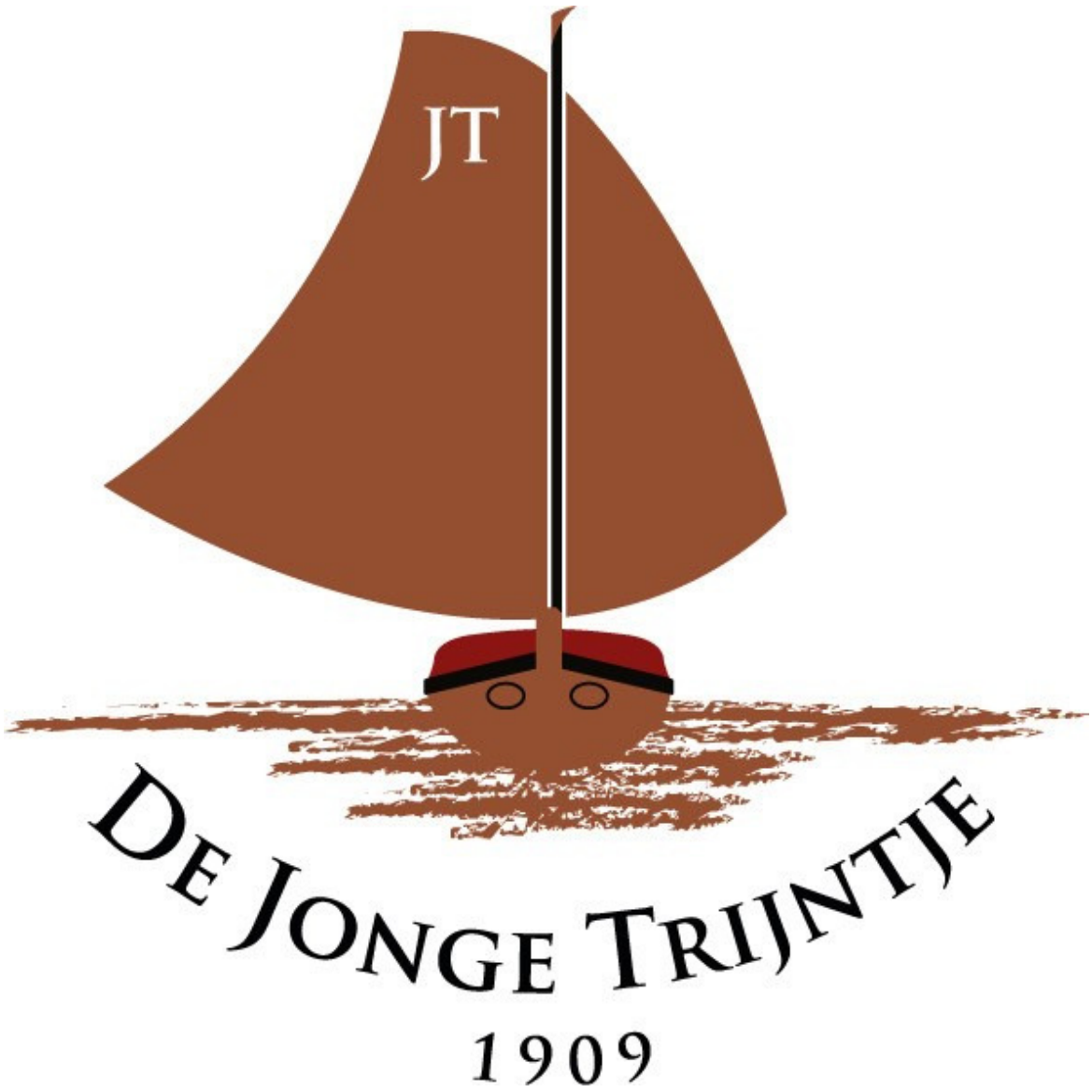
‘De Jonge Trijntje’ herboren

Dirk Huizinga (red.)



Logo van de stichting 'De Jonge Trijntje', ontworpen door studenten van ROC Friese Poort

Foto cover: Erna van der Wijk

Inhoud

Vooraf 5

1. **Jan Jagersma en het skûtsje 'De Jonge Trijntje'** 7
   Douwe de Graaf en Dirk Huizinga

2. **Water als verbindingsmiddel** 21
   Hans Vandersmissen

3. **Schepen en scheepjes op de Drachtstervaart** 41
   Dirk Huizinga

4. **Beelden van skûtsjes in bedrijf** 63

5. **Restauratie van 'De Jonge Trijntje'** 69
   Dirk Huizinga

6. **Herboren voor een nieuwe toekomst** 181
   Rienkje van Boekel-van der Mei

Achteraf 201

De Jonge Trijntje: meer dan een schip

Als gebiedsgedeputeerde Zuidoost-Fryslân werd ik meteen enthousiast toen wij in het toenmalige gebiedsplatform van Plattelânsprojekten dit bijzondere project onder ogen kregen. Niet alleen de restauratie van het historische skûtsje *De Jonge Trijntje* maakt dit project bijzonder, maar ook de betekenis van het schip voor de streek is uniek aan het project. Zo konden leerlingen van de Friese Poort ervaring opdoen in het ambachtelijke scheepsbouwwerk door mee te helpen met de restauratie van het skûtsje. Ook bij de expositie en het onderhoud van het schip worden studenten ingezet. *De Jonge Trijntje* is een paradeschip en toeristische attractie dat terecht ingezet gaat worden tijdens het skûtsjesilen en zeiltochten voor bedrijfsuitjes en schoolreisjes of kampeervakanties voor jongeren. De enthousiaste groep mensen van *Stichting De Jonge Trijntje* hebben hier goed over nagedacht. *De Jonge Trijntje* is straks meer dan een schip alleen; een skûtsje met een sterke educatieve en toeristische waarde voor Zuidoost-Fryslân. Ik zal het skûtsje de komende tijd met veel belangstelling volgen en stap graag een keer aan boord.

Sietske Poepjes, Gebiedsgedeputeerde Zuidoost-Fryslân (Foto: Jeroen Horsthuis)

Vooraf

Voor het beurtschip *De Jonge Trijntje* is 2015 een jubileumjaar. Eindelijk ziet ze er weer uit zoals ze was in 1909, toen ze te water werd gelaten bij 'den ijzeren scheepsbouw' aan het Buitenstvallaat bij Drachten. In 2015 is de restauratie van het skûtsje voltooid en ligt ze vaarklaar in Drachten voor educatieve, recreatieve en representatieve doelen. Nu zijn er de afgelopen decennia veel van die voormalige vrachtscheepjes opgeknapt. Er is een flinke vloot van deze zeilschepen in gebruik bij de chartervaart en de wedstrijdzeilerij en enige particulieren hebben skûtsjes omgebouwd tot jacht (met een flinke roef over het ruim) voor recreatief gebruik. Hoe bijzonder is het in die situatie, dat in Drachten in 2015 nog een skûtsje aan die vrij grote vloot van schepen wordt toegevoegd? Bijzonder aan het restauratieproject *De Jonge Trijntje* is, dat het skûtsje er weer uitziet als het vrachtscheepje dat het eens was. Dat zie je maar weinig. De meeste nu nog varende skûtsjes zijn niet gerestaureerd, maar verbouwd en aangepast aan de nieuwe bestemming van chartervaart, watersport of wedstrijdzeilen. *De Jonge Trijntje* is, op een paar aspecten na, teruggebracht tot een origineel beurtschip uit het begin van de twintigste eeuw. In die zin is het een 'museumschip', maar met die benaming doen we *De Jonge Trijntje* onrecht. Het is bepaald niet de bedoeling dat het scheepje alleen maar in de Drachtstervaart ligt te pronken als tastbare herinnering aan de tijd dat scheepvaart de bron was waardoor Drachten tot bloei kwam. Overigens werd *De Jonge Trijntje* niet gebruikt als skûtsje om turf te vervoeren, maar als beurtschip om stukgoederen en personen (en ook wel eens een dier) te vervoeren tussen Drachten en de stad Groningen. De intensieve beurtvaart van honderd jaar geleden vloeide voort uit de welvaart die was ontstaan door de vervening. Het herinnert ons ook aan de transportmogelijkheden van een eeuw geleden. Een groot deel van het jaar waren de wegen (zandpaden) zeer moeilijk begaanbaar. Door de aanleg van trambanen werden grotere plaatsen met elkaar verbonden, maar het goederenvervoer ging in die jaren vooral per schip. Pas toen de vrachtwagen zijn intrede deed en ook de binnenwegen verhard waren, kregen de schippers te maken met een concurrent die het beter en sneller deed dan zij konden.

De restauratie van *De Jonge Trijntje* is uiteindelijk ook belangrijk voor Drachten, omdat het schip in 1909 gebouwd is door Jan Oebeles van der Werff aan het Buitenstvallaat en het ruim een eeuw later op dezelfde werf door diens achterkleinzoon gerestaureerd is. *De Jonge Trijntje* is daarmee niet een willekeurig skûtsje dat als voorbeeld kan dienen voor de geschiedenis van Drachten als handelscentrum langs een compagnonsvaart van de veenderijen. Het schip herinnert ons ook aan de bloeiende scheepsbouw in Drachten die pas in de dertiger jaren van de vorige eeuw in de versukkeling raakte. Op dit moment zal niemand bij het horen van de plaatsnaam Drachten direct aan scheepsbouw denken, maar ook dat was honderd jaar geleden anders.

Drachten, september 2015

1. Jan Jagersma en het skûtsje 'De Jonge Trijntje'

Douwe de graaf en Dirk Huizinga

Jan Jagersma kocht in 1909 van werfbaas Jan Oebeles van der Werff in Drachten een skûtsje, dat hij wilde gebruiken voor een beurtdienst tussen Drachten en de stad Groningen. Lange tijd was er over het water geen eenvoudige verbinding tussen die twee plaatsen. Wel werd er ten zuidwesten van de stad Groningen turf gewonnen, net als in het gebied ten noordoosten van Drachten. Rond 1850 was de vervening in die gebieden zover voortgeschreden, dat de vaarten die voor de afvoer van turf gegraven werden, elkaar bij De Wilp en Zevenhuizen (het latere 'Jonkersvaart') benaderden. Zo'n twintig jaren later was er nog slechts een dam tussen het vaartenstelsel vanuit Groningen en dat vanuit Drachten. Een dam die het verschil in waterpeil moest scheiden.

Om een vaarverbinding tot stand te brengen, werd de dam in 1871 vervangen door een houten sluisje. Vanaf dat moment was er een rechtstreeks vaarwater tussen het Groningse en het Friese veengebied. Het houten sluisje is in 1900 vervangen door een gemetselde, stenen schutsluis: het Jonkersverlaat. De vaart kreeg de naam Jonkersvaart, naar de jonkheer Ferdinand F. von Innhausen und Knyphausen ('de dolle jonker van Nienoord'), die de vaart rond 1800 liet graven voor zijn veenderijen.

Nieuwe kansen voor beurtschippers

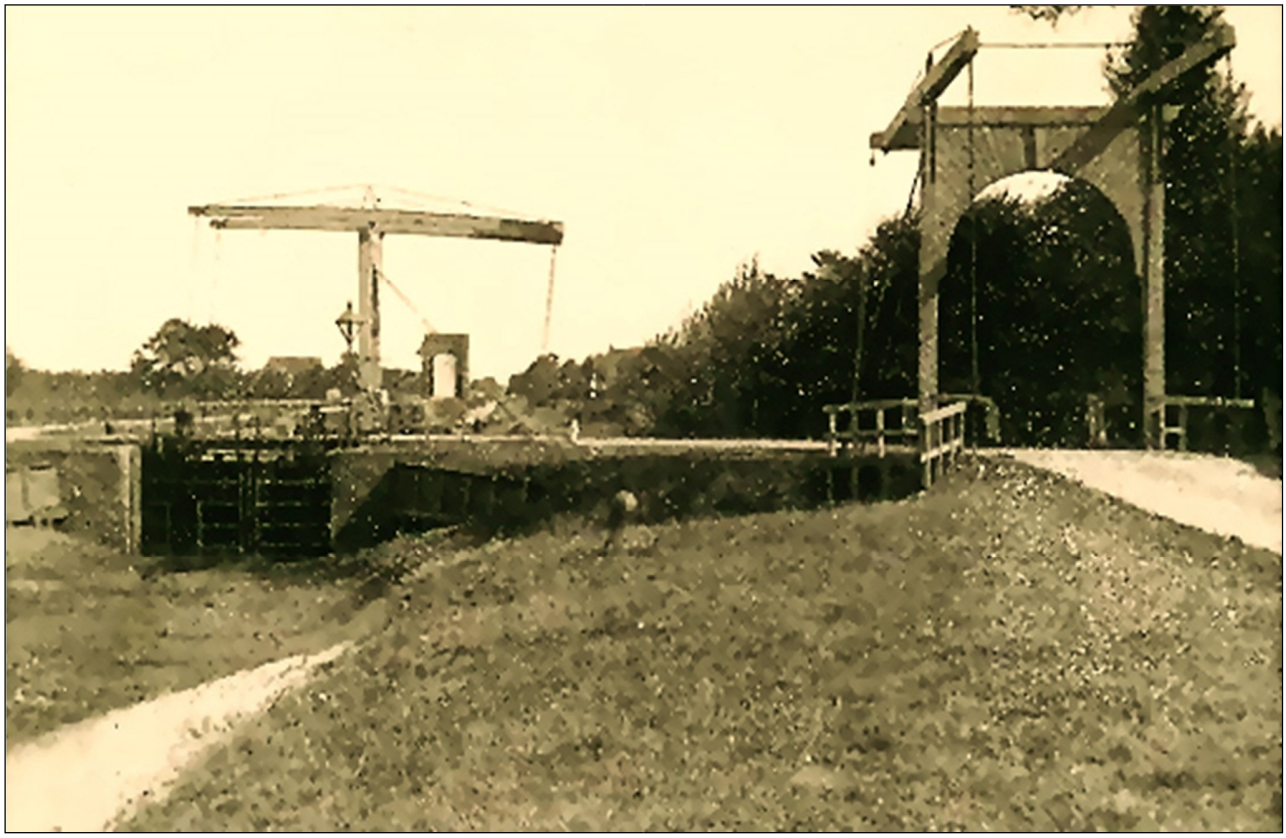
Tot 1871 was er dus geen scheepvaart mogelijk tussen Drachten en Groningen via het vaartenstelsel: de Ureterpervaart, de Wilpster Hoofdvaart en de Leekster Hoofdvaart. Op de grens van de gemeenten Marum en Leek lag in de Jonkersvaart de dam. Daar moesten goederen die per schip werden aangevoerd, worden overgeladen op een ander schip aan de andere kant van de dam. Het werd met de aanleg van het Jonkersverlaat in 1871 voor schippers een stuk aantrekkelijker om een beurtdienst langs de dorpen tussen Drachten en Groningen te onderhouden. Ze hoefden de goederen niet langer bij de dam van Zevenhuizen (bij Marum, vanaf 1930 Jonkersvaart genoemd) over te laden. Ook was het niet langer nodig grote hoeveelheden vracht over de weg met paard en wagen te vervoeren.
Het transport van goederen kon nu per schip gebeuren. Daardoor groeide in het Westerkwartier de belangstelling voor de scheepvaart sterk. Dit gaf de start van het ontstaan van een aantal schippersfamilies in deze regio. In De Wilp waren dit onder andere: de families Haarsma, Visser, Jagersma en Otter.

Droge zomers

Nadat de Zuiderzee in 1932 was afgesloten, werd het mogelijk met pompen het zoete IJsselmeerwater naar streken in Noord- en Oost-Nederland te brengen, waar voor die tijd tijdens droge zomers voor mens en dier te weinig drinkwater dreigde en waar de vaarwegen zo ondiep werden, dat scheepvaart onmogelijk werd. De Jonkersvaart stond

bekend als een vaart die tijdens droge zomers onbevaarbaar kon worden. Het was mooi dat de vaart er was, maar voor de gemeenten Marum en Leek was het onderhoud en beheer van dit vaarwater een last. De vaart moest natuurlijk wel open blijven. In het Groningse Westerkwartier, op de grens van Marum en Leek, was het centrum van de teelt van fabrieksaardappelen, die per schip naar de aardappelmeelfabrieken werden vervoerd.

Het stenen Jonkersverlaat met de sluiswachter



De drooggevallen Jonkersvaart bij de sluis

Werkverschaffing in 1927: het met de hand uitdiepen van de Jonkersvaart.

In 1892 probeerden de gemeenten Marum en Leek het dure onderhoud en toezicht over te doen aan de Provincie. Dit lukte echter niet. In 1918 werd het Kanalencomité 'De drie Provinciën' opgericht met als doel de waterwegen tussen Friesland, Groningen en Drenthe te verbeteren. Alle kanalen en vaarten in het grensgebied waren slecht onderhouden, waterstanden varieerden sterk over de seizoenen van het jaar. Vooral de Jonkersvaart was een knelpunt.

Na veel onderhandelingen en gesteggel kon men pas in 1927 met een sterk uitgekleed plan beginnen. Het betrof feitelijk alleen het vaartenstelsel bij De Wilp, de Jonkersvaart en de Leekster Hoofdvaart. In 1927 werd de Jonkersvaart in het kader van de werkverschaffing door zo'n 200 werkloze arbeiders met de schop op diepte gebracht.

Het plan kwam wel als mosterd na de maaltijd. Juist in die jaren verloren de binnenschippers terrein aan de transporteurs over de weg. De toekomst was niet langer aan de binnenvaart. Het vrachtvervoer per vrachtwagen nam een grote vlucht. Uiteindelijk is het kanaal in 1955 gesloten voor de scheepvaart. De vrachtwagen had de functie van het beurtschip overgenomen. Gedurende vijftig jaren was het echter lucratief voor schippers om dit nieuwe vaarwater wel te benutten.

Scheepvaart-Statistiek.

	In 1900		In 1915		Toename tonnen	%
	getal schepen	totaal tonnenm.	getal schepen	totaal tonnenm.		
Leek	2312	55876	3308	124960	69092	105
Marum . . .	375	6000	974	20202	14202	236
Dragtster Buitvall.	22700	409324	24687	651862	242538	60
Totaal gebied	25375	471200	28969	797032	325832	144

Gemiddelde inhoud per schip. Op- en afvaart	Jaren 1900	1915 tonnen
Leek	25	37
Marum	16	21
Friesch gedeelte	18	26
Totaal gebied	19	24

Uit: publicatie van het Kanalen-comité "De drie Provinciën' door J. Dilling 1918

De Jonkersvaart met draaibrug. Het zandpad ernaast werd door de schippers als jaagpad gebruikt bij tegenwind.

Wie was Jan Jagersma?

Jan Jagersma werd geboren op 4 mei 1858 in De Wilp, hij was een zoon van Marten Boeles Jagersma (1819 Lutjegast – 1893 Marum, dagloner) en Trijntje Ates van der Vliet. Hij was het achtste van negen kinderen van Marten en Trijntje Jagersma/van der Vliet.

De Jagersma's stammen af van verveners die de vervening van het gebied van en rondom De Wilp hebben uitgevoerd. Een blijvende herinnering is de Boelewijk in De Wilp waaraan Boele Martens Jagersma vermoedelijk aan mee heeft gewerkt.

Diens zoon Marten Boeles, die ook in de Wilp woonde, heeft rond 1880 bij Haike Pieters van der Werff op het Buitenstvallaat een ijzeren praam, vermoedelijk voor vervoer van turf, gekocht. Ate van der Vliet, schoonvader van Marten Boeles was schipper in Terwispel.

Jan groeide op in De Wilp; hij werd na zijn schooltijd schippersknecht. Jan's zuster Aaltje was in 1878 getrouwd met Jurjen Bernardus Visser, zoon van Bernardus Roels Visser en Lamke van der Wal. Jurjen was bij zijn trouwen schipper in De Wilp, zijn vader Bernardus Roelfs Visser (1820-1890) was op dat tijdstip arbeider. Jan trouwde in 1881 met Engeltje Visser, dochter van bovengenoemde Bernardus en Lamke Visser. Vermoedelijk heeft Jan vlak voor zijn huwelijk samen met zijn schoonvader een schip gekocht en zijn beiden schipper op dit schip geworden. Jan en Engeltje kregen drie kinderen: Marten, geboren op 3 april 1882 in De Wilp, Bernardus, geboren in 1885 in Frieschepalen en Trijntje, geboren 28 januari 1888 in De Wilp. Opvallend is dat het gezin verscheidene malen van woonplaats wisselden, ze woonden beurtelings in De

Wilp en Frieschepalen; ze stonden in de respectievelijke gemeentes ingeschreven op een officieel adres.

Waarschijnlijk woonde het gezin aan boord van het schip. Het schijnt dat Jan het schippersleven wel beviel want in 1898 bestelde hij een nieuw schip bij Haike Pieters van der Werff van de Langewijk. Het schip werd in 1900 geleverd; het kreeg de naam 'Twee Gebroeders' naar zijn twee zonen. Het schip had een laadvermogen van 17 ton. Het schip was zeer geschikt om op smal en ondiep binnenwater te varen. Op welke route Jan voer en wat hij vervoerde is niet bekend.

Het schip kostte f1500,-; later wilde Jan het schip iets langer hebben, de bouwprijs werd toen f1600,-. De inruil van zijn oude schip bracht f. 400,- op. Hij had nog een afbetalingsschuld van f. 600,-. Hij stond dus voor f. 1800,- bij Van der Werff in het krijt.

Eind 1908 verhuisde Jan Jagersma van Frieschepalen naar Drachten, mogelijk om mee te profiteren van de bloeiende scheepvaart in Drachten. Jan's zoon Bernardus was als schipper in dienst van zijn vader. Bernardus was niet getrouwd. Hij overleed op 28 april 1908 aan boord van het schip 'Twee Gebroeders' dat toen in het Hoendiep bij Groningen lag. Het stoffelijk overschot werd door politie agent Tjakko Kijff en leedaanzegger Hendrik Kraijer, beiden uit Marum, naar Frieschepalen overgebracht.

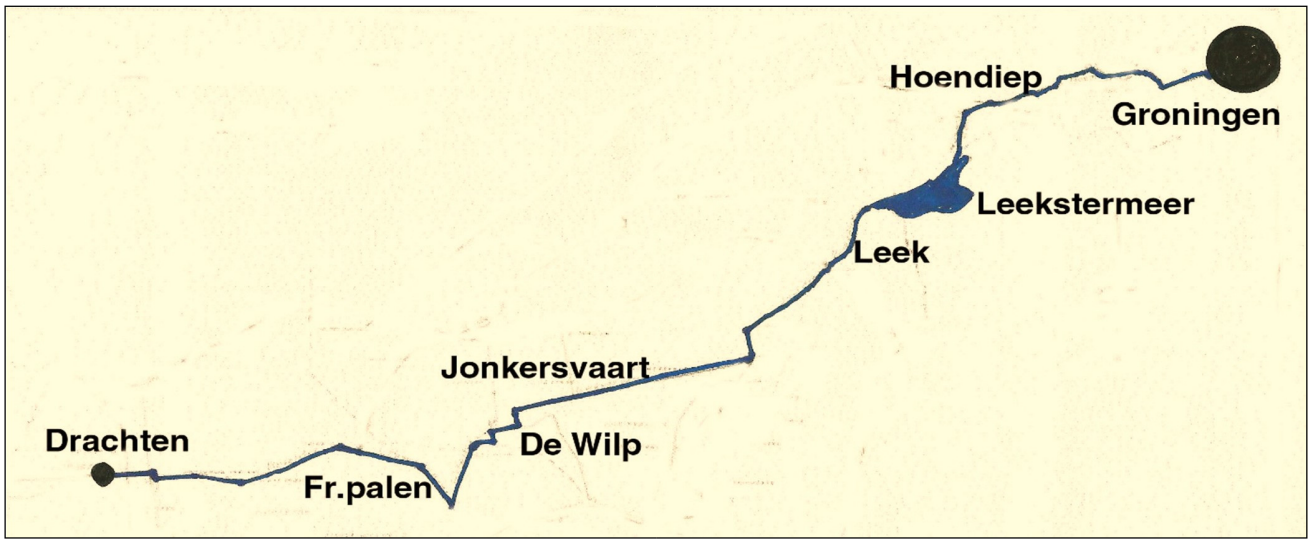
In 1909 kocht Jan Jagersma bij Jan Oebeles van der Werff, van de helling 'Den IJzeren Scheepsbouw' op het Buitenstvallaat, een nieuw skûtsje. Om aan de gestegen vraag naar vervoer te voldoen werd het een groter schip. Het mat 16,08 bij 3,50 meter en had een laadvermogen van 29 ton. Hij noemde het schip *De Jonge Trijntje*, naar zijn dochter Trijntje.

Jan voer als beurtschipper tussen Drachten en Groningen via De Wilp en Jonkersvaart (Zevenhuizen). Dat was een moeilijke route. De snelle verbinding tussen Drachten en Groningen ging van Drachten via Opeinde naar het Bergumermeer naar het oosten over het Kolonelsdiep. Jan Jagersma zag er brood in om een keer per week 'binnendoor' langs De Wilp en Leek naar Groningen te varen en weer terug. Dat was een lastige route met veel bruggen en sluizen. Na Hoogkerk kon hij de Westerhaven in Groningen bereiken via het in 1909 gegraven Eendrachtskanaal.

Veel beurtschippers voeren op één dag naar hun bestemming en weer terug. De reis naar Groningen was echter veel te lang om op één dag heen en weer te doen. Bedenk dat Jagersma voer met een schip zonder motor, waar alleen onder gunstige omstandigheden op die route mee kon worden gezeild. Waarschijnlijk deed hij twee dagen over het traject Drachten – Groningen en weer twee dagen over de terugreis. Als hij op dinsdag vertrok, kwam hij op woensdag in de Westerhaven en kon hij op donderdag de terugreis beginnen om op vrijdag weer in Drachten aan te komen.

Jan Jagersma had een ligplaats aan de Noordkade ten oosten van de Drachtster sluis. Zijn schip was veel te lang om het te kunnen keren in de vaart. Als hij terugkwam van Groningen en hij de volgende week weer vlot wilde vertrekken met nieuwe lading, had hij dus een probleem.
Waarschijnlijk ging hij als hij terugkwam het schip keren op het Oostend van de Drachtstervaart. Bij de drie bruggen stak hij dan even door, de Noorderdwarsvaart in, om het schip achterwaarts de Drachtstervaart in te kunnen trekken tot aan zijn ligplaats bij de sluis

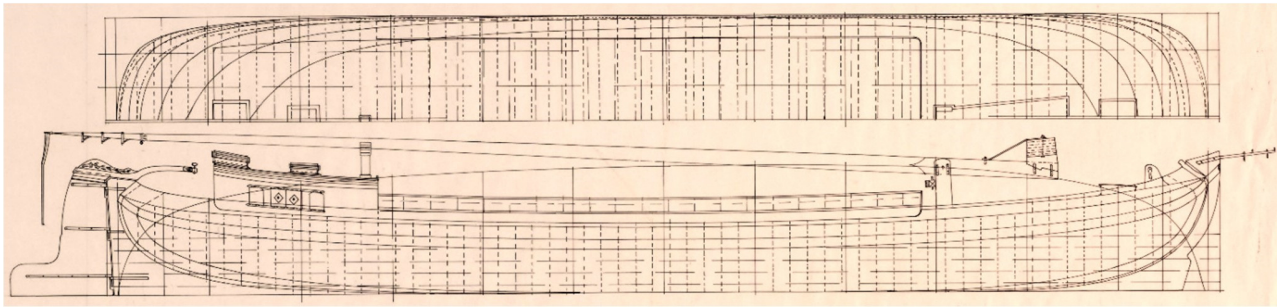
.



De route van Drachten naar Groningen via de Jonkersvaart.

Van Drachten naar Groningen

De route ging vanaf de Noordkade aan de kant van het Boppe-eind, via de Langewijk naar de Ureterpervaart. Hier moest de eerste sluis gepasseerd worden, daarna onder de Hege Brêge door die hoog genoeg was om een skûtsje met gestreken mast door te laten. De Ureterpervaart (Drachtster Compagnonsvaart) tot Frieschepalen was bijna geheel een recht stuk waarin twee sluizen, twee bruggen en zes draaivlonders. In Frieschepalen was een draaibrug met een herberg waar de eerste verfrissing kon worden genomen. Hier kon ook vracht gelost en geladen worden. Daarna ging het van Frieschepalen richting het Voorwerk.



Met gestreken mast kon een skûtsje wel onder een 'hege brêge' door.

Drachten omstreeks 1910. Links de Noordkade. Jagersma vertrok vanaf het Boppe-ein, boven de sluis.

Frieschepalen, 1918. De brug met de herberg voor een verfrissing en een kade voor het lossen en laden van vracht.

Had je dit stuk van Drachten tegenwind dan moest er gejaagd worden; voor schippers met een krappe beurs was de enige mogelijkheid zichzelf voor het schip te spannen en

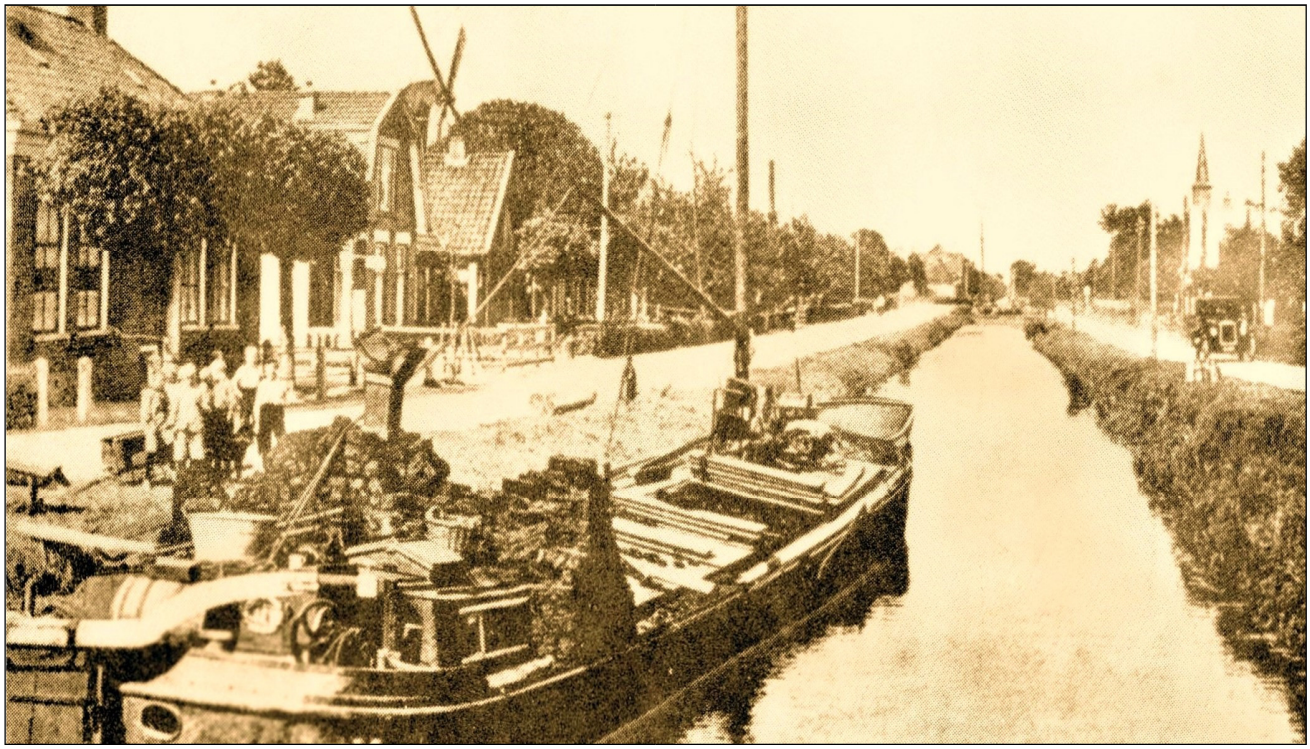
het skûtsje met mankracht voort te trekken: ‘yn de beage’. Moeder de vrouw stond dan aan de helmstok. Overigens was het ook niet ongebruikelijk dat moeder (en kinderen) in de lijn het schip voorttrokken en de schipper aan het helmhout bleef staan. Schippers die het wat ruimer hadden konden een trekpaard, eventueel zelfs twee paarden, huren met een jager.

De schipperse trekt de geladen tjalk door de vaart. De schipper boomt erbij en houdt het schip op koers. Waar niet gejaagd kon worden (wegens het ontbreken van een jaagpad), daar werd bij tegenwind of windstilte geboomd. (Foto: Dolf Kruger)

Ongeveer driehonderd meter voor het Voorwerk ging het linksaf de Wilpsterwijk in. Na een recht stuk van zo’n drie kilometer en daarna aantal bochten bereikte je de brug in De Wilp. In het centrum van De Wilp kon je aansteken bij de herberg van Roel Kamminga, een ontmoetingsplaats voor de Wilpster schippers. Hier stond ook de zuivelfabriek ‘De goede Hulp’ waar kaas en boter konden worden geladen. Voor de zuivelfabriek rechtsaf, door de Wilpstervaart, waarin twee bruggen en een draaivlonder. Via de Boelewijk kwam je in de Jonkersvaart.

De Jonkersvaart was een recht stuk van zes kilometer met drie bruggen en een sluis. Na ongeveer zeven honderd meter was rechtsaf de Holtropswijk, in de volksmond de Pierswijk genoemd. Via deze wijk kwam je in het haventje van Marum, waar ook de nodige goederen lagen om vervoerd te worden.

Scheepsjager met paard.



De Wilp, omstreeks 1920 met in de vaart een bolscheepje met turf.

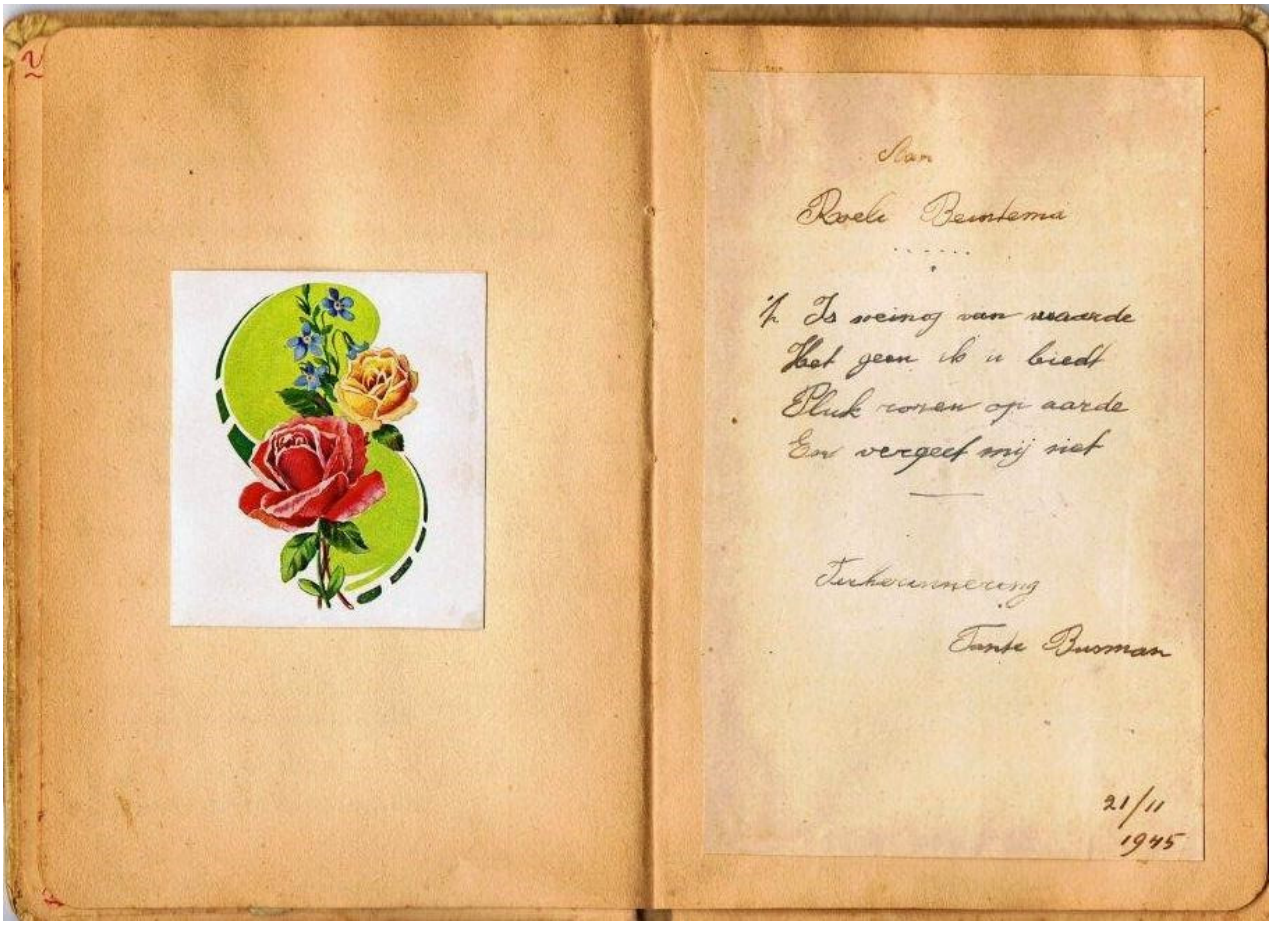
Aan het eind van de Jonkersvaart, waar een draaibrug was, draaide je linksaf de Leekster
Hoofdvaart in, rechtsaf ging het naar Zevenhuizen en Haulerwijk. Hier konden goederen uit Zevenhuizen gelost en geladen worden. Ook waren er bij de Jonkersvaart jagers met jaagpaarden in te huren. De meeste schepen hadden geen motor, ze waren er niet voor ingericht. Bovendien was het verboden de Jonkersvaart met een motorschip te bevaren.

Daarna door het Leekster Hoofddiep met twee sluizen naar het centrum van Leek waar in het centrum een sluis en een ophaalbrug was. Hier waren ook laad- en losmogelijkheden. Vervolgens over het Leekstermeer naar de Munnike Sloot. Door de Munnike Sloot kwam je in het Hoendiep, dan langs Vierverlaten met een brug en langs de Friesch-Groningsche Beetwortel (suiker)fabriek bij Hoogkerk. Vlak voor Groningen was nog een spoorbrug voor de spoorlijn naar Delfzijl. Daarna kwam je bij de Westerhaven, bij het café 'Veerhuis' waar Geert Goijert de kastelein was. Dit café was voor schippers uit de wijde omtrek de ontmoetingsplaats. Hier was ook een scheepswerf voor hoognodige reparaties.

Marten, zoon van Jan Jagersma, trouwde in 1904 met Jantje Louwes van Wijk (1880-1976) uit de Wilp. Toen hij trouwde was Marten schipper in dienst van zijn vader. Dochter Trijntje trouwde in 1914 met Sikke Salomo's Busman (1890-??), enig zoon van schipper Salomo Busman (1866-1903) en Tjitske Baron. Ten tijde van het huwelijk was Sikke Busman schipper en voer als beurtschipper op Groningen via het Bergumermeer. In het café aan de Westerhaven had Sikke de bijnaam 'Sikke Snorre', naar zijn grote afhangende snor die hij voortdurend glad streek.

Hoogkerk, het Hoendiep met in de verte de Friesch-Groningse beetwortelfabriek, waar suikerbieten verwerkt werden.

Groningen met de Westerhaven en rechts onder de Westersluis (1863). Van daar konden de schippers linksaf via de Hoge en Lage der Aa door het Reitdiep naar de Lauwerszee. Links boven de lastige bocht van de Westerhaven met het Hoendiep.



Poëziealbum waarin Trijntje Busman-Jagersma in 1945 haar gedichtje heeft geschreven voor haar nichtje Roelie Beintema

Voor de binnenschippers uit Friesland was de Westerhaven tot 1879 het eindpunt. Zij kwamen uit het Hoendiep dat aanvankelijk aan de noordzijde eindigde in de Westerhaven. In 1909 kwam het Eendrachtskanaal gereed. Schepen konden nu eenvoudig vanaf de zuidzijde naar de Westerhaven. Die haven was een afgesloten kom, een deel van de oude vestinggracht, met rondom pakhuizen. De Westerhaven geraakte in verval toen in 1938 het grootscheepsvaarwater van Lemmer naar Groningen werd vernieuwd. Eerst kwam in Groningen het Van Starkenborghkanaal gereed, dat reeds in 1938 door koningin Wilhelmina officieel in gebruik gesteld. Na de oorlog, in 1951, werd het Prinses Margrietkanaal daar op aangesloten. De grote scheepvaartroute liep vanaf 1938 niet door het smalle Hoendiep naar de zuidkant van Groningen, maar om de noordzijde van de stad. De Westerhaven raakte in onbruik en werd in 1962 gedempt. Alleen in de herfst was het er nog druk, tijdens de bietencampagne, als de schippers met hun bietenvracht naar de suikerfabriek in Hoogkerk moesten via het Hoendiep.

Jan verkocht *De Jonge Trijntje* in 1920, hij was toen 62 jaar, aan Jan Pieters Wijkstra uit Leeuwarden. Jan's zoon Marten en diens zwager Sikke Busman kochten in hetzelfde jaar een motorschip, dat de naam 'Smallingerland' kreeg en een beurtdienst tussen Drachten en Groningen onderhield via het Van Starkenborghkanaal. Zij begonnen ook een bodedienst per vrachtauto op Groningen. In 1927 overleed Marten, zijn zwager Sikke Busman en de erven Marten Jagersma verkochten het motorschip 'Smallingerland'. Zoon Jan (1905-1979) van Marten Jagersma ging verder als transportondernemer gevestigd aan de Oudeweg in Drachten. Wat Jan Jagersma deed, nadat hij *De Jonge Trijntje* had verkocht, is niet bekend. Hij is teruggegaan naar Frieschepalen waar hij op 17 oktober 1933 overleed. Zijn vrouw Engeltje Bernardus Visser overleed op 24 mei 1936.

En hoe is het verder gegaan met 'De Jonge Trijntje'?

Jan Pieters Wijkstra uit Leeuwarden noemde het skûtsje, dat in de crisisjaren hoofdzakelijk turf vervoerde, 'Risico', verkregen in een periode dat het riskant was voor velen om een groter schip aan te schaffen. Jan Pieters bleef er eigenaar van tot omstreeks 1964. In deze periode werd het schip voor de vrachtvaart verlengd naar 18,65 m. In de jaren vijftig woonden Jan Pieters en zijn vrouw Anke Bakker, na de periode van vrachtvaart op het schip, ze lagen aan de Oostergrachtswal in Leeuwarden. Toen Jan Pieters Wijkstra aan wal ging wonen, werd het schip verkocht naar België waar het als recreatievaartuig in 1968 onder de naam 'Zwerver' werd geregistreerd door Johan Bergmans en Maria Vrijsen uit Leopoldsburg. Zij recreëerden ermee in België en de Zeeuwse wateren. In 2010 werd het schip gekocht door Jan Haverbroek uit Zwolle. Hij verkocht het schip in 2011 door aan Haiko van der Werff. Daarmee was het weer terug in Drachten bij de werf waar ze gemaakt was. In 2012 werd het voormalige beurtschip overgenomen door de Stichting 'De Jonge Trijntje'. Op dit moment, zomer 2015, is de restauratie voltooid en *De Jonge Trijntje* herboren.

Groningen, de Westerhaven (westelijke kade van de Westerhaven, de overkant heet Westerkade) tijdens de strenge winter van 1929. Aan deze kade was ook de laad- en losplaats van 'De Jonge Trijntje'.
De Friese skûtsjes op de foto voeren door het Hoendiep naar de Westerhaven, draaiden na de brug scherp af naar stuurboord en meerden aan de kade van de Westrerhaven. Onder: Rechts de A-weg in 1901 met het Hoendiep. Het turfschip maakt de lastige draai om de Westerhaven te bereiken.

Groningen, 1950 Centraal in beeld het Eendrachtskanaal (1909), dat voor een betere verbinding moest zorgen tussen het Hoendiep en de Westersluis. Links onder het oude Hoendiep, dat uitkwam in de noordwesthoek van de Westerhaven. De schippers moesten daar een lastige scherpe bocht naar rechts maken. Het Eendrachtskanaal maakte die manoeuvre overbodig. Schippers die van Friesland via Groningen Drenthe in wilden, voeren door het Eendrachtskanaal naar de Westersluis(1864) en konden achter de sluis direct rechtsaf het Hoornsediep in, dat ten zuiden van Groningen gevoed wordt door het riviertje de Drentse Aa en zuidelijker overgaat in het Noord-Willemskanaal naar Assen (1861)

2. Water als verbindingsmiddel

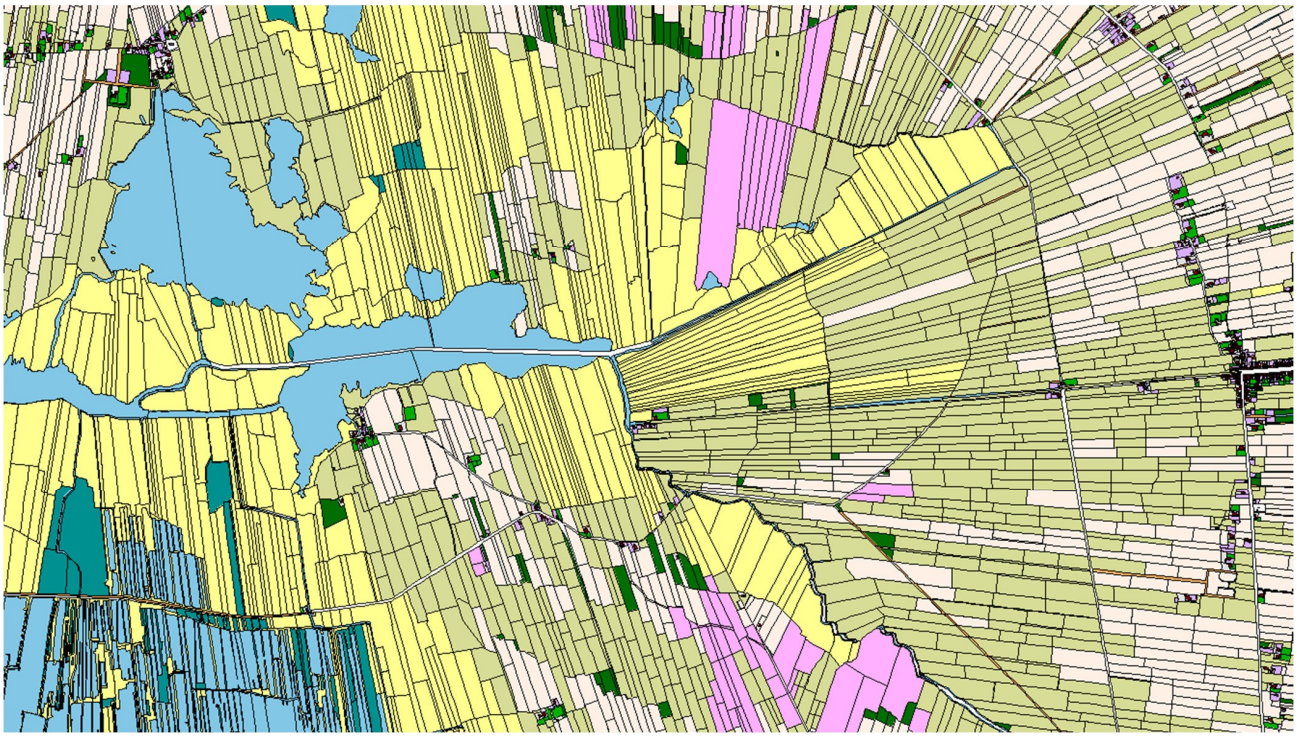
Hans Vandersmissen (1950 – 2009)

(Deze tekst is een geredigeerd deel van het artikel dat Hans Vandersmissen publiceerde in het boek 'Die scheep is moet varen, historie en traditie rond de Wijde Ee'. Drachten 2009)

Drachten als 'main port'

In de middeleeuwen hadden monniken Smalle Ee uitgekozen voor de vestiging van een klooster, vanwege de hogere zandgrond direct aan vaarwater. Als schakel tussen landwegen en het Fries stelsel van vaarwegen hield Smalle Ee lang een belangrijke functie, al wekt het in 1999 gerestaureerde haventje vandaag niet direct die indruk. Sommige lokale schippers bereikten, door de explosieve vraag naar turf, gewonnen achter Drachten, in de 17e eeuw een aanzienlijke welstand. Veel nazaten bleven Smalle Ee trouw, ook al pasten hun 19e eeuwse kustvaarders, zoals koffen, smakken en zeetjalken, hier niet altijd voor de wal. De schepen bleven dan in Amsterdam, de mannen reisden per Lemster veerschip, trekschuit en benenwagen naar huis. De zandgrond leverde in de 19e eeuw en eerste helft 20e eeuw goede handel voor hen die de binnenschipperij trouw waren gebleven. Zand raakte zeer in trek als vulmiddel voor wegen- en woningbouw. Van af te graven land werd de zwarte laag teelaarde opzij gelegd om de soms wel twee meter dikke laag zand af te graven, tot men op hard steen stiet, waarna de deklaag weer werd teruggelegd. De zandhandel gaf een welkome economische impuls. De kloosterheuvel werd gelukkig gespaard -die was beschermd gebied en steekt nog altijd boven het landschap uit.
De tjalken brachten veel zand naar wat we nu de Randstad noemen. Ze brachten 'stratendrek' retour: straatvuil en de inhoud van 'kiebeltonnen', waarin vóór de wc zijn intrede deed, het eindproduct van stadse spijsvertering werd verzameld. Het was gewilde mest en kon soms nog andere kostbaarheden, zoals munten, prijs geven (die de kinderen van boeren er uit zochten).
De meeste schippers van Smalle Ee dankten hun welvaart echter aan de turfwinning, die in het begin van de 17e eeuw op gang kwam in de Drachtster compagnie: de Gouden Eeuwse economie bloeide en schreeuwde om brandstof voor het uitbreidend aantal huishoudens en de nijverheid. Vooral de scheepsbouw in het westen des lands schreeuwde om brandstof voor smederijen, waar beslag voor schepen en kanonnen voor de vloot werden gemaakt. Het heidegebied werd grondig uitgegraven; die verveningsstructuur bepaalt nog altijd het landschap. Passchier Bolleman gaf de stoot tot het graven van de Drachtster
Compagniesvaart, van Buitenstvallaat (=buitenste schutsluis, verlaat) naar de vaart waaraan Noorder en Zuider Dragten lagen. In 1641 voer het eerste turfschip door de vaart, die zich zou ontwikkelen tot katalysator van bedrijvigheid: hierlangs groeiden de buurtschapjes Noorder en Zuider Drachten aaneen. Later volgde de Ureterpse vaart

richting Friesche Palen. Het Opeinder kanaal, gegraven in 1882-1892 voor de afwatering, werd razendsnel door schippers in beslag genomen. Waar water vloeide voeren binnenschepen.



De kadastrale kaart van Friesland, 1832, met links boven Oudega (Sm.), helemaal rechts in het midden de bebouwing van Drachten en meer naar het westen, precies in het midden, Buitenstvallaat met nog even westelijker Smalle Ee.

Turfschipperij had tot ver in de 19e eeuw op het maritiem bedrijfsleven het effect van haver op een pony: in 1863 telde Nederland ruim 2000 zeeschepen en bijna de helft daarvan kwam uit de (Groningse) veenkoloniën. Gasselte was de grootste haven van Nederland ! Althans, het was de thuishaven van het grootste aantal schepen. De vele 'kapiteinswoningen' langs de (decennia geleden gedempte) vaart herinneren ons er aan. De belangrijke Friese kustvaart met koffen en smakken werd tijdens de Franse bezetting om zeep geholpen. Na 1815 namen Groningers het stokje over, vooral dankzij reders uit plaatsen als Oude en Nieuwe Pekela, Veendam, Wildervank, Hoogezand en Sappemeer. Een vergelijkbaar beeld dus rond Drachten, maar meer op de binnenschipperij gericht.

In ons soppig land was de natte infrastructuur doorslaggevend. Dat schraagde zelfs de Gouden Eeuw: alle energie was toen nog 'duurzaam' maar toch beperkt beschikbaar, zodat vervoer over water verreweg de meest economische weg was. Waar je overal in Europa hooguit twee ton achter een paard kon hangen -als het niet geregend had, want dan zakte de kar weg- trok één knol met gemak 80 ton in een trekschuit. Aan de rand van het Fries merengebied, met één en al vaarwater richting Lemmer en de Randstad; richting Harlingen en de rest van de wereld, en gezegend met waardevolle exportproducten turf, terpaarde en zand in de bodem, en landbouwproducten daarop, ontwikkelde Drachten zich tot belangrijke binnenvaarthaven. Vervoer te land was er eigenlijk niet.
Beurtvaart, op vaste dienstregeling naar verschillende bestemmingen, was tot ver in de 20e eeuw het aangewezen middel van vervoer van personen en goederen. Rond 1920 voer vanuit Drachten de stoomboot '*Frisia*' op Leeuwarden en Sneek, de motorboot '*Rival*' op Amsterdam, de motorboot '*Orion II*' naar Heerenveen en Sneek, met vracht, passagiers, fietsers, verhuisboedels, alles en volgens vaste afvaarten. In de jaren '20 werden varianten op de diesel, zoals de gloeikopmotor, steeds betrouwbaarder en mendelden de stoomboten uit. In de 19e eeuw kreeg de binnenvaart nog een impuls door de handel in vruchtbare terpaarde naar armere zand- en veengronden. Tot in de 20e eeuw kunstmest beschikbaar kwam raakten de meeste historisch belangrijke terpen steeds meer hoogte kwijt, zelfs tot Fries zomerpeil; per 'modderskûtsje', snikke, bol en praam werden tienduizenden tonnen vruchtbaar erfgoed afgevoerd. Cultuurhistorisch betreurenswaardig en met de huidige zeespiegelrijzing in gedachten wellicht ooit ook uit het oogpunt van veiligheid nadelig.

Drachtster scheepswerven

Halverwege de 19e eeuw was Drachten niet zozeer een dijkdorp als wel een vaartdorp: alle bebouwing was op het water georiënteerd en dat gold zeker voor de touwslagerijen, zeilmakerijen, kroegjes, herbergen en werven die de schippers bedienden. In 1796 werkten twee scheepstimmerlieden in Noorder Drachten en vier in Zuider Drachten. Scheepshellingen waren er te Buitenstvallaat, aan de Drachtstervaart bij de Pijpbrug, aan de Langewijk en bij de Noorderdwarsvaart aan de Hellingswijk.

Zeker in een 'uithoek' als Drachten, waar veel binnenschepen vanaf en naartoe voeren, maar niet op doorvaart want die was er niet, was het belangrijk eigen werven te hebben. Het begin van de Drachtster scheepsbouwhistorie ligt rond 1656, toen ene Douwe Aukes aan de nog maar net gereed zijnde Noorderdwarsvaart een scheepswerf dreef. Als scheepstimmerman had hij Sikke Melles in dienst. De vraag naar scheepsruimte om turf te vervoeren groeide, zodat het werk zich opdrong.

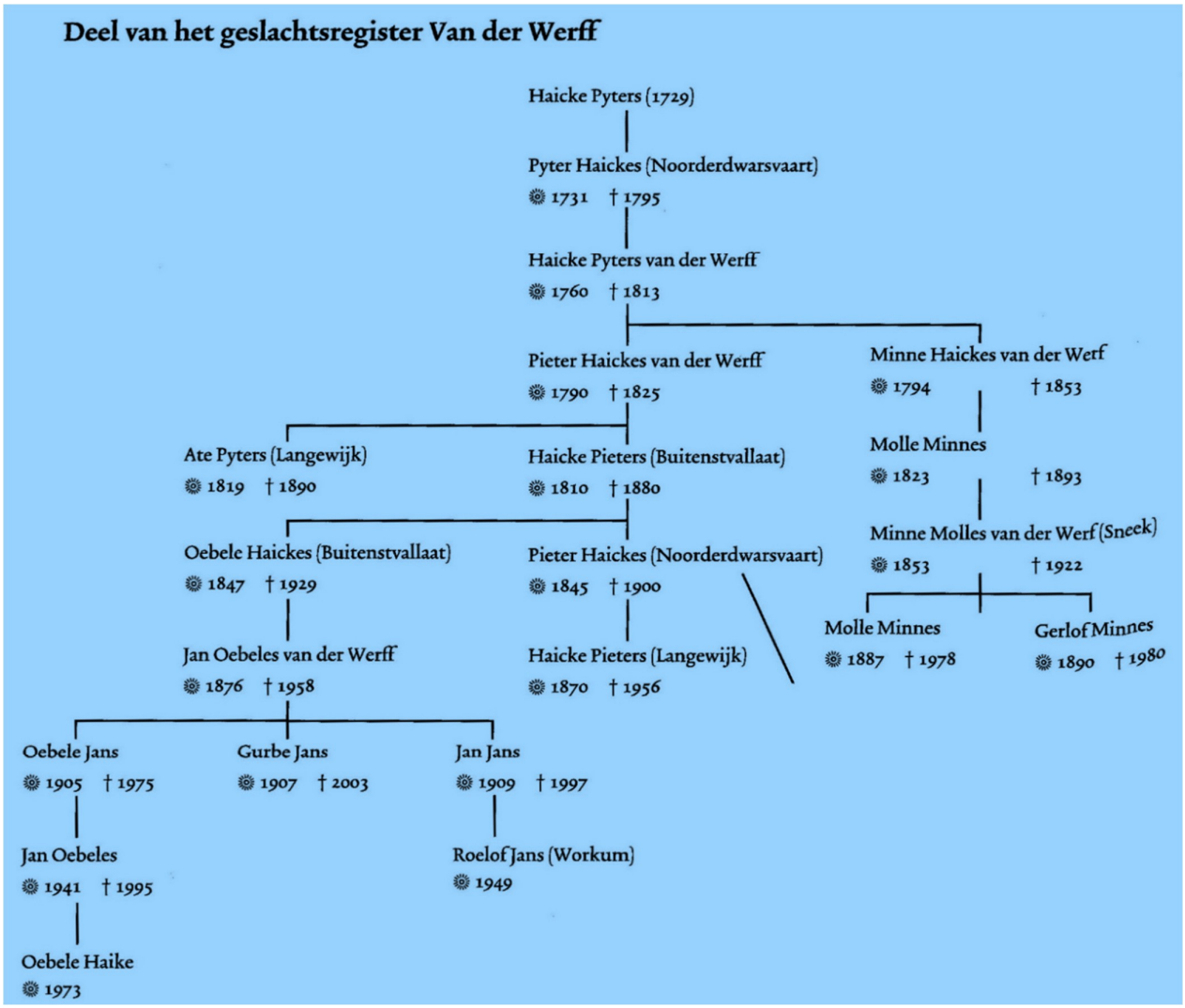
Omstreeks 1770 was er al een werf aan het Buitenste Verlaat, gedreven door Hoite Feytses. Als enige Drachtster werf aan open water -de Ee- was de grootte van zijn producten niet beperkt door de maten van de sluis (het verlaat), zodat hij ook schepen voor opdrachtgevers ver buiten Drachten kon bouwen, wellicht zelfs kustvaarders zoals boeiers en koffen. In 1711 verkocht hij zijn handel aan de Woudsender Anne Ottes. In successie passeren hier de werfbazen Claes Andries en Pieter Mintses, Willem Bernardus (±1740) en in 1754 Pyter Sikkes.

De werven Van der Werff

Binnen de sluis en vooral gericht op het bouwen van pramen en turfschepen, dreef in 1729 Haycke Pieters zijn scheepstimmerwerf aan de Noorderdwarsvaart. Het ging kennelijk goed, want hij hield het vol en plantte zich voort, zodat zijn kleinzoon en naamgenoot in de Franse tijd de familienaam Van der Werff aannam, hetgeen niet aannemelijk maakt dat hij toen een pizzeria dreef. Scheepsbouw bleef in de genen, zodat een volgende kleinzoon en naamgenoot, Haike Pieters van der Werff (1814-1880) zijn carrière weliswaar begon als koopman, maar rond 1840 alsnog besloot scheepsbouwer te worden en in de leer ging bij werven in Harlingen en Gorredijk. In 1843 vestigde hij zich als hellingbaas aan het Buitenstvallaat, op de werf 'De Nijverheid'. Met zijn vrouw Grietje Oebeles kreeg hij vijf zonen en met dat nageslacht kreeg de Drachtster scheepsbouw een stevige impuls: stamhouder Pieter Haikes werd rond 1863 hellingbaas op de voorvaderlijke werf aan de Noorderdwarsvaart, Oebele Haikes (1847-1929) volgde zijn vader op aan Buitenstvallaat en Rinze Haikes vertrok als scheepstimmerman naar Ureterp en Sint Pancras. Variatie in voornamen was niet het sterkste punt der Van der Werffen, hetgeen de vervolgstory niet gemakkelijk te volgen maakt.

Er waren al eerder scheepsbouwende Van der Werffen in de diaspora geraakt. Omstreeks 1850 vestigde scheepstimmerende zoon Minne (1794-1853) van Haycke Pieters van der Werff (1760-1813) -de achterkleinzoon van de stamvader dus en oom van Haike Pieters van Buitenstvallaat)- zich in Kooten (Kootstertille). Hij schreef zijn naam voortaan met één 'f'; bij zo'n drastische verhuizing hoort modernisering. Behalve als sluis- en brugwachter verdiende hij ook wat bij als herbergier, want schippers die voor reparatie voor de werf lagen, hadden wel eens onderdak nodig en altijd dorst. Zoon Molle Minnes trad in vaders voetsporen, maar kleinzoon Minne Molles van der Werf (1853-1922) verplaatste de werf in 1904 naar Sneek, waar hij de werf 'De Tijdgeest' aan de Woudvaart van Barkmeijer overnam. Tot 1920 bouwde hij, naast

houten schepen, ijzeren skûtsjes en motorschepen tot 340 ton. Minne Molles stierf in 1922, waarna zijn oudste zonen Molle (1887-1973) en Gerlof (18901980) de werf voortzetten, tot de verkoop in 1942 omdat ze niet voor de Duitsers wilden werken.

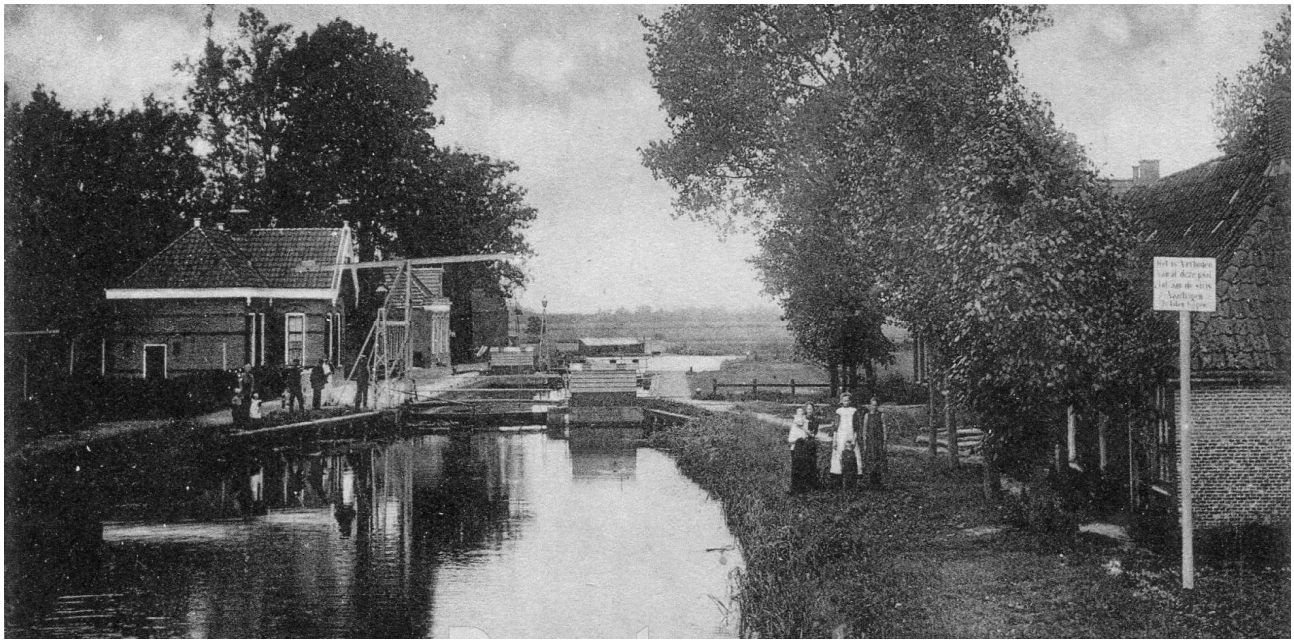


Ate Pyters van der Werff begint in 1840 een nieuwe werf aan de Langewijk in Drachten. Rond 1885 verkoopt hij de werf aan zijn neef (oomzegger) Pieter Haickes (van de Noorderdwarsvaart). De jongste zoon van Ate Pyters is Tjibbele Ates (1856-1926). Deze trouwt in 1881 en verhuist naar Warga waar hij werfbaas wordt op De Nieuwe Hoek. Zijn zonen Ate (1888-1969) en Auke (1892-1964) worden later werfbaas in respectievelijk Leeuwarden en in Stavoren.

IJzerbouw in Drachten

Oebele Haikes begon in 1867 als hellingbaas in Buitenstvallaat en trouwde het jaar daarop met Richtje Weiss. Kennelijk wist hij het scheepsbouwvak efficiënt aan te pakken, want beide echtelieden vonden de tijd om vier dochters en een zoon te verwekken. Voor de gezondheid van Richtje was het toch wat veel: zij stierf reeds op 35-jarige leeftijd; de jongste dochter Rienkje was pas twee jaar oud. Vader hertrouwde met de boerenweduwe Jeltje Hoff, wat uitdraaide op een scheiding van tafel en bed. Omdat in Jeltje Hoffs

handen geld verdampte, hield Oebele haar kort: van de boerderij waar zij woonde mocht zij het eiergeld houden, doch Oebeles dochter Hinke melkte de koeien en Oebele inde zelf het melkgeld. Terwijl dochter Griet de huishouding deed en Rienkje al vroeg mee het water op moest voor de betonning, wist dochter Aaltje niet hoe snel ze moest huwen met een jongeheer Mulder, waaruit organist Klaas Jan Mulder zou voortkomen.
Na Jeltje Hoffs verscheiden togen haar zonen naar de notaris om, na jaren van financiële krapte, hun erfdeel op Oebele te verhalen. Hun in jaren van frustratie opgeklopte negatieve gevoelens over 'die ouwe vrek' bleven wat in de lucht hangen toen vrek voornoemd het opgespaarde melkgeld à *f* 3.000,- uit het kabinet toverde en aan de heren overdroeg. Ondanks de slechte verhouding tussen de beide families trouwde de dochter van Theunis Hoff met de zoon van Jan Oebele van der Werff.



Drachten, ca. 1910. Het Buitenstvallaat.

Zoon Jan Oebeles (1876-1958) van het echtpaar Van der Werff-Weiss ging als jongeling in de leer bij de Groninger werf bij Vierverlaten, waar hij het werken met ijzer leerde. Na zijn aantreden in 1898 stapten vader en zoon spoedig over op ijzerbouw; in 1900 veranderde de naam van de werf in 'Den IJzeren Scheepsbouw'. Een jaar later gleed het eerste staalijzeren roefschip van 13m lang van stapel, voor rekening van Jacob Keidel uit De Wilgen. De families Keidel, Jans en Brouwers waren vaste klanten. De schepen werden groter, 16 m, 17 m en langer, de orderboeken waren vol. Vader en zoon waren bijzonder trots op de klipperaak voor de beurtschippers van Huis ten Noord te Oudwoude. Deze raakte in 1908 het water. Jan Oebeles zou zich ontpoppen als de meest talentvolle bouwer van snelle en opvallend mooie skûtsjes en jachten van de familie, en de tegenhanger van tijdgenoot Bouke Roorda.
Een paar jaar eerder, in 1896 had Ate van der Werff aan de Langewijk al overgeschakeld op ijzerbouw, vooral voor bedrijfsvaartuigen, zoals beurtscheepjes en skûtsjes. De werf bouwde ook klippers en zeetjalken, scheepstypen die geheel

verbonden zijn met het ijzertijdperk. Die overschakeling was begrijpelijkerwijs een generatiekwestie: Pieter Haikes van der Werff bleef eind 19e eeuw de houtbouw trouw, terwijl zijn zoon Haike Pieters aan de Langewyk overstapte op ijzer, maar in eendrachtige samenwerking met pa onder de oude bedrijfsnaam Gebr. Van der Werff. Vaak werden aan de Langewyk gebouwde casco's afgetimmerd aan de Noorderdwarsvaart. De reden daarvan was doelmatigheid. De werf aan de Noorderdwarsvaart was een houtwerf die aangesloten was op het elektriciteitsnet. De werfbaas beschikte over moderne elektrische machines en elektrisch gereedschap. Dat in tegenstelling tot de werf aan de Langewijk, die tot het midden van de jaren vijftig verstoken bleef van elektriciteit, omdat het Provinciaal Elektriciteits Bedrijf het niet rendabel vond de woningen aan de Zuiderhogeweg aan te sluiten op het net. De overkant van de vaart te elektrificeren was daarom al helemaal geen optie. In een tijd dat ook het platteland vanaf de twintiger jaren geëlektrificeerd was, kende Drachten in de vijftiger jaren nog straten waar de woning verlicht werd met petroleumlampen.

Drachten, de ijzeren scheepsbouw aan de Langewijk bij Haike Pieters van der Werff.

De werf aan de Noorderdwarsvaart bleef lange tijd in hout bouwen. Ze ging in 1925 door riskant financieel beleid van de werfbaas failliet en werd overgenomen door Douwe Jans Barkmeijer, die er een houtzagerij en -handel in vestigde. Die houthandel van Barkmeijer bleef tot in de zeventiger jaren functioneren in de voormalige timmerschuur van de scheepswerf.
Werken met ijzer had voor- en nadelen. De werkdagen waren in houtbouw erg lang, maar het was ook goed vol te houden. IJzerwerk ging gepaard met een hoop lawaai, allereerst door het klinken, maar ook door klop- en rekhamers om de platen in vorm te krijgen. In de winter was ijzer een stuk kouder dan hout en moest je zorgen er niet aan vast te vriezen. Pas in het laatste kwart van de 20e eeuw kwam overdekte scheepsbouw in zwang. Het werkvolk moest op stage, meestal bij Groninger werven, om het ijzervak

te leren. De Groningers waren al eerder op ijzer overgestapt voor de bouw van hun coasters: (kof)tjalken en later schoeners.

Drachten, de scheepswerf aan de Noorderdwarsvaart, met dikke eiken stammen op de kant voor de houtbouw van schepen. In de vaart houten bokken, eenvoudige spitse pramen die goed voldeden op smal, ondiep water.

Jachtige Van der Werffschepen

Op het Buitenstvallaat kon Van der Werff daar niet op wachten. Begin jaren '30 bouwden hij zijn laatste werkboten en stapte vervolgens geheel over op jachtbouw. Daar hadden ze reeds de nodige ervaring mee. Onder leiding van Jan Oebeles van der Werff werd rond de Eerste Wereldoorlog aan het Buitenstvallaat een aantal jachten gebouwd: de als tjotters beschreven houten Friese jachten *Zwaluw* (1918), en *Waldfûgel* (1919), en twee boeiers: de ijzeren *Meeuw* en de houten, als Fries jacht op stapel gezette, de *Waterloo*, beide in 1918. Voordat deze fraaie ronde jachten het water proefden was in 1913 het ijzeren lemsteraakjacht *Frisia* te water gelaten. Deze stond ook te boek als boeier, maar dat was toen gebruikelijk: zij was rond en een jacht dus een boeier, maar het volume van het voorschip was ongeveer twee keer dat van het achterschip en ook liep het boeisel als van een lemsteraak. Tegenwoordig heet dit jacht *Breeboeg*. In 1925 was de Amsterdammer F.W. Lucas de eigenaar.[1] In 1917 liep bovendien de 17.5 meter

[1] dr ir J. Vermeer: de boeier, Alkmaar 2004

lange boeieraak 'Marva' van stapel. Ook een ontwerp van de Amsterdammer Douwe Zijlstra. Dat schip is nog in de vaart als charterschip onder de naam 'Brave Hendrik'. Kennelijk had Jan Oebeles het jachtige wel in zijn vingers, want hij wist ook snelle en mooie skûtsjes te bouwen, zoals veelvoudig IFKS-kampioenen 'Ludgerdina Smeltekop' (1904) en 'Raerder Roek (1906), oud-SKS-topper 'Nijverheid' (1907), 'Engelina Smeltekop (1923, IFKS-kampioen 2002 en 2003), het Jouster skûtsje 'Oeral Thús' (1924, in jaren '80 consistent snel in IFKS en vanaf 1988 SKS) en het Lemster skûtsje (1930), kampioen SKS in 1966, 1986 en 1988 en meestal tweede in andere jaren. Deze 'Buitenfallaatster' skûtsjes verraden vandaag nog de -bij werkschepen ongebruikelijke- zorg die aan de bouw is besteed, met onder andere naar de stevens taps toelopende boegjes. Het laatste vrachtskûtsje gleed in 1933 van de helling.

Drachten, Buitenstvallaat 1917. De tewaterlating van de boeieraak 'Marva', een pleziervaartuig van 17.5 meter.

Haike Pieters van de werf aan de Langewijk, die twee jaar na zijn aantreden in 1896 reeds overstapte op ijzer, schijnt ook nogal wat bakdekkruisers op zijn geweten te hebben. Een ontwerp van zijn hand werd door Andries Bosma gebruikt voor de vervaardiging van het model van een bakdekkruiser, dat in 2007 in de collectie van het Fries Scheepvaartmuseum werd opgenomen.
Overigens vielen de vrachtschepen van Haike Pieters op door hun breedte voor stabiliteit. Tussen 1898 en 1916 bouwde hij 160 klippers, tjalken en pramen. De meeste

skûtsjes maten ronde de 40 à 45 ton; de stalen paviljoentjalk van 110 ton en 27m lang, die Haike Pieters in 1903 bouwde voor Drachtster beurtschipper Jetze Schokker voor de dienst op Rotterdam, was zo'n beetje het grootste slag dat geleverd kon worden: breder kon niet door de sluis bij Buitenstvallaat. Wel heeft Haike Pieters één schip van 145 ton gebouwd en dat door de sluis weten te wriemelen. Kennelijk waren zijn schepen wereldwijd in trek, want één Van der Werff tjalk werd zelfs naar Argentinië verkocht!
Zoon Durk Lourens (1909-2000) nam in 1942 de werf over, maar voor de lokale binnenvaart was het getij reeds verlopende: de Zuider- en Noorderdwarsvaart werden in 1954 voor de scheepvaart gesloten. In 1955 sloot de werf omdat de Langewyk werd gedempt; in 1963 trof de Zuiderdwarsvaart hetzelfde lot.

Roorda

Terug naar het Buitenstvallaat, waar aan het eind van de 18e eeuw de gebroeders Pieter (1764-1811) en Popke (1773-1847) Sybrens de bijl en de dissel zwaaiden op Hoite Feytses oude werf. Pieter stierf in 1811, waarna zijn weduwe Trijntje de werf verkocht aan Sytske Minnes, de weduwe van Haicke Pyters van der Werff (1760-1813) en aan grofsmid Sipke Eises Dijkstra. Trijntje Tjeerds (de Vries) nam in 1812 voor zichzelf en haar kinderen de familienaam Roorda aan, die Pieters overgrootvader Sybrant Jacobsz de Roorda reeds had gevoerd. Tjeerd Pieters Roorda (zoon van Pieter en Trijntje) en zijn oom Popke Sybrens traden in dienst van de nieuwe eigenaren. Vanaf 1835 huurde Roorda als zelfstandig werfbaas de werf van Dijkstra's zoon, tot de kleinzoon van oorspronkelijke werfeigenares Sytske Minnes en Haicke Pieters het geheel in 1843 kocht. Uiteraard wilde deze Haicke Pieters van der Werff (1810-1880) zijn eigen werf bestieren, zodat Roorda zijn spullen moest pakken.
Tjeerd Pieters Roorda vertrok en begon een werf aan de Noorderdwarsvaart, financieel in het zadel geholpen door Egbert Boelens. Zijn zoon Berend Tjeerds trad als *skûtmakersfeint* in dienst bij Ate Pieters van der Werff aan de Langewijk en huwde Bontje Boukes Pietersma, dochter van een modderschipper, wat hem uit de eerste hand gebruikerservaring opleverde.
Later werkte hij bij Pieter Haickes van der Werff aan de Noorderdwarsvaart, waar vanaf 1887 zijn negenjarige zoon Bauke meeliep als 'pikjongen' ('pik' was 'pek': teer dat bij breeuwen werd gebruikt). In 1896 begon Berend voor zichzelf aan de Boven Dracht (Noorderdwarsvaart), waar hij vooral pramen timmerde. Zoon Bauke werd aangenomen bij
Eeltje Holtrop van der Zee, die toen in Joure naam had gemaakt met fraaie houten schepen.
Eeltje Holtrop van der Zee was een discipel van Folkert N. van Loon, die zich had beijverd de vorm van inheems Nederlandse scheepstypen te verbeteren. Van Loon en Van der Zee hadden de uiteindelijke vorm van de Friese boeier op hun geweten: vlakke zeeg, gladboordig, ronde boegen, lichte S-spant en geveegde kont. Dit week sterk af van de overnaads gebouwde, diep gezeegde en lompere Hollandse (Dordtse) en gladboordige Zeeuwse boeiers, die dan ook minder goed zeilden. Nog één Zeeuwse

boeier vaart rond, eigenlijk een in 1914 door J.P.G. Thiebout aan de hand van schilderijen gereanimeerde versie van het toen reeds uitgestorven type, de *Ouderhoek*. Deze is thans in Belgische handen en is door successieve eigenaren hardnekkig doch abusievelijk 'poon' genoemd, waarmee het slechts het brede vlak gemeen heeft. Van het veel vlakkere type Zaanlandse boeier was de overnaadse *Stavo*, gebouwd rond 1775, jarenlang in bezit was van de familie Eysinga, die haar in 1923 liet slopen! In mei 1902 kocht Berend Roorda een veel beter bereikbaar terrein aan het Molenend bij de Piipbrêge, een houten draaibrug die de Noorder- en Zuiderhogweg met elkaar verbond. Deze plek lag voor veel schippers gunstig om in de zomer -tussen de tijd van aanvoer van stadsmest uit Leeuwarden en oogsttijd van de boeren, als er dus weinig ladingaanbod was, het schip te hellingen. Gebrek aan ervaring met ijzerwerk bleek slecht voor de handel en daarom trok zoon Bauke, na zijn leertijd bij Eeltje Holtrop van der Zee, naar het Groningse Vierverlaten, waar hij bij de werven van Wolter Mulder en Barkmeijer overdag de praktijk van ijzerbouw leerde, en 's avonds theorielessen volgde in wiskunde, scheepsontwerpen en bedrijfseconomie. Voor die jaren ongebruikelijk grondig voorbereid op zijn taak werd Bauke bij zijn terugkeer op de vaderlijke werf in 1905 de ontwerper. Zijn leerschool bij 'Eeltjesbaas' vond men terug in zijn skûtsjes. '*De kont moat mear bihelle wurde en wy moatte der in piik yn slaen*' meende hij, wat de beroemde Piipster-skûtsjes opleverde, met scherper gepiekte en geveegdere 'boeier'-kont dan toen gebruikelijk was.

Op de noordelijke oever (rechts) de scheepswerf van Roorda aan het Moleneind, voor de Pijpsterbrug.

De mogelijkheden van het 'nieuwe' materiaal (ijzer) benutte Roorda door de kop zorgvuldig rond te kloppen en de kont vloeiender en gepiekt in het vlak te laten overgaan. Uit de school Van Loon/Van der Zee had hij overgehouden dat naarmate de kop ronder was -in plaats van tamelijk plat zoals het budget vaak ingaf- de golfweerstand afnam. Met ijzer ging dat alles gemakkelijker dan met weerbarstig eikenhout. Scherper zou natuurlijk nog beter zijn geweest, maar dat zat niet in het

inheems pakket! Vooral na 1909 werd dit 'Piipster'-model skûtsje erg populair -er werden 26 van gebouwd. De zaken gingen voorspoedig en vaak werd, zoals de gewoonte was, de bouwsom voorgeschoten aan een schipper die op dat moment zijn schip nog niet kon betalen. De werf bleef dan eigenaar tot de bouwsom betaald was. Dat ging mis toen de ene koftjalk die Berend bouwde bij Jutland verging, terwijl hij nog eigenaar was en alleen verzekerd was voor de route door het Kieler kanaal.
In maart 1911 ging de werf daardoor failliet, maar Berends zoons maakten direct een doorstart onder de naam Gebroeders B.T.W. en S. Roorda Scheepsbouw- en Constructiewerkplaats. Bauke (1878-1958) werd erkend als baas en ontwerper, Tjeerd (18811966) deed het smidswerk en Wouter (1886 1943) het timmerwerk. Sietse was de 'stille' vennoot die overigens boerde.

Veel vandaag nog concurrerend varende skûtsjes zijn van 'Piipster' herkomst: Bolsward (1910, S1008N), Sneker Pan (1913, L1350N), 'Gerben van Manen', later als 'De Jonge Pieter' het SKS-kampioens skûtsje van Heerenveen (1915, L1418N) en het Drachtster skûtsje 'Twee Gebroeders' (L1318N/L2213N). Het Philips skûtsje, aanvankelijk een schip van Oebele van der Werff 'd'Halve Maen' (alias Engelina Smeltekop, 1923), werd met het aantreden van Jitze Grondsma als schipper vervangen door een Roordaboot, stammend uit 1912.

Toen rond 1925 de vraag naar binnenschepen afnam, schakelde de werf gaandeweg over op scheepsreparatie -wat veel werk opleverde- alsook de bouw van baggermaterieel en constructies voor waterbouwkundige werken, zoals bruggen en sluizen.[2] In 1933 gleed het laatste schip van de helling, in 1940 stopte het bedrijf, maar pas in 1958 werd de maatschap ontbonden en het terrein verkocht aan NV Philips Gloeilampenfabriek. Aangezien de 'vooruitgang' ervoor zorgde dat vracht van het water naar de weg ging, werd de Drachtster vaart in 1966 gedempt, waarmee de werf verdween. Thans is deze plek een parkeerplaats van Philips.

Van der Werff boeiers en tjotters

We zagen reeds hoe Jan Oebeles van der Werff (1876-1958) rond de Eerste Wereldoorlog een aantal jachten bouwde: in 1913 het ijzeren lemsteraakjacht *Frisia*, en in 1917 de grote *'Marva'*. Voorts de houten Friese jachten *Zwaluw* (1918) en *Waldfûgel* (1919), en in 1918 twee boeiers: de ijzeren *Meeuw* en de houten, als Fries jacht op stapel gezette *Waterloo*.
Vermoedelijk werd de *Waterloo* voor eigen rekening gebouwd en spoedig verkocht aan ene heer Hok te Amsterdam, die het binnen een jaar van de hand deed aan J.C. Klingen Sr. te Haarlem. Daarmee was de boot thuis gekomen want zij zou tot 1999 in de familie blijven onder de naam *Sentina*. Kennelijk vond de heer Klingen buiten zitten maar behelpen -of hij wilde droog een kaartje kunnen leggen bij naderend loodgrijs zwerk- want Hartog in Buiksloot kreeg in 1921 de opdracht er een kajuit op te timmeren. In

[2] Jaarboek Fries Scheepvaartmuseum 1991

1999 verkocht de weduwe van J.C. Klingen jr. de boeier aan Julian de Jonge op St Annaland, Zeeland. Deze kon zich jarenlang full time wijden aan de restauratie en zodra deze was afgerond volgde de eerste feestelijke gezinszeilvakantie. Klassiek Nederlands zomerweer (storm en regen) transformeerden de Zeeuwse wateren echter tot binnenzeeën, waarin kleine boeiers zoals de slechts 6,50 m lange *Sentina* zich niet erg thuis voelen en het gezin De Jonge dus evenmin. De boeier werd te koop gezet en kwam rond 2008 bij Pier Piersma terecht. De heer De Jonge hield aan zijn grondige restauratieklus echter wel een baan over bij een scheepswerf en kon later als zelfstandig scheepstimmerman aan de slag.

Drachten, Jan Oebeles van der Werff en Tjitske Gurbes Fokkema (Foto: D. Nicolai)

Van de 7,30 m lange, 2,95 m brede boeier *Meeuw* is slechts bekend dat deze in 1925 van de heer A.A.Wisman te Heerenveen was. Van tjotters in het oeuvre van Jan Oebeles van der Werff is niets bekend, maar recenter heeft zijn kleinzoon Roelof Jans van der Werff er één op zijn geweten. Na zijn leertijd bij Tjeerd van der Meulen in Sneek, 'Krokus' van Amerongen van 't Kromhout in Amsterdam en enkele Deense houtbouwwerven, reanimeerde Roelof in 1977 de oude Zwolsmanwerf in Workum. Zijn eerste opdracht kwam uit Denemarken, voor een Fries jachtje , drie jaar later timmerde hij het eengangsboatsje *Bruine Kikkert* voor de heer M.T. Monkel in Tietjerk en in 1985 volgde de 4,70 m lange, 1,70 m brede tjotter *Wink* voor de tjottervloot van wijlen heit Piersma's befaamde Jeugdherberg in Heeg. Deze verving een gelijknamige tjotter uit 1958, gebouwd door Berend de Jong, die na een kwart eeuw zeilschooldienst versleten was.[3]

[3] dr ir J. Vermeer, Tjotters en boatsjes, Leeuwarden 1997

Nog altijd Van der Werff

Terwijl de waterrecreatie zich in de jaren ’30 ontwikkelde zat er, zelfs toen ‘stinkpots’ hun naam nog eer aandeden, meer omzet in motorboten dan in zeilboten. In 1932 liepen meerdere jachten van stapel: onder andere voor directeur Nijholt van Frico, die de 9,10 meter lange kofferbakdekkruiser *Zomerweelde* bestelde en de heer A. Slager uit Drachten, die zijn 8 meter lang bakdekkertje *Martha Anna* tot 1963 zou bevaren. De platen van ‘skûtsjedikte’ waren geklonken. Beide jachten varen nog rond.

Drachten, 1952. De scheepswerf van Oebele Haikes van der Werff op het Buitenstvallaat met een skûtsje voor onderhoud op de dwarshelling. Aan de overkant van het water twee kalkovens. (Foto: J. de Jong)

Jan Oebeles’ zoon Oebele Haike begon na de ambachtsschool direct op de vaderlijke werf aan Buitenstvallaat, maar bekwaamde zich later met een PBNA-cursus in het scheepsontwerpvak. Vanaf 1935 dreef hij de werf samen met broer Gurbe, die zich in de fijne houtafwerking bekwaamde. De gebroeders verwierven een goede reputatie als bouwers van mooi afgewerkte bakdekkerkruisers, met en zonder kofferdek. Uiteraard hielden zij de technische ontwikkelingen bij: voor zware taken zoals het klinken kwam pneumatische techniek te hulp, het klinken werd lassen, lassen met acetyleen gas werd elektrisch lassen. De gebroeders bouwden ook zeewaardige motorjachten, onder andere voor ene heer Loef, en kruisers voor de verhuur, vooral aan Engelsen, voor wie destijds varen in Friesland een favoriete vakantiebestemming was. Merkwaardigerwijs is hun plaats uitgerekend na de oorlog door Duitsers ingenomen! Gurbe beleefde uiteindelijk toch meer vreugde aan het bouwen van BM-ers, schouwen en jollen dan

aan het intimmeren van motorboten en begon voor zichzelf. Aan de Brede Drait zette hij een serie schiphuizen neer voor de verhuur. Oebele Haike en Gurbe hadden nog een broer, Jan Jans, die huwde met kleindochter Taetske van de eerder beschreven weduwe Hoff. Uit die verbintenis kwam de hiervoor beschreven Roelof van der Werff voort, die later bekend werd als werfbaas van de Zwolsmanwerf in Workum. Oebele Haikes zoon Jan Oebele (1941-1995) specialiseerde zich op de ambachtsschool in metaalbewerking en werd, hoe kon het anders, scheepsbouwer. In 1971 gehuwd met Meintje van der Kooi, vestigde hij zich in 1974 in het ouderlijk huis aan Buitenstvallaat, waar de langzamerhand historische hellingloods, smidsvuur en blaasbalg incluis, nog stonden te wachten op emplooi. En dat kregen ze want, naast de verhuur van boten en ligplaatsen, werden schouwen, een 10m schokker, kotters, wildsjitters, kruisers, twee 'Fallaatster' jachtskûtsjes, een vissermanschouw en een 12m rondspantjacht gebouwd. Veelal ontworpen door Jan bij de Leij, die samen met Roelof van der Werff op de ambachtschool had gezeten, timmerwerk op de werf deed en heel goed schepen kon ontwerpen! Later bleek diezelfde timmerman-ontwerper-tekenaar ook een goede modelbouwer te zijn, die bijvoorbeeld de grote Lemsteraak 'Marva', die Jan Oebeles in 1917 te water liet, in 2012 als model nabouwde. Het model van de aak is te bewonderen in de woning naast de werf. Jan Oebeles laatste jacht was in 1994 een Mariënkotter; helaas overleed hij veel te jong in 1995.

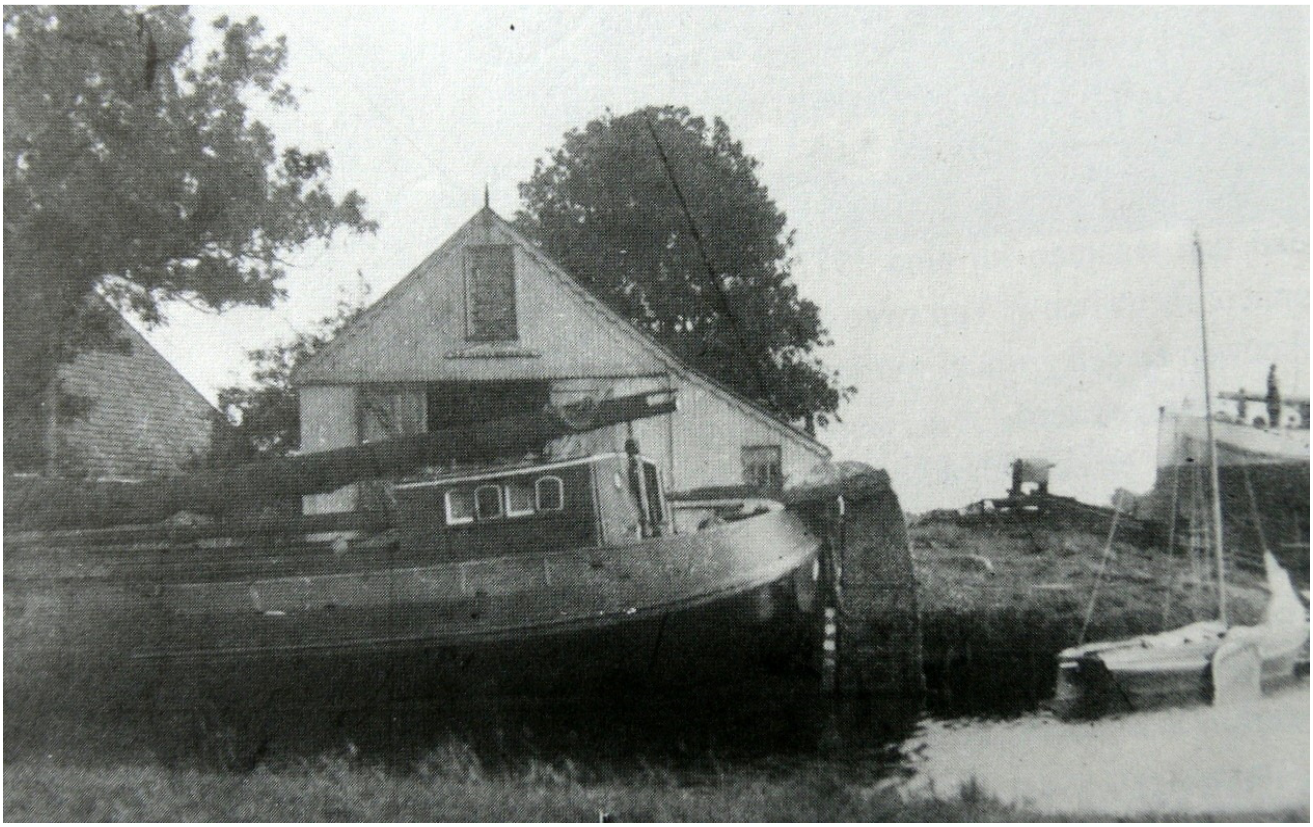
Werfhuis Buitenstvallaat, (Foto: Fokke Wester)

Weduwe Meintje hield het bedrijf aan in de hoop dat haar zoons Oebele Haike en Sjoerd Jan het zouden willen voortzetten. Oebele Haike, toen zijn vader overleed 21 jaar oud en werktuigbouw studerend aan de HTS, besloot na werkervaring bij een scheepswerf in Leeuwarden en een keuringsinstituut in Joure, in 2000 zijn vaders voetsporen te betreden en begon onder de naam O.H. van der Werff op de vertrouwde locatie. De dwarshelling was afgebroken, dus naast investeringen in moderne machines moest een 10-tons hellingkraan worden aangeschaft. Sindsdien bouwt Oebele Haike met zes medewerkers casco's tot 16m lengte, knikspant en rondspant, voor plezier- en verhuurjachten, in twee hallen, waarvan de tweede in 2006 gereed is gekomen. Zo zijn hier onder andere enige casco's gebouwd voor de stoere Sturiër kotters van Scheepswerf De Volharding in Stavoren en een hele serie casco's van de grote charterschepen voor *Yachtcharter De Drait,* in Drachten, naast het Buitenstvallaat, waar de casco's in eigen beheer op jachtwerf De Drait werden afgebouwd. Onder eigen vlag bouwt Van der Werff de bijna 11m lange Mariënkotter - een mooie rondspant gejoggelde spitsgatter- en een Notarisboot -een nostalgische knikspant met steilsteven.

Drachten, 2009. Een reünie van schepen gebouwd op het Buitenstvallaat, tijdens het 280 jarig bestaan van de werf. (Foto: Dirk Huizinga)

Een skûtsje werd bij het Buitenstvallaat buiten gebouwd op een horizontaal vlak van enkele balken, langs de Drait. Bij de tewaterlating liet de werfbaas de balken kantelen op een draaipunt onder het schip Onder: de bouw van het Jouster skûtsje in 1923 "op de koop". Het werd op eigen risico gebouwd, maar reeds halverwege de bouw verkocht. De hoge roef zit nu nog op het SKS-skûtsje. Het Buitenstvallaat was de enige werf in Friesland die lang doorging met de bouw van skûtsjes.

Het Buitenstvallaat in 1950 met een bakdekkruisertje op de helling. De helling is pas in de dertiger jaren aangelegd en werd gebruikt voor onderhoud aan de schepen. Onder: een tjalk op de helling en een tjalk voor de kant. De grote boerderij naast de werf is later een paar honderd meter verplaatst naar het oosten.



3. Schepen en scheepjes op de Drachtster vaart

Dirk Huizinga

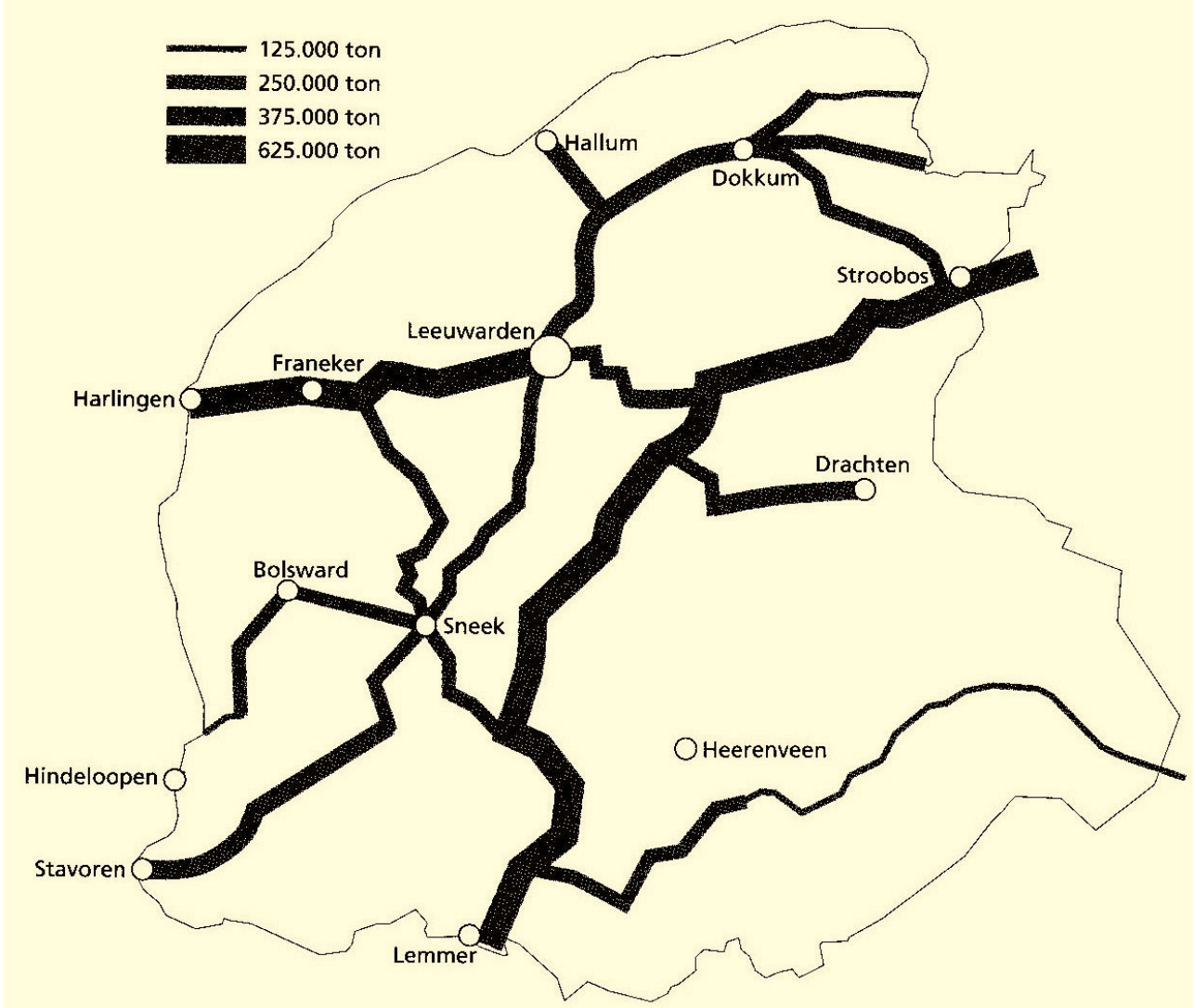
Friesland was door de eeuwen heen een landbouwgebied. Friese welvaart was boerenwelvaart en die was op de klei duidelijker dan in de Friese Wouden met z'n minder vruchtbare zandgrond en voor boeren onaantrekkelijke veengebieden. Drachten was in de middeleeuwen onbelangrijk in die relatief arme Friese Wouden. Voor Drachten kwam de welvaart na 1641, toen de Haagse koopman Passchier Hendriks Bolleman de hoogveengebieden ten oosten van Drachten wilde exploiteren voor de winning van turf. De functie van de vaart was in de 17e eeuw duidelijk: de afvoer van afgegraven turf met turfschepen. Als neveneffect groeiden rond de vaart bij Drachten handel en nijverheid, waardoor de vaart niet alleen door turfschippers werd gebruikt, maar ook door andere vrachtvaarders. Schippers die goederen vervoerden, beurtschippers die van en naar de markten voeren en ook personen meenamen en tenslotte boeren die hun vee en landbouwproducten via de vaart gemakkelijker konden verplaatsen dan over land.

Vaarwater met beperkingen

Friesland was wel minder nat dan het leek. De meren, kanalen en vaarten in Friesland waren namelijk ondiep. Het omliggende land lag bovendien laag. Om overstroming te voorkomen, moest er langs de kust gespuid worden op de Zuiderzee. Er werd nooit water ingelaten, want de zee was zout. Tijdens droge zomers verloor Friesland alleen maar water. Als die droogte te lang duurde, werd de scheepvaart in Friesland sterk belemmerd door te lage waterstanden. De vaardiepte was vaak minder dan een meter.

Bij de Drachtster vaart werd het water vastgehouden met verlaten. De vaart moest naar het oosten diverse meters hoogte overwinnen, wat alleen mogelijk was door schepen middels schutsluizen stap voor stap op een hoger waterniveau te brengen. Bij het Ureterpverlaat aan de oostkant van Drachten kwamen de schippers die van de Smalle Eesterzanding kwamen in de vaart naar Frieschepalen die (na het passeren van drie sluizen) vier meter hoger lag. De vaart naar de veenderijen was dus wel een vaart met hindernissen.

De schippers waren bovendien ontevreden over de situatie op het binnenwater door het beleid van de overheid. In Friesland woog het belang van de boeren zwaarder dan dat van de schippers. De boeren konden 's zomers water uit de vaarten gebruiken voor hun landerijen, wat het waterpeil nog eens extra onder druk zette. De schippers konden het Friese water daarom alleen maar bevaren met kleine, ondiepe schepen. Pas na 1932, toen de Zuiderzee was afgesloten en het IJsselmeer zoet werd, legden de waterschappen een stelsel van elektrische gemalen aan, waarmee het IJsselmeerwater tijdens droge zomers (voor de boeren) opgepompt werd naar de drogere streken in het oosten van het land.



Kaart 3.2: Volume van de binnenvaart op de belangrijkste Friese vaarwegen in 1910.
Bron: *Statistiek van de scheepvaartbeweging* (1910).

Scheepvaartrechten

Een andere bron van beperkingen waren de scheepvaartrechten. Vooral de kleinere vaarten in de Friese Wouden kenden vele obstakels in de vorm van bruggen en sluizen. De eigenaren en beheerders van deze waterwegen (provincies, waterschappen, gemeenten en particulieren) droegen de lasten van het onderhoud en wilden die dus verhalen op de gebruikers van het vaarwater. De schippers moesten brug-, sluis-, kade- en havengelden betalen. Dat de schippers hierover klaagden, was niet onbegrijpelijk. De vaarwegen waren er eerder dan de bruggen voor het wegverkeer. De brug dient het wegverkeer, maar alleen de schippers moesten betalen bij het passeren van de brug. Schippers die van buiten de provincie binnenkwamen, moesten bovendien eerst tol betalen. Er was op de provinciegrens een ketting over het water gespannen, die pas neer ging nadat de schipper betaald had. Wie de provincie in de 18e eeuw met een schip wilde verlaten, werd eveneens bestraft met tolgelden. Wie deze belasting probeerde te

omzeilen maar daarbij tegen de lamp liep, moest het twintigvoud van het bedrag neerleggen. Het bedrag in stuivers werd in guldens in rekening gebracht.

In de 20e eeuw werd het er voor de schippers niet beter op. De vaarten waren verwaarloosd en niet meer geschikt voor de steeds grotere vrachtschepen die bovendien steeds vaker van (hulp)motoren werden voorzien. Om aan de klachten van de schippersvereniging 'Schuttevaer' tegemoet te komen, werd door de provincie Friesland ook nog eens een averechts beleid gevoerd.

Vanaf 1900 mochten schepen langer dan 30 meter niet meer door Friesland varen! Vervolgens werden de Friese vaarwaters ingedeeld in drie klassen. Op het eersteklasvaarwater (Lemmer, Stavoren – Groningen) mochten wel alle zeilschepen komen, maar geen motorschepen langer dan 31.50 meter (de maat van de zeesluis van Stavoren). Op het tweedeklasvaarwater (bijvoorbeeld naar Drachten) mochten wel grote tjalken zeilen, maar motorschepen mochten niet langer zijn dan 21,60 meter. Op het derdeklasvaarwater (zoals van Drachten naar het oosten) mochten zeilschepen varen, maar motorschepen mochten niet groter zijn dan 20 ton. Op aangewezen kanalen mocht helemaal geen motorschip komen (zoals de Jonkersvaart van Frieschepalen naar Leek, die door het Drachtster beurtschip *De Jonge Trijntje* werd bevaren tussen 1910 en 1920). Ook waren er delen van kanalen waar niet gezeild mocht worden, omdat de paarden op de weg naast de vaart daarvan zouden kunnen schrikken.

De Friese overheden deden weinig om het de schippers gemakkelijker te maken. Het waren de Groningers die er in 1911 daarom bij de Staatscommissie op aandrongen tenminste de vaarweg Lemmer – Groningen maar onder beheer van het Rijk te brengen.

Scheepjes op de Drachtster vaart

We zijn bekend met de oude foto's van de Drachtster vaart vol bolschepen, pramen, snikken, tjalken en skûtsjes die turf, allerhande goederen en landbouwproducten vervoeren en aan de kaden laden en lossen. Ook kennen we de foto's met stoombeurtschepen als de Rival, de Orion en de Frisia langs het Moleneind, die Drachten als thuishaven hadden. Dat zijn plaatjes van ongeveer honderd jaar geleden. Foto's van dergelijke bedrijvigheid in Drachten uit het midden van de 19e eeuw, toen de fotografie reeds in iets bredere kring beoefend werd, zijn mij helaas niet bekend.

Van de scheepvaart in Drachten van 1650 tot 1850 zijn mij evenmin getekende afbeeldingen bekend. Wel weten we min of meer wat voor soort schepen in die periode in het oosten van Friesland in gebruik waren. Geen grote zeegaande schepen. Geen zeewaardige 'Friese pramen' zoals bijvoorbeeld Le Comte die in 1831 tekende, maar wel kleine houten schuitjes. Die kleine schuitjes voor gebruik op de smalle vaarten van het binnenwater waren eeuwenlang ongeveer van dezelfde opzet. Spitse pramen, punterachtige scheepjes, snikken en bokken die eenvoudig waren te bouwen en praktisch in gebruik waren. Een lang schip kon meer lading vervoeren dan een kort schip, maar was moeilijker of niet te keren in smal water. Dat kon verholpen worden

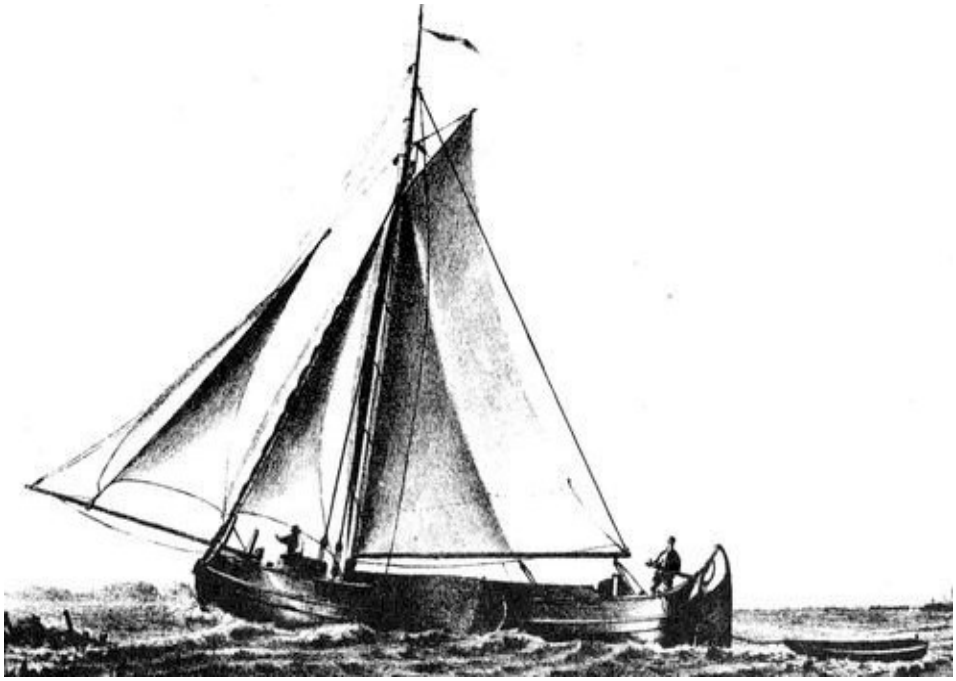
door de voor- en de achterkant spits te maken. Behalve voor afvoer van de turf van de verveners, werd de vaart ook gebruikt voor goederenvervoer voor zakenlieden en winkeliers die zich in Drachten vestigden. Voor ondernemers van diverse pluimage, als molenaars, schuitmakers, kuipers, wolkammers, blauwververs, schrijnwerkers, kalkbranders, gortmakers, brouwers, schoenlappers, leerlooiers, touwslagers, jeneverstokers, wevers, tabaksfabrikanten etc.

Schoterlandse Compagnonsvaart 1950. Een melkventer met een Knypster melkschuit. (Foto: Dolf Kruger)

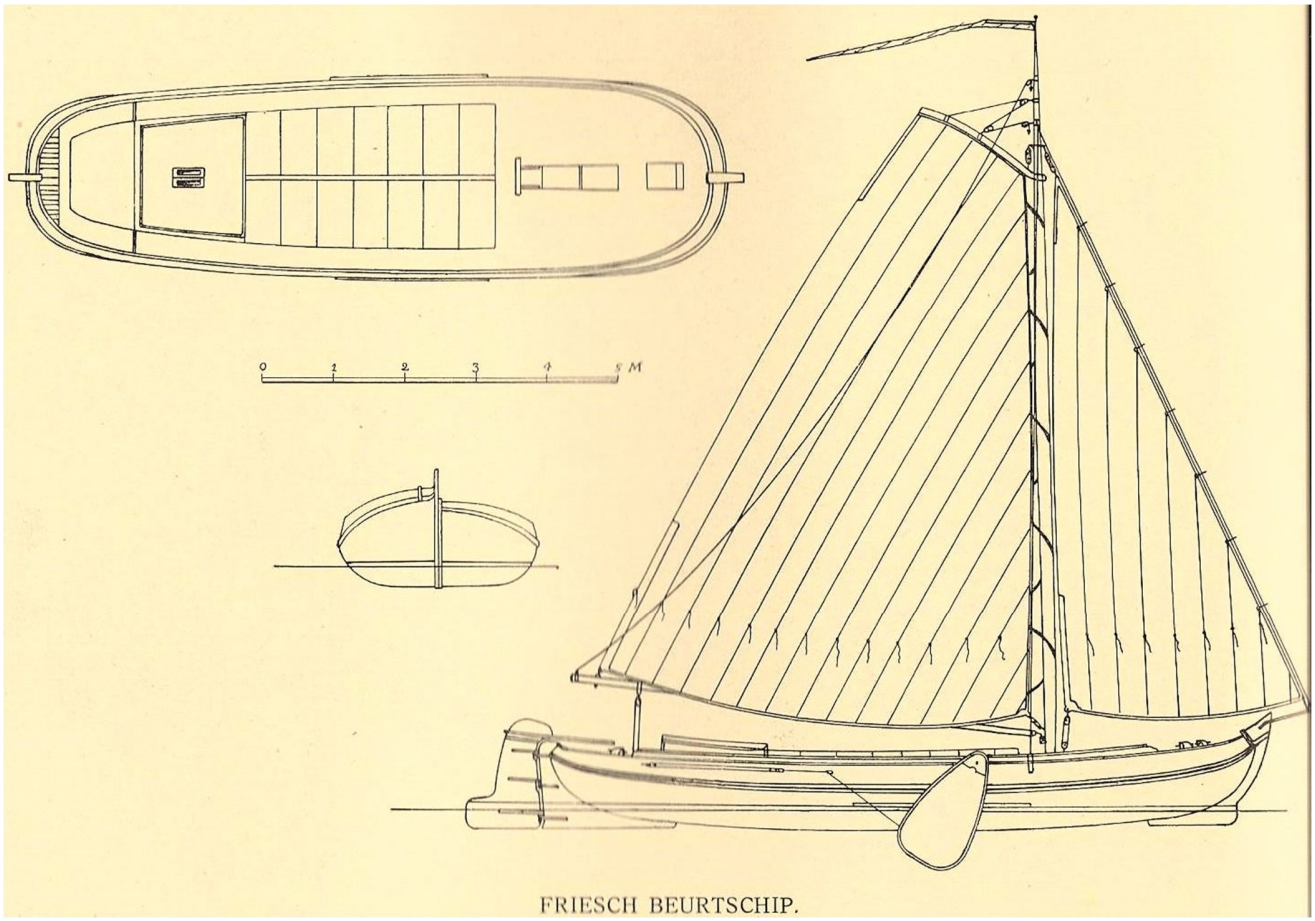
Drachten, omstreeks 1930. De Kaden, met een skûtsje dat zand (?) zal lossen, een snik met turf en twee grote tjalken.

Drachten, begin 1900. De Noorderdwarsvaart met links de scheepswerf van Van der Werff. In de vaart bokken. Het water staat laag. De vlonders langs de oever staan droog.

Akkrum, 1880. Een houten Overijsselse praam onder zeil. Dit waren tot 1900 de grootste schepen op het Friese binnenwater en zeewaardig genoeg voor de Zuiderzee. Ze konden ook Drachten bereiken, maar voeren niet verder door de vaart.



Friese praam (een hektjalk) voor de vaart op ruim water als de Zuiderzee. (Tekening Comte 1831)

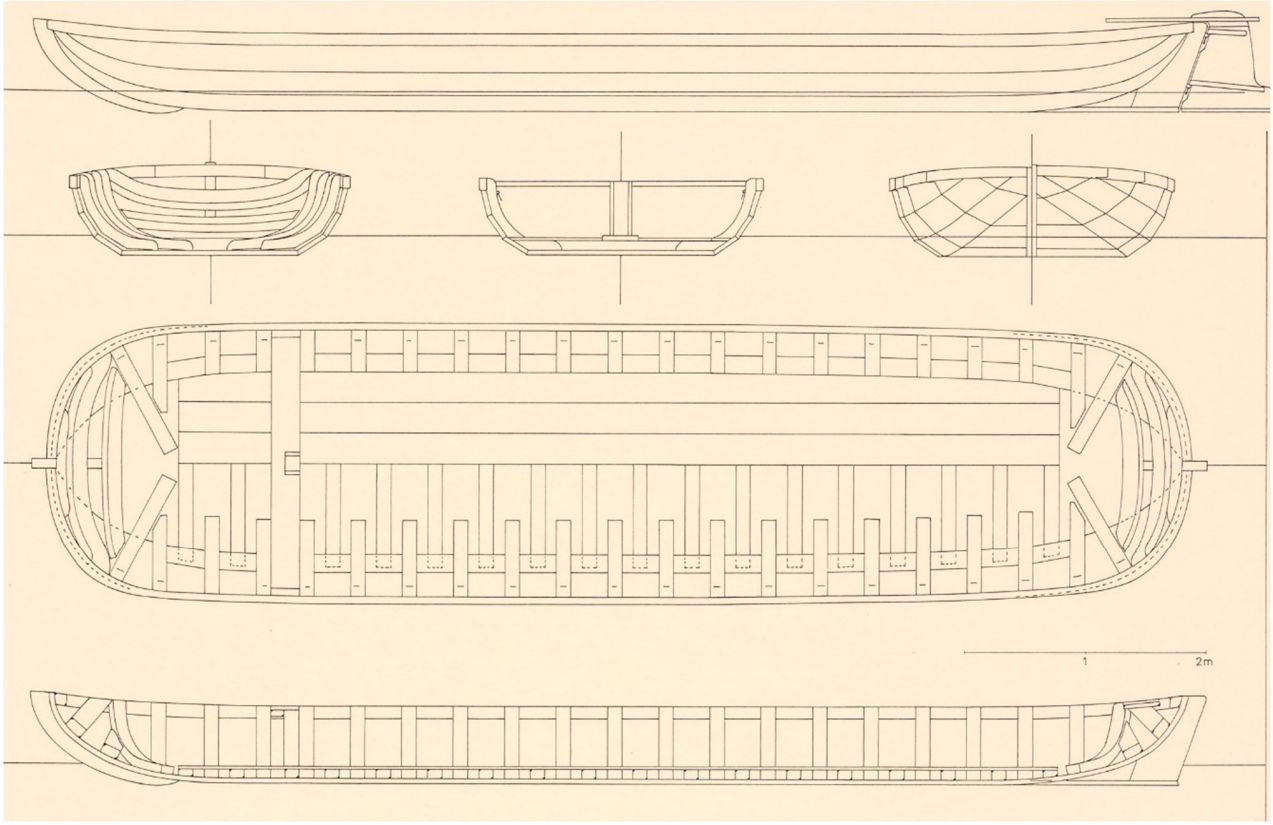


Zeilplan voor een 10 meter lang Fries beurtscheepje, getekend door H. Kersken. (uit: 'Schepen die voorbij gaan'. 1927)

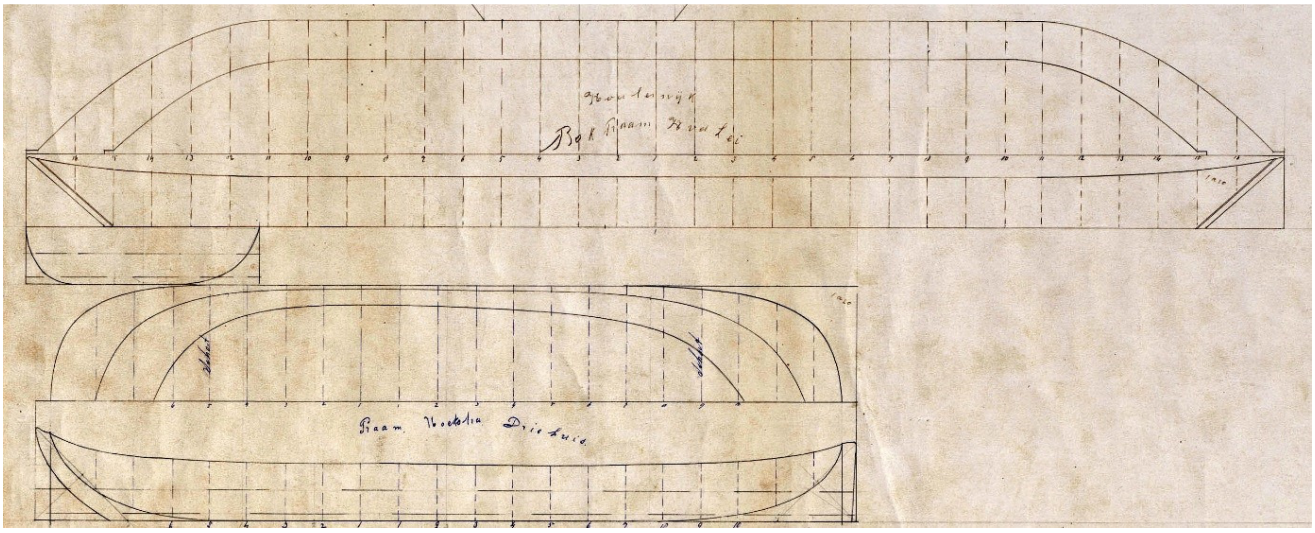
Zo'n spitse, punterachtige schuit boomde je een slootje in en met evenveel gemak er achterwaarts weer uit. Naast de spitse pramen en bokken waren er in Friesland ook bolle pramen. In smalle sloten met riet voldeed een spitse praam echter beter. Bolle pramen waren geschikter voor ruimere vaarten.

Die onopvallende werkscheepjes droegen soms een grote variatie aan benamingen, terwijl ze tegelijkertijd allemaal wat op elkaar leken. Ze kregen echter allerlei lokale benamingen als praam, schuit, schuitschip, aak, turfschip, bolschip, bolpraam, bok, snik, punter, veepraam, Knypster praam, bokschuit, schouw, melkboot, spitse praam, zeilpraam, Veenwoudster praam, hooipraam etc., zonder dat altijd duidelijk is waar dat onderscheid op gebaseerd was. Alleen bij de schouw kan je je niet vergissen. Dat was en is een knikspant bootje met een platte bodem, een plat voorbord en een platte spiegel. Bij de vele soorten pramen is dat lastiger aan te geven.

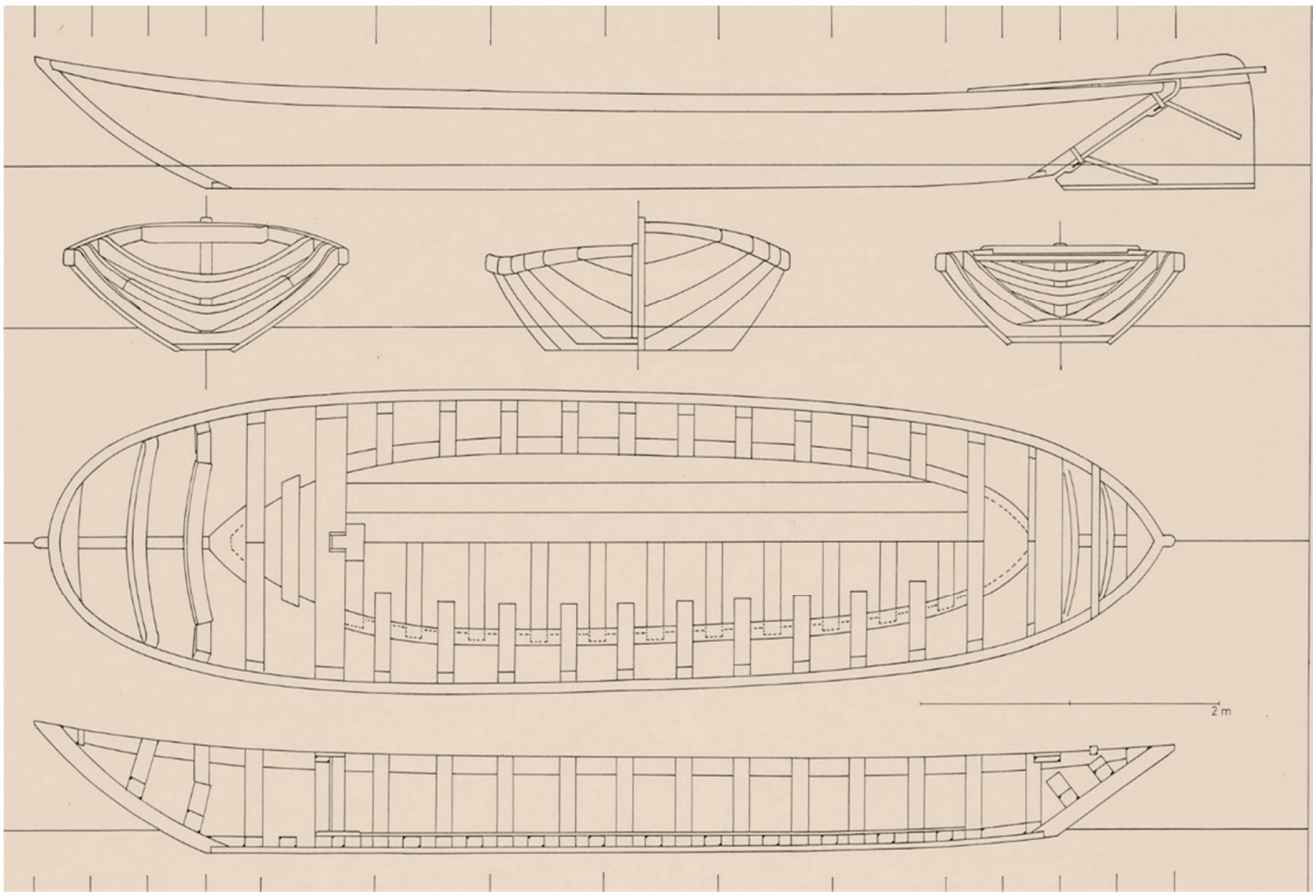
Het oudste schip van Friesland is op dit moment een punter die in 2006 bij Tirns is opgegraven. Dit schuitje is gedateerd in de 12e eeuw, ongeveer in het jaar 1180. De punters uit de 20e eeuw zien er niet wezenlijk anders uit. In 800 jaar is er bij de bouw van dit soort scheepjes dus eigenlijk niets veranderd. Daarom is de kans groot, dat de schuitmakers bij Drachten vooral ook dit soort scheepjes bouwden.



Een 19e eeuwse bolle praam, in gebruik als veepraam in Veenwouden. De latere ijzeren pramen hadden veel meer holte. (Tekening: Gerrit Jan Schutten) Onder: Sneek in 1900 met in de gracht een houten, spitse praam.



Een ijzeren bokpraam voor H. van der Lei in Haulerwijk en een bolle praam voor Hoekstra in Driehuis. Ontwerp: Roorda Drachten. (Tekening: FSM)



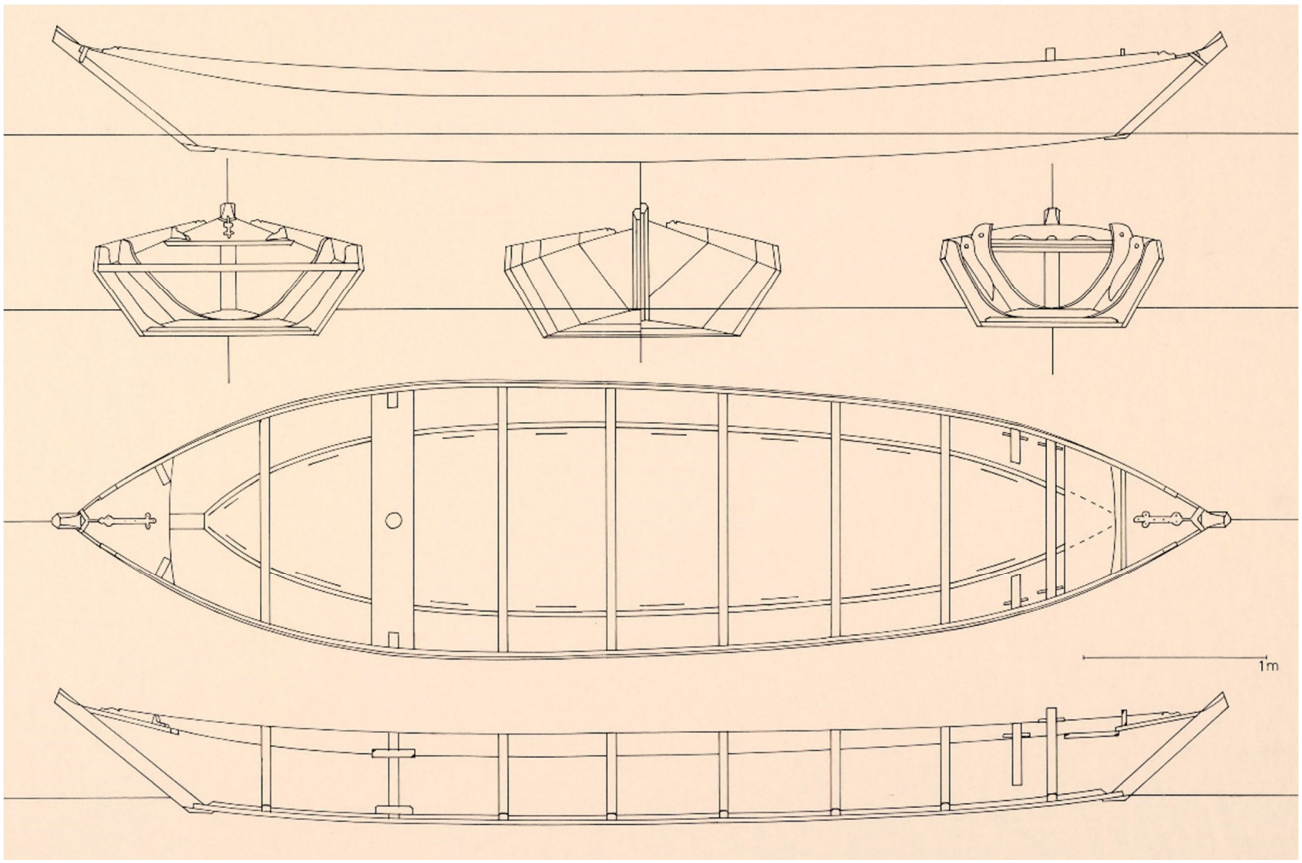
De Berlikumer praam die bij tuinders rond Berlikum werd gebruikt, vertoont veel overeenkomst met punterachtige pramen uit de Friese Wouden. (Tekening: Gerrit Jan Schutten)

Bakkeveen met een houten Friese praam in de sluis.

Pramen, bokken en schuiten werden in allerlei afmetingen en uitvoeringen gebouwd, al naar de wens van de opdrachtgever. De oudste houten Friese pramen, zowel de bolle als de spitse, zijn opvallend laag. Pas vanaf 1900, als er ijzeren pramen worden gebouwd, zien we het bekende model van de boerenpraam op het water. Een rond schip met een flinke holte, als een skûtsje zonder boeisel.

De houten pramen en schuiten uit de 19e eeuw en de punterachtigen uit nog vroegere tijden waren klein en vlak, maar konden natuurlijk wel voorzien worden van een voordekje of een boeisel en een stootrand. De houten praam op de foto in de sluis van Bakkeveen is zo'n scheepje uit eind 1800 met een flinke rand, een soort boeisel en een voordek met tent of wellicht een vast roefje.

Kenmerkend voor al dat soort scheepjes is vooral hun eenvoud en functionaliteit. Ze konden gebouwd worden op simpele werfjes en waren ook niet moeilijk te bouwen. Het model van de punterachtigen komt voor op oude tekeningen uit de 17e eeuw. Vissersboten met rechte stevens als een snik of een schokker. Eenvoudige knikspantbouw waarbij het hout slechts weinig gebogen hoefde te worden, terwijl het model in al z'n eenvoud heel goed voldeed. Ruim, stabiel en gemakkelijk te bomen, te roeien of te trilkjen (vanaf de kant met een boom voort te duwen).



Een punter die ook in gebruik was in zuidoost Friesland (Tekening: Gerrit Jan Schutten)

Tirns 2006: De vondst van 'het oudste schip van Friesland': een punter uit de 12e eeuw.

Sneek, het Fries Scheepvaart Museum: de punter van Tirns, ongeveer uit het jaar 1180

Tirns 2006. De vondst van een 'preampke' uit de 12e eeuw.

Beurtvaart om stukgoederen en personen te vervoeren

Goederen werden in de 19e eeuw vervoerd met zeilende veerscheepjes. De beurtschippers vormden de schakel tussen stad en platteland. Zij moesten voor een betrouwbare en regelmatige verbinding zorgen en voeren daarom op bepaalde dagen in de week met vaste vertrektijden. In de praktijk ontwikkelden beurtschippers zich tot vertrouwenspersonen die bijvoorbeeld ook in de stad betalingen deden voor klanten uit de dorpen. Regelmatig namen ze flinke sommen geld mee als waardetransport die bij bijvoorbeeld een notaris in de stad afgeleverd moest worden. Tot 1880 hadden beurtschippers een wettelijke vergunning nodig om te mogen varen. Vanaf 1880 kwam er een vrije vervoersmarkt en mocht iedereen een beurtdienst beginnen, als hij maar van tevoren aankondigde tussen welke plaatsen hij ging varen en wat de vertrek- en aankomsttijden waren. Vanuit één plaats konden dus meerdere beurtschippers actief zijn.

Zeilend beurtscheepje en een visaak langs de kant. Beurtscheepjes vervoerden stukgoed en personen. Skûtsjes bulkgoederen.

De planmatige aanpak die de overheid eiste, kon rond 1900 ook werkelijk gerealiseerd worden, toen de zeilende veerscheepjes vervangen werden door stoombeurten. Begin 1900 bestonden in Drachten de volgende beurtdiensten. Aan het Moleneind NZ lag voor het nieuwe gemeentehuis de stoombeurt *Koningin Emma*. Dat schip voer bij marktdagen op Leeuwarden en op Sneek. Iets meer naar het oosten, aan de Noordkade, lag een andere stoombeurt, de *Frisia*, die eveneens op Leeuwarden en

Sneek voer. Dan was er nog de *Orion* die drie keer per week tussen Drachten, Akkrum en Heerenveen voer met goederen en passagiers. Het beurtschip *Rival* onderhield in die tijd vanuit Drachten een wekelijkse dienst op Amsterdam en tenslotte was er nog een plaatselijke rijwielhandelaar die een flinke 'notarisboot' had ingericht voor het vervoer van passagiers. Met deze salonboot voer hij naar dorpen in de omgeving van Drachten. In 1910 startte Jan Jagersma met het skûtsje *De Jonge Trijntje* een wekelijkse beurtdienst op Groningen via Frieschepalen, De Wilp en Leek. Dus binnendoor over de Jonkersvaart waar niet met een motorschip mocht worden gevaren. Er was ook een beurtdienst via Bergum naar Groningen over het Van Starkenborghkanaal, waar uiteraard wel motorschepen toegelaten waren.

Drachten, begin 1900. Het Moleneind met twee stoombeurten voor het nieuwe gemeentehuis.

Schepen die door de Drachtstervaart naar het centrum van Drachten voeren, konden daar niet keren. Jan Jagersma moest als hij terugkwam vanuit de Zuiderdwarsvaart de Drachtstervaart in naar het Boveneind bij de sluis. Waarschijnlijk keerde hij eerst *De Jonge Trijntje* bij het Oostend en trok het schip achterwaarts naar z'n ligplaats. De schepen aan de westkant van Drachten gebruikten een insteekhaven in het Moleneind ZZ bij de houtzaagmolen van Jan Binnes Bolman. Ongeveer waar nu het kruispunt Moleneind Tjalling Wagenaarstraat is. Daar kon de schipper draaien en z'n schip met de kop naar het westen opnieuw afmeren.

Boven: Drachten, Bovenbuurt richting Oostende. In de vaart een ijzeren bok.

Drachten, de Noorderdwarsvaart vanaf de Hege brêge naar het noorden. Vooraan de rolbrug naast de Hoge brug.

Bedrijvigheid met skûtsjes een kortstondig gebeuren

Mede door de huidige belangstelling voor het skûtsjesilen is Drachten bekend geworden door twee scheepswerven waar honderd jaar geleden zeer fraaie en snelle staalijzeren skûtsjes zijn gebouwd. Die legendarische scheepsbouw beslaat een periode van slechts enkele decennia. De skûtsjebouw is slechts een momentje geweest in de geschiedenis van meer dan 300 jaren scheepvaart naar Drachten.

Van die vrij recente geschiedenis is echter wel veel bekend. De scheepsbouwers Van der
Werff en Roorda hebben hun wortels ook in de vroege scheepsbouwgeschiedenis van Drachten. Zij kunnen als scheepsbouwers bij Drachten zelfs teruggaan naar de 18e eeuw, toen de Drachtstervaart nog geen honderd jaar in gebruik was. Het is echter onbekend wat voor schuiten zij in die jaren bouwden. Geen skûtsjes in ieder geval. Het is veel waarschijnlijker dat zij schuitjes bouwden als de bok , de punter en de praam. Scheepjes die afgestemd waren op het plaatselijke gebruik in smalle vaarten en wijken.

IJzeren bok met turf.

Ook voor het vervoer van de turf die in de 17e en 18e eeuw afgegraven werd ten oosten van Drachten, zijn hoogst waarschijnlijk vooral kleine scheepjes gebruikt als de bok en de spitse praam. De Drachtster vaart was in de 17e eeuw lang niet zo breed en diep als in de 20e eeuw. De grotere houten skûtsjes voor vervoer van turf, terpaarde en mest werden pas in de tweede helft van de 19e eeuw gebouwd. Die waren 11 tot 14 meter lang. Weer een halve eeuw later kwamen de ijzeren skûtsjes van 13 tot 16 meter lengte. Net als de ijzeren skûtsjes konden ook de kleine houten schuiten, bokken en snikken de turf niet over de Zuiderzee naar de Hollandse steden brengen. Dat was veel te

gevaarlijk. Hun lading werd daarom bij de Friese Zuiderzeehavens overgezet op de wel zeewaardige tjalken die de turflading afleverden bij klanten in Holland.

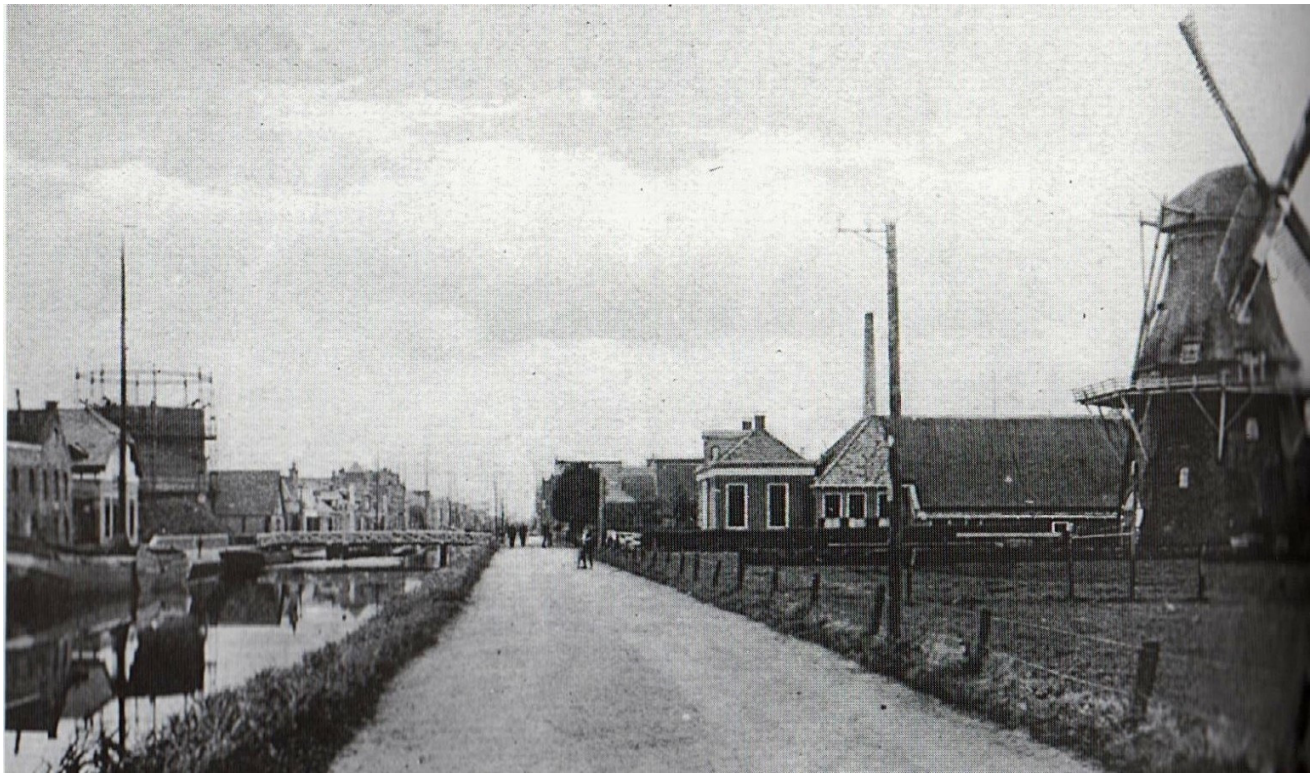
In 1893 werd de vaart naar Drachten door de Provinciale Waterstaat iets opgewaardeerd en werd het Buitenste verlaat verbeterd en verlengd, zodat schepen van ruim 28 meter lengte de sluis konden passeren. Dat wil zeggen dat er twee kleine skûtsjes tegelijk geschut konden worden. In die jaren passeerden wel meer dan 7000 schepen per jaar het Buitenstvallaat. Niet alleen turfschepen, maar ook beurtvaarders, boerenpramen en grote ijzeren tjalken die hun vracht losten aan de kaden in Drachten.

Die drukke scheepvaart liep snel terug toen vanaf de dertiger jaren de vrachtwagen veel vervoer overnam. Na de Tweede Wereldoorlog werd het stil in de vaart. De auto had gewonnen van het schip. Bij de Piipster Brêge lagen nog wat woonscheepjes en een enkel jachtje. De vrachtvaart door de Drachtster vaart was verleden tijd geworden. De vaart kon na 320 jaar worden gedempt. Nog geen halve eeuw later kreeg de gemeente Smallingerland daar spijt van. In 2015 kon er weer tot de dam worden gevaren.

Een tjalk met ferrytuig die een lading turf over de Zuiderzee vervoert. (Tekening: G. Groenewegen, ca. 1788)

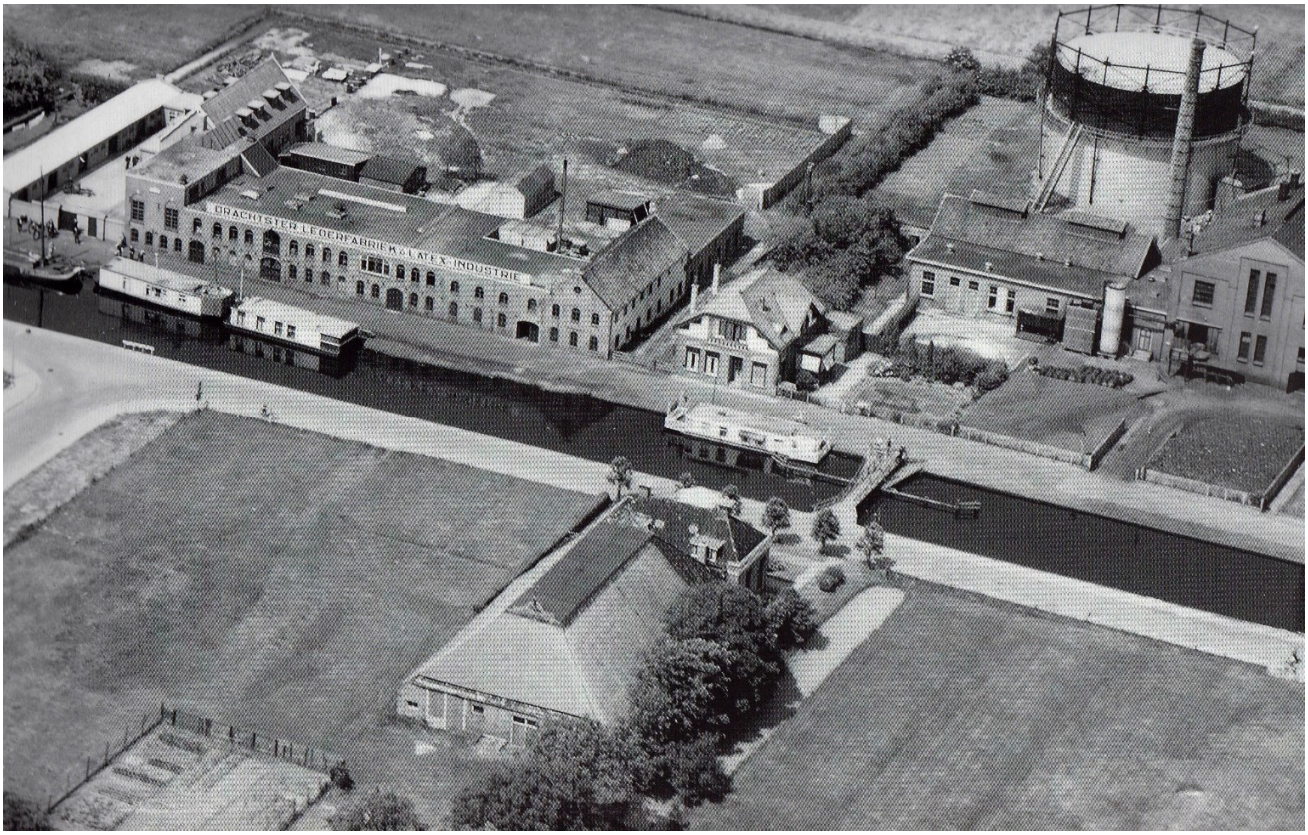
De Jonge Trijntje had een ligplaats aan de Noordkade, boven de sluis, ongeveer tegenover V.d.Zee (nu Veneboer) aan de Zuidkade. Onder: Het Oostend omstreeks 1900. De Drachtstervaart eindigde op een T-splitsing.

De kaden eindigden op het Oostende met een T-splitisng. De Jonge Trijntje voer daar de Zuiderdwarsvaart in om even verderop bij de woning van Haicke P. van der Werff (van de ijzeren scheepsbouw aan de Langewijk) linksaf de Langewijk in te gaan.



Drachten, de vaart in 1948. Aan het Moleneind Zuidzijde met de boerderij en de korenmolen van Durksz

.



Drachten, 2015 met de weer open gegraven vaart tot aan de Dam, het centrum. Aan de zuidzijde (rechts) de nieuwe passantenhaven, direct naast het Grandcafé De Twee Heeren, dat in het verleden de boerderij van Durksz was.

4. Beelden van skûtsjes in bedrijf

De Jonge Trijntje is gebouwd als skûtsje, maar werd door Jagersma gebruikt als beurtschip waarmee hij stukgoederen ging vervoeren tussen Drachten en Groningen. De meeste skûtsjes werden gebruikt voor het vervoer van bulkgoederen. Turf, terpaarde, bieten en mest. In de zomermaanden was het voor de schippers een rustige tijd. Velen verdienden wat bij met wedstrijdzeilen. Tijdens dorpsfeesten en kermissen waren er kasteleins (en later ook watersportverenigingen) die zeilwedstrijden uitschreven voor vracht- en beurtschepen en voor allerlei pleziervaartuigen. De schippers konden bij die wedstrijden een aardige stuiver bijverdienen. Er was dus veel animo voor. Door het geweld van de vrachtschepen kwam de wedstrijd voor boeiers, tjotters, schouwen en scherpe jachten wel eens in het gedrang. Later werden de wedstrijden voor skûtsjes daarom apart georganiseerd. Veel skûtsjeschippers hadden ook plezier in het wedstrijdzeilen. Bij het vervoer van terpaarde deden ze ook met collega schippers wedstrijden om met een leeg schip zo snel mogelijk terug te zijn bij de terp om als eerste weer geladen te kunnen worden.

In de zomer bijverdienen bij zeilwedstrijden voor vrachtschepen. Hier in 1906, georganiseerd door een plaatselijke kastelein.
Rechts een skûtsje met het 'Drents tuig' met korte gaffel. Dat belastte de top van de mast minder.

Het normale beeld van een skûtsje-in-bedrijf was een geladen schip. Voor ons is dit beeld verleden tijd geworden.

Leeg of geladen, zonder wind gaat het niet.

Boven: Even rust in de Opeinder vaart. Onder: Turfvervoer bij Marum in Groningen.

Overwinteren in de stadsgrachten van Leeuwarden (en andere steden).

Wedstrijdzeilen in de slappe zomertijd.

5. Restauratie van 'De Jonge Trijntje'

Dirk Huizinga

Toen Haiko van der Werff het skûtsje 'Zwerver' in 2011 had gekocht, was direct wel duidelijk dat hij dat niet deed om er zelf mee op vakantie te gaan. Nee, het skûtsje was voor hem belangrijk, omdat het een tot dusverre onbekende Fallaatster is. Onbekend, want het schip komt niet voor op de schepenlijst die is gemaakt bij de hellingboeken die bewaard zijn gebleven van de scheepswerf. De opdrachtgever Jan Jagersma wordt niet genoemd en het schip evenmin.

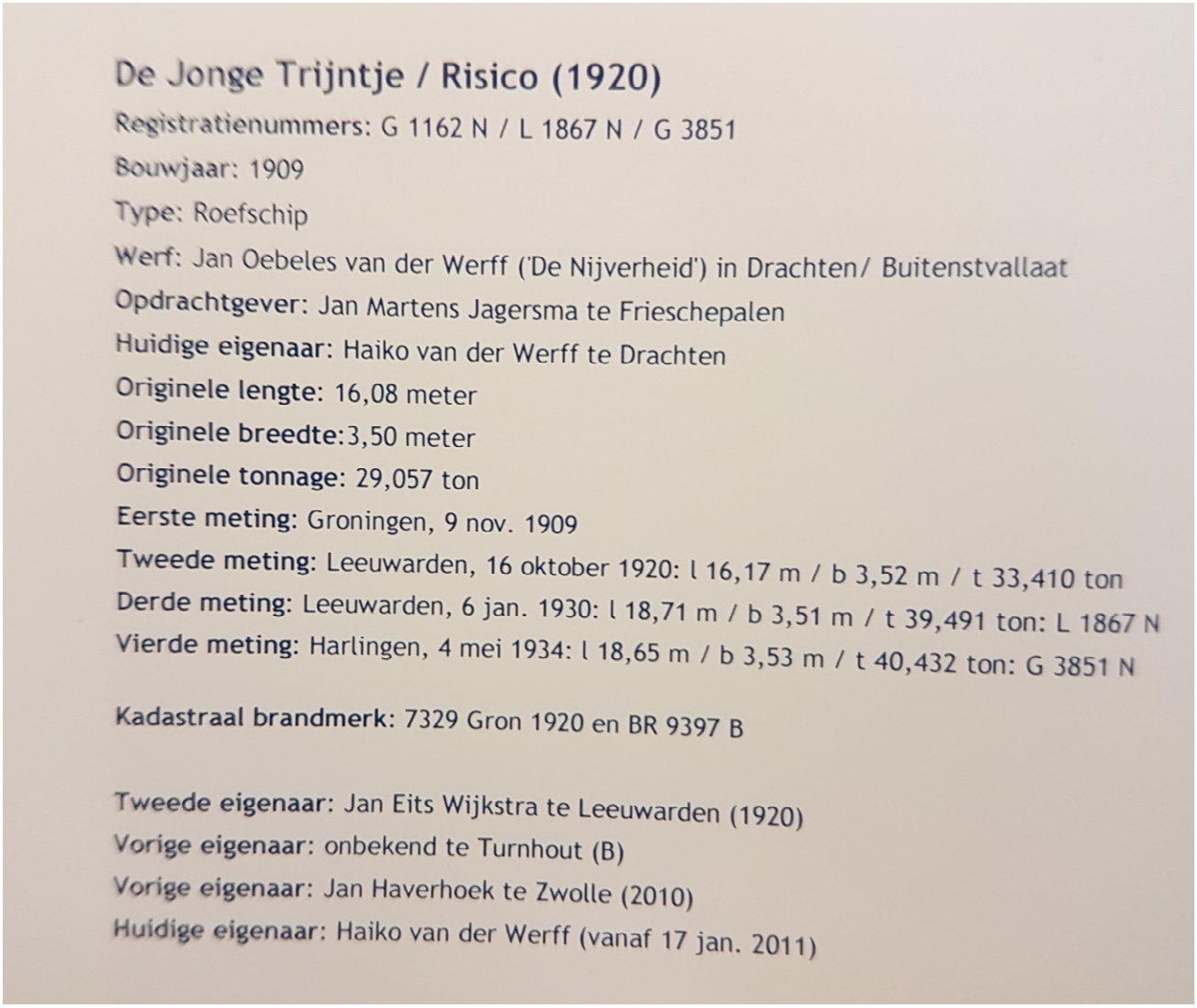
48	"Staal IJzeren Roef Schip" van 68 voet (19.24 meter) voor H. Drijfhout, turfschipper te Leeuwarden, 10 maart 1908, 1 stuk
49	"Staal IJzeren Scheepje met bollestal" van 42 voet (11.89 meter) voor Douwe Zwerver, 9 januari 1909, 1 stuk
50	Twee exemplaren van een bestek voor een "Staal IJzeren Roef Schip" van 632 voet (17.97 meter) voor Joh. Deelstra, 2 maart 1909 en z.j., 1 stuk
51	"Staal IJzeren Roef Schip" van 60 voet (16.98 meter) voor J. Visser te Ferwerd, 1 oktober 1909, 1 stuk
52	"Staal IJzeren Visscher Aak" van 40 voet (11.32 meter) voor Auke Veenstra te Earnewâld, 6 december 1909, 1 stuk
53	"Staalijzeren Roefschip" van 62 voet (17.55 meter) voor Eelke Bosma, 26 juli 1910, 1 stuk

De schepen uit het jaar 1909, volgens het Archief Scheepswerf O.H. en J.O. van der Werff te Buitenstvallaat Drachten, Fries Scheepvaart Museum, Sneek

Waarschijnlijk heeft Jan Oebeles dit skûtsje op eigen risico gebouwd en is het daarom niet in de boeken opgenomen. Hij was immers zelf de opdrachtgever. Toen het schip gereed was, is het in 1909 verkocht aan Jan Jagersma en die heeft het laten registreren als vrachtschip. Toen Frits Jansen van de stichting 'Foar de Neiteam' (die zich bezig houdt met het verzamelen van zoveel mogelijk informatie over Friese skûtsjes om die kennis niet verloren te laten gaan voor het nageslacht) het schip in Zwolle ontdekte, kreeg hij in het landelijk register de bevestiging dat het skûtsje inderdaad gebouwd was in 1909 in Drachten.

Voor Haiko van der Werff was het belangrijk dat dit schip, dat grondig verbouwd was voor de pleziervaart, weer teruggebracht zou worden tot het vrachtscheepje dat het was in 1909. Het zou gerestaureerd moeten worden en dat vonden meer mensen. De stichting *De Jonge Trijntje* die voor dat doel werd opgericht, heeft dat uiteindelijk mogelijk gemaakt.
Maar……wat betekent het als een dergelijk schip moet worden gerestaureerd? Wat betekent het, dat het terug moet worden gebracht 'in de originele staat'? Wat is origineel voor een oud schip in deze tijd? Wat willen we daarmee en bovendien: kan dat technisch

en historisch gezien wel? Het klinkt goed als we zeggen dat we een oud schip gaan restaureren, maar dat doel roept vooral vragen op zodra we ermee beginnen.



De Jonge Trijntje / Risico (1920)

Registratienummers: G 1162 N / L 1867 N / G 3851

Bouwjaar: 1909

Type: Roefschip

Werf: Jan Oebeles van der Werff ('De Nijverheid') in Drachten/ Buitenstvallaat

Opdrachtgever: Jan Martens Jagersma te Frieschepalen

Huidige eigenaar: Haiko van der Werff te Drachten

Originele lengte: 16,08 meter

Originele breedte:3,50 meter

Originele tonnage: 29,057 ton

Eerste meting: Groningen, 9 nov. 1909

Tweede meting: Leeuwarden, 16 oktober 1920: l 16,17 m / b 3,52 m / t 33,410 ton

Derde meting: Leeuwarden, 6 jan. 1930: l 18,71 m / b 3,51 m / t 39,491 ton: L 1867 N

Vierde meting: Harlingen, 4 mei 1934: l 18,65 m / b 3,53 m / t 40,432 ton: G 3851 N

Kadastraal brandmerk: 7329 Gron 1920 en BR 9397 B

Tweede eigenaar: Jan Eits Wijkstra te Leeuwarden (1920)

Vorige eigenaar: onbekend te Turnhout (B)

Vorige eigenaar: Jan Haverhoek te Zwolle (2010)

Huidige eigenaar: Haiko van der Werff (vanaf 17 jan. 2011)

Bron: Frits J. Jansen, Stichting Foar de Neiteam, maart 2011. De originele tonnage: 29,057 ton. Het ijkmerk werd zichtbaar bij het stralen van de romp.

Hoe origineel moet het worden?

Wie een schip koopt dat honderd jaar oud is, koopt vrijwel altijd ook een schip waar al vele keren wat aan veranderd is. Niet voor de aardigheid, maar omdat andere tijden andere eisen
stellen aan een werkschip. Als vrachtscheepje is het in 1930 met 2.5 meter verlengd tot 18.65 meter. Het schip werd in die jaren gebruikt voor bulkvervoer. Het was al tien jaar geen beurtschip met stukgoederen meer dat door smalle vaarten tussen Drachten en Groningen voer. Die verlenging is mooi uitgevoerd. Je kunt het slechts met moeite aan het casco ontdekken. In 1968 ging het skûtsje over naar de pleziervaart en kreeg het de naam 'Zwerver'. De functie van het schip werd uiteindelijk die van een 'motortjalk voor de recreatie' en voor dat doel werd een grote kajuit over bijna het gehele schip aangebracht. Blijkbaar wilde de eigenaar veel kajuitruimte met stahoogte. Het werd een schip waar je in kon wonen. Zo kwam het skûtsje in verwaarloosde staat terug in Drachten en duidelijk was,
dat dit niet de originele staat was. Nee, het schip moest er weer uit gaan zien als het beurtschip, zoals dat in 1909 in de vaart kwam.

Drachten, Buitenstvallaat, najaar 2011. Haiko van der Werff heeft het skûtsje gekocht dat in 1909 door zijn oerpake Jan Oebeles van der Werff op het Buitenstvallaat is gebouwd. Rond 1970 is het verbouwd voor de pleziervaart.

Dat was een aardige uitdaging voor de werfbaas, want zijn werf is vooral ingericht op het bouwen van stalen casco's van moderne motorjachten. Een technische uitdaging,

want honderd jaar geleden werden op het Buitenstvallaat 'staalijzeren' schepen gebouwd met gereedschappen en machines die nu niet meer gebruikt worden. Ook het in die tijd moderne 'staalijzer' bestaat niet meer. Bovendien werden de schepen in die tijd geklonken en tegenwoordig gelast. De werfbaas had dus iets om over na te denken.

Een origineel uiterlijk

Behalve technische vragen leverde de restauratie-opdracht ook vragen op over de vormgeving. Hoe zag *De Jonge Trijntje* er in 1909 eigenlijk uit? Er zijn geen lijnenplannen, bestekken of bouwtekeningen bewaard gebleven. Gelukkig is als algemeen beeld wel bekend hoe deze schepen er in die tijd uitzagen en dat was anders dan de meeste skûtsjes die we tegenwoordig op het water zien. Als *De Jonge Trijntje* gerestaureerd moet worden tot een origineel vrachtscheepje, dan leidt dat tot een schip met een zo groot mogelijk laadruim. De mast is bij zo'n schip ver naar voren geplaatst en de roef zover mogelijk naar achteren, om het ruim zo groot mogelijk te maken. Het schip wordt voorzien van een vrij korte mast met een bescheiden tuig, zodat het schip ook bij harde wind met twee man te zeilen is…..Met twee man? De huidige wedstrijdskûtsjes worden toch gezeild door meer dan tien sterke, jonge kerels? Inderdaad en die skûtsjes zijn daarom niet te vergelijken met de originele vrachtscheepjes van weleer.

Veel moderne skûtsjes (van ook honderd jaar oud) zijn zo'n drie meter verlengd tot de maximale maat van 19.6 meter, want 'lengte loopt'. De mast wordt daarbij zo'n twee meter naar achteren geplaatst en de roef ruim een meter naar voren. Het laadruim is bij die schepen van geen enkele betekenis. Ze moeten hard zeilen en hebben daarom langere masten met grotere lappen zeildoek dan ooit. Het resultaat is een snel varend schip dat voor het publiek sensatie brengt zodra het een beetje wil waaien. Een ander resultaat is, dat het voor deze schepen al tè hard waait ('stormt') zodra er een windkracht 5 staat ('een frisse bries' volgens de officiële benaming). De skûtsjes blijven dan aan de kant, terwijl het publiek ziet dat ieder ander zeilschip lekker over de plas zeilt. Deze wedstrijdskûtsjes zijn dus zwaar overtuigd en dat waren ze oorspronkelijk niet. Toen waren ze juist ietwat ondertuigd bij weinig wind, maar konden ze hun tuig laten staan als er een 'frisse bries' opstak en hoefde pas een rif in het grootzeil als het echt hard woei.

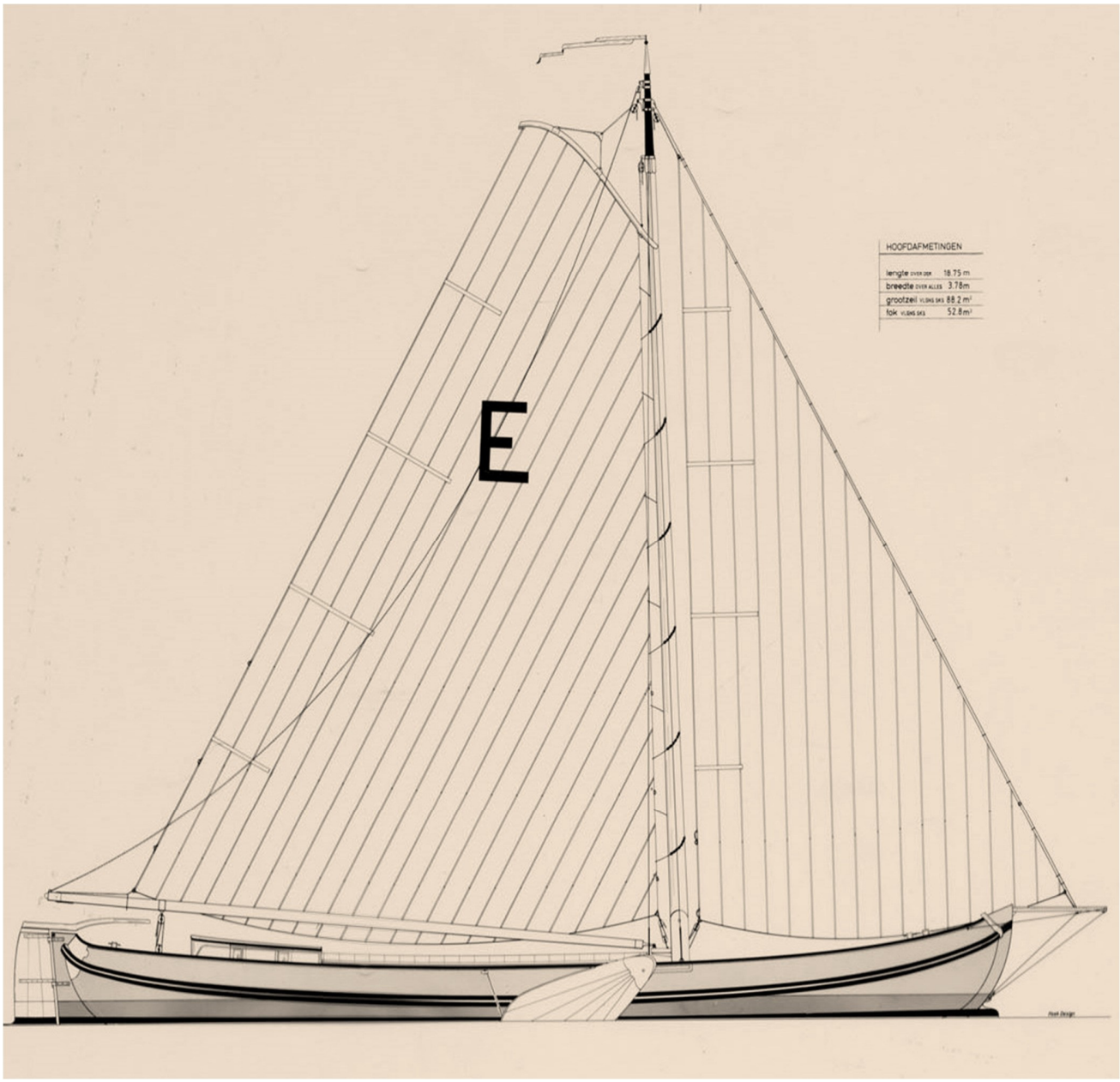
De Jonge Trijntje restaureren naar het originele vrachtscheepje dat het honderd jaar geleden was, levert dus een bijzonder scheepje op, dat op tal van aspecten en onderdelen anders is dan de skûtsjes die we tegenwoordig op het water zien. Op oude foto's van zeilende skûtsjes valt ogenblikkelijk op dat die schepen een kleiner en lager tuig voerden. De mast kwam in gestreken toestand met de vleugel op het roer. Niet verder. Het achterdek was zo klein, dat er hoogstens twee mannen met roer, grootschoot en zwaarden konden werken. De luikenkap was lang en duidelijk herkenbaar. Voor onze tijd zeilen die schepen niet spectaculair genoeg om veel toeschouwers te boeien, maar het zijn wel de originele skûtsjes zoals ze als vrachtschip gebruikt werden.

Het skûtsje Linquenda na een 'hardzeilerij' die een plaatselijke kastelein had georganiseerd tijdens de zomerse feestweek.

Stavoren, 2012. Wedstrijdskûtsjes van de IFKS in de spoorhaven, met (te) lange voordekken. (Foto: Dirk Huizinga)

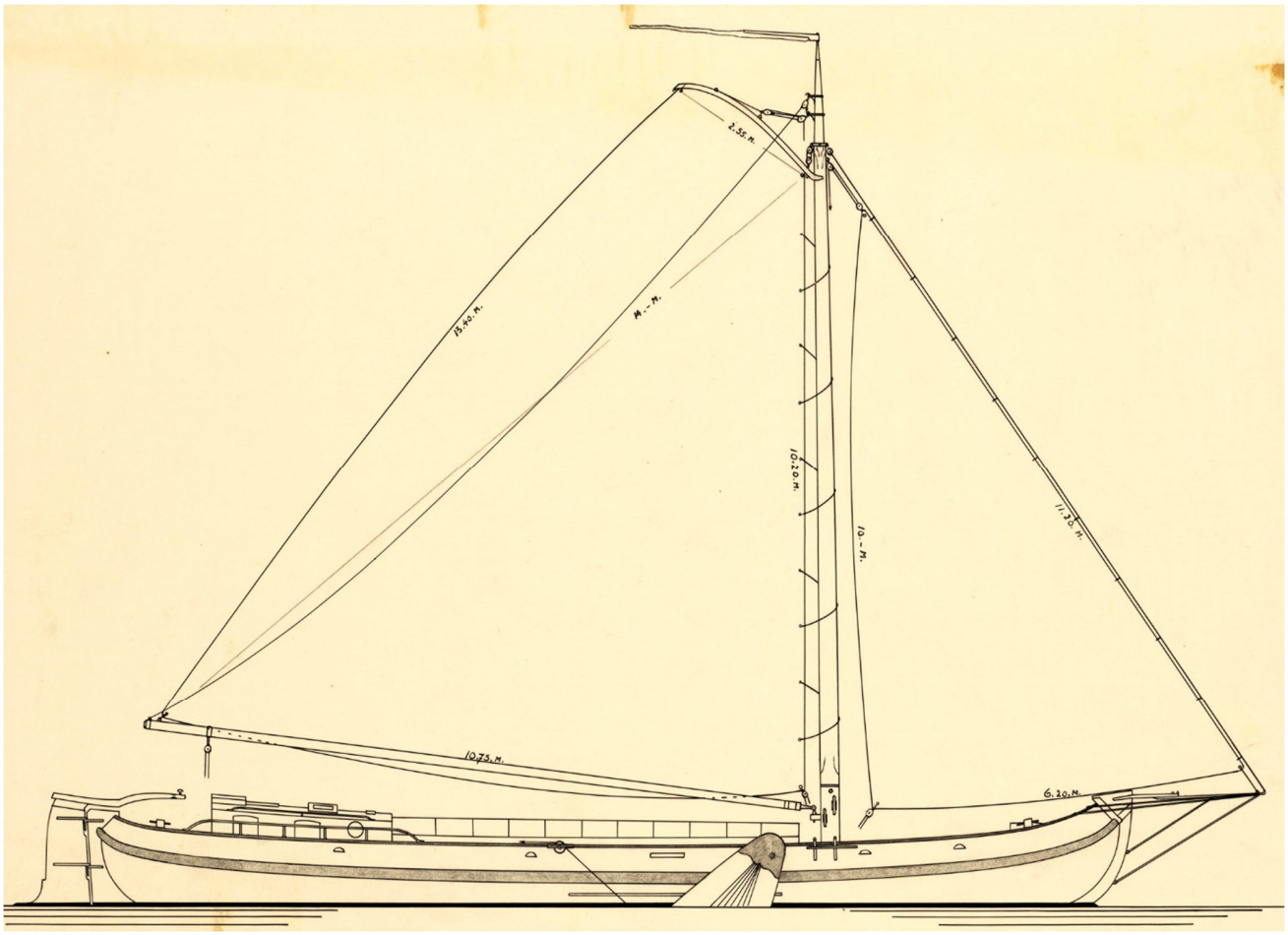
Moderne skûtsjes die wel spectaculair zeilen bij een gewone, matige wind zijn omgebouwd tot een soort van racemachine. Op basis van de rompvorm van een skûtsje wel te verstaan. De romp werd de grootst toegestane lengte gegeven (19.60 meter). Het tuig moest groter en beter in balans worden gebracht door de mast te verlengen en naar achteren te verplaatsen. Natuurlijk moest het gewicht van de romp minimaal zijn. Alles wat niet nodig was, werd eruit gesloopt, totdat het zo gek werd, dat de wedstrijdorganisatie eiste dat de schepen een minimale binnenbetimmering behielden. Ondertussen experimenteerden schippers al met rails in het ruim om een wagen met ballast over te rijden die tijdens de vaart de ligging in het water moest optimaliseren. De kop wat hoger of wat lager….
Die wedstrijdskûtsjes hebben ondertussen wel een prachtig ruim voordek gekregen. Traditioneel had de schipper op het achterdek ook maar weinig ruimte, terwijl bij wedstrijdskûtsjes daar wel 5 man actief moesten zijn. Door de roef naar voren te verplaatsen, werd ook op het achterdek de benodigde ruimte verkregen. Wel praktisch en ook begrijpelijk, maar bepaald niet in overeenstemming met het oorspronkelijke uiterlijk van deze skûtsjes.

Boven: Skûtsjesilen met originele skûtsjes rond 1960, bij stevige wind, dus met een rifje in het grootzeil. Onder: jaren veertig



Zeilplan van een wedstrijdskûtsje, met lange mast die naar achteren is verplaatst. (Ontwerp: Hoek Design, Edam) Als zodanig ziet dit zeilplan er fraai uit. De onderkant van het tuig laag over het schip en in een mooie verhouding tussen grootzeil en fok. Ook het lange voordek en iets ruimere achterdek met de lage roef zijn mooi in balans binnen het totaal plaatje. Zo'n gemoderniseerd skûtsje ziet er prachtig uit en zeilt beter dan de traditionele skûtsjes ooit gedaan hebben. Het enige bezwaar is, dat zo'n opbouw met zo'n zeilplan niet origineel is voor een skûtsje.

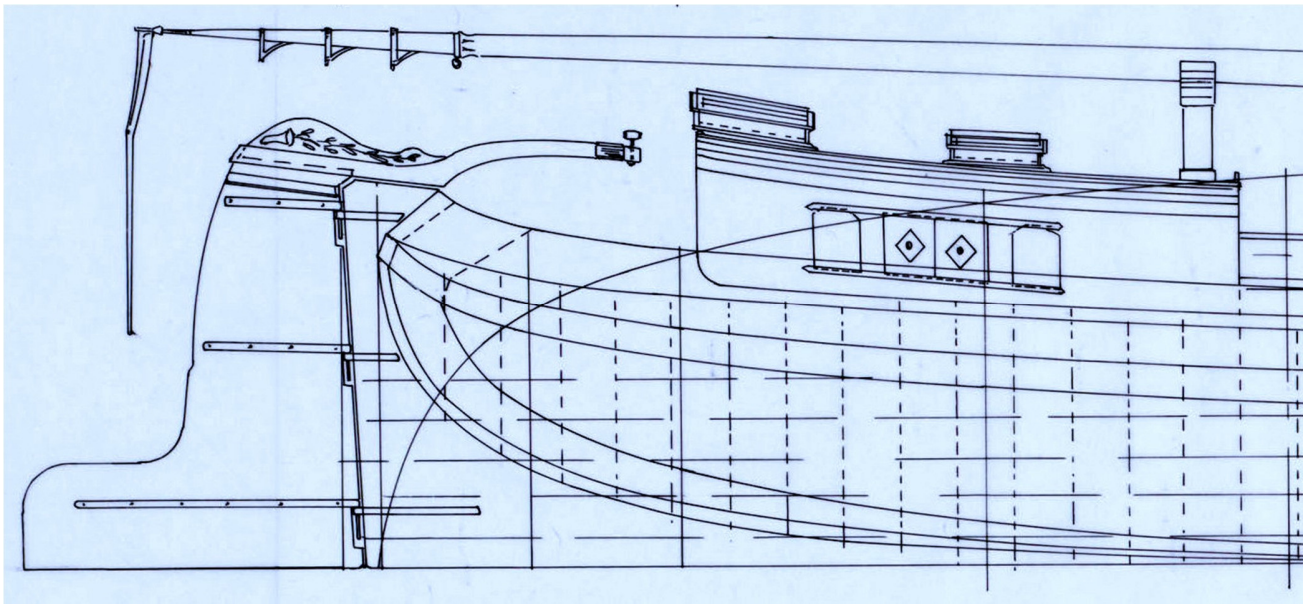
Bij het skûtsje stond de mast oorspronkelijk verder naar voren, om het ruim zo groot mogelijk te doen zijn. De mast was zo lang dat de vleugel in gestreken toestand precies op het roer viel. Bij wedstrijdskûtsjes is de mast in gestreken toestand veel langer dan het schip. Ook is de roef naar voren verplaatst om ruimte op het achterdek te creëren, terwijl bij een vrachtscheepje de roef juist achterop staat, om zoveel mogelijk laadruimte te scheppen.



Een Fries skûtsje als vrachtschip. De luikenkap is helaas te hoog en te recht getekend. De roef is herkenbaar als de woning voor de schipper in tegenstelling tot de roefjes die op wedstrijdskûtsjes staan. Helemaal voorop de botteloef met de opsteker. Bij veel wedstrijdskûtsjes zijn botteloef en opsteker vervangen door een lange botteloef voorzien van een strip met gaatjes waar het voorstag en de fok aan bevestigd kunnen worden. (Tekening L. Stelwagen, Grouw, 1959)

Het skûtsje 'De halve Maen' uit Drachten, gebouwd door Jan Oebeles van der Werff, met ruimte op het achterdek voor 5 volwassen mannen door de roef naar voren te verplaatsen. Een ruim voordek met ingekort laadruim en de mast naar achteren.

Bij *De Jonge Trijntje* heeft Haiko van der Werff de oorspronkelijke plaats van de mastkoker terug kunnen vinden op het 'kattespoor', de verstevigingen op de bodem van het schip. Dat werd dus de plaats waar de nieuwe mastkoker moest komen. Zoals zoveel vrachtscheepjes is ook *De Jonge Trijntje* verlengd. In 1930 is er ruim 2.50 meter. tussen geplaatst. Verlengen doet een werf op het breedste en diepste punt van het schip. Bij een skûtsje ligt dat ongeveer bij de mast. Die verlenging van *De Jonge Trijntje* is blijven zitten. Een geklonken schip werd ook niet dwars door gesneden, maar losgehaald met verspringende huidplaten om een stevig verband te behouden. Deze verlenging hoort bij de geschiedenis van het schip. In die zin blijft het ook altijd wat schipperen als je een oud schip waaraan in de loop der jaren veel vertimmerd is, weer terug wilt brengen in de oorspronkelijke staat. De positie van de mast komt bij *De Jonge Trijntje* daarmee ook niet heel erg exact. Door de verlenging van het schip zou de mast bijvoorbeeld ook ietsje naar achteren kunnen. Natuurlijk gaat het bij een origineel uiterlijk om meer dan alleen het tuig en de positie van de mast op het schip. De originaliteit zit ook in de vorm en afwerking van de roef en in tal van details als het zwaardbeslag, de afwerking van de mastkoker, de botteloef, de kluisgaten en de afdichting van de stevens. Bij de moderne skûtsjes die bij wedstrijden of in de chartervaart worden gebruikt, zijn veel van die elementen verloren gegaan. Bij de restauratie van *De Jonge Trijntje* is het echter de bedoeling het originele uiterlijk te herstellen. Op het Buitenstvallaat wordt geprobeerd dat oude uiterlijk aan *De Jonge Trijntje* terug te geven.

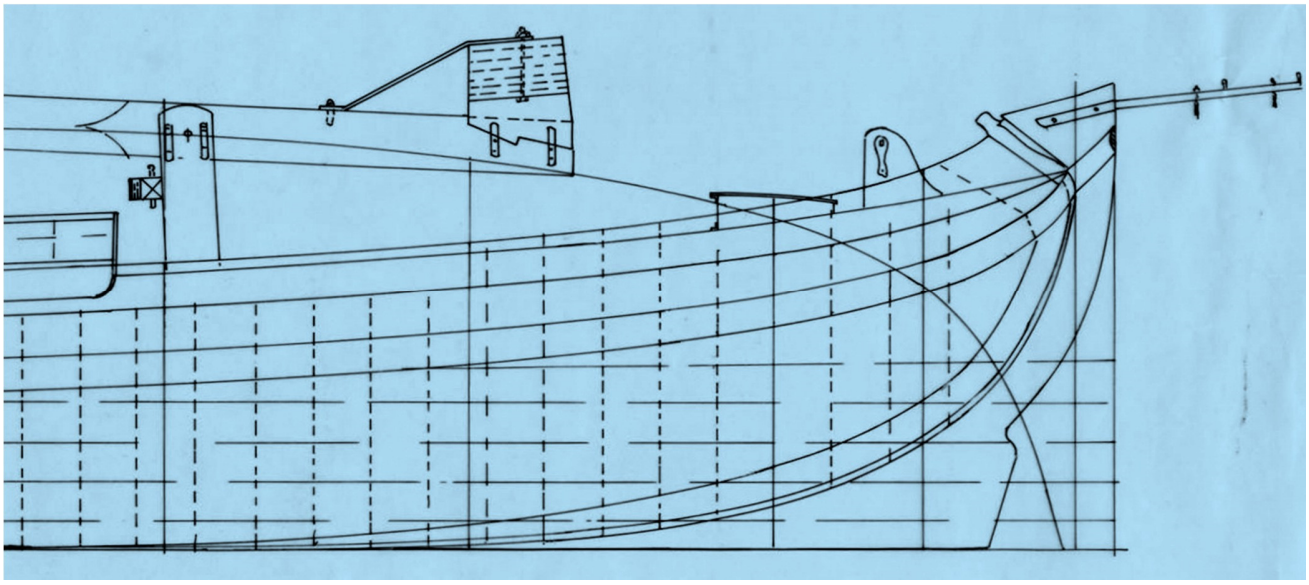


Skûtsjes hadden oorspronkelijk een fraai vormgegeven en afgewerkte roef. Dat was de woning voor de schipper met zijn gezin. Voor, tegen het schot dat de roef afscheidde van het ruim, was een schoorsteenmantel met een kacheltje. Het rookkanaal op het dak van de roef eindigde in een Y-vorm waardoor de schoorsteen tevens kon dienen als steun voor de giek of de mast. Die rustte dan in die Y-vorm, terwijl de rook van het vuurpotje aan weerszijden van de giek door de schoorsteen omhoog kon. Regenwater werd aan de onderzijde van de Y afgevoerd. Die stroomde daardoor niet het kacheltje in. Voor de ramen van de roef konden stalen luiken geschoven worden. Fraai was ook altijd de kop van het roer met een versierde roerklik (waar de welvaart van de schipper vanaf was te lezen) en een bronzen 'tonnetje' op het einde van de helmstok.

Bij veel wedstrijdskûtsjes is er de laatste decennia zoveel aan geknutseld om ze sneller te laten varen, dat het oorspronkelijk model een beetje verloren is gegaan. Een skûtsje kan snel zeilen, als het boven op het water ligt. Om dat te bereiken bij die schepen die dat van oorsprong niet zo sterk hebben, zijn diverse skûtsjes wat aangepast. Als het schip toch al doorgezaagd is om het te verlengen, dan is de verleiding groot om bij het in elkaar zetten van het skûtsje het voorschip ietsje meer op te laten lopen, waardoor de kop iets hoger komt en het water tijdens de vaart direct onder het schip door kan stromen. Het schip duwt het water dan niet meer voor zich uit, maar laat het soepel onder het vlak, langs de bodem, stromen. Dat geeft minder weerstand en maakt het schip sneller.

Het schip krijgt daardoor voor de mast wel een andere zeeg, een hogere kop en ja, die nieuwe vorm past niet bij een origineel skûtsje. Deze vrachtscheepjes zijn oorspronkelijk vlak gebouwd, met een mooie, evenwichtige zeeglijn, waarbij de kop niet sterk oploopt. Ze voeren met lading. Dat geveegde onderwaterschip was voor de meeste schippers helemaal niet zo belangrijk. Zij wilden vooral laadruimte.

Stavoren, 2012. Een skûtsje met een mooi geveegd onderwaterschip. (Foto: Dirk Huizinga)



Lijnenplan en ontwerp: Roorda, Drachten.

Bij de restauratie van *De Jonge Trijntje* is niet geprobeerd tegelijkertijd de vorm wat te optimaliseren om zo snel mogelijk te kunnen zeilen. Het schip laat de lijnen zien zoals de scheepsbouwers die honderd jaar geleden aan deze schepen gaven. De enige afwijking is de verlenging met 2.5 meter uit 1930.

Tenslotte is natuurlijk ook het tuig een aandachtspunt bij een originele uitvoering van een skûtsje. De gecoate dacronzeilen die de SKS-skûtsjes gebruiken, doen duidelijk afbreuk aan het beeld van originaliteit. Een goede kwaliteit katoendoek voor zeilen is vrijwel niet meer te krijgen, maar er bestaat wel kunststofdoek (dacron) dat eruit ziet als katoen.

De Jonge Trijntje zal niet met een nieuw katoenen of dacron tuig beginnen. Het krijgt het (passend gemaakte) oude katoenen tuig van het Drachtster skûtsje *De Twee Gebroeders*, dat er overigens nog prima uitziet.

Drachten, 2015. Het SKS skûtsje van Earnewâld op de kant bij jachtschilder Mast. Het schip is vooral onder water zo geplamuurd, dat de overlappende klinknaden onder water verdwenen zijn. Hoe gladder, hoe sneller. Overigens is ook dit schip gebouwd op het Buitenstvallaat, in 1930. Een van de laatst gebouwde skûtsjes. (Foto: Dirk Huizinga)

Wat bij de romp van de wedstrijdskûtsjes natuurlijk ook opvalt, is de keurige afwerking. De rompen zijn gladder dan ze ooit geweest zijn. Natuurlijk moet ook *De Jonge Trijntje* netjes in de verf, maar zo glad opgepoetst en gepolijst als een wedstrijdjachtje, dat gaat weer wat te ver. Zo glad en zo fraai gelakt zijn ze als vrachtschip nooit geweest.

Een geveegd onderwaterschip? Helemaal niet belangrijk!

Al jaren wordt er veel aandacht besteed aan het onderwaterschip van de skûtsjes. Een mooi geveegde vorm, waarbij het schip bijna bovenop het water ligt en zonder grote boeggolf voortglijdt, is het ideaal van de wedstrijdzeiler. Maar wat moest een vrachtschipper daarmee? Het liefst zag hij zijn schip nooit licht en hoog op het water drijven. Hij verdiende aan het vervoer van lading. Hij wilde zijn skûtsje het liefst altijd diep in het water zien liggen. Zwaar beladen en dan varen maar. Diep geladen heb je niets aan een meer of minder geveegd onderwaterschip. Dan duw je altijd met de kop het water voor je uit in plaats van er gemakkelijk overheen te glijden. Heel die discussie over mooi geveegde skûtsjes is daarom een discussie van de afgelopen 50 jaren, toen skûtsjes vooral een speeltje werden voor wedstrijdzeilers. Voor de vrachtschippers van weleer was die stroomlijning van geen enkel belang. Alleen in de zomer als de schippers weinig vracht hadden en wat konden bijverdien door met een leeg schip deel te nemen aan plaatselijke hardzeilerijen voor vracht- en beurtschepen, was snelheid een aandachtspunt. En als ze leeg terug zeilden naar de terp om weer een lading terpaarde op te halen.

Gaastmeer, 1946. Zeilende vrachtvaart met het skûtsje van de fam. Hobma, Vader, zoon en twee knechten. Na de oorlog toen er een tekort aan gasolie was, werd er weer gezeild, omdat de motorschepen stillagen. (Foto: A. Deinum).

Voor Jan Jagersma van *De Jonge Trijntje* was de snelheid van het schip al helemaal geen punt van zorg. Hij was beurtschipper en voer op vaste dagen het traject Drachten via Leek naar Groningen. Dat was een langzame route. Hij moest de 40 kilometer naar Groningen zeilende, bomende en jagende afleggen. De vaarten waren smal, met veel hindernissen als bruggen, sluizen en ondieptes. Onderweg werden er tussenstops gemaakt bij dorpen om pakketten of vracht af te leveren of juist in te laden. Als de route niet bezeild was, werd het schip gejaagd en geboomd. Die 40 moeizame kilometers konden niet in één dag afgelegd worden. Als Jan dinsdags vertrok uit Drachten, kwam hij 's woensdags aan in de Westerhaven en kon hij donderdag weer

terug om vrijdag in Drachten af te meren aan de Noordkade. Een stroomlijnvorm van het onderwaterschip van *De Jonge Trijntje* had voor Jan Jagersma geen enkele betekenis. De snelheid van het beurtschip was daar veel te laag voor. Het ging hem om laadvermogen. Een gestroomlijnd onderwaterschip is alleen sneller als er leeg wordt gevaren en het schip reële snelheid maakt. Bij lage snelheden is de vorm van een schip nauwelijks van invloed op de snelheid. Dan speelt vooral de wrijvingsweerstand, dus het nat oppervlak van een schip tijdens de vaart. Als een schip tegen golven in moet varen, is de vorm van de kop wel van grote invloed op de voortgang, maar ook daar hoefde Jan Jagersma zich geen zorgen over te maken. De Jonkersvaart stond niet bekend om z'n hoge golven.

Een origineel bouwproces?

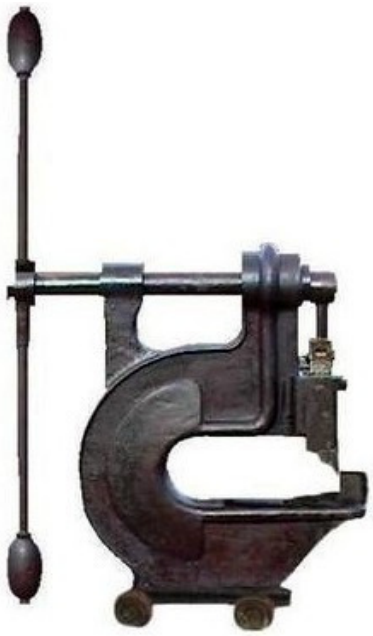
Skûtsjes zijn gebouwd in een tijd dat stalen schepen niet gelast, maar geklonken werden. Het elektrisch lassen werd in de scheepsbouw pas na de Tweede Wereldoorlog gebruikelijk. Bij de restauratie van *De Jonge Trijntje* moest er dus geklonken worden. Dat heeft werfbaas Haiko van der Werff geweten. Hij beschikt natuurlijk niet over de machines en gereedschappen die vroeger werden gebruikt bij het klinken. Haiko moest werken met moderne middelen. Zo worden de gaten voor de klinknagels niet meer geponst, maar geboord. Voor deze restauratie waren 6000 klinknagels nodig. De nagels werden roodgloeiend gestookt op een veldoventje zoals mobiele hoefsmeden gebruiken die boerenbedrijven en maneges langsgaan voor het beslaan van paarden.

Wat op het Buitenstvallaat vooral opviel was het vele voorwerk dat nodig was om met het klinken te kunnen beginnen. Haiko gebruikte konische half duims klinknagels die stuk voor stuk op de juiste lengte moesten worden geknipt. Voor iedere klinknagel moesten tenminste twee staalplaten voorgeboord worden, wat gebeurde met een 14 mm. staalboor. Voor die 6000 klinknagels moesten wel 15000 gaten worden geboord, want soms werden niet twee, maar drie platen aan elkaar geklonken. Die verschillende boorgaten voor één klinknagel moesten natuurlijk wel samenvallen. Om ze op de juiste plek te krijgen werd eerst één plaat voorzien van gaten. De andere plaat werd pas gemaakt, voorlopig bevestigd aan de eerste plaat met een paar bouten en de klinkgaten konden worden doorgeboord. Daarna moest de nieuwe plaat weer los. De bramen rond de boorgaten werden weggeslepen, waarna de landen van de platen ingesmeerd werden met een kit, Tixophalte, voor de waterdichte afsluiting en de roestpreventie. Vervolgens werd de nieuwe plaat weer met enkele bouten bevestigd en konden de overige gaten geklonken worden met nagels die in het oventje gloeiendheet waren gestookt. Tenslotte konden de hulpbouten los en werden deze resterende gaten geklonken. Voor een moderne werf waar normaal casco's snel en doelmatig worden gelast, was vooral deze bewerkelijkheid van de klassieke techniek van het klinken een verrassend tijdrovende ervaring.

Geen elektrisch gereedschap

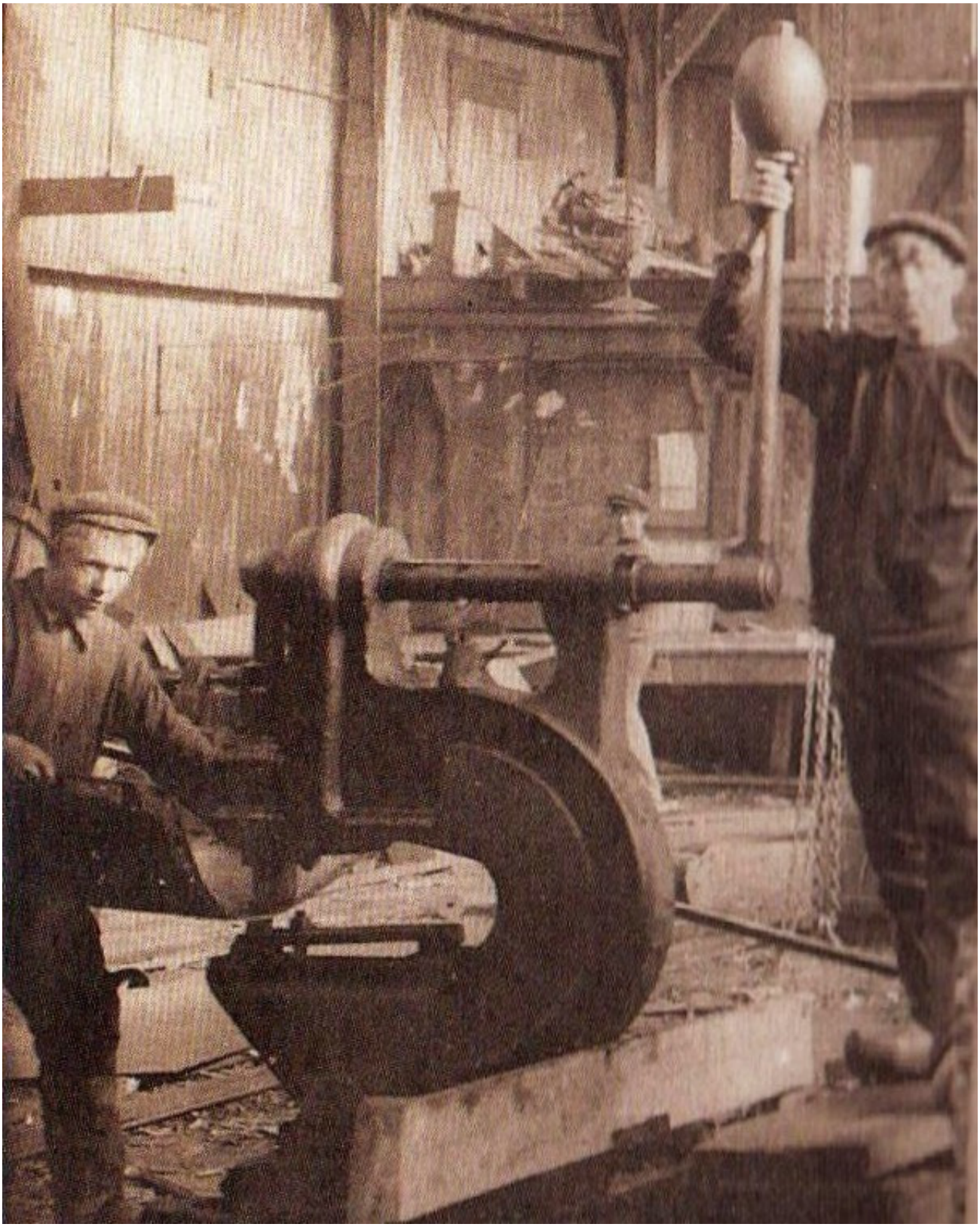
Dat boren van duizenden gaten werd honderd jaar geleden bij werfbaas Jan Oebeles van der Werff natuurlijk niet gedaan. Op het Buitenstvallaat is pas aan het einde van de

vijftiger jaren elektriciteit aangelegd. Op de oude werf werd geen elektrisch gereedschap gebruikt. Alle machines en gereedschappen werkten op basis van simpele mechanica, waarbij de scheepsbouwers extra kracht uitoefenden met hefboomwerking. Staalplaten werden geknipt met een knipschaar met een zware slinger. Gaten in de staalplaten werden gemaakt met de slingerpons. Spanten gebogen met een spantenbuiger. Steeds vanuit het beginsel dat met een lange krachtarm voorzien van een gewicht zonder veel moeite met een zwiep een enorme kracht is uit te oefenen op een korte lastarm.



De balschaar om platen te knippen

De slingerpons om gaten te in staalplaten te ponsen



IJzerwerkers aan de slag met de slingerpons. Duizenden gaten ponsen, dus duizenden keren een zwiep aan de slinger

‘De Jonge Trijntje’ geklonken op moderne wijze

Bij de skûtsjes werden konische klinknagels met platte kop gebruikt. Haiko van der Werff heeft bij *De Jonge Trijntje* deze traditie voortgezet. Om de buitenkant redelijk glad te krijgen en de verbinding sterker te maken, werden alle boorgaten voor de klinknagels aan de buitenzijde gesoevereind. Dat wil zeggen dat met een soevereinboor het gat conisch wijder werd geboord, zodat aan de buitenzijde de klinknagel na het klinken verzonken is, terwijl er toch een sterke verbinding is gemaakt.

Met moderne technieken, met elektrisch gereedschap, maar wel traditionele klinknagels en natuurlijk ook een veldoven kan een moderne werf de oude techniek van het klinken nog heel goed uitvoeren. Een bijzondere moeilijkheid bij het restaureren van een geklonken schip mag niet onvermeld blijven. Bij de bouw van een nieuw schip was en is de logistiek, wat eerst – wat daarna, heel belangrijk. Bijvoorbeeld om te kunnen klinken heb je ruimte nodig om een klinknagel aan de binnenkant aan te drukken en aan de buitenkant plat te slaan. De scheepsbouwer moet met zijn aanpak daarom voorkomen, dat hij iets opbouwt waardoor het vervolgens onmogelijk wordt om door die opbouw een ander onderdeel goed vast te klinken. Bij de restauratie van een bestaand schip is die beslisruimte er niet. Bij *De Jonge Trijntje* was het bijvoorbeeld moeilijk om het klinkwerk aan de den, de opstaande rand om het laadruim waar de luiken op rusten, op hoogte van het gangboord te klinken. Door het boeisel ontbrak de ruimte om de klinknagel met de klinkhamer van buitenaf gemakkelijk plat te slaan. Bij de bouw van een nieuw schip houdt de scheepsbouwer hiermee rekening en klinkt hij eerst de onderdelen waar hij anders in een later stadium niet meer goed bij kan.

Naar huidige begrippen is klinken natuurlijk wel een omslachtige, tijdrovende werkwijze. Uit doelmatigheidsoverwegingen is zo’n techniek bij de scheepsbouw uit de tijd, maar als eenmalige toepassing om een te restaureren vrachtscheepje weer de uitstraling te geven van een origineel, is het klinken van een restauratieobject natuurlijk wel gerechtvaardigd. De originaliteit zit daarbij niet alleen in het klinkproces. Het gaat vooral om de vormgeving en de afwerking van de details. Zo’n dirksvoorluikje van een skûtsje had bijvoorbeeld ook veel simpeler kunnen worden gemaakt, maar ja, dan leek het niet op een origineel. Dus is het in originele vorm bij *De Jonge Trijntje* geklonken.

Tien aspecten van de restauratie van ‘De Jonge Trijntje’

Ruim twee jaren is er op het Buitenstvallaat meer en ook wel eens wat minder intensief gewerkt aan de restauratie van *De Jonge Trijntje*. Van al die werkzaamheden geven we in dit boekje een indruk door tien aspecten ervan te belichten: de voorbereiding, de officiële start van het project, de motorisering, het externe houtwerk, de opbouw van het casco, de tewaterlating, de aftimmering, het zeilklaar maken, de afwerking en de proefvaart.

(Foto's: Arjen van Boekel)

Drachten, najaar 2012. Met een kraan van BKF-Drachten wordt het skûtsje uit het water getild en op de gereed staande zware botenwagen geplaatst, waarna het schip naar binnen kan worden gereden.

A. De voorbereiding

Voordat Haiko van der Werff aan de restauratie kon beginnen, moest hij het schip eerst voor die klus in gereedheid brengen. In de loop der jaren was er heel wat aan vertimmerd en verbouwd en dat alles moest eerst verwijderd worden. Het casco moest volledig gestript worden om de originele basis van *De Jonge Trijntje* over te houden.

Na de verwijdering van de kajuit, de dekken en de gangboorden werd duidelijk dat het casco eerst goed gereinigd moest worden. Op meer dan 30 plaatsen waren afvoeren en dergelijke in de romp aangebracht die weer dichtgelast moesten worden. De dubbelingen die op de huid onder water waren aangebracht als gemakkelijke (maar niet deugdelijke) reparaties werden verwijderd en de zwakke plekken werden hersteld.

Het boeisel boven de hoeklijn (waar het dek aan geklonken is en dat bij skûtsjes van het Fallaat bovenop het dek ligt) was niet best meer en is weggesneden om later te worden vernieuwd. Rond de ovale patrijspoorten in de kont zaten deuken en beschadigingen. Deze werden weggesneden en vervangen.

(Foto: Arjen van Boekel)

Drachten, 2012. 'De Jonge Trijntje' gestript en klaar voor een nauwkeurige inspectie van het casco. De dubbelingen, waar in het verleden eenvoudigweg een plaat over een te repareren deel is gelast, zijn duidelijk te zien. (Foto: Dirk Huizinga)

Al met al bij een schip van 18 meter lengte een soms vies en tenminste intensief werkje, waar bezoekers van de werf zich ongetwijfeld wel eens bij afvroegen waar de werfbaas aan begonnen was. Bovendien moest een en ander met beleid gebeuren, want het was de bedoeling dat bij al dat sloopwerk het originele casco overbleef. Het was niet de bedoeling dat door al te enthousiast slopen nog bruikbare oorspronkelijke delen weggesneden werden.

Bij een restauratie is dit steeds een afweging. Om onderdelen van een scheepswrak in goede staat te brengen, is de verleiding groot om oude, rottende delen rigoureus te verwijderen en te vervangen door nieuwe staalplaten. Bij de restauratie van houten schepen is dit vaak noodzakelijk, maar stalen schepen kunnen er slecht uitzien en ondertussen toch in een redelijke conditie verkeren, waarbij veel delen nog sterk genoeg zijn om te laten zitten. Dat voorkomt tenminste de discussie wat er eigenlijk nog origineel is aan een oud schip waarvan vrijwel alle oorspronkelijke delen vervangen zijn door nieuwe in originele vorm. In hoeverre mag je dan nog zeggen dat het origineel uitziende schip meer dan honderd jaren oud is?

De omgekeerde discussie is natuurlijk even relevant: in hoeverre mag je van een schip dat gebouwd is in 1909 spreken van een schip uit die tijd, als er in het verleden zoveel aan verbouwd is, dat de originele vorm vrijwel onherkenbaar is. *De Jonge Trijntje* als pleziertjalk, ontdaan van tuigage en voorzien van een reusachtige kajuit kan toch moeilijk doorgaan voor een origineel skûtsje dat in 1909 op het Buitenstvallaat is gebouwd.

Die verwarring werd nu voorkomen door alle later aangebrachte delen te verwijderen en de oorspronkelijke delen zo veel mogelijk in stand te houden. Bij *De Jonge Trijntje* bleef daarom na de voorbereiding tot de restauratie alleen een roestend casco over zonder dekken of opbouw, maar wel voorzien van vele gaten en beschadigingen.

Eerst werd de smeerboel aan boord verwijderd. Vervolgens konden alle overige niet originele constructies (zoals de motorfundatie) verwijderd worden. Steeds moest bij het strippen van het schip nauwkeurig beoordeeld worden wat weg moest en wat moest blijven staan.

Drachten, 2012. De motorfundatie in het voormalige pleziervaartuig….. (Foto: Dirk Huizinga)

Drachten, 2012. Het skûtsje wordt gestript. Alle bouwsels worden verwijderd om het kale casco over te houden. Op de foto een blik in de kuip van het pleziervaartuig. Van al dat roestende ijzer word je niet vrolijker. (Foto's: Dirk Huizinga)

Boven: De Jonge Trijntje gestraald aan de Tussendiepen. (Foto: Max Werkman)
Onder: Gestraald weer terug bij de fa. Bolt.

In het voorjaar van 2013 was het voorbereidende werk zover gevorderd, dat het skûtsje gestraald kon worden. Het werd naar de werf van Bolt gereden en daar op een dieplader van dit bedrijf gezet. Het stralen vond plaats aan de Tussendiepen, bij Sluis Kodra Coating. Toen het schip weer terug kwam op de werf, was er nog een arbeidsintensieve klus voor stagiairs van ROC 'Friese Poort': het dichtlassen en opvullen van de honderden of misschien wel duizenden roestputten rond de waterlijn tot in de kim, die na het stralen goed zichtbaar waren geworden. Beter met laswerk putjes opvullen dan de hele kim vervangen. In een later stadium moesten de kimmen wel wat geplamuurd worden om te voorkomen dat het ruwe oppervlak in het water sterk zou aangroeien.

Drachten, maart 2013. Na het stralen bij Sluis Kodra Coating aan de Tussendiepen, komt De Jonge Trijntje op de dieplader van Bolt weer terug bij de jachthaven, waarna het casco teruggaat naar de loods van de scheepswerf op het Buitenstvallaat.

Foto onder: met het lasapparaat opgevulde roestputten langs de waterlijn tot in de kim. (Foto's: Rienkje van Boekel)

B. De officiële start van het restauratieproject

Na de voorbereidingen om het casco zover te krijgen dat er daadwerkelijk begonnen kon worden met de restauratie, werd op een feestelijke wijze de officiële start bekend gemaakt. Op 8 juni 2013 was dat zover. Arie Algra had met zijn oldtimer de dames Nieske Ketelaar en
Sietske Poepjes, die als wethouder van de gemeente Smallingerland, resp. gedeputeerde van Fryslân betrokken waren bij dit project, naar het Fallaat gereden, waar de dames direct

(Foto's: Sanne van Boekel)

aan de slag konden. Schipper Jan Jagersma (gespeeld door Wietze Welling uit Oudega) lag met zijn beurtschip in de sluis en moest naar de werf om zijn grotere schip te bekijken dat hij liet bouwen. De dames gingen daarom 'yn de beage' en trokken het scheepje met Wietze aan het roer naar de werf.

Daar aangekomen, mochten ze ieder op uitnodiging van de werfbaas een klinknagel platslaan op de romp. De smid stookte de nagels heet, Haiko van der Werff nam de tang met hete nagel over en in het schip werd de nagel zo snel mogelijk door het gat gestoken en tegengehouden, zodat Sietske Poepjes en Nieske Ketelaar ieder op hun beurt mocht proberen de nagel te pletten aan de buitenkant. Toen dat volbracht was, ging het restauratieproject van *De Jonge Trijntje* officieel van start in een feestelijke sfeer.

Gedeputeerde Sietske Poepjes, afkomstig uit een legendarische vissersfamilie, zal tonen hoe je moet klinken met een hamer.

Voorbereiding voor het klinkwerk van wethouder Nieske Ketelaar. De smid Jan van der Weij krijgt de nageltang van Haiko.

Van het stichtingsbestuur kijken voorzitter Pieter van der Zaag en penningmeester Rienkje van Boekel-van der Mei toe.

Na het geslaagde klinkwerk biedt Wietze Welling beide dames een originele 'keats' aan voor de lunch onderweg. (Foto's v.d. festiviteiten: Sanne van Boekel)

In het middelpunt van alle festiviteiten stond uiteraard het gestraalde en voorbewerkte casco van *De Jonge Trijntje*. Naast aandacht voor de inwendige mens met hapjes en drankjes, waarbij de scouting van afdeling Drachten assistentie verleende, was er een expositie van twee maritieme schilders en van de originele ontwerpen van jachten van Jan Bij de Leij. Grote tekeningen in een schaal van 1 : 10 die op deze plaats extra bijzonder waren, omdat deze fraai getekende ontwerpen jachten waren die Jan Oebeles (1941-1995) bouwde toen deze getalenteerde ontwerper nog als timmerman bij hem op de werf werkte.

C. Origineel met een hulpmotor?

Heel kenmerkend voor skûtsjes is, dat het zeilschepen waren. Voor een scheepsmotor is aan boord helemaal geen plaats. Dat de skûtsjeschippers bleven zeilen, ook toen er vanaf de Eerste Wereldoorlog motorschepen op het binnenwater verschenen, kwam omdat zij geen keuze hadden. Er was geen plek voor een motor, tenzij die midden in de roef kwam te staan, wat toch ook de bedoeling niet kon zijn. Daar werd gewoond en daar was toch al niet veel ruimte. De binnenscheepvaart was begin 1900 ook geheel ingesteld op zeilerij. In het Binnenaanvaringsregelement was tot in de zestiger jaren van de vorige eeuw ook geregeld waar een zeilend vrachtschip zich aan moest houden. Schippers van motorschepen wisten uit ervaring hoe hun zeilende collega's onder

bepaalde omstandigheden zouden handelen en hielden daar rekening mee. De zeilende vrachtvaart kon zich in Friesland dus lange tijd prima handhaven, want er was water genoeg waar wel gezeild kon worden en niet gejaagd, omdat de oevers daarvoor ongeschikt waren. In Groningen en Drenthe kon meestal niet gezeild worden en juist wel gejaagd. In die provincies schakelden schippers eerder dan in Friesland over op motorschepen. Ook was de zijschroef, de vlerk, daar populair bij schippers die met een schip voeren dat eigenlijk niet geschikt was voor inbouw van een scheepsmotor, zoals de in Drenthe populaire steilsteven. In Friesland hielden de schippers niet van de zijschroef (met een motor in het vooronder). Die schroef was kwetsbaar, zat je zeilende in de weg en maakte het schip op de motor varend moeilijk manoeuvreerbaar. In Friesland zag je vaker een skûtsje met een opdrukker in de tijd dat de zeilerij afliep.

Met de drukte op het water van tegenwoordig kunnen we ons echter niet meer voorstellen hoe je met een groot zeilschip verantwoord kunt varen zonder motorkracht aan boord. Alleen al het passeren van bruggen en sluizen in de zomermaanden vereist een manoeuvreerkunst die alleen met motorkracht te realiseren is. De schipper van het zeilschip kan er bovendien niet meer op rekenen, dat de watersporters met de motorboten weten wat hij, gezien de wind en de omstandigheden, zal gaan doen.

Tegenwoordig zijn vrijwel alle zeilboten daarom voorzien van (hulp)motoren om ongelukken te voorkomen. Bij de restauratie van een skûtsje dat zo origineel mogelijk moet worden, is de keuze om een motor in te bouwen dus niet vanzelfsprekend. Het schip is er oorspronkelijk niet voor ontworpen. Er is van oorsprong helemaal geen ruimte voor een scheepsmotor in het schip. De roef was klein en bedoeld om in te wonen en het laadruim was voor de lading en duidelijk niet voor iets anders. Voor een zwaar schip als *De Jonge Trijntje* zit er echter niets anders op dan een scheepsdiesel in te bouwen.

Zonder motor zouden er te veel dagen zijn waarop er gevaren zou kunnen worden, maar dat wordt nagelaten omdat dit zonder motor toch erg lastig zou worden. De motor komt in het ruim te staan, tegen het roefschot. De schroefas loopt onder de buikdelling in de roef. *De Jonge Trijntje* zal geen lading meer vervoeren, dus kan de scheepsmotor wel in het ruim.

D. Houtwerk voor het exterieur

Een stalen schip wordt van binnen betimmerd om het leefbaar te maken, maar ook aan de buitenkant heeft een traditionele platbodem als *De Jonge Trijntje* onderdelen die honderd jaar geleden altijd van hout waren: het roer, het helmhout met versierde klik, de schuifkap en deurtjes van de ingang en de koekoek op de roef, de mast, gaffel en giek en de zijzwaarden met de strijkklamp voor het zwaard, de stootklos op het boeisel voor het zwaard en de zetboorden op het boeisel langs de warrings, de gangboorden.

Workum, Floor van der Leun van Atelier Fjoer gutst een mooie klik voor het roer, met de hoorn des overvloeds.

Mast en rondhout voor 'De Jonge Trijntje'

Masten van skûtsjes werden in het verleden bij voorkeur gemaakt van grenenhout. Scandinavisch grenen, want het hout uit koudere streken was taaier en vaster dan het grenenhout uit eigen land. Mastenmakers werkten het liefst met Rigagrenen, zwaar hout met een mooie rode vlam. Dat was vroeger, want tegenwoordig is dergelijk hout in lengtes van zo'n 15 meter helemaal niet meer te krijgen. Voor massieve masten op skûtsjes wordt tegenwoordig vaak de stam van een lariks gebruikt. Het is minder duurzaam dan het vettige grenenhout, maar wel lichter, goed te verwerken en wat duurzamer dan vurenhout.

Om uit de omgeving van Drachten aan geschikt hout te komen voor het maken van een mast en een giek voor *De Jonge Trijntje,* had het bestuur van de Stichting *De Jonge Trijntje* in 2013 contact gezocht met barones Van Harinxma thoe Slooten en haar echtgenoot graaf d'Asembourg in Beetsterzwaag. De vraag was of zij toestemming wilden verlenen dat de stichting (na een storm met schade in de bossen) twee lariksen op hun landgoed mocht uitzoeken. Tot groot genoegen van de stichting stemde de barones en haar echtgenoot daarmee in en besloten zij gezien het grote cultuurhistorische belang van de restauratie van het schip de lariksen te schenken!

Haiko van der Werff en Klaas Adema zoeken een paar geschikte stammen. (Foto's: Rienkje van Boekel)

Klaas Adema, de heer dÁsembourg en werfbaas Haiko van der Werff hebben hun keuze gemaakt.

In het voorjaar van 2014 mochten mastenmaker Klaas Adema en scheepsbouwer Haiko van der Werff met bosbeheerder Gerald Kragt het bos in Beetsterzwaag in, op zoek naar geschikte bomen. Zij vonden er twee vlak naast elkaar. Een lariks met een hoogte van rond de 20 meter met een mooie rechte stam en een boom ernaast waarvan in de novemberstorm van 2013 de kruin was geknakt. De mannen waren het er snel over eens. De gave boom was geschikt om de mast uit te halen, terwijl in de stam van de gehavende boom nog wel een giek zat.

Het omzagen van deze twee bomen vond plaats op 15 augustus 2014. Daaraan voorafgaand werd eerst 's ochtends op het landgoed een officiële oorkonde getekend door de barones en door de heer Pieter van der Zaag en mevr. Rienkje van Boekel-Van der Mei, de laatste twee namens de Stichting De Jonge Trijntje.

Het tekenen van de oorkonde door de barones in aanwezigheid van Rienkje van Boekel-Van der Mei, Pieter van der Zaag en de heer d'Asembourg. (Foto: Erna van der Wijk)

Het stichtingsbestuur, maar zeker ook de werfbaas en de mastenmaker, wachtte enigszins gespannen af hoe de bomen zouden zijn als ze om lagen. Ze leken van buiten goed te zijn, maar de werkelijke kwaliteit zie je pas als ze omgezaagd zijn. Van een boom die hol is van binnen, kan je geen goede mast maken. Gelukkig bleken het twee goed bruikbare stammen te zijn. Die werden vervolgens gezaagd tot een lange en een kortere balk en zolang bij de scheepswerf op het Buitenstvallaat in het water gelegd. Het maken van de rondhouten kon nog wel even wachten en in het water konden de nog aanwezige sappen van de boom mooi uit het hout spoelen.
In het voorjaar van 2015 maakte Klaas Adema van de balken een giek en een mast.

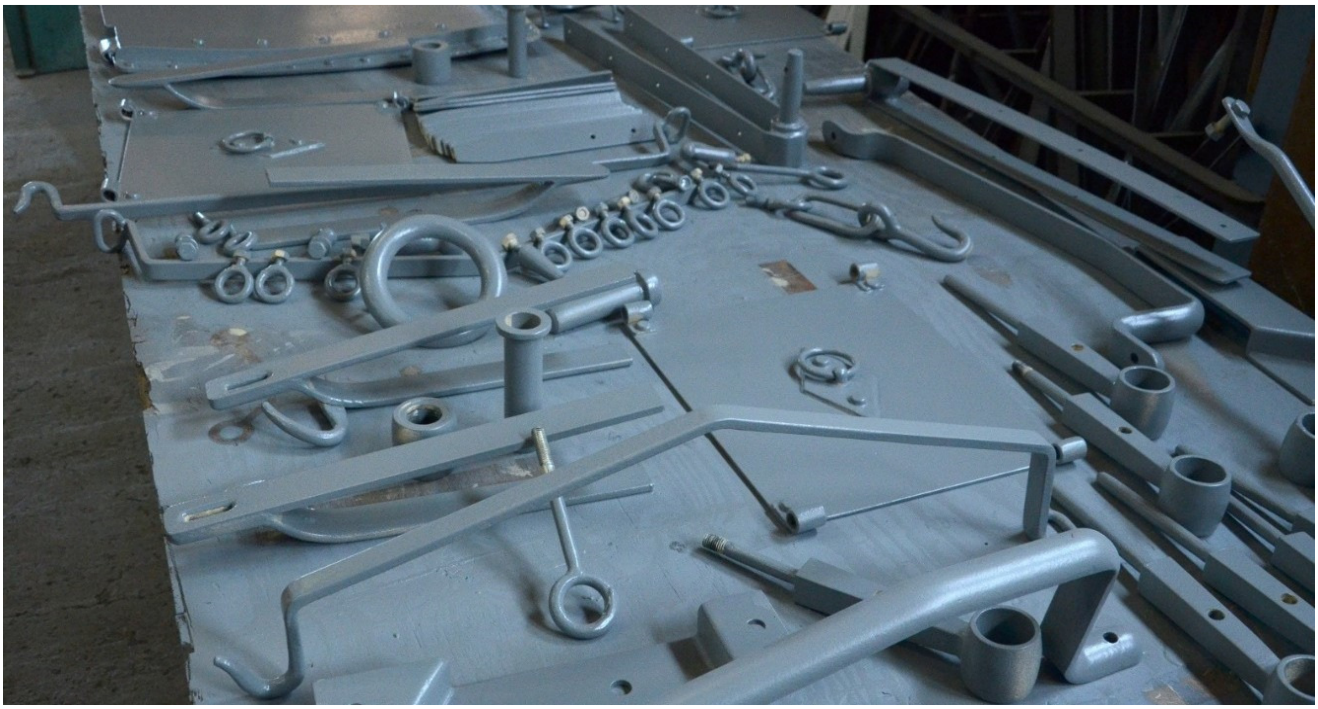
Harlingen, 2013. De lariksstam uit Beetsterzwaag wordt bij De Houtcompagnie in Almenum bij Harlingen tot een balk gezaagd, die bij de scheepswerf een winter in het water mocht liggen, zodat de sappen uit de stam zouden spoelen.

Roer en zwaarden met ijzerbeslag

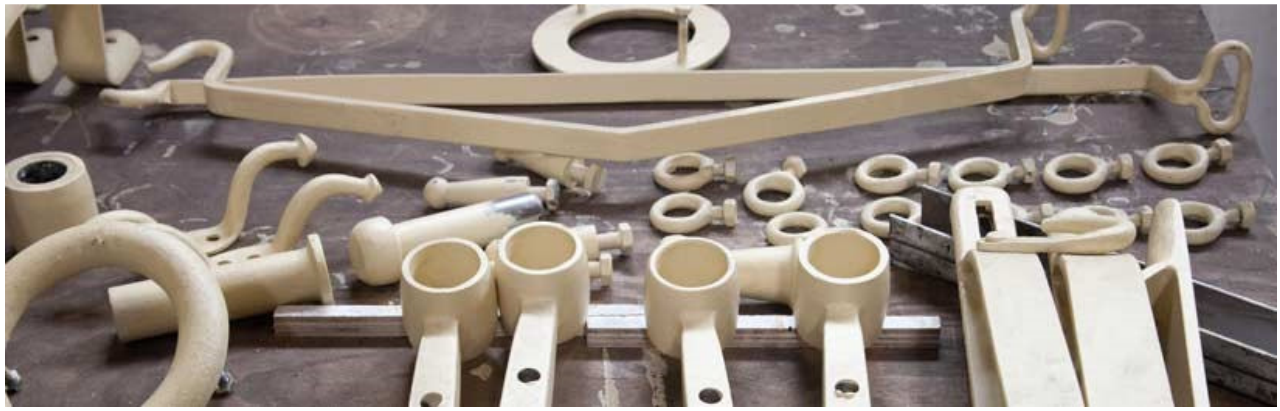
Voor het roer en de zwaarden heeft Jelmer Kuipers, oud-medewerker van het Fries Scheepvaart Museum in Sneek, technische tekeningen gemaakt, waarmee scheepstimmerman Klaas Adema met studenten van het ROC Friese Poort aan de slag zijn gegaan.

Drachten, 2014. Het roer is klaar. Het fraaie eikenhouten roer met helmstok kon gemaakt worden dankzij een gift van € 2750,- waarmee de Rotaryclub Drachten-De Wouden roer en helmstok 'adopteerden'. Op de foto ontvangt Rienkje van Boekel namens de stichting 'De Jonge Trijntje' de cheque uit handen van de voorzitter van de Rotaryclub, Rob Meppeling. Klaas Adema, de scheepstimmerman, kijkt toe. (Foto's: Arjen van Boekel)

Een eiken zwaard voor De Jonge Trijntje met Arjen van Boekel. (Foto's: Rienkje van Boekel)



'Smeedwerk' , ijzerbelsag voor ondermeer de zwaarden en het roer. (Foto Fokke Wester)



(Foto: Erna van der Wijk)

Jan Oebeles van der Werff die *De Jonge Trijntje* in 1909 bouwde, had de beschikking over een smidse. Een smid verhit stalen strippen en stangen in het vuur waardoor het zacht wordt en bewerkt het staal vervolgens met een zware hamer en een tang om er de gewenste vorm aan te geven. Zo maakte hij het beslag voor de zwaarden, handgrepen op de roef, een botteloef met opsteker en het mastbeslag. Achterkleinzoon Haiko heeft op z'n werf geen smidse meer. Hij maakt het beslag voor het houtwerk van staaldelen met behulp van een lasapparaat en een slijpmachine en ook dat resultaat ziet er opmerkelijk goed uit.

De smidse is weg. Gebleven is het aambeeld om staal tot beslag om te vormen. (Foto: Fokke Wester)

In maart 2015 werd het mogelijk de mast en de rondhouten te maken. De giek bleek niet geheel recht te zijn.

Uit de lariksbalk zal Klaas Adema een skûtsjemast maken. (foto: Willem Wilstra)

De balk wordt eerst achthoekig en daarna rond gemaakt, verjongend naar de masttop. (Foto's: Willem Wilstra)

Tenslotte de afwerking, waarna de mast gebeitst kan worden. (Foto's: Dirk Huizinga)

E. Opbouw van het casco

Na de officiële start van het restauratieproject kon het opbouwende werk aan het ijzeren casco echt beginnen. De werfbaas kreeg daarbij hulp van studenten van het ROC Friese Poort, die deelnamen aan een leerwerktraject op het Buitenstvallaat. Het probleem voor de werfbaas was om uit te vinden hoe het skûtsje er oorspronkelijk uit had gezien. Er zijn van dit schip geen bestek en bouwtekeningen bewaard gebleven. Er varen echter nog diverse Bûtenfallaatsters rond, zodat de werfbaas daar onderdelen kan bekijken die er origineel opzaten. Ook als een skûtsje in de loop der tijd aangepast is aan nieuwe bestemmingen, zijn allerlei onderdelen immers nog vaak origineel, zoals de vorm en afwerking van de roef, de mastkoker, de botteloef en het luik op het voordek naar het vooronder. Haiko haalde zijn informatie dus van andere skûtsjes die Jan Oebeles had gebouwd.

Ook moest er nu echt ervaring worden opgedaan met het klinken van het schip. Iedere plaat staal die vervangen of opnieuw aangebracht moest worden, kon niet eenvoudig vastgelast worden, maar moest met klinknagels bevestigd worden. Dat betekende eerst een rij gaten boren in het vaste gedeelte met de 14 mm. boor. Alle gaten 5 cm. van elkaar. In totaal zo'n 15000 gaten, zo'n 6000 keer gesoevereind!

Drachten, nieuwe klinknagels voor De Jonge Trijntje, met een platte, conische kop, een type klinknagel dat ook honderd jaar geleden gebruikt werd bij de skûtsjes van het Buitenstvallaat.

'De Jonge Trijntje' geklonken op moderne wijze

Bij de skûtsjes werden conische klinknagels met platte kop gebruikt. Haiko van der Werff heeft bij *De Jonge Trijntje* deze traditie voortgezet. Om de buitenkant redelijk glad te krijgen en de verbinding sterker te maken, werden alle boorgaten voor de klinknagels aan de buitenzijde gesoevereind. Dat wil zeggen dat met een soevereinboor het gat conisch wijder werd geboord, zodat aan de buitenzijde de klinknagel na het klinken verzonken is, waardoor er een sterke verbinding wordt gemaakt zonde dat de geklonken nagel ver uitsteekt.

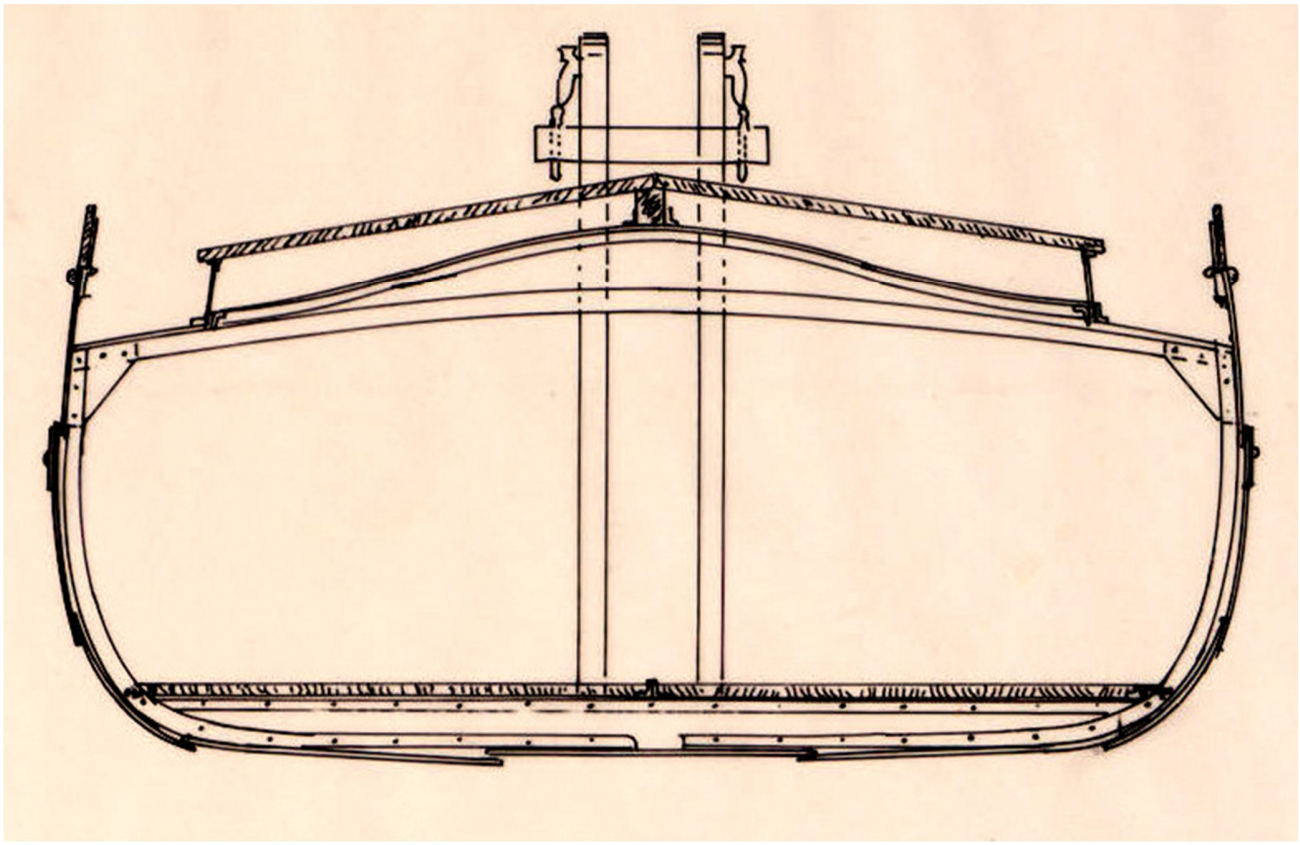
Het voorluik ('het dirksluik') van 'De Jonge Trijntje', waarbij goed te zien is hoe het klinken is voorbereid. Het deksel zit op z'n plaats met bouten, de voorgetekende gaten zijn doorgeboord en gesoevereind. Het klinken kan beginnen. (Foto:W.Wilstra)

Met moderne technieken, met elektrisch gereedschap, maar wel traditionele klinknagels en natuurlijk ook een veldoven kan een moderne werf de oude techniek van het klinken nog heel goed uitvoeren. Een bijzondere moeilijkheid bij het restaureren van een geklonken schip mag niet onvermeld blijven. Bij de bouw van een nieuw schip was en is de logistiek, wat eerst – wat daarna, heel belangrijk. Bijvoorbeeld om te kunnen klinken heb je ruimte nodig om een klinknagel aan de binnenkant aan te drukken en aan de buitenkant plat te slaan. De scheepsbouwer moet met zijn aanpak daarom voorkomen, dat hij iets opbouwt waardoor het vervolgens onmogelijk wordt om door die opbouw een ander onderdeel goed vast te klinken. Bij de restauratie van een bestaand schip is die beslisruimte er niet.

(Foto: Rutger Hiemstra)

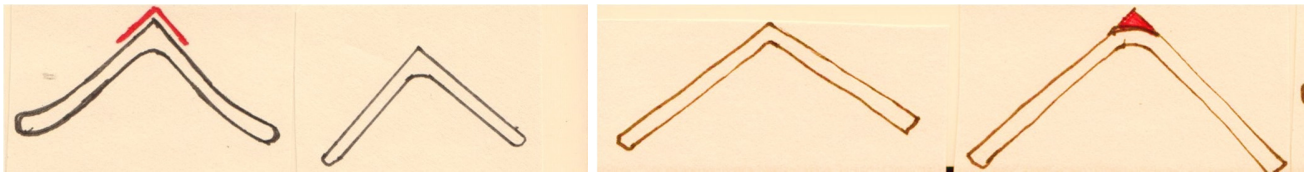
Bij *De Jonge Trijntje* was het bijvoorbeeld moeilijk om het klinkwerk aan de den, de opstaande rand om het laadruim waar de luiken op rusten, op hoogte van het gangboord te klinken. Door het boeisel ontbrak de ruimte om de klinknagel met de klinkhamer van buitenaf gemakkelijk plat te slaan. Bij de bouw van een nieuw schip houdt de scheepsbouwer hiermee rekening en klinkt hij eerst de onderdelen waar hij anders in een later stadium niet meer goed bij kan.
Naar huidige begrippen is klinken natuurlijk wel een omslachtige, tijdrovende werkwijze. Uit doelmatigheidsoverwegingen is zo'n techniek bij de scheepsbouw uit de tijd, maar als eenmalige toepassing om een te restaureren vrachtscheepje weer de uitstraling te geven van een origineel, is het klinken van een restauratieobject natuurlijk wel gerechtvaardigd. De originaliteit zit daarbij niet alleen in het klinkproces. Het gaat vooral om de vormgeving en de afwerking van de details. Zo'n voorluikje van een

skûtsje had bijvoorbeeld ook veel simpeler kunnen worden gemaakt, maar ja, dan leek het niet op een origineel. Dus is het in originele vorm bij *De Jonge Trijntje* geklonken.



Dwarsdoorsnede van een skûtsje. Over het ruim de gebogen binten met in het midden de schaarboom met erop de luiken. Goed te zien is hoe de huidplaten overnaads worden gelegd. De werfbaas zet eerst de stevens op en de kielplaat. Vervolgens worden de spanten gesteld en wordt het verband tussen de spanten aangebracht met een bovenste gang. Daarna werden de huidplaten van onder naar boven bevestigd. Kop en kont bestaan uit smalle boegdelen die bijzondere aandacht vragen. Sommige opdrachtgevers wilden veel smalle boegdelen, andere waren tevreden met minder gangen die wat breder waren. (tekening: Roorda, Drachten)

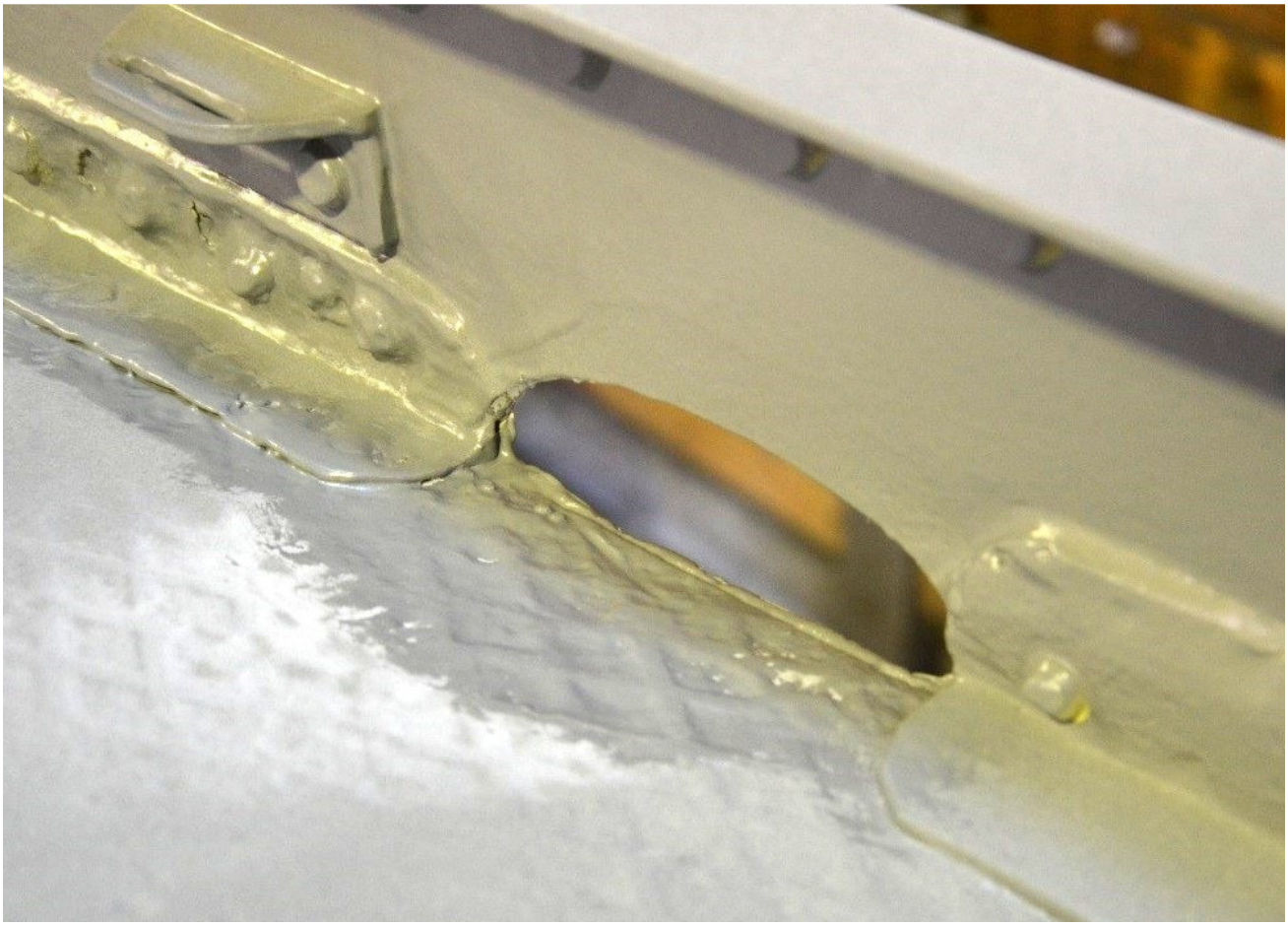
Bij klinkwerk worden de verbindingen gemaakt door platen te laten overlappen en aan elkaar te klinken of (bij min of meer haakse verbindingen) door een hoekijzer te gebruiken, waar de platen aan vastgeklonken worden. Een skûtsje is echter vloeiend vorm gegeven. Bijna nergens zie je echt haakse hoeken. De boeisels komen iets naar binnen, de gangboorden liggen iets scheef en buigen mee met de zeeg van het schip. De den staat ietsje naar binnen etc. Die hoekijzers moeten daarom steeds ietsje bijgebogen worden om de platen goed te laten aansluiten op dit ijzer. Door de dikke haakse hoek in het moderne hoekijzer is het echter moeilijk die hoek van 90 graden te veranderen. Vaak bleek het noodzakelijk eerst een stuk van de hoek van het hoekijzer af te slijpen, voordat dit zo bijgebogen kon worden dat er een goed aansluitende, waterdichte klinkverbinding kon worden gemaakt.



Om een hoekijzer wat uit te buigen zonder de beide vlakken rond te slaan, was het nodig een stukje uit de hoek te slijpen. Ook het verkleinen van de hoek van het hoekijzer maakte het nodig eerst de hoek te verzwakken en flexibeler te maken.

Het achterschip van het kale casco, dat nu geheel is gereinigd, plaatselijk hersteld en gestraald bij Sluis Kodra Coating aan de Tussendiepen in Drachten, waar het casco over de weg naartoe gebracht is. Om te voorkomen dat het gestripte casco vervormt, is een dwarsverband aangelegd van elkaar kruisende hoekijzers. Het boeisel vanaf het dek is weggesneden. Op de foto is als bovenste rand de hoeklijn te zien, een hoekijzer waar het dek, het gangboord (de warring) en het boeisel aan vast geklonken wordt. Kenmerkend voor de Fallaatster skûtsjes is, dat dit hoekijzer niet onder, maar op het dek wordt gemonteerd. Dat is bij de bouw weliswaar gemakkelijker dan er onder, maar leidt wel tot meer onderhoud in de jaren daarna. (Foto: Dirk Huizinga)

Hoekijzers die gebruikt worden voor het potdek, de afwerking van het boeisel. Goed te zien is bij de nog niet geboorde ijzers rechts, dat de verdikte hoek met de flex weggeslepen is, zodat de hoek van 90 graden van het hoekijzer naar wens wat in- of uitgebogen kan worden zonder dat de bladen verbuigen. De voorgeboorde delen zijn gesoevereind om de klinknagel mooi glad te laten aansluiten. Het verloop van het potdeksel komt bijzonder kritisch. Naast het berghout met de stuizen in de boegen vormt het potdek de doorlopende, lange lijn van het schip. Iedere onregelmatigheid in het verloop ervan is zichtbaar. De kwaliteiten van de scheepsbouwer worden beoordeeld op het mooi verloop van het potdek en het harmonisch verloop van de boegdelen onder de stuizen. Bij de bouw van een schip zal de werfbaas dus bijzondere aandacht aan die aspecten besteden. (Foto: W.Wilstra)



Typisch een 'Fallaatster' met de hoeklijn op dek in plaats van er onder. Rechts een nieuw hoekijzer, links van het spuigat een oorspronkelijk deel van de hoeklijn. De bovenste rand is het potdek, het hoekijzer dat het boeisel afdekt. De koppen van de klinknagels zijn aan de binnenzijde te zien. (Foto: Fokke Wester)

Op de foto nog net door de verf zichtbaar is het ruitpatroon op de oude dekplaat. Veel schepen waren honderd jaar geleden van dekplaten voorzien met een patroon. Met nopjes of met traanvormige verhogingen (nopjesplaat, traanplaat) of zoals bij De Jonge Trijntje met een geruite plaat, met een wafelpatroon. Deze bewerking van de dekplaten moest ervoor zorgen dat een nat dek minder glad was dan het zou zijn bij een gladde plaat. Tegenwoordig gebruiken we gladde platen die afgewerkt worden met stroeve dekkenverf. Heel effectief zijn ook de ongelakte teakhouten dekken die niet alleen op houten schepen voorkomen, maar ook op stalen. Dat was voor een werkschip voor de binnenvaart veel te duur en ook te kwetsbaar. De skûtsjes hadden dekken met een reliëf, een patroon, opdat de knecht op een nat dek niet van boord zou glijden. Van dat gevaar was de schipper zich altijd zeer bewust. 's Morgens vroeg was ongeveer het eerste wat hij deed het dek met water spoelen, om de dauw te verwijderen. De dauw die 's nachts neerslaat op het schip is koud en verdwijnt langzamer dan het water uit de vaart waarmee de dauw weggespoeld wordt. Even met de stokdweil er langs en het dek is weer droog als het schip voortgeboomd moet worden naar water waar de zeilen erbij kunnen.

Spantenbuiger voor De Jonge Trijntje

Spantenbuiger bij het Fries Scheepvaart Museum

Tijdens het restaureren van klinkwerk komt de vraag hoe je de gaten in de nieuwe plaat precies kunt laten aansluiten bij de gaten in het oude deel. De oude scheepsbouwers gebruikten daarvoor hun gezond verstand en die praktische benadering bleek ook nu nog te werken. De nieuwe plaat wordt eerst precies passend gemaakt. Alleen de klinkgaten moeten nog aangebracht worden. Eerst wordt er in de nieuwe plaat aan een eind één gat afgetekend en doorgeboord. Met een bout kan de nieuwe plaat nu worden bevestigd aan het vaste deel. Door de plaat op de passende plaats aan te drukken, kan aan het andere eind weer een gat worden afgetekend en worden doorgeboord. Als de plaat met twee bouten vastzit, kunnen alle overige gaten worden afgetekend, waarna de plaat los kan en van al de benodigde gaten kan worden voorzien.

Aan de buitenkant van de romp worden de gaten gesoevereind om een sterke en gladdere verbinding te maken. Daarna kan het klinken beginnen. De veldoven komt in het schip te staan. De klinknagels worden gloeiend heet gestookt en een voor een van binnen naar buiten door een klinkgat gestoken. De dikke kop van de klinknagel zit aan de binnenkant. Daar wordt de klinknagel met behulp van een zwaar ijzer aangedrukt, terwijl met een klinkhamer de gloeiende nagel aan de buitenkant wordt platgeslagen.

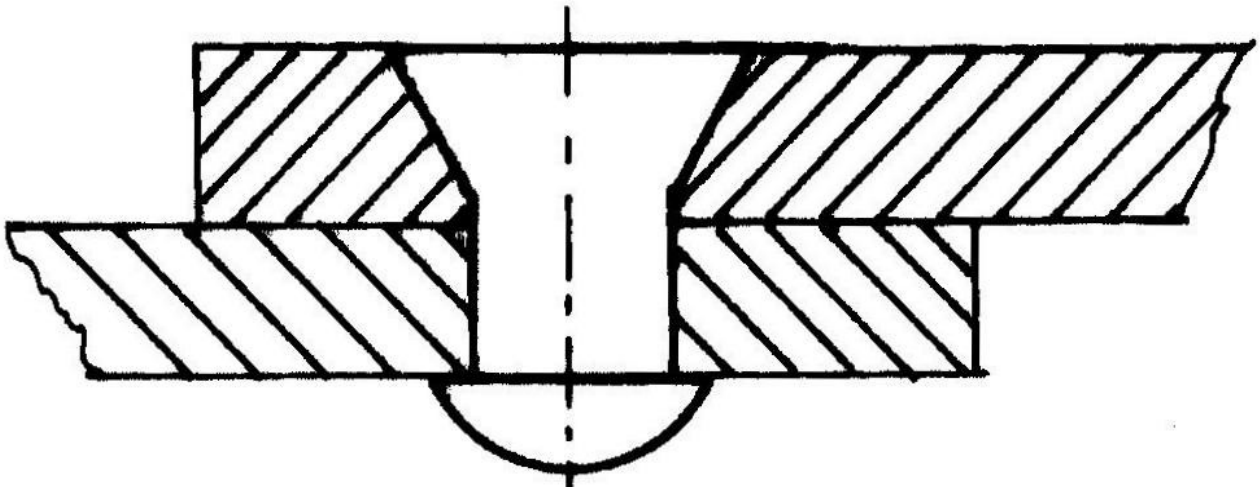
Jan Oebeles van der Werff gebruikte geen boormachines, maar de slingerpons. Hij beschikte immers niet over elektriciteit. Die mechanische manier van gaten in platen stampen, blijkt achteraf wel een buitengewoon effectieve werkwijze te zijn. Met één zwaai aan de slinger zat er een gat in de staalplaat. Het boren van gaten gaat echt veel langzamer. Die geponste gaten zaten wel eens wat minder recht op elkaar. Dat werd in die tijd verholpen, door met een conische pin, de drift, beide gaten naar elkaar toe te trekken en wat te ruimen, totdat de klinknagel er door kon. Ook hielp het om klinknagels te gebruiken met wat kleinere diameter. Door het klinken drukte de nagel in elkaar en werd alsnog de gehele ruimte met de ijzeren nagel gevuld. Het soevereinboren

werd bij Jan Oebeles handmatig gedaan, met een booromslag met ratel om voldoende kracht te kunnen zetten.

Een soevereinboor om de kop te verzinken in het staal

De Jonge Trijntje is gerestaureerd tot een origineel skûtsje dat er ook in de constructie zo origineel mogelijk moest uitzien. Het maken van klinkverbindingen hoort daarbij. Het is echter een arbeidsintensief en traag verlopend werkproces dat alleen bij bijzondere projecten toegepast kan worden. Voor 'normaal' werk op een scheepswerf is deze constructiewijze veel te kostbaar. Honderd jaar geleden was arbeid veel goedkoper en snelheid van werken daarmee minder belangrijk.

De staalplaten modern staalijzer uit begin 1900 waren minder geschikt om te lassen. Staal met een heel laag koolstofgehalte dat daarom goed te lassen was, werd pas in de dertiger jaren in de scheepsbouw toegepast.



Een handvol klinknagels die gebruikt gaan worden bij De Jonge Trijntje (Foto: Fokke Wester)

Een bijzonder precies werkje was het aanbrengen van het potdek op het boeisel. Een profiel dat zorgt voor een brede rand. Het verloop ervan komt heel precies, want daar kijken de kenners het eerste naar om te zien of de lijn van het scheepje deugt. Ook het potdek is geklonken. Gaten boren in het profiel, vastzetten met een paar bouten op het boeisel, de gaten aftekenen, deze doorboren in het boeisel. De gaten in het profiel soevereinen, het profiel bevestigen nadat de kit is aangebracht en vervolgens gat voor gat klinken.

Met de tang wordt de hete klinknagel vastgehouden. De kop moet worden tegengehouden, waarna met de pneumatische hamer de nagel aan de buitenkant wordt geplet. (Links Rutger Hiemstra, rechts Haiko van der Werff, foto: Willem Wilstra)

Klinkwerk aan de kluisborden naast de voorsteven. De gloeiende nagel wordt vastgehouden met een tang en aangedrukt met het zware ijzer aan de binnenkant van het boeisel. Aan de buitenkant wordt de gloeiende kop geklonken met een pneumatische hamer. Beide mannen hebben oordoppen in om hun gehoor te beschermen. De oude Jan Oebeles van der Werff was doof geworden van het lawaai van het klinken. Dat kan je beter voorkomen. (Foto: Willem Wilstra)

Aanbrengen van een nieuwe hoeklijn aan de binnenzijde van het boeisel. (Foto: Erna van der Wijk)

Nieuwe patrijspoorten in de kont van De Jonge Trijntje. (Foto: Erna van der Wijk)

Bij werkschepen werd vroeger het vlak vaak voorzien van een laag beton. Dat leverde een mooi gladde vloer op, gemakkelijk schoon te maken, het was tevens een vorm van ballast en ging jaren mee. Waarschijnlijk stond men er niet bij stil dat langs de randen altijd water binnen drong. Dat beton vochtig werd en er voor zorgde dat het staal eronder ging roesten zonder dat iemand dat kon zien of kon verhelpen. Bij oude werkschepen, pramen, viskotters en ook skûtsjes die jaren later werden opgeknapt, moest het beton er weer uit, waarna het schip onder water als een vergiet bleek te zijn.

Holle ruimtes kunnen niet helemaal afgesloten worden met de traditionele manier van klinken. Het maken van doosstevens (waarmee de vorm van een dikke houten steven werd nagebouwd) leverde dus problemen op. Maar ook het maken van de stuizen, de brede berghouten in de boegen bij kop en kont) waren moeilijk te maken. Ze konden opgebouwd worden met behulp van hoekijzers, maar werden ook wel eens van hout gemaakt dat in een U-profiel werd bevestigd en zelfs werd het U-profiel wel opgevuld met cement.

Een hol berghout of de holle stuizen van een skûtsje zijn tegenwoordig relatief gemakkelijk te lassen. Nu het echter de ambitie is de oude constructies weer met klinkwerk in elkaar te zetten, groeit de bewondering voor het vakmanschap van de oude scheepsbouwers.

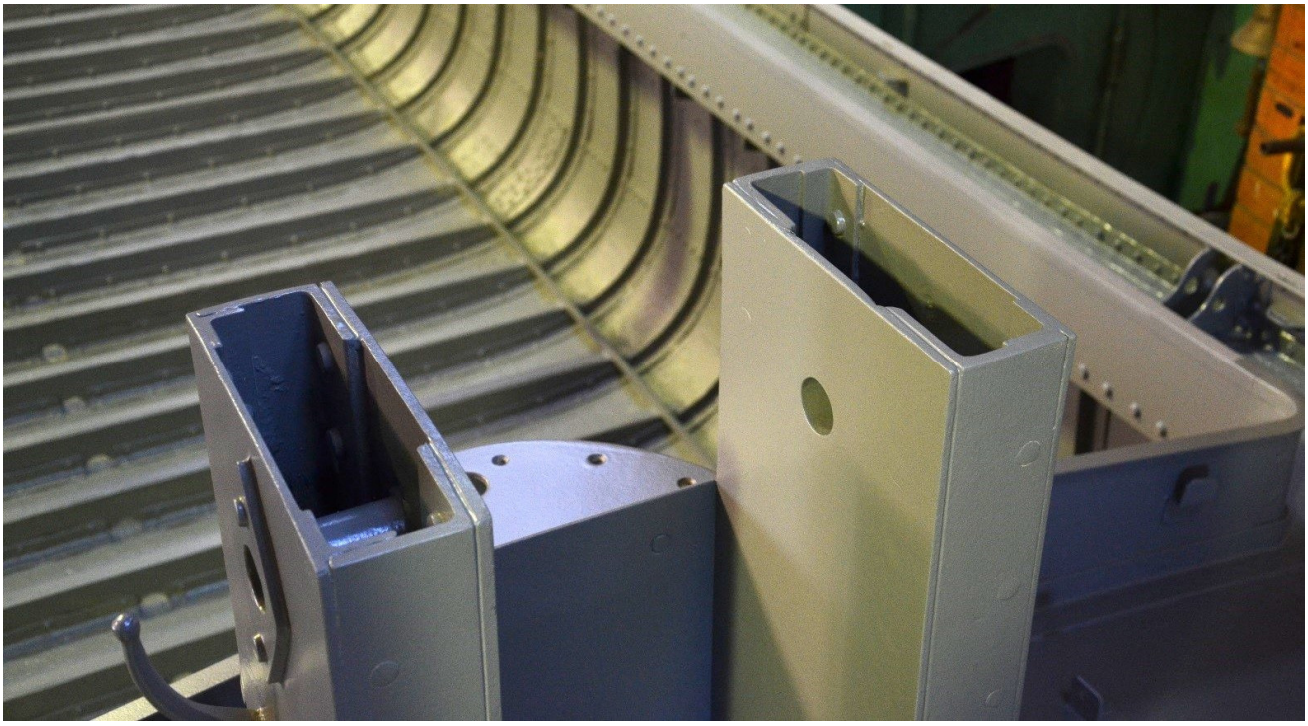
Lassen, snijden en slijpen tijdens de opbouw van het casco. (Foto's: Rienkje van Boekel)

Voordek en gangboorden zitten er in. Het potdeksel op de gangboorden is geklonken. De mastkoker staat op z'n plaats. Nu kan de den die reeds pas is gemaakt, vastgeklonken worden aan de warrings en het voordek. (Foto: Fokke Wester)

Van het boeisel is een strook met het potdek verwijderd die slecht was en in het verleden aangepast was aan de recreatieve bestemming van het schip. Dat boeisel is weer op niveau gebracht met nieuw staal dat niet aan het boeisel is geklonken, maar eraan is gelast. Het ging bij deze aanpassing immers niet om een originele verbinding, maar om de vervanging van een slechte strook in een bestaand deel. Om die reparatie onzichtbaar te maken, was laswerk noodzakelijk.

Het buigen van diverse hoekijzers, het potdeksel en de steunen over het ruim voor de luikenkap ging honderd jaar geleden met een pennenbank. Dat is een zware ijzeren plaat met vele gaten waar stalen pennen in geplaatst kunnen worden. Het profiel werd op bepaalde afstand tussen twee pennen vastgezet en met het lange eind als krachtarm de gewenste bocht gegeven. Van tevoren was vaak eerst een stangetje in de gewenste vorm gebogen, dat daarna als mal kon worden gebruikt bij het zware buigwerk.

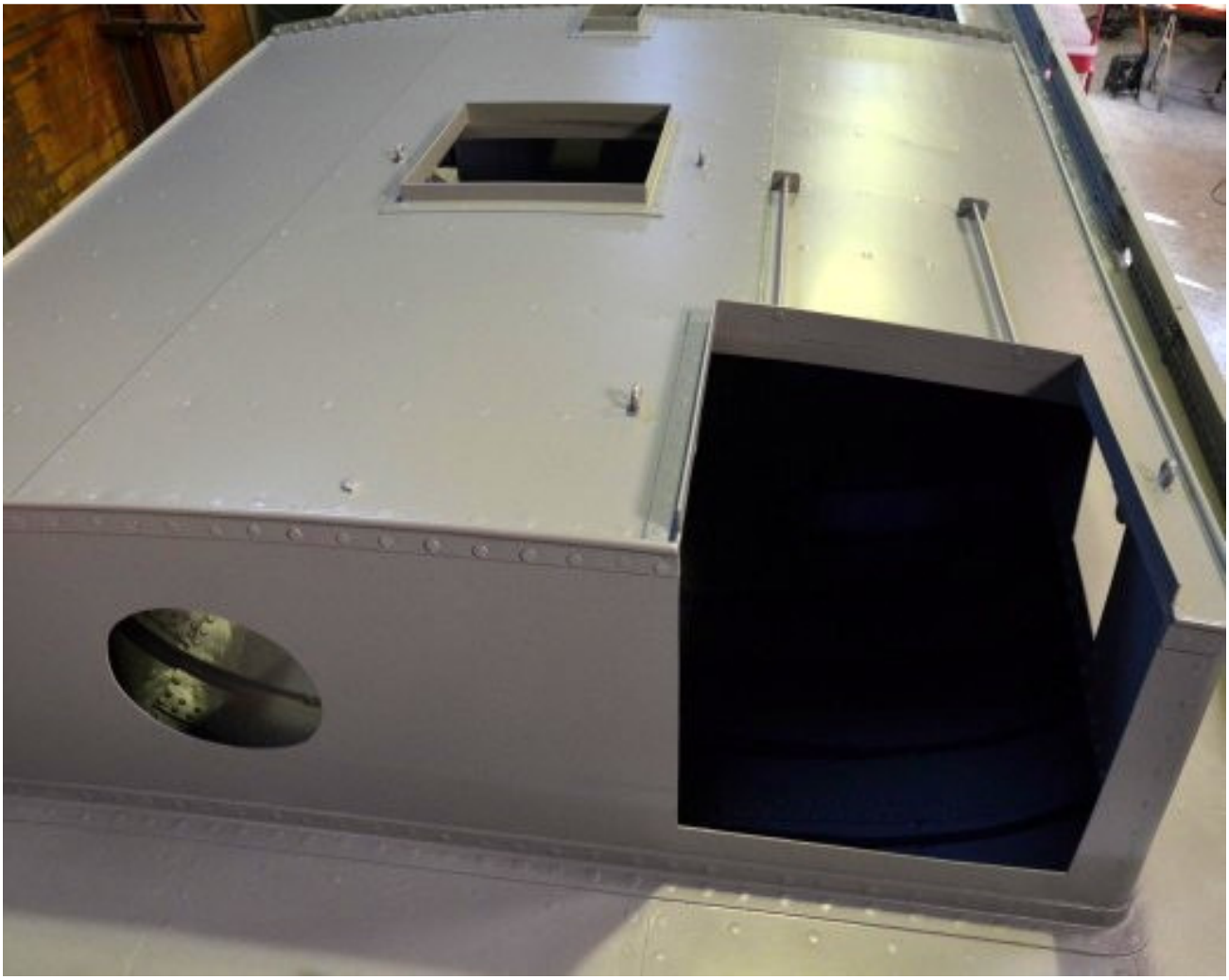
Het blijft boeiend te beseffen hoe praktisch en vindingrijk de scheepsbouwers vroeger waren om met handkracht en mechanische hulpmiddelen werkzaamheden uit te voeren, waar we tegenwoordig machines als een hydraulische pers voor gebruiken.



Constructie van de mastkoker, waarbij de smalle kanten bestaan uit een hoekijzer, dat met een tweede hoekijzer verbonden is aan de buitenste wang van de mastkoker. Met de klinktechniek is het onmogelijk holle elementen geheel dicht te linken. De stevens en ook de wangen van de mastkoker werden daarom met een passend stukje hout afgedicht. (Foto: Fokke Wester)

De werfbaas beoordeelt het verloop van de luikenbalk over het ruim en de hoekijzers als steun voor deze schaarboom.

Foto boven: Het ruim met de gebogen binten voor de luiken. (Foto: Fokke Wester. Onder: de schaarboom. Foto R. de Vries)



Een opmerkelijk detail is bijvoorbeeld de plaatsing van de roefingang. Die zat oorspronkelijk lang niet altijd in het midden. Dat gaf beperkingen aan de inrichting en belemmerde de toegang tot de roef als de mast gestreken was. Bij de huidige wedstrijdskûtsjes is de toegang wel in het midden. Dan loopt het schip niet zo snel vol, mocht het over stuurboord omslaan.

De Jonge Trijntje in de epoxy-coating, die als roestwerende primer als eerste laag op het gestraalde staal is aangebracht met de roller en de kwast. (Foto: Erna van der Wijk)

Coaten en afschilderen van het casco en betimmeren van het ruim

Zolang het ijzerwerk niet klaar is, heeft het geen zin om het casco met een verfsysteem te behandelen. In 2014 was het echter zover dat stagiairs van ROC Friese Poort met de verfkwast en de roller het schip van een beschermende coating konden voorzien.

Schilderen vraagt om passende kledij en maskers: vlnr. De stagiairs Jordy Smit, Sander Muller en Jaap Veenstra

Jordy Smit en Sander Muller (rode overall) brengen de coating aan in alle hoeken en gaten van 'De Jonge Trijntje'.

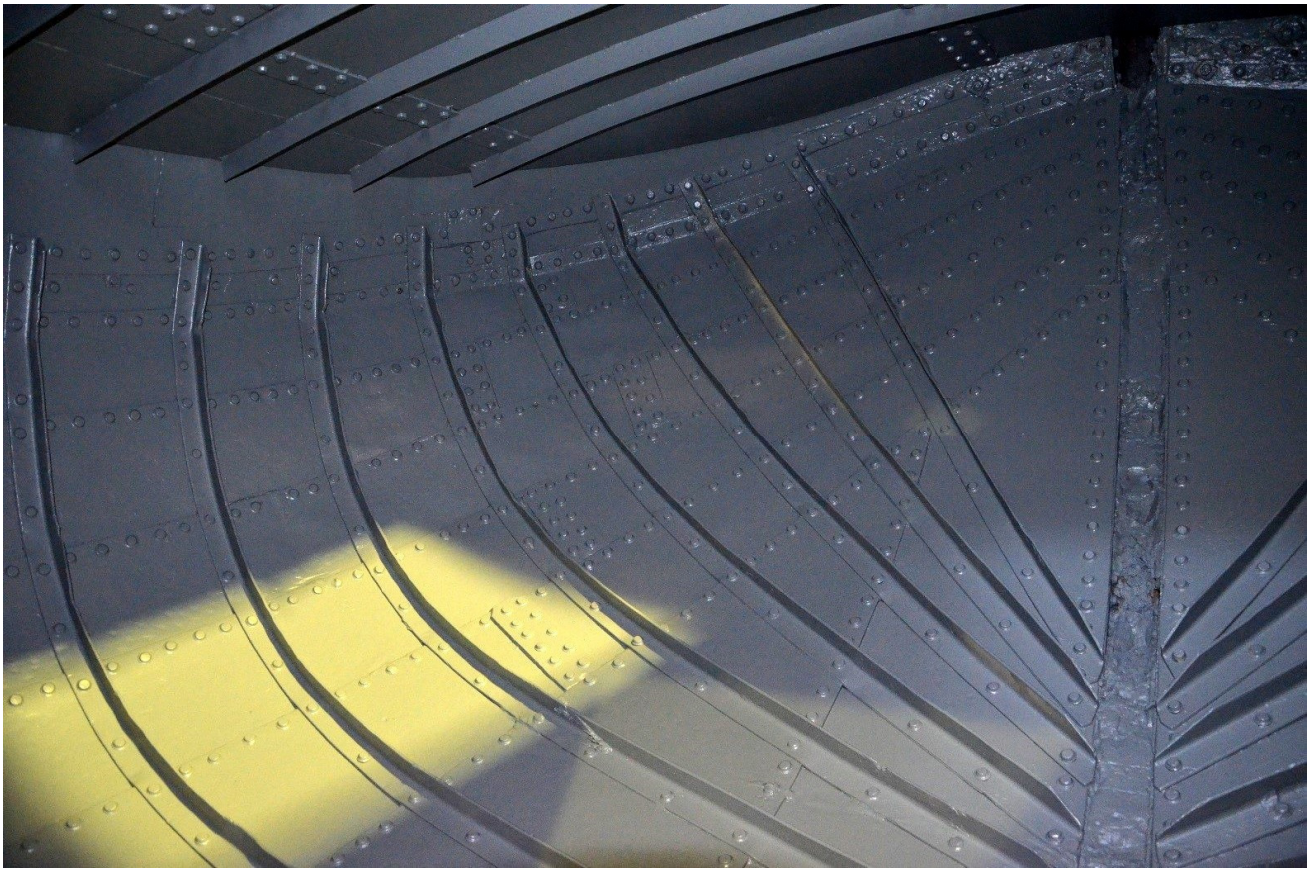
In overleg met Jachtschilder Mast, de buurman van Haiko van der Werff, is het schip eerst voorzien van een epoxy-coating, die beschikbaar was gesteld door Mast. Zo'n

primer is bijzonder sterk en beschermt het staal goed tegen roestvorming. Vervolgens is een tweecomponenten jachtlaksysteem is aangebracht.

De kont met de pratrijspoorten, waar de besteden van schipper en schipperse komen, en de roef in de verf. In de holte van de scheg is het binnenlager te zien van de schroefaskoker. (Foto: Fokke Wester)

Het verfsysteem op zowel de binnenkant als de buitenkant van het casco is uiteraard anders dan het 'originele'. Moderne verfsystemen zijn kwalitatief veel beter dan die van honderd jaar geleden. Toen werd het casco van binnen in de lijnolie gedaan of in de ijzermenie. Van buiten moest het ijzer eerst ontroesten, waarna het tegen nieuwe roest beschermd werd met loodmenie.

Onder water gebruikte de werfbaas koolteer, een restproduct van de gasfabriek. Het was goedkoop en sloot het ijzer af met een ondoordringbare, langzaam drogende zwarte laag teer. Koolteer voorkwam roestvorming door die waterdichte laag. In de praktijk zat er echter steeds roest onder de teer. De moderne epoxycoatings zijn vele malen effectiever tegen roestvorming dan de teer, de olie en de menie van vroeger.



De kop van De Jonge Trijntje met een nieuw voordek (Foto: Fokke Wester)

Te zien is dat de staalplaten van het voordek niet gelast zijn, maar met een dubbeling met elkaar verbonden worden. Platen met elkaar verbinden kon in het klinktijdperk door ze ietsje te laten overlappen en vervolgens met klinknagels aan elkaar verbinden, maar dan ontstond door het overnaadse deel een richel. Als de platen glad tegen elkaar werden gelegd, konden ze met elkaar verbonden worden door een brede strip aan de onderkant. Die werd eerst aan één plaat vastgeklonken, waarna de andere plaat passend werd gemaakt om op dezelfde strip te worden vastgezet. Aan de binnenkant zie je dan de verbinding met de strip en de dubbele rij klinknagels, maar aan de buitenkant is de verbinding vrijwel glad.

In kop en kont draaien de spanten mee met de ronding in de boegen. Dat was noodzakelijk, omdat anders het hoekijzer zeer sterk bijgebogen moest worden, terwijl deze oplossing zowel praktisch als degelijk is. Bij de vroegere houtbouw werden eerst de gangen van het vlak aangebracht en daarna de leggers, waarbij het de stelregel was dat de spanten de huid volgden. Bij de latere ijzerbouw werden niet alleen eerst de kiel en de stevens opgezet, maar ook de spanten. De huidgangen werden nadien aangebracht. Het principe dat de spanten (door mee te draaien met de ronding in de boegen) de huid volgen, die later werd aangebracht, bleef op die manier gehandhaafd. Noodzakelijk, omdat de hoekijzers voor de klinkverbinding met een vlakke kant met de huid moesten worden verbonden.

Voor de scheepsbouwers was de overgang van houtbouw naar ijzerbouw, in Friesland zo rond de eeuwwisseling, bijzonder ingrijpend. Timmerlieden moesten zich omscholen tot ijzerwerkers. De scheepsbouw die in de 19e eeuw een stil en organisch verlopend werkproces was, veranderde in de 20e eeuw in een planmatig handelen op grond van tekeningen, waarbij het werk met veel lawaai en toepassing van geweld werd uitgevoerd. Niet iedere scheepsbouwer was geschikt voor de ijzeren scheepsbouw.

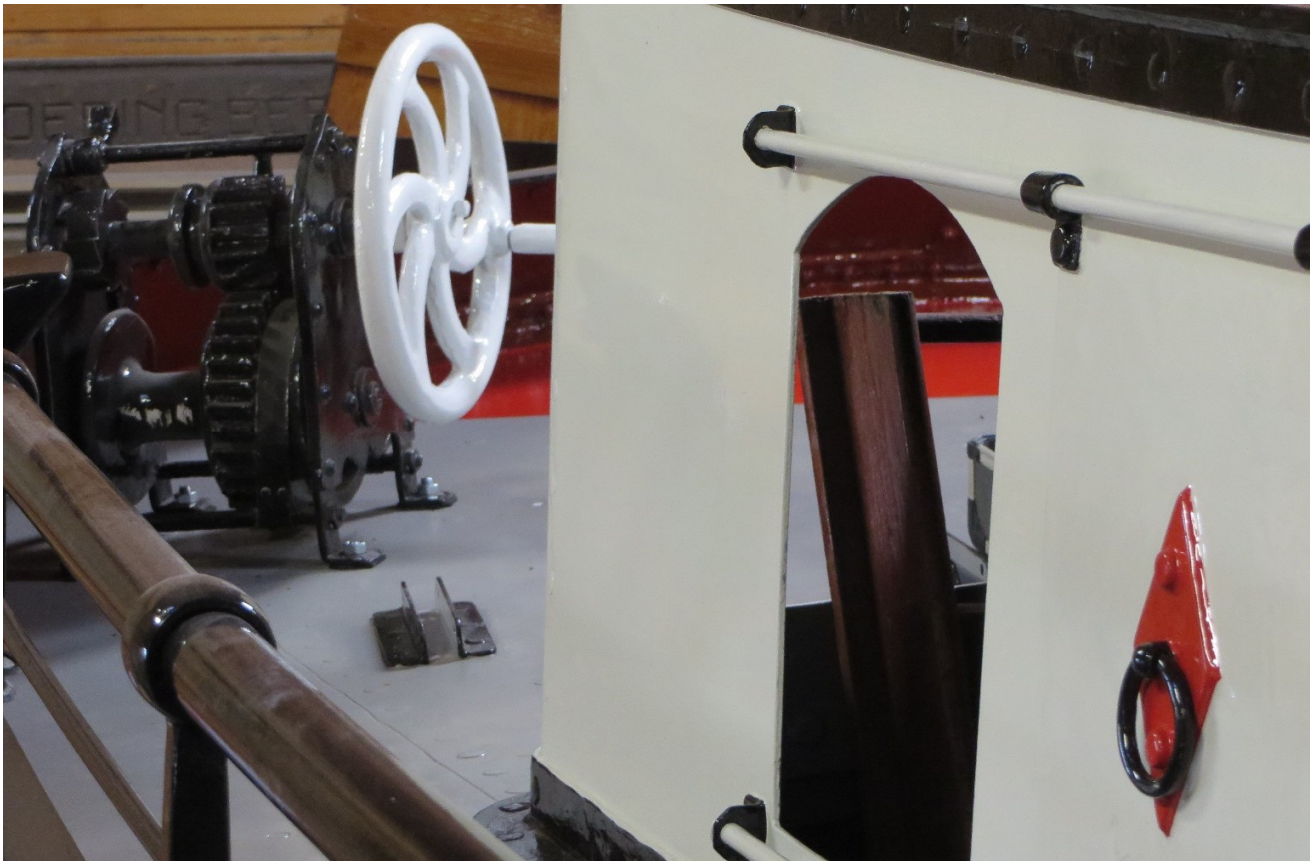
Overigens kregen de schippers enige decennia later te maken met een vergelijkbare overgang: de introductie van de scheepsdiesel vanaf 1920. De zeilende schippers speelden een organisch spel met de natuurelementen, terwijl de schippers met een motorschip planmatig gingen varen volgens vaste tijden. De zeilers deden hun werk in stilte, terwijl de motorschepen van verre te horen waren, om maar niet te spreken van het lawaai dat de machine aan boord veroorzaakte. De leefbaarheid aan boord van een zeilschip was heel beperkt, maar het motorschip kende andere bezwaren. De gloeikopdiesels die vanaf 1920 voor de binnenvaart beschikbaar kwamen, waren groot, zwaar en stonken naar gasolie.

Leerling timmerman Matthijs van der Werff (ROC Friese Poort) aan het werk met de buikdelling in het ruim. Op de foto onder past de werfbaas de delen die de buikdelling laten aansluiten op de huid. (Foto's: Erna van der Wijk)

Voordat *De Jonge Trijntje* het water in kon, moest ze eerst met een verfsysteem beschermd worden tegen de invloeden van het weer en het water. Bovendien is het gebruikelijk schepen boven water zo te schilderen, dat ze er op hun best uit zien. Voor *De Jonge Trijntje* werd uiteraard gekozen voor een afwerking in traditionele kleuren. Daarbij bleek het niet vanzelfsprekend te zijn om zo maar een mooie kleur te kiezen zoals die bij skûtsjes gebruikt werd. Skûtsjes uit de zuidoosthoek van Friesland waren in het verleden vaak bruin geschilderd, in de zuidwesthoek vaak lichtgroen en rond Leeuwarden vaak wit. Op die verdeling zijn natuurlijk tal van uitzonderingen te vinden en tegenwoordig wordt die regel ook lang niet door iedereen gerespecteerd, maar als je toch van plan bent de traditie in ere te houden, dan ligt het voor de hand om de romp van *De Jonge Trijntje* bruin te schilderen. Althans, het boeisel en kop en kont. Daarnaast worden natuurlijk andere kleuren gebruikt.

(Foto: Rienkje van Boekel)

De keuze van de kleur bruin bleek ook nog meer voeten in aarde te hebben dan oppervlakkig gezien het geval was. Er zijn natuurlijk tientallen kleuren bruin, maar niet alle bruin past traditioneel bij een skûtsje. De bekendste kleur bruin voor een skûtsje is een vrij lichte kleur die veel gebruikt wordt in de scheepvaart. Iets teakkleurig met als praktisch bezwaar dat die kleur na enige jaren een wat fletse uitstraling krijgt. Voor *De Jonge Trijntje* is gekozen voor een bruine kleur met wat meer rood, wat meer gloed, die het ook heel goed doet en het schip tevens qua uiterlijk laat onderscheiden van die andere skûtsjes die lichtbruin geverfd zijn.



(Foto: Rienkje van Boekel)

F. Te water !

Toen in de herfst van 2014 het casco goed in de verf zat, mooi in traditionele kleuren, in het ruim een buikdelling lag en de luikenkap klaar was, werd besloten *De Jonge Trijntje* te water te laten. Het skûtsje was weliswaar niet klaar, de roef moest nog betimmerd worden, de mast en de giek waren evenmin gereed, maar dat gaf niet. De roef aftimmeren kon als het schip in het water lag. Het roer en de zwaarden werden er nog niet aangehangen, want die hadden nog geen functie en hadden buiten en in het water alleen maar te lijden. Het schip had echter lang genoeg in de loods gestaan. Er moesten ook weer andere schepen in. De tewaterlating vond plaats op 12 november 2014. Dan moest ook blijken dat het schip waterdicht was en niet meteen naar de bodem zou zinken. Dat laatste was natuurlijk wat overdreven, maar je weet het nooit. Na zo'n restauratie kan toch op allerlei plekken kleine lekkage optreden, zeker bij een geklonken schip. Honderd jaar geleden was het heel gewoon dat ijzeren schepen na de tewaterlating eerst wat lekten. Dat hield vanzelf op door roestvorming en de aangebrachte teer. Maar ook in 2015 blijft dat spannend. Hangend in de kraan heeft zo'n lang en open schip neiging wat te vervormen, waardoor heel gemakkelijk naden ietsje kunnen gaan kieren en vervolgens water doorlaten. In dat opzicht is een gelast schip sterker en stijver, en (bij goed laswerk) altijd waterdicht.

De mannen van BKF-Kraanverhuur deden hun werk echter professioneel. Het schip was naar buiten gereden en werd langs het water van de Drait van de kar opgepakt, zweefde enige tijd tussen hemel en aarde alsof het niets woog en werd vervolgens behoedzaam neergelaten in haar element. De werfbaas was opgelucht. Het schip bleef drijven. Beter nog, het was geheel waterdicht. Het restauratiewerk aan de romp was technisch tenminste goed uitgevoerd. Feestelijkheden bleven achterwege. Het schip was immers nog niet klaar. Niet iedere tewaterlating hoeft met champagne gevierd te worden. Dat komt later wel, als de restauratie achter de rug is. Over een halfjaartje, want voor de zomer van 2015 moest het skûtsje in de heropende Drachtster vaart te bewonderen zijn.

Voorlopig werd het schip afgedekt met een winterkleed, maar wel zodanig, dat de roef toegankelijk bleef voor Klaas Adema die daar voor de binnenbetimmering moest zorgen. Ook het roer en de zwaarden ontbraken nog, evenals de tuigage. Allemaal werk voor in de lente, als *De Jonge Trijntje* zeilklaar zal worden gemaakt in een jaargetijde dat meer dan de winter uitnodigt te gaan varen. Voorlopig is een belangrijke stap gezet. De restauratie van het ijzeren casco is voltooid. Haiko van der Werff kan de aandacht verleggen naar andere zaken die op stapel staan. Pas tegen de tijd dat *De Jonge Trijntje* zeilklaar wordt gemaakt, zijn er weer werkzaamheden te verwachten aan dit schip.

Verwachtingsvol uitkijkend over het water dat haar zo vertrouwd moet zijn…..(Foto: Rienkje van Boekel)

De Jonge Trijntje wordt door BKF-Kraanverhuur vakkundig te water gelaten. (Foto: J.v.d.Wal)

Een tewaterlating is vanouds een gewone, praktische activiteit waar echter vaak bijzondere betekenis aan wordt gegeven. Het is een ritueel geworden met als hoogtepunt de doop van het schip, waarbij een fles champagne tegen de romp wordt gebroken en het schip, dat vanaf dat moment een naam draagt, een behouden vaart wordt gewenst, waarna het in het water glijdt. Bij jachten wil die doop met champagne nog wel eens mislukken. Champagneflessen zijn sterk en breken niet zomaar als ze aan een lijn tegen de romp worden geworpen. Ook komt het schip niet altijd ongeschonden uit dit rituele proces. Dat alles is *De Jonge Trijntje* bij deze tewaterlating bespaard gebleven. Ze is naar buiten gereden, mocht met haar kop even uitdagend ver over het water kijken, waarna ze in twee grote singels werd opgetild door een

mobiele kraan van BKF-Kraanverhuur. Even zweefde ze vrij tussen hemel en aarde om vervolgens aan haar natuurlijke element, het water van het riviertje De Drait, te worden toevertrouwd. Op de foto raakt haar buik het water, maar drijven doet ze nog niet. Alsof ze aan de hengel van de badmeester mocht doen alsof ze het kon. Nog juist is bij de achtersteven het tapse uiteinde van de schroefas te zien. De schroef wordt later gemonteerd. Die heeft ze voorlopig nog niet nodig. Maar de as wel, want die voorkomt dat het schip door de schroefaskoker volstroomt.
Even voor het schroefraam, op de scheg, heeft de werfbaas een grote aluminiumanode gemonteerd. Die moet voorkomen dat de grote bronzen schroef voor roest onder water zorgt. Het aluminium offert zich op om het staal te sparen.

De diepgangsmerken op de achtersteven van 'De Jonge Trijntje'. De merktekens worden in stapjes van 7 cm. opgebouwd in Amsterdamse voeten. Eén Amsterdamse voet is 28.3 cm. Bij merkteken twee ligt het schip dus ruim 56 cm. diep. Bij merkteken vier (voeten) is dat 113 cm. Voor de schipper was het belangrijk te weten hoe ver zijn schip geladen kon worden in verband met de maximaal toegestane diepgang van een vaart op een bepaald moment. In de zomer stond het water in Friesland vaak laag. Brugwachters en sluismeesters hielden in de gaten of een schip niet te diep stak. (Foto: Dirk Huizinga)

Drachten, 2015. 'De Jonge Trijntje' wordt afgetimmerd als het bij de werf in het water ligt. De holle achtersteven is voorlopig afgedekt met een plankje. Met de klinktechniek is het onmogelijk een holle steven geheel dicht te maken. Bij veel skûtsjes zijn die open stevens en mastkokerwangen later dichtgelast, maar oorspronkelijk werd de holle ruimte afgedicht met hout. (Foto: Willem Wilstra)

G. De aftimmering

Een keer in het water kon de betimmering van de roef natuurlijk wel gewoon door gaan. Het schip kwam onder een kleed, het werd immers winter, maar de ingang van de roef werd vrij gelaten. Scheepstimmerman Klaas Adema kon zijn hout en gereedschap naar binnen brengen en er kwam een elektrisch kacheltje, zodat ook bij koud weer doorgewerkt kon worden.

Een bijzonderheid aan *De Jonge Trijntje* is, dat de nieuwe roef naar origineel voorbeeld betimmerd is. In het roefje werd gewoond. Het was het domein van de schipperse, die er in veel gevallen toch een leefbare ruimte van wist te maken. De inrichting stond vast. Aan de voorkant, tegen het ruim aan, centraal een schoorsteenmantel met daarnaast een doorgang naar het ruim. Langs de zijkanten kasten die vaak als kabinet met een kroon werden afgewerkt. Aan de achterzijde de ingang van de roef en de deurtjes naar de slaapplaats van de schipper en zijn vrouw. De roef werd ook wel het vooronder genoemd, omdat in vroeger tijden gewoond werd onder het achterdek ('dektjalk') en vanuit die traditie de roef dus een onderkomen naar voren was.

Twee voorbeelden van interieurs van een roefje, kijkend naar voren, naar de schouw met de kachel. (Bron: Frits Jansen, Klaas Jansma: Troch de Wyn, 2012)

De bedstede voor de schipper en zijn vrouw waren onder het achterdek. Daar kon je komen via een of twee deurtjes waar je diep gebukt of kruipende door kon. De ovale patrijspoorten in de kont van het skûtsje zorgden dat het er overdag niet aardedonker was. In de bedstee kon je rechtop zitten, in de roef gebogen staan. Echte stahoogte had de schippersfamilie op het dek. Naast de schoorsteenmantel is een deurtje naar het laadruim.

Als er kinderen aan boord waren, sliepen de meisjes meestal in de roef en konden de jongens als ze ietsje groter waren ook voor in het schip slapen, waar anders de knecht (die door de meewerkende zoon werd uitgespaard) een slaapplek had. De slaapplek voor in de kop van het skûtsje werd de dirk of durk genoemd. Het luik dat toegang geeft tot de dirk, was het dirksluik. Als de jongens 's avonds naar voren gingen naar de durk om te slapen, klopten ze met de klomp op de scheepswand om aan te geven dat ze veilig in de kop van het schip zaten (en niet stilletjes over boord waren gegleden).

In de winter was het in de kop van het skûtsje natuurlijk wel steenkoud, maar dat was het op zolders van arbeidershuisjes ook. In de roef stond een kacheltje dat in de winter voor verwarming diende en waar dan ook op werd gekookt. 's Zomers kookte de schipperse op een petroleumstel. Een wasgelegenheid was er uiteraard niet aan boord van een skûtsje. Buiten was water genoeg en met een puts kon je dat gemakkelijk aan boord halen. Ruimte voor een WC was er evenmin. Men deed zijn behoeften op een puts of een oude ton die direct tijdens de vaart of 's avonds als het wat donker was onopvallend werd geleegd. Ook het huishoudelijke afval verdween gewoon overboord, maar dat afval stelde niet veel voor. Plastic verpakkingen bestonden nog niet en gecoat karton evenmin. Het ging om wat schillen en ander keukenafval met een enkele papieren zak van de kruidenier of de groenteboer en as uit het kacheltje.

Schipper Tjitze Zwierstra met zijn vrouw in het roefje van 'De Twa Famkes', een skûtsje dat bij Tjibbele van der Werff in Warga is gebouwd. Foto onder: Een ander skûtsje: vanuit de roef naar het krappe achterdek met het helmhout.

Zelfs op de grote tjalken was in de regel geen ruimte voor een toilet. Dat ging volgens de schipper ten koste van de laadruimte. Pas bij de eerste motorschepen in 1920, de 'luxemotors' was er niet alleen ruimte gepland voor een scheepsmotor, direct onder het stuurhuis, maar was de kajuit achter (i.p.v. voor) het stuurhuis luxe ingericht en voorzien van een afgesloten toilet. Bij de skûtsjes werd de kleine boodschap door meisjes en de schipperse gemakshalve ook wel in het gangboord gedaan, achter het zwaard. Een puts water erover en klaar.

Leeuwarden, Emmakade, 1929. Een schipper die pech heeft, wordt in de winter overvallen door vorst terwijl zijn schip nog geladen is. Hij moet blijven liggen tot hij weer kan varen. De leefruimte in het roefje is dan al snel te beperkt.

Bij *De Jonge Trijntje* is Klaas Adema de man die zorgt voor een mooi betimmerde, originele roef. Hij is mastenmaker/scheepstimmerman uit Hindeloopen, is zelf skûtsjeschipper, en is een van de initiators van de oprichting van het IFKS, dat iedere zomer het open Fries kampioenschap voor meer dan 60 skûtsjes organiseert na de wedstrijden van de SKS, waar slechts 14 skûtsjes aan mee mogen doen. Hij weet als de beste wat origineel aan een skûtsje is en wat niet. Bij het timmerwerk aan *De Jonge Trijntje* kan hij dus zijn hart ophalen. Daarbij maakt hij gebruik van oude onderdelen uit de roef van een Langewijkster Van der Werff- skûtsje die in zijn bezit zijn. Diverse kastjes, oude deurtjes met versierde kroon en een schoorsteenmantel uit dat Langewijkster skûtsje heeft hij in het roefje van *De Jonge Trijntje* aangebracht. Deze scheepstimmerman weet de oude vormen te integreren in nieuw timmerwerk dat in de oorspronkelijke stijl wordt uitgevoerd.

Drachten, 2014-15. Klaas Adema uit Hylpen in het roefje van 'De Jonge Trijntje'. Boven met de kerstborrel. (Foto's: Willem Wilstra en rechtsonder Dirk Huizinga)

H. Een zeilend vrachtschip

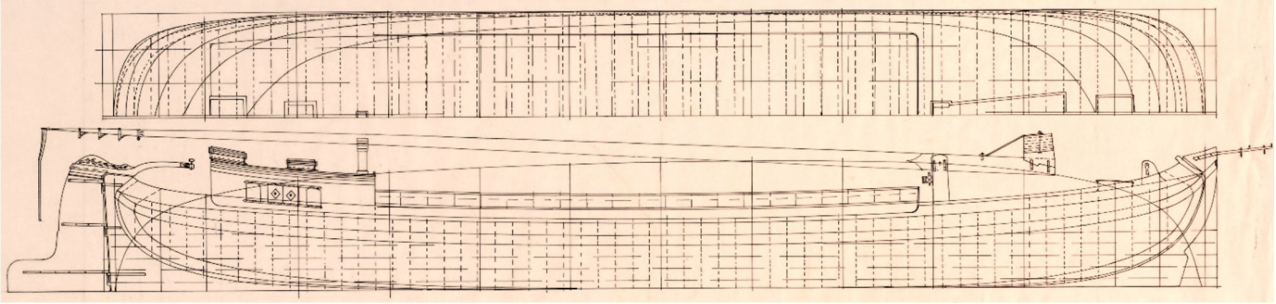
Om te kunnen zeilen moet *De Jonge Trijntje* getuigd worden. De mast en de andere rondhouten moeten erop, het zeil moet gereed zijn en aangeslagen worden. Natuurlijk moeten het roer en de zwaarden aan het schip hangen. Voordat een skûtsje volledig is opgetuigd, is er heel wat werk verzet. De mast die Klaas Adema op de wal naast het schip gemaakt heeft, is aan de onderkant verzwaard met zoveel ballast, dat die mast horizontaal in de mastkoker bijna in balans is.

Zo'n platbodemmast is prachtig om te zien. Niet alleen vanwege het massieve hout en het ambachtelijke werk van de mastenmaker, maar ook uit oogpunt van functionaliteit. Daar hadden de werfbazen en zeilmakers vroeger over nagedacht. Maststrijken was een fluitje van een cent. Geen gedoe met bokkepoten en takels, zoals nodig is als de mast niet op het mastspoor staat, maar op het dek.. De mast staat bij *De Jonge Trijntje* in een mastkoker en kan draaien om een as boven de luikenkap. De mastvoet loopt door tot de bodem van het schip en is aan de voorkant verzwaard. Bij kleinere skûtsjes kan één man met heel weinig moeite de mast strijken en weer overeind zetten.

Bij de zware mast van *De Jonge Trijntje* is echter ook de hulp van een lier nodig. Die mast is pas in evenwicht bij een omvangrijk contragewicht van ca. 2500 kg. In het voordek voor de mastkoker is een wegneembaar luik waar de mastvoet met het contragewicht door kan. Zo'n luik in het voordek doet afbreuk aan het dwarsverband in de romp en geeft vaak enige lekkage. Voor zeilende binnenschepen waren de voordelen echter groter dan deze bezwaren.

Op het binnenwater moest de schipper regelmatig de mast strijken en dat kon zo zonder omslachtig aftuigen en maststrijken. Met gestreken mast kon de schipper vaste

bruggen passeren en bomende door een smalle vaart de weerstand van tegenwind verminderen. Het grootzeil bleef met de rakbanden gewoon bevestigd aan de mast. Het dek lag ook niet onder de staaldraden van het staand want, want de mast was zo sterk, dat die slechts eenvoudig met een enkel want gesteund werd. Het was zelfs de bedoeling dat de mast iets los in het want stond om bij harde wind mee te kunnen buigen. Bij een vlaag buigt de mast en maakt daarmee het zeil vlakker, waardoor de wind het grootzeil gemakkelijker verlaat en het gevaar voor het schip gepareerd wordt. Veel grote houten platbodemschepen varen zelfs met een zware, houten mast zonder zijwanten. De mast en het zeilwerk (de mastkoker, ingeklemd tussen dekbalken en zware spanten) moeten alle krachten opvangen en zijn daartoe dan ook zeer zwaar uitgevoerd. Bij de staalijzeren skûtsjes is de mastkoker in een stalen schot geklemd dat voldoende dwarsverband geeft.



Skûtsje met gestreken mast, rustend op de Y-schoorsteen op de roef. De vleugel van de mast reikt tot het einde van het roer. Bij het voordek is de mastvoet met het contragewicht te zien, dat tijdens het strijken bovendeks draait. (Ontwerp Roorda, FSM)

Waarom aandacht voor het strijken van de mast als het gaat over het zeilen met een skûtsje? Omdat de wijze waarop een skûtsje getuigd was direct verband houdt met hoe ermee gezeild moest worden. Het is eigenlijk een wonder dat een schip dat in alle opzichten zo functioneel doordacht is, er tegelijkertijd zo fraai uitziet. Dat de mast in gestreken toestand niet langer dan het schip was, maakte het mogelijk onderhoud of reparaties aan de masttop vanaf het schip uit te voeren.

Willem Jans Dijk heeft dat in 'De schoonheid onzer binnenschepen' fraai beschreven als hij tijdens de oorlog bij de Galamadammen een zeilend skûtsje ziet naderen. 'Door de kijker zie ik de schipper op het helmhout zitten, de knecht hangt tegen de mast. Als ze door de wind gaan, houdt hij met zijn schouder een ogenblik de fok tegen, die met een ruk over de luiwagen vliegt. Nu bereikt hij de ingang van het kanaal. Hij heeft nog een lange gang kunnen maken en loopt met klapperende zeilen in de wind op. Dan valt de fok, direct daarop het zeil en een ogenblik later gaat de mast achterover. En nog voor de gang uit het schip is, hebben schipper en knecht ieder een boom gegrepen en moeizaam gaat het tegen de harde wind in verder. De vrouw heeft het roer overgenomen, de mannen buigen zich diep in de waring, de bomen zijn soms nauwelijks lang genoeg voor het diepe vaarwater. Dit zijn de zwoegers van het

binnenwater, een slag mensen dat mijn hart heeft gestolen. Een paar kinderen kijken uit de naar achteren geschoven kap op de lage roef. Moeizaam gaat het onder de brug door, die niet gedraaid behoeft te worden; ze moeten evengoed hun dubbeltje betalen. Nog een klein stukje en de witgekopte golven van de Morra slaan tegen het voorschip. De schipper zoekt zo hoog mogelijk te komen en dan gaat de mast omhoog, zonder moeite, hij rijst haast vanzelf door het zware gewicht op het ondereind. Nauwelijks is hij omhoog, of het zeil gaat klapperend naar boven, de knecht draait de lier op. De schipper boomt nog even door, dan geeft de vrouw wat roer en het zeil valt vol. 't Is maar een korte gang, ze gaan al door de wind als de fok er nog niet eens bijstaat. Nu rijst de fok en 't gaat verder – buiswater – ree – de vrouw is weer naar beneden, de schipper zit op het helmhout, het knechtje wacht tot het zijn beurt is om de fok bij het overstag gaan even tegen te houden, even ook maar, het blok rinkelt over de luiwagen.' (De schoonheid onzer binnenschepen, Amsterdam, 1977, p. 9)

Ook met *De Jonge Trijntje* zal worden gezeild. Wel anders dan skûtsjeschippers tot zo'n 60 jaar geleden deden, aangepast aan de omstandigheden van onze tijd, maar zeilen is essentieel om te laten zien wat de kwaliteiten zijn van zo'n voormalig vrachtscheepje.

Drachten, 2015. Een botteloef met opsteker, zoals je nog maar weinig ziet, maar wel bij De Jonge Trijntje. (Foto: D.H.)

Stavoren 2012. Veel (wedstrijd)skûtsjes hebben de botteloef met opsteker vervangen door een botteloef met voorzien van strip.

Een originele mast voor een traditioneel skûtsje

Een originele mast….dat klinkt vreemd, want is niet iedere skûtsjemast gewoon een mast voor een skûtsje? Dat is dus niet zo. Oorspronkelijk waren de masten op skûtsjes gemaakt uit één stuk, uit een boom van voldoende lengte met een mooie rechte stam. Het liefst van grenenhout, dat taaier en duurzamer is dan vurenhout. De laatste decennia worden massieve masten vaak van larikshout gemaakt. Dat lijkt op grenen. Het is lichter van gewicht, maar wel minder veerkrachtig. Mastenmaker Klaas Adema heeft met Haiko van der Werff in het najaar van 2013 geschikte stammen kunnen uitzoeken in de bossen van de barones Van Harinxma thoe Slooten in Beetsterzwaag om de mast en de giek uit te maken. Klaas werkt traditioneel. Hij maakt een mast zoals mastenmakers honderd jaar geleden die ook zouden maken.

Dat is bij de moderne wedstrijdskûtsjes al jaren niet meer het geval. Niet alleen zijn de masten voor die skûtsjes veel langer dan ze oorspronkelijk waren, ze wijken ook af in ontwerp en constructie. Een wedstrijdskûtsje heeft ‘een voorgespannen en verlijmde mast’. Zo’n mast is niet gemaakt van zomaar een geschikte paal uit het bos, maar in elkaar gelijmd met vele relatief korte stukken hout. Meestal wordt voor masten Oregonpine gebruikt, een mooie fijndradige houtsoort met zacht rode kleur, die taai genoeg is voor toepassing als mast. Zo’n mast wordt ‘voorgespannen’, want om snel aan de wind te kunnen zeilen, moet het voorstag snaarstrak staan. Dat is bij een traditionele platbodem nooit het geval. Bij moderne platbodems worden daarom bakstagen gebruikt om te voorkomen dat de mast door de druk van het grootzeil naar voren buigt, waardoor het voorstag in een boog staat en de fok niet meer optimaal trekt. Op skûtsjes horen geen bakstagen en om dan toch een strak voorstag te krijgen, maakt de mastmaker een kromme mast, met een bocht naar achteren. Als zo’n kromme mast op het schip wordt gezet, wordt het voorstag met een lier zo strak aangehaald, dat

de mast weer recht is. De voorgespannen mast trekt vervolgens zo hard naar achteren, dat het voorstag onder het zeilen mooi strak blijft staan.

Bij *De Jonge Trijntje* is deze methode (uiteraard) niet gevolgd. Klaas schaaft op traditionele wijze een mast uit een massieve stam. Zo'n mast heeft daarmee niet de kwaliteit die tegenwoordig nodig is om een wedstrijd te winnen, maar bij *De Jonge Trijntje* is dat laatste ook niet de bedoeling.

Een moderne voorgespannen skûtsjemast in de maak bij Ventis Scheepstimmerwerk in Enkhuizen, waar ook Brasker Masten worden gemaakt. Dit is geen stagbocht meer, zo'n mast is gewoon krom. (Foto: Brasker masten)

Bij Ventis Scheepstimmerwerk in Enkhuizen worden ook Brasker Masten gemaakt. Holle masten die bij platbodems met hun ronde masten opgebouwd zijn uit acht

verlijmde delen Oregon pine. De sterkte van de mast wordt bepaald door de diameter en niet door de dikte van de mast. Een holle mast is even sterk als een massieve mast. Een massieve mast is echter bepaald niet licht. Vooral onder helling doet zo'n zware mast afbreuk aan de stabiliteit van het schip. Bij gelijke stabiliteit kan er een langere holle mast op een schip staan en kan het schip meer zeil voeren dan wenselijk is bij een zware massieve mast. Voor *De Jonge Trijntje* is dat alles natuurlijk ook van toepassing, maar eigenlijk niet relevant, omdat dit schip gerestaureerd wordt tot het skûtsje dat het honderd jaar geleden was. Bij de restauratie van *De Jonge Trijntje* was het al een discussiepunt of er ook een scheepsmotor ingebouwd moest worden, want die hadden ze vroeger niet…..

Veel platbodems hadden vroeger een zware, ongestaagde mast en ook als er wel zijwanten waren aangebracht, had de mast ruimte om te buigen. Zo'n met de wind meebuigende massieve mast werkte als een veiligheidsklep. In een zware vlaag maakt het schip onder zeil slagzij en buigt de mast mee met de wind, waardoor het zeil afvlakt en de wind loslaat. Het effect van de meebuigende mast is het omgekeerde van het meebuigende voorstag. Daardoor wordt de fok boller en houdt de wind vast, terwijl de fok de wind juist moet loslaten. Een meebuigend voorlijk zeilt daarom slecht. Een meebuigende mast zorgt echter voor extra twist in het grootzeil, waardoor de wind juist niet wordt vastgehouden, wat bij een platbodem die immers kan omslaan, zorgt voor veiligheid bij harde wind.

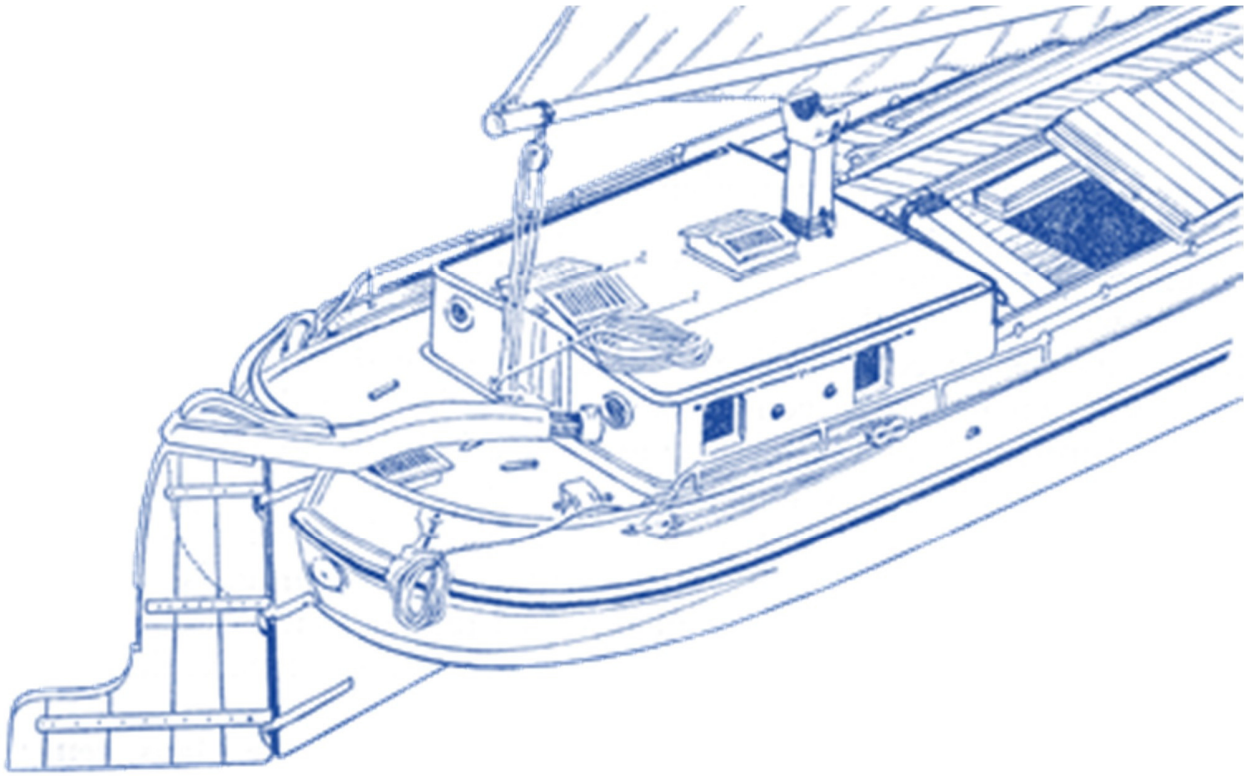
Een traditionele skûtsjemast is overigens helemaal niet zomaar een lange, rechte paal. Van de voet tot aan de hommer is de achterkant recht en de voorkant verjongd naar boven, terwijl de masttop boven de hommer het omgekeerde gebeurt. Daar is de voorkant recht en wordt

De 'meebuigende mast' bij de boeier 'Albatros' die een ongestaagde mast heeft. Overigens is bij een platbodem zo'n hellinghoek riskant. De breedte van het schip in het water vermindert sterk, doordat het vlak aan de hoge kant uit het water komt. Ook het roer komt boven water. Met een onverwachte windvlaag is zo'n schip onbestuurbaar en kan het gemakkelijk omslaan.

de achterkant zo geschaafd, dat die naar boven verjongt. De mast lijkt een sterk uitgerekte Svorm te hebben met als keerpunt de hommer waar de wanten aan bevestigd worden en de masttop begint. De mast had door de S-vorm een lichte stagbocht, vergelijkbaar met de moderne voorgespannen masten, maar dan veel minder extreem. Het staand want (voorstag en zijwanten) was in het houttijdperk van henneptouw voorzien van bruine teer. Het staand want lag met een lus om de hommer en werd aan de voorsteven en de boorden vastgezet met een takel van jufferblokken. Dat waren twee ronde blokken , ieder voorzien van 3 gaten waar de lijn door werd aangehaald. Vanaf 1900 werden skûtsjes meestal van het toen moderne 'staalijzer' gebouwd en werd het mastbeslag en het staande want ook in staal uitgevoerd met wantspanners. Sterker en minder onderhoud. Het lopend want (de vallen en schoten) waren van henneptouw, voorzien van wat bruine teer om rot tegen te gaan.

Ook bij deze skûtsjes is te zien hoe de mast iets meebuigt door de druk van de wind in het zeil. Dat vlakt het grootzeil af. Het voorstag met de fok buigt echter omgekeerd mee, waardoor de fok te bol staat. De tuigen waren veel kleiner dan tegenwoordig.

Bauke de Vries, een van de laatste beroepsmatig zeilende skûtsjeschippers.



Het werkterrein van de zeilende schipper: het helmhout, de grootschoot en de zwaardtalies. De fokkeschoot werd door de knecht bediend naast de mast. Het schootblok liep over een gebogen stang, de overloop, en werd bij opkruisen alleen even bak gehouden.
(Bron: Frits Jansen, Klaas Jansma: Troch de Wyn, 2012)

Gelijmde en voorgespannen masten van moderne wedstrijdskûtsjes. Alle staand en lopend want is van staaldraad, de meeste blokken in de mast eveneens. De oude vormgeving waarbij de masttop iets naar voren komt, is bij deze masten niet gebruikt.

Een skûtsje met een onderlijkstrekker op het einde van de giek. Het grootzeil zit bevestigd aan een stalen ring om de giek, de traveller. Met een draad die via een grote schijf op het einde van de giek langs de giek naar voren loopt, wordt de traveller meer of minder naar achteren getrokken. Zo wordt het grootzeil vlakker of boller getrimd. Het schuiven van de traveller veroorzaakt slijtage aan de giek en gaat door die wrijving en de kracht van het zeil zwaar. Het schavielen en de weerstand worden verminderd door de traveller te laten glijden over de halfronde strippen onder de giek. (Ale Zwerver op het Lemster skûtsje)

Skûtsjeschipper Johannes Bakker uit Balk op de 'Hoop op Welvaart' onderweg met zijn lading. Hij 'leefde van de wind' die op dat moment minder dan matig is. Het grootzeil iets gekat, waardoor de schipper een onbelemmerde blik naar voren heeft. Bij ruime wind is een bol zeil effectief. Deze schippers deden niet aan optimale trim van het tuig. Het ging zoals het ging. Ze hadden niet de financiële mogelijkheden optimaal te zeilen en ook ontbrak de kennis die de afgelopen decennia pas ontwikkeld is op grond van sleepproeven, windtunnel onderzoek en computersimulaties. Deze schipper heeft zijn grootzeil eenvoudig met een sluiting bevestigd aan het einde van de giek, zoals ook nog vele toerzeilers in platbodemjachten doen. Van onderlijkstrekkers hadden de schippers nog nooit gehoord. Dit skûtsje is in 1909 gebouwd bij Wildschut in Gaastmeer en was na de oorlog het eerste Lemster skûtsje voor de SKS-wedstrijden. Het werd begin zestiger jaren vervangen door een ander skûtsje.

Het grootzeil werd vroeger gewoon met een sluiting aan een oog aan het einde van de giek vastgezet. De moderne onderlijkstrekkers waren honderd jaar geleden onbekend. Vrijwel alle wedstrijdskûtsjes gebruiken tegenwoordig wel een spaninstallatie op het einde van de giek om het onderlijk ook tijdens het zeilen slapper of strakker te zetten. Het zeil wordt daardoor boller of vlakker getrimd. Bij weinig wind en op ruime trajecten is een bol zeil in het voordeel, bij harde wind en aan de wind moet het grootzeil vlak zijn om optimaal te kunnen zeilen. De SKS heeft specifieke

voorschriften gemaakt welke technieken wel en welke niet toegestaan zijn bij SKS-skûtsjes om de spanning van het onderlijk te reguleren.

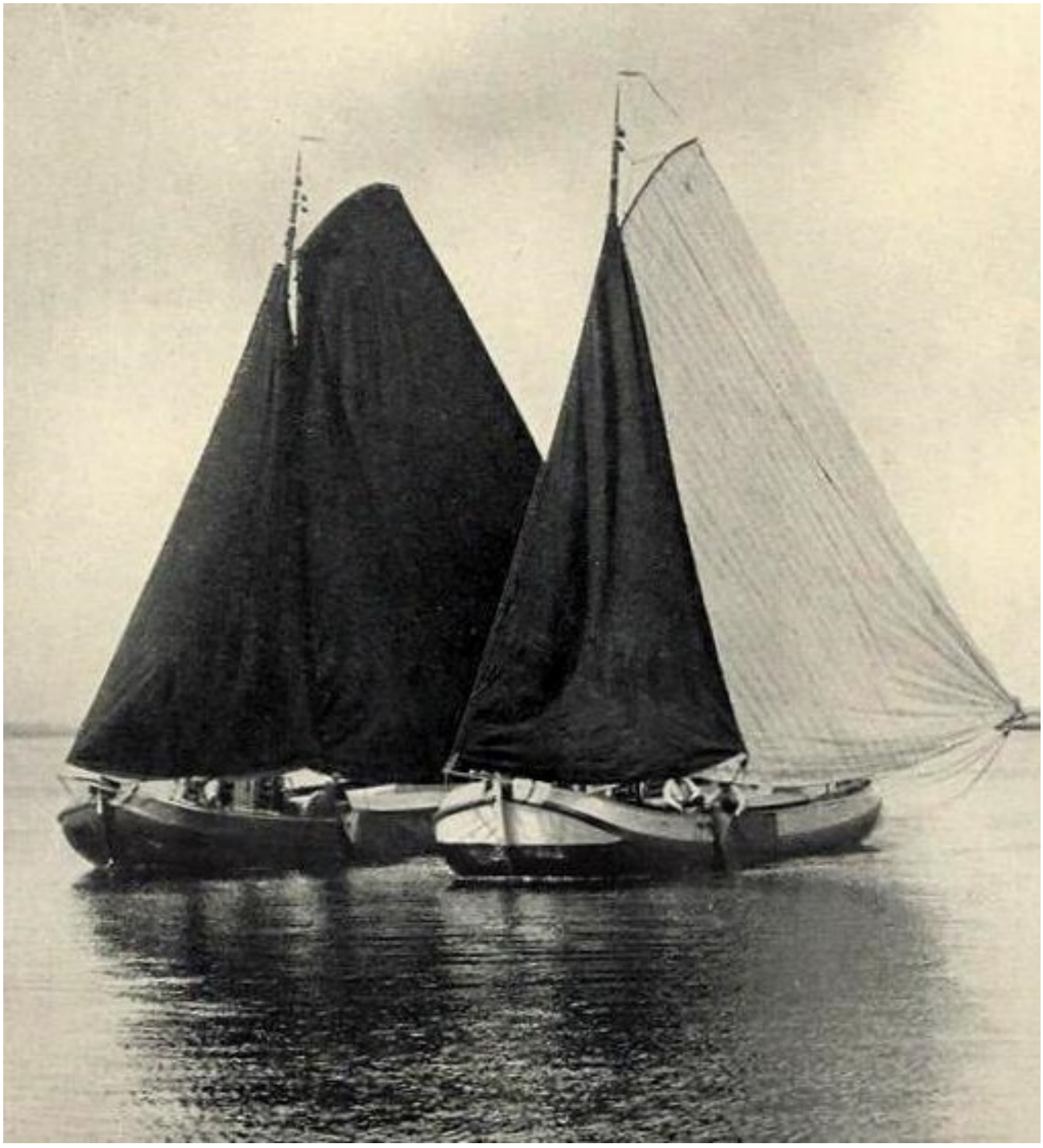
Het Lemster skûtsje in de vijftiger jaren met een normaal tuig. Tegenwoordig staat er heel wat meer zeil op een wedstrijdskûtsje.

Het Drachtster skûtsje 'De Twee gebroeders' op het IJsselmeer. Dit skûtsje is in 1913 gebouwd in Drachten bij Roorda aan het Moleneind.

Voor *De Jonge Trijntje* is een modern, gecoat dacrontuig 'not done'. Ook een 'normaal' dacrontuig zoals de meeste platbodemjachten tegenwoordig gebruiken, past niet echt bij de traditionele opzet van het schip. Het is echter heel moeilijk om aan een goed katoenen tuig te komen.

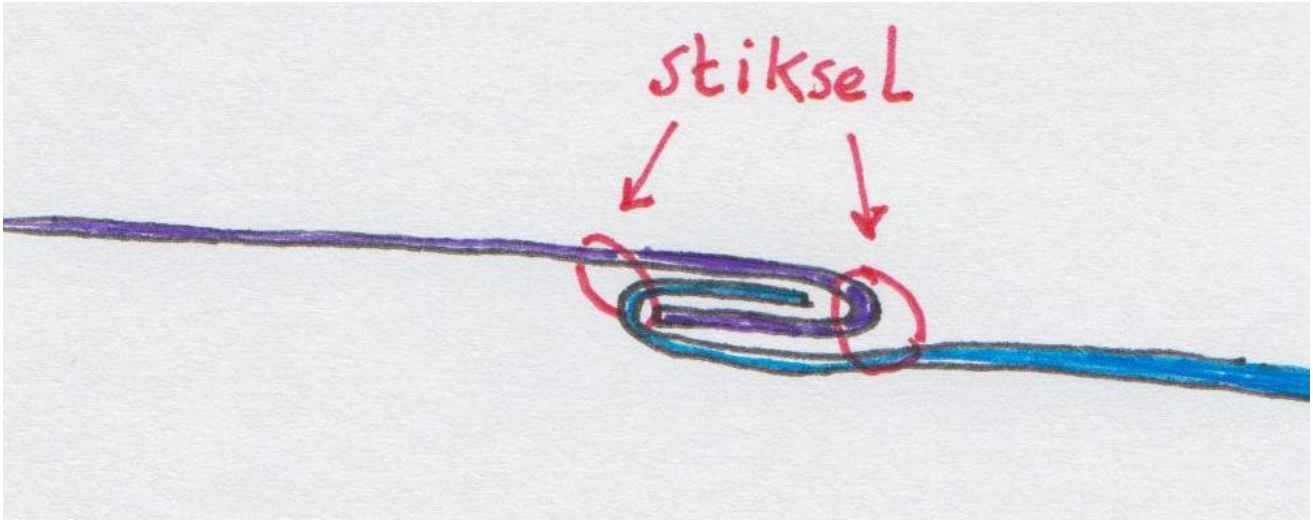
Er is wel een alternatief: het 'Half-om' doek. Voor de helft katoen, voor de andere helft kunststof. Dat heeft de traditionele snit van stevig katoen en enigszins de eigenschappen van dacron. Helaas rekt het wel tijdens het zeilen (net als katoen) en krimpt als het nat wordt. Een goed zeil moet echter zoveel mogelijk vormvast zijn.

Een kwalitatief beter alternatief is 'Clipper Canvas', dat van 100% polyester (dacron) is gemaakt en is opgeruwd, waardoor een 'look a like' katoenen tuig mogelijk is met de positieve eigenschappen van een dacrontuig. Voor *De Jonge Trijntje* heeft dit materiaal het voordeel van een katoenen uiterlijk, terwijl het betere eigenschappen heeft en minder kwetsbaar is dan een katoenen tuig. De kosten van een nieuw tuig liggen echter hoog. *De Jonge Trijntje* begint daarom met het 'oude' katoenen tuig van het Drachtster SKS-skûtsje, dat er overigens nog prima uitziet.



Skûtsjes tijdens een plaatselijke 'hardzeilwedstrijd' in de twintiger jaren. Het rechter skûtsje heeft een nieuw grootzeil. Dat werd meestal pas na een jaar getaand. Opvallend zijn de meer dan 20 smalle banen ('kleden'). Stel dat het zeil 10 meter hoog is, dan is dat zeker 200 meter naad die in elkaar gelegd dubbel gestikt wordt! Dat betekent voor de zeilmaker 400 meter naad stikken. Anders dan bij de moderne skûtsjetuigen zitten er geen zeillatten in het achterlijk van fok en grootzeil. Met zeillatten wordt voorkomen dat het achterlijk 'omklapt'. Het kan met latten bovendien bol gesneden worden, terwijl een zeil zonder latten een hol gesneden achterlijk krijgt. Het linker skûtsje is niet alleen kleiner en slanker, maar ook sneller. Het witte skûtsje wordt aan de hoge kant voorbij gelopen. (Foto uit: Kersken en van Kampen: 'Schepen die voorbij gaan'. 1927)

In de 19e eeuw werden zeilen gemaakt van vlas (linnen) of van hennep (canvas). Aan het einde van de 19e eeuw schakelden zeilmakers over op katoenen tuigen. Die werden met de hand gemaakt. In de loop van de 19e eeuw kwamen naaimachines beschikbaar, maar de schippers en vissers in Nederland gaven de voorkeur aan handgenaaide zeilen. Die waren sterker. Pas na de Eerste Wereldoorlog schakelden zeilmakers voor de beroepsvaart geleidelijk over op het gebruik van naaimachines. Bij de handgemaakte zeilen rekende de zeilmaker op ongeveer 140 steken per strekkende meter en dat twee keer. Bij 200 meter naad die dubbel gestikt moet worden, maakt de zeilmaker dus 200 x 280 = 56.000 steken!



Schema van de wijze waarop de kleden (banen) van katoenen zeilen met een **kapnaad** *aan elkaar werden genaaid. Bij katoenen tuigen gold bij de gebruikers de regel dat smalle kleden sterker waren dan brede. Een grootzeil van veel smalle kleden was een toonbeeld van kwaliteit. Bij moderne kunststofzeilen gelden deze regels niet meer. De kleden van dacronzeilen worden niet gestikt met dubbel gelegde kapnaden. De randen van de kleden worden dichtgesmolten en eenvoudig op elkaar gestikt met een* **vlakke naad** *of helemaal niet meer genaaid, maar gelijmd.*

Het naaien van de zeilen was voor de zeilmaker vooral "werk". Zijn echte kwaliteit zat in de vormgeving van het zeil. Dat moest de juiste bolling krijgen om als zeil optimaal te werken. De kleden werden aan de uiteinden daartoe iets ingenomen, waardoor het zeil een bolling kreeg. Het voorlijk van een fok werd iets bol gesneden, zodat de fok zelf bol trok als het voorlijk strak werd gezet. Het was het geheim van de zeilmaker hoeveel bolling in het zeil werd aangebracht. De verjonging van de kleden legde hij minutieus met getallen vast in zogenaamde 'snijboeken' die een zeilmaker in functie nooit openbaar maakte. Zelfs zijn knecht mocht de snijboeken niet inzien. Van zeilmaker De Vries uit De Lemmer was bekend dat hij honderd jaar geleden zijn snijboeken ontwikkelde door in het zand van het Zuiderzeestrand bij De Lemmer een model te maken van het zeil dat hij ging maken, waarbij hij de gewenste bolling van het zeil uitgroef in het zand. Vervolgens legde hij de kleden in die zandvorm en kon hij aftekenen hoeveel hij die aan de boven en onderzijde moest innemen. Dat resultaat legde hij vast in zijn snijboeken.

Zeilmakers die met de hand een zeil stikken.

Op een traditioneel skûtsje horen historisch gezien katoenen zeilen. Dat wil bepaald niet zeggen dat die zeilen ideaal zijn. Katoen rekt als er kracht op uitgeoefend wordt, waardoor de vorm van het zeil verandert. Katoen wil bovendien krimpen als het nat wordt en is dan bovendien moeilijk hanteerbaar. Zeilend door de regen moeten de vallen wat gevierd worden, omdat het zeil krimpt. Zeilende door golven zorgt de volle kop van een skûtsje voor veel buiswater, waardoor de onderste helft van de fok nat wordt, maar de bovenste helft niet. Door plaatselijke krimp trekken er dan vouwen in het zeil wat de ideale vorm niet ten goede komt.. Een nat zeil moet bovendien zorgvuldig gedroogd worden voordat het opgedoekt wordt. In nat katoen komt anders gemakkelijk 'het weer', zwarte vlekjes schimmel, die er niet uitgaan, maar wel voor rot kunnen zorgen.

Tegenwoordig werken zeilmakers anders. Er zijn nog een paar plaatsen waar liefhebbers het zeilen naaien met de hand in ere houden, ondermeer in Blauwhûs. Professionele zeilmakers maken zeilen 'op de computer' en laten ook bij het snijden van de banen de computer het werk doen. De bolling van het zeil is geen geheim meer van de zeilmaker en niet iets dat op grond van persoonlijke ervaring tot stand moet komen, maar het resultaat van berekeningen volgens standaardmodellen die wetenschappelijk en met computersimulaties ontwikkeld zijn.

Boven: een moderne zeilmakerij voor de internationale markt.
Onder: een ambachtelijk werkende zeilmaker.

Het internationaal onderzoek naar optimalisering van het varen met zeilschepen, dat vooral plaatsvindt in het kader van internationale zeilwedstrijden als de 'Oceanrace' heeft echter wel invloed op de zeilpraktijk bij 'gewone' zeilers in ons land. Niet alleen bij de mensen met scherpe jachten, maar ook bij de zeilers met een platbodem. Het eerst en het meest voelen de wedstrijdzeilers zich aangesproken door moderne inzichten op gebied van zeilen, zeilvoering en trim, maar iets vertraagd werkt dit ook door naar de toerzeilers.

Bij platbodemjachten worden de zeilen traditioneel nog steeds gemaakt met verticale banen in tegenstelling tot de scherpe jachten, waarbij alles toegestaan is als het maar effectief is tegen rek en vormverandering. Dat de SKS-skûtsjes varen met gecoate dacronzeilen, is echter nieuw. De coating moet ervoor zorgen, dat het zeil niet vervormt. Door klapperen en schuren verdwijnt de coating geleidelijk en is het mogelijk dat zo'n tuig in een paar jaar tijd uit de vorm is gezeild en vervangen moet worden. Toerzeilers kiezen daarom meestal voor gewoon dacron. Dat is iets minder effectief bij wedstrijden, maar gaat wel jarenlang mee. De invloed van modern onderzoek naar de zeilen en de trim is in de platbodemwereld het duidelijkst te zien bij de Lemsteraken die voor wedstrijden worden gebruikt. Traditioneel hadden deze schepen net als alle andere platbodems vrij bolle zeilen die relatief ruim werden gevaren. Het was niet verstandig met zo'n type schip heel scherp aan de wind te zeilen, te 'knijpen', want dan viel het stil en verlijerde het sterk. De schipper moest niet te scherp sturen en de schoten niet te veel aanhalen. Dat was en is in de platbodemwereld de norm.

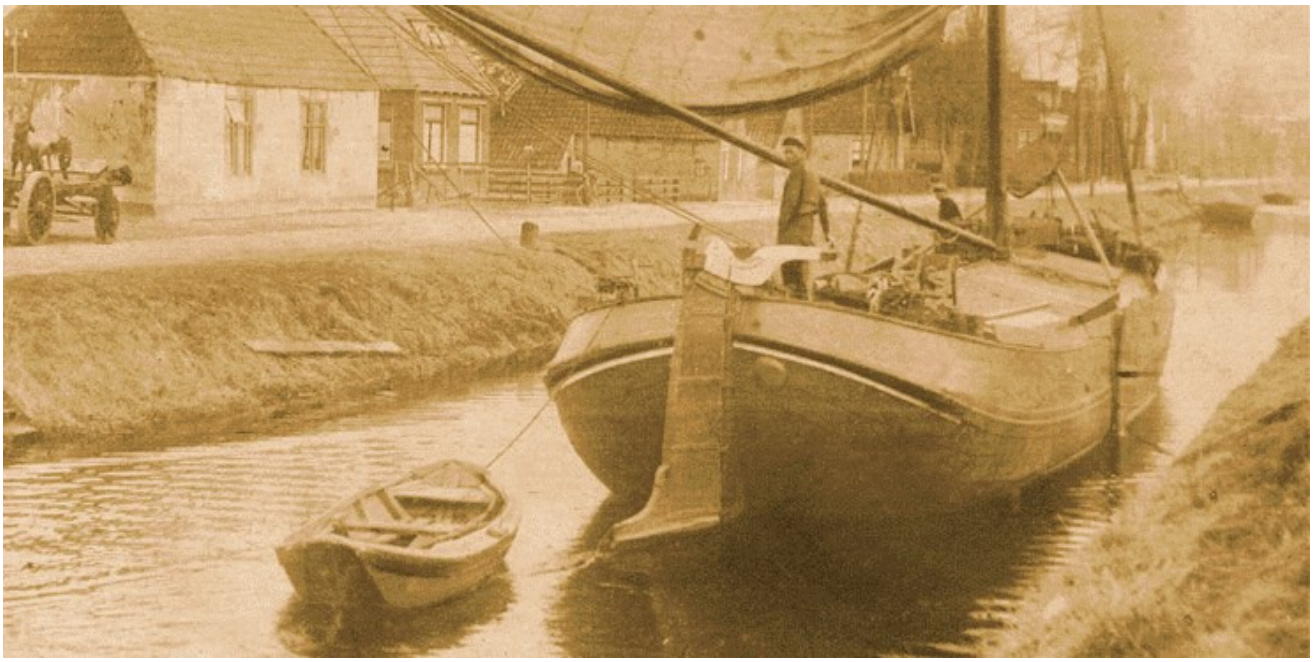
De moderne wedstrijdaken hebben echter vlak gesneden zeilen die veel verder naar binnen worden aangehaald dan traditioneel gebruikelijk was. Deze schepen varen scherper aan de wind dan de aken met traditionele tuigen en gaan nog sneller ook. De oude opvatting van niet te scherp aan de wind varen met de wat bolle zeilen is bij de aken ingehaald door een nieuwe werkelijkheid. Er zijn aken die scherp aan de wind varen met vlak gesneden zeilen en strak aangehaalde schoten. Bij de SKS-skûtsjes is diezelfde ontwikkeling te zien.

De Jonge Trijntje zal deze ontwikkeling niet volgen. Het skûtsje is niet zo origineel mogelijk gerestaureerd om vervolgens opgetuigd te worden met een modern zeil en alle technische hulpmiddelen (hydraulische lieren, moderne schootklemmen, verstelbare schootogen, etc.) die daar bij horen. *De Jonge Trijntje* wordt traditioneel getuigd, er wordt uiteraard mee gezeild, maar er hoeven geen wedstrijden mee gewonnen te worden. Bij dit vrachtscheepje wordt juist getoond hoe de schippers honderd jaar geleden zeilden, zij het, dat de zeilers van dit moment niet meer over de ervaring en de vaardigheden beschikken die voor schippers die dag in dag uit met een zeilschip hun brood moesten verdienen normaal was.

Het traject Drachten – Groningen via De Wilp en Leek was natuurlijk ook geen ideaal zeilwater. De Jonkersvaart was smal, er waren veel luwtes door bebouwing en bomen en met regelmaat moest er een brug of sluis gepasseerd worden. Als beurtschip op dat

traject kon met *De Jonge Trijntje* alleen wat gezeild worden als de schipper geluk had met de windrichting.

De Ureterpervaart met de Hege Brêge, tussen het Ureterper vallaat en Frieschepalen. Geen ideaal zeilwater….



Appelscha, een schipper probeert met zijn tjalk te zeilen door de vaart.

I. Voltooiing & proefvaart

Gedurende de zomer van 2015 lag de restauratie van *De Jonge Trijntje* bijna stil. De werfbaas was druk met de uitvoering van nieuwe opdrachten. De motorbeurt *St. Michaël* moest gerestaureerd worden, er kwam een opdracht om een casco van een grote motorkruiser te bouwen, er was werk aan enige Alcyone jachten en het was ook op de werf merkbaar dat de economische crisis z'n langste tijd had gehad. Eigenaren van jachten lieten weer reparaties uitvoeren of hun scheepje opknappen.

Het werk aan *De Jonge Trijntje* was in grote lijnen vrijwel klaar. Wat resteerde, was de afwerking, het inbouwen van de scheepsmotor, het optuigen en zeilklaar maken van het skûtsje en het afwerken en inrichten van de roef. Daarmee was geen haast, want de Drachtstervaart zou pas na de zomer geheel bevaarbaar en toegankelijk zijn.

Drachten, 2015. In het midden De Jonge Trijntje, geflankeerd door het Fallaatster skûtsje 'De Verandering' van Klaas Adema uit Hylpen en het zojuist op het Buitenstvallaat gerestaureerde beurtscheepje St. Michaël. (Foto: Dirk Huizinga)

Voor het tuig van *De Jonge Trijntje* wordt gebruik gemaakt van het oude katoenen tuig van het Drachtster SKS-skûtsje *De Twee Gebroeders*. De fok van dat skûtsje was te groot

voor *De Jonge Trijntje,* omdat de mast verder naar voren staat en de voordriehoek kleiner is. De fok is daarom pasklaar gemaakt voor de maten van *De Jonge Trijntje.*

Vervolgens is de Vetus scheepsdiesel ingebouwd en het schip op onderdelen afgewerkt, zoals het dichten van de holle ruimtes aan dek, die tegenwoordig meestal eenvoudig dichtgelast worden, maar honderd jaar geleden met de klinktechniek niet af te dichten waren en daarom met een stukje hout werden afgewerkt. De roef is na de zomer van binnen geschilderd in de traditionele kleuren met houtimitatie. Klaas Adema schilderde daarvoor de panelen in twee houtkleuren. Een iets lichtere basiskleur en een donkerder deklaag, die met de kwast en eventueel een kammetje zo bewerkt wordt, dat er een imitatie van houtnerven ontstaat: het 'houten' van een geverfd paneel.

Buitenstvallaat, augustus 2015. De holle voorsteven van De Jonge Trijntje is afgedicht met een passend stuk mahoniehout. (Foto's: Dirk Huizinga)

Afdichting van de holle wangen van de mastkoker.

Onder: de achtersteven met roer, helmstok en decoratieve roerklik.

Afwerking van de roef. De kastjes krijgen van binnen passende kleuren en het hang- en sluitwerk wordt aangebracht. Op het front van de deurtjes en panelen moet Klaas Adema de imitatie-houtnerf nog aanbrengen. (Foto's: Dirk Huizinga)

Voordat de roef van binnen werd afgeschilderd, had Klaas de kastdeuren voorzien van de kroon die erop hoort. Het geheel werd geschilderd, 'gehout' en voorzien van hang- en sluitwerk. Vervolgens moesten de details afgewerkt worden. Het trapje om in de roef te komen, werd vervangen door een met koper beslagen stapklos.

De 40 centimeter ruimte tussen de roef en het beschot van het laadruim werd ingericht als bergruimte voor de schipperse en de roef is ingericht met oude spulletjes die passend zijn voor een skûtsje. Dat alles mede dankzij het werk van een paar vrijwilligers die een en ander hebben verzameld en/of beschikbaar hebben gesteld.

Het resultaat is, dat in oktober 2015 *De Jonge Trijntje* er perfect uitgerust en ingericht bijlag. Klaar om op 30 oktober als vlaggenschip te functioneren bij de opening van de passantenhaven in de Drachtstervaart door gedeputeerde Sietske Poepjes en wethouder Nieske Ketelaar, die in 2013 het restauratieproject *De Jonge Trijntje* ook van start lieten gaan.

Inbouw van de scheepsmotor

Als scheepsmotor is gekozen voor een Vetus dieselmotor van ruim 40 pk. Niet overdreven zwaar, maar sterk genoeg om *De Jonge Trijntje* onder normale omstandigheden op de motor goed manoeuvreerbaar te houden. Bedacht moet worden dat het schip niet geladen is, dat het boven op het water ligt en daarom gemakkelijk wegwaait door de wind. Het schip heeft geen boegschroef, zodat het belangrijk is een niet te zwakke motor in te bouwen.

De scheepsdiesel met daarvoor de elektrische lier die nodig is om de mast gemakkelijk te strijken. Het contragewicht zou met ca. 500 kilo verzwaard moeten worden om de mast zonder lier te kunnen zetten en strijken. Daarvoor was geen ruimte meer aan de mastvoet. Er is daarom voor gekozen het resterende gewicht in de macht te krijgen met behulp van een elektrische lier.

De motor levert via de accu tevens de energie voor de elektrische lier die nodig is om de mast gemakkelijk te strijken en te zetten. En dat zal nodig zijn om de lage bruggen te kunnen passeren in de Drachtster vaart, zodat *De Jonge Trijntje* haar ligplaats in het centrum van Drachten kan bereiken en op d'r tijd weer verlaten.

Zeilklaar maken

Voordat een skûtsje onder zeil kan varen, moet er eerst heel wat gebeuren. Het beslag aan de masttop moet voorzien worden van staand want (staaldraad dat vast staat en de mast overeind houdt) en gaand want (waarmee het tuig gehesen wordt), dat door de blokken ('katrollen' zegt de landrot) loopt die boven in de mast aan het beslag hangen.

Opmeten van de lengte van het staandwant, waarbij lijnen aan het mastbeslag zijn bevestigd, waarna de mast weer rechtop gezet wordt en de lengte wordt afgemeten. Klaas Adema ziet bij het zetten van de mast toe hoe de mastvoet met het contragewicht door het luik zakt. (Foto's: Dirk Huizinga)

Nadat de mast klaar voor gebruik is gemaakt, wordt de giek bevestigd aan de 'knecht' aan de achterzijde van de mastkoker en kunnen de zeilen aangeslagen worden. De giek is helaas niet zo mooi geworden als gedacht. De stam waar dit rondhout uit is gemaakt, was enigszins krom, met als resultaat dat ook de giek een (ongewenste) kromming heeft. Voorlopig moet *De Jonge Trijntje* het daar echter mee doen.

Voordat er gevaren kan worden, moeten ook de zijzwaarden aan het schip gehangen worden. Die voorkomen dat het skûtsje afdrijft als het scherp aan de wind vaart. De zwaarden waren al enige tijd klaar, maar werden binnen bewaard, om te voorkomen dat het zonlicht de lak op de zwaarden aantast, terwijl er in de zomer van 2015 toch nog niet gevaren werd met het schip.

De proefvaart

Op 19 september 2015 was *De Jonge Trijntje* zeilklaar en kon onder ideale omstandigheden een proefvaart op de Ee bij Drachten worden gemaakt. Na 60 jaren voer het skûtsje eindelijk weer onder zeil. Die dag werkten ook de weergoden mee. Na een wat bewolkt begin van de dag brak de zon door toen het schip onder vol tuig de Ee bij Drachten opvoer. De noordwestelijke wind zette wat door, zodat er op dit water dat oost – west loopt lekker gezeild kon worden. De eerste proefvaart werd direct een succes. Terug bij de werf mocht daar wel een slokje op gedronken worden. Na de opening van de Drachtstervaart zal het skûtsje komen te liggen aan het Moleneind ZZ, voor de voormalige boerderij van Durksz, dus naast de nieuwe Passantenhaven die voor het skûtsje zal dienen als 'zwaaikom'. Het schip is immers te lang om in de vaart te kunnen draaien. Het is niet zo ver van de plek waar schepen in het verleden konden keren bij de insteekhaven van de houtmolen. Niet langer ligt *De Jonge Trijntje* in de Drachtstervaart aan het Oostende, richting Groningen. Nu ligt het scheepje met de kop naar het westen. Haar bestemming is nu het Friese merengebied, dat aan de oostzijde begrensd wordt door Drachten, haar thuishaven.

Tijdens de proefvaart op 19 september kon er lekker gezeild worden. Alles zat mee om van de eerste test een succes te maken en het woei hard genoeg om ook de bemanning bezig te houden. (Foto's van de proefvaart: Erna van der Wijk)

De geslaagde proefvaart werd afgerond met een slokje. Op de foto werfbaas Haiko van der Werff met Rienkje van Boekel-van der Mei van de stichting De Jonge Trijntje. (Foto's: Erna van der Wijk)

TD

J. De formele afronding van het project

Na de geslaagde proefvaart werd *De Jonge Trijntje* op details verder afgewerkt. Er kwam een houten zetboord op het potdek, voorzien van de naam van het schip, de roef werd afgeschilderd en ingericht, de uitrusting werd uitgebreid met praktische zaken als een loopplank, een luiwagen, een laddertje en een vaarboom etc. Dat alles moest klaar voordat het restauratieproject officieel afgerond zou worden tijdens de opening van de nieuwe passantenhaven in de Drachtstervaart die eind oktober bevaarbaar zou zijn.

Op 30 oktober was het zover. In de opnieuw gegraven Drachtstervaart lagen onder zeer goede weersomstandigheden ruim veertig schepen langs de zuidzijde van het Moleneind om vanaf drie uur op te stomen naar de passantenhaven. Vier skûtsjes, het SKS-skûtsje van
Drachten, het SKS-skûtsje van Philips uit Drachten, het Fallaatster skûtsje Doeke van Martena en *De Jonge Trijntje*. Maar ook diverse pramen, de boeier Albatros, de pas gerestaureerde motorbeurt St. Michaël uit Oudega, het oudste ijzeren beurtschip van Friesland De Rot uit Rottevalle en noem maar op. Het werd een glorieuze intocht van schepen, een ware vlootschouw, waar duizenden mensen op af waren gekomen. Het zag langs het Moleneind en bij de passantenhaven letterlijk zwart van de mensen. Uiteindelijk werd niet alleen de passantenhaven geopend met een kanonschot, maar ook de restauratie van het beurtschip *De Jonge Trijntje* voor voltooid verklaard door wethouder Nieske Ketelaar en gedeputeerde Sietske Poepjes.

Drachten, 30 oktober 2015. De Jonge Trijntje klaar voor de vlootschouw door de Drachtstervaart. (Foto: Fokke Wester)

Door de vlag hoog in de mast te hijsen, werd aangegeven dat het restauratieproject DJT was voltooid. (Foto: Dirk Huizinga)

DE JONGE TRIJNTJE DRACHTEN 400

Haiko van der Werff werd tijdens de festiviteiten door Nieske Ketelaar geëeerd met een penning van meester-scheepsbouwer.

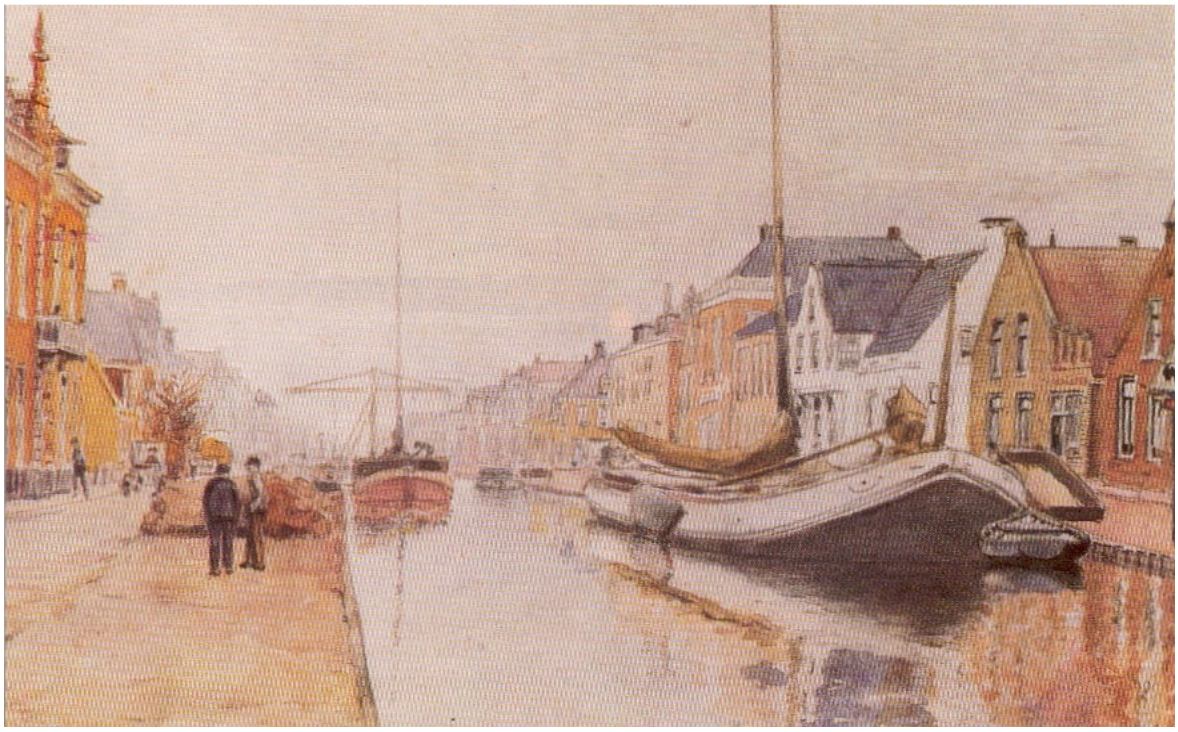
7. *Herboren voor een nieuwe toekomst.*

Rienkje van Boekel-van der Mei

Waarvoor is zij herboren? Welke functies kan het skûtsje naast het verbinden van mensen concreet gaan vervullen? Het zijn vragen waar in dit deel een antwoord op wordt gegeven.

De Jonge Trijntje is eens gebouwd voor het doel mensen en goederen te vervoeren met de beurtvaart tussen Drachten en Groningen. Die functie is al jaren verleden tijd. Ondanks het open graven van de Drachtster vaart is een verdere doorvaart onmogelijk. De functie en koers van het skûtsje zal daarom een andere zijn dan voorheen, het richt zich op een nieuwe horizon. Alleen al de geschiedenis biedt vele interessante cultuurhistorische aanknopingspunten voor de exploitatie.

Wanneer we met de vaarmogelijkheden beginnen is een nieuwe route door het openen van het Polderhoofdkanaal mogelijk geworden om bijvoorbeeld via Nij Beets naar Bakkeveen te varen en verder. Dichterbij via het Opeinder kanaal kan nog altijd koers worden gekozen naar Groningen. Verder biedt het varen door het prachtige natuurgebied van de oude venen bij Earnewâld door de geringe diepgang van het skûtsje mogelijkheden om op plekken te komen wat voor een rondvaartboot niet is weggelegd . Een rondje Grou in één dag of middag is goed te doen en wanneer je toch verder wilt varen naar Leeuwarden of Sneek is dat goed mogelijk.



Drachtstervaart (Moleneind) met links het oude Gemeentehuis, omstreeks 1910

Stichting De Jonge Trijntje wilde met de aankoop in 2012 en de restauratie van het oude roefschip *De Jonge Trijntje*, een levendige bijdrage leveren aan het behoud en

vooral zichtbaar en tastbaar maken van het schaarse nog voor handen zijnde cultureel varend erfgoed, dat nauw verbonden is met de historie en ontwikkeling van Drachten. Hoewel Drachten aan het voeteneind van de waterwegen lag, was water tot halverwege de 20e eeuw van grote betekenis voor de economie en welvaart. Niet lang daarna werden alle vaarten in Drachten gedempt en daarmee verdween het besef van het water als meest logische verbindingsmiddel. Met de opkomst van wegen en auto's lag al dat water ineens in de weg en de vracht -en beurtvaartskûtsjes van weleer werden alleen nog gebruikt voor het jaarlijkse Skûtsjesilen. Dat kan echter ook anders!

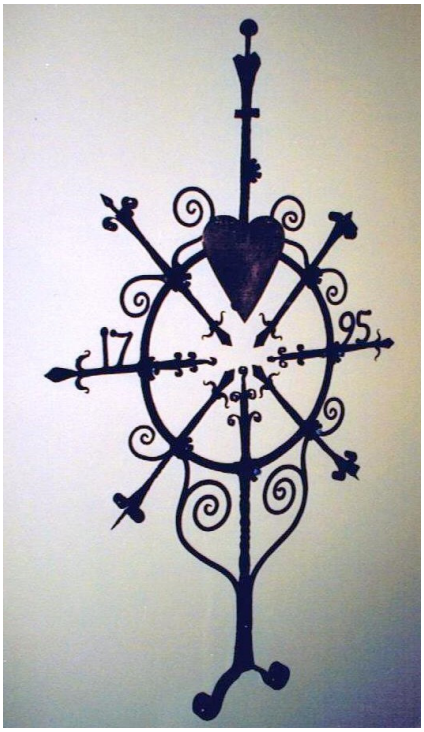
Ons beurtvaartscheepje moet iets van ons allemaal worden en net als vroeger weer een brede verbindende functie in Drachten krijgen, waarbij bijvoorbeeld de jeugd wordt betrokken. Dat lukt alleen als *De Jong Trijntje* zichtbaar is in het straatbeeld en vervolgens door mensen laagdrempelig te laten participeren in tal van boeiende seizoensactiviteiten rond en met het beurtvaartscheepje. Zo mogelijk in samenwerking met sociaal culturele instellingen, scholen, musea en verenigingen op het terrein van sport en welzijn.

Ook de werf aan het Buitenstvallaat, een van de weinige historische plekjes in Drachten die goed bewaard zijn gebleven, kan daarin een belangrijke rol vervullen. De wortels van bijvoorbeeld de Van der Werff scheepsbouwdynastie in Drachten zijn terug te voeren tot 1729, toen ene Haycke Pieters een werf aan de Noorderdwarsvaart bezat. Hij bouwde boerenpramen en turfschepen. In de tijd van Napoleon werd logischerwijs in 1812 de familienaam Van der Werff aangenomen. Hij is begraven in een familiegraf op de Zuiderbegraafplaats, een smeedijzeren gedenkteken, dat nu in het Smelnehûs hangt, herinnert daar nog aan.

Welke brede verbindende functies de Jonge Trijntje in Drachten kan vervullen zijn o.a. de volgende: maatschappelijk, cultuurhistorisch, toeristisch, educatief, sociaal, en ter opluistering van evenementen zoals koningsdag , skûtsjesilen, de turfrace en het ronde- en platbodemzeilen. In welk opzicht wordt hierna uitgebreider beschreven.

De maatschappelijk functie

De restauratie loopt vrijwel parallel met de uitvoering van het Drachtstervaartplan, dat volgens planning in 2015 zal worden voltooid. Beide projecten sluiten cultuurhistorisch naadloos aan en versterken elkaar in de ontwikkelingsmogelijkheden en niet in de laatste plaats in de sfeer -en beeldbepaling van Drachten. Dat laatste is hard nodig en het skûtsje De Jonge Trijntje kan en wil daarin een belangrijke rol vervullen! Het wordt als het ware teruggegeven aan Drachten Smallingerland, daar waar het in 1909 is gebouwd, daar waar het voor de beurtvaart op Groningen jarenlang zijn ligplaats had en daar waar het in 2013-2014 op de historische werf is gerestaureerd.



Smeedijzeren gedenkteken 1795. (foto's: Rienkje van Boekel en rechts: Smelnes Erfskip)

Het Smelnehûs is sinds 1994 een Grand Café Restaurant. Op het koperen hart 3 inscripties:
1813 Hayke Pieters
1825 Pieter Haykes v.d. Werff
1834 Sijtsche Minnes

Verrijking cultuurhistorisch en toeristisch perspectief van Drachten Smallingerland

In de zomermaanden kan men op vaste tijden , vanuit de gezellige Drachtstervaart , aan boord stappen voor Turfvaart tochten of voor een ouderwetse Drachtster Beurtvaart met een 'Bed en Brochje' arrangement en een bezoek brengen aan cultuur-historische hoogtepunten binnen de gemeente. Bijvoorbeeld naar de museale haven op het Buitenstvallaat met een expositieruimte over het bijna 300 jaar oude Van der Werff scheepsbouwgeslacht in Drachten. Samenwerking wordt gezocht met Museum Dr8888, Smelnes Erfskip, het Damshûs in Nij Beets, het Skûtsje museum in Eernewoude en tal van andere organisaties die op het terrein van kunst en cultuurhistorie iets moois te bieden hebben.

Sudergemaal en veenderij bij het Damshûs (Foto's: website Damshûs)

Verder kan vanaf de ligplaats aan het Moleneind een historische verhalenverteller aan bezoekers prachtige volks -en streekverhalen worden verteld uit de oude doos voor jong en oud, afgewisseld met oude deuntjes op de trekzak. De ligplaats kan het startpunt zijn voor een historisch wandeling door Drachten, langs hoogtepunten die nog bewaard zijn gebleven zoals de Grote kerk, de tabaksfabriek, de papagaaienbuurt met de opvallende kleuren van kunstenaar Theo van Doesburg, de oude landbouwschool, de Doopsgezinde kerk met de bijzondere windwijzer aan de Zuiderbuurt, het museum van Dr8888 in het voormalige klooster en ook 't Smelnehûs, ooit het gemeentehuis van Drachten. Rondom het skûtsje kan een demonstratie worden gegeven van oude ambachten uit de scheepsvaart zoals touwslagerij, taanderij, kuiperij, smederij en wasvrouw anno 1900. Dit alles met de mogelijkheid bepaalde zaken ook eens zelf te proberen. Een publiekstrekker met een snuifje educatie en cultuur van uit de tijd dat zulks in Drachten nog heel gewoon was.

In het voorjaar 2017 vroeg Paulo Martina, directeur van het museum Dr8888, of het mogelijk was het tuig van De Jonge Trijntje te beschilderen in de stijl van kunstbeweging De Stijl. Die beweging vierde haar eeuwfeest en Drachten participeerde

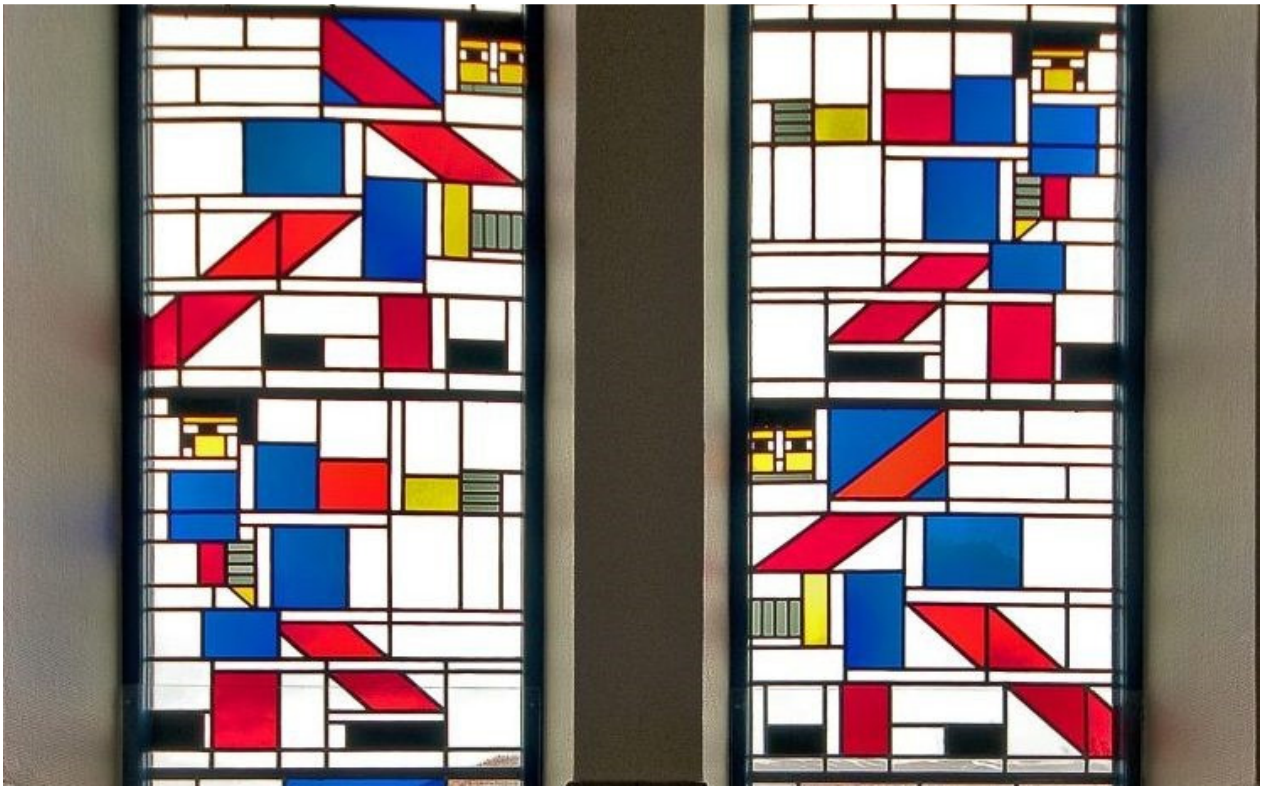
daarin vanwege het werk dat Theo van Doesburg, de oprichter van De Stijl, Drachten had nagelaten. Dirk Huizinga ontwierp een 'Stijlzeil' en voerde dit uit met hulp van zijn vrouw Rita, een vrijwilliger van de stichting DJT, Janneke Abma, en Rienkje van Boekel, projectleider voor de stichting bij het maken van het Stijlzeil. Tijdens bijzondere manifestaties gedurende het Stijljaar Drachten fungeert het schip met deze zeilen getuigd als blikvanger in het centrum van Drachten om de aandacht te richten op de culturele erfenis van Theo van Doesburg die in Drachten te bezichtigen is.

Het probleem bij dit ontwerp was natuurlijk de afwijkende contour van het skûtsjetuig. Theo van Doesburg werkte binnen vierkante en rechthoekige kaders, terwijl een skûtsjetuig min of meer een driehoek is met de mast als hoogtelijn. Eventueel twee driehoeken, maar in geen enkel opzicht een rechthoek.

Dirk vond een oplossing voor dit vormprobleem bij Theo van Doesburg zelf. In 1917 had hij in Leiden de kunstbeweging De Stijl opgericht en gaf hij het gelijknamige tijdschrift uit. Hij wilde de beeldende kunst een positie geven als de muziek heeft. Met muzikale middelen kan je een universeel publiek aanspreken zonder inhoud. Door de beeldende kunst abstract te maken, zou het spel van beeldelementen-zonder-inhoud eveneens universele betekenis kunnen krijgen, zo hoopte hij.

Voor 1920 had Theo reeds enkele ontwerpen voor glas-in-loodramen gemaakt voor particuliere opdrachtgevers. Zijn eerste grote overheidsopdracht verwierf hij in 1920 in Drachten met het ontwerp voor woningen aan de Torenstraat en in 1923 voor het ontwerpen van een kleurenschema voor de Rijks landbouw Winterschool tegenover die woningen. Voor de school mocht hij ook glas-in-loodramen ontwerpen. Juist die ramen inspireerden Huizinga bij het maken van een ontwerp voor een Stijlzeil op De Jonge Trijntje.

Heel verrassend voor hem was, dat Van Doesburg, die zo'n voorvechter van abstracte kunst-zonder-inhoud was, die opvatting losliet bij de ramen van de Landbouwschool. Daarin beeldt hij gestileerde landarbeiders uit die de aandacht trekken door diagonale lijnen die de strenge systematiek van verticalen en horizontalen doorbreken.
Diagonalen die dwars door alles heen gaan, die de structuur van het raster veranderen zoals ook het werk van de landarbeiders (spitten, eggen, zaaien, maaien) de wereld doet veranderen.
Voor het maken van een Stijlzeil gold voor Huizinga een zelfde overweging. Het werk van de schippers is niet statisch in horizontaal en verticaal te vangen. Een zeilend vrachtschip kenmerkt zich door diagonalen, door schuine lijnen. Juist die dynamiek van een vrachtschipin-werking brengt de verandering. De diagonalen grijpen aan in het hart van het zeilschip: de mastkoker, om van daaruit de ruimte te zoeken. Een brede baan haaks op het achterlijk van het grootzeil en vanuit hetzelfde punt een brede baan haaks op het voorlijk van de fok. Die V-vorm herhaalt zich vier meter hoger en nog eens acht meter hoger. Haaks op die brede diagonalen staan smalle diagonalen met kleurvlakken.



Theo van Doesburg, 1923. Deel van de glas-in-loodramen in de Landbouwschool met diagonalen die de werkende mens een dynamische vorm geven. De zaaier, de maaier etc. bewerken het land en veranderen daarmee de wereld.

De 120 m2 zeil is tweezijdig beschilderd, elkaar precies overlappend. . Er is bijna 10 liter acrylverf gebruikt en zo'n 500 meter schilderstape. Het restant van de verf is gebruikt door de scouting, die twee lelievletten van een Stijlzeiltje heeft voorzien. Op 24 mei 2017 werd het tuig onthuld door wethouder Marja Krans en museumdirecteur Paulo Martina. Een week later trok het de aandacht van de internationale pers die Drachten bezocht voor De Stijl.

Drachten, 2013. Smid Jan van der Weij demonstreert wat er nodig is om een schip te klinken. (Foto: Willem Wilstra)

Drachten, 2013. Een demonstratie van het tanen van zeilen en netten bij de scheepswerf op het Buitenstvallaat. (Foto: Rienkje van Boekel)

Educatieve speur -en ontdekkingstochten door de tijd

Centraal daarbij staat de wordingsgeschiedenis van Drachten, de betekenis van het water voor haar ontwikkeling en de scheepsbouw als belangrijke bedrijfstak van weleer. Leerlingen van het basisonderwijs (bovenbouw) krijgen een leskist aangeboden met daarin meerdere buitenactiviteiten en veel ervaringsgericht leren, bijv. een speurtocht naar de herkomst van straatnamen en de betekenis van bijv. de wyken, het ontdekken van elementen van bijzondere gebouwen en allerlei andere wetenswaardigheden die schuil gaan achter het huidige Drachten zoals de leerlingen dat nu kennen.

Met de leerlingen kan een heuse vaartocht met De Jonge Trijntje op het programma staan naar bijv. het Skûtsjemuseum in Eernewoude of naar het openluchtmuseum It Damshûs, het Sudergemaal en Het Houten Himeltsje, het kerkje op het terrein van het openluchtmuseum bij It Damshûs.

Onderweg kunnen leerlingen oefenen met het oude schiemanswerk, leren touwknopen, een handigheid die altijd goed te pas komt. Tijdens het varen krijgen de leerlingen verhalen te horen over het leven aan boord van skûtsjes, met name het leven van schipperskinderen zo rond 1900. Kortom zien, doen en beleven is ervarend levend leren, het positieve effect ervan is onderwijskundig onomstreden.

Oudega, 2013. Verhalenverteller Age Veldboom tijdens de jaarlijkse reünie van platbodemjachten. (Foto: S. van Boekel)

Drachten, april 2015. VMBO-studenten van het Gomaruscollege uit Drachten met studenten uit Kreta aan boord van 'De Jonge Trijntje' bij de werf. (Foto's: Willem Wilstra)

Een educatief voorproefje vond plaats op 21 april 2015, toen studenten in groepjes een bezoek brachten aan de werf op het Buitenstvallaat om een indruk te krijgen van de voormalige turfvaart rond drachten. *De Jonge Trijntje* lag voor de werf in het water, in afwachting van verdere afbouw. Het Gomaruscollege uit Drachten had de historische middag georganiseerd voor veertig derdejaarsstudenten VMBO-T en dertig Griekse studenten van Kreta die in Drachten op bezoek waren. Willem Wilstra en Dirk Huizinga zorgden voor de begeleiding en voorlichting bij de werf. Wat overigens niet meeviel, want de voertaal was omwille van de Griekse studenten Engels. Dan wordt het zoeken naar de juiste bewoordingen als het over zo'n specifiek en technisch onderwerp gaat als de scheepsbouw en turfvaart rond Drachten.

Sociaal-culturele vaartochten ter versterking cohesie en solidariteit jongeren

Ondanks onze hoge welvaart zijn er ook in Drachten en omgeving minima gezinnen met jonge kinderen, die zich geen vakantie kunnen veroorloven. Daarnaast zijn er jongeren die om welke redenen dan ook geen normale thuissituatie en vooruitzichten hebben en daarom onze aandacht verdienen. Stichting De Jonge Trijntje heeft uitvoerbare plannen met deze kinderen in de leeftijd van 10 tot 15 jaar , één weekse vaar/kampeervakanties te organiseren, waarbij aandacht, saamhorigheid, vertrouwen, respect, samenwerking, onderlinge hulpvaardigheid, plezier, leren en doen centraal staan.

Iedere jongere is waardevol en welkom aan boord. Dit programma wordt ontwikkeld en uitgevoerd in nader overleg en samenwerking met bij voorkeur maatschappelijke organisaties, sportverenigingen en Scouting, die naast inbreng ook vrijwilligers leveren om de groepen te begeleiden en te leiden. Daarbij wordt ook gedacht aan HBO-studenten, die zo leren omgaan met groepen en bovendien studiepunten hiermee kunnen verdienen.

Oudega, 2013. Scouting Drachten tijdens de zeilwedstrijden op de Wijde Ee bij Oudega. (Foto's: Rienkje van Boekel)

Drachten, 2014. De scoutingploeg van De Wâldswalkers tijdens de open monumentendag op het Buitenstvallaat.

Koningsspelen voor de jeugd rond het thema skûtsjes

Er zijn concrete plannen voor het jaarlijks organiseren van oud Hollandse spelletjes op de verjaardag van koning Willem Alexander, al dan niet in samenwerking met de basisscholen in Drachten. Te denken valt aan 'klompke sile' in de Drachtstervaart, fok hijsen, touwknopen, kruiwagenrace met turfjes, tros werpen, tonnen rollen, knikkeren en tollen, viskisten stapelen, waterspel 'twee emmertjes water halen', visnetspel enz. De spelletjes van vroeger worden opgenomen in een door de kinderen te doorlopen spelparcours. Rondom het skûtsje kunnen op de kade oude ambachten worden gedemonstreerd en dans- en zangspelen kunnen herleven door in Ot en Sien kleding het feest compleet te maken.

(Foto's: Rienkje van Boekel)

Opluisteren belangrijke evenementen in de regio

De Jonge Trijntje kan als varend monument en als vlaggenschip de gemeente DrachtenSmallingerland vertegenwoordigen en daarbij een museale en sfeerverrijkende bijdrage leveren.

Bijvoorbeeld tijdens het jaarlijkse SKS skûtsjesilen op de Veenhoop, bij de jaarlijkse zeilwedstrijden voor traditionele Ronde en Platbodem jachten op de Wijde Ee vanuit Oudega, de te organiseren Drachtster Turfraces voor Drachtster skûtsjes en tal van andere aan het water gerelateerde evenementen in en rond Drachten.

In de winter kan het skûtsje verlicht in de donkere dagen voor kerst een bijdrage leveren voor een sfeer- en liefdevolle aanblik van het centrum.

Start van de tjotters tijdens de zeilwedstrijd van de jaarlijkse reünie voor platbodemjachten in Oudega, 2013 Onder: Sipke Jager op zijn eveneens authentieke veerscheepje "Sweltsje" dat een ligplaats heeft in de Drachtstervaart bij het Buitenstvallaat.

Duurzaam?

In onze tijd waar alles snel, hectisch en kort cyclisch is, biedt juist het zeilen met dit skûtsje een unieke kans te onthaasten en een basis het water opnieuw te ontdekken. Het biedt een zogenaamde 'zen-beleving', waarbij de rust van het water inspireert en laat ervaren dat afhankelijk te zijn van weer en wind je dwingt eigen plannen bij te stellen. Aan boord is voldoende tijd voor het weerspiegelen van dagelijkse beslommeringen. Er is tijd en aandacht om te genieten en antwoord te vinden op vragen zoals: Hoe is het zeilen op een authentiek skûtsje? Wat betekent het dat de mast zo ver naar voren staat? Hoe zwaar is het hijsen van de katoenen zeilen? Hoe moet je afremmen tijdens het zeilen? Wat is katten? Wat houdt het skûtsje in balans? Wat doe je zonder stroomvoorziening aan boord? Kortom voldoende aanleiding de uitdaging aan te gaan om met de Jonge Trijntje duurzaam van wal te steken.

Omdat dit skûtsje zich onderscheidt van andere skûtsjes, heeft de stichting voor de exploitatie ervan volop vertrouwen in de herboren toekomst en het behoud van De Jonge Trijntje.

De Veenhoop, 1960. De Amerikaanse windmolen bij de Wijde Ee tijdens skûtsjesilen. (Foto: Willem Wilstra)

(Foto: Erna van der Wijk)

Achteraf

De Stichting 'De Jonge Trijntje' stelt zich ten doel het restaureren en exploiteren van het skûtsje *De Jonge Trijntje* als varend cultureel erfgoed, en al hetgeen wat daarmee verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn. De Stichting 'De Jonge Trijntje' heeft plannen gemaakt om het skûtsje voor meerdere doeleinden in te zetten. Het skûtsje kan voor sociale, culturele toeristische, educatieve en niet te vergeten representatieve doeleinden worden gebruikt. 'Elkenien moat oprjocht grutsk wêze kinne op dit moaie skûtsje út ús eigen
Drachten!'
De Stichting is in februari 2012 opgericht en staat ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel.

Bestuur van de stichting 'De Jonge Trijntje':

Pieter van der Zaag	voorzitter
Rienkje van Boekel-van der Mei	penningmeester en vice-voorzitter
Otto Burggraaf	bestuurslid
Koos Tamminga	bestuurslid
Cees Zijlstra bestuurslid	Willem Wilstra bestuurslid

Webmaster	
Wietze Huitema	website

Adviseurs	
Haiko van der Werff en Frits Jansen	technische adviezen

Sponsoren en subsidiënten

Dat het restauratieproject 'De Jonge Trijntje' met succes is afgerond, is niet alleen te danken aan het stichtingsbestuur, aan de donateurs, of de scheepsbouwer die deze klus geklaard heeft, maar zeker ook aan de sponsoren en subsidiënten die een en ander door het verlenen van diensten en financiën mogelijk maakten. Het bestuur is daarom de volgende overheden, instellingen en bedrijven zeer erkentelijk:

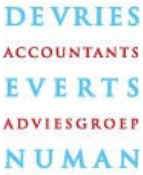
provinsje fryslân
provincie fryslân

Drachten | Smallingerland

ROC FRIESE POORT

Lasaulec
TECHNISCHE GROOTHANDEL

Mast
JACHTSCHILDERS B.V.


DEVRIES
ACCOUNTANTS
EVERTS
ADVIESGROEP
NUMAN

Kootstra
Transport
Kootstra
Grond-, weg- en waterbouw

KUIPER
VERZEKERINGEN

WITTEVEEN
SURHUISTERVEEN

BOLT
Internationaal Speciaal Transport

Rabobank

Rotaryclub Drachten
de Wouden

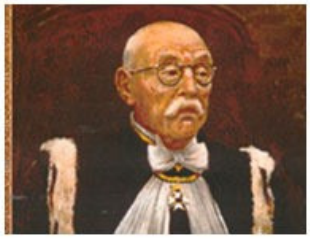
FOV
FRIESCHE
OLIE- EN VERFHANDEL B V
bouwverven | jachtlakken | motoroliën

Prins Bernhard
Cultuurfonds

Stichting Woudsend
Anno 1816

P.W. Janssen's Friesche Stichting

Stichting Mr. August Fentener van Vlissingen Fonds



Meindersma-Sybenga Stichting
Stichting Ritske Boelema Gasthuis

Verkrijgbaarheid van dit boek: Dit boek wordt door mij in eigen beheer uitgegeven zonder winstoogmerk. Het is te bestellen bij www.lulu.com., waar het boekje in ongeveer twee weken tijd geheel elektronisch gemaakt wordt ("printing on demand").

U kunt de site van www.lulu.com het eenvoudigste bereiken via de website www.dirkhuizinga.com . Vandaar kunt u doorklikken op de site van lulu.com met de pagina's met mijn uitgaven.

Bij de vele foto's in dit boek heb ik geprobeerd tenminste de naam van de maker van de foto te achterhalen en uit te zoeken of er rechten op de publicatie van een foto rusten. Dat is mij niet in alle gevallen gelukt. Vooral bij foto's uit verzamelingen van particulieren bleek dit niet eenvoudig te zijn. Op internet zijn ook tal van relevante foto's te vinden zonder nadere aanduiding over de maker of de rechthebbende. Het is dus mogelijk dat ik een fotograaf of een instantie niet heb kunnen traceren en met publicatie van de foto in dit boek onrecht heb aangedaan. Mocht dat het geval zijn, dan verzoek ik de benadeelden om contact met mij op te nemen. De meeste foto's zonder vermelding uit hoofdstuk 4 (de restauratie) komen uit de collectie van de stichting De Jonge Trijntje.