

Scheepstimmerwerf De Hoop met werfbazen

De Roos & Van der Meijden (DEEL 2)

Tekst: Frits J. Jansen, Stichting 'Foar de Neiteam'

In de binnensteden en langs de vaarten in Friesland ontwikkelde zich in de vorige eeuw belangrijke bedrijvigheid die aan veel mensen werk verschafte. De ligging aan de Zuiderzee, de aanwezigheid van veel binnenwater en een relatief bloeiende agrarische sector leidde tot grote bedrijvigheid met molens, tichelwurken en scheepswerven.

Verhuur van roefschepen

Naast de nieuwbouw en het reparatiewerk hadden de zwagers ook inkomsten uit de verhuur van vrachtschepen. In Friesland was de vraag vooral naar roefschepen. De huurcontracten die werden afgesloten door De Roos & Van der Meijden zouden we tegenwoordig leasecontracten noemen. De werf was één van de eerste die het zo regelde.

Doordat er veel schippers waren die het bedrag van een nieuw schip niet ineens op tafel konden neerleggen, was het gebruikelijk dat scheepsbouwers een paar jaar 'geld onder het schip' lieten zitten. Op deze werf zien we dat voor het eerst in 1905. Schipper Rienk Lieuwes van der Veen uit Terherne huurt het tjalkschip *Landmans Welvaren* [L 922 N]. Dit skûtsje was op 20 oktober 1905 gemeten en had met afmetingen van 14,91 meter lang en 3,37 meter breed, een laadvermogen van 27,027 sloopstons. Van der Veen ging een huurcontract aan voor vijftien jaar. De totale huurprijs van 1.475 gulden moest in jaarlijkse termijnen van honderd gulden worden afbetaald. De schipper voer 'op 'e skea', voor eigen risico, en met een bij elke aflossing groeiend eigendom. Indien na afloop van het huurcontract aan alle contractuele verplichtingen was voldaan, kon Van der Veen het schip voor één gulden overnemen. Deze manier van aflossing kom je in tal van aktes

tegen en elke keer kon de desbetreffende schipper het schip aan het eind van de huurperiode voor één gulden overnemen.

Van der Veen herkende de snelle eigenschappen van het schip en besloot er in 1908 wedstrijden mee te gaan varen. Op woensdag 16 september van dat jaar zeilt Van der Veen een hardzeilwedstrijd van de Zeilvereniging Frisia in Grou uit. Winnaar die dag werd Broer de Vreeze uit Bakhuizen met *De Goede Hoop*. Deze schipper zeilde in die jaren altijd mee om de prijzen. Van der Veen viel niet in de prijzen,

waardoor hij ook niet gemotiveerd raakte om zich ooit nog een keer in te schrijven.

Op 8 oktober 1909 werd onder andere het achttien sloopstons houten roefschip *De Vier Gebroeders* met zeil, treil en volledige scheepsinventaris met een huurprijs van 265 gulden aan schipper Tiele Pieters Miedema te Leeuwarden verhuurd. Miedema huurde het schip voor twee jaar en negen maanden. De aflossing kostte honderd gulden per jaar, te voldoen in het najaar gedurende de bietencampagne. Het houten roefschip werd onder andere verhuurd voor het vervoer van zand, grind, suikerbieten, cichoreiwortels en voor de toenemende handel in Friese aardappelen. De bieten werden in Leeuwarden overgeladen in grotere schepen, die ze vervolgens naar de suikerfabrieken in Groningen en Vierverlaten vervoerden. Agent in suikerbieten in Leeuwarden was K.J. Schat. Miedema diende in de bietenperiode contractueel vier gulden per week aan Schat over te dragen. Daarnaast werkte Miedema voor de firma R. Vermeulen bij het tichelwerk te Wijns. Hier diende Miedema in de overige periode twee gulden per week over te dragen.

In het jaar 1911, zes jaar nadat deze schipper al een schip van deze werf had afgenomen, komt hij weer op de werf. Op 3 oktober 1911

Skûtsje (links staal, rechts hout) voor Scheepstimmerwerf De Hoop. Op de helling een Westlander uit 1905. (Foto A., de Jong, fotocollectie Jan van der Boom).



verhuurde Johannes en Jan weer een op de werf gebouwd nieuw staalijzeren roefschip met zeil, treil en volledige scheepsinventaris voor tien jaar aan schipper Rienk Liewes van der Veen uit Terherne. Dit schip was net gemeten [L 1271 N] en had een laadvermogen van 30,057 sloopstons met afmetingen van 17,19 meter bij 3,65 meter. Het kreeg dezelfde illustere naam als het eerdere schip van Van der Veen, *Landmans Welvaren*. Het 'leasebedrag' was nu voor een circa drie ton zwaarder schip duizend gulden. De aflossing bleef honderd gulden per jaar. De reden van de lagere prijs is niet bekend. Ook deze huurtermijn zou de schipper niet uitdienen. Nog geen vijf jaar later, in 1915, kocht hij van de Gebroeders Roorda van De Piip in Drachten het schip *De Jonge Pieter* (19,74 m x 3,71 m) dat later als *Gerben van Manen* voor Heerenveen vele kampioenschappen in de SKS-vloot zou winnen. Het eerdere schip van Van der Veen werd al snel doorverhuurd aan carrouselhouder Jacobus Walom uit Leeuwarden. Hij huurde op 23 oktober 1911 het staalijzeren roefschip *Landmans Welvaren* [L 922 N] met zeil, treil en volledige scheepsinventaris voor veertien jaar. De huurprijs voor dit schip kostte hem 1.400 gulden.

Van de drieëntwintig skûtsjes waarvan het inmiddels bekend is dat ze op deze werf zijn gebouwd, zijn er veertien getraceerd.

Verhuur van vrachtmotorschepen

In Zuid-Holland, onder de rook van Delft, verhuurden de zwagers veel staalijzeren vrachtmotorschepen van het type Westlander. Een Westlander is een motorvrachtschip met een rond geveegd achterschip en een sterk voorover hellende voorsteven. Het type ontstond pas bij de opkomst van de kassencultuur. Het zijn schepen die speciaal gebouwd zijn voor de smalle vaarten, waarbij ze gemakkelijk korte bochten moesten kunnen maken. De schepen zijn vlak en relatief smal voor hun lengte, circa zestien meter, en hebben geen gangboorden. De doorvaarthoogte is door de vele bruggen in het Westland beperkt tot maximaal 1,50 meter. De verschillen in afmetingen waren onder andere het gevolg van het oorspronkelijke doel waarvoor het schip werd gebouwd. De Westlander vervoerde onder andere paardenmest en later zand, kolen en tuinbouwproducten van en naar Delft langs de trekvaartroute naar het Westland. Vanuit het centrum van Delft vertrokken men over de Gaag naar Schipluiden. Hier passeerde men het haventje van Schipluiden, waar het altijd vol lag met prachtige oude schepen, en de Paardenbrug. Deze brug dankt haar naam aan het feit dat hier vroeger de

paarden van de ene naar de andere kant van het water moesten om hun weg te vervolgen, omdat op deze plaats het jaagpad aan de overkant verder ging. Eenmaal door Schipluiden werd via de Vlaardingervaart koers gezet naar de Vlieten richting Maassluis en overige grote steden.

Voordat werd begonnen met de bouw van dit type schip werd door Jan van der Meijden een houten schaalmodel gemaakt volgens de stapelmethode: vijf op elkaar gelijmde, in vorm gezaagde plankdelen. Op een werkbankje in zijn schuurtje, eerst aan de Oldegalileën en later aan de Willem Sprengerstraat, maakte hij niet gedetailleerde modellen. Alleen de vorm van de romp was te zien met berghout en naar binnen vallende boeisel. Ook voor andere sloopstypen, zoals motorjachten, deed Jan dit veelvuldig. Nadat de werf gesloten was, maakte Jan voor zijn kleinzonen nog vaak sloopmodellen om ermee te gaan varen in de Dokkumer Ee.

De voor de Westlanders bestemde éencilinder ruw oliemotoren, 14-16 pk, die er op de werf ingezet werden, kwamen van de firma N. Timmer & Co uit Meppel. Deze motoren hadden een verbruik van een kwart liter per pk per uur. Op 23 juni 1909 werd het vrachtschip *Prinses Juliana*, huurprijs 2.300 gulden, aan schipper Hendrik de Blois te Schipluiden verhuurd. In Schipluiden werd de werf hoog aangeschreven. Meerdere schippers, zoals Gerrit de Bruin van de *Arie* (40 sloopston, 1914) en Pieter Moerman van de *Nooit Gedacht* (29 sloopston, 1914), kwamen bij de zwagers om een schip te huren. De respectievelijke afbetalingstermijnen waren 9,5 jaar voor 2.350 gulden met een afbetaling van 125 gulden per jaar en 11 jaar en 27 dagen voor 2.200 gulden met een afbetaling van 200 gulden per jaar. Maar ook uit Rozenburg en Honselersdijk vonden ze de weg naar Johannes en Jan. Schipper Jan Jans van der Linde huurde in 1915 het schip *Niets zonder Gods zegen* ([L 1389 N], 49,685 sloopston) voor 3.150 gulden met afbetalingstermijn over dertien jaar, waarbij elk half jaar 125 gulden werd afbetaald. Op 6 juli 1921 werd aan schipper Arend de Zeeuw nog het schip *De Drie Gebroeders II* ([L 1522 N], 29,158 sloopston) voor 8.000 gulden verhuurd, met een afbetalingstermijn over 11,5 jaar met een afbetaling van 350 gulden per half jaar. Ook hier kon de desbetreffende schipper het schip aan het eind van de huurperiode voor één gulden overnemen. Beide schepen waren op de werf gebouwd. In de moeilijke jaren twintig werden nog twee staalijzeren vrachtmotorschepen op de werf

gebouwd. In 1923 werd de 32,987 sloopston metende *Maria Petronella* gebouwd en met complete scheepsinventaris en een veertien pk Kromhout motor (nr. 2306) voor vijftien jaar en tien maanden verhuurd aan schipper Petrus Marinus Zuiderwijk uit Poeldijk voor 7.900 gulden. In 1925 werd de twintig sloopston metende *Twee Gebroeders* gebouwd en met complete scheepsinventaris en een dertien pk Bergsma motor (nr. 2151) voor zeven jaar en zes maanden verhuurd aan schipper Thomas Kroon uit Overschie voor 3.750 gulden. Er is bij HCL nog een tekening aanwezig betreffende de fundatie van de motor. De betaling van de huurprijs moest door beide schippers geschieden in halfjaarlijkse termijnen van ten minste 250 gulden. Indien ze na afloop aan alle contractuele verplichtingen hadden voldaan, konden ook zij het schip voor één gulden overnemen.

Vele Westlanders zijn, net als skûtsjes, later gebruikt als woonboot en door liefhebbers weer teruggebracht in de oorspronkelijke staat.

Wedstrijdschepen

De schippers die op deze werf een schip lieten bouwen, kwamen over het algemeen niet uit in wedstrijden. Pas in 1968 kwam een skûtsje van deze werf in de SKS-vloot, het is *it Doarp Huzum* (1911 [L 1255 N]), zoals nu blijkt in plaats van 1916). Dit skûtsje van Lodewijk Eildert Klaaszn Meeter is het enige skûtsje dat nu nog binnen de SKS-vloot op deze werf van stapel liep. Het is een zusterschip van de tweede *Landmans Welvaren* van Rienk Liewe van der Veen, dat in datzelfde jaar van de helling gleed. In de huidige IFKS-vloot kennen we inmiddels *Driuwpölle* (1906 [L 1006 N]) van Kees Jonker, de *Jonge Rein* (1907 [L 1030 N]) van Erik Jonker, de *Hoopen Vertrouwen* (1913 [L 1345 N]) van Sikke Heerschop met schipper Frans Deinum, de *Eelkje II* (1914 [L 1379 N]) van Jeroen de Vos en de *Oant Moarn* (1916 [L 1271 N]) van Jacob Huisman met schipper Andries Brouwer. Daarnaast heeft nog een aantal skûtsjes van deze Leeuwarder werf meegevaren door de jaren heen. Dit waren destijds de *Vrouwe Petronella* (1912 [L 1307 N]) van Jildert Zuidema, die nu als *Sjouwer* eigendom is van Peter de Koe, en de *Twa Bruorren* (1916 [L 1433 N]) van Louwrens Kuijpers.

Allemaal fraaie schepen die mee kunnen strijden in de kampioenschappen. Lodewijk Meeter (pake Loadewyk) werd met zijn skûtsje *it Doarp Huzum* in 1970 en 1971 kampioen. Jan Bakker werd met de *Driuwpölle*, toen nog *Hollandse Nieuwe* geheten, in 1985 kampioen en Jeroen de Vos werd met de *Eelkje II* in 2004



Pronkstukjes van skûtsjes, v.l.n.r. It Doarp Huzum, Eelkje II en Jonge Rein. (Foto's: Wiep Wierda)

kampioen van de A-groot. Als vrachtschip voer de *Eelkje II* destijds op de lijn Dokkum - Leeuwarden. Het stond in die dagen al wel bekend als een snel schip. En Erik Jonker plaatste zich in 2008 met de *Jonge Pier* (1907 [L1030 N]) ook in het rijtje van kampioenen door kampioen in de C-klasse van de IFKS te worden.

Naast snelheid zijn deze skûtsjes ook pronkstukjes. Zo is het skûtsje *Twa Bruorren* op 14 april 2004 het eerste nautische monument dat na beoordeling door de Ligplaatsen Commissie van de Stichting Nautische Monumenten toegelaten werd tot de Museumhaven Willemsoord in Den Helder. Als bedrijfsvaartuig heeft dit skûtsje altijd vracht vervoerd in de provincies Groningen, Friesland, Drenthe, Noord- en Zuid-Holland. Tegenwoordig woont de heer Bud Geldhoff op dit nog originele schip, met nog geklonken puttingen voor onder andere bakstagen, aan de Zwet in Schermerhorn. De *Jonge Rein*, gerestaureerd door zijn bemanning in 2006-2007 volgens de bouwtekeningen van Frits J. Jansen, werd vorig jaar nog uitgeroepen als win-

Frits J. Jansen op het volgens zijn bouwtekeningen gerestaureerde skûtsje Jonge Rein.



naar van de originaliteitsprijs binnen de IFKS.

Teloorgang

De Hoop lag eveneens midden in een gebied vol bedrijvigheid. Waar water was, zoals hier de Dokkumer Ee, daar waren scheepswerven, werkplaatsen en molens. De molen op de Houtpôle werd in 1910 van zijn wieken ontdaan en sindsdien werden de zaagramen aangedreven door een 38 pk elektromotor. Tot 1911 woonde het gezin De Roos naast de werf. Wellicht door de geluidsoverlast van de elektromotor, verhuisde het gezin naar een nieuw woonhuis aan het gedeelte van Oldegalileën voorbij de Houtpôle, dat officieus het Blokkepad werd genoemd.

Een anekdote hierover. Alles was in gereedheid gebracht, de verhuizer kwam voorrijden, er werd hard gewerkt. Alleen: Jantje de Roos zat nog te lezen in bed, en was niet van zins daarmee op te houden. Men heeft Jantje toen met bed en al opgepakt en in de verhuiswagen gezet. Op het nieuwe adres is hij als eerste uitgeladen. En hij las nog steeds.

- Dat deel van het pad, ook wel aangeduid als Krom en Regt, is op 18 mei 1966 (effectief 1975) aan het openbaar verkeer onttrokken, samen met het vervolg door de weiden, de Schouwfenne, naar de Bonke. De erven van Cornelis Blok verkochten in 1814 vijf pondematen greidland in de Schouwfenne onder Oude Galileën, met een afgeslatten voetpad, ten westen van de Ee en ten oosten vier koegangen van Hinne Roels Westra. Die landerijen heetten in de wandeling Blokkeland en Hinneland, en het voetpad Blokkepad. -

In 1911 werd het huis aan de Oldegalileën, waar Jan van der Meijden woonde, verkocht



aan de broers Adrianus Beima, werkman, en Haye Beima, militair ziekenoppasser. Ook Jan van der Meijden ging op enige afstand van de werf wonen, op de Oldegalileën nummer 181, gekocht van onderwijzer Ernst van der Laan.

In enkele jaren tijd voltrok zich een stille revolutie in de zeilende schipperswereld. De hele Nederlandse scheepsbouw werd overvallen door de ernstige terugslag in de oorlogsjaren 1915-1918, toen de staalprijsen door de algehele krapte tot onbetaalbare hoogte stegen en er weinig nieuwe schepen werden gebouwd. Met reparatiewerk trachtten ze op de werf het hoofd boven water te houden. De opleving van na 1918 bleek van korte duur. Dat jaar al daalden de vrachtprijsen, en het zou nog veel erger worden na 1921. Voor de schipperij begon toen een lange crisis, die uiteindelijk de binnenvaart onder zeil zou smoren. En met dit alles was er nog de komst van de vrachtauto, die eerst de varende beurtsdiensten de das om deed en later ook een groot deel van het vrachtvervoer. De in Friesland sterk vertegenwoordigde kleine scheepsbouw ging hiermee ten onder.
(wordt vervolgd)