

Het archief van H.G. van Diepen

Een verhalende catalogus over de
scheepsbouwmeesters gebroeders van
Diepen te Waterhuizen bij Groningen
tussen 1898 en 1934



HGvD

Het orderboek van Jan van Diepen
Scheepsbouwmeester te Waterhuizen
1898 tot 1934

Wijnand van Teyl

2021

Omslagfoto: *Scheepswerf van Diepen rond 1927*.

Copyright © Wijnand van Teyl. E-mail: fostax412@me.com

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur/uitgever

Inleiding	7
Voorgeschiedenis	9
Opdrachten van 1900 tot 1914.	11
Scheepstypen tot 1914.	13
Omzet en levertijden tussen 1900 en 1914	25
1914 tot 1918	28
De jaren twintig	34
Motorschepen tussen 1921 en 1933	39
Haren a/d Ems	49
1930 tot 1934	53
Het orderboek van Jan van Diepen	57
Verantwoording	61
Over de auteur	63
Het archief	64
Inhoud archiefdozen	65
Inhoud archiefmappen, kokers en ordners	67
Tekeningen 1896 tot 1914 (HGvD 02)	68
Tekeningen vanaf 1899 tot 1939 (HGvD 03)	71
Tekeningen in het Groninger Scheepvaart Museum	78

Inleiding

De basis van dit boek, deze verhalende catalogus, ligt in het archief van Henk (H.G.) van Diepen (1936 - 2016), kleinzoon van de scheepsbouwmeester Jan van Diepen (1874 - 1938). Het archief is van een geringe omvang en bevat naast documenten vooral foto's en tekeningen van gebouwde schepen tussen 1898 en 1940.

De periode van het ontstaan en de bloei van de werf en de rol die zijn grootvader, Jan van Diepen, daarbij speelde boeide hem in hoge mate. Hij wilde hoe dan ook dat het archief bewaard bleef. Vanuit die betrokkenheid heeft hij nauwgezet alle documenten, foto's en bouwtekeningen op een inzichtelijke manier gerubriceerd. De kennis die daarvoor nodig was heeft hij opgedaan bij het Groninger Scheepvaart Museum waar hij als vrijwilliger schepstekeningen van meerdere werven aan het Winschoterdiep voor het museum uitzocht.

Voor dit boek heb ik het *Orderboek* van Jan van Diepen als leidraad genomen, een notitieboek waarin hij opdrachten noteerde met naam en woonplaats van de opdrachtgevers, scheepstype, datum tewaterlating en de afgesproken prijs. Hij nam dit boek, naast foto's en tekeningen, mee op zijn reizen naar Hamburg en de Unterelbe om nieuwe contracten te sluiten.

Het archief bevat eveneens informatie over schepen die tot op de dag van vandaag nog operationeel zijn en in de meeste gevallen een metamorfose hebben ondergaan om een nieuwe start te kunnen maken. Contacten met nieuwe eigenaren van oude *von Diep'n Schiffe* vervulde Henk van Diepen met grote betrokkenheid.

Om een betrouwbare inschatting te maken van de aard en omvang van de scheepsbouw op de werf in Waterhuizen heb ik een database aangelegd van alle opdrachten die vanaf 1898 in het orderboek zijn ingevoerd. Met deze data was het mogelijk om meer inzicht te krijgen in aantal en type gebouwde schepen mét hun prijzen en levertijden. Het orderboek, en dus het databestand, gaat echter niet verder dan 1934. Deze catalogus eindigt hier dus ook.

Jan van Diepen stopte ogenschijnlijk vrij abrupt op 1 februari 1934 met het noteren van de 'laatste' opdracht. De ontwikkelingen in nationaalsocialistisch Duitsland hadden een eind gemaakt om als koopman-scheepsbouwmeester verder te werken. Hij was toen zestig jaar en had de werf tot bloei gebracht.



Scheepswerf J. Van Diepen rond 1900. 27 man personeel bewapend met hamer en moker, destijds basaal gereedschap. Wat zal het gehoor van deze werknemers te lijden hebben gehad. Jan van Diepen geheel rechts.

Voorgeschiedenis

De bloeiperiode van de houten scheepsbouw in de provincie Groningen liep rond het einde van de 19e eeuw ten einde. Sinds 1880 werd er geen enkel houten zeeschip meer gebouwd. De werven in de stad Groningen waren gedwongen hun hellingen te sluiten. Een van de oorzaken van de crisis in de Groninger scheepsbouw lag in de slechte toestand waarin de waterwegen en sluizen verkeerden.

De werven lagen ver van zee verwijderd waardoor nieuw gebouwde schepen door het Winschoterdiep via de stad Groningen en het Reitdiep moesten varen om open water te bereiken. Erger nog dan die lange afstand was de deplorabele toestand van de ondiepe en smalle kanalen met zijn talrijke sluizen en bruggen in de stad Groningen zelf.

De aanleg van het Eemskanaal, dat na tien jaar graven in 1876 werd voltooid en in 1953 nog eens werd verbreed, gaf nauwelijks soelaas, immers men moest door de stad om het kanaal te bereiken. Industriële ontwikkelingen aan het einde van de 19e eeuw deden een aantal scheepsbouwers besluiten om van houten scheepsbouw over te gaan op ijzer en staalbouw. Maar, de ongunstige ligging van bijna alle werven bleef een probleem en maakte de bouw van grote zeeschepen onmogelijk gezien de belemmeringen in de vaarweg naar zee.

Van Diepen's werf lag dicht bij de stad en had het grote voordeel dat de schepen niet de beruchte sluis bij Martenshoek hoefden te passeren, zeker toen ze groter werden en hun diepgang toenam.

In de eerste decennia van de 20ste eeuw was de scheepsbouw in Noord-Groningen voor een belangrijk deel gericht op de Duitse markt. Nederland kon goedkoper bouwen en zo werkten heel wat noordelijke werven voor Duitse opdrachtgevers rond Hamburg.

Hamburg was niet alleen een afzetgebied voor consumptieve goederen maar ook een overslagplaats voor kolen die via de Elbe naar het Duitse binnenland werden verscheept. Voor de kolenvoorziening was Hamburg halverwege de 19e eeuw volledig op Groot-Brittannië aangewezen. Zo domineerden Britse kolen niet alleen het Duitse kustgebied maar, tot in Berlijn, ook de binnenlandse markt.

J. VAN DIEPEN Jr.,
Waterhuizen.
Scheepsbouwer in IJzer en Staal.
Voor ieder verlangd model.
Reparatie van Houten en IJzeren Schepen.
SLEEPHELLING.
Aanbevelend.

Advertentie in de Schuttevaer nov. 1900