



## De Jonge Trijntje is weer een authentiek skûtsje

Haiko van der Werff is de vierde generatie van een geslacht van scheepsbouwers. Een aantal jaren geleden kocht hij een tot recreatieschip verbouwd skûtsje dat in 1909 was opgeleverd door zijn 'oerpake' Jan Oebeles van der Werff op het Buitenstvallaat. Na een grondige restauratie werd dit Drachtster skûtsje teruggebracht naar de (bijna) originele staat en kreeg het weer de naam De Jonge Trijntje.

Tekst Wim de Bruijn Foto's Arjen en Rienkje van Boekel e.a.

In 1909 bouwde werfbaas Jan Oebeles van der Werff aanvankelijk voor eigen rekening een skûtsje. De afmetingen waren 16,08 x 3,50 m en het schip had een laadvermogen van 29 ton. Al gauw meldde zich schipper Jan Jagersma, die het wilde gebruiken voor een beurdienst tussen Drachten en de stad Groningen. In die tijd ging bijna alle vervoer in de noordelijke provincies over het water.

Het schip kreeg de naam van zijn enige dochter en werd *De Jonge Trijntje* genoemd. Hij voer één, soms twee keer per week de lastige route binnendoor langs De Wilp en Leek naar Groningen en sneller ging het van Drachten via Opeinde naar het Bergumermeer en dan naar het oosten over het Kolonelsdiep. Hij was per reis al gauw twee dagen kwijt. Er kon maar weinig worden gezeild, dus werd er



linksboven: Zo kocht Haiko van der Werff het skûtsje dat in 1909 door zijn overgrootvader Jan Oebeles van der Werff was gebouwd. Rond 1970 was er een motorschip met doorlopende kajuit van gemaakt.

boven: Alle werfbazen vanaf 1710 die op de huidige plaats aan het Buitenstvallaat schepen bouwden.

onder: Zo zag de motortjalk eruit nadat alles zoveel mogelijk weggesloopt was en schoongemaakt. Er zijn heel wat spanten die deels zijn weggeroest.

veel geboomd en gejaagd. *De Jonge Trijntje* werd in 1920 verkocht, en in 1930 verlengd tot 18,71 m. Tot 1967 was het tot *Risico* omgedoopte skûtsje in bezit van Jan Pieters Wijkstra en daarna belandde het in Turnhout in België, waar het rond 1970 werd omgebouwd tot motorschip voor de recreatie. In 2010 kocht Jan Haverhoek in Zwolle het schip. Daar werd het opgemerkt door Frits Jansen van de Stichting 'Foar de Neiteham' die onderzoek deed naar skûtsjes en werd duidelijk dat het schip in 1909 op Buitenstvallaat was gebouwd door Haiko van der Werff's overgrootvader. Toen Haiko het scheepje kocht was het niet de bedoeling om er mee te gaan varen voor recreatie. Er werd een stichting opgericht om dit voor Drachten historische schip te behouden en de bestuursleden gingen aan de slag om de nodige fondsen bijeen te schrapen.

### Naar een kaal casco

Bij restaureren moet je altijd de volgende vragen beantwoorden: Hoever gaan we terug, wat is origineel en wat is er in een latere periode veranderd? Er werd in 2012 een plan gemaakt, waarbij werd besloten de verlenging van 1930 te laten zitten, want die hoort bij de geschiedenis van het schip, hoewel Haiko de oorspronkelijke plaats van de mastkoker terugvond op het kattenspoor. Bij een origineel uiterlijk hoort meer dan alleen het tuig en de positie van de mast op het schip. De originaliteit zit ook in de vorm en afwerking van de roef en in tal van details, als het zwaardbeslag, de afwerking van de mastkoker, de botteloef, de kluisgaten en de afdichting van de stevens.

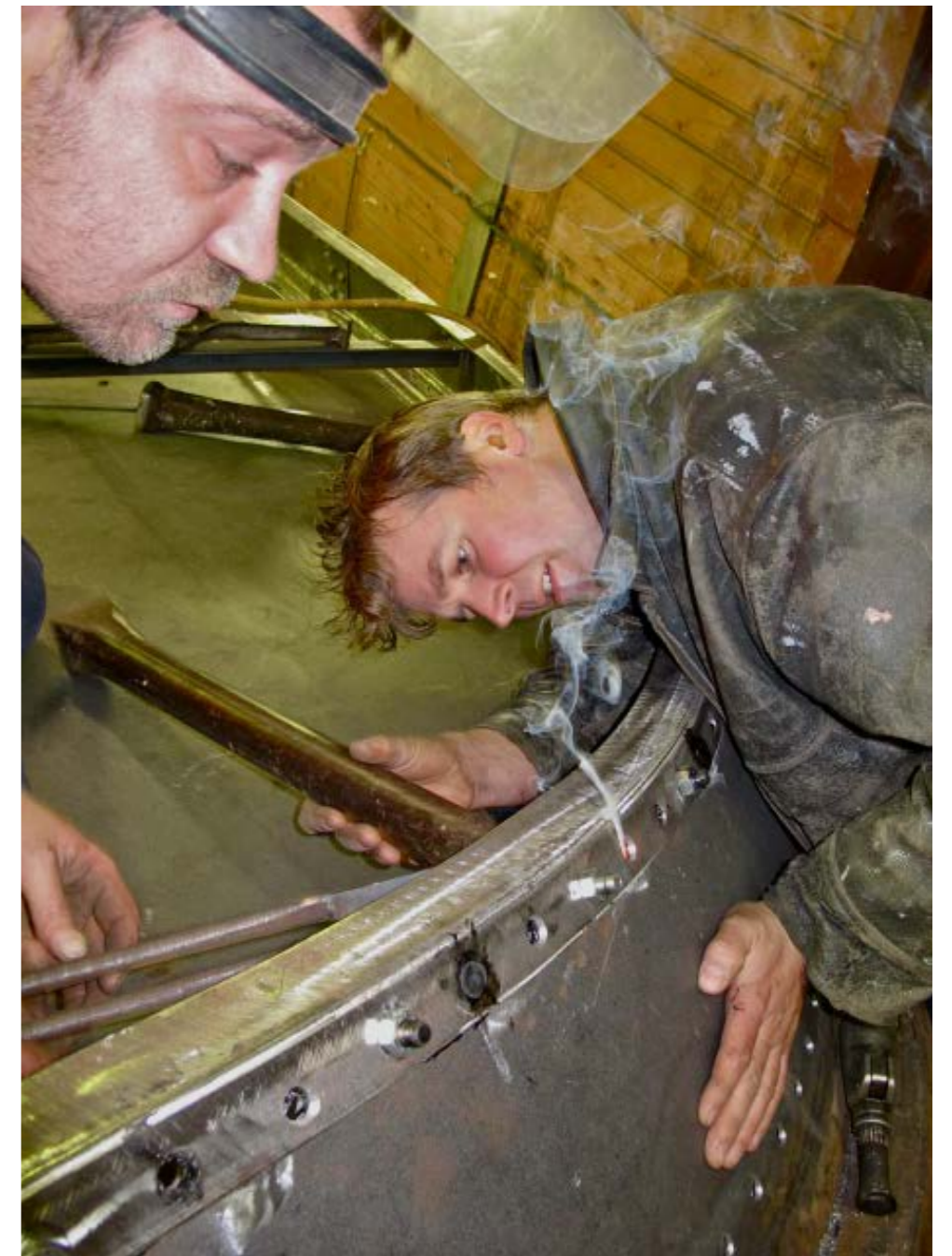
Maar als eerste moest de opbouw eraf. Uiteindelijk bleef er na een zeer grondige schoonmaakbeurt een kaal casco over en dat ging naar de straler aan de Tussendiepen. Na het stralen heb je een beter beeld van wat er nog goed is en wat er vervangen moet worden. Van te voren had het stichtingsbestuur overlegd met ROC 'De Friese Poort'. Er waren veel, vooral arbeidsintensieve, klussen die geschikt waren voor stagiairs van het ROC. Ze konden beginnen met het dichtlassen en opvullen van wel duizend roestputten rond de waterlijn en tot aan de kim. Dat was beter dan de hele kim vervangen. Op 8 juni 2013 waren de voorbereidingen aan het casco zo ver dat er daadwerkelijk begonnen kon worden met de restauratie. Die start werd zeer feestelijk gevierd.

### Boren in plaats van ponsen

Om het schip er weer zo veel mogelijk origineel uit te laten zien waren er zesduizend klinknagels nodig, want in de scheepsbouw begon men pas na de Tweede Wereldoorlog met het lassen van schepen. Haiko van der Werff beschikte niet meer over de machines en gereedschappen die daar vroeger voor werden gebruikt. Hij moest werken met moderne middelen. Zo werden de 15.000 (!) gaten voor de klinknagels geboord met een 14 mm staalboor, terwijl ze vroeger werden geponst. Daarvoor werd een slingerpons gebruikt, die met één slinger aan een arm met een zwaar gewicht aan het eind een gat in een plaat "drukte" (zie SdZ 1.2015). Dat er zoveel gaten moesten worden geboord, komt omdat een klinknagel soms wel door drie pla-

boven: Nadat er nieuwe huidplaten, nieuwe spanten en nieuwe wrangen in waren geklonken, volgden de gangboorden en het voordek. Met grote tangen worden de staalplaten vastgehouden.

onder: Een voorgevormd hoekijzer wordt als potdeksel tegen het boeisel geklonken, nadat het eerst op een aantal plaatsen met bouten en moeren is vastgezet. De roodgloeiende klinknagel wordt net in het gat gestoken en vastgehouden met een tang en aangedrukt met het zware ijzer. Aan de buitenkant wordt daarna de gloeiende kop geklonken en komt de nagel vlak in het gesoevereinde gat. Links Rutger Hiemstra en rechts Haiko van der Werff. (Foto: Willem Wilstra)







boven: Een soevereinboor om de kop te verzinken in het staal, zo krijg je een gladde naad.

linksboven: Een nieuwe mastkoker, nieuw voordek, gangboorden en den zitten er in. Inclusief het vervangen van een aantal huidplaten waren er maar liefst 6000 klinknagels nodig.

midden: De leerlingen van het ROC 'De Friese Poort' hebben hun best kunnen doen. Nadat alles was gestraald konden de verflagen worden aangebracht.

onder: Leerling-timmerman Matthijs van der Werff is bezig met het maken van de buikdenning, de houten laadvloer van het skûtsje.



ten moest worden geklonken. De nagels werden roodgloeiend gestookt op een veldoventje, zoals hoefsmeden gebruiken bij boerderijen en maneges. Haiko gebruikte konische half duims klinknagels, die stuk voor stuk op de juiste lengte moesten worden geknipt.

Het was natuurlijk een kunst om alle gaten precies op de juiste plaats te krijgen. Daarna werden de bramen rond de boorgaten weggeslepen. Met een soevereinboor werd het gat waar de kop van de klinknagel niet kwam, gesoevereind (zie foto). De landen (de randen) van de platen werden ingesmeerd met Tixophalte, om een waterdichte afsluiting te krijgen en om roestvorming tegen te gaan. Vroeger zorgde roest ervoor dat een klinkverbinding waterdicht werd, maar om het onderhoud te beperken werd dat hiermee voorkomen.

#### Origineel uiterlijk

Een restauratie levert niet alleen technische vragen op, maar ook vragen over de vormgeving. Hoe zag *De Jonge Trijntje* er in 1909 eigenlijk uit? Er zijn geen lijnenplannen, bestekken of bouwtekeningen. Dankzij oude foto's en nog originele skûtsjes weten we hoe de schepen er vroeger uitgezien moeten hebben. Bij een origineel vrachtschip dat *De Jonge Trijntje* was, stond de mast zo ver mogelijk naar voren en was de roef zo veel mogelijk naar achteren geplaatst. Zo ontstond er een zo groot mogelijk laadruim en daar moest de schipper zijn brood mee verdienen. Bovendien hadden de schepen vroeger een vrij korte mast met een bescheiden tuig, zodat het ook bij harde wind door twee man/vrouw kon worden gezeild.

Dat is wel iets anders dan bij de huidige wedstrijdskûtsjes waarbij meer dan tien sterke kerels aan boord nodig zijn om zo'n schip op volle snelheid te

houden. De masten staan nu meer naar achteren, de masten zijn ook hoger, de fokken en grootzeilen zijn veel groter en hebben een doeksoort die niet vervormt, al waait het nog zo hard. Als je het doek in je handen hebt, voelt het aan als een plank en je kunt het niet meer opdoeken, maar moet het oprollen. Ook de roef staat veel meer naar voren want de achterplecht moet plaats bieden aan een man of vier. Al die overwegingen zijn meegenomen bij de restauratie. Alle beslagen, en dat was een hele berg, werden met de hand gemaakt.

#### Zoveel mogelijk handmatig

Het roefje werd weer helemaal geklonken en de betimmering werd gemaakt zoals die vroeger gebruikelijk was. Alle hout werd 'gehout'. Dat wil zeggen dat heel kunstig het vurenhout wordt beschilderd alsof het er uit ziet als grenen of eiken. Een kunst die nog maar weinig schilders beheersen, maar die toch weer op sommige lesprogramma's staat. Ook mast, giek, roer en zwaarden werden, naar het oude vakmanschap, door Klaas Adema uit Hindeloopen gemaakt.

Alles werd zoveel mogelijk handmatig gedaan, zodat je geen machineslag van beitels in het hout kunt terugvinden, maar duidelijk kunt zien dat alles met de hand is geschaafd! Dat maakt een belangrijk verschil als het gaat om originaliteit. Een kenner zal het direct opvallen.

Uiteindelijk kon er, nadat alles was geschilderd, worden proefgevaaren. Een fantastische sensatie voor allen die er heel veel vrije tijd in hadden gestoken en voor Haiko die daarmee een eerbetoon leverde aan het werk van zijn overgrootvader Jan Oebeles..

#### Druk programma

De stichting wil *De Jonge Trijntje* gaan inzetten als paradeschip voor Smallingerland; als toeristische attractie tijdens het skûtsjesilen en bij zeiltochten voor bedrijfsuitjes en schoolreisjes of kampeervakanties voor jongeren. Aan de invulling van dit programma wordt nu hard gewerkt, want eerder gingen alle aandacht en tijd naar de restauratie. Er is ook een fraai boek verschenen over de geschiedenis en de restauratie van het schip. Het is voor 15 euro, excl. verzendkosten, te bestellen bij Stichting 'De Jonge Trijntje', via e-mail: arjenenrienkjevanboekel@gmail.com

boven: Het interieur is zo nauwkeurig mogelijk aan de hand van oude foto's en voorbeelden nagebouwd. Het houtwerk is 'gehout' dat wil zeggen dat de houtnerven kunstig zijn nageschilderd. 'Houten' is een heel aparte techniek die – gelukkig – nog steeds wordt beoefend! (foto: Erna van der Wijk)

midden: Nadat ook mast, giek, gaffel, zwaarden en roer zijn gemaakt, kan er worden getuigd.

onder: Toen alle touwwerk was ingeschoren en de zeilen aangeslagen kon er worden proefgevaaren. Een hele belevenis!

