

Links: Houten skûtsje met opbouw.

Boven: Eerste bladzijde van het Aanteken Boek.

Scheepswerf T.A. van der Werff in Warga

Tekst: Door Jelmer Kuipers

Als bestuurslid van de stichting 'Foar De Neiteam' (voor het nageslacht) kreeg ik onlangs, in het kader van een op te zetten archief van een 'Stamboek' van alle nog bestaande skûtsjes, een oud boekje van de scheepswerf T.A. v.d. Werff - Warga in handen. Volgens de eigenaar stond er eigenlijk niets in over skûtsjes, maar wel over pramen en schouwen. Na het schrift snel te hebben doorgebladerd, bleek dat er verschillende houten skûtsjes waren gebouwd. De naam skûtsje kwam er echter niet in voor, maar wel de woorden 'schip' en 'roefschip'.

Het werfboekje begint met 'Aanteken Boek van alle nieuwe door mij gemaakte vaartuigen of schepen van af 1 Nov. achttienhonderd één en tachtig'.

Warrega - T.A. van der Werff.

De helling

In het jaar 1881 begon Tjibbele Ates van der Werff op 25-jarige leeftijd voor zichzelf als werfbaas op een helling te Wergea. De naam van de helling was Onderneming.



Tjibbele Ates van der Werff, oprichter van de werf.

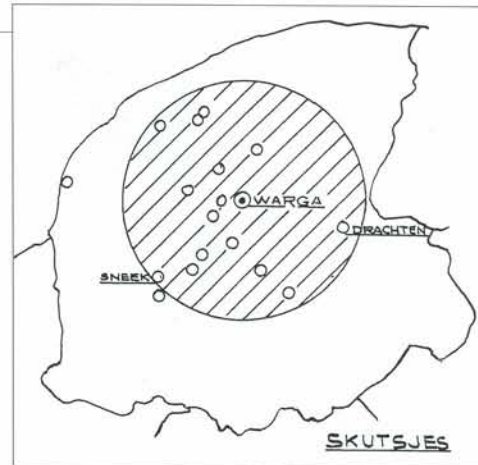
Tjibbele Ates van der Werff werd geboren op 5 augustus 1856 als zoon van de Drachtster scheepsbouwer Ate Pieters van der Werff. Hij overleed op 17 oktober 1926 te Wergea.

Deze helling wordt al genoemd in archieven in 1695. Rond 1876 wordt H.H. Postma de hellingbaas. Hij is evenwel niet lang eigenaar van de helling geweest, want blijktens een advertentie in de Leeuwarder Courant is de zaak in 1881 failliet en wordt geveild.

De volgende eigenaar is Jacob Eindhoven, die de werf koopt voor zijn minderjarige zoon Jan. De koopsom bedroeg f 2.010,-.

Aanvankelijk huurt Tjibbele van der Werff de werf, om hem in 1889 te kopen voor f 1.800,-. Op 4 oktober 1881 adverteert T.A. v.d. Werff dat hij zich heeft gevestigd als sloopstimmerman en biedt hij onder andere een roefschepje van 20 ton in aanbouw te koop aan, dat geschikt is als mattenschip.

	Schip	Praam	Schouw	Bok	Vissers boot	Roef Scheepje	Gardinier boot	Sloepke	Totaal
1881	1								1
1882	1	1	2						2
1883		1	2						3
1884		1		2	1	2			6
1885	1	2	3						6
1886/m 88 ontbr.									
1889		1							1
1890	1								1
1891	1		2						3
1892	3	3	5						11
1893		1	7			1			9
1894	1		3				1		5
1895	1	1	7						9
1896	1	2	4						7
1897	1	1	8						10
1898	1	1	1						3
1899	1	1	3						5
1900		1	4			1			6
1901	1		3						4
1902		2	3						5
1903		1	2						3
1904		1							1
1905		6						gelev. 6 4 uitbest.	6
1906			2						2
1907									0
1908		1	1				2		4
Per type	15	28	60	2	1	4	1	2	113



Afzetgebied

Het afzetgebied van de schepen lag in een ruime kring rond Wergea, dat centraal in Fryslân is gelegen. De Noord-Zuidas loopt van Vrouwen Parochie naar Hommerts Jutrijp en is 34 km lang, de Oost-Westas van Warten tot Dronrijp is circa 20 km lang. De door Van der Werff ingeruilde schepen werden in een veel kleiner gebied rond Wergea verkocht, veelal weer aan schippers, waarbij vaak weer een oud schip werd ingeruild. Enige malen werd een tweede inruil verkocht aan de armvoogden van een kerk in de omgeving.

De derde en vierde inruil werden vaak opgeknaapt, voor f 50,- tot f 180,-, waarna het schip werd verkocht.

Een transactie

Een willekeurige transactie ziet er als volgt uit.

Werknummer 112:

1897-1898 een nieuw schip op de koop gebouwd.

Dan volgt in het kort het bestek - en verder: 'Bovenomschreven schip is soliede gemaakt en verkocht aan Wiebren Bergsma te Grouw voor de som van vijfhonderd en vijftig gulden bij het schip door hem bevaren, zijnde ruim 7 jaar oud. Het schip is geleverd den 29 Juli 1898. Het schip van Bergsma verkocht en geleverd den 29 Sept 1898 voor de som van vijfhonderd guldens bij het oude schip, aan schipper A. van Huizen te Giekerk. Van deze 500 gulden werd f 250,- contant betaald en bleef de helft debet volgens huurcontract.

Het oude schip van A. van Huizen verkocht aan T. de Hey van Roordahuizum voor de som van f 157,50 bij zijn oude bok.

Deze oude bok verkocht aan Bram (?) voor f 45,- en een oud veerschip. De totale transactie bedroeg f 1.252,50.

Bestekken

Hierna volgt het bestek van werknummer 19. In September 1885 opgezet op de koop een nieuw schip, lang over Stevens 50 voet. Wijd

Op de eerste bladzijde van het werfboek staat dan ook te lezen:

'Het scheepje door mij gekocht (zittende op de werf, half klaar tot aan de legwaring) voor de som van f 441,20, den 20 dec. 1881, heb ik afgeleverd in Mei 1882 aan Wessel Bakker van Sneek, geheel afgewerkt met alle bijbehorende zaken, voor de som van f 1.050,- bij het oude schip.'

Het werfboek

Het werfboek beslaat het tijdsbestek van 1881 tot en met 1908. Er worden alleen houten schepen vermeld. Bekend is dat er sinds 1902 ook staalijzeren schepen werden gebouwd, maar daar heeft Van der Werff zich niet mee bemoeid.

Zoals in de tabel valt te lezen, bestond het leeuwendeel van de nieuwbouw uit wat we nu skûtsjes noemen (toen schip of roefschip), pramen en schouwen. Deze drie hoofdgroepen wil ik hierna nader belichten.

De jaren 1886 tot en met 1888, zijnde de werfnummers 20 tot en met 49, ontbreken in het werfboek. In deze jaren adverteert Van der Werff in de Leeuwarder Courant in 1886 met enige gebruikte schepen, kennelijk ingeruild op nieuwbouw. In 1887 biedt hij aan: enige nieuwe roei- en melkschouwen, een nieuw schip circa 32 ton en één in aanbouw. In januari 1888 biedt hij deze schepen, in de winter op

risico gebouwd, nogmaals aan. In maart 1888 biedt hij een nieuw roefschip, circa 23 ton te koop aan.

Schip en roefschip

In het werfboek worden vijftien 'schepen' en vier 'roefschepen' genoemd, maar waar het verschil in zit wordt niet geheel duidelijk.

Soms wordt in het summiere bestek in het geheel niet gerept over een roef, maar in het bestek van het in september 1885 opgezette nieuwe schip lezen we: 'legwarings (= gangboord J.K.) breed bij de voorkant der roef 18 1/2 dm'.

In het bestek van het roefschip dat in het voorjaar van 1893 werd opgezet, wordt helemaal niet over een roef gesproken.

De afmetingen van deze schepen variëren tussen 40 vt (= 11,32 m.) lang en 10 1/2 vt (= 3,15 m.) breed tot 52 vt (= 14,71 m.) lang en 12 vt (= 3,36 m.) breed.

De gemiddelde lengte bedraagt 13,40 m. en de gemiddelde breedte 3,26 m. De gemiddelde lengte/breedteverhouding bedraagt 4,11:1 en de lengte/holteverhouding 11,81:1.

De tonnage varieert van 18 tot 30 ton, met een gemiddelde van 23,2 ton.

De indeling van de schepen verschilde kennelijk regelmatig; schepen met dezelfde lengte hadden per definitie niet dezelfde tonnage.

over de kiemen 10 vt van voren 8 vt 2 dm, 20 vt van voren 9 vt 3 dm, 3 vt van voren 8 vt 4 dm, 40 vt van voren 5 vt 10 dm.

Kiel $2\frac{1}{2}$ dm dik vuren hout. 't Vlak 2 dms vurenhout; geden $1\frac{1}{2}$ dms eiken, achterste balk, waarin de steven staat 12 vt lang, ligter uit de achterhoek tot de geden, 2 vt 9 dm. Wijd over de zijden van binnen, onder de wellings 10 vt van voren 11 vt 2 dm, 20 vt van voren $11\frac{1}{2}$ vt, 30 vt van voren 11 vt 4 dm, 40 vt van voren 10 vt 10 dm.

Leggers over 't vlak wijd 22 duim, dik 4 dm, 't inhout dik $3\frac{1}{2}$ dm.

't Boeien hol op No 2 of 20 vt van voren $2\frac{1}{2}$ vt. Wellings dik 3 duim, breed in 't midden 10 duim.

Scheergangen dik 2 dm, breed 7 dm.

De boegen hoog in de stevens voor 5 vt 10 dm, achter 5 vt 4 dm gemeten vanaf onder de kiel. Legwaring breed voor 16 dm, achter bij de voorkant der roef $18\frac{1}{2}$ dm, achter bij 't achterende der roef $18\frac{1}{2}$ dm. uit één plank zonder naad.

Rijswaring hoog voor $3\frac{1}{2}$ dm, achter $5\frac{1}{2}$ er op en bij neer gesponnigt.

't Voordek lang voor uit de voorkant der steven tot over de waterlijst 15 voet, scheerstokken 4 duim dik. 't Zeilwerk met vier knieën. Vaste balk met 2 knieën, 2 knieën aan de roefbalk.

Verder vóór de vaste balk iedere kant 3 tussen de vaste en roefbalk 2, en in de roef 2 knieën van 5 dm breedte.

Achterdek lang, achter de steven tot de sponningbalk b/d/roef 5 vt 3 dm, de roef lang 7 voet. Onder 't achterdek tussen de 4^e balk en de achterste band 2 dekbalken van 3 dms dik, ook de balken onder 't voordek 3 dm dik.

Balkwegering $1\frac{1}{2}$ dms eikenhout.

Vullings 1 dms eiken met vaste stukken onder de legwaring. Binne kiemen en boekdelling en Kolzwijn $1\frac{1}{2}$ dms eikenhout.

Losse weigering 1 dms vuren.

Voorstevens hoog 7 vt 3 dm. Geden hoog 4 vt, achtersten lang 6 vt 8 duim, geden achter hoog $3\frac{1}{2}$ voet.

Boven omschreven schip zijn bij geleverd 2 dms zwaarden, $2\frac{1}{2}$ dms eiken roer, loeggangen, 12 blinde luiken, landgang, stoeltje, mik, trapke aan de zijde, wasbak zonder ijzerwerk. Doch verder alle ijzerwerk naar behoren; de stootijzers en ijzers om de stootklossen; raampje op de kap, voor rekening van de schipper. Boven omschreven schip is verkocht en geleverd de 20 Mei 1886 aan Imke Polderboer, schipper te Balk voor negen honderd gulden aan contanten bij het schip 't welk door hem bevaren werd. Dit oude schip was met zeil en treil zooals het door hem werd gebruikt. Het nieuwe schip is gemeten te Sneek den 29 Mei



Rechts: Tjibbele Ates en links zijn zoon Bortell van der Werff.

op 26 ton en genaamd *Hoop op Zegen*.

't Boven genoemd oud schip verkocht aan Klaas Kuipers van St. Jacob voor f 330,- bij (rest ontbreekt).

Het blijkt dat het hele schip uit eikenhout werd gebouwd, behalve het vlak, de wegering en de betimmering die van vuren werden gemaakt. Voor de kiel werd ook wel eens Amerikaans grenen gebruikt.

In 1881 werd een nieuw schip opgezet, waarvan de dekken van $\frac{1}{2}$ duims Amerikaans grenen waren gemaakt. Een jaar later weer een schip gebouwd met: 'Het vlak van 2 duims vuren en gedeeltelijk van 2 dms Am. grenenhout'.

Kennelijk was de ene schipper kieskeuriger dan de andere, wat de kwaliteit van het eikenhout betrof. Zo zien we dat voor het schip dat in 1902 voor Andries Bouwhuis te Poppingawier werd gebouwd 't inhout $3\frac{1}{2}$ dm dik zoveel mogelijk zonder spint. Ook het boeghout (de huid in de kop) moest zonder spint zijn.

Dezelfde schipper zou in 1907 een van de eersten zijn die een ijzeren roefschip bestelde bij Gebr. Roorda te Drachten, de later zo beroemde werf De 'Piip'.

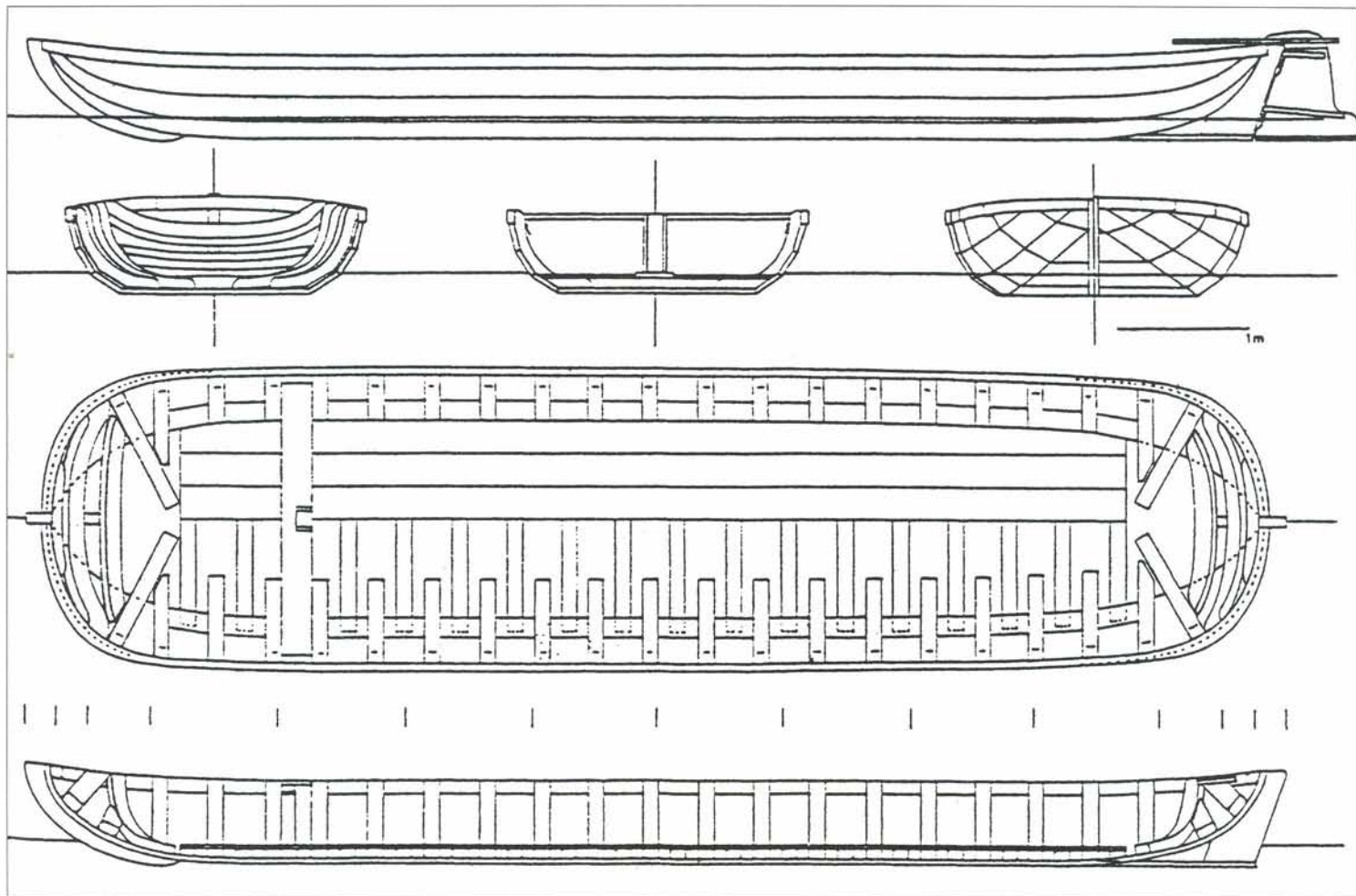
De prijs van het houten schip in 1892 bedroeg f 1225,-. Het nieuwe ijzeren schip, dat ongeveer even groot was, kostte f 1350,-. De prijzen tussen hout en staal ontlieden elkaar dus niet veel.

De pramen

Zoals uit de tabel blijkt, zijn er in de periode 1881 - 1908 zeker 28 pramen gebouwd. Pramen werden voor meerdere doeleinden gebruikt. Bijna elke boer had er wel een, om vee, voer, of hooi mee te vervoeren. Veel boeren huurden een praam van de werfbaas. Sommige schippers hadden er een praam bij, timmerbedrijven moesten wel eens een praam gebruiken om bij hun klanten (boerderijen en molens) over het water te kunnen komen.

Een paar keer per jaar kwam die praam naar de werf om gehellingd te worden. Er waren trouwens ook reizende skûtmakkers die de pramen bij de boerderij op de wal zetten om ze daar te teren en eventuele reparaties uit te voeren.

De pramen verschilden onderling veel in lengte. Ze werden niet op lengte besteld, maar op laadvermogen. Van der Werff vermeldt bijvoorbeeld 'een nieuwe 7 tons praam'. In het hele werfboek worden consequent als lengtematen aangehouden de Amsterdamse (= Friese) houtvoet van 28,3 cm en de duim als $\frac{1}{12}$ voet. Bij de eerste praam, die gebouwd werd in 1882, worden de afmetingen vermeld in ellen en duimen, bijvoorbeeld 6 el 40 dm. Bedoeld wordt echter 6 meter en 40 centimeter. Verder in hetzelfde bestek gebruikt hij weer: '3 dm dik, ouwe maat scheeps Friesch'. In laadvermogen varieerden de pramen van



Friesche praam, zoals bij T A. v.d. Werff werd gebouwd. Tekening G.J. Schutten.

circa 4 ton tot 13 ton. In lengte/breedte maten was dit 8,00 x 2,20 m. tot 12 x 2,85 m.

In 1883 werd er een nieuwe 7 tons praam gebouwd op het oude vlak. Dit vlak was blijkbaar nog van uitstekende kwaliteit.

In november 1889 vermeldt het werfboek 'Een 5 tons praam gekocht te Wartena, staande in aanbouw met 3 onderste gangen om het vlak met klampen voor f 35,-. Daarna door ons afgemaakt etc. etc'.

De praam werd, zonder ijzerwerk, verkocht voor f 195,-. Jammer genoeg staat er niet bij vermeld waar deze praam werd gekocht. Misschien bij een andere werf die in problemen zat? In de winter van 1895/1896 wordt er een roefpraam gebouwd, lang over de stevens 38½ vt, bijna 11 m. lang. Dit schip wordt geheel als praam opgezet, maar de messelbank krijgt zware kokerswangen. De roef was achter op het schip. Deze praam, ter grootte van een klein skûtsje, werd eerst in de verhuur gehouden, maar in 1908 verkocht met zwaarden, mast en luiken voor f 200,-.

Onder bouwnummer 130 wordt in april 1902 een 4 tons praampje gebouwd, met dezelfde afmetingen als nr. 122 'met de klampen over 't vlak meest van beukenhout'. Deze houtsoort is zeer opmerkelijk te noemen. Mogelijk

was er voor dat schip geen goed hout voor de klampen beschikbaar en heeft Van der Werff dit beukenhout bij een bevriende timmerman/schaatsenmaker gekocht. Immers, de schaatshouten werden ook van beukenhout gemaakt. Schaatsenmakers waren er in overvloed in Wergea en omgeving.

Na deze praam werd de grootste praam op stapel gezet en wel met een roef voor. Dit schip werd 42½ vt (= 12 m.) lang en gebouwd van eikenhout. Het vlak werd van dennenhout gemaakt. 'Deze praam wordt verhuurd en vaart 13 ton'.

Duidelijk te lezen is dat later in het werfboek werd bijgeschreven: 'Deze praam opgeboeid met luiken en verkocht aan A. Douenga voor f 400,- den 16^e maart 1906'. Vier jaar later dus! In de winter van 1905/1906 krijgt Van der Werff een order die hij zelf niet snel genoeg kan bouwen en afleveren. We lezen: 'Geleverd aan de Gemeente Utrecht 6 beerpramen waaronder 2 opene. Deze pramen zijn geleverd 2 door mij, 2 door A. v. Wageningen te Veenwouden en 2 door P.A. van der Werff te Bergum, voor de som van f 400,-, de beerpramen, de 2 opene voor f 380,-.' Die vier uitbestede pramen werden wel bij familie ondergebracht.

In de winter van 1908/1909 wordt nog een 4 tons praampje gebouwd, 'vuren vlak, anders alles soliede, te verhuuren'.

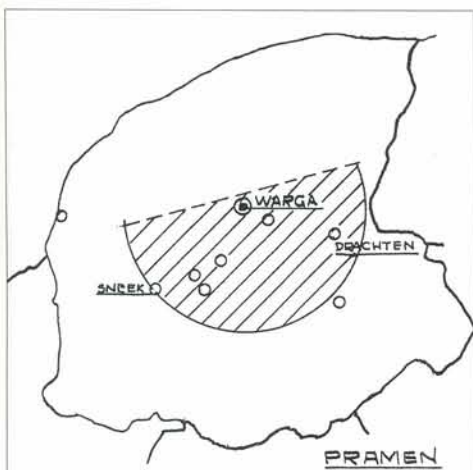
Als 'toegift' staat achter in het werfboek een prijsopgaaf van 27 mei 1927, dus 20 jaar later, van een nieuwe ijzeren praam, lang 11 x 2,20 bij 0,66m. Tjibbele van der Werff is dan al overleden.

Zo zien we dat het materiaal wel is veranderd, maar dat het gebruik van pramen onverminderd doorgaat. Hierin zal pas verandering komen bij de doorvoering van de ruilverkaveling in midden Fryslân in de jaren zestig van de vorige eeuw.

Afzetgebied

De nieuwe pramen werden, in tegenstelling tot de skûtsjes, dicht bij huis verkocht. Zo bleef er een twaalfstal in Wergea zelf. Andere bestemmingsplaatsen waren onder andere Eernewoude, Grouw, Drachten, Goutum en Terkaple. Uitzonderingen waren leveringen naar Harlingen en Utrecht.

De meeste pramen werden zonder inruil verkocht, maar dat lukte niet altijd. Bij de eerste praam die Van der Werff bouwde in 1882 staat vermeld: 'Boven omschreven praam geleverd Jan. 1883 voor de som van f 200,- bij de oude



praam of f 300,- zonder smid'. Deze praam werd geleverd aan de fa. A.K. Hoekstra te Wergea. Dit bedrijf bouwde regelmatig boerderijen en molens, maar bezat ook grote bekendheid als schaatsenfabrikant.

'In 't begin van 1898 opgezet een nieuwe 6 tons praam. Deze praam eerst eenigen tijd verhuurd (p.m. een week of 6) en toen verkocht aan P.A. Terpstra, landbouwer in de Groote meer onder Wergea voor de som van twee honderd guldens aan contanten benevens een kaas en de oude praam door hem gebruikt'.

Bestek van een praam

Het bestek van een praam zag er meestal als volgt uit:

Werfnummer 15

In Mei, Juni en Juli 1885, een nieuwe 5 tons praam gemaakt voor W. Schuurmans, landbouwer te Wergea.

Lang over de Stevens 33 voet. Wijd 9 vt. Hol op de boekdeling 2 vt. Schuin bij de zijden op 't vlak 2 dms vuren, leggers over 't vlak 2 1/2 dms eiken, inhoud 3 1/2 dm en een voet wijd van elkander.

Omschot 1 1/2 dms eiken. Messelbank en zitelhout 2 1/2 dm, vlink breed. Wellings 2 1/2 dms eiken en 7 1/2 dm breed. Boekdelling 1 dms vuren, 1 1/2 dms eiken roer.

Met smidswerk enz. geheel klaar voor f. 200,- bij de oude praam. Beide einden der praam met opgebrande geden en met buite kiemens'.

De schouwen

Met 60 exemplaren is de schouw verreweg het meest gebouwde scheepstype. En dat is niet zo verwonderlijk. Immers, de schepen (skûtsjes) werden maar voor een kleine groep afnemers - schippers - gebouwd. Pramen werden aan (boeren- en timmer)bedrijven verkocht. Een schouw - Van der Werff schreef steeds schou - kon iedereen gebruiken.

Veel schouwen werden afgenomen door landbouwers en koemelkers. Opvallend is dat zes bakkers een schouw kochten. Ook kochten

schippers een schouw, veelal wat sterker gebouwd, 'voor achter 't schip'.

De kleinste schouw mat 11 1/2 vt x 5 dm (= 3,25 x 1,40 m.). De grootste schouw, eenmalig gebouwd, mat 20 vt x 5 1/2 dm (= 5,66 x 1,55 m.). De meest voorkomende maat was rond 14 vt x 3 1/2 dm (= 4 x 1 m.).

Afzetgebied

De schouwen werden in het algemeen in Wergea zelf en in de directe omgeving verkocht. Uitzonderingen hierop zijn leveringen naar Pingjum en de Oosterzee.



De eerste schouw die Van der Werff bouwde, was: 'in 1883 een nieuwe schouw gemaakt voor Ruurd Rijpstra van Wirdum. Lang 11 1/2 vt, wijd 5 vt van 1 dms hout voor f 32 1/2'.

Bij de tweede schouw moest al een oude worden ingeruild: 'welke verkocht is later voor f 9,-'.

'In mei 1885 gemaakt voor A.K. Hoekstra een groote vuren schou lang 20 vt, wijd 5 1/2 vt met boeïsel met bijlevering van 23 inhouten en 't overige hout door hem zelve te leveren voor f 20,- bij de oude schou'.

A.K. Hoekstra was de timmerman/molenbouwer aan wie Van der Werff ook al eens een praam had geleverd. Aan deze schouw zal hij niet veel verdiend hebben. Zo te zien bouwde Hoekstra het schip zelf af.

Ook in 1885 wordt gebouwd: 'een nieuwe vuren schou dienstdoende achter 't schip'. Dit schip, skûtsje, was in 1882 als tweede op de werf gebouwd voor schipper Huite Siegersma. Voor een andere schipper wordt ook een schouw gebouwd: 'Best en sterk gemaakt'. Een wat andere schouw is de volgende, bestemd voor een visserman.

'Den 26 sept. 1893 geleverd aan Joh. Zijlstra een nieuwe vuren schou met klap er voorop. Lang 15 1/2 vt, wijd in 't vlak 4 vt, hol 2 vt met eiken klampen en Am. gr. beun in 't midden en roer eraan, voor de som van vijf en veertig guldens en buitendien voor verf en andere zaken f 4,73 1/2. Alzoo totaal voor negen en

veertig gulden drieënzeventig en een halve cent.

Zegge f 49.73 1/2 contant betaald'.

Het volgende schip geeft ons een mooi bestek, maar ook een indruk van de prijzen.

In Maart 1895 geleverd aan de heer Freerk de Boer, landbouwer onder Wergea in de Kleinemeer, een nieuwe schou, lang 13 vt en 3 dm, wijd in 't vlak 3 vt en 4 dm, hol in midden op de lat 18 dm. Het vlak uit 3 breedten, de zijden uit één breedte. Klampen over 't vlak 1 1/2 dms eiken van af de messelbank tot achter gevloerd, het oosgat in 't midden.

Alles zeer solide gemaakt zonder spint van buiten, met één paar grenen riemen en roer met ijzerwerk enz. als onderstaand.

Sjouke 80 uur werkloon à 12 1/2 ct	f 10,-
1000 later (?) en 100 dekspijkers	f 2,-
95 vt 1 dms eikenhout à 20 ct	f 19,-
40 vt 1 1/2 dms eikenhout à 25 ct	f 10,-
3 vt 2 dms eikenhout voor roer	f 4,-
Smid ijzerwerk	f 2,50
verf en teer en werk en pik	f 1,50
1 paar grenene riemen	
Zamen	f 50,50

In 1908 wordt de laatste schouw in het werfboek vermeld. Of er dan ook al ijzeren schouwen werden gebouwd is niet bekend. Concurrentie was er in ieder geval wel. Al in juli 1896 adverteert de plaatselijke smid Bonne Ottes Lantinga: 'Te koop ijzeren roeischouw. Zich aanbevelend voor nieuwe ijzeren schouwen.'

Als laatste wil ik nog iets bijzonders vermelden. In het jaar 1908 laat schipper Sj. van der Meulen uit Terhorne een nieuw ijzeren roefschip bouwen bij Auke van der Zee te Joure, zoon van Eeltsjebaas. In mei 1908 levert Van der Werff 'aan schipper S. v.d. Meulen te Terhorne een nieuw eiken sloepke achter 't schip voor de som van f 36,-'.

De vraag waarom schipper Van der Meulen in één jaar bij twee werven liet bouwen zal wel onbeantwoord blijven. Was er ruzie, of een prijsverschil?

Dit artikel geeft slechts op summier wijze inzicht in het werfboek. Uiteraard staan er nog veel meer bestekken en wetenswaardigheden in. Voor degene die het boek eens wil doorlezen, ligt er een kopie in de bibliotheek van het Skûtsje Museum 'De Stripe' in Eernewoude.

De archiefgegevens werden mij welwillend ter beschikking gesteld door de Heer Sicco van Albada, de tekening van de praam is van Gerrit Schutten.



125-Jarig bestaan van Jachtwerf van der Werff

De naam Van der Werff met twee effen staat voor een dynastie Friese scheepsbouwers. Verspreid over Friesland bouwden ze jarenlang schepen. Eén van hen, Tjibbele Ates van der Werff leerde het scheepsbouwvak bij zijn vader op de werf in Drachten. Hij wilde iets voor zichzelf en kocht in 1881 een scheepshelling met opstallen in Warga voor het bedrag van f1.800,-. Er werden houten skûtsjes en pramen gebouwd. Later is hij met zijn zoon overgegaan om schepen te bouwen in staal. De op de werf gebouwde skûtsjes *De Liefde*, *Twa Famkes* en *Zeldernust* zijn elk jaar nog te bewonderen tijdens IFKS-kampioenschappen. Heette de werf eerst *de Onderneming*, daarna *Scheepswerf van der Werff*, nu wordt het bedrijf onder de naam *Jachtwerf van der Werff* geleid door de oudste dochter van Boele van der Werff: Jannie Postma van der Werff (39) en Pieter Postma (41). "Echt nieuw bouwen doen we niet meer, wel repareren en restaureren we schepen," vertelt Pieter Postma. Trots laat hij een kleurenfoto zien van de 11,50 meter lange stalen reddingsboot *Jhr. Mr. JWG Rutgers van Rozenburg*. "Voor het museum op Terschelling hebben we een tot motorboot verbouwde reddingsboot teruggerepareerd naar de oorspronkelijke staat. Volgens insiders is het schip, dat in 1907 is gebouwd bij de werf Kromhout van Goedkoop, de oudste stalen motorreddingsboot ter wereld. Het werk daaraan was prachtig."

Al worden er nu geen nieuwe schepen gebouwd, met een jachthaven, winterstalling, reparatie, restauratie, motorbootverhuur en een stacaravanpark voor 50 plussers bloeit het bedrijf weer als in zijn gloriejaren.

In september wordt het 125-jarig bestaan gevierd met een groot feest en met twee door de werf gebouwde skûtsjes voor de deur.



Jannie Postma van der Werff en Pieter Postma. Foto Theo Kampa

Buurs Scheeps- techniek importeur Roca oliegestookte cv-ketels

Sinds januari 2006 is Buurs Scheepstechniek uit Aalsmeer de importeur geworden van Roca oliegestookte cv- en combiketels. Roca is marktleider in Spanje en Portugal, landen waar grotendeels op huisbrandolie wordt gestookt. Met de ruime ervaring in ontwikkeling en productie is het Roca gelukt om een kwalitatief hoogwaardig product op de markt te brengen tegen een betaalbare prijs.

Door toepassing van moderne technieken hebben de Roca-ketels een efficiëntie van meer dan 90% volgens de 92/42/EEC richtlijn. Het verbruik is dan ook lager dan de conventionele oliegestookte cv-ketels. De brander is uitgerust met voorverwarming voor optimale verbranding en een lage NOx uitstoot. De ketels zijn uitgerust met een



elektronisch bedieningspaneel. De brander, pomp en expansievat zijn geïntegreerd, waardoor de installatie van de ketels uiterst eenvoudig is en de ketel tijdens bedrijf zeer weinig geluid produceert. De ketels zijn compact en leverbaar in vermogens van 23,3 tot 33,7 kW, waardoor ze uitermate geschikt zijn voor gebruik in beroeps- en chartervaart, maar ook plaatsing op minder grote schepen is goed mogelijk. Een Roca met een vermogen van 23 kW is al leverbaar voor € 1520,- incl. btw

Voor meer informatie: www.buurs.nl of info@buurs.nl. Voor vragen: Ir. J. Mellema, 0297-369941