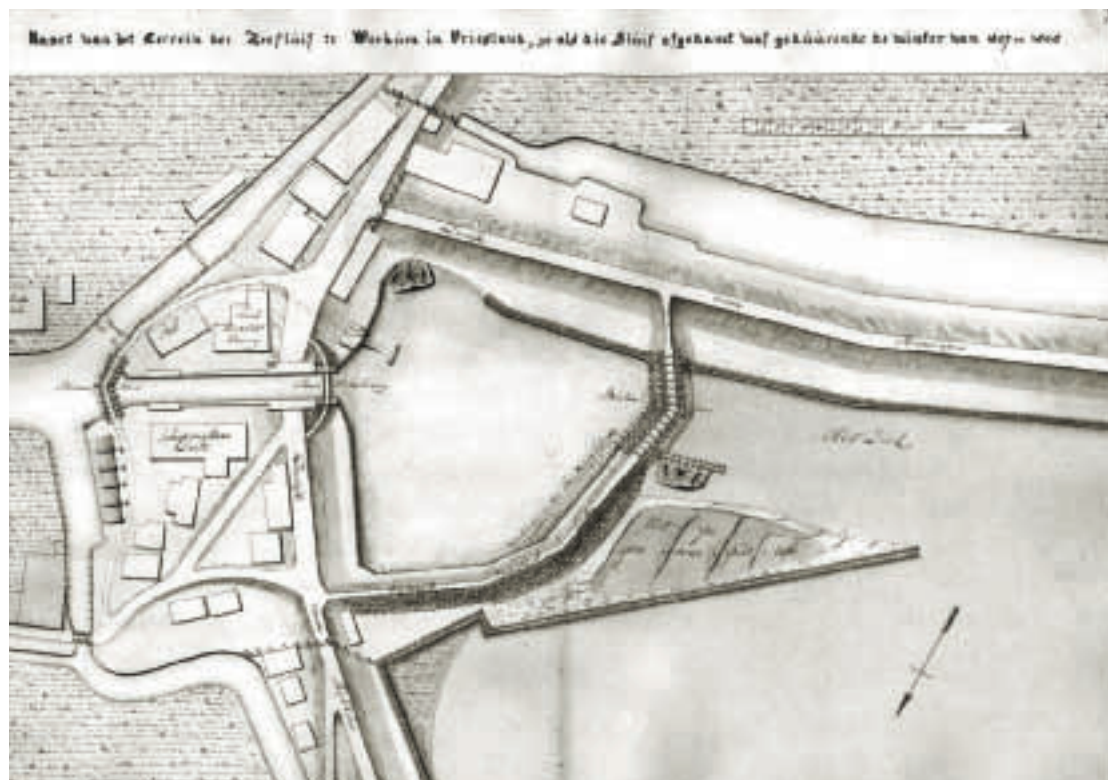


Bijzonder bedrijf

‘Staende en gelegen op de Rippertspoel’ De bewogen geschiedenis van een scheepstimmerwerf

Gerben Groenhof



Situatieschets van "Scheepstimmerwerf De Hoop" naast de zeesluis te Workum, 1807-1808

Situatieschets van "Scheepstimmerwerf De Hoop"
naast de zeesluis te Workum, 1700





Gezicht op de zwaar vervallen "Scheepstimmerwerf De Hoop" te Workum

Het heeft maar weinig gescheeld of sloopstimmerwerf De Hoop in Workum, gelegen naast de Workumer zeesluis, was er niet meer geweest. Eind jaren zestig van de vorige eeuw stonden de gemeentelijke instanties te dringen om de schamele restanten van de eens zo bloeiende werf op te ruimen. Er was in dit rustieke deel van Workum meer ruimte nodig om auto's te stallen en het terrein van de scheepswerf leek zeer geschikt als parkeerterrein. Gelukkig besloot de gemeente Workum op het laatste moment anders. Timmerschuur, woonhuis en werfterrein bleven gespaard. Sterker, het complex werd niet gesloopt, maar in zijn oude luister hersteld. Inmiddels behoort de werf tot het beeldbepalende erfgoed van Workum en is zij niet meer weg te denken uit het stadsbeeld.

Nog tijdens de restauratie van de werf werd "De Stichting Zwolsmans Scheepstimmerwerf" opgericht die als belangrijkste taak kreeg de werf in stand te houden. De toenmalige directeur van het Zuiderzeemuseum, de heer E.U. Vroom, zat in de jaren zeventig in het bestuur van de stichting. Voldoende reden om in te gaan op de geschiedenis van de werf en enig licht te werpen op de toekomst van De Hoop.

Scheepsbouw in Workum

Het oudste schriftelijke bewijs van een Workumer sloopstimmerwerf stamt uit 1626, maar ook in de eeuwen daarvoor waren er al veel werven. Het ging aan het einde van de zeventiende eeuw niet zo goed met de scheepsbouw in Workum. De scheepsbouwers klaagden bij het stadsbestuur steen en been over de Workumer schippers. Die lieten reparaties aan hun schepen uitvoeren door sloopstimmerlieden buiten Workum:

'Verscheydene personen van hyer haare scheepen elders ende buyten dese stadt laeten maecken, waardoor niet alleen het hantwerck van nieuwe scheepen te timmeren voor mrs ende knechts geheel coomt te vervallen, maer oock selfs de negotie ende t'werck anders hier ter stede meerder floreren een still sit te nemen'.

'Verscheidene personen uit Workum hun schepen elders en buiten de stad laten maken, waardoor al het werk voor meester sloopstimmerlieden en hun knechts komt te vervallen maar dat niet alleen, ook de totale scheepsbouwnijverheid hier de negatieve gevolgen van ondervindt'.

Er was een oplossing voor dit probleem, namelijk dat de beurtschippers die hun schip in Workum lieten bouwen of repareren langer hun vergunning behielden. Het stadsbestuur had veel belang bij een goede organisatie van de beurtvaart op Amsterdam via Enkhuizen. Daarom had het jaren daarvoor al bepaald dat schepen van ouder dan achttien jaar daarvoor niet in aanmerking kwamen. De scheepsbouwers stelden nu voor dat de in Workum getimmerde schepen langer mochten doorvaren. Of het stadbestuur hiermee akkoord ging, is niet bekend.

Het hoogtepunt van de Friese scheepsbouw lag in de achttiende eeuw. In veel dorpen en steden als Joure, Grou, Heeg, Woudsend, Workum en Harlingen liepen kofschepen, smakken en kagen aan de lopende band van de helling. Ze onderhielden de vaart op de Oostzee en de Middellandse Zee voor voornamelijk Amsterdamse kooplieden. Bovendien vond al het goederen- en personenvervoer plaats over water. Turf, landbouwproducten, hout, aardewerk en passagiers vonden via schepen hun weg naar diverse bestemmingen, zoals pannbakkerijen en weekmarkten. Het was dus geen wonder dat er in veel Friese steden en dorpen – dus eveneens in Workum – veel scheepswerven, blokmakerijen, mastmakerijen en breuwerijen waren. Ook de sloopstimmerlieden waren talrijk, want waar gevaren werd, werden schepen gebouwd en gerepareerd.

Toch verloor de scheepsbouwnijverheid in Workum in de negentiende eeuw haar betekenis voor de lokale economie. De meeste werven werden afgebroken of opgeruimd. Er bleven er slechts enkele overeind, zoals de scheepswerf bij de sluis die later De Hoop zou heten. De werf bleef vanaf de oprichting in 1694 in bedrijf en bouwde en repareerde vooral vissersschepen voor opdrachtgevers uit Wieringen en Texel.

Oorsprong en wording De Hoop

Er is over het ontstaan van de scheepstimmerwerf bij de sluis veel gespeculeerd. Diverse auteurs vertrouwen na 1900 hun visie op de werf en haar ontstaansgeschiedenis aan het papier toe. In 1903 verscheen *Geschiedenis van de stad Workum* van T.H. Siemelink, een doopsgezinde predikant te Workum. Hij noemde als oprichtingsjaar van de werf het jaar 1656. In de geschiedschrijving van Workum leidt dat jaartal een hardnekkig leven. Ook de auteur van *Sted Warkum* uit 1967 zag de werf als de oudste in Workum. In 1989 tastte men nog steeds in het duister over de precieze oprichtingsdatum van de werf. Pas in 1993 kwam definitief vast te staan dat de werf in 1694 was opgericht door Juntien Reinders, precies op tijd voor de viering van het 300-jarig bestaan. Op basis van die studie beschouwt men De Hoop inmiddels als de oudste nog in werking zijnde Friese scheepswerf.

Juntien Reinders

Juntien Reinders had in 1693 al een scheepswerf in Workum, maar die was niet geschikt voor het bouwen van grotere schepen. Vlak bij deze werf pal ten noorden van de sluis lag een stuk land ingeklemd tussen de zeedijk en de dijksvaart. Het was eigendom van de stad en in 1693 richtte Reinders een verzoek tot het stadsbestuur om daar een scheepswerf te beginnen. Op 30 januari 1693 kreeg hij van de Workumer magistraten de toestemming:

‘De vrijheid van een kanteling met een kraan te mogen maken op de Rippertspoel bij de sluis, onder die conditie ende esprese stipulatie nochtans dat dezelve nyet sal vermogen hetselve te gebruiken noch te emploieren tot het bouwen en maaken van nieuwe schepen, noch ook enige woninge te mogen bouwen als alleen een pickhuys ertoe gerequireert wordende [...].’

Als tegenprestatie verlangde de stadsregering een jaarlijkse grondpacht van zes rijksdaalders. Reinders had snel door dat de heren van het stadsbestuur het met de regels niet zo nauw namen, want een jaar later had hij geen pikloods gebouwd, maar een timmerschuur waarin hij schepen kon bouwen. De grondpacht ging wel met twee carolus gulden

omhoog. Of de in 1694 gebouwde schuur inderdaad groot genoeg was om er kofschepen te bouwen, staat niet vast. Op een kaart uit 1700 staat weliswaar een schuurtje, maar in de verkoopakte uit 1699 is dat schuurtje niet terug te vinden.

De grote vraag naar handelsschepen bracht de volgende eigenaren ertoe het bedrijf uit te breiden met een kanthelling en een kraan. Daarna vroegen ze toestemming om het terrein voor de helling te vergroten (1708). Het was in de scheepsbouwrijverheid gebruikelijk om het scheepshol (casco) in een schuur te bouwen. Daarna werd het te water gelaten en voor de wal van de werf verder afgebouwd. Ook de onderaannemers, zeilmakers, mastmakers en blokkenmakers konden daar gemakkelijker werken. De uitbreiding kan dus een aanwijzing zijn dat er meer en grotere schepen werden gebouwd.

De timmerschuur

Over de bouw van de huidige, bestaande schuur en het woonhuis is alleen iets te zeggen op basis van de belasting op de bebouwde oppervlakte, opgetekend in de zogenaamde Reële Kohieren. Van 1711 tot 1774 bleef dat bedrag voor de werf bij de sluis vrijwel gelijk, 18 carolus gulden. In 1780 werd de belasting verhoogd naar 55 en in de jaren erop zelfs naar 134 carolus gulden. Ook de prijsstijging die in deze jaren plaatsvond bevestigt het beeld dat de bebouwde oppervlakte aanmerkelijk is uitgebreid. In 1777 kocht Tjeerd Martens de halve werf voor 1250 carolus guldens, terwijl Jacob Sijbolts zes jaar later (1783) voor een halve werf bijna het dubbele moest ophoesten. De gegevens uit het belastingkohier en de forse prijsstijging maken het aannemelijk dat de nog bestaande timmerschuur tussen 1781 en 1783 is gebouwd.

Er is nog een argument dat deze conclusie onderschrijft. In 1807 werd de Workumer zeesluis grondig gerestaureerd. Ter voorbereiding daarvan vervaardigde men een fraaie plattegrond van de sluis en haar directe omgeving. Op deze kaart heeft de timmerschuur exact dezelfde afmeting als de huidige schuur. Gezien de malaise die er in de scheepsbouw ontstond na de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) zullen de eigenaren na deze oorlog



Gezicht op de gerestaureerde "Scheepstimmerwerf De Hoop" te Workum



Staverse Jol op "Scheepstimmerwerf De Hoop" te Workum

niet geïnvesteerd hebben in een *nieuwe* schuur. Met de bouw van de schuur in de jaren van de genoemde oorlog, liepen ze al achter de feiten aan; de scheepsbouw in Friesland was op zijn retour, maar pas in de eerste helft van de negentiende eeuw was het echt gedaan met de grootschalige scheepsbouw in Workum. In 1813 werd het complex te koop aangeboden, inclusief de nieuwe timmerschuur:

‘Deftige huizinge met twee kamers en een aparte kamer ten dienste van de schippers, benevens een groote en nieuw gebouwde timmerschuur, groot genoeg om er kofschepen te bouwen, met een ruime timmerwerf en kanthelling met toebehoren.’

Pier Dirks Alta was de koper, maar hij hield het na een aantal jaren voor gezien. Kofschepen werden er in Workum niet meer gebouwd. Hij vertrok naar Harlingen en zette daar zijn werk voort. Kennelijk waren de mogelijkheden daar gunstiger. Uit een nijverheidsenquête uit 1815 bleek nog eens hoe slecht het ging met de scheepsbouw in Workum. Van de vele mastmakerijen, touwslagerijen, zeilmakerijen en scheepswerven uit de achttiende eeuw waren er nog maar enkele actief. In 1843 is er niets meer over, behalve de werf bij de sluis, die voornamelijk kleine vrachtaartuigjes produceerde en aken en blazers voor Wieringer en Texelse vissers.

Vader en zoon Zwolsman

In 1892 nam Ulbe Zwolsman de werf over. Hij was de zoon van een scheepsbouwer uit Makkum. Ulbe bouwde blazers met een piek in het achterschip, waardoor het schip sneller kon zeilen. Maar hij wilde meer dan houten vissersschepen bouwen. In de Eerste Wereldoorlog was het economische tij gunstig en de vraag naar schepen groot. Ulbe Zwolsman rook zijn kans en ging tegenover de oude werf stalen schepen bouwen. Dat had nogal wat voeten in de aarde, want de bouw vereiste veel en vakkundig personeel en dat was in deze periode niet of nauwelijks voorhanden. Uiteindelijk werden er in de jaren 1917-1919 drie ijzeren *coasters* gebouwd. Ulbe was trouwens de eerste in Friesland die schepen van dik driehonderd ton van stapel liet lopen. Maar al snel was de groei eruit. Het bleef bij deze drie *coasters*. Na 1936 werden er op de werf bij

de sluis geen schepen meer gebouwd.

Ulbes zoon Evert bleek meer van (orgel)muziek te houden dan van de scheepsbouw. Hij bleef wel in het bestaande huis op de werf wonen. Dat is gek genoeg van doorslaggevend belang geweest voor het behoud van het werfcomplex. Vanaf 1936 waren er nauwelijks meer bouwactiviteiten te bespeuren en geleidelijk trad het verval in. Maar alles bleef staan waar het stond, niets werd verkocht of afgebroken. Uiteindelijk is het aan de lethargie van deze Evert Zwolsman te danken dat alles bewaard is gebleven.

In vol bedrijf

Het doel van de in 1976 opgerichte stichting ‘Zwolsmans Scheepstimmerwerf’ was het in stand houden van de gerestaureerde werf. Het oorspronkelijke ideaal was om een werkende werf te creëren waar houten vissersschepen en eventueel ook houten jachten werden gebouwd. Maar die doelstelling werd niet verwezenlijkt. Aan (nieuwe) houten vissersschepen was geen behoefte meer en het bouwen van een houten plezierjacht was relatief erg duur. Er werden in 1976 wel enkele jachten gebouwd, maar al snel richtten de werfbazen zich op het onderhoud en de restauratie van klassieke vissersschepen. Dat bleek een groot succes. Wie tegenwoordig de werf bezoekt, zal ontdekken dat het repareren en restaureren van botters de belangrijkste werfactiviteiten zijn. Tegenover de werf is een blazerhaventje gerealiseerd, waardoor een vitaal en levendig havenkwartier is ontstaan. Momenteel is de werf weer in vol bedrijf. Scheepsbouwmeester Erick Mulder restaureert en repareert in de wintermaanden de ene botter na de andere. In de herfst is de werf het centrum van veel festiviteiten rond de ‘Workumer Strontrace’, een wedstrijd van skûtsjes die mest naar Warmond vervoeren. Ook de Texelse blazer TX 11, de Vrienden van het Zuiderzeemuseum, heeft een vaste ligplaats gevonden in het haventje tegenover de werf. Er wordt momenteel (april 2010) hard gewerkt om het schip weer in zijn oude glorie te herstellen.