

# De ontwikkeling van de Urker scheepswerven

Door Klaas Hoekstra

Het bouwen en herstellen van vissersschepen kan niet los gezien worden van de aanwezigheid van een beschermende haven. In de 19e eeuw was er op Urk nog geen haven. De visserscheepjes moesten aan de Noordoostzijde van het Eiland ankeren bij de staart aan de Rhee. Men heeft wel eens de gedachte dat het maar kleine scheepjes waren die men met slecht weer zo op het strand kon trekken. Niets is echter minder waar, van Domselaer die in de 18e eeuw over de visserij van Urk heeft geschreven vermeld dat tussen de jaren 1760 - 1770 de Urker vissers al buitengaats visten, d.w.z. op de Noordzee en dat zij hun vis in Amsterdam aan de wal brachten. Het aantal vissersschepen (ook wel schuiten genoemd) bestond voor die tijd uit 45 - 46 stuks. Dit is gezien een inwonertal van ongeveer 500 personen, een behoorlijk aantal. In 1791 telde de bevolking van Urk inmiddels 520 personen. De vissersvloot was gegroeid naar 60 vaartuigen, waarop 140 personen werkzaam waren. De schepen groeiden niet alleen in aantal maar ook in grootte. Het probleem om de schepen een veilige ligplaats te bieden vroeg om een oplossing. Een omstreeks 1805 aangelegde zgn. Oosthaven was maar klein, zij kon de toen bestaande Urkervloot nauwelijks bergen. Vanwege dit ruimtegebrek werd in 1819 de haven naar het Oosten vergroot. In dat jaar waren er al 130 schepen bemand door 380 vissers. De veiligheid in de haven was echter nog niet optimaal. Tijdens een zware storm op 3 en 4 februari 1825 werd grote schade toegebracht aan de haven en waterkeringen. Ook werden in de haven 5 schuiten totaal vernield. In Nederland kwamen 400 mensen om het leven waarvan 305 in Overijssel. Op Urk waren geen mensenlevens te betreuren. Na deze storm vond er in 1834 een belangrijke verbetering van de Oosthaven plaats, echter nog niet voldoende, want een hevige storm in november 1836 bracht schade toe aan een 20 tal van de beste schuiten, zij werden op het strand gezet. In 1856 werd de haven met de westhaven uitgebreid. In 1903 werd de nieuwe haven gebouwd. Met die haven was tevens de laatste haven van het Eiland Urk aangelegd.

## Het ontstaan van de Urker scheepswerven

### *De werf van de gebroeders Roos*

Gezien de schade die schepen in de haven na een storm opliepen en het noodzakelijke onderhoud aan de reeds meer dan 140 vissersschepen was er een grote behoefte aan zoals de Urkers dat noemden een 'HELLIGE'.

De eerste grondlegger van zo'n hellige was Jelle Roos. Hij was een man die alles aanpakte, in het Volksleven 1 mrt. 1997 stond een kopie van een oud document waarin werd opgesomd



welke beroepen hij uitoefende n.l. brood en koekenbakker, winkelier, sloopstimmerman en grofsmid. Samen met zijn zoons Jan en Albert Roos bouwde hij in 1840 recht tegenover de havenmond de 'hellige van de Roosies'. De naam werf is pas later ontstaan.

De sloopstelling had eerst drie bedden. Later zijn er twee bedden bijgebouwd zodat er vijf waren. Via een slee die onder de kiel van het schip werd aangebracht werd het schip over het bed op de helling getrokken. Dit gebeurde in het begin met een paard dat een spil rondraaide, maar soms ook wel met mankracht. Daar waren dan ongeveer 7 a 8 man voor nodig.

In het jaar 1917 werd voor het droogzetten van de vissersschepen een lier geïnstalleerd, die door een benzine motor werd aangedreven.

De Urkers die een nieuwe 'Skeut' (schuit) of botter wilden hebben lieten deze in eerste instantie bouwen in de Kuinre, Harderwijk of Spakenburg - Bunschoten. Later toen de bidders groter werden heeft men meerdere bidders op Urk laten bouwen. De hellige Roos heeft toen een grote boet gebouwd, om daarin, deze bidders beschut te bouwen.

Volgens een interview van Piet Loosman met Jan Roos zijn er in die boet drie nieuwe bidders gebouwd n.l. UK 3 een zeilbotter, de UK 165 en UK 202 twee motorbidders. In de jaren na 1928 zijn ook veel zeilbidders omgebouwd tot motorbidders. Dit was een hele verbouwing het achterschip moest helemaal worden aangepast aan het inbouwen van een motor. Dit hield in dat er een ruim, (bun) van de visruimen, bestaande uit drie, afgehaald moest worden, om daar de motor te plaatsen.



Albert Roos een zoon van Jelle Roos zette het bedrijf voort, toen hij op 28 juli 1929 overleed zetten zijn drie zoons Albert, Jelle en Jan Roos de werf voort. Albert Roos was de enige die getrouwd is geweest. Hij had alleen dochters en geen zoon. Zij bleven in de houten bidders werken. Toen de ijzeren schepen ter vervanging van de houten bidders toenamen, had de hellige geen toekomst meer en werd gedempt. In zijn plaats kwam een parkeerterrein. 'De Boet' staat er nog steeds.

### **'Hellige' wordt 'Werk'**

*Eerst Albert Koopmans, later Louwrents Metz*

De tweede werf die werd gebouwd, was die van Albert Koopmans. Zijn vader heette Wypke Albertsz. Hij was eerste meesterknecht op de werf van de fam. Buis in de Kuinre. Op deze werf lieten de Urker vissers hun (Skeuten) schuiten bouwen. In 1861 had hij een aanvraag bij Rijkswaterstaat ingediend voor de bouw van een hellige, in het oosten van de Oosthaven, die in het jaar 1862 groot 6 bedden gereed kwam.

In die tijd waren de Urkers bezig met het overschakelen van het type Skeut naar het model botter. Er zijn dan ook op Urk geen nieuwe Skeuten gebouwd.

Albert Koopmans had 1 zoon die Jacobus Koopmans heette. Deze zou zijn vader later opvolgen. Op ruim 20 jarige leeftijd kwam deze echter d.d.7 mrt. 1887 te overlijden.

Albert Koopmans had ook nog dochters, een van die dochters Antje kreeg verkering met Louwrents Metz, deze Louwrents was ook bevriend met Jacobus Koopmans. Louwrents die een stiefzoon was van Tjeerd Jansz Hoekstra, een koopman en tjalk eigenaar, was eerst als beurtschipper varende op een van de tjalken, later ongeveer 1873 is hij op de werf gaan werken.



Na het overlijden van de zoon van Albert Koopmans en het ouder worden van deze zodat hij niet meer kon werken, heeft Louwrents Metz omstreeks 1900 de hellige overgenomen.

Hoewel over de bouw van zeilbotters op de hellige van Metz niet veelbekend is, zijn er wel gegevens over de bouw van enkele Friese bollen bekend. Deze bollen waren als vissersschepen in gebruik bij de fam. Keuter, zij deden na de visserij op de Zuiderzee dienst als vervoer van rode en witte kool uit Noord-Holland naar Drenthe.

In het jaar 1910 werd Wypke Metz zoon van Lourens eigenaar van de hellige en de vloot vissersschepen groeide nog steeds. Er was werk genoeg, vooral in perioden als er goed werd verdiend.

In het jaar 1931 kreeg Wypke Metz een ernstig ongeluk zodat zijn zoon Louwrents de hellige moest runnen. In die tijd werd ook de afsluitdijk gebouwd. Dit betekende dat na de afsluiting van de Zuiderzee veel Urker vissers niet in het dan zoete IJsselmeer zouden mogen vissen.

In dat zelfde jaar werd er ook veel ansjovis gevangen wat betekende dat de bouw van nieuwe vissersschepen toenam.

De Nederlandse regering stelde ook kredieten beschikbaar voor het bouwen van nieuwe schepen, voor hen die na de afsluiting van de Zuiderzee niet meer op het IJsselmeer mochten vissen. Metz bouwde drie nieuwe houten motorbotters n.l. de UK 35, UK 144 en de UK 16. In die jaren werden er ook ijzeren bidders gebouwd maar niet op Urk. Deze bidders werden op Urk onderhouden en drooggezet. Hiervoor moest de hellige aangepast worden. In 1931 werd begonnen met het ontwerpen van een wagentje op rails om de veel zwaardere ijzeren bidders op de werf te trekken. Het eerste wagentje werd spoedig gevolgd door een tweede, terwijl na 1945 alle sleepellingen werden vervangen door wagentjes op rails, de 'Hellige' werd 'Werk'.



Het aantal Noordzeekotters nam toe. Hout werd vervangen door ijzer. Ook de IJsselmeer vissers schakelden over op ijzeren kottertjes. De werf van Metz is toen ook begonnen met het bouwen van ijzeren vissersschepen op de werf aan de Oosthaven. Als eerste experiment werd ervaring opgedaan met een botter waarbij de stompe botterkop werd vervangen door een scherpe kottersteven. Deze ervaring leidde ertoe dat

de bouw van vissersschepen op Urk een aanvang nam.

In de jaren na 1960 kwam ook de visaanvoer op Urk op gang. Dit betekende een enorme toename van de visverwerking op Urk. Deze bedrijvigheid annex visaanvoer stimuleerde de bedrijvigheid en toename van de vissersvloot. Er was in die jaren een geweldige drang naar vergroting en uitbreiding van de vissersvloot.

### **De werf van Klaas van Tiemens Albert (Hakvoort)**

De derde hellige werd gebouwd toen de Westhaven klaar was. Deze haven kwam in 1856 gereed. Klaas Hakvoort diende toen hij nog visserman was een aanvraag in om een hellige te bouwen aan het einde van de nieuwe Westhaven. Deze werd met de hand gegraven in 1878-1879 samen met zijn zonen Albert, Klaas jr, Lub en Pieter. Klaas Hakvoort overleed op 17 juli 1918, moeder Hakvoort met haar vier zoons bleven de hellige exploiteren. Vier broers op een werf was blijkbaar toch teveel van het goede, zodat Albert en Klaas jr besloten uit te zien naar iets anders. Zij kochten in het jaar 1919 in Monnickendam een hellige van een zekere Kater met 7 sleepbedden. Klaas jr die vrijgezel was, kreeg spoedig heimwee en keerde terug naar Urk. Hij werd breuwer bij zijn twee andere broers Lub en Pieter Hakvoort.

In het jaar 1927 heeft Albert Hakvoort op de werf in Monnickendam een casco van een houten motorbotter, de UK 96, voor Renze Hoekstra gebouwd. De motor is bij Albert Hoekman op Urk ingebouwd.

De broers Lub en Pieter Hakvoort exploiteerden de hellige in de Westhaven. Ook zij kregen het druk met het ombouwen van zeilbotters naar motorbotters. Naarmate de grootte van de botter varieerde het motorvermogen van 15, 20, 26, 30, 40 tot 50 PK.



Toen in het jaar 1933 de Nederlandse kustvissersvloot onder de verplichting van de schepenwet kwam te vallen, betekende dit dat er veel aan de houten botters verbeterd moest worden, dit gaf de hellingen op Urk handen vol werk. Ook de gebroeders Hakvoort hebben van 1929 tot en met 1939 de volgende nieuwe houten botters gebouwd, UK 4, UK 19, UK 25, UK 69, UK 152 en UK 168.

In het jaar 1931 besloot moeder Hakvoort in overleg met haar zoons de privaatrechtelijke vergunning van de 5 sleepbedden te doen laten overschrijven op naam van de gebroeders Lubbert en Pieter Hakvoort Klaaszoon. In een akte van de Minister van Financiën d.d. 23 november 1931 no.8262 afd. Domeinen, is dit vastgelegd. In het jaar 1932 kwam de moeder van de gebroeders Hakvoort te overlijden.

In het jaar 1939 vlak voor de tweede wereldoorlog, gingen ook de broers Lub en Pieter Hakvoort uit elkaar, Lub had 5 zoons die allen scheepstimmerman waren en Pieter had twee zoons die meer scheepstimmerman van het fijnere in-timmerwerk waren.

Verlengde schuur van Hakvoort in 1925 tijdens de bouw van de UK 203

Lub en zijn zoons namen de hellige voor hun rekening, terwijl Pieter met zijn zoons de schuur onder zijn woning gebruikten als in-timmerwerkplaats. Vanaf 1947 werden ook op deze hellige een aantal van de sleepbedden vervangen door wagens op rails. De schepen werden steeds langer en daardoor konden deze in, verband met hun lengte meer drooggezet worden. Enige tijd is de werf nog gebruikt voor het renoveren en herstellen van houten botters. Na een korte periode is deze activiteit gestaakt. Pogingen om dit een blijvend historische bezigheid te doen worden, zijn tot nu toe mislukt. In 1995 zijn de werkzaamheden vrijwel tot stilstand gekomen.



### **De vierde werf, Scheepswerf Metz**

Toen in het jaar 1962 Urk een vaste aanvoerhaven van Noordzeevis werd, gaf dit een geweldige stimulans aan andere sectoren die met de visserij aanvoer te maken hadden. Er werd een nieuwe visafslag gebouwd, die na korte tijd te klein bleek. Op de verbrede Burgmeester Schipperskade werd weer een nieuwe gebouwd. De aanvoer van vis per schip veroorzaakte ook ruimtegebrek aan ligplaatsen in de havens. De verwerking en verzending via de handel van vis vroeg om het beschikbaar krijgen van grond voor het bouwen van fileer- en

invriesruimten. Voorts zaten de oude scheepshellingen met ruimtegebrek, zij waren niet in staat om nieuwe kotters zoals die toen werden geëist te bouwen. Inmiddels bleek dat ook de nieuwe visafslag weer ruimtegebrek had.



De Gemeente Urk maakte met spoed een plan om op 'de Vormt' ten westen van Urk een nieuwe haven te bouwen met een groot industrie terrein. Op deze haven zou dan een nieuwe visafslag gebouwd worden, ruimte zijn voor een nieuwe grote werf en 19 hectare bedrijfsruimte voor de visverwerkingsbedrijven. Daarnaast met de optie tot uitbreiding naar het Noorden. Rijkswaterstaat had zijn goedkeuring aan dit plan gegeven. Kosten 3 1/2 miljoen gulden. De Provincie Overijssel zou samen met de Gemeente Urk mede-eigenaar en medebestuurder van dit nieuwe havenschap worden.

De Urker Gemeenteraad nam in 1968 dit plan aan. Na de gemeenteraadsverkiezingen in het jaar 1970 werd door de nieuw gekozen raad dit plan in de koelkast gestopt, waar

het nog steeds vertoeft.

In het jaar 1971 moest toen om de problemen van een te kleine afslag op te lossen een gedeelte van de nieuwe haven aan gelegd in 1903, gedempt worden om daar een uitbreiding te realiseren. Ook Metz moest nu een andere oplossing zoeken. Dit ging razendsnel, men nam van Zuiderzeewerken een gedeelte terrein aan de werkhaven over waar men in 1972 met de bouw van een moderne scheepswerf startte. Sinds 1973 worden hier een gedeelte van de moderne Urker vloot gebouwd. Vanwege de quoteringsproblemen is de nieuwbouw in de Nederlandse kottervloot aanmerkelijk teruggelopen. Scheepswerf Metz probeerde daarna zijn activiteiten meer te spreiden en te verplaatsen naar andere EG landen. In samenwerking met de Firma Gebroeders Hoekman lukte het om naast een aantal Belgische kotters ook twee Ierse trawlers te bouwen.

Scheepswerf werd in 2004 overgenomen door Balk uit Elburg (red.).

#### *De gebroeders Willem en Klaas Visser*

In het jaar 1923 kochten de gebroeders Willem en Klaas Visser geboren op Urk, de oude Nieuwe-Dieper werf 'DE HOOP' voor reparatie van de bottervloot. Vijf jaar later werd de twee honderd meter verderop gelegen scheepswerf de 'Lastdrager' aan gekocht. In de tweede wereldoorlog werd, toen de Duitsers een invasie op de Nederlandse kust vreesden, door hen veel gebied uit plaatsen langs de kust ontruimd, en moest ook de familie Visser Den Helder verlaten. Zij kwamen als gasten weer op Urk wonen. Na de oorlog keerden de broers weer terug naar Den Helder, niet lang daarna gingen zij uiteen. Klaas Visser zag meer brood in houten vaartuigen, terwijl Willem Visser meer toekomst zag in ijzeren schepen. In Den Helder sprak men toen van Houten Klaas en IJzeren Willem. Er zijn op de werf van Visser ook diverse schepen voor Urk gebouwd. De houten werf is later bij de andere werf gevoegd. Nog weer later is de werf overgegaan naar Damen Shipyards, en vormen Pim Visser en zijn neef Jelle Loosman twee kleinzoons van Willem Visser (met Urker bloed) de directie van de Helderse visserijwerf.

#### *Johan Oost*

Als scheepstimmerman kwam Roelof Tide Oost met Albert Koopmans die de tweede hellige op Urk bouwde, met zijn gezin naar Urk. Hij had een aantal jongens die ook het beroep van timmerman en scheepstimmerman uitoefenden. Zijn zoon Johan kwam toen hij oud genoeg was ook werken op de hellige. Johan werkte niet alleen op de hellige maar liet intussen ook

zijn oog vallen op een dochter van Louwrens Metz, genaamd Neeltje. Zij trouwden op 13 april 1897. Kort nadien werd een zoon geboren genaamd Roelof Tide Oost. In het jaar 1900 werd een tweede zoon geboren vernoemd naar Neeltjes vader Louwrens Oost.

Niet lang daarna kreeg Johan Oost de mogelijkheid om een hellige in Harderwijk te kopen en dat deed hij dan ook. De Urker vissersvloot was in die tijd bezig over te schakelen van het type schuit naar het type half gedekte botter. In het jaar 1897 had Willem Molenaar in Harderwijk een nieuwe zeilbotter laten bouwen die geschikt was voor de Noord- en Zuiderzeevervisserij. Of dit op de zelfde hellige is geweest is mij niet bekend.



De twee zoons gingen aanvankelijk in het voetspoor van vader Johan Oost verder. Roelof Tide had echter meer belangstelling voor het ontwerpen en tekenen van schepen. Hij werd scheepstekenaar en ontwerper van schepen voor de Koninklijke Marine. Zijn broer Louwrens ging verder met de hellige. Op dit ogenblik bestaat de hellige nog steeds, maar is geen eigendom meer van de familie Oost. Er wordt ook niet meer gebouwd, alleen zo nu en dan wordt er een vaartuig drooggezet.

Urk, maart 1999. Klaas Hoekstra.

Joerenboek