

# Oud Handwerk

Roelof van der Werf:  
'de technieken van toen en nu naast elkaar  
gebruiken'.

**Hoewel een boerenzoon, zit het bouwen van schepen in zijn bloed. Hij heeft geen hekel aan polyester en kan met enig ontzag praten over Bouke de Vries die in zijn eentje polyester tjotters bouwt. Hij wil ook wel eens houten motorboten bouwen, liefst met rompvormen zoals die vlak voor de oorlog in de vaart kwamen. Op de werf, de Zwolsmanwerf in Workum, een naam die hij eens probeert te veranderen in de naam van de man die er werkt, is het of je een schoolplaat van Jetzes binnenstapt. Voor het gemak natuurlijk wel even voorbijgaan aan de lintzaag, vlak- en vandiktebank en elektrische schaven. Er zijn aarden vloeren en in een loods staat Roelof van der Werf met een houten hamer te breeuwen. Zijn omgeving ademt een sfeer die je waarschijnlijk nergens meer in Nederland aantreft, maar is Roelof van der Werf ook zelf zo?**



Hij komt uit een familie van botenbouwers, zijn overgrootvader bouwde nog houten tjalken en zijn grootvader is stalen schepen gaan bouwen, ook jachten. Zijn vader was boer, maar zijn oom heeft nog steeds een werf in Drachten. Na zijn schooltijd is hij daar begonnen met hoofdzakelijk betimmeren. Hij wilde hoe dan ook timmerman worden. Na de dienstitijd is hij bij van der Meulen in Sneek gaan werken, waar hij de eerste houten schepen heeft leren bouwen, omdat hij graag meer wilde leren is hij ruim twee jaar op de Kromhoutwerf eerste timmerman geweest. Via een paar contacten is hij rond gaan kijken in Denemarken. Het geluk was met hem, want op een bekende werf hadden ze iemand nodig en waarschijnlijk heeft hij daar de laatste houten viskotter mee helpen bouwen. De kotter van 25 m lang is ook het laatste houten schip dat van die werf is gekomen. Op een andere werf in Denemarken heeft hij nog overnaadse bootjes gebouwd. Door zijn contacten met architect Reid, de vuurtorenwachter die ieder jaar de singlehanded wedstrijden organiseert op het IJsselmeer en de Noordzee, wist hij dat de Zwolsmanwerf gerestaureerd zou gaan worden en Reid had hem beloofd, dat hij als eerste in aanmerking kwam om daar te beginnen. De ideeën van Reid en Roelof van der Werf komen op deze punten overeen.

## Nieuwbouw, restauratie en onderhoud

In april 1976 komt Roelof van der Werf terug naar Nederland en is in dienst van de aannemer mee gaan werken aan de restauratie van de Zwolsmanwerf. Al in Denemarken had hij een opdracht voor een Fries jacht, dat hij tussen de verbouwingswerkzaamheden opzette. Dit schip, een opdracht van een oude Deense tjalkschipper, had hij zelf getekend. Met de officiële opening van de werf was de romp van het Fries jacht klaar en is een schouw afgeleverd. Het Friese jacht is op 25 mei 1977 gereed.

Zijn eerste grote onderhoudswerk is aan de Kwak VD 5. In de afgelopen jaren gleden er van de helling ook nog drie schouwen.



De foto van de werf dateert van 1979, maar als iemand hem 30 jaar vroeger had geschat zou je het ook geloven.



Roelof van der Werf tijdens het breeuwen van de Zeeuwse poon.



De eigenaren vanaf 1693.

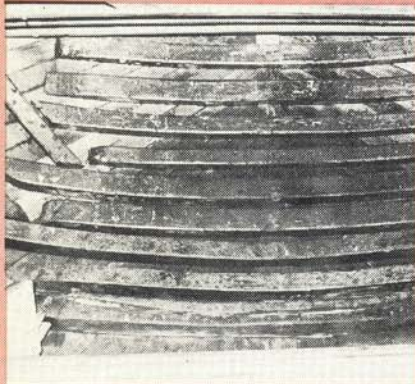
Niet lang na de opening kwam Johan Prins bij hem in dienst en vlak daarop volgden Neit Harbor, hij komt het vak leren om later zelf een houten schip te bouwen, Sjoerd Stouten en als laatste Eef Brouwers. Roelof gaat er vanuit dat hij een echte scheepswerf moet kunnen runnen, waar niet alleen plaats is voor nieuwbouw of vergaande restauratie, maar het moet ook mogelijk zijn dat een stalen scheepje op de helling wordt getrokken om geteerd te worden. De helling heeft een capaciteit tot 20 m lengte.

Momenteel zijn ze druk bezig aan een Zeeuwse poon die begin deze eeuw in Amsterdam is gebouwd. Er is inmiddels een nieuw dek opgekomen en een nieuw boeisel plus nog wat noodzakelijk werk. Als de eigenaar weer geld heeft, zal de poon hoogstwaarschijnlijk eind dit jaar weer de werf opgaan voor de vervanging van spanen, waarvoor het hele zaathout eruit moet, en een nieuwe binnenbetimmering. De Kwak VD 5, waar ze ook mee bezig zijn, heeft voor een deel een nieuwe huid gekregen en zal ook waarschijnlijk eind van het jaar terug komen voor de vervanging van het zeilwerk en nieuwe huiddelen.

Verdere restauraties zijn gedaan aan

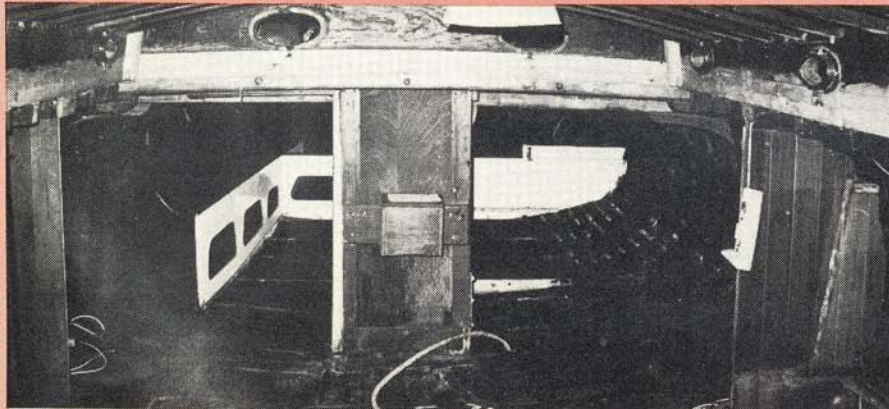


De poon na het opbrengen van een nieuw dek, nieuw boeisel en nieuw berghout.



Spanten in de kop van de poon, ze zijn precies symmetrisch.

Leeggesloopt interieur van de poon.



Kwak VD5 op de helling. (Foto's Ellen Martens en Sven Nyegaard)

de Botter BU 61 en een boatsje. Daarbij maakt hij roeren, zwaarden en masten.

## Wat vroeger goed was is het nu nog

De schouwen die van de werf komen, zijn gewoon geteerd, 'waarom zou je er dure laksystemen opzetten, het is kwalitatief niet slechter, integendeel makkelijker te onderhouden en veel goedkoper'. Dit tekent hem wel enigszins. Een van zijn principes is dan ook om de beproefde technieken van vroeger naast de moderne vindingen van nu te gebruiken. Hij zal geen oude lijmsorten toepassen, wel heel moderne, omdat ze beter zijn. Zo gebruiken ze voor het grove werk een sissel en daarna een elektrische schaaaf.

Standaard schepen wil hij niet bouwen, maar wil met de eigenaar bespreken hoe het moet worden, mits hun eisen overeenkomen met zijn ideeën. Een te hoge opbouw op een boot maakt hij niet en hij hoopt zo'n schip tegen zijn zin in niet te hoeven bouwen. Omdat hij niet afhankelijk is van alleen nieuwbouw kan hij hogere eisen aan zijn werk stellen. 'De klant is niet altijd koning'.

We hebben de tijd nu mee, er komt meer interesse in houten schepen, gelukkig is het ook helemaal niet moeilijk aan personeel te komen, ze bieden zich zelf aan. Niet dat we een alternatieve leefgemeenschap vormen. We werken hier heel gemotiveerd en soms is het hard buiten in de sneeuw aan een botter te werken. Je moet gevoel hebben voor dit soort werk.'

Natuurlijk is ook het onderhoud van houten schepen ter sprake gekomen en zoals de andere houtbouwers betwist hij dat houten schepen meer onderhoud nodig hebben als stalen. 'Vergeet niet dat alles, wat nu vaart aan oude houten schepen een achterstallig onderhoud heeft van 30 jaar, waarschijnlijk is daarmee de opinie beïnvloed'.