

Scheepstimmerwerf De Hoop met werfbazen

De Roos & Van der Meijden (DEEL I)

Tekst: Frits J. Jansen

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.



1. Houtzaagmolen De Fisker op de Houtpôle. (Foto: HCL)

Door de bedrijvigheid in de waterrijke Zuidwesthoek van Friesland en overige dorpen en steden ontstonden wijdverbreid vaartdorpen. De vaart vormde in tegenstelling tot de weg de centrale as en dat is nog goed te zien aan de stand van de huizen, waarvan de voorzijden naar het water zijn gericht. In Friesland waren geen verharde wegen. De vaart was de enige weg waar reizigers en handelswaar langs konden om van het ene naar het andere dorp te komen. Zelfs brieven werden met het schip verstuurd.

Oldegalileën

De steden IJlst en Workum, maar ook de oudste stadsuitbreidingen van Franeker (Vliet,

Vijfhuizen) en Leeuwarden ('t Vliet, Schilkampen, Oldegalileën en omstreken) tonen morfologisch een sterke verwantschap met de vaartdorpen. In deze stadsuitbreidingen bevonden zich tal van nijverheidsbedrijven, waaronder meerdere scheepswerven. Het waren gebieden waar tot in het laatst der vorige eeuw de Friese taal ook nog vrij algemeen in gebruik was. Ook nu nog is de oude landtaal nog niet volkomen uitgestorven in bijvoorbeeld de druk bevolkte Leeuwarder buitenbuurten 't Vliet, Schilkampen, Camstraburen en Oldegalileën.

Oldegalileën, tot het eind van de negentiende eeuw een buurtschap aan de Dokkumer Ee, lag ten noorden van Leeuwarden. De naam is

ontleend aan een voormalig klooster, Galileën. Het klooster stond buiten de stad Leeuwarden en was gelegen aan de Ee. Het werd bewoond door Franciscanen van die orde – Minderbroeders – en aanvankelijk is het gesticht in het jaar 1473, door Tzomme of Tjomme Wijaerda (Wiarda) en zijn huisvrouw Ath Bonninga of Bonnema. Beiden waren van adellijke en achtbare afkomst. Een van de onderdelen van het klooster was het blokhuis waar priesters en kappelen predikten. In of omtrent 1498 is het klooster binnen de stad geplaatst, zodat vijanden zich er niet in zouden kunnen nestelen. De tegenwoordige Galileëkerk op de Tweebaksmarkt in Leeuwarden is die van het klooster.

Houtpôle

In de zeventiende eeuw zetelde zich industrie langs de noordelijke vaarweg van Leeuwarden. Ten noorden van waar het klooster had gestaan, werd langs het onbestrate voetpad naar Lekkum in 1622 een houtmolen gesticht. Het stuk land waarop de molen werd gebouwd, aan het einde van de Oldegalileën, werd door de voogden van een weeshuis afgestaan. Deze plek kreeg al snel de naam Houtpôle.

Deze eerste molen is waarschijnlijk in 1740 vervangen door een nieuwe houtzaagmolen. Deze stond later bekend onder de naam De Fisker, genaamd naar de houtkopers en zaagmolenaars Yntje Douwes Visser (1758-1837) en zijn zoon Dirk (1800-1862). Het was een stellingmolen, een windmolen die hoog genoeg was om voldoende wind te kunnen vangen. Om de molen te kunnen bedienen, was er halverwege de hoogte een stelling rondom de molen gebouwd (ook wel omloop, zwichtstelling, galerij, gaanderij of balie genoemd). Vanaf deze stelling bediende de molenaar de molen om te kruien. Hierbij werden de molenwieken loodrecht op de wind gedraaid om de beste energie-overdracht te verkrijgen en werden de zeilen voorgelegd aan de wie-

ken. De achtkantige kap van deze bovenkruier draaide alleen met het wienenkruis in het horizontale vlak. Beneden beschikte men op deze manier tevens over een grote ruimte om met paard en wagen naar binnen te kunnen rijden. De stellingmolen was gebouwd van hout en met riet gedekt. De molen werd gebruikt voor het zagen van balken en planken uit boomstammen. In de Leeuwarder Courant staat op 12 november 1879 dat de gebroeders Romein afstand doen van de 'windhoutzaagmolen, hebbende 3 sleeden en vlugt met bijbehorend groot erf woonhuis en woningen, kolk en Houtpôle'. De nieuwe eigenaar wordt J.T. van de(r) Wint.

Industriële bedrijvigheid

De Dokkumer Ee was een belangrijke scheepvaartverbinding van Harlingen naar Dokkum en vice versa. Het maakte onderdeel uit van de verbinding tussen Leeuwarden en de Waddenzee, via het Lauwersmeer. Naast de molen ontstonden daar scheepswerven en aan het begin lag de scheepswerf van Van der Kolk aan de Eestraat, die later wordt overgenomen door Ale en Pieter Hunerts Westerhuis uit Wartena.



Scheepswerf Van der Kolk aan de Eestraat.
(Foto: HCL)

Een andere scheepstimmerwerf lag direct naast de Houtpôle. Ten noordoosten van de houtzaagmolen, ter hoogte van waar nu het zorgopvang gebouw De Terp staat, naast de Eebrug. Een stukje logisch industrieel vervolg. Het hout dat afkomstig was van de molen kon worden gebruikt voor onder andere de beurtschepen op het traject Harlingen - Leeuwarden - Dokkum. Naast de Houtpôle werd al snel gesproken over de Waterpôle, de scheepstimmerwerf met de naam 'Het onvolmaakte schip' aan de scheepshelling Krom en Regt en een groepje naastgelegen huizen. Het waren twee van de in totaal 105 scheepshellingen die Friesland rijk was, zo vertelt ons het rapport van de Staatscommissie voor de Binnenvaart die dit in de jaren 1905 tot 1911 heeft onderzocht. In dit werk verdienden toen 453 mannen en 122 leerjongens hun brood.

In deze bedrijvige omgeving aan de rand van de stad vestigde niet alleen de scheepshelling

zich hier, maar ook andere industrieën. Bijvoorbeeld de genoemde houtzaagmolen, kalkovens en een trasfabriek van de firma Roelof Vermeulen en Zonen. Er was een harpuiskokerij, een verniskokerij en een plantaardige olie- en vettenfabriek van T.J. Alberdingk en Zonen. Harpuijs was een langdurig gekookt mengsel van onder andere pek, hars, lijnolie, witkalk en zwavel. Het diende ter conservering van de houten scheepshuid en rondhouten. Daarnaast was er de pannbakkerij in vereniging met een fabriek voor estriken (plavuzen) en vloeren en een cementmolen, gedreven door paarden. De fabriek voor dakpannen en estriken was van de familie Ter Horst, van 1844 tot 1979. Willem ter Horst bezat deze al sinds 1813 voor de verwerking van de wortels van de cichoreiplant tot koffiesurrogaat. Grote tegenslag kende de fabriek toen de voorraadschuur van de fabriek in november 1916 geheel uitbrandde. De familie liet voor zijn arbeiders in totaal 24 woningen bouwen in de nabijheid van deze fabrieken. Veel van de mensen woonden in gloppen, nauwe straatjes, en stegen en sommige huisjes stonden midden in het voetpad. Aan de overkant van het water, aan de Dokkumertrekweg, stond ook een cichoreifabriek van M.A. Bokma de Boer. Deze fabrikant bezat eveneens woningen en percelen grond aan de Oldegalileën. In 1840 werd vergunning verleend 'tot het oprichten van een lokaal bij de Dokkumer Ee tot het doen slagten van runderen en het intonnen van vleesch en spek', ofwel een tonslagerij. In 1877 kwam er nog een steenhouwerij bij. Met de bouw van het complex Eigen Brood Bovenal, 64 woningen, in 1888, kreeg de Oldegalileën een fraai visitekaartje.

Johannes de Roos Jsz

In het jaar 1901 begon Johannes de Roos Jsz op 29-jarige leeftijd voor zichzelf als werfbaas op een helling aan de Dokkumer Ee. Johannes de Roos stamde uit een Fries scheepsbouwersgeslacht in Leeuwarden. Het vak scheepstimmerman had hij geleerd bij vader Jan de Roos in de Poppebuurt bij de Poppebrug aan 't Vliet in Leeuwarden. Op de werf werden kleinere schepen gebouwd, zoals pramen en snikken. Eerst gebeurde dat in hout, later in ijzer. Daarnaast vond er veel onderhoud plaats aan schepen.

De scheepstimmerman Johannes de Roos Janszoon (*10-02-1871 - †28-01-1937) trouwde op 29-05-1901 met een schippersdochter uit Vrouwenparochie, Tjitske Sjoerds Siegersma. Tjitske (*13-10-1872 - †26-10-1932) kwam uit een gezin waar veertien kinderen werden geboren, waarvan zes niet lang hebben geleefd. Haar vader, schipper Sjoerd Douwes Siegersma (*01-05-1835 - †01-02-1911) voer



Familie Johannes de Roos Jsz., 1926.
(Foto: M. Scheepstra, fotocollectie An Kramer)

vanuit de Bildtse Parochies, de verzamelcentra voor toenemende handel in Friese aardappelen, naar Franeker, Dokkum en Leeuwarden. Zijn schip had hij in onderhoud bij De Roos aan de oostzijde van Leeuwarden. Een zeer fraaie buurt met vele fabrieken en meerdere scheepswerven. Zo zal Johannes Tjitske hier getroffen hebben. Tjitske en Johannes hadden voor hun trouwen vier jaar samengewoond, zo blijkt uit het bevolkingsregister waaruit te lezen valt dat Tjitske op 30 september 1897 vanuit Beetsterzwaag in Leeuwarden bij Johannes werd ingeschreven. Zij kregen op 1 maart 1902 een zoon, vernoemd naar Johannes zijn vader, Jan. In 1906 volgde op 5 mei de geboorte van dochter Hendrika, vernoemd naar Tjitske haar moeder, Riekje Thomas Mulder (*11-12-1835 - †27-12-1924).

Jan van der Meijden

Ook Jan van der Meijden (*19-07-1872 - †15-06-1969) stamt uit een scheepsbouwersgeslacht. Jan zijn grootvader, Dirk, was scheepsbouwer in Haafden (Gelderland). De vader van Jan van der Meijden, Hendrik (*27-05-1830 (Tiel) - †20-01-1922), was ondernemer in schepen en scheepsgoederen. Daarnaast werd hij eigenaar van een transportbedrijf in Hedel. Hij hertrouwt op 14 april 1880 met de tante van Johannes, Wilhelmina van Alberda (*17-10-1839 - †09-05-1925). Een half jaar eerder was Jan zijn moeder Hendrina (*1831 - †21-09-1879) namelijk in Delft komen te overlijden. De zorg voor drie kleine kinderen viel Hendrik zwaar in combinatie met de uitoefening van zijn beroep.

Hendrik van der Meijden was commissionair van beroep geworden en naar Delft getrokken. Hij adviseerde, beheerde en voerde opdrachten uit voor eigen rekening en voor cliënten, onder andere op de Beurs. Zo zal hij ook in opdracht van een schipper uit Zuid-Holland in



*Familie Jan van der Meijden, 1917.
(Foto: H. Mellema, fotocollectie An Kramer)*

contact gekomen zijn met scheepsbouwer Jan de Roos en daarmee met Wilhelmina. Johannes zijn zusje Trijntje (*06-05-1876 – †07-10-1938) trouwde op 23-07-1902 met de zoon van Hendrik, Jan van der Meijden. Het klikte goed tussen Johannes en Jan en ze deden al gauw zaken met elkaar, nadat Johannes de scheepswerf had aangekocht.

Scheepsbouw- en reparatiewerf De Hoop

Op 16 januari 1901 kocht scheepstimmerman Johannes de Roos van mr. timmerman en aannemer/jaloezieënfabrikant Albert Ooiman een woning met erf, scheepstimmerwerf en schuur met de helling Krom en Regt aan het Blokkepad op Oldegalileën 247 te Leeuwarden. 'En aldaar op den kadastralen legger bekend in Sectie F nummer 2165 als huis, scheepstimmerwerf en erf ter grootte van acht aren negentig centiaeren. Voor den prijs van drieduizend gulden.'

Er werden op deze scheepstimmerwerf eind 18^e eeuw door Douwe Gerbrands Dijkstra (*1756 - †04-03-1817) al houten schepen gebouwd. Na zijn dood nam zijn vrouw Antje Johannes Beekmans (*1762 - †17-04-1847) de zaak over. De familie deed de werf op 7 december 1846 net na Sinterklaas van de hand voor fl. 1.050,-. Opvolger was Jan de Jong totdat op maandag 12 nov. 1877 de gemeente Leeuwarden vier percelen gardeniersland aankoopt bij de Oldegalileën voor fl. 13,624 en ook de woning met werf op Oldegalileën bij samenvoeging voor fl. 1.901,- overneemt. De woning en scheepstimmerwerf worden daarna verhuurd aan H.H. Laverman. Deze verzoekt in juli 1885 de Raad der Gemeente Leeuwarden om de huur te mogen overdragen aan Ate Pieters Westerhuis (*23 mei 1841 te Wartena). Dit verzoek wordt in augustus 1886 gehonoreerd en de scheepstimmerwerf op Oldegalileën wordt voor de tijd van drie

jaren onderhands verhuurd aan Ate Pieters Westerhuis voor fl. 132,- per jaar. Voor Westerhuis bleek er echter na vier jaar al geen voldoende bestaan meer mogelijk aan de Dokkumer Ee en hij vertrekt uit Leeuwarden. Maandag 4 febr. 1889 vindt er bij Wagenaar in "het Friesch Koffijhuis" aan de Wirdumerdijk te Leeuwarden een publieke verkoop van vastigheden plaats. Finaal wordt verkocht de huizinge, nr. 247, met scheepstimmerwerf, timmerschuren enz. op Oldegalileën in 5 perc. Het 1^e perceel wordt gekocht door J. de Jong, het 2^e perceel door R. Vermeulen en het 3^e, 4^e en 5^e perceel bij samenvoeging door Albert Ooiman voor fl. 1.719,-.

In de vergadering van de Gemeenteraad van Leeuwarden van dinsdag 26 nov. 1889 wordt besloten door de raad tot ontbinding van de bij acte van de op 23 mrt. 1887 aangegane huurovereenkomst door Westerhuis, waarbij door de gemeente, voor de tijd van drie jaren,



Jan de Roos, juni 1892. (Foto: J.H. Slaterus, fotocollectie An Kramer)

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



van 12 mei 1887 tot 12 mei 1890, aan Ate Pieters Westerhuis is verhuurd de huizinge met scheepstimmerwerf.

Albert Ooiman had het bedrijf op 14 augustus 1889 officieel overgenomen van Albert Pieters Westerhuis om de gebouwen naast de houtzaagmolen als productie en opslagruimte te gebruiken. Deze waren nodig nadat Albert Ooiman uit een samenwerkingsverband met Hendrik Germeeraad was gestapt en vanaf januari 1888 voor eigen rekening zijn bedrijf voort zette. Hij bleef kantoor/winkel houden in het pand aan de Kleine Kerkstraat, H21, welke hij in 1880 voor fl. 3.523,- had gekocht.

Op deze plaats bij de Houtpôle zette Johannes in 1901 een bedrijf voort in een tijd waarin de overgang van hout op staal in de scheepsbouw aan de orde was. Westerhuis had het huis met scheepstimmerschuur in 1847 overgenomen van Antje Johannes Beekmans (*1762 – †17-04-1847), weduwe van Douwe Gerbrand Dijkstra (*1756 – †04-03-1817).

De vader van Johannes, Jan de Roos (*29-10-1837), kwam op 11 november 1902 te overlijden. De werf aan 't Vliet bleef doorgaan onder Jan zijn broers Roelof en Rykele. Nadat de grootmoeder van Johannes, Sijske, kwam te overlijden, werden de nalatenschappen van grootvader Luitzen Roels de Roos (*1811 – †01-01-1878) en Sijske Jans Visser (*03-12-1814 – †12-02-1903) verdeeld. Johannes had van Jan van der Meijden en Trijntje, toen nog wonende in Delft, de volmacht gekregen om hun zaken in de boedelscheiding te behartigen. Deze werf aan 't Vliet hield op te bestaan. Roelof ging verder in het verlengde van 't Vliet aan de Kleyenburg 76. De zonen van Roelof, Luitzen (*05-05-1870) en Sietse (*17-06-1877), hebben hier vanaf 1912 de scheepswerf Gebr. De Roos gehad. Jan en Trijntje kwamen op 8

juni 1903 naar Leeuwarden om te gaan wonen op de Oldegalileë nummer 207. Op 5 februari 1906 kocht zwager Jan van der Meijden zich voor 1.500 gulden in en werd mede-eigenaar. De nieuwe werf kreeg de naam Scheepsbouw- en reparatiewerf De Hoop. Johannes de Roos Jsz en Jan van der Meijden, zwagers, waren nu beiden Leeuwarder hellingbazen, die aan de Dokkumer Ee hun beroep uitoefenden.

Kerkelijk

Ze waren gereformeerd en bezochten naast hun werk trouw de zondagsdiensten in de Oosterkerk aan het Hoeksterpad. Deze kerk, gesticht in 1858, werd in 1910 geheel opnieuw opgetrokken naar plannen van architect Tjeerd Kuipers. Tjeerd Kuipers werd geboren op 21 december 1857 in Gorredijk, als zoon van Egbert Roels Kuipers, timmermanaannemer van beroep en Jantje Tjeerds Wiegersma. Tjeerd ging na de HBS in de leer bij de Leeuwarder architect J.P.J. de Rooy. Daarna kreeg hij een betrekking bij Gemeentewerken in Meppel. Eind jaren zeventig vertrok de familie Kuipers naar Amsterdam. Tjeerd werkte eerst bij architectenbureau Salm en later bij Sanders en Berlage. In zijn lange werkzame leven bouwde Tjeerd Kuipers (*21-12-1857 – †13-11-1942) in de periode 1888-1928 meer dan vijftig kerken, in hoofdzaak voor de gereformeerden. Verder verbouwde of vergrootte hij nog eens twintig kerkgebouwen, terwijl hij ook betrokken was bij de restauratie van enkele oude kerken. Jan van der Meijden was jaren ouderling in een kerk die in 1979 buiten gebruik werd gesteld. Het orgel van de Oosterkerk was in 1864 gebouwd door L. van Dam & Zonen en samengesteld uit oudere onderdelen.

Geluidshinder

De werf was uitgerust met drie sleephellingen en twee houten schuren, gebouwd op gemetselde klippen van gemiddeld zeventig centimeter hoog. De hoogte van de schuren van de grond tot de naald van de daken bedroeg zeven meter en de lengte dertien meter.

In de beginjaren werden er alleen houten schepen gebouwd, zoals botters, zeiljachten, kajuitjachten en BM-ers. Johannes de Roos vond het in 1903 tijd om ook over te stappen op de ijzerbouw. Dit werd mede ingegeven door de komst van Jan van der Meijden in de familie en op de werf. Op 6 mei 1903 vraagt Johannes een hindervergunning aan voor uitbreiding van de scheepstimmerwerf voor het bouwen van ijzeren schepen. De noordelijke schuur moest hiervoor worden ingericht volgens de bijlage bij de vergunningaanvraag.

Hiervoor diende een boormachine, ponsmachine, knipmachine, buigmachine en een beweeg- of verplaatsbare veldsmidse voor het gloeien van de klinknagels geplaatst te worden. Er werd echter stevig bezwaar tegen gemaakt door de omwonenden, al waren er ook die voorstander waren. Er werden mondelinge en drie schriftelijke bezwaren ingediend, waaronder één van molenaar J.T. van de Wint. Hij bracht naar voren dat zijn vrouw nogal zwak was en nu al hinder ondervond van de houtbouw en dat dat door de ijzerbouw nog groter zou worden. Het college van B&W van Leeuwarden was gevoelig voor het bezwaar en weigerde op 30 mei 1903 de vergunning te verlenen aan de scheepswerf.

Johannes ging echter in beroep. Hij was er vast van overtuigd dat de vergunning verleend zou worden gezien de Hinderwet van 1875. Een paar jaar eerder was nog een gelijke vergunning aan collega Oebele Pieters van der Werff op Schilkampen verleend. Johannes verzocht het college een nauwlettend onderzoek te houden op zijn werf op ongeveer een kwartier gaand van de eigenlijke stad. Het bewerken van metalen platen leverde volgens hem wel geluid op, maar dit zou beperkt blijven tot eenderde van de gehele werktijd. De woningen die aan de werf lagen, waren gebouwd ten dienste van het personeel dat op de werf werkzaam was. Deze mensen hadden nooit hinder ondervonden van het bewerken van hout. De bezwaren waren afkomstig van bewoners die op afstand van de werf woonden. Johannes stelde dat de gemeente ook voorwaarden had kunnen overwegen, als dat de machines die geluid veroorzaakten als het buigen, kloppen en klinken van de metalen platen niet in de bedoelde noordelijke schuur opgesteld zouden moeten worden. Hij speelde ook nog in op het gevoel van de heren van de gemeente. Zij zouden met de weigering van de vergunning de genadeslag toebrengen aan een industrie die eertijds bloeide in Leeuwarden. En bij de tegenwoordige toestand van de scheepvaart zou het weigeren van de vergunning gelijk staan met de vernietiging van zijn bedrijf.

Het zou tot 28 november 1903 duren alvorens er een Koninklijk Besluit genomen werd door de Raad van State, Afdeling voor de Geschillen van Bestuur, ondertekend door de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, Mr. Johannes Christiaan de Marez Oyens in het kabinet Kuyper. Hij concludeerde dat de vergunning alsnog voorwaardelijk behoorde te worden verleend, indien aan gestelde voorwaarden werd voldaan.

De voorwaarden

Er werden verschillende voorwaarden gesteld. Het bouwen en herstellen van ijzeren schepen zou alleen geschieden op de werf ten zuiden van de loodsen en in de zuidelijke loods.

In de noordelijke loods mocht niets anders dan knip-, boor-, en ponsmachine of ander geen belangrijke gedruis veroorzakende werktuigen geplaatst en met handkracht in werking worden gesteld.

De veldsmidse, alsmede buigmachines mochten alleen buiten of in de zuidelijke loods worden geplaatst en gebruikt.

De zuidelijke en noordelijke loodsen moesten vanaf de grond tot sluitend onder de muurplaat gescheiden worden door een muur van ten minste één steen, ofwel twintig centimeter dikte.

In deze scheidingsmuur mochten alleen vaste lichtramen komen, waarvan de onderkant niet lager dan 2,50 meter boven de vloer van de loods zat, en met slechts één deuropening, die ten hoogste 1,50 meter breed was en in de muur aan de westzijde werd aangebracht.

Hier kon Johannes alleszins mee instemmen. De aanpassingen van de loods werden meteen doorgevoerd en de machines werden aangeschaft. Op 25 januari 1903 schrijft Johannes aan B&W dat hij de gestelde voorwaarden heeft uitgevoerd en naar zijn bescheiden mening aan de gestelde bepalingen heeft voldaan en daardoor voornemens is om met de ijzerbouw een aanvang te maken.

Op 30 januari 1903 meldt de inspecteur van Woningtoezicht aan de heren B&W van de gemeente Leeuwarden dat Johannes de Roos inderdaad aan de voorwaarden, genoemd in het Koninklijk Besluit, heeft voldaan en er dus geen bezwaar tegen bestaat dat met de bouw en het herstel van ijzeren schepen op de werf wordt aangevangen.

Leningen

Nadat Jan op de werf was toegetreden, was er een duidelijke rolverdeling tussen de zwagers. Johannes hield zich voornamelijk bezig met de planning, de calculatie en de organisatie op de werf. Jan was de technicus en maakte thuis de tekeningen uit het hoofd op z'n knieën op de huiskamervloer. Op de werf begeleidde Jan de arbeiders. Zelf deed hij volop mee in het arbeidsproces van het staal- en houtwerk.

Uit een notariële akte van 12 februari 1906 blijkt dat de inventaris van de werf bestond uit drie hellingen met slepen, twee vaste blokken met drie schijven, één hijsblok met drie schijven, vier sleephaken, zes kettingen, vijf

domme krachten, een draaispil met drie spaken, staaldraad met rol en onderstel, stopblokken met kantslepen, een takel, tien schragen en een stoptros. Dit en de scheepswerf met woning en erf stelde de zwagers als onderpand voor een geldlening van 5.500 gulden bij Sjoukje van Mesdag te Leeuwarden. De geldlening zal afgesloten zijn om de zwagers de mogelijkheid te bieden het materiaal dat nodig was bij het bouwen van schepen aan te schaffen. Al eerder had Johannes de Roos bij de familie Van Mesdag aangeklopt om geld te lenen. In 1901 3.000 gulden bij Jacob van Mesdag, agent van de Nederlandsche Bank, en in 1902 2.900 gulden bij Rinskje van Mesdag, weduwe van Eilard Attema, die eveneens agent van de Nederlandsche Bank was. De te betalen rente was 4,5 procent per jaar, waarbij de sloopstimmerwerf met woning, schuur en erf als onderpand dienden. Deze vorm van bedrijfsvoering zie je in de daarop volgende jaren terugkomen. Telkens wanneer er orders binnen waren voor het bouwen van grotere schepen werd er een lening afgesloten. Naast deze en nog diverse leningen bij Sjoukje van Mesdag waren er leningen van 2.300 gulden op 4 november 1911 bij Jan de Boer te Leeuwarden en van 3.000 gulden op 2 juni 1915 bij de Leeuwarder Bankvereniging.

Tijdrovend

Naast nieuwbouw vond er ook veel reparatiewerk plaats. Het was een goede vorm van klantenbinding en er werd bovendien goed aan verdiend. In het seizoen maakten de mannen lange werkdagen; van 's morgens half zes tot 's avonds half negen waren zij druk in de weer. Alleen voor het middagmaal werd een wat langere pauze gehouden.

Als er een schip op de helling moest, werden de sleden en de hellinggoten eerst goed vet gemaakt. Het hellingen van de vaak zeer zware schepen gebeurde met mankracht. De mannen die het schip omhoog moesten draaien, waren meestal in een oogwenk te vinden; het waren meestal rondhangende arbeiders of andere lieden die op een karweitje wachtten. Als de slede onder het schip was vastgemaakt, dan kwam de takel erop, een sterke tros die door de drie schijfsblokken liep. Het losse eind van het touw werd om de kop van de draaispil gelegd. Eén man moest het touw dan stijf vasthouden, terwijl de anderen aan de drie spaken van de draaispil draaiden. Na een half uur stond het schip droog; het meest tijdrovende en secure werk waarbij de slede onder het schip gebracht werd hadden de ervaren mannen van de werf al van te voren geklaard. De mannen die meehielpen bij het opdraaien deden



Arbeiders poseren met werfbaas Jan van der Meiden, tweede van rechts. (fotocollectie Jan van der Boom)

dat doorgaans voor een sùpke (borreltje). Jan van der Meijden vertelde later aan zijn kleinzoon Hendrik regelmatig hoe de schepen te water gelaten werden. Het was daarbij belangrijk dat de klossen gelijktijdig onder het schip vandaan werden geslagen, anders zou het schip scheef van de dwarshelling afaan en dus verkeerd in het water terecht komen.

De werf De Hoop lag in een echte Leeuwarder volksbuurt. Wonen dichtbij het werk was belangrijk, omdat vrijwel iedereen in die tijd naar z'n werk moest lopen. De arbeiders die op de werf werkten, woonden in de nabijheid van de helling. D.B. Boonstra, David Douwes Dijkstra en J. de Jong zijn arbeiders die nabij de scheepswerf woonden. Door de overgang op het staalijzer werd er in 1903 een Hindervergunning door de zwagers aangevraagd. Er werden andere machines en werktuigen gebruikt voor het knippen, buigen, ponsen en klinken. Voornamelijk het pons- en klinkwerk van de stalen schepen leverde nogal wat geluidsoverlast op bij de nabije bebouwing. Met grote hamers werden de platen in hun vorm geslagen en werd er door twee man op de roodgloeiende klinknagels geslagen welke door een klinkjongen op hun plaats werden gehouden. Hierbij is Jan van der Meijden door een opspattende klinknagel aan zijn linker oog blind geworden.

Op 01 september 1904 werd voor hun arbeiders een ongevalverzekering door de zwagers afgesloten bij de Nationale Werkgevers Verzekeringbank tegen Ongevallen te Utrecht. De Nationale Werkgevers Verzekeringbank (1901 – 1932) werd door een aantal fabrikanten opgericht in 1901. Aanleiding was de inwerkingtreding van de industriële Ongevallenwet. De bank had ten doel: 'Het sluiten van verzekeringen tegen de geldelijke gevolgen van ongevallen in het bedrijf overkomen'

(uit: statuten, 1901). Het kapitaal van de bank, dat in Utrecht was gevestigd, bedroeg 500.000 gulden, verdeeld in aandelen van 1.000 gulden. De vennootschap werd bestuurd door een directie, onder toezicht van een college van commissarissen dat uit hun midden een Raad van Toezicht koos, die het dagelijkse toezicht op het bestuur onder haar hoede had. De bank was gelieerd aan de verzekeringsmaatschappij in Utrecht. Een van de oprichters was Willem Hendrik Verloop, industrieel commissaris van De Utrecht. In 1904 was Anthonius van Duijn directeur. Mogelijk is de portefeuille overgedragen aan een andere verzekeraar, wellicht Centraal Beheer.

Het afzetgebied van de beide zwagers lag niet alleen in Friesland, maar ook in Zuid-Holland. Ze bouwden en repareerden allerlei soorten schepen, zoals salonboten, kruisers, sloepen, pramen, schouwen, opdrukkers en 'Westlanders' voor Hollandse en 'Skùtsjes' voor Friese schippers. Als we de herkomst bekijken van de schippers die een skùtsje lieten bouwen op deze werf, dan blijkt dat de afzetmarkt in Friesland voornamelijk in de Noordwesthoek lag. Ook het inbouwen van motoren en fundaties voor motoren werd gedaan voor Kromhout Goedkoop uit Amsterdam en A. Fontijne Machine & Motorfabriek uit Schiedam eind jaren twintig. In het gemeentearchief van het Historisch Centrum Leeuwarden (HCL) berusten nog een aantal tekeningen van in het eerste kwart van de vorige eeuw gebouwde schepen en de hier getoonde foto's. Onder de tekeningen bevinden zich helaas geen van skùtsjes. Wel van de inbouw van een motor voor Terwisga uit Heerenveen in opdracht van N.V. Motorfabriek Deutz Rotterdam (nr. 4065), op 9 januari 1929. In 1933 werd er voor Gemeentewerken een brugschouw gemaakt. (wordt vervolgd)