Erfgoed inzicht mobiel erfgoed

Nummer 3|2017

In dit nummer:

PAGINA 2 >>
Woord vooraf

PAGINA 3 >>
Hippomobiel erfgoed in Nienoord

PAGINA 7 >>
Schipperen met de Familietrouw

PAGINA 10 >>
Nationaal Bus Museum

PAGINA 13 >>
Culturele mobiliteit

PAGINA 15 >>
Brandweermuseum

PAGINA 17 >>
Chevrolet De Pelikaan

PAGINA 19 >>
De A van Groningen

PAGINA 20 >>
Noordelijk Scheepvaartmuseum

PAGINA 23 >>
Visserijmuseum in Zoutkamp

PAGINA 25 >>
Museumspoorlijn STAR

PAGINA 27 >>
Noord-Nederlands Trein & Trammuseum

PAGINA 28 >>
Agenda

Een uitgave van

ERFGOEDPARTNERS

‹ TERUG NAAR INHOUD

REDACTIE ERFGOEDPARTNERS

Woord vooraf

Regelmatig zie je in films met een historisch onderwerp oude auto's, bussen, rijtuigen, vliegtuigen, boten en dergelijke voorbij komen. Je vraagt je dan wel eens af: hoe is het mogelijk dat al dat oude spul het nog doet! In dit nummer van Erfgoed inzicht leest u hoe Groningse erfgoedinstellingen met mobiele collecties met liefde en aandacht voor het behoud van dit rijdend materieel zorgen. Ook komt u te weten of al die oude voertuigen nog bij de weg (kunnen) komen en waarom dit wel of niet (meer) mogelijk is.

Groningen kent nog tal van musea met mobiel erfgoed. Het Noordelijk Scheepvaartmuseum in Groningen en het Visserijmuseum Zoutkamp belichten respectievelijk de Groningse scheepvaartgeschiedenis en de geschiedenis van de visserij. Verder nog een portret van de collecties van het Nationaal Bus Museum in Hoogezand en het Brandweermuseum in Sappemeer. Ook treinen komen aan bod. Zo kan men bij de S.T.A.R (Stadskanaal-Ter Apel-Rijksgrens) in Stadskanaal oude treinen zien. Dit nummer verhaalt verder over de geschiedenis van een oude Chevrolet en over de Familietrouw, het museumschip van het Veenkoloniaal Museum in Veendam. Dit schip uit 1894 vervult een prominente rol bij het volksverhalenproject 'Spinbarg'.

Wist u dat je tot 1951 aan het kenteken kon zien uit welke provincie de bestuurder afkomstig was? Het kenteken van voertuigen uit de provincie Groningen begon bijvoorbeeld met A. De Groninger Archieven hebben een website opgezet met onder meer informatie over kentekens, de eigenaren en hun voertuigen.

Wat betreft het orgelartikel: deze keer een verrassende invalshoek. Wij openen deze Erfgoed inzicht met een verhaal over de collectie rijtuigen van Museum Nienoord in Leek waar 235 rijtuigen voor het nageslacht worden bewaard.
Met dit nummer heeft de redactie getracht het mobiele erfgoed in Groningen in al zijn aspecten te belichten. Wij wensen u veel leesplezier.

‹ TERUG NAAR INHOUD

TEKST: JAN ZIJLSTRA/FOTO'S: PATRICK HUISMAN

Hippomobiel erfgoed in Museum Nienoord

Hippomobiel erfgoed, een welluidende uitdrukking die we uit het Frans hebben overgenomen, niet eens zo lang geleden eigenlijk, in 2013. Voordien had iedereen het gewoon over het koetsenmuseum. En wie in Nederland sprak over het koetsenmuseum, die bedoelde natuurlijk het Nationaal Rijtuigmuseum in Leek. De Groningse borg Nienoord in Leek is al bijna 70 jaar het icoon van alles wat met het aangespannen rijden te maken heeft: het hippomobiele erfgoed dus. Het landgoed herbergt inmiddels een kerncollectie van 235 rijtuigen en 60 sleden van nationaal en internationaal belang. Voor de rest kennen we in Nederland nog de her en der aanwezige particuliere collecties.

De collectie rijtuigen en sleden in Leek geeft een fraai doorsneebeeld van wat er met name in de 19e eeuw in Nederland zoal reed en gleed over weg en water. Om nog niet geheel duidelijke redenen is er in Nederland weinig mobiel erfgoed overgebleven uit de eeuwen daaraan voorafgaande. Wij mogen dan een 'Gouden Eeuw' hebben gekend, de rijtuigen en sleden uit die tijd zijn allemaal verdwenen, hoewel ze er zeker zijn geweest. Het oudste in Nederland bewaard gebleven rijtuig werd tussen 1670 en 1685 gebouwd, maar.... het meet slechts 60 centimeter.

Naast de genoemde kerncollectie van rijtuigen en sleden kent het museum een groot aantal diverse objecten in verschillende deelcollecties. Zo is er een speciale tuigenkamer, een omvangrijke bibliotheek en een archief vol knipsels, plaksels en foto's. We hebben een deelcollectie miniatuurrijtuigen, een deelcollectie wagenmakers-gereedschappen, reisbenodigdheden, prenten & schilderijen, kleding, porseleintjes en nog overige prullaria. Te veel om op te noemen en veel om te beheren.

Werken aan een hippomobiele collectie

Om de omvangrijke collectie van het museum te beheren is veel tijd en energie nodig. Vooral menskracht dus. Momenteel (2017) heeft het museum in dienstverband: een directeur, een hoofd collecties en een conciërge. De rest moet worden geklaard door een groot aantal vrijwilligers. Zonder hen zou het museum niet kunnen bestaan. Op Nienoord onderscheiden we drie soorten vrijwilligers: de grootste groep is publieksgericht en houdt zich bezig met rondleidingen, het ontvangen van bezoekers (kassamedewerkers), realisatie van de educatieve programma's en het beheren van de museumwinkel. Zij hebben ook de taak om overal oogjes in het zeil te houden. Dan is er de groep vrijwilligers die zich bezighoudt met het fysieke en schriftelijke beheer van de collectie. En dan, last but not least de vrijwilligers die zitting hebben in het Stichtingsbestuur en zich dus bezighouden met beleidsvorming, sturing, contact met de overheids-instanties en ondersteuning bij het opzetten van exposities. Voor dit laatste worden veelal mensen van buiten aangetrokken die tijdelijk ondersteuning en hulp bieden.

Eén bijzondere deelcollectie van Borg en Rijtuigmuseum Nienoord dient echter nog wel genoemd te worden natuurlijk: de objecten die wij meestal samenvatten onder de noemer 'Nienoordia': alle objecten die te maken hebben met de rijke historie van de borg Nienoord en haar bewoners, ooit een van de grootste en rijkste landgoederen/huizen in Noord-Nederland. Vanzelfsprekend ontkomt het museum er niet aan om hier aandacht aan te besteden en zo nu en dan speciale exposities rond die historie neer te zetten.

Historie en ontwikkeling van de collectie

Meteen na de oorlog werd begonnen met het bijeengaren van deze omvangrijke collectie. Een groep jonge enthousiastelingen, meest afkomstig uit de Groningse studentenwereld, trok zich het lot van de vele rijtuigen aan die - na de oorlog overbodig en nutteloos geworden – dreigden te zullen worden vernietigd. Onvermoeibaar trokken deze vrijwilligers van het eerste uur door het land, op zoek naar fraaie en bijzondere exemplaren voor een op te richten rijtuigmuseum. Een onderkomen werd in de leegstaande borg te Leek gevonden, de Stichting Paard & Karos werd opgericht en een museum werd geopend (1958). Al spoedig werd een beheerder-conservator aangesteld, Herman Vos, voor iedereen in de Nederlandse rijtuigwereld een begrip. Onder zijn leiding en met een actief bestuur werd er door aankoop, schenkingen en ruilhandel tussen 1959 en 1993 doelgericht een omvangrijke collectie bijeengebracht. In de jaren negentig was de verzameling reeds aardig compleet; bewust ging men zich daarna beperken tot verfijning van de collectie en richtte het verzamelbeleid zich op het hippomobiele personenvervoer. Dat hield in dat het utilitaire gerij – zoals de kruidenierswagen, de boevenwagen en de brandweerspuit - werden uitgesloten van het verzamelbeleid. Alleen boerenwagens en karren die meestal zowel voor het landwerk alsook voor het personenvervoer werden gebruikt bleven binnen het verzamelbeleid. De laatste decennia komen verkrijgingen van nieuwe objecten uitsluitend binnen als schenkingen.

Het beheer van de collectie

Een verzameling rijtuigen is iets anders dan een collectie vingerhoedjes. Dat weet iedereen. Ze zijn reusachtig groot, en zwaar, en ze bestaan uit vele onderdelen en materialen die allemaal zo hun eigen problemen met zich meebrengen: hout, leer, textiel, ijzer, allerlei soorten lak en verf

en dat alles verenigd in één object. Zoals iedere collectiebeheerder weet, is het lastig om voor al deze materialen tegelijk de juiste klimaat- en bewaarcondities te creëren. Op Nienoord wordt de collectie bewaard in een speciaal depot (ongeveer 4000 vierkante meters), een gebouw met klimaatvoorzieningen, dat werd gebouwd in het jaar 2000.
In dit gebouw voeren de vrijwilligers van collectie de verschillende taken uit om de collectie in stand te houden. Er is een onderhoudswerkplaats waar twee vrijwilligers voortdurend bezig zijn om alle rijtuigen schoon te houden, de wielen en draaistellen te smeren, uitgaande bruiklenen klaar te maken voor transport en objecten bijeen te zoeken voor exposities, ze juist weer op te ruimen of schoon te maken.

Een belangrijke taak vervullen de vrijwilligers die zich bezighouden met registratie en herregistratie van de duizenden objecten. Zoals bij ieder museum het geval is – ook bij de grote en belangrijke collega's – verloopt de hippomobiele registratie niet altijd zonder problemen. In de afgelopen 60 jaar zijn er vele, vele lijsten en lijstjes samengesteld van in- en uitgaande objecten, van aanwinsten en afgestoten voorwerpen, van gekochte en/of geleende voorwerpen et cetera. Tot het moment dat de computer rond 2000 zijn intrede deed, gebeurde dit met een ganzenveer, potlood of ballpoint, en de kopieën werden gemaakt met calqueerpapier. De originele lijsten werden soms wel, soms niet bijgewerkt, de kopieën niet (of soms juist wel) met als gevolg dat er veel tegenstrijdig materiaal voorhanden is. Iedere collectiebeheerder zal dit beeld herkennen. De introductie van computer en nieuwe databasesystemen als Adlib moeten ervoor zorgen dat de informatie uit het verleden geordend wordt en ontsloten voor derden. Dat is veel en nauwgezet werk. De vrijwilligers van registratie zijn dus altijd zoekende.

Een collectie als deze heeft niet alleen onderhoud nodig; soms is het nodig dat er hersteld of gerestaureerd moet worden. Ingrijpende totaalrestauraties voor rijtuigen zijn buitengewoon kostbaar en moeten bovendien ethisch verantwoord zijn. Een restauratieplan maakt deel uit van het museumbeleid en wordt opgesteld door de conservator samen met directie, het stichtingsbestuur en onze zogenaamde hippomobiele adviseurs.
De uitvoering van totaalrestauraties – die slechts sporadisch plaatsvinden- ligt bij externe partijen, maar sommige kleinere (deel)werkzaamheden worden in eigen beheer uitgevoerd. Zo is een vrijwilligster voortdurend bezig met het herstel van de rijtuiginterieurs. Dit betekent het stoppen van mottengaatjes tot het maken van een compleet nieuwe binnenhemel in het rijtuig.

‹ TERUG NAAR INHOUD

Een andere vrijwilliger is voortdurend bezig met het uitdeuken en schilderen van de rijtuiglampen of de miniatuurtjes, waarvan het museum een grote collectie heeft.

Ambachtenproject?

Veel activiteit en een voortdurend heen-en-weer gesleep in het depot, dus. Als in een mierenkolonie! En net als in een mierenhoop moeten de gevaren van de buitenwereld worden buitengesloten! Ieder object dat het rijtuigendepot binnenkomt wordt eerst drie weken in quarantaine geplaatst bij een temperatuur van -21C. Dat bekoelt het enthousiasme van iedere houtworm, kledingmot en zilvervis voor altijd. Ieder uur komt een vrijwilliger-gids met een groepje al dan niet enthousiaste museumbezoekers naar het depot om de enorme collectie te laten zien. De bezoekers – met allerlei ongerief aan hun voeten - worden meteen bij de ingang gesommeerd blauwe zwembadoverschoentjes aan te trekken, zodat ze als een groep smurfjes langs de rijen rijtuigen worden geleid, waarover de gids dan smakelijke verhalen opdist.

Het vullen en ledigen van die vriescel – ook voor derden beschikbaar – is natuurlijk ook mensenwerk, soms zwaar werk zelfs, sjouwen en sjorren. En dat geldt ook voor het uitvoeren van de niet aflatende hoeveelheid klusjes, reparaties en opruimwerkzaamheden in en rondom de gebouwen. Er is altijd wel een dakgoot verstopt, een klemmende deur of obstinate gootsteen; er moeten mollen gevangen worden in de tuin en muizen op de zolders.

Ook het archief en de bibliotheek van de collectie is gevestigd in het depot. Hier werken drie vrijwillige medewerkers al jaren aan het registreren van de aanwezige boeken, tijdschriften, foto's en knipsels die de bibliotheek rijk is. Alles op het gebied van rijtuighistorie wordt verzameld, maar ook is er heel veel materiaal voorhanden over het paard en de verzorging ervan. De medewerkers hebben inmiddels de boeken en tijdschriften geregistreerd, veel werk is er nog met het scannen en inventariseren van de duizenden knipsels, artikelen en foto's.

Structuur en organisatie van alle depot- en collectiewerkzaamheden liggen bij het hoofd collecties, evenals het regelen van het bruikleenverkeer met andere musea en instanties. Ethische beslissingen over restauraties, evenals het verzamel- en afstootbeleid, worden bepaald door de conservator, directie, bestuur en adviseurs.
Maar de werkpaarden van de rijtuigencollectie/hippomobiele collectie zijn toch de vrijwilligers!

Jan Zijlstra is hoofd collecties van Museum Nienoord

Museum Nienoord
Nienoord 1
9351 AC Leek
(0594) 51 22 60
www.museumnienoord.nl

Openingstijden
april-oktober: dinsdag tot en met zondag 11:00-17:00 uur
november-maart: vrijdag, zaterdag en zondag 13:00-17:00 uur

‹ TERUG NAAR INHOUD

TEKST: FRED OOTJERS/ FOTO'S: VEENKOLONIAAL MUSEUM

Schipperen om in de vaart te blijven

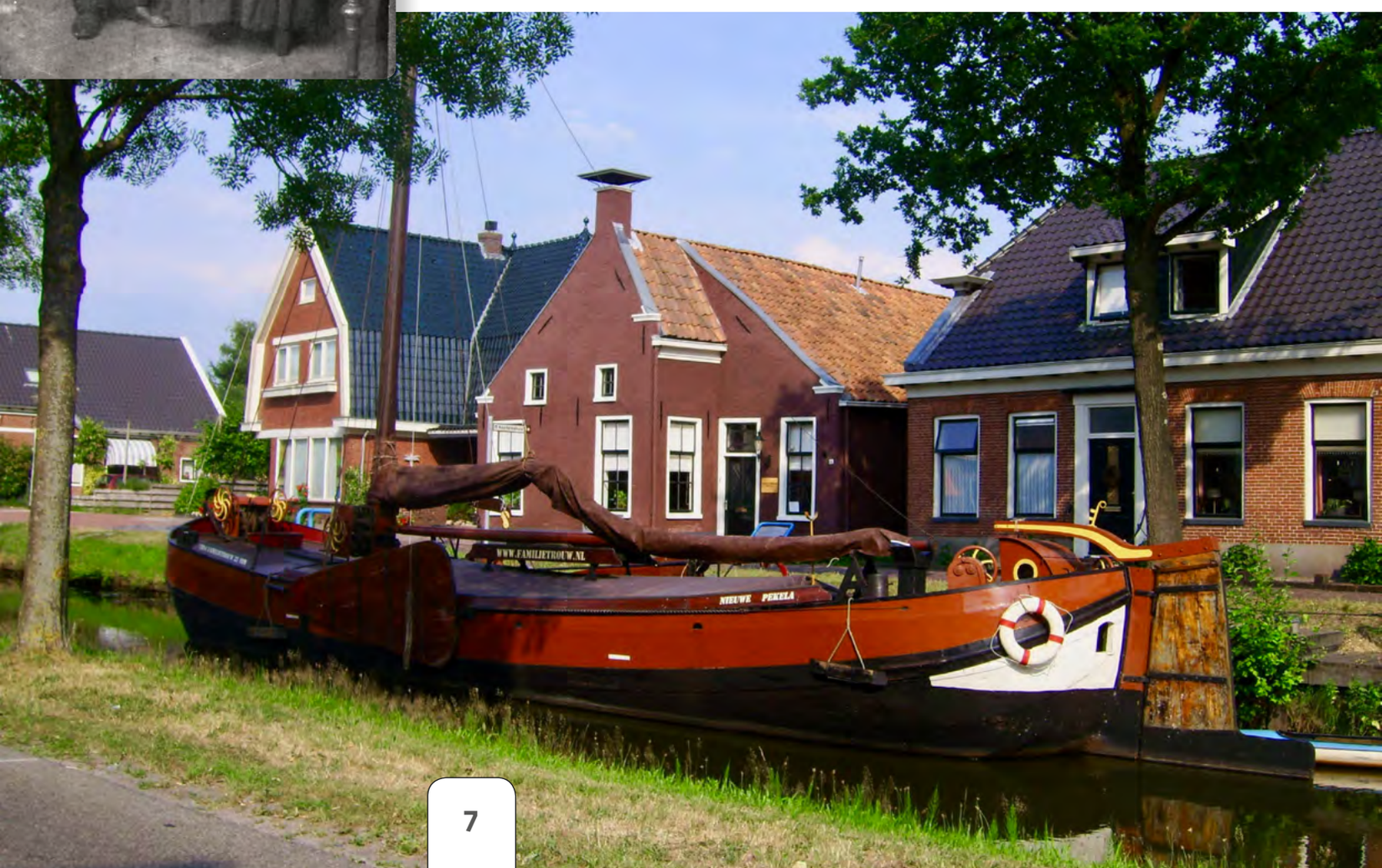
De Familietrouw, het museumschip van het Veenkoloniaal Museum in Veendam, is al jarenlang een graag geziene gast op tal van evenementen in de provincie Groningen en zelfs tot ver daar buiten. En hoewel zijn aanwezigheid op bijvoorbeeld Delfsail, de Schutsemarkt in Nieuwe Pekela of voor het project Spinbarg voor de bezoekers als vanzelfsprekend lijkt, komt er achter de schermen heel wat kijken om het ruim honderd jaar oude schip in de vaart te houden.

Schipper Drost en zijn vrouw

We spreken Hendrik Andries Hachmer, directeur van het Veenkoloniaal Museum en 'drijvende kracht' achter de Familietrouw, aan boord van het schip op zijn weg terug van de Snikkeweek in Musselkanaal. De liggende Deutz diesel vóór in het ruim ploft in een regelmatige en rustgevende cadans zijn ééncilinder op een neer en met een gangetje dat past bij een schip van deze leeftijd, tuffen we letterlijk van brug tot brug.

Vrijwilligers

"Het museum is sinds 1994 eigenaar van de Familietrouw. De in Stadskanaal gebouwde spitse praam was toen precies honderd jaar oud," aldus Hachmer. "Al die jaren varen we met vrijwilligers, mensen die op de een of andere manier affiniteit hebben met de schipperij. Zo hebben we in de pool een aantal professionele oud-schippers, naast mensen die al heel lang voor hun plezier varen. In ieder geval zijn ze allemaal in het bezit van een vaarbewijs. Dat is verplicht. Wat ook verplicht is, is dat er met tenminste drie mensen gevaren moet worden. Dat geeft in de zomermaanden nog wel eens problemen. Juist in de zomermaanden immers wordt



De omzwervingen van een uniek schip

De Familietrouw is het oudste, nog in originele staat verkerende schip in de provincie Groningen en nog geheel zeilwaardig. Het schip is opgenomen in het Nationaal Register Varende Monumenten.

Het schip liep in 1894 in Stadskanaal van stapel, in opdracht van schipper Harm Dost uit Wildervank. In 1900 werd het voor het eerst gemeten en droeg het de naam Geertje. In 1914 ging ze als Jacoba door het leven. De familie G. Schonewille doopte het schip in de jaren twintig uiteindelijk Familietrouw. De laatste schipper die nog met het schip beroepsmatig turf vervoerde, was schipper Muskee uit Hoogeveen. Eind jaren zestig kwam de Familietrouw in handen van schipper Veen uit Zwolle. Hij gebruikte het schip als bijboot voor zijn zand- en grinthandel.

In 1976 werd de Familietrouw als oud ijzer in Akkrum gekocht door de familie Ploeg uit Oosterbeek en verbouwd tot een varend monument. Niet voor niets kreeg het schip tijdens de Strontrace van 1983 de eerste prijs als het meest originele schip van het deelnemersveld.

In 1994 verwierf het Veenkoloniaal Museum de Familietrouw van de familie Ploeg. Voorwaarde voor deze schenking was dat het museum het schip in originele staat zou behouden. In hetzelfde jaar werd de Familietrouw voor het uit 1799 daterende Kapiteinshuis in Nieuwe Pekela afgemeerd en vormt het sindsdien een monumentaal geheel.

er van alles en nog wat georganiseerd, waar men graag de Familietrouw bij wil hebben. Maar onze vrijwilligers zijn dan meest zelf ook met vakantie, waardoor we met te weinig mensen zitten. Dat is ook de reden waarom ik nu als directeur van het museum zelf bij de motor sta: er was geen derde bemanningslid te vinden. Niet dat ik het erg vind -mijn hart en ziel liggen in de Familietrouw-, maar eigenlijk kan ik mij dat vanwege andere drukke werkzaamheden helemaal niet permitteren. Maar een uitstapje in de buitendienst is soms zeer welkom."

Aanmonsteren

Gelukkig zijn er nog altijd voldoende vrijwilligers te vinden, met als beperking dus dat ze zich niet willen of kunnen binden aan het vaarschema. Hachmer: "In de afgelopen 23 jaar dat we het schip in eigendom hebben, zijn er natuurlijk schippers weggevallen. Wanneer ze bij ons aanmonsteren zijn ze vaak al wat op leeftijd en op den duur wordt het te zwaar voor ze. Op gezette tijden plaatsen we dan een oproep via onze eigen kanalen en de regionale media, wat altijd weer verrassend veel aanmeldingen oplevert. Op die manier houden we de pool mooi gevuld en krijgen we toch elke keer het vaarschema op orde. We hebben nog nooit voor een activiteit hoeven af te zeggen, al vergt het wel steeds meer kunst en vliegwerk."

Onderhoud

Een schip vaart niet bij de bemanning alleen, maar vraagt ook veel onderhoud. Zeker als het het meest van de tijd afgemeerd aan de wal ligt. "Klopt", beaamt Hachmer. "Vanaf het begin lukt het ons om met een financiële reserve te varen. Veel van de onderhoudswerkzaamheden doen we bijvoorbeeld zelf met inzet van vrijwilligers. Je kunt dan denken aan schilderwerk, het schoonhouden van het schip en kleine reparaties. Om de zoveel jaar moet het schip de helling op voor groot onderhoud. We gaan dan intensief achter fondsen aan en tot op heden hebben die ons nooit laten zitten. Verder vragen we voor deelname aan activiteiten een vergoeding. Bijvoorbeeld voor de aanwezigheid bij Meppel vol Vaart, Turfmarkt Appelscha of het project Spinbarg. Het geld dat we daarmee binnenhalen, steken we weer in het schip."

Lamme arm

Ook bij plotselinge calamiteiten wordt er nimmer tevergeefs een beroep op de fondsen gedaan. "De Familietrouw heeft een zogenaamde 'lamme arm' als mechanische voortstuwing. Een buitenboordschroef, die bij bruggen en sluizen telkens moet worden binnengehaald. Helaas ging dat vorig jaar een keer fout, met als gevolg dat de lamme arm flink werd beschadigd. Voor de kosten hebben we een aantal fondsen aangeschreven en met alle kleine beetjes konden we de reparatie betalen. De ervaring in dit soort gevallen heeft geleerd dat je beter om kleine bedragen bij meerdere fondsen kunt vragen, dan om een groot bedrag bij één fonds. Dat laatste werkt niet. Weliswaar betekent dat meer werk bij het selecteren en

aanschrijven van de fondsen, maar je kunt ze dan bij een volgende gelegenheid nóg eens om geld vragen. Ze zijn dan eerder geneigd aan dat verzoek te voldoen."

Giften

Een andere, structurele, bron van inkomsten is de Redersclub. "Dat zijn particulieren en bedrijven die de Familietrouw een warm hart toedragen. Met de gelden betalen we onder andere de verzekeringen. Dat zijn er heel wat voor zo'n oud schip, zeker als je de verzekeringen voor de vrijwilligers meerekent. En dan hebben we nog de spontane giften of de speciale acties. Zo moest recent de mast van het schip worden vervangen. De boktor had de oude mast flink aangevreten, en hoewel er met het schip niet meer wordt gezeild -hij zou het wel kunnen, er is nog altijd een zeil aan boord-, was het niet langer verantwoord om er mee te gaan varen. Twee particulieren schonken spontaan € 1.500,- voor vervanging van de mast, waarmee de eerste kosten waren gedekt. En we deden als Familietrouw mee met een actie van Stichting Specsavers Steunt, waarbij het publiek op een aantal organisaties kon stemmen. De winnaar zou dan een percentage krijgen van de opbrengst van het aantal verkochte brillen in Winschoten over het jaar 2017. We hebben als Veenkoloniaal Museum flink promotie voor de Familietrouw gemaakt, met als resultaat dat we hebben gewonnen! Eind dit jaar weten we wat de opbrengst is, maar het zal zeker voldoende zijn."
http://www.veenkoloniaalmuseum.nl/collectie/familietrouw/

Fred Ootjers is zelfstandig tekstschrijver

Spinbarg en de Familietrouw

De provincie Groningen kent een schat aan prachtige oude volksverhalen. Deze verhalen zijn niet alleen mooi, spannend of grappig: ze vertellen ook veel over de geschiedenis van de provincie en over het ontstaan van het landschap. Dit is aanleiding voor een groot project rond Groningse volksverhalen, genoemd naar die geheimzinnige heuvel in Jipsinghuizen: Spinbarg. Net als de spinvrouw op haar heuvel, wil Spinbarg een web weven. Een betoverend web vol verhalen, beelden en muziek.
Vanaf eind augustus 2017 vaart Spinbarg door de provincie met het museumschip de Familietrouw. In het ruim van het schip kunt u kijken en luisteren naar de verhalen. Groningse filmmakers, kunstenaars, muzikanten, maar ook bewoners van het gebied verbeelden, elk op hun eigen manier, een aantal van de mooiste verhalen. Daarnaast organiseert Spinbarg met bewoners uit de verschillende regio's allerlei activiteiten. Daarbij wordt samengewerkt met musea en andere erfgoedinstellingen in de omgeving. Volg de ontwikkelingen van Spinbarg via www.spinbarg.nl.

Veenkoloniaal Museum

Museumplein 5
9641 AD Veendam
(0598) 36 42 24
www.veenkoloniaalmuseum.nl

Openingstijden

zaterdag, zondag en maandag 13:00-17:00 uur, dinsdag tot en met vrijdag 10:00-17:00 uur

TEKST EN FOTO'S: HERMAN BINK

De autobus: ook ons nationaal erfgoed

"Wat wil je later worden?" Na piloot of voetballer zijn er heel wat kinderen die antwoorden: "Buschauffeur!" Want die imposante automobielen maken indruk, niet alleen op kinderen. En dat is al zo vanaf het verschijnen van de eerste autobus. En daarin zelf rijden, het einde!

Op mijn vraag waarom iemand het Nationaal Bus Museum zou moeten bezoeken, heeft directeur Bart Bekkering (1947) het antwoord meteen klaar: "Autobussen zijn emotie. Kijk maar eens bij terugkomst na een schoolreisje met een autobus. Kinderen onder de banken. HOI! Plotseling duiken ze allemaal op voor de ramen. Dikke pret. Wie kent dat niet? Of denk aan de eerste zoen op de achterbank..."

Sinds 2013, na zijn prepensioen, geeft Bart Bekkering leiding aan dit museum. Voor die tijd werkte hij als personeelsmanager, mobiliteitsadviseur bij studiefinanciering in Groningen. "Al vanaf klein jongetje had ik interesse in bussen. Vandaar." Groningen had trouwens een primeur in Nederland, want hier reed in 1927 op proef de eerste trolleybus. Een geslaagde proef, want tot 1965 bleef Groningen trolleystad nummer één. [1]

De collectie

In dit museum met een oppervlakte van zo'n 4.000 m² kun je historische autobussen bewonderen en daarnaast nog allerlei voorwerpen die met het buswezen te maken hebben, zoals honderden miniatuurbusjes, van legobus tot metalen busjes op een schaal van 1: 87, buskaartjes, uniformen, enzovoorts. Bekkering: "We exposeren hier dertig autobussen uit onze collectie voor het publiek. Verder zijn er zeventien bussen rijvaardig, te huur voor culturele of cultuurhistorische ritten voor een bedrag van € 180,00, de eerste 100 kilometer vrij, daarna € 1,80 per kilometer. Voor bijzondere bussen, als de ESA (1964) of de DAM (1965) komt er een toeslag bij van € 50.[2] En in opslag staan er nog zes bussen elders. "Die hebben restauratie nodig," vervolgt hij, "in totaal bezit het museum dus 53 bussen."

‹ TERUG NAAR INHOUD

Museumbusdiensten

Sinds het schooljaar 2016-2017 is het voor basisscholen in de provincie Groningen mogelijk met de kunstbus van het Nationaal Bus Museum naar het Groninger Museum te gaan. Met de erfgoedbus kunnen leerlingen van die scholen een rit maken naar zes erfgoedinstellingen in deze provincie. Een gids bereidt hen in de bus al voor op wat ze daar te zien krijgen.
[noot redactie: in het artikel hierna meer informatie over Culturele Mobiliteit]

Het begin

Een busonderneming was oorspronkelijk een trammaatschappij. Aanvankelijk reden er paardentrams (vanaf 1875 Amsterdam), later (vanaf 1881 Zandvoort) elektrische trams. In het noorden begon het in 1924. Daar groeide het busvervoer van de GADO (Groninger Autobus Dienst Onderneming) na nogal wat strubbelingen uit tot een uitgebreid lijnennet in de noordelijke provincies. Er kwamen ook steeds nieuwere typen bussen. Om afgedankte bussen te behouden, legden vijf personen in juli 1978 ieder 100 gulden op tafel voor de aanschaf van de GADO 4400 bus. Dat was het begin van het Noordelijk Bus Museum in Winschoten waar uiteindelijk tientallen bussen tentoongesteld werden.

In 2011-2012 verhuisde het uit zijn jasje gegroeide museum naar de Productieweg in Hoogezand, een plaats met veel meer ruimte. De jongste aanwinst is van 2015, een geschenk van busonderneming Arriva: een Arriva1280, de zogenaamde Anti Vandalisme Bus. Die werd gebruikt bij een gezamenlijk project van de politie, bureau Halt en OV bedrijven om vandalisme op straat en in het openbaar vervoer tegen te gaan.[3]
Schoolklassen kregen in deze bus hierover voorlichting van een buschauffeur van Arriva. Hij bezocht scholen in heel Nederland.

Rijvaardigheid en onderhoud; archief en digitalisering

De zeventien bussen die te huur zijn, worden vakkundig onderhouden. Ze zijn APK-gekeurd en verzekerd. Zij mogen de weg op. De andere bussen niet. Die staan niet meer geregistreerd bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Voor het onderhoud beschikt het museum over een ploeg monteurs, carrosserie-medewerkers en schilders. Verder werken er algemene medewerkers. Die zorgen ondermeer voor het in- en extern reinigen van de bussen, de schoonmakers/sters die de bus van binnen en van buiten schoonmaken.
Andere medewerkers zijn chauffeurs en archiefmedewerkers. (zie onder vrijwilligers) .
Tenslotte zijn er op dit moment drie gastheren en twee gastvrouwen om de bezoekers op te vangen en rond te leiden in het museum.

‹ TERUG NAAR INHOUD

Doel

Doel van het museum is het bewaren, restaureren en rijvaardig houden van autobusmaterieel uit het verleden afkomstig uit het noorden van ons land. Na 2011 kwamen daar bussen uit de rest van Nederland bij, vandaar nu: Nationaal Bus Museum. De leiding van het museum voelt haar maatschappelijke verantwoordelijkheid. Dat blijkt uit het personeelsbeleid. Dat is erop gericht kansen te bieden aan onder andere jongeren, aan stagelopers (MBO), aan 'nieuwe' Nederlanders, en aan personen die werkervaring moeten en willen opdoen.

Vrijwilligers

Bart Bekkering: "Vrijwilligers werven wij door mond tot mond reclame. Verder via de gemeente Hoogezand-Sappemeer en via vacaturesites voor vrijwilligers op het internet. We beschikken nu over veertig vrijwilligers voor het onderhoud en het museumwerk. En over veertig buschauffeurs." Hij vervolgt: "Aan elke functie worden specifieke eisen gesteld. Allereerst moet iemand gemotiveerd zijn. Van monteurs vragen we diploma's en ervaring; van carrosseriemedewerkers idem dito; en voor de overige functies: kunnen werken in teamverband en/of representatief zijn. Chauffeurs beschikken over een rijbewijs D-E en een geldige medische verklaring."
Naast de coördinator zijn er nog drie managers aanwezig om alles in goede banen te leiden. Ook zij zijn vrijwilligers.

Archief

"Behalve de tentoongestelde bussen en attributen beschikken we over een groot depot voor alles wat er ingebracht wordt: spulletjes, foto's, kaarten, uniformen, enzovoorts. Liefhebbers van autobussen kunnen er in het Nationaal Bus Museum kennis van nemen. Vragen stellen kan via de e-mail. Voor een beeldbank zijn we 100.000 foto's aan het inscannen. En we zijn bezig onze bussen te beschrijven voor opname in het NRME, het Nationaal Register Mobiel Erfgoed. In dit register zijn ook gegevens van treinen, trams en vliegtuigen opgenomen," vertelt coördinator Bekkering me nog.

Tot slot van mijn bezoek lopen we de hallen met autobussen door. Indrukwekkend en heel leuk om die kleurrijke bussen te zien en te ruiken (naar diesel, echt een autobussengeurtje). Ik kan me voorstellen dat je van die bussen helemaal in de ban kunt raken. Maar weinigen, denk ik, zo hevig als Sietze Kunst die in veertig jaar tijd meer dan 130 gele autobussen op schaal heeft nagemaakt. En ook die kun je behalve al het andere in dit bijzondere museum bewonderen .

Herman Bink was tot aan zijn pensionering leraar Nederlands en schrijft nu regelmatig in opdracht voor Erfgoedpartners

Nationaal Bus Museum
Productieweg 13
9601 MA Hoogezand
(0598) 38 30 04
www.nationaalbusmuseum.nl

Openingstijden
woensdag-, zaterdag- en zondagmiddag van 13:00-17:00 uur

[1] Tussen Emmen en Beilen reed in 1898 (een paar maanden) de eerste autobus, van het Duitse merk Daimler. Ritprijs f 1,40. Na allerlei problemen stopte ondernemer en hotelhouder Hendrik Anthonius Meijer ermee.

[2] ESA=firma Elema-Stollenga's Auto(bus) diensten gevestigd te Marum. Begon in 1927 met lijndiensten. DAM=Damster Auto Maatschappij - uit Appingedam. Verzorgde openbaar vervoer per bus van 1921- 1970

[3] Onderdeel van een Nederlands en Europees project uit de jaren negentig/ begin 2000.

‹ TERUG NAAR INHOUD

TEKST: MAREN NAUTA/ FOTO'S: GRONINGER MUSEUM

Culturele mobiliteit
Met de bus naar het museum

Waarover heeft u zich voor het laatst verwonderd? Het gevoel van verwondering laat zich maar moeilijk beschrijven. Voor mij is het vaak een mengeling tussen vervulling en verbazing wanneer ik in positieve zin verrast word. M'n hart gaat er sneller van kloppen. De vanzelfsprekendheid van de dag wordt eventjes doorbroken. Het is zo'n moment dat ik 's avonds deel aan de keukentafel.

Als museumdocent heb ik het geluk dat ik dagelijks te maken heb met verwondering. In alle vroegte reis ik met de bus door de provincie Groningen. Ik zie de omgeving ontwaken en kom op plekken waar ik nog nooit geweest ben. En als ik op het werk verschijn, heb ik honderd procent kans op lachende gezichten. Ik ben zelfs eens als een ware filmster ontvangen door een kleuterklas uit Finsterwolde, verschillende kinderen renden naar me toe om te vertellen dat ze me al kenden. Enkelen pakten mijn handen vast, "ik heb jou op tv gezien" zeiden ze dan. Een andere klas begint spontaan te juichen zodra ze de bus zien verschijnen, op die momenten ben ik geraakt door de onbevangenheid van kinderen.

Minimuseum in een schatkistje

Ook de bus zelf is een plaats van verwondering, voor mij maar ook voor de kinderen. Altijd begin ik met de vraag wie wel eens in het museum is geweest en wat ze er hebben gezien. Eén van de kleuters vatte daarbij de tentoonstelling van Rodin raak samen. Ze had in het Groninger Museum "allemaal zwarte, witte en bruine naakte mensen gezien." Voor de bovenbouw neem ik altijd een opdracht mee. Ze kruipen in de huid van een conservator en bedenken wat ze over 200 jaar in een museum willen laten zien. Na een heel jaar op de bus word ik nog steeds verrast, ik leer dat 'spinners' helemaal hip zijn en dat een 'segway' een soort zelfrijdend skateboard is. Maar ook zie ik veel kinderen voorbij komen die serieus afstand kunnen nemen van onze maatschappij. Zo zijn er kinderen geweest die een oerwoud tekenen omdat dit misschien wel verdwijnt. En kinderen die hun klas en schoolmeester tekenen omdat we over 200 jaar alleen nog maar les zouden krijgen via de computer.
Bij kleuterklassen ga ik rond met een schatkistje, mijn minimuseum. Met alle kinderen heb ik even een persoonlijk gesprekje. Eén moment is me in het bijzonder bijgebleven omdat het zo inzichtelijk maakt wat de kracht van voorwerpen kan zijn. Een kleuter pakt een schelpje uit mijn

schatkistje waarover ik vertel dat ik het op een verre vakantie heb gevonden. En het kindje neemt me vervolgens mee naar een herinnering over het strand, waar hij zandkastelen versiert met schelpen. Door dat ene schelpje wanen we ons even in een bubbel van zon, zee en strand, heerlijk!

Verstopte motieven

Eenmaal in het museum aangekomen ben ik degene die de kinderen mee op reis neemt. We maken zelf kunst in het atelier en tijdens de rondleiding reizen we naar de tijd van De Ploeg, ontdekken we dat we op water kunnen staan en speuren we naar de kleuren van architect Alessandro Mendini. Kinderen vinden het een sport om te ontdekken waar Mendini zijn motieven allemaal verstopt heeft. En het maakt niet uit hoe oud ze zijn, maar bij onze verzameling zilverwerk vallen de mondjes standaard open van verbazing. Ongeacht het programma sluit ik momenteel vaak de rondleiding af in de tentoonstelling Hide & Seek van Maarten Baas. Ook hier is verwondering verzekerd. In één van de zalen gaat het standaard als volgt: eerst staan ze verbaasd om zich heen te kijken, waarna er een lach verschijnt en de spontane kinderen zelfs beginnen te dansen, samen hebben de kinderen ontzettend veel lol. Er is zelfs een klas geweest die het museumbezoek zo leuk vond, dat ze een flessenactie zijn gestart om een tweede bezoek te kunnen bekostigen. Bent u al nieuwsgierig?

Groninger Museum
Museumeiland 1
9711 ME Groningen
(050) 3 666 555
www.groningermuseum.nl
Openingstijden: dinsdag tot en met zondag 10:00 – 17:00 uur

Alle praktische gegevens staan op de site van Kunst en Cultuur Drenthe en Erfgoedpartners.

Maren Nauta is museumdocent van het Groninger Museum

TEKST: ALBERT BUURSMA/ FOTO'S: JELTE OOSTERHUIS

Het Brandweermuseum Hoogezand-Sappemeer mobieler kan bijna niet

Het leeuwendeel van de brandweerauto's van het Museum Historische Brandweer Vrienden en Voertuigen, zoals het voluit heet, rijdt nog. Daarmee mag dit vermoedelijk wel het meest mobiele museum van Groningen worden genoemd. Herman Teuben, penningmeester van het museum, zelf een gewezen brandweerman en lang werkzaam geweest in de brandbeveiliging, vertelt over zijn passie voor de brandweer en het brandweermuseum.

De oudste, ook nog rijdende brandweerauto, is een T-Ford van 1924, die letterlijk bij een boer onder het hooi vandaan kwam. Behalve de metalen antislipplaten op de bodem voor de zitplaatsen van de bestuurder en de bijrijder, is de hele carrosserie van hout. De Ford is nog helemaal origineel, inclusief de beschildering. Maar er is ook een 'brandweerkoets' van 1921, die door paarden getrokken moet worden, afkomstig van de Scholten-papierfabriek in Sappemeer. De meest recente auto is een Mercedes 608D van 1981, die ook veel werd gebruikt als ME-bus.

Aan het begin van de collectie staat een Ford F 350 (bouwjaar 1954), afkomstig van de bedrijfsbrandweer van 'Scholtenspapier', het latere 'Kappa'. "Een collega van die brandweer ging in 2009 met 55 jaar – zoals te doen gebruikelijk – weg en mocht een cadeau kiezen. Dat was de oude brandweerwagen. En toen," zegt Herman droogjes, "is het uit de klauwen gelopen."

Opbrengsten uit oud papier

Van de gemeente Hoogezand-Sappemeer mag het museum een bedrijfshal gebruiken in een gebied waar nieuwbouw gepland is. Die huisvesting is dus van tijdelijke aard. "Alleen de kosten van gas, water en licht moeten worden betaald. Een groot deel van de uitgaven gaat, behalve aan vaste lasten voor het gebouw, restauratie en onderhoud, op aan brandstof: diesel en benzine." Herman vervolgt: "De auto's lopen één op twee of drie. Zou je in de tank kijken, dan zie je als het ware een draaikolk van weglopende brandstof… Gelukkig hebben we veel inkomsten uit de opbrengsten van oud papier, dat de mensen hier komen brengen. Van die duizenden kilo's kunnen we onze vaste lasten en de brandstof betalen."

Auto's, brandspuiten en uniformen

Aanvankelijk leek de hal niet te vullen, maar nu kampt het museum met ruimtegebrek, want de uitbreiding van de collectie ging snel. De meeste brandweerwagens zijn bijzonder, in die zin dat er maar enkele van gemaakt zijn. Zo is er een Bedford van de gemeente Vlieland, overgenomen van het brandweermuseum in Hellevoetsluis, dat plaatsgebrek had. Herman: "Die wagen moest aan speciale eisen voldoen, het moest een terreinwagen zijn, een fourwheel drive, met een kleine draaicirkel."

‹ TERUG NAAR INHOUD

Het museum herbergt niet alleen auto's en een koets. Zo is er ook rijdend materieel in de vorm van aanhangers, (motor)brandspuiten en ladder-aanhangers. Daarnaast zijn er uitrustingsstukken, zoals uniformen, waaronder veel helmen, brandblussers en allerhande apparatuur en voorwerpen die met brandbestrijding te maken hebben.

Op locatie

Zoals gezegd rijden de meeste brandweerwagens nog. Een deel ervan is dan ook geregeld bij de weg. Wagens van het museum zijn in het afgelopen jaar onder meer geweest bij de Dag van de Groninger Geschiedenis, een Oldtimerweekend in Eelde, open dagen van de brandweer in Lemmer en Groningen, een Midsummer parade in Westerbork en intochten van Sinterklaas. Maar er zijn ook activiteiten bij het museum zelf, zoals een jaarlijkse kerstmarkt, die veel bezoekers trekt.

Populair zijn de kinderfeestjes. Herman: "Het is natuurlijk geweldig voor ze, wanneer de kinderen met een echte brandweerauto van huis worden opgehaald. Ze krijgen brandweeruniformpjes aan en kunnen naar hartenlust 'brandweermannetje' spelen. Bij het arrangement horen ook patat en drankjes. En bij dat alles is ook de gekostumeerde mascotte, 'brandweerman Sam', aanwezig."

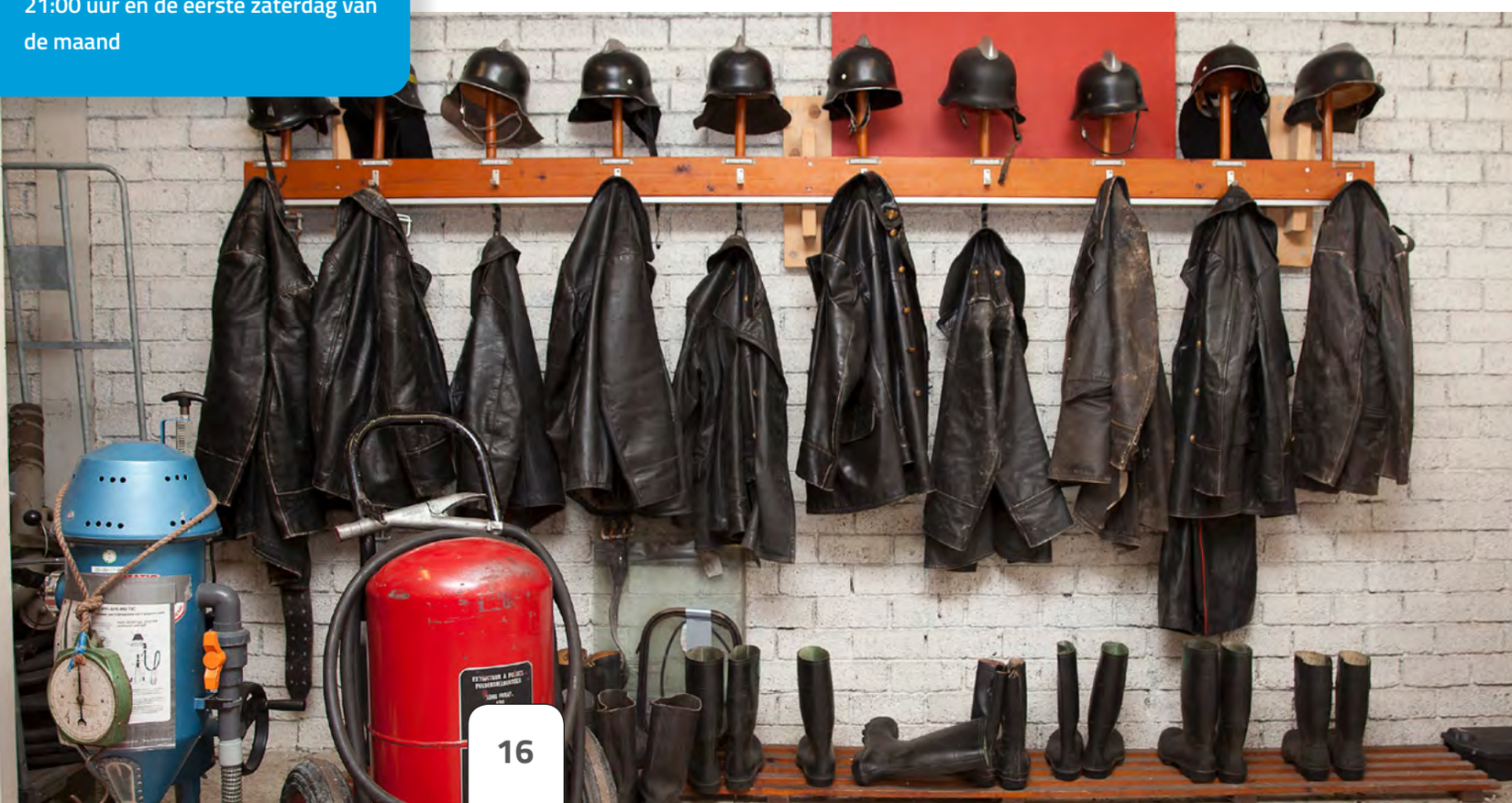
Actieve vrijwilligers

Het museum telt op dit moment een negental actieve vrijwilligers. Een groot deel van hen heeft een technische achtergrond; niet onbelangrijk bij de restauratie van al het materieel. Onder hen zijn er zes met een brandweerachtergrond. Van de andere drie is er een onderhoudsmonteur vrachtwagentechniek, van wie de kennis natuurlijk ook uitstekend van pas komt bij het onderhoud van de brandweerwagens. Herman heeft zelf ook een technische opleiding gehad, maar daar maakt hij bij het museum vrijwel geen gebruik van: "Mijn werkzaamheden liggen meer op het organisatorische vlak en, als penningmeester, dat van de financiën. Met negen mensen is het een hele toer om alles rond te krijgen," dus concludeert hij: "We zouden er graag nog enkele vrijwilligers bij willen hebben."

Albert Buursma is zelfstandig historicus

Brandweermuseum Hoogezand-Sappemeer
Stichting en Museum Historische Brandweer Vrienden en Voertuigen
Kleine Meersterstraat 158
9611 JJ Sappemeer
06 51 82 60 79
www.hbvvhs.nl

Openingstijden
elke dinsdagavond van 19:00 uur tot 21:00 uur en de eerste zaterdag van de maand



TEKST: FRED OOTJERS/ FOTO'S: VEENKOLONIAAL MUSEUM

De Pelikaan: een Chevrolet als stijlvol visitekaartje

Een Chevrolet uit de beginjaren van de automobiel kent natuurlijk een lang verhaal. Wat precies het verhaal is van de eerste decennia van het exemplaar van het Veenkoloniaal Museum is vooralsnog onbekend. Het verhaal wordt pas opgepikt in de jaren tachtig van de vorige eeuw, als Johnny Jonker de wagen koopt in Culemborg.

Johnny Jonker (1932) is de kleinzoon van de oprichter van het transportbedrijf Jonker in Veendam, dat onder die naam tot 1994 heeft bestaan. Begin jaren zestig vatte hij de liefde voor klassieke auto's op en begon aan een verzameling, die uitgroeide tot een collectie van vijfenveertig automobielen. De aankoop van de Chevrolet Capitol deed Johnny ergens in de jaren tachtig. "Hij was toen al gerestaureerd. Ik heb er alleen het bord met de spreuk op laten plaatsen en de naam op de portieren. Het was een truck van hetzelfde type waarmee mijn grootvader het bedrijf is begonnen. Hij kocht de wagen in 1927 bij de garage van Hendrik Wijsbeek in Veendam."

Pelikaan

De truck kreeg de naam 'Pelikaan' en deed dienst tot 1943. Wat het lot van de 'Pelikaan' ná 1943 is geweest laat zich raden: dat zal zonder twijfel het autokerkhof zijn geweest. In ieder geval vond Johnny Jonker dat de wagen niet in zijn collectie mocht ontbreken en schafte hij zich ruim veertig jaar ná de verkoop van de 'Pelikaan' een soortgelijk exemplaar aan. Die schonk hij vervolgens ruim tien jaar geleden aan het Veenkoloniaal Museum.

Attractie

In een inspectierapport opgemaakt op 18 maart 2010 -de truck was inmiddels eigendom van het Veenkoloniaal Museum- staat onder andere te lezen dat de schenking gedaan was met als doel de wagen 'als attractie tentoon te stellen'. Concreet hield dat in dat hij als een blikvanger zou dienen in de foyer van het in 2004 geopende Cultuurcentrum Van Beresteyn. Die plek heeft de truck nooit gekregen en hij vond een onderkomen in de voormalige brandweerkazerne in Wildervank. Daar bleef de Chevrolet ruim tien jaar vrijwel onopgemerkt staan, tot de wagen in februari 2016 verhuisde naar een boerderij in Nieuwediep.

Herstel

Eenmaal gestald in zijn nieuwe onderkomen, werd besloten de wagen zo snel mogelijk op eigen kracht te laten draaien. Maandenlang is er door een vrijwilliger van het Veenkoloniaal Museum gesleuteld aan het truckje (in hoofdzaak aan de motor, het elektrisch systeem en de remmen), waarbij de motor gewoon op het chassis is blijven staan. Onderdelen blijken gebruikt

en nieuw eenvoudig via internet verkrijgbaar te zijn, meest uit de Verenigde Staten. Maar ook op oldtimerbeurzen in de regio en in Duitsland werden benodigde onderdelen 'gescoord'. Met als uiteindelijk resultaat dat de auto op 6 oktober 2016 bij de RDW in Groningen werd goedgekeurd.

Visitekaartje

De wagen is technisch dus weer in orde en verkeert ook verder in een uitstekende staat. Hij is opgetuigd als een bodewagen vol ongeregelde lading en geeft namens het Veenkoloniaal Museum op stijlvolle wijze acte de présence op beurzen, evenementen en activiteiten, vooral in de provincie Groningen. Zo had hij zijn vuurdoop voor het publiek tijdens de rally Veendam-Leer-Veendam op 20 mei van dit jaar en was hij samen met het museumschip de Familietrouw te zien én te horen op de Snikkeweek in Stadskanaal en de Schutsemarkt in Nieuwe Pekela. Voor de rest van dit jaar is de truck onder andere aanwezig op de Dag van de Groninger Geschiedenis in de stad Groningen op 14 oktober en de intocht van sinterklaas op zaterdag 18 november in Oude en Nieuwe Pekela.

De Pelikaan lééft weer!

Op de dag dat de Chevrolet in Nieuwediep arriveerde is er een speciale facebookpagina aangemaakt. Op die pagina worden alle ontwikkelingen van de 'Pelikaan' vermeld.

‹ TERUG NAAR INHOUD

TEKST: MALOU AALBERTS/ FOTO'S: RHC GRONINGER ARCHIEVEN

De A van Groningen
Website Groninger kentekens

Je komt ze wel eens tegen in fotoalbums: een familielid, trots poserend naast zijn of haar eerste motor of auto. Soms is de naam van de persoon op de foto bekend, maar soms ook niet en kan het lastig zijn uit te zoeken wie de persoon in kwestie is.

Mocht het kenteken op het voertuig beginnen met de letter A, dan kan de website van de Groninger Archieven uitkomst bieden. Hier zijn namelijk alle aanvragers van een Groninger kenteken te vinden.
Een Groninger kenteken? Jazeker! Tussen 1906 en 1951 kon je aan het kenteken van een voertuig namelijk zien uit welke provincie deze afkomstig was.
Vanaf 1906 moest iedere bestuurder van een gemotoriseerd voertuig een zogenaamd nummerbewijs hebben. Op het nummerbewijs, dat werd verstrekt door de Commissaris van de Koningin, stonden de naam en het adres van de aanvrager, het volgnummer en de letter van de desbetreffende provincie. Deze letter-cijfercombinatie werd de kentekenplaat van het voertuig. De eigenaar kon deze (laten) maken om ermee te kunnen rijden, mits hij een rijbewijs had. Het nummerbewijs was persoonsgebonden, dat betekent dat bij aanschaf van een ander voertuig de kentekenplaat meeverhuisde naar het nieuwe voertuig.

Bent u benieuwd naar het Groninger mobiele erfgoed en wilt u bijvoorbeeld eigenaren van een Groninger kenteken vinden, dan kunt u terecht op www.groningerkentekens.nl en zoeken op A-nummer of naam. Daarnaast kunt u zoeken op kenmerken als type voertuig, merk, afbeeldingen of een combinatie hiervan.

Heeft u een foto of andere documenten die bij een Groninger kenteken horen? Onze database kan altijd aangevuld worden!
U kunt via onze website www.groningerkentekens.nl contact met ons opnemen of mailen naar kenteken@groningerarchieven.nl.

Een motor en zijn kentekens

Een aantal voertuigen dat ooit met een Gronings A-nummer reed, maakt nog steeds deel uit van het mobiele erfgoed. Een voorbeeld is deze Simplex motor. In de jaren twintig was Derk Jan Pier uit Noordlaren de gelukkige bezitter met het kenteken A-2898, tot hij de motor in 1925 aan plaatsgenoot Derk Wolters verkocht die er zijn nummer A-10339 op monteerde. In de jaren vijftig werd de motor aan de N.V. Groninger Rijwiel En Motor Industrie verkocht waar hij onder het beheer van P. Been (met kenteken A-4430) in de showroom heeft gestaan. In de jaren tachtig werd de Simplex gekocht door de huidige eigenaar.

Malou Aalberts is medewerkster PR en Marketing van RHC Groninger Archieven

‹ TERUG NAAR INHOUD

TEKST: THEA POL/FOTO'S: ELMER SPAARGAREN

Van scheepsjagers, lamme armen en motoren

Het Noordelijk Scheepvaartmuseum en varend erfgoed

Veel varend erfgoed is er niet te zien in het Noordelijk Scheepvaartmuseum in Groningen. "We hebben de Emma, ons promotieschip, de Alida, die op de binnenplaats ligt maar die alleen als decorstuk dient, de Saartje, een opduwertje, en drie sloepen. Maar die laatste liggen in het depot in Nuis. Verder hebben we nog een vissersbootje, dat het Visserijmuseum in Zoutkamp in bruikleen heeft." Aan het woord is conservator Wicher Kerkmeijer. We zijn voor het interview neergestreken op de tuinstoelen op de binnenplaats van het museum. Het zonnetje schijnt vriendelijk en belicht de oeroude panden waar het museum al sinds 1932 is gehuisvest.

De collectie is bijeengebracht door liefhebbers, die in 1930 de Vereniging Noordelijk Scheepvaartmuseum oprichtten. De collectie is sinds de oprichting voortdurend gegroeid dankzij vele schenkingen van particulieren en bedrijven. Slechts een zeer klein deel is ooit aangekocht, waaronder de Emma. De Alida en de sloepen zijn schenkingen. In 1932 opende het museum zijn deuren aan de Brugstraat in Groningen. De permanente tentoonstelling bracht een breed beeld van de geschiedenis van de Nederlandse scheepvaart. Enkele jaren

‹ TERUG NAAR INHOUD

geleden is het museum opnieuw ingericht. Daarbij is er voor gekozen om de geschiedenis van de visserij, en de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en de West-Indische Compagnie (WIC) achterwege te laten. “De bijdrage van Groningen voor die compagnieën beperkte zich namelijk tot geld en bemanning en in Zoutkamp wordt in het Visserijmuseum het verhaal van de visserij verteld.”

Scheepsjagers en lamme armen

Tegenwoordig belicht het Noordelijk Scheepvaartmuseum uitsluitend de Groningse scheepvaartgeschiedenis: de turfvaart in de Veenkoloniën en de periode daarna, de tweede helft van de 18e eeuw tot aan de coasters. Zo kom je te weten dat binnenvaartschepen die geen ingebouwde motor hadden, bij windstil weer tot andere maatregelen moesten overgaan om toch vooruit te komen. “Zuinige schippers huurden een scheepsjager in, een persoon die met zijn paard langs de kanalen liep en zich met zijn paard verhuurde aan schippers om hun schip te trekken. Een alternatief was om vrouw en kinderen in het zeel te zetten. Een tussenoplossing zou je een ‘lamme arm’ kunnen noemen: een zijschroef, die aan een lange as was verbonden. De as kon door middel van een liertje aan de zijkant van het schip buitenboord worden gehangen.”

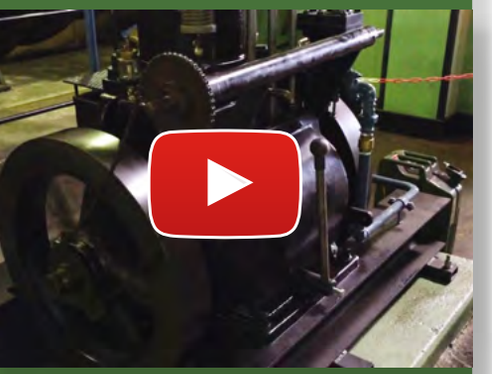
Schaalvergroting

“Bij de oprichting van de vereniging in 1930 was Groningen nog een echte havenstad. Daarvan is al vanaf 1970 geen sprake meer. Niemand gaat naar Groningen om de haven te zien. Dat geldt tegenwoordig voor veel Nederlandse havensteden. De schaalvergroting is daar debet aan. Schepen zijn niet meer zichtbaar, ze verdwijnen uit de beleving van de mensen. De romantiek van vroeger is er niet meer. De schepen worden gelost door robots en de bemanning is veelal buitenlands. Vaak zijn alleen nog de kapitein, de eerste stuurman en de machinist Nederlands.”

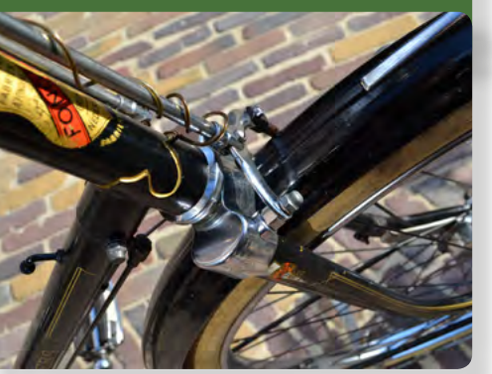
Huidige situatie

De collectie van het museum bestaat uit zo’n 7.000 3D-objecten, die geregistreerd zijn in Adlib. Daarnaast zijn er tienduizenden foto’s, zeekaarten, tekeningen en documenten. De collectie is openbaar toegankelijk via de website maritiem digitaal. Er wordt goed samengewerkt met nationale en internationale musea met maritieme collecties. Het museum kampt momenteel met personeelstekort. Dat betekent dat voor de collectie momenteel weinig inhoudelijke mensen beschikbaar zijn. Wicher: “Ik neem bijna geen stukken meer aan. Als ik al tijd steek in de collectie, dan gaat het om ontzamelen en registratie. Ons depot bevindt zich nu nog in Nuis maar daar moeten we in 2019 uit. Gelukkig hebben we inmiddels een nieuw depot gevonden, namelijk die van Museum Nienoord in Leek.”

[1]Brons motoren
De Brons motorenfabriek was een Nederlandse motorenfabriek te Appingedam, die wereldfaam verwierf met haar dieselmotoren. De motoren danken hun naam aan de oprichter, Jan Brons uit Wagenborgen, die in 1907 een fabriek opende aan het Damsterdiep in Appingedam. De productie en levering van onderdelen stopte eind 2004. In een kleine 100 jaar tijd werden er meer dan 4000 ‘Brons motoren’ gefabriceerd. http://www.keessteketee.nl/bronsopname19juni2012.mp3



[2] Fongers
Van 1884, toen de smid Albert Fongers uit Warffum begon met de productie van fietsen in zijn smederij in Groningen, tot medio 1970 toen de productie werd gestaakt, was Fongers een bekend fietsenmerk in Nederland.



Het museum beschikt over een vrijwilliger die af en toe de motoren in de motorenhal 'tornt'(= draait) met de hand. "Voor het behoud van de motoren is het belangrijk dat dit af en toe gebeurt."

De Emma en beurtvaarten

Het Noordelijk Scheepvaartmuseum beschikt over een eigen museumschip: de Emma. "Het is ons promotieschip en wordt ingezet bij publieksactiviteiten. Zo kan het schip gehuurd worden. Jaarlijks wordt een aantal vastgestelde handelstochten naar Onderdendam en Winsum met de Emma gemaakt. Ook zijn er, in samenwerking met het Visserijmuseum in Zoutkamp en Het Groninger Landschap, beurtvaarten over het Reitdiep met de ZK4, het museumschip van het Visserijmuseum. Dat is een succes. Halverwege de tocht wordt bij café Hammingh in Garnwerd gestopt voor een vertering."

Toekomst

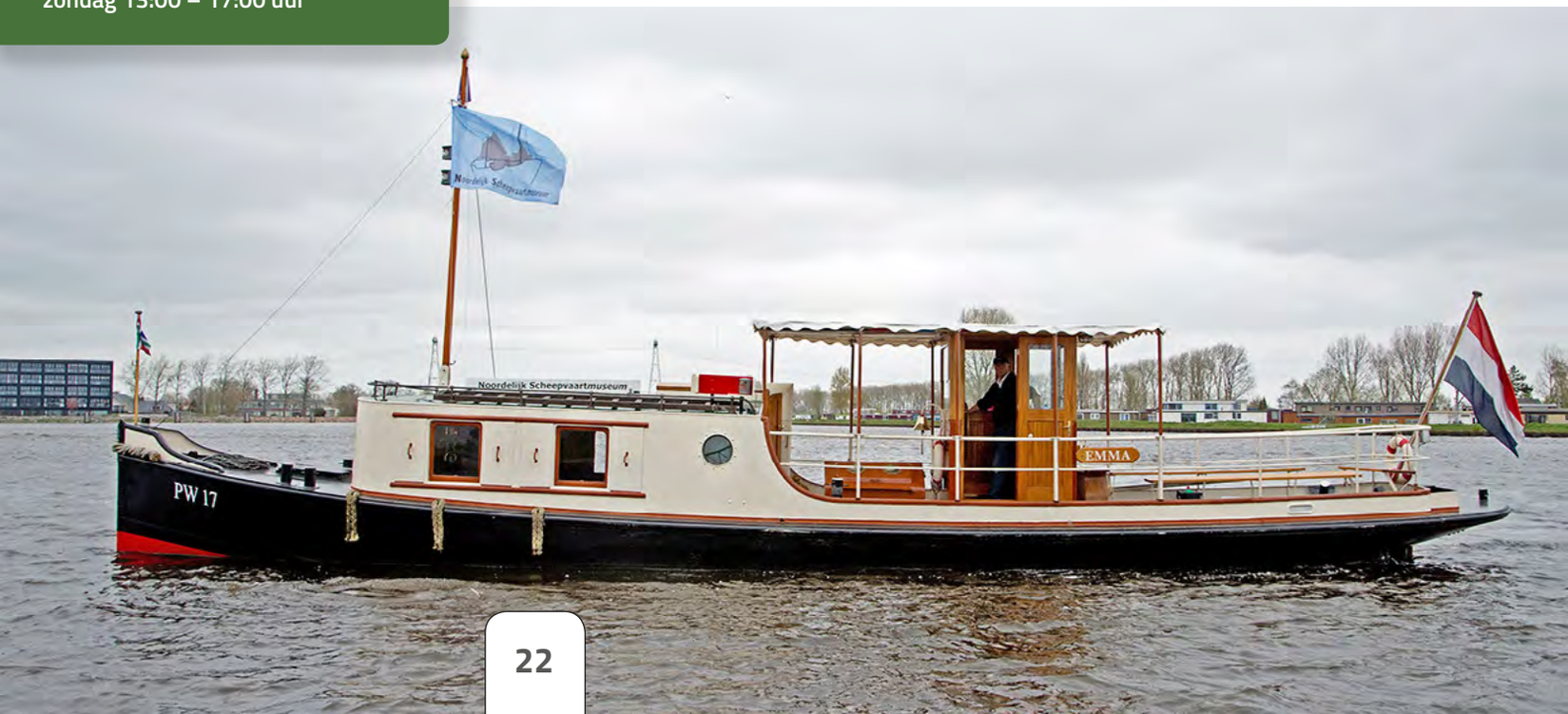
De directie van het Noordelijk Scheepvaartmuseum beraadt zich sinds enige jaren op de toekomst. Het museum wil zich ontwikkelen van een themagericht museum, namelijk over de geschiedenis van de Groninger scheepvaart, naar een museum over de algemene historie van de stad Groningen. Daarbij zal zeker ook nog ruimte zijn voor de scheepvaartgeschiedenis. Een niet eenvoudig proces. "Dit jaar, is de bedoeling, willen we het plan rond de realisatie van een Historisch Museum gereed hebben. In 2018 moet de fondsenwerving beginnen. Als alles meezit kan het museum er in 2022 staan. Dat betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden. Zo wordt de binnenplaats mogelijk theater. Voor de motorenhal zal waarschijnlijk geen plaats meer zijn en kiezen we alleen voor de Brons motoren[1]. In het toekomstige museum zullen de bewoners van de stad Groningen door de eeuwen heen centraal staan. Dat kan een schipper zijn maar bijvoorbeeld ook een bakker. Het zal niet meer het klassieke museum zijn met objecten in vitrines maar zal het gaan om het verhaal, de beleving en de authenticiteit. Kernbegrippen: hoe leefden en woonden de Groningers."

Fiets

Wicher wijst tot slot van ons gesprek nog op een niet-varend maar wel mobiel object in de collectie van het museum. "In onze collectie bevindt zich een originele Fongers[2] fiets uit 1934 in prima staat. Het is een particuliere schenking uit een nalatenschap. Vind je niet dat dat ook genoemd moet worden in dit nummer van Erfgoed inzicht? "

Noordelijk Scheepvaartmuseum
Brugstraat 24
9711 HZ Groningen
(050) 312 22 02
noordelijkscheepvaartmuseum.nl

Openingstijden
dinsdag tot en met zaterdag
10:00 – 17:00 uur,
zondag 13:00 – 17:00 uur



‹ TERUG NAAR INHOUD

TEKST:BEREND ZWART/FOTO'S: VISSERIJMUSEUM ZOUTKAMP

ZK 4 Albatros en ZK31 Neptunus: varend erfgoed van het Visserijmuseum Zoutkamp

Het Visserijmuseum Zoutkamp heeft door de jaren heen een enorme ontwikkeling doorgemaakt. Het museum bestaat naast de collectie in het museum uit nog een aantal onderdelen die een goed beeld geven van de visserij in vroeger jaren en zo een samenhangend geheel vormen.

Bewaren van erfgoed

We proberen het ons toevertrouwde erfgoed in goede staat te houden en te bewaren voor de toekomst. Dat dit niet gemakkelijk is, mag duidelijk zijn. Maar samen met alle vrijwilligers en ondersteunende instanties en bedrijven zullen we er aan doen wat we kunnen om een uniek stuk Zoutkamper geschiedenis voor het nageslacht te bewaren.

Zo is de 'bak- en pelploeg' een 'living history-groep' die demonstraties geeft van het ambachtelijk thuispellen van garnalen en het bakken van een 'zoodje' vis waarna er geproefd mag worden. Sinds 2002 heeft het museum een oud-Zoutkamper vissersvaartuig uit de jaren vijftig, zestig, dat volledig is teruggebracht in de originele staat van de genoemde jaren. In 2013 werd daar een replica van een visserssloep uit de jaren dertig aan toegevoegd. Beide topstukken van het museum willen we zoveel mogelijk laten zien en we willen de mensen graag laten ervaren hoe het is om te varen op zo'n oud vissersvaartuig.
Zoals genoemd, beschikt het Visserijmuseum over twee schepen uit verschillende tijdperken en van verschillend materiaal. Het laat de ontwikkeling van de vissersschepen zien.

ZK 4 Albatros

Het museumschip ZK 4 Albatros is in 1921 gebouwd als beurtschip, maar werd na de Tweede Wereldoorlog overbodig door de toename van het vrachtvervoer over de weg. In 1948 kwam het schip in handen van de Zoutkamper visser Georgius Brian, die het ombouwde tot vissersschip. Met registratienummer ZK 4 op de boeg viste hij, en later zijn zoon Christoforus, ermee tot de afsluiting van de Lauwerszee in 1969. In 2002 is het schip in bruikleen gegeven aan het Visserijmuseum Zoutkamp. In de loop der jaren is het schip door vrijwilligers en met medewerking van ondersteunende bedrijven en instanties teruggebracht naar de situatie van de jaren zestig van de vorige eeuw.

Varend monument

Bij de voltooiing van de restauratie werd de ZK 4 Albatros ingeschreven in het register van de FVEN (Federatie Varend Erfgoed Nederland) en kreeg de ZK 4 het officiële predicaat varend

monument. Bovendien is de ZK 4 ingeschreven in het register van de SKZ (Stichting Kotterzeilen en Kotterbehoud). Het schip wordt onderhouden en bevaren door vrijwilligers.

Visserijmuseum Zoutkamp
Reitdiepskade 11
9974 PJ Zoutkamp
(0595) 40 19 57
www.visserijmuseum.com

Openingstijden
juli-augustus: maandag tot en met vrijdag en zondag 10:00 – 17:00 uur, zaterdag 10:00 – 16:00 uur
april-oktober: maandag tot en met vrijdag 10:00 – 17:00 uur, zaterdag 10:00 – 16:00 uur, zondag 13:00 – 17:00 uur

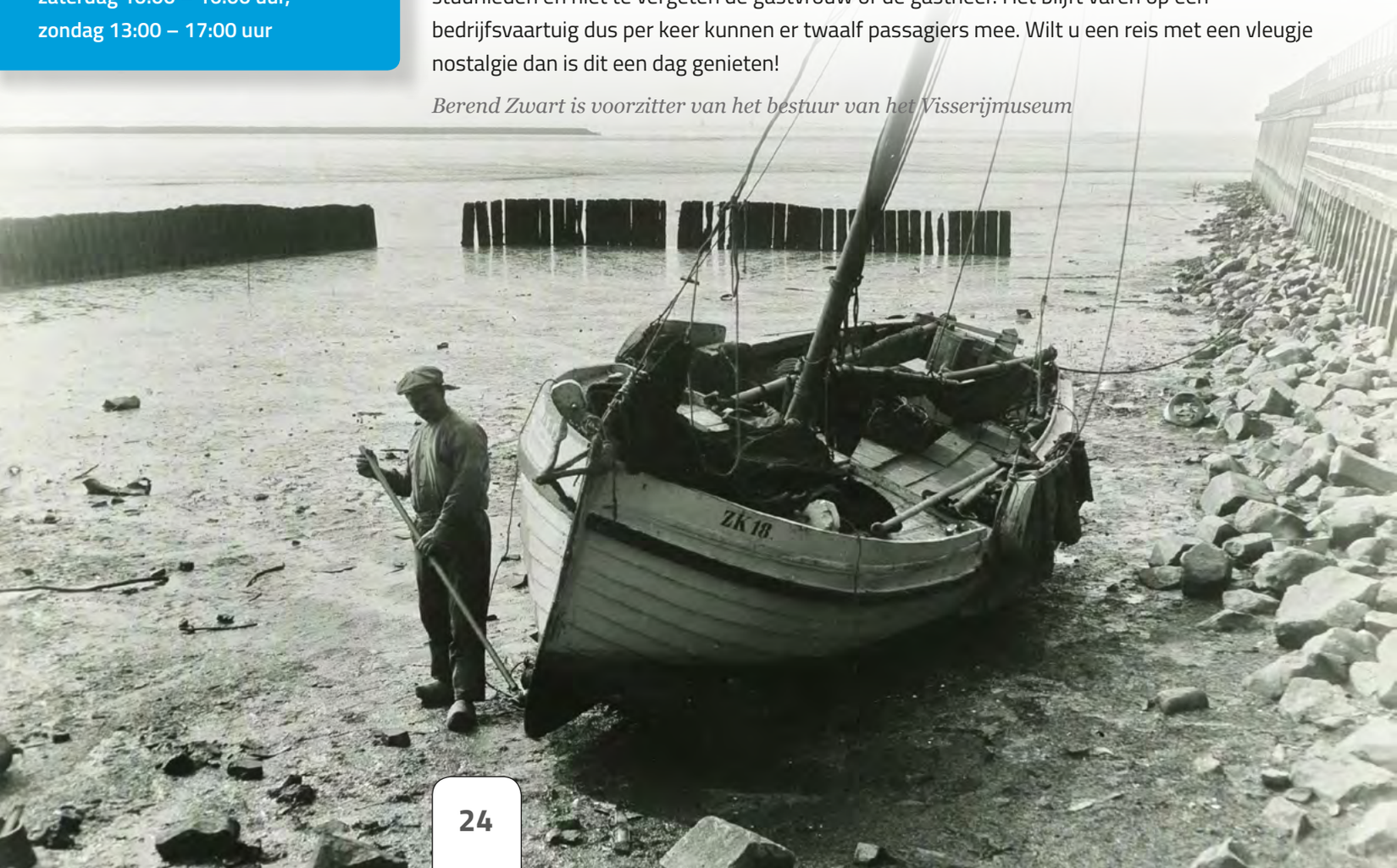
ZK 31 Neptunus - Garnalensloep

De ZK 31 Neptunus is een replica van een houten garnalensloep zoals die in de jaren dertig van de vorige eeuw gebruikt werd door Zoutkamper vissers op de toenmalige Lauwerszee. De sloepen werden vooral gebruikt voor de vangst van garnalen. In tegenstelling tot vroeger, toen deze sloepjes visten op zeilen en later op oude T-Ford automotoren, wordt de sloep nu voortgestuwd door een elektrische motor.

Arrangementen

Het Visserijmuseum wil graag dat zoveel mogelijk mensen kunnen genieten van het varend erfgoed. Daarom zijn er verschillende tochten en arrangementen. Zo onderhoudt de ZK 4 ongeveer zes weekenden een beurtvaart tussen Zoutkamp en de stad Groningen. Op zaterdag wordt er vanuit Zoutkamp naar Groningen gevaren en op zondag in tegengestelde richting. Het visserijmuseum doet dit in samenwerking met het Noordelijk Scheepvaartmuseum en Het Groninger Landschap. Voor liefhebbers van het zilte water worden er op gezette tijden tochten gehouden naar Engelsmanplaat. Er kunnen zeehonden worden gespot en bij goed weer kan er gewandeld worden op de plaat. Op de terugreis gaan we op Lauwersoog een visje eten.
De ZK 4 en de ZK 31 laten zich bovendien zien bij allerlei maritieme evenementen, zoals in Leer (D), Appingedam, Dokkum, Delfsail en Sail Amsterdam. De schepen zijn tevens met bemanning te huur.
De ZK 31 vaart dagtochten naar Pieterburen. Een prachtige tocht door de Groninger maren, ook weer samen met Het Groninger Landschap. Voor het volledige programma en informatie kunt u kijken op de website: www.visserijmuseum.nl.
Deze tochten worden mogelijk gemaakt door vele enthousiaste vrijwillige schippers en stuurlieden en niet te vergeten de gastvrouw of de gastheer. Het blijft varen op een bedrijfsvaartuig dus per keer kunnen er twaalf passagiers mee. Wilt u een reis met een vleugje nostalgie dan is dit een dag genieten!

Berend Zwart is voorzitter van het bestuur van het Visserijmuseum



TEKST: TIM GOORMAN/ FOTO'S: STAR

Museumspoorlijn STAR: stoom blijft fascineren!

In 2017 bestaat Museumspoorlijn STAR vijfentwintig jaar. Al die tijd wordt de stichting draaiende gehouden door de niet aflatende inzet van de vele vrijwillige medewerkers. Van bestuur tot schoonmaker, van de horecamedewerkers tot de techneuten in de werkplaats: het gebeurt allemaal als vrijwilliger. En hoewel een enkele medewerker ook in het dagelijks leven bij de spoorwegen werkt – als machinist, NS-medewerker of bij Prorail – is het voor het overgrote deel van de mensen echt een hobby. Daarbij is het doorgaans het belangrijkste om samen bezig te zijn: snoeien, sleutelen of het verzorgen van een luxe lunch, het is allemaal teamwork. Want wat is er nou leuker dan samen op pad te gaan om een klus te klaren, of samen een groep oudere reizigers blij te maken!

Ervaren technici

Het lijkt dan wel vanzelfsprekend dat alles zo z'n gangetje gaat, het restaureren van het historische materieel en er daarna mee kunnen rijden kost natuurlijk een hoop tijd en geld. Een flink deel van de ruim honderdvijftig vrijwilligers besteedt elke week minstens een dag aan de hobby. In de werkplaats wordt aan vele projecten tegelijkertijd gewerkt. Zo wordt de grote 52 8082, een stoomlocomotief van de Deutsche Reichsbahn uit de voormalige DDR, weer rijvaardig gemaakt. De meest ervaren technici reviseren de afsluiters, lagers en apparatuur om te zorgen dat alles weer naar wens functioneert. Dat is een kwestie van ervaring en feeling met techniek, aangevuld met de tekeningen en technische documentatie. Andere medewerkers maken het houtwerk in de cabine weer in orde, vervangen doorgerotte stukken plaatwerk en verwijderen de roest, om er daarna weer een frisse laag verf op aan te brengen. Verderop staat het gereviseerde voorloopdraaistel van de locomotief, die onlangs samen met een eigengebouwde hulpconstructie naar een bedrijf in Rotterdam is geweest om het loopvlak van de wielen weer netjes op het juiste profiel te laten afdraaien op een grote draaibank. Ook dit transport – even naar Rotterdam en terug – is door een van de vrijwilligers verzorgd.

Stadskanaal onder Stoom

Het 25-jarig bestaan van de STAR werd gevierd in het weekend van 16 en 17 september met een jubileum-editie van Stadskanaal onder Stoom. Behalve het eigen materieel kwam de bekende stoomlocomotief 7742 'Bello' van de Stoomtram Hoorn – Medemblik en de locomotief 'Niedersachsen' uit Haselünne (D). Daarnaast waren er vele, stoom-aangedreven voer- en zelfs vaartuigen te zien, zoals stoomwalsen, een minitreintje en stoomboot De Wachter uit Zuidlaren.

‹ TERUG NAAR INHOUD

Stokers en stoommachinisten

Rijden – ook dat wordt gedaan door de vrijwilligers. Alle opleidingen worden door de STAR intern gegeven. Dat varieert van de minder ingewikkelde cursussen voor horeca, kaartverkoper en conducteur tot de langdurende opleidingen voor stoker en stoommachinist. Want je kan natuurlijk niet zomaar op een locomotief stappen en wegrijden. Een trein is groot en vooral zwaar, en kent een lange remweg. Het vermogen kan wel oplopen tot bijna 2000 pk en dat moet je beheerst op de smalle spoorstaven kunnen zetten. Voordat je de opleiding tot machinist kunt beginnen, ga je eerst in de werkplaats aan het werk. Leren hoe de oude techniek werkt, om te begrijpen wat je wel en niet kan doen – en om te helpen om alles rijdend te houden. Daarna volg je de opleiding tot rangeerder, zodat je de treinen kan vastkoppelen, weet hoe het remsysteem werkt en hoe alles reageert. Dan begin je als leerling-stoker. Samen met een ervaren stoker of machinist begint je dag dan om 03:30 (ja, u leest het goed: half vier 's nachts!). De locomotief staat dan al klaar, met een lading vers hout op het rooster van de zogenaamde vuurkist. Met een vettige poetsdoek en een aansteker begint er een vuurtje te knisperen, dat zich al snel over het hele rooster van vier vierkante meter verspreidt. Mondjesmaat gooit de stoker extra hout op het vuur, om zo de 8000 liter water in de ketel aan de kook te krijgen. Na enkele uren begint het dan te borrelen en te stomen, en terwijl het buiten al licht wordt, kruipt de manometer langzaam richting de vijf, zes bar.

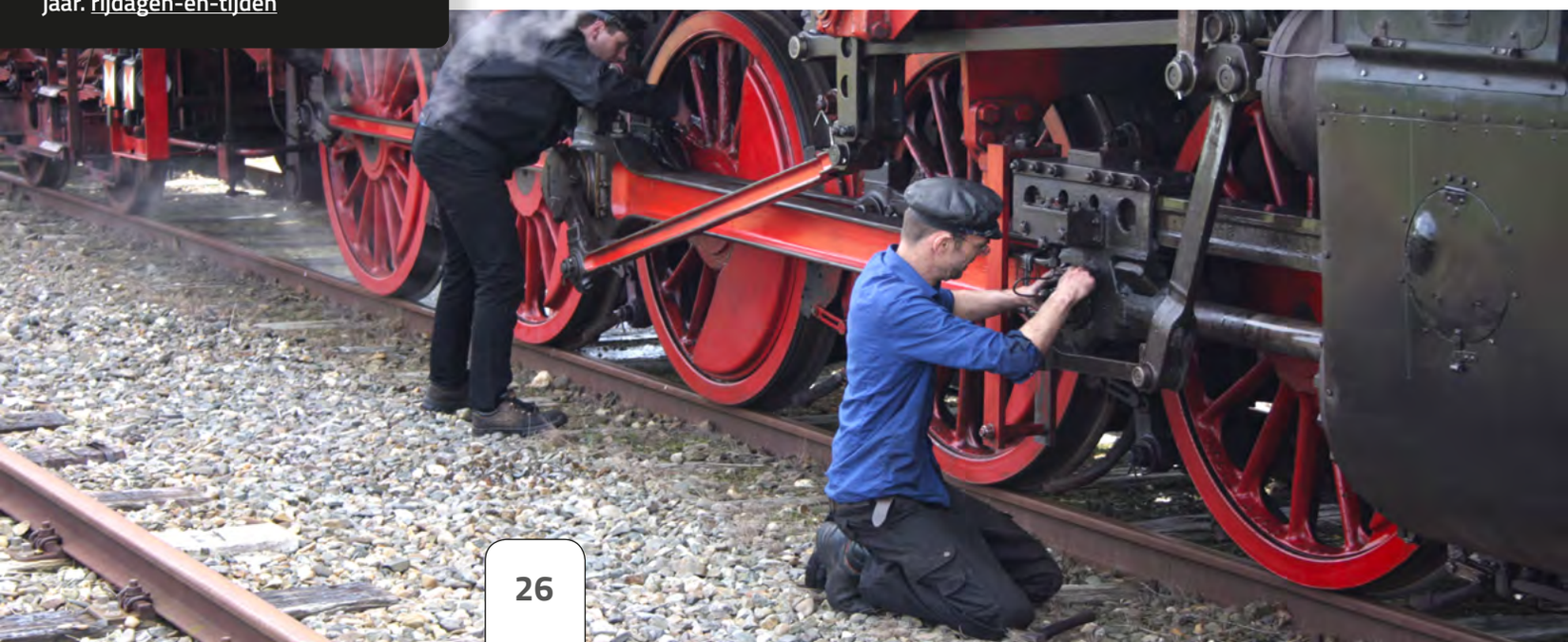
Museumspoorlijn STAR
Stationsstraat 3
9503 AD Stadskanaal
(0599) 65 18 90
www.stadskanaalrail.nl

Openingstijden
april-december: woensdag en zondag 10:00 – 17:00 uur. En op 22, 25, 28, 29 oktober, 19, 25, 26 november en 17, 29 december rijdt de STAR nog dit jaar. rijdagen-en-tijden

Kennis en kunde doorgeven

De machinist smeert ondertussen de bewegende delen. Alle apparatuur van de locomotief kan nu geleidelijk getest worden: injecteurs, luchtpomp, lichtmachine enzovoort. Als om tien uur de manometer ergens tussen de 10 en de 14 bar staat, kan de locomotief naar buiten worden gereden. Dan nog waternemen, rangeren, remproef – waarna om 10:45 uur de trein kan vertrekken. De stoker en machinist hebben er dan al ruim zeven uur opzitten! Gelukkig zit na een retourrit hun dienst erop; de twee volgende ritten worden door de late dienst gereden. Ook dit zijn weer een stoker en machinist, al dan niet aangevuld met een leerling-stoker of een leerling-machinist. Zo worden kennis en kunde telkens aan de volgende generatie doorgegeven, zodat het werken met de oude technieken niet verloren gaat en de treinen kunnen blijven rijden. Want stoom blijft fascineren! Dat zie je aan de oudste reizigers, die in hun kinderjaren de stoomtrein nog hebben meegemaakt. Aan de kinderen, die met grote ogen (en soms de handen op de oren) naar het grote sissende 'monster' kijken. En aan alle andere reizigers die telkens weer een bezoekje brengen aan de stoomtrein. De vrijwilligers van de STAR gaan daarom met vol enthousiasme op naar de volgende 25 jaar!

Tim Goorman is medewerker pr van de STAR



‹ TERUG NAAR INHOUD

Noord-Nederlands Trein & Tram Museum

Het Noord-Nederland Trein & Tram Museum is gevestigd in het voormalige stationsgebouw van Zuidbroek (1865). Aan de hand van een interactieve tour wordt u door een fictieve stationschef rondgeleid. Naast een vaste expositie over de geschiedenis van trein en tram in het noorden van Nederland zijn er wisselexposities. Voor 2017: 'Blik op het Spoor', 'Stoomtrams' en 'Spoorwegveiligheid'. Ieder tweede volledige weekend van de maand is de Modelrailgroep Veendam aanwezig. Zie ook www.nnttm.nl/agenda.

Noord-Nederlands Trein & Tram Museum
Stationsstraat 5
9636 BA Zuidbroek
(0598) 45 05 18 / bij geen gehoor:
(0598) 45 36 96 (na 17:30 uur)
www.nnttm.nl

Modelspoorweekend

23 en 24 september

Het Noord-Nederlands Trein & Tram Museum in Zuidbroek organiseert dit jaar voor de derde keer het Modelspoorweekend. Op 23 en 24 september rijdt weer een groot aantal modeltreinen in het museum rond. Naast de H0-modelbaan van de MRG Veendam, die een permanente baan in het museum heeft, zullen er een aantal nog niet eerder in Zuidbroek getoonde modelbanen te zien zijn. Voor meer informatie: http://www.nnttm.nl

Draaiorgels: mobiel erfgoed bij uitstek

Zoals de lezers van Erfgoed inzicht weten, nemen in ieder nummer een artikel op over (Groninger) orgels. In het kader van het thema 'mobiel erfgoed', leek het ons passend om deze keer het draaiorgel centraal te stellen. Het Gronings Audiovisueel Archief (GAVA) in Groningen heeft op verzoek van de redactie van Erfgoed inzicht verschillende filmpjes verzameld waarin draaiorgels te zien èn te horen zijn. Kijk en luister:
https://vimeo.com/230582609

Agenda

Oktobermaand Kindermaand

oktober 2017

Ook dit jaar is er een breed scala aan activiteiten voor de kinderen van 4 tot en met 12 jaar en hun volwassen begeleiders tijdens Oktobermaand Kindermaand. Voor het eerst heeft het evenement een thema: 'griezelen' en daarmee sluit het aan bij de Kinderboekenweek.
Een andere nieuwigheid is dat de kinderen stempels kunnen verzamelen op de speciale stempelkaart. Bij vier stempels mogen ze een attentie ophalen. De activiteiten zijn vanaf 13 september te vinden op www.kindermaand.nl en www.cultuurkalendergroningen.nl

Maand van de Geschiedenis

oktober 2017

Oktober is ook Maand van de Geschiedenis, het grootste historische evenement van Nederland. Meer dan 500 culturele instellingen organiseren activiteiten rondom het thema. In 2017 is dat 'Geluk'. Er zijn speciale tentoonstellingen, lezingen, festivals, rondleidingen, muziek- en theatervoorstellingen. Laat u verrassen en ontdek wat er in Groningen te doen is. www.maandvandegeschiedenis.nl.

Pelgrimeren in Noord-Groningen

Maandelijkse pelgrimstochten van 5-8 km door Noord-Groningen op de zondagmiddag langs vele historische paden waarbij alle middeleeuwse kerken worden bezocht.
Voor de komende maanden staan nog twee tochten op het programma:

8 oktober pelgrimage Bierum-Spijk-Losdorp

Een wandeling met maar liefst 3 middeleeuwse kerken waarvan de Kerk van Andreaskerk van Spijk centraal staat.

12 november Wirdum

De wandeling begint en eindigt op de parkeerplaats van Ekenstein. Stevig schoeisel is nodig omdat ook over een aantal graspaden gewandeld gaat worden.
Voor meer informatie: www.groningsepelgrimage.nl

‹ TERUG NAAR INHOUD

Ritmiek van klank en stilte

1 april – 1 november 2017

In het jubileumjaar 2017 is er een extra feestelijke tentoonstelling in Kloostermuseum Aduard. De titel geeft het wezen van het kloosterleven aan: Ritmiek van klank en stilte, in en rond het klooster van Aduard. Ze is gewijd aan de verheven taken van de kloosterling, het Opus Deï. De belangrijkste taak van een monnik bestond uit de getijden. Acht keer per dag, 365 dagen per jaar, een leven lang, ging de monnik naar de kerk voor zijn gebedsdiensten. De liturgie kende een strak ritme en vaste weerkerende patronen. Er zijn veel mooie objecten te bewonderen, sommige zijn voor het eerst na 400 jaar terug in Aduard.
Bijzondere aandacht geeft de tentoonstelling aan de muziek van de kloosterling. Niet alleen het gregoriaans wordt belicht, maar ook het orgel als instrument in de liturgie. De expositie gaat in op de instrumentale muziek die in de kloosters heeft geklonken, met een speciaal accent op het orgel. Orgels in diverse maten van klein naar groot. Er wordt antwoord gegeven op vragen als: wat weten we van die orgels, hoe klonken ze, wat werd er op gespeeld en wanneer werden ze gebruikt. Er zijn gereconstrueerde Middeleeuwse orgels te zien en te beluisteren. Ook laat de tentoonstelling bronnen zien van de kennis van de Middeleeuwse instrumentale muziek. Twee replica's van Middeleeuwse orgels zijn vanwege hun omvang in de Abdijkerk opgesteld. .

Schnitgerfestival

31 oktober tot en met 5 november

Dit jaar wordt voor de vijfde keer het jaarlijkse Schnitgerfestival georganiseerd met veel barokmuziek waarin de Schnitgerorgels in de stad Groningen een prominente rol vervullen. Het lustrum is extra feestelijk. De Lutherse Kerk in Groningen zal het nieuwe orgel in gebruik nemen: een replica van het orgel dat Arp Schnitger (1648-1719) zelf schonk aan de Lutherse Gemeente, toen hij werkte in Groningen. In 2017 wordt ook 500 jaar Reformatie herdacht. Dit alles wordt gevierd met veel (orgel)muziek, poëzie, zang, theater in en om de stad Groningen. Raadpleeg voor het programma de website: www.schnitgerfestival.nl

Unnerwegens

Het Museumsverbund Ostfriesland, een samenwerkingsverband van 16 musea in Ostfriesland (Duitsland), geeft ieder jaar een folder uit onder de titel „unnerwegens". Hierin zijn elf tentoonstellingen opgenomen die vanuit verschillende oogpunten het 'onderweg' zijn als uitgangspunt nemen. Zij verhalen over vrijwillige, noodzakelijke of gedwongen mobiliteit en van transportmiddelen. De komende weken kunt u voor 'mobiel erfgoed' nog terecht in de volgende musea:

- Fehn- und Schiffahrtsmuseum Westrhauderfehn (nog tot 31 oktober)
- Museum Nordseeheilbad Norderney (tot 4 november)
- Handwerkermuseum in der Pewsumer Mühle (nog tot 31 oktober)

Voor meer informatie: www.museumsverbund-ostfriesland.de.

Meer activiteiten vindt u op www.cultuurkalendergroningen.nl.

‹ TERUG NAAR INHOUD

Colofon

Mobiel erfgoed
Jaargang 4, nummer 3,
september 2017
ISSN: 24-05-8270

Redactie:
Thea Pol, Roely Klok

Wilt u reageren of heeft u kopij:
info@erfgoedpartners.nl

Aan dit nummer werkten mee:
Malou Aalberts, Herman Bink, Albert Buursma, Tim Goorman, Maren Nauta, Fred Ootjers, Berend Zwart, Jan Zijlstra

Foto's omslag:
Voor: Elmer Spaargaren (Wicher Kerkmeijer) en Herman Bink (NBM)
Achter: Jelte Oosterhuis
Vormgevingsconcept en lay-out:
www.gerarddevries.nl

Erfgoed inzicht is het digitale tijdschrift van Erfgoedpartners, en verschijnt in de maanden maart, juni, september en december.

Erfgoedpartners
Lopende Diep 8
9712 NW Groningen

ERFGOEDPARTNERS