

Oud bij de tijd

Scheepsbouw aan het Buitenstvallaat



Het buitenste

verlaat van de in 1641 gegraven Drachtstervaart leek Aucke Gerrijts in 1710 een ideale plek om ernaast een scheepswerf te beginnen. Maar reeds na vijf jaren verkocht Aucke zijn nieuwe werf en begon een werfje aan de pas gegraven Noorderdwarsvaart in Drachten. Het bedrijfje bij het Buitenstvallaat kwam daarna regelmatig in andere handen. In 1843 werd Haike Pieters van der Werff er werfbaas en vanaf dat moment bleef de werf *De Nijverheid* in handen van de scheepsbouwfamilie Van der Werff.

■ Een nieuw materiaal

In de negentiende eeuw werden er in Friesland alleen maar houten schepen gebouwd, maar aan het einde van die eeuw veranderde dat. Werfbaas Jan Oebeles van der Werff (1876–1958) van het Buitenstvallaat schakelde in 1898 over op de ijzeren scheepsbouw. Veel houten schepen waren rond de eeuwwisseling toe aan vervanging en er werd een nieuw soort ijzer geproduceerd dat bijzonder geschikt was voor de scheepsbouw (pagina 12-13). De overgang van hout naar ijzer in de Friese scheepsbouw voltrok zich relatief laat, maar wel snel en massaal. Illustratief is in dat opzicht de geschiedenis van de twee andere Drachtster scheepswerven, aan de Noorderdwarsvaart en aan de Langewijk. Beide werven waren in handen van de familie Van der Werff die in die periode zich door de hele provincie uitbreidde tot een dynastie van Friese scheepsbouwers. De werf aan de Noorderdwarsvaart (bij het parkeerterrein van de huidige Bios) was opgericht door Aucke Gerrijts in 1715. Pyter Haykes was er scheepstimmerman. Hij erfde de werf in 1755 en maakte er een bloeiend bedrijf van. Zijn zoon Haicke Pyters erfde de werf in 1795.

■ De Van der Werff-en

Deze Haicke was de eerste die de familienaam *Van der Werff* ging voeren. Hij was in 1787 getrouwd met Sytske Minnes. Toen Haicke in 1813 overleed, zette Sytske de werf 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 Veen zorgde na 1830 voor de continuïteit.



In de tweede helft van de negentiende eeuw waren ook de twee zonen van Pieter Haykes en Hinke Ates van Veen in Drachten actief als scheepsbouwer. Haike Pieters van der Werff (1814–1880) was vanaf 1843 zetbaas op de werf aan het Buitenstvallaat en kocht in 1864 de werf aan de Noorderdwarsvaart. Zijn 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 bevond zich op de plek waar de huidige straat De Helling begint. De twee broers konden elkaars werven zien liggen als ze langs de Dwarsvaart keken. Tjibbele Ates, de zoon van Ate, ging reeds in 1896 over op de ijzeren scheepsbouw. De werf aan de Noorderdwarsvaart pas in 1913.

De toenmalige werfbaas Ate Pieters van der Werff had zich echter in financiële problemen gewerkt. Zijn werf werd in 1925 failliet verklaard. Uit het boelgoed dat notaris De Jong uit Drachten bekend maakte in de *Leeuwarder Courant* blijkt de werf te beschikken over modern elektrisch gereedschap. Dat was bijzonder. De ijzeren scheepsbouw aan de Langewijk was niet aangesloten op het elektriciteitsnet, maar de werf aan de Dwarsvaart wel. Beide werven pleegden gezamenlijk te adverteren als *Gebrs. Van der Werff*, maar juridisch waren het twee zelfstandige bedrijven. Ze werkten echter wel samen, want de ijzeren casco's die aan de Langewijk (zonder elektriciteit) werden gemaakt, konden aan de Noorderdwarsvaart afgebouwd worden met behulp van modern gereedschap. De elektrificering in Drachten vond in de eerste decennia van de twintigste eeuw plaats, maar langs de Zuiderdwarsvaart pas in 1954. Op 17 september van dat jaar meldt de *Leeuwarder Courant*: 'Zuiderdwarsvaart Drachten krijgt elektrisch licht'. Het PEB vond aansluiting van de woningen langs de Zuiderdwarsvaart onrendabel en daarom niet de moeite waard.

■ Volksgericht in de buurtschap Buitenstvallaat

Overigens duurde het even lang voordat de buurtschap Buitenstvallaat werd geëlektrificeerd. Tot die tijd moesten ook zij zich dus behelpen met olielampen, petroleumstellen en kachels om op te koken. Het kleine gemeenschapje dat bij de sluis op vier kilometer afstand van het centrum van Drachten tamelijk geïsoleerd leefde, had in de jaren dertig nog voor enige provinciale opwinding gezorgd.

Op de donkerste dag van het jaar 1934 vond daar het laatste grote volksgericht van Friesland plaats. De *Leeuwarder Courant* van 27 december 1934 bracht het voorval uitgebreid in het nieuws. Aan het Buitenstvallaat woonde een oud-koloni-



De werfbazen van het Buitenstvallaat

aal samen met een getrouwde vrouw afkomstig uit Boornbergum, die haar man had verlaten. Dat was niet naar de zin van de bevolking van De Wilgen. Na de kerstdagen trok een vijftigtal mannen in optocht met ketelmuziek naar het pand waarin het stel zich bevond. Het huis werd bestormd en alles kort en klein geslagen. De bewoners 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 niets van doen, hoewel de 'pek en veren' waar ook sprake van zou zijn geweest, waarschijnlijk uit de teertonnen van de werf kwam. De impact was natuurlijk groot voor de mensen die zo geïsoleerd bij de sluis woonden.

■ Handel en transport

Het maatschappelijk leven ging toen anders dan tegenwoordig. Goede wegverbindingen over land ontbraken. Het gemakkelijkste was om per boot naar Drachten te reizen. Ook de scheepswerven werden over het water van materiaal voorzien. De staalplaten, hoekijzers en klinknagels die werfbaas Jan Oebeles bestelde, werden afgeleverd op de kade in Drachten en de werfbaas kwam zelf met een praam van het Buitenstvallaat om zijn materiaal op te halen.

De bedrijvigheid bij de sluis met schippers die één voor één de sluis moesten passeren, zorgde in het begin van de twintigste eeuw wel voor nieuwe kansen. Vooral met 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. Die gingen naar Jan Oebeles van der Werff 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, als winkel ingericht.



Een skûtsje in aanbouw, met ervoor, in het water, een praam

■ Geen stilstand

Even eerder, in 1878, had Oebele Haikes, de zoon van Haike Pieters, de werf bij het Buitenstvallaat overgenomen. Vanaf 1900 bouwde hij er samen met zijn zoon Jan Oebeles van der Werff (1876-1958) de skûtsjes die nu nog iedere zomer te zien zijn bij het skûtsjesilen. Totdat de vraag naar skûtsjes rond 1930 voorbij was. Werfbaas Jan Oebeles bouwde zijn laatste skûtsje in 1933. Ook bouwde hij tjalken en beurtscheepjes.



Het Fries jacht *Reiddomp*, in 1918 gebouwd door Jan Oebeles van der Werff.

Zelfs heeft hij op zijn ijzerwerf tussen 1913 en 1920 voor de pleziervaart nog vier houten ronde jachten gebouwd en een stalen boeier. Op het Buitenstvallaat werd reeds in de dertiger jaren overgeschakeld op jachtbouw voor de watersport. Vooral de stalen Van der Werff-kruisers werden populair. Voor de oorlog werden die nog geklonken, maar vanaf 1953 werd de techniek van het elektrisch lassen op het Buitenstvallaat ingevoerd.

In 1975 nam Jan Oebeles (1941-1995) de werf over. Hij bouwde vooral casco's van motorkruisers voor de pleziervaart en deed 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 Haïke er als werfbaas aan de slag. Hij bouwde aanvankelijk vooral voor



Scheepswerf De Nijverheid in 2009, tijdens de viering van 280 jaar Van der Werff-werven in Drachten (foto Dirk Huizinga)

derden stalen casco's van grote motorkruisers, maar richt zich de laatste jaren ook op de restauratie van klassieke schepen en de bouw van een eigen model motorkruiser, de Fal-laatster 1400, dat gebaseerd is op een ontwerp van zijn vader Jan Oebeles.

■ Ambachtelijke restauraties

Na de *Brave Hendrik* (kader onderaan) volgde in de winter van 2011/2012 de restauratie van de romp van een andere Lemsteraak, de eveneens 17,50 meter lange *Dolfijn* die in 1929 bij Arie de Boer in Lemmer was gebouwd.



De *Dolfijn* (foto Dirk Huizinga)

Voor dit jaar ligt er een volgende klus te wachten. De restauratie van de *Jonge Trijntje*, een skûtsje dat jaren dienst deed als beurtschip tussen Drachten en Groningen (pagina 46-49) en in 1909 op de Buitenstvallaatwerf is gebouwd. ■



Een hoogtepunt van de scheepsbouw bij het Buitenstvallaat blijft natuurlijk de skûtsjebouw. Veel minder bekend is de bouw van een stalen boeier van 17,50 meter lengte voor de heer Hervé uit Amsterdam – volgens werfbaas Haiko van der Werff het mooiste ooit aan het Buitenstvallaat gebouwde schip. Douwe Zijlstra uit Amsterdam tekende dit fraaie schip dat in 1917 als *Marva* te water werd gelaten (foto links). In die tijd werden deze luxe pleziervaartuigen *boeiers* genoemd en soms *boeieraak*. Pas na de Tweede Wereldoorlog werd de benaming *Lemsteraak* algemeen. Die grote aak kwam in 1980 na gebruik in het buitenland terug in Nederland. Hij werd gerestaureerd en ingericht voor de chartervaart. Het schip wordt sindsdien onder de naam *Brave Hendrik* geëxploiteerd vanuit de Zuiderhaven van Harlingen.

