# Honderd jaar Volharding

## Stavoren

## 1918 – 2018

SINCE 1918
VOLHARDING
STAVEREN SHIPYARD

Dirk Huizinga

*Niet alleen scheepsbouw, maar ook jachtbouw*

## Inhoud

Vooraf 5

1. Van der Werff, scheepsbouwers uit Drachten vanaf 1729 7

2. De jollenwerf van Roosjen en Strikwerda 37

3. Volharding in de ijzeren scheepsbouw 51

4. Van bedrijfsschepen naar plezierjachten 105

5. Jachtwerf Volharding Stavoren 173

6. Een nieuwe bestemming voor de oude werf 191

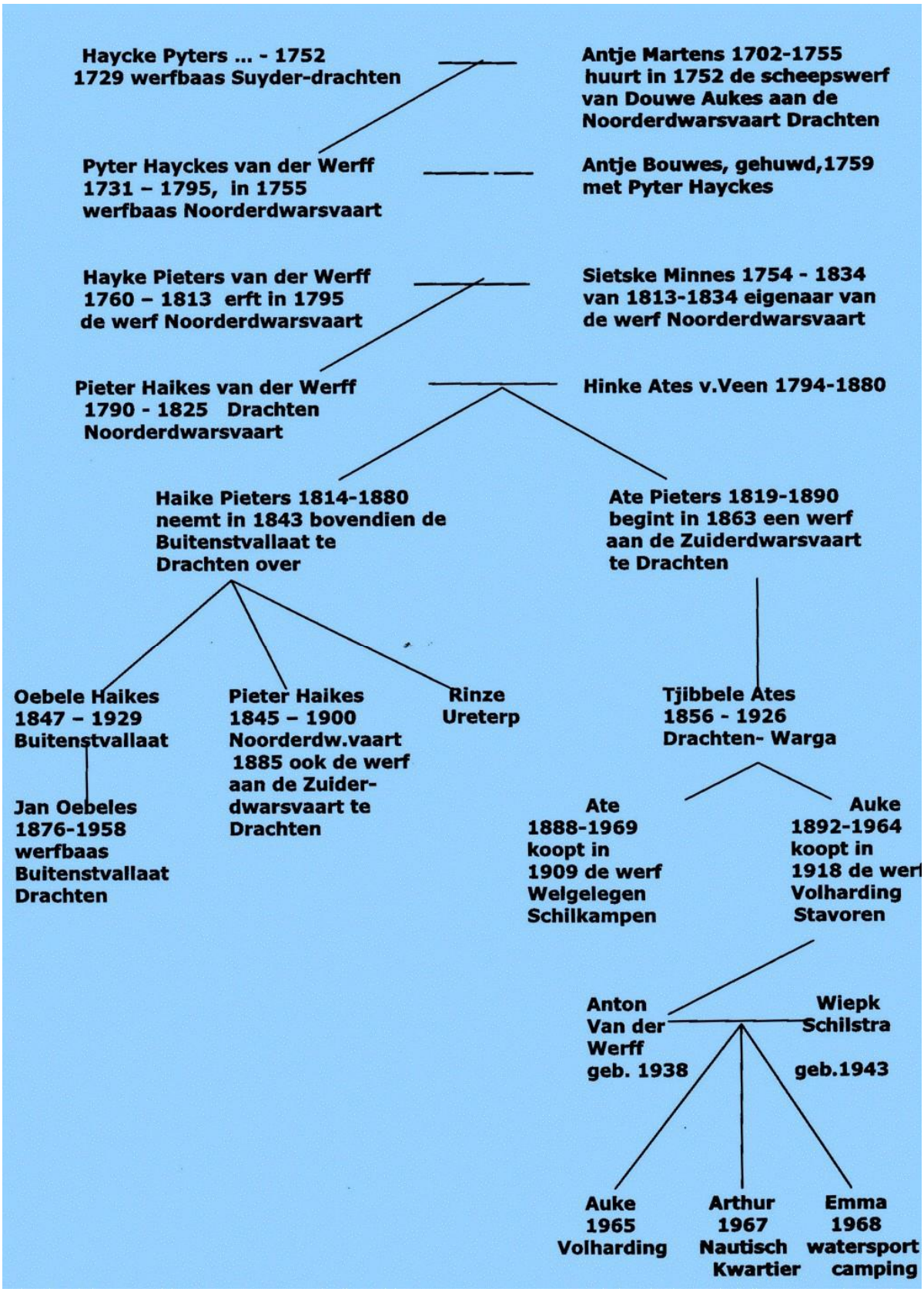
7. Van 2008 tot 2018, een mondiale financiële crisis overleefd 199

Verkrijgbaarheid van dit boek 228

## Vooraf

In dit jubileumwerk geef ik een beeld van honderd jaren *Volharding*. Centraal staat de ontwikkeling van de scheepsbouwwerf *Volharding* in Stavoren vanaf het moment dat Auke van der Werff in 1918 deze naam gaf aan de reeds bestaande werf die hij had overgenomen. Voor die tijd bestond de werf echter ook al jaren en werd bekend door de bouw van Staverse vissersjollen en sloepen. Die voorgeschiedenis is niet alleen interessant uit oogpunt van scheepsbouwhistorie, maar is ook van invloed geweest op het wel en wee van de scheepswerf *Volharding* onder de leiding van drie generaties scheepsbouwers uit de familie Van der Werff. Ook deze scheepsbouwers staan niet op zichzelf, maar zijn telgen van de "scheepsbouwersdynastie Van der Werff" in Friesland met Drachten als historisch startpunt. Die familiegeschiedenis breng ik summier in beeld. Er is sprake van een wijdvertakt netwerk van scheepsbouwers Van der Werff, waarvan ik alleen die familielijn aangeef die leidt naar Auke van der Werff die in 1918 met de *Volharding* begon. Auke noemt zijn werf *Volharding* en dat is meer dan alleen maar een naam. Volharding verwijst ook naar een menselijke eigenschap die getuigt van idealisme, van een pragmatische aanpak en vertrouwen in eigen kunnen. Het gaat om doorzetten en standvastig zijn. Die ondernemerskwaliteiten hebben echter alleen betekenis in samenhang met allerlei weerstanden. Volharding toont zich in situaties waar veel anderen de moed opgeven. Wie standvastig is, verkeert in een situatie met moeilijkheden en onzekerheden. Wie doorzet ondanks moeilijkheden, zal onvermijdelijk op z'n tijd ook eens onzeker of zelfs enigszins zwaarmoedigheid zijn. Immers, zonder twijfels hoef je niet volhardend te zijn. Dan gaat alles wel vanzelf. Dat deze werf na honderd jaren nog bestaat, heeft daarom vooral met dat geheel van tegenstrijdige wensen en gevoelens te maken bij de ondernemers die dit bedrijf hebben geleid. Met doorzetten en creatief zijn als het moeilijk wordt. Maar evenzeer met twijfel, omdat het voor de werfbaas helemaal niet zeker is dat deze standvastigheid ook tot succes leidt. De honderd jaren die in dit boek in vogelvlucht de revue passeren, maken duidelijk dat de familie Van der Werff in Stavoren de naam *Volharding* met recht in het vaandel voert.

Bewust heb ik gekozen voor een uitgave met veel foto's en andere illustraties. Ook is er de nodige aandacht voor de sociaal-economische context waarin de werf functioneert. Vaak weer aan de hand van illustraties. Juist (historische) foto's bieden een informatie die door teksten niet verbeterd, maar wel ondersteund kan worden.

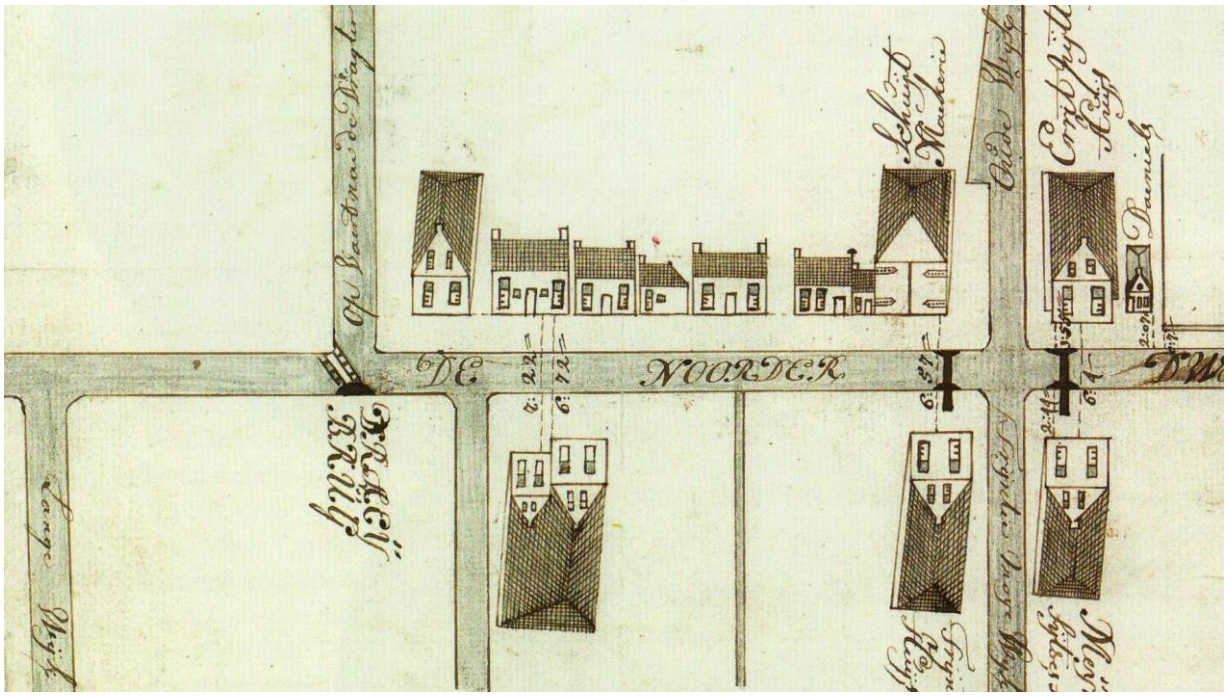

Haycke Pyters ... - 1752
1729 werfbaas Suyder-drachten
Antje Martens 1702-1755
huurt in 1752 de scheepswerf
van Douwe Aukes aan de
Noorderdwarsvaart Drachten
Pyter Hayckes van der Werff
1731 – 1795, in 1755
werfbaas Noorderdwarsvaart
Antje Bouwes, gehuwd,1759
met Pyter Hayckes
Hayke Pieters van der Werff
1760 – 1813 erft in 1795
de werf Noorderdwarsvaart
Sietske Minnes 1754 - 1834
van 1813-1834 eigenaar van
de werf Noorderdwarsvaart
Pieter Haikes van der Werff
1790 - 1825 Drachten
Noorderdwarsvaart
Hinke Ates v.Veen 1794-1880
Haike Pieters 1814-1880
neemt in 1843 bovendien de
Buitenstvallaat te
Drachten over
Ate Pieters 1819-1890
begint in 1863 een werf
aan de Zuiderdwarsvaart
te Drachten
Oebele Haikes
1847 – 1929
Buitenstvallaat
Pieter Haikes
1845 – 1900
Noorderdw.vaart
1885 ook de werf
aan de Zuider-
dwarsvaart te
Drachten
Rinze
Ureterp
Tjibbele Ates
1856 - 1926
Drachten- Warga
Jan Oebeles
1876-1958
werfbaas
Buitenstvallaat
Drachten
Ate
1888-1969
koopt in
1909 de werf
Welgelegen
Schilkampen
Auke
1892-1964
koopt in
1918 de werf
Volharding
Stavoren
Anton
Van der
Werff
geb. 1938
Wiepk
Schilstra
geb.1943
Auke
1965
Volharding
Arthur
1967
Nautisch
Kwartier
Emma
1968
watersport
camping

# 1. Van der Werff, scheepsbouwers uit Drachten vanaf 1729

De Friese familie van scheepsbouwers Van der Werff is wijd vertakt. Het is niet mijn opzet die volledig te beschrijven. Ik geef hier slechts de lijn aan die leidt naar de scheepsbouwwerf *Volharding* in Stavoren, in relatie met de directe familieleden op enige andere werven in Friesland. Het genealogisch overzicht is dus allerminst volledig. Auke van der Werff, werfbaas van de Volharding in Stavoren, stamt uit een geslacht van scheepsbouwers, dat z'n wortels heeft in Drachten. Via buitenstaanders. De scheepstimmerman Aucke Gerrijts uit Lemmer dacht in 1710 in Drachten een ideale plek te vinden voor een nieuwe werf: naast het Buitenste verlaat van de pas gegraven Drachtstervaart. Hij verkocht zijn werf aan de Zijlroede en trok naar het buurtschapje Buitenstvallaat, vier kilometer ten westen van het veendorp Drachten. Reeds na vijf jaren verkocht hij zijn werf 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. De Roorda's zaten er even en ook Sietske Minnes (17541834), de weduwe van Haicke Pieters van der Werff uit Drachten, had ermee van doen. In 1855 werd een kleinzoon van haar werfbaas op het Buitenstvallaat. Vanaf dat moment bleef de werf 'De Nijverheid' op het Buitenstvallaat in handen van de scheepsbouwfamilie Van der Werff. Dat kon dankzij Sietske Minnes, de weduwe die eigenaar was van de scheepswerf aan de Noorderdwarsvaart in Drachten. Deze werf was in 1715 opgericht door Aucke Gerrijts, nadat hij de werf bij het Buitenstvallaat had verkocht. Pyter Haykes was scheepstimmerman op de werf aan de Dwarsvaart. In 1755 erfde hij deze werf en maakte er een bloeiend bedrijf van. Zijn 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 beide 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 in 1825 op jonge leeftijd overleden, maar diens weduwe, Hinke Ates van der Veen, zorgde vanaf 1830 voor de continuïteit van het bedrijf.
De twee zonen van Pieter en Hinke werden in de tweede helft van de 19e eeuw ook actief in de scheepsbouw te Drachten. De oudste, Haike Pieters van der Werff (1814-1880) was vanaf 1843 zetbaas op de werf bij het Buitenstvallaat. Hij kocht in 1864 de werf aan de Noorderdwarsvaart. Zijn jongere broer Ate Pieters (1819-1890) richtte in 1863 aan de Langewijk een eigen scheepswerf op. De woning van Ate stond op de hoek van de Langewijk met de Zuiderdwarsvaart. De helling met het hellinggat stond dwars op de Langewijk, op de plek waar de huidige straat De Helling begint. De twee broers konden elkaars werven zien liggen als ze langs de Dwarsvaart keken.

*Drachten, 1905. De Noorderdwarsvaart met zicht naar het noorden. Direct achter de bomen op de linker oever ligt de werf, die in 1925 failliet gaat. De Groningse houthandelaar Barkmeijer vestigt er een houthandel die blijft bestaan tot 1973. In 1964 is de Noorderdwarsvaart gedempt. Na Barkmeijer werd de houthandel een doe-het-zelf-zaak en twee jaar later een Praxisvestiging. Op de plek van de werf is op dit moment een bioscoop. Het werfterrein is in een parkeerplaats veranderd.*

*Drachten Oosteind 1832. Kadastrale kaart. Wit op de kaart de Drachtstervaart, die op het Oosteind een T-splitising kent met de Noorderdwarsvaart. Linksaf naar de oude werf van Hayke Pieters. Rechtsaf is de Zuiderdwarsvaart met bij de blauwe kalkovens linksaf de Langewijk (Kaart: Hisgis)*




*Drachten, 1756. Fragment van de kaart die C. Leenderts op 26 maart 1756 maakte, met daarop de Noorderdwarsvaart (vlnr) met de 'schuitmakerij' van Pyter Haikes. Links van de bebouwing de Drachtstervaart en helemaal links de Langewijk. De Drachtstervaart loopt oost-west, de Noorderdwarsvaart zuid-noord. (Bron: Smelne's Erfskip, juni 2017)*

*Drachten, omstreeks 1920. De scheepswerf aan de Noorderdwarsvaart met twee skûtsjes op de helling langs het hellinggat en links daarvan de timmerschuur. De woningen rechts zijn de achterzijden van panden langs de Drachtstervaart aan het Oosterend. (tekening: Jan Planting)*

*De Noorderdwarsvaart begin 1900 kijkend naar het noorden. Bij de bomen de scheepswerf.*

*Drachten, de werf aan de Noorderdwarsvaart met mensen poserend op de wegneembare plank over de vaart. Op de kant eiken stammen voor de scheepswerf.*

*Drachten, 1924. De Noorderdwarsvaart met helemaal rechts een stukje van de timmerschuur van de scheepswerf. (Tekening boven en aquarel onder: Jan Planting)*

*Na het faillissement van de scheepswerf in 1925 trok de houthandel Barkmeijer in het pand .*

Reeds in 1896 schakelde Tjibbele Ates, de zoon van Ate Pieters van der Werff (1819-1890) aan de Langewijk over van houtbouw op ijzeren scheepsbouw. De werf aan de Langewijk kreeg zelfs als bijnaam 'de ijzeren scheepsbouw'. Ate Pieters was overigens niet alleen scheepsbouwer, maar ook kerkelijk actief. Hij was één van de oprichters van de Christelijk Afgescheiden Gemeente van Drachten. Bijeenkomsten van afgescheidenen werden in de werfschuur georganiseerd. Ook vermeldenswaard is, dat in een van de twee arbeiderswoninkjes naast de helling in 1898 de christelijk-pacifistische politicus/dichter Fedde Schurer is geboren. Zijn vader was timmermansknecht op de werf. De timmerman vertrok vijf jaren later echter naar De Lemmer, waar hij scheepstimmerman werd op de werf van de Gebroeders De Boer. Lemmer werd de plaats waar Fedde Schurer opgroeide.

De werf aan de Noorderdwarsvaart schakelde pas in 1913 over van houtbouw naar ijzerbouw. Het liep echter niet goed af met deze werf. De toenmalige werfbaas Ate Pieters van der Werff was maatschappelijk heel succesvol, nam tal van eervolle functies op zich, maar werkte zich bij al die activiteiten financieel in de problemen. De schulden liepen zo hoog op, dat de werf in 1925 failliet werd verklaard. Op 16 september 1925 maakte notaris J. de Jong uit Drachten met een advertentie in de *Leeuwarder Courant* het boelgoed bekend van het faillissement van de scheepswerf van A.P. van der Werff. Waaronder voorkomen: "een complete dwarshelling, diverse werkbanken, handslingerpons, handponsmachine, draaistroommotoren, elektrische boormachine, horizontale raamzaag, verstelbare cirkelzaagbank, diverse andere machinerieën, ijzeren punters, ijzeren schouwen, vele gereedschappen, zware eiken bomen, planken, ribhout, enz. De verkooping vindt plaats op de bovengenoemde werf." (*LC*, 16 september 1925). De machinerieën uit de boedelverkoop zijn behoorlijk modern voor een traditionele houtwerf die af en toe in ijzer bouwde. Het is mogelijk dat het volgende daarbij van invloed is: de werf aan de Noorderdwarsvaart werkt regelmatig samen met de ijzeren scheepsbouw aan de Langewijk, 200 meter naar het zuiden, langs de Zuiderdwarsvaart. Gezamenlijk adverteren de werven als "Gebrs. V.D.Werff ". IJzeren casco's die aan de Langewijk zijn gebouwd, worden bijvoorbeeld aan de Noorderdwarsvaart afgebouwd. Waarschijnlijk speelt daarbij mee, dat de werf aan de Noorderdwarsvaart over elektrische machines beschikt. De elektrificering van woningen en bedrijven vindt in Friesland zo rond 1920 plaats, maar langs de Zuiderdwarsvaart komt deze energievoorziening pas eind 1954 tot stand.
Op 17 september 1954 meldt de *Leeuwarder Courant*: "**Zuiderdwarsvaart Drachten krijgt electrisch licht."** De bewoners zouden in dit "praehistorisch Drachten" niet eens zo lang hebben hoeven wachten op het "nije ljocht". Het PEB vond tot dusverre de aansluiting van die woningen op het electriciteitsnet onrendabel, dus niet de moeite waard.

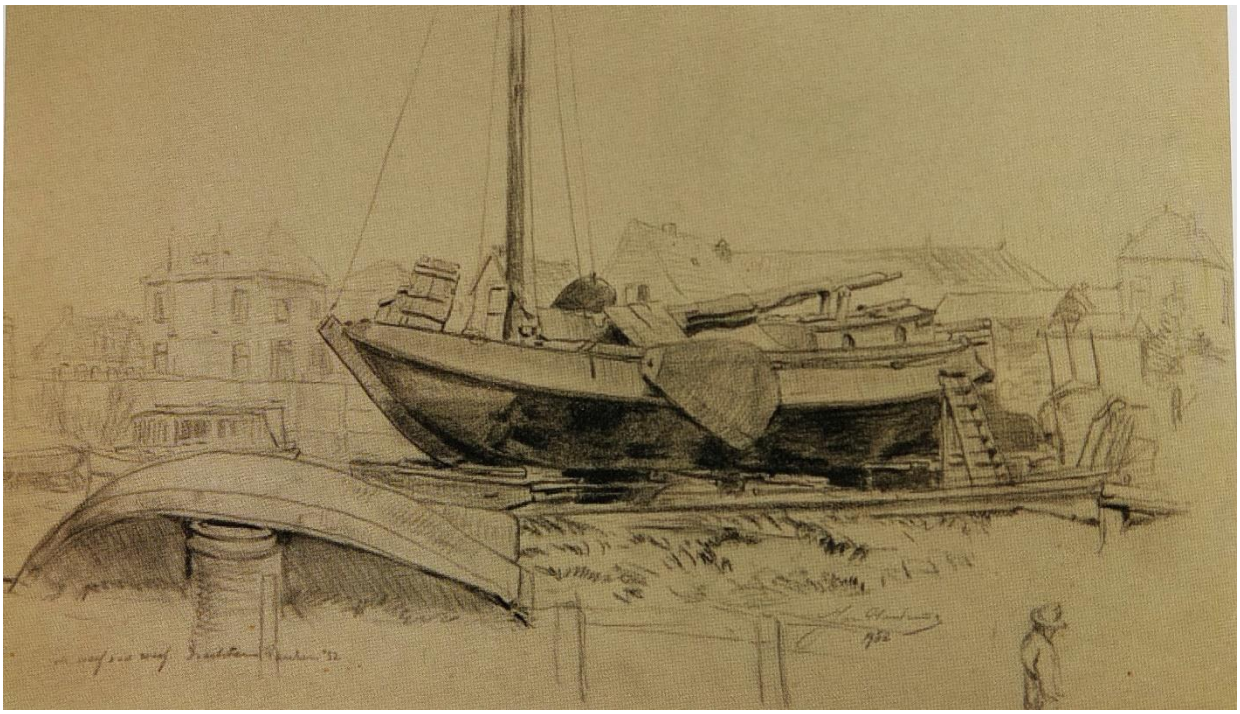
Overigens duurde het even lang voordat de buurtschap bij het Buitenstvallaat werd geëlektrificeerd. Tot die tijd moesten men zich ook daar behelpen met olielampen, petroleumstellen en kachels voor verlichting, om te koken en voor verwarming. De scheepswerf maakte er dus schepen met handkracht. Met behulp van gereedschappen en machines die gebaseerd waren op de werking van eenvoudige mechanica.

*Drachten, ca. 1925. De Zuiderdwarsvaart met aan de linkerkant de woning van Van der Werff op de hoek bij de Langewijk.*

*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. Van der Werff 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.

*Drachten, De Langewijk 1951. De werf van Ate Pieters.Vooraan de Langewijk met haaks daarop het hellinggat en daar achter de timmerschuur. In 1957 sluit de werf, vooruitlopend op de demping van de vaarten in 1965. De plaats waar de werf aan de Langewijk heeft gestaan, is nu niet meer herkenbaar. De straat De Helling begint waar eens de helling van de werf was.*



*Drachten, omstreeks 1952. Een snikke op de helling voor onderhoud aan de Langewijk. Op de achtergrond links een woning langs de Zuiderdwarsvaart. (Tekening: Jan Planting)*

*Drachten, 2007, het sluisje Buitenstvallaat met de sluiswachterswoning uit 1893, op de plek van de oorspronkelijke sluis uit 1641. (Foto: Dirk Huizinga)*

Aan het Buitenstvallaat was het eenvoudiger schepen bouwen dan aan de Langewijk. De Buitenstvallaatwerf lag aan open water en had niet het probleem van krappe

bochten en nauwe sluisjes. Wel bracht de geïsoleerde ligging 'buiten de bewoonde wereld' eigen problemen met zich mee. Het kleine gemeenschapje dat op vier kilometer afstand van Drachten woonde, kwam in 1934 zelfs in het nieuws, omdat daar het laatste klassieke volksgericht van Friesland plaatsvond. De *Leeuwarder Courant* van 27 december 1934 bracht het voorval uitgebreid in het nieuws: Aan het Buitenstvallaat woonde een oud-koloniaal samen met een getrouwde vrouw afkomstig uit Boornbergum, die haar man had verlaten. Dat was niet naar de zin van de bevolking van het nabij gelegen dorpje De Wilgen. Tijdens de donkerste dag van het jaar trok een 50-tal mannen in optocht met ketelmuziek naar het pand waarin zich het stel bevond. Het huisje werd bestormd en alles werd kort en klein geslagen. De bewoners vluchtten met een baby van een jaar naar de zolderverdieping, maar de mannen klommen op het dak, maakten er een gat en haalden de mensen naar buiten. Ze werden in optocht naar De Wilgen gebracht, waar de rijksveldwachter een einde maakte aan de vertoning. De man was zo toegetakeld, dat hij zich onder geneeskundige behandeling moest stellen. De scheepswerf had met dit alles weinig van doen, hoewel er sprake geweest zou zijn van 'pek en veren' en de pek hoogstwaarschijnlijk uit de teertonnen van de scheepswerf kwam. De impact was natuurlijk groot voor de mensen die daar zo geïsoleerd bij de sluis woonden. Het leven ging toen anders dan tegenwoordig. Goede verbindingen over land ontbraken. Het gemakkelijkste ging men per boot naar Drachten. Ook de scheepswerven werden over het water van materiaal voorzien. De staalplaten, hoekijzers, staalstrippen, klinknagels en vaten koolteer die werfbaas Jan Oebeles van der Werff bestelde, werden afgeleverd op de kade van Drachten. De werfbaas kwam het materiaal zelf met een praam van het Buitenstvallaat ophalen.
De bedrijvigheid bij de sluis met schippers die één voor één door het verlaat moesten, zorgde in de 20e 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 met 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. Even eerder, in 1878, had Oebele Haikes, de zoon van Haike Pieters, de werf bij het Buitensvallaat overgenomen. Vanaf 1900 bouwde hij er samen met zijn zoon Jan Oebeles van der Werff (1876-1958) de skûtsjes waar nu nog iedere zomer een aantal van te zien zijn tijdens het skûtsjesilen. Totdat de vraag naar skûtsjes rond 1930 echt voorbij was. Het opkomend wegverkeer nam de vervoersfunctie van de binnenvaart voor een deel over. De meeste werven waren na WO I gestopt met de bouw van skûtsjes. Werfbaas Jan Oebeles ging als enige door en bouwde zijn laatste skûtsje in 1933. Ook bouwde hij tjalken en beurtscheepjes. Zelfs heeft hij op zijn ijzerwerf tussen 1913 en 1920 voor de pleziervaart nog vier houten ronde jachten gebouwd en een grote stalen boeieraak.

*Drachten, 2007. Het woonhuis met het uithangbord van Jan Oebeles van der Werff (Foto: DH)*

Op het Buitenstvallaat werd reeds in de dertiger jaren overgeschakeld op jachtbouw voor de watersport. Vooral de stalen Van der Werffkruisers werden populair. Voor de oorlog werden die nog geklonken, maar vanaf 1953 werd de techniek van het elektrisch lassen op het Buitensvallaat ingevoerd. In 1975 nam Jan Oebeles van der Werff (1941-1995) de werf over. Hij bouwde vooral casco's van motorkruisers voor de pleziervaart. In die tijd werden die vaak door de opdrachtgever zelf afgetimmerd. Ook deed hij onderhoudswerk aan jachten. Na zijn overlijden in 1995 zorgde zijn vrouw Meintje van der Kooi voor de continuïteit van het bedrijf. In 2001 kon haar zoon Oebele Haike er als werfbaas aan de slag. Hij bouwde aanvankelijk vooral stalen casco's van grote motorkruisers voor derden, maar richt zich de laatste jaren ook op de restauratie van klassieke schepen en de bouw van een eigen model motorkruiser, de Fallaatster 1400, dat gebaseerd is op een ontwerp van zijn vader Jan Oebeles.

*Drachten, 1917. De 17.50 meter lange boeier 'Marva' (ontwerp Douwe Zijlstra) voor dhr. Hervé uit Amsterdam.*

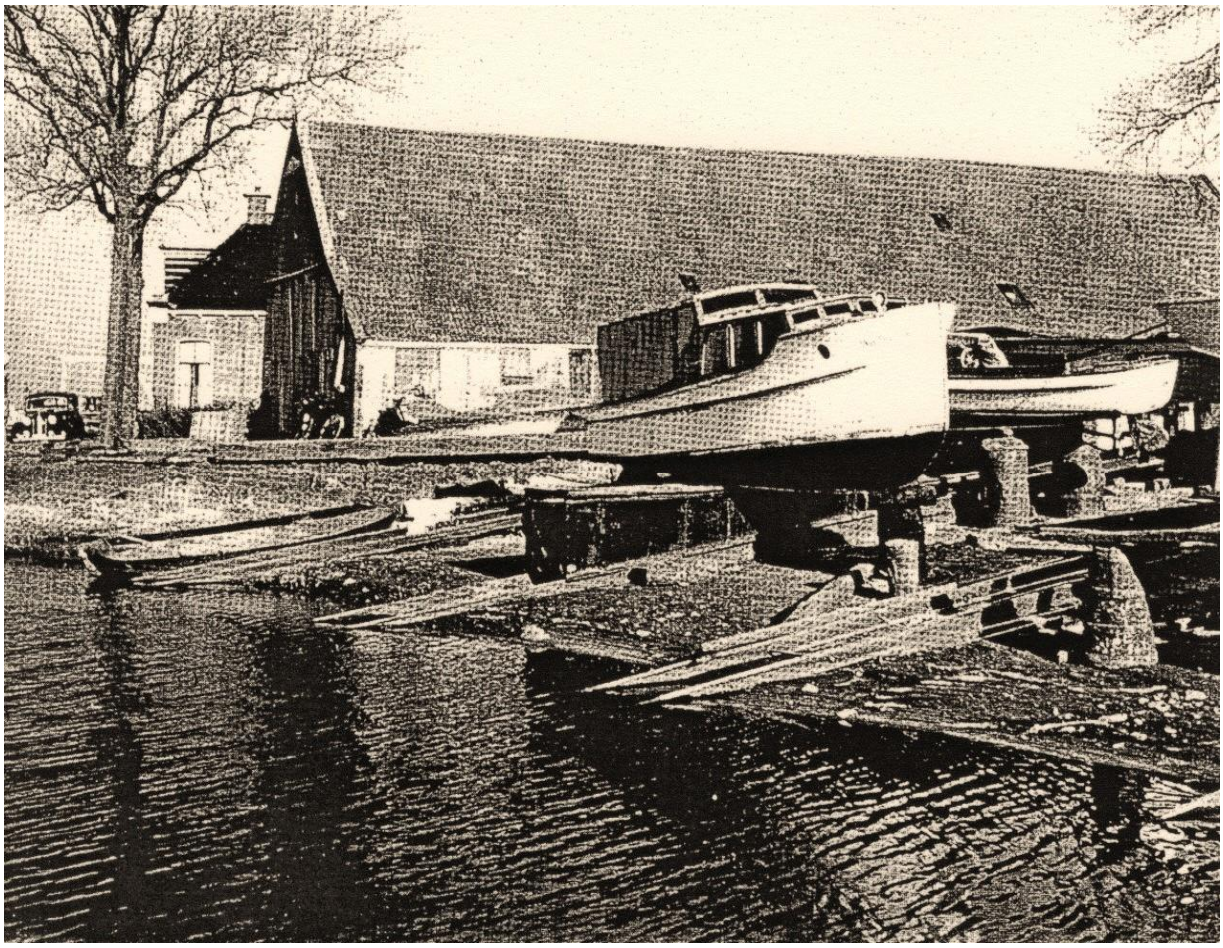
*Drachten, eind jaren twintig. De werf bij het Buitenstvallaat met een tjalk voor de kant en een tjalk op de helling voor onderhoud. (Foto: collectie Hans van der Mei, Smelnehûs, Drachten)*

*Buitenstvallaat, de bouw van het huidige SKS skûtsje van Joure op de oever van het riviertje de Drait.*

*Bij de tewaterlating wordt het schip in het water gekiept op twee met vet ingesmeerde glijbalken.*

## Scheepsbouw van hout naar ijzer

Vanaf 1900 gingen de Friese scheepswerfjes massaal over van houtbouw naar ijzeren scheepsbouw. Dat was vooruitgang, maar we staan er zelden bij stil wat dat betekende voor de timmerlieden op de werven. De ijzeren scheepsbouw was immers onvergelijkbaar met de houtbouw uit de 19e eeuw. Een ijzeren schip werd 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 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 onvergelijkbaar 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 was daarentegen 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 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 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 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 moest in die tijd met eenvoudige mechanische middelen in het water gekieperd worden. 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 gleed het schip met minimale moeite over de balken de plomp in.



*De scheepswerf Buitenstvallaat van Jan Oebeles van der Werff in 1950. Voor onderhoud was rond 1920 een dwarshelling aangelegd, waar schippers met kleine vrachtscheepjes nog jaren graag gebruik van maakten.*

## Scheepswerf De Onderneming aan de Nieuwe Hoek te Warga

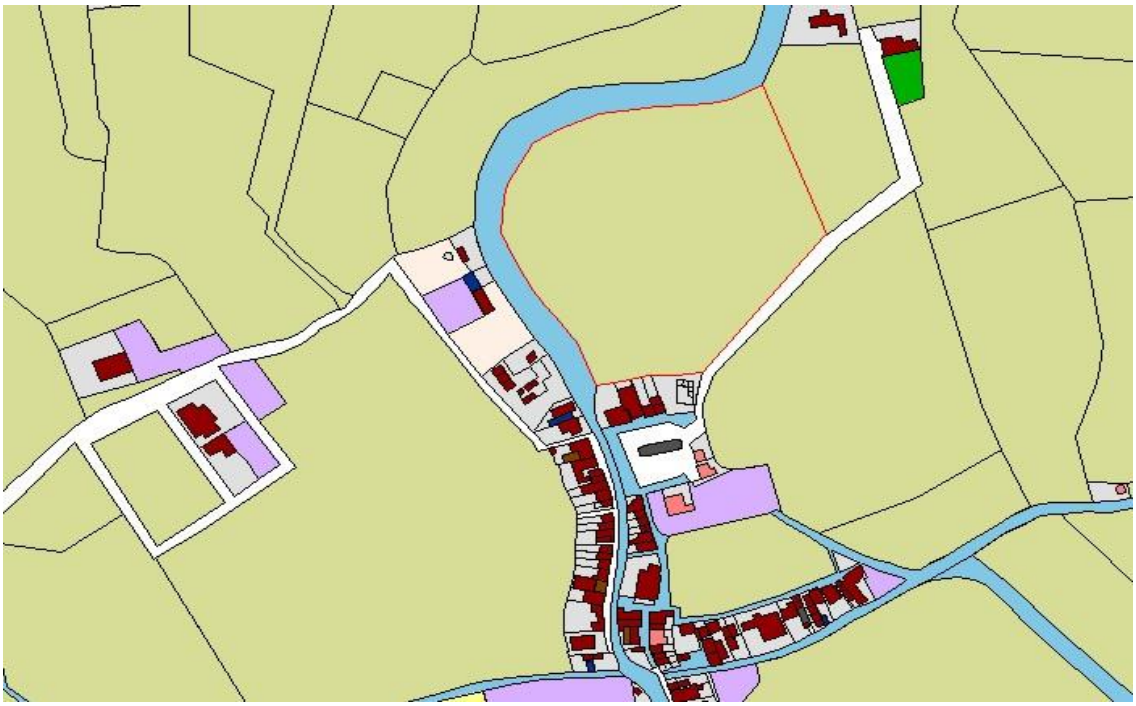
Ate Pieters van der Werff (1819-1890), de jongere broer van Haike Pieters (1814-1880), begint in 1840 de nieuwe werf aan de Langewijk ('de ijzeren scheepsbouw'). Ruim veertig jaar later verkoopt hij de werf aan zijn jonge neef (oom-zegger) Pieter Haikes (1845-1900), de zoon van Ates oudere broer Haike (1814-1880). Pieter Haikes is reeds (vanaf 1863) actief op de oude werf aan de Noorderdwarsvaart en wordt zo'n 20 jaar later, met de koop van 'de ijzeren scheepsbouw' in de jaren tachtig, werfbaas aan de Langewijk. Ate Pieters van der Werff is getrouwd met Baukje Wietzes Kamp. Zij krijgen 4 dochters en 3 zonen. Het jongste kind, Tjibbele Ates van der Werff (1856-1926), trouwt in 1881 met Antje van der Veen en verhuist datzelfde jaar nog van Drachten naar Warga. Daar huurt hij de oude scheepswerf aan de Nieuwe Hoek.

In 1889 neemt Tjibbele Ates voor achttienhonderd gulden de scheepshelling, huizen en een schiphuis over van de eigenaar, dhr. Jan Eindhoven, wonende in Parijs.

*Warga 2006: het skûtsje Twa Famkes, gebouwd bij De Onderneming, tijdens het 125-jarig bestaan van de werf, die onder de naam 'Jachtwerf Van der Werff' geleid wordt door Jannie Postma-Van der Werff, een achter-kleindochter van Tjibbele.*

In 1903 laat hij bij deze werf 'De Onderneming' aan de Nieuwe Hoek een nieuw woonhuis bouwen. Uit het huwelijk met Antje van der Veen worden in Warga vier kinderen geboren: Lemke (1882 – 1952), **Ate** (1888-1969), Boukje (1890-..) en **Auke** (1892 – 1964) In 1896 trouwt Tjibbele op 39 jarige leeftijd voor de tweede keer, met Jacobje Betten. Uit dit huwelijk worden nog 3 zonen en een dochter geboren.

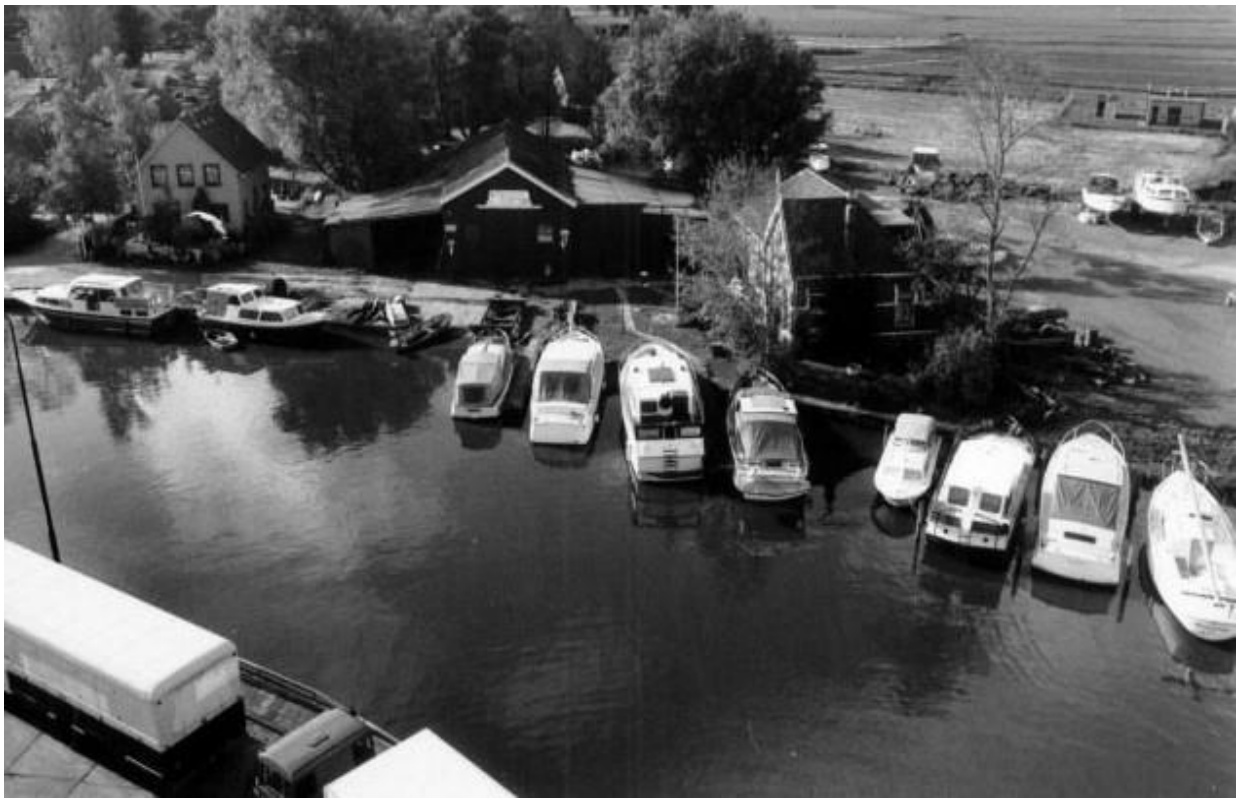
*Warga in de jaren twintig: Tjibbele Ates van der Werff voor het huis aan de Nieuwe Hoek, te midden van zijn familie. Op de foto rechts achter Tjibbele staat Auke van der Werff uit Stavoren.*



*Warga, 1832. Aan de noordkant langs de Wergeastervaart donkerblauw de oliemolen bij Nieuwe Hoek. Iets noordelijker, in de bocht, begint Tjibbele Ates van der Werff in 1881 zijn scheepswerf 'De Onderneming'.(Kaart: Hisgis)*

*Warga, de Nieuwe Hoek. In de verte werf ' De Onderneming' met langshelling. Door de bocht in de vaart is daar ruimte voor. De oliemolen van Hoekstra/Kooistra is in 1918 afgebrand. (Foto: Tresoar)*

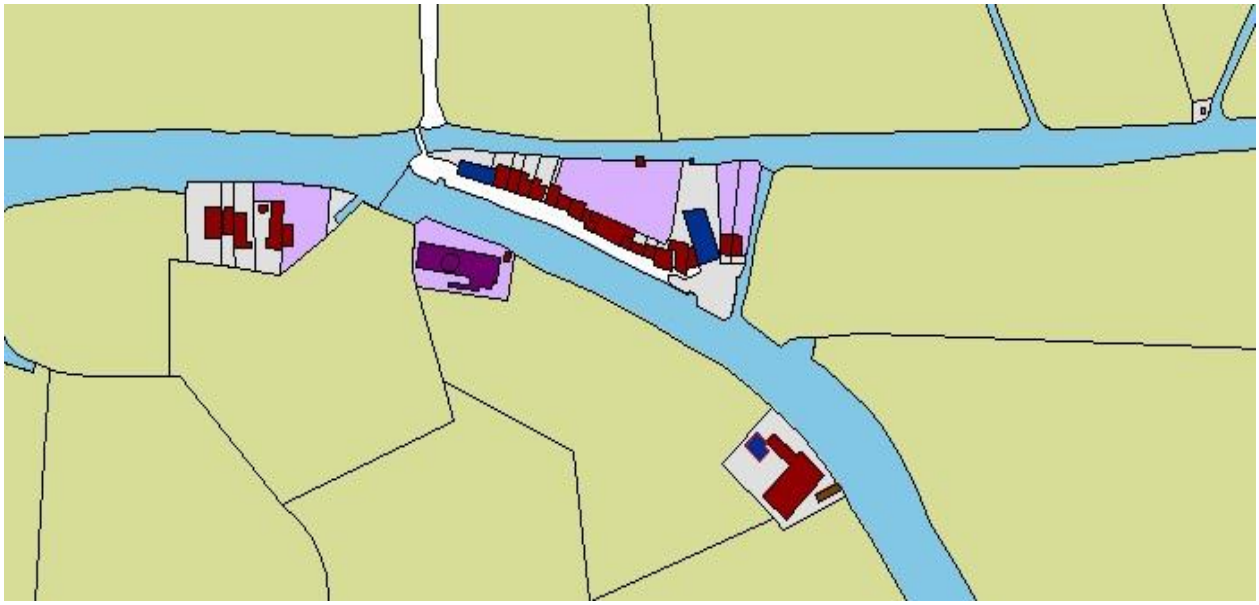
*Warga, 1906. De scheepswerf van Tjibbele van der Werff.*



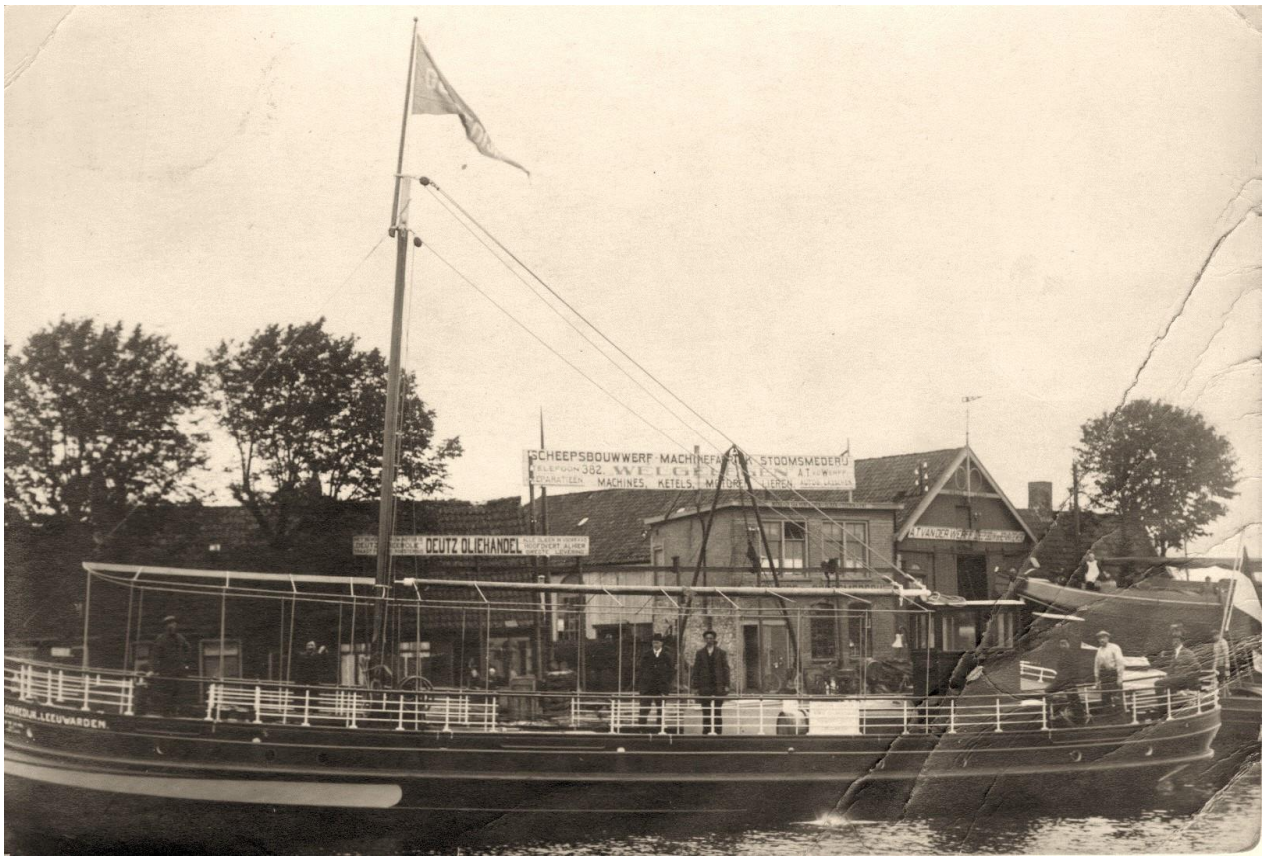
*Warga, 1989. De jachtwerf van Van der Werff bestaat 100 jaar. (Foto: Friesch Dagblad)*

## Scheepswerf Welgelegen op Schilkampen

Uit het eerste huwelijk van Tjibbele Ates worden 2 zonen geboren die scheepsbouwer worden: Ate en Auke. De oudste zoon, Ate Tjibbeles van der Werff (1888-1969) koopt in 1909 de werf *Welgelegen* op Schilkampen (aan de Tynje aan de oostkant van Leeuwarden, in de bocht van het Vliet naar de Greuns).



*Leeuwarden, 1832. Het Vliet bij Schilkampen. Donkerblauw zijn de 2 scheepswerven. Ate van der Werff neemt in 1909 de meest oostelijke werf Welgelegen over.(de naam Schilkampen heeft betrekking op de opslag van schelpen t.b.v. de kalkovens).(Kaart: Hisgis)*




*De scheepswerf 'Welgelegen' op Schilkampen van Ate van der Werff.(Foto: archief Anton van der Werff)*

Scheepsbouwwerf, Machinefabriek,
Stoomsmederij „WELGELEGEN".

Telefoon Intercommunaal
No. 382.

A. T. VAN DER WERFF.

Telegram-adres:
Vanderwerf,Schilkampen

Sleep- en Zeilschepen.
Nieuwbouw in elk verlangd model.
Electrische Reparatie-Inrichting
voor IJzeren en Houten Schepen.
Autogenische Lasch-
en Snij-Inrichting. :-:

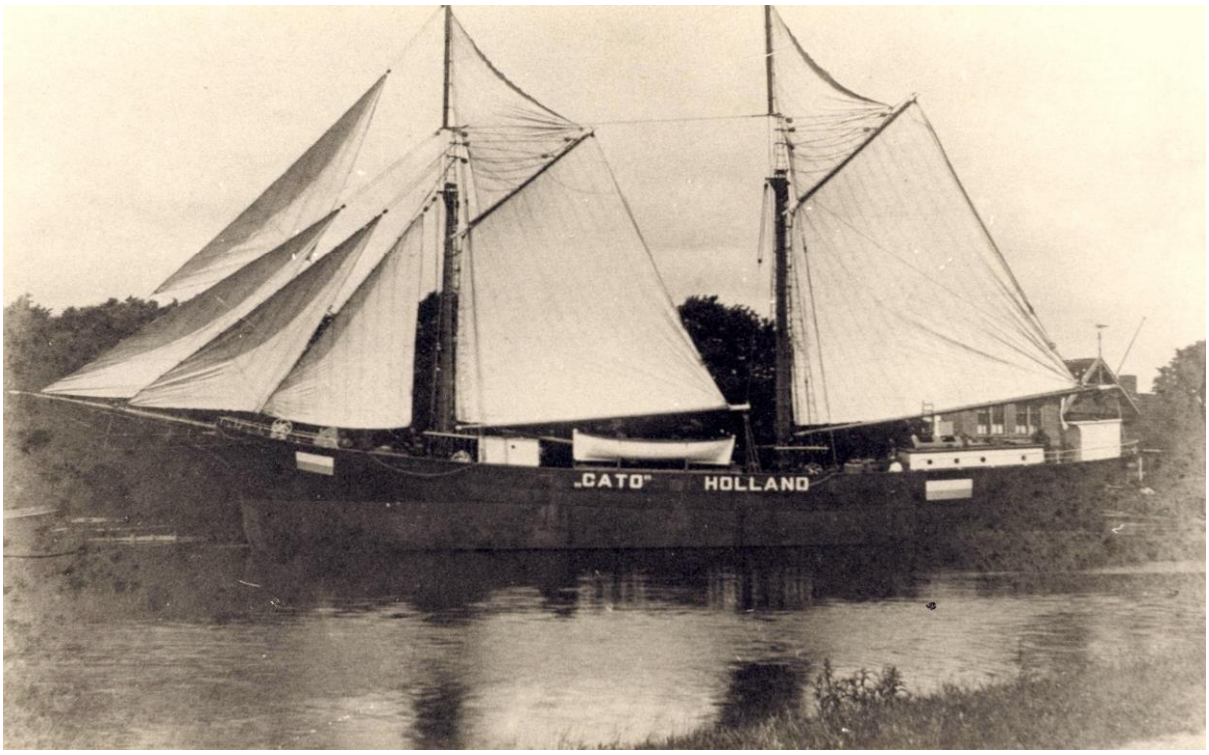
Stoom- en Motorbooten.
Electrische Dwarswerf met Wagens.
Machine- en Motoren-Reparatie.
Lierenfabriek.
Smeedwerken.

Heeren STOOM- en MOTORBOOT-ONDERNEMERS, EIGENAARS
van STOOMMACHINES en MOTOREN.

*Advertentie uit de Leeuwarder Courant van 10 augustus 1920*

Ate koopt de werf van zijn achterneef Oebele Pieters van der Werff (Drachten, 1877- 1947), die opgroeide op de werven van zijn vader Pieter Haikes van der Werff (1845-1900) aan de Noorderdwarsvaart en de Langewijk. Oebele ziet geen uitbreidingsmogelijkheden op Schilkampen en wil daarom van de werf af. Na de verkoop vertrekt hij naar Doesburg om daar een andere werf te beginnen. Ate Tjibbeles heeft overigens veel succes met de werf op Schilkampen. Hij noemt zijn werf "*Welgelegen*", wat een antwoord lijkt op de mening van de vorige werfbaas. Uiteindelijk blijkt Oebele Pieters echter een vooruitziende blik te hebben gehad. Na de Tweede Wereldoorlog, als de bouw van grote schepen flink aantrekt en de werf *Welgelegen* over water bereikbaar is voor schepen tot wel 1000 ton, wil Ate niet uitbreiden, omdat de werf over land zo slecht bereikbaar is. Liever gaat Ate van der Werff naar een nieuwe plek aan het pas geopende Van Harinxmakanaal, zo nodig buiten Leeuwarden. Daar komt het echter niet van. Ate stopt eind 1956 als eigenaar uit de werf. Het bedrijf wordt gesplitst. De werf gaat in 1957 over naar zoon Rienk (1927-2004) en de naast de werf gebouwde machinefabriek gaat naar zoon Tjibbele (1911-1996). In 1969 is de werf nog steeds gelegen op Schilkampen, maar van "welgelegen" is dan geen sprake meer. De plannen van Rienk om uit te breiden aan de oostkant van Leeuwarden zijn niet gehonoreerd door de gemeente, want die heeft eigen uitbreidingsplannen aan de oostkant van de stad. Het perspectief voor de werf is niet goed. De trots van Ate Tjibbeles van der Werff is de schoener *Cato* die hij in 1918 bouwt. Een flink zeilschip van 600 ton, dat echter op zijn eerste reis voor de Engelse kust vergaat. Het liep op een mijn…

*Leeuwarden, Schilkampen in 1975.*



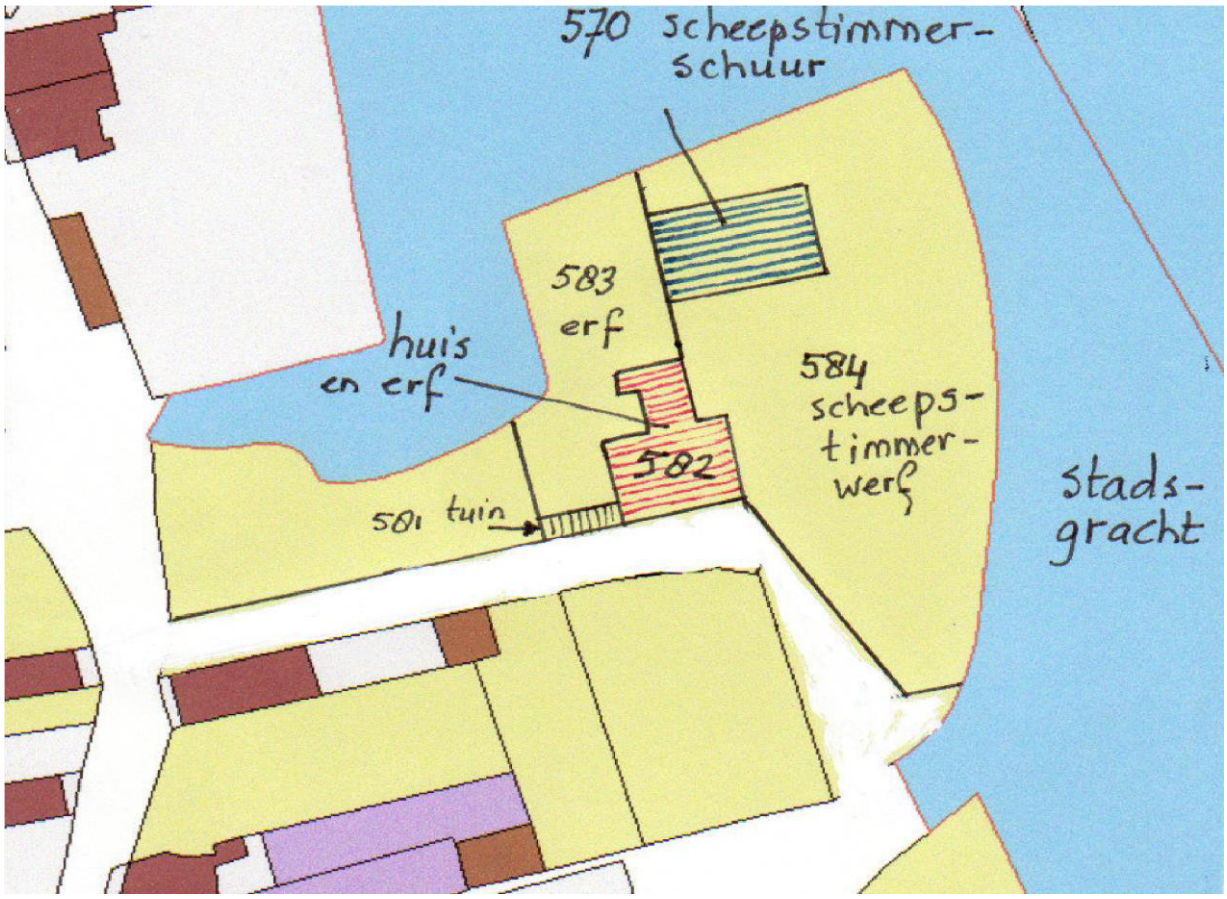

Het karakteristieke buurtje Schilkampen met zijn twee werven is op het einde van de 20e eeuw vrijwel verdwenen door de stadsuitbreiding van Leeuwarden en door de aanleg van de oostelijke verbindingsweg van het Drachtsterplein naar de Groningerstraatweg. Het kleurrijke Vliet is reeds eind jaren zestig gedempt. Na sluiting van de werf  Welgelegen  heeft de schuur nog enige tijd dienst gedaan als huisvesting voor kanovereniging De Hydronauten. De werf is verplaatst naar de Neptunusweg in Leeuwarden en is als scheeps- en jachtwerf nog steeds in bedrijf.

## Scheepswerf  Volharding in Stavoren

De jongste zoon van Tjibbele Ates, Auke Tjibbeles van der Werff (1892-1964) neemt in 1918, na de Eerste Wereldoorlog de jollenwerf van Strikwerda in Stavoren over voor vierduizend gulden en noemt de werf *Volharding*. Auke lag tijdens de Eerste Wereldoorlog gemobiliseerd te Delft, bij de Hollandse Waterlinie, maar mag als zelfstandig ondernemer de militaire dienst verlaten, omdat hij in de functie van werfbaas onmisbaar is. De werf is gesitueerd op de noordpunt van de Schans, waar eeuwen geleden de noordoostelijke versterking van de schans was. De historische stadsgracht buigt hier omheen naar het westen, waar op de noordwestpunt in de 14e eeuw een blokhuis stond. De fundamenten van het noordwestelijk blokhuis liggen er nog. Onder het voormalig voetbalveldje naast de haven. Na onderzoek in 1996 zijn de restanten toegedekt met een grasmat. De stadsgracht buigt nu om het terrein van scheepswerf Volharding en houdt op bij het Noord.

*Stavoren, 1832. Op de noordoostpunt van de Schans, oostelijk van de sluis, is in 1832 nog geen werf. De scheepswerf op de noordpunt van de Schans is in 1846 opgericht en wordt in 1918 overgenomen door Auke van der Werff. (Kaart: Hisgis)*

Het perceel waar in 1846 de werf wordt gebouwd voor Anne Veldstra met een krediet van f. 6000.- van de Jhr. Gerard van Swinderen, is in 1832 nog een weiland. De Noordoost Dwinger. Eigendom van de Stad Stavoren. Vanaf 1846 zal dit verpacht worden aan de Jhr. G. Van Swinderen die Anne Veldstra de kans geeft daar een werf te beginnen. Veldstra gaat echter in 1856 failliet. De zoon van Jhr. G. van Swinderen, Jhr. Mr. Jan Hendrik Frans Karel van Swinderen uit Rijs, koopt de werf voor f. 4000.-, zodat Veldstra zijn schuldeisers kan betalen. Het onderpand aan onroerende zaken voor de lening van f. 6000.- is Veldstra kwijt. Jhr. Mr. J. van Swinderen neemt ook het recht van erfpacht van hem over. In 1860 wordt Douwe Roosjen werfbaas op de werf van Van Swinderen. Roosjen gaat samen met Gerben Strikwerda Staverse jollen en sloepen bouwen. In 1897 koopt Pieter Heinsius de werf en na het overlijden van Jhr. J. Van Swinderen in 1902 verkrijgt hij ook het recht van erfpacht. In 1906 overlijdt Douwe Roosjen en even later, onverwacht, ook diens schoonzoon Pieter Heinsius. De werf blijkt failliet te zijn en komt in openbare verkoop. In 1907 koopt Ids Strikwerda de werf voor f. 2599.- en neemt tevens het recht van erfpacht over.




*Stavoren, 1832. Ingetekend de kadastrale gegevens met betrekking tot de locatie van de scheepswerf in de 19e eeuw. (Kaart: Hisgis)*

Na ruim tien jaren, in december 1917, houdt Ids het voor gezien. Hij is dan 57 jaar. Hij heeft geen opvolger en zijn gezondheid laat te wensen over. In december 1917 biedt Ids Strikwerda de werf te koop met een advertentie in de *Leeuwarder Courant:*

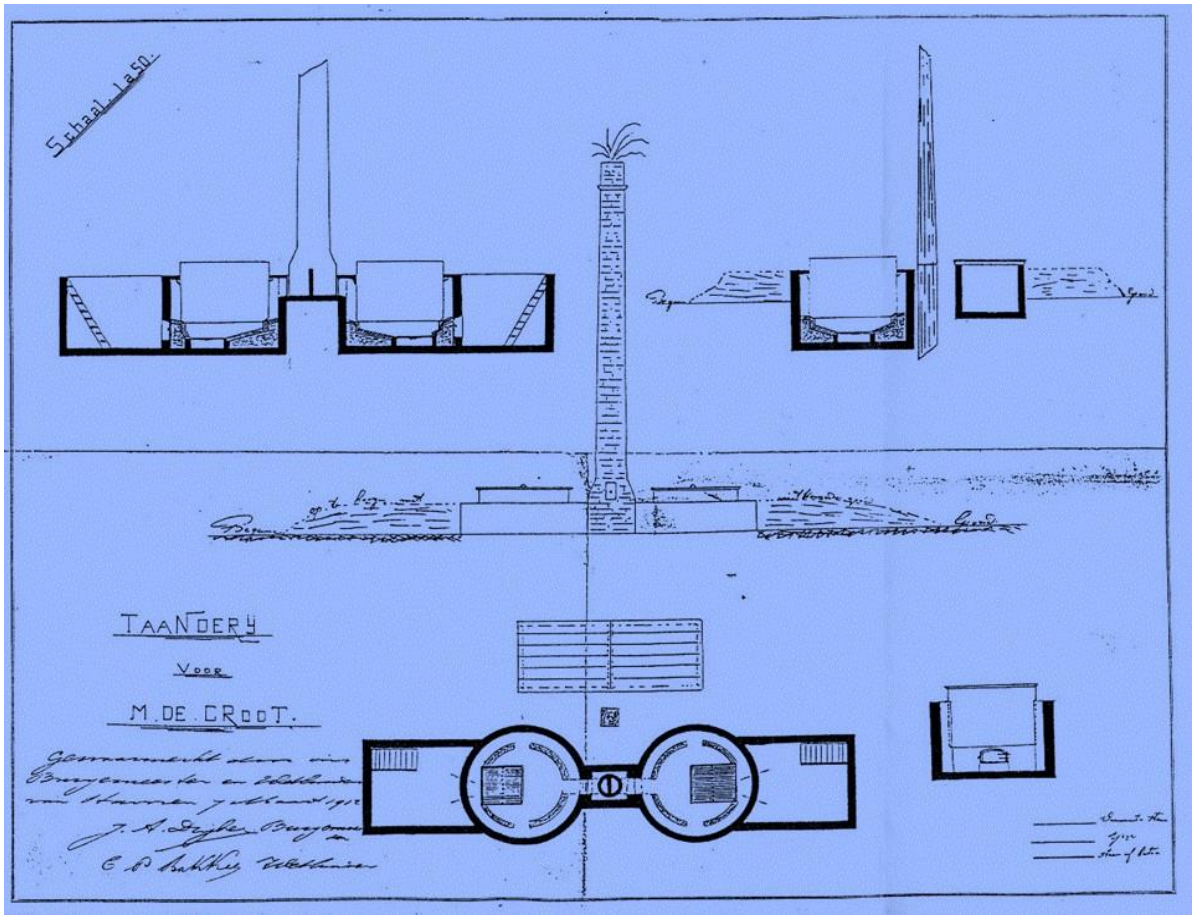
**"Huizinge met Scheepstimmerwerf**, wegens gebrek aan opvolger **Te Koop** eene beklante **SCHEEPSTIMMERWERF met SLOEPENBOUW** (tevens groote ruimte voor IJZERBOUW), prachtig gelegen a/h. scheepsvaarwater b.d. Sluis. Te bevragen b. d. eigenaar **I. Strikwerda,** scheepswerf en sloepenbouw, **Stavoren."** *(LC,* 22 december 1917*)*

Een half jaar later, in juni 1918, verkoopt Ids de werf aan Auke van der Werff, een telg van een bekend geslacht van scheepsbouwers in Friesland. Hij doet daarbij goede zaken. In 1907 heeft Ids de werf gekocht voor f. 2600.-. Ruim tien jaar later verkoopt hij hetzelfde (verouderde) bedrijfje voor f. 4000.-, terwijl het bedrijfseconomisch perspectief voor de werf zoals Strikwerda die dreef, zondermeer somber te noemen is.

## Ids Strikwerda heeft onderhuurders

De koop van de werf binnen de sluis kent voor Auke van der Werff wel een complicatie. Ids Strikwerda deed aan onderverhuur. Twee ondernemers in Stavoren konden tegen betaling eigen bedrijfsactiviteiten uitoefenen op het werfterrein. Daar kan Auke uiteraard niet mee akkoord gaan. Die activiteiten worden beëindigd met de verkoop van de werf, wat echter wel enige locale spanningen oplevert en wat bovendien in het koopcontract moet worden geregeld. Het gaat om het volgende:

In december 1911 vraagt Ids de Gemeenteraad van Stavoren toestemming om een gedeelte van de grond die hij van de gemeente pacht, af te mogen staan aan dhr. M. de Groot voor taanderij. (*Leeuwarder Courant,* 30 december, 1911) De ondernemer Meindert de Groot is de zeilmaker, tuiger en handelaar die met het erf van zijn woning aan het Noord bijna grenst aan het terrein van de werf. Voor het (laten) tanen van zeilen en netten wil De Groot tegen huurvergoeding een paar grote kuipen op het terrein ingraven om daar die werkzaamheden uit te voeren. Het tanen van (katoenen) zeilen, netten en touwwerk is belangrijk om het voor de vissers en schippers kostbare materiaal te beschermen tegen de invloeden van water en de rot die hiervan het gevolg is. Een taanderij bestaat uit een taanketel, een stookplaats en een taanmast. Het is de bedoeling dat de taanderij aangelegd wordt op de noordwestpunt van het werfterrein. Twee ijzeren taanketels die zich bevinden in betonnen kelders zulen half worden ingegraven. Met een trapje kan de stoker naar beneden om bij de stookplaats van een ketel te komen. Tijdens de gemeenteraadsvergadering van 31 januari 1912 wordt het verzoek van Ids Strikwerda besproken om een gedeelte van de door hem van de gemeente gepachte grond te mogen onderverhuren. De gemeenteraad vraagt een tekening van de op te richten taanderij om te kunnen beoordelen in hoeverre andere belangen (zoals de bereikbaarheid van het sluisdeurenhok) geschaad worden. Daarbij is de Raad van mening dat het verzoek enerzijds moeilijk geweigerd kan worden, omdat er geen andere geschikte plaats is voor de taanderij van De Groot, maar dat de Raad anderzijds niet hoeft in te gaan op het verzoek van Strikwerda, omdat deze "niet genegen is van de huur een gedeelte aan de Gemeente af te staan en deze alzo meer huur hieruit zou maken als hij voor het gehele terrein aan grondpacht betaalt." Ids Strikwerda betaalt conform het oude contract 16 gulden per jaar huur aan de Gemeente, maar vraagt van De Groot voor het gebruik van een stukje van die grond dus meer dan dat jaarbedrag, wat de Gemeenteraad niet zint. Desalniettemin gaat de Gemeenteraad op 13 februari 1912 in beginsel akkoord met de onderverhuur van een stukje van het werfterrein aan De Groot, "ter wille van De Groot, en omdat er overigens geen geschikt terrein voor dat doel kan worden aangewezen". Op 7 maart 1912 verleent de vergadering de vergunning aan De Groot om de voorgestelde taanderij te bouwen "onder bepaling, dat in niets van het geleverde plan mag worden afgeweken en een en ander op de 1e aanschrijving van het gemeentebestuur weder van het terrein moet worden verwijderd."




*Bouwtekening taanderij Meindert de Groot, 1912. "Gewaarmerkt door de Burgemeester en Wethouders van Stavoren, 7 maart, 1912". Bouwmateriaal (rechtsonder): vuurvaste steen, ijzer en beton. In de schriftelijke toelichting vermeldt De Groot: "Ondergeteekende M. de Groot, zeilmaker alhier, neemt bij deze beleefd de vrijheid u geacht College te verzoeken, vergunning te mogen ontvangen tot het laten maken eener taaninrichting op een vrij terrein volgens bijgaande bestek en teekening, en volgens B. en W. te stellen voorwaarden. Met de meeste hoogachting, M. de Groot". "Ter inlichting: De inrichting wordt gemaakt p.m. 1 M. uit de afrastering loopend in de richting van de Westelijke zijgevel der Scheepstimmerwerf en p.m. 4 M. uit de walkant. Het geheel wordt gemetseld van steen volgens bestek of gewapend beton. De schoorsteen wordt van dien hoogte, dat hij komt boven de scheepstimmerwerf." (Bron: Gemeentearchief Stavoren, Uit: archief Jan Visser)*

Dat Strikwerda deze onderverhuur aanvraagt en van De Groot bovendien een substantiële huur vraagt, geeft op z'n minst de indruk dat Strikwerda dat geld goed kan gebruiken. Dat beeld wordt nog versterkt, omdat hij ook met de caféhouder en (vis)handelaar Andries Kuperus onderhands afspraken maakt om Kuperus tegen betaling gebruik te laten maken van het werfterrein voor diens zakelijke activiteiten. Dat kan onderhands. Kuperus zet geen bouwsel op het terrein en komt onregelmatig. Dat kan zonder contract over onderverhuur en daarmee zonder contract met de gemeente.

*Stavoren, ca. 1914, met rechts, op de noordwesthoek van het werfterrein van Ids Strikwerda, de taanderij van fa. M. de Groot (met aan weerszijden van de schoorsteen voor de taankokerij een ingegraven kuip). Met de taanmast worden de zeilen, touwen en netten in de kuipen gelaten en later weer opgehesen en gedroogd.*
*De witte tjalk voor de kant is een charterschip van Jan Wijbrands. (Foto: archief Jan Visser)*

Als Auke van der Werff in 1918 de werf koopt, neemt hij een eenvoudig en verouderd bedrijfje over, waar jarenlang niets in is geïnvesteerd. Ook Ids Strikwerda ziet in 1917 dat ijzer de toekomst heeft. Niet alleen wijst hij er in de verkoopadvertentie in de *Leeuwarder Courant* op dat er sprake is van een 'beklante' sloepenwerf, hij prijst de werf ook aan als mogelijkheid om met ijzeren scheepsbouw te beginnen. Dat is nu net wat Strikwerda zelf heeft nagelaten, maar wat wel de bedoeling is van Auke van der Werff. Hij neemt het bedrijfje in 1918 over van Ids voor 3800 gulden en komt in het koopcontract overeen dat hij voor 200 gulden gereedschap etc. overneemt: "De koper is verplicht over te nemen: twee schroeven, een bankschroef, tien knijpers of klemmen, zeven dommekrachten, een slijpsteen, een staaldraad, hellingbalk met twee blokken, slee en spil, twee hellinghaken met twee kettings, kraanzaag met vier raamzagen en stokken, alsmede klampen, alles te zamen voor twee honderd gulden." Auke koopt de werf dus voor in totaal 4000 gulden. Hij wil de werf echter volledig in eigen bezit. Hij houdt niet van erfpacht en koopt daarom ook het perceel grond waar de werf op staat van de Stad Stavoren, op 15 juni 1918, voor 800 gulden. De erfpacht bedraagt op dat moment (nog steeds) 16 gulden per jaar. Hij koopt daarmee 50 jaren erfpacht af. Maar het perceel is voor altijd van hem. Ook wil Auke niet betalen voor de overeenkomsten die Strikwerda heeft met Meindert de Groot en Andries Kuperus, die immers tegen betaling eigen bedrijfsactiviteiten uitoefenen op het terrein van de werf. Om te voorkomen dat Auke na de koop van de werf alsnog in zee gaat met deze ondernemersfamilies De Groot en Kuperus, wordt in het koopcontract vastgelegd, dat het hem de eerste 5 jaren verboden is om hun de mogelijkheid te geven bedrijfsactiviteiten op het werfterrein uit te oefenen, op straffe van duizend gulden boete, direct invorderbaar door Strikwerda (of diens rechtverkrijgenden). Fa. De Groot heeft op het werfterrein echter zijn taanderij. Een stookplaats met aan weerszijden een grote kuip in de grond en een mast erbij om zeilen en netten in en uit de kuipen te kunnen hijsen. Die bedrijvigheid moet hij dus beëindigen. Van de gemeente Stavoren krijgt De Groot nu de mogelijkheid aan de overzijde van de stadsgracht de taanderij voort te zetten. Andries Kuperus is caféhouder aan de Schans en drankenhandelaar. Hij drijft ook allerlei andere handel, bijvoorbeeld in ansjovis, zeegras en zeewier en hij handelt met Zeeuwse mosselvissers. Vaak samen met Meindert de Groot. Ook levert hij diensten. Hij bemiddelt bij sleepdiensten en is actief als bevrachter van schepen. Kuperus heeft van Ids Strikwerda de ruimte gekregen om tegen betaling het werfterrein te gebruiken voor de uitoefening van dergelijke activiteiten. Dat is vanaf juni 1918 voorbij. Voor Kuperus is dat een tegenvaller. De werf ligt voor zijn werkzaamheden op een prachtige plek. In het voorjaar van 1918 heeft hij daarom geprobeerd de werf te kopen voor zichzelf. Niet om het bedrijf voort te zetten als scheepswerf, maar om het te gebruiken voor zijn eigen handel. Die opzet is dus niet door gegaan. Doordat een buitenstaander, scheepsbouwer Auke van der Werff uit Warga, de werf plotseling overneemt, komt de Staverse handelaar Kuperus tot zijn eigen verrassing achter het net te vissen. Aan zijn verloofde schrijft Auke vanuit Delft, waar hij tijdens de Eerste Wereldoorlog gemobiliseerd ligt bij de Waterlinie,

dat hij in Stavoren een werf heeft gekocht. “Het is eigenlijk niet meer dan een stukje schapenland, maar de gebouwen zijn de prijs wel waard.”

*Stavoren ca. 1921. Op de noordwestpunt van het werfterrein de betonnen bakken van de taanderij van De Groot, die na de verkoop van de werf aan Auke van der Werff ontmanteld moest worden en naar de overkant van de Stadsgracht werd verplaatst. (Foto: archief Jan Visser)*

*Stavoren, ca. 1922: scheepswerf Volharding van Auke van der Werff, nog met het oude woonhuis van wijlen Douwe Roosjen en Pieter Heinsius. De open houtopslag aan de timmerschuur van Ids Strikwerda is nu dicht gemaakt.(Foto: archief Anton van der Werff)*

*De werf eind jaren twintig, met een nieuw woonhuis uit 1927, daar achter de smederij en aangepaste schuur en de elektrische dwarshelling. (Foto: archief Anton van der Werff)*

## 2. De jollenwerf van Roosjen en Strikwerda

De scheepswerf in Stavoren is opgericht in 1846 en krijgt rond 1900 bekendheid met de bouw van Staverse jollen voor de visserij op de Zuiderzee. Het is in die periode de werf van Roosjen/Strikwerda.

**"Staverse jollen uit Hindeloopen"**

Douwe Roosjen (1820-1906) en Gerben Strikwerda (1833-1900) komen uit Hindeloopen, waar beiden als scheepstimmermanknecht werkzaam zijn op de werf van Douwe Wijbrands. Douwe Roosjen trouwt in 1848 met Minke Glashouwer. Gerben Strikwerda trouwt in 1856 met Pieter Idses Wijbrands. Vier jaar later, in 1860, verhuizen Douwe en Gerben naar Stavoren om er te werken op de voormalige werf van Jan Wijbrands, die in 1856 als scheepstimmerman de werf van Jhr. Van Swinderen uit Rijs pacht, maar in 1860 failliet is gegaan. Jan keert terug naar Hindeloopen en Roosjen & Strikwerda proberen nu op deze werf hun geluk als scheepsbouwers. In dat zelfde jaar is nog te Hindeloopen Ids Strikwerda geboren.

*Hindeloopen, 1909. De scheepswerf van Douwe Wijbrands, in 1957 overgenomen door Iege Blom.(Foto: Tresoar)*

Douwe Roosjen en Gerben Strikwerda maken als Hindeloopers in Stavoren vooral naam met de bouw van vele "visschersjollen" die later als Staverse jollen bekendheid

verwerven. Het zijn dus twee ondernemende Hindelooper scheepstimmerlieden die met de bouw van deze visjollen er voor zorgen dat Stavoren de geschiedenis in gaat als bakermat van de bekende Staverse jol. Dit model visjol is door Roosjen ontwikkeld op basis van de karveel gebouwde sloepen die hij gewend was te bouwen in Hindeloopen. Roosjen speelt daarbij in op wensen van plaatselijke vissers, die een klein, robuust zeilscheepje willen, zonder zwaarden, dus met een kiel, met bolle wangen (dus een kromme voorsteven), geen bun en verder gelijkend op een sloep.

*Stavoren, 1906. De jollenwerf van Roosjen/Strikwerda. Timmerschuur en open overkapping voor houtopslag. Twee kotterjachten voor de kant die door Heinsius verhuurd worden aan ondermeer Engelse toeristen. (Foto: Tresoar)*

Douwe Roosjen woont in het huis op het werfterrein. Hij werkt er samen met zijn knecht Gerben Strikwerda. Pieter Heinsius (1841 – 1906) is de schoonzoon van Douwe Roosjen. Pieter is zeeman en in 1866 getrouwd met Jaai Roosjen. Daarna gaat hij als knecht werken bij zijn schoonvader en komt bij zijn schoonouders te wonen in de dubbele woning op het werfterrein. Hij zal in 1897 de werf kopen van Jhr. J. van Swinderen. Pieter is ook degene die de grote jachten bouwt en verhuurt aan (vooral Engelse) toeristen.

Eind 1903 brandt de houten timmerloods van de werf af. De loods is niet verzekerd. Werfeigenaar Pieter Heinsius krijgt van de Gemeenteraad van Stavoren toestemming een nieuwe loods te bouwen. Het werfterrein wordt nog steeds door Van Swinderen gepacht van de Stad Stavoren. Op het moment van de brand is Douwe Roosjen in de tachtig. Gerben Strikwerda is drie jaar eerder overleden. Douwe Roosjen overlijdt

in 1906. Zijn schoonzoon, Pieter Heinsius, overlijdt in december van dat zelfde jaar, 65 jaren oud. De werf blijkt vervolgens bepaald niet vrij van schulden te zijn. Ze is failliet en komt uiteindelijk per openbare verkoping in 1907 in het bezit van Ids Strikwerda, die ook de pachtrechten overneemt. Ids Strikwerda, de zoon van Gerben, is reeds vanaf 1879 actief als scheepsbouwer op een eigen werfje in Stavoren, in het zuiden, op de Stadsfenne.

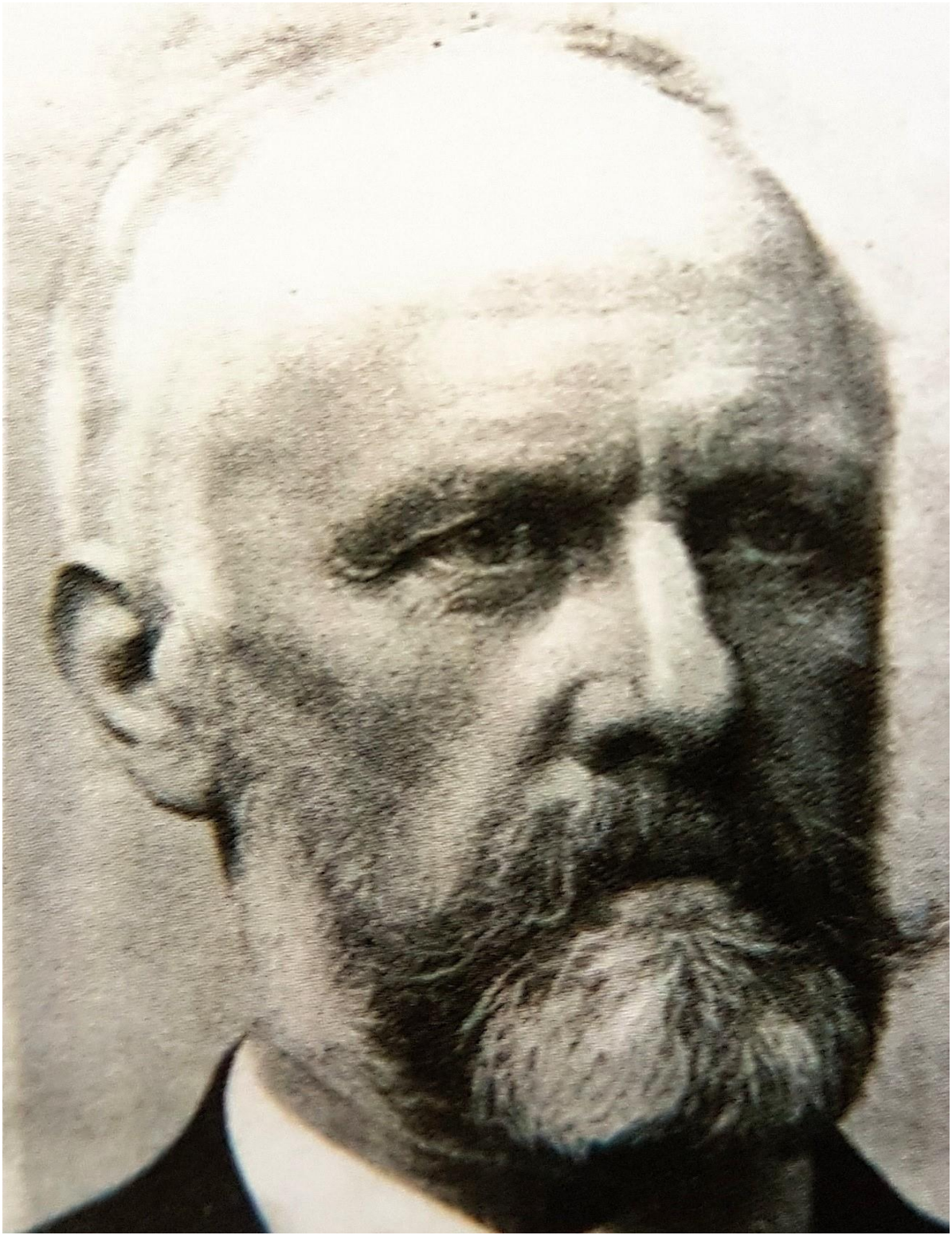
Rond 1890 gaat hij bovendien als scheepstimmerknecht werken op de werf van Roosjen. Pas nadat hij in 1907 de werf tegenover het station heeft overgenomen, verkoopt hij in 1908 de timmerschuur op de Stadsfenne aan Peereboom, die de schuur gaat gebruiken voor de opslag van wier. De brandverzekering voor het woonhuis wordt na de verkoop in 1907 overgeschreven naar Ids Strikwerda. Die is nu eigenaar van de werf en bovendien werfbaas. Ook heeft hij het recht van erfpacht. Hij heeft echter geen opvolger en verkoopt daarom de werf na 11 jaren, in 1918, aan Auke van der Werff.

Die neemt het bedrijf over voor 4000 gulden en koopt tevens het perceel grond waar de werf op staat van de Stad Stavoren. Hij noemt het '*Scheepsbouwwerf Volharding*'. Auke van der Werff en zijn (tweede) vrouw Emma laten in 1927 op de plek van het oude huis een nieuwe woning en een smederij bouwen. In die zelfde tijd wordt ook de 'elektrische dwarshelling' aangelegd, zodat de werf aantrekkelijk wordt voor het laten onderhouden en repareren van grotere schepen.

## Twee jonkheren Van Swinderen uit Rijs

Hoe begin je een scheepswerf als je geen geld hebt? Meestal begin je dan geen werf, maar, als je wel verstand hebt van scheepsbouw, ga je werken op de werf van een ander. Als je toch eigen baas wilt zijn, maak je een ondernemingsplan en probeer je geld te lenen bij een bank om dat plan uit te kunnen voeren. Ook in de 19e eeuw is het mogelijk op een dergelijke wijze te beginnen. Niet met een lening bij een bank, maar met geld van een particulier. Als een potentiële geldschieter vertrouwen heeft in de plannen, kan die het benodigde startkapitaal beschikbaar stellen.

Zo gaat het in het midden van de 19e eeuw ook bij de start van de werf in Stavoren. Ook deze is mogelijk gemaakt dankzij een lening van de Jonkheer G. R. G. van Swinderen uit Rijs. De welgestelde familie Van Swinderen komt uit Groningen en vestigt zich aan het einde van de 18e eeuw in Gaasterland. Verscheidene leden van deze familie worden grietman van Gaasterland. Zij betrekken in 1825 'Huize Rijs', het deftige landhuis dat aan het einde van de 17e eeuw bij de toegang naar het Rijster bos is gebouwd. Sinds de 18e eeuw wonen de grietmannen van Gaasterland op 'Slot Rijs'. Friesland is door de eeuwen een wingewest geweest voor adel die zelf vaak buiten Friesland verkeert. De Friese bevolking is van oudsher straatarm.



*Jonkheer Gerard Regnier Gerlacius van Swinderen uit Rijs, de financier van de scheepswerf.*

De rijke grondbezitters hebben nooit reden gezien de economische situatie van de Friese bevolking te verbeteren, behalve de familie Van Swinderen, grietmannen in Gaasterland.

*Rijs, 1904, 'Huize Rijs' van de Familie Van Swinderen. (Foto: Tresoar)*

Deze familie trekt zich de armoede van de bevolking wel aan en zet zich in om de leefomstandigheden in Gaasterland te verbeteren. Er worden wegen aangelegd en boeren krijgen ondersteuning bij het ontginnen van woeste grond en bij bodemveredeling. Via speciaal aangelegde vaarten wordt van elders uit Friesland vruchtbare terpaarde aangevoerd. Bij de Morra wordt het eerste stoomgemaal van Friesland aangelegd voor de waterbeheersing. In Hemelum wordt een uitspanning gebouwd en in Gaasterland verrijst langs de Luts een hoenderfokkerij 'Kippenburg'. Het buitenhuis werd later een herberg. Bij Warns bouwt Van Swinderen een grote fabriek om eikenschors te vermalen: Imedaem, naast het stoomgemaal. Dergelijke activiteiten hebben natuurlijk ook een eigenbelang. Zo worden de inkomsten uit het bosgebied en de opbrengsten van pacht voor Van Swinderen verhoogd.

Na grietman Jonkheer Gerard Regnier Gerlacius van Swinderen, wordt vooral zijn zoon Jonkheer Meester J.H.F.K. van Swinderen (1837 – 1902) in de tweede helft van de 19e eeuw gewaardeerd als burgemeester en geliefd vanwege zijn optreden als weldoener. Hij steunt boeren en arbeiders ook financieel, zodat zij kansen krijgen zich te ontwikkelen en door hun economische activiteiten de regio daarvan mee te laten profiteren. Het is echter zijn vader, Jonkheer Gerard R. G. van Swinderen, die het in 1846 financieel mogelijk maakt dat in Stavoren achter de sluis door Veldstra een scheepswerf wordt opgezet.

*Jhr. Mr. Jan Hendrik Frans Karel van Swinderen*

Overigens loopt het uiteindelijk financieel niet goed af met de Jonkheer J. H. F. K. van Swinderen. Door verkeerde beleggingen (door geld te steken in een onhaalbaar reddingsplan ter financiering van de aanleg van het Panamakanaal) gaat het met hem financieel snel bergafwaarts en is hij in armoede in 'Huize Rijs' gestorven (Balk, 1902). Met het Huize Rijs gaat het niet veel anders. Het raakt in verval en is in 1937 afgebroken zonder dat er een haan naar kraait. Een bod van f. 23.585,- werd in 1936 door de laatste freule Quirina van Swinderen te laag gevonden Er kwam echter geen tweede belangstellende, waarna het buitenhuis gesloopt is en f. 4500,- opbracht. Alleen een stuk muur is bewaard gebleven en de woning 'Huize Rijs' die freule Quirina van Swinderen voor zichzelf liet bouwen naast hotel Jans. De oude tuinmuur markeert de grens.

## De omgeving van de jollenwerf

Er bestaan diverse foto's uit begin 1900 van Stavoren, die een goed beeld geven van de omgeving van de scheepswerf. De  eerste bebouwing van de Schans, die in 1832 nog ontbreekt maar tussen 1880 en 1915 gerealiseerd wordt, is op de foto's te zien. De bebouwing in Stavoren concentreert zich in die tijd rond het Noord, de Smidsstraat, het noordelijk deel van de Voorstraat en het noordelijk deel van de Schans met het Hellingpad.

*Stavoren, 1908. Vanaf het Noord een glimp van de werf van Ids Strikwerda en zicht op het station, dat gebouwd is in 1884, verkleind in het midden van de jaren vijftig  en afgebroken in 1973. (Tresoar)*

Naar het zuiden toe wordt de intensiteit van de bebouwing in Stavoren snel minder. Achter de Koebrug, aan de Verlengde Schans, staat nog vrijwel geen huis. Ook langs

de Voorstraat is begin 1900 ten zuiden van de kerk en het stadhuis weinig te beleven. Ten zuiden van de Stadsfenne, tegen de dijk aan, is een drinkplaats voor het vee aangelegd, later de 'vierkante poel' genoemd, met zoet welwater. Vervolgens buigt de kust naar het oosten, naar het Rode klif en de vissershuisjes bij Laaksum die bijeen staan tegen de stuwwallen en kliffen van Gaasterland. De schepen die van en naar de Zuiderzee varen, moeten door de zeesluis van Stavoren, die direct naast de werf ligt. Er kan maar één schip per keer in de sluis. Het schutten gaat niet zo erg snel. Het tempo wordt beïnvloed door wind en getij. Het gevolg is, dat er regelmatig rijen klippers en tjalken liggen te wachten voor de sluis. Direct voor het grote spoorstation uit 1884 en tegenover de jollenwerf. De schepen hebben nog geen (hulp)motor. De schippers worden geholpen door sjouwers op de kant, die de schepen in en uit de sluis trekken (tegen betaling). De zeilschepen die met zuidwestenwind de haven uit willen varen, hebben wederom hulp nodig om (recht tegen de wind in) de havenmond uit te komen. Op de havenhoofden zijn daartoe rolpalen geplaatst, zodat de schepen zover mogelijk buiten de havenhoofden kunnen worden getrokken om vrij te zeilen van de stenen. De jaaglijnen worden belegd op het schip. De sjouwers trekken het schip langs het noorder havenhoofd of langs het zuidelijke havenhoofd naar buiten. Steeds aan de hoge kant, dus afhankelijk van de wind. Vervolgens gaan ze om de rolpaal en lopen daarna weer naar binnen, terwijl dankzij de rolpaal het schip gewoon naar buiten wordt getrokken. Op het laatste moment gooit de schipper de jaaglijn los en moet hij zien vrij te zeilen van de stenen bij de havenhoofden over bak- dan wel stuurboord. Afhankelijk van de precieze windrichting.

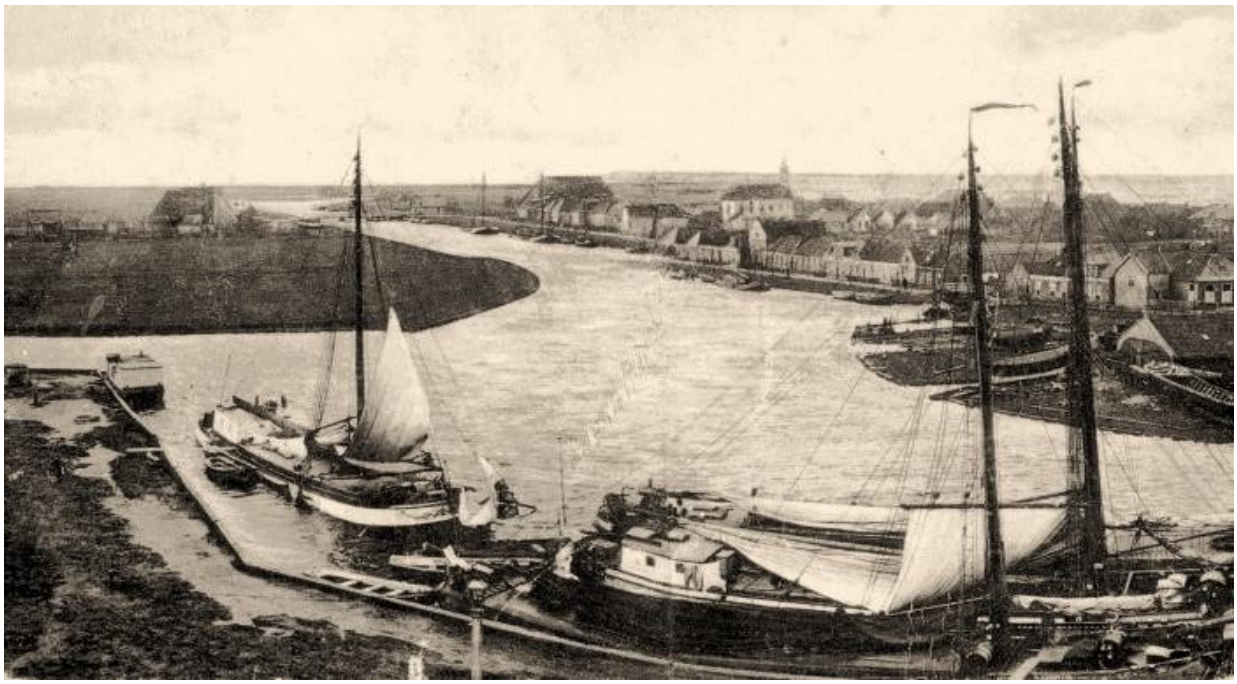
*Panoramafoto vanaf het station van de schepen voor de sluis en van de jollenwerf, 1912 (Foto: archief Anton van der Werff)*

Opvallend op oude foto's van Stavoren (en andere Zuiderzeesteden) is het vrijwel ontbreken van bomen langs de wegen. Pas na de afsluiting van de Zuiderzee, als het zoute water snel zoet wordt, verschijnen er meer bomen in het straatbeeld. Voor die tijd zijn bomen geen succes, vanwege het brakke milieu langs de kust.

Na de Tweede Wereldoorlog is het weer opmerkelijk kaal in Friesland. Veel bomen zijn gekapt voor verwarming in de strenge winter 1944/45. Dat het open karakter van het landschap ons opvalt, heeft natuurlijk ook te maken met het verdwijnen van

de ruimte in de afgelopen decennia. Door de verbouw van maïs (voor veevoer), wat in Friesland nieuw is, door aanplant van vele bomen en bosjes, door de bomen op het talud van viaducten bij de snelwegen en dankzij subsidies voor boeren die weiland veranderen in bos, wordt het open karakter van het Friese landschap geleidelijk veranderd in een coulissenlandschap.

*De oude rolpaal op het zuidelijk havenhoofd is in de zeventiger jaren verwijderd en heeft voor de herinnering nog een tijd op de Schans gestaan, voor de woning van Jan Albada. Twintig jaren later is er een replica geplaatst op het havenhoofd om ter herinnering aan vervlogen tijden toen zeilende vrachtschepen bij zuidwestenwind nog door sjouwerlui naar buiten getrokken werden.*



*Stavoren, omstreeks 1912. Wachtende schepen voor de sluis. Zuidoostenwind. De achterste klipper heeft het stuurboordzwaard in de modder, zodat het vastligt. (Foto: Tresoar)*

*Stavoren, omstreeks 1912. Foto genomen vanuit het station. De tjalk aan de wal heeft geen roef. De schippersfamilie woont onder het achterdek. De ton naast de mast is voor drinkwater. Waar schoon buitenwater is, wordt de ton bijgevuld. Op het achterdek een rooster, dat moet voorkomen dat de schipper wegglijdt aan het helmhout. (Foto's: Tresoar)*

*Achter de schuur van de werf een houten huisje met zeer royaal dak, dat de tijd weet te trotseren: het staat er nog tot op de dag van vandaag (dankzij restauratie door Anton van der Werff). Het werd onder meer gebruikt als opslagplaats van materiaal (reservedeuren) voor de sluis.*

*Ook aan de andere kant van de sluis kon het druk zijn: zeilende vrachtvaart komt de haven binnen en moet wachten voor de sluis.*

*Stavoren, begin 1900. Recht vooruit de buitenhaven met De Hang, de coöperatieve visverwerking. Links de zeesluis. (Foto's: Tresoar)*

*Stavoren, ca. 1935. Aan de Schans achter de klipper charterschepen van Jan Wijbrands, de drie witte boeieraken ("boeiers", maar in werkelijkheid verbouwde beurtscheepjes). (Foto: archief Jan Visser)*

*Stavoren, 1902. De jollenwerf van Roosjen/Strikwerda met de oude schuur die op 15-16 oktober 1903 afbrandde. Deze schuur behoorde nog bij de werf van Veldstra. (Foto: archief Jan Visser)*

*Stavoren, ca. 1910. Vanaf de Koebrug naar het noorden: links de Schans met op het einde de jollenwerf. Voor de huisjes aan de Schans een voetpad en jonge boompjes in de berm, die eind jaren dertig echte bomen zijn geworden, maar na de Tweede Wereldoorlog verdwenen zijn. Opgestookt door de bewoners? Of gekapt in verband met verbreding van het voetpad? (Foto's: Tresoar)*

*Stavoren, ca. 1915. De werf van Ids Strikwerda, een bokschip op de helling. De fotograaf stond op de hoger gelegen weg voor het station.*

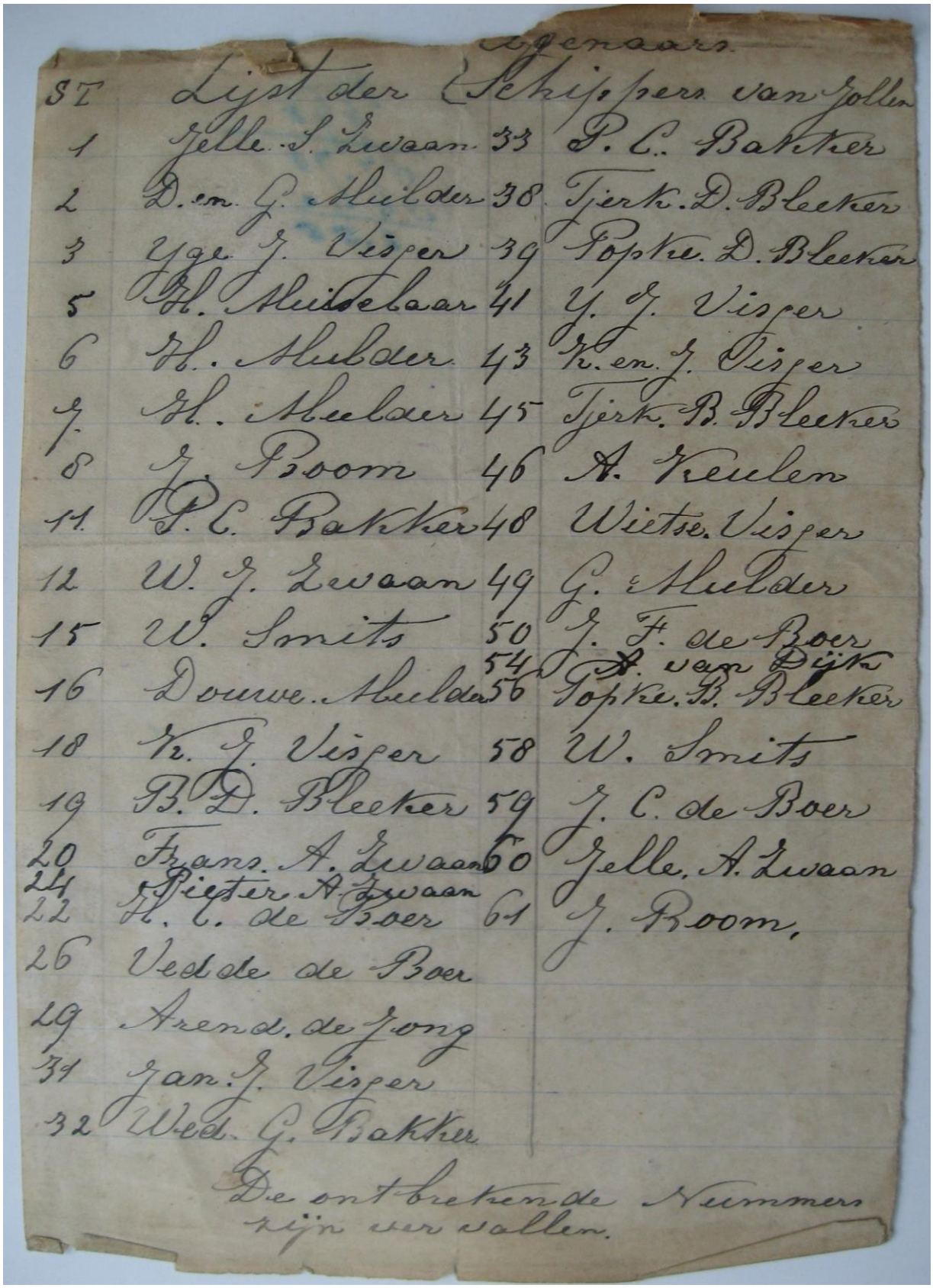
## 3. Volharding in de ijzeren scheepsbouw

Auke van der Werff koopt in 1918 de jollenwerf voor 4000 gulden en geeft het bedrijf de naam '*Scheepsbouwwerf Volharding Stavoren*'. Hij heeft geen zin in erfpacht, hij wil de werf volledig in eigendom. Hij koopt daarom ook de grond voor 800 gulden. Het perspectief voor de werf ("gelegen aan het grootscheeps-vaarwater te Stavoren") is op dat moment overigens niet goed te noemen. De Regering heeft het voornemen om de Zuiderzeewet aan te nemen, wat bij de vissers grote onzekerheid teweeg brengt en de bouw van houten schepen is op z'n retour. De toekomst ligt op dat moment in de ijzerbouw. Het is dus geen wonder, dat Auke de werf waar Ids Strikwerda vooral nog houten sloepjes bouwt, omvormt tot een onderneming waar ijzeren schepen worden gebouwd.

### Van houtenjollenwerf naar ijzeren scheepsbouw

"Mijn pake komt van Drachten, van de Dwersfeart. Later is hij naar Warga verhuisd. Pake bouwde skûtsjes en pramen. Het was net in die tijd van de overgang van houten naar ijzeren skûtsjes." Zo vertelt Anton van der Werff van scheepswerf Volharding midden jaren tachtig aan Johan Salverda (Van turfvaart tot volksvermaak,Sneek, 1986, p.88). Uit het zelfde interview de volgende informatie van Anton, de zoon van Auke van der Werff, op dat moment 48 jaar en al bijna dertig jaar hellingbaas in Stavoren.

*Stavoren, 1919 . Geheel rechts Auke van der Werff, de hoed op de grond, die met deze mannen een serieuze scheepswerf opbouwt voor ijzeren binnenschepen. (Foto: archief Anton van der Werff)*



Eigenaars.

ST Lijst der Schippers van Jollen

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Jelle. S. Zwaan | 33 | P. C. Bakker |
| 2 | D. en G. Mulder | 38 | Tjerk. D. Bleeker |
| 3 | Yge. J. Visser | 39 | Popke. D. Bleeker |
| 5 | H. Muldelaar | 41 | Y. J. Visser |
| 6 | H. Mulder | 43 | K. en J. Visser |
| 7 | H. Mulder | 45 | Tjerk. B. Bleeker |
| 8 | J. Boom | 46 | A. Keulen |
| 11 | P. C. Bakker | 48 | Wietse. Visser |
| 12 | W. J. Zwaan | 49 | G. Mulder |
| 15 | W. Smits | 50 | J. F. de Boer |
| 16 | Douwe. Mulder | 54 | A. van Dijk |
| 18 | K. J. Visser | 56 | Popke. B. Bleeker |
| 19 | B. D. Bleeker | 58 | W. Smits |
| 20 | Frans. A. Zwaan | 59 | J. C. de Boer |
| 21 | Pieter. A. Zwaan | 60 | Jelle. A. Zwaan |
| 22 | H. C. de Boer | 61 | J. Boom. |
| 26 | Veste de Boer | | |
| 29 | Arend. de Jong | | |
| 31 | Jan. J. Visser | | |
| 32 | Wed. G. Bakker | | |

De ontbrekende Nummers zijn vervallen.

*Aukes lijstje met namen van vissers met de nummers van hun jol, uit 1918. Rond 1900 waren er in Stavoren meer dan 60 jollen, in 1918 nog 36, eind jaren dertig ca. 10 en in 1949 nog één.*

“Heit Van der Werff” , zo vervolgt Anton, “neemt in 1918 de werf in Stavoren over. De helling verkeerde nog helemaal in de oude staat en was ingericht voor de bouw van houten schepen. Staverse jollen vooral, want daar stikte het van. Alleen al in Stavoren en omgeving waren er zo’n 70 jollen in de vaart. In een kast vond ik nog een agenda van heit uit 1918. Daar had hij alle nummers van de jollen en hun eigenaren ingeschreven, want die namen kon hij nooit onthouden”. Heit heeft de helling duchtig onder handen genomen. Er moest een hoop gebeuren, “want heit wilde op ijzeren schepen toe. IJzer had de toekomst, dus dat moest wel.”

*Stavoren, 1929. De scheepswerf met personeel na 10 jaar. Auke van der Werff geheel rechts. Hij heeft z’n rieten hoed (evenals op de vorige foto) ten behoeve van het plaatje even op de grond gelegd. (Foto: archief Anton van der Werff)*

Auke van der Werff heeft, anders dan zijn familieleden in Drachten en Warga, slechts twee skûtsjes gebouwd, in de twintiger jaren. (Dankzij archiefonderzoek van Jelmer Kuipers en Frits Jansen bekend geworden, zie www.skûtsjehistorie,nl) De bouw van skûtsjes vond overigens vooral plaats op werven in het veengebied. Daar werden die schepen gebruikt bij de turfvaart. Niet langs de Zuiderzeekust.

## Over kansen die voorbij gaan.

De jollenwerf van Roosjen/Strikwerda is gebouwd op een voor een werf prima plekje. Het vaarwater buigt om de werf heen en eindigt bij de zeesluis. Een werf direct achter de toegangspoort naar het noorden, dat is op z’n minst een strategische ligging te noemen. De potentiële klanten van de werf komen dagelijks

langs varen. Met die omstandigheid hebben Roosjen en Strikwerda in hun tijd echter niets gedaan. De vrachtvaart interesseert hen niet. Zij houden zich bezig met de visserij. En dan in het bijzonder de bouw en reparatie van houten "visschersjollen en Stavorensche sloepen".

*Stavoren, 1927. Vrachtschepen in de buitenhaven. De kademuur is berekend op eb en vloed. Vanwege de hoge lading planken op het linker schip, is de giek hogerop aan de mast bevestigd.(Foto: Tresoar)*

Auke van der Werff denkt daar echter heel anders over. In zijn familie heerst ook een andere traditie, hoewel zijn vader ook in de houtbouw zat. Auke is van plan het bedrijf te ontwikkelen tot een ijzeren scheepswerf voor visserij en binnenvaart. Dat is overigens niet zo eenvoudig als het lijkt. Een klantenkring voor de ijzeren scheepsbouw moet op dat moment nog geheel worden opgebouwd, terwijl ook de ontwikkeling in de scheepvaartwereld ondertussen niet stilstaat.
Er is vraag naar grotere schepen, die breed en diep vaarwater nodig hebben. De infrastructuur van waterwegen in Friesland staat in de jaren twintig ter discussie, mede door de te verwachten afsluiting en inpoldering van de Zuiderzee. De aanvankelijk zo strategische ligging van de werf komt daarom reeds binnen tien jaar in een ander licht te staan. De zeesluis is eigenlijk aan de kleine kant en ook het 'grootscheeps vaarwater' naar het achterland voldoet niet meer aan de eisen van de tijd. We moeten niet vergeten, dat er in Friesland tot het midden van de vorige eeuw veel water is dat minder geschikt is voor de vrachtvaart. Te ondiep, te kronkelig, geen jaagpaden.

*Eén schip tegelijk door de in 1894 verlengde zeesluis...(Foto: Tresoar)*

Reeds in 1902 wordt er in de *Leeuwarder Courant* (*LC* 6 juni 1902) geklaagd dat Friesland nauwelijks beschikt over 'vaarwater der 1e klasse', d.w.z. vaarwater met een bodemdiepte van tenminste 2 meter. Veel steden en dorpen zijn slechts bereikbaar met scheepjes van ten hoogste 30 ton, met een maximale diepgang van ruim een meter.

De schepen die in Friesland voldoen, zijn beurtscheepjes en skûtsjes. Ondiep, smal en geschikt om mee te zeilen. Groot vaarwater (zoals het Prinses Margrietkanaal en het Van Harinxmakanaal) komt in Friesland pas in 1951 beschikbaar. Tot die tijd varen de vrachtscheepjes door smalle, kronkelige trekvaarten met scherpe bochten en 'rakken van ongemak'.

In 1924 vraagt de schippersvereniging *Schuttevaer* zich af of er grotere schepen in Friesland mogen varen (*LC*, 26 sept. 1924). Het Friese vaarwater is ongeschikt voor schepen langer dan 31.50 meter. Friese binnenscheepjes zijn 20 – 50 ton groot. De Friese maatkastjes zijn precies 31.50 meter lang. De maximale maat voor de zeesluis van Stavoren en de maximale lengte om veel vaarwegen in Friesland te mogen bevaren. Als er grotere schepen worden toegelaten, verwacht men tevens problemen, omdat deze schepen gemakkelijk vastlopen en vervolgens alle andere scheepvaart hinderen.

*Galamadammen, jaren dertig. Zeilende vrachtvaart op weg naar Stavoren, om een lading turf naar Holland te brengen. De schippersvrouw zal de was nog wel droog krijgen...(Foto: Tresoar)*

In 1929 is het Gemeentebestuur van Stavoren nog niet zover om te erkennen dat er problemen zijn. De bestuurders wijzen in een advertentie de schippers op de gunstige ligging van de zeehaven Stavoren. Varen via Stavoren is "de veilige en kortste overtocht voor de scheepvaart van en naar Noord-Holland. Goed vaarwater van en naar Groningen. Laagste schut- en bruggelden van de Friese zeehavens. Stijging van de tonnenmaat der in de laatste zes jaren te Stavoren gepasseerde schepen 279 %. Uitstekende gelegenheid voor overslag." Inlichtingen verstrekt het Gemeentebestuur, Tel. 5, of de Sluiswachter, tel. 11.

De voorzitter van de *Vereniging Schuttevaer*, afdeling Stavoren, dhr. L. Poppinga, overigens tevens burgemeester van Stavoren, is op dat moment minder optimistisch en vraagt bij de leden steun voor een actie richting politiek. (Zie Bijlage 7.1: noot 2) De schippers willen dat het vaarwater langs Stavoren wordt verbeterd. Weliswaar varen schippers hun vracht van Holland naar Friesland en Groningen v.v. op dat moment bij voorkeur via Stavoren, maar door de lage boezemwaterstanden in de zomer moeten zij nogal eens uitwijken. Vooral op het Heegermeer, de Fluessen en de Oorden klagen de schippers over ondiepten. De schippersvereniging heeft Gedeputeerde Staten van Friesland gevraagd of er een rechte geul door deze meren kan worden aangelegd van een behoorlijke diepte en een bodembreedte van minstens 30 meter. Gedeputeerde Staten zien ook in dat de onregelmatige en bochtige vaarroute door deze meren verbetering behoeft. De vele scherpe bochten maken het nu heel moeilijk de geul met tonnen en bakens goed te markeren en

buiten de geul komen schepen zomaar vast te zitten. De Staten besluiten een betere vaarroute aan te leggen.

In die jaren hebben de vrachtschepen in de regel niet meer dan 275 ton laadvermogen bij een lengte van ca. 30 meter. Geladen kunnen zij 1.80 meter diep steken. Tijdens droge zomers is dat in Friesland veel te diep en worden deze schepen voor niet meer dan drie kwart geladen. De wateren in Friesland wijken helaas af van het aansluitende vaarwater in Groningen, dat breder en dieper is en bovendien voorzien is van jaagpaden. Harlingen, Lemmer en Stavoren zijn de toegangshavens naar de beste vaarwaters van Friesland. De zeilvaart heeft een voorkeur om van Enkhuizen de Zuiderzee over te steken naar De Lemmer, omdat in De Lemmer de mogelijkheid bestaat te worden gesleept door de stad. In Stavoren is die dienstverlening pas later op gang gekomen.

De moderne motorschepen uit de dertiger jaren kiezen echter voor de korte oversteek van de Zuiderzee van Enkhuizen naar Stavoren. *Schuttevaer* verwacht dat de scheepvaart nog meer langs Stavoren zal gaan, mits het vaarwater in orde komt. Na de afsluiting van de Zuiderzee, zo verwacht de schippersvereniging, zijn de getijdenstromen verdwenen en kan het IJsselmeer de Friese boezem op peil houden. Stavoren ligt bij ijsgang gunstiger dan Lemmer, terwijl de vaarroute van Lemmer naar Groningen allerminst zonder obstakels is. Ze gaat immers via de Rien en het ondiepe Tjeukemeer. Via de Brekken moeten de schippers over Sloten en Woudsend, omdat er tot 1951 geen directe verbinding bestaat tussen de Lemster Brekken en het Koevordermeer.

Poppinga besluit zijn pleidooi voor de haven van Stavoren met de woorden: "Nog meer en met kracht moet er op worden aangedrongen, dat het vaarwater langs Stavoren wordt gebracht in dezelfde conditie als in de toekomst het overige deel van de vaarweg naar Groningen, namelijk geschikt voor het bevaren met schepen van 600 – 700 ton, met de mogelijkheid het geschikt te maken voor vaartuigen van omstreeks 2000 ton laadvermogen. In de tegenwoordige omstandigheden moet niet meer klakkeloos aan de oude plannen worden vastgehouden."

De politiek doet vervolgens wat Poppinga wenst: niet vasthouden aan oude plannen. De hoogwaardige vaarweg door Friesland wordt het nieuwe Prinses Margrietkanaal, rechtstreeks van De Lemmer naar het Sneekermeer, Pikmeer en verder. Met een grote sluis naast het stoomgemaal bij Tacozijl, waarmee zowel de scheepvaart van en naar het IJsselmeer als de waterbeheersing gediend zijn. Een nieuwe vaarweg in plaats van aanpassing van bestaande routes, waarmee verder in de toekomst is gekeken, voorbij de lokale belangen. Met dat besluit uit de jaren dertig gaat voor Stavoren de positie van belangrijke toegangspoort naar het noorden met het gereed komen van het Prinses Margrietkanaal (1951)

verloren. Tussen Harlingen en De Lemmer komt Stavoren op een geïsoleerd punt te liggen zonder goede verbinding met het achterland.

*Lemmer, winter 1928/29: Zeilschepen hebben een voorkeur voor De Lemmer als poort naar het noorden, vanwege de sleepdienst door de stad. Stavoren werkt met ploegen sjouwers.*

*Stavoren. Bij ijsgang is de haven van Stavoren door de zeestroming om de punt veel eerder ijsvrij dan die van De Lemmer, waar het ijs vast blijft zitten in de kom. (Foto: archief Doede Bleeker)*

Voor de *Volharding* zorgt deze ontwikkeling voor een minder florissant toekomstperspectief. Voor het zover is, zal het echter op korte termijn veel erger worden. De economische crisis van de jaren dertig maakt abrupt een einde aan de nieuwbouwactiviteiten. Vervolgens breekt de Tweede Wereldoorlog uit, waarbij Auke er voor kiest niet te werken voor de Duitsers. Door te volharden in die (in principe te waarderen) keuze, heeft Auke van der Werff de grootste moeite het hoofd boven water te houden.

Na het moeizame herstel in de jaren vijftig, besluit de provincie tot de aanleg van het Hooglandgemaal in Stavoren, om de waterstand in Friesland beter te kunnen beheersen. Aansluitend op de bredere vaarweg (het Frisokanaal, tevens stroomkanaal) naar Stavoren, zal naast het gemaal een nieuwe, ruime sluis worden gebouwd, waarna de oude zeesluis van Stavoren dicht gaat. Midden jaren zestig is de eens zo strategische positie van de werf door deze ontwikkelingen daarom volledig verloren gegaan. De oude zeesluis wordt (onder demonstratief protest van Anton van der Werff) in 1967 dichtgegooid. De scheepswerf zit sindsdien aan het einde van een doodlopend water, achter de oude Koebrug die alleen nog op speciaal verzoek geopend wordt. De schipper die dan nog naar de scheepswerf Volharding gaat, moet daar wel een bijzondere reden voor hebben. Gelukkig hadden diverse schippers dat.

*Stavoren, midden jaren dertig. Lang wachten geblazen. Behalve zeilers ook motorschepen. (Foto: Tresoar)*

*De Zuiderzee volgens de Bosatlas, 1929. De Zuiderzee loopt van de zuidelijke kom tot aan de eilanden Texel, Vlieland en Terschelling (West). Harlingen ligt aan de Zuiderzee.*

*De Lemmer, 1950. Aanleg van het Prinses Margrietkanaal met sluis, een nieuw breed kanaal, direct naast het Woudagemaal. In rechte lijn naar de Brekken en verder. (Foto: Tresoar)*

## De oude sluis dicht en weer open

In het vroege voorjaar van 1967 besluit de gemeenteraad van Stavoren akkoord te gaan met het voorstel van de Provinciale Staten van Friesland om de oude sluis van Stavoren te dempen. Op kosten van de provincie. Als de raad dit aanbod had afgewezen, zou het later zelf de kosten moeten dragen. Wel wordt bepaald, dat het dempen zodanig moet geschieden, dat herstel van de sluis mogelijk blijft. Het is zeker niet zo dat de gemeenteraad dit besluit van harte neemt. Het demonstratief protest van de jonge werfbaas van de *Volharding*, die een oude motortjalk voor de sluis heeft afgemeerd met de tekst dat de sluis open moet blijven, kan zeker op sympathie rekenen. De sluis vertegenwoordigt een stukje geschiedenis van Stavoren en heeft daarmee ook waarde voor de aantrekkelijkheid van Stavoren voor recreanten. De gemeente is echter niet in staat om zelf de kosten van restauratie te dragen en heeft daarom feitelijk geen keuze.

*Stavoren, 2007.( Foto D.H.)*

Minder dan 10 jaar later gaan er echter stemmen op om de sluis alsnog te restaureren. De recreatie zowel over land als op het water hebben een geweldige vlucht genomen en Stavoren met zijn rijke historie, heeft deze toeristen in werkelijkheid maar weinig te bieden. De oude sluis in oude glorie zou het imago van Stavoren opkrikken en bovendien functioneel kunnen zijn voor de watersport. Vooral kleinere zeiljachten hebben met harde westenwind moeite om van de oude haven naar de nieuwe Frisosluis te komen. Bij slecht weer zouden zij in de oude haven via de gerestaureerde sluis het binnenwater op kunnen.

In 1974 betoogt het raadslid Anton van der Werff dat de gemeente Stavoren zelf een begin moet maken met het herstel van de sluis. In 1975 vindt een eerste onderzoek plaats naar de mogelijkheid van restauratie van de sluis. In 1976 zegt de gemeenteraad herstel van de oude sluis ook te willen en in 1980 is de sluis weer open. Voorzien van een mooie ophaalbrug in historische stijl, terwijl ook het tegeltableau uit 1894 in redelijke staat is gebleven. Tegenover dat tableau is in 1979 een tweede gedenksteen ingemetseld, die in de toekomst de herinnering levend moet houden aan deze restauratie.

*Restauratie van de sluis eind jaren zeventig (Foto: Tresoar)*

*Tegelplateau in de gerestaureerde sluis, (Foto: D.H.)*

## Stavoren rond 1930 in beelden

*De Smidstraat met centraal het Heerenhuis waar drie families woonden.*

*Stavoren. (Foto: archief Doede Bleeker)*

*Wachten aan het zijlperk voor de sluis. (Foto: archief Doede Bleeker)*

*Stavoren, De Dwinger, van de Smidstraat naar de haven.(Foto: archief Doede Bleeker)*

*De Schans rond 1935, voortuintjes en een voetpad. (Foto: Tresoar)*

*De Schans. Achter de Groninger tjalk de drie 'charterschepen' van Jan Wijbrands. Het brugje gaat over de Achterdelft die daar uitkomt in de stadsgracht. (Foto: archief Doede Bleeker)*

*De Voorstraat met stadhuis en baptistenkerk. In de Voor-Delft een Staverse jol. (Foto: Tresoar)*

*Stavoren, vissershaven met 'de Hang', van de coöperatieve visverwerking die in 1913 verkocht werd aan De Jager uit Lemmer en in 1937 werd afgebroken.(Foto: archief Doede Bleeker)*

*Uitvarende stoompont. Op het noorderhavenhoofd het grote baken 'De Kaap'.(Foto: Tresoar)*

## Frits Loomeijer over de Volharding

Maritiem historicus Frits Loomeijer heeft in de jaren tachtig vanuit het scheepvaartmuseum van Groningen onderzoek gedaan naar de ontwikkelingen op de scheepswerf *Volharding* van Auke van der Werff. Deze kenner van de noordelijke scheepvaart en visserijgeschiedenis heeft onder meer het archief van de werf van 1918 tot 1960 doorgenomen en besproken met de werfbaas van dat moment, Aukes jongste zoon Anton van der Werff. In 1989 is over dit onderzoek gepubliceerd in *Weekblad Schuttevaer*. In vijf afleveringen is een journalistiek verslag opgenomen onder de rubriek '*Van de waterkant gezien'*, dat ik hier integraal overneem. Deze vijf afleveringen over de *Volharding* geef ik in de doorlopende tekst aan met A, B, C, D en E.

**A. Scheepswerf 'Volharding' te Stavoren is de laatste twintig jaar een begrip geworden in de watersport. De 'Staverse kotters' die daar in die periode bij tientallen gebouwd zijn, hebben het bedrijf over het hele land bekend gemaakt. Aan deze motor-zeiljachten is te zien dat de werf zijn wortels heeft in de visserij en binnenvaart, maar over die geschiedenis is betrekkelijk weinig bekend. Op de werf heeft men het te druk om lang bij het verleden stil te staan en het bedrijfsarchief is fragmentarisch. 'Van de waterkant gezien' heeft desondanks geprobeerd om samen met de heer Anton van der Werff de ontwikkeling te reconstrueren van het bedrijf dat zijn vader in 1918 begon. Deze en komende weken staat deze rubriek in het teken van de geschiedenis van scheepswerf 'Volharding' te Stavoren.**

Auke Tjibbeles van der Werff werd in 1891 geboren in het Friese Warga. Zijn vader had daar een kleine werf, scheepswerf 'De Onderneming' en zijn zoons zouden hem opvolgen, zo was de bedoeling. De oudste zoon, Ate, vertrok echter naar Leeuwarden. Daar kon hij de werf op Schilkampen overnemen; een bedrijf dat nog altijd, zij het verhuisd naar een nieuwe locatie, bestaat.
Nu waren er nog twee zoons voor de ouderlijke werf over plus een neef die ook belangstelling had. Auke en zijn broer zouden om de werf hebben 'geloot', met als resultaat dat Auke verloor. (Hoe realistisch dat 'loten' is, weet ik niet. Er moest immers nog wel gekocht worden, dus betaald.) Neef Van der Werff nam vervolgens een werf in Doesburg over. Auke kwam tenslotte in Stavoren terecht. Alle "Van der Werff-werven" in Leeuwarden, Warga, Doesburg en Stavoren, bestaan nog altijd.
Auke van der Werff was tijdens de Eerste Wereldoorlog gemobiliseerd als soldaat en kon vanuit die positie weinig beginnen.. Hij diende het land. Als scheepsbouwer was hij niet 'onmisbaar' bij gebrek aan een eigen bedrijf. Eerst in 1918 deed zich de mogelijkheid voor eigen baas te worden en uit het leger te komen. In Stavoren was de oude werf van Strikwerda in de versukkeling geraakt. Dit bedrijf lag vlak achter de zeesluis en was vooral bekend vanwege de houten Staverse jollen die er voor de visserij gebouwd werden. Strikwerda was oud en door ziekte niet meer in staat te werken. In de zomer van 1918 kon Auke van der Werff het terrein met schuren en helling kopen voor een zacht prijsje. De huidige directeur van Scheepswerf Van der Werff, de heer Anton van der Werff, vertelt hierover: 'Ik geloof niet dat m'n vader veel voor het bedrijf hoefde te geven, maar het was dan ook meer schapenland dan scheepswerf. Bovendien was het voor hem slechts een begin. Hij wilde niet doorgaan met die houten jollen en sloepen. In feite hield hij niet van hout en wilde in de ijzerbouw. Daarvoor had hij ook op de LTS in Leeuwarden gezeten, waar hij had leren tekenen en omgaan met ijzer. Zijn vader had op de werf in Warga uitsluitend in hout gewerkt.

## Geen personeel

In augustus 1918 was Auke van der Werff 'zelfstandig' scheepsbouwer geworden, maar dat was meer in naam dan in werkelijkheid. Probleem één was het gebrek aan personeel. Het bedrijf van Strikwerda was zover achterop geraakt, dat er geen personeel meer was. Kundige vaklieden waren door de grotere werven in Friesland, Groningen en zelfs het westen van het land door hoge lonen weggelokt, als ze al niet, net als Van der Werff zelf, gemobiliseerd waren. De oudst bewaard gebleven brief uit het eerste 'kopiebrievenboek' van de scheepswerf 'Volharding', zoals Van der Werff zijn bedrijf genoemd had, gaat dan ook over een order die hij van Strikwerda overgenomen had. Het betrof een 'Stavorensche sloep' voor de heer P. Buis uit Zaandijk. Van der Werff deelde Buis mee dat dit scheepje nog lang niet klaar was, dat het bij gebrek aan vaklui ook nog wel even zou duren en dat Strikwerda de order veel te goedkoop had aangenomen. Wilde Buis zijn sloep hebben, dan werd die flink duurder. Bovendien had hij het druk met reparatiewerk.

*Auke van der Werff (Foto: archief Anton van der Werff)*

## Reparatiewerk

Het reparatiewerk betrof onderhoud aan de locale vissersvloot. Het merendeel van de jollen uit Stavoren en Laaksum was bij Strikwerda gebouwd en kwam daar om te repareren. Van der Werff was handelsman genoeg om vanuit de bestaande situatie en klandizie voorzichtig naar zijn ideaal, de bouw van ijzeren schepen, toe te werken. Vandaar dat hij in 1918 – '19 vrijwel uitsluitend in het houtwerk zat. Bovendien had hij de machines niet om met staal te werken.

Dat veranderde, toen Ulbe Zwolsman die in Workum een hout- en moderne ijzerwerf had, de werf moest sluiten omdat vrij snel na het beëindigen van de oorlog de opdrachten voor de zeevaart, waarvoor hij de werf gebouwd had, wegvielen. Met een aantal machines van Zwolsman was Van der Werff nu in staat om stalen schepen te bouwen, maar het bleek niet eenvoudig om op de markt door te dringen. Tientallen zee- en binnenvaartwerven kwamen vanaf 1918 – '19 in toenemende mate zonder werk te zitten, zodat de spoeling, zeker voor nieuwkomers, zeer dun was. Auke van der Werff maakte dan ook een moeilijke tijd door. Zowel zakelijk als persoonlijk. Een paar maanden nadat hij zijn bedrijf begonnen was, overleed zijn vrouw aan de Spaanse griep die alom slachtoffers maakte in ons land.

***Workum, de oude Zwolsmanwerf*** *tegenover de historische houtwerf De Hoop.*

Vanaf het begin af aan probeerde de jonge werfbaas op een zo breed mogelijk terrein werkzaam te zijn. Naast de reparatie van vissersschepen en de bouw van houten sloepen, bemiddelde hij in de verkoop van jachten, pramen, dekschuiten, etc..... Hierdoor kwam hij in aanraking met mensen uit zowel de visserij, watersport als binnenvaart. Een combinatie van bedrijfstakken die tot op de dag van vandaag gehandhaafd is bij scheepswerf 'Volharding'.

**B. Werfbaas Auke van der Werff van scheepswerf Volharding in Stavoren maakte in 1925 een lijst van alle jollen die vanuit Stavoren visten. Hij kwam tot 36 stuks. Deze kwamen vrijwel allemaal elk jaar bij hem aan de werf, zoals ze dat voor 1918 bij zijn voorganger Strikwerda hadden gedaan. De visserij was echter een veel te smalle basis voor het bedrijf van Van der Werff van de oude jollenhelling van Strikwerda wilde maken. Vandaar dat hij zich ook met veel energie richtte op de watersport en de binnenvaart.**

Gedurende de gehele jaren twintig was de visserij voor scheepswerf Volharding de belangrijkste klant wat betreft reparatie. In de bewaard gebleven reparatieboeken uit die jaren domineren de Staverse jollen.

*Stavoren, ca. 1924. Met Staverse jollen voor het station, aan het zeilperk, de steiger voor de zeesluis. De Staverse jeugd toont zich van zijn ondernemende kant. Staverse jollen die geen ligplaats in de vissershaven hebben, brengen hun vangst naar de Schans, binnen de sluis, waar die verhandeld wordt. (Foto:Tresoar)*

Weliswaar kwamen deze doorgaans voor kleine klussen, gemiddeld tussen de 25 en de 80 gulden, maar de meeste kwamen een paar keer per jaar. Voor het hellingen beschikte Van der Werff over de oude, houten slede-helling van Strikwerda. In de tweede helft van de jaren twintig werd deze vervangen door een toen zeer moderne ‘elektrische dwarshelling’. Volgens overlevering moet dit in 1929 zijn geweest, maar de resterende werfboekfragmenten doen vermoeden dat dit reeds in de eerste helft van 1927 gebeurd is. Van der Werff ging namelijk vanaf juni 1927 over op een ander formaat notitieboek en de klantenkring vanaf die datum ziet er ook veel gevarieerder

uit dan voor 1927. Visserlui uit Lemmer, Texel, Wieringen en Enkhuizen kwamen naar Stavoren voor een hellingbeurt.
Daarnaast komen wij de beurtvaarders uit de Friese Zuidwesthoek, binnenschippers uit Friesland, Groningen en Amsterdam en de palingaken van de firma's Visser en Lankhorst uit Heeg in de aantekeningen tegen.

De meeste schepen kwamen de twintig meter lengte niet te boven, maar 29 augustus hellingde Van der Werff een motorschip, de Anna van schipper Pasveer uit Colijnsplaat. Dit was een flink schip, 155 ton en 27,70 bij 6,28 meter. Pasveer kwam voor knippen en scheren en het versterken van zijn motorfundatie. Van der Werff vermeldde: 'Deutz uitgehaald, nagels in fundering overgeklonken'. Dit alles voor de somma van f. 16,94. Het hellingtarief van scheepswerf Volharding bedroeg in die jaren: f. 6,65 voor twee wagens, f. 12,40 voor drie, f. 18,20 voor vier en f. 24,00 voor de volle lengte, vijf wagens.

*Stavoren, eind jaren twintig. In de verte De Hang, het gebouw voor de coöperatieve visverwerking uit 1902. De kade is op Zuiderzeehoogte, geschikt voor eb en vloed. (Foto: Tresoar)*

Blijkbaar maakte de Staverse werf snel naam in de binnenvaart, want de reparatieboeken over 1929, 1930 en 1931 vermelden een toenemend aantal tjalken, klippers en luxe motors. Anton van der Werff vertelt hierover: 'Mijn vader is ook naar Stavoren gegaan met het oog op de binnenvaart. De plaats van de helling was zeer strategisch en Stavoren leefde in die tijd van de schipperij. Het dorp had nog geen 1000 inwoners, maar er waren wel vier bakkers en een paar kruideniers. Dat kwam door de binnenvaart. In de haven had een flinke ploeg sjouwerlui altijd werk, zolang er geen ijs lag, om de zeilschepen de haven uit te trekken. Het was dan ook

een hele ommekeer in het dorp toen de eerste sleepboot kwam, velen raakten zonder werk. Het schip werd de Satan genoemd. Deze werd vrij snel opgevolgd, en dat was allemaal in de jaren twintig, door de stoomsleper Vooruit van kapitein Duiker. Mijn vader heeft de ijsploeg voor dit schip nog gebouwd en Duiker werd een vaste klant van hem.'

## Nieuwbouw

Begon de reparatie van stalen schepen pas goed toen de nieuwe helling in gebruik werd genomen, in de nieuwbouw verliep de ontwikkeling van scheepswerf Volharding iets sneller. Auke van der Werff probeerde vanaf de eerste dagen dat hij zijn bedrijf was begonnen, als nieuwbouwwerf op de markt te komen. Offerte na offerte ging de deur uit. In 1918 – 1919 betroffen dit doorgaans open praampjes en dekschuiten. Helaas is het nieuwbouw-orderboek uit de vooroorlogse periode niet boven water gekomen, maar uit het bewaard gebleven kopiebrievenboek is te reconstrueren dat in 1920 de eerste 'volwassen' motordekschuiten werden gebouwd voor Bernard's dekschuiten Exploitatie in Amsterdam.

*Stavoren, een van de beurtscheepjes voor passagiers en/of vee- en vrachtvervoer, de Elisabeth, die begin jaren twintig bij Van der Werff werden gebouwd. (Foto: archief Anton van der Werff)*

De order kwam tot stand via een goede bekende van Van der Werff, de uit Friesland afkomstige scheepsbouwer K. Zwolsman uit Zaandam. Hiervoor werden bij de fa. D. Goedkoop in Amsterdam twee 26-28 pk ruwoliemotoren besteld die bij de fabriek in Amsterdam ingebouwd zouden worden. Een dergelijke motor kostte Van der Werff f. 7200.- inclusief inbouw en monteur aan boord gedurende de eerste weken dat de schuiten in de vaart waren om de eigenaar vertrouwd te maken met deze motoren.

*Stavoren, ca. 1939. De grote Hang voor de visverwerking is op dit moment afgebroken om na de oorlog plaats te maken voor de nieuwe visafslag. De kade is al op IJsselmeerniveau gebracht. Afgemeerd liggen kustvaarders die proviand inslaan. (Foto: Tresoar)*

## Bureaus aan bod

Gedurende de eerste helft van de jaren twintig bouwde Van der Werff diverse motordekschuiten, pramen en motorbeurtschepen. Zijn klantenkring kwam uit heel Nederland. Het was de tijd waarin de scheepsbouwkundige bureaus opgang maakten. In de binnenvaart waren dergelijke bureaus een nieuw verschijnsel. De meeste waren ontstaan in de jaren 1916 – 1918; de wilde tijd waarin, bij wijze van spreken, elke zee- en binnenvaartwerf zeeschepen in aanbouw had.

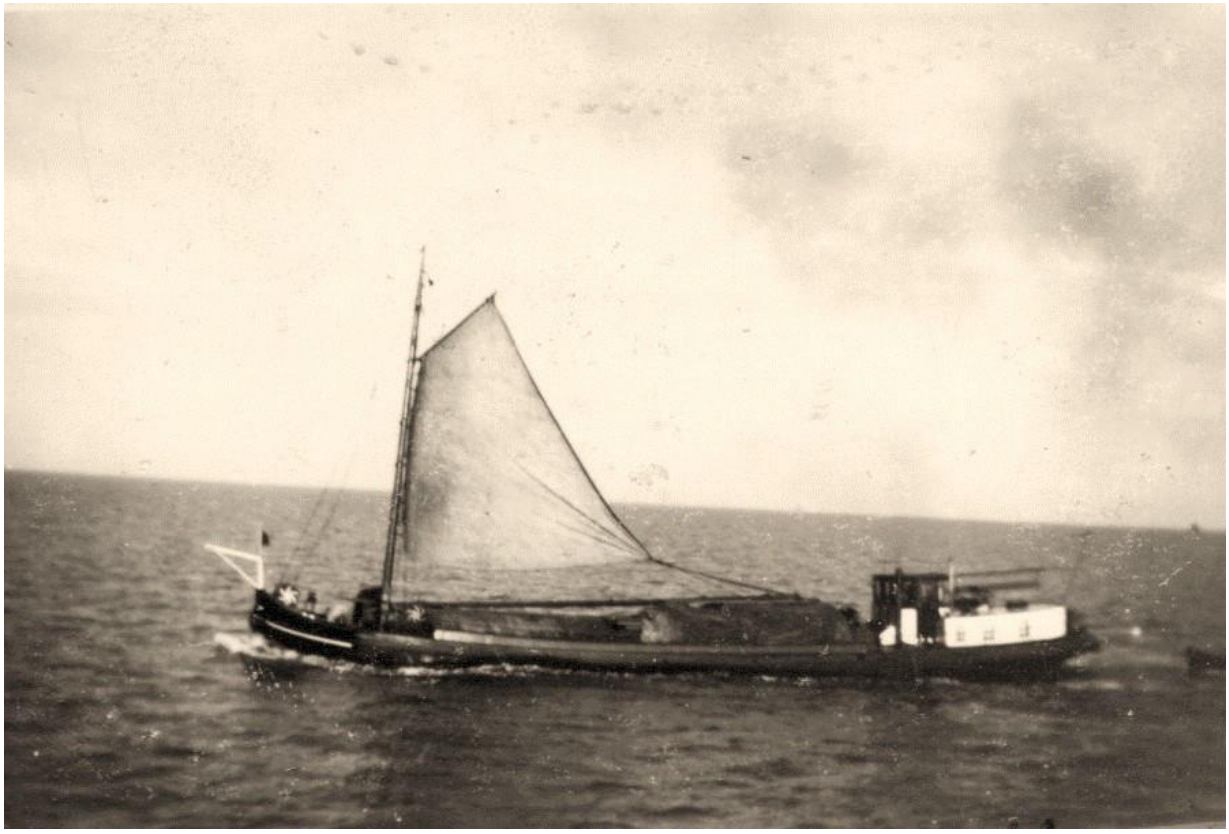
*Stavoren, begin jaren twintig. Een beurtscheepje van de Volharding.(Foto: collectie van Anton van der Werff)*

*Beurtschip 'De ideaal' voor het station.(Foto: archief Anton van der Werff)*

Toen deze nieuwbouwgolf na 1919 inzakte, richtte een aantal van die bureaus zich op de binnenvaart. Toen in deze sector vanaf ca. 1924 de bouw van luxe motors en motorspitsen op gang kwam, deden zij goede zaken.

Bekende namen uit die periode, waarmee Van der Werff ook zaken deed, waren de eerder genoemde K. Zwolsman in Zaandam, Scheepsbouwkundigbureau Zwolsman in Leeuwarden en I.M.O.P. in Utrecht. Doorgaans plaatsten deze bureaus orders, waarbij zij zelf bestek en tekenwerk verzorgden. Uit de correspondentie van Van der Werff krijgt men echter de indruk dat bij  scheepswerf De Volharding de procedure anders verliep. Talloos zijn de gedetailleerde bestekken met begeleidende offertes die werden verstuurd. Zwolsman of I.M.O.P. fungeerden in deze gevallen meer als makelaar dan als ingenieursbureau.

*Stavoren: Een spits voor de wal, gebouwd bij de Volharding (Foto: archief Anton van der Werff)*



*Een ' luxe motor', gebouwd bij de Volharding (Foto: archief Anton van der Werff)*

**C. Eind jaren twintig was scheepswerf Volharding een 'volwassen' bedrijf geworden met, in hedendaagse termen, een nieuwbouwafdeling en een moderne elektrische reparatiedwarshelling. Bouwde Auke van der Werff aanvankelijk voornamelijk dekschuiten en kleine motor-beurtbootjes, omstreeks 1926 profiteerde zijn bedrijf volop van de nieuwbouwgolf in de binnenvaart. Forse luxe motors en motorspitsen liepen regelmatig van stapel van de werf achter de Staverse zeesluis.**

In de herfst van 1926 had Van der Werff een sleepkastje op stapel staan voor schipper P. Visserman van Heeg. Aan het schip werkten gemiddeld negen man en de bouw nam in totaal acht en een halve maand in beslag. In totaal, met de verkoop van het ingeruilde schip van Visserman, kreeg Van der Werff f. 8200.- binnen voor deze order. Aan arbeidsloon betaalde hij f. 5145,07. De post materiaal is helaas niet bekend, zodat we niet kunnen uitrekenen hoeveel winst werd gemaakt op dit bouwnummer 54. Nummer 55 betrof een luxe motor van 137 ton voor schipper J. Timmermans uit Meppel, nummer 56 eveneens een luxe motor van 27 x 5.05 x 1.80 meter voor schipper Lammerts uit Oude Wetering.

*Stavoren, eind jaren twintig. Een 'luxe motor' (maatkast met de stuurhut voor het woongedeelte) van de Volharding. Helemaal rechts een schip in aanbouw. Op de elektrische dwarshelling de visaak van een visserman.(Foto: archief Anton van der Werff)*

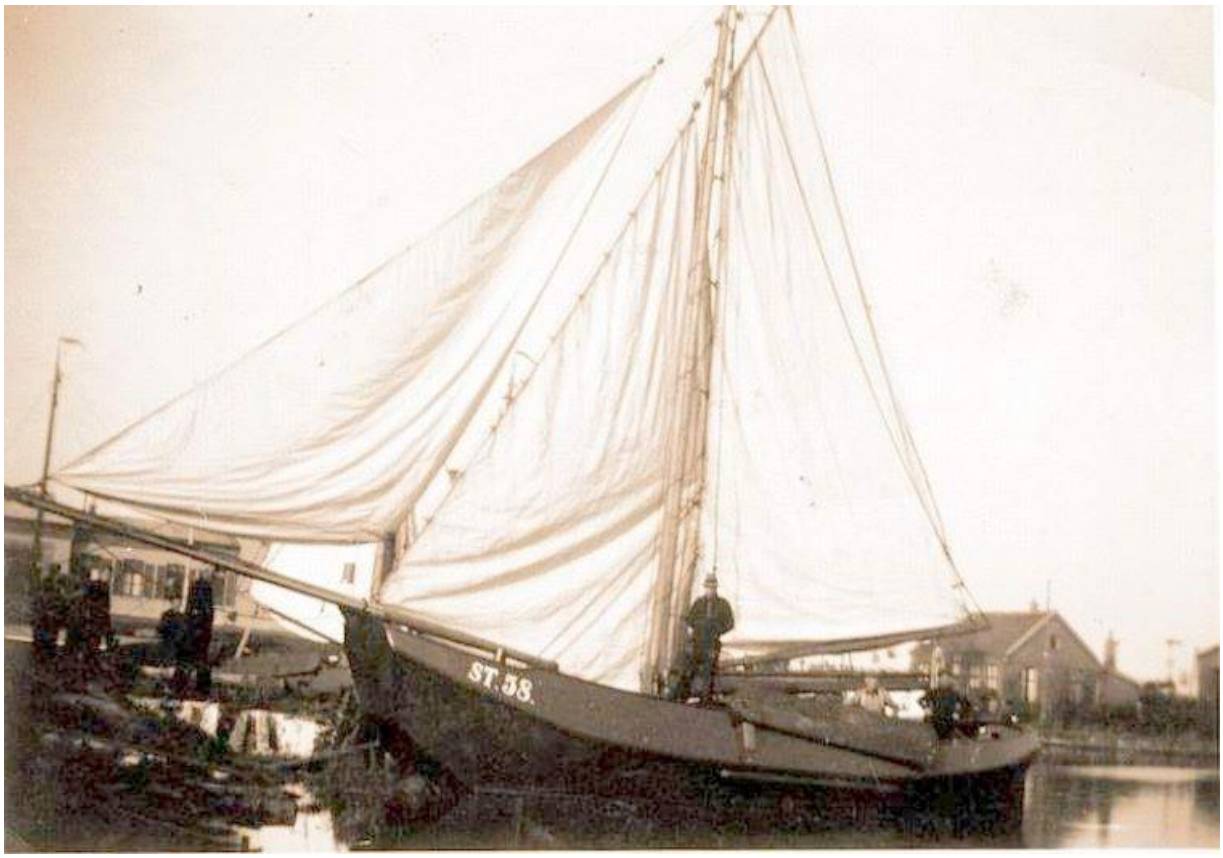
De bouw van elk van deze schepen duurde steeds ongeveer driekwart jaar. De gereconstrueerde bouwlijst van scheepswerf Volharding uit de jaren van de binnenvaartnieuwbouwgolf die vooraf ging aan de crisis in de jaren dertig en die jaren dertig zelf betreft de bouwnummers 54 (datum oplevering augustus 1927) t/m 76 (datum oplevering september 1941). Nummer 54 is het sleepkastje van Visserman uit Heeg. Nummer 76 de motorvisschouw (ST 31) van Jan en Andries Visser uit Stavoren. De tussenliggende bouwnummers betreffen vijf luxe motors, twee pramen, twee dekschuiten, twee motorspitsen, twee motorbeurtboten, twee baggerbakken, een parlevinker, een raceboot, een punter en nog vier motorvisschouwen.

## Hollen en stilstaan

Het beeld dat uit deze bouwlijst naar voren komt is karakteristiek voor de periode 1927 – 1940. Grote bouwactiviteiten van moderne en voor die tijd grote binnenschepen werd gevolgd door stilstand. Slechts vanwege het feit dat Van der Werff zijn visserijklanten nooit verwaarloosd had in de tijd dat hij overschakelde van de houtbouw en –reparatie op de staalbouw, was hij in de markt toen in de tweede helft van de jaren dertig een vlootvernieuwing in de IJsselmeervisserij op gang kwam.

# De bouwlijst van de scheepswerf Volharding van 1927 tot 1941

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 54 | 8/1927 | sleepkastje | P. Visserman | 31.50 | |
| 55 | 3/1928 | luxe motor | Timmermans | 137 ton | |
| 56 | 9/1928 | luxe motor | Lammers | 27 x 5 m. | |
| 57 | 1/1929 | luxe motor | Wever | 26 x 5 m. | |
| 58 | 2/1929 | praampje | ?? | 12.50 x 4 | |
| 59 | 9/1929 | luxe motor | T. de Boer | 29.50 x 5.40 | |
| 60 | 7/1929 | motordekschuit | De Ruyscher | 18.50 x 4 | |
| 61 | 1/1930 | luxe motor | Van Cauteren | 26 x 5 | |
| 62 | 5/1930 | motorspits | De Ruyscher | 38.85 x 5.05 | |
| 63 | 10/1930 | beurtboot | Dijkstra | 31.50 x 5.40 | |
| 64 | 11/1930 | motorpraam | De Vries | 13.30 x 2.90 | |
| 65 | 1/1931 | dekschuit | ?? | 18.50 x 4.24 | |
| 66 | 8/1931 | motorspits | De Ruyscher | 38.85 x 5.05 | |
| 67 | 2/1932 | beurtboot | Kock/Selhorst | 26.50 x 5 | |
| 68 | 3/1932 | parlevinker | K.Zwaan | 4.50 x 1.50 | |
| 69 | 10/1932 | raceboot | ?? | 7.25 x 1.88 | |
| 70 | 5/1934 | punter | Gebr. Visser | ?? | |
| 71 | 9/1936 | baggerbak | Van der Rijt | ?? | |
| 72 | 10/1936 | baggerbak | Van der Rijt | ?? | |
| 72 | 10/1938 | visschouw | H. Smits | 11 x 3.70 | (ST58) |
| 73 | 10/1938 | visschouw | Mulder/Zwaan | 11 x 3.80 | (ST16) |
| 74 | 4/1939 | visschouw | W. Visser | 9.20 x 3.30 | |
| 75 | 5/1941 | visschouw | De Boer | 9.20 x 3.30 | |
| 76 | 9/1941 | visschouw | J. en A. Visser | 10 x 3.60 | (ST31) |




*Stavoren, 1938. Bij de werf: De vissersschouw ST 58, zojuist afgeleverd.*

*De ST 58 van Hylke Smits met zittend neef Willem Smits (Foto's: archief De Jong).*

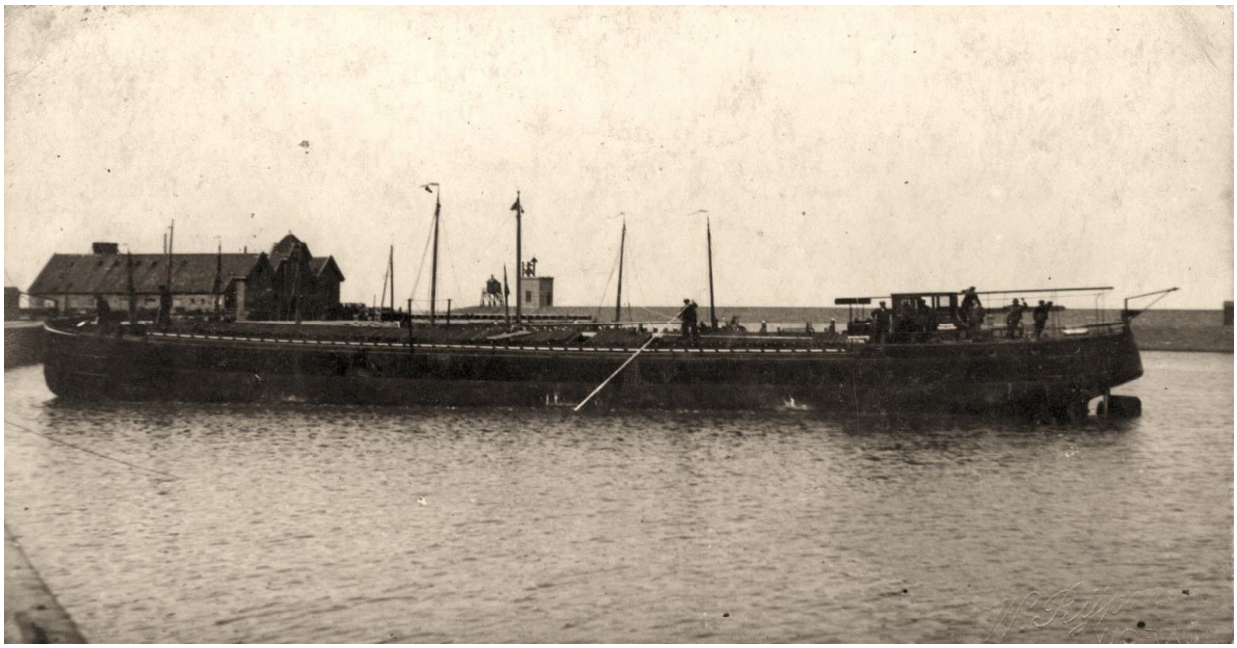
*Stavoren, 2007: de ST 16 (uit 1938, zusterschip van de ST 58 van Mulder). (Foto: D.H.).*

*Stavoren 1972. De zeeschouw ST 31 (uit 1941) met Andries Visser (1910-1988).(Foto: D.H.)*

Het was de tijd direct na de afsluiting van de Zuiderzee, waarin houten botters met overheidssubsidie werden vervangen door stalen schepen. De nog jonge werf Amels in Makkum bouwde in die jaren vele 'pinken', beter bekend als 'Marker rondbouw'. De Staverse visserslui hielden het bij de traditionele schouw, zij het in een wat

grotere en modernere uitvoering. De schouwen werden als volledig zeilschip getuigd en voorzien van een (hulp)motor. Doorgaans een oud T-Ford.

Opvallend is dat Van der Werff nog tot in de tweede helft van 1931 voor de binnenvaart bouwde. Er waren meer werven die op dat moment nog luxe motors, spitsen of kempenaars in aanbouw hadden, maar dit betroffen vrijwel altijd orders die in de goede tijd, voor 1930, waren geplaatst. Door de nieuwbouwgolf waren echter lange wachttijden ontstaan. De motorspits die Volharding in augustus 1931 opleverde, was pas 5 januari van dat jaar besteld door de Antwerpenaar W. de Ruysscher.



*Stavoren, 1931. Van der Werff's motorspits met torpedogat en verhoogd achterdek, bouwnummer 66, heeft zojuist de sluis gepasseerd en legt aan in de buitenhaven. Op de achtergrond De Hang, het gebouw voor de visverwerking, en op het noordelijk havenhoofd bij het rode licht de misthoorn. Deze spits was te lang voor de sluis. Er werd gewacht tot het water van de Zuiderzee even hoog stond als het binnenwater, waarna alle vier sluisdeuren tegelijk open werden gezet en het schip de sluis kon passeren. (Foto: Anton van der Werff)*

## Deftig schip (bouwnummer 66)

Het was, evenals bouwnummer 62, een moderne spits, volgens het bestek 'met vierkante kimmen en torpedogat, te bouwen met een verhoogd achterdek'. Het is het enige schip waarvan een kompleet bestek bewaard is gebleven. Hieruit blijkt dat het een 'deftig' schip was. Vlak en kimmen werden van zes streep gemaakt, de huidgangen van vijf. In het ruim stonden de spanten 50 cm. van elkaar, in kop en kont 30 tot 40 cm. Het hele casco werd halfduims geklonken, 'alles flink

gesouffreind en glad met geteerd viltpapier tussen alle platen en hoekijzers, etc. overal waar geklonken wordt, zodat het schip waterdicht is.'

De woning achterin werd eveneens in detail beschreven: 'Lang 5 meter, hoogte binnenwerks 1.90 meter, voorzien van acht patrijspoorten.

Schijnlicht, toegangsdeuren, tochtdeuren en ingangstrap van teakhout. Plafond van den salon en slaapkamers in eerste kwaliteit eikenhout, latjes met vilt tussendeks. Salon en slaapkamers geheel betimmerd in eerste kwaliteit eikenhout. Voorzien van marmeren schoorsteen, marmeren vensterbanken, marmeren blad op buffetten. Granieten aanrecht en gootsteen. Geslepen ovale spiegel boven schoorsteen. Twee geslepen ovale spiegels in kasten. Buffetjes met geslepen spiegelglas in koper gevat. Ruiten van slaapkamer en tochtdeuren van gekleurd glas. Tafel in eikenhout. Koperen roede op: schoorsteen, buffetten, vensterbanken en langs de trap. Koperen trapschenen. Al het hang- en sluitwerk in het achteronder van koper, ook de handvatten. Wastafel en twee nachtkastjes met witglazen blad. Een ovale spiegel in iedere slaapkamer. Panelen ovaal te maken, alle hoeken in het achteronder rond uitgewerkt. Houtwerk extra droog...'.

Het kombuisje voor de klapbare, teakhouten stuurhut was bescheidener: 2.30 x 0.90 x 1.65 meter. Het vooronder was betimmerd in vurenhout, 'mooi glad geschaafd', en voorzien van schoorsteen, kachel, klaptafel, twee stoelen, aardappelbak, de nodige kasten en bedden. In de machinekamer kwam een 80 pk gloeikop van een niet nader aangeduid merk.

In de eerste week van augustus 1931 werd de laatste hand aan het schip gelegd. Op dat moment was de orderportefeuille sterk uitgedund. De particuliere wildevaart verkeerde reeds in een crisis en Van der Werff zou nog slechts één binnenschip bouwen, een motorbeurtboot voor de Apeldoornse beurtvaartonderneming Kock & Selhorst (niet te verwarren met de meer bekende Apeldoornse schroefstoombootonderneming H.J.Wiepking). Daarna was het afgelopen met de opdrachten uit de binnenvaart.

**D. Na de oplevering van de motorbeurtboot voor Koch & Selhorst uit Apeldoorn in februari 1932, zakte de nieuwbouwactiviteit bij scheepswerf Volharding in elkaar. Van der Werff probeerde de crisisjaren door te scharrelen met de bouw van een punter, een raceboot, een vletje voor een parlevinker en baggerbakjes. Werk met weinig verdienste.**

Het reparatieboek uit begin jaren dertig vertoont evenmin spectaculaire klussen. De Staverse visserlui bleven bij de werf komen, maar de visserij raakte steeds meer in de problemen.

In 1932 werd de Afsluitdijk definitief gesloten, wat ingrijpende gevolgen voor de traditionele Zuiderzeevisserij had. De oude houten schepen raakten op het snel brak en daarna zoet wordende water in verval. Nieuwbouw kwam pas eind jaren dertig op gang, maar in de tussenliggende jaren had Van der Werff regelmatig werk aan de motorisering (en hermotorisering) van voormalige zeilschepen.

Toch besteedden de visserlui noodgedwongen zo weinig mogelijk aan hun schepen en datzelfde gold voor de binnenvaart. Kenmerkend voor die periode zijn de vele kleine posten in het reparatieboek ter waarde van bijvoorbeeld f. 7,90 (ST 29, A. de Jong – drie keer op de werf à f. 2,50 en twee liter carbolineum à f. 0,40) f. 11,93 (ST 31, J. Visser – drie keer op de werf, drie bouten in kiel, schoonmaken en teren) of f. 2,85 (HL 77, H. de Vries – op de werf, 1 liter koolteer, 1 liter carbolineum). Bovendien werd nu ook elke klus aan de wal meegepakt die er te pakken was. Voor 75 cent werd een spatbord van een auto gerepareerd, voor f. 1,40 een kachel geplaatst, voor f. 86,54 diverse werkzaamheden aan de gereformeerde kerk uitgevoerd, etc., etc.

*Stavoren, midden jaren twintig, de Schans. De ansjovis wordt uit het net geplukt, gedopt, verhandeld en in manden naar de visverwerking gebracht. (Foto: archief Jan Visser)*

*Op de voorgrond de ST 26, een ijzeren jol die in 1912 gebouwd is bij Wildschut in Gaastmeer. Deze jol is in de jaren twintig voor de visserij in Hindeloopen (HI 45) met een meter verlengd bij Scheepswerf Volharding in Stavoren.*

*Stavoren, de sluis tijdens de oorlogsjaren.*

*Stavoren, de zeesluis in de jaren dertig met een niet gemotoriseerde vrachtvaarder. (Foto's Tresoar)*

*Stavoren, mei 1940. De Groninger kustvaarder Cosmopoliet en een tjalk werden door de Nederlandse marine tot zinken gebracht in de havenmond van Stavoren. Toen de wrakken later dat jaar door de Duitse bezetter werden gelicht, zijn ze op de kade van de Spoorhaven gezet. Scheepswerf 'Volharding' heeft de wrakken weer waterdicht gemaakt, waarna het 'kontloze schip', van de 3 meter hoge kade werd gekieperd. Van het sloopijzer van de tjalk is in 1941 de visschouw ST31 gebouwd. Die staalplaten waren eigenlijk te dik voor een visscouw, waardoor de ST 31 een wat traag, zwaar schip werd. (Foto: Tresoar)*

## Oorlogsjaren

Met moeite wist Van der Werff de moeilijke tijd te overbruggen. Eind jaren dertig kwam er enige verbetering toen de eerder vermelde gesubsidieerde bouw

van vissersschepen begon. Deze werd echter onderbroken door de oorlog. Anton van der Werff over die periode: 'Het was op alle fronten moeilijk voor mijn vader om de kop boven water te houden. Met de bouw van schouwen werd weer wat verdiend, maar toen kwam de oorlog. De laatste schouwen die in de eerste oorlogsjaren gebouwd zijn, werden gemaakt van oud ijzer van sloopschepen. Daarna hield alle activiteit op. Vader wilde persé niet voor de Duitsers werken en ondanks dwang van die kant is dat ook nooit gebeurd.'

*Stavoren, ca. 1950 (Foto: Tresoar)*

Over de oorlogsjaren en de maanden na de bevrijding worden we ook ingelicht door een interessante ingezonden brief van Auke van der Werff in *Weekblad Schuttevaer*. In de nazomer van 1945 had de krant enige tijd een rubriek met '*nieuws van de werven'*. Van der Werff schreef over de toestand van zijn bedrijf: 'Onze werf is nog geheel in tact. We zijn in staat alle reparaties te verrichten als voorheen. Het werven van schepen tot 31.50 meter lengte en 1.20 meter diepgang kan bij ons geschieden. Door het exploderen van brug en sluis en ook van een voor de werf liggend schip ontstond schade aan de werkplaatsen – in hoofdzaak glasschade, die nu hersteld is. De directie der werf heeft geen verandering ondergaan en onder het personeel waren geen verliezen. Wij hebben steeds geweigerd voor de moffen te werken. Als wraakneming hebben zij twee van mijn kinderen aangeschoten; de laatste daarvan is nu pas hersteld. (Anton werd door z'n dij geschoten, z'n zus kreeg een schampschot. D.H.) We hebben behoefte aan personeel en materialen. Werven die voor de moffen werkten en haar bedrijf geheel vernieuwden, hebben personeel en materialen in overvloed en verdienen nu net zoveel als voorheen aan de moffen. Moet dat zo?'

## Boze brief

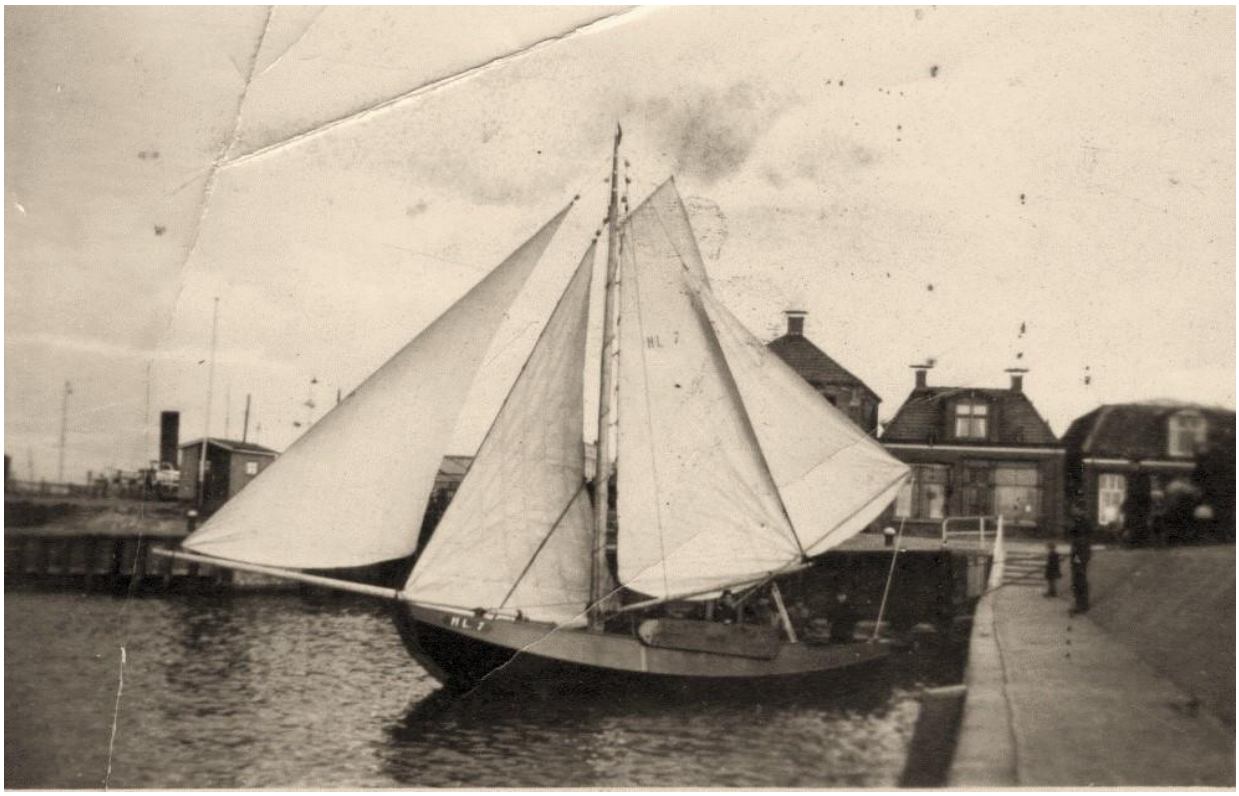
De redactie van *Weekblad Schuttevaer* ontving nog een brief van Van der Werff waarin hij zijn boosheid uitte over de situatie direct na de bevrijding. Deze brief werd gedeeltelijk geplaatst 'omdat de inhoud niet geheel voor de pers geschikt is'.

'Ten aanzien van het bouwen van schepen hebben wij geen plannen. Wij behoeven daaraan niet te denken, zolang we geen personeel kunnen betrekken hetgeen door de woningschaarste heel moeilijk zal zijn. (...)

De moffen lieten voor de werf een schip zinken om daarmee de vaarweg af te sluiten. Dit vaartuig was 36 meter lang en is dadelijk na het vertrekken van de moffen op de rails getrokken, zodat het vaarwater weer vrij kwam. Dit was op 17 april. De 28e juni werd het schip gelicht. Wij hebben het op de helling gezet en er een noodreparatie aan verricht, zodat het vaartuig weer dicht was. Met de daarvoor aangewezen expert hebben wij de schade aan het schip opgenomen. De roef was weggeslagen, het achterschot, een kielplaat en zijplaten moesten vernieuwd worden Terwijl wij bezig waren om vergunning te krijgen voor de nodige materialen, ging de schipper op zoek naar een werf waar deze klaar lagen. Bij een bouwer die veel voor de moffen gewerkt had, vond hij alles wat hij begeerde – daarom is hij zo snel mogelijk met het schip daarheen gegaan. Toen het vaartuig gezonken was, lag het achtereinde ervan op de werf en het vooreinde aan de overkant van het water. Wij hebben daarom met draden en lieren van het schip en van onze werf het voorgedeelte tegen de helling getrokken, zodat het vaartuig op de rails kwam te liggen. het schip werkte daarbij echter als een sneeuwschuiver en nam geweldig veel modder mee. Hierdoor is het dat wij de wagens nu slechts op 1.20 meter diepte kunnen krijgen. Wij reclameerden daarover bij de Provinciale Waterstaat, doch deze oordeelde dat wij zelf verplicht zijn het water voor de werf op de nodige diepte te houden.'

Anton van der Werff vertelt over de brief van zijn vader: 'In de oorlog heeft vader zich nooit beklaagd over de situatie. Hij wilde niet voor de Duitsers werken en de gevolgen daarvan waren duidelijk. Na de bevrijding lag dat anders. Er was werk zat, aar wij konden geen kant uit omdat we geen materiaal hadden en bovendien met een ondiepe helling zaten. Hij was er furieus over dat collega's die de hele oorlog door hadden gewerkt en goed hadden verdiend, ook toen weer haantje de voorste waren. Dat was een hele klap voor hem.

Ik ben zelf in 1956 op de werf gekomen en toen hadden we nog steeds problemen met de hellingwagens als gevolg van dat schip dat er in 1945 opgetrokken was. Pas twee jaar na de oorlog bouwde m'n vader weer. Met moeite had hij een materiaaltoewijzing losgekregen voor de bouw van schouwen. De eerste was de HL 7 voor Vogelzang uit Laaksum.'



*Stavoren 1947. Zeeschouw HL 7 met vol tuig, pas opgeleverd. De brug over de sluis is in het voorjaar 1945 door de Duitsers opgeblazen, waarna de zeesluis is voorzien van een beweegbare noodbrug tot in 1954 een nieuwe ophaalbrug wordt geplaatst.*

**E. Nadat in de Tweede Wereldoorlog het werk op de scheepswerf Volharding vrijwel geheel kwam stil te liggen, had het bedrijf veel moeite na de bevrijding weer overeind te krabbelen. Van der Werff had gebrek aan personeel en materiaal, terwijl de hellingwagens nog slechts tot 1.20 meter diepte wilden zakken wegens verzanding voor de werf als gevolg van een bergingsactie in de dagen van de bevrijding.**

Zoals vanaf de begindagen van scheepswerf Volharding in de zomer van 1918 was het de visserij die, weliswaar op bescheiden schaal, de meest constante klant van de werf was. Terwijl Van der Werff alles in het werk stelde materiaaltoewijzingen te krijgen om in staat te zijn weer volop voor de binnenvaart te gaan werken, waren het de vissers van Stavoren, Laaksum en Hindeloopen die met kleine klussen bij de werf kwamen. Zoals in de vorige aflevering beschreven, lukte het pas in 1947 om weer een nieuw schip te bouwen. Het werd de HL 7, bouwnummer 78. Daarna volgde de HI 6, vooralsnog de laatste nieuwbouw voor de visserij.

*Laaksum, 1966, Frank Vogelzang in de HL 7. Twintig jaar na de oorlog varen de vissers op de motor, veelal met een steunzeiltje dat met een schoot strak wordt getrokken op de beugel aan de spiegel. De metalen buiskap was tot in de jaren vijftig vaak van zeildoek. (Foto: H. de Jong)*

Ondertussen liep het reparatiewerk nog niet hard. In de eerste naoorlogse jaren had Van der Werff gemiddeld één schip per maand op de helling. In de winter waren het de visserlui met klusjes ten bedrage van f. 20,- tot f. 100,-. 's Zomers doorgaans kleinere binnenschepen, beurt- en melkbootjes en een enkel woonschip. Vanaf eind '47 laat het reparatieboek een betere tendens zien. Tussen de werkzaamheden voor een paar tientjes kwamen er ook visserlui en enkele binnenschepen voor een flinke reparatie. De VD 128 van Kwakman werd voor ruim f. 500,- in de zij gerepareerd, de St. 12 van Gebr. Bleeker kreeg voor vrijwel hetzelfde bedrag op twintig plaatsen nieuwe plaatjes in de huid en P. Visser van de St. 2 liet voor f. 712,74 repareren aan schip en motor. Vanaf 1948 kwamen er ook weer meer binnenschepen op de werf. Fernhout uit Zwolle hellingde een aantal bakken bij Van der Werff. Ook de schelpenvaarders, die vanaf de Waddenzee wekelijks Stavoren passeerden, kwamen geregeld aan de werf. Voor buurman-zeilmaker annex oliehandelaar Fa. M. de Groot werden, net als voor de oorlog, geregeld kleine karweitjes uitgevoerd – smeedwerk voor tuigage onderdelen en dergelijke, terwijl ook de bunkerbootjes Tankbootje I en II vaste klanten werden.

*De 'Volharding' eind jaren vijftig.*

Anton van der Werff, die in 1956 de leiding van de werf overnam, vertelt over die jaren: 'Het ging geleidelijk aan beter, maar toch heeft ons bedrijf niet kunnen profiteren van de enorme hoeveelheid werk die direct na de oorlog loskwam in de binnenvaart. Voor ons kwam de drukte in de jaren vijftig, toen de modernisering van de kleine binnenvaart weer op gang kwam. Hermotorisering was aan de orde van de dag en bovenal werden vele honderden schepen vergroot. Toen ik op de werf kwam, zaten we al volop in het verlengen, verhogen, kalffsdekken maken etc....(Kalffsdekken zijn hoger gelegde warrings langs de den, vaak gedubbeld. Minister Kalff maakte dit mogelijk, zodat de schippers hun schip dieper mochten beladen. D.H.) Tegelijkertijd kortten we in. Het was namelijk ook de tijd dat de mosselvissers uit Zeeland hun houten scheepjes verwisselden voor ingekorte binnen- en beurtschepen.'

## Vaste klanten

Zowel in de visserij als vanuit de binnenvaart was het klantenbestand van scheepswerf Volharding tamelijk constant. De volgende namen duiken in het reparatieboek over de periode 1956 – 1960 elk jaar op: H. Oosterveen/Henja/Groningen – S. Pilon/Hoop op Zegen/Delfzijl – E. Hoeve/Dankbaarheid/Groningen – M. de Boer/Dankbaarheid/Stavoren – P. Timmerman/Vier Gebroeders/Amsterdam – Wed. S. Veldman/Janna/Vreeswijk – C. Kalkhuis/Rival/Stavoren – G.Kalhuis/De

Hoop/ Harlingen – A. Elsinga/Op Hoop van Zegen/Makkum – J. de groot/Drie gebroeders/Stavoren – Wed. Vlieger/Noord Friesland/Stavoren – J.Oosterveen/Volharding/Amsterdam – D. de Jong/Onderneming/Stavoren – J. Koopman/Nieuwe Zorg/Terschelling – J. van der Zeil/Ortolan/Oude Tonge.

*De Volharding, midden jaren vijftig, het verlengen van een vrachtscheepje met 15 meter. (Foto: archief Anton van der Werff)*

Anton van der Werff vervolgt: 'In die jaren hadden we het druk. We werkten gemiddeld met tien man en dat was 's zomers nauwelijks genoeg om het bij te houden. De winter kwamen we door op de manier zoals mijn vader ook had gedaan. Van tijd tot tijd een nieuw schip voor de visserij, een enkel nieuwbouwjachtje voor de pleziervaart, en, in geval van een zachte winter, volop werk op de helling'.

*Het verlengde vrachtscheepje buiten de sluis, klaar om weer uit te varen.(Foto: Anton van der Werff)*

*Een Stavokruisertje van de 'Volharding' voor het station. Het station zit in een verbouwing. De oostelijke vleugel is verwijderd en de westelijke is ingekort. In de jaren zestig heeft de 'Volharding' drie typen Stavokruisers gebouwd voor de pleziervaart. Tot 10 meter lang. Bovenstaand ontwerp is m.i. wat minder geslaagd, maar de andere hebben een goede lijn. (Foto: archief Anton van der Werff)*

'In de jaren zestig begon die tamelijk evenwichtige opbouw van de werkzaamheden te veranderen. De locatie van onze werf, voor de oorlog zeer strategisch achter de zeesluis, begon nu een nadeel te worden. Na de oorlog hebben we nog een tijdje gehoopt dat het nieuwe kanaal door Friesland (Prinses Margrietkanaal) over Stavoren gelegd zou worden, maar toen dat niet doorging, raakten we uit de route. Schaalvergroting was ook niet mogelijk en toen het gemeentebestuur in de jaren zestig de sluis nog dempte ook, leek het helemaal gedaan. Dat was wel de meest idiote beslissing die mogelijk was. Gelukkig heeft de tijd dat ook geleerd en is hij vele jaren later opnieuw geopend.'

## Volhardend

Terwijl de binnenvaart groeide, konden wij niet meekomen en ook de visserij gaf veel minder werk dan voorheen. In 1969 bouwden we ons laatste vissersschip, zoals het toen leek. Ik zat dringend verlegen om winterwerk. In 1970 zijn we daarom met een eigen ontwerp motorkotter voor de pleziervaart op de markt gekomen. Een simpel scheepje, direct afgeleid van de IJsselmeerkotters die we bouwden. De tijd bleek er rijp voor en er zijn sindsdien meer dan 75 in diverse afmetingen van gebouwd.

Vorig jaar, zeventig jaar na de oprichting van het bedrijf door mijn vader, hebben we een nieuwe hal aan de Spoorhaven geopend, omdat de oude locatie te klein werd. Daar hebben we nu de jachtbouw ondergebracht.'

Hoewel met name de laatste twintig jaar de veranderingen bij scheepswerf Volharding ingrijpend zijn geweest, werkt het bedrijf in feite nog altijd in de geest die Auke van der Werff in 1918 voor ogen stond. Een scheepswerf, gericht op ijzerwerk, werkend voor zowel de binnenvaart, visserij als pleziervaart.

Nog altijd komen binnenschepen naar de oude werf in Stavoren. Zeilende beroepsvaarders staan er geregeld droog en het afgelopen jaar deed Van der Werff van zich spreken door de eerste garnalenkotter met gesloten achterschip van ons land te bouwen voor een visserman uit Harlingen. Na ruim zeventig jaar is het duidelijk, dat Auke van der Werff de naam voor zijn bedrijf destijds goed heeft gekozen."

***auteur: Frits Loomeijer***

## De stille jaren vijftig in beeld

Voor scheepswerf de Volharding zijn de jaren vijftig weliswaar een periode van herstel, maar de bedrijvigheid in de haven van Stavoren is verdwenen. Hier een aantal foto's uit die periode:

*Stavoren, 1959. De kademuur is aangepast aan het IJsselmeerpeil en opgeknapt. Scheepswerf 'Volharding' ligt er stilletjes bij. De nieuwe brug is in 1965 naar de Frisosluis verplaatst. (Foto: Tresoar)*

*Bijeenkomst van de Friese Scheepsbouwersvereniging, Tweede van links Ate Tjibbeles. In het midden, met horlogeketting Auke van der Werff. Op de achtergrond de hefbrug voor de stoomponten van de goederenveerdienst.*

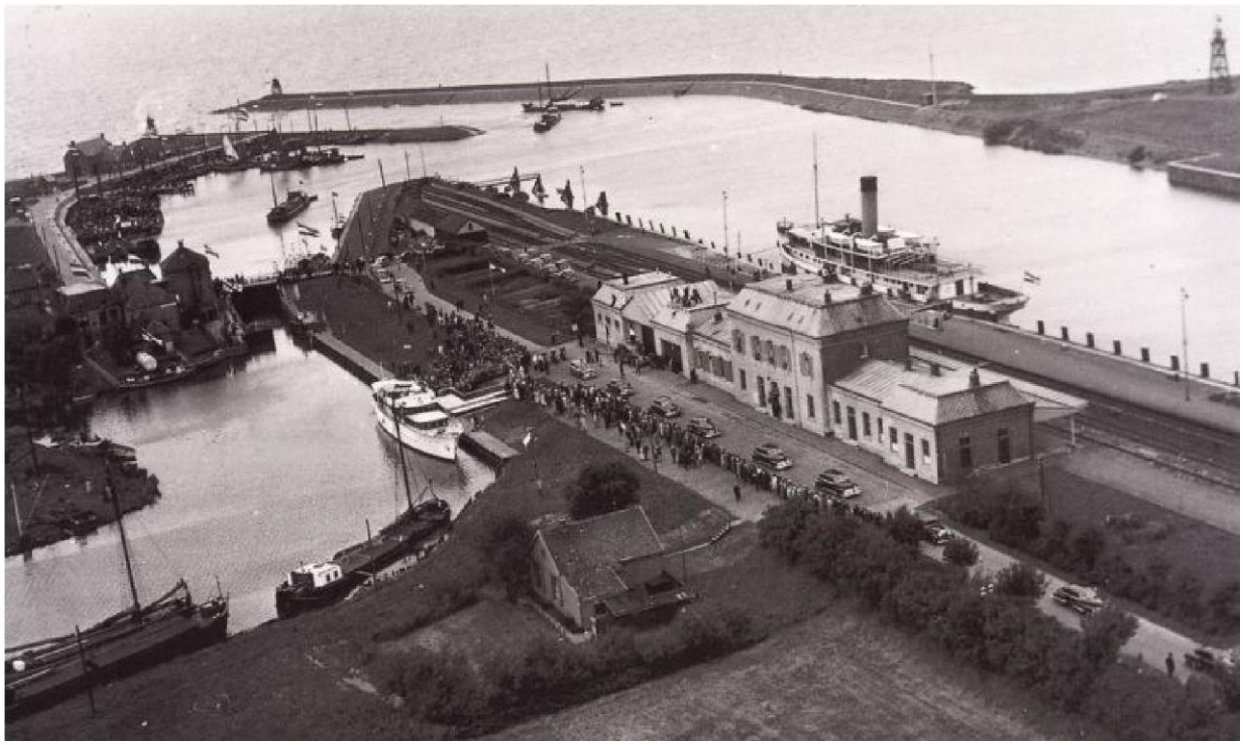
In 1915 wordt in het Oranje Hotel te Leeuwarden de **Friesche Scheepsbouwers Vereeniging** opgericht. Het idee komt van Klaas Zwolsman (1877-1946), scheepsbouwer uit Makkum en later te IJlst. Die vond dat de Friese scheepsbouwers elkaar niet kapot moesten concurreren, maar elkaar in plaats daarvan beter konden helpen. Door een *Vereeniging van Scheepsbouwers* op te richten, probeert hij tot samenwerking te komen. De eerste voorzitter is Zwolsman zelf en in het bestuur komen onder meer Tjibbele Ates van der Werff uit Warga en diens zoon Ate Tjibbeles van der Werff van Schilkampen. Op de ledenlijst onder meer de families Van der Werff uit Drachten.

Er zijn diverse voorzitters van deze vereniging geweest. Klaas Zwolsman uit IJlst wordt opgevolgd door Ulbe Zwolsman uit Workum en vervolgens komen er namen als Brandsma (Franeker), Barkmeijer (Stroobos), Van der Werff (Drachten) en Amels (Makkum). Zo wisselend als het voorzitterschap is, zo constant is de bezetting van het secretariaat. Bij de oprichting is dit even een Van der Werff, die al spoedig opgevolgd wordt door een andere Van der Werff: Ate Tjibbeles van Schilkampen. En die blijft het 50 jaren lang! Ook nadat hij in 1956 zijn werf met machinefabriek overdoet aan zijn zoons, blijft hij secretaris van de Vereniging.

In 1965 wordt Ate Tjibbeles van der Werff in het Oranje Hotel te Leeuwarden benoemd tot erelid.

*Stavoren 1959. De vernieuwde vissershaven. Achter de rondbouw ST 10 van Hans van Dijk ligt de zeeschouw ST 31 van Visser. De vissershaven is opnieuw ingericht met twee brede dwarssteigers. Van de oude lengtesteiger waarbinnen de Staverse jollen lagen, zijn twee stukjes blijven staan. Veel vissers stopten in het kader van de sanering door de regering. (Foto: Tresoar)*

*Het verlengen van een beurtscheepje en het ombouwen tot een bunkerschip. (Foto: Anton van der Werff)*



*Koninklijk bezoek op 25 september 1950 aan Friesland, Koningin Juliana en Prins Bernhard meren aan in Stavoren met het koninklijk jacht 'Piet Hein', in 1937 het huwelijkscadeau van het Nederlands volk aan het koninklijk paar. (Foto: Tresoar)*

*Auke van der Werff in een Stavokruiser. (Foto's: archief Anton van der Werff)*

*Een Stavokruiser*

*Een rondspantvletje voor de fa. Valk uit Franeker (de werf die later bekend werd om z'n mooie, luxe vletten voor de recreatievaart)*

*Auke van der Werff, ongeveer 70 jaar, aan het roer van een Stavo-kruiser.(Foto's: archief Anton van der Werff)*

**Auke van der Werff**, de grondlegger van scheepswerf de *Volharding* in Stavoren, is geboren op 15 mei 1892 en overleden op 17 mei 1964.

In 1918 koopt hij de jollenwerf van Ids Strikwerda. Door werfbaas te worden, wordt hij ontslagen uit militaire dienst (i.v.m. de Eerste Wereldoorlog) en trouwt met Sietske de Roos uit Winsum. Zijn vrouw overlijdt helaas na 4 maanden huwelijk, in 1919, aan de Spaanse griep. In Europa maakt deze ziekte een einde aan het leven van ca. 35 miljoen mensen. Nederland heeft op dat moment ruim 6 miljoen inwoners, waarvan er 27.000 overlijden.
Eén op de 250 inwoners van ons land overlijdt. Vooral jonge mensen worden getroffen. Auke trouwt opnieuw in 1924 met Emma Sara Hofman, die leefde van 1899 tot 1991. Zij krijgen 4 kinderen: Dirk Tjibbeles, Jantina Anna, Anna Sara en tenslotte, in het voorjaar van 1938, Arthur Nicolaas (beter bekend als "**Anton**"). In 1956 neemt Anton van der Werff de dagelijkse leiding op de werf over van zijn vader. Na alle tegenslagen heeft die niet meer de energie om de werf te leiden, mede omdat zijn gezondheid hem in die tijd in de steek laat. In 1964 koopt Anton de *Volharding* van zijn vader, zodat hij ook eigenaar van de werf is. Korte tijd later overlijdt Auke.

Anton trouwt nog hetzelfde jaar met Wiepk Schilstra. Uit dit huwelijk worden drie kinderen geboren, Auke (1965), Arthur (1967) en Emma (1968), die alle drie ondernemer worden van een watersportbedrijf.

## 4. Van werkschepen naar plezierjachten

Na de oorlog kon Auke zijn bedrijf opnieuw vanaf de grond opbouwen, wat aanvankelijk moeizaam, maar in de loop van de vijftiger jaren allengs beter ging. De mogelijkheden het bedrijf weer tot bloei te brengen, hebben echter een keer genomen. Van een strategische ligging achter de sluis mag de werfbaas weinig meer verwachten. De bouw van geklonken ijzeren binnenscheepjes en schouwen is natuurlijk voorbij. Schepen zijn op dat moment van staal en worden elektrisch gelast. De schippers willen echter steeds grotere schepen om economisch te kunnen varen. De mogelijkheden van de helling in Stavoren zijn beperkt. De werf is te klein voor de steeds grotere schepen waar behoefte aan is en uitbreiden is op die plek onmogelijk. Eigenlijk komt Auke als ambitieus ondernemer in de loop van de jaren vijftig klem te zitten. Van het bloeiende bedrijf met soms bijna veertig man personeel uit 1930, een van de grotere werven van Friesland, is midden jaren vijftig, na tien jaren van uitermate moeizaam ondernemen na de oorlog, een bedrijfje over dat werkt met 12 man personeel.

*Stavoren, ca. 1950. De bomen langs de Schans zijn verdwenen. Het voetpad wordt verbreed tot straat en er worden nieuwe bomen geplant, iets dichter bij het water.(Foto: Tresoar)*

Ernstiger is, dat er voor de werf eigenlijk geen zicht is op betere tijden. De nieuwe vaarweg van Holland naar het noorden is het Prinses Margrietkanaal. De vrachtvaart laat Stavoren steeds meer links liggen. De IJsselmeervisserij van na de oorlog is van bescheiden omvang. Daar kan de werf niet van bestaan. Twaalf jaren na de oorlog, in 1956, heeft Auke het een beetje gehad als ondernemer. Hij is moreel geknakt door zijn ervaringen na de oorlog. Hij is op dat moment 64 jaar en kampt met een zwakke gezondheid. Eigenlijk ziet hij het niet meer zitten en laat daarom de dagelijkse

leiding op de werf over aan zijn jongste zoon Anton van der Werff. Die heeft weliswaar geen technische opleiding, “maar rekeningen schrijven kan ik wel”, zo vertrouwt hij z’n vader toe.

## Aan een zijden draad

Als 18-jarige de leiding over de werf op je nemen is als zodanig al een hele verantwoordelijkheid. Echter, na de oorlog is de positie van Nederland als neutraal, pacifistisch land veranderd in een land dat deel uitmaakt van het Atlantisch bondgenootschap de NAVO. Nederland neemt daarmee stelling in de Koude Oorlog tijdens de jaren vijftig/zestig en jonge mannen moeten tijdens dienstplicht flink oefenen om het Rode leger, de communisten, achter het IJzeren gordijn te houden.

Ook Anton van der Werff moet onder de wapenen, bij de genie, en dat komt nu wel heel slecht uit. Zijn verzoeken om vrijstelling van militaire dienstplicht worden keer op keer afgewezen, zodat hij zich ten einde raad wendt tot Koningin Juliana te Soestdijk met een verzoek voor vrijstelling, omdat hij onmogelijk gemist kan worden op de werf. In dienst treden zou betekenen dat het bedrijf beëindigd zou moeten worden, omdat Auke niet meer in staat is het bedrijf te leiden.

*Buitenhaven in de jaren zestig. De visserman aan de steiger is de Lemsteraak ST 1 van J. Zwaan, de voormalige aak LE 6. (Tresoar)*

*Anton van der Werff (Foto: archief Anton van der Werff)*

Dat verzoek uit 1957 wordt beter begrepen dan de vorige brieven en het Ministerie van Oorlog verleent Anton uitstel van militaire dienstplicht tot 1958. Een jaar later, in 1959, wordt dit omgezet in een permanent uitstel wegens persoonlijke onmisbaarheid. Het bedrijf kan dus voortgezet worden, al hing dat voortbestaan ervan even aan een zijden draad.

De voorheen zo gunstige positie van de werf achter de zeesluis komt in die periode echter nog meer in het gedrang. Friesland kent vanouds een probleem met de waterbeheersing. Mede door de veenderijen is er in de loop van eeuwen 'het lage midden' ontstaan. Het merengebied van Lemmer, Stavoren, Workum naar het noordoosten tot achter Eernewoude. Door het afgraven van veen is het land ruim een meter lager komen te liggen en zijn tal van meren en petgaten ontstaan. In het natte jaargetijde is het vaak onmogelijk om overtollig water te lozen, als er door harde westelijke wind geen natuurlijk verval is door de spuisluizen bij de Zuiderzee, resp. het IJsselmeer en de Waddenzee. Door opwaaiing staat het buitenwater te hoog en dus overstroomt het lage midden van Friesland. Ook met het grote stoomgemaal bij Tacozijl, het ir. Woudagemaal, dat in 1920 in bedrijf is genomen, slagen de Friese waterschappen er niet in deze wateroverlast te voorkomen.

*Stavoren, 1965. Het Hooglandgemaal in aanbouw.(Foto: Tresoar)*

Daarom wordt besloten bij Stavoren een krachtig gemaal te bouwen, het Hooglandgemaal, om ook bij hoog buitenwater te kunnen spuien. Om het binnenwater goed naar het gemaal te laten stromen, wordt het vaarwater vanaf de Jeltesloot achter Heeg verdiept en verbreed tot aan het gemaal. Tegelijkertijd wordt naast het gemaal een nieuwe schutsluis aangelegd, de Frisosluis. Allemaal heel verstandige maatregelen, die echter voor de gemeente Stavoren midden jaren zestig aanleiding vormen om de oude zeesluis naast de werf maar dicht te gooien, ondanks een demonstratief protest van Anton van der Werff.

*Stavoren omstreeks 1980, met sluis en gemaal, voor de aanleg van de jachthaven buiten.Helemaal rechts, op de Stadsfenne, is voor de bouw begon archeologisch onderzoek gedaan en zijn begin jaren zestig oude funderingen opgegraven van de 17e eeuwse stadswallen. (Foto:Tresoar)*

## Eigen baas

Hoewel de dagelijkse leiding over het bedrijf in 1956 bij Anton van der Werff ligt, duurt het tot 1964 voordat de werf ook zijn eigendom wordt. Even voordat Auke overlijdt, neemt Anton de werf over, zodat na het overlijden van Auke het voortbestaan van de werf niet ter discussie staat. Anton betaalt voor de werf een voor die tijd fors bedrag, negentigduizend gulden (ruim 40.000 euro), en mag zich zelfstandig scheepsbouwer noemen.

*De Volharding, Anton van der Werff in 1986. (Foto J. Salverda, Van turfvaart tot volksvermaak)*

De nieuwe werfbaas Anton is niet alleen van een andere generatie. Hij leeft ook in een andere tijd dan zijn vader. Waar Auke in 1918 vanwege de economische situatie van die tijd de werf laat overgaan van houtbouw naar ijzerbouw, daar ziet Anton zich genoodzaakt in te spelen op voor de werf relevante ontwikkelingen in de jaren zestig van de vorige eeuw. Auke kocht een oude jollenwerf 'op een stukje schapenland', zoals hij zijn verloofde schreef. Vanuit die situatie werkte hij stap voor stap aan het bedrijf dat hem voor ogen stond.

Voor Anton is in 1964 de startsituatie niet veel anders. Het 'schapenland' is er in die jaren nog steeds. Rondom de werf groeit het wilde gras een halve meter hoog. De vooruitzichten zijn er voor de *Volharding* bovendien niet beter op geworden. Anton zal wat nieuws moeten bedenken om van de werf weer een florissant bedrijf te maken. De jonge ondernemer heeft er echter zin in. Hij is bovendien een creatief man met verrassende ideeën en beschikt over een goede hand van tekenen, wat in de scheepsbouw ook nooit weg is. Hij kan zelf ontwerpen en bouwen. Nu nog een markt vinden waar vraag is naar zijn producten.

## Nieuwe accenten

Auke heeft in de kleine veertig jaar dat hij werfbaas was, voortdurend ingespeeld op wensen van verschillende groepen klanten. Die spreiding van activiteiten was niet zijn ideaal, maar was noodzakelijk om de werf minder kwetsbaar te maken. Zo bleef hij werken voor de vissers met hun houten jolletjes, terwijl hij naar de ijzeren scheepsbouw wilde. In tijden dat het met de binnenvaart moeilijk liep, was er echter dankzij die visserij toch enige bedrijvigheid bij de *Volharding*. Rond 1960 ligt dat voor Anton in die zin anders, dat hij niet meer kan rekenen op een structurele opleving bij de *Volharding* met nieuwbouw voor de binnenvaart. De werf is alleen aantrekkelijk voor onderhouds- en reparatiewerk, vooral voor schippers met wat kleinere schepen. Het wordt dus zoeken naar nieuwe markten voor producten die op de werf in Stavoren gemaakt kunnen worden.

## Nieuwe loods

De oude werf is gedurende dertig jaren nauwelijks veranderd. In 1927 is het nieuwe woonhuis met de smederij gebouwd. Ook heeft Auke de voor die tijd moderne 'elektrische dwarshelling' aan laten leggen en heeft hij een eenvoudige kraan naast de schuur geplaatst. Maar de helling is nu toe aan een renovatie en eigenlijk ontbreekt ook de ruimte om overdekt, met moderne gereedschappen, stalen schepen te bouwen. Anton breekt daarom de oude smederij af en plaatst rond 1960 achter het woonhuis een grote loods met een vlakke betonvloer, moderne machines, schuifdeuren, een elektrische langshelling voor kleinere schepen en een open aansluiting op de oude, donkere, houten loods waar lang geleden nog houten jollen zijn gebouwd.

Zo'n houten timmerschuur staat traditioneel gewoon op de grond, zonder verharde bodem. Er is minimaal licht en ook minimale ruimte. De oude timmerschuur van Ids Strikwerda was opvallend ruim voor de soort schepen die hij bouwde. Veel werven rond de Zuiderzee bouwden grote botters in een kleinere ruimte, waar de scheepstimmerman maar net in het schemerduister om het schip kon lopen. Het is gewoon een wonder hoe goed deze scheepsbouwers zicht hielden op het eindresultaat. Zij bouwden immers op het oog, met behulp van mallen, zonder bouwtekeningen.

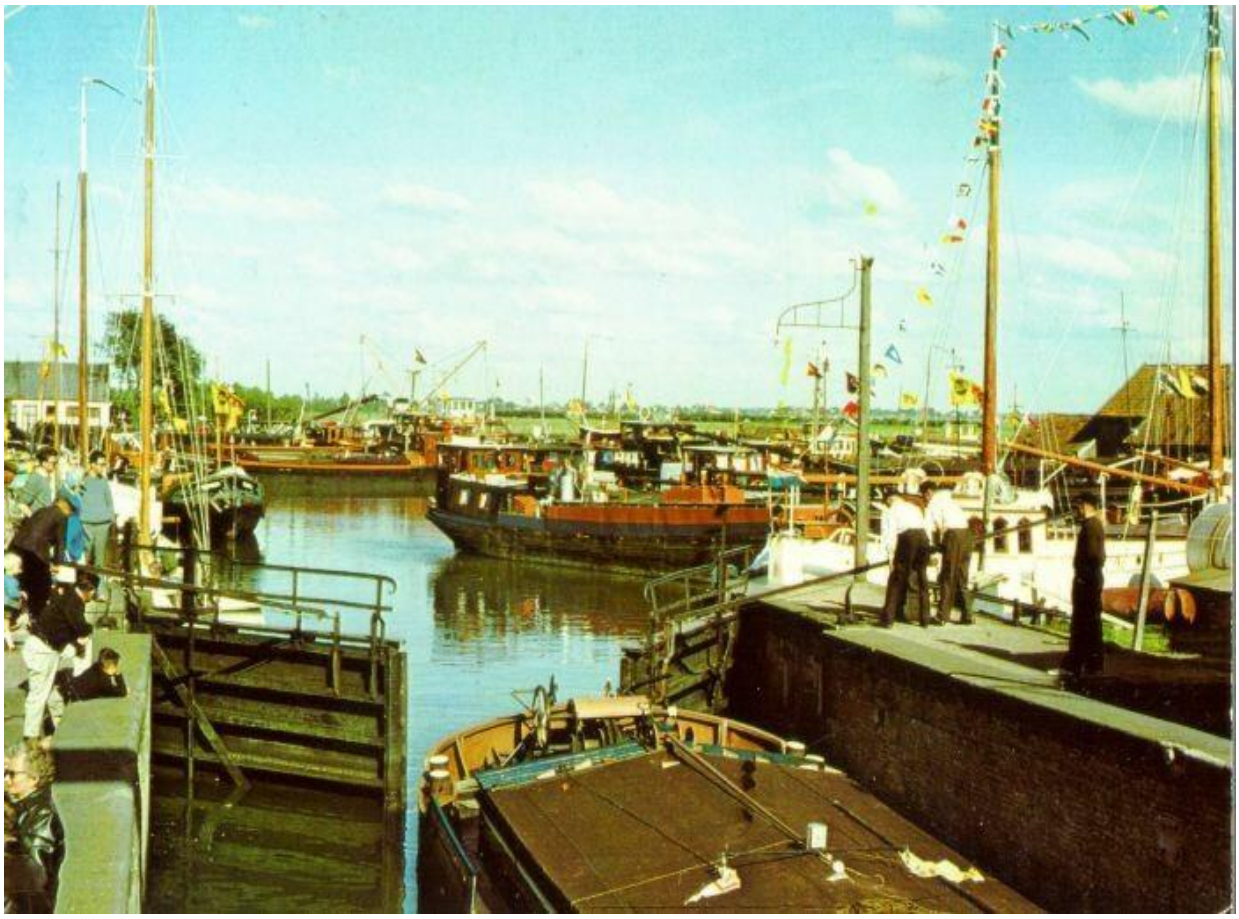
Dergelijke omstandigheden zijn voor een moderne bedrijfsvoering onpraktisch. Een vlakke betonbodem, een flinke hoogte met voldoende licht en met installaties om te hijsen en schepen te verplaatsen zijn nu vanzelfsprekend, maar in 1960 nog niet. De nieuwe loods was voor Anton een hele stap, maar noodzakelijk om het bedrijf weer rendabel te maken. In de jaren die volgden, heeft Anton voortdurend zijn werf in kleine stapjes aangepast aan de eisen die de tijd stelde. Stapje voor stapje. Het idee om de werf volgens een nieuw concept in één keer te veranderen, heeft hij nooit aangedurfd.

*Stavoren, 1978. Het houten huisje waar in het verleden de reservedeuren voor de sluis werden bewaard, het sluisdeurenhok, in deplorabele staat. Anton van der Werff zal het echter geheel restaureren en inrichten als showroom voor watersportproducten. (Tresoar)*

Tegenwoordig zou de oude timmerschuur van de werf door de arbeidsinspectie worden afgekeurd. De wetgever stelt tegenwoordig eisen aan de arbeids-omstandigheden waar werven vroeger niet aan voldeden. Dat alles is de afgelopen decennia fundamenteel veranderd. Niet alleen zouden de donkere timmerschuren op grond van de Arbowet afgekeurd worden als werkplek voor werknemers. Er kan zo ook niet doelmatig gewerkt worden. Met moderne technieken is het mogelijk om ook zware schepen gemakkelijk te verplaatsen, zodat de werkzaamheden aan de schepen efficiënter georganiseerd kunnen worden. Een timmerschuur is tegenwoordig niet een overdekt stuk van de helling. Een groter schip is met hydraulische botenwagens eenvoudig te verplaatsen en hoeft dus niet op de helling gebouwd te worden. Veel moderne werven zijn helemaal niet meer aan het water gelegen. Het bouwen van een schip kan op een andere plek dan het te water laten ervan.  Anton van der Werff zei me eens, dat hij "de man was die een historische werf had afgebroken". Dat was natuurlijk zo. Die oude timmerschuur uit 1903 die nog ingericht was op de bouw van houten Staverse jollen, vertegenwoordigde een stukje geschiedenis van de werf. Een modern bedrijf kan echter niet uit nostalgische overwegingen inefficiëntie in stand houden. Voor mij klonk die opmerking van Anton, alsof die stap hem toch enige moeite had gekost. Zakelijk gezien was het echter onvermijdelijk. Anders had hij beter van de oude werf een museum kunnen maken.

*Hydraulische pers en knipmachine in de nieuwe loods. (Foto: archief Anton van der Werff)*

*Stavoren, ca. 1960, drukte vanwege skûtsjesilen. Alleen nog maar motorschepen, de zeilende beroepsvaart is verleden tijd.(Foto: archief Anton van der Werff)*



## Stalen Staverse jollen

Bij zijn pogingen nieuwe markten aan te boren, bedenkt de jonge werfbaas dat de legendarische Staverse jol waar de werf in het verleden bekend om stond, zestig jaar later in moderne, stalen uitvoering als jacht wel eens een schot in de roos kon zijn. Vader Auke ziet dat begin jaren zestig niet zo zitten. Te klein en te duur om succes mee te kunnen hebben, zo meent hij. Bouw liever kruisertjes. Maar Anton zet door. "Ik wou met iets speciaals komen", zo vertelt hij later aan de *Leeuwarder Courant*. "Wij hebben wel motorkruisers gebouwd en zeeschouwen zou ook best gaan, maar die worden op zo veel plaatsen gebouwd. Ik heb gezocht naar iets dat niemand anders kan maken en zo kwam ik natuurlijk bij onze Staverse jol". (*LC*, 11 april 1964) Anton ontwerpt een jol waarbij hij zich bij de opzet van het lijnenplan laat adviseren door vissers uit Stavoren die nog met de jollen hebben gevaren. Vervolgens bouwt hij in de winter van 1963/64 twee van deze scheepjes, die inderdaad de nodige aandacht trekken.

## Wel kijkers, geen kopers

Voor het eerst sinds lange tijd worden er weer nieuwe Staverse jollen gebouwd, van staal en nog wel op de plek waar vroeger de houten jollen van Roosjen/Strikwerda werden gemaakt. De *Leeuwarder Courant* besteedt in 1964 met een flink artikel aandacht aan de bouw van deze ronde scheepjes, evenals de *Waterkampioen* (1964), waarin Anton ook met regelmaat de jol in een advertentie aanprijst. Behandeld met zinkcompound (tegen de roest) en vaarklaar vanaf ca. f. 16.500,- . Dat is een alleszins redelijke prijs. Ondanks de positieve reacties staan de kopers echter niet in de rij. Uiteindelijk verkoopt Anton een jol aan dhr. Hesp uit Bussum, die het schip Ansjovis doopt. De tweede jol blijft als casco, zelfs niet helemaal afgebouwd, jaren in een hoekje van de grote loods staan. In de zomer van 1967 zie ik het scheepje bij toeval. Een paar weken later ben ik de eigenaar van de tweede jol die de *Volharding* in de jaren zestig bouwde. In het midden van de jaren zeventig is er bij de *Volharding* nog een jol volgens hetzelfde ontwerp gebouwd, nu met overnaads gelaste gangen. Voor mij is die echter uit zicht geraakt. Achter de horizon verdwenen.

Behalve deze kleine jol van 5.70 x 2.55 meter, heeft Anton ook een grotere Staverse jol van ruim 7 meter getekend. Dat ontwerp is echter nooit in productie genomen. Anton was daar ook wat huiverig voor. Het was voor hem moeilijk een prijs te berekenen voor dat schip. De kleine jol is gemaakt van 3 mm. staalplaat. Voor de grote jol zou 4 mm. plaat gebruikt worden. Het was voor Anton moeilijk in te schatten hoeveel tijd het zou kosten om deze dikkere plaat in de gewenste vorm te brengen. Die eerste jol, de Ansjovis van dhr. Hesp, was niet helemaal onbekend voor mij. Ik kende het artikel in de *Waterkampioen* en tot mijn verrassing zag ik in 1964 de Ansjovis varen bij de Fluessen, toen ik, 19 jaren oud, in mijn Akkrumerjeugdjol naar Stavoren zeilde. Een paar dagen later, bij het skûtsjesilen in Stavoren, hobbelde de Ansjovis ook voor de havenmond door de golven.

*De Volharding, 1963. Twee stalen jollen in de nieuwe loods, links de Ansjovis, rechts de Volharding. De loge onder het dak is de personeelskantine. (Foto: J.D. de Jong, Waterkampioen)*

Wat ik 3 jaren later niet had verwacht, was, dat de tweede jol als casco nog steeds op een koper wachtte. Dat was een buitenkans. Ik kocht het schip in augustus 1967.

## Beginsel van wijsheid

In de jaren zestig was het heel normaal dat mensen die wel graag een schip wilden maar niet over veel pecunia beschikten, een casco kochten en dat zelf aftimmerden. In die omstandigheid bevond ik mij ook, dus reed ik na de zomer van 1967 vele keren op mijn bromfiets naar Stavoren om aan het schip te werken. Naar huidige normen waren dat bijna onvoorstelbare reizen. Ik woonde in Hengelo en werkte als onderwijzer in Almelo. Vrijdags na schooltijd reed ik de 150 kilometer naar Stavoren in gemiddeld 5 uren, afhankelijk van de windrichting. Vanaf Emmeloord was er voor alle verkeer slechts een klinkerweg naar het noorden, waarover je in de herfst in het donker je weg maar moest vinden. Straatverlichting is in de noordelijke provincies van latere tijden. Het mooiste vond ik de tocht van De Lemmer door het duister naar Stavoren. Slechts her en der, bij een kruispunt, was enige verlichting van een zwakke straatlantaarn. Via Tacozijl door de polder naar Sondel en verder naar Nijemirdum, Oudemirdum, Rijs, Hemelum en Warns. In Warns zette het opschrift van de Nederlands Hervormde Lagere school me steevast aan het denken: "De Vreeze des Heeren is het Beginsel van Wijsheid".

*Warns, School met de Bijbel uit 1904*

Gelukkig verschenen spoedig daarna de zwakke lichtjes van de huisjes aan de Schans in Stavoren. Zuidelijk Friesland was in die tijd doodstil en kende slechts minimale straatverlichting. Het was er 's avonds dus aardedonker. Bij de Koebrug stapte ik meestal af om lopend, de bromfiets voortduwend, de weg naar de *Volharding* te

vervolgen. Na zoveel uren stilzitten in de kou moest de bloedsomloop weer wat gestimuleerd worden... Bij de werf pakte ik de sleutel van de loods door het luikje bij de zijkant, zette m'n spullen binnen en ging slapen op de open zolder waar Anton de spantenplannen van zijn ontwerpen pleegde uit te slaan. De volgende ochtend kon ik ontbijten bij het jonge gezin Van der Werff. Ik sliep op een luchtbed in de loods, en kon mee-eten in het gezin van de werfbaas. Die gastvrijheid heb ik weten te waarderen en ik denk er, ook na jaren, met genoegen aan terug.

*Reclamebord van Scheepswerf 'Volharding' met rechts de Staverse jol 'Volharding' in aanbouw.*

## Zeilervaringen

In het vroege voorjaar van 1968 lag de jol "*Volharding*" in het water bij de werf. Voor het eerst kon ik varen met mijn nieuwe aanwinst. Het zeilen met de jol op het IJsselmeer leverde wisselende ervaringen op. Bij halve wind en een flinke golfslag bleek het scheepje op de top van de golf gevaarlijke zwaaien naar lij te maken. Het was veel te licht. Het lag te hoog op het water. Een stalen jol is blijkbaar lichter dan een traditionele houten jol. Die zomer heb ik daarom in totaal ca. 800 kg. lood aan ballast laten aanbrengen. De houten vissersjollen zijn niet geballast, maar voeren vroeger wel met de kuip vol netten, zodat ze wat dieper in het water lagen. Mijn stalen jolletje had echter extra ballast nodig. Het meeste liet ik aanbrengen in een stalen pijp van elf cm. doorsnee, gelast onder de kiel. Het schip steekt sindsdien dus ook wat dieper dan 'normaal'. Oud-vissers in Stavoren vertelden me dat een jol zo in het water liggend het plezierigste zeilde en dat werd ook mijn ervaring. Vervolgens bleek daarna de zelflozende kuip in golven zelfvullend te zijn geworden. Nu de jol dieper in het water ligt, kan het buitenwater door de loospijpjes de kuip in stromen. Die pijpjes heb ik daarom in het najaar van 1968 bij de *Volharding* maar dicht laten lassen.

*Stavoren, 1968. De Staverse jol  Volharding. Links werfbaas Anton, rechts Auke jr.*

*De Volharding, 1968: Van de helling uit de loods weer in het water. Links van de loods de oude houten schuur. Het terrein van de werf is een soort natuurgebiedje. (Foto: archief Dirk Huizinga)*

*Veluwemeer, 1986. Staverse jol 'Volharding'. In 1976 heb ik de jol met behulp van Andries Kuperus uit Stavoren verlengd. Met 80 centimeter om meer ruimte in de kuip te krijgen. De kluiverboom is drie meter lang. In de jaren daarna zijn er een langere mast, een hoger tuig en een rolfok opgekomen.*

## Van Ansjovis tot ST 63

De Ansjovis uit 1963 blijft bijna 20 jaren voor winterberging en onderhoud bij de *Volharding*. Na het overlijden van de eerste eigenaar Hesp staat het scheepje geruime tijd te koop op het terrein van de werf en is tenslotte naar het westen gegaan. Ik heb dit zusterschip van mijn jol daarna nog één keer gezien op de Fluessen. Ongeveer 20 jaren later staat de oude Ansjovis te koop op internet. Het schip ligt in Harderwijk en voert als naam het nummer ST 63, het bouwjaar van de Ansjovis.

*De Ansjovis uit 1963 vele jaren later: in 2005 te koop in Harderwijk, in 2007 verkocht.*

De ST 63 was nog 'in originele staat', d.w.z. er was sinds de eerste tewaterlating in 1963 vrijwel niets aan veranderd. De Vire tweetaktscheepsmotor van 6 pk had Hesp reeds vervangen door een Renault van 10 pk, de onderhoudstoestand was niet geweldig. Er was sprake van enige roestvorming, wat bij een plaatdikte van 3mm. al snel ernstig wordt. Uiteindelijk is het scheepje echter verkocht. Zeven jaren later, in 2014, kreeg ik het weer in beeld, toen het te koop stond bij de scheepsmakelaardij Heech by de Mar in Heeg. De laatste eigenaar had flink wat onderhoud gepleegd. Het jolletje zat beter in de verf, het had nu een Lombardini diesel van 22 pk als hulpmotor, de kuip was opnieuw ingericht en de grote ramen in de roef die in de jaren zestig in rubber profiel waren gevat, waren nu vervangen door ramen in een koperen rand. Die rubberprofielen worden na enige jaren hard en gaan lekken, wat bovendien roestvorming met zich meebrengt achter het rubber. Als er geïnvesteerd wordt in zo'n oud scheepje, kan het er echter nog heel knap uitzien.

*De ST 63 (ex-Ansjovis) nadat de laatste eigenaar het scheepje onderhanden heeft genomen.*

Nog steeds verkeert de ST 63 in de originele staat van 1963. De jol is zowel van binnen als van buiten vrijwel niet aangepast. De enige verandering is in feite de inbouw van een moderne scheepsdiesel. Wel staat er nu een wit dacron tuig op. Het bruine tuig van Egyptisch katoen dat de eerste eigenaar Hesp van mij overnam toen ik overstapte op dacron, is na 46 jaren nog aanwezig.

In 2015 kreeg de Ansjovis een nieuwe eigenaar. Frans Elsendoorn uit Breukelen kocht de jol van Heech by de Mar en vond het een 'prima en leuk schip'. Die liet het vlak dubbelen, vanwege roestvorming.

*De ST 63, in 2014 weer te koop, met nog het oude eiken roer uit 1963, dat wel versterking nodig had. De kuipbanken zijn hoger gelegd en de deurtjes ingekort.*

## Restauratie van de WON 17

De *Volharding* heeft niet alleen drie Staverse jollen naar eigen ontwerp gebouwd, maar ook een bekende jol gerestaureerd: de oude Staverse jol WON 17 , de Zeehond. Dit schip is in 1910 gebouwd bij Wildschut in Gaastmeer. Het is een van de vier ijzeren jollen van werf *De Vlijt* en met acht meter lengte ongebruikelijk groot. Het schip is later voor de visserij in Makkum met drie meter verlengd. Als jol van elf meter ziet hij er wel wat vreemd uit. De mast staat na de verlenging nog op de oorspronkelijke plaats, dus bij elf meter helemaal voor op het schip.

In het voorjaar van 1976 ligt dit schip voor de werf in Stavoren om ingekort te worden. Altijd lastig om elektrisch te lassen aan een ijzeren schip. Werkendeweg blijkt hoeveel er gerestaureerd moet worden. De Kromhout scheepsmotor zit muurvast en moet vervangen worden. Het vlak is als een vergiet. Die zomer is deze bijzondere jol bij de *Volharding* weer in oude glorie hersteld voor de nieuwe eigenaar. Het is een schip dat in de jaren daarna regelmatig aandacht trekt bij activiteiten van rond- en platbodem schepen, de traditionele visserijdagen in Workum en demonstraties met klassieke schepen in Groningen. In 2011 is de jol verkocht aan de familie Gaarlandt in Gaastmeer. Als Staverse jol valt het schip op door z'n dikke kop, verhoogd met een zetboord, waarmee het afwijkt van de veel slankere jollen uit Stavoren.

*Stavoren, de WON 17 vaart uit. (Foto: Koos Vinnips)*

## Kottertjes voor de visserij

Anton verlegt zijn werkterrein niet alleen naar de jachtbouw, maar blijft ook actief met nieuwbouw voor de visserij. De laatste vissersfamilie van Laaksum, De Vries, gebruikt voor de visserij een zeeschouw, de HL 6, maar wil wat anders. Voor Yke de Vries ontwerpt Anton in 1969 een kottertje, dat in wezen het spantenplan heeft van een zeeschouw, maar voorzien is van een kotterkop, zodat het schip niet zo zal stoten tegen de golven. Het idee stamt van Wybren de Vries, de broer van Yke, oom van de gebroeders Jan en Joop die nu nog met het schip vissen. Anton vertaalde het idee in een ontwerp van een viskottertje.

*Een schouw met kotterkop: de viskotter HL 6 voor Yke de Vries in Laaksum.*

De kotter heeft een lijn die kenmerkend is voor de ontwerpen van Anton van der Werff. Een flinke zeeg, een relatief laag vrijboord, een stoere uitstraling en het klassieke platbodemkenmerk dat de grootste breedte bij de mast ligt en de waterlijnen naar achteren toe smaller worden. Die kenmerken sluiten aan bij wensen van vissers van de Zuiderzee. Een laag vrijboord achter is plezierig werken als je netten met de hand binnen moet halen. Bovendien ligt bij zo'n ontwerp het zwaartepunt van de romp laag, je staat diep in het schip en dicht bij de lengte-as van het schip, waardoor je weinig hinder hebt van het slingeren bij zeegang. De windvang van de romp blijft bovendien bescheiden. Yke de Vries heeft in Laaksum het kottertje nog jaren gebruikt en het ligt tot op de dag van vandaag in het haventje, in gebruik bij de VOF van zijn zonen Jan en Joop de Vries.

Het ene ontwerp beïnvloedt natuurlijk het andere. De fraaie lijn van de schouw-met-kotterkop nodigt uit tot het ontwerpen van een kotter met ronde kont. Een echte kotter van voor tot achter. Daar is ook belangstelling voor bij een visser uit Stavoren: Zwaan van de ST1.
In mei 1973 wordt deze kotter opgeleverd door de *Volharding* en vervolgens maakt de nieuwe kotter direct geschiedenis.
De eerste de beste dag dat Zwaan met bemanning te vissen is bij het Vrouwenzand, wordt het kottertje overvaren door een Urker Noordzeekotter. Het is op vrijdag. De Urkers varen terug naar huis. De roerganger ziet de Staverse kotter door onoplettendheid te laat. De situatie wordt vervolgens verkeerd beoordeeld, met als gevolg dat de ST 1 geramd wordt en volledig onder water wordt gedrukt.
De Staverse vissers Jotje Zwaan, zijn zoon Jelle Zwaan en de 65-jarige Sjoerd Zwaan slagen er wonderwel in boven water te komen en worden gered. De nieuwe kotter van Zwaan wordt gelicht en blijkt vrijwel geen schade te hebben. Zelfs de dieselmotor blijkt, na onderzoek bij de importeur, het avontuur doorstaan te hebben.

Dit kotterontwerp valt bij velen zeer in de smaak. Niet verwonderlijk, maar toch wel opvallend, want welbeschouwd is het een eenvoudig schip, dat door de goed gevormde kop en kont een uitstraling heeft die afleidt van het feit dat driekwart van de spanten zo van een schouw hadden kunnen zijn.

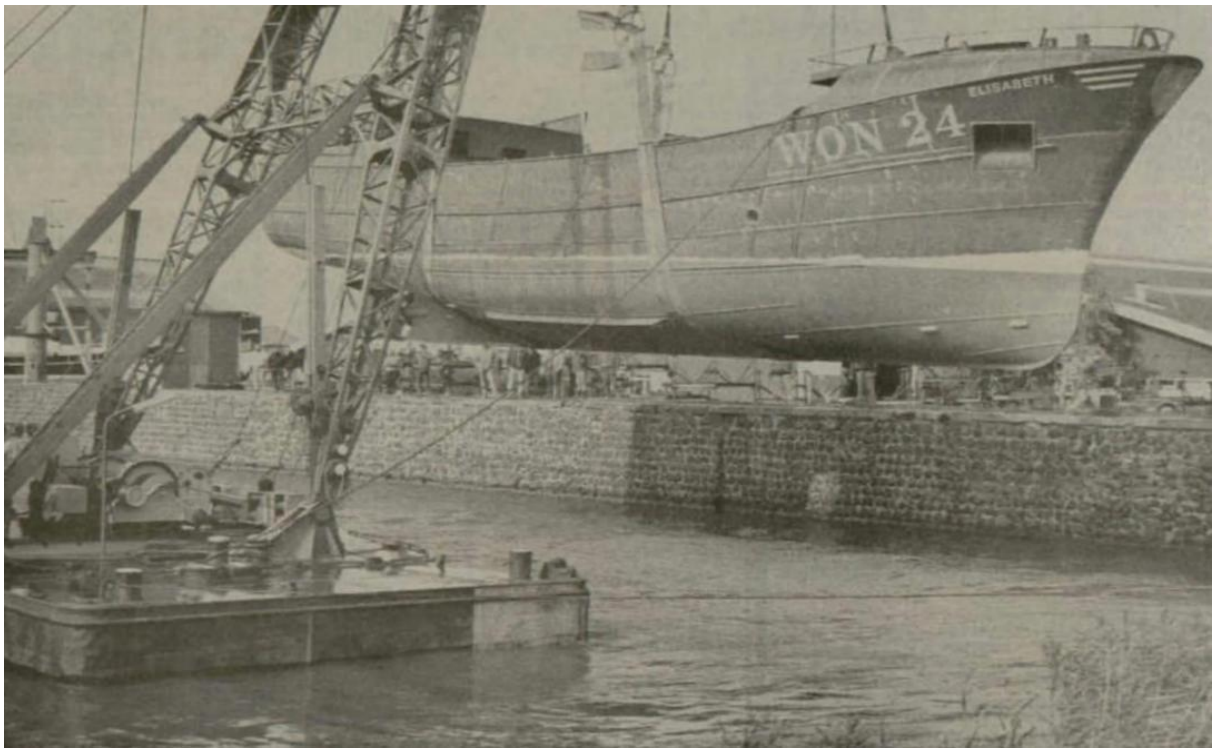
*Stavoren, 1973, een Staverse kotter met ronde kont voor Zwaan. (Foto: D.H.) en de ST 38 met stuurhuis i.p.v. buiskap en helmstok.*

## Nog ruim 25 jaren kotters voor de visserij

In de reclamefolder van het kotterjacht van Anton, geeft hij aan dat hij in 1969 zijn laatste kotter gebouwd heeft voor de visserij. Die constatering blijkt echter voorbarig

te zijn. Daarna zijn bij de *Volharding* nog meer dan 25 jaren regelmatig kotters gebouwd voor de visserij. Allemaal ontworpen door de werfbaas zelf. Nieuwe kotters, aangepast aan de eisen die vissers op het moment van de koop stellen aan hun schepen. Niet alleen voor vissers in en rond Stavoren, maar ook voor vissers uit Makkum, Harlingen, Zoutkamp, Texel, Wieringen, Lemmer en Hoorn. Al die opdrachtgevers zijn zeer lovend over de adequate ontwerpen, over de fraaie lijn van de schepen en de zeewaardigheid.

De *Volharding* bouwt niet alleen kottertjes voor het IJsselmeer, maar ook grotere, voor de kustvisserij. Een voorbeeld daarvan is de Eurokotter WON 24, die de *Volharding* in 1990 bouwde voor de Gebroeders Koornstra uit Makkum. De nieuwe loods aan de Spoorhaven uit 1988 wordt uitgebreid om het schip te kunnen bouwen. Een schip met een lengte van 22 meter en een diepgang van 1.80 meter. Deze kotter wordt gebruikt voor de tong- en garnalenvisserij binnen de twaalf mijlszone. Met de nieuwe 300 pk-kotter zal voornamelijk op garnalen worden gevist, omdat de gebroeders Andries, Albert en Jan Koornstra een te beperkt quotum hebben voor tong en kabeljauw.




*Stavoren, september 1990, tewaterlating van het casco van de WON 24 in de Spoorhaven. (foto uit de LC, gemaakt door Wietze Landman)*

Door de geringe diepgang kunnen de Koornstra's het schip gebruiken binnen de 12mijlszone voor de Nederlandse kust. Door ballasttanks te vullen, kan de diepgang verhoogd worden tot 2.20 meter, zodat ook de Noordzee mag worden bevaren. De *Volharding* heeft als onderaannemer het casco gebouwd, waarbij de werven Friesland

in De Lemmer en Visser uit Den helder assistentie verleenden. Na de tewaterlating gaat de kotter naar machinefabriek Hollander, de hoofdaannemer.

De WON 39 is nog een schip, een hektrawler, voor de Gebroeders Koornstra, die zeggen zeer tevreden te zijn over de kwaliteit en de technische afwerking van de kotters van Van der Werff.

*De WON 39, Klaaske Jan, van fa. J. Koornstra te Makkum. (Foto: archief Anton van der Werff)*

De TX 15 is een hektrawler (met brede spiegel), een schip dat multifunctioneel is, zowel voor de beroepsvisserij als de sportvisserij. Maar niet alleen voor deze doelgroepen is dit ontwerp interessant. Het is ook te bouwen naar wensen van paticulieren die eens wat bijzonders willen. Het schip kan in diverse uitvoeringen,

voor diverse doelgroepen, afgebouwd worden. Bijvoorbeeld met (of zonder) kajuit en eventueel geschikt mensen die er (al dan niet permanent) op willen wonen en rondtrekken, waarbij een eventuele auto met een kraan meegenomen kan worden op het achterdek.

Van dit type hektrawler heeft Anton diverse gebouwd voor de visserij. Reeds in 1977 trekt hij daarmee aandacht. Toen werd de HL 1 in de vaart gebracht. Opdrachtgever is de visserman Meint Visser uit Bakhuizen die Stavoren als thuishaven heeft voor zijn schip.

Opvallend was niet alleen dat er sprake was van nieuwbouw voor de IJsselmeervisserij. Het schip was in die tijd mede bijzonder door zijn uitrusting met dubbele bediening. Behalve vanuit de stuurhut, kan het schip ook vanaf het achterdek bestuurd worden. De HL 1 was ook het eerste vissersschip op het IJsselmeer dat behalve een bun ook een koelruimte heeft. Door de stuurhut voorop te plaatsen, is er een ruim achterdek, al dan niet overdekt, om het werk als visserman te doen.

*De WR 81, weer een hektrawler van 14 meter lang, is gebouwd voor de familie Jorna. Het schip wordt op de Waddenzee gebruikt voor de vangst van paling met fuiken en kubben.(Foto: coll. A. van der Werff)*

*Stavoren, 2007: De St. 22 (Foto: D.H.)*

*Stavoren, 1996. De HA 8 op de helling voor onderhoud.*

**Een bijzondere gebeurtenis is de bouw van de HA 8 voor dhr. H. Teerling.**
De HA 8 is niet zo maar een kotter. Het is een 'eenmanskotter' die zodanig ontworpen is, dat de opdrachtgever, schipper Hendrik Teerling, er alleen mee kan varen en werken. Door de volledig geautomatiseerde verwerkingslijn aan boord is het voor de schipper mogelijk om de garnalen alleen te vangen en te verwerken.

De familie Teerling is al twintig jaren klant bij scheepswerf *Volharding*. De voormalige HA 8 werd bij de werf grondig verbouwd. Het was van oorsprong een zandscheepje, dat later geschikt is gemaakt voor de visserij. Maar eens komt het moment dat je je afvraagt of het steeds maar weer aanpassen van een oud schip wel de oplossing is. Uiteindelijk moet er toch maar eens een nieuwe kotter komen.

Dat kon in 1988 bij de *Volharding* mooi in de zojuist gereedgekomen loods aan de Spoorhaven. De nieuwe HA 8 is ontwikkeld in nauwe samenwerking tussen de ontwerper/werfbaas Van der Werff en de schipper. Het resultaat is, dat dankzij deze samenwerking een kotter ontwikkeld is die optimaal aangepast is aan de omstandigheden op het wad. Het schip is sterk, kan tegen 'wadstoten'. Het is ruim 20 meter lang en steekt 1.40 meter diep. Niet lang daarna is een tweede schip van dit type gebouwd, de HA 41, voor een andere Harlinger visser.

*Stavoren, 1996, De HA 8 en de HA 41, gebouwd in resp. 1988 en 1989*

.

HA 41

ANTJE
HARLINGEN

*Stavoren 2007. De ST 2, een kotter van 14 meter, ligt te koop. De goede jaren voor de IJsselmeervisserij lijken voorbij. (Foto: Dirk Huizinga)*

In het voorjaar van 1994 levert de *Volharding* de kotter HN 20 af aan de gebroeders De Beer in Hoorn. Het schip is speciaal gebouwd voor de hoekwantvisserij. Het is 14,40 meter lang en steekt 1,20 diep. Het vervangt de oude HN 20 en dat is een oude bekende. De oude HN 20 is 25 jaar eerder bij de *Volharding* gebouwd als ST1, het kottertje van Zwaan.

De gebroeders De Beer zoeken contact met Anton van der Werff, want, zo zeggen ze in Visserijnieuws van 29 april 1994: "Van der Werff bouwt zeewaardige schepen. Dat zien we aan de ST2 en de WON 39 die met windkracht acht en zelfs bij negen nog wel uitvaren."

De oude ST1 is voor deze vissers te klein geworden en er moest toch geïnvesteerd worden, anders zouden ze als visser achterop raken. Dan kan je natuurlijk verbouwen, maar je kunt ook een nieuw schip aanschaffen. Tot dat laatste wordt besloten. Nieuwbouw plegen is echter een hele beslissing voor een IJsselmeervisser. Het schip moet rendabel worden en dat kan volgens de gebroeders De Beer door heel gevarieerd te vissen. Hoekwantvisserij voor de paling. Aasvis en spiering vangen met de kuil en tenslotte de visserij met staande netten.

*De IJsselmeerkotter HN 20 (Foto: Visserijnieuws)*

## Verbeteren van de dwarshelling

De moderne "elektrische dwarshelling" die Auke van der Werff in de twintiger jaren heeft laten aanleggen, is na de oorlog enigszins in ongerede geraakt. Ondanks tussentijdse herstelwerkzaamheden aan de helling moet Anton in de jaren zestig iets bedenken, anders zouden de binnenschippers zijn werf gaan mijden.

Het kost Anton in de jaren zestig de grootste moeite om schepen die gehellingd zijn weer in het water te krijgen. De rails waar de hellingwagens over lopen, liggen niet meer allemaal in hetzelfde vlak. Een groot schip dat de helling af moet glijden, komt daarom regelmatig vast te zitten. Dan wil een hellingwagen niet verder, omdat zijn rails iets minder omlaag lopen dan die van de andere wagens. Met dommekrachten wordt er vervolgens met man en macht geduwd, het schip wordt weer eens een beetje omhoog gehaald om het met een vaartje nog eens te laten zakken en uiteindelijk, na lang ploeteren, ligt het eindelijk in het water.

Dat kan zo maar een halve dag duren. Het humeur van de schipper is er ondertussen niet beter op geworden en de werfbaas heeft ook het zweet op het voorhoofd. Zo gaat het dus niet langer. Daar heeft Anton van der Werff dus wat voor bedacht.

*De foto's bij dit hoofdstukje gaan (helaas) niet over de bouw van de nieuwe helling, maar over de ontmanteling ervan in 1994/1995. De foto's illustreren wel hoe het ontwerp van Anton er uit zag. Op deze foto zijn aan de voorkant van het ponton twee zware balken te zien, afkomstig van het spuisluisje van Molkwerum, die het mogelijk maakten een extra hellingwagen te gebruiken.(Foto's: Anton van der Werff)*

## Natuurgebiedje

Op oudere foto's van het werfterrein is te zien dat dit niet verhard was. Bij de ingang is het half verhard en liggen er een paar grote staalplaten, zodat leveranciers van staal etc. met hun zware vrachtwagens het terrein op kunnen. Maar de helling en ook heel het werfterrein naar het oosten en noorden, tegenover het station, is niet verhard. Er groeit wat gras. Het 'schapenland' waar Auke het reeds over had. Uiteraard niet onderhouden en gemaaid, maar wild gras met allerlei andere planten die daar spontaan tot leven komen. De oevers van het werfterrein zijn maar nauwelijks beschoeid en vooral aan de noordkant groeit ook riet. Dit natuurgebiedje wordt regelmatig voorzien van ornamenten: roestende stukken ijzer, gesloopte stuurhuizen van oude motortjalken, rompdelen van een ingekort schip etc. Die stapels oud ijzer worden een paar keer per jaar opgehaald, waarna het proces van versieren met oud ijzer wordt herhaald.

De rails voor de hellingwagens zijn gefundeerd op betonblokken, maar tussen blokken liggen de rails vrij. Tussen de rails heeft de natuur ook weer vrij spel. In de slappe tijd dreigen de plantjes de rails te overwoekeren, zoals vlak na de oorlog het geval was.

Anton schaft in 1966 een flinke, op rails verrijdbare hijskraan aan. Gekocht in Amsterdam. Zo'n kraan geeft de helling allure en is uiteraard nuttig is bij het werk aan de grotere schepen op de helling. In de praktijk blijkt een dergelijk type kraan echter te weinig mobiel. Te weinig flexibel inzetbaar om echt nuttig te zijn. In 1982 wordt die vervangen door een moderner type kraan.

De kraan op rails lijkt wel mooi, maar in de praktijk is die eigenlijk niet zo geschikt. Een werfterrein dat op een natuurgebied lijkt en een helling met plantjes, die de schepen liever vasthoudt dan ze te water te laten en een kraan die niet goed bruikbaar is, dat is natuurlijk geen situatie waar een werfbaas gelukkig van wordt. Anton besluit een en ander creatief aan te pakken.

Het werfterrein wordt in de loop der jaren verhard met beton, de oevers opnieuw beschoeid, de oude, houten loods wordt vervangen door moderne gebouwen en de helling gaat volledig op de schop. Ook de karakteristieke kraan moet wijken voor een mobiele, hydraulische versie. Begin jaren tachtig is dit werk geklaard.

*Stavoren 1994. Vanuit het witte stuurhuisje rechts werden de hellingwagens met de elektrische lier vrij gegeven, of omhoog getrokken. Naast het woonhuis het witte autootje van Arthur van de Werff, die na de ontmanteling van de werf het terrein zal inrichten voor zijn nieuwe jachtmakelaardij 'Nautisch kwartier Stavoren'.*

## Gegarandeerd parallel

Om verlost te zijn van het probleem dat schepen op de helling vast komen te zitten en niet meer te water willen, bedenkt Anton van der Werff een

doeltreffende oplossing. Hij haalt de rails boven water. Het vaarwater voor de helling laat hij door Sander Krikke uit Heerenveen uitbaggeren en wel zodanig, dat op gepaste afstand voor zijn helling de bodem van het water precies vlak ligt op voldoende diepte.

Vervolgens komt de oplossing van het probleem. Alle rails worden bevestigd aan een lang ponton dat op de juiste plaats wordt afgezonken op de voorbewerkte waterbodem. Volgens Pythagoras moeten de rails nu onderling parallel liggen als het ponton onder water in hetzelfde vlak ligt als het aangrijpingspunt van de rails op land: de gemeenschappelijke as van de elektrische lier.

De hellingwagens rijden over een helling die naar het water toe allengs wat steiler naar beneden gaat. Om de rails voldoende ondersteuning te geven, wordt de helling zodanig in het beton gezet, dat de rails over de gehele lengte tot aan het water vastliggen.

In de praktijk blijkt het echter, ondanks deze mooie constructie, nog steeds mogelijk te zijn dat een schip slecht loskomt van de wagens. Het schip gaat nu wel hellingafwaarts, maar de wagens blijven onder water te veel steun geven aan het schip. Om dat te voorkomen, ontwerpt Anton scharnierende wagens, bovenop voorzien van een rollager dat ook in de modder nog functioneert. Onder water kiepen de wagens het schip nu, door een knikje in de rails, de vaart in en de rollagers voorkomen dat het schip alsnog blijft hangen op de rand van de wagens.

Na de verbeteringen aan de werf heeft Anton midden jaren negentig alles weer ontmanteld. Vooral het opgeven van de dwarshelling kost hem veel moeite. Eigenlijk wil hij op een betere locatie opnieuw een werf met dwarshelling voor de binnenvaart, de visserij en de chartervaart. De helling heeft de *Volharding* door de jaren heen immers niet alleen de normale opbrengsten gebracht, maar zeker ook door de economisch moeilijke periodes geholpen. Als er geen vraag was naar nieuwbouw, was er altijd nog wel onderhoud en reparatie. De werfbaas had wat met zijn helling.

In 1998 is de beëindiging van de oude werf echter realiteit. Omdat Anton voor de kosten van de ontmanteling van de oude werf opdraait, is het voor hem zakelijk onaantrekkelijk ook nog eens fors te investeren in een nieuwe dwarshelling elders in Stavoren. Anton is, na ruim 40 jaar werken als werfbaas, eigenlijk in een vergelijkbare situatie gekomen als zijn vader, Auke, veertig jaren eerder. Ook Anton heeft gezondheidsproblemen (met z'n hart), maar daar is nu wat aan te doen. En ook hij wordt geconfronteerd met een minder motiverend perspectief hoe verder te gaan als werfbaas.

Op de plaats van de oude werf zal zijn jongste zoon, Arthur, een nieuw bedrijf beginnen: het *Nautisch Kwartier Stavoren*.

*Anton van der Werff op het ponton voor de mobiele kraan, de opvolger van de oude hellingkraan.*

## Inspelen op doe-het-zelvers

Andere tijden, ander volk. Na de binnenschippers die op de werf kwamen en meestal alle werk door de werf lieten doen, komen in de jaren zeventig de vrije jongens die een oude klipper of tjalk willen ombouwen voor de bruinezeilvaart. Die jongens hebben weinig geld, maar des te meer ideeën en de bereidheid zelf de handen uit de mouwen te steken. Zij komen bij de werf liggen om zelf hun schip te verbouwen. Ze betrekken materiaal van de werf en af en toe vragen ze enige technische ondersteuning, maar voor een belangrijk deel doen ze de verbouwing

zelf. Het beleid bij de *Volharding* is, dat dat moet kunnen en dus lopen allerlei lieden van verschillende pluimage in en uit, gebruiken materiaal en gereedschap, houden zelf bij wat ze gebruiken en rekenen af en toe af bij de werfbaas. De werf wordt in die jaren een leefgemeenschap van hardwerkende doe-het-zelvers. Mensen die een praktisch ideaal voor ogen hebben eens te varen met een schip zoals dat begin 1900 gebruikt is als zeilend vrachtschip. Om dat financieel en praktisch mogelijk te maken, gaan deze schepen varen met groepen betalende gasten. De chartervaart.

*De Volharding, eind jaren zeventig, overwoekerd door bouwactiviteiten van doe-het-zelvers. (Foto: Johan Salverda, 1986)*

Maar voor het zover is, moet het schip in oude staat terug gebracht worden. Bij sommige schepen is dat eenvoudig. Die liggen als het ware in een hoekje van een haven te wachten op deze nieuwe schippers. Maar vele andere schepen zijn jaren gebruikt als woonboot of zijn als werkschip zo grondig verbouwd, dat het moeite kost te ontdekken dat zo'n vaartuig eens als snelle klipper over de rivieren en de Zuiderzee heeft gezeild. Vrijwel steeds moet er daarom eerst flink gesloopt worden, voordat het oorspronkelijke casco, na eventuele herstelwerkzaamheden, opgebouwd kan worden tot de zeilende vrachtvaarder die het schip eens was. Voor een deel komen deze nieuwe schippers uit de wereld van schepen en varensgasten, zoals schipper Sietze Dijkstra uit Stavoren, de schipper van *Dy Abt fan Starum*. Hij is een van de eersten die een klipper restaureert voor de chartervaart. In 1972 ligt het schip veelvuldig bij de *Volharding*, waar de schipper als het ware kind aan huis wordt.

*Dy Abt fan Starum, getekend door Bauke Feenstra, Workum, 1993. (Uitg. Bauke Feenstra)*

Maar opmerkelijk veel van deze schippers komen van elders en hebben voorheen heel ander werk gedaan. Leraren en architecten die eindelijk hun jongensdroom willen verwerkelijken en gebroken hebben met het burgerlijke leefpatroon en de maatschappelijke carrière. Mensen die hun huis verkopen om zich een schip aan te schaffen dat opgebouwd moet worden om er daarna van te kunnen leven. Alternatief en terug naar de oorsprong, daar gaat het om. Wat voor velen onmogelijk lijkt, wordt hier waar gemaakt. Lef en creativiteit kan deze schippers niet ontzegd worden. Voor de maatschappij is het een geheel nieuw fenomeen dat met belangstelling wordt gevolgd en waar gemeenten aanvankelijk nog geen passende regelgeving voor hebben. De schepen liggen veelal in gemeentelijke havens en worden ter plekke verbouwd. De kade fungeert als werkplaats waar sloopmateriaal wordt gestald en werkzaamheden worden uitgevoerd. Van lange, massief houten balken worden gewoon op straat, op gemeenschapsgrond, masten geschaafd. Gewoond wordt er op het schip. Gedurende de winter is dat minder comfortabel dan in de zomer. Met houtkacheltjes probeert men het enigszins behaaglijk te krijgen. De geelbruine rookpluimen uit de schoorstenen doen 19e eeuws aan. Maar niet alle verbouw kan zonder vakbekwame ondersteuning. Voor diverse klussen moeten deze schippers de hulp inroepen van de professionals van een scheepswerf. Het schip moet op de helling, het dek moet vernieuwd worden, de kimmen of de waterlijn gedubbeld, een scheepsmotor ingebouwd en noem maar op.

*Stavoren, 1975. Het skûtsje van de Zuidwesthoek. Het jongetje op de helling is Auke van der Werff, de huidige directeur van de Volharding. (Foto: archief Anton van der Werff/ Friesch Dagblad)*

Eén van de werven waar zij terecht kunnen, is de *Volharding* in Stavoren. In korte tijd bouwt Anton van der Werff bij deze groep schippers een zo goede naam op, dat de werf een ontmoetingsplaats lijkt voor de bruine zeilvaart. Dat heeft te maken met de ruimte die zij van de werfbaas krijgen, met de wijze waarop werf en doe-het-zelvers bij de *Volharding* samenwerken en met de specifieke deskundigheid van de werfbaas op het gebied van het restaureren van dit soort schepen. Van invloed is natuurlijk geweest, dat de *Volharding* een werf is die vanaf de oprichting goede contacten heeft met schippers van de wat kleinere binnenvaart. De huidige schippers die leidende rollen spelen bij het skûtsjesilen in SKSverband, komen uit die kringen. Het gaat om mensen uit een beperkt aantal schippersfamilies in Friesland, die allemaal bekend zijn met het bestaan van de werf in Stavoren.

Een bijzonder schip dat in 1982 geheel door de Volharding verbouwd wordt, is de *Lutgerdina,* een tweemast klipper van 34 meter lang, die volledig aangepast is voor het varen en zeilen met mensen met een handicap. Het nieuwe dek is volledig horizontaal aangebracht, zodat mensen er met rolstoelen kunnen rijden. Er is bij meerdaagse reizen plaats voor 20 gasten, waarvan maximaal zeven rolstoelgebruikers. Het schip is geheel ingericht voor deze doelgroep en is voorzien van brede gangboorden, een lift, douches met douchestoel en een met tillift. Aan dek is een hydraulisch systeem aangebracht, zodat ook mensen met een beperkte

armfunctie het schip kunnen besturen. Aan de wind kan het schip bijna 400 meter zeil voeren. Alle schoten en vallen van alle zeilen worden bediend met handlieren die door rolstoelgebruikers te bedienen zijn. In 1981 is het schip in de vaart gekomen.

De ombouw van deze klipper was een mooie opdracht voor scheepswerf Volharding. De opdrachtgever had de werfbaas ook een gecompliceerde taak gegeven, want een zeilschip maken dat geschikt is voor een gehandicapte 'bemanning' met alle faciliteiten die dat met zich meebrengt, is geen sinecure. Al met al is het schip wat zwaar uitgevallen, vooral in de kop, waardoor het een wat trage zeiler is geworden.

*De Lutgerdina*

Over het aanpassen en in oorspronkelijke staat terugbrengen en verbeteren van Friese skûtsjes zegt Johan Salverda in 1986 : "Hellingbaas Anton van der Werff uit Stavoren is een bedachtzaam man. Een bescheiden man ook. Verscheidene skûtsjes heeft hij op zijn scheepswerf onder het mes gehad. Op zijn aanwijzingen werden talrijke veranderingen aangebracht die tot betere prestaties moesten leiden in de wedstrijden, waarin ze terecht kwamen om het volk een paar keer per jaar nog iets te

laten proeven van de sfeer van de vrachtvaart onder zeil van destijds. Veelal leidden die veranderingen inderdaad tot betere prestaties."

*Stavoren, 1985. Charterschepen voor onderhoud bij de Volharding (Foto: Tresoar)*

"Is de Staverse hellingbaas nu een man, die zich derhalve voldaan op de borst slaat? Nee. In tegendeel zelfs, want, zegt Anton van der Werff, 'ik ben hellingbaas en niet

een kunstenaar, die de snelheid in een skûtsje kan brengen.' (…) Verschillende skûtsje-eigenaren weten de weg naar de Staverse helling te vinden. 'Er waren skûtsjes die hier ieder jaar al kwamen', zegt de hellingbaas. 'Dat is natuurlijk het SWH-skûtsje en dat is het skûtsje van Woudsend. Een prachtig schip trouwens.' In 1985 werd het kampioen van de vloot van de SKS. 'Ulbe Zwaga kwam hier ook geregeld. Als zijn skûtsje geteerd moest worden, stond hij er altijd zelf bij. Hij lette nauwkeurig op, dat er niet overdwars werd geteerd, maar altijd in de lengte van het schip. Daar keek hij persoonlijk op toe." (J. Salverda: *Van turfvaart tot volksvermaak*, p. 88)
Dat ook de nieuwbakken schippers van de bruinezeilvaart de weg naar Stavoren weten te vinden, is dus gezien de naam en faam van de *Volharding* niet verwonderlijk. Dat de werf in de jaren tachtig wel eens op een conferentieoord voor deze schippers lijkt, hangt echter samen met een ander kenmerk van de *Volharding*, dat ik hier wat modern 'het managementmodel' noem.

## Een romantisch managementmodel

De *Volharding* is mede zo aantrekkelijk voor de schippers die oude klippers, zeilkastjes, tjalken en skûtsjes restaureren, vanwege de wijze waarop Anton in die tijd de werf bestiert. Hij geeft deze schippers veel ruimte om bij de werf te werken aan hun schip.

De traditionele binnenschippers dachten er meestal niet over om zelf hun schip te teren als ze op de helling stonden. Zij gingen naar de werf om de werf het werk te laten doen.

De nieuwe schippers van de chartervaart zijn echter doe-het-zelvers, die af en toe een werf nodig hebben voor bepaalde technische werkzaamheden of om te kunnen hellingen en om het nodige materiaal te verkrijgen. Zij laten de werf zo weinig mogelijk doen.

Anton is in die tijd een werfbaas die dat ziet gebeuren en daar soepel op inspeelt. Hij geeft deze mensen de ruimte die zij wensen en levert het materiaal en de technische diensten en –ondersteuning waar zij om vragen. Voor deze doelgroep is hij vooral een facilitair bedrijf.

Dat is minder vanzelfsprekend dan het lijkt. De meeste werfbazen zijn helemaal niet gewend om het werk zo uit handen te geven. Bovendien zijn bij deze klanten de inkomsten voor de werf bescheiden. De kosten voor de werf zijn relatief hoog en de baten laag, terwijl het ondertussen op de werf een rommeltje wordt door komen en gaan van vreemd volk met hun 'opknappers'. Ook in de werkplaats lopen deze lieden rond. Ze gebruiken materiaal en machines en het is de vraag of de werfbaas al deze drukte nog kan overzien. Het is alsof de werf bezet is door een groep actieve, autonoom opererende doe-het-zelvers, terwijl de regie over het geheel ver te zoeken is. "Och", zegt Anton achteraf, "deze mensen leverden per schip inderdaad minder

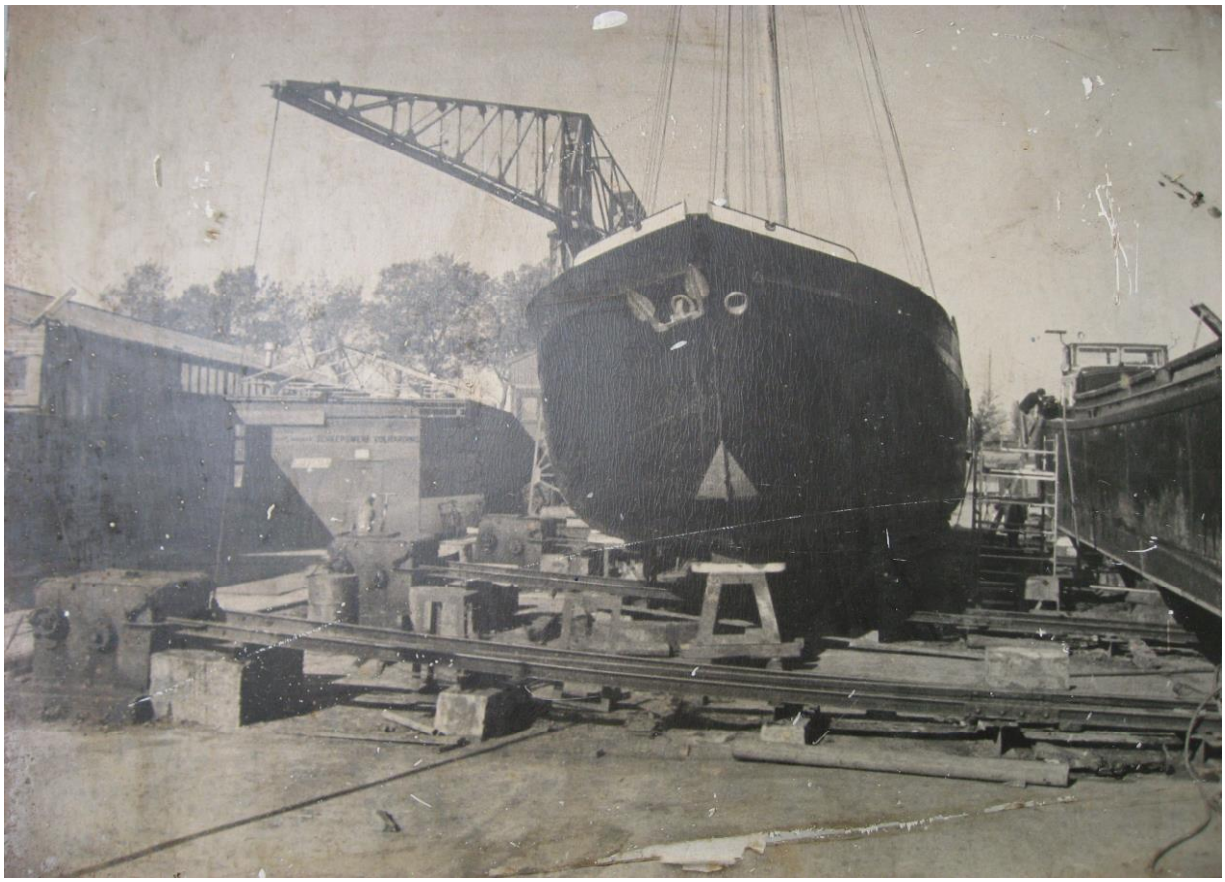
omzet op dan gebruikelijk, maar vanuit het magazijn deden we met hen heel goede zaken."

De aantrekkelijkheid van de *Volharding* voor deze schippers ligt mijns inziens echter niet primair in het goed gevulde magazijn, maar in de wijze waarop de werfbaas inspeelt op de wensen van deze nieuwe groep klanten. Vrijwel nergens krijgen zij de mogelijkheden die de *Volharding* hun wel biedt.

*Artistieke bewerking van een foto uit 1987 door Pieter van der Werff, 2004. Op de werf ook een oude bekende: de Starum, een van de tankers van buurman De Groot. (Foto: archief Anton van der Werff)*

Daarbij geloof ik niet dat Anton in die tijd een uitgewerkte strategie hanteert om op deze wijze met de nieuwe klanten om te gaan. Het overkomt hem min of meer. Deze praktijk met de jongens van de chartervaart heeft zich geleidelijk, werkende weg, ontwikkeld en past eigenlijk wel bij karakter van de werfbaas. Iets afwachtend, niet te snel een besluit nemend, kansen inschattend, zien wat het wordt. Je zou kunnen zeggen, dat Anton een heel moderne techniek van leidinggeven hanteert. Hij hoeft niet zo nodig alles in de greep te hebben. Hij durft het aan om los te laten, te delegeren en te vertrouwen op het goede in de mens.

Die aanpak is bij een klein familiebedrijf natuurlijk geenszins vanzelfsprekend, zeker niet als je, zoals Anton, opgevoed bent vanuit het besef dat de mens geneigd is tot alle kwaad. Die visie op de mens heeft hij echter bewust niet willen voortzetten. Zijn werkwijze noem ik daarom 'romantisch'. Onbewust beïnvloed door Rousseau die reeds 200 jaar eerder meende dat de mens van nature goed is.



*Stavoren, 1977. Een scheepswerf zoals je vroeger vond dat een scheepswerf moest zijn.*

In werkelijkheid zijn mensen natuurlijk allemaal in staat zowel goede als minder goede dingen te doen. Er is daarom ongetwijfeld wel eens wat misbruik gemaakt van de ruimte die Anton de doe-het-zelf schippers bood om van alles te gebruiken, terwijl ze zelf hun bestedingen moesten bijhouden en maar af en toe eens kwamen afrekenen.

Maar hoe moest het anders? Alles in de hand houden, zelf de regie voeren en alles controleren was voor Anton onmogelijk. Dan kon hij beter deze vrije activiteiten op zijn werf direct beëindigen. Dus accepteerde hij de rommeligheid en creativiteit van zijn klanten en hield de grote lijn in de gaten. Bovendien zat hij niet in zijn kantoortje, maar was zelf op de werf aan het werk. Hij zag wat er gebeurde. Zo groeide er een vorm van samenwerking die door veel doe-het-zelvers zeer is gewaardeerd.

En het eventuele misbruik dat er van de geboden vrijheid is gemaakt? Ik denk dat dat meevalt. Geen enkel systeem kan oneigenlijk gebruik volledig uitbannen. Altijd zijn er mensen die zich wel eens zaken toe eigenen zonder af te rekenen. Bij de *Volharding* is de sfeer echter anders. Werfbaas Anton schenkt zijn klanten persoonlijk het vertrouwen dat er correct gehandeld wordt en dat verplicht. Dat legt een claim op de integriteit en het verantwoordelijkheidsgevoel van degene die dat vertrouwen krijgt.

## De vrouw achter de werfbaas…

Bij een geschiedenis van scheepswerven in Friesland die geleid zijn door een Van der Werff lijkt het, alsof die mannen dat in hun eentje deden. De werkelijkheid is natuurlijk anders. Je kunt je zelfs afvragen wat een werfbaas is zonder zijn vrouw. Zoals meestal spelen vrouwen van ondernemers een belangrijke rol bij de beslissingen die genomen worden. Maar vaak wat op de achtergrond, zodat zij minder opvallen als je alleen de voorgrond in beeld brengt. Soms komen de vrouwen prominent in beeld, zoals Sietske Minnes in het midden van de 19e eeuw als weduwe van Hayke Pieters van der Werff aan de Noorderdwarsvaart in Drachten. Iedereen heeft het over de werf van Hayke Pieters, maar het is de weduwe die jarenlang de touwtjes in handen heeft. Geen Van der Werff dus, maar toch...

In Stavoren bij de *Volharding* heeft Anton van der Werff natuurlijk evenmin in z'n eentje alle problemen opgelost. Hij trouwt in 1964 met Wiepk Schilstra, die uit Oudega Gaasterland komt, van een boerderij. Zij is vanaf het begin dat Anton eigen baas is, betrokken bij alle wel en wee van de werf. In dit jubileumboek schrijf ik opgewekt over de goede en minder goede tijden van de scheepswerf, maar hoe heeft Wiepk Schilstra dat ervaren, die, vrolijk en jong, zo direct geconfronteerd werd met de problematiek om als vrouw van een werfbaas-zonder-geld in de jaren zestig het hoofd boven water te houden?
"Op een boerderij ben je natuurlijk wel wat gewend", vertelt Wiepk." Daar gaat het ook niet allemaal vanzelf. Op het platteland was vanouds armoe, dat vond je heel normaal. Daar stond je niet bij stil. Je moest je met heel weinig middelen weten te redden. Wat mij op de werf echter wel opviel, was het taalgebruik. Ik dacht altijd dat op de boerderij wel eens minder netjes werd gesproken, maar de taal op de werf, daar moest ik toch wel erg aan wennen." (...) "Kijk, die schippers wonen op hun schip. Als je een paar schepen voor onderhoud of reparatie bij de werf hebt, dan heb je meteen de hele familie op je terrein.

De werf heeft dus niet alleen werk aan een schip, je hebt ook te maken met de schipper en met zijn gezinsleden. Zelfs met zijn gezinsleven. Alles draait voor de schippersfamilie immers gewoon door. De schipperse hangt de was aan de lijn, terwijl het schip op de helling staat. Ze doet boodschappen, met alle problemen van dien om in en uit het schip te komen dat daar zo hoog op het droge staat. Je hebt dus intensief te maken met de personen daar aan boord. Er zijn zelfs vele baby's op

de werf geboren. De periode dat de schipperse op bevallen staat, plant de schipper voor scheepsonderhoud op de werf. Hij ligt dan op een herkenbare plaats in de bewoonde wereld. Hij kan bij de werfbaas telefoneren voor een arts, als het zover is. Zo gek was dat dus niet." (...) "Op de werf werden de schepen gemakshalve aangeduid met de achternaam van de schipper. Dat is voor iedereen duidelijk, maar ik dacht wel eens, waar hebben zij het over. Dan zeiden ze iets als: "Visser wil een wat hogere kont" of "Van der Meulen moet een plaat voor de kop." "Pieters gaan we wat verlengen, bij hem zetten we er een stuk tussenin." "Hoekstra heeft schade aan de kont en lekt bij de koker." "Veenstra wil ook ingekort worden." "De Vries ligt met de kop onder water." En zo gaat dat maar door. Het duurde even, voor ik begreep dat het over onschuldige veranderingen aan de schepen ging." (De namen zijn gefingeerd, D.H.)

*Wiepk van der Werff-Schilstra (Foto: archief Anton van der Werff)*

Overigens is die aanpassing van het boerenbedrijf naar de scheepsbouw zeer goed verlopen, want uiteindelijk is Wiepk zeker niet alleen de vrouw van de werfbaas. Zij is mede-eigenaar van de *Volharding* en heeft een belangrijk aandeel gehad in het beleid over de toekomst van de werf en de besluitvorming bij al die actuele zaken die doorlopend spelen bij een dergelijk bedrijf.

Samen een onderneming drijven is overigens helemaal niet eenvoudig. Het is heel anders dan de functionele samenwerking van medewerkers binnen een bedrijf. Ondernemen betekent vooruitzien en keuzes maken in onzekere situaties. Dat doen individuen altijd op heel persoonlijke wijze. Voor het leidinggeven aan medewerkers van een bedrijf ligt dat niet anders. Je doet dat alleen geloofwaardig en effectief als je daar volledig met je hele persoon achter staat en aanspreekbaar op bent. Als meerdere personen dat in gezamenlijk overleg doen, wordt het absoluut niet eenvoudiger. De ene ondernemer wil immers meer risico lopen dan de ander. Waar de ene een kans ziet, daar aarzelt de andere. Bij de *Volharding* zou je kunnen zeggen dat de persoonlijke kwaliteiten van Anton en Wiepk elkaar mooi aanvullen. De een is een scheepsbouwer, met ideeën, maar ook wat aarzelend, 'bedachtzaam' (zoals Salverda zegt) en wel eens principieel ('een stijfhoofdige Fries' in Antons eigen woorden). Terwijl Wiepk veel pragmatischer is en meer sociaal gericht. In veel situaties dat er besluiten moeten worden genomen, blijkt Wiepk haar stem diverse keren van doorslaggevende aard te zijn. Dat ging natuurlijk ook niet zomaar vanzelf. "Ik heb Anton wel eens gezegd, als dat zo moet, dan stop ik ermee", zei Wiepk me over de gang van zaken bij de ontmanteling van de werf.

*Anton en Wiepk bij de overdracht van de eenmanskotter HA 8. Schipper Henk Teerling neemt een grote doos sigaren in ontvangst. (Foto: Visserijnieuws nov. 1988)*

## …. en de kinderen

De altijd drukke werfbaas werd in de jaren zestig wel vader van drie kinderen: Auke (1965), Arthur (1967) en Emma (1968). Zeker voor 'de vrouw van de werfbaas' was die periode niet eenvoudig. Maar de kinderen zelf? Die groeiden op en gingen hun wereld ontdekken. Een gevaarlijke wereld, want bij het werk op de werf en de helling wordt niet in de eerste plaats rekening gehouden met spelende kinderen. Een scheepswerf is vooral een mannenwereld. Ook de waterkant, hoe aantrekkelijk ook, is voor kinderen gevaarlijk. Hun eigen ruimte moest wat bevochten worden, maar dan waren er al snel kapers op de kust. De kinderen van de schippersgezinnen van de schepen die bij de werf lagen, wilden ook wel eens wat. Hun speelterrein was natuurlijk ook de werf en kinderen trekken naar kinderen. Leuk en spannend, maar het zijn wel steeds die anderen die met jouw speelgoed aan de haal gaan. Gelukkig wordt dit soort kinderleed ook weer snel vergeten. Althans, het is niet datgene waar Emma het eerst aan denkt als ze terugkijkt op het gezinsleven aan het Hellingpad.

*Terhorne, 2007. Emma van der Werff bij haar watersportcamping. (Foto: D.H.)*

Zij is de jongste en een meisje. Twee broers, de oudste een doener, een klusser, altijd bezig op de werf en de ander heel anders. Gericht op vrienden en niet op de werf. Maar zij hield van dieren. "Mijn pony kwam in de garage, de auto kon wel

buiten staan. Met de pony ging ik naar wedstrijden. Onze ouders stimuleerden ons om ons eigen leven inhoud te geven. We moesten vooral onze eigen dingen doen. Ik was ook veel op de werf. Eigenlijk wilde ik die later wel overnemen. De werf een kind-onvriendelijk terrein? Nou, zo heb ik dat nooit ervaren. We werden grootgebracht met veel vrijheid en dan leer je in de praktijk wat gevaarlijk is en wat niet. Dan leer je zelf om ongelukken te voorkomen." Met de kinderen van de schippersgezinnen hadden wij, als kinderen van de werfbaas, eigenlijk niet veel contact. Wel weet ik nog van een gehandicapt kind van een schipper die de hele winter bij ons op de helling stond. Dat kind moest iedere dag met veel moeite van dat hoge schip naar beneden worden gebracht en later er weer bij op." (…) "Het was altijd wel een hectisch gebeuren bij ons. M'n vader leefde voor de werf. Maar dat heb ik nooit als bezwaar ervaren. Hij ging bijvoorbeeld niet mee naar de ponywedstrijden, maar dat verwachtte ik ook niet. Ik heb het altijd heel leuk gevonden op de werf. Later deed ik ook wel wat administratief werk voor mijn vader. In de tijd dat de jongens van de chartervaart zelf allerlei materiaal van de werf gebruikten, hadden zij een eigen kaart in een kaartenbak waar zij zelf op bijhielden wat zij van de werf gebruikten. Die kaarten werkte ik dan administratief uit. In die tijd vond ik al wel, dat ons leven eigenlijk heel bijzonder was. Ik was er eigenlijk best een beetje trots op dat wij dat zo deden."

*Stavoren, 2007. V.l.n.r.: Auke en Arthur van der Werff.(Foto: D.H.)*

“Ja, bijzonder was het wel”, beamen haar beide broers Auke en Arthur. “Wat we eigenlijk pas achteraf goed zien, is dat alles gebeurde op een heel klein oppervlak. Het werfterrein was een kleine locatie waar vreselijk veel gebeurde. Op ieder plekje van het terrein was wel iets. Overal werd aan bootjes gewerkt. Er werd geteerd, geschilderd, geklust. Er werden motoren gerepareerd en ingebouwd. En natuurlijk waren er de grote binnenschepen die ruimte innamen en werkzaamheden met zich meebrachten.

Ook werd er altijd wel ergens door Anton verbouwd. Aan het huis, het kantoor, de loodsen. Regelmatig werd een oud stuk loods afgebroken en vervangen door een grotere werkruimte. Maar steeds kleinschalig, stukje bij beetje. Pa gooide nooit alles tegen de vlakte om met een groots idee opnieuw te beginnen. Hij bleef veranderen aan het bestaande. Dat had wel het voordeel dat hij ook geen groot financieel risico liep.” (…) “Als jongens hadden we op de werf natuurlijk een mooi leven. We onderzochten alles en klommen overal op. In ‘de hut’, de oude kantine boven in de oude loods, maar ook in de kraan die bij de helling stond.” (…) “Achteraf”, zegt Auke, “denk ik wel eens, het is een wonder dat dat altijd goed af liep, want het was voor kinderen eigenlijk een gevaarlijke omgeving om te spelen. Aan de waterkant droegen we geen zwemvesten. Ik was altijd nieuwsgierig hoe er gewerkt werd en stond graag met de neus vooraan. Pas achteraf bedenk je dat dat ook gevaarlijk kon zijn. Wel was het zo, dat wij niet te dicht bij de lieren mochten komen als er een schip te water ging.”

Arthur: “Ik heb daar eigenlijk nooit bij stil gestaan.” Auke: “Ja, maar jij kwam ook minder op de werf. Ik keek hoe er gewerkt werd, maar jij was meer op stap, naar buiten. Ik was steeds aan het prutsen met bootjes, oude motoren starten, bootjes opbouwen, een opdrukkertje opknappen, de Titan, een oude Mercedesdiesel er in.”

Arthur: “Ik ging inderdaad meer naar buiten en speelde minder op de werf. Maar ik ging wel graag met Pa mee op bezoek bij klanten. Auke was inderdaad veel op de

werf, terwijl ik graag van huis ging. Als een schipper een probleem had, ging Pa er met de auto heen en ik ging mee. Onze klanten komen tegenwoordig naar ons toe, maar dat ging vroeger anders. Toen nam je het werk op bij de schipper, ergens in het land. (…) Wat ons ook is bijgebleven, is de enorme rotzooi op het werfterrein in de tijd dat die klippers verbouwd werden. Die tjalken en klippers kwamen als afgedankte, oude binnenscheepjes bij de werf liggen. Ze werden half afgebroken en al dat oude materiaal werd gedumpt op het werfterrein. Na verloop van tijd was het schip weer vaarklaar. De schipper vertrok en liet al die oude troep achter. Daar moest Pa zich maar mee redden. (…) We hadden naast alle pret, want we mochten eigenlijk heel veel, ook wel eens ruzie met schipperskinderen. Die jongens wilden natuurlijk ook wel eens wat, maar ze gingen spelen met onze skelter en dat was niet onze bedoeling. Dat was niet altijd leuk. (…) Overigens weten we ook nog wel dat het begin van de jaren tachtig een heel slappe periode was. Er kwamen toen geen nieuwe opdrachten voor kotters. Pa liet toen de werf maar wat opknappen, dan bleven de jongens toch aan het werk." Arthur: "Als jachtmakelaar merk ik ook nu nog, dat ik uit die periode heel weinig schepen aangeboden krijg. Er werden gewoon veel minder gemaakt door de economische teruggang in die tijd."
Nu, achteraf, zie je dat kinderen zich ontwikkelen op een wijze die bij hen past. Hoe de voorkeuren uit hun jeugd vorm krijgen in het volwassen leven. Het is geen wonder, dat Auke op vanzelfsprekende wijze jachtbouwer is geworden en de werf Volharding ruim twintig jaar geleden heeft overgenomen. Eveneens achteraf is het heel logisch dat Arthur zich niet primair aangetrokken voelde tot de bouw van schepen, maar zijn kwaliteiten veel beter kon ontplooien met de makelaardij. En Emma heeft dan wel geen werf, maar met een bungalowpark aan het water ('Oan é Poel') in Terherne blijf je in de sfeer.

## Staverse kotters als jacht

Omstreeks 1970 denkt Anton van der Werff dat het met de nieuwbouw voor de visserij bij de *Volharding* gedaan is. Hij moet de bakens verzetten. Vanwege de terugloop van opdrachten uit de visserij en de binnenvaart, besluit hij zijn geluk te beproeven met de jachtbouw. Hij gaat zijn visserskotter verder ontwikkelen tot jacht. Op basis van het spantenplan van de kotter ontwerpt hij een jacht dat in diverse uitvoeringen geleverd kan worden en bouwt er een op eigen risico. De werfbaas gaat met dit schip in het voorjaar van 1970 naar de watersporttentoonstelling *Recreana* in Leeuwarden en weet er, tot zijn eigen verrassing, direct twee te verkopen.

### Eindelijk een kassucces

De eerste jaren na de overname van de werf in 1964 zijn financieel gezien bijzonder moeilijk voor de nieuwe werfbaas en zijn vrouw. Aantrekkelijke opdrachten voor de werf zijn in die periode dan ook meer dan welkom. De Staverse jollen brengen niet

wat Anton ervan verwachtte. In zekere zin is dat merkwaardig. Wellicht had Auke in 1963 gelijk: te klein en te duur. Maar tien jaar later ligt dat anders. De welvaart in Nederland zet door. Steeds meer mensen zijn in staat een schip te kopen, een zeiljacht of een motorboot. En ook de duurdere schepen zoals de ronde traditionele jachten, vinden kopers. In die zin was Anton in 1963 zijn tijd vooruit. De markt die hij zag voor Staverse jollen, die zou ruim 10 jaar later inderdaad ontstaan, maar dat is voor hem niet meer interessant. De *Volharding* heeft ondertussen voldoende succes met een ander ontwerp. De Staverse kotter blijkt aan te slaan als jacht. De eerste kottertjes voor jachtschippers zijn nog betrekkelijk eenvoudige scheepjes. De werf moet zijn draai nog wat vinden met het regelmatig bouwen van jachten. Ook het in serie bouwen van hetzelfde type schip is men op de werf niet gewend. Dat vraagt om een andere arbeidsorganisatie. Er kan goedkoper gewerkt worden, door de diverse productiefasen die zich herhalen rationeler in te richten. Er kan gestandaardiseerd worden bij die onderdelen die vaststaan.

*De scheepswerf is midden jaren tachtig van rechtsvorm veranderd. Het wordt een besloten vennootschap. De grootaandeelhouder krijgt gewoon maandelijks salaris van het bedrijf. Het privébelang is daarmee veilig gesteld tegenover het bedrijfsrisico. "Ach", zei Anton tegen mij, "Het maakt in de praktijk weinig uit. Uiteindelijk zit je toch met alles wat je hebt in het bedrijf.")*

Voor de werfbaas betekent het succes van de Staverse kotter dat hij te maken krijgt met een voor hem nieuwe markt van de iets grotere motor(zeil)jachten en met de

doelgroep van plezierschippers in plaats van vissers en binnenschippers die hij gewend is. Daarin moet hij zijn draai vinden om van de Staverse kotter een blijvend succes te maken. Hij is in die wereld niet langer gewoon een scheepsbouwer. Hij moet ook zorgen voor public relations. Vriendelijke contacten onderhouden met (potentiële) klanten zonder dat dit direct gerelateerd is aan werk. Hij moet doen aan marketing in de wereld van de pleziervaart. Hij moet met zijn kotter naar beurzen om de klanten op te zoeken. Niet alleen om de hoek, de *Recreana* in Leeuwarden, maar ook naar bijvoorbeeld naar de *HISWA* in Amsterdam en de grote beurs *Boot* in Düsseldorf.

## Beurzen

"Van beurzen had ik geen kaas gegeten", vertelt Anton bij het 70-jarig bestaan van de *Volharding*. "En daardoor kwam ik in 1970 veel te laat tot de ontdekking dat er bij de kotter op de *Recreana* ook foldermateriaal moest zijn. Ik haastte me naar een drukkerij in Workum en daar hoorde ik dat het zo snel niet kon. Dat de inkt in zo korte tijd niet eens kon drogen. Papier om folders te maken had deze drukker ook al niet op voorraad. Op zolder lag alleen blanco trouw- en overlijdenspapier.

Toen heb ik maar besloten om de trouwkaarten te nemen. Daar stonden wij op de *Recreana* met onze trouwkaarten als folders en mijn buurman stond er met heel mooie ingehuurde dames en bloemstukken… Maar voor de Staverse kotter was toch veel belangstelling en wij verkochten daar twee stuks, zodat wij eigenlijk veel werk hadden. Veel meer dan we hadden verwacht. In al die jaren hielden wij vast aan dit type kotter. De klant mocht beslissen over de binnenkant, maar inspraak over de buitenkant liet ik niet toe. Ik ben natuurlijk een Friese stijfkop, maar zodoende is dat herkenbare type Staverse kotter wel ontstaan."

Die combinatie van eigenzinnigheid, volharding en (toch) alert kunnen inspelen op nieuwe situaties heeft de werf geen windeieren gelegd. In 1989 meldt de locale courant *Friso* in een groot artikel, dat de ST 71 de show steelt op *Boot Düsseldorf*, waar de *Volharding* dat jaar voor de tweede keer staat met de grote kotter van 12 meter. "Om deze aanwinst te bekijken, staan de mensen in de rij. Belangstellenden maken graag een afspraak met 'informatrice' mevrouw W. v.d. Werff.

Zelf zegt zij over deze watersportshow: "Drie jaar geleden waren wij voor het eerst hier aanwezig. Vroeger gingen we wel naar de *HISWA*, maar die loopt terug. *Boot Düsseldorf* is vandaag de dag dé beurs. Wil je boten verkopen en naamsbekendheid houden, dan moet je hier wel aanwezig zijn. Je moet gezien worden in Düsseldorf, anders denken de klanten dat je niet meer bestaat, is onze ervaring. Hoezeer deze beurs loont, blijkt wel uit een order die we van een klant ontvingen die we twee jaar eerder op deze beurs spraken."

*"De ST71 steelt de show op Boot Düsseldorf 1989" (Foto: archief Anton van der Werff)*

## Aangepast ontwerp

Voor de eerste kotterjachten is het spantenplan gebruikt van de oorspronkelijke viskotter. In de praktijk blijken aan een jacht echter andere eisen gesteld te worden dan aan een vissersschip. De voor Zuiderzeevissers gebruikelijke scheepsvorm met een laag en relatief smal achterschip is voor een jachteigenaar helemaal niet nodig. Een jacht kan een hoger vrijboord gebruiken. Dat geeft ruimte. Veel jachtschippers houden er ook absoluut niet van dicht op het water te zitten. Dat geeft hun geen

prettig gevoel. Bovendien kan bij een hoger vrijboord de kajuit iets lager, dat staat beter. Een bredere kont levert bij een jacht veel binnenruimte op die tal van bestemmingen kan krijgen.

Hoewel de rompvorm van de visserskotter voor jachtschippers een aantrekkelijk profiel heeft, stoer en met een mooie zeeg, wordt het daarom toch noodzakelijk na te denken over aanpassingen. De eenvoudigste stap is, de romp na de grootste breedte niet zo snel te verjongen. Al spoedig bouwt Anton zijn kotters daarom met een breder achterschip. Meer ruimte, meer draagvermogen en daarmee meer vrijboord bij vaart op volle kracht. Deze eerste kotters met brede kont zijn goed herkenbaar, omdat de rondlopende lijn van het potdeksel een wat recht stuk te zien geeft. Dat is echter spoedig verholpen, door het spantenplan zo te ontwerpen, dat het potdeksel nergens stil staat.

*Staverse kotter ST 38. (Foto: archief Anton van der Werff)*

Er blijkt in de loop der jaren bij klanten bovendien behoefte te bestaan aan een iets grotere kotter. Niet ruim 10 meter, maar 12 meter lang. Dat vraagt een nieuw ontwerp dat er dan ook snel komt en ook deze kotter voorziet in een behoefte. Niet alleen bij Nederlanders, maar zeker ook bij Duitsers. De jaren zeventig zijn voor de *Volharding* voorspoedige tijden. De Staverse kotter zorgt voor een plezierige kasstroom. Op de *Recreana* van maart 1976 staat Anton met een extra luxueus uitgevoerde kotter, die (zoals de *Leeuwarder Courant* meldt) “schrik niet, ongeveer

130.000.- gulden kost". Even duur als in die tijd een semibungalow kost. Toch was dat nog maar het begin.

## Economische voor- en tegenspoed

De bomen blijven natuurlijk niet tot in de hemel groeien. In het begin van de jaren tachtig stokt het. De huizenprijzen zakken met ruim 20 %. Vooral in het duurdere segment. Het is enige jaren economisch zwaar weer. De overheid gaat bezuinigen. Ambtenarensalarissen worden bevroren, beginnende leraren worden lager ingeschaald. De werkloosheid bereikt een naoorlogs hoogtepunt.

Jachten blijven natuurlijk een luxeproduct en de bouw ervan is daarmee conjunctuurgevoelig. Veel jachtwerven komen in die periode daarom in de problemen. De nieuwbouwopdrachten blijven uit. Het werk komt stil te liggen. Er moeten medewerkers worden ontslagen. Ook bij de *Volharding* stokt het met de bouwopdrachten voor nieuwe kotterjachten. Als ik in die periode op de werf kom, hoor ik dat het laatste kotterjacht wordt afgebouwd. Er is nog geen volgende in de planning. Eventuele opdrachtgevers zijn voorzichtig. Ze houden de hand op de knip en wachten even af. Dat zijn kritieke omstandigheden. De inkomsten lopen sterk terug, terwijl veel kosten gelijk blijven.

*De Fluessen: dankzij de Staverse kotter gaat het voor de wind met de Volharding.(Foto: archief V.d.Werff)*

Ook nu weer blijkt, dat de veelzijdigheid van de werf het bedrijf minder kwetsbaar maakt. De *Volharding* kan en doet veel meer dan alleen kotterjachten bouwen. De reparatie- en onderhoudswerkzaamheden voor de visserij en de kleinere vrachtschepen gaan gewoon door. De schepen van de bruinezeilvaart blijven eveneens komen. De helling blijkt steeds weer werk op te leveren waarmee de werf slechte tijden weet te overbruggen. De economische tegenwind is ook maar tijdelijk. Er komen altijd weer betere tijden en de vooruitzichten voor de bouw van kotterjachten zijn een paar jaar later zelfs beter dan ooit tevoren.

# Kotterbouw in beeld

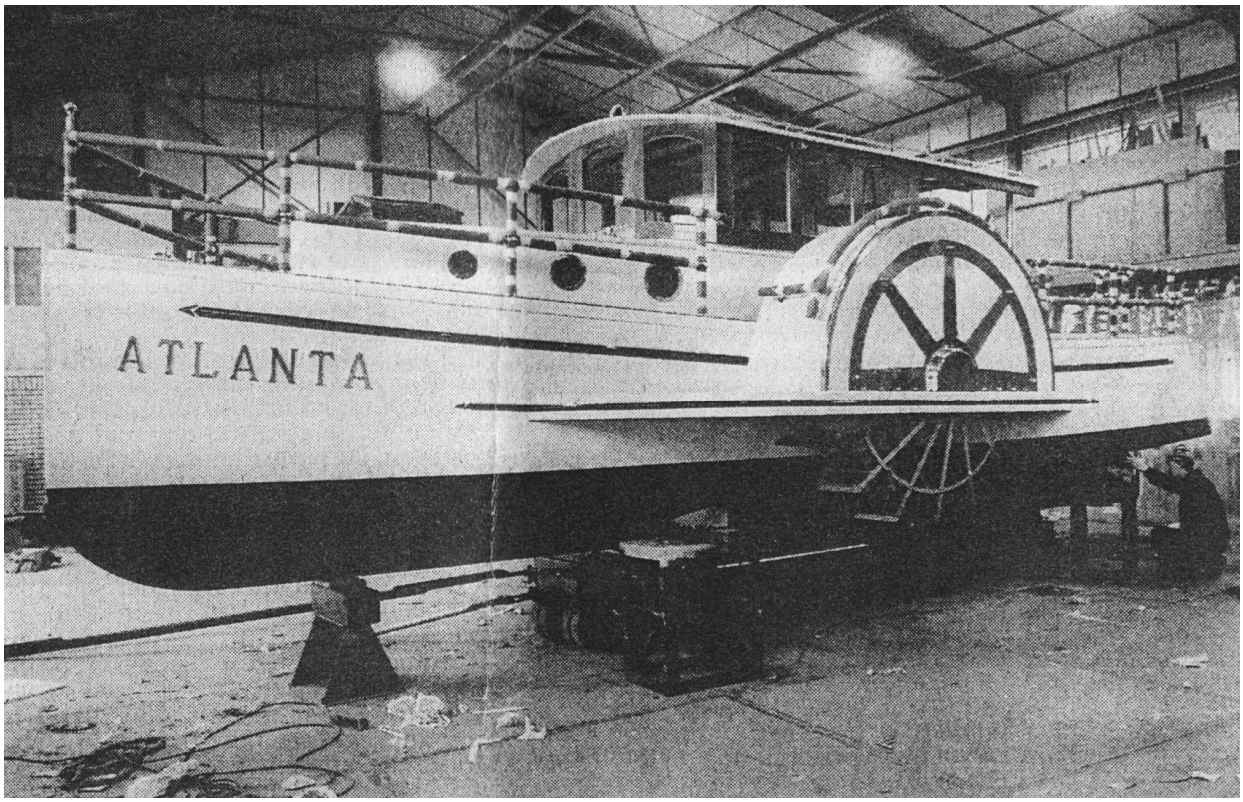
*Foto's boven aan het Hellingspad, hier onder in de nieuwe loods aan de Spoorhaven/Kooijweg. (Foto's Van der Werff)*

## Niet alleen Staverse kotters

Bij de *Volharding* zijn niet alleen Staverse kotters gebouwd. De werf heeft altijd de mogelijkheid geboden iets bijzonders te bouwen naar wensen van de klant (in meer of mindere mate 'custom built').

### Vreemde eend

Kenmerkend voor de *Volharding* is de veelzijdigheid en de bereidheid om wensen van klanten te helpen realiseren. Zo bouwde *Scheepswerf Volharding* in 1992 een spiksplinternieuw raderschip van 10 meter lengte voor een Duitse klant, die daarmee een droom in werkelijkheid zag veranderen. Voordat er in gevaren ging worden, stond het scheepje nog even als bezienswaardigheid op de *Watersporttentoonstelling Boot* '92 te Düsseldorf.




*Stavoren, 1992. De Staverse raderboot.(Foto LC/Paul Jansen)*

Het ontwerp is als vanouds van de hand van Anton van der Werff, die zich duidelijk heeft laten inspireren door de bakdekkruisers uit het interbellum, de jaren tussen de twee wereldoorlogen. De Atlanta mag er dan wat nostalgisch en ouderwets uitzien, de voortstuwingstechniek is dat allerminst. De raderen draaien niet op stoom, maar door een scheepsdiesel van 120 pk die met een hydraulische overbrenging de twee raderen in beweging brengt.

Overigens had Anton voor deze klant 10 jaar eerder, in 1982, ook al een raderscheepje gebouwd van 7 meter. Toen ging het om de verbouw van een snel motorbootje dat Auke van der Werff in de jaren dertig had gemaakt. Dat scheepje trok jaren later aandacht met zijn halfronde kappen over de draaiende schoepenraderen.

*Stavoren, 1937. Achter de werf, bij de smederij: Het "racebootje" dat Auke in 1932 bouwde en dat later, in 1982, door Anton verbouwd is tot een raderscheepje. Het kajuitje is toen verwijderd.(Foto: V.d.Werff)*

## Doorgaand reparatie- en onderhoudswerk op de dwarshelling

Bij al de aandacht voor de bouw van kotterjachten vergeten we gemakkelijk, dat de helling iedere dag bezet wordt door binnenschepen, viskotters en zeilschepen van de chartervloot. Het reparatie- en onderhoudswerk op de dwarshelling gaat gewoon door en maakt, dat de *Volharding* in die jaren niet primair gezien kan worden als jachtwerf. Het is een scheepswerf die ook aantrekkelijke kotters bouwt voor particuliere klanten. In die beginfase vonden veel van die jachtschippers het bovendien heel interessant om een schip te kopen bij een echte scheepswerf. Die achtergrond van bedrijfsschepen versterkt het imago van een stoer kotterjacht dat op dezelfde werf wordt gebouwd. Pas toen klanten hogere eisen gingen stellen aan

de afwerking van de jachten, ging de combinatie met het werk van de scheepswerf knellen.

Aanvankelijk was dat samengaan echter eerder een pré dan een probleem. En zo lang de scheepswerf werk van binnenvaart, visserij en chartervaart kreeg, was het natuurlijk ook vanzelfsprekend dat de werf dit uitvoerde.

*De 'Johanna' van schipper Klaas van der Meulen (de oud-schipper van het skûtsje van Woudsend). Het eerste schip van 50 meter lengte op de vernieuwde helling. Achter de Johanna, onder het dekkleed, ligt de Staverse jol Ansjovis, te koop. (Foto:archief Anton v.d. Werff)*

## Lieuwe, de man die (bijna) alles meemaakte

Kleine werven in Friesland dreven vroeger vaak op een enkele 'meesterknecht', overigens zonder met die betiteling de andere medewerkers tekort te willen doen. Bij de *Volharding* was dat lange tijd zonder twijfel Lieuwe Kingma. Toen ik in 1967 mijn Staverse jol kocht, had ik al snel in de gaten dat die grote, donkere, wat stille man die vaak op de achtergrond bleef, in werkelijkheid degene was die het technische werk deed en op dat gebied een belangrijke stem had. Begin jaren zeventig, toen de Staverse kotters populair begonnen te worden, was hij de man die zo nodig in z'n eentje het hele casco van een kotter klaar maakte. Bij Lieuwe ging die technische vaardigheid samen met een wat teruggetrokken positie. Hij stond zelden vooraan,

maar bekeek alles van enige afstand. Vaak met een licht spottende twinkeling in z'n ogen. Hij zei niet zo veel, maar even later was hij wel degene die een taak had uitgevoerd. Zolang de omvang van de werf bescheiden was, had Lieuwe een duidelijke en erkende rol. Toen de werf door de zakelijke successen met Staverse kotters groeide, werd het voor Lieuwe lastiger, want toen moest er samengewerkt worden met andere ook capabele lassers/metaalbewerkers.
Toen de kotterbouw verhuisde naar de Kooijweg, aan de Spoorhaven, bleef Lieuwe heel begrijpelijk aan het Hellingspad en daar heeft hij in 1996 zijn veertigjarig dienstverband bij de werf mogen meemaken. Van de woorden van waardering die Anton van der Werff toen uitsprak, geef ik een selectie weer die niet alleen iets zegt over Lieuwe, maar ook over de historische ontwikkeling op de werf gedurende die 40 jaren van 1956 tot 1996.

" Toen Lieuwe 23 juli 1956 bij de "*Volharding*" begon, verdiende hij 21 gulden per week en kreeg hij als fietsvergoeding naar Molkwerum f. 1.50. Veertig jaar geleden kenden wij een 48-urige werkweek. Dagen van 7 – 18 uur en op zaterdag nog eens van 7 – 12.15 uur. De vakantie was toen 1 week. Er werd op de werf nog geklonken en een beetje gelast. De spanten werden nog met een handspantenbuiger gebogen. Een machine, waar nu aan de Kooiweg de vlag op staat. Stalen platen werden met een langs- en een dwarsschaar met de hand geknipt, waar zeker drie man bij nodig waren. Dus heel anders dan met een eenvoudige gasfles zoals we tegenwoordig doen.

*Lieuwe zit achterin, rechts van de staande man met schipperspet. Rechts achterin staand Anton.*

**Veertig jaar geleden** ging het transport van de platen nog op lege vaten, die dan van voor naar achteren werden gerold. De plaat gleed er natuurlijk ook wel eens af. Voor het klinken werden er duizenden gaten in de platen geponst met een ponsmachine die ook weer met handkracht en contragewicht werd bediend. Ook daar waren zeker drie man voor nodig. De staalplaten werden met een kraan met handtakel onder de knip- en de ponsmachine gebracht.

**Veertig jaar geleden** werden de platen met een mast en giek en handlier bij het schip aangebracht. De oude klinknagels werden met een beitel en voorhamer van de koppen ontdaan (we noemden dat koppensnellen) en de restanten werden met een drevel weggeslagen. De platen werden eerst vastgezet met enkele bouten door de gaten. De gaten werden geruimd en daarna geklonken. Daartoe was in het schip een smidsvuur aangelegd voor het verhitten van de klinknagels en een tegenhouder.

**Veertig jaar geleden** werden veel binnenschepen verlengd en moest het voorschip op een houten slee met vet en een handlier naar voren worden getrokken. Een pas geklonken schip was na het te waterlaten vaak een beetje lek. De nagels en naden moesten nog dichtroesten.

**Veertig jaar geleden** moesten schepen met een gang te water worden gelaten onder de roep "alles klaar losmaken", liepen vervolgens vast en moesten met handkracht verder geduwd worden. We kregen eens twee Hylpers op de werf waarbij de een zei: "ik hy 't al saant, spierballe wurk".

Zo ging dat nog jaren lang. Als de huidige Arbo-dienst of de Arbeidsinspectie zou zien hoe er veertig jaar geleden gewerkt werd, zouden ze zich de haren uit het hoofd trekken. En dat Lieuwe deze tijd zo gezond is doorgekomen, mag wel een wonder heten.

Wat is er op scheepsbouwgebied in die veertig jaren veel veranderd. De platen komen nu computergesneden binnen en een schip wordt als een bouwpakket in elkaar gezet. Lieuwe heeft heel deze ontwikkeling meegemaakt. Hij heeft allerlei cursussen gevolgd. Jammer dat je daarvoor geen titel krijgt, want een titel houd je, ook al is alles wat je ooit geleerd hebt al jaren achterhaald.

Vakman word je tegenwoordig niet meer door jaren ervaring, zoals heel vroeger, maar door de vaardigheid waarover je beschikt en vooral door je vaardigheden aan te passen bij nieuwe ontwikkelingen.

De werf heeft in die veertig jaren een ontwikkeling doorgemaakt van zwaar handwerk, waarbij de sterkste de beste kracht was, naar werk van een technisch niveau waarbij de pienterste en meest technische medewerker de beste is.

De werf maakt ook een ontwikkeling mee waarbij milieu-eisen bepalen of iets kan of niet. Hadden we veertig jaar geleden een probleem als er een drup olie in het water viel? Nu vliegen de heli's boven de werf om foto's te maken zodra ze denken enige verontreiniging te zien.
Dit jaar bestaat de Volharding 78 jaren, waarvan Lieuwe meer dan de helft heeft meegemaakt. Dat is zonder twijfel een enorme prestatie, zeker als je bedenkt dat hij nooit verzuimde wegens ziekte of ongelukken. In strenge winters met sneeuw verscheen hij zo nodig lopend, en op tijd, op z'n werk. Lieuwe is al die tijd de man geweest die het hek op het Hellingspad en de deur van de werf zeker een half uur voor de aanvang van het werk heeft open gedaan. Misschien had ik dat als werfbaas wel moeten doen, maar ik was niet uit het bed te branden. Misschien was ik, achteraf gezien, wel geschikter geweest als kroegbaas dan als hellingbaas."

*Aldus Anton van der Werff die zelf dat jaar natuurlijk ook veertig jaren hellingbaas is.*

*Stavoren, 1989. Lieuwe Kingma in wit T-shirt. (Foto: archief Anton van der Werff)*

*Stavoren, 1987. De Volharding actief met de ombouw van voormalige vrachtschepen voor de chartervaart. Onder: De luxe motor 'Kolibri' terug op de werf waar ze gemaakt is. In 1987 wordt ze bij de Volharding klaar gemaakt voor een tocht naar Engeland. Voor recreatieve doeleinden.*

## 5. Jachtwerf Volharding Stavoren

Een nieuw bedrijf aan de Spoorhaven om Staverse kotters te bouwen? Dat is na 70 jaren traditie aan het Hellingspad een echte verandering. Maar een werf aan de Spoorhaven.....hoe pakt dat uit? En, is het wel een werf? Of is het gewoon een loods aan de Kooijweg, die vanuit de Spoorhaven te zien is?

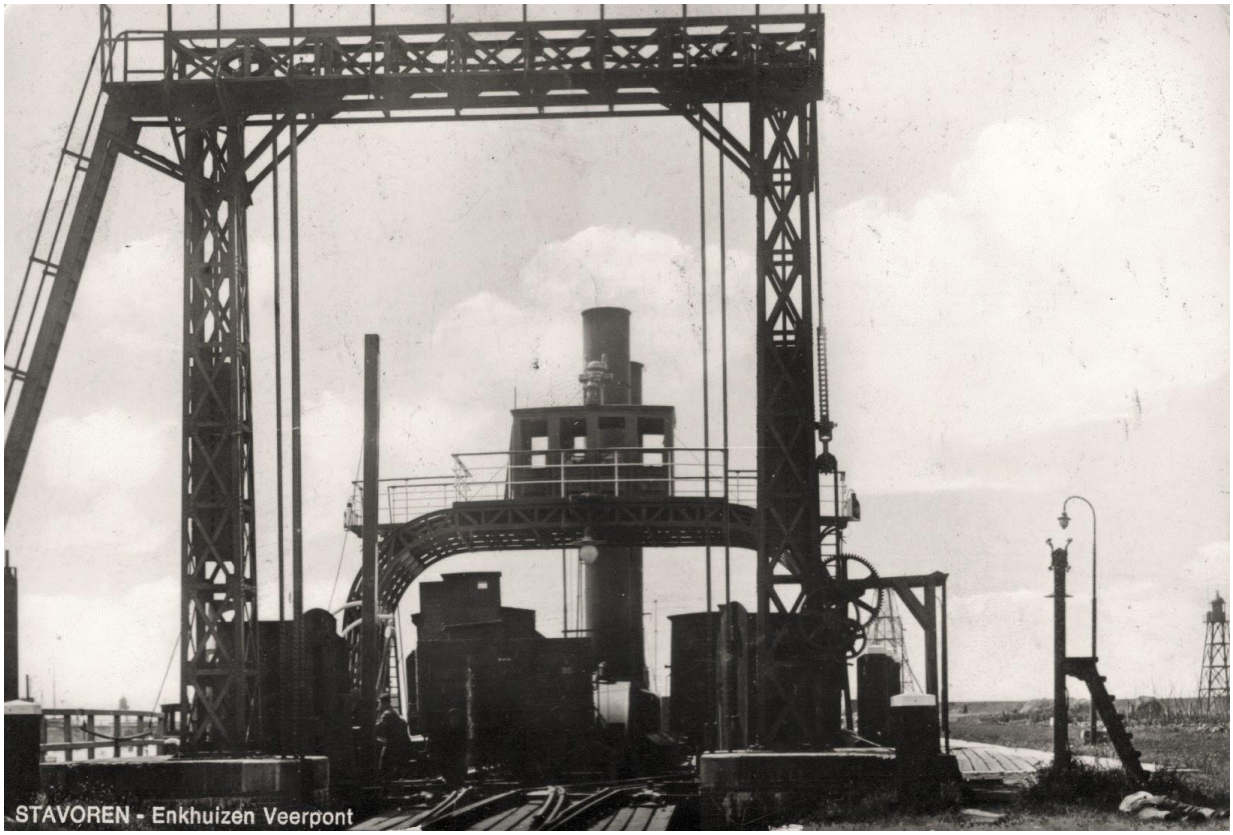
En hoezo 'spoorhaven'? Die te grote haven bij dat te kleine spoor? Inderdaad, maar dat is van de laatste tijd. De naam Spoorhaven is verdiend in de tijd dat Stavoren een groot station had met een rangeerterrein en een aparte laad- en losplaats voor goederenwagons met bestemming Enkhuizen en verder. Voor de passagiers eindigde de treinreis in Stavoren, maar zij konden aansluitend de reis vervolgen op flinke passagiersschepen, die hen naar Enkhuizen brachten. Voor het vrachtvervoer per trein bestond een bijzondere oplossing. De goederenwagons werden losgekoppeld en met speciale spoorwagens geduwd op een stoompont voorzien van rails. Per pont gingen de wagons naar een losplaats naast het station in Enkhuizen, om daar weer achter een stoomlocomotief de reis te vervolgen.

*De Spoorhaven, rond 1920. Vanaf 1886 varen stoomboten in aansluiting op de treinen naar Enkhuizen. Aan de noordzijde de kade voor de stoomponten. In de noordoosthoek van de haven de installatie om spoorwagons op de ponten te duwen. De restanten daarvan zijn nu nog zichtbaar.(Foto: Tresoar)*

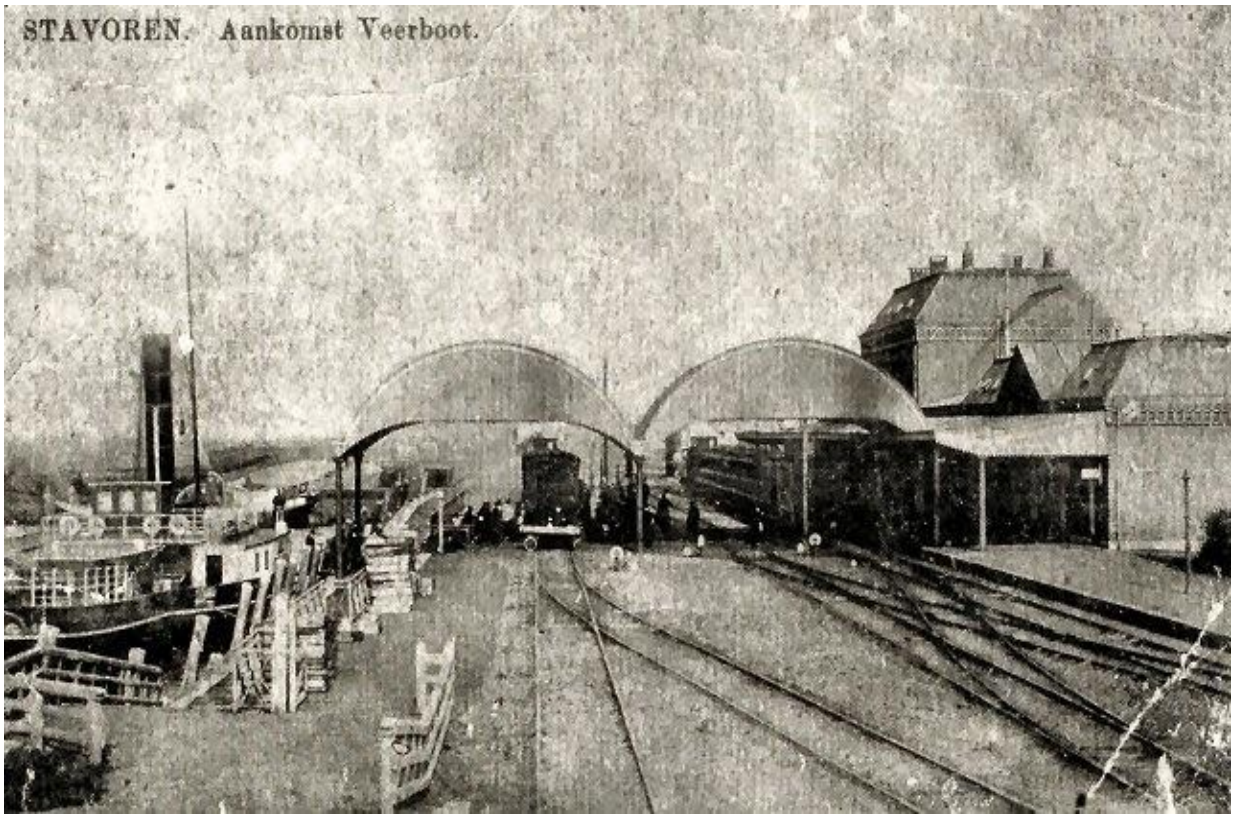
Deze haven mocht 100 jaar geleden met recht “Spoorhaven” genoemd worden. Het historische stationsgebouw uit de glorietijd van de Nederlandse Spoorwegen is in 1973 om redenen van efficiency afgebroken. Maar tot die tijd verleende dit pand ook enige allure aan de haven. Aanvankelijk kende het grote, halfronde overkappingen aan de achterzijde, maar die zijn vrij spoedig weer verwijderd.

*De veerdienst begint met raderstoomboten, maar stapt begin in 1916 over op stoomschepen met schroef, zoals de Bosman en vaart tenslotte tot begin jaren zeventig met grote motorschepen als de Koppe. Vanuit het station kwam in die tijd een medewerker op de punt in de haven een blauwe vlag hijsen als de veerboot vertrok. Het was dan verboden voor andere schepen om uit te varen. Dat gebruik werkte niet meer toen het druk werd met jachten. De jachtschippers kijken niet naar blauwe vlaggen. Die kijken recht naar voren, naar de golven van het IJsselmeer. (Foto’s Tresoar)*

*De stoomponten zijn met veel succes ingezet voor vrachtvervoer (per spoorwagon) van Stavoren naar Enkhuizen v.v. tussen 1899 en 1936. Toen de Afsluitdijk klaar was, werden ze onrendabel.*




*Links en rechts van de pijpen ruimte voor 7 wagons. De brug op de voorgrond is een hijsinstallatie om de rails tussen land en pont goed aan te laten sluiten (in verband met de getijden).(Foto's Tresoar)*




*Stavoren begin 1900, station met de overkapping uit de 19e eeuw. (Foto: archief De Jong)*

*Stavoren, Spoorhaven begin 1900. (Foto: archief Anton van der Werff)*

## Investering in de toekomst: Jachtwerf Volharding Stavoren aan de Spoorhaven

In 1988 verplaatst Anton van der Werff de bouw van Staverse kotters naar een nieuwe werf aan de overzijde van de Spoorhaven. De naam *Volharding* is zichtbaar voor iedereen die de haven in vaart. Deze werf is bedoeld als jachtwerf. Er is een steiger aangelegd in de Spoorhaven, zodat de werf over water bereikbaar is, maar de meeste klanten zullen met de auto over de Kooijweg komen, die ten noorden van de spoorlijn loopt.

De klanten uit de binnenvaart, de visserij en de chartervaart kunnen nog op de oude werf aan het Hellingspad terecht voor onderhoud en reparatie. De beweegredenen om de jachtwerf te verhuizen zijn duidelijk. De oude werf kan niet verder uitbreiden. Bovendien zijn de klanten voor kotterjachten een kwaliteit gaan vragen, die een traditionele scheepswerf niet zondermeer kan leveren. Een moderne jachtwerf is bijvoorbeeld ingericht om planmatig, stap voor stap te kunnen werken onder de specifieke condities die bij iedere bouwfase van een jacht behoren. Op de oude scheepswerf werden de kotters (net als alle andere schepen) gebouwd waar toevallig een geschikte plaats was. Er waren nog geen strikte scheidingen tussen staalwerk, houtwerk, schilderwerk en verdere afwerking. Voor een moderne jachtwerf is een dergelijke organisatie van het werk in één en dezelfde ruimte ondenkbaar.

*Stavoren, 2007. De 'Volharding' aan de Spoorhaven. Achter de vuurtoren uit 1885 de woning van de werfbaas met uitzicht over het IJsselmeer. (Foto: D.H.)*

De nieuwe werf staat nog min of meer aan het water, maar er is geen sprake van een helling om schepen in en uit het water te halen. Ook dat is een ontwikkeling die tot ongeveer 1970 voor veel traditionele botenbouwers (en watersporters) volstrekt nieuw is. Tegenwoordig hoeven jachtwerven niet meer aan het water te staan. Er moeten goede transportmogelijkheden zijn van en naar het water. Ook relatief grote schepen gaan niet meer bij een helling op het droge, maar worden met een kraan uit het water getild, op een bok gezet en verder getransporteerd met hydraulisch bestuurbare botenwagens.

*Stavoren 2007.Sturiër 675 OC .( Foto: Dirk Huizinga).*

In de jachtbouw is de laatste decennia ook sprake van specialisatie. Jachtwerven die een schip volledig zelf bouwen, worden zeldzaam. Het is vaak aantrekkelijker een casco te laten bouwen door een gespecialiseerde werf die relatief goedkoop kwalitatief hoogstaande casco's levert aan werven die deze verder afbouwen. Dat wordt bij de Volharding niet steeds gedaan. Zij bouwen ook hun eigen casco's en timmeren die af volgens de wensen van de klant: custombuilt.

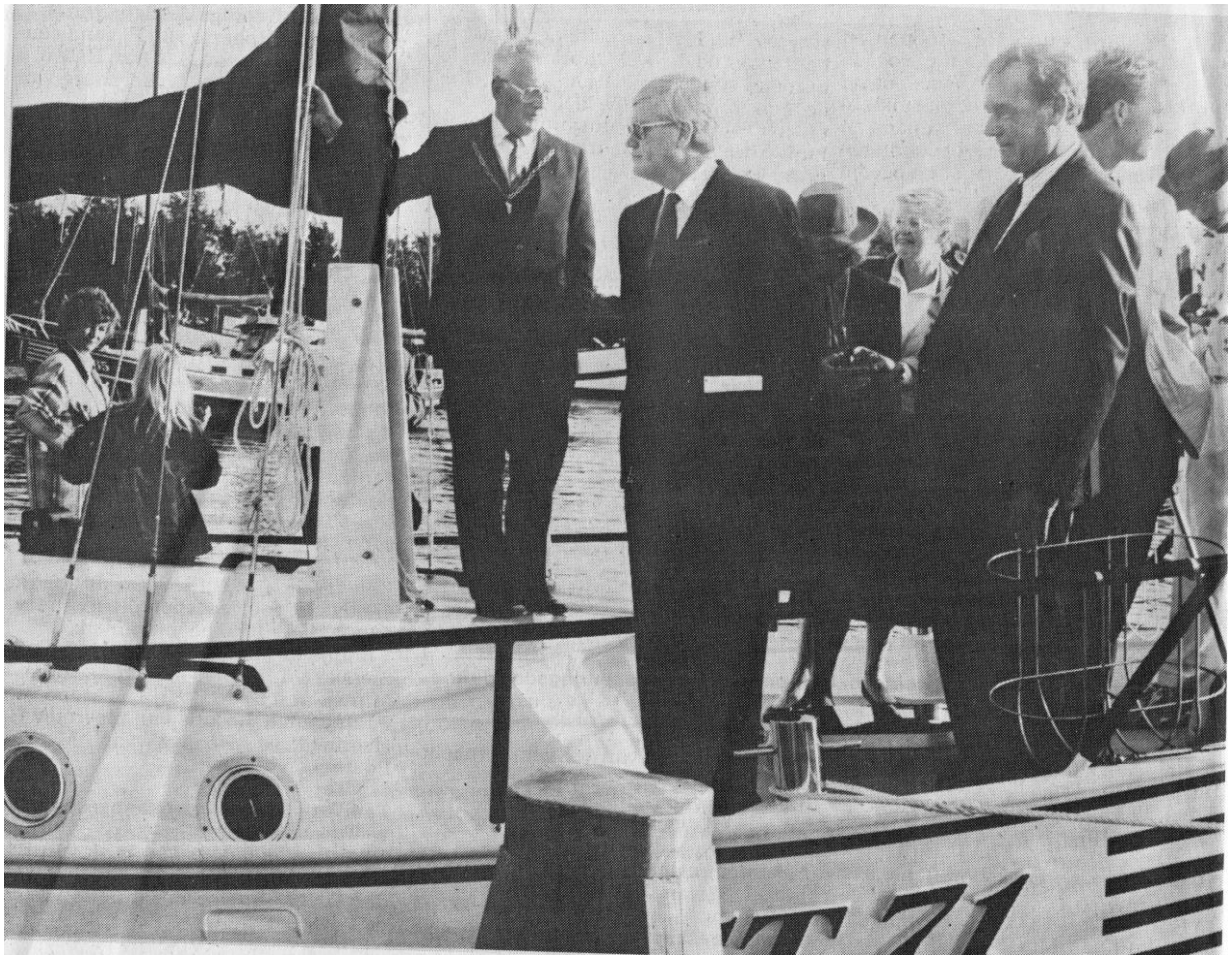
Het schilderwerk is echter een ander verhaal. Waar de Volharding in het verleden, aan het Hellingpad, de schepen zelf in de verf zette, net als al die andere werven uit die tijd, daar worden tegenwoordig door de klanten zulke hoge eisen aan het

schilderwerk gesteld, dat dit vaak uitbesteed wordt aan een gespecialiseerde jachtschilder. Een modern stalen motorjacht kan tegenwoordig zo fraai gespoten zijn, dat, mede door de goede voorbehandeling van de ondergrond, een leek nauwelijks meer ziet dat het om een stalen jacht gaat. En tenslotte is er natuurlijk de afwerking met inbouw van allerlei apparatuur en elektronica. De afwerking van het interieur en de voorzieningen op gebied van techniek en elektronica bepalen uiteindelijk in hoge mate de prijs van het jacht. Dertig jaar geleden dachten veel doe-het-zelvers hun jachtjes zelf wel te kunnen aftimmeren. De inrichtingen van schepen waren in die tijd ook eenvoudig. Tegenwoordig heeft geen enkele amateur meer de pretentie het werk van de vakman te kunnen evenaren of er wat betreft kwaliteit zelfs maar bij in de buurt te kunnen komen.

*Stavoren, 2007: Ook Staverse kotters liggen soms te koop bij het Nautisch kwartier van Arthur van der Werff. (Foto: D.H.)*

## Zeventig jaren Volharding, van 1918 tot 1988

"En dan die fijne Staverse kottereigenaren, bedankt voor jullie komst. Enkelen van u hebben dagen moeten varen om dit feest mee te maken. U bent helemaal uit Holland, uit Duitsland, Engeland en Zwitserland gekomen, omdat wij als scheepswerf *Volharding* zeventig jaren bestaan." Behalve tot de Commissaris van de Koningin van Friesland, dhr. Hans Wiegel, en de burgemeester, Mr. Jan van der Meer en de firma's en mensen die bij de bouw van de nieuwe werf aan de Spoorhaven betrokken zijn, richt werfbaas Anton zich in het bijzonder tot de eigenaren van de veertig Staverse kotters die in de Spoorhaven bij de nieuwe werf een ligplaats hebben gevonden. Het weergoden hebben er ook zin in. Al die kotters bij elkaar vormen een kleurrijk plaatje onder de blauwe hemel, in de stralende zonneschijn. Hier wordt een nieuwe fase ingeluid voor de *Volharding*.



*V.l.n.r.: De heren Van der Meer, Wiegel en Van der Werff op de Staverse kotter ST 71 (Foto: Friso)*

Scheepswerf *Volharding* te Stavoren bestaat in 1988 zeventig jaar. Bovendien heeft de scheepswerf *Volharding* dat jaar nieuwbouw gepleegd. De nieuwe werf aan de Kooijweg is klaar. Hier zullen in het vervolg de kotters gebouwd worden. Alle reden voor festiviteiten. De oude werf aan het Hellingspad blijft uiteraard open voor

reparatie- en onderhoudswerk aan schepen voor de beroepsvaart. Eerder die dag spreekt de Commissaris van de Koningin, Hans Wiegel, hulde uit voor de *Volharding* waar men open oog heeft voor de welvaart en de werkgelegenheid en als goed ondernemer inspeelt op de toekomst. Ook burgemeester Jan van der Meer prijst de eigenaren van de werf.

*Vlootschouw met 40 Staverse kotters. (Foto: archief Anton van der Werff)*

*(Foto: Tresoar/Friesch Dagblad)*

Diverse sprekers voeren het woord, waaronder de oudere broer van de werfbaas, Dirk Tjibbeles. Deze geeft Anton de raad iets meer te denken aan ontspanning voor zichzelf. “Hij is altijd maar in de weer voor andermans recreatie….”
Johannes van de Weerd spreekt namens de eigenaren van Staverse kotters. Hij waardeert het dat bij de *Volharding* geen concessies zijn gedaan aan het oorspronkelijke vakmanschap, terwijl de werf wel creativiteit toont en inspeelt op moderne ontwikkelingen. Het resultaat van die aanpak is bijvoorbeeld de ontwikkeling van de Staverse kotter. Een schip dat volgens Van de Weerd zijn kwaliteiten in de praktijk heeft bewezen. De dag wordt besloten met festiviteiten en een barbecue, waarna bij de Volharding overgegaan wordt tot de orde van de dag: het bouwen en onderhouden van schepen.

## Sturiër Yachts, een complete lijn luxe jachten, vanaf 1995

De ontwikkeling in de jachtbouw kent een eigen dynamiek. Eenmaal los van de traditionele scheepswerf aan het Hellingspad wordt het gemakkelijker een eigen koers te varen op jachtgebied. Als in het midden van de negentiger jaren de oudste zoon van de werfbaas de leiding overneemt bij de jachtbouw, wordt er een nieuw model geïntroduceerd: de Sturiër. Dit type kotter heeft aanvankelijk duidelijk familiebanden met de Staverse kotters die tot dusverre aan de Kooijweg werden gebouwd. Wel is de romp nu multiknikspant en is de kajuitopbouw moderner, gestroomlijnder en op onderdelen fraaier afgewerkt. Al spoedig bouwt Auke van der Werff gemiddeld wel zes Sturiërs per jaar.

### De bouw van luxe jachten

In het midden van de jaren negentig krijgt de oudste zoon van Anton, Auke van der Werff, de leiding bij de jachtwerf *Volharding* aan de Kooijweg. Auke vormt het bedrijf om tot een echte jachtwerf. Hij bouwt niet zomaar wat motorjachten, maar luxe schepen voor het duurdere segment van de markt.

De werf maakt onder zijn leiding een ongekende ontwikkeling door. De boten worden groter en luxer. Ze worden steeds fraaier afgewerkt. De eerste Sturiër kotter, de 400 OC, is nog afgeleid van de Staverse kotter. Het oude ontwerp van de Staverse kotter is nog heel goed herkenbaar in de rompvorm.

Maar het kotterontwerp is wel aangepast. Je kunt ook zeggen, dat deze Sturiër een heel nieuw ontwerp is, dat knap is afgestemd op de lijn die de werf heeft opgebouwd met de kotterjachten. Het vrijboord is wat hoger, de kont wat spitser en de romp wat ronder door een extra knikje in de spanten. De kajuit is als integraal onderdeel van het schip ontworpen. In fraaie stroomlijn met het rompprofiel. Het profiel van het schip is bijzonder fraai en doet mij denken aan dat van de oude reddingboten van de KNRM zoals de ‘Carlot’.

*Sturiér 400 Ocean Cruiser*

Het televisieprogramma *Yachtvision* heeft in 2005, toen het schip al jaren op de markt was, een testimpressie van deze kotter gegeven, waar ik het volgende uit citeer:

"Watersporters die veel op zee varen, kiezen meestal voor conservatieve, maar beproefde scheepstypes. Daarom verheugen ontwerpen die vanuit de beroepsvaart zijn ontstaan, zoals kotters, trawlers en aken, zich nog altijd in een grote populariteit. (...) De Sturiërs stammen af van de traditionele Staverse viskotters. Omdat Stavoren bij de gangbare westenwind aan lagerwal ligt, moesten boten uit deze haven extra bestand zijn tegen de verraderlijke golven van het altijd onrustige water."

De Sturiër wordt in Stavoren gebouwd bij de Volharding, een echt familiebedrijf, waar 23 personeelsleden werken aan een jaarproductie van ongeveer 5 luxe jachten per jaar. "De boten van deze werf vallen in de categorie staal, sterk en stoer. Vrijwel alle onderdelen worden op de eigen werf gemaakt en daar worden – op het schilderwerk na – ook alle werkzaamheden uitgevoerd."

"De Sturiër 400 OC ziet er met de waaiersteven imposant uit. De boot lijkt klaar voor gebruik op zee en is daar ook voor goedgekeurd, ontwerpcategorie A. Kenmerkend zijn de spitsgat multiknikspant rompvorm met drie gangen per zijde. Dat is een vrij kostbaar te produceren scheepstype en daar wordt al voor een deel de stevige basisprijs door verklaard." (...) Ook op het oog ziet het constructiewerk van de Sturiër er voorbeeldig uit. (...) Het interieur is semi-custom built en dat houdt in dat je zelf kunt bepalen hoe je de boot wilt indelen. (...) het is een echte stoere boot voor mensen die niet bang worden van een paar golfjes en houden van een beetje beweging in het schip.

Door het laag geplaatste gewicht en de relatief grote waterverplaatsing zijn de bewegingen rustig en goed te verdragen. Bovendien kun je overal houvast vinden. je merkt dat het schip redelijk droog vaart. (...) Met de boeg- en de hekschroef kun je de boot in de haven op een postzegel manoeuvreren. Maar je merkt dat het zware schip zich beter thuis voelt op het open water. (...) De Sturiër maakt op het water waar, wat het uiterlijk al doet vermoeden: zeewaardigheid in een degelijke, tijdloze verpakking."

Niet alleen *Yacht Vision* is positief. De Sturiër 400 OC wordt in diverse watersportbladen besproken, internationaal, en steeds is de conclusie, dat jachtwerf *Volharding* in Stavoren een uitstekend product maakt. De werf behoort volgens deze recensies tot de beste bouwers van luxe motorjachten in Nederland.

In het jaar 2000 is Auke van der Werff daarom onderscheiden met de BOV-trofee voor Friese ondernemers met de beste ondernemersvisie. Hij tilde met zijn gedurfde aanpak de Volharding naar een hoger niveau. De waarde van ieder jacht dat de Volharding onder zijn leiding bouwt, is ongeveer vier keer zo hoog als die van de kotters uit de vorige periode. De omzet stijgt jaarlijks met ca. 30 % en de werf levert aan klanten over de hele wereld. Een punt van zorg blijft de continuïteit. De verkoop van luxe jachten blijft conjunctuur gevoelig. De werf probeert met het regelmatig verzorgen van groot onderhoud aan de jachten een meer voorspelbare

werkstroom te vinden. Het blijft niet bij de Sturiër 400 OC (Ocean Cruiser). De werf zet speciale Sturiërlijnen op van kotters (met spitsgat) en trawlers (met spiegel). In 2007 worden bij de Volharding de volgende lijnen aangeboden:

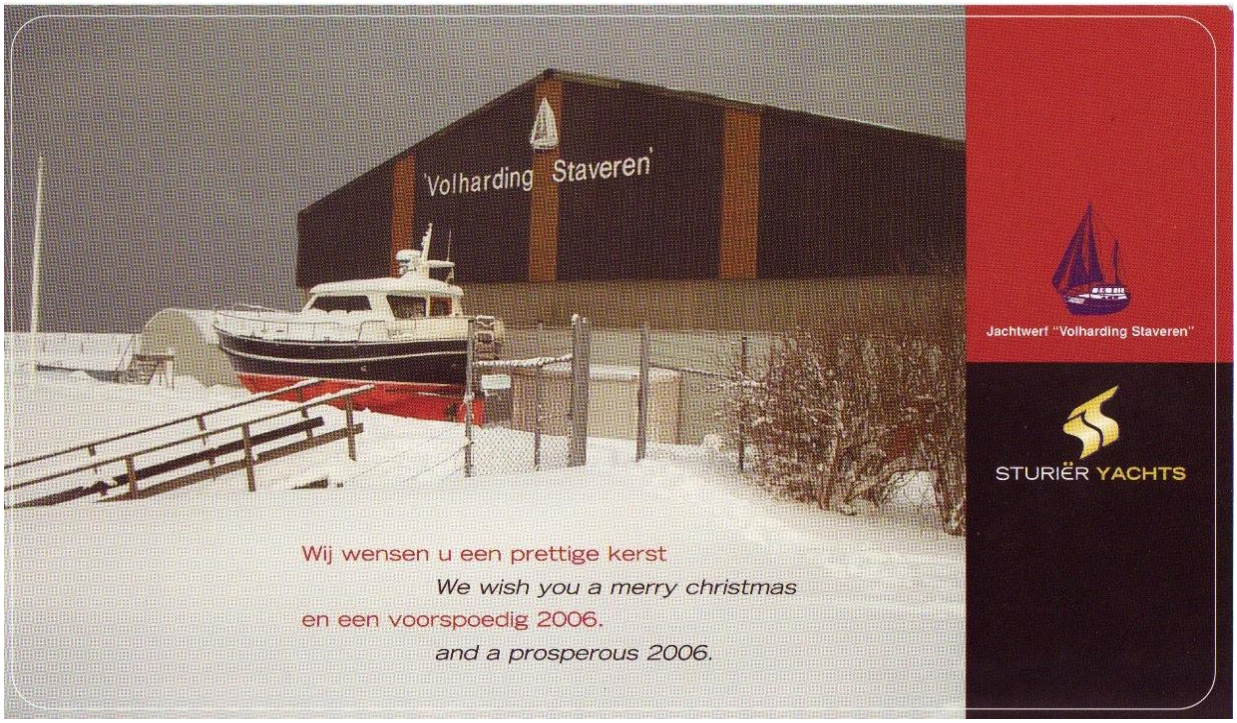
*Bouw van een Sturiërcasco bij jachtwerf 'Volharding' met voorgesneden platen.*

**De Ocean Cruiser** (OC): met twee modellen: 400 OC en 520 OC, met een lengte van 12 meter voor de 400 OC en ruim 16 meter voor de 520 OC (de trawler).

**De Centre Sleeper** (CS): met drie modellen: 500 CS, 555 CS en 675 CS (met een lengte van 15 meter voor de kleinste tot ruim 20 meter voor de grootste)

**De Fly Bridge** (FB) : met drie modellen: 600 FB, 675 FB en 800 FB (met een lengte van 18meter voor de kleinste en 24 meter voor de grootste)

Over het ontwerp, de klassieke, tijdloze lijnen en de kwalitatief hoogstaande uitrusting zijn niet alleen de klanten te spreken. Ook de internationale watersportpers is zeer lovend. De Volharding heeft zich in de kijker weten te spelen als een van de topwerven in Europa voor de bouw van luxe stalen Cruisers voor het duurdere segment van de markt.




*Een jachtwerf bouwt niet alleen schepen, maar onderhoudt ook klantrelaties. Hier een kerstkaart met een Sturiër 400 uit 2006.*

## Sturiërjachten in beeld

*Sturiër 520 OC*

*Sturiër 520 OC*

*Sturiër 675 OC, een ruim 20  meter lang rondspantjacht (Foto's: Jachtwerf Volharding)*

## In 2007 de eerste tewaterlating van een Sturiër 500 CS

*Sturiër 500 CS (Centre Sleeper)*

## Een nieuwe productiehal voor Sturiër Yachts: 2007

De nieuwe hal aan de Kooijweg wordt gebruikt voor het lassen van de casco's, voor schilderwerk en onderhoudswerk en als overdekte stalling voor jachten.

*De nieuwe loods aan de Kooijweg, Stavoren, 2007*

*Stavoren 2007. Een rondspant Sturiër in aanbouw in de nieuwe loods aan de Kooijweg.*

*De Sturiër 620 op een spiegelglad IJsselmeer.*

## 6. Een nieuwe bestemming voor een oude werf

In 1988 verhuist de kotterbouw naar de nieuwe werf aan de Kooijweg. Maar wat te doen met de oude werf aan het Hellingspad? De werf waar zeventig jaar eerder de *Volharding* begon en waar zeventig jaar later nog steeds schippers naar toe komen voor onderhoud en reparatie aan hun binnenschip, hun viskotter, hun charterschip of hun wedstrijdskûtsje.

Maar dat is te weinig om de oude werf voor open te houden. Belangrijk is daarnaast, dat de oude werf draait op een wijze die strijdig is met de moderne milieuwetgeving. Het is echter niet van overheidswege noodzakelijk de werf te verplaatsen. Bedrijfsmatig komt dan het moment te stoppen met het oude bedrijf.

### Het ontmantelen van de oude werf

Net als veel andere werven met een geschiedenis, ligt ook de *Volharding* op een plek die strijdig is met de moderne milieuwetgeving. Dat ligt niet primair aan de werf, maar aan de gewijzigde inzichten en wetgeving. Wat vroeger geen probleem was, is het nu wel. Een bedrijf als de *Volharding* staat op vervuilde grond.

Onvermijdelijk, want jarenlang werd er (bij alle werven, garagebedrijven, gasfabrieken etc.) geen probleem van gemaakt als er vervuilende (vloei)stoffen als olie, teer, verf(resten) en noem maar op in 'het milieu' kwamen. Die teerresten kwamen op de grond, op de werf en voor niemand was dat een probleem, totdat uit onderzoek bleek, dat het om giftige stoffen gaat die in bepaalde concentraties schadelijk zijn voor de gezondheid. Dat kan dus niet onbeperkt doorgaan.

Ook het lawaai dat een werf produceert bij het bouwen van stalen schepen is een bron van milieuvervuiling. Althans, regelmatig worden de geluidsnormen overschreden met harde klappen op stalen platen, door gierende slijptollen etc. Een werf die tussen de woonhuizen ligt, heeft dan een probleem. Niet dat de bewoners daar wakker van liggen. Het lawaai van het klinken uit de beginjaren vonden velen zelfs wel mooi, het hoorde er bij. Maar het is een halve eeuw later niet volgens de wettelijke normen. Dus ook dat moet ophouden.

Reeds in 1985 heeft Anton het aan de stok met milieu-ambtenaren. Hij weigert de heffing "industrielawaai" van bijna 10.000.- gulden per jaar te betalen, omdat hij die onrechtvaardig vindt. Het gaat om een besluit uit 1981 m.b.t. geluidhinder: scheepswerven ingericht voor de bouw of reparatie van schepen van meer dan 25 meter lengte moeten dokken, of ze nu lawaai maken of niet. Anton weigert te betalen en wijst op de rechtsongelijkheid t.o.v. anderen die in vergelijkbare situaties niet betalen en op het feit dat zijn werf met onderhoudswerk helemaal geen lawaai maakt. Een ambtelijk advies is de helling te splitsen in twee delen van minder dan 25 meter…..

Voor de werf aan het Hellingspad is er dus in feite geen toekomst meer. Volgens de milieunormen past een werf niet in de bebouwde kom. De werf moet ontmanteld worden. De vraag is, wie voor de kosten opdraait van het schoonmaken van de grond. Het heeft bij de *Volharding* jaren geduurd voordat er een besluit wordt genomen waar alle betrokken partijen zich in kunnen vinden. Uiteindelijk willen de gemeente Nijefurd en de provincie Friesland (onder bepaalde voorwaarden) een belangrijk deel van de kosten dragen. (In de praktijk is er echter geen cent betaald.) Vervolgens kon Anton de werf in 1998 echt afbreken. Alles wat hij vijftien jaar eerder had opgebouwd, de verbeterde helling, de verharding van het terrein met beton, de loodsen etc., heeft hij weer 'geanoveerd'. Alleen het woonhuis uit 1927 is blijven staan.

De meeste bewoners van Stavoren, ook aan de Schans en het Hellingspad, vinden het jammer. De *Leeuwarder Courant* (LC 3 febr. 1998) meldt dat de inwoners het uitzicht op de grote schepen op de hoek van het Hellingspad en de Schans niet kwijt willen. Maar ja, de wet beschermt burgers tegen milieuhinder en dan is de persoonlijke mening van de toevallig betrokken burgers niet meer belangrijk.

## Het Nautisch Kwartier Stavoren

De jongste zoon van Anton van der Werff, Arthur, begint in 1995 een jachtmakelaardij op de plek van de oude scheepswerf *Volharding*. Terwijl Anton nog enige jaren druk is met het ontmantelen van de oude werf, is zijn zoon reeds gestart met de verkoop van gebruikte jachten. Geen motorboten, maar bij voorkeur moderne, scherpe zeiljachten.

*Stavoren, najaar 1994. Arthur begint als jachtmakelaar met de opzet van het Nautisch Kwartier. Zijn autootje staat al voor de deur, de eerste scherpe jachten liggen achter de loods. In 1995 start het bedrijf.*

Samen met zijn toenmalige vrouw en mede-eigenaar van het bedrijf, Alida van der Werff- Meyer, bouwt Arthur aan een jong, modern bedrijf met een heel eigen uitstraling: het *Nautisch kwartier Stavoren*. Na enige jaren verkopen ze niet alleen gebruikte jachten, maar worden ook dealer van het merk *Elan*. Dat type schip past bij hun vanwege de strakke styling van zowel het exterieur als het interieur. Bij het *Nautisch Kwartier Stavoren* vind je bij de nieuwe jachten niet de traditionele watersportstijl met donker hout, veel blauw en glimmend koper. Nee, hier is het licht, strak en modern. De basiskleuren zijn zwart en wit met enige kleuraccenten. Het gaat daarbij niet om een sfeertje, maar om een idee van styling dat doorwerkt tot in alle details, tot de inrichting van de kombuis en de kleur van de dekbedovertrekken toe. En het spreekt aan, vooral bij de jongere generatie jachtkopers. Sinds 2003 beschikken deze ondernemers over een splinternieuw

kantoor en nieuwe loodsen met een werkplaats en een showroom. Het woonhuis dat Auke sr. in 1927 liet bouwen, krijgt bovendien een opknapbeurt. Uiteraard in zwart en wit. Bovendien worden zij dealer van Bénéteau-jachten, waar zij hun bedrijf dan ook voor inrichten.

*Stavoren, 2007, Hellingspad 11: Het oude woonhuis uit 1927 dat Auke sr. liet bouwen, ziet er na 80 jaren mooier uit dan het ooit geweest is. (Foto: D.H.)*

Als iemand na 30 jaar afwezigheid een bezoek zou brengen aan Stavoren en een kijkje zou nemen bij de oude scheepswerf aan het Hellingspad, zou hij z'n ogen niet geloven. Het woonhuis van de hellingbaas staat er nog, zelfs mooier dan ooit tevoren, maar van de werf is geen spoor meer. De dwarshelling met de binnenschepen vlak aan de weg, het lawaai van metaalbewerkers met hun slijpmachines die waaiers van gloeiende ijzerdeeltjes verspreiden, de harde mokerklappen op het ijzer, het gesis van snijbranders, het verblindende licht van de lassers, maar vooral de alles overheersende rommeligheid op het terrein en in de werkplaatsen met platen staal, pijpen in allerlei maten, krom getrokken staalplaatresten van de knipmachine, gesloopte scheepsonderdelen, tonnen met teer,

tonnen met ponsdoppen en klinknagels en zeker ook de zo typische geur van staal dat bewerkt wordt, dat alles, dat is verdwenen.

Wat onze verbaasde gast ziet, is een veelheid van grote, moderne jachten die te koop worden aangeboden, zowel op land als in het water en een showroom met nieuwe zeiljachten van Bénéteau.

*Stavoren, 2007. (Foto: D.H.) De loods van Anton uit de jaren zestig is vervangen door een grotere, die met een werkplaats meteen het oude kantoortje met de zij-ingang van het woonhuis opslokt. Naast de werkplaats de klantvriendelijke entree van de showroom. Waar je bij de oude scheepswerf soms (bij wijze van spreken) tot de knieën door het ijzer moest waden en nooit schoner uit de loods kwam dan je er in ging, daar is bij de importeur van Bénéteaujachten geen sprake meer van klantbedreigende werkzaamheden, maar van een showroom waar ook niet-varensgasten zich thuis voelen.*

Het is in de showroom schoon en stil. Ze ademt een sfeer van vriendelijke klantgerichtheid. Hier schrik je niet van de luidruchtige worsteling met de materie die uiteindelijk tot de creatie van een stalen kotter leidt. Nee, hier heerst een serene rust met slanke, kant en klare, glimmende polyester-jachten die je veilig kunt bekijken in de modieuze outfit van de jonge, moderne zeiler, waarna je met een

glaasje zittend in een fauteuil overlegt welke accessoires interessant zijn voor jouw aankoop. Hier heb je zelfs geen idee, dat de vaart met deze verfijnde luxe bij harde wind op zee geen boodschap heeft aan de modieuze uiterlijkheden die op land tellen. Hier overheerst niet het beeld van een strijd met natuurelementen, maar de suggestie van vanzelfsprekende snelheid, luxe en comfort.

In 2006 werd het *Nautisch Kwartier Stavoren* uitgeroepen tot *Hiswa Leerbedrijf van het Jaar 2006* in de watersportindustrie. De verkiezing werd dat jaar voor het eerst gehouden. De jury koos voor dit bedrijf, omdat het 'gestructureerd, enthousiast en met beleid en kwaliteit' invulling geeft aan de opleiding van leerlingen.

## Negentig jaren Volharding

In 2008 werd oud-werfbaas Anton van der Werff zeventig jaar en kon tevens het 90-jarig bestaan van Scheepsbouwwerf Volharding in Stavoren gevierd worden. De oude werf aan het Hellingspad bestond niet meer. Op die plaats had Arthur van der Werff een landelijk bekende jachtmakelaardij opgebouwd, het Nautisch Kwartier Stavoren. De scheepswerf had Anton al eerder verplaatst naar de Kooijweg en lag vanuit Stavoren goed zichtbaar met de achterzijde aan de Spoorhaven. Daar bouwde de oudste zoon van Anton en Wiepk niet langer Staverse kotters, maar fraaie Sturiërjachten. Al met al was het jaar 2008 een goede gelegenheid om van de verjaardag van oud-directeur Anton een feestje te maken, waarbij met enige trots teruggekeken kon worden op de verdiensten die hij heeft gehad voor Stavoren, voor het voortbestaan van de scheepsbouw in dat stadje en voor de wijze waarop hij in goede en slechte tijden economisch wist te overleven door steeds weer nieuwe mogelijkheden op maritiem gebied te bedenken en tot uitvoering te brengen. Het resultaat van 'negentig jaren Volharding', een werk waar Dirk Huizinga in 2008 een lustrumboek over schreef en uitgaf. De festiviteiten werden georganiseerd door de Staverse kotterclub, de vereniging van eigenaren van Staverse kotters (en Sturiërs 400 OC). Vele leden van de kotterclub waren in de dagen voorafgaand aan het lustrum reeds naar Stavoren gevaren en lagen afgemeerd aan de Verlengde Schans. Op de dag zelf werden alle genodigden 's morgens ontvangen in de Stadsboerderij De Koebrug waar het dagprogramma werd besproken, gevolgd door een bezichtiging van Toonkamer It Ponthús aan het Hellingspad en een rondvaart.
's Middags verzamelde iedereen zich in de loods aan de Kooijweg om de dag feestelijk af te ronden. De oud-werfbaas werd nog geïnterviewd door de regionale televisie en wist daarbij opvallend welbespraakt duidelijk te maken wat een ondernemer te doen staat om met succes zijn bedrijf ook voort te kunnen zetten in tijden dat het economisch tegen zit, zoals hij meemaakte in het begin van de tachtiger jaren. De vele kotters die afgemeerd lagen langs de Verlengde Schans zorgden ervoor, dat in Stavoren eigenlijk niemand aan dit lustrum voorbij kon gaan..

## Staande op de schouders van Anton

Terugkijkend kan je concluderen, dat twee bloeiende maritieme ondernemingen in Stavoren, het Nautisch Kwartier en de Sturiërwerf Volharding, er zijn dankzij Anton van der Werff. Natuurlijk is het de verdienste van Arthur en van Auke dat hun bedrijven er voor staan zoals ze nu doen, maar zonder Anton waren ze er niet geweest. Auke was bereid de kotterbouw aan de Kooijweg voort te zetten en introduceerde de Sturiërontwerpen. Hij zette een lopende onderneming voort, de werf van de Staverse kotters. Maar ook Arthur zijn jachtmakelaardij zou er niet zijn, als Anton in de jaren vijftig niet had voorkomen dat de scheepswerf van zijn vader verloren zou gaan. Uiteindelijk moest Anton de oude werf aan het Hellingspad opgeven om redenen van overheidsbeleid (geen scheepsbouw in een woongebied). De afhandeling duurde echter enige jaren, omdat er een oplossing gevonden moest worden voor de vervuilde bodem van het werfterrein. Toen dat geregeld was, had Arthur de leeftijd bereikt dat een jongeman iets van z'n bestaan moet maken. Hij startte als jachtmakelaar met het Nautisch Kwartier Stavoren op het terrein van de voormalige scheepswerf van zijn vader. Voor hem een opportunity om gebruik van te maken. Daarnaast is het terugkijkend duidelijk, dat Anton als een der eersten in Stavoren begreep dat de recreatie in dit stadje zich met de opening van de nieuwe sluis in 1966 zou verplaatsen van het noorden naar het zuiden. Terwijl het noorden van Stavoren, met het station, de sluis, de haven, het hotel en de winkels vanouds het centrum van het plaatsje was. Dankzij Anton is de historische zeesluis niet dichtgegooid, maar gerestaureerd en later gingen ook anderen inzien, dat Stavoren de weinige historisch interessante aspecten van dit stadje moet koesteren om niet langzaamaan te verpieteren.

*Stavoren, 2 juni 2018. Anton is tachtig geworden en ontvangt tijdens de viering van het honderdjarig jubileum van de werf uit handen van de wnd. burgemeester een koninklijke onderscheiding: hij wordt Lid in de Orde van Oranje Nassau.*

## 7. Van 2008 tot 2018, de 'Volharding' tijdens de financiële crisis

In de zomer van 2007 ontstond in de VS vanuit de vastgoedmarkt een kredietcrisis die met het banktoet van de zakenbank Lehman Brothers op 15 september van 2008 snel uit zou groeien tot een diepe wereldwijde financiële crisis. Banken leenden elkaar nauwelijks meer geld uit. Door mondiale verwevenheid van het financiële systeem waren alle grote banken besmet geraakt en in hun val sleurden ze de economieën mee. In 2008 breidde de economische neergang zich snel uit over de gehele westerse wereld en het zou jaren duren voordat er sprake was van enig stabiel economisch herstel. Europa geraakte door de bankencrisis in een staatsschuldencrisis waar de EU slechts langzaam van herstelde.

Na tien jaren crisis, in 2018, staan de seinen nog steeds niet stabiel op groen. Nog steeds zijn banken terughoudend met het verstrekken van leningen, hypotheken en risicodragend kapitaal, mede omdat de banken door de overheden gedwongen zijn zelf grotere kapitaalbuffers aan te houden en minder risico te nemen. Banken redden van een faillissement door de belastingbetalers voor de schulden op te laten draaien, is immers niet normaal. Dan is er structureel iets mis. Voor een luxe bedrijfstak als de jachtbouw is het afgelopen decennium daarom gemiddeld genomen buitengewoon moeilijk geweest. Er is geen geld meer, klanten zijn voorzichtig en wachten af, de opdrachten blijven weg en de werven krijgen een probleem. Gemiddeld had de jachtbouw het moeilijk, maar binnen die bedrijfstak waren er wel grote verschillen. Juist de werven die bouwen voor de modale watersporter zagen de opdrachten teruglopen. Ook de verkoop van gebruikte jachten was zeer moeilijk geworden. Waar voorheen watersporters hun oude jacht gemakkelijk konden verkopen en daarna een nieuw schip bestelden, willen ze tijdens de crisis graag dat de nieuwbouwwerf hun oude jacht overneemt. Dat 'inruilen' zoals bij de koop van personenauto's gebruikelijk is, zorgt bij de nieuwbouwwerven echter voor nieuwe problemen. Een jachtbouwer is goed in het bouwen van jachten. Een jachtbouwer is niet automatisch ook een goede jachtmakelaar. Bovendien gaat de markt van gebruikte jachten tijdens de crisis gebukt onder een prijsval. De prijzen van gebruikte jachten daalden in die periode zelfs spectaculair. Vooral bij de minder gangbare scheepstypen. Het is voor een jachtbouwer in die situatie heel moeilijk de actuele marktwaarde van een gebruikt jacht in te schatten en het is uiteraard niet de bedoeling dat de jachtbouwer verlies lijdt door de inruil van een gebruikt schip waar hij mee blijft zitten. Gedurende die tien jaren crisis deed zich ook een demografische ontwikkeling voor. De watersport krimpt en vergrijst. Oudere zeilers besluiten over te stappen naar de meer comfortabele motorjachten, die bovendien eenvoudiger te varen zijn. Er kwamen meer gebruikte zeiljachten op de markt en er ontstond vraag naar motorboten voor voormalige zeilers. Die zeiljachten moesten echter wel eerst verkocht worden.

Hoe is het de Sturiërwerf van Auke van der Werff vergaan tijdens de afgelopen crisisjaren? Deed de werf zijn naam 'Volharding' eer aan of moesten de bakens verzet worden?

## Jachtwerf 'Volharding' overleeft de financiële crisis

Het uitbreken van de wereldwijde crisis kwam voor vrijwel iedereen, behalve enkele kritische analisten, als een verrassing. Bij jachtwerf 'Volharding' ging het werk aanvankelijk echter door alsof er niets aan de hand was. Er waren immers lopende orders waarmee Auke van der Werff nog wel een jaar of twee vooruit kon. Pas daarna, in 2010, werd ook de Sturiërwerf geconfronteerd met een teruglopende vraag.
Tijdens de crisis bleek ook bij de Volharding de gebruikelijke interesse van de klant om een nieuw schip te laten bouwen terug te lopen. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met het klantensegment dat de Volharding bedient. Sturiërs worden gekocht door nationale en internationale klanten die in staat zijn een fors bedrag neer te leggen voor een stoer en fraai afgewerkt schip. Dat segment wordt minder sterk beïnvloed door tijdelijke financiële voor- en tegenspoed dan de klanten uit de middenmoot, die bijvoorbeeld dertig jaren eerder een Staverse kotter kochten op de oude werf aan het Hellingpad bij werfbaas Anton. Die werd tijdens de crisis in het begin van de jaren tachtig plotseling geconfronteerd met een situatie dat de vraag volledig weg viel. Er kwamen geen opdrachten meer, zodat de werfbaas van lieverlee met zijn mensen de werf wat heeft opgeknapt. In het hogere segment is sprake van meer continuïteit in bestedingen, omdat er meer financiële ruimte is.

Natuurlijk kreeg Auke van der Werff wel te maken met neveneffecten van de crisis. Neveneffecten zoals de prijsval op de markt van gebruikte jachten.

In die jaren kende de werf potentiële opdrachtgevers die echter eerst hun bestaande jacht moesten verkopen, voordat zij een nieuw jacht wilden laten bouwen. Dat was lastig. Je wilt graag bouwen voor je klant, maar dat bestaande jacht moet eerst weg en dat in een tijd dat mensen die willen verkopen, schrikken van de lage prijs op de markt van gebruikte schepen. Daar kon ook de Volharding geen verandering in brengen. De markt bepaalt de waarde van een te verkopen goed. Waardevolle zaken kunnen onder bepaalde omstandigheden eventjes niets meer waard zijn. Het ene schip is echter gemakkelijker te verkopen dan het andere. Gangbare schepen die goed onderhouden zijn, doen het op de markt beter dan heel eigenzinnig ontworpen schepen, die wel heel opvallend zijn, maar die niemand wil hebben.

Ook in de jachtbouw bestaan tijdgebonden modes in de vormgeving. Schepen die heel herkenbaar gebonden zijn aan een bepaalde periode, zijn even later 'ouderwets' en schrijven dan versneld af. Jaren later kunnen ze weer bijzonder worden voor liefhebbers en in waarde stijgen, mits ze goed onderhouden zijn. In serie gebouwde jachten schrijven vaak sneller af dan jachten die klassiek/tijdloos ontworpen zijn in opdracht van een klant bij een scheepsarchitect/jachtdesignbureau.

En natuurlijk is de smaak van de klant ook gebonden aan de streek waar hij woont of waar hij wil varen. In het noorden van Europa houdt de watersporter vaak van een stoer, stalen kottermodel, terwijl je aan de Middellandse zee veel vaker 'snelle' polyesterjachten ziet. Niet alleen snel door de lichte bouw en zware motorisering, maar ook door de gestroomlijnde vormgeving.

Lady Ouda

*De 'Independance' op de Middellandsezee, op weg naar huis, 2009.*

*Sturier 675 CS Long Range*

## De Sturiërrange Ocean Cruiser

Sturiër 520 OC (Ocean Cruiser) Lengte 14,95 meter

Sturiër 565 OC (Ocean Cruiser) Lengte 16,75 meter

Sturiër 620 OC (Ocean Cruiser) Lengte 18,50 meter

## De Sturiërrange Centre Sleeper

Sturiër 500 CS (Centre Sleeper) Lengte 14,98 meter

Sturiër 555 CS (Centre Sleeper) Lengte 16,95 meter

Sturiër 675 CS (Centre Sleeper) Lengte 20,60 meter

## In 2017 een nieuw model: de Sturiër Dutchman 52

Toen na zeven jaren crisis rond 2015 de eerste voorzichtige tekenen van herstel kwamen, besloot Auke van der Werff een nieuw model Sturiër te laten ontwerpen, dat compacter gebouwd was dan de bestaande modellen. Een jacht met wat minder overhang, een strakkere zeeg, de stevens wat steiler, maar juist daardoor met een optimaal bruikbare ruimte aan boord. Deze Dutchman 52 werd goed ontvangen. In 2017 werd het jacht genomineerd als 'European Power Boat of the year'.

Voordat de eerste ideeën voor een nieuwe Sturiër door Auke van der Werff op papier werden gezet, waarna het ontwerpbureau aan de slag kon met de concretisering ervan, heeft de directeur van de Sturiërwerf naar de ontwikkelingen in de markt gekeken. Dat doet hij vrijwel continu. Wat zijn de technische ontwikkelingen aan de aanbodzijde, voor welke doelgroepen zijn die interessant? Welke ontwikkelingen zie je bij je doelgroep(en), waar gaat hun voorkeur naar uit? Na een economische crisis is er niet vanzelfsprekend vraag naar extra duur en extra groot. Een compacter motorjacht dat bij iets overzichtelijker afmetingen alles te bieden heeft dat ook in een groter jacht te vinden is, heeft in een voorzichtige markt meer kansen. Ook het gegeven dat veel watersporters langzamerhand wat ouder worden en vooral met z'n tweeën zullen varen, maakt het aantrekkelijk om een gemakkelijk hanteerbaar jacht aan te bieden. Op dit moment zijn veel kopers overstappers van het zeiljacht naar het motorjacht. Juist zij willen gemakkelijker en comfortabeler varen, wat kan met zo'n schip.

*Een Sturiër Dutchman 52 in aanbouw. Het jacht is ontworpen bij Langenberg Design op basis van ideeën van Auke van der Werff. Van het ontwerp van het stalen casco wordt een snijpakket gemaakt, waarna het staal met een plasmasnijder tot een soort bouwpakket wordt gemaakt dat bij de werf in elkaar wordt gelast. Deze moderne aanpak is niet alleen doelmatiger dan de ambachtelijke bouwwijze van 50 of 100 jaren geleden, maar leidt ook tot een beter resultaat. De computer heeft alle reken- en tekenwerk overgenomen van de werfbaas die vroeger zijn zelf getekende ontwerp handmatig moest uitwerken. Door de geavanceerde software levert de computer tevens correcte stabiliteits- en snelheidsberekeningen, die voorheen een inschatting van de werfbaas waren op basis van praktijkervaring. In de praktijk zorgden deze inschattingen na de tewaterlating vaak voor verrassingen die achteraf indien mogelijk met creativiteit gecorrigeerd werden. Dat 'trial and error' proces is dankzij computersinulatie verleden tijd.*

*Stavoren, november 2017. Al weer de zevende Dutchman in aanbouw. Opvallend is de fraai gevormde slanke kop met de scherpe waterlijn. (Foto's: D.H.)*

JLG 1932E3

*Stavoren, proefvaart met een Dutchman 52 op het IJsselmeer.*

*Ook een anker is tegenwoordig design.*

*Dutchman 52, slaaphut.*

## De Sturiër Dutchman range

Deze ontwerpen in de Dutchmanrange tonen moderne, snelle motorkruisers die zowel in de normale displacement- als de lichte semi-displacementuitvoering gebouwd kunnen worden. Ze vallen op door hun moderne, strakke belijning met weinig overhang en zeker ook door het fraaie, scherp gesneden voorschip. Met zo'n spitse kop snijden deze schepen door ruw water, terwijl de rondspantromp garant staat voor een comfortabele en snelle vaart over zee.

Sturiër Dutchman 52 lengte 14,98 meter

Sturiër Dutchman 56 Lengte 16,99 meter

## De Sturiër Dutchman Explorer range

Sturiër Dutchman Explorer 60. Lengte 18,35 meter

Sturuër Dutchman Explorer 70.  Lengte 21,28 meter

Sturiër Dutchman Explorer 80. Lengte 23,98 meter

## The making of new Sturiër yachts

Als er een film gemaakt is, wordt het publiek ook wel eens een kijkje achter de schermen gegund: 'the making of'. Het publiek mag een indruk krijgen hoe zo'n film gemaakt is, hoeveel mensen daarbij betrokken zijn, wie uiteindelijk wat doet, wat voor organisatie er nodig is om alles gecoördineerd te laten verlopen. Honderd jaar geleden waren dat op 'Scheepbouwwerf Volharding' helemaal geen relevante vragen. Iedere belangstellende kon met eigen ogen zien hoe een schip bij Scheepsbouwwerf Volharding werd gebouwd. De opdrachtgever en de scheepsbouwer legden hun afspraken vast in een 'Bestek' waarin gedetailleerd werd beschreven van welke (kwaliteit van) materialen het schip gebouwd zou worden. Dat bestek was natuurlijk niet voor iedereen beschikbaar. Dat was een overeenkomst tussen de opdrachtgever en de scheepsbouwer. Het bouwproces was echter niet moeilijk te volgen. Dat kon iedere bezoeker bij de werf gewoon met eigen ogen zien. De kiel van het te bouwen schip werd gelegd. De spanten werden opgesteld, de huidplaten gesneden, passend gemaakt en gelast, de scheepsmotor werd ingebouwd en de timmerman en de schilder konden aan de slag met de afwerking. Daar was niets geheimzinnigs aan. De organisatie van het werk had een begrijpelijke logica en volgde het gezonde verstand. Iedereen kon er bij wijze van spreken ook over meepraten. Dat ambachtelijke werkmodel is de laatste decennia geschiedenis geworden. De viskotters die Anton van der Werff in de zeventiger en tachtiger jaren bouwde, waren nog zulke overzichtelijke projecten.

De huidige luxe jachten, de Sturiërs, die Auke van der Werff al meer dan twintig jaren bouwt, kennen tijdens de bouw een complexiteit die een heel eigen logistiek proces vereist, waarbij tal van gespecialiseerde professionals op het juiste moment hun product moeten leveren of ingeschakeld moeten worden. Veel meer dan voorheen is de jachtbouwer een procesmanager geworden die het overzicht moet houden in plaats van een scheepsbouwer die zich vooral thuis voelt op de werkvloer bij het concrete bouwproces. De werfbaas is nu directeur, die als een regisseur van een film bij alles formeel het eerste en het laatste woord heeft, maar in de praktijk altijd anderen het werk laat doen.

De moderne wijze van ontwerpen en construeren doet zich voor als vooruitgang. Een complex product als een Sturiërjacht  wordt op moderne wijze ontworpen door een jachtarchitect, een designbureau, op de computer, met behulp van geavanceerde software. In 3D wordt het ontwerp uitgebeeld en wat voorheen veel moeizaam tekenwerk vereiste, is nu dankzij de moderne software sneller, beter en gemakkelijker realiseerbaar. Ook bij de bouw vindt computerondersteuning plaats. Van het casco wordt een snijpakket berekend dat met behulp van een plasmasnijder tot een kant en klaar bouwpakket wordt gemaakt, dat zo in elkaar kan worden gelast. Waar nodig met voorgevormde platen, die niet meer gewalst hoeven te worden. Voor de elektrische- en elektronische installaties aan boord worden kant en klare

units geplaatst. Vergeleken met zo'n aanpak doet de ambachtelijke bouw van een Staverse kotter in de tachtiger jaren van de vorige eeuw hopeloos ouderwets aan. Maar vergis je niet. In die jaren waren de technische mogelijkheden die wij kennen, nog onbekend. De technische problemen moesten in die tijd op een ambachtelijke manier opgelost moesten worden. Ze waren in feite (voor de werfbaas) veel ingewikkelder dan nu het geval is. De werfbaas maakte immers handmatig een ontwerp voor een kotter, zonder ondersteunende computersoftware. Dat ontwerp moest wel zo goed zijn, dat het getekende schip ook aan de hand van die tekening gebouwd kon worden. De ijzerwerkers op de werf kregen de benodigde staalplaten, stalen pijpen, strippen en hoekijzers op de werf aangeleverd en moesten daar zelf maar de stukken uit snijden die ze nodig hadden. De constructietekening met het bestek waren de leidraad. Het spantenplan van het schip werd op ware grootte 'uitgeslagen' in een plat vlak, waarna de ijzerwerkers aan de slag konden. Dat vergde een praktisch inzicht en een vakmanschap waar de medewerkers op de Sturiërwerf tegenwoordig helemaal niet aan hoeven te denken. Het ambachtelijk werkmodel aan het Hellingpad lijkt eenvoudig, maar was in de praktijk dus ingewikkeld. Alles moest zelf gedaan worden, niets was prefab voorbereid en computerondersteuning bestond nog niet. Dat begon al met het ontwerp van het schip en dat eindigde pas als de opdrachtgever na de proefvaart tevreden was.

Met de Sturiërjachten bevindt jachtwerf 'Volharding' zich uiteraard in de bijzondere traditie in Nederland van stalen jachten. Wij vinden de bouw van een plezierjacht in staal heel normaal, maar in het buitenland kijkt men daar anders naar. Daar ontbreekt die traditie. Daar overheerst de bouw van polyester jachten. Als je de Sturiërjachten wilt verkopen aan klanten die op de Middellandsezee varen, moet je als verkoper van een stalen jacht vaak de vooroordelen van jachtbouwers uit zuidelijke landen weerleggen. Bijvoorbeeld het idee dat stalen jachten, zeker als je

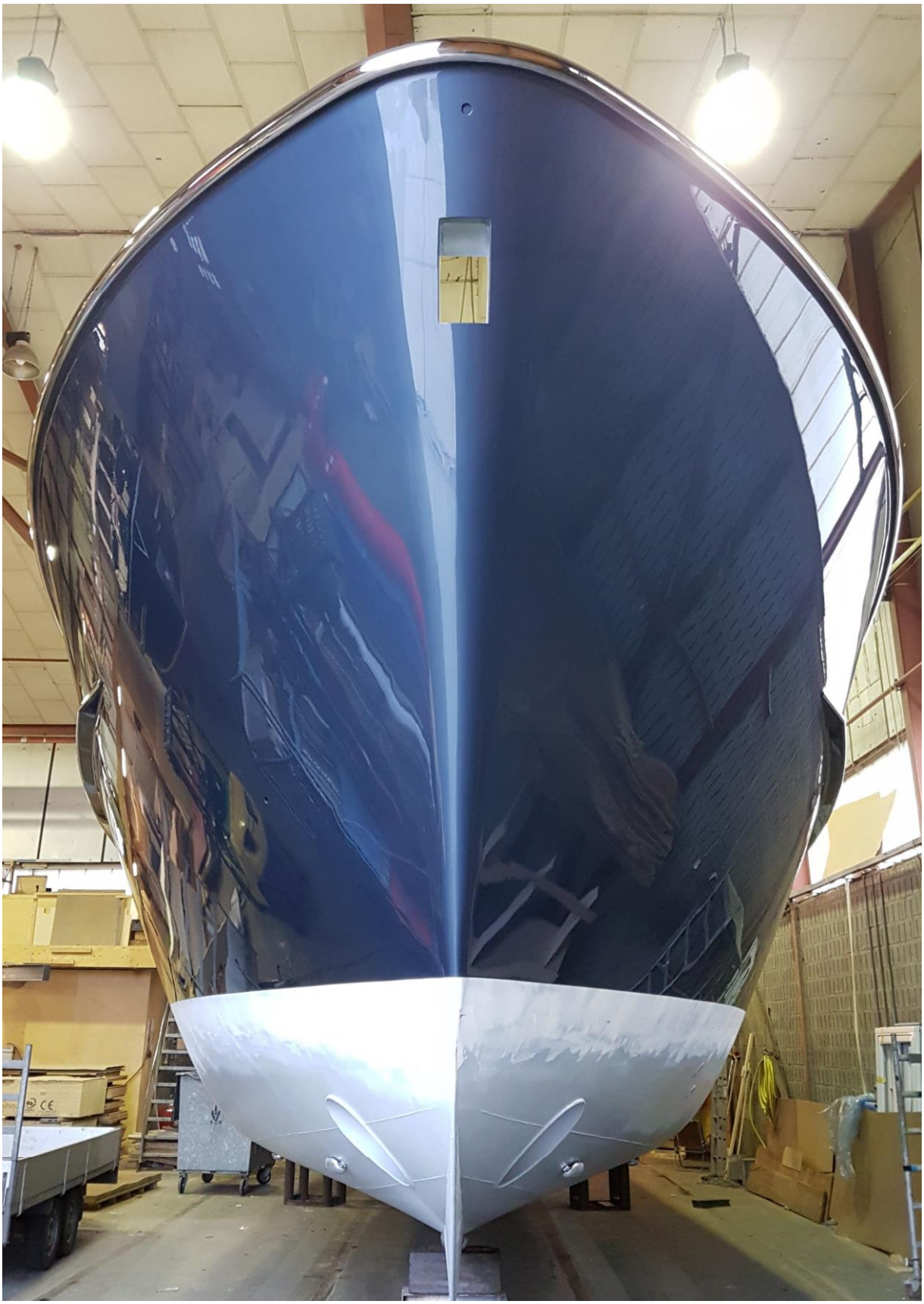
ermee op zee vaart, roestbakken zijn. Dat was vijftig jaar geleden zondermeer waar, maar de techniek staat niet stil. Tegenwoordig worden jachten gebouwd van gestraalde plaat die behandeld wordt met harde, moeilijk doordringbare epoxycoatings, waardoor roestvorming helemaal geen probleem meer is. Stalen jachten zijn sterk en vergen tegenwoordig niet meer onderhoud dan een polyester jacht. Wel zijn ze zwaarder. Stalen jachten zijn echte 'Verdränger', zoals de Duitsers zeggen. Ze drijven en varen door de opwaartse kracht van het water dat zij met de romp wegdrukken. Een 'Verdränger' vaart 'door' het water en kent daarom een maximum snelheid die bepaald wordt door de lengte van de waterlijn van het schip. Wie sneller wil, moet kiezen voor een lichter schip, dat bij hoge snelheid uit het water omhoog komt en 'over' het water een hogere snelheid kan bereiken. Wie een snelle motorboot zoekt, komt niet direct uit bij een stalen jacht. Dan zijn de jachten van versterkt epoxyhars of polyesterhars lichter, evenals de jachten van aluminium. Maar ook de Dutchman is te leveren in semi-displacementuitvoering die lichter en dus sneller is dan de gewone uitvoering..

Bij Jachtwerf Volharding wordt gewerkt in de traditie van stalen motorjachten. Maar dat is slechts een eerste uitgangspunt. De volgende vraag is, hoe het schip eruit ziet. Hoe komt de werfbaas aan een goed ontwerp? Voor welk vaarwater is het schip geschikt en wat zijn de eisen en wensen die de toekomstige klant stelt aan het ontwerp? Wie bedenkt de slimme oplossingen bij de optimale inrichting en uitrusting van deze luxe kotters? Op dat terrein is de jachtwereld in vijftig jaar grondig veranderd en sterk geprofessionaliseerd. Een halve eeuw geleden kon Anton van der Werff nog gewoon als werfbaas een Staverse kotter tekenen, op z'n werf op risico gaan bouwen en op de Recreana te Leeuwarden presenteren aan het publiek.

Tot zijn eigen verrassing werd het schip zeer positief onthaald en werden er daarna vele kotters bij de Volharding gebouwd. Vijftig jaren later is het ontwikkel- en bouwproces van een Sturiërjacht onvergelijkbaar anders. Auke van der Werff houdt voortdurend de ontwikkelingen in de markt in de gaten en komt met ideeën die hij uit laat werken door een gespecialiseerd ontwerpbureau. Bijvoorbeeld door Langenberg Design of door Yachtdesign René van der Velden in Amersfoort. Het laatste bureau werkt de voorstellen van Auke van der Werff uit en geeft het vorm in een 'Design Spiral', waarbij alle onderdelen in een computerprogramma in 3D zijn uitgewerkt en waarbij tegelijkertijd de technische berekeningen met betrekking tot waterverplaatsing, stabiliteit, stroomlijn, snelheid en vaarbereik worden meegenomen. Het ontwerp wordt doorgerekend op alle vaarprestaties, op zeewaardigheid, veiligheid en comfort voor de opvarenden. Tenslotte worden bij de in kleur weergegeven 3D afbeeldingen de bouwinstructies geleverd voor de scheepswerf hoe de gepresenteerde ideeën het beste uitgewerkt kunnen worden.

Natuurlijk is het zo dat jachtarchitecten de mooiste en meest vernieuwende ideeën weten om te zetten in prachtige ontwerpen. De werfbaas moet echter met het oog op zijn klanten, met het oog op de verkoopbaarheid, een keuze maken. Hij moet wel een verdienmodel in de markt zetten. Hij kent zijn doelgroep. De werfbaas heeft dus het laatste woord. Met een nieuw ontwerp tast hij eerst de markt af. Belangrijk daarbij is niet alleen het uiterlijk, maar zeker ook de inrichting van het jacht en de keuzemogelijkheden die er zijn op dat gebied. Belangrijk is ook, dat de werfbaas zelf ervaring heeft met het

*Een Sturiër 565 Ocean Cruiser in de plamuur*

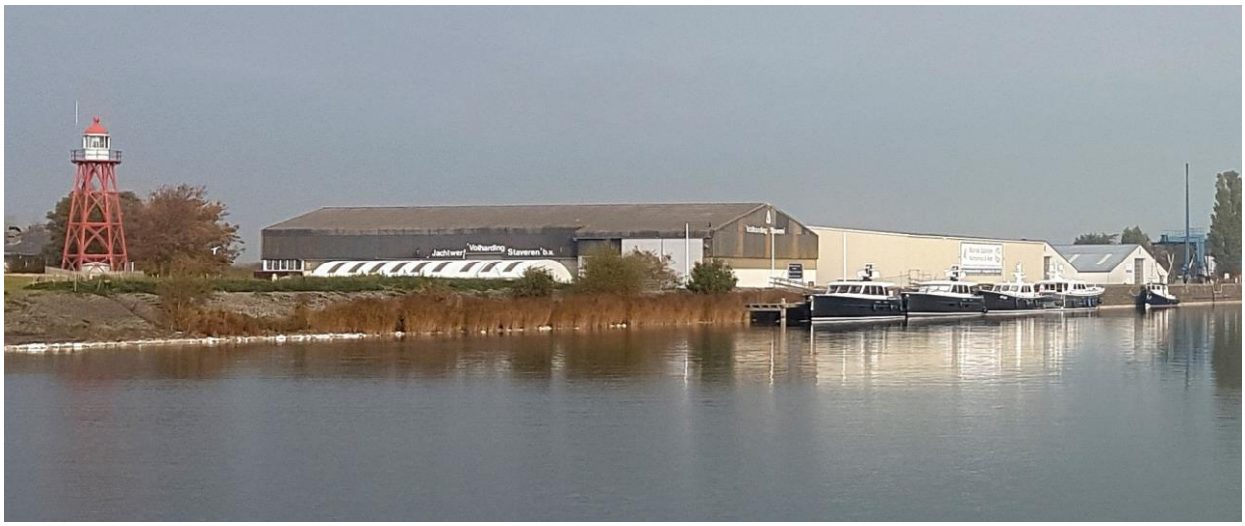


*Het zelfde schip in metallickleur gespoten*

varen en het verblijf op een schip, zodat hij begrijpt waarom bepaalde keuzes goed of minder goed uitpakken in de praktijk. Als een ontwerp interessant lijkt, laat hij het technisch uitwerken en concretiseren door het ontwerpbureau. Dat kan zo maar een half jaar kosten en deze werkvoorbereiding is ook voor de werf een investering van ongeveer twee ton. Vervolgens kan de bouw beginnen. Dat is tegenwoordig werk voor de werf. Uiteraard, maar vijftig jaar geleden waren er diverse watersporters die alleen een casco kochten en zelf aan het aftimmeren gingen. Dat is tegenwoordig voorbij en bij luxejachten als de Sturiërs ook vrijwel niet te doen. Het is tenminste voor het waardevastheid van het schip ook onverstandig. Het komt in de praktijk daarom niet voor. Het werk op de werf staat onder voortdurende tijdsdruk. Het gaat om planning, organisatie, uitvoering en control, de vinger aan de pols. Desondanks moet de werf ook flexibel zijn. Tijdsdruk is er ook door concurrentie van werven die polyesterjachten in serie bouwen. Die kunnen veel sneller leveren dan in Stavoren mogelijk is. Door een casco op risico te bouwen, kan een Sturiër sneller geleverd worden aan de klant, maar dat risico kan in de miljoenen lopen als de klant de voorkeur geeft aan een ander model dan jij gebouwd hebt. De levertijd kan ook verkort worden door samenwerking met andere staalwerven. Het bouwtempo kan omhoog als bijvoorbeeld een gespecialiseerde werf het casco van een Sturiër bouwt. Dat soort werkverdeling wordt nu al wel toegepast.

Ook belangrijk is de interne organisatie van het werk op de werf. Vroeger liepen diverse werkzaamheden door elkaar, met als resultaat dat geen enkele werkzaamheid volgens planning op tijd gereed kwam. Het reparatiewerk, het nieuwbouwwerk en het onderhoudswerk werd gedaan met dezelfde mensen, al naar de urgentie van dat werk. Vooral het reparatiewerk loopt vaak uit, wat dan ten koste gaat van de tijd die voor nieuwbouw was gepland. Het is daarom belangrijk dat Reparatie en onderhoud apart gepland en georganiseerd worden, gescheiden van de nieuwbouw. Dat voorkomt teleurstelling en boze gezichten.

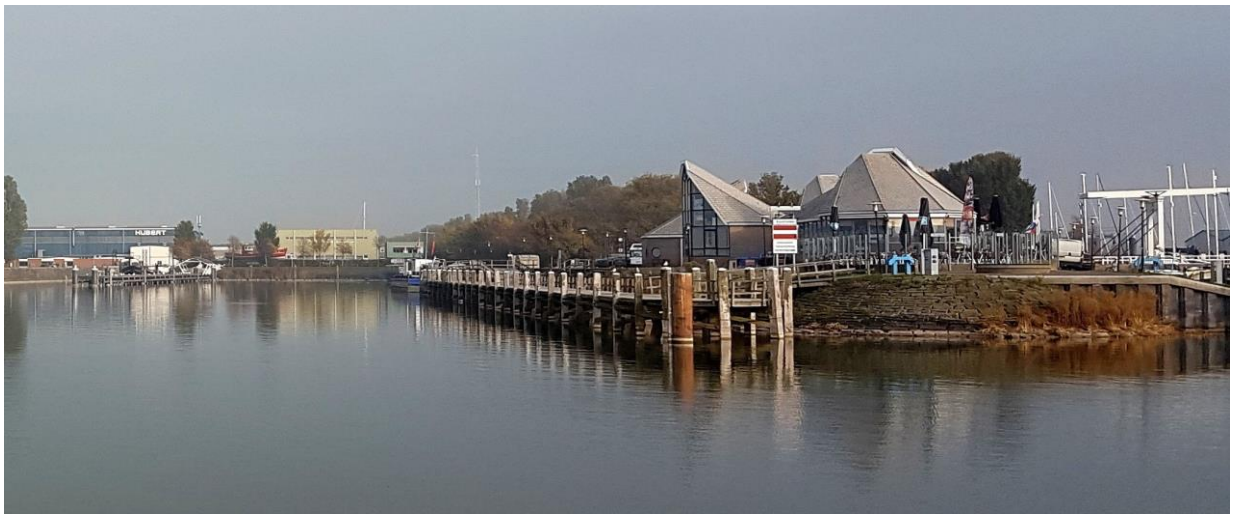
*Boven: Stavoren, november 2017. De Sturiër 565 Ocean Cruiser.*
*Onder: Auke van der Werff.*



## Periodiek onderhoud en refit

Een goed onderhouden jacht is niet alleen fraaier om te zien en voor de eigenaar iets om trots op te wezen. Met goed onderhoud dient de jachteigenaar ook zijn eigenbelang. Een goed onderhouden jacht behoudt zijn waarde beter, wat natuurlijk vanzelfsprekend is, want niemand wordt blij van een verwaarloosd jacht. Een goed onderhouden schip is daarom beter te verkopen, mocht de eigenaar in een situatie geraken dat hij dat wil.

Tot dusverre wist de Volharding ieder jaar vijf à zes nieuwe Sturiërs te verkopen. Na meer dan tien jaren varen er dus van deze luxe kotters ook diverse rond die al wat ouder zijn en wat extra onderhoud nodig kunnen hebben. Het gaat bijvoorbeeld om het inbouwen van stabilizers om op zee rustiger te kunnen varen, om professioneel schilderwerk, wat tegenwoordig immers een specialistische discipline is, om inbouw van de modernste apparatuur of het vernieuwen van teakdekken. Het in optimale staat houden van de Sturiërs is voor de Volharding een aantrekkelijke en ook dankbare activiteit.



Voor de klant heeft het laten uitvoeren van dergelijke werkzaamheden bij de Volharding het voordeel, dat men daar precies weet hoe een Sturiër is gebouwd en in elkaar steekt. De mannen van de Volharding kennen het schip en kunnen daarom snel werken. Bovendien weten zij met de onderhoudswerkzaamheden het schip weer de uitstraling te geven die bij een Sturiër hoort. Hoewel deze moderne jachten een klassieke uitstraling hebben, waardoor ze niet snel beschouwd zullen worden als een achterhaald model uit een tijd met een andere smaak, kan het na jaren wel wenselijk zijn het schip eens te onderwerpen aan een grondige refit, waarbij het schip nauwkeurig op alle onderdelen gekeurd en waar nodig onderhouden wordt. Een 'refit' is op dit moment vooral bekend bij klassieke jachten die na tientallen jaren zo grondig aangepakt worden, dat ze daarna als nieuw, stralend, weer te water worden gelaten. Bij de Sturiërs zijn zulke grote opknapbeurten uiteraard niet nodig. Moderne jachten zijn op dat gebied minder onderhoudsgevoelig dan jachten die nu 'klassieker' heten. Op onderdelen en wat betreft ingebouwde systemen kan een refit echter nuttig zijn.

## 7.5 Vooruitzichten….?

Vijftig jaren geleden was voor een particulier de aanschaf van een luxe kotterjacht van het niveau van een Sturiër slechts weggelegd voor een enkeling. Dat er ondertussen vele luxe motorjachten rondvaren waaronder tientallen Sturiërs, is het gevolg van een unieke naoorlogse periode van welvaart. Zelfs in het egalitaire Nederland waren er nog nooit zoveel miljonairs, terwijl ook in de breedte de Nederlandse bevolking nooit eerder zo rijk is geweest. In andere Europese landen deed deze ontwikkeling zich voor. Nooit eerder waren zoveel burgers in Europa zo rijk. Vijftig jaar geleden was het bijzonder als je je een Staverse kotter kon veroorloven. Nu val je op met een luxe Sturiër, maar dat is wel een schip van een andere klasse. Soms koopt een bedrijf een Sturiër als deze onderneming in staat is het bezit van zo'n schip fiscaal te rechtvaardigen. Voor particuliere eigenaren blijft een dergelijk jacht van een buitengewone luxe, ook als de eigenaar dat zelf niet (meer) zo ervaart.

*Stavoren, zomer 2017. (foto: D.H.)*

Voor de jachtwerf Volharding stelt zich natuurlijk de vraag of de markt zich de komende jaren op deze wijze zal blijven ontwikkelen. Dat is natuurlijk helemaal niet vanzelfsprekend. Ook Auke van der Werff heeft geen glazen bol waarmee hij de toekomst kan voorspellen. Wel denkt hij enige tendenties aannemelijk te kunnen maken. Tot dusverre is de Sturiërwerf een speler in een groeimarkt. Mede door de vergrijzing binnen de watersport, waarbij zeilers langzamerhand overstappen op een motorboot, omdat zij zich te oud gaan voelen voor het zwaardere werk op een zeiljacht. Ook het comfort van een motorjacht spreekt hun aan, terwijl ze vervolgens ontdekken, dat met een motorboot nieuwe vaarwegen open liggen. Nieuw water,

waar ze met hun diepstekende zeiljacht met de hoge masten nooit kwamen, maar dat zeker niet saai te noemen is. Een tocht met de Sturiër naar bijvoorbeeld Berlijn over de Duitse kanalen en rivieren is immers echt wat bijzonders. Met de boot naar Parijs is evenzeer mogelijk, terwijl de Sturiërs zeewaardig genoeg zijn om Scandinavische landen over zee aan te doen.
Hoe lang die ontwikkeling van zeil naar motor duurt, is ongewis. Wel is het duidelijk dat de huidige generatie watersporters veel langer vitaal blijft dan zij zelf dacht. Het is tegenwoordig helemaal niet uitzonderlijk als watersporters tot ver in de zeventig actief varen en velen houden bij tachtig jaar ook niet op met varen. Een probleem is echter de jonge generatie. Die leeft anders dan de watersporters van de oude stempel. Jonge mensen hoeven niet zo nodig een eigen boot te hebben. Zij huren een schip en alleen bij mooi weer, want anders boeken ze liever een vliegvakantie naar de zon. Auke van der Werff verwacht meer van jonge generaties uit het Oostblok. In Oost-Europa komen de mensen vanuit armoede en zijn ze bereid om hard te werken om zich daaruit te bevrijden. Er zijn nu jonge Oost-Europeanen uit Polen, uit Slowakije, die goed verdiend hebben en dat ook willen laten zien. Bijvoorbeeld door een mooi jacht aan te schaffen. Waarschijnlijk is Oost-Europa voor de Volharding een groeimarkt die bovendien jonger is dan in het westen.
Op dit moment liggen de jachten van de echt-rijken natuurlijk in de havens langs de Middellandse zee, maar hoe zich die watersportwereld ontwikkelt, is ook onvoorspelbaar. Nu al wordt gespeculeerd dat de zomers op en om de Middellandse zee zo heet worden, dat het verblijf daar onaangenaam wordt. Dan zou er zo maar een beweging naar meer gematigde klimaatregio's kunnen ontstaan. Dus naar het noordwesten van Europa, het gebied waar de Sturiër zijn oorsprong vindt.

*Stavoren, zomer 2017. Sturiërs Dutchman 52, 480 en 555 CS. (Foto: D.H.)*

*De nieuwe Sturiër Dutchman Explorer (DME-range), een ontwerp voor de komende jaren.*

*Sturiër in het jaar 2022.*

SINCE 1918

VOLHARDING

STAVEREN SHIPYARD

*Na honderd jaar is de Volharding onderscheiden als 'koninklijk' op grond van zijn kwaliteit.*

**Verantwoording Dirk Huizinga**

*Van de vele foto's in dit boek heb ik geprobeerd tenminste de naam van de maker van de foto te achterhalen en uit te zoeken of er rechten op de publicatie van een foto rusten. Dat is mij niet in alle gevallen gelukt. Vooral bij foto's uit verzamelingen van particulieren bleek dit niet eenvoudig te zijn. Op internet zijn ook tal van relevante foto's te vinden zonder nadere aanduiding over de maker of de rechthebbende. Het is dus mogelijk dat ik een fotograaf of een instantie niet heb kunnen traceren en met publicatie van de foto onrecht heb aangedaan. Mocht dat het geval zijn, dan verzoek ik de benadeelden om contact met mij op te nemen. Behalve dit boek geef ik een aantal andere boeken uit over maritieme onderwerpen. Zie hiervoor mijn website www.dirkhuizinga.com .*

*Drachten, 10 mei 2023*