

Wâldfûgel

1920 - 2020



Dirk Huizinga

Op het titelblad: de Wâldfûgel bij Drachten omstreeks 1980 met Jan Jansz van der Werff en Teatske van der Werff-Hoff. (Foto: Tineke van der Werff)

Inhoud:

Aanbeveling 5

Vooraf 7

1. Werkscheepje en jacht in de Wouden 11

2. 'Tjotter of Fries jacht? 17

3. Jachteigenaren 23

4. De scheepsbouwer 63

5. Verjongingen 95

6. Eeuweling in 2020 105

7. De toekomst? 133

Geraadpleegde bronnen 135

Aanbeveling

Zolang de Compagnonsvaart er was, heeft Drachten een waterfront gehad. Dat toonde zich aan het begin van de vaart, bij het Buitenstvallaat. Bij de eerste sluis die de schippers moesten passeren om in de vaart te komen die naar Drachten en de daar achter gelegen veenderijen leidt. In de zestiger jaren zijn de vaarten in en rond Drachten gedempt. Ze hadden geen functie meer en de auto eiste zijn ruimte over de weg op. Veertig jaren later werd het duidelijk dat door de demping van de vaart ook een historisch bepalend element van Drachten was verdwenen. Bovendien ontwikkelde het autoverkeer zich dusdanig, dat het nodig werd daar grenzen aan te stellen om het centrum van Drachten aantrekkelijk te houden. De ooit gedempte vaart werd van het centrum van Drachten tot de Hoogeweg weer uitgegraven, waardoor watertoeristen tot in Drachten kon varen en het karakter van het Moleneind hersteld werd.

Vervolgens moest er nagedacht worden over het waterfront van Drachten. Hoe presenteert Drachten zich aan deze watertoeristen. Onvermijdelijk komt dan het historisch waterfront van de buurtschap het Buitenstvallaat in beeld. De oude werf ligt er op dit moment nog goed bij en is een trefpunt voor schippers van schepen die ooit op deze werf gebouwd zijn. In dat kader is het interessant dat de *Stichting Varend Cultureel Erfgoed Ronde en Platbodemjachten Wijde Ee e.o.* het op zich heeft genomen een markant houten scheepje, dat honderd jaar geleden op deze werf is gebouwd, te behouden in de gemeente Smallingerland. Met dit boekje over de geschiedenis van dit scheepje wordt tevens de historische rol van de werf op het Buitenstvallaat duidelijk en krijgt het beleid van de gemeente rond deze buurtschap een onderbouwing vanuit de scheepsbouwgeschiedenis van Drachten.

J. Rijpstra

burgemeester van de gemeente Smallingerland

Vooraf

Het is in onze postmoderne tijd en gedigitaliseerde vluchtige samenleving bijna niet meer voor te stellen, dat 100 jaar geleden op de scheepswerf in het buurtschap Buitenstvallaat met betrekkelijk eenvoudig middelen en vakmanschap door Jan Oebeles van der Werff voor ene E.G. van Veen uit Drachten een rond gebouwd eikenhouten werkbootje werd opgeleverd met als doel daarmee handel te drijven en inkomen te vergaren. Vele boerderijen, gehuchten en dorpen waren moeilijk of zelfs niet over de weg bereikbaar. Water was in die tijd daarom veelal de enige snelle verbindingsweg. Egbertus van Veen gaf het scheepje, toen aangeduid als tjotter en pas later Fries jacht genoemd, de toepasselijke naam Wâldfûgel en zeilde als koopman met zijn manufacturen langs markten en clientèle rond Drachten en omgeving.

Jan Oebeles van der Werff bouwde daar in die tijd de befaamde ijzeren Fallaatster skûtsjes, maar bleef ook houten (werk)scheepjes bouwen. Daarnaast was hij voor de nodige bijverdiensten tevens boer, winkelier, tapmeester en uitbater van het kleine kroegje de Ooijevaar nabij de sluis, waar de schippers afgemeerd wachtten op hun doorvaart. Ze moesten daarvoor een volgnummer ophalen om geschut te worden, zo druk was het op en rond het Buitenstvallaat als toegangspoort naar Drachten en het verder gelegen achterland richting de stad Groningen. Het water en de (beurt)schippers brachten de nodige reuring en welvaart. Het gonsde van de bedrijvigheid aan de Compagnonsvaart (Drachtstervaart). Er langs waren naast een korenmolen, volmolen, pelmolen, houtzaagmolen en mosterdmolen ook touwslagerijen, zeilmakerijen, schuutmakerijen, leerlooierijen en tabaksfabriekjes gevestigd.

Anno 2020 is daarvan helaas niets meer terug te vinden, behalve dan op het Buitenstvallaat, dat wonderwel redelijk ongeschonden door de tijd is gekomen. Het is uniek dat er na bijna 300 jaar nog steeds op diezelfde plek een scheepswerf actief

is. Haiko van der Werff, een nazaat uit de Van der Werff scheepsbouwdynastie, bouwt daar tot op de dag van vandaag schepen, zij het nu uitsluitend van staal en louter en alleen voor de pleziervaart. Het is daarom een bijzondere plek vol met historie die niet verloren mag gaan. Dat in september 2020 de Wâldfûgel naar haar bakermat op het Buitenstvallaat terugkeert en haar vaste ligplaats krijgt in exact hetzelfde schiphuis waar ze ook vroeger jarenlang lag, is toch buitengewoon te noemen.

Uit cultuur historisch oogpunt verdient de gemeente Drachten Smallerland een pluim, dat die plek nu welbewust wordt gekoesterd en er in die context actief aan heeft bijgedragen dat het Friese jacht de Wâldfûgel na vele omzwervingen weer mocht thuiskomen. Toen bekend werd dat de laatste eigenaresse het jachtje zo snel als mogelijk van de hand wilde doen, ben ik door de gemeente benaderd met het verzoek te helpen het jachtje voor Drachten zien te behouden. Aangezien ik mij nauw verbonden voel met de werf op het Buitenstvallaat (mijn beppe Rienkje naar wie ik vernoemd ben, was de zuster van Jan Oebeles van der Werff) was dat voor mij geen vraag, maar een eer om daaraan mee te mogen werken.

Via een reeds bestaande stichting is het scheepje in oktober 2018 met subsidiegelden aangekocht en vervolgens mede met financiële steun van fondsen en donateurs in fasen gerestaureerd door Roelof van der Werff, wiens pake het jachtje in 1920 heeft gebouwd en wiens vader het jachtje ook nog vanaf 1977 vele jaren in zijn bezit heeft gehad. Dit alles maakte het restauratieproject voor Roelof en mij tot een betekenisvolle ervaring ! Het was prachtig om de inmiddels 70-jarige vakman Roelof nog eens op de oude werf de Hoop te Workum aan het werk te zien aan het jachtje van zijn pake. Dat deed hem, ondanks zijn gevoel voor realiteit en innovatiedrang, gaandeweg toch meer dan hij aanvankelijk had gedacht.

Zoals met alle initiatieven voor behoud van historisch erfgoed, was en is het nog een hele onderneming om de aankoop en restauratie van de Wâldfûgel te kunnen

bekostigen en toekomstbestendig in de vaart te houden. Echter, de gedachte straks het fraaie Fries jacht onder vol tuig door het water te zien klieven met zo'n rijke historie geeft de intrinsieke motivatie om daarvoor blijvend moeite te doen om zo hopelijk velen in Drachten en omgeving te laten genieten van haar schoonheid en mooie rondingen. Ze mag en moet gezien worden, het liefst onder zeil!

Op deze wijze wordt het verleden met het heden verbonden en is de cirkel rond. Het hoeft geen betoog dat de geschiedenis van de Wâldfûgel beschreven moest worden voor ons nageslacht. Toen ik maritiem schrijver Dirk Huizinga vroeg of hij wellicht daarover een boekje wilde schrijven, was hij direct enthousiast en ging voortvarend aan de slag. Dirk heeft veel onderzoek moeten doen om relevante gegevens boven water te krijgen en heeft belangeloos de historie van het Fries jacht zo volledig mogelijk in woord en beeld gebracht, waarvoor het stichtingsbestuur hem zeer erkentelijk is. Het boekje dat nu aan u voorligt vertelt het complete verhaal over en rondom het jachtje en over haar eigenaren door de tijd. Het moest niet alleen over het scheepje gaan, maar zeker ook over de mensen voor wie ze van betekenis is geweest.

Ik wens u ontstellend veel kijk- en leesplezier om het eeuwfeest van de Wâldfûgel te vervolmaken.

drs. Rienkje van Boekel -van der Meij

Voorzitter St. Varend Cultureel Erfgoed Ronde en
Platbodemjachten Wijde Ee e.o.



1. Werkscheepje en jacht in de Wouden

Jan Oebeles van der Werff bouwde in 1920 de ‘tjotter’ Waldfûgel voor ene heer B. van Veen. Een “wâldfûgel”, want dit soort kleine werkboden werd al veel gebruikt in het Lage Midden van Friesland, maar deze kwam uit Drachten. Daar gaat het Friese merengebied in het noordoosten over in de streek die de Wâlden wordt genoemd; de wouden. *Wâldfûgel* is daarmee een toepasselijke naam voor dit scheepje dat in die honderd jaar dat het bestaat ook nooit een andere naam heeft gekregen.

Wie de opdrachtgever B. van Veen was, is vrijwel onbekend. Bij het historisch centrum ‘Tresoar’ is in het bestand ‘*Allefriezen.nl*’ nauwelijks informatie over deze B. van Veen te vinden. Zoeken met als criteria de naam Van (der) Veen, periode 1850 – 1980 in gemeente Smallerland levert wel 2850 resultaten op, meer dan honderd pagina’s met namen en aktes, maar wonderlijk genoeg geen enkele treffer voor de naam **B.** van Veen. In zijn standaardwerk *Het Friese jacht* meldt Vermeer dat de eigenaar van de *Wâldfûgel* **E.G.** van Veen heet, een manufacturier in de Zuiderbuurt te Drachten. Met die nieuwe voorletters geeft hetzelfde bestand één treffer. Op 15 december 1886 is in Smallerland Egbertus Gerrit van Veen geboren als zoon van een koopman. Die voornaam Egbertusdat zal in de praktijk waarschijnlijk Bert(us) van Veen zijn geweest, de ‘B. van Veen’ voor wie Van der Werff een tjotter bouwde. Waarom blijft deze textielhandelaar voor ons een onbekende? In ambtelijke kringen geldt het gezegde ‘*wie schrijft, die blijft*’. Wellicht is dat de reden waarom we zo weinig weten over Bertus van Veen. Als hij maatschappelijk voor reuring had gezorgd waar de kranten over schreven, of als hij vele wedstrijden met zijn jacht had gezeild, dan hadden we in kranten en verslagen vast wel informatie over hem gevonden. Blijkbaar leefde hij bescheiden en onopvallend. Hij zal geleefd hebben zoals de meeste burgers, wat niet zo vreemd is.

01.

In het jaar Een duizend acht honderd zes en tachtig, den vijftien den
dag der maand December, is voor ons Johanning Petrus
Wesling, — Ambtenaar van den Burgerlijken Stand der
Gemeente SMALLINGERLAND, Provincie FRIESLAND, gecompareerd: Theunis
Kureitjes van Veen, oud een en veertig jaren,
koopman, — wonende te Drachten,
welke ons verklaarde, dat op den dertien den derer maand,
des middags ten twaalf — ure, ten
zinen huise aldaar, een kind van het mannel lijk
geslacht is geboren uit Hendrikje van der Voort,
Zonden beroep, wonende aldaar,
Zijne echtgenoot,

aan welk kind hij verklaarde de voornamen te geven van Egbertus
Gerrit.

De gemelde verklaring is geschied in tegenwoordigheid van Kornelis
Veenstra, — oud vijftig —
jaren, klerk — wonende te Drachten, en
Pieter Heeman, — oud viens en dertig
jaren, klerk — wonende te Drachten.

Waarvan wij deze akte hebben opgemaakt, welke, na voorlezing aan den compa-
rant en de getuigen, door ons met hen is ondertekend.

J. H. van Veen
H. Veenstra
J. H. van Veen

De geboorteakte van Egbert Gerrit van Veen in Drachten

Op 35 jarige leeftijd liet Bertus van Veen de *Wâldfûgel* bouwen, een rond jachtje met de kenmerken van een Fries jacht, maar ook met de eenvoud van een werkboot. Voor de somma van fl. 1035,- Een klein scheepje om goederen te vervoeren. In die jaren was in Holland een 'tjotter' de benaming voor een klein rondgebouwd scheepje. In Friesland heette zo'n scheepje een 'boat'. De aanduiding 'tjotter' is taalkundig dus geen Friese benaming, hoewel de klank en schrijfwijze wel aanleiding geven om dat te denken. Vele jaren later, in 1953, toen Bert van Veen 68 jaar was, werd zijn naam genoemd bij de eerste *Reünie van Friese ronde jachten* die begin juni georganiseerd werd door de 'Koninklijke Zeilvereeniging Oostergoo' en natuurlijk in Grouw. Na de oorlog zag het er voor het voortbestaan van Friese ronde jachten, dus van de boeiers, Friese jachten en tjotters, zo somber uit, dat C.J.W. van Waning, de eigenaar van de boeier 'Maartje', het initiatief nam om samen met H. Halbertsma, de eigenaar van de boeier 'Constanter', en Hendrik Voordewind met zijn Fries jacht 'Dolfijn' een stichting in het leven te roepen om ronde jachten te registreren en te helpen behouden. (Deze stichting is in 1955 opgegaan in de breder georiënteerde Stichting Stamboek voor Ronde en Platbodemjachten, SSRP.)

De eerste reünie van de stichting bij Grouw in 1953 werd een groot succes. Op het Pikmeer werd op zaterdag 3 juni 1953 het 'admiraalzeilen' voor ronde jachten gedemonstreerd en op zondag 4 juni werd een hardzeilerij gehouden. De reünie trok in Grouw volgens de *Leeuwarder Courant* (LC 06-07-1953) een duizendkoppig publiek, dat de circa veertig Friese ronde schepen kwam bewonderen. De wedstrijd werd bij de boeiers gewonnen door Halbertsma met zijn snelle 'Constanter'. Bij de Friese jachten won Buisman met de 'Mercurius' die zelfs vele boeiers achter zich liet en bij de tjotters haalde E.G. van Veen uit Drachten de derde plaats met de *Wâldfûgel*.

Dat was zomer 1953. De *Wâldfûgel* lag al die jaren in Drachten in een schiphuis tegenover de scheepswerf Buitenstvallaat.

J. O. v. d. WERFF.

BUITENSTVALLAAT bij
DRACHTEN.

IJZEREN SCHEEPSBOUW
- en REPARATIEWERF. -

BUITENSTVALLAAT, den

10

De Malafijer:

Om schryving van de boord van een nieuwe
eiken Tjötter. Voor den Heer B. van Oelen.
van de Scheepsboordmeester J. O. v. d. Werff te
Buitenvallant.

Langt over de stekens 4.00. centimeter.

Te maken met 2 smalle boegjes van 1 den eiken hout
Maak hoken zeil werk en haan aan den boorden in houten
van 7 centimeter dik de verden in houten en leggers
van 6 centimeter dik

Berg houten en stoet houten in gespanning

Wink delling van 1 den duimen hout, en haan aan
weers zijten water diekten banken.

Te daarden van 1/2 den eiken hout met 1/2 haan koppen en
scheep gesmede sleep 1/2 haan.

Heer van 1/2 den eiken met 1/2 dekking met koppen glas!
en de kop uitgesmeden. Dan met bij levering van
mast, giek, blokken, boord werk, boom, haakje, stek, knip
mikke. Teil en twee vakken volgens op gaaf van de
vries uit gevonden voor. Een honderden zestig gulden.

Volgens des voor daarden met in begrip van af verlen
zijn af over een gekomen voor de Jan van
en duisen en 1/2 haan zestig gulden, zegge 1055. gld.

Buitenvallant 11 Decr 1919.

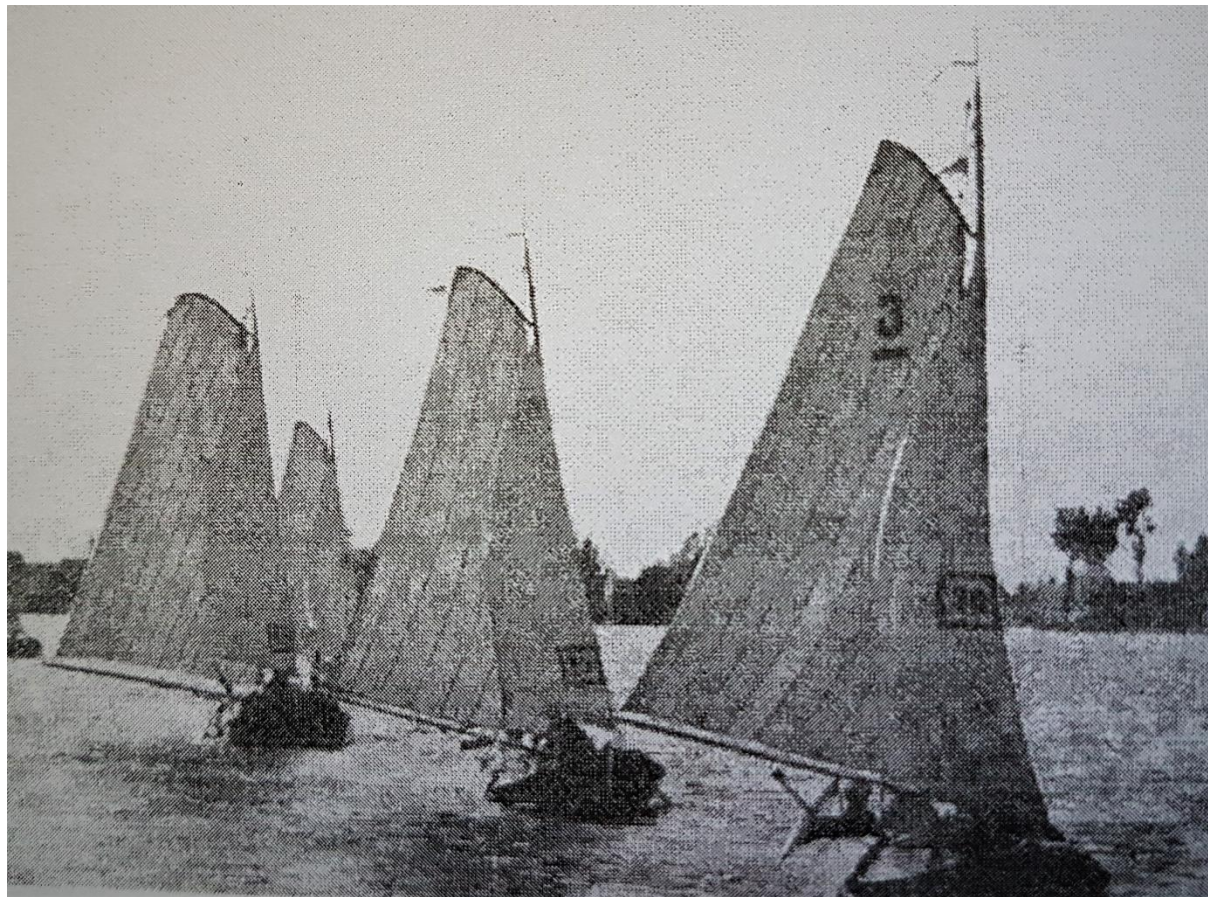
J. O. v. d. Werff

Naam 1	Eigenaar Stad Adres 2	Soort Tuig Klasse 2	Mat. Tonm. Ov./Op. 4	L. B. D. 5	Soort Motor Aantal Cyl. P. K. 6	Bouwmeester Adres Bouwjaar 7	Clubvlag Ligplaats Lid A.N.W.B. 8
Waal Uit	Bast, L. Amsterdam Van Eeghenlaan 30	Catboot	Hout ...	6,00 — 2,20	Breuer	De Vries Lentsch Jr., G. Amsterdam 1923	Loosdrecht Loosdrecht 30279
Wacht even	Zaayer, Mej. G. Rotterdam Kral. Plaslaan 91a	15 voets jol ..	Overd. Hout ...	0,85 4,25	— — 1,40	Abeking & Rasmussen .. Lemmerder —	R.Z.V. R.Z.V. —
Wajh	Klok, W. J. Amsterdam Stadh. kade 122	Motorjacht ..	Staal ...	8,00 — 1,75	Siemens & Halske .. — — 20	— Duitschland 1921	De Amstel Amstel 63454
Wäldfameke ...	Geveke, W. Leeuwarden W. Lorestraat 115	Scheldejol ...	Hout ...	5,00 — 1,90	— — — 0,65	— — 1919	L.W.S. Fliet —
Wäldfugel	Veen, E. J. v. Dragten B. 213	Tjotter	Hout ...	4,80 — 2,25	— — —	Werff, A. P. v. d. Drachten 1919	D.W.S. Smallingerland 48001
Walta	Bon, P. Amsterdam Weesperzijde 138	Kieljacht ...	Hout ...	10,50 — 2,20	— — —	Abeking & Rasmussen .. Lemmerder 1922	H.J.C. Zoandam —
Walvisch	Greef, P. W. de Amsterdam Kromme Waal 32	Motorjacht ..	Hout ...	10,00 — 8 2,50	Hannomag Lloyd ... — — 4 24	Heidtmann, H. Hamburg 1920	Het Y Amsterdam 55006
Walvisch	Andries, Mr. J. H. Den Haag J. Israëlslaan 30	Motorjacht ..	Staal ...	8,25 — 3 1,60	Daimler	Steeff & Zn., Fa. W. F. .. Alkmaar 1908	K.N.Z.R.V. Warmond 6208
Wana	Reesendaal, A. van Dordrecht Singel 192	Motorjacht ..	Staal ...	14,50 — 17 2,90	Regal	Akerboom, N.V. Boskoop 1917	D.R. & Z.V. Nieuwe Haven —
Wanderlust	Seyfried, F. H. C. Amsterdam Tulpstraat 15	Motorjacht ..	Hout ...	9,00 — — 1,85	Peugeot	— Duitschland —	Amsterdam —
			Open	0,75	24—40		

Bertus van Veen had zijn tjotter wel laten inschrijven in het Nederlandsch Jachtregister 1924/25

De *Wäldfugel* kwam in 1920 in de vaart en werd waarschijnlijk door de manufacturier gebruikt als werkboot waarmee hij zijn goederen naar markten en naar klanten vervoerde. Tegelijkertijd moet hij zijn 'tjotter' ook hebben beschouwd als een scheepje waar hij voor z'n plezier mee kon zeilen. Hij liet de 'tjotter' tenminste al vroeg inschrijven in het Jachtregister. Er zijn echter geen aanwijzingen bekend dat hij met de *Wäldfugel* ook wedstrijden zeilde, behalve tijdens de reünie

voor Ronde jachten in 1953, maar toen was Van Veen al 67 jaar. Ruim drie jaren later zou de Algemene Ouderdoms Wet van Suurhof ("Drees") in werking gaan.



Groun, 1953. Foto uit de Waterkampioen juni 1953 van de Reünie voor Ronde Friese Jachten. Op deze foto de wedstrijd voor de tjotterklasse waar Bertus van Veen in meezeilde en derde werd. Het is niet onmogelijk dat de 3^e tjotter op de foto de Wâldfûgel met Van Veen is. Zijn scheepje was immers forser dan de meeste andere tjotters en had bovendien zo'n flink gebogen gaffel.

2. Tjotter of Fries jacht?

De namen die wij tegenwoordig geven aan onze traditionele platbodemschepen zijn afhankelijk van plaats en tijd. Het gaat bij deze benamingen niet om scheepstypen die door de jaren heen zo genoemd werden en er overal hetzelfde uitzagen. De term 'jacht' werd in de 19^e eeuw vooral gebruikt voor snelvarende scheepjes. 'Jachten' in de betekenis van haast maken. De scheepjes die door de maatschappelijke elite gebruikt werden om te spelevaren, werden ook vaak 'jacht' genoemd. Een 'boeierjacht' is dus een boeier die voor het plezier wordt gebruikt. De platbodem scheepjes die wij tegenwoordig 'Fries jacht' noemen, werden in het begin van de 19^e eeuw nog gewoon als werkboden gebruikt om goederen mee te vervoeren. Pas toen dergelijke scheepjes gebouwd werden voor de maatschappelijke elite, die zo'n scheepje uiteraard extra mooi uitgevoerd wilde zien, werd voor deze boten de term 'jacht' gebruikt. De tjotter lijkt op het Fries jacht, maar is in de meeste gevallen iets kleiner. Friese jachten zijn veelal 6 à 7 meter lang, terwijl de kleine tjotters rond de 4 meter lang zijn en de grote rond de 5 meter. Bekend is de wedstrijdklasse van 'fjouwer-acht' tjotters, standaard 4.80 meter lang. Als duidelijk onderscheid tussen de tjotter en het Fries jacht geldt het berghout van het Fries jacht. De tjotter kent geen berghout. Op de grootste breedte is een messing of ijzeren halfroond als stootlijst aangebracht. Ook heeft het Fries jacht meestal een smal boeierroer in plaats van een breed tjotterroer. De *Wâldfûgel* werd door werfbaas Jan Oebeles van der Werff in de overeenkomst met opdrachtgever B. van Veen een tjotter genoemd. Hij maakte echter een scheepje dat wij nu een Fries jachtje noemen. Bijna 5 meter lang, 2.30 meter breed en met een flink tuig van 23 m². Maar wel als werkboot zonder opsmuk, zonder snijwerk en bladgoud, zonder kluisborden, maar weer wel met een breed tjotterroer met een fraai versierde roerkop.

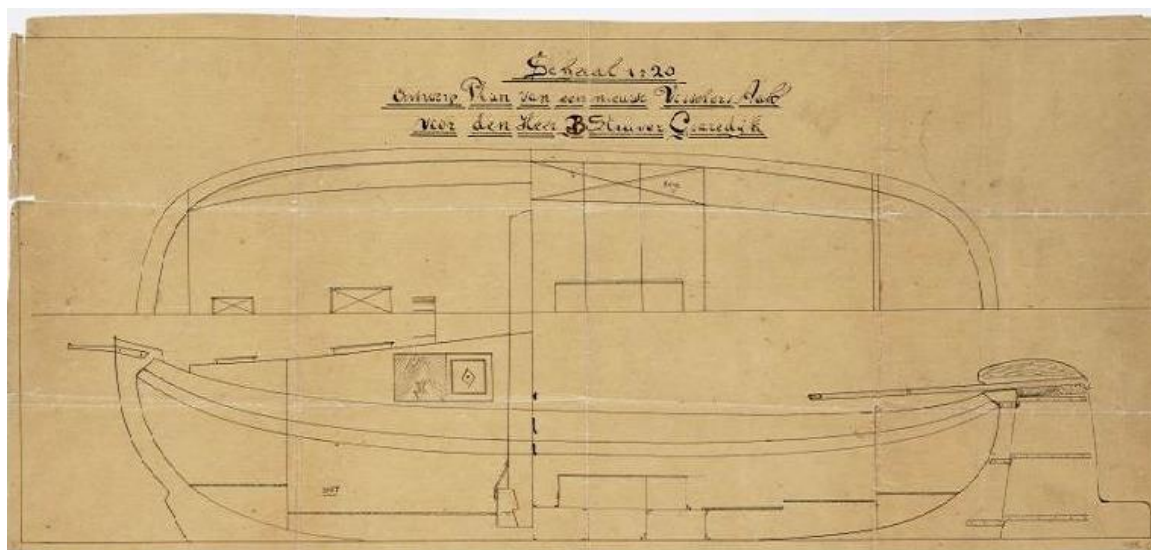


*Kenmerkend voor de **tjotter** is het ontbreken van het berghout. Als bescherming is er een messing halfgrond aangebracht als stootrand onder het boeisel. (Foto: friesetjottervloot.nl)*

*Op de foto de **Friso** van de Stichting Friese Tjottervloot te Heeg. Een scheepje uit 1920, 4.70 meter lang en gebouwd bij De Jong in Heeg. Ietsje korter dan de Wâldfûgel en eveneens honderd jaar. Sommige tjotters zijn later voorzien van een berghout dat tegen de huid is geschroefd. Dat is anders dan bij het berghout van de boeier en het Fries jacht. Daar is het berghout aan de spanten bevestigd en vormt een belangrijk onderdeel van de basisconstructie van het schip.*



De Wâldfûgel in 2020 op de werf bij Roelof van der Werff in Workum, recht van voren gepositioneerd. Het jachtje is bij de bouw een tjotter genoemd, maar wel uitgevoerd met een berghout zoals bij een Fries jacht. De spantvorm is rond en niet gepiekt, dus niet S-vormig. De versiering beperkt zich tot een fraaie vogel, uitgesneden en beschilderd op de kop van het roer. De vorm van de Wâldfûgel met die flinke zeeg doet echter denken aan de vorm van de visaakjes zoals die door Jan Oebeles op het Buitenstvallaat werden gebouwd. (Foto: Dirk Huizinga)



J.O. van der Werff, 1924. Ontwerp van de visaak voor dhr. B. Stuiwer, Gorredijk. (zie onder)





De Wâldfûgel langsij het beurtscheepje St. Michaël van Jan bij de Leij op het Buitenstvallaat, in 1978. Dat de Wâldfûgel een vorm heeft die familiegelijkenis heeft met de visaakjes die Jan Oebeles ontwierp, hoeft ons niet te verbazen. Het jachtje is een paar meter korter dan een visaakje, maar de hand van de ontwerper blijft herkenbaar. De Wâldfûgel heeft geen kluisborden, maar wel een berghout dat opgenomen is in de basisconstructie van het scheepje.



Ook tegenwoordig is het nog mogelijk een Fries jacht te laten bouwen. In eenvoudige uitvoering, of ietwat luxer zoals bovenstaand Fries jacht de 'Dageraad' van Klaas Havenga uit Haren. Dat jacht is in het jaar 2000 gebouwd in Heeg bij Pier Piersma, die het vak van scheepsbouwer geleerd had bij Berend de Jong in Heeg. In 2012 kwamen de ronde jachten terug zeilen van de jaarlijkse wedstrijd op de Ee. Vergeleken met de Waldfûgel zijn de verschillen duidelijk. De Dageraad is niet alleen ruim een meter langer, maar ook luxer afgewerkt, rijkelijk voorzien van scheepssier waaronder bladgoud op de kluisborden en een vergulde leeuw op het roer. Berend de Jong was de eerste scheepsbouwer die zich na de oorlog waagde aan de traditionele bouw van houten ronde jachten. In 1962 werd in Heeg de boeier 'Boreas' te water gelaten, wat in die tijd een ware sensatie was. In 1964 liep bij hem het Fries jacht 'Eleonora' van stapel voor niemand minder dan de in die jaren beroemde fysioloog en fenomenoloog prof. F.J.A. Buytendijk uit Heerlen. (Foto: Dirk Huizinga)

3. Jachteigenaren

Bertus van Veen heeft de *Wâldfûgel* meer dan 40 jaren in bezit gehad. In 1920 was het scheepje klaar en kon de manufacturier zijn tjotter in gebruik nemen.

Aanvankelijk vooral als werkscheepje om goederen te vervoeren, later alleen nog als plezierjacht. In de decennia die volgden, werd het vervoer over het water immers verdrongen door het vervoer over de weg vanwege de opkomst van het automobiel en het verbeteren van de wegen in Friesland voor dat vervoersmiddel.

Toen Van Veen de *Wâldfûgel* niet meer nodig had voor zijn werk, ging hij er in zijn vrije tijd mee zeilen, voor het plezier, voor de recreatie. Het jachtje kreeg een ligplaats in Drachten, in een schiphuis aan de westoever van het riviertje de Drait, tegenover de scheepswerf waar het gebouwd was. Roelof van der Werff, zoon van Jan Jansz van der Werff die boer was op het Buitenstvallaat, weet zich nog goed te herinneren hoe hij in het begin van de jaren zestig als tiener Van Veen naar zijn schiphuis roeide en aan het einde van de dag weer ophaalde. Van Veen kwam dan met zijn auto naar het Buitenstvallaat. Hij was in die jaren in de zeventig, maar blijkbaar in redelijk goede doen, want niet iedereen kon zich in die tijd een auto veroorloven.

Dat deze zakenman uit Drachten zo in de vergetelheid is geraakt, komt doordat hij na zijn pensionering waarschijnlijk buiten Friesland is gaan wonen. De Friese kranten melden helemaal niets over hem en ook de bevolkingsregisters in Friesland en Groningen (www.Allefriezen.nl; Allegroningers.nl; [Alledrenthen](http://Alledrenthen.nl)) bevatten geen melding of overlijdensakte van ene Egbertus Gerrit van Veen. Hij kwam nog wel in Friesland, maar woonde er dus niet meer. Ook in de provincies Groningen en Drenthe zijn geen aktes bij de burgerlijke stand gevonden van Egbertus van Veen.

Ook de *Wâldfûgel* is niet in Drachten gebleven. Bertus van Veen bracht zijn jachtje rond 1964 naar Gaastmeer, naar het zomerverblijf van zijn achterneef Dick

Gaarlandt. Daar, op de hoek bij het Heegermeer, was het aantrekkelijker zeilen dan in Drachten en bovendien was Van Veen er niet alleen, maar bij bevriende familie.



Gaastmeer, 2020. Het huisje dat Dick Gaarlandt in 1964 kocht. In 1832 was hier een buurtschap van drie vissers en een landbouwer (Bron: Hsgis). Op dit moment staat aan het einde van de Fiskerbuorren een boerderij uit eind 1800 en deze woning van mw. K. Gaarlandt-Blomberg, die eerder de woning zal zijn geweest van een visser, met een aanlegplaats en een grasland voor z'n stokken en fuiken. (Foto: D. Huizinga)

De familieband tussen Bertus van Veen en Dick Gaarlandt is tot stand gekomen door twee dochters van de aannemer/timmerman Egbertus van der Voort uit Oldemarkt, die later verhuisde naar Drachten en daarna naar Winschoten. Zijn oudste dochter Hendrikje van der Voort (Drachten, 1847-1923) trouwde met de manufacturier Theunis van Veen uit Drachten. Zij kregen zes kinderen, waarvan er één na een jaar overleed. De oudste was Zweitze (1877-1910) en de jongste zoon Egbertus Gerrit (1886-1965), roepnaam Bertus. Deze Bertus zou in 1910 de manufacturenhandel van zijn broer Zweitze voortzetten. Bertus was vernoemd naar de vader (Egbertus) en de grootvader (Gerrit) van zijn moeder Hendrikje.

Een jongere dochter van Egbertus van der Voort, Saakje (1852-1919), was in Winschoten geboren. Zij trouwde in 1876 met een wijnhandelaar in Groningen.

Nummer 004 In het jaar duizend achthonderd — entachtig, den —
veertigsten Juny 88 voor ons Ambtenaar van den Burgerlijken
Stand der Gemeente Groningen, Arrondissement en Provincie Groningen, verschenen:
Carel Hendrik Gaarlandt
oud dertig jaren, van beroep
wijnhandelaar, alhier wonende, dewelke
heeft verklaard dat op den twaalfden der maand Juny
dezes jaars, des morgens te half vijf uur, binnen deze Gemeente een
kind is geboren van het mannelyk geslacht, waaraan de voornamen van
Egbertus Gerrit
gegeven zullen worden, van welk kind ouders zijn hy comparaant
en hyne echtgenoot Saakje van der Voort
Zonder beroep wonende alhier.

Op heden den *Leestienden* *November* _____
achtien honderd zes en zeventig, zijn voor ons ondergeteekende, Ambtenaar van den Bur-
gerlijken Stand der gemeente Winschoten, in het huis der gemeente verschenen, ten
einde een Huwelijk aan te gaan: ter eene zijde *Carel Hendrik*
Gaarlandt _____
oud *Lees en twintig* jaren, van beroep *Wijnhandelaar* _____
geboren te *Bursfum* _____ wonende te *Groningen* _____
meerder _____ jarige zoon van *George Lourens*
Gaarlandt en *Henriette Clementine von Morgen*,
beide Landverhoep, gehuwdelieden, wonende te Vlißingen.

En ter andere zijde *Saakje van der Voort* _____
oud *Vier en twintig* jaren, van beroep *Londan* _____
geboren te *Winschoten* _____ wonende te *Winschoten* _____
meerder _____ jarige dochter van *Egbertus van der*
Voort van beroep *Stannener van werken*, wonende te
Winschoten en van *Janke Meekema* overleden. _____

De beide afkondigingen van dit Huwelijk zijn alhier zonder stuiting geschied, op
Zondagen den *Tijfden* en den *twaalften* dezer maand telkens
des middags om twaalf uur en te *Groningen* op
diezelfde dagen. _____

De comparanten hebben ten dien einde aan ons overgelegd *hunne geboorte extracten*.

Huwelijksakte van Carel Hendrik Gaarlandt, wijnhandelaar te Groningen, met Saakje van der Voort, wonende te Winschoten. De ouders van Carel H. Gaarlandt woonden in Vlißingen.

Burgerlyken Stand

Provincie Overijssel Gemeente Oldemarkt
Extract

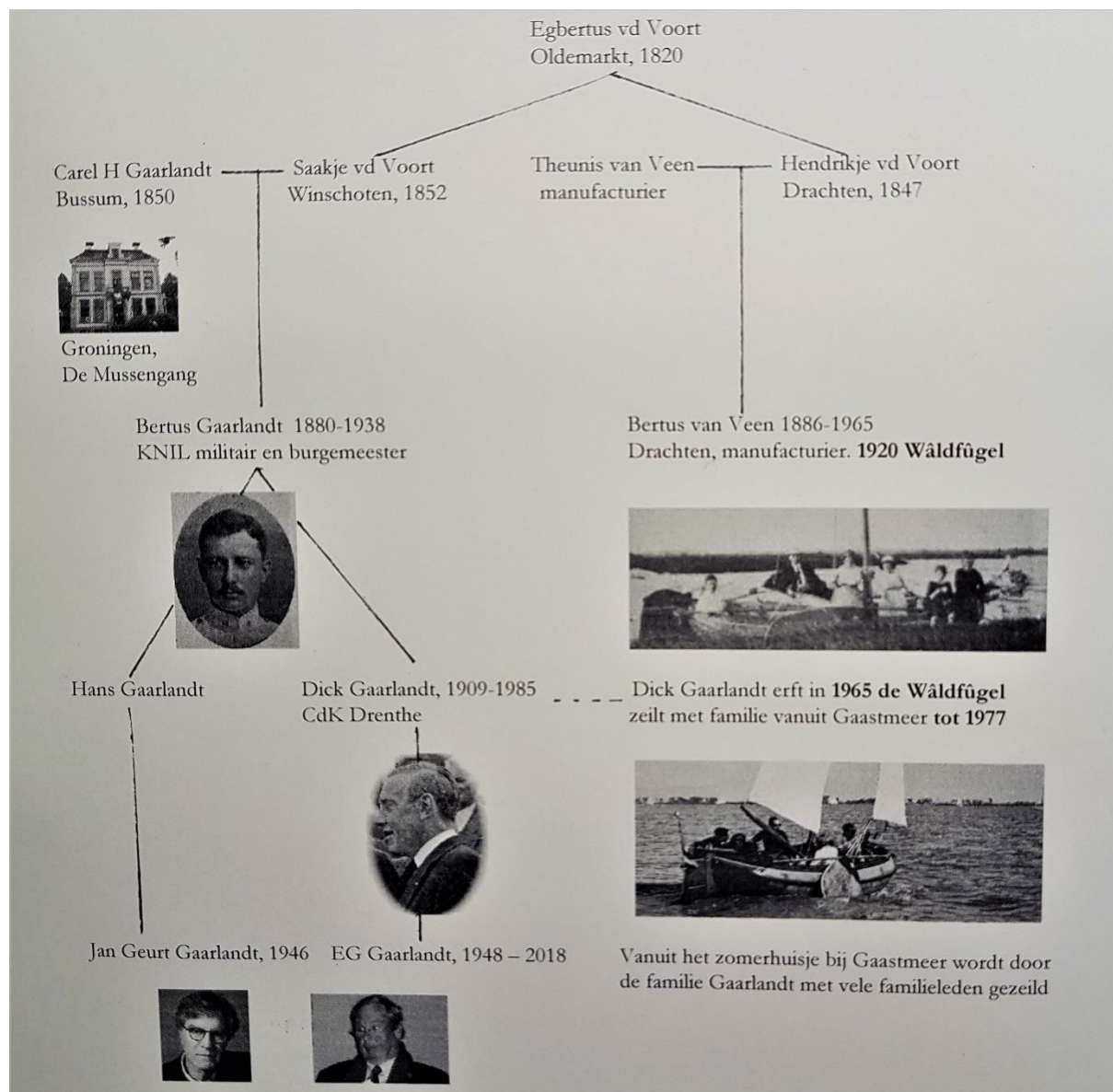
Uit het Register van geboorte akten is
geextracteerd dat Robertus zoon van
Gerret van der Voort en van Mendrikje
der Velde op den veertien den September
achtteenhon dert negentien te Oldemarkt
is geboren.

Voor Extract Conform
Oldemarkt den 7 Mei 1876
H. Burgemeester Ambtenaar
van d. Burgerlyken Stand

Uittreksel van de Burgerlijke Stand, gemeente Oldemarkt



Omstreeks 1930 werd deze foto gemaakt van de Wâldfûgel. Met hoed dhr. B. van Veen.



In het jaar Een duizend acht honderd drie en negentig, den *zifftienden*
der maand *April* — , zijn voor ons Ambtenaar van den Burgerlijken
Stand der Gemeente SMALLINGERLAND, Provincie FRIESLAND, gecompareerd : —

Abeling Heeren, oud vijf en zestig jaren,
vader, en *Pieter Leeman*, oud veertig jaren,
beambte der Secretarie, beiden wohnende
te Drachten, —

welke ons verklaard hebben, dat *Theunis van Veen*,
oud zeven en veertig jaren, Gemeente Ont-
zanger, geboren en wohnende te Drachten,
gehuwd met *Hendrikje van der Voort*, zoon
van *Zweitze Pieter van Veen*, zonder beroep,
wohnende te Drachten, en van *Antje Jibbes Bo-
ringa*, overleden, in dertijd echtelieden, —

op den *dertienden* — der maand *April* — dezes jaars, des
avonds — ten *elf* — ure te Drachten —
is overleden, en hebben wij deze akte aan de aangevers voorgelezen, waarna dezelve
door hen met ons is onder teekend. —

De vader van Bertus van Veen, de manufacturier Theunis Zweitzes van Veen, overleed in 1893 op 47 jarige leeftijd in Drachten. De stoffenhandel van Van Veen zal voortgezet zijn door de weduwe Hendrika van der Voort. Zij kreeg na het overlijden van Theunis het voogdijschap over de 5 kinderen. De oudste, Zweitzje, was geboren in 1877 en op dat moment net 17 jaar geworden. Hendrika was tot 1917 regelmatig betrokken bij zakelijke transacties, samen met haar kinderen.

Heden den *Neuenden Januari* _____
 negentienhonderd tien, ~~Verschenen voor~~ mij, Ambtenaar van den Burgerlijken Stand der
 gemeente Smallingerland, provincie Friesland *ontvangen navolgend uit*
~~trekkel uit het Register van~~ _____ ~~oud~~ *Overlijdens der*
~~jaren,~~ *gemeente Staphorst;* ~~wonende te~~ *Het Register van*
~~en~~ *Overlijdens der gemeente Staphorst* ~~oud~~ *is geëstraheerd,*
~~jaren,~~ *dat in het jaar een* _____ ~~wonende te~~ *duizend negen*
honderd tien, den derden der maand Januari om
~~die verklaarden, dat~~ *tien ure des voormiddags is gevonden*
~~oud~~ *het lijk van* Zweitze Theunis van Veen, ~~geboren te~~
~~oud twee endertig jaren,~~ _____ ~~beroep~~ *manufacturier;*
~~wonende te~~ *geboren en wonende te Smallingerland,*
zoon van Theunis van Veen, overleden en Hendrik
je van der Voort, zonder beroep, wonende te Smal-
lingerland. Staphorst, den 5 Januari 1910. Het bovenstaan-
~~op den~~ *de uittreksel verklaren bij ondergeteekenden,* ~~dezes jaars~~
~~des~~ _____ ~~middags te~~ _____ ~~uur, te~~ *Ambtenaar van den*
~~Burgelijke Stand der gemeente Staphorst overeenkomstig~~ _____ ~~is overleden.~~
~~Waarvan akte, welke overeenkomstig de wet is voorgelezen, aan het vermel-~~
~~de register te zijn.~~ *Waaraan akte.* _____

Overlijdensakte van Zweitze van Veen. Hij is dood gevonden in Staphorst op 3 januari 1910. Zweitze was volgens de akte manufacturier in Drachten en 32 jaren oud.

Bij de familie Gaarlandt een briefwisseling bewaard gebleven van Bertus Gaarlandt met Zweitze van Veen. Bertus was als KNIL militair in 1906 gewond teruggekomen uit Nederlands Indië. Hij trouwde in 1907 met Hermina de Kat. Dat deze Bertus Gaarlandt in 1911 burgemeester op Texel werd, heeft Zweitze dus niet meer mee mogen maken.

Heden *zeven en twintig November*
negentienhonderd drie en twintig verschenen voor mij, Ambtenaar van den Burgerlijken
Stand der gemeente Smallingerland: _____
Gerbrandus Jansonius _____ oud *vier en tachtig*
jaren, *omroeper* _____, wonende te *Drachten* _____
en *Grauwe Visser* _____ oud *kestig* _____
jaren, *conciëge* _____, wonende te *Drachten* _____

die verklaarden, dat op den *vijf en twintigsten* *derer maand* _____
des *voormiddags* te *tien* _____ uur te *Drachten* is overleden:
_____ *Hendrikje van der Voort* _____
oud *zes en zeventig* jaren, *zonder beroep*, geboren en wonende
te *Drachten*, *weduwe van Theunis van Veen*, dochter van
Egbertus van der Voort en Janke Eits Wietkema, bei-
den overleden.

Hendrikje van der Voort overlijdt in 1923 te Drachten. De oudste zoon Zweitze was reeds in 1910 om het leven gekomen.

Waarschijnlijk heeft de jongste zoon van Hendrikje, Bertus van Veen, in 1910 na het overlijden van zijn broer Zweitze de textielhandel te Drachten overgenomen.

Het is goed mogelijk dat de familie Van Veen in de Zuiderbuurt te Drachten woonde, maar daar geen of slechts een bescheiden stoffenzaak had. De verkoop van stoffen ging in die jaren anders dan tegenwoordig vooral dicht bij de klant, op de plaatselijke markten en ook langs boerderijen, langs de deur. Verkoop door marskramers was op het platteland tot ver in de 20^e eeuw heel gebruikelijk. Waarschijnlijk had Bertus van Veen voor die laatste activiteit zijn Wäldfügel nodig.



Drachten, ca. 1960. De Wâldfûgel met een onbekende bemanning.

In de tweede helft van de 19^e eeuw werd de in 1850 te Bussum geboren Carel Hendrik Gaarlandt een succesvol wijnhandelaar in de stad Groningen. Hij trouwde in 1876 met Saakje van der Voort. Na vier jaren kregen zij hun tweede kind, een zoon, die genoemd werd naar de vader en de grootvader van Saakje: Egbertus Gerrit Gaarlandt (1880-1938). Zijn roepnaam was 'Bertus'.

Een jaar later, in 1881, lieten Carel en Saakje Gaarlandt aan het Zuiderpark van de stad een villa bouwen, Huize Mussengang, die aan de achterzijde uitziet op het Verbindingskanaal bij het Centraal Station.



Hun zoon Bertus groeide op in de stad Groningen en volgde de Koninklijke Militaire Akademie in Breda voor een officersopleiding. In 1903 werd hij als KNIL militair in de rang van luitenant naar Nederlands Indië gezonden. Daar raakte hij in 1905 tijdens een gevecht bij Atjeh zwaar gewond en verloor zijn rechter oog. In 1906 werd hij op eigen verzoek eervol ontslagen wegens ongeschiktheid voor alle

militaire diensten. Terug in Nederland trouwde hij in 1907 met Hermina de Kat (1879-1950) uit Dordrecht, een telg uit de bankiersfamilie De Kat.



Bertus Gaarlandt had het Nederlands leger verlaten en richtte zich vervolgens op bestuurlijke functies bij de Nederlandse overheid. In 1911 werd hij benoemd tot burgemeester op Texel. Vier jaren later was hij burgemeester van Gorkum en in 1927 volgde zijn benoeming tot burgemeester van Gouda. Die functie hield hij tot zijn overlijden in 1938.



Bertus Gaarlandt in 1927, toen hij burgemeester van Gouda werd

Egbertus Gerrit Gaarlandt uit Groningen was een volle neef van Egbertus Gerrit van Veen uit Drachten, die echter zes jaren jonger was dan hij. Bertus Gaarlandt schreef brieven met zijn slechts drie jaren oudere neef Zweitze van Veen, die om een voor ons onduidelijke reden in 1910 overleed. In de dertiger jaren, toen Bertus Gaarlandt burgemeester van Gouda was, zeilde hij wel eens met Bertus van Veen in de *Wâldfûgel*, die toen nog in Drachten lag. Bertus Gaarlandt was toen in de vijftig en Bertus van Veen eind veertig. De gezamenlijke watersportactiviteiten van Van Veen met de familie Gaarlandt stammen uit die tijd. De *Wâldfûgel* was in die jaren nog maar 10 à 15 jaren oud.



Zeilend in de Wâldfûgel in de dertiger jaren. Aan het roer Egbertus Gerrit Gaarlandt en naast de mast Egbertus Gerrit van Veen. Mogelijk op de Wide Mûntsjegroppe, zuidwest van Oudega. Vergelijk de foto op p. 50. Mogelijk dezelfde locatie?

Over Bertus van Veen zijn in Friesland geen gegevens te vinden dat hij getrouwd zou zijn of kinderen zou hebben. Zijn broer Zweitze overleed in 1910. Van zijn zussen Anna Alida (1880) en Margaretha Johanna (1885) zijn in de Friese archieven alleen de geboorteaktes te vinden. Tenminste tot 1918 woonden ze in Drachten. De oudste zus Janke Allegonda (1878-1961) heeft tot haar overlijden in Drachten gewoond. Een begrafenisondernemer deed aangifte van haar overlijden. Ze was ongetrouwd. (Foto: fam. Gaarlandt)



Drachten in de dertiger jaren. De grote man links is Bertus van Veen, rechts staat Bertus Gaarlandt, de burgemeester van Gouda. De fotograaf is onbekend, maar kan natuurlijk een van de kinderen van Gaarlandt zijn, zoals Karel, die uiteindelijk dertig jaar later de Wâldfûgel overneemt. De Wâldfûgel, heeft aan het boeisel voor de kop van het zwaard een wegneembare opstap. Van Veen en Gaarlandt stoppen hier de fok in een zeilzak. Het grootzeil blijft aangeslagen op de giek en is afgedekt met een huik. Opvallend is dat het grootzeil geen rakbanden met klootjes heeft, maar met een rijglijn aan de mast zit. Op dat moment heeft het jacht nog een krul als versiering op het boeisel. Dertig jaren later niet meer. (Foto: collectie fam. Gaarlandt)

In 1909 werd uit het huwelijk van Bertus Gaarlandt met Hermina de Kat (1879-1950) een zoon geboren, Karel Hendrik, die later rechten studeerde in Leiden en in 1933 zijn loopbaan begon als advocaat in Gouda. Mr. Karel Hendrik (roepnaam Dick) Gaarlandt (1909-1985) was geboren in Hilversum en overleed in Amersfoort. Hij werd in 1938 benoemd als burgemeester van Gasselte in Drenthe, waar hij zich ontwikkelde tot een zeer actief en betrokken bestuurder, die uit principe niet lid was van een partij, maar wel inhoudelijk sympathiseerde met de sociaaldemocratie. Hij trouwde in hetzelfde jaar in het dorp Gasselternijveen met Grada Vlaskamp. Grada overleed in 1966, toen Dick net CdK. van Drenthe was geworden. Dick Gaarland trouwde voor de tweede keer in 1973 met Anna Sanders uit Hoofddorp. Gaarlandt had uit het eerste huwelijk een dochter Elka (1940-2006) en een zoon Egbertus Gerrit (roepnaam EeGe) (1948-2018).

Tijdens de oorlog zorgde burgemeester Dick Gaarlandt dat het in zijn gemeente Gasselte administratief onmogelijk werd om joden aan te geven bij de Duitse bezetter. Voor die verzetsdaad werd hij in 1943 gevangen gezet in Assen, daarna overgebracht naar Kamp Vught en een jaar later naar Kamp Amersfoort. Aan het einde van de oorlog was Dick weg uit Kamp Amersfoort en zat in 1944 met zijn gezin ondergedoken in Deventer. Tijdens het bombardement van Deventer op 10 december 1944 werd Dick Gaarlandt door getroffen door vallende brokken beton, waardoor zijn gezicht zwaar werd beschadigd en hij zijn rechter oog verloor (net als zijn vader in 1905). De rest van zijn leven heeft hij steeds een ooglap gedragen. Zijn vierjarige dochter Elka werd bij dat bombardement blijvend invalide door een granaatscherf in haar rug. Ondanks haar dwarslaesie slaagde ze er later wel in een verdienstelijk zwemster te worden in de gehandicaptensport. Zij won in 1964 zelfs Paralympisch goud in Tokio op de 50 meter rugslag.

Mr. K.H.(Dick) Gaarlandt werd in 1945 weer aangesteld als burgemeester van Gasselte en maakte in 1946 promotie, toen hij burgemeester van Emmen werd. Het was de bedoeling dat hij dit veendorp zou ontwikkelen tot een welvarende

industrialiegemeente, waar hij ook in is geslaagd. Gaarlandt vond dat Drenthe ook op sportief gebied een extra impuls verdiende en zorgde er onder meer voor dat Emmen een overdekt zwembad kreeg, zodat er ook in de winter gezwommen kon worden. Er was in bestuurlijke kring veel waardering voor het doortastende werk van deze burgemeester, zodat hij in 1964 benoemd werd tot Commissaris van de Koningin in Drenthe. Die functie bekleedde hij tot aan zijn pensionering in 1974. Hij had daarnaast nog vele andere bestuurlijke functies. Van 1971 tot 1977 was hij bijvoorbeeld voorzitter van de ANWB. In 1977 legde hij om gezondheidsredenen deze functie neer. Dat was tevens het jaar dat hij ook de *Wâldfûgel* van de hand deed.

Het Fries jacht de *Wâldfûgel* had hij rond 1965 gekregen na het overlijden van Bertus van Veen. Die had per testament geregeld dat de *Wâldfûgel* in Gaastmeer kon blijven en bezit werd van zijn 23 jaar jongere achterneef Dick Gaarlandt. Bertus van Veen had de *Wâldfûgel* het laatste jaar van zijn leven niet langer in Drachten liggen, maar bij de vakantiewoning van deze bevriende familie in Gaastmeer. Leden van die familie hadden er plezier in met het jachtje te zeilen. Niet alleen Dick Gaarlandt, die op dat moment 55 jaar was, maar ook zijn kinderen Elka en EG en bovendien andere familieleden zoals Dicks broer Hans en diens zoon Jan Geurt, die in 1946 te Rotterdam geboren was.

Jan Geurt kan zich de zeilerij bij zijn oom in Gaastmeer nog goed herinneren. Jan Geurt studeerde theologie met bijvak Nederlands in Leiden en werd bekend als literair criticus. In 1986 richtte hij de Uitgeverij Balans op en ruim 10 jaren later publiceerde hij eigen werk, romans en gedichten onder het pseudoniem van Otto de Kat, dat uitkomt bij Uitgeverij Van Oorschot.

Dat pseudoniem is interessant. Otto de Kat was de naam van een beurtschipper uit Dordrecht die in 1796 de grondlegger werd van het bankiershuis Otto de Kat & Zn. en daarmee van de legendarisch geworden familie De Kat waar Jan Geurts grootmoeder toe behoorde. Vandaar.



Assen, 1972. Vergadering van Gedeputeerde Staten van Drenthe onder voorzitterschap van Mr. K.H. Gaarlandt (l.), de Commissaris van de Koningin. Dick Gaarlandt had vele nevenfuncties. Zo was hij onder meer vanaf 1964 kamerheer in buitengewone dienst van H.M. koningin Juliana, van 1966 -1971 lid van het dagelijks bestuur van de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB en van 1971-1977 voorzitter van de ANWB. Ook was hij lid van het College van Curatoren van de Rijksuniversiteit Groningen.



Dick Gaarlandt als voorzitter van de ANWB: de opening van de Recreatiedag in Utrecht, 1971



De eerste kleurenfoto die gemaakt is van de zeilerij in Gaastmeer, ca. 1964, met voor in de Wâldfûgel Bertus van Veen en voor in het schouwkje Dick Gaarlandt.



Elka Gaarlandt in haar rolstoel op de steiger in Gaastmeer bij de Wâldfûgel. De vrouw die in de Wâldfûgel staat, op de kleurenfoto (p. 42) op de steiger staat en die ook meezeilt op de foto op p. 44 is Tine Gaarlandt, de zuster van Dick Gaarlandt.



De Wâldfûgel op het Heegermeer, 1968, met aan het roer Karel Gaarlandt, de broer van Jan Geurt. Voorin zit hun vader Hans Gaarlandt, een broer van Dick. (Foto's: collectie Gaarlandt)



De Wäldfögel onder zeil in 1968. Door de familie Gaarlandt werd intensief met het jachtje gevaren. De mogelijkheden bij Gaastmeer waren voor dit scheepje bovendien ideaal. Vanaf de boek Inthiemasloot – Heegermeer ligt naar het westen meer beschut water richting de Brekken en naar het oosten het ruimere water van het Heegermeer.



Een foto van de Wâldfûgel met wat meer wind zeilende op het Heegermeer. Er zit een slink gezelschap aan boord, een stuk of zeven volwassenen, in een bootje van krap vijf meter. Dat kan helpen om stabiel te varen. De namen van deze zeilers zijn helaas niet bekend, behalve van de jongeman die ons aankijkt. Dat is Jan Geurt Gaarlandt. (Foto: fam. Gaarlandt)

Het jachtje is in die tijd ongeveer 45 jaren oud. Het is niet bekend of er in die periode ooit groter onderhoud aan is gepleegd. Het is gebruikelijk dat na een periode van ca. 25 jaar zo'n eiken scheepje op diverse plekken hout heeft dat aangetast is en vervangen moet worden.



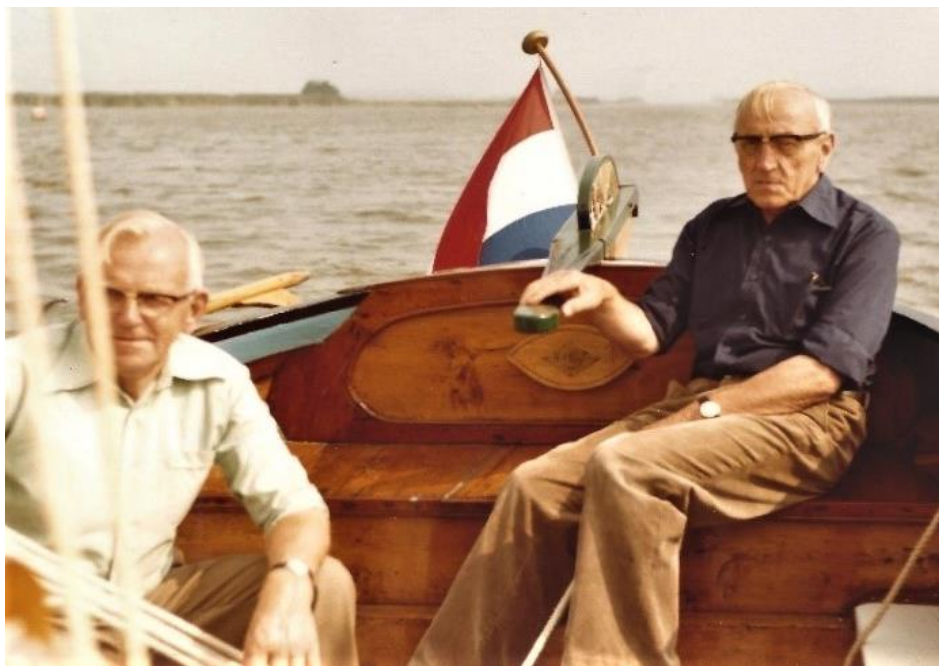
Dick Gaarlandt aan het roer van de Waldfügel. (Foto's: collectie fam. Gaarlandt)



Gaastmeer, 2020. Het zomerverblijf van de familie Gaarlandt met de WON 17 uit 1910.

In 1977 kwam de *Wâldfûgel* te koop. De gezondheid van Dick Gaarlandt ging wat achteruit. Dick was op dat moment 68 jaren oud. Hij stootte bestuurlijke functies af, waaronder het voorzitterschap van de ANWB en ook de *Wâldfûgel* was hem te veel geworden. Het scheepje was op dat moment 57 jaar oud. De kinderen hadden geen belangstelling (meer) voor dit oude bootje. Vervolgens werd het verkocht aan

niemand minder dan **Jan Jansz. van der Werff** (1909-1997) uit Drachten, een zoon van de bouwer van de *Wâldfûgel*. Het jacht is na al die jaren niet meer in een goede conditie. Het moet nodig gerestaureerd worden en dat kan toevallig bij Roelof van der Werff, de zoon van Jan Jansz., die scheepstimmerman is en een jaar eerder, in 1976, werfbaas is geworden op de bekende houtwerf De Hoop in Workum. Roelof pakt die klus op samen met Johan Prins, die andere toen ook nog jonge scheepstimmerman uit Workum die in 2009 bekend zal worden met het bouwen van een replica van het houten beurtschip *AEbelina* in het skûtsjemuseum te Eernewoude. Een jaar later, in 1978, zeilden Jan Jansz en zijn twee jaar oudere broer Gurbe samen met Jans zoon Jan Oebele (die de foto's maakte) de geheel opgeknapte *Wâldfûgel* van Workum naar Drachten, naar het Buitenstvallaat.



De broers Jan Jansz. (links) en Gurbe van der Werff varen de Wâldfûgel terug naar Drachten.



Jan Jansz van der Werff (staand) met Gurbe aan het roer. (Foto: collectie Theun van der Werff)



Drachten, omstreeks 1985, Jan Jansz. is bezig overstag te gaan met de Wâldfûgel.



*Dagtochtjes met hier Jan Jansz van der Werff bij het roer, Marijke en zoon Jan naast de mast.
(Foto: collectie Theun van der Werff)*



Jan Jansz. van der Werff nam ook wel eens zijn achterneefjes mee: Sjoerd (geb. 1975) en Haiko (geb. 1973). Deze jongetjes waren de kinderen van werfbaas Jan Oebele en Meinie van der Werff. In de verte zien we de nieuwe industriehaven van Drachten. (Foto: collectie Sjoerd van der Werff)

Met de *Wâldfûgel* werden in de tachtiger jaren regelmatig dagtochtjes gemaakt door de familie Jan Jansz. van der Werff, waarbij vooral zoon Jan Oebele (* 1937) en dochter Tineke (Trijntje*1943) aardigheid bleken te hebben in het scheepje. Jan Oebele was aanvankelijk onderwijzer in Ezinge en werd later leraar aan de Christelijke Scholengemeenschap in Emmeloord, waar hij uiteindelijk in 1987 rector werd. In die jaren zeilde hij niet meer met de *Wâldfûgel*, maar met een Valkjachtje. Na het overlijden van zijn vader Jan Jansz in 1997 ging de *Wâldfûgel* naar Workum, waar het jacht bij Roelof van der Werff op scheepswerf De Hoop in

de schuur een plek kreeg. Het jachtje was toe aan een grote opknapbeurt, maar het was nog niet duidelijk wie dat zou laten doen. Uiteindelijk kwam de *Wâldfûgel* in 2000 te koop. Het jaar dat Roelof wegging bij de werf. **Joop Krist** uit Terhorne had wel belangstelling, maar het duurde tot 2002 voordat de koop tot stand kwam. Joop bracht de *Wâldfûgel* naar de werf van Bein Brandsma in Rohel. In samenwerking met de werfbaas bracht hij het jacht in goede staat, waarna het een ligplaats kreeg in Terhorne.



Oudega. Joop Krist en Tsjoltsje Roelevink waren actieve zeilers die ook meededen met de jaarlijkse wedstrijd voor ronde en platbodemschepen die vanuit Oudega georganiseerd wordt op de Wijde Ee voor Iesicht bij de Veenhoop. Met nummer 6 de Wâldfûgel, pas gerestaureerd door Joop Krist en Bein Brandsma op de werf van Bein in Rohel. (Foto: collectie Tsjoltsje Roelevink, Terhorne)



Drachten, 2009. De Wâldfûgel, vijf jaren na de restauratie in Rohel, maar nog als nieuw. Hier bij de open watersportdag van Drachten, bij het Vallaat. (Foto: Tsjoltsje Roelevink, Terborne)



Drachten, 2009. Open watersportdag met in het midden de Wâldfûgel van Joop Krist.

Joop Krist was een ervaren platbodemzeiler, die jarenlang als schipper op de grote boeier ‘Catharina’ van waterleidingbedrijf Vitens Fryslân NV te Leeuwarden heeft gevaren. Ook voer hij als schipper op de boeier ‘Albatros’ uit Drachten en was hij betrokken bij het tjotterzeilen in Heeg. Samen met zijn vriendin Tsołtsje Roelevink heeft hij intensief met de *Wâldfûgel* gevaren. Daar kwam een einde aan toen Joop ongeneeslijk ziek werd en in 2013 kwam te overlijden.

Tsołtsje Roelevink nam het jachtje over, maar het varen met en onderhouden van de *Wâldfûgel* bleek voor haar toch bezwaarlijk te zijn, zodat zij het scheepje probeerde te verkopen. Dat ging in die jaren niet gemakkelijk. De markt voor houten platbodemjachten was volledig ingezakt. Tsołtsje vond dat het scheepje eigenlijk terug naar de geboortegrond zou moeten en benaderde daarom de gemeente Smallerland met de vraag of dit iets voor hun was, varend erfgoed.

Uiteindelijk kocht de ***Stichting Varend Cultureel Erfgoed Ronde en Platbodemjachten Wijde Ee e.o.*** het jachtje in 2018 van Tsjoltsje Roelevink. Mede om het Fries jacht te behouden als cultureel erfgoed bij de werf het Buitenstvallaat van de voorouders van Rienkje van der Mei.



Drachten, 2009. Tijdens de open watersportdag in Drachten zaten Joop Kirst (l.) en Bein Brandsma (r.) in het stuurhuisje voor in de notarisboot die naast de Wâldfûgel ligt voor de kant bij de werf op het Buitenstvallaat. (Foto: Tsjoltsje Roelevink)



Joop en Tsjoltsje in tijden dat er samen in de Wäldfûgel gezeild kon worden.



Over de Wâldfugel schrijft Tsjoltsje Roelevink:

“In 2001 hebben wij een eerste bod uitgebracht op de Wâldfugel van 10.000 gulden. Het scheepje lag te verpieteren op Werf de Hoop in Workum. De banken die in er in zaten waren al weg en je kon door de bodem heen kijken.

Het heeft daarna nog een jaar geduurd voordat op het bod werd ingegaan.

Het scheepje is toen op transport gegaan naar Jachtwerf Brandsma in Rohel. Plannen voor de restauratie zijn gesmeed en in het najaar van 2003 is daarmee gestart. Bein Brandsma en Joop hebben samen de Wâldfugel gerestaureerd. Nieuwe gangen, delen van de kniestukken en een paar leggers. Aangezien de banken niet meer aanwezig waren zijn hier nieuwe voor gemaakt in de vorm van losse plankdelen. Ook het achterbankje is toen vervangen. In de kop van het scheepje is geen dek geplaatst, dat wel mijn wens was , maar een kistbank. Uiteindelijk bleek dat een erg goede oplossing. Je kon de zeilen er in kwijt, een opstapje om bij de opsteker te komen en de fok te hijsen of te strijken en een heerlijke bank om op na te genieten van een zeiltocht.

De Wâldfugel 2.0 heeft op 24 april 2004 zijn maidentrip gemaakt vanaf de werf in Rohel. Na nog wat aanpassingen is het scheepje vertrokken naar Terherne, de vaste ligplaats.

Vanaf 2004 tot 2010 is er veelvuldig mee gezeild en zijn er wedstrijden mee gezeild op De Veenhoop en op Heeg. Het scheepje was een goede zeiler, maar geen echt wedstrijd scheepje. Het moest vooral een plezierig en comfortabel zeilschip zijn en dat was het zeker. Vele tochten over de Terkaplesterpoelen hebben we met de Wâldfûgel gemaakt. Door de enigszins ronde vorm van het scheepje en de hoogte van de banken zat je beschut en toch laag bij het water. Op zicht is het een bijzonder scheepje, eigenlijk een soort kruisbestuiving tussen een grote tjotter en een Fries jacht. Zonder al te veel opsmuk. De naam Wâldfugel hebben we

aangehouden, dit paste mooi bij onze andere schepen die ook vogelnamen hadden, Hearringslynder en Tufdûker, voorkomende uit de Friese traditie om ronde- en platbodemschepen vogelnamen te geven. Door de afnemende gezondheid van Joop nam het zeilen af en na zijn overlijden heb ik geprobeerd het scheepje in de vaart te houden. Ik kwam er achter dat de glans eraf was, dat het een gezamenlijke hobby van Joop en mij was en ik er niet toe kwam dit met anderen op te pakken. Uiteindelijk heeft dit ertoe geleid het scheepje te verkopen. Ik had bedacht dat het scheepje eigenlijk terug naar de geboortegrond zou moeten en heb daarom de gemeente Smallingerland benaderd of dit iets voor hun was, varend erfgoed. Uiteindelijk heeft de gemeente wel een rol gespeeld in de verkoop aan de Stichting.”



De Wäldfügel in 2009, na de restauratie van 2004, waarbij veel houten delen vervangen zijn.

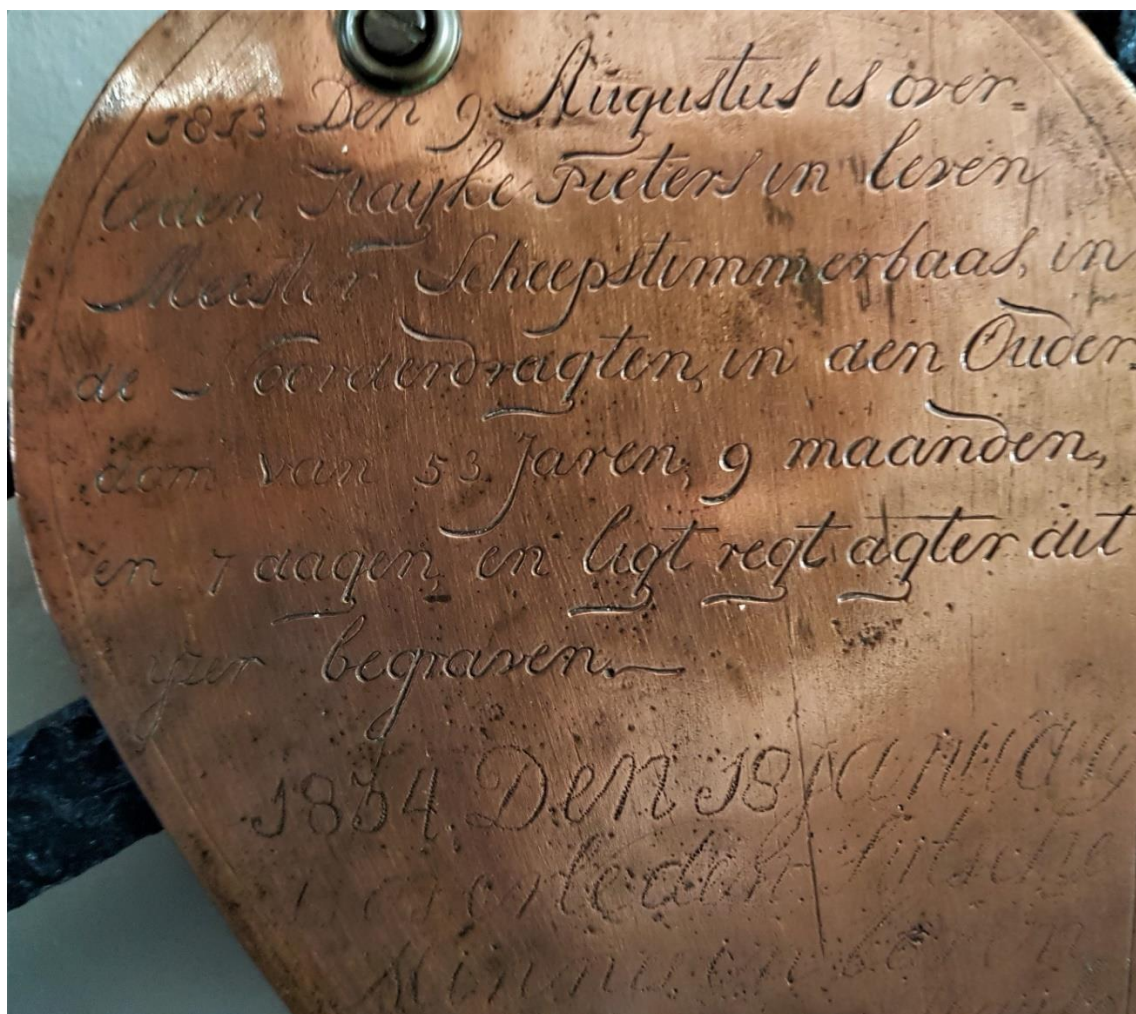


Tsjoltsje Roelevink is de laatste particuliere eigenaar van de Wâldfûgel. Zij zorgde ervoor dat het jachtje in de belangstelling kwam van de gemeente Smallingerland, waarna de Stichting Varend Cultureel Erfgoed Ronde en Platbodemjachten Wijde Ee e.o. het jacht kon kopen.

Op de foto is Tsjoltsje op 11 september 2020 aanwezig op het Buitenvallaat in Drachten, bij de presentatie van het door Roelof van der Werff gerestaureerde jacht. Roelof zit op de foto iets voorlijker met z'n blauwe kiel. (Foto: D.H.)

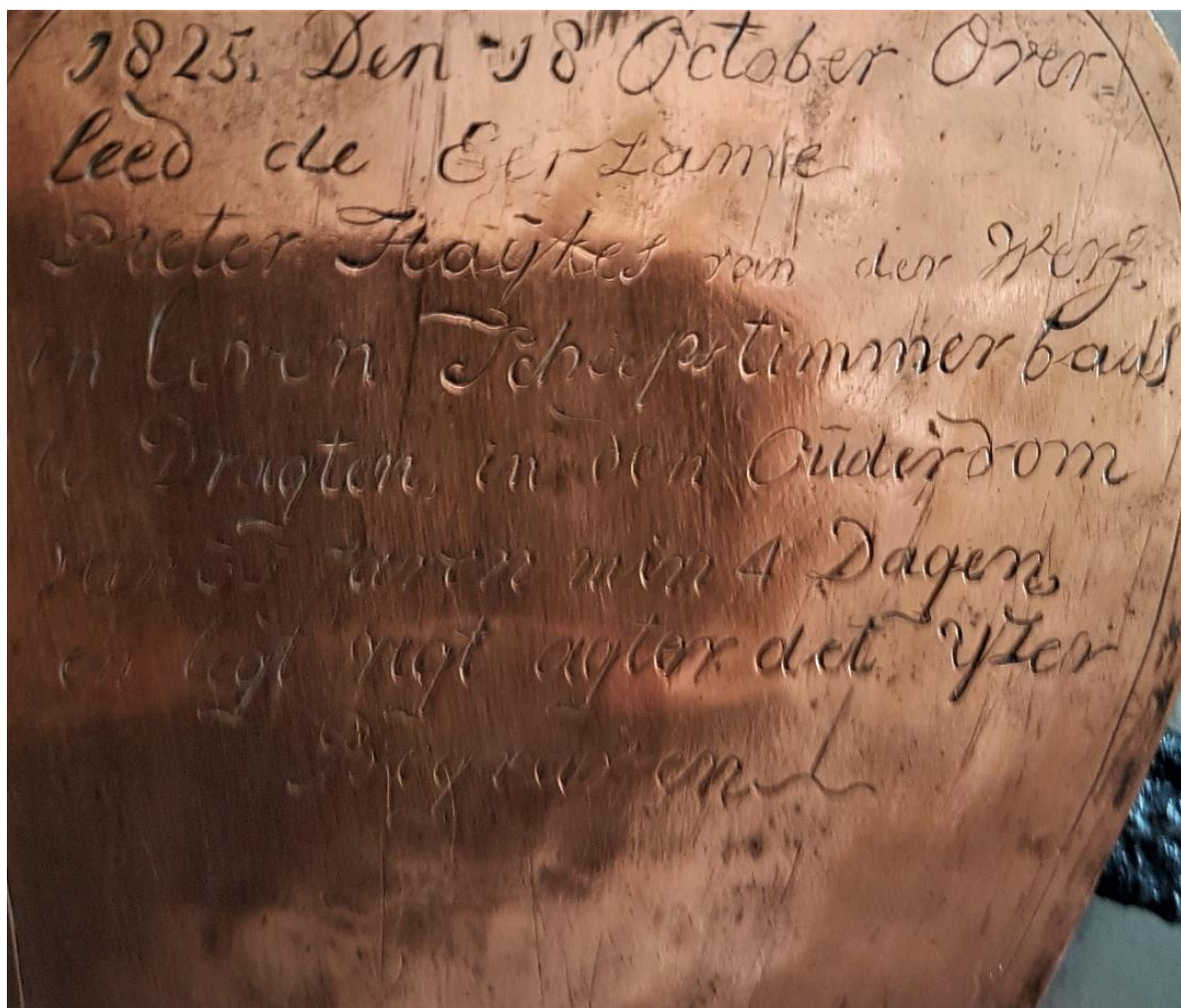
4. De scheepsbouwer

Jan Oebeles van der Werff, die in 1920 de *Waldfügel* bouwde, stamt uit een geslacht van scheepsbouwers, dat z'n wortels heeft in Drachten. Jan was werfbaas op de oudste scheepswerf van Drachten, die in 1710 werd opgericht, direct buiten de buitenste sluis van de pas gegraven Drachtstervaart uit 1641. Dat Buitenstvallaat leek scheepstimmerman Aucke Gerrijts uit Lemmer in 1710 een mooie plek om een nieuwe werf te beginnen. Met al die bedrijvigheid met turfpramen over het water was er vast ook werk voor een schuitemaker. Hij verkocht zijn werf aan de Zijlroede in Lemmer en trok naar het buurtschapje Buitenstvallaat, bij de sluis, zo'n vier kilometer ten westen van het veendorp Drachten. Reeds na vijf jaren verkocht hij zijn werf alweer en begon in 1715 een werfje aan de oostkant van Drachten, aan de pas gegraven Noorderdwarsvaart. Het bedrijfje op het Buitenstvallaat kwam vervolgens regelmatig in andere handen. Aan de Noorderdwarsvaart volgde Douwe Auckes zijn vader als werfbaas op in 1726. Een achterneef van Douwe, Pyter Haykes (1731 – 1795), zoon van Haicke Pyters die reeds in 1729 een schuitemakerij begon, werd op deze werf opgeleid tot scheepstimmerman. Pyter werkte zich op tot meesterknecht en werd uiteindelijk zetbaas op de werf aan de Dwarsvaart. In 1774 erfde hij deze werf en maakte er een bloeiend bedrijf van. Zijn oudste zoon Haicke Pyters (1760-1813) erfde de werf in 1795. Deze Haicke was de eerste die de familienaam 'Van der Werff' ging voeren. Hij was in 1787 met een boerendochter van goede komaf getrouwd: Sytske Minnes. Toen Haicke in 1813 op 53 jarige leeftijd overleed, waren hun beider zoons nog te jong om de werf over te nemen. De weduwe Sytske Minnes zette het bedrijf daarom zelf voort tot 1830. Haar zoon Pieter Haykes van der Werff, die de werf zou overnemen, was helaas in 1825 op jonge leeftijd overleden, maar diens weduwe, Hinke Ates van der Veen, zorgde met schoonmoeder Sietske voor de continuïteit van het bedrijf.



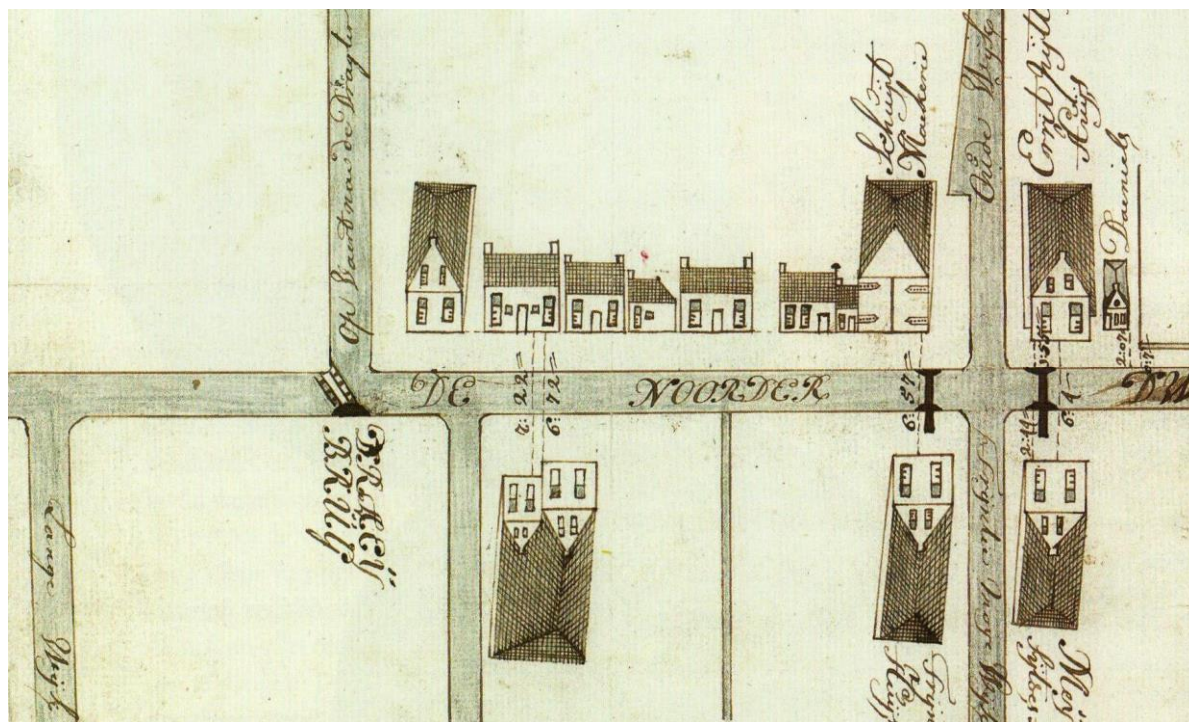
Het naambord van de grafzerk van de familie Van der Werff uit Drachten werd in het Smelnehûs bewaard toen dat nog een streekmuseum was. Het bleef daar achter toen Hans van der Mei er een restaurant begon. De ingegraveerde tekst meldt het overlijden in 1813 van Hayke Pieters, scheepstimmerbaas, en in 1834 van Sietske Minnes. (Foto: Dirk Huizinga)





Op het rechter deel van het 'gouden' hart wordt het overlijden herdacht van Pieter Haijkes van der Werf, scheepstimmerbaas, in 1825. Ook hij ligt "regt agter dit ijzer begraven". Hans van der Mei mocht het naambord behouden. Hij liet het opknappen en bevestigde het aan de muur vlakbij de voormalige 'burgemeesterskamer' van zijn restaurant op de eerste etage. (Foto's: Dirk Huizinga)

De twee zonen van Pieter en Hinke werden in de tweede helft van de 19^e eeuw ook actief in de scheepsbouw te Drachten. Sietske Minnes had in 1817 de helft van de werf op het Buitenstvallaat gekocht. De oudste zoon van Pieter, Haïke Pieters van der Werff (1814-1880) werd vanaf 1843 zetbaas op de werf bij het Buitenstvallaat. Hij kocht bovendien in 1864 de werf aan de Noorderdwarsvaart. Zijn zoon Oebele Haïkes (1847-1929) ging aan de slag op het Buitenstvallaat, terwijl de oudere zoon Pieter Haïkes (1845-1900) in 1878 de werf overnam aan de Noorderdwarsvaart.



Drachten, 1756. Fragment van de kaart die C. Leenderts op 26 maart 1756 maakte, met daarop de Noorderdwarsvaart (vlnr) met de 'schuutmakerij' van Pyter Haikes.



Drachten, de werf aan de Noorderdwaarsvaart met mensen poserend op de wegneembare plank over de vaart. Op de kant eiken stammen voor de scheepswerf. Voor de kant eenvoudige pramen, bokken, waarmee de stammen zijn vervoerd.

In 1892 kocht Pieter Haikes van der Werff (1845-1900) bovendien de werf aan de Langewijk, die in 1863 opgericht was door zijn oom Ate Pieters van der Werff (1819-1890). Diens zoon Tjibbele Ates van der Werff (1856-1926) was in 1881 werfbaas geworden in Warga. Die had geen belang meer bij overname van de werf aan de Langewijk. Daar kreeg Pieter Haikes zoon Haike Pieters (1870-1956)

vervolgens de leiding en die jonge werfbaas schakelde in 1893 over van houtbouw op de ijzeren scheepsbouw.

De vierde zoon van Pieter Haikes was Ate Pieters van der Werff (1879-1953).



Ate Pieters werkte op de werf aan de Noorderdwarsvaart. Hij bleef aanvankelijk doorgaan met de houten scheepsbouw. Pas in 1913 ging hij ook in ijzer bouwen. Ate werkte nauw samen met zijn broer Haike van de Langewijk. De ijzeren casco's van de Langewijk werden bijvoorbeeld afgetimmerd bij de werf aan de Noorderdwarsvaart. Hoewel de werven formeel onafhankelijk van elkaar waren, adverteerden ze regelmatig als 'De Gebroeders van der Werff'.

Het liep echter niet goed af met de werf van Ate Pieters. Hij was maatschappelijk buitengewoon succesvol, hij nam tal van eervolle functies op zich, maar werkte zich bij al die activiteiten financieel in de problemen. De schulden liepen tenslotte zo hoog op, dat de werf in 1925 failliet werd verklaard.



Drachten, ijzeren scheepsbouw aan de Langewijk. Van een grote tjalk is het casco gereed.

Met de werf aan de Langewijk is het uiteindelijk ook niet goed afgelopen. De werf lag aan te smal water, met te veel haakse bochten, met te smalle bruggen en de krappe sluisjes. Haïke Pieters kon aan de Langewijk alleen maar relatief kleine vrachtschepen bouwen. Toen daar geen vraag meer naar was, schakelde hij over op jachtbouw. Uiteindelijk moest hij de werf beëindigen, omdat de vaarten in Drachten in de jaren zestig gedempt werden.

Aan het Buitenstvallaat was het voor Haïcke Pieters van der Werff (1810 – 1880) eenvoudiger schepen bouwen dan voor Ate Pieters (1819 – 1890) aan de Langewijk. De werf op het Buitenstvallaat lag aan open water en had niet het

probleem van krappe bochten en nauwe sluisjes. In 1867 kwam Oebele Haikes (1847–1929) op het Buitenstvallaat. Hij volgde in 1878 zijn vader op als werfbaas. Zijn zoon Jan Oebeles (1876–1958) werd volwassen in de tijd dat de scheepswerven in Friesland overgingen van houtbouw naar ijzerbouw. Jan werd daarom naar het Groninger Vierverlaten gestuurd om daar op een scheepswerf te leren hoe ijzeren schepen te bouwen. In 1898 kwam hij op het Buitenstvallaat te werken en samen schakelden vader en zoon over op de ijzeren scheepsbouw.



Drachten, 2007, het sluisje Buitenstvallaat met de sluiswachterswoning uit 1893, op de plek van de oorspronkelijke sluis uit 1641. Op de achtergrond de boerderij van Jan van der Werff. In 1934 liet Jan het voorhuis van deze boerderij bouwen, waarbij de boerenschuur uit 1886 van achter het werfhuis werd verplaatst naar de nieuwe locatie aan de vaart. (Foto: D.H.)

De bedrijvigheid bij de sluis met schippers die één voor één door het verlaat moesten, zorgde in de 20^e eeuw wel voor nieuwe kansen. Vooral voor marktdagen lagen de schippers uren voor de sluis te wachten. De werfbaas ging daarom vanuit zijn woning kruidenierswaren verkopen en richtte voor de schippers een herberg in. De schippers gingen naar Jan Oebeles voor een praatje en een slokje, terwijl de schippersen boodschappen haalden bij diens vrouw. Die had de kamer links van de voordeur, waar nu het kantoor van de werf is, ingericht als winkel. Het café was rechts van de voordeur. In 1878, had Oebele Haikes, de zoon van Haïke Pieters, de werf bij het Buitensvallaat overgenomen. Vanaf 1900 bouwde hij er samen met zijn zoon Jan Oebeles van der Werff de skûtsjes waar nu nog iedere zomer een aantal van te zien zijn tijdens het skûtsjesilen. De meeste werven in Friesland stopten met de bouw van skûtsjes rond het jaar 1915, dus tijdens de Eerste Wereldoorlog. Op het Buitenstvallaat werden er echter nog tot 1933 skûtsjes gebouwd. Het opkomend wegverkeer had in die jaren de vervoersfunctie van de binnenvaart voor een deel overgenomen. Dat werfbaas Jan Oebeles door bleef gaan met de bouw van skûtsjes was bijzonder, want er was in die tijd maar weinig vraag naar dit soort schepen. Binnenschippers kozen liever voor een grote klipper of een luxemotor. Vooral dat laatste type vrachtschip bood wooncomfort voor de schipperse en vaargemak voor de schipper. Jan Oebeles ging echter zijn eigen gang en bleef nog jaren zijn geld verdienen met de bouw en het onderhoud van skûtsjes, visaken en pramen. Maar dat niet alleen. Ook bouwde hij tussendoor op zijn ijzerwerf rond het jaar 1920 voor de pleziervaart nog vier houten ronde jachten en twee stalen boeieraken. In de jaren dertig werden op het Buitenstvallaat niet alleen vrachtscheepjes gebouwd voor het bulkvervoer, beurtschepen voor het vervoer van vracht van en naar markten, aken de visserij en pramen voor de boeren. Er werden ook stalen kruisertjes gebouwd voor de pleziervaart. Voor de oorlog werden die nog geklonken, maar vanaf 1953 werd de techniek van het elektrisch lassen op het Buitensvallaat ingevoerd. Jan Oebeles overleed in 1958. Zijn zonen

Oebele Haike en Gurbe zetten het bedrijf voort. Die samenwerking van de twee broers eindigde in 1966. Oebele Haike, de ijzerman, ging verder met de werf, terwijl Gurbe, de houtman, zich tot 1972 bezighield met de aanlegplaatsen, schiphuizen en de kleine jachthelling op het Buitenstvallaat. In 1975 nam Oebeles zoon Jan Oebeles van der Werff (1941-1995) de werf over. Hij bouwde vooral casco's van motorkruisers voor de pleziervaart. Ook deed hij onderhoudswerk aan jachten. De dwarshelling raakte in verval vanwege te weinig gebruik. In 1989 werd de helling gesloopt en werden er langs de oever ligplaatsen gecreëerd. In 1995 overleed Jan Oebeles en zorgde zijn vrouw Meintje van der Kooi voor de continuïteit van het bedrijf. In 2001 was haar zoon Oebele Haike zover, dat hij de leiding bij de werf op zich kon nemen. Oebele Haike, beter bekend als Haiko, bouwde aanvankelijk vooral stalen casco's van grote motorkruisers voor derden, maar richt zich de laatste jaren ook op de restauratie van klassieke schepen.





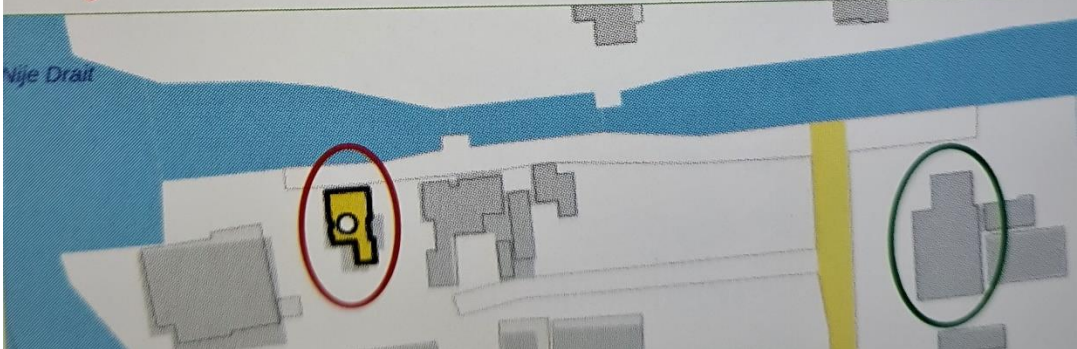
Drachten, 2007. Het woonhuis met uithangbord van Jan Oebeles van der Werff. (Foto: D.H.)



De schilder Ids Wiersma (1878-1965) maakte in 1924 een aquarel van de situatie bij de scheepswerf toen de woning van Jan Oebeles nog het voorhuis van de boerderij was. Helemaal rechts één van de twee kalkovens die aan de overzijde van de vaart stonden. Het voorhuis met de schoorsteen is goed herkenbaar, met daar schuur die in 1934 verplaatst is. Links de timmerschuur van de werf. Achter de boerderij een ooievaarsnest. De waterherberg van de werfbaas, de kamer rechts van de voordeur, heette om die reden 'De Ooievaar'. Toen er eens een ei onbeschadigd uit het hoge nest was gevallen, wilde Ids Wiersma dit graag hebben. Als tegenprestatie vroeg Trijntje, de dochter van Jan Oebeles, een schilderij van het Buitenstrallaat. Dat werd deze aquarel.



- ▲ Op de kadasterkaart van 1887 is het werfhuis met de grote schuur duidelijk herkenbaar (rode ovaal).
- ▼ Dit kaartje (2019) laat een heel ander beeld zien: een veel kleinere schuur (rode ovaal). De boerderij van Jan van der Werff staat in het groene ovaal.



Bron: *Smelne's Erfskip*, nr. 49, 2019



Een olieverschilderij van Ids Wiersma van de situatie bij het Buitenstvallaat in de dertiger jaren. Op de nieuwe dwarshelling van de scheepswerf ligt een skûtsje voor onderhoud. Op de voorgrond, donker, is een man met een praam waarschijnlijk hooi van de oever in het scheepje te laden.

Opvallend zijn de twee kalkovens die tot het midden van de jaren zeventig tegenover de werf op de boek van de vaart stonden. Met kalkovens werd door de fam. Beekkema van schelpen kalk gemaakt voor de cementfabriek van de gebr. Kijlstra. De schelpen, kokkels, werden per schip aangevoerd, vaak als retourlading van de turfvaart naar Holland. De kalk werd niet alleen gebruikt voor de woningbouw, maar was vooral belangrijk voor de boeren in het achterliggende veengebied. Die waren bang dat door de vervening en de daarbij gepaard gaande waterafvoer hun bouwland zou verzuren. Met het strooien van kalk moest hun grond bruikbaar blijven. Ook aan de Langenijk in Drachten stonden kalkovens, bij de ijzeren scheepsbouw van Ate van der Werff.



De scheepswerf Het Buitenstvallaat lag aanvankelijk in een buurtschap buiten zicht van Drachten, maar kwam dichterbij de beleving van het gemeentebestuur van Smallingerland, toen Drachten met de wijk de Trisken en het Drachtstervaartplan uitbreidde tot aan deze buurtschap. Op dit moment krijgt de historische betekenis van de werf op het Buitenstvallaat bij de gemeente meer waardering dan in het verleden. Bij alle naoorlogse uitbreidingen van Drachten is dit een van de weinige plekken met een herkenbaar historisch profiel, waarbij de werf bovendien een belangrijke rol heeft gespeeld bij de scheepsbouw in Drachten rond de vaart. (Foto: D. Huijzinga)



Het Buitenstvallaat eind dertiger jaren, achteraf geschilderd door Durk Lourens van der Werff. De Drachtster familie Van der Werff heeft zich in de 20^e eeuw verspreid over Friesland en was op diverse plaatsen actief met scheepsbouw. Er was sprake van een scheepsbouwersdynastie waarvan nog steeds enkele werfjes van in bedrijf zijn. Zo was er de werf van Tjibbele Ates van der Werff (1856 – 1926) in Warga. Tjibbele was een zoon van Ate Pieters (1819-1890), de werfbaas aan de Langenwijk in Drachten. Tjibbele vertrok in 1881 naar Warga om daar werfbaas te worden. Twee zonen van Tjibbele, Ate en Auke zijn eveneens de scheepsbouw in gegaan. Ate (1888 – 1969) kocht in 1909 de werf Welgelegen op Schilkampen bij Leeuwarden, terwijl de jongere zoon Auke (1892 – 1964) de werf Volharding in Stavoren overnam. Durk Lourens van der Werff heeft in een naïeve schilderstijl een aantal van deze werven geschilderd. Meerdere schilderijen van de werf aan de Langenwijk, maar ook bovenstaand schilderijtje van het Buitenstvallaat, toen die werf in de dertiger jaren beschikte over een nieuwe dwarshelling.



De scheepswerf het Buitenstwallaat omstreeks het jaar 1915. Werfbaas Jan Oebeles heeft hier nog geen dwarshelling voor het onderhoud aan skûtsjes, maar moet het stellen met een sleepheiling.

Bij een sleepheiling wordt een schip in de lengterichting op land getrokken met behulp van een flink takel en een kaapstander. De heiling zelf bestaat uit twee brede balken met iets verhoogde, holle glijbalkjes dwars op de lengterichting om de wrijving te verminderen. Over die holle balken glijdt een bolle slee aan een kabel tot in het water. Om de wrijving te verminderen, worden slee en heiling flink in het vet gezet. Als het schip mooi recht voor de heiling liggend vast komt te zitten op de slee, kan het omhoog getrokken worden. In de praktijk was deze wijze van heilingen overigens tijdrovend. Bij een dwarshelling gaat alles gemakkelijker en wordt een schip beter ondersteund.



In 2009 bestond de scheepswerf het Buitenstvallaat 280 jaar. Voor die gelegenheid werd een reünie georganiseerd van schepen die op het Vallaat gebouwd zijn. Tevens werd de reeks bordjes onthuld met daarop de namen van de werfbazen door de jaren heen. Bovenaan Aucke Gerrijts in 1710 en dan met regelmaat een andere werfbaas. Vanaf 1843 volgt de serie van Van der Werff. Te beginnen bij Haicke Pieters van der Werff, gevolgd door Oebele Haickes, 1878; Jan Oebeles, 1905; Oebele & Gurbe in 1931, opgevolgd door Oebeles zoon Jan Oebeles in 1975.



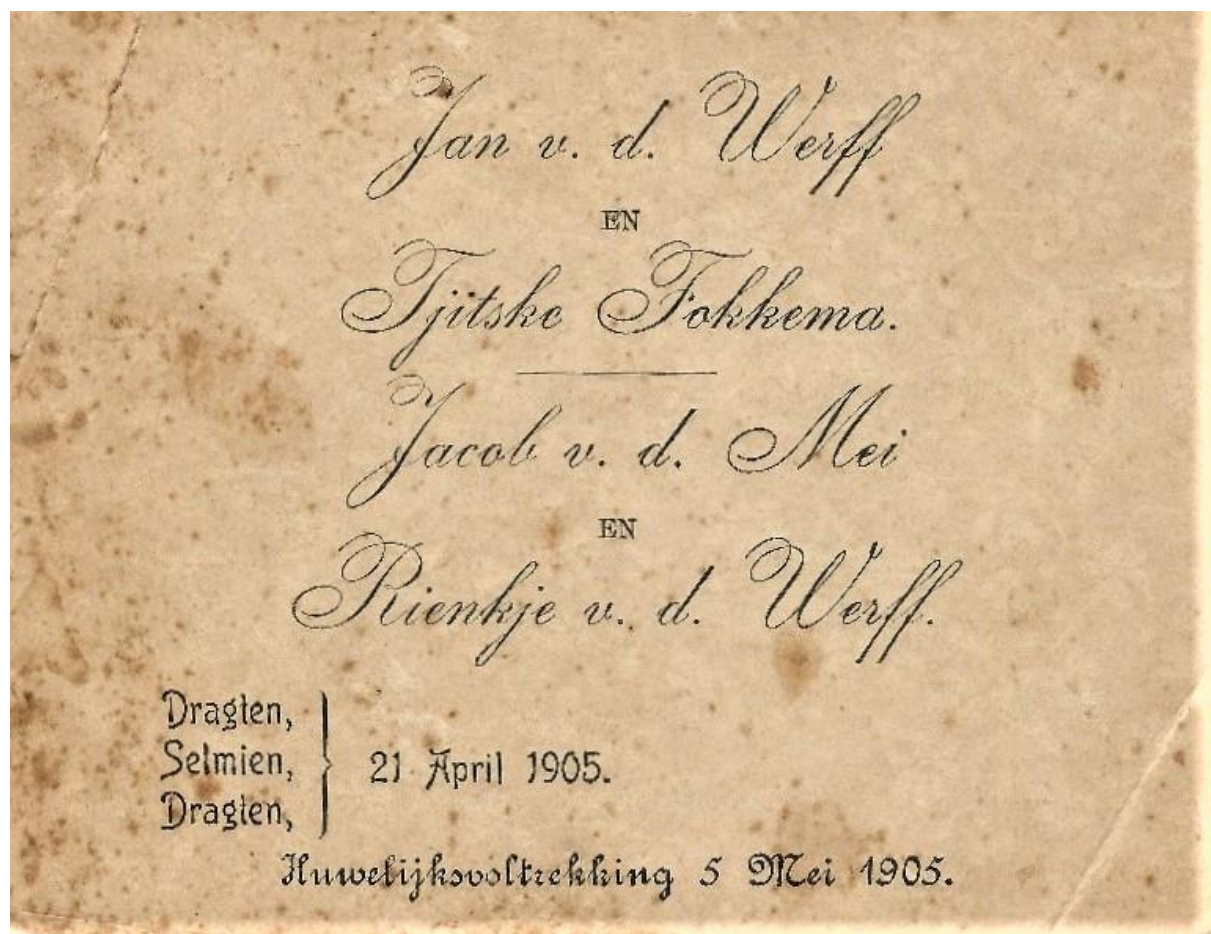
Na het overlijden van Jan Oebeles neemt diens vrouw Meintje van de Kooi in 1995 de leiding van de werf op zich tot het moment dat haar zoon Oebele Haike in 2001 werfbaas wordt. Die rol van Meintje van der Kooi doet denken aan de acties van de weduwe Sietske Minnes die de scheepswerf aan de Noorderdwarsvaart draaiende hield tot haar zoon die kon overnemen. (Foto: R.v.Boekel)



De familie Jan Oebeles van der Werff en zijn vrouw Tjitske Fokkema, in 1930, met kinderen. Vlnr.: Richtje, Jan Jansz (1909-1997), Grietje, Gurbe (1907-2003), Taapke, Oebele Haike en Trijntje (tweeling). Twee zonen van Jan Oebeles, Gurbe en Oebele Haike, zullen vanaf 1935 een rol spelen bij het voortzetten van de werf. Gurbe als scheepstimmerman en Oebele Haike als scheepsontwerper en staalbouwer. De derde zoon, Jan Jansz., werd op het Buitenstvallaat boer. Hij is de vader van Roelof Jansz. van der Werff, geb. 1949, die zich is gaan bekwamen als scheepstimmerman en in die hoedanigheid ook gewerkt heeft aan restauraties van de Wâldfûgel. De woning van de familie Oebeles was tot 1934 een boerderij met voorhuis. In 1934 liet Jan Jansz. ietsje oostelijker langs de vaart een nieuwe boerderij bouwen, waarbij de oude schuur achter het voorhuis werd verplaatst naar de nieuwe boerderij. (Foto: collectie fam. Van der Werff)



Jan Oebeles van der Werff en Tjitske Fokkema. Zij trouwden op dezelfde dag, 5 mei 1905, als Jacob van der Mei en Rienkje van der Werff, de jongste zus van Jan. (Foto: fam. Van der Werff)



Jan en Tjitske kregen zeven kinderen. Vanaf 1910 namen ze bovendien Jans vader Oebele Haïke weer in huis, nadat diens tweede huwelijk in 1899 met weduwe Jeltsje Hoff op de klippen was gelopen. Dochter Trijntje bleef ongetrouwd en bleef daarom ook thuis wonen. Zij hielp onder meer in het schipperswinkeltje (links van de voordeur) dat door Tjitske werd gedreven en druk bezocht werd als de schippers in de nazomer turf kwamen halen en voor de sluis moesten wachten.



Scheepswerf het Buitenstvallaat in 1952, met op de achtergrond de dwarshelling met een skûtsje en daar achter de karakteristieke kalkovens.

De bouw van enige houten, ronde jachten

Vanaf 1918 bouwde Jan Oebeles ook, tussen al het werk aan ijzeren schepen door, enige houten ronde jachten. Zo kreeg hij in 1919 van de manufacturier B. van Veen uit Drachten de opdracht een tjotter te bouwen van 4.90 meter lengte. Op het bestek van de opdracht, gedateerd op 11 december 1919, werd tevens de naam van de tjotter vermeld: de *Wäldfögel*. Dat scheepje werd dus in het jaar 1920 afgeleverd.



De bouw van het huidige SKS skûtsje van Joure bij het Buitenstvallaat in 1923. Achter de schuur van de werf is het dak van de boerderij te zien van Jan Jans van der Werff (1909 – 1997), een zoon van Jan Oebeles, wiens zoon Roelof (geb. 1949) later scheepstimmerman wordt. De boerderij is in 1934 enige tientallen meters naar het oosten verplaatst.

Op dit moment zouden we ons kunnen afvragen hoe het mogelijk is dat op een gespecialiseerde ijzerwerf zomaar tussendoor zulke fraaie houten jachten werden gebouwd. Ijzeren scheepsbouw is immers heel iets anders dan het bouwen in hout. Een ijzeren schip wordt planmatig van tekening gebouwd, wat op dat moment in de scheepsbouw nieuw was. Dankzij die werkwijze werd goedkope seriebouw mogelijk. Bij de houtbouw werkte de werfbaas echter niet met bouwtekeningen. Hij maakte hoogstens wat schetsjes en ging aan de slag met bouwmallen. Hij stemde de

vorm van ieder schip af op de persoonlijke wensen van een klant. Er was geen sprake van seriebouw.

Ijzerbouw was ook als werkproces niet te vergelijken met houtbouw. Ijzerbouw ging gepaard met geweld, met vuur, lawaai en luide hamerslag. Een schip werd heet geklonken, de klinkgaten geponst, de gloeiende klinknagels werden op de romp platgeslagen, wat snel moest en met veel lawaai gepaard ging. Daarvoor waren de huidplaten met mokers rond geklopt. Horen en zien verging je bij de ijzeren scheepsbouw. Houtbouw daarentegen was een stil, rustig en onopvallend proces. Bij houtbouw werkten de timmerlieden binnen, in de schuur. Een houten schip werd nooit buiten in weer en wind gebouwd, omdat het hout ‘werkt’ onder invloed van vocht en temperatuur, wat de bouw bemoeilijkte. Traditioneel zorgde de werfbaas eerst voor een waterpas liggend grondvlak om een nieuw schip te kunnen bouwen. Vervolgens maakte hij de kiel en de stevens, zette deze rechtop en fixeerde ze met schoorlatten aan de balken hoger in de schuur. Daarna werden op de grootste breedte enige vurenhouten mallen haaks op de kiel geplaatst, die de vorm en breedte van het schip bepaalden. Vervolgens bracht de scheepstimmerman de eerste huidgangen aan, te beginnen bij de zandstrook langs de kiel. Zodra het vlak wat breedte kreeg, werden de eerste leggers aangebracht, de horizontale spanten over de bodem van het schip. De scheepsbouwer boog dus niet de huidgangen om de spanten, maar paste de inhouten binnen de aangebrachte huidgangen. Bij ijzerbouw ging dat alles omgekeerd. Ijzeren schepen werden juist niet in de schuur gebouwd, maar buiten, op de oever, aan de rand van het water. Daar werd op klossen een waterpas grondvlak op gezet, dat nodig is om een schip te kunnen bouwen. Het spantenplan van de bouwtekening werd in de schuur ‘uitgeslagen’ op ware grote en de spanten (hoekijzers) werden langs die getekende mallen gebogen, evenals de stevens en andere onderdelen. Vervolgens werden die buiten, aan de waterkant, opgericht en vastgeklonken. Buiten werken had in die tijd bij ijzerbouw twee voordelen: het ijzer kon goed roesten, zodat de walslaag op de

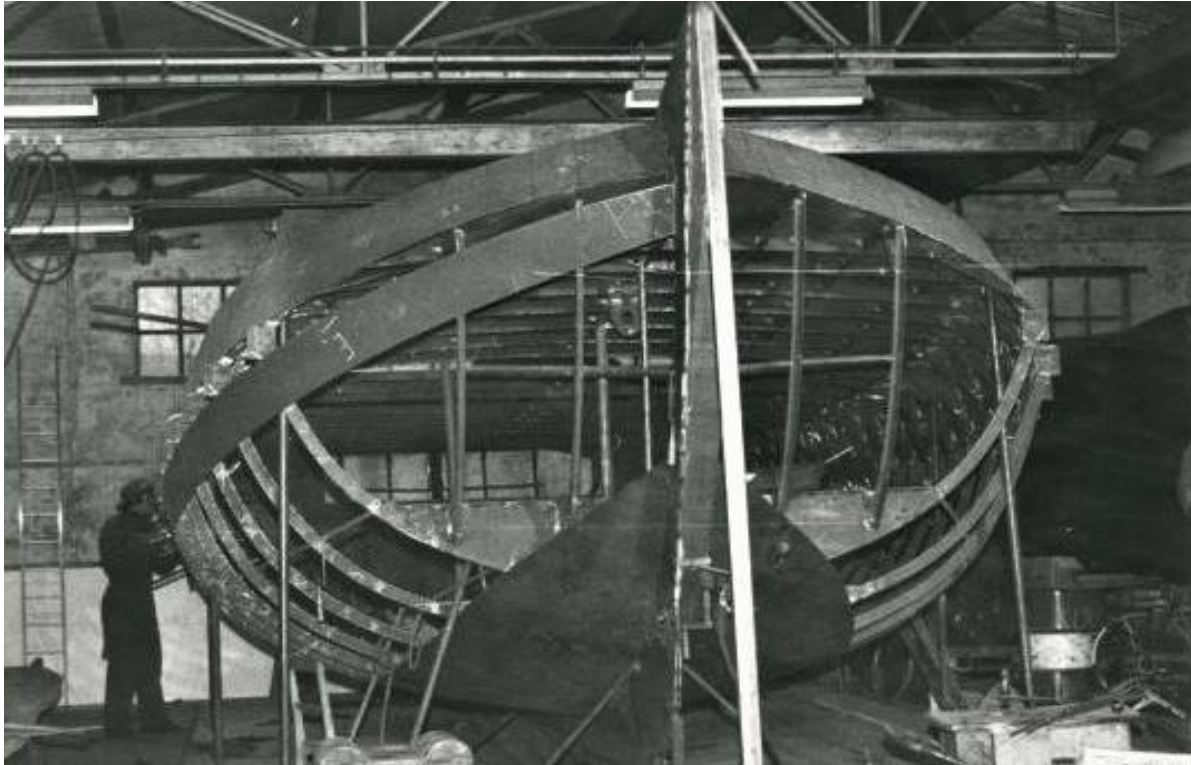
platen gemakkelijker te verwijderen was en het maakte het mogelijk de relatief grote en zware schepen te water te laten. Een schip werd in die tijd met eenvoudige mechanische middelen in het water gekieperd. Daarom werd het schip vlak aan het water gebouwd. Voor de tewaterlating bracht de werfbaas twee lange, zware balken aan dwars onder het schip, met een kantelpunt vrijwel in het midden. De klossen aan de waterkant werden verwijderd, de balken aan de landzijde opgedrukt en daar gleeed het schip met minimale moeite over de balken de plomp in.



Bouw van een houten tjotter bij Berend de Jong in Heeg.

In het begin van de 20^e eeuw waren de scheepsbouwers die net omgeschoold waren naar de ijzeren scheepsbouw, het bouwen van een houten schip natuurlijk nog niet

verleerd. Ze konden hun vakkennis ook op peil houden, want aanvankelijk hadden de ijzerwerven ook reparatiewerk aan de houten schepen. Het is dus niet zo verwonderlijk dat op het Buitenstvallaat ook eens een nieuw houten jacht werd gemaakt. Dat konden die mannen wel. Dat was altijd al hun vak geweest.



De bouw van een stalen aak. Het boeisel zorgt voor de stevigheid en vervolgens worden de gangen om de spanten gebogen.

Er doen zich gemakkelijk misverstanden voor bij het beoordelen van het ambachtelijk werk uit het verleden. De vanzelfsprekende vaardigheden van

scheepsbouwers uit het begin van de vorige eeuw komen ons nu, na jaren van specialisatie en automatisering van werkzaamheden, als bijzonder voor, wat toen echter niet het geval was. De scheepsbouwers waren breder geschoold. Bij Auke van der Zee in Joure werden vanaf 1900 ijzeren schepen gemaakt, maar tussendoor in 1910 en 1912 ook twee enorme houten boeiers, resp. de Olga en de Almeri. Op de ijzerwerf van de Gebroeders de Boer in Lemmer werden voor vissers niet alleen ijzeren visaken gebouwd, maar ook nog een paar houten. Bij Wildschut in Gaastmeer werden houten jollen gebouwd. De gebroeders Wildschut schakelden over op ijzeren vrachtschepen, maar ze bleven ook houten jollen en iets later houten plezierjachten bouwen. Op de houtwerf van Berend de Jong in Heeg is even geëxperimenteerd in omgekeerde zin. Daar zijn naast de gebruikelijke houten schepen ook enige ijzeren gebouwd. De werfbaas heeft dat echter niet doorgezet. Hij is met de ijzerbouw gestopt.

Een ander misverstand is, dat die fraaie Friese jachten gebouwd werden voor de maatschappelijk elite om te spelevaren. Zeker, bij de jachten met veel ornamenten en bladgoud was dat inderdaad het geval, maar het was niet gebruikelijk. Ook de Friese jachten waren vooral zeilscheepjes om goederen te vervoeren.

De manufacturenhandelaar Van Veen uit Drachten had geen rijk versierd jachtje nodig. Hij volstond met een eenvoudig scheepje dat hij kon gebruiken om zijn goederen naar markten te brengen of bij klanten af te leveren. Een groot deel van het jaar was Friesland over land immers nauwelijks toegankelijk. Veel boerderijen stonden bovendien op eilanden zonder enige verbinding met wegen. Veel plattelandswegen waren in die jaren nog niet verhard en daarmee van de herfst tot de zomer regelmatig onbegaanbaar. De 'Tjotter' die Van Veen in 1920 bij Jan Oebeles liet bouwen, was vooral bedoeld om goederen te vervoeren. Een bestelwagen, zou de ondernemer nu zeggen.



Jan Oebeles van der Werff naast een aakje dat bij de werf voor de kant ligt.



Buitenvallaat, 1917. De boeieraak 'Marva' direct na de tewaterlating. Dit jacht is het meest luxe schip dat Jan Oebeles heeft gebouwd. Het is 17.50 meter lang en ontworpen door de bekende ontwerper van dit type schepen: Dick Zijlstra. Op dit moment vaart deze aak onder de naam 'De brave Hendrik'. (Foto: collectie fam. Van der Werff)

Als Oebele van der Werff hout nodig had, ging hij samen met zijn broer Pyter uit Ureterp naar Bakkeveen om geschikte bomen uit te zoeken, die zij van een merk voorzagen. Vervolgens werd het hout in Olterterp, in het Witte Huis, bij opbod

gekocht van de eigenaar. Oebele en Pyter werkten samen om de prijs niet te zeer op te drijven. Na de koop werd er geluncht en gedronken. Het hout werd met pramen naar de werf gebracht. Ook groothandel Oppedijk uit IJlst leverde hout aan het Buitenstvallaat, vooral de langste en dikste balken.



Drachten, ca. 1950. Jan Oebeles in de Reiddomp, het Fries jacht dat hij als werkboot bouwde in 1918 voor eigen gebruik. Zijn vader Oebele Haicke was tevens bakenmeester op het vaartraject Hooildammen-Drachten en gebruikte deze boot voor die taak. Hij werd daarbij vaak geholpen door zijn dochter Rienkje van der Werff. (Foto: collectie fam. Van der Werff)

5. Verjongingen

De *Wâldfûgel* was een scheepje dat blijkbaar in de smaak viel bij de eerste eigenaar Bert van Veen, de manufacturier uit de Zuiderbuurt van Drachten. Hij bleef ermee varen tot zijn overlijden omstreeks 1965. De *Wâldfûgel* lag in die tijd in Gaastmeer en werd testamentair overgedaan aan Mr. K. H. Gaarlandt, Commissaris van de Koningin in Drenthe. De *Wâldfûgel* bleef in Gaastmeer tot 1977. Dat jaar werd het jachtje overgenomen door Jan Jansz. van der Werff, een zoon van de bouwer Jan Oebeles. Jan Jansz. woonde in Drachten in de boerderij bij de sluis. De *Wâldfûgel* was ook toe aan een flinke opknapbeurt. De *Wâldfûgel* werd daarom eerst van Gaastmeer naar Workum gevaren, wat overigens niet zo ver is. De Lange Vliet door naar het westen. Bij Workum de stad met de vele bruggen door en vervolgens bij de voormalige zeesluis aanmeren bij scheepswerf De Hoop. Werfbaas Roelof van der Werff, de zoon van de nieuwe eigenaar van de *Wâldfûgel*, zou het scheepje op zijn scheepswerf restaureren. Hij werd daarbij geholpen door Johan Prins, een collega scheepsbouwer uit Workum.

Roelof had in de voorgaande jaren het vak van scheepstimmerman geleerd en had met het opknappen van de *Wâldfûgel* dus een mooie klus onder handen. Hij was in Drachten na de ambachtschool op 14 jarige leeftijd bij zijn ooms Oebele Haikes en Gurbe op de werf het Buitenstvallaat gaan werken. Na zijn dienstplicht in 1968, trok hij naar Sneek om zich bij Joh. van der Meulen verder te bekwamen in de traditionele houten jachtbouw. Daarna werkte Roelof nog in Amsterdam bij de bekende werf 't Kromhout en in Denemarken. In 1976 werd hij werfbaas op de oude, uit 1654 stammende scheepswerf De Hoop in Workum, waar hij tal van houten jachten restaureerde en enige nieuwe houten jachten bouwde.

In 1978 was de klus geklaard en konden de broers Jan Jansz en Gurbe het scheepje samen met Jans zoon Jan Oebele terugzeilen naar het Buitenstvallaat te Drachten.

Pas in 2002 werd het jachtje weer verkocht en kwam het in handen van Joop Krist en Tsjoltsje Roelevink. Tot 2018 werd Terhorne de thuishaven van de *Wâldfûgel*. Ook de nieuwe eigenaren hebben het scheepje weer laten opknappen en wel in 2003 te Augustinusga, bij de bekende scheepsbouwer Bein Brandsma in Rohel. Schepen zijn met wat hulp van mensen in staat zich te verjongen. De eigenaren overlijden, maar de *Wâldfûgel* niet. Die verrijst telkens weer in jongere gedaante uit haar as.



Rohel, 2003. De Wâldfûgel van Joop Krist is toe aan een flinke restauratie bij Brandsma.

Houten schepen kunnen oud worden, maar niet zonder goed onderhoud. In onze tijd wordt door moderne watersporters wel eens een beeld geschetst alsof het hebben van een houten schip een eindeloze lijdensweg is van schuren, lakken, reparaties, kortom van tijdrovende inspanning en hoge kosten. Dat beeld klopt gelukkig niet. Het is mogelijk een klassiek houten schip te hebben en te gebruiken zonder de noodzaak van eindeloos onderhoud en hoge kosten. Op voorwaarde dat je 'goed' begint, dus met een schip zonder zwakke plekken, dat netjes in de lak zit, waar voorzichtig mee wordt gevaren en dat zowel 's zomers als 's winters zo mogelijk een ligplaats heeft in een schiphuis. De zon is immers de vijand van het hout en de lak. Uitdroging zorgt voor onheil aan de romp en slechte ventilatie leidt tot verstikking en schimmel van het hout. Een dergelijk houten jacht is een kostbaar bezit, maar kan bij slecht onderhoud ook snel zijn waarde verliezen. Bij een goed onderhoud gaat een houten jacht echter vele jaren mee, zonder veel inspanning en kosten per jaar. Veel is te leren van de wijze waarop in het verleden dit soort jachten bij voorkeur werd onderhouden.



De Wäldfögel bij de werf van Roelof in Workum, tussen een botter en een Zeeuwse poon.



Workum, 1998. Na het overlijden van Jan Jansz. van der Werff in 1997 ging de Wâldfûgel naar scheepswerf De Hoop, waar Roelof van der Werff het jacht beheerde tot het in het jaar 2002 verkocht werd aan Joop Krist uit Terborne. Roelof was in 2000 vertrokken bij scheepswerf De Hoop. Joop overlegde nog wel met Roelof en diens opvolger Pieter Daniël de Haas over de restauratie van het scheepje, maar kwam met hen niet tot overeenstemming. Hij bracht de Wâldfûgel vervolgens naar de werf van Bein Brandsma in Robel/ Augustinusga. Dat is de werf waar Joop altijd al zaken mee deed. In Robel werkten Bein en Joop samen aan de restauratie van het jacht, dat in 2003 weer tewater werd gelaten.



De Wâldfûgel in 2004, na de restauratie bij Bein Brandsma in Rohel-Augustinusga. (Foto: Joop Krist)

De beste ligplaats voor een Fries jacht is een schiphuis. Weliswaar moet daartoe iedere keer dat men gaat varen de mast overeind gezet worden en na afloop weer worden gestreken, maar dat is door het contragewicht aan de mast en het ontbreken van wanten een handeling die snel en gemakkelijk uitvoerbaar is. Mocht een schiphuis niet realiseerbaar zijn, dan moet een open schip als een Fries jacht afgedekt worden met een tent over het hele schip. Het afdekken en later weer



De Wäldfûgel met gestreken mast, met aan de mastvoet een loden contragewicht, in 2017

afnemen van zo'n tent duurt ongeveer even lang als het strijken, resp. overeind zetten van de mast.

Heel belangrijk blijft het ventileren van het schip om schimmel in het hout te voorkomen, waardoor dit ernstig wordt aangetast. De eikenhouten huid van een jacht moet kunnen ademen. Van botters is het bijvoorbeeld bekend, dat die schepen eigenlijk nooit schimmel onder de open kuip hebben, maar wel in het afgesloten voorschip, waar het veel moeilijker is om goed te ventileren.



De Wäldfögel zeilend op de Wijde Ee bij de Veenhoop in 2010. Goed te zien is, dat deze ronde jachten geen wanten ('zijstagen') voeren, wat het strijken en zetten van de mast sterke vereenvoudigt. Roer: K.M. Elema met dochter Paulien en haar man Jan Hendrik aan de fok.

Begrijpelijk is, dat veel eigenaren hun fraaie houten jacht ook aan de binnenkant ‘mooi’ wil aflakken. Toch is dat bij deze eiken scheepjes af te raden. De moderne lakken sluiten het hout te sterk af. In het verleden werd bij deze jachten de binnenkant nooit gelakt, maar behandeld met lijnolie en/of bruine teer, al dan niet met een beetje carbolineum om schimmels e.d. te doden. Ook werd er zout op het vlak gestrooid. Bij de *Wâldfûgel* is gelukkig vastgehouden aan die traditie om het hout onder de buikdelling niet te lakken.



Workum, 2020. De binnenzijde van de Wâldfûgel onder de buikdelling. Hout dat kan ademen. Het meeste hout is in die honderd jaar al eens vervangen door nieuw. (Foto: Dirk Huizinga)

Extra aandacht vraagt een jacht na het vaarseizoen als de winter voor de deur staat. Grote eikenhouten platbodems laat men in een schiphuis in het water liggen. Een klein jacht als de *Wâldfûgel* is kwetsbaarder bij ijsgang. Het beste is een schiphuis dat zo beschut ligt dat zo'n jacht er ongestoord blijft liggen. Tegenwoordig worden jachten in de winter vaak op de wal gezet, de laatste jaren zelfs in overdekte, vorstvrije hallen. Een traditioneel eiken jacht als de *Wâldfûgel* loopt daarbij het risico op de wal sterk uit te drogen, waardoor de naden open trekken en het scheepje in het voorjaar, als het weer tewater gaat, sterk zal lekken. Ook bij goed onderhoud blijkt zo'n eiken schip na een beginperiode van weinig problemen, na enige tientallen jaren toe te zijn aan reparaties en groter onderhoud. Hout gaat rotten als er water in het schip blijft staan. De ijzeren nagels waarmee de gangen op de spanten zijn bevestigd, gaan roesten en tasten het eikenhout aan. Op plekken waar te weinig ventilatie is, kunnen schimmels de kwaliteit van het hout aantasten en ga zo maar door. Na zo'n twintig jaar is er vaak regelmatig onderhoud nodig en na zo'n 35 jaar heeft zo'n eiken scheepje meestal een flinke opknapbeurt nodig. Bij slecht onderhoud eerder, bij goed onderhoud later.

Toen Joop Krist en zijn vriendin Tsołtsje Roelevink tien jaar met de *Wâldfûgel* hadden gevaren, bleek Joop ongeneeslijk ziek te zijn. Joop deed altijd veel onderhoud aan het jachtje en had de *Wâldfûgel* in samenwerking met Bein Brandsma in 2003 grondig gerestaureerd. Dat jaarlijkse onderhoud werd nu onmogelijk. Joop overleed in 2013 en de toekomst van de *Wâldfûgel* werd onzeker. Om het bijzondere scheepje te behouden, heeft de *Stichting Varend Cultureel Erfgoed Ronde en Platbodemjachten Wijde Ee e.o.* het jacht in 2018 overgenomen van Tsołtsje Roelevink. Deze stichting heeft haar zetel in de gemeente Smallerland en kreeg voor de aankoop financiële steun van deze gemeente en het 'Iepen Mienskipfûns' van de Provinsje Fryslân. Het jacht is dat jaar van Terhorne naar Drachten gebracht, naar het Buitenstvallaat. Daar bleek de *Wâldfûgel* wel weer toe te zijn aan een opknapbeurt.



6. Eeuweling in 2020

Als een stichting een schip aankoopt om het te behouden, dan moet die aankoop passen in het beleid van die stichting. Bovendien moet de aankoop ook behouden kunnen worden. Er zijn immers schepen die historisch gezien wel waardevol zijn, maar in zo slechte staat verkeren, dat restauratie onbegonnen werk lijkt en tenminste veel te duur wordt, zodat een dergelijk wrak uiteindelijk toch gesloopt wordt. Gelukkig was de kwaliteit van de *Wâldfûgel* dusdanig, dat de stichting het Fries jacht met vertrouwen overnam, wat financieel mogelijk werd dankzij subsidies van de provincie Fryslân (het *Iepen Mienskipsfûns*) en de gemeente Smallingerland. Vervolgens moest er een plan komen hoe het jacht te behouden voor de toekomst.

Niet onbelangrijk was ook de erkenning dat het bij de *Wâldfûgel* om een varend monument gaat. Op 19 juli 2019 ontving de stichting *Stichting Varend Cultureel Erfgoed Ronde en Platbodemjachten Wijde Ee e.o.* van ‘Varend Erfgoed Nederland’ de erkenning dat het bij de *Wâldfûgel* om een ‘varend monument’ gaat. Geregistreerd onder nummer 3368.

Na de aankoop van het jacht in oktober 2018 werd een plan opgesteld om het jacht technisch in optimale staat te brengen. Roelof van der Werff uit Workum werd gevraagd het schip kwalitatief te beoordelen en een restauratieplan op te stellen. In februari 2019 was het gevraagde restauratieplan klaar. Roelof kent het scheepje goed, heeft eerder een restauratie aan de *Wâldfûgel* uitgevoerd in 1977 en voelt zich natuurlijk ook betrokken bij het behoud van het jacht.

Na een grondige inspectie van het jacht stelde Roelof een aantal ingrepen voor die hij nodig achtte om het jacht weer in optimale staat te brengen. Zo moest er één gang van voor tot achter vernieuwd worden en drie gangen over een halve scheepslengte. De ophanging van de zwaarden moest versterkt worden, de

ophanging van het roer was aan vernieuwing toe en in het schip waren de bankjes toe aan vervanging. Voorts moest het jacht onder de waterlijn opnieuw gebreeuwd worden en was het hele jacht toe aan een schilderbeurt. Zowel onder als boven water.



Drachten, oktober 2018. De Wäldfögel bij het Buitenstvallaat. Achter het jacht vlnr. Prof. Dr. Jam Willem Hesselink en drs. Rienkje van Boekel-van der Mei van het stichtingsbestuur, werfbaas Haiko van der Werff en de wnd. burgemeester Tom van Mourik van Smallingerland, de gemeente die de aankoop financieel mogelijk heeft gemaakt. (Foto: Harry Blokzijl, Breeduit)



Workum, Roelof van der Werff bezig met het branden en daarmee buigen van een eiken gang.

Dat juist Haiko en Roelof van der Werff betrokken zijn bij het behoud van de *Wâldfûgel*, met als initiërende en organiserende kracht Rienkje van Boekel, hoeft ons niet te verbazen. De dynastie van Friese scheepsbouwers die de familie Van der Werff bijna 300 jaren is geweest, waarbij Drachten de eer heeft aan de basis van deze bijzondere scheepsbouwersgeschiedenis te staan, rechtvaardigt ten volle dat op het Buitenvallaat getracht wordt dit verleden tastbaar te houden. Dat een en ander beschreven is in een dikke familiegeschiedenis en dat ook in Drachten meer aandacht ontstaat voor de betekenis van de scheepvaart en scheepsbouw voor

Stamboom Van der Werff-en rond het Buitenstvallaat

Oebele Haickes vander Werff (1847-1929)



Oebele Haike (Haiko) van der Werff, werfbaas op het Buitenstvallaat te Drachten

Roelof Jansz. van der Werff, werfbaas bij de Blaazerhaven in Workum

Rienkje van Boekel-van der Mei, voorzitter van de stichting die de Wâldfûgel in 2018 heeft gekocht.

Bij genealogie is het gebruikelijk om alleen te rekenen met de mannelijke lijn van naamhouders, de stamboom, wat een miskennen is van de werkelijkheid. Ieder kind heeft een vader en een moeder, waarbij de genen fifty-fifty verdeeld worden. De vrouwelijke lijn wordt bij stambomen systematisch verzwegen, maar is genetisch net zo belangrijk als de mannelijke lijn.

Bij de Wâldfûgel is het duidelijk, dat dit jacht dat in 1920 door Jan Oebeles werd gebouwd, honderd jaar later als cultureel erfgoed voor Drachten behouden blijft dankzij betrokkenheid van de familie, door twee neven en een nicht.

de ontwikkeling van deze plaats aan de Drachtstervaart, vraagt ook om concrete, tastbare herinneringen. De straatnaam 'De Helling' herinnert in Drachten aan de locatie waar de werf aan de Langewijk stond, maar dat is te abstract om mensen te enthousiasmeren. Wat wel aanspreekt, is bijvoorbeeld het concrete voortbestaan van de historische scheepswerf op het Buitenstvallaat.



Drachten, 2009. Motorkruisertjes, een visaakje en skûtsjes, ooit gebouwd op het Buitenstvallaat, zijn bijeen gekomen vanwege het 280-jarig bestaan van de scheepswerf. (Foto: D.H.)



Drachten, 2009. Schepen, gebouwd op het Buitenstvallaat, hebben zich verzameld rond de werf bij de viering van het 280-jarig bestaan van de werf. (Foto: Dirk Huizinga)

Maar wat is een historische werf zonder historische schepen? In 2009 werd op het Buitenstvallaat het 280-jarig bestaan van de werf gevierd. Voor die gelegenheid hadden diverse skûtsjes, een visaakje, een rivierklippertje, een steilsteven en twee houten ronde jachten, allemaal schepen die ooit op deze werf waren gebouwd, zich verzameld bij de werf voor de sluis. Ook lagen er twee houten boeiers om het belang van de bijeenkomst te beklemtonen. Dan wordt duidelijk, dat een historische plek als het Buitenstvallaat ook enige tastbare illustratie behoeft van wat daar in het verleden gepresteerd is. In dat opzicht is het behoud van de *Wâldfûgel* voor Drachten meer dan alleen het behouden van een Fries jachtje. Met het actief behoud van dit jacht bij het Buitenstvallaat wordt iedereen die daardoor geboeid raakt, tevens er aan herinnerd hoe bijzonder de geschiedenis van deze werf is geweest. Dat telt te meer, nu de gemeente Smallingerland werkt aan een herkenbaar en aantrekkelijk ‘waterfront’ voor Drachten. Hoe presenteert Drachten zich vanaf het water, dus voor de watersporters die Drachten bezoeken?

Zolang de vaart er was, heeft Drachten een waterfront gehad. Dat was namelijk het begin van de Drachtstervaart. Dat was de eerste sluis die de schippers moesten passeren, het Buitenstvallaat. Bij het ontwerpen van een nieuw waterfront is het natuurlijk verstandig gebruik te maken van deze historische toegang, waar nog zoveel historisch interessante aspecten van die historische toegang tot Drachten bewaard zijn gebleven.

Motorisering

De *Wâldfûgel* was niet voorzien van een motor, wat tegenwoordig echter wel noodzakelijk is om er veilig mee te kunnen varen. In de zeventiger jaren was het jachtje voorzien van een buitenboordmotor, wat een noodoplossing is, die bovendien afbreuk doet aan het fraaie uiterlijk van het jacht. Deze jachten zijn relatief zware schepen en worden daarom vaak voorzien van een kleine

binnenboorddiesel. Zo'n dieseltje neemt echter de nodige ruimte in en tegenwoordig zijn er alternatieven. Het stichtingsbestuur zou graag zien dat de *Waldfügel* een elektrische aandrijving kreeg. Daarmee kan je weliswaar geen lange tochten maken, maar dat is ook niet de opzet. Het jacht is vooral geschikt voor dagtochtjes en heeft een hulpmotor nodig om te kunnen varen onder omstandigheden dat er niet (goed) gezeild kan worden.



Drachten, 1978. De Waldfügel is voorzien van een Yamaha buitenboordmotor.



De replica van het oude roer, gemaakt door Sipke Jager, 'buurman' van Haiko van der Werff die in de voormalige boerderij van Jan Jansz van der Werff woont. Hij maakte deze replica geschikt voor een elektrische aandrijving in het roer. De elektrische kabel loopt binnen door het roer naar boven om daar via een schakelpaneel aan te sluiten op de accu's onder de knipbank achterin het jacht. Sipke maakte bovendien een fraaie nieuwe giek van grenenhout voor de Wäldfögel. (Foto: Dirk Huizinga)



Haiko van der Werff demonstreert de werking van het gemotoriseerde roer tijdens de presentatie van de Wâldfûgel op 11 september 2020. (Foto: Harry Blokzijl)

Restauratie 2020

In de winter 2019/2020 is de *Wäldfögel* naar Workum gebracht, zodat Roelof van der Werff het jacht daar in zijn werkplaats kon opknappen. Het belangrijkste werk was het vervangen van enige gangen. Als je met een nieuwe eiken plank bij zo'n scheepje staat, merk je pas goed hoe alles aan zo'n jacht rond loopt. Een gang vervangen is iets anders dan een nieuwe plank aanbrengen. In voor- en achterschip lopen de gangen omhoog, ze volgen de zeeglijn van het jacht. Dat betekent, dat een nieuwe gang niet uit een smalle plank kan worden gehaald. Er moet een mal worden gemaakt van bijvoorbeeld dun triplex, zodat afgetekend kan worden hoe breed het eiken deel moet zijn om er die banaanvormige gang uit te kunnen halen. Vervolgens moet het eiken deel gebogen worden. Bij scherpe houten jachten werd het hout meestal 'gestoomd'. De hete, vochtige gangen waren daarna slap en goed te buigen. Eén keer droog en afgekoeld bleven ze in de gewenste vorm zitten. Die techniek werd bij de bouw van platbodempjachten niet toegepast. Daar werden de eiken delen die gebogen moesten worden, in de gewenste vorm gebracht door ze te 'branden'. Eikenhout zet sterk uit als het vochtig wordt en krimpt bij droogte en warmte. Die eigenschap wordt gebruikt bij het branden. De buitenkant van een gang wordt met water en een vegertje vochtig gehouden, terwijl de binnenkant met een brede vlam wordt verwarmd. Het resultaat is, dat de buitenkant uitzet en de binnenkant krimpt, waarna de rechte gang krom trekt. Door het vakmanschap van de scheepsbouwer wordt een gang in de juiste mate gebogen, zodanig dat die precies de vorm van het jacht volgt. Het kan daarbij nodig zijn een gang niet alleen over de lengte meer of minder te buigen, maar ook iets te torderen, zeker in de boegen naar de stevens toe. Daartoe werkt de scheepstimmerman tijdens het branden met gewichten aan het uiteinde van de gang om de juiste buiging en draaiing te realiseren. Het branden van een gang is een tamelijk tijdrovend proces en vraagt ervaring en gevoel voor het hout. Voor

de toeschouwer is het tegelijkertijd fascinerend te zien hoe die rechte, weerbarstige eiken plank verandert in een fraai gebogen, taps toelopende gang die precies aansluit op de romp van het jacht.



Roelof van der Werff in Workum bezig een gang te branden. De buitenkant moet blijkbaar iets bijtrekken, waarbij het einde moet torderen door het gewicht met lijmtangen op het einde.

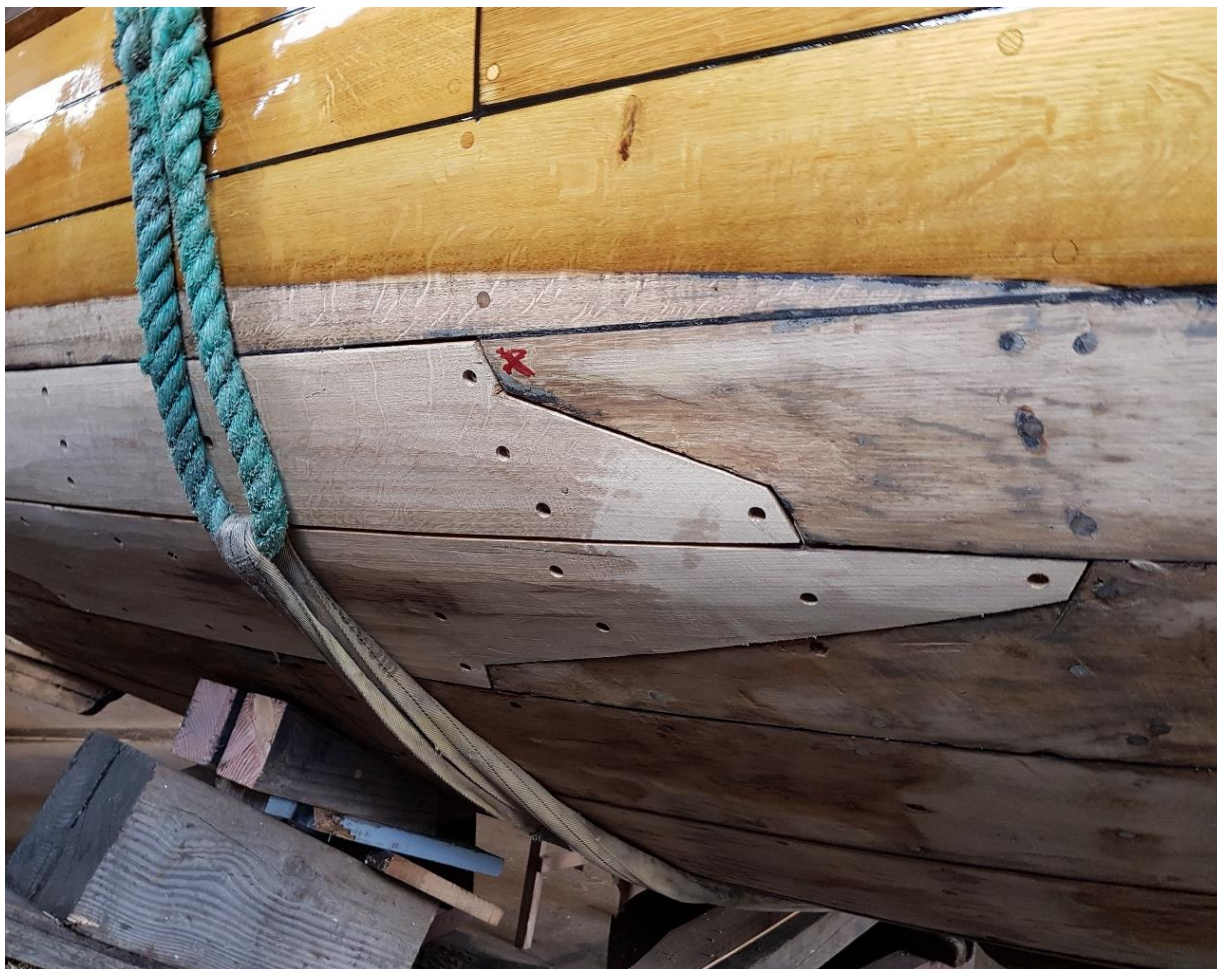


Om het vlak aan bakboordszijde te kunnen breekven en af te werken, is de Wâldfûgel iets gekrengd en wordt het jacht bij de zwaardklamp ondersteund (foto p. 112), zodat het voor de werfbaas gemakkelijker wordt de onderzijde te bewerken. (Foto: Rienkje van Boekel-van der Mei)

Bij de bouw van dergelijke traditionele jachten werkt men met respect voor de oude ambachtelijke scheepsbouwtechnieken, maar is de scheepsbouwer gelukkig wel zo verstandig om ook gebruik te maken van moderne materialen die de levensduur van het schip verlengen en het onderhoud vereenvoudigen. Het spijkeren van de romp leidt na enige jaren tot zwarte plekken in het hout. Met r.v.s. schroeven die afgedopt worden, kan een veel fraaier resultaat worden verkregen. Het afdichten van gebreeuwde naden met pek is ook uit de tijd. Moderne rubbercompounds leiden tot een sterk, waterdicht resultaat.



Workum, juni 2020. De nieuw aangebrachte gang is goed herkenbaar in het voorschip. (Foto: Dirk Huizinga)



Workum, 2020. Gedeelten van twee gangen aan de stuurboordszijde zijn vervangen.

Goed te zien is, dat de gangen niet gespijkerd worden, zoals in het verleden gebruikelijk was, maar geschroefd, waarbij de kop verzonken wordt en later wordt afgedekt met een rond stukje hout dat erin gelijmd wordt. (Foto: Dirk Huijzinga)

Opnieuw in de lak

Een jacht dat een grote opknapbeurt krijgt, is natuurlijk niet klaar na het vervangen van de slechte houten delen en het opnieuw breeuwen van het schip. Het jacht moet ook weer goed in de lak. Dat werk is opgepakt door Arjen van Boekel. Schuren, afplakken, lakken en de blanke delen vele keren lakken voor een goed resultaat.



Workum, scheepswerf De Hoop. Arjen van Boekel verzorgt het lakwerk. (Foto: R. van Boekel)



De eindafwerking vond plaats in Drachten op het Buitenvallaat (Foto: Rienkje van Boekel).



Workum, juli 2020. Folkert Gaarlandt met z'n moeder Kirsten Blomberg en Madeleine met Taco hebben de koperen naamplaat meegenomen, die bij de verkoop van de Wâldfûgel als herinnering aan het scheepje achtergebouden werd door de familie Gaarlandt. De naamplaat dekt het luikje af dat toegang geeft naar het achterhuisje onder de hennebalk, bij het roer en wordt het spinnengatdeksel genoemd. (Foto's: Rienkje van Boekel-van der Mei.)



Twee spinnengatdeksels van de Wâldfûgel: J.O. van der Werff, 1919 en E.G. v. V(een).



Het spinnengatdeksel E.G.v.V. dat op 11 september 2020 tijdens de presentatie van het jacht in Drachten in het achterhuisje werd geplaatst. Arjen van Boekel heeft niet alleen het lakwerk verzorgd, maar ook de twee spinnengatdeksels opgeknapt. (Foto: Dirk Huijzinga)

Presentatie van de Wâldfûgel en dit boekje aan genodigden op 11-09-2020

Terwijl vanaf het voorjaar 2020 de wereld, en dus ook Drachten, lijdt onder de pandemie van het onbekende Coronavirus, waardoor allerlei festiviteiten afgezegd moesten worden, kon de presentatie van de gerestaureerde *Wâldfûgel*, onder bepaalde voorwaarden van onderlinge afstand bewaren, gelukkig wel doorgaan.



De Wâldfûgel op 11 september bij de presentatie voor genodigden. Hier ligt het jachtje naast 'De Jonge Trijntje', het skûtsje dat op het Buitenstvallaat is gerestaureerd. De lange giek is gemaakt door Sipke Jager, die ook het roer maakte voor de elektrische aandrijving. (Foto: Dirk Huizinga)



Sipke Jager slaat het grootzeil aan, zorgt dat de rakbanden op juiste lengte staan en maakt de Wäldfögel klaar voor de presentatie op 11 september 2020 op het Buitenstvallaat. (Foto: DH)



Als voorzitter van de Stichting Varende Cultureel Erfgoed Ronde en Platbodempjachten Wijde Ee e.o. hield Rienkje van Boekel-van der Mei, in de originele kledij van haar beppe van zo'n honderd jaar geleden, een voordracht over het belang van het behoud van het cultureel erfgoed op en rond het Buitenstvallaat in Drachten. (Foto: Dirk Huijzinga)



Presentatie van het boekje door de auteur aan wethouder/ loco-burgemeester Maria le Roy. (Foto: Harry Blokzijl) De belangstelling die de gemeente Smallingerland heeft getoond voor het behoud van de Wâldfûgel in combinatie met de aandacht van de gemeente voor het Buitenstvallaat als de enige plek waar de rijke scheepsbouwgeschiedenis van Drachten tastbaar is gebleven, vertaalde zich op 11 september 2020 in de betrokkenheid van de loco-burgemeester bij de presentatie van de Wâldfûgel.



Roelof van der Werff in de Wäldfögel die hij voor de tweede keer opknapte. (Foto: D.H.)



Roelof plaatst de vlag op het oude roer van het jachtje onder belangstellend oog van de genodigden. Helemaal rechts het nieuwe roer met de elektrische aandrijving in het roerblad. In het groen Kirsten Gaarlandt-Blomberg die het spinnengatdeksel zal overdragen aan Haiko van der Werff, die het aan zal brengen in het achterhuisje, onder de hennebalk. In het midden, zittend, mevr. Maria le Roy. Links met rode broek Wim de Bruijn van de 'Spiegel der Zeilvaart' en zittend voor hem Theo Kampa, die de foto's verzorgt bij de publicaties van Wim. (Foto: Harry Blokzijl)



Het spinnegatdeksel dat de familie Gaarlandt had achtergebouden als herinnering aan de Wäldfögel, toen die in 1977 werd verkocht aan Jan Jansz van der Werff, werd ter plekke door Kirsten Gaarlandt aangereikt en door Haiko van der Werff op z'n plek in het achterhuisje aangebracht. (Foto: Dirk Huizinga)



De voorzitter mocht tevreden zijn na een geslaagde presentatie van de Wâldfûgel op 11 september onder prima omstandigheden wat het weer betreft, met beperkingen op sociaal gebied vanwege de Coronapandemie, maar met duidelijke waardering van de genodigden voor het gebodene. (Foto: Sijrike van der Mei)

7. De toekomst?

In het voorjaar van 2020 is de *Wäldfûgel* honderd jaren oud. Haar toekomst ziet er na de laatste verjongingskuur technisch gezien weer goed uit. Maar hoe verder? Wat gaat er met haar gebeuren? Een jacht moet immers varen. Het moet gebruikt worden. Een oud scheepje restaureren en vervolgens als museumschip in een hoekje laten liggen, is zinloos. Dan kon het beter geconserveerd worden en op het Buitenstvallaat in een kijkkast achter glas getoond worden aan het publiek. Nee, een schip is er om mee te varen. Stilliggen leidt tot meer onderhoud dan varen en is zinloos.

Gelukkig heeft het stichtingsbestuur als eigenaar van de *Wäldfûgel* wel ideeën hoe het jacht behouden moet blijven en een rol kan spelen bij activiteiten die te organiseren zijn rond het Buitenstvallaat. Het opgeknapte jacht kan volgens de stichting gebruikt worden voor:

- educatieve activiteiten, waar dus jongeren bij betrokken worden;
- rondvaarten met kleine groepjes mensen met een beperking;
- promotie-activiteiten bij watersportevenementen bij Drachten e.o.;
- het uitdragen van de cultuurhistorische waarde van de scheepsbouw aan het Buitenstvallaat door de jaren heen.

Voor de realisatie van dergelijke doelen zullen door de stichting vrijwilligers worden geworven die actief betrokken worden bij het onderhoud van het jacht en het mee-organiseren en helpen uitvoeren van diverse activiteiten



De Waldfûgel 2017 onder zeil.

Geraadpleegde bronnen

Digitale bestanden met stambomen, aktes burgerlijke stand etc. en oude kranten.

www.openarch.nl

www.allefriezen.nl

www.allegroningers.nl

www.parlement.com/lid dick gaarlandt

www.dekrantvantoen.nl

www.foardeneiteam.nl: m.b.t. de geschiedenis van de scheepswerven in Drachten.

Informanten:

Jan Geurt Gaarlandt en Kirsten Gaarlandt-Blomberg m.b.t. ervaringen van de familie Gaarlandt met de *Wâldfûgel*.

Rienkje van Boekel-van der Mei m.b.t. de geschiedenis van de scheepsbouwfamilie Van der Werff in Drachten.

Roelof van der Werff m.b.t. restauraties van de *Wâldfûgel*.

[Smelne's Erfskip](#), periodiek van de cultuurhistorie van Smallingerland. Nr. 49, 2019

www.ssrp.nl : m.b.t. Wâldfûgel en artikel Waterkampioen juni, 1953

Standaardwerken

Vermeer, J.: *Het Friese Jacht*. Leeuwarden, 1992

Vermeer, J.: *Tjotters en Boatsjes*. Leeuwarden, 1997



De Waldfügel van Joop Krist in 2008 (Foto: Tsjoltsje Roelevink)

Financieel ondersteund door

Gemeente Smallingerland



Provinsje Fryslân



Rabobank



Prins Bernhard Cultuurfonds



P.W. Janssens Friesche stichting



Jan Roelof Geertsma fonds



Vrienden van de Wâldfûgel

