

De restauratie van de Jatrie

Nadat het vrachtschip op 3 oktober 2008 door Harm Davids in eigendom was overgedragen aan het Streekhistorisch Centrum (SHC) te Stadskanaal, werd een werkgroep geformeerd om de restauratie voor te bereiden. Medio 2009 werden de eerste contacten gelegd met deskundigen. Wethouder Jaap Duit regelde in de tussentijd via de gemeenteraad een startkrediet van € 25.000, - Het bedrijf Schutte Metaal B.V. te Stadskanaal bleek bereid de restauratie te faciliteren middels een ligplaats, een directiekeet en een loods. Scheepswerf Talsma B.V. offereerde de volledige restauratie in de vorm van een leer-werkproject, Douma Scheepsrestauratie en Advies een stelde een conditierapport op en het plaatselijk bedrijf Kaspers Staalbouw raamde de kosten voor de vervanging van het onderwaterschip.

Op basis van deze aanbiedingen koos het bestuur van het SHC, als eigenaresse van het schip vanuit financiële overwegingen, medio 2010, voor de zgn. droge variant. Het schip zou na restauratie als museumschip een plek krijgen op de wal nabij het SHC. Zo mogelijk zou er tevens een replica van een dwarshelling met een schuur worden gebouwd.

In mei 2009 werd het schip door Wagenborg Nedlift uit het water getild en vervoerd naar de tijdelijke ligplaats. Dit was noodzakelijk omdat de Jatrie vanwege de slechte conditie van het onderwaterschip dreigde te zinken.

Het plan om in 2010 te starten met de restauratie middels een leerwerk project werd doorkruist door de bezuinigingen op de gemeentelijke scholingsmiddelen. Het nieuwe restauratieplan van de gemeente, opgesteld door Buro de Maten, kon niet worden uitgevoerd. Er moest gezocht worden naar andere financieringsbronnen. Voor het met succes via fondsen geldmiddelen kunnen verwerven was een stichting nodig. Via het plaatselijk notariaat Dijkstra, Jansen en Bergman werd de oprichting in 2011 geregeld. Een lange speurtocht naar geldmiddelen ging van start.

Sedert het schip op het droge stond, ging haar conditie zienderogen achteruit. Weer en wind hadden een negatieve invloed. De oude dekkleden waren kapot, de dekluisen waren verrot en in het ruim stond

dientengevolge regenwater. De dekluisen moesten dringend vervangen worden en de buiten- en binnenkant van het schip moesten geconserveerd. Wachten op voldoende restauratiegeld was geen optie. Na overleg stelde de gemeente Stadskanaal begin 2012 een eenmalig krediet beschikbaar. Samen met een reeds ontvangen schenking van ruim € 4.000,- van enkele lokale bedrijven konden de eerste werkzaamheden uitgevoerd worden.

Enkele bestuursleden vormden samen met vaste vrijwilliger Jacob Schoonhoven het team dat aan de slag ging. Via het TDC (training en diagnosecentrum) van de gemeente Stadskanaal werden werkzoekenden ingeschakeld die assisteerden bij de werkzaamheden. De inschakeling van deze jongeren was gericht om hun kansen op de arbeidsmarkt te vergroten. En niet zonder succes want na enkele maanden konden de eerste twee jongeren bemiddeld worden naar een vaste baan.

Het ruim werd als eerste aangepakt. De restanten van de 56 dekluisen en de verrotte buikdenning werden afgevoerd. In een half jaar tijd werd de scheepshuid aan de buitenkant ontdaan van oude aangroei en roest en met speciale apparatuur handmatig schoon gebikt. Het onderwaterschip werd vervolgens voorzien van een beschermende laag zinkoxide.

M.b.t. de vervanging van de verrotte dekluisen vond overleg plaats met het ROC Noorderpoort te Stadskanaal. Binnen het beperkte budget bleek mogelijk om deze te vervangen. Een groep leerlingen ging aan de slag onder begeleiding van een vakdocent. In school werden op maat de kluisen op maat nagemaakt en medio juni 2012 geplaatst.

In juli werd de oude stuurhut gededemonteerd in, voor zover dat nog mogelijk was, meetbare onderdelen. Jens Wind, een leerling van het Noorderpoort maakte onder begeleiding van vakdocent Frits Meijring op basis van gedetailleerde metingen een digitale versie van de stuurhut. Dit afstudeerproject resulteerde in werktekeningen welke de basis vormden voor het maken van een replica. De productie van de stuurhut liet echter nog op zich wachten vanwege gebrek aan financiële middelen.

Op initiatief van Erik Schrik, directeur-eigenaar van de Noord Nederlandse Verfgroothandel, vond op zaterdag 29 september 2012 een unieke actie plaats. Die dag gingen negen professionele schilders geheel belangeloos aan de slag en voorzagen de huid van het schip in één dag van een nieuwe conserverende deklaag. Want de droge variant was en bleef nog steeds het uitgangspunt.

De conservering van het ruim vond aanvankelijk handmatig plaats maar bleek gaandeweg een te zware klus. Het lokale bedrijf MCS te Stadskanaal klaarde de klus deels in de vorm van sponsoring. Verdere werkzaamheden werden conform het projectplan uitgevoerd met inschakeling van leerlingen van het Noorderpoort. In 2013 werd onder leiding van docent Harry van Greven gestart met de bouw van de nieuwe stuurhut, mogelijk gemaakt dankzij een bijdrage van de stichting JobExplosion. De planning was dat in het voorjaar van 2014 alle achttien elementen klaar zouden zijn en de demontabele stuurhut weer geplaatst zou kunnen worden.

Het bleek niet mogelijk om de dekluisen volgens een oude methode af te werken. Het probleem zat in het niet beschikbaar zijn van presenningband: een drie centimeter brede jute band om de sponningen af te dichten. Uiteindelijk werden met eigentijds materiaal de naden gedicht. Koolteer was ook reeds lang verboden. De luiken zijn nu voorzien van een duurzame en milieuvriendelijker afwerking. De luiken zijn wel origineel genummerd en moeten nog worden voorzien van een verzegelpen. Van de vijf scheerbalken zijn er twee vervangen waarbij de kappen en de merkels ook geconserveerd zijn. Een van de vijf spanten waarop de scheerbalken en de dekluisen rusten is ook vervangen. De luikenkap is tot slot afgedicht met vier originele dekkleden die in het vooronder van het schip zijn gevonden.

In juni 2013 ontving de stichting een toezegging van het Prins Bernard Cultuurfonds (PBCF) voor een bedrag van € 20.000, - Dit gaf aanleiding om de natte variant te heroverwegen omdat het PBCF als voorwaarde stelde dat het schip een monumentale status van de FONV (Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen) zou moeten hebben. Een andere overweging was dat de inrichting van het terrein en de eenmalige verplaatsing van het

schip een forse investering vereiste, naar schatting € 40.000, waarvoor ook nog geen dekking was gevonden.

Het schip moest dus waterdicht en de vraag was welke prijs daarvoor moest worden betaald?: het gehele onderwaterschip of delen? inzetten of dubbelen? Expertisebureau Leo Breedveld werd ingeschakeld voor advies. Bij twee scheepsrestauratiebedrijven werden vervolgens offertes gevraagd voor deze werkzaamheden welke in de vorm van een leerwerk project zouden moeten worden uitgevoerd. Voor de materiele kosten was middels een bijdrage van de Rabobank zuidoost Groningen, het BSP fonds en enkele lokale bedrijven voldoende dekking, maar voor de begeleiding van de inzet van leerlingen van het Noorderpoort moest nog dekking gevonden worden. Inmiddels was ook een beschikking van het werkgelegenheidsfonds van de NAM ontvangen. Nogmaals werd een beroep gedaan op de provincie Groningen en nu met succes. In september 2014 ontving de stichting Jatrie het bericht dat de provincie ook zou bijdragen waarmee er voldoende dekking was gevonden. Het schip kon naar Droogdok Groningen. Begin oktober ging de Jatrie na ruim vijf jaar weer te water. De lekken werden provisorisch gedicht en twee pompen hielden het schip drijvende. Een week later lag het schip, versleept door Peter Bokschoten, in dok bij Droogdok Groningen. Deze restauratiewerf pakte de werkzaamheden met assistentie van de stagiaires voortvarend ter hand. De oude scheepshuid werd verwijderd en in enkele maanden tijd werd het onderwaterschip vervangen. Tevens werden alvast technische voorzieningen ingebouwd voor de verdere inrichting als museumschip. Deze inrichting zal t.z.t. in Stadskanaal uitgevoerd, wederom als leerwerkproject. Gelijktijdig werd in het vroege voorjaar van 2015 de Brons onderhanden genomen. De tweecilinder had ruim 25 jaar stilgestaan en verschillende onderdelen moesten weer in beweging worden gebracht. De schroefas was al eerder gangbaar gemaakt evenals het roer. Enkele ervaringsdeskundigen kwamen op uitnodiging langs en gaven nuttige tips. Koos Woudberg en Jacob Schoonhoven werkten noest door ondanks de soms koude weersomstandigheden. Na revisie van onder meer de klepstangen kwam de motor bij de vierde startpoging pruttelend en proestend weer tot leven. Echter als gevolg van de weer functionerende motor kwamen andere mankementen aan het licht. Onderdelen van de

compressor waren versleten en moesten vervangen worden, de brandstofpomp haperde en de waterkoeling gaf ook veel problemen. Vervanging van de pakking van deze pomp had tot gevolg dat er zoveel druk kwam dat de pakkingen van de twee motorblokken bezweken. Nadat de koppen van de cilinder weer goed waren afgedicht, bezweek vervolgens de waterpomp en moest geheel gereviseerd worden. Tevens bleken de leidingen van de koeling vol te zitten met kalkachtige afzetting. Een gedegen revisie van deze onderdelen en vervanging van oude leidingen was noodzakelijk.

Maar na bijna een half jaar sleutelen en reviseren functioneerde de oude Bronsmotor met haar karakteristieke geluid weer optimaal. De Jatrie voer op eigen kracht weer terug naar Knoal. De afbouwfase en de verdere inrichting kon van start. De achttien losse elementen van de stuurhut waren inmiddels ook klaar, evenals de afgedankte sportvloer van de Kameleon in Musselkanaal die dienst zal gaan doen als scheepsvloer. In de zomer van 2015 zijn de stuurhut en de buikdenning geplaatst. Een trap uit het oude Noorderpoort schoolgebouw in Stadskanaal zal de toegang tot het ruim gaan verbeteren. Ondanks het feit dat de Jatrie nog lang niet volledig ingericht en afgewerkt was, nam zij in 2015 tijdens MusSailkanaal, de reunie van de LVBHB (landelijke vereniging van historische bedrijfsvaartuigen) een prominente plaats in. Na ruim zeven jaar ligt er in het Stads-Musselkanaal weer een vrachtschip welke de geschiedenis van de Veenkoloniale scheepvaart en scheepsbouw blijvend zal herinneren.

Jaap J.Duit - voorzitter stichting Jatrie

