

# *Familie Van der Werff: dynastie van Friese scheepsbouwers*



Lieuwe Westra

**Haicke Pyters begon in 1729 met „Huys en Schuythuis”**

In het van gemeentewege in 1864 te Drachten gepubliceerde „Verslag over den toestand der Gemeente” wordt gewag gemaakt van 3 sloopstimmerbazen met 10 knechten. De hellingbazen waren: Haicke Pyters van der Werff aan het Buitenst Verlaat, zijn broers Ate Pyters van der Werff aan de Langewijk en Pyter Haickes van der Werff (zoon van Haicke Pyters) aan de Noorderdwarsvaart.

De familie Van der Werff, een dynastie in de Friese scheepsbouw. Stamvader en grondlegger is Haicke Pyters. Hij huurt in 1729 een „huys met schuythuys” in de Suyder-drachten, doch sterft op jonge leeftijd. Zijn vrouw Antje Martens zet het bedrijfje voort en vestigt zich later met haar zoon Pyter Haickes aan de Noorderdwarsvaart. Deze Pyter Haickes lega-

*Op de helling van de Langewijk het nieuwbouwcasco van de roemruchte beurtjalk „Drachten-Rotterdam” van Jetze Schokker. De vrouw met de twee kinderen is moeder Van der Werff met haar zontjes Piet en Geert. Op het schip, derde van rechts, beurtschipper Jetze Schokker.*

teert in 1795 bij testament de „helling met schuytmakerij” aan zijn oudste zoon Haicke Pyters „in somma 4600 caroliguldens klinkende munt en geen „s lands oubligatiën”.

Nog voordat Napoleon „zijn” Hollanders met een achternaam opscheepte, had Haicke Pyters zijn „van” al bepaald. Die lag voor de hand: Van der Werff. Hij overlijdt in 1813. Zijn zoon Pyter Haickes is dan kennelijk nog niet in staat de werf alleen te bestieren, want de koopcontracten uit die tijd blijken door zijn moeder Sytske Minnes te zijn ondertekend.

Zo verscheen „sloopstimmerwerfhouderse” Sytske Minnes op 6 april 1814 voor notaris Karst Janus van der Veen om met Minne Sipkes Veeninga een koopcontract te regelen van „een hekschuitehol, voor twee duizend en driehonderd caroliguldens, lang over stevens zestig voeten, wijd veertien voeten, hol vier-een-vierde voeten, van de comparante timmerwerf nieuw uitgehaald en reeds bij den koper ten volle ontvangen, die dit ook erkent en verklaart daarmee tevreden te zijn”.

Een kleinzoon van Sytske Minnes, Haicke Pyters, is de eerste Van der Werff die zich aan de Buitenstvallaat vestigt. Omstreeks 1840 besluit hij, na omzwervingen via Harlingen en Gorredijk, daar zijn scheepstimmerbedrijf voort te zetten.

Maar ook daarvóór moet aan de toenmalige invalspoort naar Drachten al een helling zijn geweest. De Drachtster kroniekschrijver Bernardus Fanbricius vermeldt althans dat er in 1762 te Drachten 2 schuitlemmakers zijn gevestigd: „Twee schuitlemmakers baas die maake praam of schuiten, den een die binnen vaart de andere na buiten”.

### *Derde werf*

In diezelfde tijd (1840) wordt de derde Van der Werff-werf op stapel gezet. Ate Pyters van der Werff - een broer van Haicke Pyters - laat een helling bouwen aan het begin van de Langewijk. En dan zijn we terug bij het „Verslag over den toestand der Gemeente”: in 1864 telt Drachten 3 scheepstimmerwerven. Economisch was daarmee de maat kennelijk vol, want vanaf die tijd zwermen de kinderen en kleinkinderen van de familie Van der Werff uit over heel Friesland. Men vindt ze terug op hellingen te Bergum, Harlingen, Gorredijk, Echten, Ureterp, Leeuwarden, Staveren en Warga.

Aan het Buitenstvallaat nam Oebele Haickes de werf over van zijn vader Haicke Pyters. Een broer van Oebele, Pyter Haickes, betreft de oude helling aan de Noorderdwarsvaart, nadat deze enige jaren had leeg gestaan. Voor zijn zoon Haicke Pieters (de naam heeft dan inmiddels een spellingswijziging ondergaan) koopt hij van oom Ate Pyters de helling aan de Langewijk erbij.

Na de eeuwwisseling, wanneer de houtbouw het veld heeft moeten ruimen voor de ijzeren scheepsbouw, hebben de Van der Werffs nog steeds drie scheepswerven in Drachten. In 1896

wordt het Drachtster helling-arsenaal uitgebreid met een vierde werf: de later zo bekende Piipster-werf van de gebroeders Roorda.

### *Weerslag*

Als na de jaren twintig het wegverkeer een steeds groter deel van de vervoersmarkt veroverd, ondervindt ook de Drachtster scheepsbouw daarvan de weerslag. Het oudste hellingkje aan de Noorderdwarsvaart sneuvelt als eerste. Ver voor de 2e wereldoorlog worden ook op de Piipster-werf de klop- en rekhamers neergelegd. De werven op Buitenstvallaat en Langewijk schakelen over op jachtbouw en reparatie. Als in 1956 de demping van de Dwarsvaart een feit is, behoort de werf aan de Langewijk eveneens tot het verleden. Alleen de helling aan het Buitenstvallaat „leeft” nog.

Het hoeft geen betoog dat de nakomelingen van Haicke Pyters generaties lang het gezicht van de Friese scheepsbouw hebben bepaald. Tussen 1880 en 1930 bouwde het geslacht Van der Werff duizenden schepen. De veranderde omstandigheden dwongen een belangrijk deel van dit geslacht scheepsbouwers de werf de rug toe te keren. Maar het ziet er naar uit dat de naam Van der Werff nog in lengte van jaren betrokken zal blijven bij de scheepsbouw. Het lijkt niet toevallig dat in een tijd waarin de belangstelling voor het zeilend bedrijfsvaartuig onmiskenbaar toeneemt, het uitgerekend twee jonge telgen uit het roemrijke geslacht scheepsbouwers zijn die hard werken om op de restanten van twee beroemde werven het vakmanschap van hun voorvaderen weer iets van de oude glorie terug te geven: Jan Oebele van der Werff (achterkleinzoon van Oebele Haickes) op de werf aan het Buitenstvallaat te Drachten en Roelof van der Werff (neef van Jan Oebele) op de vroegere „Zwolsman-werf” De Hoop te Workum.

---

---

## *Herinneringen van een roemrijk geslacht scheepsbouwers*

---

---

*Toen het ijzer kwam zei Haicke Pyters: „We kloppen ons er zelf uit”*

*„We kloppen ons er zelf uit”, oordeelde Haicke Pyters van der Werff aan het eind van de vorige eeuw. Niet alleen hij beschouwde de oprukkende ijzeren scheepsbouw als een niet te omzeilen zwaard van Damocles. Dertig jaar later was de hellingbaas aan de Langewijk te Drachten inder-*

*daad uitgeklopt, maar met de oorzaak lag het even anders. Het in 1940 verschenen historisch overzicht van „Smallingera-Land” schetste de situatie als volgt: „De bedrijvigheid op de werf is heden sterk verminderd, nu de scheepvaart door de vrachtauto bijna om hals is gebracht”.*

Dat Haicke Pyters het in die dagen nog niet zo zag zitten met de ijzerbouw is begrijpelijk. Het houten schip vroeg meer onderhoud. Bovendien voorzag hij dat

een ijzeren schip de tand des tijds tot in lengte van jaren zou doorstaan. Rond de kokende teerpot werd het schaftuur doorgebracht met heftige dis-

cussies over de spraakmakende ijzerbouw. Een deel van het hellingvolk twijfelde aan de doelmatigheid van een ijzeren schip: „Te gek om los te lopen, hoe



De zojuist tewater gelaten tjalk van beurtschipper Jetze Schokker. Geheel rechts bij het helmhout de schipper zelf, links van de schipper werfbaas Haicke Pyters van der Werff.

diep steken die schepen wel niet". Een optimist beweerde: „Nee, ze varen zelfs sneller, wordt er gezegd". Hetgeen vervolgens weer werd bestreden met: „Dat kan niet, ijzer zinkt immers en hout drijft".

De pessimisten raken pas overtuigd als de Bakkeveenster beurtschipper met zijn boven Groningen gebouwde ijzeren schip de Langewijk afkomt. Heel Drachten is dan te hoop gelopen rondom de draaibrug aan het Boveneind.

Ook Haicke Pieters was niet meer in staat de ontwikkelingen tegen te houden. In 1898 glijdt aan de Langewijk het eerste ijzeren schip van de helling. Het zingen van de zagen en het gemoedelijke geklop van de breeuwhamers op de scheepstimmerwerf maakten plaats voor het helse kabaal van klop- en rekhamers in en rond een jachtige werkplaats. De pikjongen werd nageljongen, het aantal werkuren korter. En dat er geproduceerd werd, mag blijken. Tussen 1898 en 1916 vlogen maar liefst 160 tjalken, klip-

„Hoofd" van een bestek uit de jaren twintig van Jan Oebeles van der Werff.

pers, pramen en andere schepen van de helling.

### Maximaal 145 ton

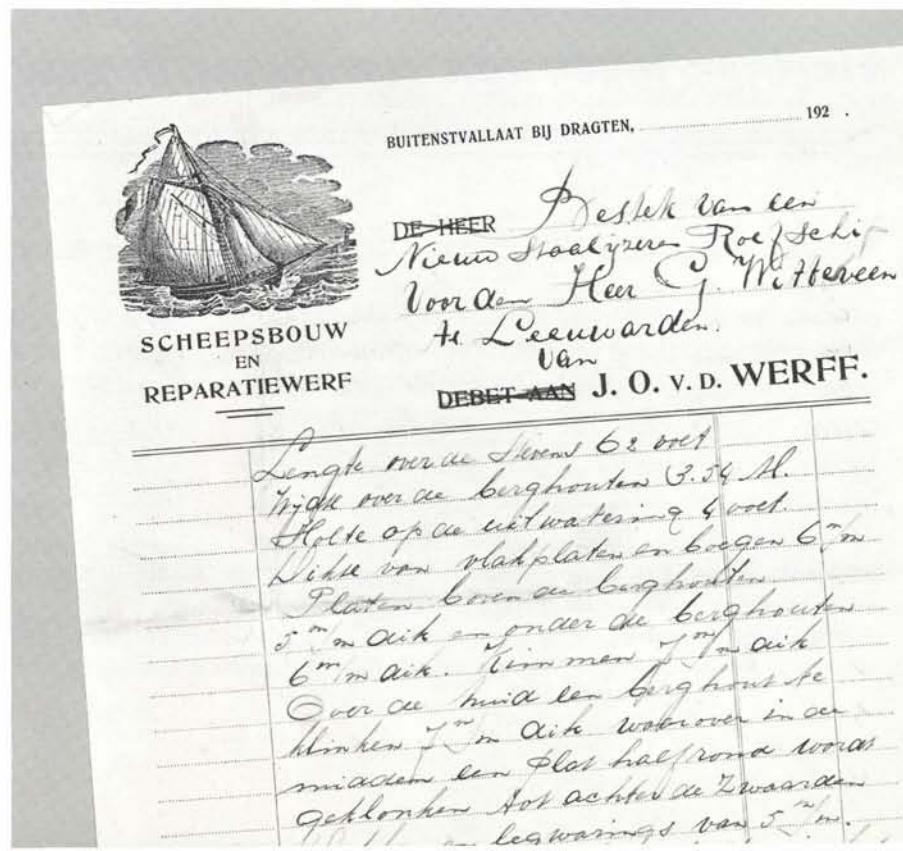
Durk Lourens (69) en Rienkje (74) van der Werff, zoon en dochter van Haicke Pyters, hebben het allemaal nog van nabij meegemaakt. Het waren niet alleen skûtsjes van 40 tot 45 ton die bij hen op stapel werden gezet, weet Durk Lourens zich te herinneren. „We hebben ook tjalken gebouwd van 145 ton. Groter kon

niet, 150 ton was zo ongeveer het maximum. Zo'n schip kon dan nog net door de sluis bij Buitenstvallaat". Ook de Langewijk liet tewaterlating van meer tonnage niet toe. Rienkje van der Werff over die steeds terugkerende spannende momenten: „Mijn moeder en ik bleven altijd binnen. We durfden niet te kijken. Pas wanneer het schip goed en wel te water lag, gingen we er naar toe".

De orderportefeuille van Haicke Pyters van der Werff was in die dagen goed gevuld. Er werd zelfs een tjalk rechtstreeks vanaf de werf naar Argentinië verkocht. Ook de bekende beurt-tjalk „Drachten-Rotterdam" van Jetze Schokker kwam van de helling aan de Langewijk. Het vertrek en de route van het schip werden in Drachten per bekkenslag bekend gemaakt. Het was hetzelfde schip waarmee gezin en inboedel van Bouke Schurer, scheepstimmerman bij Haicke Pyters van de bekende dichter-journalist (wijlen) Fedde Schurer, naar de Lemmer werd verhuisd.

### Werken van 6 tot 6

Met de komst van de ijzerbouw werd ook de werkdag geleidelijk korter. Toch werden toen nog dagen gemaakt van 's ochtends 6 uur tot 's avonds 18.00 uur en 's zaterdags tot 17.00 uur. Van de gewoonte om 's middags de warme prak te nuttigen werd onder geen beding afge-



BUITENSTVALLAAT BIJ DRAGTEN. 192

DE HEER J. Oebeles van der Werff  
Nieuw Hoalijzen Roefschip  
voor den Heer G. Witterveen  
te Leeuwarden.  
Van  
DEBET AAN J. O. v. D. WERFF.



Lengte over de Lijven 62 voet  
Hoogte over de berghouten 3.54 M.  
Hofte op de uetwatering 4 voet  
Dikte van vlakplaten en bogen 6" m  
Platen boven de berghouten  
5" m dik en onder de berghouten  
6" m dik. Binnen 7" m dik  
Over de midlen berghouten  
hinken 7" m dik wat over in de  
midelen een vlak halfrond voor  
geholten tot achter de Lijven  
18" m lengte van 5" m.

weken. Een hellingknecht uit het buurdorp Drachtster Compagnie nam zijn voorgedroogde maaltijd in een pannetje mee naar de helling. Tegen schafttijd maakte „mem” Van der Werff de zaak dan even voor hem warm. Het woonwerkverkeer werd toen nog uitsluitend te voet afgelegd, vandaar.

Durk en Rienkje van der Werff hebben zelf de houten scheepsbouw niet meer meegemaakt, maar als kinderen werden ze wel geconfronteerd met de erfenis ervan. Zoals gebruikelijk was, ruilden de schippers vaak hun oude houten schip in tegen nieuwbouw. De houten inruilers waren veelal louter geschikt voor de sloop. Ze lagen soms jaren voor de werf. Een aantrekkelijke doch verboden speelplaats voor de kinderen van Haicke Pyters. Rienkje: „Moeder lette daar streng op. Die oude houten schepen waren doorgaans in een zeer slechte staat en ze was doodsbang dat we door de luiken heen in het ruim zouden tuimelen”.

## Houtspaanders

Het beste hout van de sloopschepen werd weer gebruikt voor de beschieting van de roef van een nieuw schip. De ijzerbouw betekende dus niet dat er op de helling geen hout meer werd gebruikt. Er viel kennelijk nog zoveel „spaanmot” (houtspaanders) dat het voor een Lemster schipper interessant genoeg was om dit afval op gezette tijden bij de werven af te halen en in de thuishaven te verkopen aan de palingrokerij. De eiken „spaanmot” werd door de werf gratis geleverd. Als blijk van waardering gaf de schipper de kinderen van de hellingbaas dan wat zakgeld.

Durk van der Werff herinnert zich dat zijn broertje Bartle, nadat de Lemster schipper hem die morgen een zakcent had toegestopt, 's middags aan tafel geheel van slag raakte.

*Rond 1912 werd op de werf aan de Lange-  
wijk deze prachtige klipper gebouwd voor  
schipper Verhoef uit de Lemmer. Staande  
op de luiken naast de mast Ate Pieters van  
der Werff (met hoed) en Haicke Pieters van  
der Werff.*

Zoals het een goed calvinistisch gezin betaamt, werd er na de maaltijd uit de bijbel gelezen. Die middag was het Bartles beurt. Hij las in de Spreuken: „En wordt niet ijdel als het vermogen aanwast...”. Daar stond het, zwart op wit. En Bartle moest er van huilen. Vader en moeder Van der Werff hebben alle zeilen bij moeten zetten om hem de vermeende misdaad uit z'n hoofd te praten.

## Houtinkoop

Ten tijde van de houtbouw zijn er ongetwijfeld aanmerkelijk meer houtspaanders gevallen. Op en rond de helling wemelde het van hout. Dat moest eens per jaar op grote schaal worden ingekocht. Hoe dat in z'n werk ging heeft Haicke Pyters indertijd keurig in een schrift genotuleerd. Dat schrift, waarin ook technische zaken als het „boegbranden” worden behandeld, wordt door Durk van der Werff zorgvuldig bewaard.

Omstreeks Kerst en Nieuwjaar stond er een advertentie in de krant: „Houtverkoop te Olterterp in het Witte Huis, des middags om 12.00 uur”. 's Ochtends, op de dag van de verkoop, trokken Pyter Haickes van der Werff (de grootvader van Durk, die toen de werf dreef) en zijn broer Oebele Haickes van der Werff van de helling aan het Buitenstval-

laat er in alle vroegte op uit. Te voet ging het naar Bakkeveen. De bomen werden „staande op de stam” verkocht en werden derhalve eerst door de hellingbazen zorgvuldig „geket”. Het ging hen in het bijzonder om de geschikte gaffels en krommingen. Daaruit werden boeghout, kromhout en stuiten gezaagd. De langste en dikste balken werden gekocht bij de „groothandel” Oppedijk te IJlst. De gewilde bomen konden worden aangekruist in een daartoe uitgegeven houtverkopingsboekje.

## Diner: f 1,—

Van Bakkeveen ging het via Duurswoude en Wijnjeterp naar Olterterp. Het aangemerkte materiaal werd onder een bakje koffie in café Het Witte Huis nog eens doorgenomen, gevolgd door de eerste keer oproepen en onder bod brengen. Pyter Haickes en Oebele Haickes deden altijd samen om de houtprijs niet op te drijven. Na de eerste keer doorroepen was er een uur pauze, waarin de maaltijd werd gebruikt: bal gehakt, aardappelen en groente plus halve fles wijn voor de somma van 1 gulden.

's Middags werd opnieuw doorgeroepen, nu met verhoogd bod.

Dan werd definitief zaken gedaan. Het was al donker wanneer de beide broers



*Deze schitterende Lemmeraak werd als jacht gebouwd op de helling aan het Buitenstvallaat. Het enige wat jonge Jan Oebele nog weet van de opdrachtgever is dat deze niet onbemiddeld was . . .*

wederom te voet de reis naar Drachten aanvaarden.

Het gekochte hout werd later op pramen naar de Langewijk en Buitenstvallaat gebracht. Het hout moest daarna overigens nog een jaar drogen voordat er gangen, inhouten, kopstukken en helmhouten uit konden worden gezaagd.

## *Ingewikkeld*

Ook in de dagen van de houten scheepsbouw werd vaak een oud schip bij een nieuw ingeruild. Niet ongewoon was dat de hellingbaas geld onder het nieuwe schip hield. Een en ander leidde soms tot

*De gloednieuwe tjalk Broedertrouw (domicilie Medemblik), kort nadat zij aan haar element was toevertrouwd. Op de luiken (tweede van links) scheepsbouwer Jan Oebeles van der Werff.*



„vernuftige” overeenkomsten. Haicke Pyters van der Werff, toenmalig eigenaar van de helling aan het Buitenstvallaat, maakte in 1841 „Bestek van een nieuw schip voor de schipper Oepke Lieuwes van der Veen. Lang over stevens 54 voet, wijd 12 voet en 1 duim en hol 4 voet en 7 duim”. De bouw van het schip zou zes-

tienhonderd gulden kosten, en wel onder de volgende voorwaarden:

„Oepke van der Veen geeft mij 500 gulden toe op zijn schip voor de nieuwe, dan krijgt Nanne van der Veen het schip van Oepke, en die geeft 600 gulden toe, waarvan ik 500 gulden onder het schip van Nanne moet houden, en dan krijgt



Lieuwe van der Veen het schip van Nanne en die moet toegeven zoo veel als dat van Nanne te zeggen 500 gulden minder waarde heeft, en dan krijg ik het schip van Lieuwe". . . . Lees het, herlees het, en probeer er maar eens uit te komen. . . .

## Rijke historie

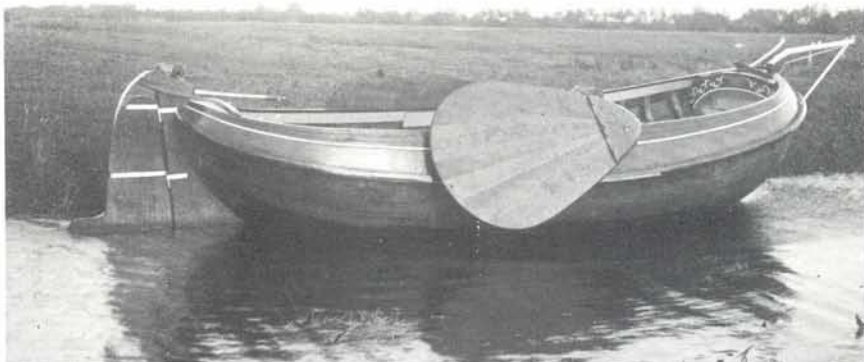
Evenals de werf aan de Langewijk kan de Van der Werff-werf aan het Buitenstvallaat bogen op een rijke historie. Grondlegger in 1814 was Haicke Pyters, broer van Ate Pyters van der Werff van de helling aan de Langewijk. Ook op het Buitenstvallaat werd de vader-op-zoon traditie voortgezet. Na Haicke Pyters zijn achtereenvolgens Oebele Haickes,



Een „skûtsje” in reparatie op de helling aan het Buitenstvallaat. De werf werd toen al bestierd door de gebroeders Oebele en Gurbe van der Werff, maar „pake” Jan Oebeles (links) hield nog graag een oogje in het zeil.

Jan Oebeles en de gebroeders Oebele en Gurbe van der Werff de hellingbazen. De helling aan het Buitenstvallaat bestaat nog en het is nog steeds een Van der Werff die daarop een stuk brood verdient: de 37-jarige Jan Oebeles van der Werff, zoon van voornoemde Oebeles van der Werff.

Dat de scheepsbouwers van het Buitenstvallaat hun vak verstonden, staat buiten kijf. De skûtsjevloot die komende



zomer in Friesland weer in de slag gaat, telt nog steeds twee „Bûtenstvallaatsters”. Het Philips-skûtsje D’Halve Maen overwintert immer op de plaats waar ze ruim een halve eeuw geleden te water werd gelaten; het Lemster skûtsje uit 1930 is de jongste van de vloot en het laatste skûtsje dat op de werf aan het Buitenstvallaat is gebouwd.

## Kenmerken

Jan van der Werff heeft dat allemaal niet meegemaakt. Toen hij kwam kijken waren zijn vader en zijn oom al overgestapt op jachtbouw en reparatie. „Ik weet zodoende weinig van die tijd. Er komen nog regelmatig telefoontjes van mensen die menen een schip te hebben ontdekt dat bij ons is gebouwd. Daarover willen ze dan van alles weten. Ik stuur ze dan maar door naar oom Gurbe”. De broer van wijlen Oebele Haickes kan dan meest-

*Woorden schieten tekort bij het aanschouwen van deze oogstrelende tjotter. Het stukje vakwerk werd geleverd door Jan Oebele van der Werff.*

al, nadat hij het betreffende schip uitvoerig heeft laten beschrijven, met zekerheid vaststellen of het nu wel of geen „Bûtenstvallaatster” is. Wat de Buitenstvallaatster skûtsjes betreft zijn er twee in het oog springende kenmerken: de smalle boegjes aan de kop en de lichte knik in de stevenbalk. Oom Gurbe wijst het aan op een fraai door hem zelf gebouwd model van een „Bûtenstvallaatster”.

*Schepen op en voor de werf aan het Buitenstvallaat. Op de achtergrond het hellinghuis dat afgelopen winter zijn einde vond onder slopershanden.*





*De oudste Van der Werff-werf aan de Noorderdwarsvaart te Drachten, rond 1900. Deze werf zou ook het eerste verdwijnen.*

Tot voor kort stond het oude hellinghuis daar waar het al meer dan honderd jaar had gestaan. Afgelopen winter ging het tegen de grond. Net voor de sneeuwstorm die het noorden van het land zo meedogenloos teisterde. Jan van der Werff: „Einde van een stukje scheepsbouwhistorie. Jammer, maar het kon gewoon niet meer. Het hok had die sneeuwstorm waarschijnlijk toch niet overleefd”. Toch bleef één brokje geschiedenis gespaard. De oude dwarshelling verleent nog uitstekende diensten bij het hellingen van oude en jonge platbodems.

Jan van der Werff, die ruim drie jaar geleden na het verscheiden van zijn vader de helling overkreeg, wordt een groot deel van het jaar beziggehouden door zijn botenverhuur, het hellingen van schepen en het uitvoeren van reparaties daaraan.

Hij zou echter een heel jaar niets liever doen dan waaraan hij eind 1977 is begonnen: nieuwbouw. Van twee 8 m zeilschouwen en een grundel werden de casco's reeds afgeleverd.

Een schouw en een schokker heeft hij in portefeuille.

De plannen voor de toekomst voorzien in het afstoten van de jachtverhuur en sterk reduceren van helling- en reparatiewerk. Daarvoor in de plaats moeten dan meer opdrachten voor nieuwbouw komen. ●

## Oude tekeningen

Het te bouwen type komt er niet op aan, maar hij heeft wel zijn voorkeur. „In principe kan en wil ik elk jacht bouwen, of het nu knik-, rond- of S-spant is. Maar het liefst bouw ik een traditioneel scheepje”. Ook een opdracht voor een groter schip durft hij in de toekomst best aan. De oude tekeningen van skûtsje en



*Jan Oebele van der Werff, jonge telg uit een vermaard geslacht scheepsbouwers, bewerkt het casco van een 8-meter schouw.*

Lemmeraak van grootvader Jan Oebeles van der Werff staan model en garanderen met de vaardige handen van jonge Jan Oebele een goed gebouwd schip. Hij zal het voorlopig alleen doen. „Dat is goedkoper. Met een knecht erbij wordt de kostprijs van een casco er niet aantrekkelijker op en om goed van de grond te komen moet je met een concurrerende prijs werken”.

Op de plaats van het oude „hellinghûs” verrijst inmiddels een nieuwe werkschuur. De nieuwbouw voorziet in een houten schuur-oude-stijl van 28 x 11 meter. Zo probeert een jonge telg van een befaamd scheepsbouwersgeslacht op de restanten van een roemrijk verleden een nieuwe werf te bouwen. Het zal niet aan Jan Oebele van der Werff liggen als straks aan het Buitenstvallaat het oude vakmanschap geen herwaardering zal beleven.