

# Scheepsbouw was voor Pattje bittere noodzaak

## De Koninklijke



**Ze bestaan nog: de bedrijven die honderd jaar en ouder zijn. Ze mogen het predikaat koninklijk dragen. Jan J. Ritzema belicht elke week een koninklijk bedrijf in de provincie Groningen. Vandaag scheepswerf Pattje in Waterhuizen.**

■ **WATERHUIZEN** - Niet zo verwonderlijk, dat de grondlegger van Pattje Shipyards in Waterhuizen zich fanatiek met de scheepsbouw bemoeide. Noodzaak; bittere noodzaak! Zonder schip geen transport. Het vaartuig was 's winters de enige manier om blijvend enige mobiliteit te waarborgen. In de achttiende eeuw regeerde het riviertje De Hunze nog met ijzeren hand en maakte er een gewoonte van het gebied tussen Gideon en het Zuidlaardermeer in de waterrijke wintermaanden volledig blank te zetten.

Door **Jan J. Ritzema**

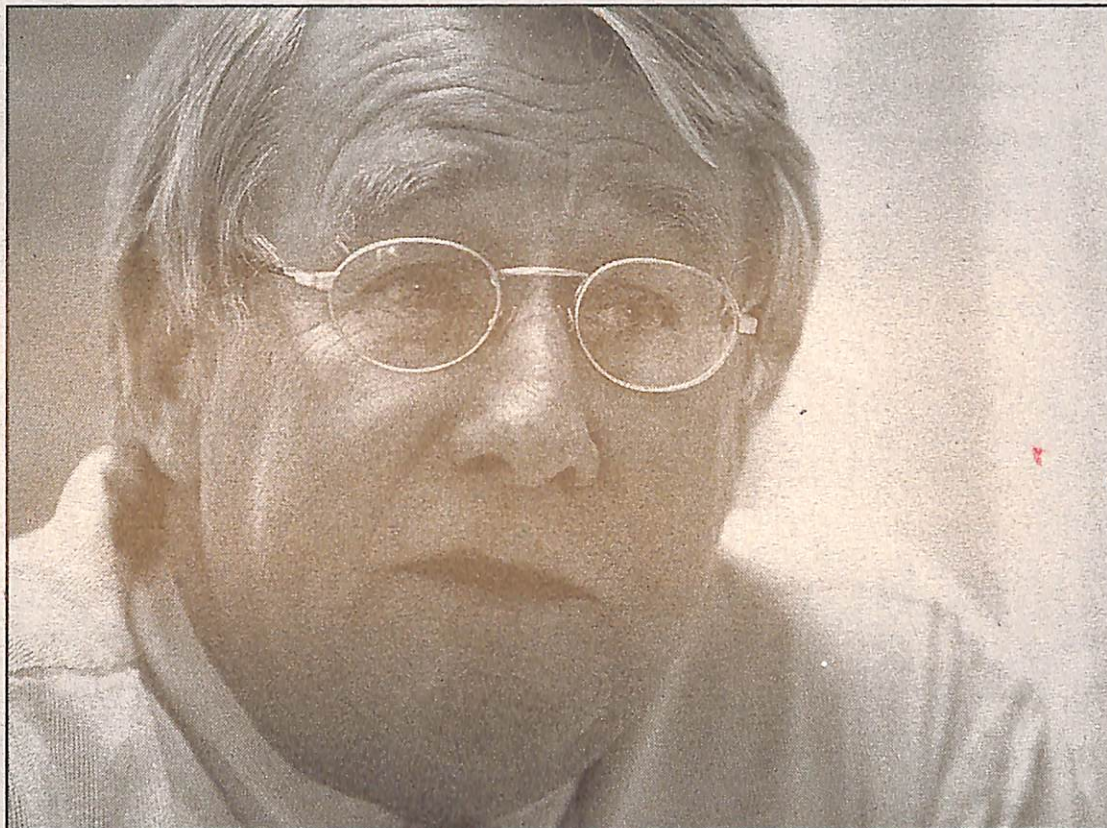
Kapitale zeeschepen houden nu de blik gevangen, maar

ooit bepaalden drie nietige boerderijtjes het landschap; met in de natte jaargetijden het water tot de deur. 't Gaf het streekje z'n toepasselijke naam: Water-huizen. Op veertien januari achttientwintig kochten Jannes Wycher Patjer, scheepstimmerman en Geertje Jans Veenma, één van de drie behuizingen. In de akte van notaris Herman Trip uit Groningen aangeduid als 'eene der Waterhuizen'.

Al eerder hadden de Patjers zich in laten schrijven in het handelsregister. In zeventienachtentwintig. Officieel erkende botenbouwers. „Ach ja,” memoreert drs. Derk Foppe Feenstra, de huidige directeur van het concern, met een milde glimlach, „hoe ging dat in die jaren. De familie kwam oorspronkelijk uit de agrarische sector. Had voor eigen transport een schip nodig. En bouwde er één. En later nog eens; een grotere. In de wintermaanden was er op de boerderij weinig te doen. Alle tijd om boten bouwen. Zo is, heel in het klein, de scheepsbouw van de grond gekomen. Tot eind achttienhonderd werd er uitsluitend met hout gewerkt. Daarna kwam ijzer. Aanvankelijk met klinken, maar rond de Tweede Wereldoorlog werd op lassen overgegaan en vervolgens kregen we de scheepsbouw van nu.”

### Scheepsnegotie

Van het verleden weet Feenstra bijster weinig; is ook meer geïnteresseerd in de toekomst. Het nabije verschiet waarin de eeuwenoude scheepsnegotie aan het Winschoterdiep een geheel ander



▲ **Derk Foppe Feenstra: „Je moet niet alleen een schip verkopen, maar je moet meer verkopen.”**

Foto: Dennis Beek

gezicht zal krijgen. De nieuwe buitendijkse werf in de Eemshaven gaat eindelijk genadeloos afrekenen met de vermaledijde maximum-breedte van - bijna - zestien meter, waaraan alle nabij Hoogezand gebouwde boten zich dienden te houden; om zonder haperen open water te kunnen bereiken. De overgang naar de Waddenzee noemt Feenstra 'een mijlpaal'. „De werven aan het Winschoterdiep krijgen een andere functie,” stipt hij aan, „het bouwen van een schip bestaat tegenwoordig

uit het samenstellen van een aantal segmenten. Die sectiebouw kan hier blijvend plaats vinden.” Feenstra noemt het van groot belang, dat de bedrijvigheid aan het Winschoterdiep gehandhaafd blijft. „Ook, omdat het talloze toeleveringsbedrijven bezighoudt.”

### Ambiance

Ruim twintig jaar geleden verruilde de ras-zuivere Fries de zekere ambiance van een accountantskantoor voor het ongewisse bestaan van een

scheepswerf. „Iedereen zei, dat ik hartstikke gek was,” weet hij nog. In vijftientig werd Feenstra directeur; naast de collega's Niemeijer en Speld. Niemeijer overleed en Speld verkoos de vut, waardoor alle lijnen inenend uitmondten op de schrijftafel van de financieel-economisch deskundige. Teveel van het goede; recentelijk is de werf een nauwe samenwerkingsverband aangegaan met Bodeves Volharding Foxhol, die zelfs de meeste aandelen van de nieuwe combinatie in han-

den kreeg. „Toen ik hier kwam,” herinnert Feenstra zich, „telde de werf zo'n tachtig werknemers.

. Dat aantal is ongeveer verdubbeld.” 'n Zonnig perspectief, maar de scheepsbouwer is de dramatische jaren tachtig niet vergeten. „Er waren hier in deze regio toen meer dan twintig werven en er zijn nog zeven van over,” tekent hij de magere jaren. „In de scheepvaart is een groot verschil in deelmarkten. Koelschepen, gastankers, off-shore... Maar in het midden van de jaren tachtig was het overal slecht. De scheepsbouw is natuurlijk altijd een bedrijfstak geweest, die in de eerste plaats internationaal gesubsidieerd wordt; en ook nationaal. Momenteel beleeft de branche een redelijk positieve tijd; al zijn de prijzen nog steeds slecht. Volume is er echter wel degelijk en ik denk dat de transportmogelijkheden van schepen alleen nog maar toenemen.”

Derk Foppe Feenstra heeft een duidelijk filosofie over een gezonde bedrijfspolitiek. „Je moet niet alleen een schip verkopen,” doceert hij, „je moet er meer bij verkopen. Er zijn afnemers die onvoldoende geld hebben, er zijn afnemers die feitelijk nog meer behoefte hebben aan andere dingen. Een stuk van de markt bijvoorbeeld. Wij proberen onveranderd zo gecompliceerd mogelijke schepen te bouwen. Hoe geavanceerder en technisch ingewikkeld een schip is, des te gemakkelijker is het, het tegen een beter rendement te bouwen. Een aspect waar we ons al jaren op hebben geconcentreerd!”

90 17-90