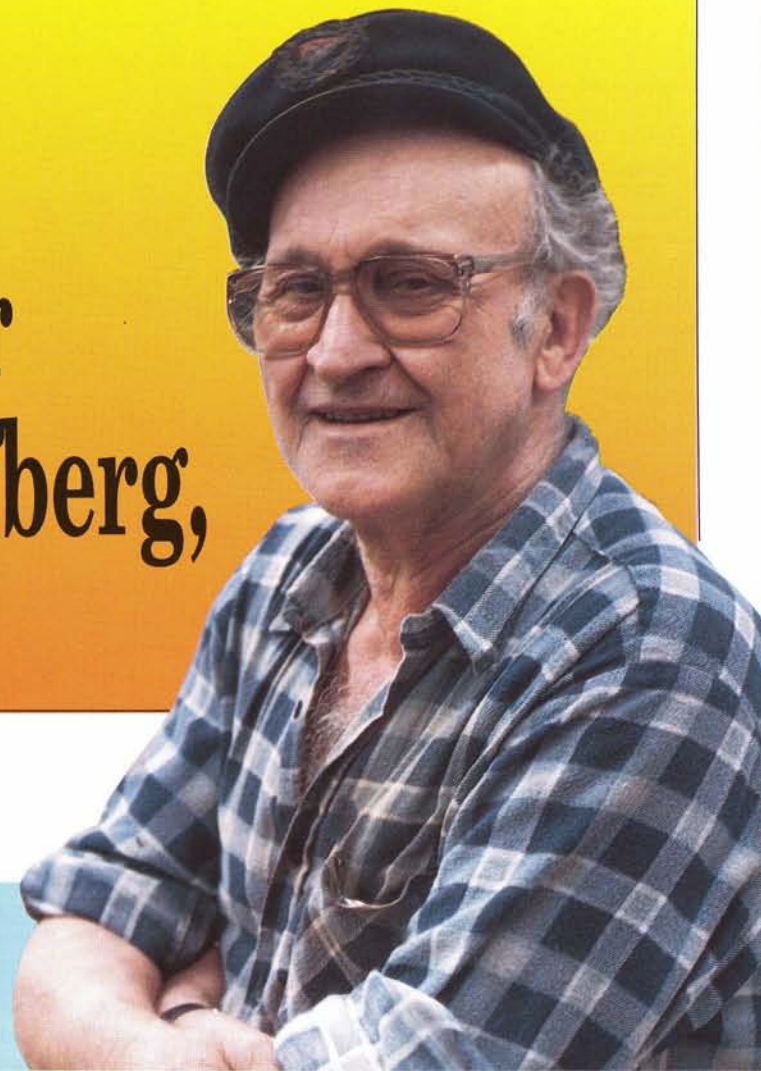


Van turfbok tot lemsteraak: tweehonderd jaar Scheepswerf Stofberg, 1793 - 1993



In 1786 leverde Cornelis Stofberg, „baas scheepmaker” te Mijdrecht, een nieuwe houten turfbok af. Volgens de overlevering in de familie Stofberg werd deze Cornelis in 1793 eigenaar van een scheepswerf in Mijdrecht. Anno 1993 bouwt en restaureert de heer W.H. Stofberg (1923) op zijn scheepswerf in Enkhuizen nog altijd schepen, waaronder veel traditionele ronde- en platbodemjachten. Het is een uniek feit dat een van oorsprong pré-industrieel en ambachtelijk familiebedrijf zich tweehonderd jaar lang kon handhaven en dit jubileum mag daarom niet ongemerkt voorbijgaan. Mevrouw A. Kaashoek-van den Brink, die zich al jaren bezighoudt met de genealogie van het geslacht Stofberg (en zelf een telg is van de „Oudewaterse” tak van deze familie) en Henk Dessens, conservator bij het Rijksmuseum Nederlands Scheepvaartmuseum in Amsterdam, schreven voor Spiegel der Zeilvaart de geschiedenis van dit bijzondere bedrijf, dat zich met zijn tweehonderdjarige leeftijd de oudste nog bestaande scheepswerf in Nederland mag noemen!

SCHEEPSWERVEN

Het is nog niet zo lang geleden dat het meeste vervoer van personen, dieren en goederen in Nederland plaatsvond met schepen, in grootte variërend van kleine boerenbootjes tot grote vracht- en passagiersschepen. De schepen voor de binnenvaart werden gebouwd op talloze, vooral kleine, scheepswerven en scheepmakerijen. In veel provincies was tot in het begin van de twintigste eeuw in bijna elk dorp wel minstens één scheepmakerij. Sommige van deze bedrijven bestaan nog steeds.

Een grote scheepswerf als Van der Giessen in Krimpen aan den IJssel en kleinere werven als Huisman in Vollenhove, Schreur in Giethoorn, en de verschillende werven van telgen uit de familie Van Duijvendijk in Krimpen aan den IJssel en op Tholen, of

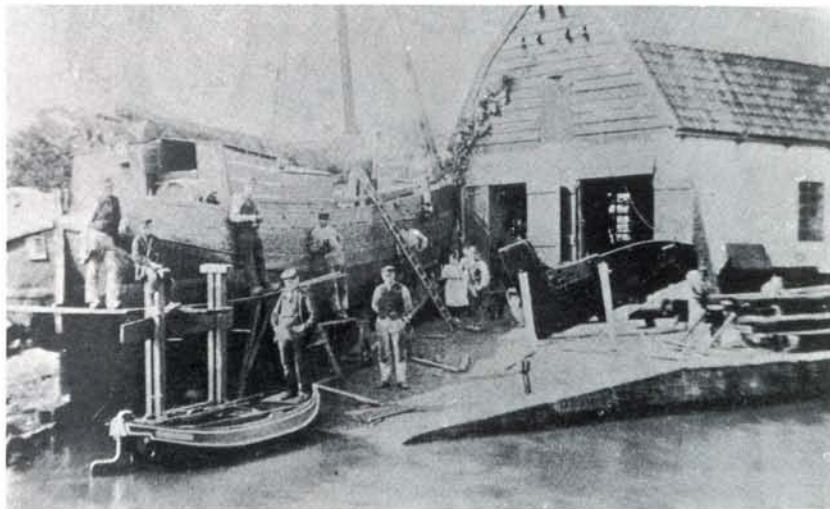
TEKST:
HENK DESSENS
EN
A. KAASHOEK-
VAN DEN BRINK

De werf van H. Stofberg in Oudewater, 1870. Links op de helling staat een houten tjalk, rechts een houten zandbok. Foto: Gemeente-archief Oudewater



patroniem. In 1634 is er nog sprake van „Pieter Jacob Dircxz, schoenmaker”, maar in 1637 is het „Pieter Jacob Stoffbergh” en dat blijft zo vrijwel zonder uitzondering. Het is haast zeker dat alle thans levende personen met de namen Stofberg en Stofbergen afstammen van deze Pieter Jacob Dircxz. Bij de landelijke volkstelling 1947 komen deze namen 154 keer voor.

Dezelfde werf omstreeks 1880. Op de helling een houten tjalk met zomer- en laadroef. Foto: uit Joh. Schouten, Oudewater in beeld.



Westhof in Zoeterwoude (nu een constructiebedrijf) dateren al uit het einde van de achttiende, of het begin van de negentiende eeuw. In de meeste gevallen namen de oprichters van deze werven een al bestaand bedrijf over, zodat de scheepswerf zelf soms nog veel ouder is.

Een bladzijde uit de notariële akte van 27 januari 1786 van notaris Adrianus Verdam waarin Cornelis Stofberg als „schepenmaker” wordt vermeld.

In kringen van de zeilvaart en de binnenscheepvaart had en heeft de naam Stofberg een bekende klank. In de loop van circa tweehonderd jaar zijn meerdere generaties Stofberg als scheepsbouwers actief geweest. Tot op de dag van heden is er een firma Stofberg & Zn. die in Enkhuzen de

scheeps- en jachtbouw beoefent en uit archiefonderzoek is gebleken dat in het verleden in Oudewater een zekere reputatie is opgebouwd door scheepswerf H. Stofberg. Genealogisch onderzoek heeft aangetoond dat hier sprake is van twee verschillende takken van één en hetzelfde geslacht Stofberg. De oudste tot nu toe bekende gegevens zijn van het midden van de zestiende eeuw. Hieruit kan een genealogisch overzicht worden gereconstrueerd. Het voor dit verhaal van belang zijnde deel hiervan is weergegeven in de stamboom op pag. 3. De linkertak leidt naar Oudewater en de rechtertak voert naar de eigenaar van de scheepswerf in Enkhuzen. De losse gegevens uit de archieven vormen gezamenlijk het beeld van generaties van hardwerkende en toegewijde scheepsmakers.

IN DE SCHEEPSBOUW

Tot ongeveer halverwege de achttiende eeuw waren de Stofbergen nog niet actief in de scheepsbouw, maar verdienden zij hun brood onder andere als turfshipper. De eerst bekende „schepenmaker” Stofberg is Cornelis, geboren te Kralingen in 1762. Na een verblijf in Nieuwerkerk aan den IJssel trouwt hij in 1785 te Mijdrecht met Magdalena Stigter. Waar hij het vak geleerd heeft is niet duidelijk, het kan Nieuwerkerk geweest zijn, waar door de verveningen in de omgeving ongetwijfeld ook een vraag naar schepen zal hebben bestaan. Mijdrecht had in ieder geval wel een werf, want Cornelis werd daar „baas”, maar nog geen eigenaar. Al gauw verkocht Cornelis, in 1786, „aan Jan van Putten een nieuwe turffbok met last en plegtplanken, en hetgeen daar verders bij behoort”, door hem zelf getimmerd. De opbrengst was 250 guldens. 125 gulden werd direkt betaald, de rest bleef

De vroegst bekende personen uit dit geslacht woonden en werkten in Nieuwerkerk aan den IJssel. Zij gebruikten geen achternaam maar het

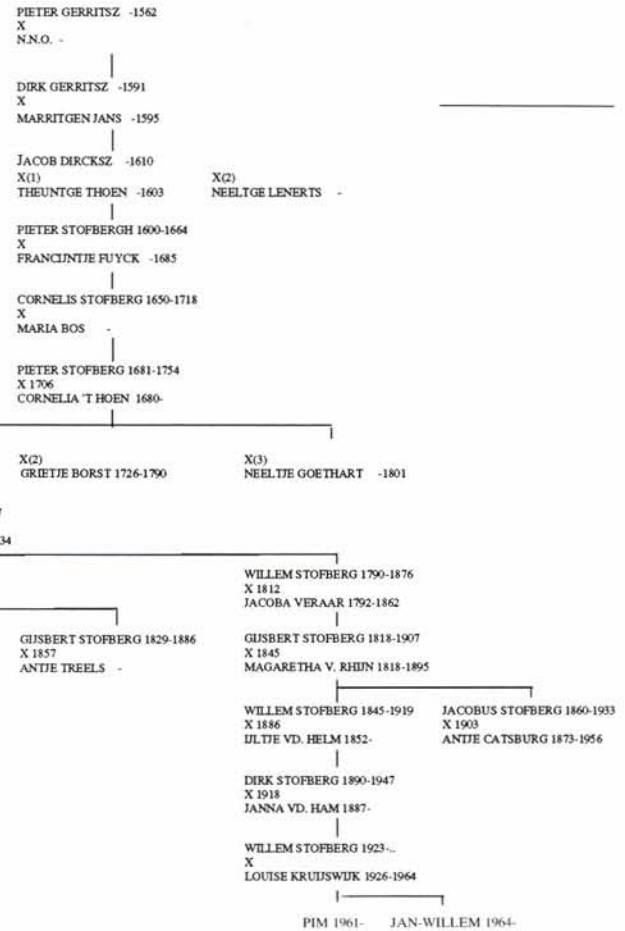
*Cornelis Stofberg, schepenmaker
 ten tijde van zijn overlijden, mij Kralis
 en gelijgen beid
 En de beklagde hij eerste Compagnie
 aandeel in de Compagnie te hebben
 gekocht, en om die tijd aan den zee
 te varen en Transporeeren. Te als
 hij tweede Compagnie ook beid gekocht
 om te varen onder zijn beid en die twee
 ontfangen te hebben. Een Nieuwe
 Turffbok met Last en Plegtplanken
 en hetgeen daar verders bij behoort,
 door den eerste Compagnie vreed gebouwt
 . meub. - Zijnde voorsdruiven, Werkso.
 sping gebouwt om te varen in de Somma
 van Twee. Soudent en vijftig guldens,
 eens guld. Waerom hij eerste Compagnie
 beid de helft van Soudent van Leuven
 Dook vijfen en twintig guldens, al. op
 onder van georegen ontfangen beid.
 Zijnde ontvred de mede helft geconditioneert*

staan zonder interest tot 1-3-1787, nadien rekende Cornelis 5%.

Cornelis en Magdalena kregen vijf kinderen, waarvan er drie jong gestorven zijn. Twee zonen, Gijsbert en Willem, bleven in leven en werden volwassen.

Cornelis was actief in de kerkeraad van de Nederlands-Hervormde Gemeente van Mijdrecht, eerst als diaken en vanaf 1797 tot aan zijn dood in

nen, gelegen in sectie B, genaamd Veldzijde, te Wilnis. Waarschijnlijk kon hij deze werf niet aanhouden, want in 1841 verkocht hij het bedrijf aan Willem Verhoef. Op de plaats waar vroeger deze werf lag loopt nu een straat met de naam „Scheeps-



1817 als ouderling. We kunnen hieruit opmaken dat hij deel uitmaakte van de gevestigde middenstand van Mijdrecht. Cornelis werd 55 jaar oud en Magdalena 74 jaar. Zoon Willem bleef op de werf in Mijdrecht.

VIA WILNIS NAAR OUDEWATER

Gijsbert, de oudste van de twee, werd geboren op 10 mei 1786. Hij trouwde op 21-jarige leeftijd met de achttienjarige jongedochter Johanna Staal uit Thamen (bij Uithoorn). Ze gingen wonen en werken in Wilnis: Gijsbert als scheepmaker, Johanna in het gezin. Ze kregen zeventien kinderen, waarvan er acht kort na de geboorte overleden, hetgeen overigens niet ongewoon was in die tijd. Uit de akten van geboorte van de tweeling Catharina (Kaatje) en Magdalena (Naatje) bleek dat het beroep van zowel vader Gijsbert Stofberg als de getuigen grootvader Cornelis Stofberg en Oom Willem Stofberg scheepmaker was en dat zij alle drie in Mijdrecht woonden.

Gijsbert was intussen eigenaar geworden van een werf in Wilnis, op slechts enkele kilometers afstand van de werf van zijn vader. Hij stond ingeschreven als eigenaar van een huis, scheepmakerij, schuur en twee tui-

werf". In 1841 verhuisde Gijsbert met zijn gezin naar Amsterdam, want op 10 november van dat jaar werd hij met attestatie van Mijdrecht ingeschreven als lidmaat van de Hervormde Gemeente in de wijk Kadijk aldaar. In die tijd lagen in dit stadsdeel veel scheepswerven.

De zonen Jan, oud 23 jaar en Jacob, oud 19 jaar werden scheepstimmerman in Amsterdam. Op 16 maart 1842 doen zij belijdenis in de Oosterkerk. Beiden trouwden zij met een Amsterdams meisje, en woonden daarna met hun gezin in de Kleine Wittenburgerstraat. Daar overleed Jacob in 1856 aan tbc. Zijn vrouw bleef achter met vier kleine kinderen. Zij kreeg een uitkering van twee gulden in de week, later verminderd tot één gulden. Het nageslacht van hun beider nakroost vormde de Amsterdamse tak van het geslacht Stofberg. Bij de volkstelling in 1947 kwam de naam hier 27 keer voor.

Vader Gijsbert en moeder Johanna vertrokken in 1845 naar Ouderkerk aan de Amstel. Het is mogelijk dat Gijsbert daar vlak bij de brug over de Amstel weer een eigen werf is begonnen. Uit familie-overleveringen zoals brieven, komt wel duidelijk tot uiting dat het deze schepenmaker niet voor de wind is gegaan. Johanna en Gijsbert overleden beiden in Ouderkerk, zij 1853 en hij in 1855.

Hun zoon Hendrik, geboren in 1817, verging het beter dan zijn vader. Hij gaat niet mee naar Amsterdam maar vertrok naar Zwammerdam. In 1843 trouwde hij daar als scheepmakersknecht met de tuindersdochter Geertruida Griffioen. Hun eerste kinderen werden ook in Zwammerdam geboren. Rond 1849 vertrok het gezin naar Oudewater. Hendrik huurde aan de Hollandse IJssel het terrein van een vroegere stroofabriek en begon daar voor zichzelf de scheepswerf H. Stofberg.

De werf lag aan de IJssel waar nu de Zuid-IJsselkade is, dicht bij de brug over de rivier. Het was in die tijd de eerste en enige werf tussen IJsselstein en Gouda aan de Hollandse IJssel. Het scheepmakers-woonhuis lag naast de werf. In 1852 kwam broer Gijsbert er ook wonen en werken. De adressering „Mr. Scheepstimmerman H. Stofberg te Oudewater”, was voldoende om bijvoorbeeld in 1853 een gezegelede brief van zijn vader uit Ouderkerk aan de Amstel bezorgd te krijgen.

In 1864 werd de scheepstimmerwerf met loods en woonhuis eigendom van

Ingekleurde an-
sichtkaart van de
werf Stofberg aan
de Kerkvaart in
Mijdrecht, om-
streeks 1902.
Foto: W. van
Soest, Wilnis.



Hendrik en Geertruida. Met de scheepswerf als onderpand kreeg hij een hypotheek van 1300 gulden. Een jaar later werd hun twaalfde kind geboren. Van de elf voorgaande waren er toen al vier niet meer in leven.

Gebouwd werden kleine schepen voor de beurtvaart, onder andere voor de beurtschippers Snelleman, de Ruwe en Fritschij. Op 23 juli 1869 kocht bijvoorbeeld Jilles Fritschij „een overdekte pakschuit (...) zijnde groot 20 tonnen met al deszelfs staand en lopend want, zeiltreil en ankers en verdere ameublement, alsmede het paard met tuigen (...) voor twee duizend tweehonderd gulden.” „Zijnde de schuit te Oudewater gebouwd en laatstelijk gemeten door den rijks-scheepsmeter te Gouda.” De werf had vele klanten, zo ook de zuinige Jan en Gijsje Wijers. Toen hun scheepje na een onderhoudsbeurt de helling afgleed, legden zij kranten op de slee, om te voorkomen dat het hout van hun schip beschadigd zou worden.

Behalve met hun werk op de scheepswerf hield Hendrik Stofberg zich ook bezig met reparatie en onderhoud buiten de deur. Hij ging er, samen met een knecht, met een kruiwagen vol gereedschap op uit om in een verre boerenbuurt een schouw te repareren. Dan moesten zij 's ochtends vroeg vertrekken en 's avonds met het donker kwamen ze pas weer thuis, soms na wel twintig kilometer gelopen te hebben. Hendrik was ook jaren actief in de kerkeraad van de Gereformeerde Gemeente te Oudewater. Na het overlijden van Hendrik in 1879 zette Geertruida het bedrijf voort onder de naam Firma Wed. H. Stofberg, IJzeren- en Houten- Scheepsbouw, Oudewater. Zij was de eerste vrouw in de familie waarvan een beroep, scheepmaaker, genoemd werd in het bevol-

kingsregister, de kadastrale atlas en haar akte van overlijden in 1893.

Na haar dood namen haar drie dan nog in leven zijnde zonen, Arie, Jan en Adrianus de werf over.

Zij bouwden onder andere in 1890 een stalen aak van 27 ton, „De Vriendenvrucht” voor Jan van Dam.

Broer Jan wilde in 1913 uit de firma stappen. „Het woonhuis met annex loods, erf en grond ingericht tot scheepsmakerij en scheepshelling” werd door de drie mannen onderling gewaardeerd op f 4500,—. „Gereedschappen en werktuigen, voorraad hout en ijzer en andere materialen” kwam op f 408,— te staan.” Onder andere doordat er geen opvolgers waren en het wegverkeer toenam werd het bedrijf aan de Hollandse IJssel na 70 jaar geliquideerd. Op het terrein kwam de graanmaalterij Van den Brink. Van de werf met loods is nu niets meer terug te vinden doordat op deze plek enige jaren geleden huizen zijn gebouwd. Het scheepsmakerswoonhuis, hoewel diverse malen verbouwd, wordt nog steeds bewoond.

De heer Hendrik Reinhold Stofberg, momenteel wonend te Oudewater, bezit nog enkele interessante stukken, zoals een halfmodel van een klipper die op de oude werf is gebouwd.



TERUG NAAR DE MIJDRECHTSE TAK

De tweede zoon van Cornelis Stofberg en Magdalena Stigter, Willem, geboren te Mijdrecht in 1790, bleef wonen en werken op zijn geboortegrond. Hij trouwde te Mijdrecht in 1812 met Jacoba Veraar. Tien kinderen werden uit dit huwelijk geboren maar ook hier stierven er een aantal al op jonge leeftijd.

Op dinsdag 2 maart 1824 nam zoon Willem van zijn moeder Magdalena Stigter, weduwe van Cornelis Stofberg, de scheepmakerij over voor f 1.100,—. Het bedrijf bestond uit „een huizing met derzelve annex betimmering, grote timmerschuur, hellingen, erve, werf en grond, staande en gelegen te Mijdrecht, achter het dorp aan de Kerkvaart ten noorden, en ten oosten de dorpswetering”. Op de werf werden onder andere houten kraken voor het vervoer van turf gebouwd.

Het ging Willem blijkbaar goed want in 1826 kocht hij in Mijdrecht een huis voor f 232,— en een jaar later 1/3 van een perceel veenland voor f 600,—. Dat zelfde jaar verkocht hij een stuk land onder Mijdrecht voor f 94,—. Veertig jaar lang was hij lid van de kerkeraad. Willem, die 86 jaar oud werd, woonde de laatste jaren van zijn leven bij zijn zoon Gijsbert in.

Zijn zoon Gijsbert was in 1818 geboren. Ook hij werd scheepstimmerman op de werf van zijn vader en grootvader. Zoals de meeste scheepswerven in die tijd schakelde hij in 1892 over op de bouw van stalen schepen. Op 5 november 1892 kreeg hij van B. en W. van Mijdrecht de

De werf in 1928.
Centraal staat het
houten spil waar-
mee schepen om-
hoog werden ge-
trokken op de
sleehelling.
Foto: H. Gille,
Mijdrecht.



Twee van hun zonen gingen weg uit Mijdrecht, maar Willem, de oudste van de zes kinderen en Jacobus, de jongste zoon, bleven in het bedrijf en zetten de werf voort onder de naam „Gebr. Stofberg”.

De jongste zoon van Gijsbert Stofberg en Margaretha Johanna van Rhijn, Jacobus, trouwde in 1903 op 43-jarige leeftijd met de veel jongere Antje Catsburg, dochter van Dirk Catsburg, omnibus-ondernemer in Mijdrecht.

Model van een Fries Jacht, genaamd „Voorwaarts”, door J. Stofberg.



hiervoor benodigde vergunning. In een periode van bijna 60 jaar was ook Gijsbert Stofberg kerkelijk actief, eerst als diaken en ouderling, later als notabel en kerkvoogd. Samen met zijn zoon Willem was hij in 1858 als ambtsdrager aanwezig bij de ingebruikneming van het nieuwe kerkgebouw van de Nederlands Hervormde Gemeente te Mijdrecht. Gijsbert overleed in 1907 op 89-jarige leeftijd, twaalf jaar nadat zijn vrouw overleed.

DE GEBR. STOFBERG TE MIJDRECHT

Willem, en zijn vijftien jaar jongere broer Jacobus trouwden kort na hun veertigste jaar. Willem trouwde met Ijtje van der Helm. Zij kregen drie kinderen: twee dochters, Margaretha en Gijsberta en een zoon, Dirk Gijsbert. Ook voor hen was de scheepswerf de bron van inkomsten. Menig schip ging van de houten helling het water in.

Zij kregen vier dochters, genaamd Margaretha, Elizabeth, Pietertje en Jacoba, maar geen zoon die zijn vader in het bedrijf zou kunnen opvolgen. Jacobus en Willem bouwden tussen 1900 en 1929 zowel binnenvaartschepen als pleziervaartuigen: zeilschepen, zoals aken, tjalken en westlanders en verder dekschuiten, sleepbootjes en motorjachten. Van deze schepen bouwde Jacobus een groot aantal halfmodellen. Belangrijke afnemers waren de Aalsmeerse

Model van een paviljoenkraak. Foto Theo Kampa.

De dorpsfanfare VIOS. Zittend op de stoel, geheel rechts J. Stofberg, omstreeks 1906. Foto: H. Gille, Mijdrecht.



kwekers. Zij bestelden motorbootjes van zeven à acht meter lang waarmee zij hun seringenbokken sleepten. Op zondag gebruikten zij de slepertjes als pleziervaartuig. Ook Jacobus Stofberg was maatschappelijk actief in Mijdrecht. Vanaf de oprichting van de muziekvereniging VIOS in 1900 was hij lid en bespeelde hij een blaasinstrument. Verder was hij, evenals zijn voorvaders, actief op het kerkelijke erf: zo was hij 20 jaar notabel. Hij overleed in 1933, vijftien jaar na zijn broer Willem.

Een jaar na zijn overlijden deed zijn familie een schenking aan de „Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum” te Amsterdam. Volgens de catalogus van het museum bestond de schenking uit lijntekeningen en halfmodellen en verder twee compleet getuigde scheepsmodellen. Het ene model is een paviljoentjalk „Margaretha Johanna”, vernoemd naar de moeder van Jacobus. Het andere is een model van een Fries jacht. Een prachtig model van een paviljoenkraak behield de familie zelf.

SCHEEPSBOUW IN MIJDRECHT, 1882-1929

Uit de periode dat de Stofbergen in Mijdrecht houten schepen bouwden (1793 - 1882) weten we weinig over de scheepstypen die daar van stapel liepen. De bewaard gebleven scheepsmodellen van een houten kraak en van bovengenoemde paviljoentjalk wijzen erop dat de broers

kleine schepen voor de binnenvaart bouwden, wellicht ook in verband met de verveningen in het gebied rond Mijdrecht en Vinkeveen.

Beter geïnformeerd zijn we over de periode ná 1882, omdat uit die periode 38 halfmodellen en 40 scheepsbouwkundige tekeningen bewaard zijn gebleven. Deze tekeningen en halfmodellen vormen een samenhangende en afgeronde collectie en geven een goede afspiegeling van de activiteiten van een kleine scheepmakerij in het Hollands-Utrechtse plessengebied in het begin van de twintigste eeuw. De halfmodellen zijn eenvoudig. Ze zijn gemaakt van op elkaar geschroefde plankjes vure- en greenhout, onbeschilderd en zonder details, zoals berghouten, roefjes, roeren of zwaarden. De meeste tekeningen zijn eenvoudige potloodtekeningen en weinig gedetailleerd. Ze tonen bijna alle de waterlijnen van een schip en bevatten soms een span- tentekening. Van enige versiering,

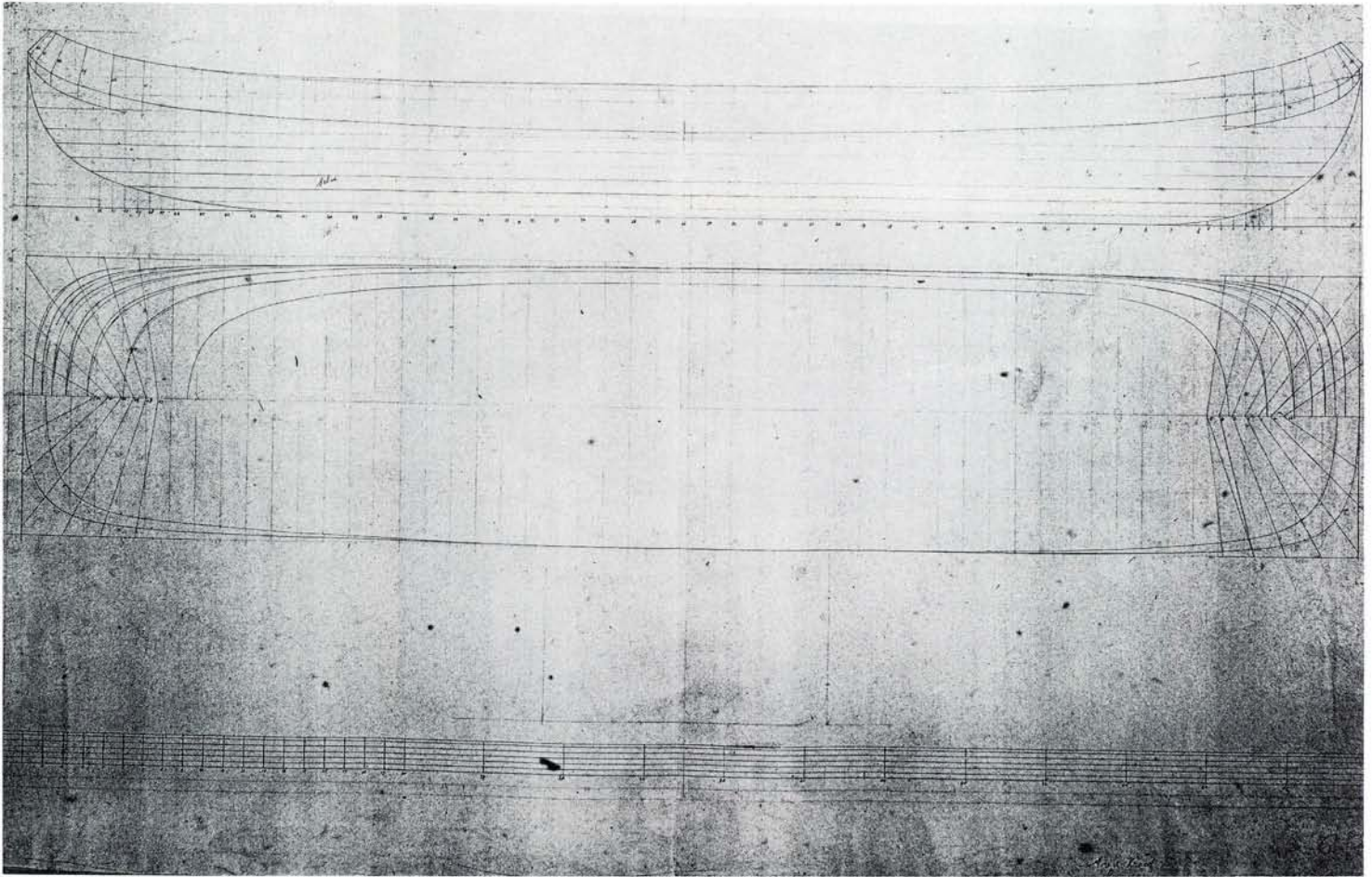
bijvoorbeeld met fraaie letters of door het gebruik van gekleurde inkt (wat niet ongebruikelijk was in die tijd) is nauwelijks sprake. Het ging om eenvoudige en kleine vaartuigen. Negen- tien tekeningen beelden vrachtschepen af, 21 tekeningen geven kleine pleziervaartuigen weer. Een bedrijfsarchief van de werf in Mijdrecht is niet bewaard gebleven en ook zijn er geen bestekboeken meer. Toch is het niet waarschijnlijk dat die, als ze er wel waren, veel zouden veranderen aan de indruk die de bewaard gebleven tekeningen en halfmodellen ons geven, aangevuld met de mondelinge informatie van de huidige eigenaar van de werf in Enkhuizen, de heer W. Stofberg. Dat beeld is dat de werf hoofdzakelijk kleine binnenvaartschepen bouwde en repareerde, zoals vletten, aken, dekschuiten en kleine pleziervaartuigen, voor klanten uit de omgeving.

VAN HOUT NAAR IJZER

Alle scheepswerven in Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen lagen in een laaggelegen veengebied dat bekend staat als de „Ronde Venen”. Dit vaargebied was bereikbaar door vier sluisen. Bij Vinkeveen lagen de Proostdijersluis en de Demmerikse sluis, bij Wilnis de Oudhuizersluis en ten westen van Mijdrecht de Ponds-koekersluis. Al deze sluisen waren 4,30 meter breed en ongeveer negentien meter lang. Met deze maten beperkten ze de mogelijkheden van de scheepswerven, die nu niet konden

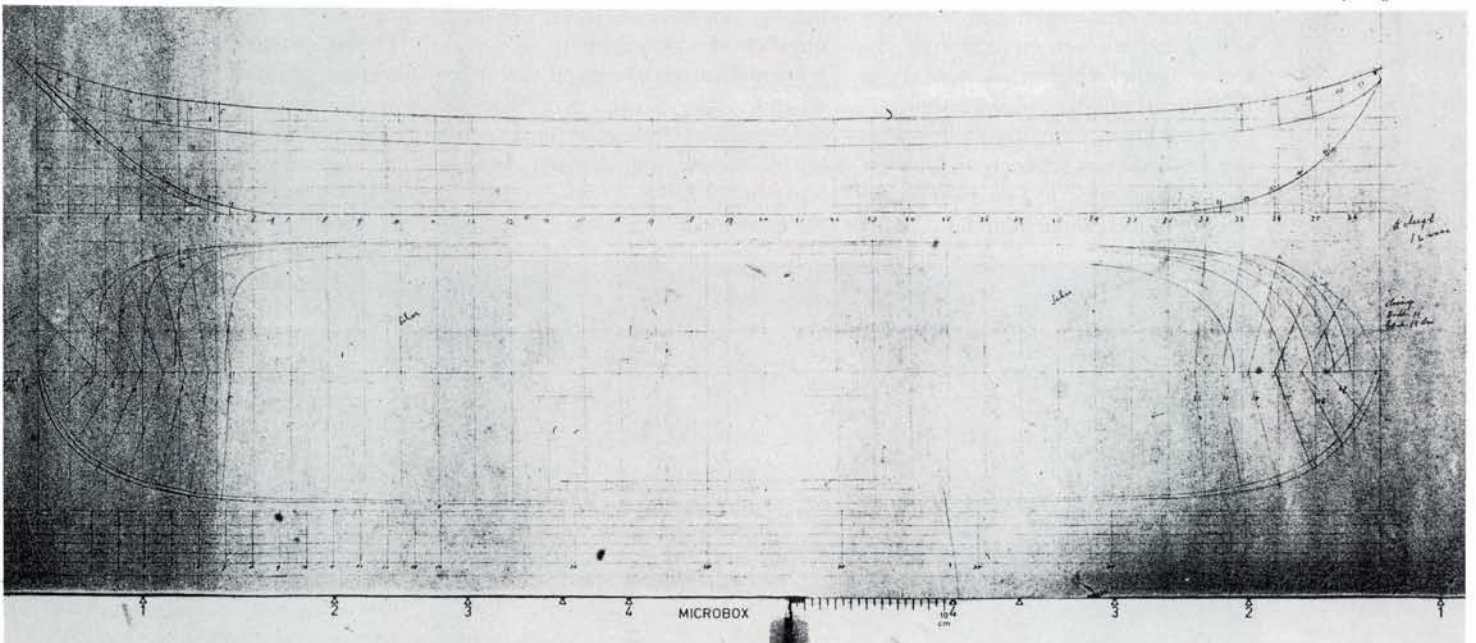
De werf in Mijdrecht, vóór 1909. Centraal een houten zandbok. Foto: H. Gille, Mijdrecht.





Tekening van een
tjalk, door
J. Stofberg.

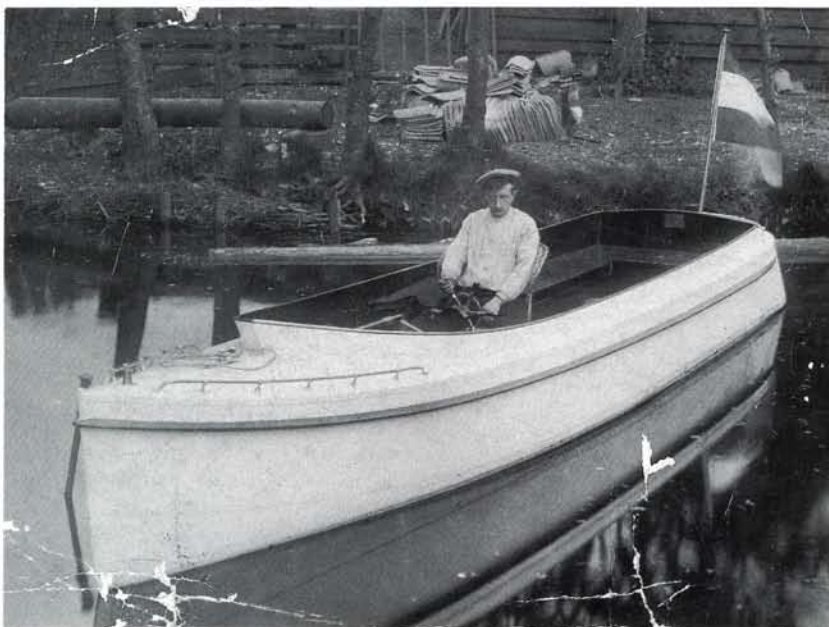
Tekening van een
westlander, door
J. Stofberg.



De praalwagen met halfmodellen tijdens de optocht van 1913.



Open motorboot gebouwd door de Gebr. Stofberg. Aan het stuurwiel D.G. Stofberg.



inspelen op de schaalvergroting in de binnenvaart na 1900.

Ook de scheepswerf van de Gebr. Stofberg kon hierdoor in Mijdrecht geen grotere schepen gaan bouwen. Men bleef gedwongen zich te beperken tot het bouwen en repareren van kleine binnenschepen, waarnaar na 1930 steeds minder vraag bestond. De tekeningen en halfmodellen werden gemaakt van schepen die de werf tussen omstreeks 1892 en 1930 bouwde. We mogen aannemen dat de werf

technische tekeningen en halfmodellen ging maken omdat men schepen van staal ging bouwen. Voor die tijd kwamen de houten schepen tot stand op de oude ambachtelijke wijze, met behulp van het geheugen, een hoog ontwikkeld vakmanschap en enkele bouwmallen. Het bouwen van stalen schepen vroeg om een principiële andere methode. In tegenstelling tot wat bij de bouw van houten binnenschepen gebruikelijk was, werden bij de bouw van een stalen schip alle

Pakschuit op de werf in Mijdrecht.



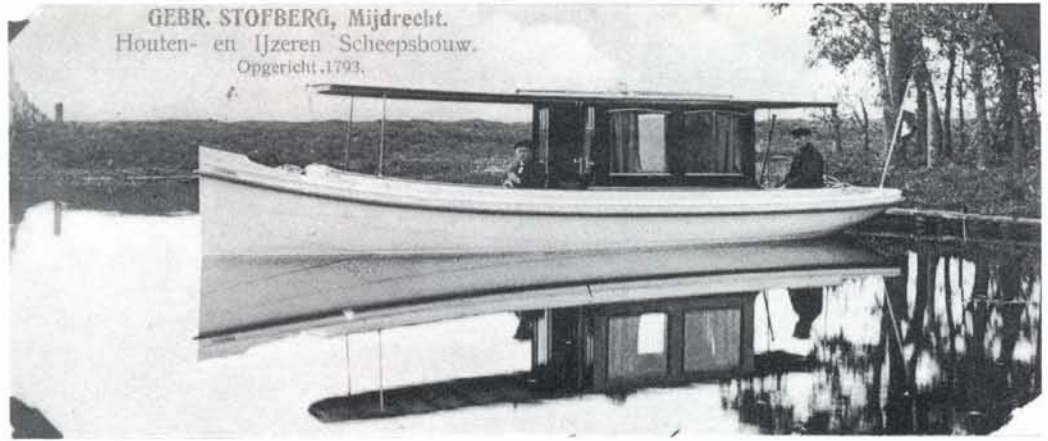
spanten van tevoren in de juiste vorm gebogen en op hun plaats gezet. Dit vereiste het vooraf maken van een scheepsbouwkundige tekening die de vorm van het te bouwen schip nauwkeurig weergaf. Toch bleef de werf nog wel op een ambachtelijke manier werken. De gebroeders Stofberg combineerden het technisch tekenen met het werken volgens de oude methode, waarbij het „timmermansoog” zo belangrijk was. Ze maakten namelijk eerst een halfmodel en met behulp hiervan maakte Jacobus Stofberg een tekening van de waterlijnen. Om van een halfmodel een tekening te maken ging hij als volgt te werk. Eerst stapelde hij een paar plankjes van 1 cm dikte op elkaar vast, zodat een blok ontstond. Dit blok schaaftde hij af „op het oog”, tot de gewenste scheepsvorm bereikt was. Hierna werden de plankjes weer losgeschroefd en één voor één op een vel papier gelegd, zodat in een bovenaanzicht de waterlijnen van het te bouwen schip konden worden overgetekend. Met behulp van deze lijnentekening kon op eenvoudige wijze een spantentekening 1:1 worden gemaakt, door in dit bovenaanzicht op de plaats van elk spant de afstand tussen de waterlijnen op te meten en 1:1 in een voor- en achteraanzicht uit te tekenen en uit te stroken.

Dat de broers ambachtelijk bleven werken bleek ook uit het aanpassen en hergebruiken van ontwerp tekeningen. Een goed voorbeeld is de tekening van een hevelaak die Stofberg in 1904 maakte voor schipper Leen Kranenburg. Deze tekening geeft in een zijaanzicht en een bovenaanzicht de waterlijnen weer. Onder de tekening staan drie schalen van Amsterdamse voeten en duimen afgebeeld. De bovenste schaal was de oorspronkelijke en hoorde bij een aak van 65 x 13 x 5 voet (18,40 x 3,67 x 1,42 meter). Later kreeg hij waarschijnlijk bestellingen voor langere en kortere versies en daarom tekende hij onder de bovenste schaal een tweede schaal voor een aak van 71 voet (20,09 meter) en een derde voor een aak van 58 voet (16,41 meter). Omgerekend

werd de 71 voeter getekend op een schaal van 1:20, de 65 voeter op 1:18 en de 58 voeter op 1:16. Met potlood en twee verschillende kleuren inkt werden de bij deze versies behorende spantafstanden in het bovenaanzicht ingetekend en als we die omrekenen blijken deze afstanden voor alle versies ongeveer 36 à 37 centimeter te zijn. Onderaan de tekening waren met potlood de namen van de elf verschillende opdrachtgevers en de bouwjaar genoteerd.

VLETTEN

In de collectie Stofberg bevinden zich acht tekeningen en zes halfmodellen van vletten maar het is niet onwaarschijnlijk dat van een tekening meer dan één schip gebouwd werd. Een vlet voor de binnenvaart was een lang, smal en plat schip met ronde kop en platte spiegel en met een laadvermogen van tien tot twintig ton. Stofberg bouwde vooral vletten van omstreeks vijftien meter lang. Wanneer de werf de eerste vlet bouwde is niet zeker. Een van de tekeningen van



een vlet staat op de achterzijde van een tekening van een tjalk, die vervaardigd werd in juni 1899 (IV F 3 - 22) maar het is natuurlijk mogelijk dat de vlet later getekend werd. Op de tekening staat helaas niet aangegeven wie de opdrachtgever was. De oudste tekening van een niet gemotoriseerde vlet, die gedateerd werd, stamt uit 1923. De oudste tekening van een motorvlet is gedateerd „1913”. Er kwamen in die tijd gloeikopmotoren op de markt die zo klein waren, dat ze zelfs in kleine binnenvaartschepen ingebouwd konden worden. Op een tekening van een motorvlet van 15,20 meter lang, gedateerd „juni 1913” (IV F 3 - 54) staan de maten genoteerd van het vliegwiël van zo'n motor: 54 cm, een aanwijzing voor de grootte van de motor. Deze had waarschijn-

lijk een vermogen van circa 6 - 8 pk. Deze motorvlet had geen platte spiegel, maar een zogenaamde „motor-kont”, wat gunstiger lijnen opleverde voor een motorschip. Toch bouwde Stofberg ook nog wel motorvletten met de oude, platte spiegel. Oorspronkelijk hadden de meeste vletten een roefje op het achterschip. Met de bouw van motorvletten werd deze ruimte gebruikt als motorkamer, het bemanningsverblijf verhuisde naar voren. Op een lijnenplan van een motorvlet uit 1924 (IV F 3 - 52) zijn de contouren van zowel een voor- als achterroefje getekend.

Een van de vele geklonken salonkruisers die op de werf werden gebouwd.

TJALKEN

Een model van een paviljoentjalk, twee tekeningen en drie halfmodellen van tjalken bewijzen dat Stofberg ook exemplaren van dit algemene Nederlandse scheepstype gebouwd heeft. Beide tekeningen correspondeerden met twee van de drie halfmodellen. Van het derde halfmodel was geen tekening meer aanwezig.

Tekening IV F 3 - 22 en halfmodel S.1225(4) 3B geven een tjalk weer van 68 x 14 Amsterdamse voet (19.24 x 3.96 meter). De holte was 1.60 meter, de lengte/breedteverhouding 4,8 : 1. Tekening en halfmodel tonen stoere lijnen, wat geaccentueerd wordt door de grote holte en de uitgesproken zeeglijn. Waarschijnlijk was het een paviljoentjalk. De tekening was gesigneerd „J. Stofberg juni 1899” en werd waarschijnlijk gebruikt voor twee schepen, voor respectievelijk C. Bijl en A. v.d. Kroef, achter wiens naam was geschreven „mei 1901”.

De tekening gaf in een bovenaanzicht en een zijaanzicht de waterlijnen en een grootspanttekening weer. De stevens en de berghouten in voor- en achterschip waren eveneens getekend. Aan de onderzijde was een

Hevelaak voor schipper L. Kranenburg op de werf in Mijdrecht. Van dit schip zijn de tekeningen en het halfmodel bewaard gebleven.



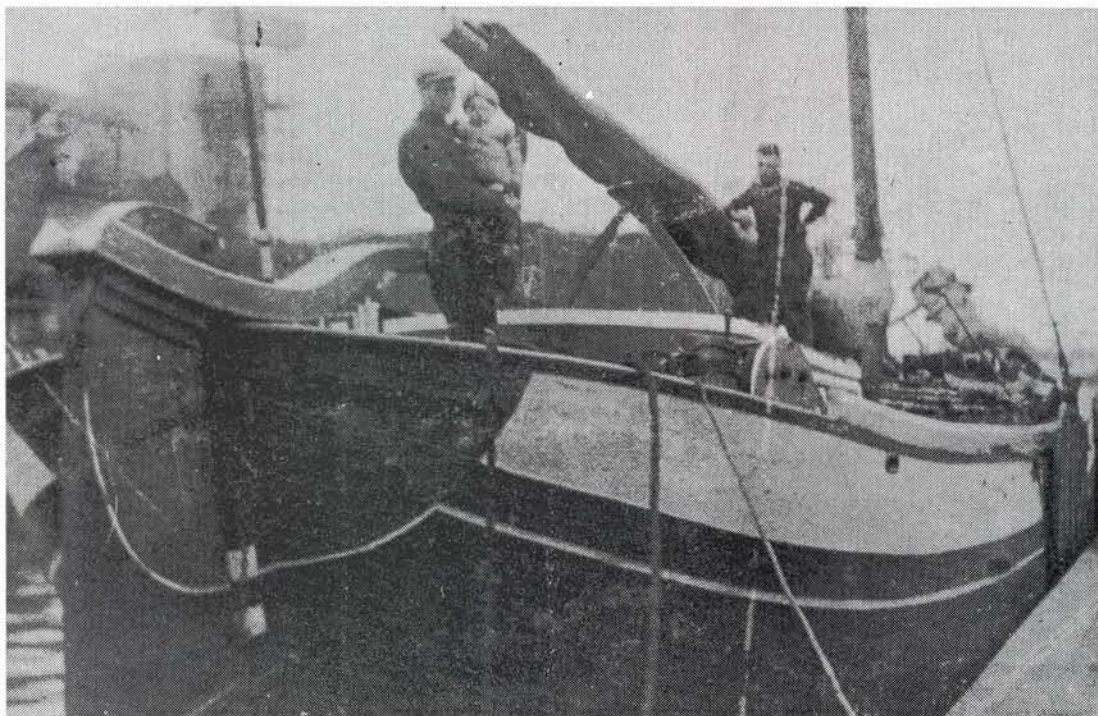


Portret van Jacobus Stofberg.
Foto: H. Gille, Mijdrecht.

schaal in Amsterdamse voeten en duimen weergegeven.

De tweede tjalk was 60 x 14 x 4 Amsterdamse voeten (16.98 x 3.96 x 1.13 meter) was veel platter. De lengte/breedteverhouding was 4,2 : 1 en opvallend zijn vooral de geringe holte en de minder sterke zeeg. Op het halfmodel ontbraken de onderste twee plakken hout en het model gaf de tjalk alleen weer vanaf de waterlijn. In tegenstelling tot de meeste tekeningen van Stofberg was deze tekening fraaier afgewerkt met zwarte en rode inkt in plaats van alleen potlood. Op de tekening stonden de waterlijnen, een spantentekening en een schaalverdeling in Amsterdamse voeten en duimen.

Hevelaken op de werf in Mijdrecht.



HEVEL-AKEN

In de periode 1885 - 1920 bouwde Stofberg een niet gering aantal hevelaken. Hiervan zijn zowel duidelijke tekeningen als de bijbehorende halfmodellen bewaard gebleven. Deze schepen lijken veel op de „hagenaars” die langs de grote rivieren gebouwd werden, maar of de akten van Stofberg bestemd waren om naar Den Haag te varen is niet bekend. Het aantal tekeningen van akten is niet zeer groot, maar naar één tekening van een hevelaak (waarbij ook een halfmodel behoort) werden maar liefst elf van deze schepen gebouwd.

WESTLANDERS

In de collectie bevindt zich maar één halfmodel en een tekening van een westlander. De westlander was oorspronkelijk afkomstig uit het Westland en het ontstaan van het scheepstype was nauw verbonden aan de sterke uitbreiding van de tuinbouwcultuur aldaar na 1850. De westlander mocht zich al snel in een grote populariteit verheugen bij schippers in het hele Hollands-Utrechtse plassen-gebied en al voor 1900 werden ook

buiten het Westland westlanders gebouwd.

De westlander die Stofberg in 1905 bouwde was 14,15 x 2,72 x 0,96 meter. De opdrachtgever is onbekend. Westlanders stonden bekend als moeilijk te bouwen schepen. Het lijkt daarom niet waarschijnlijk dat de werf er maar één gebouwd heeft. Misschien hadden de Gebr. Stofberg al ervaring met het bouwen van houten



westlanders en werden halfmodel en tekening naar bestaande mallen vervaardigd.

PAKSCHUITEN

De pakschuit was in de negentiende eeuw een van de belangrijkste beurtschepen in Holland en Utrecht. De beurtvaart was de eerste sector van de binnenvaart die de verbrandingsmotor toepaste, die in de jaren 1880 op de markt kwam en de pakschuit werd een van de eerste oud-Nederlandse schepen die aangepast werden aan de inbouw van een motor. Drie halfmodellen van pakschuiten alsmede een tekening van een motorpakschuit bewijzen dat Stofberg deze schepen gebouwd heeft. Misschien bouwde de werf voor 1900 al houten pakschuiten en pasten de broers een bestaand ontwerp aan voor de inbouw van een motor.

MOTORVRACHTSCHEPEN

Na de invoering van de verbrandingsmotor in de binnenvaart vanaf de jaren 1880 kwamen sloopstypes in zwang die beter geschikt waren voor het varen op de motor dan de voor de motorvaart aangepaste oud-Nederlandse schepen. Deze moderne schepen hadden alle een scherpe steven en een zogenaamde „motor-kont”. De kleinste exemplaren ston-



den bekend als „motorschepstevens”. Stofberg bouwde tussen 1910 en 1920 minstens vijf van dit soort schepen.

LIJST VAN GEBOUWDE SCHEPEN

Met behulp van de bewaard gebleven tekeningen kon een lijst worden samengesteld van schepen die op de werf in Mijdrecht tussen ca. 1885 en 1930 waren gebouwd. Het was niet altijd duidelijk of een getekend schip ook werkelijk gebouwd was. Als de namen van de opdrachtgevers, alsmede een jaartal, op de tekening waren bijgeschreven ging het waarschijnlijk wel om een werkelijk gebouwd schip. (Zie pag. 16.)

Op sommige tekeningen zijn de namen van meer dan één opdrachtgever vermeld, evenals de verschillende bouwjaren. In dat geval was een tekening dus meermalen gebruikt. Het is mogelijk dat van sommige andere tekeningen ook meer dan één schip werd gebouwd. Dat zou het geval kunnen zijn met de westlander. Gezien de gecompliceerdheid van de vorm van een westlander lijkt het niet erg waarschijnlijk dat de werf er hier maar een van bouwde. (Zie pag. 7.)

WEG UIT MIJDRECHT

Gelukkig was Dirk Gijsbert, geboren in 1890, na de dood van zijn vader en oom genoeg ingewerkt in het bedrijf om met de werf verder te gaan. Er

De werf in Wilnis, omstreeks 1928, met enkele houten bokken. De huidige straatnaam is „Scheepswerf”. Foto: H. Gille, Mijdrecht.

Dirk Gijsbert Stofberg.



Dirk Gijsbert Stofberg bij een motorschip op de werf in Mijdrecht.



De oorspronkelijke bouwloods in Aalsmeer. Boven. Haaks op de oude loods is een nieuwe loods gebouwd. Rechts onder. Alle materialen en personen moesten altijd worden overgeroeid.

was toen ongeveer tien man personeel in dienst. Als het koffietijd was, kwamen de mannen met een bankje uit de werkplaats naar het woonhuis waar moeder de vrouw, Janna van der Ham, de koffie klaar had. Na het koffiedrinken neemt ieder zijn bankje weer mee terug naar de werkplaats.

Toen in 1924 in Mijdrecht de Vrijwillige Brandweer werd opgericht was Dirk Gijsbert een van de eerste leden.



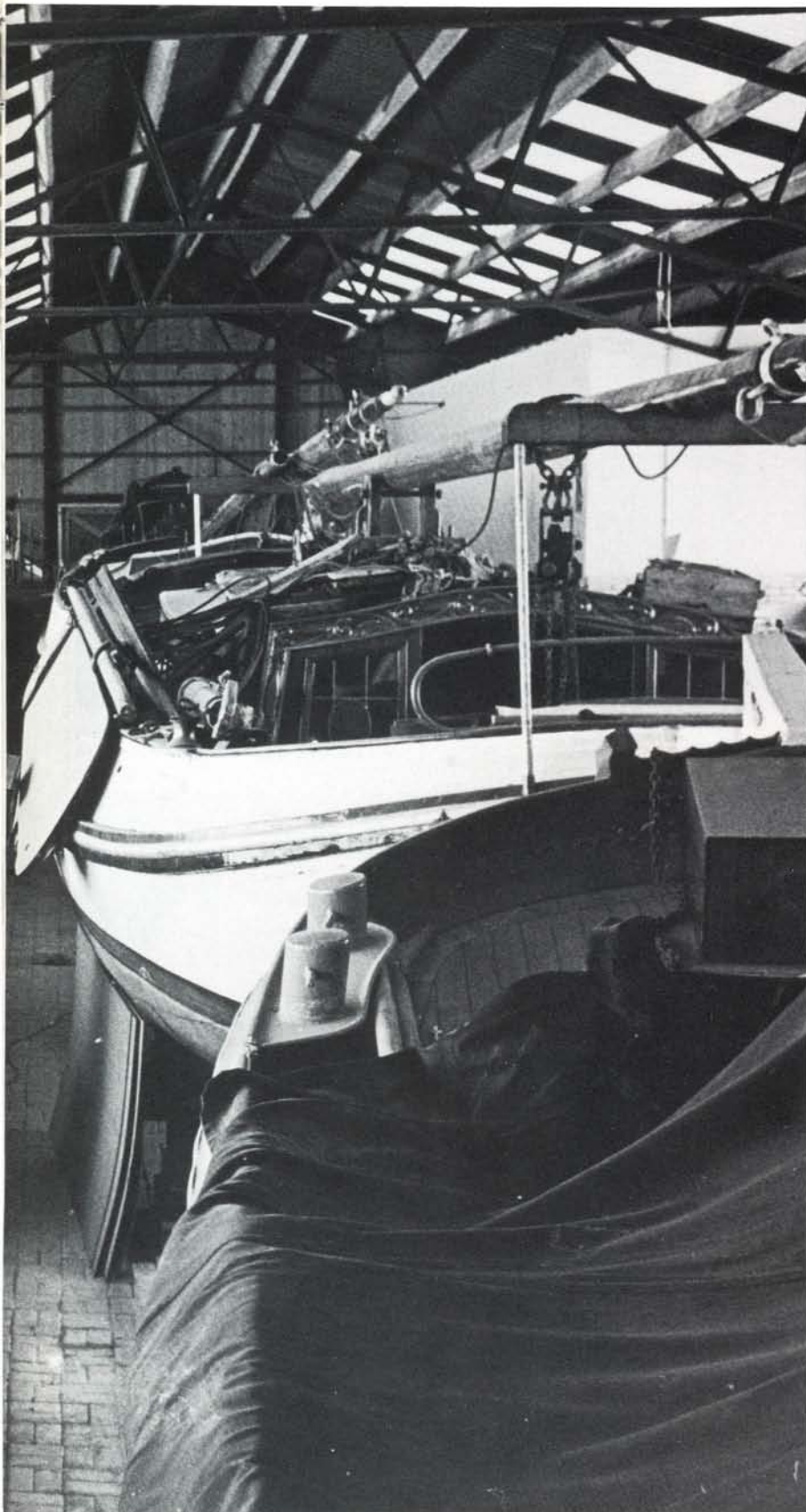


Reparatieklus en verbouwing aan spitsgatmotor-kruiser.

Helaas liep, onder andere door het aflopen van de verveningen, het werk in Mijdrecht terug en werd de werf na 150 jaar daar opgeheven. Het gezin Dirk Gijsbert, Janna, hun twee dochters en zoon Willem Hendrik, geboren in 1923, verhuisden op 19 oktober 1929 per schip naar Aalsmeer. Het terrein van de scheepswerf werd later bebouwd met woonhuizen. Aalsmeer lag gunstiger ten opzichte







van de klanten en daar kwam een nieuwe werf Stofberg. Voorlopig zat na 1929 het tij niet mee. Door de economische crisis was er weinig werk in de scheepsbouw. Toch bleef de familie aan het werk. Men bouwde en onderhield kolenschuiten en dek-schuiten uit Amsterdam en maakte grote stalen vletten voor de Genie die gebruikt werden bij de forten in de omgeving van Aalsmeer. Voor de binnenvaart werd een nieuwe, 40 meter lange betonnen helling aangelegd. De werf werkte zowel voor de binnenvaart als de pleziervaart. Op „kempenaars” werden stuurhutten gebouwd, roeven ingetimmerd en men maakte ponten en schouwen. In die tijd begon het werk in de binnenvaart echter al terug te lopen.

Zoon Willem Hendrik (1923), de huidige eigenaar van de scheepswerf Stofberg, zag echter toch wel toekomst in het vak. Daarom fietste hij wekelijks van Aalsmeer naar Amsterdam om van een privé-leraar tekenles te krijgen. Hij vertegenwoordigt de zesde generatie Stofberg, die in het scheepmakersvak met veel plezier de kost verdient. Toen in 1947 vader Dirk Gijsbert overleed, nam hij op 25-jarige leeftijd de werf over. De eerste jaren waren niet gemakkelijk. Het werk in de binnenvaart was mager en de jachtbouw was nog niet volledig tot ontwikkeling gekomen. Toch werd hem duidelijk dat in dit laatste de toekomst lag. Willem H. Stofberg verving na tien jaar de veertig meter lange sleephelling omdat die inmiddels in slechte staat verkeerde. Op de fundamenten verrees een loods en hij legde een wagenhelling aan.

De ligging van de werf op een eiland in Aalsmeer-Oost was verre van ideaal. Alle materialen moesten met een bootje de Ringvaart worden overgevoerd en voor familie- en kerkbezoek moest, ook bij slecht weer, eerst de roeiboort gebruikt worden. In 1954 trouwde hij met Louise Kruijswijk. Het duurde niet lang of Willem ging uitkijken naar een andere lokatie.

Toch bouwde hij op de werf in Aalsmeer de eerste schepen waarmee hij zo bekend zou worden: de lemster-

Winterberging in Lemmer.

Inzet: Een in Lemmer gebouwde schouwen gaat in Leimuiden op de helling.



Vletten

Bouwjaar	Opdrachtgever	Afmetingen
1908	F. van der Tol	46' x 9'8" x 3,5' (13 x 2.75 x 0.99)
1913	J. de Jong	15.20 x 2.94 x 1.12
1922	Grupper	15.00 x 2.30 x 0.90
1923	T. Voorneveld	10.73 x 1.95 x 0.78
1924	Broerse	13 x 2.70
1924	T. Voorneveld	14.50 x 2.40 x 0.72
1924	Voorneveld	-
1929	A. Spaargaren	-

Tjalken

Bouwjaar	Opdrachtgever	Afmetingen
1899	C. Bijl	68' x 14' (19.24 x 3.96)
1901	A. v.d. Kroef	Idem
-	-	60' x 14' x 4' (16.98 x 3.96 x 1.13)

Aken

Bouwjaar	Opdrachtgever	Afmetingen
1902	C.A. van Driel	Lengte tussen 58' - 71'
-	C. Kok	-
1903	A. Kranenburg	Idem
1904	A. Korporaal	Idem
1904	L. Kranenburg	65' x 13' x 5' (18.40 x 3.67 x 1.42)
1905	J. van Oost	Lengte tussen 58' en 71'
1906	L. van Oost	Idem
1907	A. de Rover	Idem
1908	M. de Loof jr.	Idem
1909	M. Verheij	Idem
1910	H.L. den Ouden	Idem
1912	H. Voorbij	17.20 x 3.48 x 1.40
-	Loof	Lengte tussen 58' - 71'

Motorpakschuiten

Bouwjaar	Opdrachtgever	Afmetingen
1895	Broerse	65' x 10,5' x 4,5' (18.40 x 2.97 x 1.27)

Westlander

Bouwjaar	Opdrachtgever	Afmetingen
1905	-	14.15 x 2.72 x 0.96

Motorvrachtschepen

Bouwjaar	Opdrachtgever	Afmetingen
1910	Doesburg	18.80 x 3.66 x 1.50
1919	-	lengte 18.75
1920	J. Meijer	-
1920	Doesburg	-
-	naam: 'Stad Haarlem'	68' x 11,5' (19.24 x 3.25)

Motorjachten

Bouwjaar	Opdrachtgever	Afmetingen
1909	naam: 'Margaretha'	6.00 x 1.55 x 0.80
1910	onbekend, te Gouda	8.00 x 1.60 x 0.80
1911	-	9.00 x 2.00 x 0.90
1912	Alderden (?)	-
1912	-	6.95 x 1.50
1913	-	9.50 x 2.10 x 1.00
1915	-	8.50 x 1.60 x 0.90
1916	-	idem
1917	-	4.45 x 1.36
1920	-	-
1922	Bijleveld, W. Keessen Azn.	6.00 x 1.76
1924	Groeneveld	idem
1924	Wimsetti (?)	5.00 x 1.56 x 0.62
1926	Bol	idem
1927	-	-
1928	Keessen B.J. van Rhijn	5.00 x 1.56 x 0.62

Schouwen en

dekschuiten

Bouwjaar	Opdrachtgever	Afmetingen
1894	-	-
1906	-	lengte 63' (17.83)
1907	Joh. Verweij	33' x 3'10" x 2'4" (9.33 x 1.10 x 0.66)
192	-	idem

Zeiljachten

Bouwjaar	Opdrachtgever	Afmetingen
-	-	lengte circa 11.28
1885	naam: 'Voorwaarts'	-
1886	naam: 'Nemo'	-

Roeivaartuigen

Bouwjaar	Opdrachtgever	Afmetingen
1911	-	3.80 x 1.20
-	-	8.49 x 1.35

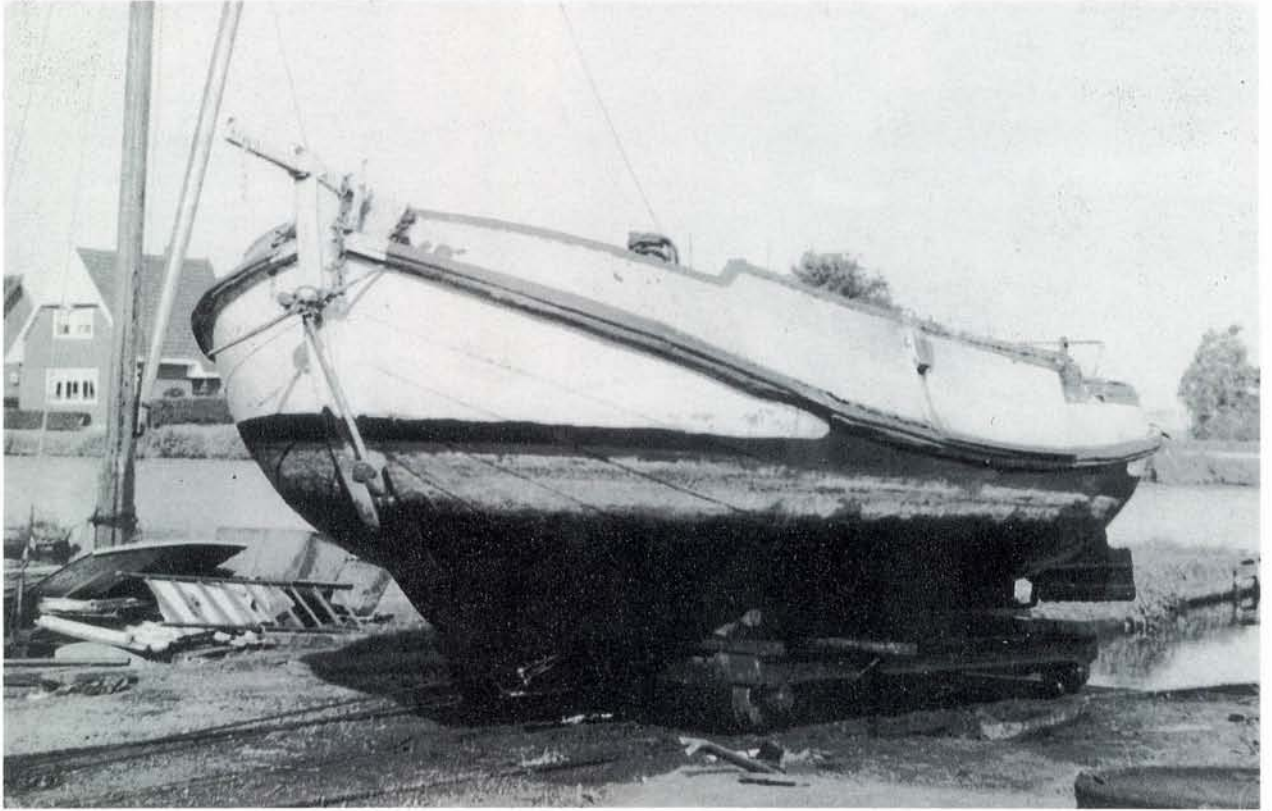


Aanzicht van de werf in Leimuiden. Er werd nog steeds vaak naar de overkant geroeid.

Luchtfoto van de werf in Leimuiden. Er ligt een hele vloot ronde en platbodem-jachten naast de bouwloods.



*In Lemmer werd
de eerste schouw
in 1966 tewater
gelaten.*



*De „Johannes
Pieter“ een acht
meter Lemsteraak
staat in 1982 klaar
voor de tewater-
lating.*



aken. In 1959 kocht Willem Hendrik Stofberg een stalen lemsteraak die als woonark in Amsterdam had gelegen en bouwde deze om tot jacht. Het schip voer jarenlang onder de naam „Breebanck”. Kort hierna begon hij op eigen risico aan de bouw van een nieuwe 7,50 meter lange aak, de „Grietje Bosker”, later „de Jonge Egbert”. Deze bouwde hij zonder tekening, uit het hoofd. Al tijdens de bouw werd het schip verkocht, en het bleef niet bij dit ene. Later ging hij de schepen tekenen.

In 1961 werd de oudste zoon Pim geboren, in 1964 de jongste, Jan-Willem. Beide zonen werken vanaf hun zestiende jaar in het bedrijf mee. Het zijn nu zeer goede vakmensen in zowel het hout als staal. Zij hebben nu een leidende functie, want vader Willem probeert het wat kalmer aan te doen.

VIA LEMMER NAAR LEIMUIDEN

Zoals gezegd was de ligging van de werf, aan de zuidoost-zijde van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, een groot nadeel. Er werd uitgekeken naar een andere werf en in 1965 kocht Stofberg in het stadje Lemmer een woonhuis en een terrein van 750 m² met loods aan de Tramhaven, waar hij onder andere een achtmeter-aak en een zeeschouw bouwde. Door ongunstige voorwaarden was er een te klein gedeelte van de haven beschikbaar voor de scheepswerf, en daarom werd in 1966 deze werf van de hand gedaan, terwijl men verder zocht naar wat anders. Al gauw volgde de aankoop van een werf in Leimuiden.

Jarenlang werden in Leimuiden de prachtigste lemsteraken gebouwd, in totaal ongeveer 30 stuks. Ook kocht Stofberg aken op uit de visserij en verbouwde ze tot jacht. Het ontwerp van de romp, het interieur en het zeilplan deed hij zelf. Door de jaren heen kan men een ontwikkeling zien in de vorm van zijn lemsteraken. Waren de eerste aken nogal rond, later

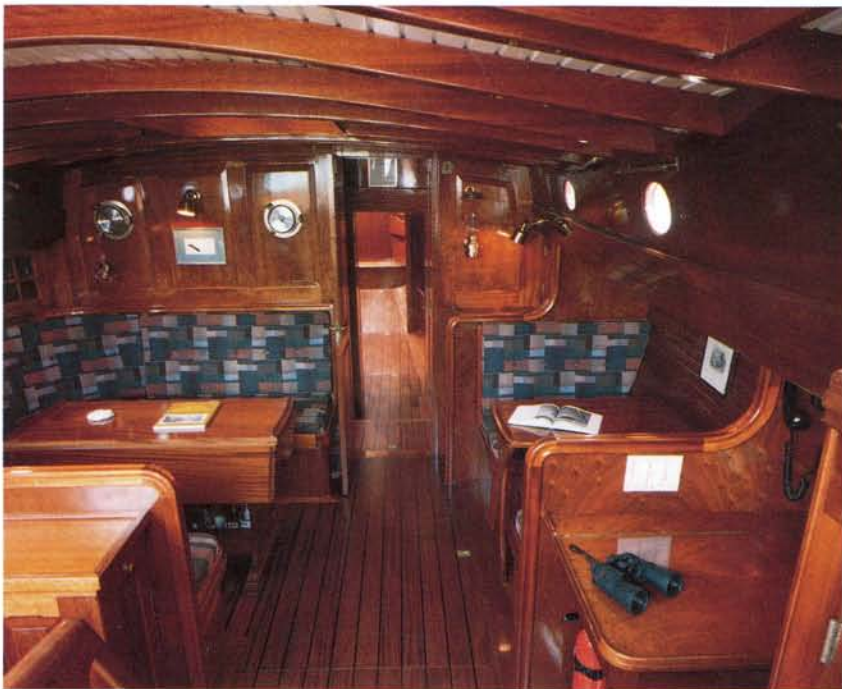


werden ze steeds sierlijker gebouwd, met name de grotere. Nog altijd worden de gangen van de romp onder de waterlijn gelast en daarboven geklonken, om een zo strak mogelijke romp te kunnen bouwen. Bij het begin van de bouw van een nieuwe aak worden alle spanten eerst bevestigd aan een schoorbalk, die boven de kiellijn van het schip bevestigd is. Als alle spanten staan, geeft Stofberg met strooklatten de vorm van de gangen aan. In de spanten zaagt hij kepen, zodat hij precies kan zien hoe de gangen moeten lopen. Eerst worden de onderste huidgangen bevestigd,

daarna de gangen tot aan het berg-hout. De vorm van het boeisel, boven het berghout, bepaalt hij met mallen. Van elke gebouwde aak worden de mallen bewaard.

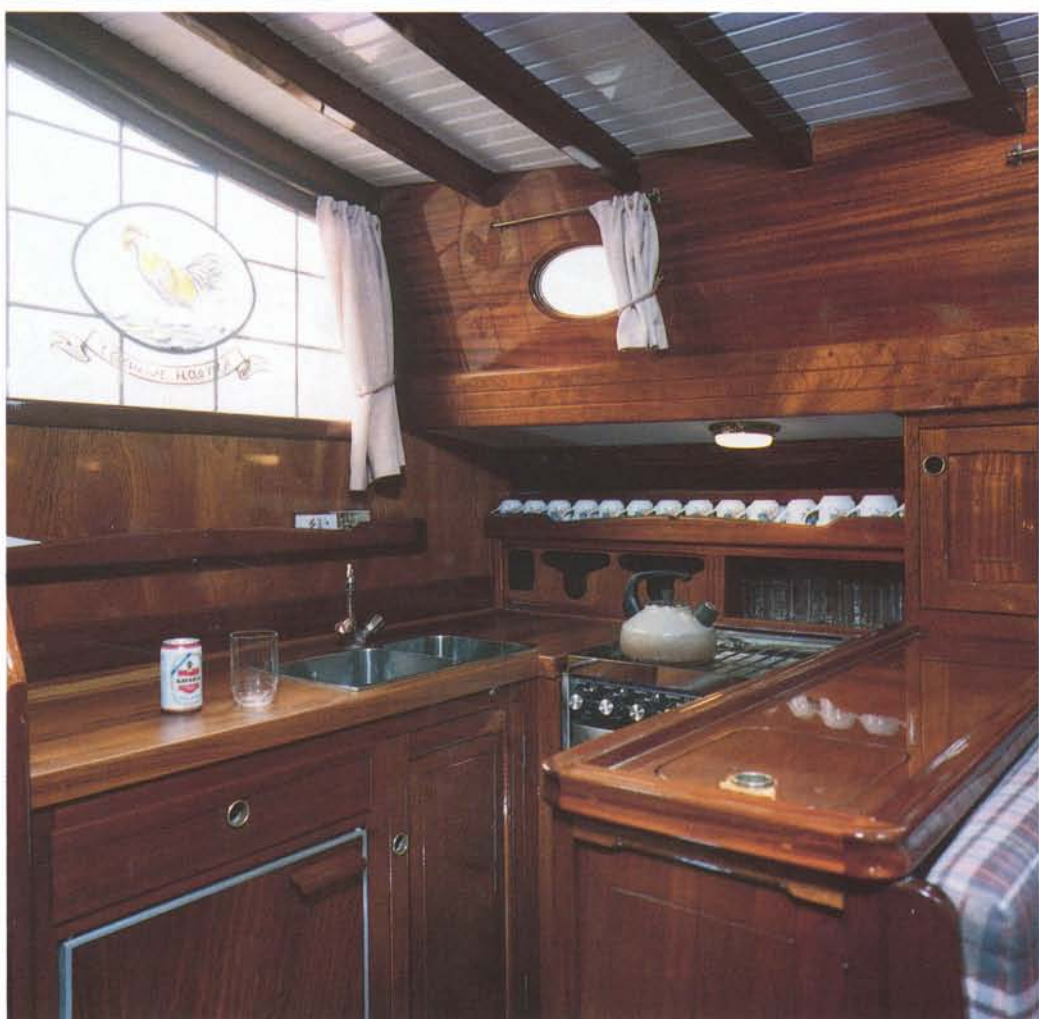
Stofberg voorziet zijn aken bij voorkeur van een houten opbouw. Hij vindt dit mooier en het heeft het voordeel dat een houten opbouw niet aan de binnenzijde betimmerd hoeft te worden. Willem Hendrik bouwde niet alleen nieuwe schepen, ook de restauratie en ombouw van oude aken en bijvoorbeeld tjalken, leverde veel werk op. We willen enkele voorbeel-

De eerste Lemsteraak, de 7,50 m „Grietje Bosker”, nu „De Jonge Egbert”, van de heer E. van Laer.





Fotocollage:
Theo Kampa.



Tewaterlating van de „Dolle Deern” van prof. Flögel.
Foto's: Aart Klein.



den van de vele tientallen met name noemen.

In 1960 werd voor fotograaf Aart Klein een melkboot tot jacht verbouwd en vaart nog steeds rond onder de naam „Vrouw Johanna”.

Een houten botter werd tot jachtbotter verbouwd en kreeg de naam „Trotse Pauw” mee. In 1971 werd de huidige „Zeester” van visaak tot jacht verbouwd. Vanaf 1982 volgden de verbouwingen en ingrijpende restauraties elkaar snel op. Wie kent niet de „Breeboeg”, de „Wadwaai”, de „Wulp”, de „Trekvogel”, de „Breehorn”, de houten „Pijlstaart”, de „St. Michel” en de „UK 150”. Behalve aken en tjalken betimmerde Stofberg onlangs ook het aluminium motorjacht „Belhamel”.

Daarnaast zijn onderhoud en reparatie van jachten die in de winterberging worden opgeborgen erg belangrijk.

Lemsteraken gebouwd van 1960 tot 1993

1960	18 m	Dr. Flögel	Dolle Deern
1961	7,50 m	Dhr. Teerling	Grietje Bosker
1966	8 m	Dr. Kingma	Gouden Leeuw
1970	8 m	Van de Bijl	Festina Lente
		Nachenius	
1970	9 m	Dr. Vrindt	't Duveltien
1971	9 m	Dhr. F.J. Florijn	Vrouw Elisabeth
1973	12 m	Dhr. C. Sentel	Nehalennia
1973	10 m	Dhr. Vos	Anetta Maria
1974	10 m	Dhr. Roosmalen	Kniertje
1975	10 m	Dhr. B. Sanders	Jan Pieterzn Coen
1975	10 m	Dhr. E. Verkade	Kaat Mossel
1975	10 m	Dhr. P. Spoor	Madame Kakawa
1976	10 m	Dhr. E. Hebbelinc	Bonte Kriel
1977	9 m	Dhr. Innemec	Resolute Joffer
1977	10 m	Dr. Oostenrijk	Anna Maria
1977	13 m	Dhr. J.K. Kloos	Vrouw Catharina
1978	10 m	Dhr. A. Verhoef	Akke Elske
1978	10 m	Dhr. D. de Bruin	Moriaan
1978	10 m	Dhr. M.F. de Vries	Struise Deerne
1979	10 m	Dr. Rietjens	Vrouw Engelina
1979	11 m	Dhr. Verwiël	Gerrit van Loon
1980	10 m	Mevr. L. Deen- Van Leeuwen	Asklepios
1980	9 m	Dhr. Willemse	Bommelier
1981	10 m	Dhr. Geudeker	Julia Catharina
1981	10 m	Dhr. J. Zeegers	Ijzeren Marie
1982	8 m	Dhr. T. v. Bodegraven	Johannes Pieter
		<i>vissermanuitvoering</i>	
1983	10 m	Dhr. H. de Vries	HL 62
1984	12 m	Dhr. Groenewegen van Wijk	Zee-Leeuw
1986	13 m	Dhr. A. Voges	Sterna
1987	13 m	Dhr. C. Grongriep	Zwarte Beer
1988	14 m	Dhr. Th. Danel	De Luije Man
1989	12,30 m	Dhr. J. v.d. Heuvel	Grauwe Haentje
1991	13,50 m	Dhr. B. Bakker	Zeearend
		<i>vissermanuitvoering</i>	
1991	10 m	Dhr. P. de Vries	LE 46
		<i>vissermanuitvoering</i>	
1992	13 m	Dhr. H. Kwekkeboom	Jan Trammelant

NAAR ENKHUIZEN

Maar, een goed vakman kijkt ook vooruit en Willem Hendrik Stofberg ging opnieuw achter het werk aan. Op het IJsselmeer was de pleziervaart enorm toegenomen, dus was de aankoop van een scheepswerf in Enkhuizen verantwoord. Op 30 juni 1989 ging de familie over naar een stuk grond ten zuiden van de Krabbersgatluizen. Scheepsbouwer Willem Hendrik kreeg daar met vrouw en twee zonen wederom een bloeiend bedrijf aan de gang.

De nieuwste aak is in juli 1993 te water gegaan, dit is een schip van 13 meter in visserman-uitvoering (zonder kajuit).

Vele generaties van één familie hebben hun hart gelegd in de scheepsbouw van echte schepen in hout en staal. Met dit enthousiasme is er zeker toekomst.



Luchtopname van de nieuwe werf in Enkhuizen.

Foto: Jan Cuiper.

's Winters staan er vaak zo'n vijftig Lemsteraken in de winterberging bij Stofberg in Enkhuizen.
Foto: Theo Kampa.

Bronnen

Rechterlijk archief Nieuwerkerk a.d. IJssel.
Nieuwerkerk aan den IJssel, familieged 1748.
Notarieel archief Mijdrecht no. 1641, 1641.
Kadastrale atlas Mijdrecht RAU.
Kadastrale atlas Wilnis RAU
Gemeentearchief Oudewater.
Gemeentearchief Rotterdam, Kralingen, no. 3930, 3931.
Gemeentearchief Amsterdam, lidmaten Ned. Hervormde Gemeente.
Streekarchief De Ronde Venen.

Streekarchief Krimpenerwaard, Schoonhoven no. 1151
KADOR, Utrecht.
Ons Voorgeslacht, juni 1987.
Cor van Someren, Het Hollandsche IJsselboek.
Mijtrij's Utrecht, Van V.O.C. tot Werkspoor.
P.J. Meertens Instituut, Amsterdam.
Nederland repertorium van familienamen.
C. van Wijk, Mijdrecht negenhonderd jaar.
J. Haitsma, Hervormd Mijdrecht in de loop van vier eeuwen.

Rijksmuseum Nederlands Scheepvaartmuseum, collectie Stofberg.

Met dank is gebruikt gemaakt van gegevens verzorgd door:

A.W. Stofberg, Oudewater, 1909-1975, die tot medio 1972 veel genealogisch onderzoek heeft gedaan betreffende het geslacht Stofberg.
H. M. Kuypers te Meppel,
H. W. van Soest te Wilnis,
H. Gille te Mijdrecht,
H. R. Stofberg te Oudewater,
W. H. Stofberg te Enkhuizen.

*Twee generaties
Stofberg. Vader
Willem met zijn
zoon Pim en Jan-
Willem (Pils).
Foto's Theo
Kampa.*

