

In de Schijnwerper

Deze keer hebben we in de schijnwerper Vitali van "SY Cula" en hij stelt zich hieronder aan jullie voor.

Hallo, ik ben Vitali Woonings, geboren halverwege de vorige eeuw en opgegroeid in de waterrijke omgeving van Noordwest Overijssel.



Vitali

Ons gezin had geen boot of iets met het water, maar op en aan het water vertoeven boeide mij als kind en opgroeiende jongere altijd. Ik had dus in mijn kindertijd meestal vriendjes waarvan de ouders vaak wel een boot hadden.

In de regel had het vriendje dan de beschikking over een bijbootje. Het maakte mij niet uit of het een roei-, of zeilboot betrof, als ik maar op het water kon zijn.

Logischerwijs ging ik om mijn dienstplicht te vervullen bij de Koninklijke Marine. Een carrière bij dat legeronderdeel heb ik gaandeweg niet zien zitten. De kans om gezagvoerder te worden op zo'n schip was voor mij wel heel erg klein; dus moest ik mijn eigen bootje maar aanschaffen.



En die kwam er. Op mijn 19de kocht ik een Akrummer jol, een overnaads zeilbootje van ongeveer 4 meter. Zo rot als een mispel, maar ik had hem ook voor niet al te veel geld. Er zaten zeilen bij die meer weg hadden van aardappelzakken en een



Akrummer jol

lekke dektent maar dat mocht de pret niet drukken. Die paar verrotte gangen waren er in no-time ingeklonken en zo zette

ik ook mijn eerste schreden in het vak van de scheepsrenovatie.

Eén seizoen hebben we er mee kunnen zeilen en na de winter was hij rijp voor het 'doodskleed'. Zover ging mijn kennis van scheepsrenovatie toen nog niet en ik heb hem voor een 'zacht prijsje' van de hand kunnen doen.

Het duurde nog 10 jaar voor ik mijn wensdroom voor een echte zeilboot met een kajuit kon realiseren. Het werd een Waarschip 730, moest nog wel even zelf afgebouwd worden. Binnen 2 jaar kon hij te



Waarschip 730

water gelaten worden en mijn vriendin bedacht een toepasselijke naam voor haar; 'Rebel'. Zes jaar hebben we met haar de Friese meren, het IJsselmeer, het wad, de Noordzee en de Oostzee bedwongen. Niet altijd geheel

schadevrij. Twee keer een roer gebroken op zee en gangen kapot gevaren in stormachtige weersomstandigheden. Kortom we waren te sterk en hadden te grote wensen voor dit type schip. We besloten over te stappen op staal.

Het nieuwe schip werd een casco van het type Zeehond. Een multi-knikspant naar het ontwerp van Van der Stad. Het casco moest nog wel even aangepast, ingetimmerd, geveerd en getuigd worden voor de grote ultieme reis die we van plan waren te ondernemen. Echter zover kwam het niet.



Onze relatie liep op de klippen en ik wist mijn casco-klaar schip in te ruilen voor een groter schip waarop ik kon wonen.

De Cula een tweemast stalen rondspant naar een ontwerp van Bekebrede, een Miresse 41.

De eerste eigenaar had haar Cula gedoopt, hetgeen een afkorting is van Cum Laude. Ik kon mij wel vinden in die te naamstelling en heb de naam gehouden.



SY Cula

Ik heb er eind jaren '80 en halverwege de jaren '90 met veel genoeg op gewoond bij Jachtwerf Atlantic in Harlingen tot ik met een nieuwe vriendin ging samenwonen in Groningen.

De Cula bleef in Harlingen en werd veelal gebruikt als hotelaccommodatie omdat mijn werk zich hoofdzakelijk in het westen bevond. Bovendien kon ik de Cula in de komende jaren op weg naar mijn pensioen mooi klaarmaken voor de grote reis die ik nog steeds wilde maken met haar.

Ruim 25 jaar hebben we veel mooie reizen gemaakt met de Cula.

Vele malen Engeland, de Oostzee, Zweden Denemarken, van Noorwegen tot aan Spanje, Engeland, Schotland oost- en westkust, Orkney's, Shetland eilanden en een paar keer naar de Azoren.



Een rondje Atlantic en de Cariben heb ik voornamelijk single-handed gedaan.

Na al die jaren vakanties door te brengen met de boot, bleek zeezeilen niet de passie van mijn vriendin te zijn. De 'grote reis' maken met haar, zat er niet meer in. Zo'n reis moet je met z'n tweeën doen en beleven. Dat heb ik wel ervaren tijdens mijn rondje Atlantic.

Na mijn rondje Atlantic heb ik nog 5 jaar delivery's gedaan als schipper op de meest uiteen lopende zeilboten van 37 tot 52 voet van en naar de Middellandse zee en de Oostzee.



Boten die achter gelaten waren om welke reden dan ook en weer naar huis moesten komen. Ook dat werk kent zijn eind als je tegen wind en weer met soms incapabele bemanningen op tijd je bestemming moet bereiken. Met de betreffende schepen was ook vaak iets mis.

Inmiddels woon ik alweer 2 jaar op de Cula met mijn zeilmaatje Hakim, een alleraardigste ondeugende



Zeilmaatje Hakim

en lieve hond die kennelijk ook niet van de lange oversteken schijnt te houden. Hij doet zijn behoeftes niet aan boord. Ik dwing het hem ook niet toe. Hij moet het varen ook leuk blijven vinden. In de dinghy meevaren vindt hij geweldig maar

water, zwemmen en regen vindt hij maar niets. Op het ijs lopen is voor hem wel een uitdaging. Dat is toch iets boven natuurlijks dat hij nog niet helemaal kan bevatten. Water dat zo hard wordt dat je er op kunt lopen zonder dat je natte poten krijgt, bijzonder.



Dinghy ritje met Hakim

Deze winter lig ik in de Oosterhaven. In de jaren '90 en in 2000 heb ik hier tot volle tevredenheid ook enkele (klus)winters doorgebracht. Deze winter lig ik er om mee te helpen met de verbouwing van het huis van mijn vriendin. Naar schatting zou dit zo'n 3 tot 4 maanden in beslag nemen.

Na de winterstop kies ik weer voor het ruime sop en hijsen we de zeilen naar (on)bekende bestemmingen. Geen strakke vaarplannen meer. Die tijd hebben we gehad.

Vitali en Hakim

Diverse rubrieken

Huishoudelijk nieuws

Nu het zo vaak glad is door ijzel en/of sneeuw is het prettig als de steigers zoveel mogelijk vrijgehouden worden van die gladdigheid. Als ieder zijn eigen stukje bij de steiger en/of de zijsteger schoonhoudt, kunnen we allemaal zonder ongelukken over de steigers lopen naar de weg.

Voor diegene die het nog niet wist;

- 2 sneeuwschuivers staan bij Christa voor algemeen gebruik, wel even terugzetten na gebruik.

- Er staat (hopelijk) weer strooizout in de douchegelegenheid, in de emmer onder de wastafel gelijk links. Vorige week was het bijna niet te krijgen toen Christa op zoutjacht ging. Als er weer zout beschikbaar is, helpt het geweldig als je het gebruikt! Even melden bij Christa mocht de bodem van de emmer in zicht komen, dat is iets eerder dan leeg



Watersport nieuws

De echte watersport liefhebber of diehard is ook al gesignaleerd. Siert, van MS Tequila Sunrise, die inmiddels verkocht is, heeft zijn nieuwe motorboot Eclipse in de barre omstandigheden van de laatste weken, vanuit Amsterdam naar Groningen gevaren. Hij ligt nu nog even op het einde van de haven want de "oude boot" ligt nog op zijn oude ligplaats. Zodra die naar de nieuwe eigenaar is, ligt Siert weer op zijn eigen plek.



Weerpagina

De winter is nog niet over, koning winter regeert met vorst, sneeuw en ijzel. Dus houdt de [weersvoorspelling](#) in de gaten zodat je niet zonder eerste levensbehoeften komt te zitten als de weg in de nachtelijke uren weer in een ijsbaan veranderd.



Kunst in de stad

Het Tschumipaviljoen

Het TsumJe loopt of fietst er waarschijnlijk vaak langs, over het Hereplein richting station, zonder dat je weet wat dit "Glazen Huis" is of betekent.



De redactie is opzoek gegaan en vond de onderstaande uitleg op het internet.

Op het Hereplein glinstert het glas van het Tschumipaviljoen je al tegemoet. Het werk van de Frans-Zwitserse architect Bernard Tschumi is in 1990 gerealiseerd ter gelegenheid van de 950^{ste} verjaardag van de stad Groningen.

Dat het paviljoen nog altijd als presentatieplek in gebruik is, zij het met een geactualiseerd programma, is veelzeggend. Inmiddels zijn er ruim honderd projecten gerealiseerd door kunstenaars uit binnen- en buitenland.



Juweeltjes van Groningen

Paula heeft weer eens in haar ruime kennis van de stad Groningen gegraven en heeft de redactie de 3 hieronder beschreven juweeltjes gestuurd.

Dankbare randstad

"Uit dankbaarheid voor de in 1944-'45 door de Groningsche Graanhandelaren aan hunne Amsterdamsche en Rotterdamsche Collega's verleende hulp".



Deze tekst, op een Delfstblauw tegelplateau hangt bij de ingang van Albert Heijn (voorheen de Korenbeurs) aan de Vismarkt.

Het is een cadeau van Rotterdam en Amsterdam. In de hongerwinter van 1944 gaven Groningse graanhandelaren een deel van hun opbrengst aan West-Nederland, zodat hulpbehoevende mensen daar te eten hadden. Op het tableau staan de Westertoren van Amsterdam, de Rotterdamse haven en de Groninger Martinitoren.

Explosie

Op 15 april 1945 stond in de Stoeldraaiersstraat een Duitse vrachtwagen met 1200 kilo dynamiet. Canadees vuur vanaf de synagoge in de Folklingestraat verraste de Duitse vrachtauto in de Stoeldraaiersstraat.

De chauffeur raakte gewond door het vuur van de bevrijders en liet de vrachtwagen achter en maakte dan ook dat hij wegkwam. De vrachtauto was geladen met munitie, granaten en pantservuisten en mocht niet in handen komen van de bevrijders.

De Duitsers gooiden granaten in de vrachtwagen, er volgde een enorme explosie en die verwoestte de hele straat. Het vuur sloeg ook over op andere huizen aan de Vismarkt. Een houten geveltje op de Vismarkt werd geblust met kopjes water.

Een tableau in de muur om de hoek van De juwelier De Schatkamer herinnert hieraan.



"Groninger Schatkamer, opgericht 1 mei 1932, verwoest 15 april 1945, herbouwd 26 oktober 1951"

Rode Weeshuis

Dit voormalig weeshuis bevindt zich halverwege de



Rode Weeshuisstraat aan de achterzijde van het voormalige warenhuis V&D. De toegang is via een oude poort, ingeklemd tussen twee panden.

Achter deze oude poort zit een groene deur die automatisch

openzwaait. Deze deur leidt naar een ruime hal waar de gewelven van het klooster nog te zien zijn.



De kloostergewelven

Hier werd in 1599 het Rode Weeshuis gesticht. De wezen waren te herkennen aan hun uniformen waarin de kleur rood was verwerkt. In Groningen stonden ook het Groene- en het Blauwe Weeshuis. Het Rode Weeshuis sloot in 1956 haar poorten.

Vanaf de oprichting tot dat jaar hadden ruim 2000 wezen in het complex gewoond. Vervolgens zouden er dove kinderen in het weeshuis worden ondergebracht, maar toen daar geen behoefte aan bleek te zijn werd het complex omgevormd tot de stichting 'Het Poortje', een opvanginstelling voor jongeren van 12 tot 18 jaar.

Nadat Het Poortje was verhuisd naar een nieuwe locatie, werd het complex door de gemeente Groningen en woningbouwvereniging Volkshuisvesting bestemd voor woningen voor ouderen.



In 1991 werd het complex omgevormd tot 55 seniorenwoningen.

___/___

Stadse evenementen

Gyas-Hunze race + Feest op za 21 en zo 22 februari is een roeirace door de grachten van Groningen, aansluitend feest bij Gyas, Hoornse diep.

za 21 februari 07:00 - 02:00 uur

zo 22 februari 07:00 - 16:00 uur



___/___

Recepten

Ketjap kip met rijst

Ingrediënten voor 4 personen

- 500 gr kipfilet in smalle reepjes gesneden
- 4 teel gember poeder
- 4 eetl sesam zaadjes
- 2 eetl zonnebloem olie
- 2 eetl sesam olie
- 1 kleine ui gesnipperd
- 4 teentjes knoflook

- 2 rode Spaanse pepers, zaadjes verwijderen en fijngesneden
- 100 ml ketjap manis
- 3 worteltjes, schoon gemaakt en in stukjes van 2 cm snijden
- 200 gr champignons schoon geborsteld en in plakjes
- 1 rode paprika, schoongemaakt en in reepjes
- 150 gr taugé



Bereidingswijze

1. Meng de kipfilet met de gemberpoeder en de sesam zaadjes,
2. Verhit de zonnebloem- en sesam olie en roerbak hierin de reepjes kip, ui knoflook, wortels en rode peper ongeveer 3 minuten,
3. Roer de ketjap, champignons en paprika er doorheen en breng al roerend aan de kook,
4. Laat het geheel nog 3 minuten zachtjes pruttelen tot de kip gaar is. Roer de taugé erdoor.

Serveer de ketjap kip met rijst.

Eet smakelijk

Eind goed al goed

Nagekomen bericht aangaande de huisvesting van kabouter Piggelmee en vrouwtje Tureluur.

Door de aardbevingen was het houten huisje verzakt en was in de zomer niet meer veilig.

Ze hebben nu sinds afgelopen herfst een nieuw stenen huisje. Het houten huisje was ineens, zonder kennisgeving aan de burens verwijderd, waardoor Piggelmee en Tureluur de hele zomer dakloos waren. Ze hebben daarom tijdelijk in een wisselwoning gewoond.

De vergunning voor een nieuw huisje was lastig en had nogal wat voeten in de aarde bij de financiering vanuit "Nij Begun".

Gelukkig bleek er nog een prefab huisje zo uit de fabriek leverbaar.



Piggelmee en Tureluur konden voor de winter nog verhuizen naar hun nieuwe huis. Dat is ook de reden dat ze de dagen met bakken sneeuw ingesneeuwd zaten, maar heerlijk warm zijn doorgekomen. Ze zijn heel tevreden over hun nieuwe onderkomen en laten alle burens weten dat het goed met ze gaat.



—/—

Nog wat gezellige sneeuw foto's van vorige week



Oppassen met lopen maar kraakt gezellig

Sneeuw op alle huiken



Deze fiets gaat vandaag niet meer weg ...

—/—

Zomerverhaal van SY Cula uit 1991

*Brexit een feit! Zeezeilers opgelet!
Hoedt u voor de Britse douane*



*De Noord-Atlantic, een week lang windstilte en
de zee als olie*

Het was bijna midden augustus 1991 en in tegenstelling tot wat 'The Atlantic Cruise Guide' vermeldde, hadden we in het begin van onze thuisreis Azoren-Nederland een prachtige belopen wind, 4 - 5 BF uit het zuidoosten. Zeker drie dagen en nachten bleef deze wind doorstaan. We waren met de snelheid van ons scheepje de koning te rijk. Mijn vakantie limiet was verstreken en ik had op de Azoren mijn werkgever al op de hoogte gesteld dat ik door tegenvallende weersomstandigheden mijn vakantie met onbetaalde verlofdagen zou moeten verlengen. Deze gunstige wind werd daarop weer een meevaller.

"Go to 45 degrees North latitude, meet the Westerlies and sail with winding winds to the English Channel", lezen we in 'The Guide'. Als jachtschipper in de dop op het grote water doe je dat dan.

Op 43 graden Noorderbreedte kregen we nog even een dag een onaangekondigde Noordoosten wind van 40 knopen over ons heen en daarna werd het windstil. Met een barometerstand van 1034 mb zag het er ook niet naar uit dat de wind de komende dagen terug zou keren.

Goede raad is duur!

Dat geldt niet alleen voor zeekaarten, Crossing Guide's en Pilots die de verslaafde zeezeiler nodig heeft om zijn tochten te kunnen volbrengen. Maar ook voor de dieselolie die broodnodig is in windstiltes op de oceaan. We hadden de tanks volledig afgetopt toen we uit Horta op Faial vertrokken.

500 liter, daar moesten we toch een week op kunnen varen met een economische snelheid van 3 à 4 knopen. We hadden goed geluisterd naar de verhalen van bekende ervaren zeezeilers. Zeil noord van het hoog en pak de westenwinden op. We deden onze stinkende best om in die vier dagen zoveel mogelijk Noord te komen. Helaas, de kern van het hoog bleef Noord van ons en de westenwind bleef uit. Een wat Noord westelijke koers richting Groenland zat er niet in. Een aansluitende vakantie naar dat gebied konden we ons niet meer permitteren dat jaar.

We zaten gevangen in een omvangrijk hogedrukgebied van 1034 mb dat eerst stabiel en later heel langzaam in Noordoostelijke richting trok, de koers waar wij ook heen moesten. Na zes dagen motoren met laag toerental en ca. 3,5 knopen door het water, bereikten we Falmouth op de laatste druppels dieselolie uit de tank. De barometer was vastgeroest blijven staan op 1034 mb. Pfff, dat hadden we gehaald! Een korte tussenstop: tanken, verse groenten inslaan, bijslapen en binnen 12 uur weer wegwezen. Onze thuiskomst was allang verwacht.

De vriendelijke havenmeester die ons naar een meerboei verwees begreep onze haast en gaf ons de tip het douanekantoor zelf maar even te bezoeken want de dames en heren hadden het nogal druk. Het kon soms wel eens een dag duren voordat de vrolijk wapperende gele quarantainevlag opgevalen was.

Ik had mijn vriendin bij de burens afgezet (die waren namelijk met een trimaran een dag eerder aangekomen ook van de Azoren) en ging aan boord van de Cula om paspoorten en scheepspapieren bijeen te scharrelen toen de Customs zelf al langszij kwam. "Dat is even een gelukkig toeval", riep ik ze toe. "Ik zou net op weg naar uw kantoor". Ik hielp ze met de sloep afmeren. Een vrouw en een man stapten aan boord van de Cula.

De vrouw kende ik niet maar de man herkende ik van een jaar eerder toen ik ook in Falmouth lag te wachten om de Golf van Biskaje over te steken. Die man deed toen zo moeilijk over 2 kisten sigaren (100 per kist) die beiden angebroken waren. Hij wilde toen persé weten hoeveel sigaren aan boord waren en begon ze eigenhandig één voor één te tellen. Dat viel na zijn telling nog net binnen de norm.

De man was daar toen zichtbaar over aangedaan. Misschien kwam het omdat ik die ene sigaar die te veel was net had opgestoken.



De man die sigaren geteld had

Aan de formaliteiten werd snel voldaan en toen ze eenmaal mijn verhaal aangehoord hadden, het doel van ons (korte) bezoek, het uitzonderlijke windstille weer, de haast van de thuisreis enz., enz. Papieren werden ondertekend en de overvloedige niet genuttigde flesjes sterke drank in de zegelkast gedaan. Bij mijn weten had ik niets meer aan te geven. Of mijn vriendin ook nog even wilde tekenen. "Natuurlijk", zei ik "Ik moet haar even bij de burenhalen aan de volgende meerboei, ze zit daar aan de koffie". Ik haalde haar op met de dinghy. "Er schijnt iets niet in orde te zijn met je bagage", grapte ik haar toe.

Terug aan boord en toen mijn vriendin de inklaringspapieren ook ondertekend had wilden ze graag nog even in de diverse kastjes kijken. "Ga uw gang", was mijn antwoord. "Ik heb niets te verbergen!"

Het bleek, zo verklaarde de douane, dat onze komst van de Azoren, hiertoe de aanleiding was. De Azoren zijn in de regel een eerste stop vanuit het Caribisch gebied en vandaar uit worden veel drugs Europa ingevoerd.

Natuurlijk hadden we er geen bezwaar tegen. Zulke vriendelijke "s' lands dienaren van een vreemde accijns mogendheid" weiger je zulke vragen toch niet?

Ze doken onder de vloer en zowaar daar kwamen ze de wijn van Appie Hein tegen. Nog wel 20 flessen kwamen uit de luiken tevoorschijn. Zo verheugd we waren, want we hadden gemeend deze tijdens het langdurig verblijf in het [Azorenhoo](#)g weggeslobberd te hebben.



Onder de vloeren werden nog veel flessen wijn gevonden

Zo verontrust werden we bij de uitingen van de Custom's reactie. We hadden 'banderollen' aan boord en bevonden ons hiermede op het criminele pad.

Eerdere ervaringen met de Engelse douane hadden mijn nonchalance in de hand gewerkt. Nog nooit had de Engelse douane enige belangstelling gehad in een paar flessen wijn of bier aan boord bij mijn inklaringen. Ik bezocht in die jaren regelmatig de Oostkust van Engeland. Ik had zelfs nog een getekende verklaring van een Engelse douanebeambte aan boord en kon deze tonen. Die laatste had er bij een eerdere inklaring begrip voor dat er meer drank aan boord kon zijn dan gebruikelijk was. Mijn schip was ook mijn huis en dus een paar flesjes extra in de kelder niet verwonderlijk.

De ambtenaren twijfelden. De chef moest erbij komen. De chef kwam en deelde ons mee dat het schip nauwkeurig onderzocht diende te worden! Wat anders 20 minuten in beslag nam, ging nu wel enkele uren duren. Enkele uren werd de rest van de dag. 5 Uren duurde de zoektocht naar vermeende drugs.



Alle kasten en luiken werden open getrokken

Met 3 man sterk werd het hele schip overhoop gehaald.

En er kwamen tot onze verbazing nog meer 'verstopte' drankjes achteruit de kastjes en onder de kooien vandaan. Een vergeten doos met 12 flessen jenever, bedoeld als 'smeermiddel voor diensten' in de Scandinavische landen. Een onaangebroken fles rum, waarschijnlijk afkomstig uit Helgoland, een aangebroken fles goede Frans cognac, ooit gekregen van oom Andre en zorgvuldig bewaard voor bijzondere gelegenheden. Ze waren allemaal door de tand des tijds in de vergeethoek geraakt.

Koffers met gereedschap en speciaal apparatuur om in kleinste hoekjes en gaatjes te kijken werden van de wal aangesleept. Ik zag dat ze plaatsen bloot legden waar ik met de schilderskwast nog nooit geweest was.

De dienaren van de wet begonnen vermoeidheidsverschijnselen te vertonen. De chef wilde nog met speciale kleine camera's via de toevoerslangen van de watertanks de inhoud van de tanks nog nader inspecteren. Ik mocht zelf ook meekijken en moest constateren dat het drinkwater bijzonder helder was. Toen gaf ook de chef de moed op.



Met minicamera's werd door de slangen in de watertanks gegluurd

Men verzamelde al het crimineel bewijsmateriaal, verhoren werden afgenomen, verklaringen opgesteld en voorgelezen. Toen moest de opper-chef erbij komen.

Ondertussen waren we al gewend aan de gedachte dat we zware criminelen waren en hadden we volgens de opper-chef twee wetten overtreden.

1. Het zich aan boord bevinden van illegale spirit.
2. Het niet melden aan de douane. Daarvoor konden we beiden afzonderlijk beboet worden.

Nieuwe verklaringen werden opgesteld en weer eindeloos voorgelezen, nu aan de opper-chef. Die zat een beetje met het probleem dat er geen drugs gevonden waren!

Uiteindelijk besliste hij dat we de wijn en de niet aangegeven maar aangebroken flessen sterke drank mochten houden. Dat was puur een geste van goede wil. En we werden niet beiden beboet maar alleen de schipper. De keuze lag bij mij. Of ik voor die doos Jenever naar de rechter wilde (dan moesten we nog een dag of wat langer blijven) of dat ik mijn criminele daad af wilde kopen.

Dat laatste leek me de beste keuze. Na enig gerekken en misrekenen kwamen ze op een bedrag van £ 247 uit, wat een aardige som geld was (1 £ = FL3,65,-) De doos jenever en de fles rum werden verbeurd verklaard. Voor de Queen hoorde ik ze nog zeggen.

Ik had niet meer zoveel cash aan boord maar dat was voor de rechtsdienaars geen enkel probleem. Ze boden me zelfs een lift aan naar het postkantoor zodat ik de begeerde ponden onder begeleiding van een ambtenaar direct kon halen. Ik sprak tegen mijn ambtelijk begeleidster op weg naar het postkantoor mijn verontrusting uit tot hoe laat de winkels open waren omdat we nog eten moesten kopen. Ze wees me op een goede 'Fish and chips' tent voor het geval we niet meer op tijd waren.

Bij het voldoen van de boete drukte de opper-chef mij vriendelijk de hand en zei dat het hem erg speet dat ze ons zo hadden opgehouden van onze terugreis. In mijn beste Engels antwoordde ik: "I'm so sorry that you have not been able to find what you are looking for".

In het Nederlands dacht ik er bij:
'hier gaat heel Engeland voor bloeden'.

We konden nog net voor sluitingstijd van de winkels de boodschappen aan boord slepen voor het vervolg van de reis, blij dat we waren dat we niet aan die kleffe en smakeloze 'Fish en chips' hoefden.

Tips naar aanleiding van dit verhaal met het oog op de Brexit:

- Berg zoveel mogelijk te veel aan sterke drank onder toezicht oog van de douane op in de zegelkast en breek uit voorzorg enkele flessen aan voor gebruik gedurende het verblijf in het koninkrijk.

- Laat de douane de kast verzegelen. Als je tekort komt gedurende je verblijf, laat je ze weer opdraven met de zegeltang.
Je krijgt dan gequoteerd uit de kast wat je nodig hebt zonder boete. Ze doen dit met even grote hoffelijkheid als waarmee ze je schip binnenste buiten keren.
- Of, mijdt na de Brexit de Engelse zuidkust; die is toch al te duur voor de gemiddelde zeiler.

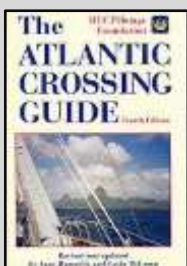
Na 20 jaar frequent bezoek aan Engelse havens met de Cula had ik het 'brake even point' bereikt en begon ik te verdienen aan het systematisch niet of te weinig te havengeld te betalen. De ergernis van toen, had plaats gemaakt voor een sport waar ik nog steeds niet mee kan stoppen als ik Engelse havens aan doe.

Groningen, februari 2020
Vitali Woonings

Note van de redactie:

Bovenstaand spannende reisverhaal van Vitali uit 1991 stamt nog uit de tijd van:

- Papieren zeekaarten
- (overzeilers en detail), Pilots over de regio waar je bent.
- Navigeren deden ze op gegist bestek met een



Walker [sleeplog](#), radiopeilingen met de [radiorichtingzoeker](#) en een [sextant](#) (een plastieken want een echte konden we nog niet betalen). Radar hadden we

- niet aan boord en GPS bestond nog niet. Wel hadden we [Decca](#) al wel, maar die deed het niet op volle zee, alleen langs de kusten (als je geluk had). Altijd spannend als je een schip tegenkwam die je dan opriep voor je positie, benieuwd hoever je van je gegiste positie af was.
- Voor de weersvoorspelling kon je voor vertrek alleen een papieren summier weersverwachting van 3-5 dagen ophalen, vaak bij het havenkantoor. Op zee ging dit via de [SSB radio](#) (als je die al had) of via de Marifoon aan een schip weersinfo vragen.

Dus:

- Geen Starlink, Satelliettelefoon of Mobile telefoon
- Geen GPS of AIS

- Geen internet want dat was er nog niet
 - Geen Digitale kaarten of een Plotter
- Dat waren nog eens tijden die het zeilen op ruim water tot een spannende en uitdagende aangelegenheid maakten!

___/___

We sluiten dit spannende zomerverhaal af met 3 mooie winterse foto's van de Oosterhaven.

Donderdag 29 januari



Na alle bakken sneeuw even wat zonneschijn en vandaag weer ijs in de achtertuin terwijl het snerpnd koud is. Welkom februari!

zondagmiddag 1 feb



vrijdagmiddag 5 feb



Mooie verhalen van Groningen

Geert Bodewes, Jantje Hazewinkel en andere Oost-Groninger waren pioniers in de scheepvaart en scheepsbouw.

Het afgraven van veen in de Groninger Veenkoloniën in de achttiende en negentiende eeuw gaf de Groninger scheepvaart en scheepsbouw een flinke impuls. Het turf moest immers afgevoerd worden via het uitgebreide kanalenstelsel, en daar waren schepen voor nodig. Groningers werden zodoende pioniers - op de scheepswerven én op het ruime sop. Niet alleen mannen, maar ook vrouwen speelden een belangrijke rol in de Veenkoloniale vaart. Vandaag de dag kun je in verschillende regionale musea kennismaken met deze geschiedenis.

Aan het einde van achttiende en gedurende de negentiende eeuw sprongen scheepswerven als paddenstoelen uit de Oost-Groninger grond. Dat had alles te maken met de Veenkoloniën. De afgegraven turf, ook wel het 'bruine goud' genoemd, werd via het Veenkoloniale kanalenstelsel naar de open zee vervoerd en daar verder geëxporteerd - naar steden in Holland, maar ook naar landen rondom de Oostzee bijvoorbeeld. Bovendien vervoerden turfschippers ook mest, graan, aardappelen en stro vanuit de Veenkoloniën naar andere delen van Nederland en de wereld.



Als gevolg van de scheepvaart werd de scheepsbouw een belangrijke industrie in de negentiende-eeuwse Veenkoloniën. De oudste scheepswerf in Hoogezand-Sappemeer dateert uit 1650, daarna verschenen er steeds meer werven langs de diepen in het oosten van Groningen. Hoewel zij eerst voornamelijk houten binnenvaartschepen bouwden, legden zij zich in de tweede helft van de achttiende eeuw vooral toe op de bouw van kustvaarders.

In 1792 werd in Oude Pekela het eerste kofschip gebouwd, een zeilschip voor kust- en binnenvaart. Dit zou het bekendste scheepstype van de veenkoloniale vloot worden - hoewel 't kofschip vandaag de dag bij het grote publiek vooral bekend is als een taalkundige ezelsbruggetje.

Geert Bodewes en (klein)zonen

Geert Joosten Bodewes (1785-1854) was een vervener uit Hoogezand. In 1812 begon hij een scheepswerf aan het Winschoterdiep in Martenshoek. Daar bouwde hij voornamelijk houten binnenschepen, zoals tjalken, smakken, kofschepen, galjoten en schoeners. Latere generaties van de familie Bodewes wisten het bedrijf uit te breiden door andere werven over te nemen. Toch zou de scheepswerf een echt familiebedrijf blijven.



Geert Bodewes' kleinzonen introduceerden het eerste ijzeren schip, de Onderneming (1881). In 1908 besloten zij zich te concentreren op de bouw van stoomschepen. In de jaren daarop maakte de werf slim gebruik van de laatste technische ontwikkelingen. Zo leidde de introductie van de dieselmotor tot de bouw van gemotoriseerde kustvaarders. Tijdens de economische crisis van de jaren dertig en de oorlog had het bedrijf het moeilijk, maar bleef zich handhaven. De naoorlogse jaren stonden vooral in het teken van opdrachten uit Nederland en het buitenland. In 1951 bracht ZKH Prins Bernhard een bezoek aan de scheepswerf waar hij door de familie Bodewes werd rondgeleid.

In 1986 waren er voor het eerst - in bijna 175 jaar - geen familieleden die als opvolger konden dienen. Het management van het bedrijf werd dan ook overgedragen aan niet-familieleden. Bij het 200-jarig bestaan van de scheepswerf in 2012, werd het Predicaat "Koninklijk" aan de Bodewes Group B.V. te Hoogezand toegekend. Het bedrijf heet sindsdien Royal Bodewes.

Kapiteinsvrouwen

De Groninger kustvaart kwam halverwege de negentiende eeuw tot grote bloei. Met relatief kleine schepen werd er turf geëxporteerd, en andere goederen werden mee teruggenomen - zoals hout en graan uit Scandinavië en het Oostzeegebied. Langzamerhand werden de schepen steeds groter en de reizen steeds lager. Na 1850 werd er ook op het Middellandse Zeegebied, Afrika en Oost- en West-Indië gevaren.

Er woonden in die tijd veel kapiteins en schippers in de Veenkoloniën. In de negentiende eeuw was het gebruikelijk dat zij hun vrouw en kinderen meenamen op reis. Veenkoloniale kapiteinsvrouwen waren gewend om als volwaardig bemanningslid mee te draaien aan boord. Niet alleen hielden zij zich bezig met koken, wassen en de kinderen les geven, maar ze hesen ook de zeilen, ankerden en navigeerden. Bovendien regelden zij af en toe ook de bevrachting en de financiën. Omdat zeeschepen destijds langer in havens lagen dan tegenwoordig, hadden kapiteinsvrouwen de mogelijkheid kennis te maken met vreemde talen en culturen. Niet zelden legden zij zich ook toe op zelfstudie. Ze communiceerden met bevrachters, deden inkopen in aanlegplaatsen en kleeadden zich in modieuze kleding uit het buitenland.

Eén van die voortvarende kapiteinsvrouwen was Jantje Hazewinkel (1823-1856). Zij was met haar man, kapitein Berend Jonker, mee op reis naar Java. Toen een groot deel van de bemanning ten prooi viel aan een besmettelijke ziekte, nam zij de ziekenzorg op zich. Helaas werd zij zelf ook ziek en overleed ergens op de Indische Oceaan. Haar man wilde haar echter geen zeemansgraf geven, dus werd haar lijk ondergedompeld in spiritus en in een houten ton terug naar Veendam gebracht. Daar werd ze begraven.

De Veenkoloniale vaart in lokale musea

Het verhaal over de Veenkoloniale kapiteinsvrouwen werd in 2019 verteld in een bijzondere tentoonstelling in het Veenkoloniaal Museum in Veendam. In dat museum staat de rijke geschiedenis van de Groninger Veenkoloniën centraal. Ook het Museum Kapiteinshuis Pekela is een bezoekje waard. Dit museum richt zich vertelt het soms nog onbekende verhaal over de Veenkoloniale zeevaart. Zo heeft het museum een groot aantal 'Oostzeelepels' in haar collectie.

Deze zilveren lepels schonken scheepsbevrachters en handelshuizen rondom de Oostzee vanaf het einde van de achttiende eeuw aan Veenkoloniale kapiteins die bij hen vrachten graan kwamen afhalen.



Ook de Historische Scheepswerf Wolthuis mag je niet missen. Al sinds 1680 worden hier schepen te water gelaten. Sindsdien zijn hier talloze houten en stalen schepen gebouwd en gerepareerd. Enerzijds bestaat deze werf uit een museumwerf, waar originele oude gereedschappen en machines worden geëxposeerd en gedemonstreerd, en anderzijds is het een werkende werf waar nog gebruik gemaakt wordt van oude ambachten. Je kunt hier ervaren hoe het was om in vroegere tijden op een werf te werken.

Bovenstaand artikel werd geschreven door Sanne Meijer

Lees meer over de nieuwste ontwikkelingen rond Royal Bodewes in, "Bodewes gaat elektrisch" in [deze link](#).

—/—

Colofon

Gedurende de wintermaanden verschijnt Het Nieuwsblad van de Oosterhaven elke 3 weken op zondag/maandag. Christa verstuurt namens de redactie de krant per e-mail maar is niet verantwoordelijk voor de inhoud.

De **volgende editie** deze winterperiode verschijnt op: **2 maart**

Kopij voor deze editie nr. 7 uiterlijk 27 febr. inleveren. Inzendingen van copy worden hooglijk gewaardeerd en kunnen aangeleverd worden via syzeezwaluw@gmail.com of via de Havenapp: "Zeezwaluw Ineke" of wandel even langs op steiger A.