

Scheepssloperij in Garnwerd¹ en 2

De scheepssloperij stamt uit het begin van de 19^e eeuw, de tijd dat de Hammingh's zich in Garnwerd vestigden.

Deze activiteit heeft vervolgens goed ontwikkeld en de daaraan gekoppelde scheepshoutboeldagen brachten dan ook een behoorlijke bedrijvigheid met zich mee. Niet alleen in Garnwerd, maar ook in vele omliggende plaatsen werd houtboeldagen georganiseerd. De scheepssloperij is 3 generaties lang door de familie Hammingh geëxploiteerd.

Hindrik Egberts Hammingh was de eerste Hammingh op rij, die de scheepssloperij in Garnwerd exploiteerde.

Uit onderzoek kwam naar voren dat Luitjen Claassen (de schoonvader van zijn vrouw ,Albertje Jacobs Heerema, reeds op 23 mei 1798 een verkoping had van

scheepssloophout van een Smak (houten kustvaarder/1676 tot de 19^e eeuw)

De grote houtboeldag van schepen in Garnwerd werd altijd gehouden op de eerste eerste zaterdag in mei.



Achter de veerpont de sloophelling



een Smak

Met Gerichts Consent van Aduart cum annex gedenkt LUITJEN KLAASSEN by Uitmynning te laten Verloopen, Al het HOUTWERK van een extra groote geelloopte Smak, bestaande in beste zwaare Posten, Balken, Palen en Kromhout. Wie gading maakt kome op Woensdag den 23 May 1798, nademiddag om 1 uur ten huize van te Garnwerd.

De schepen

In het begin van de 19^e eeuw was het voor de scheepssloperij geen probleem om aan sloopschepen te komen. De slooprijpe schepen werden veelal aangemeld bij een commissionair maar het kwam ook veel voor dat schepen via kleine advertenties in de krant werden aangeboden

Deze situatie bleef ook bestaan toen omstreeks 1850 bij de opkomst van de stalen schepen steeds meer houten vaartuigen werden vervangen, maar na 1900 veranderde dit omdat de voorraad slooprijpe houten schepen behoorlijk was geslonken.

De Hammingh's zochten toen eerst in de nabij omgeving, zoals in plaatsen als Delfzijl, Stadskanaal, Zoutkamp en Groningen, maar ze trokken ook naar Friesland, naar plaatsen als Lemmer en Heeg. Ze kwamen in Hogeveen, Zwartsluis, Meppel en Urk, zelfs tot in Holland en een enkele keer naar Duitsland. Soms werden ze daar voor uitgenodigd, maar het gebeurde ook wel dat ze ergens een slecht onderhouden oud schip zagen liggen dat kennelijk rijp was voor de sloop. Dan snel kijken of er een bosje stro aan het helmhout hing; dat was namelijk een teken dat het schip voor de sloop te koop was.

De schepen die gekocht werden waren heel verschillend van bouw en afmeting.

¹ Uitgave : Werkgroep Gastvrij Middag-Humsterland / Samensteller F.F. Leutscher / Geraadpleegde literatuur/

Beeldmateriaal:..... , Kaartmateriaal internet: nvt.

² Deze tekst is deels ontleend aan het boekje "De scheepssloperij van Garnwerd" uitgegeven door de Streekhistorische Vereniging Middagherland; opgetekend aan de hand van een lezing van Egbert Hammingh (1917-2000). Een vernieuwde versie is verkrijgbaar bij Museum Wierdenland in Ezinge.

Zo waren er tassen, pramen, eemspunters, Belgische spitsen, Hamburger overslagschuiten, rijnaken, tjalken, botters, loggers en een enkel beurtschip van Nordeney.

Het slopen gebeurde vroeg in het voorjaar. Er verliepen ongeveer zeven weken vanaf het moment dat het schip op de helling werd getrokken tot de zogeheten 'boeldag' op de eerste zaterdag in mei. Het was hard en zwaar werken in die zeven weken.

Ze werkten met vier tot vijf man om in deze luttele tijd zeven tot tien schepen te slopen.

De voorbereidingen voor de sloop

Lag het schip eenmaal in Garnwerd voor de wal, dan werd het alvast ontdaan van het "losse goud". Alles wat los zat, maar ook roeren en zwaarden, werd verwijderd. Het schip moest namelijk zo hoog mogelijk tegen de dijk aan liggen en dus zo licht mogelijk zijn. Dan werd er een gat in geboord waardoor er een paar voet water in kwam te staan; het schip lag daardoor stabiel aan de grond en er was geen kans dat het door passerende schepen werd meegezogen. Er was toen nog heel wat beroepsvaart op het Reitdiep, zodat deze maatregel zeker niet overbodig was. Nu lag het schip rustig te wachten tot de slopers hun werk kwamen doen.

Voordat het schip op de helling kon, werd met behulp van een steigertje aan een paar touwen het water met emmers overboord geschept; het laatste deel werd met een pomp gedaan. Het geboorde gat werd door middel van een tap dichtgemaakt. Als het dan toch hier en daar nog teveel lekte, ging men met de motkorf aan de buitenzijde van het schip langs; de mot (turfmolm) werd met het water dat naar binnen liep meegezogen en bleef in de gaten en kieren steken, lang genoeg om het schip naar de helling te krijgen. En dan maar pompen. Na een uurtje was het al: "hai trekt aal recht" en even later: "hai begunt te drieven".

Als het water er uit was kwamen er bomen en haken aan boord om het schip op diep water te duwen, want de sleep van de helling moest er vanaf de voorkant ondergeschoven worden. Het was immers een sleepelling, waar de schepen in de lengte op getrokken moesten worden. De kop van de sleep die onder het schip moest worden gebracht was zwaar omdat er veel ijzer in was verwerkt.

Zwaar was ook de trekhaak alleen al, die wel acht tot tien meter doorliep om de sleep niet kapot te trekken. Met een roeibootje werd rondom het schip gevaren om dan voorbij het schip de sleep onder water te duwen en op die manier onder het schip te brengen. Steeds moest de sleep naar beneden geduwd worden met de punthaak, want het "lichte" achtereinde van de sleep dreef en drukte tegen het schip.

Dan lagen er op de sleep twee hoopjes touw klaar: dat waren twee maal twee zijtouwen. Als zo'n hoopje aan de voorsteven toe was, werd het opgevist. Twee mannen met elk een touw in de hand moesten de sleep precies onder de achtersteven brengen en zo ook aan de voorkant met een extra zwaar touw de zware sleepkop tegen de voorsteven trekken. Na twee of drie keer heen en weer met het bootje en een paar keer prikken of alles wel goed zat, werd het schip rustig varend voor de goot gebracht. Twee man voorop "hollen en geven en vader Hammingh op de helling met het touw waarmee hij heel kalm het schip naar zich toe trok. Hij was als het ware de generaal, die de hele operatie leidde. Dan de ijzeren haak aan de kop van de sleep, het blok naar beneden, eenmaal inscheren en voorzichtig beginnen te draaien. Vooraan zat het dan goed, maar de achtersteven daar moest nog steeds op gelet worden opdat het schip recht voor de helling bleef. Na een stukje van ongeveer vijf meter kwam de tweede schijf: dus weer inscheren. Dan lag het schip wel vast en kon iedereen er af om te helpen draaien. Maar er moest ook nog geschommeld worden; dat schommelen gebeurde als de ketting was verlegd en het draaien weer begon. Eén man ging aan de zijkant van het schip hangen en liet weer los zodat de sleep in de noten in beweging kwam; dit gebeurde als het schip niet goed wilde glijden. Het hele schip lag op de 25 centimeter brede sleep. De derde schijf was dan ondertussen ook in gebruik genomen. Het was een eigenaardig gezicht om te zien dat het schip steeds met rukjes vooruit schoof. De glijnoten waar de sleep in moest glijden werden steeds lekker vet gehouden, zodat het schip zich soepel zou verplaatsen.

Het optrekken gebeurde vroeger met een staande spil, waar een paard voor liep. Toen in het jaar 1933 de brug er eenmaal lag werd een zware lier gebruikt. Dat was toen nodig omdat er te weinig ruimte ter beschikking bleef voor het werken met de staande spil, die in zijn werking te vergelijken was met een draaimolen. Bij de staande spil liep de ketting van beneden naar boven waarbij twee slagen rond de spil waren gedraaid; erachter stond één man om de ketting strak te houden.

Het verschil met het werken met de lier was eigenlijk alleen het feit dat er een man bij moest staan en dat de ketting niet van links naar rechts liep. Als de ketting op het eind van de katrol was, riep de man die de ketting strak moest houden: "ket aan" en dan moest even gestopt worden om terug te leggen.

Bij al het werk hadden de mannen steeds wanten aan die heel ruim om de handen zaten. De wanten waren gemaakt van zogenaamd Engels leer of manchester koord. Deze bescherming van de handen was geen overbodige luxe, want het gereedschap was gemaakt van heel zwaar ijzer: koevoet, boltentrekker (koestrekker), puntijzer en dergelijke, alleen aan de dissel zat een houten steel.

Het slopen

Het slopen gebeurde vroeg in het voorjaar. Er verliepen maar ongeveer zeven weken vanaf het begin van de sloop tot de laatste boeldag in mei. Het was hard en zwaar werken in die zeven weken en er kwam natuurlijk ook heel wat vakmanschap en handigheid aan te pas. Hammingh, zijn vader en zijn grootvader voor hem, deden het alle drie op dezelfde manier: ze werkten met vier tot vijf man om in deze luttele tijd zeven tot tien schepen te slopen.



Als het schip droog zat werd het aangepakt.

Eerst moest het 'stort' dat meestal rondom op het schip zat omdat het al zo oud was, weggestoken worden. Men noemde dit ook wel 'overijzer' en het gebeurde met een puntijzer. Daarna volgde de echte sloop.

Steeds in dezelfde volgorde werd het hele schip vakkundig uit elkaar gehaald.

Daarbij was het uitkijken dat er zo weinig mogelijk stuk ging: brandhout was er al genoeg. Bij de grote schepen was het slopen extra zwaar werk, maar de slopers wisten hoe het schip gebouwd was en in elkaar stak, zodat het toch altijd lukte.

Heel belangrijk was dat je wist wat losgemaakt moest worden en wat je op spanning moest zetten door middel van de dommekracht en vizels. Daarbij werd ook een koevoet gebruikt. Verder moest alles

'spijkerschoon' zijn: alle spijkers en bouten (bolten) werden met een dissel en een 'koestrekker' uitgetrokken; vandaar nog het gezegde: "Hai is achter diek te bolten zuiken".

De zijkanten van de posten moesten 'werkvrij' gemaakt worden.

Het gedeelte van het schip onder de waterlijn zat namelijk vol breekswel (of werk), waarmee het schip waterdicht was gemaakt. Het schone hout werd allemaal op stapels gebracht met paard en kar, per kruiwagen of ook wel gedragen op de schouders of op een draagstok met twee man op een derde van de lengte van de stok en één achteraan. Heel erg grote en zware stukken werden met het paard weggesleept.

In de eerste tijd van de slooperperiode gingen de stapels zoveel mogelijk bij de opslag. Er werd namelijk behalve in Garnwerd

Boeldag te Warffum,
op Zaterdag 10 Mei 1902, des
namiddags te 3 uur, bij de Haven, ten
overstaan van deurw. MEKEL, van:
Een groote partij
Scheepshout,
bestaande in: Extra beste eiken Posten,
Planken, Damleggers, Palen en Brand-
hout, ten verzoeken van Mej. de Wedw.
E. HAMMINGH te **Garnwerd**
E. A. PETTINGA.
N.B. Bij dezen Boeldag zullen worden
verkocht: **2 beste Eiken Roei-
booten**, lang 17 en 14 voet.

(waar elk jaar de grootste en de laatste verkoop plaats vond) op initiatief van de Hammingh's ook boeldag gehouden in enkele andere dorpen.

Er werden dan zo'n driehonderd percelen in het beurtscheepje van Ter Wiel geladen.

Dat hout werd verkocht in o.a. Winsum, Oldenhove, Kommerzijl, Eenrum, Leens, Kantens, Middelstum, Warffum, Uithuizen en Bedum.

Maar het beste hout bleef in Garnwerd. Dat was bestemd voor de grote verkoop in mei. Daarom werden ook de zwaarste schepen het laatst gesloopt. In mei werden in Garnwerd ongeveer duizend percelen verkocht.

Twee keer per dag was er een welkome onderbreking van het zware sloopwerk. Er werd dan een flesje van het café gehaald, een flesje met jenever; dan werd er ook een wippertje meegenomen, een klein glaasje zonder voet.

Eerst kreeg vader Hammingh dan een glaasje en daarna alle andere mannen: kop in de nek en in één slok leeg. Dat ritueel herhaalde zich elke dag des morgens om elf uur en 's middags om 5 uur.

Later kwamen er een paar druppels Cats Elixer door de jenever, waarschijnlijk een persoonlijke voorkeur van vader Hammingh.

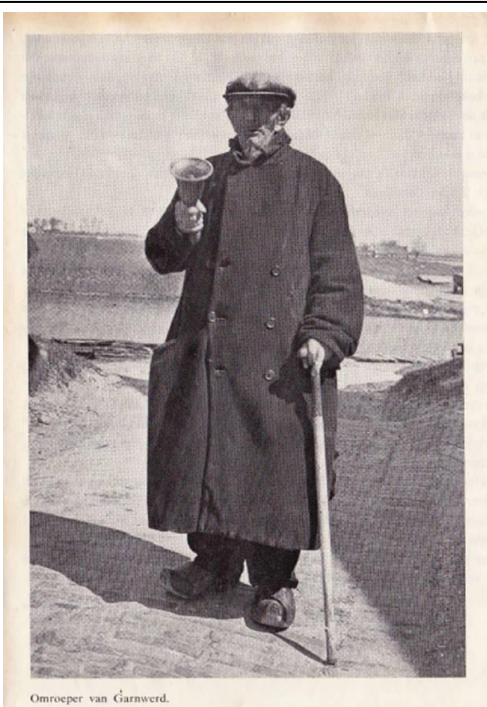
Ieder die die dag op de helling werkte kreeg zijn deel : Jan Bos, Siem Mous, en Berrus, maar ook wel eens een Gringhuis of een van der Schans.

De jongste van de slopers moest altijd het flesje halen en weer terugbrengen. Dat was lange tijd Pieter Mollema, later drummer van het muziekgezelschap De Eendracht. "Het flesje ging onderweg wel eens open", vertelde Pieter "en zodoende lustte ik het later ook wel". Alle percelen werden soort bij soort gestapeld, genummerd en naast elkaar gelegd zodat op 't laatst de hele dijk vol met hout lag.

Ieder soort had een andere letter; zo kon je zien wanneer het hout dat je wilde kopen uitgemijnd zou worden. En zo was alles ondertussen gereed voor de boeldag*. Nog een keer kwam, en nu met moeder zelf, het flesje en dan was het afwachten wat de verkoop zou opleveren. Want er moest uiteindelijk natuurlijk wel kassa komen.

De boeldag

Op de bewuste eerste zaterdag in mei liepen de kinderen uit het dorp al vroeg in hun zondagse plunje, want het was feest. Ze waren van het terrein niet weg te slaan en speelden tikkertje tussen de stapels sloophout.



Omroeper van Garnwerd.

"Ol Hoas"

Hendrikus Hazekamp (1861-1944), nakomeling uit een kleermakersfamilie en **dorpsomroeper van Garnwerd**. Na de scheepssloperij, liep "Ol Hoas" tijdens de jaarlijkse houtboeldag met z'n bel door Garnwerd met de woorden "Holtboeldag op diek zel op slag begonnen".



Ongelukken gebeurden er nooit want vader Hammingh was streng en voor zijn streng gezicht hadden de kinderen respect. De mannen met de koekblokken waren al aanwezig; 'koukhakken' was een niet weg te denken evenement op een boeldag.

Sietse Visser, ook een vast nummer van de boeldag, had zijn plaats al ingenomen bij zijn tafel met snoepgoed. Hij stond altijd op dezelfde plaats bij het café: onder het slaapkamerraam.

De eerste liefhebbers verschenen, sommigen met paard en wagen. De paarden moesten in de 'goul'* (het hooivak) in de schuur gestald worden. Dat was allemaal van tevoren netjes klaargemaakt om de gasten te ontvangen. En dan tenslotte kwamen de beide Homans met de deurwaarder en Hartzema uit Zuidhorn. Op de boeldag in Garnwerd waren de Homans de zaakwaarnemers die onder de deurwaarder functioneerden en Harzema was de uitveiler.

De oudste Homan trok naar de bovenzaal van het café.

Daar moest afgerekend worden van het vorig jaar, want er werd een jaar credit gegeven. De jongste Homan bleef vlak in de buurt van Hartzema en noteerde elk verkocht perceel en de prijs ervan.

Intussen kwam ook 'Ol Hoas', Hazekamp de dorpsomroeper, terug van zijn omgang door het dorp, waar hij op verschillende plaatsen de op handen zijnde boeldag had aangekondigd door uit te roepen: "Bouldag bie diek zal opslag begonnen". Hazekamp kreeg zijn beloning en de verkoop kon beginnen.

De verkoop

De zaakwaarnemer Homan las eerst de voorwaarden voor. Vroeger had men een jaar krediet, later was dat niet meer mogelijk. En dan ging men van stapel naar stapel. Een enkele maal hoorde je Hartzema vragen: "Is Homan zover?" en na Homans "Ja" ging het dan weer verder: "Eenmaal, andermaal, geluk!". Om het hoekje bij het café werd begonnen met vlonderhout; dan naar de molen voor krommen, stuiten en kopstukken. Op de helling

de leggers, zware eiken posten. Dan weer omhoog richting café waar de langste posten lagen van soms wel achttien meter lang. Daar achteraan naast de straat omhoog de dekbalken en het boeghout.

Tot slot het brandhout, het hout van mindere kwaliteit. De mensen die dat kochten waren inmiddels al wel een paar keer het café binnen geweest, maar hoe dan ook ze kregen hun hout; daar zorgde Hartzema wel voor.



Gedurende de dag werd Hartzema zelf ook niet vergeten; hij had zo nu en dan wel een opkikkertje nodig, want het ging maar door en door, duizend percelen lang.

Wie kochten het gebruikshout, het hout waar het geld in zat? Dat waren vooral de boeren uit de wijde omtrek en in die tijd ook vaak de waterschappen, die het hout voor het maken van beschoeiingen gebruikten. Het brandhout ging naar slagers en naar iedereen die het maar nodig had, want toen werd er nog turf en hout in de kachels gestookt. Tenslotte was de verkoop geëindigd en veel hout werd al op wagens geladen en afgevoerd.

Ook lieten sommige mensen hun pas gekochte hout liggen tot de maandag.

Er waren altijd mensen die de boeldag 's maandags nog eens dunnetjes overdeden.

Toch waren er aan het eind van de dag nog ongeveer vijftien stapels overgebleven die niet verkocht waren. "Daar zit een wagen vol hout in" zei vader Hammingh dan. Deze stapels werden pas 's avonds verkocht, door Hartzema natuurlijk. Hij moest daarvoor op het biljart staan, maar hij mocht

**128e Jaarlijksche
Scheepshoutboeldag
te Garnwerd**

Op Zaterdag 3 Mei 1941, des
nam. te 2 uur precies, zal ten
verzoeken van den Heer E. HAM-
MINGH te Garnwerd, ten over-
staan van Deurw. VAN LUIT, publiek op 4 maanden credit
worden verkocht:

**Het hout van
6 gesloopte Schepen**

w.o. 2 zeeschepen en een groote
tjalk, bestaande uit extra lange
en zware damliggers, lange en
breede eiken en grenen posten,
planken, palen, luiken, brand-
hout, enz.

J. E. HOMAN.

niet zomaar beginnen. "Eerst 'n bak", werd er geroepen. Hartzema voldeed aan dat verzoek en verkocht de laatste handel. De Homans en Hartzema verdwenen richting Zuidhorn en langzamerhand scharrelde eenieder naar huis, de een wat sneller dan de ander, want een boeldag in Garnwerd was er maar eenmaal per jaar en dat moest gevierd worden.

Het duurde tenslotte weer een heel jaar voordat er weer zoiets was te beleven.

De laatste boeldag

Het was in het jaar 1943 toen de laatste boeldag plaatsvond. Natuurlijk was de oorlog daar niet vreemd aan, maar bovendien was het verdwijnen van het scheepsslopersbedrijf uit Garnwerd toch al onontkoombaar: gewoon omdat er geen sloopmateriaal meer voorhanden was. De houten schepen raakten op! Het ijzeren en later het metalen schip had zijn intrede gedaan. Hoewel het veer en de scheepssloperij niet meer bestaan, zal de naam Hammingh nog tot in lengte van jaren aan het café op de dijk zijn verbonden.

Prijzen van vroeger

Uit de kasboeken van Egbert Hindriks Hammingh zijn de volgende prijzen afkomstig :

In 1875:	een praam gekocht voor	f	50,00
	een tjalkje, gekocht voor	f	110,00
	een tjalkje, gekocht voor	f	245,00
In 1876:	loon voor een werknemer per week	f	6,60
	loon voor Hammingh per week	f	2,40
	jenever per week	f	2,40
	loon voor 2 man, die een schip van Grouw naar Garnwerd brachten	f	2,50
In 1880:	opbrengst boeldag in Garnwerd	f	805,00
	opbrengst boeldag in Kommerzijl	f	368,00
Na de eerste wereldoorlog :			
1917 / 1918 :	de waarde van gekochte schepen	f	2.360,00
	opbrengst boeldagen	f	4.908,60
1919 / 1920:	de waarde van gekochte schepen	f	3.685,00
	opbrengst boeldagen	f	6.321,60
1921	een tjalk ¹ gekocht voor	f	1.400,00

Verklaring van een aantal woorden

Belgische Spits :	Een langwerpige, vierkante boot, die in tegenstelling met wat de naam doet vermoeden geen spitse voor- en achterkant heeft, maar meer op een sigarenkistje lijkt; deze modellen pasten precies in de sluizen van Frankrijk.
Beurtschip :	Vrachtschip dat een geregelde dienst tussen twee plaatsen onderhoudt (in dit geval naar Groningen).
Blok :	Een katrol. In dit geval met drie ijzeren schijven en een doorsnede van ongeveer 50 cm.
Boeldag :	Verkoopdag.
Breeuwsel :	Ook wel "werk" genoemd; een soort hennepouw met teer dat in de naden van de huid van een vaartuig werd gesmeerd om de boot waterdicht te maken.
Dissel :	een bijl, waarvan het blad haaks op de steel staat; bij het slopen werd een scherpe dissel gebruikt voor het kappen van de houten pennen en een stompe om de spijkers mee af te slaan.
Dommekracht :	een soort "cric".
Glijnoot :	een van boven uitgehold houten blok; een rij van deze noten, met een onderlinge afstand van ongeveer 40 cm. Vormden een goot, waar de sleep over gleed.
Goul :	hooivak
Helmhout :	Helmstok of stuurstok; een stok die aan één kant om de kop van het roer sluit en waarmee gestuurd wordt.
Koekblok :	Een ronde plak boomstam met een doorsnee van ongeveer 30 cm. Op drie pootjes, waarop de koek werd "gehakt".
Koestrekker :	Een soort koevoet, waarmee ijzeren bouten uit het hout werden verwijderd.
Koukhakken :	Bij het koekhakken was het de kunst om in zo weinig mogelijk slagen met de bijl een platte koek in tweeën te slaan; de koek lag op een koekblok; de bijl zat "los" (scharnierend) aan een steel van zo'n 50 cm. Het was een spel voor twee mensen; wie het mist aantal slagen zijn koek doormidden had kreeg beide koeken.
Motkorf :	Een gevlochten mand aan een steel van ongeveer 3 meter, met daarin turfmot waarmee tijdelijk kieren in een schip werden gedicht.
Perceel :	Genummerd stuk of stapel sloophout
Stort of overijzer :	Ijzeren platen, die ter versteviging op de wand van het schip werden gespijkerd.