze zeep op gesmeerd. Dat ging nog niet. Toen hebben ze er eerst brede ijzeren beugels op gedaan, toen zeep erop en steeds weer geprobeerd. Het schip was vreselijk gedeukt van onderen. Zelfs als ze de buikdelen eruit deden, dan kon je van binnen de dikke putten zien, dus ze wisten ook niet of het schip lek was. Op een zondagmorgen was het aardig stormweer en stond het water tamelijk hoog en toen gingen ze weer met twee boten trekken. Toen kwam er beweging in en trokken ze het schip eraf. Maar die stenen hebben ze eerst allemaal weggesleept. Er moesten allemaal beugels omheen en zo hebben die boten die stenen verder weg gesleept. Verder die kant

uit en verder die kant uit, totdat er zoveel ruimte was dat het schip er tussendoor kon. Toen hebben ze het schip met die twee boten weggesleept. Eén boot langsij met de slangen in het schip, zodat als hij lek was, ze konden pompen. We zijn naar Lübeck gesleept. In Lübeck zijn we op de scheepswerf gekomen. Er is een heel nieuw vlak onder gekomen. Helemaal, er is niet één plaat blijven zitten. Alles moest eronderuit. De reparatie duurde lang en al die tijd verdienden we ook niks natuurlijk. De hele zomer ging daar zowat mee heen. Ik weet nog dat het in Lübeck kermis was en dat we naar de kermis gingen.”

De Martha wordt verkocht

De *Martha* voer nog onder kapitein Harm Wijnstok tot begin 1911. Hij was toen negenenvijftig jaar. Het was de bedoeling dat zijn zoon Sijbren stuurman zou worden om het schip uiteindelijk over te nemen, maar dat kwam er niet meer van. Vader Harm wilde stoppen want hij vertrouwde zichzelf niet meer. Op 21 februari 1911 verkocht hij de *Martha* aan Gerrit Mulder voor f 6.000,-. Deze verkocht het schip in 1918 naar Frankrijk waar het nog enkele jaren voer op de Kanaaleilanden. Vermoedelijk is de *Martha* daar in 1920 of 1921 vergaan.

Wicher Kerkmeijer



Koftjalk 'Martha' gestrand op de Duitse Oostzeekust van Fulgen nabij de badplaats Kühlungsborn ten westen van Rostock, op 19 april 1903 (tweede paasdag). Foto: collectie Noordelijk Scheepvaartmuseum.

Noten:

1. Dit artikel is gebaseerd op een bandopname uit 29 augustus 1987 van een interview met Hillechiena Klug-kist-Wijnstok door haar jongste broer Harm Wijnstok. De opname werd als cd in 2018 aan het Noordelijk Scheepvaartmuseum geschonken. Met dank aan Egbert Scholtens voor de transcriptie.
2. Het gezin Wijnstok: Kapitein Harm Wijnstok, geb. Stavoren 25-10-1851, ovl. Groningen 16-10-1922 – tr. Groningen 04-06-1885 Martha Stienstra, geboren Groningen 15-01-1866, overl. Groningen 11-03-1945 (Weduwe Martha is hertrouwd te Groningen op 06-03-1930 met Warner Kramer (weduwenaar van Antje Bloupot). Kinderen: Nicolaas Harm, geb. 18-05-1886; Cornelia (Kee), geb. 17-01-1888; Kind van het mannelijk geslacht geb. 1889 - overl. Kaliningrad 1890 aan cholera; Sijbren (Siep), geb. 19-12-1890; Hillechiena (Hillie), geb. 20-12-1894, getrouwd 11-01-1817 met Jan Klugkist, geb. 27-07-1891, Zuidbroek, kapitein; Harm, geb. 07-12-1909 Bron: www.allegroningers.nl en bovengenoemd interview.
3. De schepen van Harm Wijnstok: 1: houten tjalk *Afina*, gebouwd 1870, 65 brt, bevaren door Wijnstok van 1882-1892; 2. IJzeren tjalk *Martha Cornelia*, gebouwd 1893, 82 brt, bevaren door Wijnstok van 1893-1895, In de Noordzee gezonken; 3. IJzeren tweemast koftjalk *Martha*, gebouwd 1896 op scheepswerf Niestern en Te Velde, Martenshoek, brt 127, nwt. 99 (tewaterlating op 21-03-1896, lang 26,67 m., breed 6,32 m. hol 2,46 m., verkocht op 21 februari 1911 aan Gerrit Mulder voor f 6.000,-. Deze scheepsgegevens zijn afkomstig uit de bibliotheek en documentatiecollectie van het museum en van de website www.marhisdata.nl.

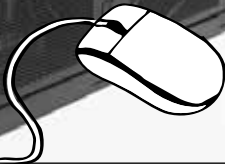


AKSI Automatisering

HOSTING SECURITY **CLOUD**
 NETWORK BEHEER & SUPPORT
ONLINE WERKPLEK
 VOIP TELEFONIE INFRASTRUCTURE AS A SERVICE
 BACKUP **OSAAS** FIREWALL WI-FI **SERVERMIGRATIE**
 TOKEN AUTHENTICATIE
DATACENTER

BEZOEK ONS OP WWW.AKSI.NL

OF BEL ONS OP **050 5490064**



Vestiging Groningen / Meerweg 139 / 9752 XA Haren Gn



**RUYTER
VERF**

UW VOORDELIGE VERFSPECIALIST!



**Westerhaven 5-1
9718 AT Groningen
050-3133755**

**Ruyterweg 22-24
8921 KL Leeuwarden
058-2167120**

WWW.RUYTERVERF.NL



Schilderwerken
SIPS BV

› GLASSERVICE
› SCHILDERWERKEN
› HOUTSANERING

Bel nu voor een afspraak

050 525 58 55

E info@sips.nl - sips.nl

T 050 525 58 55

Hoendiep 162, Groningen



UITGEVERIJ **Passage**

Sint Jansstraat 15, 9712 JM Groningen

elke vrijdag van 12.00 - 17.00 uur geopend voor publiek

NNPC Excellent Full service ondersteuning



Maritieme verzekeringen voor
schip, lading en bemanning



Juridische ondersteuning bij vak-
contract- en personeelsrisico's



Risicopreventie en expertise
om kosten te voorkomen

www.nnpc.nl

De NNPC is een onderlinge maritieme verzekeraar zonder winstoogmerk. Samenwerken met NNPC betekent meer dan verzekeren. Wij noemen dat NNPC Excellent. Een full service ondersteuning zonder extra kosten om samen grip te houden op uw risico's en uw kosten binnen de veranderende en toenemende risicofactoren in de branche.

NNPC 

Rijksstraatweg 361, 9752 CH Haren Telefoon 050 534 32 11

**NIET ALLEEN VOOR
DRUKWERK MOET
JE BIJ ONS SIGN...**



BREEKWEG 10, 9965 TE LEENS, 0595-574444

www.marnedrukkers.nl



LEENS | DELFZIJL | GRONINGEN

Presentatiesystemen



Vergadersystemen



Videoconferencing



dB audiovisueel helpt organisaties bij het optimaliseren van communicatie- en bedrijfsprocessen, door het inzetten van audiovisuele systemen. Wij kunnen voor elke denkbare situatie een systeem ontwikkelen dat niet alleen perfect beeld en geluid levert, maar bovendien door iedereen eenvoudig te bedienen is. Ons motto is niet voor niets "Techniek dient de mens."

Bediensystemen



Informatiesystemen



Audiosystemen



dB audiovisueel ontwerpt en implementeert audiovisuele systemen geheel afgestemd op uw budget en wensen. Hierbij staan kwaliteit en het gemak van de bediening centraal. Als onafhankelijk leverancier zijn we niet gebonden aan specifieke merken en/of leveranciers, waardoor wij u de beste oplossing kunnen bieden.

We werken uitsluitend met A-merken apparatuur waaronder:

www.dbaudiovisueel.nl



Adres: Kattgat 14, 9723 JP, Groningen | Telefoon: 050 525 7777 | E-mail: info@dbaudiovisueel.nl | Video IP: meetingroom@dbavs.nl



QUIVERTÉ beveiligingen

Inbraak beveiliging
Brandmeldinstallaties
Ontruimingsinstallaties
Toegangscontrole
Camera bewaking
Bedrijfstelefooncentrales
Computer / data netwerken



QUIVERTÉ beveiligingen
Aweg 3
9718 CS GRONINGEN
Telefoon 050- 3134360
Fax 050- 3124346
Internet www.quiverte.com
Email info@quiverte.com



stol

VERWARMING-SANITAIR

*CV ketel vervangen:
veilige investering
met een hoog
belastingvrij rendement!
o.a. Nefit, Vaillant, etc.
vrijblijvende prijsopgave*

HOENDIEP 102 • 9743 AP Groningen

TELEFOON 050 - 3121915

Toonzaal dagelijks geopend:

Ma. t/m Vr. 10.00 - 18.00 uur

Za. 10.00 - 16.00 uur

www.stol-bv.nl

info@stol-bv.nl

GRATIS parkeergelegenheid

DOESBURG AUTOVERHUUR

**Verhuur van personenauto's,
personenbusjes, bestelauto's
tot 18 m³ met laadklep en
aanhangwagens**

**Oosterhamrikkade Z.Z. 109,
Groningen**

Tel. 050 314 77 77

www.doesburgautoverhuur.nl



Auto Rent

**EUROPA
SERVICE**



Direct goed op weg.

InFactor

Klein, gespecialiseerd automatiseringsbedrijf

- Werkplekbeheer van afstand en op locatie
- 24/7 Monitoring van uw servers
- Cloud oplossingen op maat
- Goede ICT security
- Firewall, WIFI, VOIP, VPN, Back-up
- Microsoft, Linux, OSX

InFactor biedt veiligheid,
flexibiliteit en continuïteit

Meer info: www.infactor.nl

InFactor biedt ieder MKB bedrijf
veiligheid, flexibiliteit en continuïteit
voor al zijn computernetwerken.

Eeldersingel 40
9726 AS Groningen
050 - 525 90 60
info@infactor.nl