# Scheepsbouw in Stavoren

## 1846 – 1920

Dirk Huizinga

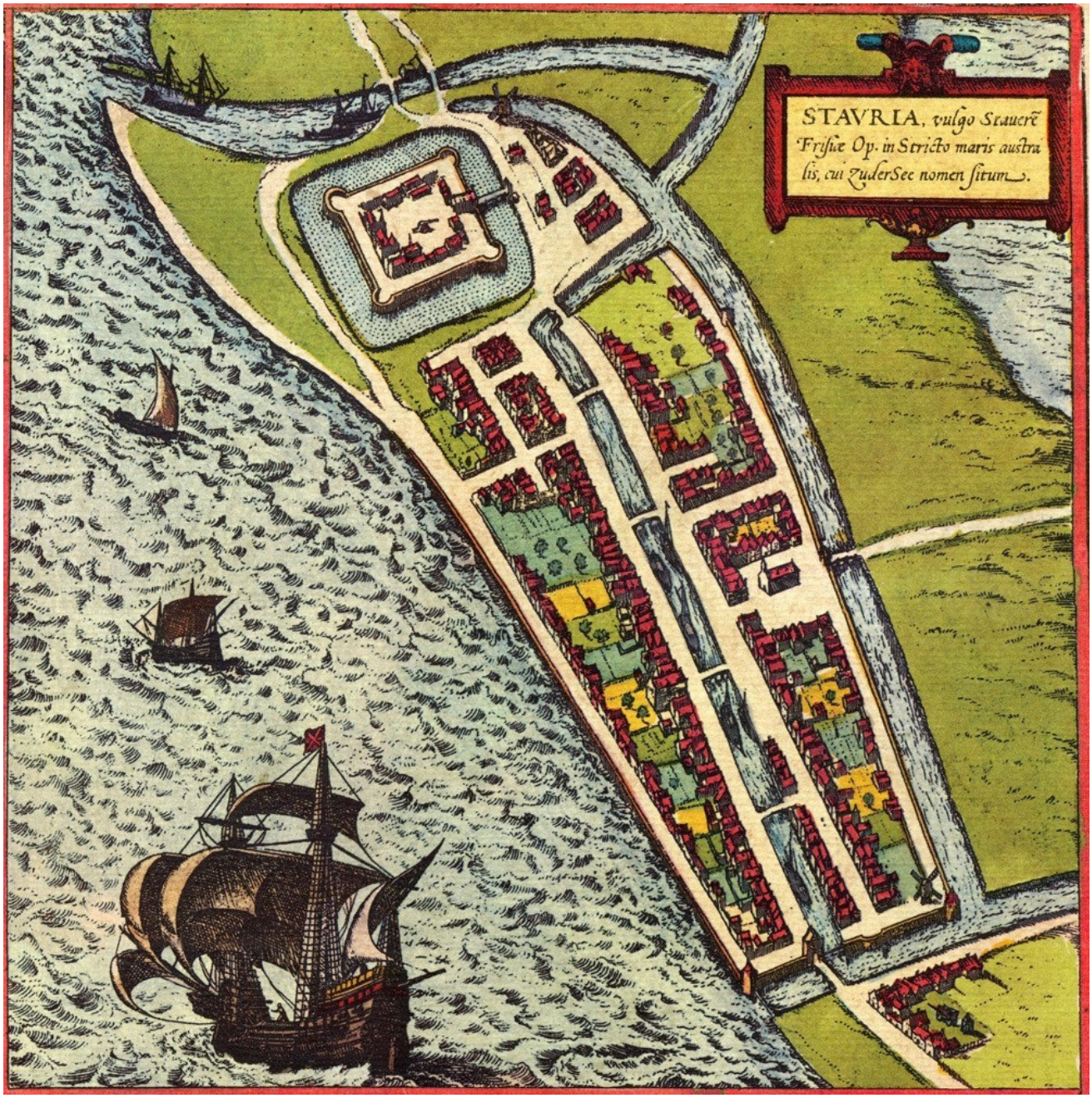
**Inhoud**

Vooraf 5

1. Het zelfde onvergelijkbaar anders 9
2. Scheepsbouw in Stavoren vanaf 1846 33
3. Visschersjollen en Stavorensche sloepen 83
4. Drie scheepswerfjes in Stavoren 95
5. Over de bouw van houten Staverse jollen 121
6. Scheepsbouwwerf Volharding (vanaf 1918) 135

Bijlagen 145

Nawoord 165




Stavoren in 1594 volgens Braun en Hogenberg.

## Vooraf

"Ginds op de Stavoorder grond der Strikwerda's ben je geboren, een oktoberdag van het laatst der tachtiger jaren. In de schuur, een schemerige ruimte met sterke lucht van pik en versgeschaafd hout, werd dat najaar de kiel van een nieuwe vissersjol opgezet, een forse balk van Rijnlands eiken, onwrikbaar in zijn klampen." Zo beschrijft Fred Thomas in zijn boek *Wijkend Water* (1940, p. 8), hoe aan het einde van de 19e eeuw bij Strikwerda in Stavoren zijn Staverse jol HL 37 is gebouwd. Een bladzijde verder in het boek vervolgt hij met: "Rustig vorderde het werk de lange winter door. De hamerklop, het knetteren in het pikhok van het spaandersvuur onder de walmende teerpot, de stage bedrijvigheid met dissel en moskuil, vulden de uren in de werkschuur. Op het roestig pannendak treuzelde dagenlang de regen uit een lucht, zwaar van wolken. Binnen groeide het schip. De voorsteven was opgebouwd en geschoord, met grenen nagels op de kiel gezet en vastgedeudeld. Lang werkte de baas met mallen en schammels, zijn geoefend oog mat de ronding, zijn hand verdiepte vormgevend de holte van het hout. Op zijn gevoel strookte hij de scheepsvorm, verdelend de druk, wetend waar en hoe het schip straks in zee de golven zou opvangen, het brekend water van zich werpen. Binnen de welving van mallen en schammels werden de huidplanken aangebracht en gevoegd volgens de lijn van het schip, van de kiel tot het boeisel, naar voren vast in de steven, achter uitlopend langs de spiegel. Gezaagd en geschaafd uit het beste kromhout werden de spanten verwerkt: diep inde platte buik van het schip de liggers, omhoog langs de welvende huid de krommers. Deugdelijke makelij, arbeid van rustige mensen, die alles zijn tijd gaven en wier vakmanschap, de overgedragen ervaring en kennis, door elk volgend geslacht opnieuw werd beproefd en verdiept. Op een voorjaarsmorgen, met blauwe lucht en al warme zon van maart liep het schip van de helling, de vers geteerde romp gleed in het donker water bij de werf, dat traag uitvloeide. Eigenlijk keek niemand er naar, behalve Strikwerda en zijn knecht." (*Wijkend Water*, p. 9, 10)

**Fred Thomas** (1906-1959) woonde in Amsterdam, Prinsengracht 505. Hij was redacteur bij *De Tijd*. (Zijn zoon Haye Thomas (1936-1996) was later correspondent voor *De Tijd*, de *NCRV* en het *NOS-journaal*.) Fred Thomas schreef ook boeken en publiceerde van 1930 tot midden vijftiger jaren. *Wijkend Water* kwam voor het eerst in 1939 uit en is bij liefhebbers van de Staverse jol tot op de dag van vandaag een graag gelezen boek. Maar niet alles wat Fred Thomas schreef, klopte met de werkelijkheid. Hij had een voorkeur voor een wat weemoedig romantische manier van schrijven. Wat velen daarin aanspreekt, is de sfeertekening, het beeld, dat hij oproept, zoals hij bijvoorbeeld de jollenbouw bij Strikwerda in Stavoren beschrijft. Maar zelf is hij daar nooit bij geweest. Deze jollenbouw was voor zijn tijd. Hij vergist zich ook in de beschrijving van "de oude scheepstimmerman Strikwerda met zijn knecht", want aan het einde van de 19e eeuw is Douwe Roosjen de oude baas op het werfje in Stavoren. De Strikwerda's waren knecht bij Roosjen. Met de historie neemt de romanticus Thomas het dus niet zo nauw. Waarschijnlijk had hij bij het door hem bezongen vissersnest Laaksum met z'n vele Staverse jollen ook het Laaksum uit de dertiger jaren voor ogen en niet het Laaksum van 1880. Het haventje van de bij Warns behorende buurtschap Laaksum is immers pas in 1912

gegraven. Voor die tijd lagen de vissers uit Laaksum in Stavoren of in de natuurlijke inham, direct aan de oostkant van de huidige vluchthaven. Bij slecht weer hadden ze een probleem om een veilige haven te bereiken, wat de reden was het haventje bij Laaksum aan te leggen. De waarde van een boek als *Wijkend Water* ligt daarom niet in de eerste plaats op beschrijvend historisch vlak. Het is vooral een mooie, wat geromantiseerde sfeertekening van de zeilende visserij op de Zuiderzee in de periode die Thomas wel persoonlijk meemaakte, van een tiental jaren voor de afsluiting van de zee in 1932 tot de drooglegging van de Noordoostpolder van 1940 tot 1942.

**De scheepsbouw** in Stavoren is na de legendarische welvaart van het middeleeuwse Hanzestadje aan de Zuiderzee en de redelijk welvarende periode tot de 18e eeuw uiteindelijk uit Stavoren verdwenen. In de tweede helft van de 19e eeuw ontstaat er dankzij het succes van de zeilende visserij op de Zuiderzee weer enige bedrijvigheid. Die periode, van 1846 tot ongeveer 1920, probeer ik in dit boekje over Stavoren te beschrijven en in beeld te brengen. Vanaf 1918 is het duidelijk. Dan wordt de *Scheepsbouwwerf Volharding Stavoren* opgebouwd door Auke van der Werff en die ontwikkeling is ook beschreven. Van der Werff schakelt over van de bouw van houten Staverse sloepen en –jollen, naar de ijzerbouw voor de binnenvaart en visserij.

**In dit boek** beschrijf ik de scheepsbouw in Stavoren van 1846, vanaf het moment dat er eindelijk weer een werf werd opgericht, tot ongeveer het jaar 1920, toen 'de ijzertijd' aanbrak. Af en toe maken we even een stap vooruit in de tijd en kijken we enige jaren verder, soms tot in de jaren dertig/veertig, als dat uitstapje informatie oplevert die relevant is voor de periode tot het jaar 1920. Het gaat mij ook niet alleen om de scheepsbouw, maar ook om scheepsbouw in een maatschappelijk-economische context. Scheepsbouw is geen zelfdragende activiteit, maar vindt plaats in relatie met afnemers die om bepaalde schepen vragen. Het gaat in dit boek daarom ook over vissers, visserij, relaties met andere ondernemers in de kleine gemeenschap Stavoren en de invloed van het opkomend toerisme rond de overgang naar de 20e eeuw. In de tekst zijn mede gedeelten opgenomen van gesprekken die Jan Visser (1938) uit Stavoren in het verleden heeft gehad met inwoners van Stavoren. In de loop der jaren mocht hij diverse gesprekken voeren met ondermeer een aantal oud-vissers. Maar niet alleen de vissers, vrijwel alle informanten die Jan Visser over dit onderwerp sprak, hebben bijvoorbeeld de Strikwerda's van de helling nog persoonlijk gekend. Zij konden zich de werf nog goed herinneren en wisten over de werf en het gebeuren daaromheen een en ander te vertellen. Deze gesprekken zijn altijd in het Stavers dialect of het Stadsfries gevoerd en dat heb ik voor dit boek zo gelaten. In de *Bijlage* is een overzicht opgenomen van de personen die Jan Visser heeft geïnterviewd en die in dit boek zijn aangehaald. Bij diverse foto's is de herkomst niet aangegeven. De foto's waar dat het geval is, komen uit de collectie van Jan Visser. Waar dat niet het geval is, heb ik de herkomst van de foto dus wel aangegeven.

## 1. Het zelfde onvergelijkbaar anders

Met de scheepsbouw in Stavoren vanaf 1846 beginnen we in een periode die nog niet zo ver achter ons ligt. Ruim 150 jaar geleden. Dat is te overzien. Voor velen die nu leven, is de periode van 1850 tot even na de Eerste Wereldoorlog de tijd dat hun grootouders en overgrootouders leefden. De mensen die bij die scheepsbouw betrokken waren, zijn in hun streven om iets van het leven te maken, ook heel herkenbaar en navoelbaar voor ons. Met alle voor- en tegenspoed waar zij mee te maken krijgen. Maar toch. De materiële en maatschappelijk-economische omstandigheden waarin de bewoners van Stavoren in de tweede helft van de 19e eeuw leven en werken, zijn voor ons niet navoelbaar en zelfs nauwelijks voor te stellen. Door de armoedige omstandigheden loopt het aantal inwoners van Stavoren in het begin van de 19e eeuw met ruim 600 zielen terug tot ongeveer 500. Degenen die wegtrekken, zijn uiteraard de jonge, ondernemende mensen die kansen elders zien. Voor de 500 achterblijvers ziet de toekomst er daarom treurig uit. Het eens zo welvarende stadje bestaat in het midden van de 19e eeuw uit niet meer dan een rijtje schamele huisjes met vooral arme, afwachtende inwoners en enige actieve ondernemers.

*Stavoren 1901, De Schans. De oostkant van Stavoren is in het midden van de 19e eeuw nog niet bebouwd. De woningen zijn er gekomen in de jaren 1880 tot 1900. Het was een voor vissers voorspoedige tijd. Zij lieten aan de Schans nieuwe woningen bouwen. Voor de woning van visser Hains Muizelaar ligt zijn jol ST 5. In de woning links van de kop van de tjalk woont Willem Smits van de ST 58. Smits verkoopt ook haring- en ansjovisbeug.*

De armoede is voor veel mensen op het platteland een reden om het heil te zoeken in de Nieuwe Wereld, Noord-Amerika. Friesland heeft een traditie van armoede. In de 19e eeuw lijdt de bevolking in grote delen van Nederland zelfs zoveel honger, dat er op grote schaal

onlusten dreigen en plunderingen. De maatschappelijke situatie is, mede onder invloed van internationale socialistische bewegingen, zo bedreigend voor de zittende regering, dat deze in 1848 halsoverkop een nieuwe Grondwet invoert om de bevolking meer invloed op het landsbestuur te geven. De betekenis van de Grondwet van 1848 kan nauwelijks overschat worden. Sindsdien is niet langer de Koning de baas in Nederland, maar zijn de ministers dat. Er is min of meer een scheiding van kerk en staat ingevoerd en ook een scheiding van machten op de gebieden wetgeving, uitvoering en rechtspraak. Dankzij Thorbecke kennen we ook drie bestuurslagen: gemeenten, provincie en rijk (1850 de Provinciewet, 1851 de Gemeentewet).
Friesland is in veel opzichten een ietwat conservatieve provincie. De burgemeesters die in Friesland benoemd zijn, worden door de bevolking nog jarenlang 'grietmannen' genoemd. Maar juist de grietman was een functionaris van voor 1848, die geen scheiding van machten kent. Hij was bijvoorbeeld zowel burgemeester en daarmee hoofd van de politie, als degene die recht spreekt. Daarnaast was hij als veenbaas of grootgrondbezitter werkgever voor veel arbeiders uit zijn grietenij. Wie het als arbeider oneens was met maatregelen van zijn baas, had vervolgens niet veel kans om in een juridisch proces aan het langste einde te trekken. De Grondwet 1848 betekent de invoering van de rechtstaat in Nederland. Elke burger is vanaf dat moment voor de wet gelijk en de maatschappij stelt via gekozen volksvertegenwoordigers de wetten vast. Gehoorzaamheid is formeel gezien alleen nodig als de wet dat voorschrijft. Daar buiten is vrijheid. Voor 1848 was er alleen vrijheid als die door de Koning was verleend. Na 1848 is de bevolking niet langer afhankelijk van de willekeur van een koning, maar is er vrijheid voor iedereen binnen de grenzen van de wet. Dat schept kansen voor iedereen. Natuurlijk is het niet zo, dat het maatschappelijk gedrag van de arbeiders, de burgerij en de elites vanaf 1848 plotseling verandert. Dat gaat geleidelijk. Voor ons onderwerp is het goed te beseffen dat die scheepsbouw zich afspeelt in een tijd dat de maatschappelijke verhoudingen anders liggen dan tegenwoordig. Het volwassen worden van de democratie in Nederland heeft zeker een eeuw geduurd. Van sociale wetgeving is nog geen sprake. Wie niets heeft en niet meer kan werken, is afhankelijk van liefdadigheid via armenzorg. Er bestaat geen ouderdomspensioen. Je werkt zo lang het kan. Ongeacht je leeftijd. Er is geen keuze. De meeste mensen in Friesland zijn arm en hebben dus geen geld om een bedrijfje te beginnen. De omstandigheden zijn voor velen zo belabberd, dat zij slechts met moeite in leven blijven. Er is op grote schaal sprake van zeer slechte hygiënische toestanden. Vooral omdat er geen waterleiding met gezuiverd drinkwater is en riolering onbekend is. Drinkwater verzamelt men in regenputten en eventueel drinkt men oppervlaktewater. Maar op dat water worden ook de fecaliën geloosd. Men heeft dus niet alleen weinig te besteden en weinig te eten, de bevolking heeft ook te maken met ziektes en epidemieën die samenhangen met slechte hygiëne. Eén op de drie kinderen overlijdt voor het vijfde levensjaar. Het is onder zulke omstandigheden uiteraard niet eenvoudig voor beginnende ondernemers om met succes een bedrijf te starten. Ook zijn de mogelijkheden van vervoer en transport onvergelijkelijk anders dan in onze tijd. Stavoren krijgt in 1885 zijn spoorverbinding met Leeuwarden en de zeesluis is een belangrijke doorgang voor de scheepvaart, maar over land ligt het stadje volstrekt geïsoleerd. Er is een dijkweg, maar er zijn

geen wegen naar het achterland. Halverwege de Schans is er weliswaar de Koebrug, maar die is letterlijk bedoeld voor de koeien. Om op de halfverharde weg van Warns naar Koudum te komen, lopen de mensen uit Stavoren eerst vier kilometer door de weilanden! In de *Leeuwarder Courant* van 1 juni 1912 wordt dat als volgt beschreven: "Over de Koebrug en tot de molen doorloopen, dan links afslaan tot het witte hek, dan rechts afslaan tot een blauw hek, dan het polderdijkje volgen tot u weer voor een blauw hek komt, dan over een kampje weiland en door een wit hek en dan komt u op den weg naar Warns." (*LC,* 1 juni 1912)

## Jhr. Gerard Regnier Gerlacius van Swinderen uit Rijs

Hoe begin je een scheepswerf als je geen geld hebt? Meestal begin je dan geen werf, maar, als je wel verstand hebt van scheepsbouw, ga je werken op de werf van een ander. Als je toch eigen baas wilt zijn, maak je een ondernemingsplan en probeer je geld te lenen bij een bank om dat plan uit te kunnen voeren. Ook in de 19e eeuw is het mogelijk op een dergelijke wijze te beginnen. Niet met een lening bij een bank, maar met geld van een particulier. Als een potentiële geldschieter vertrouwen heeft in de plannen, kan die het benodigde startkapitaal beschikbaar stellen. Zo gaat het in het midden van de 19e eeuw ook bij de start van de werf in Stavoren. Deze is mogelijk gemaakt dankzij een lening van de Jhr. G.R.G. van Swinderen uit Rijs.

*Rijs, 1904, 'Huize Rijs' van de Familie Van Swinderen.(Foto: Tresoar)*

## De familie Van Swinderen

In de 18e eeuw verhuisde de adelijke familie Van Swinderen van Groningen naar Gaasterland. Jonkheer Oncko van Swinderen (1775 – 1850) vestigde zich in de eerste decennia van de 19e eeuw in het landhuis Kippenburg aan de Luts bij Oudemirdum. Oncko's moeder stamde af van het Friese geslacht Van Wijckel dat in Gaasterland veel bezittingen had. De Kippenburg dankt z'n naam aan de kippenfokkerij die achter het buitenhuis werd gevestigd. Het landhuis

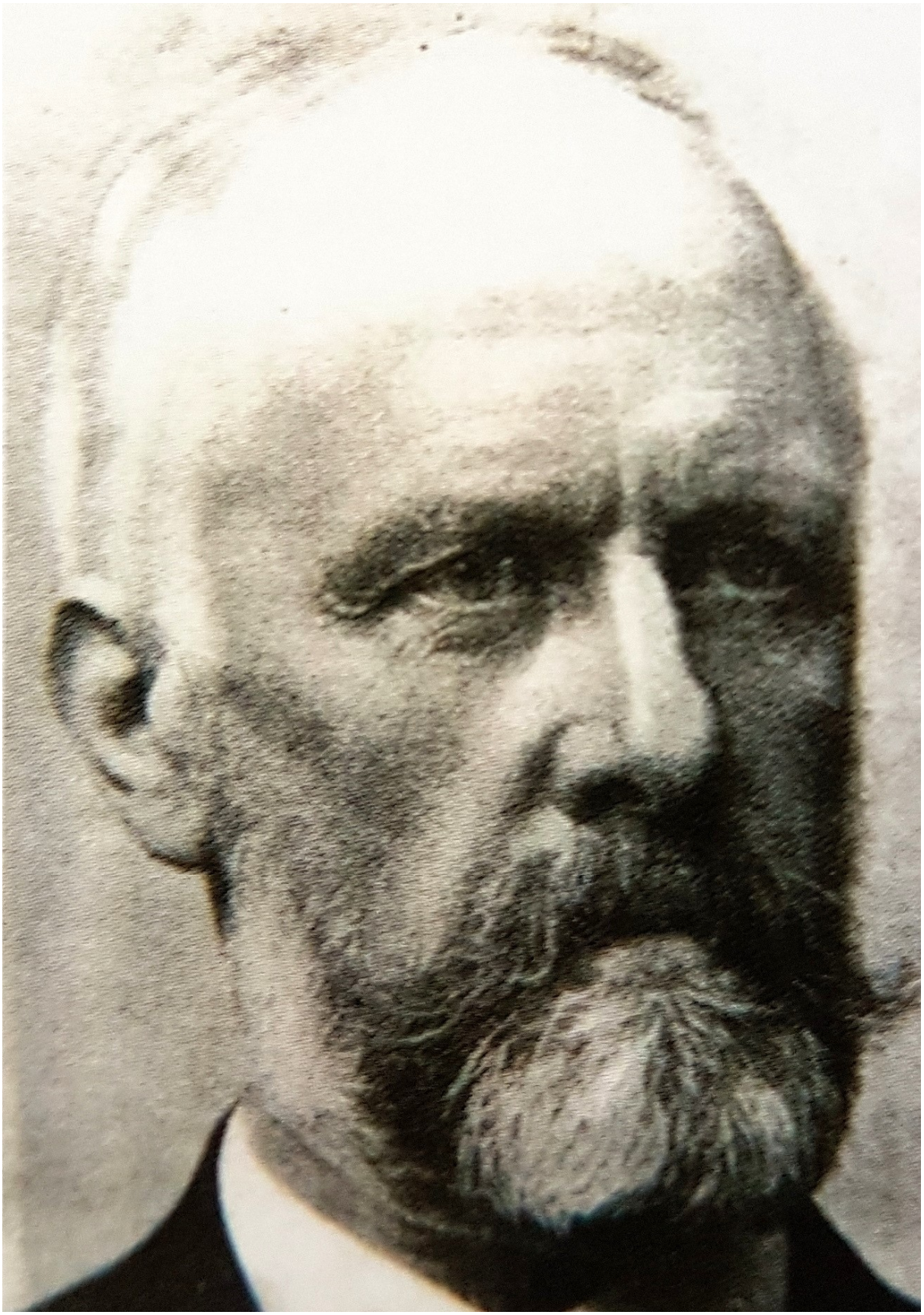
werd tot 1834 bewoond door de familie Van Swinderen. In dat jaar trouwde de zoon Jhr. Gerard van Swinderen, broer van Jhr. Wicher van Swinderen, de grietman van Gaasterland, met de freule Constantia Rengers van Huize Rijs. In 1835 wordt Gerard grietman van Gaasterland en trekt hij in Huize Rijs. Wicher wordt grietman van Wûnseradiel, maar zal kort daarna overlijden. De hoenderfokkerij bij de Kippenburg werd echter geen succes en werd rond 1850 beëindigd. Het buitenhuis wordt omgebouwd tot herberg.

*De Kippenburg als populaire uitspanning voor dagjesmensen.*

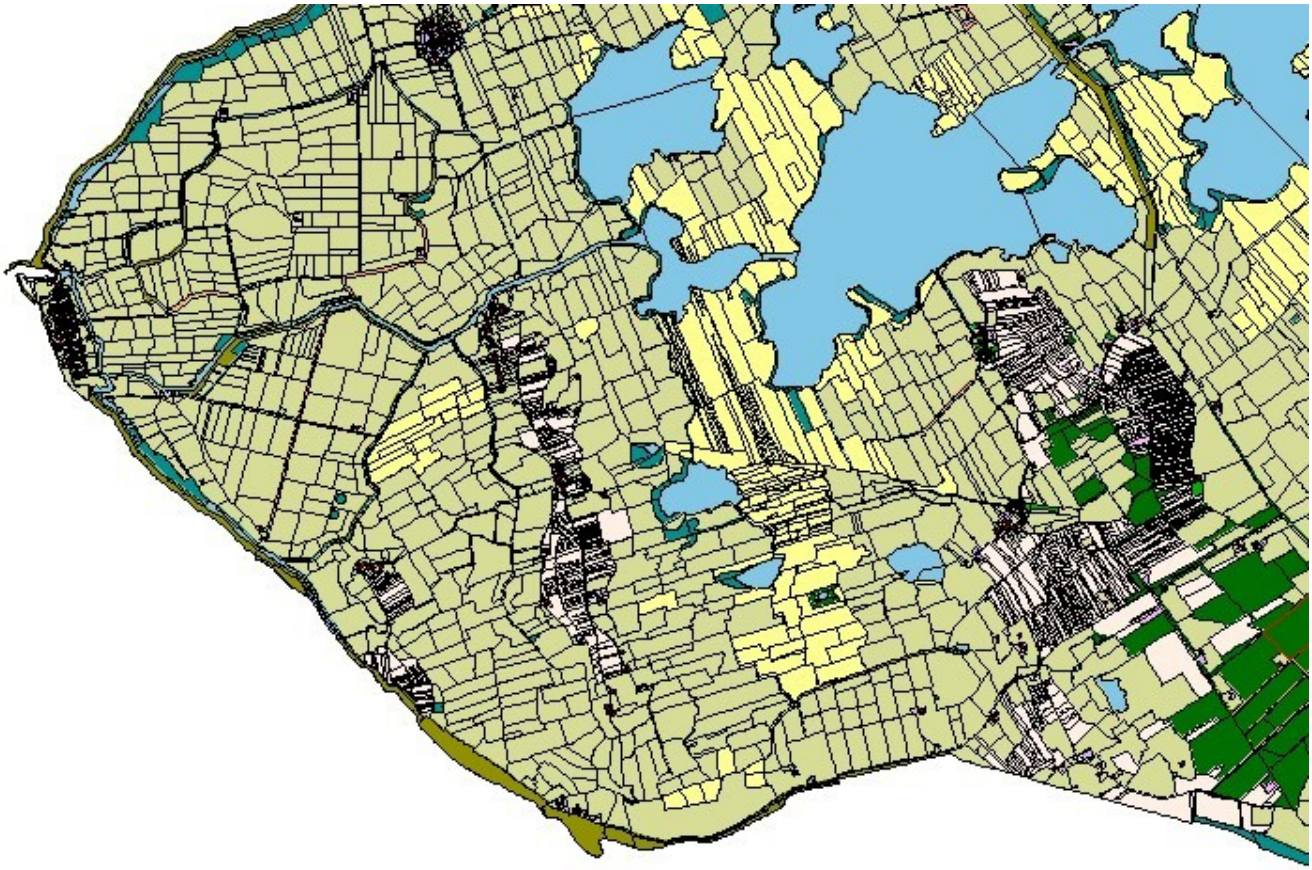
De eigenaar van de herberg, Jhr. Gerard Regnier Gerlacius van Swinderen, was tegenstander van het gebruik van sterke drank. Hij liet contractueel vastleggen, dat in de taveerne nooit sterke drank geschonken werd, met als uitzondering het schenken van bier. De Kippenburg bleef tot 1980 funcioneren als herberg. Jonkvrouw A.M.J. van Panhuys (afkomstig uit de Van Swinderenfamilie) werd in 1988 eigenaar van de Kippenburg. Ze liet het gebouw restaureren en inrichten voor de verhuur als een exclusief vakantiehuis. Op dit moment is de Kippenburg een Rijksmonument en te huur voor kleine gezelschappen. Verscheidene leden van de familie Van Swinderen waren vanaf 1825 grietman van Gaasterland. Zij woonden in 'Huize Rijs', het deftige landhuis dat aan het einde van de 17e eeuw bij de toegang naar het Rijster bos is gebouwd. Sinds de 18e eeuw wonen de grietmannen van Gaasterland op dit landhuis, dat in de volksmond wel 'Slot Rijs' werd genoemd. Friesland is door de eeuwen een wingewest geweest voor adel die zelf veelal buiten Friesland verbleef. De Friese bevolking was van oudsher straatarm. De rijke grondbezitters hebben nooit reden gezien de economische situatie van de Friese bevolking te verbeteren, met uitzondering van de familie Van Swinderen. De Jonkheer

Gerard Regnier Gerlacius van Swinderen (1804 – 1879) was daarvan een voorbeeld. Hij is gehuwd met Constantia Johanna Rengers, waardoor zijn grondbezit nog behoorlijk werd uitgebreid. Na het onverwachte overlijden van zijn echtgenote in 1863 richt hij een (ook nu nog bestaand) fonds met haar naam op om minder bedeelde jongeren te laten studeren. Hij behoort in 1850 tot de tien allergrootste landeigenaren van Nederland. Deze familie trekt zich de armoede van de bevolking aan en zet zich in om de leefomstandigheden in Gaasterland te verbeteren. Er worden wegen aangelegd en boeren krijgen ondersteuning bij het ontginnen van woeste grond en bij bodemveredeling. Via speciaal aangelegde vaarten wordt van elders uit Friesland vruchtbare terpaarde aangevoerd. De Luts wordt tussen 1820 en 1830 uitgediept en gekanaliseerd. In 1840 wordt de Luts verlengd met de aanleg van de Van Swinderenvaart, die de Luts laat aansluiten op de Rijstervaarten. De bossen bij de Kippenburg worden gedraineerd door het graven van lange sloten.Boskloppers ontdoen stammetjes eikenhakhout ieder jaar van de bast. De eekschillen worden gebruikt bij de leerlooierijen en voor het tanen van zeilen en netten. Dankzij de nieuwe vaart kunnen de eekschillen per boot vervoerd worden. Door de vaarten wordt vruchtbare grond aangevoerd waardoor de boeren met meer succes het land kunnen bewerken.

*Rijs 1832, Paars rechts boven de pleziertuin van Jonkvrouw Constantia Johanna Rengers, naast Huize Rijs. Achter het landhuis het Rijsterbos tot aan het Mirnserklif.(Kaart: Hisgis)*



*Jonkheer Gerard Regnier Gerlacius van Swinderen, die in 1846 de werf in Stavoren financiert.*



*Stavoren 1832, geheel rechts, donkergroen, het Rijsterbos, eigendom van Jonkvrouw Constantia Johanna Rengers, de echtgenote van Jhr. Gerard Regnier Gerlacius van Swinderen. Geel = hooiland, groen = weiland, rose/zwart = akkerbouwland. Blauw = water en blauwgroen = moeras, natte grond, riet.(Kaart: Hisgis)*

Na grietman Jonkheer Gerard Regnier Gerlacius van Swinderen, wordt in de tweede helft van de 19e eeuw zijn zoon, Jonkheer Meester J.H.F.K. van Swinderen (1837 – 1902) gewaardeerd als burgemeester en vooral geliefd vanwege zijn optreden als weldoener. Hij wordt de "God van Gaasterland" genoemd. Jhr. Mr. J. van Swinderen is getrouwd met Frederique Christine Henriette barones Taets van Amerongen. Hij gebruikt zijn kapitaal om iedereen te helpen die bij hem aanklopt. Hij steunt boeren en arbeiders met kredieten, zodat zij kansen krijgen zich te ontwikkelen en door hun economische activiteiten de regio daarvan mee te laten profiteren. Arbeiders kunnen zonodig gratis wonen en ook schippers kunnen geld lenen voor hun onderneming.

In 1851 bijvoorbeeld liet de Jhr. J.H.F.K. van Swinderen aan de Warnservaart vlak voor de Morra, aan de kant van Molkwerum, een stoomgemaal bouwen om de polder It Flait droog te malen. Toen de polder droog was gevallen, werd ze ingericht voor de landbouw en konden boeren er zich vestigen. Bij het stoomgemaal op de Ymedam (Ymedaem) werd vervolgens een eekmaalderij opgezet. De bast van jonge eikebomen werd door boskloppers in het Rijserbos van de stammen geklopt en vervoerd naar de Ymedaem. In de fabriek vanVan Swinderen werd

de eek geschikt gemaakt om leer te looien, door ze met urine te vermengen en werd de gemalen eek geleverd als grondstof voor het tanen van touw, netten en zeilen. Op de Ymedaem kwam na verloop van tijd nog een houtzagerij, een machinefabriek en een olieslagerij. Alle machines werden aangedreven door stoom. Bij de fabriek werden een vijftal arbeiderswoningen gebouwd.

*Warns, ca. 1920. De fabrieken op de Ymedaem aan de westzijde van de Warnservaart.*

Na 1875 kwam de terugval. De eek werd vervangen door cachou en de landbouw kreeg te maken met een crisis. Er werd nog wel een gemaal bij gebouwd, maar in 1887 werd de bedrijven op de Ymedaem beëindigd. In 1925 was het zover, dat alle gebouwen van dit fabriekscentrum waren gesloopt en er niets meer van te zien was, op een gemaaltje na.

Het was niet Jhr. Jan van Swinderen, maar diens vader Jonkheer Gerard Regnier Gerlacius van Swinderen, die het financieel mogelijk maakte dat in Stavoren achter de sluis door Veldstra in 1846 een scheepswerf werd opgezet. Hij verleende de kredieten aan Veldstra. Zijn rol van weldoener werd pas tien jaren later overgenomen door Jhr. Mr. Jan Hendrik Frans Karel van Swinderen.

Jhr. Mr. Jan H.F.K. van Swinderen is, net als zijn vader, niet alleen burgemeester van Gaasterland, maar ook lid van de Eerste Kamer in Den Haag. De reis van Gaasterland naar Den Haag is in de 19e eeuw allerminst eenvoudig, want goede wegen zijn er eigenlijk niet en snelle vervoersmiddelen evenmin. De snelste route voor Van Swinderen gaat over de Zuiderzee. Hoe dat in z'n werk gaat, wordt beschreven in het volgende ingezonden stukje uit de *Balkster Courant*, december 1952, waarbij ook de Staverse jol een rol van betekenis lijkt te vervullen.

"Nu ongeveer driekwart eeuw terug, was het voor een zakenman heus geen pretje om zich van Friesland naar Amsterdam te begeven. Er voer namelijk in die tijd een boot van Harlingen naar Amsterdam. Deze boot had een aansluiting op de trein die van Harlingen naar Leeuwarden reed en in 1863 de eerste reis deed. Deze boot deed Hindeloopen, Workum en Stavoren niet aan. Maar waren er een of meer passagiers, dan gaf men vanaf de wal een teken met een vlag of een ander voorwerp en als het niet zichtig weer was, met een hoorn of bel en de boot stopte.

Zo was er dus voor de mensen uit de Zuidwesthoek gelegenheid om Amsterdam of een andere stad in Noord-Holland te bereiken. Van deze gelegenheid werd steeds meer gebruik gemaakt. Was dit voor de mannen soms al geen pretje, voor het zwakke geslacht was het soms wel moeilijk om een reis mee te maken. Vanaf Stavoren was het een zekere Hendrik, die de naam van 'Lange Hendrik' had (zeker om zijn lichaamslengte) die de mensen met een jol of een ander vaartuig naar de boot bracht. Bij stormweer namelijk, als de golven van de voormalige Zuiderzee zich met witte koppen vertoonden, sloeg het water dikwijls over de boten en moest er nogal wat buiswater worden geïncasseerd. Een bijna geregelde passagier was Jhr. Mr. Van Swinderen, die altijd zeer hoog opsprak van de stuurmanskunst van "Grote Hendrik" die het scheepje altijd over de soms woelige baren wist te brengen".
(Balk, 1952)

*Jhr. Mr. Jan Hendrik Frans Karel van Swinderen*

*Rijs, eind 1800. Jhr. Jan van Swinderen met zijn gezin bij Huize Rijs.*

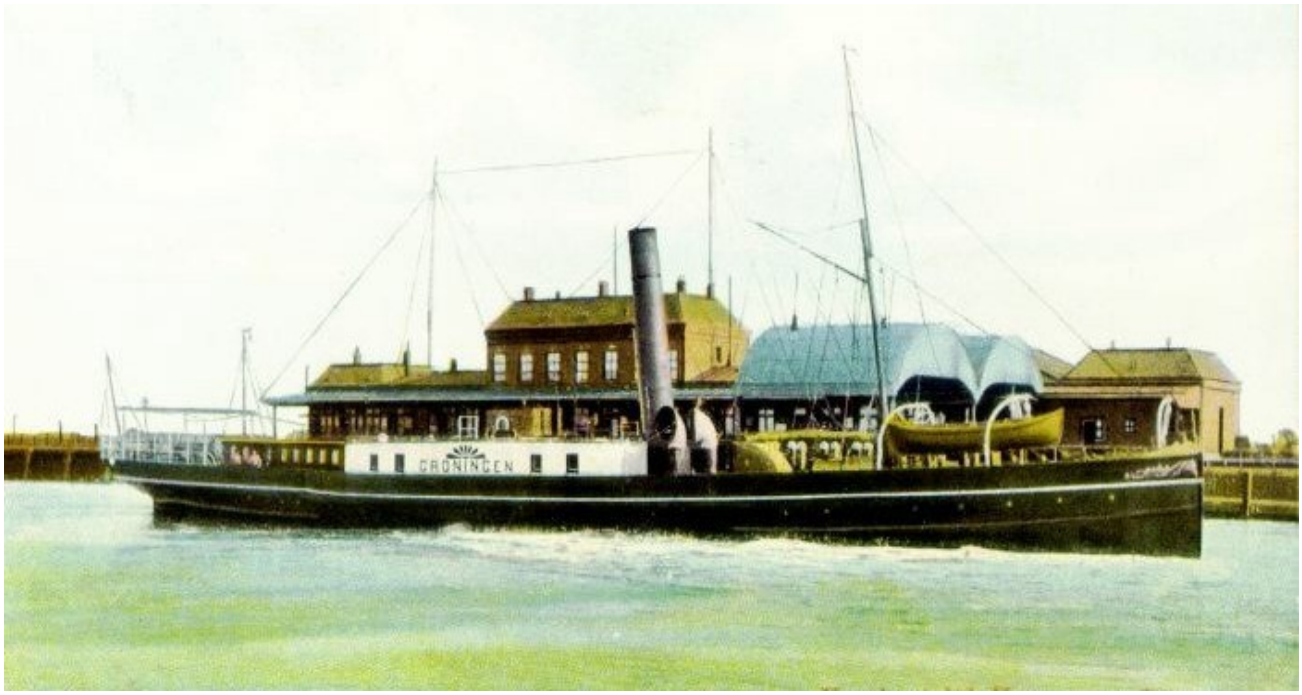
Helaas liep het financieel niet goed af met de Jonkheer J. H. F. K. van Swinderen. Enigszins door zijn vrijgevigheid, maar vooral door veel te riskant te beleggen in een (onhaalbaar) reddingsplan voor de aanleg van het Panamakanaal, verloor hij een groot deel van zijn vermogen. Van het eens zo grote familiebezit bleef alleen 'Huize Rijs' over, waar de jonker in 1837 in rijkdom werd geboren, maar in 1902 in armoede stierf.

Met 'Huize Rijs' ging het vervolgens niet veel anders. Het geraakte in verval en is in 1937 afgebroken zonder dat er een haan naar kraaide. Alleen een stuk muur van de tuin is bewaard gebleven en dient nu als afscheiding voor de jaren dertig woning 'Huize Rijs' die de freule Quirina van Swinderen na de sloop van Slot Rijs liet bouwen naast Hotel Jans. Zij was ongetrouwd en vond het verwaarloosde buitenhuis in die tijd te groot om zelf te bewonen. Ze bood Slot Rijs te koop aan en kreeg een bod van f. 23.500,- op dit buitenhuis, maar wees dit af. Dat was iets te kortzichtig. Ze vond het bod te laag, maar na deze eerste bieder kwamen er geen kopers meer en restte haar de sloopwaarde: f. 3225,-  Tot haar dood in 1958 woonde ze in de woning naast Hotel Jans.

Overigens blijkt liefdadigheid niet automatisch gepaard te gaan met emancipatie van de behoeftige medemens. De arbeiders die voorbij 'Huize Rijs' kwamen, pleegden daarbij hun hoofddeksel af te doen, want "je kon nooit weten of Meneer voor het raam stond." De sociaal ogende ondernemingen van Van Swinderen waren ook altijd verbonden met eigen economische belangen van de jonkheer, wat niet wegneemt, dat hij tenminste wat ondernam waar ook de bevolking baat bij had.

## Nieuwe mobiliteit

In 1863 rijdt de eerste trein door Friesland. Van Leeuwarden naar Harlingen v.v. Drie jaar later wordt de verbinding doorgetrokken naar Groningen. In 1868 rijdt de eerste trein van Leeuwarden naar Zwolle. Het spoorwegnet in Friesland wordt voltooid met het doortrekken van de lijn Leeuwarden – Sneek naar Stavoren in 1885. Daar sluit de trein aan op de veerboot naar Enkhuizen.



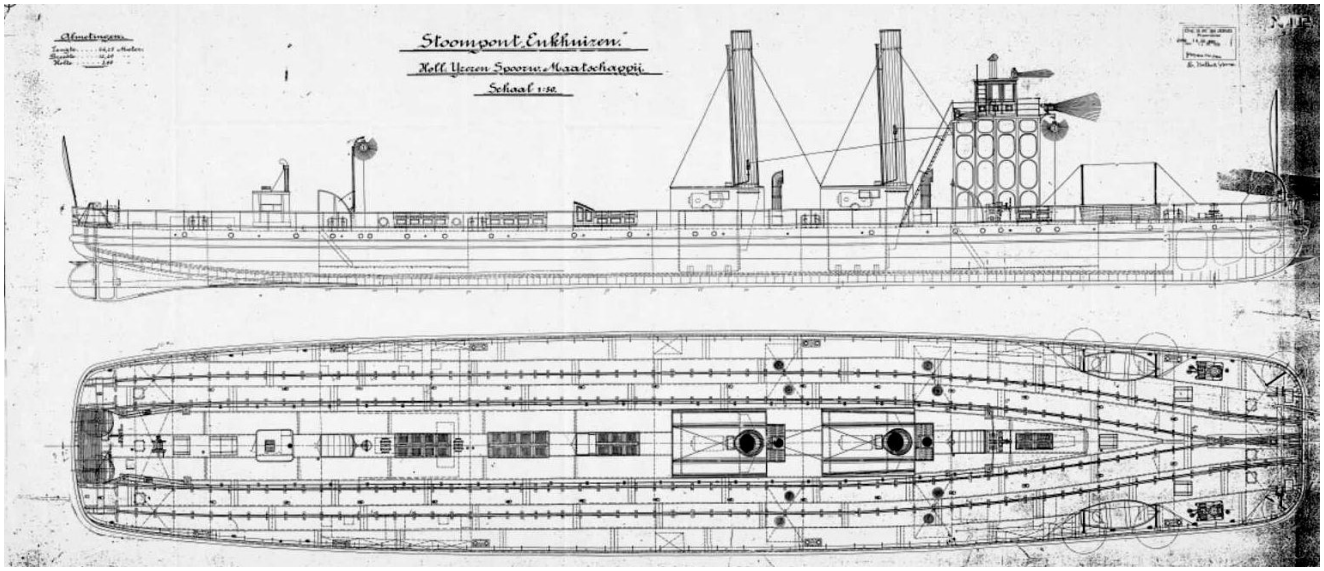

*Stavoren, 1908. De stoomraderboot Groningen, die van 1889 tot 1917 dienst heeft gedaan. De blauwe overkapping bij het station is aangebracht in 1890.*

Door deze spoorwegen en door de vele lokale tramlijnen die daarna worden aangelegd, komt het personenvervoer over water (met de trekschuit en de beurtschepen) onder druk te staan. Het goederenvervoer over water kan zich in Friesland echter goed handhaven. Dat is vanwege de vele lading die in één keer vervoerd kan worden, veel sneller en goedkoper dan in die tijd over land mogelijk is.

In Stavoren is uiteraard de veerdienst voor personen over zee wel een succes. In 1886 is deze dienst geopend tussen de spoorwegstations van Stavoren en Enkhuizen. Voor het vervoer van goederen is vanaf 1899 een bijzondere oplossing gevonden: de spoorwagons worden op stoomponten gereden en naar het spoor aan de overkant gebracht. Deze spoorponten worden onrendabel als in 1932 de Afsluitdijk gereed komt. Ze worden in 1936 uit de vaart genomen. De middenstand van Stavoren heeft niet bijzonder veel voordeel gehad van de veerdienst. “Alles gaat dadelijk van de trein naar de boot en van de boot naar de trein. Alleen het personeel dat hier woonachtig is, brengt enig vertier.” Zo verzucht burgemeester Poppinga later, in 1929, in de *Leeuwarder Courant*. De bestaansmiddelen van de inwoners van

Stavoren zijn door de jaren heen veehouderij, scheepvaart, scheepsbouw en visserij, waarbij de midden-stand niet alleen profiteert van de binnenschippers die proviand komen inslaan, maar ook van vele coasters die voor dat doel Stavoren aandoen.

*Stoompont voor vervoer van goederenwagons. (Foto: Tresoar)*



*Stavoren, 1910. Rechts, achter de stoomraderboot 'Groningen', de scheepswerf van Ids Strikwerda met de nieuwe loods uit 1903 en geheel rechts de woning van de werfbaas.*

*Stavoren, 1920. Reizigers stappen van de trein in de boot, of omgekeerd…, en laten Stavoren links liggen.*

De verzuchting van Poppinga dat de reizigers geen aandacht voor het stadje Stavoren hebben, sluit aan bij de eerdere ervaring van Jac. P. Thijsse (Verkade-album: *Langs de Zuiderzee*, 1915, p. 12) als hij met de boot aankomt in de Spoorhaven:

"Maar haast niemand blijft er. Alles stapt meteen in de gereedstaande treinen, alleen een oude boerin, de Mater en ik stappen over het leege stationsplein, aangestaard door een stuk of wat mannen, die bezig zijn met tegen verschillende deelen van een brug te leunen. Ik houd wel van die landelijke stilte. De Mater vindt 't stadje nog dooder dan ze zich had voorgesteld,

maar we willen er toch een half uurtje rondkijken en vinden een paar jongens, die schuitjes laten varen in de zee, een, die een vlieger oplaat, een paar smalle grachtjes, waarin tamelijk logge, maar zeer stevig uitziende sloepen liggen. Daarin trekken de Stavoreezen ter haringvangst, want behalve Poort van Friesland is Stavoren ook nog een visschersdorp."

*Stavoren, 1901. "Mannen die bezig zijn met tegen verschillende delen van een brug te leunen." Op de sluisbrug in witte hemdsmouwen sluiswachter De Jong, met enkele sjouwerlui (die tegen betaling de schepen door de sluis trekken).*

## en de eerste toeristen…

Toerisme is iets van de laatste tijd. In de 19e eeuw krijgen de elites onder invloed van de Romantiek oog voor de schoonheid van de natuur en voor het landschap buiten de stad. Er vindt een romantisering plaats van wat gezien wordt als het eenvoudige, eerlijke en oorspronkelijke buitenleven. Ook het leven van mensen in andere landen wordt iets dat de aandacht trekt. Vanuit die achtergrond zijn er toeristen die vanuit Engeland met de boot de

Noordzee oversteken, om de Nederlandse wateren te zien. Een van hen, G. Christopher Davies, verkent in 1886 met zijn stoomscheepje *Atalanta* de Nederlandse en Vlaamse wateren en schrijft daar een onderhoudend boekje over: *De ontdekking van Nederland.* Hij vaart van Urk naar Stavoren en beschrijft zijn belevenissen in Stavoren als volgt:

"De haven was nieuw en ruim opgezet en stond in verbinding met een spoorweg uit het noorden, die in Staveren eindigde. We voeren verder naar de oude binnenhaven, waar we aanlegden bij een hoge stenen kade, die moeilijk te beklimmen was. Wat huizen en mensen betrof was Staveren uitzonderlijk ongezellig en het was er zo stil als het graf. Het havengeld

bedroeg drie pence en de mannelijke bewoners keken met belangstelling toe hoe wij dit voldeden. De mensen hier zagen er beter uit dan in de rest van Nederland (op Urk en Wemeldinge na) en leken qua kleding en verschijning welhaast op Engelse boeren.

*Stavoren, Voorjaar 1900, stadsgracht de Voordelft met de Voorstraat. Het vierde (lichte) huis van links is van de Strikwerda's. In de gracht de ST 10. De oevers zijn nog niet beplant met lindebomen.*

De Friese taal lijkt ook meer op het Engels dan het dialect dat in de andere provincies gesproken wordt. Als we langzaam spraken, konden ze ons goed verstaan en in geval van twijfel gaven we alle Engelse synoniemen van het woord, waarvan er altijd wel een was die op het Fries leek.

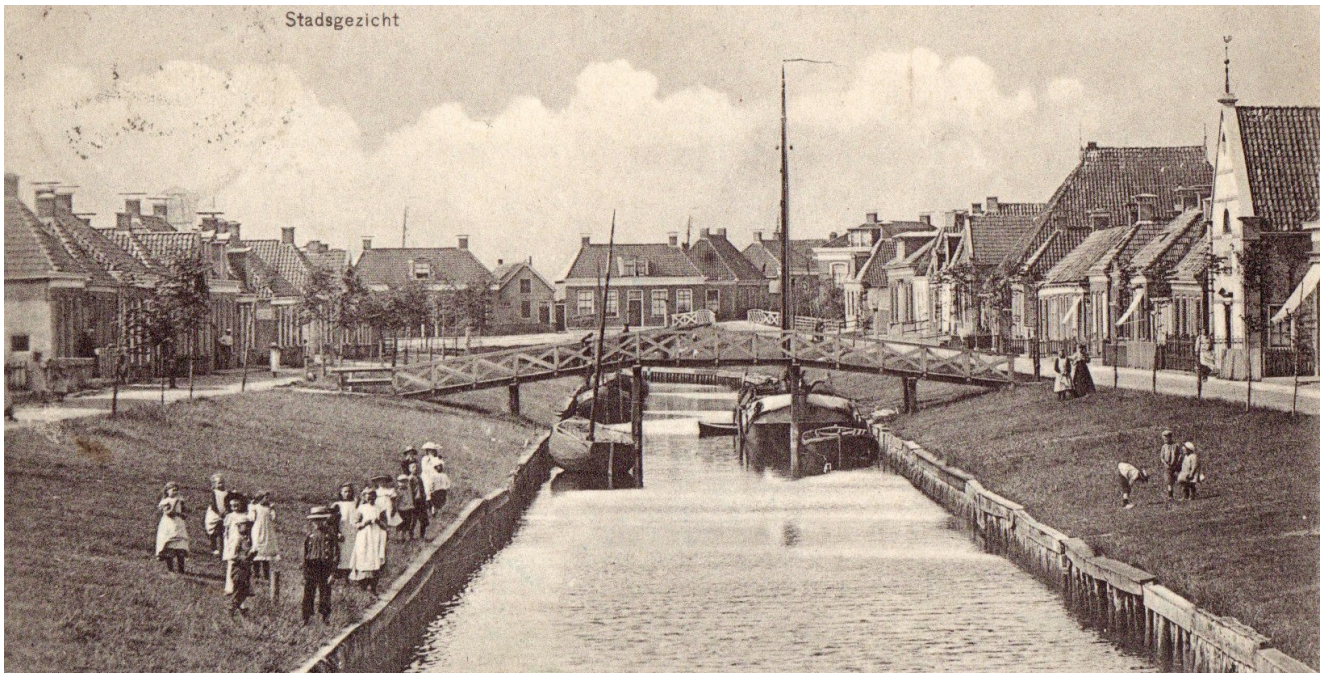
Twee eeuwen geleden was Staveren een grote en bloeiende stad met een levendige handel en een drukke haven. De inwoners waren zo rijk dat ze waardevolle metalen gebruikten voor gewone artikelen. Nu bestaat de stad uit een enkele brede straat langs een smalle gracht die door het centrum loopt. Op de groene oevers stonden grazende schapen vast. Deze vreemde gewoonte om schapen vast te zetten is in Nederland heel gebruikelijk. Het schaap graast het stuk land binnen de actieradius van het touw kaal, hetgeen goed is voor de grond, maar minder leuk voor het dier. Op de drempel was een man bezig zijn schapen te scheren. Geschoren schapen kregen een soort canvas dek op, waardoor ze er tegelijkertijd komisch en diep ellendig uitzagen. Een andere man zat midden op straat zijn schapen te melken. In de gracht lag een kleine plezieraak aangemeerd en voor de rest waren er geen schepen te zien. De roerkop was versierd met een uit hout gesneden otter, maar het schip werd duidelijk niet gebruikt en was al lang 'op non-actief gesteld', net als de rest van de stad overigens.

Aan beide zijden van de straat zaten gaten in de rijen huizen. Daar waren vervallen of leegstaande woningen met Nederlandse properheid verwijderd. De straten zagen er uit als menselijke kaken, waaruit hier en daar tanden ontbraken en waarvoor de tandarts nog geen stifttanden had gemaakt. In het geval van Staveren verwacht ik dat dit er nooit van zal komen.

*Stavoren, 1903. Nieuwe aanplant van bomen. Links de jol ST 76, aan de overkant de ST30.*

In ieder boek over Nederland wordt verteld over de ondergang van Staveren, maar toen we er eenmaal zelf waren, hoorden we er meer details over. Hoewel het mijn bedoeling is me ver te houden van zaken die we niet zelf hebben meegemaakt, wil ik u dit verhaal niet onthouden.

Een rijke, opgeblazen weduwe uit Staveren die op zoek was naar iets nieuws, gaf een van haar kapiteins opdracht om uit Dantzig het meest waardevolle voorwerp mee te nemen dat daar verkrijgbaar was. De domme kapitein nam een scheepslading graan mee, in plaats van gouden sieraden of juwelen. Vanuit zijn kortzichtige mannelijke standpunt bekeken was dit immers het meest waardevolle dat hij mee kon nemen. Toen hij weer in Staveren aankwam, vroeg de rijke dame: 'Wat heb je voor mij meegebracht? ' 'Een scheepslading graan', zei de kapitein, trots op zijn slimme vondst. 'Niets anders?' 'Hoezo niets anders? ', zei de kapitein. 'Onvoorstelbare domoor!' schreeuwde de weduwe woedend. 'Wat moet een dame daar nu mee? Gooi het maar overboord. Alles wat je aan stuurboord hebt ingeladen, gooi je aan bakboord in zee.' De kapitein vertrok treurig en gooide de lading graan buiten de haven in zee.




*Stavoren, Voorjaar 1906. De stadsgracht Delft met 'de Lange brug'. Geheel rechts de Doopsgezinde kerk.*

De inwoners van Staveren waren geschokt door deze verspilling en voorspelden dat het kwaad zich tegen deze halsstarrige weduwe zou keren. 'Dat gebeurt zeker!' zei de vrouw minachtend. 'wanneer deze ring bij me terugkomt.' Ze nam een ring van haar vinger en gooide deze in zee. Een week later maakte een Marker visser een kabeljauw schoon die hij had gevangen. In de ingewanden trof hij de ring aan. Hij herkende het wapen dat in de ring gegraveerd was en bracht het kleinood terug naar Staveren, hopend op een beloning. Een beloning kreeg hij niet, maar de weduwe werd neerslachtig en stierf. De scheepslading graan vormde een zandbank die al snel groter werd en de doorvaart naar de haven belemmerde. De inwoners, die hun schaapjes op het droge hadden, waren te lui om de zandbank weg te halen. Net als de weduwe stierf Staveren.

Nu volgt een vreemd verhaal. In sommige huizen zagen we gedroogd en onvolgroeid graan staan. We hoorden dat wanneer het water in de Zuiderzee laag staat, hetgeen met tussenpozen gebeurt, de bank (die Vrouwenzand genoemd wordt) droog komt te liggen en dat er een

grassoort, die duidelijk een gedegenereerd graan is, geplukt kan worden. De inwoners van Staveren nemen deze gelegenheid te baat om bundeltjes van dit gras te verzamelen. Na rondgevraagd en een paar centen geofferd te hebben slaagden we erin om wat van dit gras mee naar huis te nemen, bij wijze van herinnering aan Staveren."

*Stavoren, 1908. In de verte het Rode klif. Het vervloekte graan (met ledige aren) zou hier zijn gedumpt.*

*De zandbank aan de einder is niet reëel, maar het resultaat van creatief inkleuren van een zwart/wit foto. Op de dijk zeewier dat gedroogd wordt en daarna via de dijkvaart wordt verscheept naar Stavoren voor opslag en verkoop (Kuperus). Op deze plek, bij de lange basaltpier in zee, houdt het visgebied van het Stavers Vissersgilde op en begint dat van de Warnser vissers (vanuit Laaksum). In 1817 wordt deze plek de "Slavershaven" genoemd (door het Dijkbestuur van Hemelumer Oldephaert c.a.) bij het verpachten van viswater aan vissers van Warns en Stavoren. Wellicht konden vissers hier achter de bekisting enige beschutting vinden bij zwaar weer. De naam "Slavershaven" houdt waarschijnlijk verband met de slag bij Warns (1345), waarbij graaf Willem de IV met zijn leger door de Friezen verslagen werd. (Liever dood dan slaaf)*

Gedroogd gras als souvenir bestond in Stavoren ook bijna dertig jaar later nog, toen Jac. P. Thijsse en zijn vrouw om de Zuiderzee fietsten: "We koopen ook prentbriefkaarten, maar 't souvenir, dat je eigenlijk hier behoort aan te schaffen, is uitverkocht, n.l. een bouquetje van looze korenaren, die elk jaar, ingevolge de vloek van 't Weeuwtje aan deze stranden opschieten. De nuchtere plantkundige ziet dadelijk, dat die dingen niets met graan te maken hebben. 't Zijn bloempluimen van helmgras of ook wel van zandhaver, planten, die zonder vloeken of verwenschingen overal langs de Noordzee en ook op veel plaatsen langs de Zuiderzee in overvloed groeien. Toch spijt 't ons, dat we hier ter plaatse 't niet meer kunnen krijgen." (*Langs de Zuiderzee*,1915, p. 12)
De meestal zo deskundige Thijsse vergist zich hier echter wel. Het graan dat ook nu nog op de dijk tussen Stavoren en het Rode klif groeit, is geen haver en al helemaal geen helmgras, maar een soort gerst met inderdaad loze aren.

*Stavoren, rond 1920. De sluis met de basculebrug uit 1894. Naast de sluis de woning van de sluismeester, die op de eerste verdieping van zijn woning tevens een winkeltje drijft waar de schippers snel even tabak, sigaren en kruidenierswaren kunnen inslaan.*

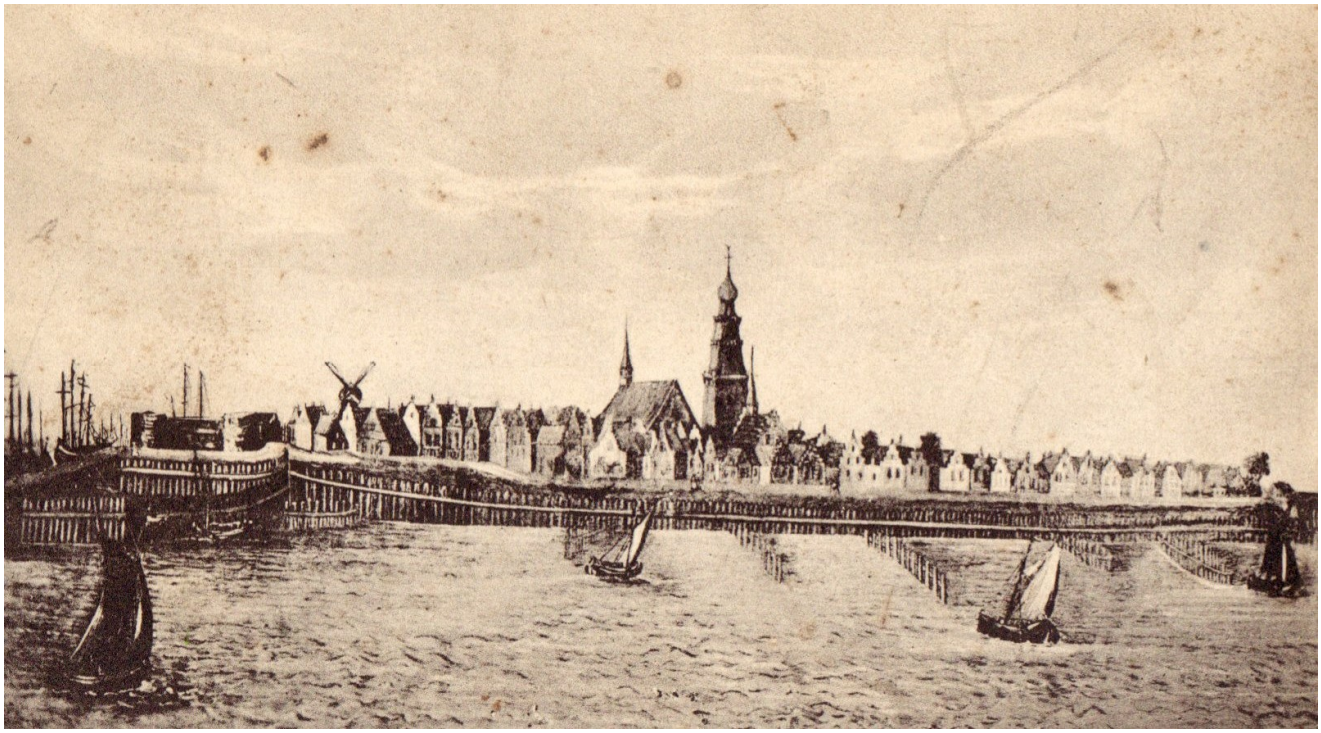
Onze Engelse toeristen blijven langer in Stavoren dan de nuchtere plantkundige Thijsse. Zij liggen immers comfortabel met hun stoomscheepje in de haven bij de sluis: "We bezochten het Stadhuis en ontdekten dat de burgemeester of de gemeentesecretaris – we weten nog steeds niet wie, waarschijnlijk de laatste – in de grote zaal woonde, zulks met goedvinden van de gemeenteraad. Behalve een paar slechte schilderijen over onderwerpen uit de Schrift was er weinig te zien. Na een wandeling over de dijk die de Zuiderzee buiten de deur houdt en waarachter de restanten van de stad zich bevinden, en een vergeefse poging om erachter te komen wat voor soort de eerste kustvogel was die we zagen, kwamen we weer terug in de haven. Hier wilden de passagiers van de Atalanta per sé gefotografeerd worden, hoewel hun gezichten door de felle zon er onherkenbaar verwrongen opstonden. De narigheid met amateur-fotografie is dat je vrienden beslist vereeuwigd willen worden en het je vervolgens nooit vergeven dat ze er niet mooier opstaan dan ze in werkelijkheid zijn. Een aak, geladen met bruine turf uit het binnenland van Friesland, passeerde de sluis die toegang gaf tot de kanalen die landinwaarts gaan. Het was een prachtig plaatje. Voorzover we het verkend hebben, leek het binnenland ons minder interessant dan de rest van Nederland. Natuurlijk was het zo plat als een pannenkoek en hier en daar kletsnat. Nederland is nu eenmaal een soort vlot dat in het water

drijft. De weilanden waren niet zo groen als in Noord-Holland, maar leken meer op het saaie moerasland bij Yarmouth. Ze waren gescheiden door smalle sloten waarvan het water op korte afstand onzichtbaar leek en die alleen herkenbaar waren door de rode zeilen van de aken. Ook waren er wijde koffiekleurige meren, waarvan we helaas de grootste niet gezien hebben. Op de plaatsen waar turf gestoken werd, waren overal vierkante plassen. (…) Vroeg in de middag hadden we Staveren al helemaal bekeken." *Aldus G. Christopher Davies in 1886.*

*Stavoren, 1934. Sjouwerlui trekken een Groninger tjalk uit de sluis naar buiten. Vlnr. Popke Bleeker, Dirk Heeres, Hendrik Bouma, Siebren B. Mulder en Hendrik Albertsma. Rechts, in de zuidoostelijke hoek van de haven de Staverse jol ST 36 van Johannes Cusveller. Links het sluishokje uit 1932. Dat droeg de naam "Massale zeesluis", in de volksmond "de massale". (Foto: collectie Doede Bleeker)*

Deze Engelse toeristen zijn niet de enigen die Stavoren een weinig interessant stadje vinden. Eerder al beschreef de Franse kunsthistoricus M. Henry Havard de dode steden van de Zuiderzee. (Voyage aux villes mortes du Zuiderzée, Paris, 1874). Bij de vaart over de Zuiderzee beklaagt Havard zich over de navigatieproblemen vanwege de vele zandbanken. Het leek op de kaart allemaal vrij eenvoudig, maar in de praktijk blijkt het varen over de Zuiderzee problematisch te zijn.

Nadat ze in een romantische sfeer 's nachts aankomen in Stavoren, worden ze de volgende ochtend ruw gewekt door de storm die is opgestoken. Als de wind in de loop van de dag wat gaat liggen, besluit het gezelschap het stadje te verkennen. Van het volgens de overlevering zo rijke verleden van het stadje is tot hun verbazing niets meer te herkennen.



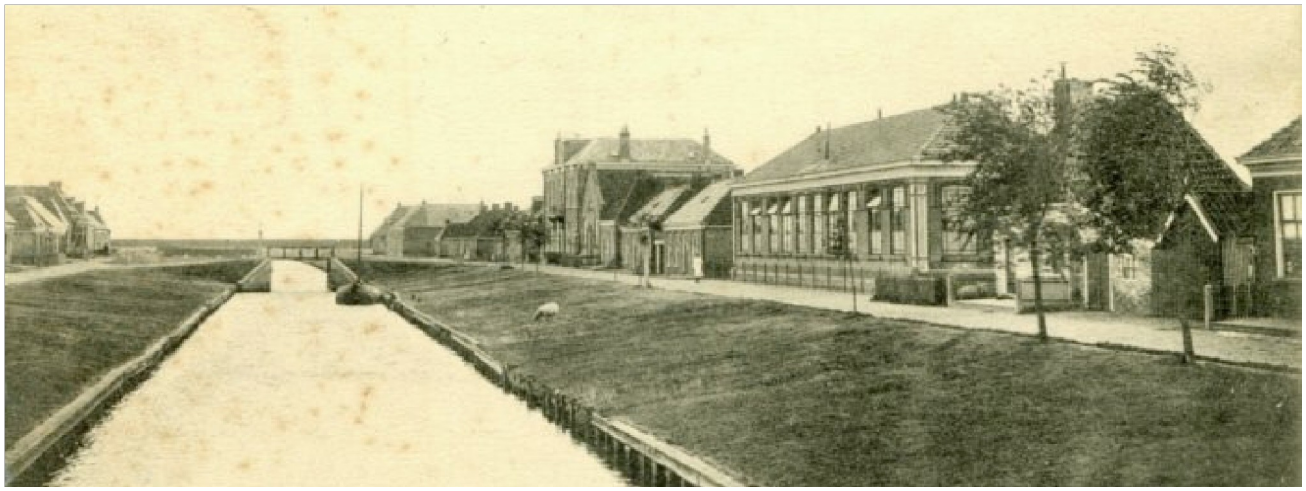
*Stavoren vanuit zee gezien. Uit de Schotanusatlas van 1664.*

Havard vindt het onbegrijpelijk dat zelfs van de 17e eeuwse fortificatie van het stadje, met z'n bastions, niets is terug te vinden. Het stadje werd de afgelopen eeuw immers niet aangevallen. Er is voor hem geen aanwijsbare reden te vinden waarom gebouwen vernietigd zijn. Waarom besluit men al dat fraais uit het verleden af te breken, zo vraagt hij zich af. Het stadje is niet alleen dood, het verkeert zelfs in staat van ontbinding. Wat van het glorieuze Stavoren is overgebleven, is in de ogen van Havard eigenlijk geen stadje meer te noemen. Stavoren is voor hem als een kerkhof. Er heerst onder de bevolking een grafstemming. De ruim 500 inwoners van Stavoren stralen een zwaarmoedigheid uit, die past bij het besef dat het leven voorgoed voorbij is.

De kunsthistoricus Havard wil blijkbaar genieten van de verschijningsvorm der dingen, maar de werkelijkheid wordt niet bepaald door schoonheid, maar vooral door economische wetten. In 1700 kende Stavoren nog meer dan 1600 inwoners. Eenvoudig omdat er voldoende werk en welvaart was. Toen de Franse Tijd begon had het stadje nog ruim 1200 inwoners, maar dat aantal zakt in 15 jaren tijd naar 600 mensen. Stavoren verarmt sterk in de eerste helft van de 19e eeuw. Nu verbazen we ons dat er tal van mooie historische panden in die periode zijn afgebroken, waaronder (wegens verzakking) de grote toren en een deel van de basiliek in 1845. Op die plek staat nu de kleinere Nicolaaskerk. Als er geen geld is om deze gebouwen te kunnen onderhouden, is het niet verstandig ze door leegstand en verwaarlozing te laten verkrotten. Opmerkelijk is, dat het inwonertal in Stavoren na de Franse Tijd tot op de dag van vandaag slechts een enkele keer boven de 1000 is gekomen. In die zin heeft Havard gelijk gekregen: de glorie van het verleden is voor Stavoren voorgoed voorbij.

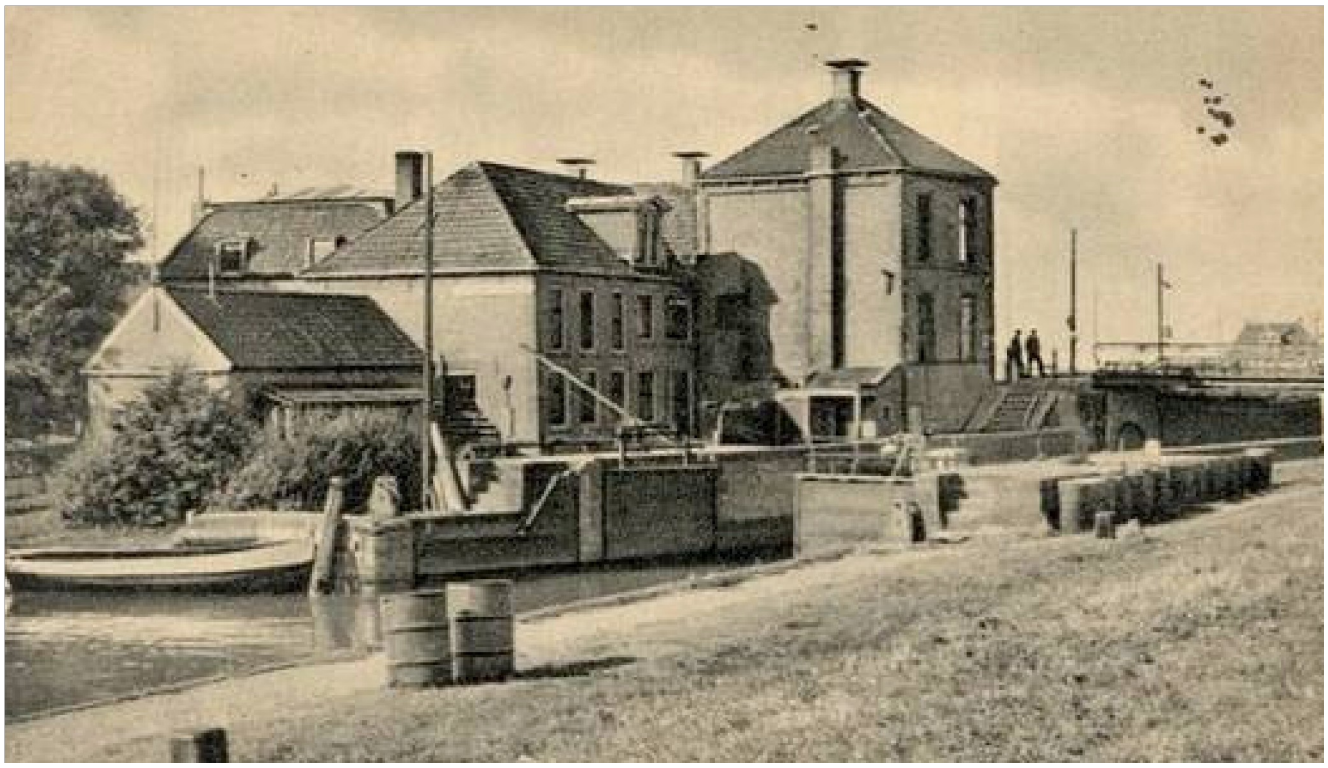
*Stavoren, een tekening van J. Bulthuis uit 1790. Het stadhuis met daarnaast, rechts, de herberg 'de Witte Arend". De herberg is in 1886 verkocht en ingericht als Baptistenkerk.*

Dat was in 1874. Een halve eeuw later is het echter niet veel beter. Even voordat de Zuiderzee wordt afgesloten, verschijnt er een kloek herinneringswerk, *De Zuiderzee,* onder redactie van Colijn. Over Stavoren weet de rondreizende reporter Henri Polak in 1931 slechts het volgende te melden: 'Wie met de veerboot van Enkhuizen aankomt en van het stationsemplacement de nuchtere rij sobere huisjes aanschouwt, welke Stavorens voornaamste bestanddeel is, kan slechts één verlangen koesteren: er zo spoedig mogelijk vandaan komen.'



*Stavoren, ca. 1915. Het nieuwe stadhuis uit 1889 en de openbare lagere school uit 1877.*

## Beelden van Stavoren in het begin van de 20e eeuw.



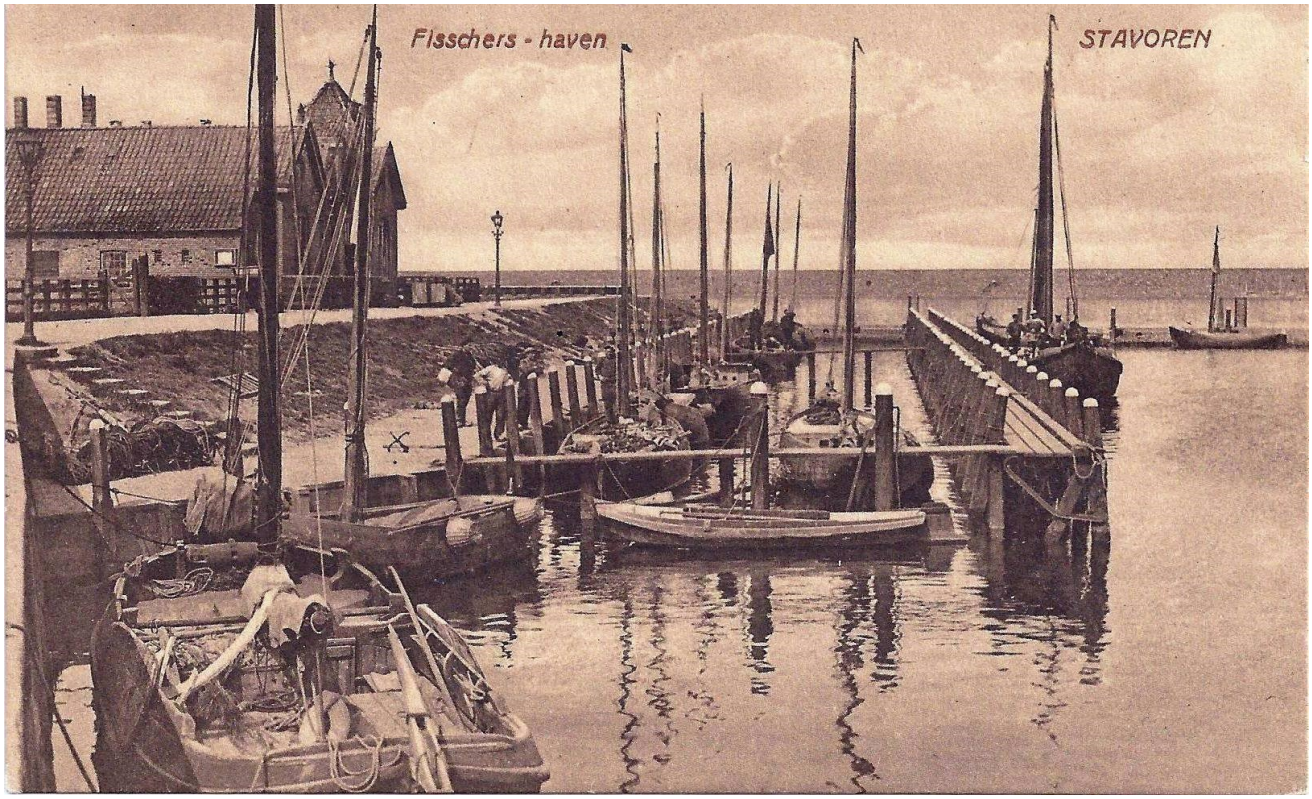
*Stavoren, ca. 1928, dus even na Strikwerda's tijd. Vooraan, langs de Schans, de Staverse jol ST 54 van Auke van Dijk (de ex ST 20 van Fr. Zwaan). De boompjes uit 1910 doen het goed voor het Zuiderzeetijdperk.*

*De Voorstraat met de Voordelft met vissersjollen voor de kant.*

*De provinciale vluchthaven, net buiten de sluis*

*De Schans met droogstokken waar de vissers hun netten aan hangen. In de verte de scheepswerf en het grote station.*

*Links de scheepswerf met jollen en verhuurjachten. Rechts voor het station wachten vrachtschepen tot ze door de sluis kunnen, de Zuiderzee op.*



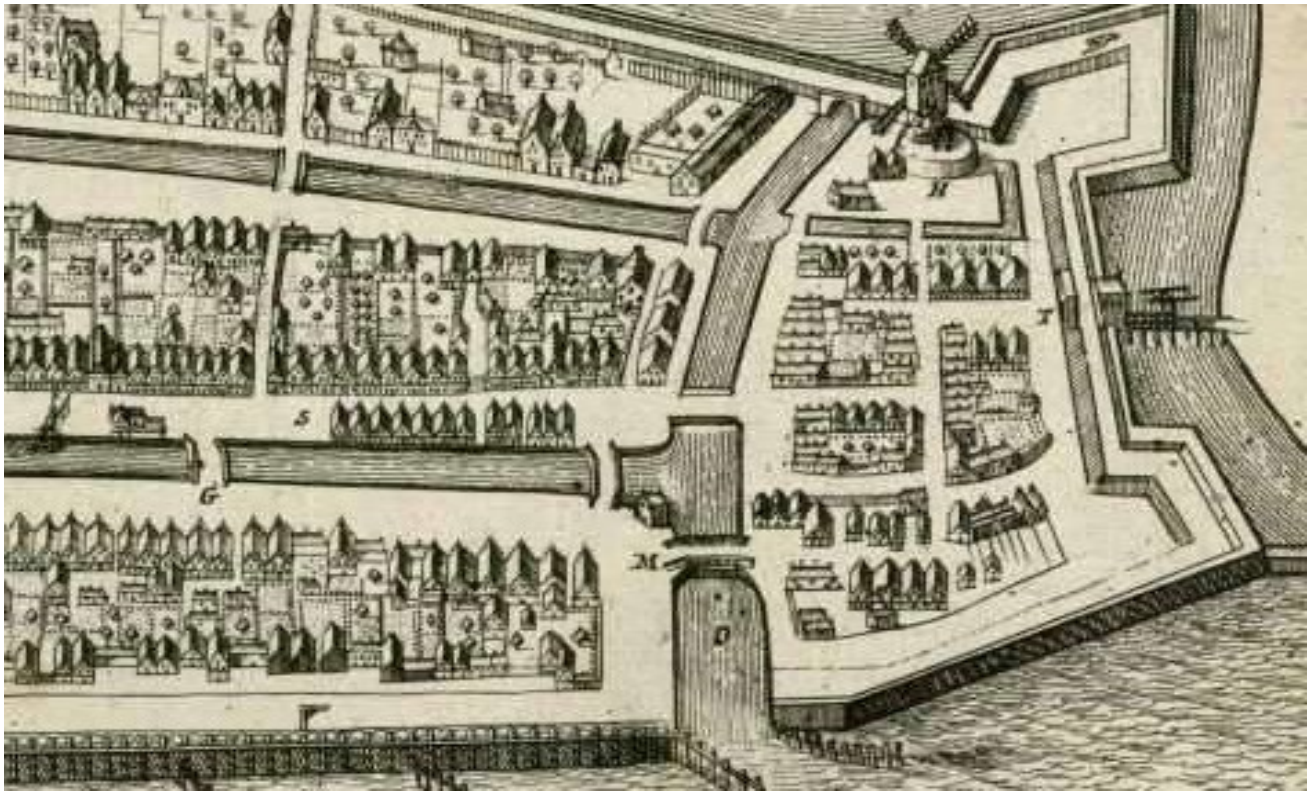

*De vissershaven met op de dijk de visafslag en rokerij. In de haven de botter ST 38 van Bleeker, enige jollen en het bolletje ST 10 van Van Dijk. Een scheepje dat in 1888 in Workum is gebouwd.*

## 2. Scheepsbouw in Stavoren vanaf 1846

Van de legendarische rijkdom van de belangrijke middeleeuwse Hanzestad Stavoren is reeds in de 19e eeuw helemaal niets terug te vinden. De oorspronkelijke middeleeuwse stad zou iets westelijker dan het huidige stadje hebben gelegen en in zee verdwenen zijn. Ongeveer waar de restanten van het eens zo machtige Sint Odulphusklooster onder water liggen, 900 meter ten westen van de huidige havenmond van Stavoren, waar tot 1980 een rode boei de plek markeerde. Daar zijn tenminste kloostermoppen en een sarcofaag van opgedoken, die nu bewaard liggen in het Russisch Orthodoxe klooster in Hemelum en de Sint Odulphuskerk in Bakhuizen. Het wapen van Stavoren is voorzien van de abtstaven (zie het wapen op het titelblad). Daarmee worden de beschermheren van het stadje aangeduid: de aartsbisschop van Keulen en de bisschop van Utrecht. Reeds aan het einde van de middeleeuwen, in de 15e eeuw, gaat het bergafwaarts met de Hanzestad Stavoren, maar de stad uit de 17e eeuw zoals we die kennen van landkaarten en tekeningen ziet er nog altijd heel wat imposanter uit dan het geheel van schamele huisjes dat gebouwd is in de 19e eeuw. Wel zijn bij het huidige stadje de contouren van de versterkte stad uit de 17e eeuw nog goed herkenbaar en worden er bij de aanleg van grotere kunstwerken (zoals de Johan Frisosluis) en bij de bebouwing langs de haven de fundamenten van de oude muren en bolwerken zichtbaar. Van al die glorieuze jaren is in de 19e eeuw dus niets meer over. Stavoren is een dood stadje geworden. Een verzameling kleine huisjes, zoals vastgelegd op de kadastrale kaart uit 1832.

*Stavoren, 1832. Ten zuiden van de kerk en het stadhuis houdt het heel snel op met de bebouwing. De Schans is nog niet bebouwd. De bebouwing van de Stadsfenne in het zuiden is verdwenen.(Kaart: Hisgis)*

*Stavoren, 1963. Opgravingen op de Stadsfenne voordat begonnen werd met de aanleg van de Frisosluis.*



*De Stadsfenne (met molen) omstreeks 1650. Kaart van Jacob van Meurs. Het middendeel is opgegraven.*

In die huisjes wonen geheel in het noorden, bij de sluis, Auke Schellinga, een invloedrijk winkelier en tegenover hem de wed. Livius Gabinie van de herberg, met daarnaast de winkelier Andries Wijbrands. Daar, bij de sluis, gebeurt het. Hoe verder naar het zuiden, hoe stiller het wordt. In de huisjes van de Smidstraat en de Voorstraat wonen vissers, boeren en middenstanders. Veel winkeliers. Bakkers en slagers. Ook een enkele schipper, een schippersknecht, een zeekapitein, timmerlieden, een aannemer, bestuurders zoals de burgemeester en wethouders, een uurwerkmaker, een kleermaker en een strandmeester. Verder enige arbeiders en de armenvoogdij. Ook wonen er in 1832 diverse weduwen, zonder beroep. Er is nog geen leerplicht en evenmin een Wet op het Lager onderwijs. De kinderen hoeven dus niet naar school. Aan de Voorstraat tegen de dijk gedrukt staat in 1832 een piepklein schooltje van de 'Provincie Vriesland'. Bedrijven zijn er in het Stavoren van 1832 niet, behalve één, schuin achter het stadhuis. Tegen de dijk aan, heeft een winkelier een schuurtje met een 'spinbaan'. In 1848 komt daar, meer naar het noorden, nog een lijnbaan bij van Willem Smits. Vergeleken met 150 jaar later wonen er opvallend veel 'zelfstandigen' en maar weinig mensen in vaste loondienst. Die 'zelfstandigen' zijn feitelijk arbeiders die voor los werk worden ingehuurd. Zij doen als dagloner wat ze kunnen. Anders zijn ze werkloos en sociale voorzieningen ontbreken, behalve de liefdadigheid, zoals het armenhuis. Ze draaien mee in een 'flexibele arbeidsmarkt', wat tegenwoordig voor sommigen ideaal lijkt. Met regelmaat gaan ze ook failliet, als zij te diep in de schulden komen of ze vervallen in ellende als ze door opgelopen lichamelijke gebreken niet meer kunnen werken. In onze tijd lopen de 'zzp-ers' dat risico.

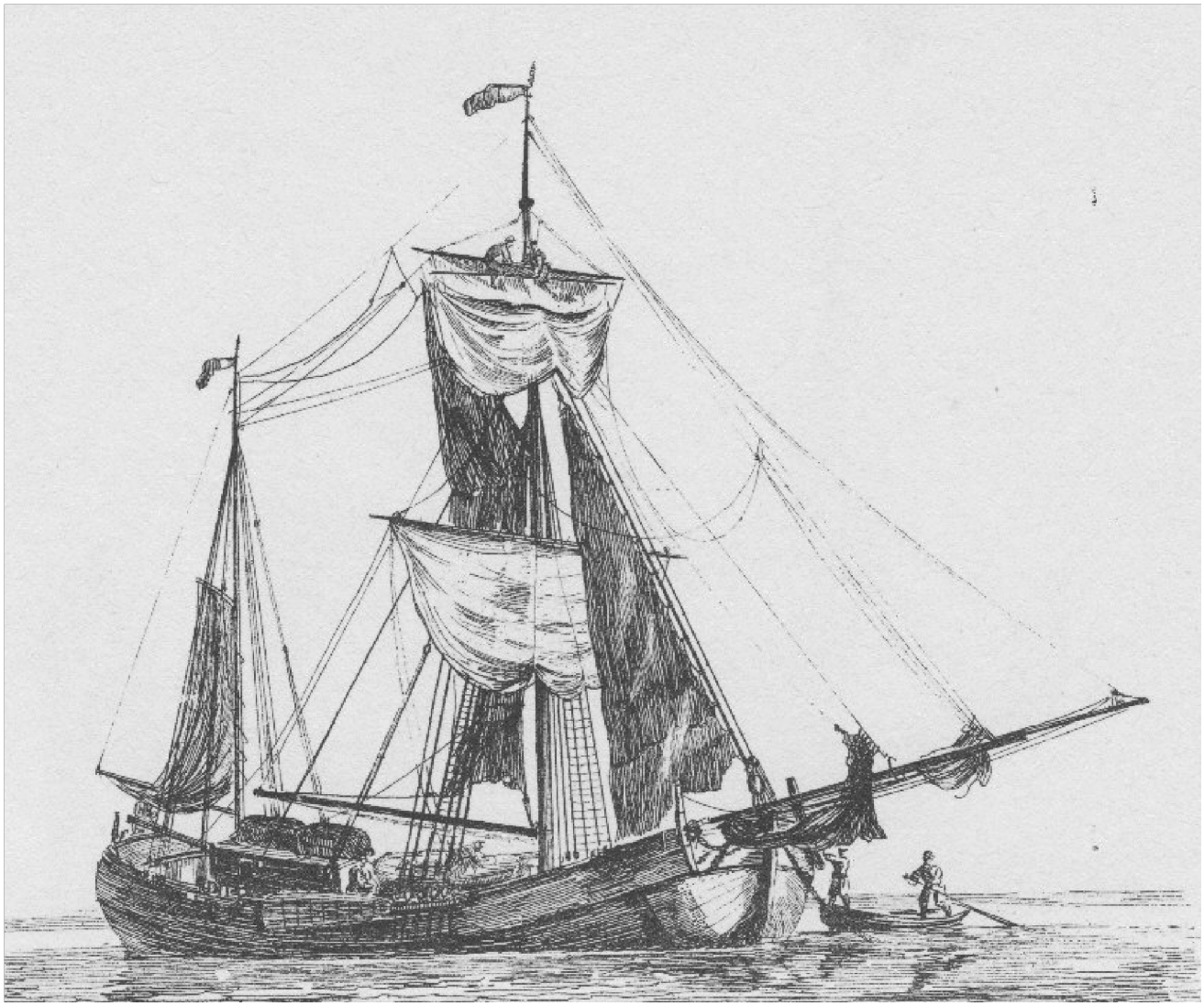
Ook op het gebied van de scheepsbouw is er in 1832 helemaal niets over van het ook op dat gebied eens zo rijke verleden van Stavoren, toen er wel scheepsbouw was, met al de bijkomende bedrijvigheid om een schip vaarklaar te krijgen. Mastenmakers, zeilmakers, touwslagers, smeden en noem maar op.

## De werf van Anne Veldstra (1846 – 1856)

De situatie in Stavoren na de Franse Tijd (1806 – 1813) is dus eigenlijk bedroevend. Door het *Continentaal Stelsel* van Napoleon komt de handel met Engeland begin 1800 stil te liggen. Omgekeerd blokkeert ook Engeland de havens om Frankrijk te isoleren. De scheepsbouw en de handel zakken in en ook de bewoners van Stavoren leiden een marginaal bestaan. Pas in het midden van de 19e eeuw is er sprake van enige verbetering. De *Leeuwarder Courant* meldt in 1850 namelijk het volgende:

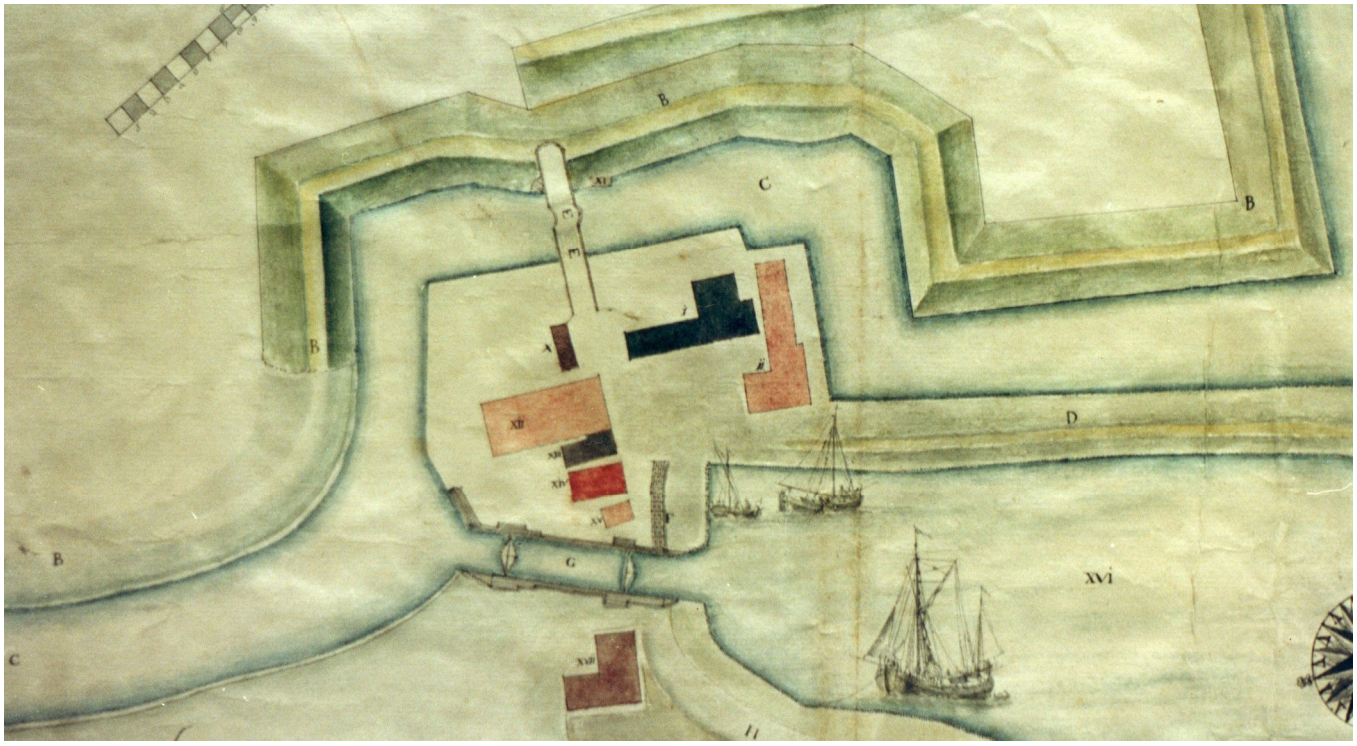
"Stavoren, den 16 September, Donderdag j.l., des namiddags circa ten vijf ure, liet alhier het fraai gebouwd kofschip, genaamd De stad Stavoren, groot 142 tonnen, gevoerd zullende worden door den gezagvoerder Pieter Wiebrens de Vries, van den Lemmer, met het beste gevolg van de werf van den scheepsbouwmeester A. H. Veldstra. Met het diep verval van Frieslands oudste stad, geraakten ook successievelijk en binnen weinige jaren hare 4 scheepstimmerwerven, 4 smederijen, 3 lijnbanen, 3 zeilmakerijen, mast- en blokmakerijen, alle welke door onderscheidene thans nog levende menschen in deze gemeente in bloei zijn gekend, in diep verval, en wel dermate dat in de jare 1808 de laatst gebouwde kof van de eenige nog

overgebleven werf van den heer Visser van stapel liep; zoodat die bedrijvigheden en vroegere bronnen van welvaart sedert geheel hadden opgehouden te bestaan; - doch nu sinds een zevental jaren mogen Stavorens ingezetenen zich weder verheugen met het bestaan van eene alleszins doelmatig aangelegde scheepstimmerwerf, één smederij en één lijnbaan. De afloop dan van een zeeschip van Stavorens werf was eene gebeurtenis welke eenen diepe indruk op de ingezetenen maakte, waarin ook een groot aantal inwoners van andere gemeenten deelde, en was aller deelneming en belangstelling waardig, daar met de treurige gedachte aan het verledene zich aangename gewaarwordingen vermengden en eene stille hoop voor de toekomst werd gevoed." (*LC,* 20 september 1850).



*Kofschip (Uit: Hollandsche Schepen, geteekend en in koper gebragt door G. Groenewegen, 1789)*

De in het bericht van de *LC* genoemde heer Visser van de laatste werf van Stavoren, betreft werfbaas Auke Jans Visser (1763 – 1814). De eigenaar van de werf is Haye Jans Visser. Bij hem wordt in 1808 het laatste kofschip gebouwd. In 1815 wordt zijn werf gekocht 'voor sloop' door Jan Teunis, een oud-scheepstimmerbaas die op 'Het noordoost' van Stavoren woont. Daarmee is het gedaan met de scheepsbouw in Stavoren tot 1846, als Veldstra een werf begint.




*Deel van een kaart van Stavoren die A.G.Boumans tekende in 1769 (Fries Museum Leeuwarden). Het noorden is naar links gericht. In het midden boven de sluis, als rose rechthoek, de werf van Haye Jans Visser, ongeveer op de plek waar nu de woning van de Henk de Groot is, aan het Noord bij de haven. De haven, de sluis en de werf (en andere gebouwen) vallen in de 18e eeuw buiten de ommuurde stad. In de haven een kofschip. Het gebouw ten noorden van de sluis (onder op de tekening) is de zeilmakerij van Jan Hayes Visser, zoon van de scheepsbouwer Haye Jansz. Visser.*

*Vanuit de haven naar de sluis. Links van de brug de zeilmakerij. Rechts, naast de drie kleine huisjes, de timmerschuur (met wolfsdak) van Haye Jansz Visser.*

*Stavoren, 1791. De werf van Visser en helemaal rechts de mastenmakerij van Willem C. Heinsius (1753-1801). Diens weduwe Meike Sipkes verkoopt in 1816 de woning en mastenmakerij aan Andries Heijes Wijbrands. (Foto: Een deel van het geschilderd behang van de Ypecolsgakamer. In het midden de deurkier. Collectie Fries Scheepvaartmuseum Sneek, gemaakt door Aede Lutzens, 1791.)*

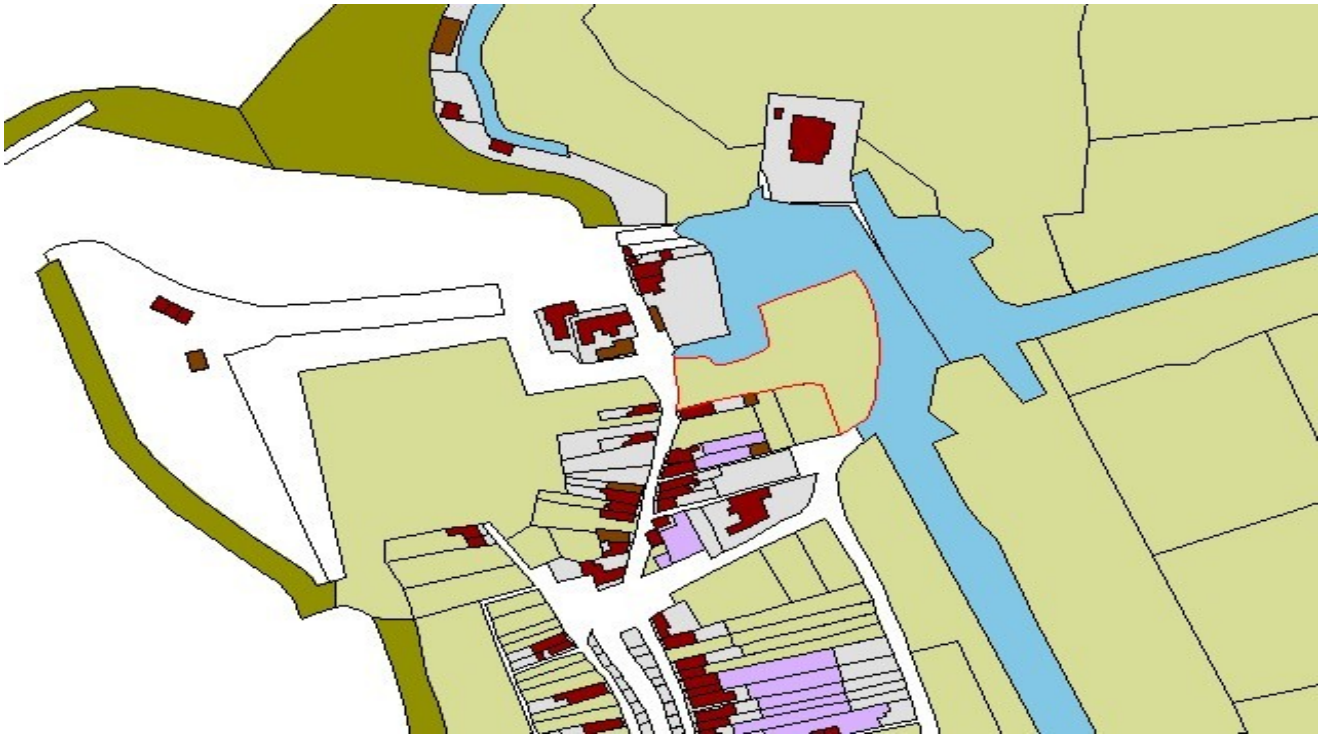
## Een nieuwe werf op een nieuwe plek

In 1846 begint scheepsbouwmeester A. H. Veldstra een werf op de noordpunt van de Schans. Daar bouwt hij een kofschip, *De Stad Stavoren*, een schip van 142 ton, wat het begin kan worden van een nieuwe scheepsbouw-traditie in Stavoren. De locatie van de werf is natuurlijk heel strategisch. Binnen de sluis, op de noordpunt van de Schans, is een weiland dat in het bezit is van de Stad Stavoren. Dat is een uitgelezen plek om een werf te beginnen. Veilig achter de dijk, maar via de sluis direct aan de Zuiderzee.

Het is oktober 1846 als de gemeente Stavoren dit stuk land in erfpacht geeft aan Anne Harings Veldstra. Van de Stad Stavoren krijgt Anne Veldstra het recht om gedurende vijftig jaren het bedoelde perceel achter de sluis te pachten om ter plekke een scheepswerf te drijven. De werf wordt opgebouwd en Veldstra gaat aan de slag. Tot in 1853 vraagt hij met regelmaat personeel: "Scheepstimmerknechten, hun werk verstaande, kunnen ten spoedigsten werk bekomen, benevens een smidsknecht, die ook Paarden kan beslaan." (Het Gemeentebestuur stuurt op 31 augustus 1846 het besluit van de Raad naar Gedeputeerde Staten van Friesland en op 16 oktober 1846 berichten die, dat er geen bedenkingen bestaan tegen de verhuring van "het plek grond genaamd de Noord Ooster Dwinger, bij wijze van Erfpacht" en dat Veldstra er van G.S. "ten uwen gerijve" een woonhuis mag laten bouwen als Veldstra maar niet doorverhuurt aan vreemden en het

terrein uitsluitend gebruikt voor de uitvoering van zijn scheepstimmerwerf. Voorts moet hij toestaan dat er vrije overloop is voor onderhoud van de sluis en voor de sjouwerlui "tot het omtrekken van schepen". Ook moet dhr. Kooy bij zijn 'jagthuis' kunnen komen. Jaarlijks moet Veldstra zestien gulden pacht betalen.)

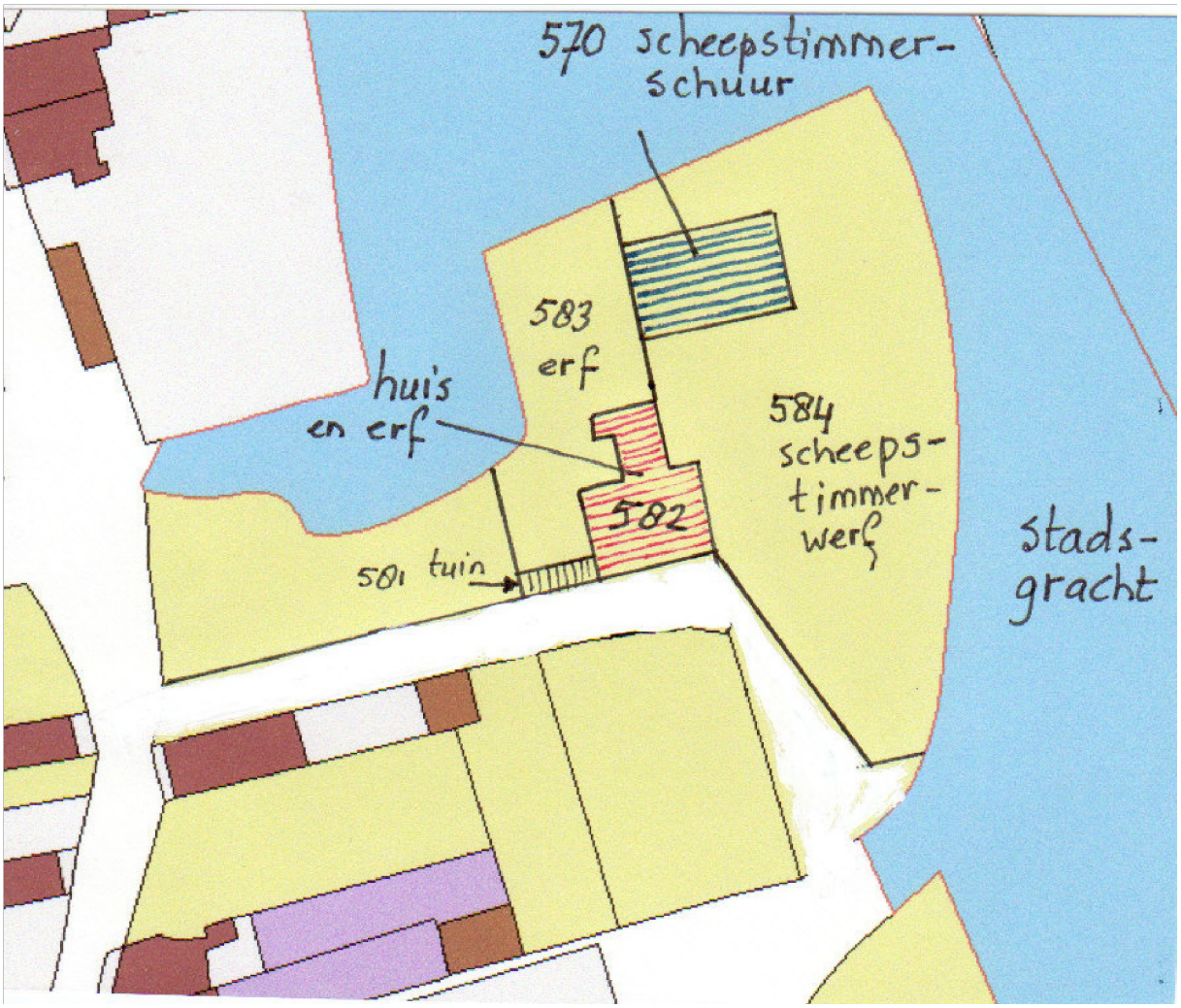
Anne Veldstra is geboren in 1821. Hij komt uit Oudega–H.O. Zijn vader Haring Annes is in 1830 boer in Oudega, en later, in 1842, het jaar dat hij overlijdt, is hij scheepstimmerman. Zijn zoon Anne gaat drie jaar later naar Stavoren en laat zich daar op 1 augustus 1845 inschrijven als ingezetene, zijnde ongehuwd. Later blijkt hij reeds op 28 februari 1845 getrouwd te zijn met Barber Postuma uit Stavoren. Deze familie Postuma heeft diverse onroerende zaken in Stavoren in bezit. Woningen en stukken weiland aan de oostzijde van de Voorstraat en aan de Smidstraat, op naam van weduwe Arend Arends Postuma. Anne Harings Veldstra is dus, als hij in Stavoren gaat wonen, getrouwd met een van huis uit niet onbemiddelde vrouw. Dat zal hem van pas komen als toekomstig werfbaas, want zelf brengt hij geen bezittingen mee. Voor de financiering van zijn scheepswerf krijgt Veldstra hulp van **Jhr. Gerard Reinier Gerlacius van Swinderen**, de burgemeester van Gaasterland, uit 'Huize Rijs', vlakbij zijn oude woonplaats Oudega H-O. Indien de gemeente Stavoren aan Anne Veldstra de grond voor het stichten van een werf in erfpacht geeft, komt Van Swinderen met een krediet om de werf op te richten.



*Stavoren, 1832. Rood omkaderd het weiland van Stad Stavoren op de noordpunt van de Schans, waarvan vanaf 1846 een deel gepacht wordt om een scheepswerf te drijven. De oude werf uit de 18e eeuw lag op het grijze perceel ten zuiden van de zeesluis. De fortificatie is verdwenen, maar de oude werf van Visser lag buiten de muur, terwijl de nieuwe werf van Veldstra binnen de lijn van de historische wal ligt. (Kaart: Hisgis)*

Natuurlijk wil Van Swinderen wel een borg voor zijn krediet. Op 28 november 1846 gaat Veldstra bij notaris Carpentier in Koudum akkoord met een schuldbekentenis ten behoeve van de "Hoogweledelgeboren Heer Jonkheer Gerard Regnier Gerlacius van Swinderen, Ridder etc." voor een totale som van zesduizend Nederlandse guldens, met rente, die Veldstra "uit handen van zijn crediteur in klinkende munt" ontvangt. Hij zal dit bedrag aan zijn crediteur terugbetalen "in één termijn na eene behoorlijke aanmaning van vier weken en inmiddels van gedachten hoofdsom te betalen eene rente gerekend tegen vier procent in het jaar ingaande bij het passeren dezer acte van schuldbekentenis en hypothecatie" die hij jaarlijks moet voldoen aan de crediteur op de vervaldag.

Tot zekerheid en waarborg voor de geleende hoofdsom van 6000 gulden worden door Veldstra een aantal "vastigheden staande en gelegen in de Gemeenten Stavoren en Koudum" beschikbaar gesteld ter hypothecatie, die behoren tot de wettige gemeenschap tussen hem en zijn echtgenote Barber Arends Postuma.




*Stavoren, het terrein van de scheepswerf uit 1846. De gegevens zijn overgenomen van de kadastrale kaart uit 1887(uit archief Jan Visser) en ingetekend op de kaart van 1832 (Bron: Hisgis).*

Het recht van erfpacht dat Anne Veldstra krijgt van Stad Stavoren, geldt voor een periode van vijftig jaren. Van 1846 tot 1896. Veldstra kan dus even vooruit. De start van de werf is ook veelbelovend, want Veldstra heeft de opdracht gekregen een kofschip te bouwen. In de *Leeuwarder Courant* vraagt hij op 19 februari 1847 maar liefst 14 scheepstimmerknechten, die "van stonden af voortdurend werk bekomen" kunnen bij A. H. Veldstra, Meester Scheepstimmerman en Grofsmid te Stavoren. In 1848 vraagt hij nog eens per advertentie acht scheepstimmerknechten, "voor den geheelen winter werk" (*LC*, 22 sept. 1848). Maar voor het zover is, moet hij eerst afrekenen met de kinnesinne uit zijn omgeving. Op 15 december 1846, een maand na het afronden van alle formaliteiten voor de start van zijn werf, plaatst hij in de *Leeuwarder Courant* de volgende advertentie:

**LEES HIER:**

De Ondergeteekende ontwarende vele lasteraars en benijders te hebben, berigt door deze, dat een iegelijk die iets van hem te vorderen heeft, daarover kan disponeren, doch verwacht hij geene aanmaningen, wegens gelden, waarvan hij de kwitantien heeft.

H. Veldstra

Mr. Scheepstimmerman en Smidsbaas,
Wijk B, no. 8 te Stavoren

*En direct daarop volgend de personeelsadvertentie:* Een MEESTER-SMIDSKNECHT, het Scheepswerk goed verstaande, zoo wel Roef- als Smak of kleine Scheepjes, van goede getuigschriften voorzien, kan met den 12 Mei 1847 of waarschijnlijk eerder werk bekomen bij A. H. Veldstra, Mr. Scheepstimmerman en Smidsbaas te Stavoren. Brieven franco.
In de *Leeuwarder Courant* van 15 februari 1850 vraagt hij "vijf SCHEEPSTIMMERKNECHTEN, hun werk verstaande, en een SMIDSKNECHT die goed kan Paarden beslaan". Zij kunnen terstond werk krijgen bij Veldstra.

Het nieuwe kofschip loopt op 19 september 1850 van stapel en wordt gedoopt als "*De Stad Stavoren*". De gemeente Stavoren is natuurlijk ingenomen met dit gebeuren en schenkt de 'kof' een nieuwe vlag met de naam van het schip. De tewaterlating is voor Stavoren een groot feest. Van heinde en ver komen mensen kijken en meefeesten. Eindelijk gebeurt er in de Zuidwesthoek weer iets om trots op te zijn. Na deze veelbelovende start wordt het echter stil om de werf. De opmerkelijke bedrijvigheid bij de start blijft beperkt tot dat ene grote schip en daarna is het blijkbaar moeilijk nieuwe opdrachten te krijgen. Bovendien slaat het noodlot toe. In 1852 ontstaat er brand op de werf en de schade is dusdanig, dat het voor Anne Veldstra onmogelijk is de werf weer op te bouwen. Wel vraagt hij in het voorjaar van 1853 nog scheepstimmer-knechten en een smidsknecht die ook paarden kan beslaan (*LC*, 12 april 1853), maar het lukt hem niet het bedrijf weer op gang te krijgen. Hij gaat failliet. In 1856 wordt de werf verkocht aan Jhr. Mr. J. H. F. K. van Swinderen voor de somma van f. 4000.- Met dat geld kan Veldstra zijn schuldeisers betalen. Het recht van erfpacht van het perceel gaat over naar Van Swinderen. Het avontuur van een eigen werf is daarmee voor Anne Veldstra voorbij. Hij en zijn vrouw zijn berooid. Ze zijn niet alleen de werf kwijt, maar ook hun geld en het

onderpand voor de lening, de onroerende zaken die zijn vrouw Barber inbracht. In 1873 woont Veldstra als weduwnaar in de Smidstraat te Stavoren. Beroep: slager. Vier jaar later is hij een van de slachtoffers die in 1877 omkomen bij de scheepsramp met het beurtschip Willem III op de Fluessen, onder Oudega. De *Leeuwarder Courant* meldt:
"Omstreeks 5 uur is de stoomboot Willem III (…), op reis van Sneek naar Stavoren, in het Fluessenmeer gezonken. Van de bemanning en passagiers hebben, voorzover aanvankelijk bekend, veertien het leven verloren. Ze zijn niet verdronken, maar letterlijk van koude omgekomen. Er stond eene groote hoeveelheid water op het dek. Onder de slagtoffers zijn onderscheidene hoofden van huisgezinnen en sommige zelfs van zeer talrijke. (…) De geredden hadden den geheelen nacht op de stoomketel van de boot doorgebragt. Het schijnt, dat het ongeluk is ontstaan, doordien de stoomboot het roer had verloren, ten gevolge waarvan de holle zee door de poorten sloeg en zóó de boot deed zinken." (*LC*, 2 febr. 1877)

## De werf van Jhr. Van Swinderen (1856 – 1897)

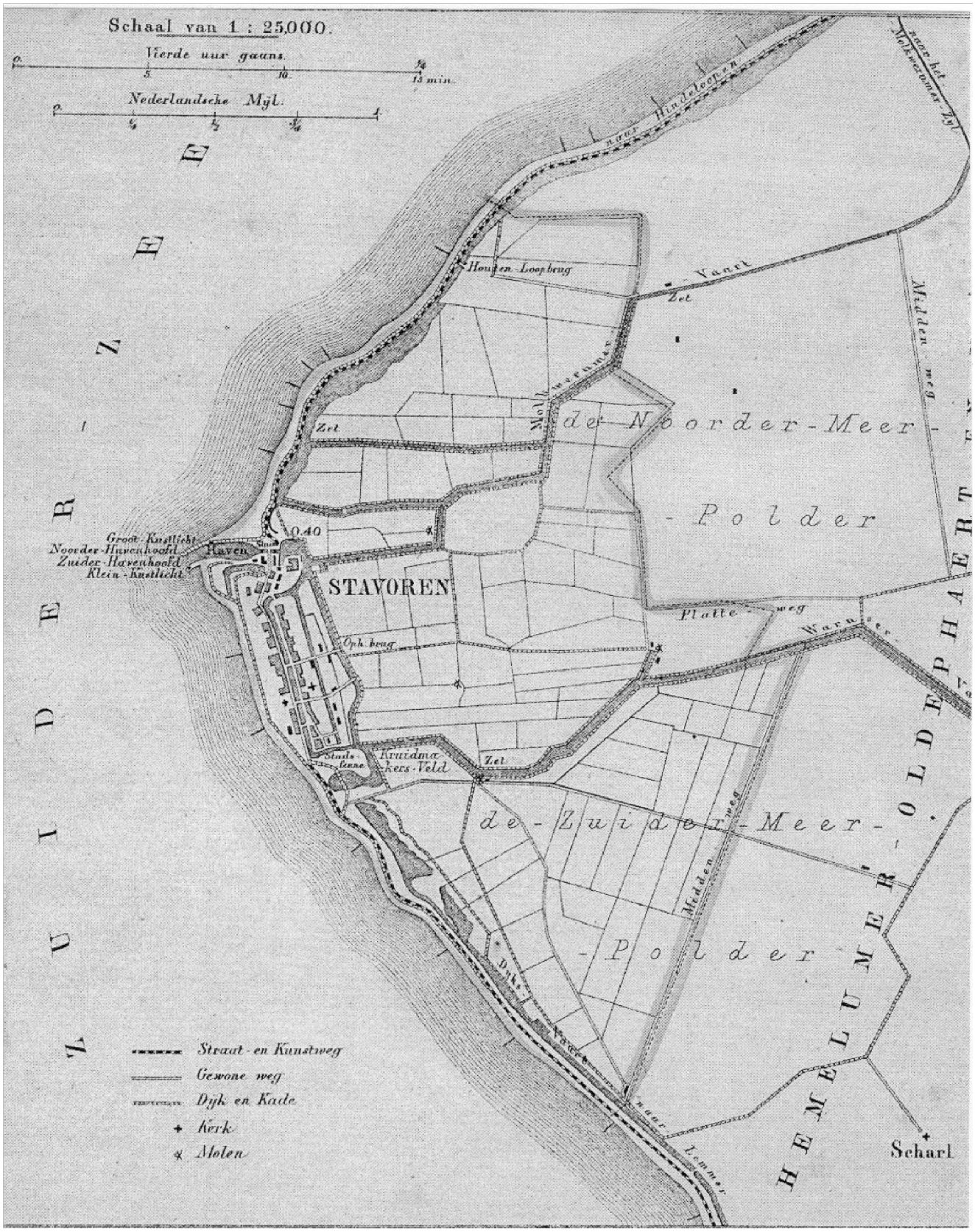
In 1856 neemt Jhr. Mr. J. H. F. K. van Swinderen, de zoon van Jhr. Gerard R.G. van Swinderen, de werf over. Natuurlijk niet om zelf werfbaas te worden. De nieuwe werfbaas wordt Jan Hartmans Wijbrands uit Hindeloopen.

### Werfbaas Jan Wijbrands (1856 – 1860)

In december 1856 trekt scheepstimmerman Jan Hartmans Wijbrands van Hindeloopen naar Stavoren, om op de werf van Jhr. Van Swinderen zijn geluk te beproeven. Jan Wijbrands is in 1803 geboren te Hindeloopen. Hij is schuitenmaker van beroep en komt van de werf van Wijbrands in Hindeloopen. Hij gaat wonen in de Voorstraat te Stavoren.

Over zijn scheepsbouwactiviteiten op de werf in Stavoren is niet veel bekend. Wel wordt in het *Jaarverslag 1859* van de Gemeente Stavoren gesproken over de succesvolle aalvangsten "met zeesloepen of z.g. jollen". Jan Wijbrands zal ongetwijfeld betrokken zijn geweest bij de bouw en het onderhoud van deze scheepjes. In 1862 wordt bij Stavoren een zeilwedstrijd aangekondigd met ondermeer "vissersjollen". Dat waren 'herfstjollen' van hoogstens 6 meter lang, die in de herfst gebruikt werden voor het vissen op aal, de zogenaamde herfstvisserij. Maar dan zitten we al in een periode, dat Jan Wijbrands al lang weer terug is in Hindeloopen, waar hij winkelier wordt. In 1860 gaat werfbaas Jan Wijbrands namelijk failliet.

De *Leeuwarder Courant* plaatst de volgende advertentie namens de Curator: **"Faillissement**. Krachtens bevelschrift van den Edel Achtbare Heer Regter-Commissaris in het faillissement van Jan Hartmans Wijbrands, Koopman en Scheepstimmerman te Stavoren, worden bij deze opgeroepen alle bekende en onbekende Schuldeischers in gezegd faillissement, om te compareren op Woensdag den vijftienden Februarij e.k., 's voormiddags elf uur, in het Paleis van Justitie te Sneek, ten einde alsdan over te gaan tot de verificatie hunner pretentiën." (*LC*, 7 febr. 1860)



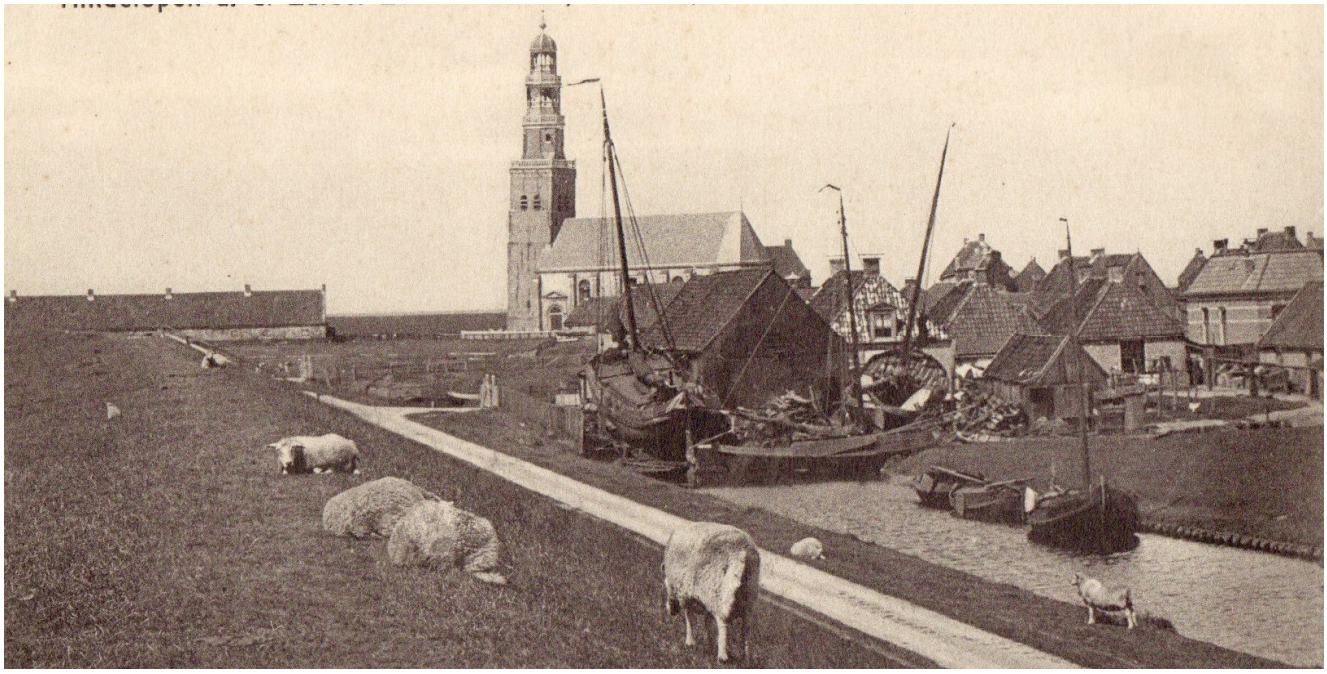

*Stavoren, 1865. Gemeente Stavoren (575 inwoners) volgens "de Kuyperatlas".(De Gemeenteatlas van Nederland, van J. Kuyper. 1865-1870) uitgegeven door Hugo Suringar te Leeuwarden. Alleen de halfverharde dijkweg is redelijk begaanbaar. Vrijwel alle vervoer gaat over het water.*

*Stavoren, 1902. De jollenwerf van Roosjen/Strikwerda met de oude schuur die in de nacht van 15 op 16 oktober 1903 afbrandde. Deze schuur behoorde nog bij de werf van Veldstra. Het witte kotterjacht is de 'Friesland', één van de jachten die Pieter Heinsius verhuurde en waarmee met gasten gevaren werd uit Engeland en Holland.*

## Werfbaas Douwe Roosjen (1860 – 1906)

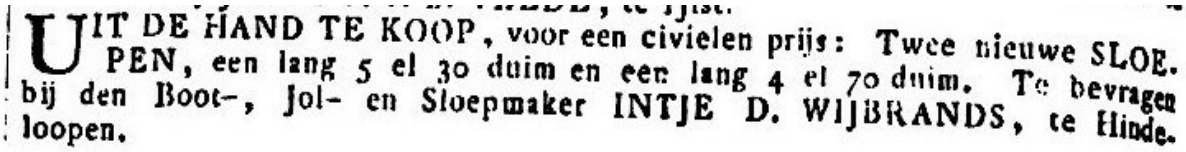
In 1860 gaat Jan Wijbrands terug naar Hindeloopen, maar hij zorgt wel voor bekwame opvolgers. Douwe Gerrits Roosjen, scheepstimmerman en Gerben Hobbes Strikwerda, scheepstimmerknecht, gaan in de zomer van 1860 met hun gezinnen van Hindeloopen naar Stavoren om de werf voort te zetten. Beiden zijn al enkele jaren werkzaam geweest op de Wijbrandswerf in Hindeloopen, waar ze Hindelooper jollen en –sloepen bouwden.
In Stavoren wordt de dan veertigjarige Douwe Roosjen werfbaas op de werf die eigendom is van Jhr. Mr. J. H. F. K. van Swinderen, die tevens erfpachter is van het werfterrein. Roosjen zal in Stavoren af en toe een vissersjol bouwen, zoals hij in Hindeloopen gewend was, en daarnaast vooral onderhoud en reparatie doen aan houten vrachtscheepjes. Douwe Gerrits Roosjen (1820 – 1906) is een 'Hylper'. Zijn vader Gerrit Hylkes Roosjen was turfschipper. Hij trouwt met Minke Glashouwer (1821 – 1889) uit Hindeloopen. In 1866 trouwt hun dochter Jaai (Douwes) Roosjen (geb. 1846) met Pieter Willem Heinsius.

(1841 – 1906) uit Stavoren. Pieter Heinsius is stuurman op de vaart, zeeman dus. Hij blijft echter niet varen. Na het huwelijk met Jaai gaat hij werken bij zijn schoonvader op de werf, als scheepstimmerknecht. Pieter en Jaaj wonen in het achterste deel van de dubbele woning op het werfterrein. Voor wonen Jaaj haar ouders: werfbaas Douwe Roosjen met zijn vrouw Minke Glashouwer.



*Hindeloopen, 1908. De sloepenwerf van Yntje Douwes Wijbrands (tot 1861) en daarna Douwe Wijbrands, waar Roosjen en Strikwerda tot 1860 als scheepstimmerknecht werken. (Vanaf 1957 de Blomwerf)*

Gerben Strikwerda (1833 – 1900) komt oorspronkelijk uit Britswerd, waar zijn vader schuitenmaker is. Hij woont in 1860 al enkele jaren in Hindeloopen. Hij werkt er op de werf van Wijbrands en trouwt op 15 juni 1856 met Pieter Idtzes Wijbrands (1836 – 1884) uit Hindeloopen, een nichtje van de werfbaas. Gerben en Pieter krijgen zes kinderen: Twee zonen: Idtz (1860) en Hobbe (1862 – 1863) en vier dochters: Rinske (1864), Aag (1866), Marie (1869) en Wietske (1871).



UIT DE HAND TE KOOP, voor een civielen prijs: Twee nieuwe SLOE.
PEN, een lang 5 el 30 duim en een lang 4 el 70 duim. Te bevragen
bij den Boot-, Jol- en Sloepmaker INTJE D. WIJBRANDS, te Hinde.
loopen.

*Advertentie uit de 'Leeuwarder Courant' van 22 februari 1842 van "boot-, jol- en sloepmaker" Wijbrands*

De werf van Douwe Roosjen krijgt twintig jaar later bekendheid bij vissers vanwege de bijzondere "visschersjollen" die hij bouwde voor Staverse aalvissers (waar Jan Wijbrands in

1859 waarschijnlijk al een start mee heeft gemaakt). De twaalf leden van het Stavers Vissersgilde hebben in de periode van 1860 tot 1880 hun scheepjes vervangen door nieuwe vissersjollen van Roosjen. In twintig jaren tijd ruim 10 jollen. Dat is niet veel. Maar dat zal veranderen na 1883, als de vissers niet alleen in de herfst aal vangen, maar ook in het voorjaar haring en de zomer ansjovis. Die vangst is lucratief dankzij het nieuwe staande want van Jan Pen uit De Lemmer. Het wordt vanaf dat moment voor veel mannen aantrekkelijk Zuiderzeevisser te worden. Deze mannen hadden geen geld om een botter of een aak te kopen en namen daarom een klein, zeewaardig scheepje: de vissersjol van Roosjen. Dat zorgt aan het einde van de 19e eeuw voor drukte op de werf. Eindelijk veel nieuwbouw, al is het dan met jollen en niet met grote schepen als een kof. Wel komen er natuurlijk schippers met tjalken, pramen en snikken bij zijn werf voor onderhoud en ook de boatsjes, schouwen en vletjes die in Friesland op het binnenwater intensief worden gebruikt voor jacht, visserij en vervoer hebben onderhoud nodig.

Een jaar na de start van de scheepswerf onder leiding van Douwe Roosjen doet Douwe aangifte van diefstal van een tros:

**Gemeentearchief Stavoren** *Uit het Brievenregister van de Burgemeester*
*Brief nr. 155, 23 augustus, 1861*
*Aan de Officier van Justitie te Sneek*

*Heden morgen heeft de scheepstimmerman Douwe Roosjen, alhier bij mij aangifte gedaan van ontvreemding van: een tros of looper, lang 30 à 40 vaamen en dik p.m. 1 dm in diameter. Het moet gebeurd zijn vermoedelijk in de nacht van dinsdag op woensdag. Met deze tros heeft hij 's maandagsmiddags de tjalk Ale Cornelis van der Veen te Hoorn op de helling gehaald voor reparatie. Daarna is de tros op dek gelegd. Volgens een verklaring van de schipper en zijn beide knechts, Jan de Boer en Pieter de Bast en ook mede van de scheepstimmerknechten Gerben Strikwerda, Douwe Idzes Wijbrands en Doris Pieter Dikkes was de tros dinsdag den 21e nog aanwezig bij ander touwwerk van de schipper. De schippersknechten dachten de volgende morgen, dat de schipper de tros had opgeborgen, maar toen men gister de tjalk van de helling zou laten lopen en Strikwerda daartoe de tros ging halen,vond hij de plaats ledig.*

*De Burgemeester van Stavoren, Siedzesz.*

Deze brief is in die zin relevant, dat hier ondubbelzinnig in bevestigd wordt, dat Douwe Roosjen de werfbaas is en Gerben Strikwerda bij hem werkt als knecht. In latere tijden wordt door veel mensen gesproken over de werf van Strikwerda, zoals Fred Thomas doet die aangehaald wordt in het Voorwoord. Ook Huitema spreekt primair over "de werf van J. Strikwerda" als bouwer van jollen (*Ronde en platbodemjachten,* 1962, p. 158). Het is echter Roosjen die de grondlegger is van de Staverse jollenwerf. Gerben Strikwerda is zijn knecht en pas veel later verschijnt diens zoon Ids Strikwerda. Tekstra geeft een plausibele verklaring waarom Roosjen vergeten wordt. (*Spiegel der Zeilvaart*, mei, 1988, p. 39): "De mensen die de jollenwerf nog hebben gekend, voordat die in 1918 werd verkocht aan de familie Van der Werff, hebben daar alleen maar Ids Strikwerda leren kennen. Douwe Roosjen en zijn familie

waren reeds lang uit het gezichtsveld verdwenen. Douwe overleed namelijk in 1906." Maar Gerben Strikwerda overleed reeds in 1900. Als vanuit de overlevering gesproken wordt over de werf van Roosjen/Strikwerda, waarbij de rol van Roosjen relatief onbekend blijft, dan wordt dus niet aan Gerben Strikwerda gedacht, maar aan diens zoon Ids, die geboren is in 1860. In 1879 is Ids in Stavoren actief als zelfstandig jollenbouwer op een werfje in het zuiden van Stavoren, op de Stadsfenne. In 1889 gaat hij bovendien samenwerken met de werf van Roosjen. Hij wordt vanaf die tijd in het bevolkingsregister genoemd als scheepstimmerknecht bij deze werf. Douwe Roosjen is dan bijna 70 jaar en al dertig jaren werfbaas. Hoe zal dat op zijn werf zijn gegaan met de twee Strikwerda's? Het zijn gouden tijden voor de jollenbouw. Jan en alleman wil met een klein, maar stevig vissersscheepje de zee op om mee te kunnen profiteren van de goede vangsten. Het is in die hectiek goed voorstelbaar, dat de oude werfbaas de Strikwerda's de ruimte geeft om ook in eigen beheer jollen te bouwen.
Een aardige anekdote uit die periode beschrijft de Leeuwarder Courant van begin december 1874:

*'Op vrijdag 27 novmber 1874 om 13.30 uur stiet het tjalkschip de Drie Gebroeders, schipper H.B. Dijkstra, geladen met rapen en wortelen, komende van Berlikum, bestemd voor Amsterdam, op het punt van het voormalige havenhoofd in Stavoren, zodat het op ongeveer 150 meter van de haven zonk. De schipper, zijn vrouw, vijf kinderen en de knecht konden behouden aan wal worden gebracht. De wind was Oost-Zuidoost en de zee rustig. De schipper had maar enkele guldens, nodig voor vrouw en kinderen. Hij had geen geld voor de sjouwerlieden die hun hulp aanboden, maar beloofde hen f. 150,- als ze het schip binnen de sluis konden brengen en bij mislukking niets. Geholpen door de schipper van een lege tjalk die in de haven lag en voor het gezonken schip werd gehaald, lukte het om na 24 uur het gezonken schip binnen de sluis en voor de scheepstimmerwerf alhier te krijgen. De scheepstimmerbaas wilde echter het schip niet op de werf nemen, tenzij iemand voor de betaling der kosten zich verbond. Dit was natuurlijk van niemand te vergen. Dit wekte het medelijden van velen. Bijna iedere werkman zonder onderscheid liet voor ene wijle de eigen arbeid rusten en toog met een emmer of iets anders naar het perceeltje land, aan welks zoom het gezonken vaartuig getrokken was. Een soort van 'sleep'werd gemaakt van oude dijkpalen, het vaartuig zonder enig windwerktuig erop getrokken en daarna leeggepompt. Toen dit gedaan was, gingen de bekwaamsten aan het repareren. Het was een lust om te zien hoe bijl en hamer en breeuwijzer door deze geïmproviseerde scheepstimmerlieden gehanteerd werden. Gisteren middag was het schip in zoverre dicht, dat het weer te water geladen kon worden en dit geschiedde met de vlag in top en onder een luid 'hoera'. Er is aan Dijkstra toestemming verleend om in het arrondissement Sneek een collecte te houden voor de f. 500,- die hij nodig heeft.'*

De werf van Douwe Roosjen is voor ons vooral bekend vanwege de bouw van vissersjollen, maar van die bouw kon de werf natuurlijk niet bestaan. Zeker niet in de beginfase. Het was een normale scheepswerf in de tijd van de vrachtvaart met houten zeilschepen, die veel onderhoud nodig hadden. Daarnaast zorgde de visserij voor enige klandizie. Pas aan het einde van de 19e eeuw ontstond er zoveel vraag naar vissersjollen, dat de bouw ervan voor de werf een relevante activiteit werd.

### Werfbaas Gerben Strikwerda ? (1889 – 1900)

Is Gerben Strikwerda ook zelfstandig werfbaas geweest op de werf van Van Swinderen? Dat is niet geheel uitgesloten. Hij adverteert namelijk vanaf 1889 in de *Leeuwarder Courant* als zelfstandig handelende werfbaas. Zo biedt hij in de zomer van 1889 "een goed onderhouden SNIKSCHIP met zeil en treil te koop aan, bij G. Strikwerda, Stavoren".(*LC*, 15 juli 1889)

Veel later, in juli 1898 vraagt Gerben Strikwerda "twee SCHEEPSTIMMERKNECHTEN die bij hem vast werk kunnen krijgen". (*LC*, 4 juli 1898)

Op 7 juli 1903 plaatst notaris J. de Jong een advertentie in de *Leeuwarder Courant* over de publieke verkoop van een tjalkschip, "thans liggende te Stavoren, nabij de Werf van Strikwerda". Dat is dus Ids Strikwerda, want Gerben overleed in 1900. Onduidelijk is, welke werf door notaris De Jong wordt bedoeld. Bij de sluis of op de Stadsfenne? Waarschijnlijk bij de sluis. In diezelfde periode plaatst ook Douwe Roosjen als werfbaas advertenties voor personeel en voor de verkoop van schepen die bij zijn werf liggen. De advertenties van Gerben Strikwerda zijn opmerkelijk, evenals die van notaris De Jong. Ze zijn onbegrijpelijk als alleen Douwe Roosjen de werfbaas is en Gerben en Ids Strikwerda zijn knechten zouden zijn. Maar als je je verplaatst in de situatie van Douwe Roosjen in relatie met de Strikwerda's, dan kan dat anders liggen. De werfbaas is in 1889 bijna 70. In 1903 is hij 83 jaren oud. Dat was ruim honderd jaar geleden nog ouder dan we op dit moment vinden. Maar hij kan nog werken, dus doet hij dat. Er is immers in die tijd geen ouderdoms-pensioen. Roosjen heeft weinig keuze. Hij blijft werfbaas, maar doet volgens overlevering "op maandag anders niet dan gereedschap in orde maken, beitels slijpen en zo." (Jan Wijbrands) Wie houden de werf in die tijd draaiende? Dat zijn natuurlijk de Strikwerda's. De jonge Ids Strikwerda is in 1889 als zelfstandig scheepsbouwer overgekomen naar de werf van Van Swinderen. Zijn vader Gerben is op dat moment 57 jaar. De oude werfbaas Roosjen heeft nog geen opvolger. Wat zou de bejaarde Roosjen voor bezwaar moeten hebben als vader en zoon Strikwerda niet alleen voor hem werken, maar daarnaast ook zelfstandig werk aannemen?

## De werf van Pieter Heinsius (1897 – 1906)

Vanaf 1860 is Douwe Roosjen weliswaar de werfbaas, maar niet de eigenaar van de werf. Dat is de Jhr. Mr. Jan Hendrik Frans Karel van Swinderen, Ridder in de orde van de Nederlandsche Leeuw, Lid van de Eerste Kamer der Staten Generaal en Burgemeester van Gaasterland, wonende ten Huize Rijs onder Mirns/Bakhuizen.

De Jhr. Mr. Van Swinderen bezit ook het recht van erfpacht. In oktober 1895 verzoekt Jhr. Mr. Jan Hendrik Frans Karel van Swinderen, "om het recht van erfpacht dat het bestuur der Gemeente Stavoren in 1846 heeft gegeven aan wijlen Anne Harings Veldstra voor de tijd van vijftig jaar, eindigend den 1 mei 1896, en dat over is gegaan op Jhr. Van Swinderen bij de koop van de werf in 1856, te verlengen met nog eens 25 jaren op de voorwaarden als in de

authentieke acte vermeld zijn." Dat verzoek wordt gehonoreerd. In 1896 heeft de Jhr. Mr. J.H.F.K. van Swinderen tot 1921 het recht het perceel te pachten en is hij de eigenaar van de werf en het woonhuis. Dat verandert onverwacht in 1897, dus een jaar later. Dan koopt de schoonzoon van werfbaas Douwe Roosjen, Pieter Heinsius, de werf. Hij is de nieuwe eigenaar en verzekert het woonhuis bij de werf tegen brandschade. Om over voldoende contanten te kunnen beschikken, sluit Pieter Heinsius een lening af. De Jhr. J. van Swinderen wil de werf wel verkopen, hij zit in die tijd immers zelf financieel in de problemen. Hij overlijdt 5 jaar later, in 1902.

Pieter Heinsius werkt dertig jaar, tot 1897, als scheepstimmerknecht bij zijn schoonvader. Daarna is hij tevens eigenaar van de werf. Hij woont met zijn vrouw Jaai Roosjen in een deel van het dubbele woonhuis bij de werf. Onder één dak met zijn schoonouders. Zij krijgen vier keer een levenloos geboren kind, in 1867, 1871, 1874 en 1885. Twee jongetjes en twee meisjes.

Pieter is een beetje een avonturier die niet al zijn energie richt op het bouwen van jollen op de werf in Stavoren, maar ook met heel andere zaken bezig is. Hij is blijkbaar ook niet in beeld als werfbaas en dus geen opvolger voor Douwe Roosjen. Hij is een telg van de oude Friese familie Heinsii. Zijn vader is koopman in Stavoren. In 1888 wordt Pieter door de gemeenteraad van Stavoren (samen met dhr. G. Bleeker) bij de provincie voorgedragen als lid van het college van zetters der Directe Belastingen. In 1891 vindt de benoeming van Pieter Heinsius plaats en is het zijn taak om schut- en bruggelden te heffen voor de doorvaart van de massale zeesluis te Stavoren.

(De term "Massale zeesluis", of "Gemeene zeesluis" duidt op de gedeelde bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de sluis: twee waterschappen, resp. Hemelumer Oldephaert en aanhorige Zeedijken, Wymbritseradeels c.a. Contributie Zeedijken en de Stad Stavoren.)

*Achter het woonhuis en de werf, omstreeks 1900. Twee jollen van Roosjen achter de werf. Let op de scherpe waterlijn. Links een stukje van de oude timmerschuur uit 1853. Rechts de achterkant van de dubbele woning met woonruimte voor twee gezinnen. Hier woont Pieter Heinsius met zijn vrouw Jaai Roosjen. In het andere deel woont Douwe Roosjen. Zijn vrouw, Minke Glashouwer, is in 1889 overleden. De ST 26 is in 1911 eigendom van Fedde de Boer.*

Pieter Heinsius is vanaf 1897 de nieuwe eigenaar van de werf. Het werk gaat ondertussen gewoon door. **Max Wijbrands**, de oudste zoon van Jan Wijbrands (1882 – 1972) weet over de belevenissen van zijn vader het volgende te vertellen:
*"As jonge fan negen moest heit mòrgens foar skoal al nar de helling om bij te lichten met un lantearn. Met son ouwe oalylamp, son skipslantearn moest-y bijlichte. Dat moest foar dy lui dy der an 't werk waren nou. Mòrgens om ses uur moest-y der al wese. En middachs út skoal wech om fier uur, want winterdaachs wurdd 't dan alwear donker, dan moest 'r der wear heen en dan moest 'r wear bijlichte. In 't drukst fan 'e tiid leverden se elke feartien dagen un jòl òf en omme week un sloep.*

*Teugenwoardech noeme se dat 'Bremer òf un Grunneger' sloepen hè. 't Waren wat kleinere modellen ok nyt overnaads mar gewoane gladde sloepen. Se waren un foet òf twaalf lang, un roeisloep en dy leverden se dan an 'e KNSM. Mar fan tiid tòt tiid moest heit jenever hale, want 'r kon nyt un spyker sloegen wurdde in dy tiiden of der moest iën op dronken wurdde. Douwe Roosjen war meestertimmerknecht. Jaah, ik denk wel dat-y baas war op 'e helling mar dy bazen werkten krekt so hard met nou. 't War un fakman fòlgens heit.*
*Maandachs dee 'r anders niks as gereedskap skerpe, sagen fyle, beitels slype en beitels fan skaven slype. Heit sei op un kear teugen 'm: "De anderen binne al lang besech mutte jo ok nyt an 'e gang?" En dan sei 'r: "Och jonge, wacht mar, an 't ênd fan 'e week dan bin ik nòch an 't werk en dan sitte sijen nòch met stomp gereedskap". Heit werkte ok bij syn omke Pieter Heinsius. Hoefeul man 'r op dy helling fan Heinsius werkten weet ik nyt. Mar Rinse Albertsma oa werkte op dy helling fan 'e Strikwerdas omme Súúd. Fan heit hew ik hoard dat der un helling war. Dy helling hew ik sels noait kennen, mar wel de skuur. In myn tiid wurdde dy skuur brúkt as wierpakhús."*

*Stavoren, ca. 1900. Een open jol in de vernieuwde sluis van 1894. De ST 43 of ST 53?*

## Vreemdelingen op de Friese wateren

In 1899 weet de *Leeuwarder Courant* het volgende te melden:

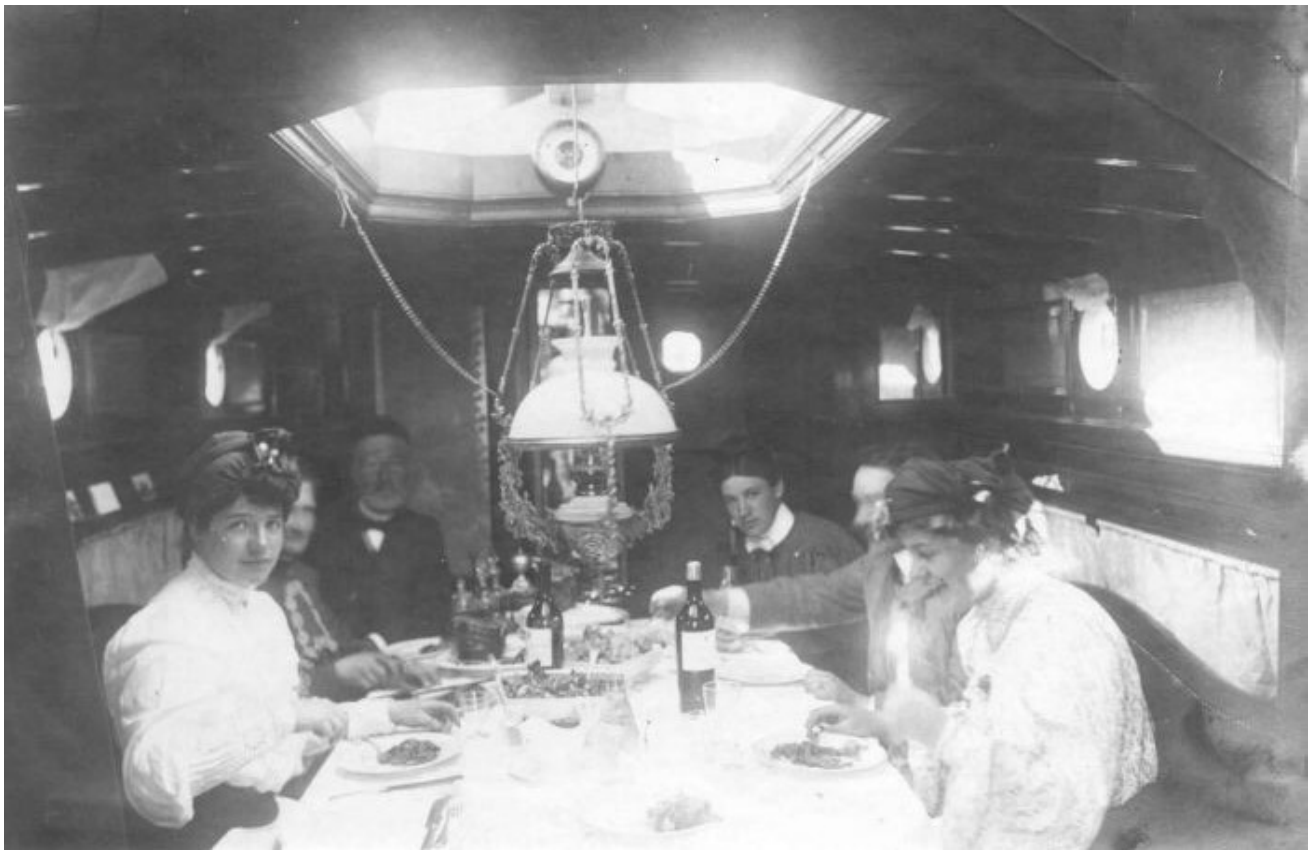
"Vreemdelingen op de Friesche wateren.

Terwijl het vroeger tot de uitzonderingen behoorde, indien onze provincie door buitenlanders werd bezocht, is dit de laatste jaren belangrijk toegenomen. Het vreemdelingenboek van het Friesch Museum is daarvan het beste bewijs; men vindt daarin tegenwoordig namen van alle nationaliteiten, doch voornamelijk van Engelschen, voor wie onze provincie nog een bijzondere aantrekkingskracht heeft, n.l. het zeilen op de Friesche wateren. Gedurende de afgeloopen zomer is daarvan weder druk gebruik gemaakt.

De eerste stoot daartoe werd gegeven door de Engelsman Doughty, die in het jaar 1888 in een Norfolk wherry, een soort woonschip, genaamd "de Gipsy", met zijne familie de Noord- en Zuiderzee overstak naar Stavoren en gedurende eenige weken onze wateren doorkruiste. Hij was zoo verrukt van dezen tocht, dat hij een boek publiceerde, genaamd "*Friesland Meres*", met aardige beschrijvingen en illustraties van onze provincie en hare bewoners. Zijn boek werd grif verkocht en sedert volgden velen zijner landgenooten zijn voorbeeld om met de "*Gipsy*", welke de eigenaar hier achterliet, langer of korter tijd op onze wateren te vertoeven.

*Stavoren, voorjaar 1912. Het kotterjacht de 'Claudia'. Helemaal links op de voorgrond een deel van de woning van Lykle de Boer, Noord 6. De vader van Lykle, Jan de Boer, kocht in 1907 het kotterjacht 'Claudia' uit de boedel van Heinsius. Lykle ging vervolgens (als zetschipper op het jacht) met betalende gasten te varen. Deze jachten steken niet zo diep als je zou verwachten. Het zijn 'centerboards', midzwaardjachten, met midden in de kajuit de zwaardkast, waar een tafelblad op is aangebracht.*

Dit bracht den heer P. Heinsius, scheepstimmerman te Stavoren, op het denkbeeld een tweetal kotters te bouwen, ten einde die te verhuren. Er kwam zooveel aanvraag, dat hij er nog vier pleiziervaartuigen bij aanschafte. (…) Het grootste schip van het eskader van den heer Heinsius is het jacht "*Claudia*"(32 ton). De inrichting ervan is voortreffelijk. Het bevat vier slaapplaatsen voor heeren en twee voor dames.



*De 'Claudia' wordt in 1904 verhuurd aan Jacob Hepkema en familie. Vlnr.: Betsie Osieck, Richtje Hepkema, Jacob H., Tjeerdje H., Anton Stork en Mico van Neyenhoff. (Foto: Tresoar, collectie Hepkema) De Claudia' was het grootste kotterjacht van de verhuurvloot in Stavoren: Lngte 15.10 meter, Breedte 4.20 en diepgang 1.00 meter (dankzij een midzwaard).*

Dat het schip ook het vertrouwen heeft zeewaardig te zijn, blijkt uit 't feit, dat het thans voor den tijd van zes weken is verhuurd voor een tocht naar Denemarken en naar de Oostzee. De bemanning bestaat uit drie personen. Dan volgt de "*Dolphijn*", 18 ton, met twee kajuiten en zes bedden, de "*Friesland*" en de "*Marie*", elk groot 12 ton, met vier bedden, en vervolgens twee kleinere jachten. Voor het verhuren van deze vaartuigen kunnen goede prijzen bedongen worden; zoo kost de "*Claudia*" 13 Engelse ponden ( f. 157.-) per week, de "*Dolphijn*" 10 pond en de overige schepen van 3 tot 5 pond. Als regel geldt, dat de bemanning, waarvan steeds één de Engelse taal machtig is, haar loon van de ondernemer ontvangt, terwijl de huurder voor de kost moet zorgen. Behalve deze onderneming bestaat er te Stavoren een dergelijke van den heer Loynes uit Norfolk. Hij bezit twee groote jachten van 18 en 17 ton, de "*Enterprise*" en "*Victoria*", benevens twee kleinere schepen "*Mayflower*" en

"*Puritan*". De inrichting van deze vaartuigen wordt eveneens zeer geroemd. De huurprijzen van deze schepen zijn ongeveer gelijk aan die van den heer Heinsius. Door den ondernemingsgeest van de heeren Heinsius en Loynes is Stavoren dus het uitgangspunt van tal van vreemdelingen, waaronder soms ook Franschen en Amerikanen, doch voornamelijk Engelschen, die in onze provincie de zeilsport wenschen te beoefenen. In Engeland wordt goed reclame gemaakt voor "cruising on the Friesland Meres"; in een der prospectussen lazen wij o.a., dat onze gewestgenooten "uiterst vriendelijk en beleefd"zijn, zoodat het niet te verwonderen is, dat John Bull zijne holidays gaarne in Friesland doorbrengt."

(*Leeuwarder Courant*, 20 september, 1899).

Overigens is de Engelsman Loynes in Stavoren, bij de werf, begonnen met de verhuur van jachten en dacht Heinsius vervolgens met soortgelijke activiteiten ook een graantje van deze markt mee te kunnen pikken.

*Jacob Hepkema (1845 – 1919) huurt in 1904 de 'Claudia' van Pieter Heinsius. Jacob Hepkema is de oprichter van 'Hepkema's Courant', een streekblad dat van 1874 – 1951 verscheen en in 1901 omgedoopt wordt tot het 'Nieuwsblad van Friesland'. Jacob Hepkema koopt in 1907 de boeier 'Marie' uit de boedel van Heinsius en schaft zich in 1909 de bekende boeier 'Tjet Rixt' aan. (Foto: Tresoar, collectie fam. Hepkema)*

Vijf jaar eerder, op 16 mei 1894 werd in de *Leeuwarder Courant* verslag gedaan van de bouw van de kotter '*Dolfijn*':

"**Stavoren**, 14 mei. In de jongste zomers liepen van tijd tot tijd verschillende, meest Engelsche, pleiziervaartuigen de haven alhier binnen. Sommige dier vaartuigen waren gehuurd van buitenlandsche ondernemers. Dit bracht den bejaarden scheepsbouwmeester D. G. Roosjen alhier (bekend wegens de fraaie sloepen op zijn werf gemaakt) op het denkbeeld om een kotter (Engelsch model) te bouwen, ten einde die, indien zij niet verkocht mocht worden, voor langen of korten tijd te verhuren op de voorwaarden in Engeland gebruikelijk. De kotter, gedoopt de Dolfijn, is deze week te water gelaten. Hare lengte bedraagt op dek 45 A.vt, hare grootste wijdte 12 A.vt. Zij is gemaakt van eikenhout, doch de binnenbetimmering van teakhout en van mahonijhout. Zij biedt een comfort als men zich, zonder het vaartuig van binnen bezichtigd te hebben, bezwaarlijk kan voorstellen. Uit den stuurstoel treedt men het dames-salonnetje binnen, waarbinnen drie slaapplaatsen. Daarop volgt een gang met privaat en trap naar het dek. Aan de gang grenst het tweede (een grooter) salon, waarin vier slaapplaatsen, canapés, tafel enz. Beide salons zijn voorzien van laden, kastjes, spiegelkastjes, waschtoestellen enz. Voor de mast is de kombuis, het logies voor den schipper en den knecht enz. Gaarne zou schrijver meerdere bijzonderheden mededeelen, ook wat het tuig enz. betreft, maar hij bepaalt zich liever tot den raad aan liefhebbers van fraaie vaartuigen, om een kijkje te komen nemen en vertrouwt, dat de bouwmeester of zijn schoonzoon volgaarne den bezoekers daartoe gelegenheid willen geven. Moge de heer Roosjen van dit eerste pleiziervaartuig zooveel succes hebben, dat hij zich opgewekt zal voelen weldra een tweede op stapel te zetten."(*LC,* 16 mei 1894)

*De familie Hepkema met kennisen op de 'Claudia' in 1904*

De verhuur van luxe kotterjachten blijkt in die tijd inderdaad een succes, zelfs als het weer in de zomer tegenvalt. In september 1900 meldt de *LC:* "Het spelevaren met kotters op de meren alhier is dezen zomer niet druk geweest. Toch is het niet tegengevallen, wat de danken is aan de ambitie van Hollandsche toeristen. Den vorigen zomer reeds hadden deze hunne aandacht op de kottersport laten vallen; in de loop van de vacantiemaanden hebben zij er drukker gebruik van gemaakt. Mogen we daarin het bewijs zien, dat dit eigenaardig genoegen in hun smaak valt, dan zullen volgende jaren, als de Engelsche liefhebbers weer komen opdagen, de kotter-

ondernemingen hunne zaken moeten uitbreiden. Thans zijn er twee stations, die 8 schepen beschikbaar hebben." (*LC*, 15 sept. 1900) Die twee stations' zijn dus de verhuurbedrijven van Loynes en Heinsius. We moeten bij dergelijke berichten niet vergeten, dat de 'vacanties' waarover gesproken wordt, niet de vakanties zijn zoals wij die kennen. Alleen de maatschappelijke elites, de vrijgestelden, kennen rond 1900 vrije dagen. Zij ontdekken de aardigheid van het zeilen door Friesland, maar in die tijd is dat nieuw. Voor de verslaggever is het nog "een eigenaardig genoegen". Varen doen gewone mensen in die tijd in het kader van werkzaamheden. Niet voor ontspanning en plezier (op wat zeilwedstrijdjes na). Vakanties zijn een nog onbekend fenomeen. Pas vanaf 1930 worden in Nederland (een paar) vrije dagen doorbetaald door de werkgever. Nederland is in die tijd een agrarisch en ambachtelijk land en heeft in de zomer dus helemaal geen tijd voor vakanties. Ambtenaren en schoolmeesters zijn in ons land de eersten die 's zomers een aantal dagen niet naar hun werk hoeven en wel loon blijven ontvangen. De plattelandsbevolking in Friesland is ook duidelijk niet gewend aan toeristen. En zeker niet aan buitenlandse toeristen. Dezen worden vaak op minder aangename wijze ontvangen. Zij worden lastig gevallen door de jeugd, aangestaard als waren zij aapjes in de dierentuin, bespogen of met stenen bekogeld. Rond 1900 staat de komst van Engelse toeristen ook onder druk vanwege de Boerenoorlog in Zuid-Afrika, die de publieke mening in Friesland beïnvloedt. De *Leeuwarder Courant* meldt: "Nationale antipathie, dikwijls zich uitende op kleingeestige wijze, schrikte hen af onze provincie, ons land te water te doorkruisen en ook deze zomer brengt nog niet het drukke bezoek van vroeger jaren, maar toch blijkt wel, dat de eigenaardige schoonheid der Friesche meren hare bekoring voor den Engelschman nog niet verloren heeft. Want de Friesche meren in de eerste plaats zijn "the great attraction" en – terecht!" ( *LC,* 6 augustus 1903) In het najaar van 1905 lopen de charteractiviteiten van dhr. J. Loynes uit Wroxam zo slecht, dat hij ermee ophoudt. "Wijl de deelname in de laatste jaren onvoldoende is om deze zaak naar eisch te doen rendeeren. Sedert den oorlog van Engeland met de Zuid-Afrikaanse republiek was het met de bloei gedaan. De kleinere kotters worden van de hand gedaan, de grootere naar Engeland overgebracht, waar de heer Loynes te Wroxam een dergelijke onderneming exploiteert."(*LC,* 23 september 1905*)* Overigens zal hij het later, in 1909, nog eens proberen in Friesland.

**Jelmer Smits** is één van de mensen die vanuit de praktijk over deze chartervaart wist te vertellen: *"Fan skoal òf kwam ik bij heit anboard met 't hearing- en ansjofisfisken. Na 't ansjofisken foer ik op 't jacht, dat war dan in 'e seumer nou. Dat jacht war toen nòch nyt fan Jan Wiibrâns. mar fan de Friese Jachtclub. Jan Wiibrans had toen anderen. 't Earste jaar he 'k op 'e boeier 'Henriëtte' faren. bij Auke van Dyk, Auke Skoentsy, en Wietse Visser. Ik hew ok op 'e 'Claudia' faren. Dat war un groat jacht met un skerpe steven en der stond un groat tuuch op. Jaah, der hadden je un bealech fol werk an hoar!. De "Claudia" war earst fan Lykle de Boer en un Riemersma fan Workum war der skipper op, der hew ik toen earst bij faren. Nou, dat war wat, dy soap as un múús. Later is Riemersma der òf gaan en doe is dat jacht ferkòcht an Andries Kuperus. En doe kreech ik 'Pippie' (Berend de Jong ) as skipper, ouwe Pippie sal'k mar sège. Nòòh, dy kon 'r ok wat fan, ooh jonge, doe foer ik bij 'm as knecht. Lykle de Boer woande later an 'e Foarstraat, wat hús dat nou presys war dat weet ik nyt mear. Hij had ok nòch un klein jachy, dat war un boeiertsy, ja un flinke boeier war dat."*

Het kleine jachtje groeit in één zin uit tot een flinke boeier. Waarschijnlijk is het scheepje van Lykle de Boer inderdaad een klein Fries jachtje, een boeiertje, dat op foto's te zien is aan de kant bij zijn erf.

Nog een herinnering, nu van **Sibbel Wijbrands**:
" *Pieter Heinsius ferhuurde jachten en Andries Kuperus sr. foer der toen op. Ouwe 'Kúúp' war ouwer as ons heit nou. Mar ons heit het 'r ok op faren.*
*Heit het as jonge fan 12/13 jaar al op 'e "Claudia" faren, dat war in 1895. So is heit dan begonnen. Mar kyk doe het later de 'Friese Jachtclub' dy skippen fan 'e werf kòcht. Dat waren un dokter, un bankdirekteur en sok soart meensen út Sneek. Mar de jachten mochten in Staveren bliive en se froegen heit of dy se fersòrge wú. Heit war toen al un jaar òf fierentwintech, hij sú de skippen dan ferhure, mar hij moest sels foar de bemanning en 't onderhoud sòrge en dan kon 'r fijfentwintech gulden in 'e week ferdiëne. Nou, dat war tòch aardech wat, want ja winterdachs wa 'der niks. Dan gebeurd 't wel dat 'r skippen overbringe moest nar Holland."*

## Drie vagebonden in Friesland

Niet alleen Davies en Doughty schrijven over het varen en zeilen op de Friese meren. In 1907 verschijnt het boek *Three vagabonds in Friesland* van H. F. Tomalin. Het is een reisverslag van drie Engelse vrienden uit Sanderstead, een dorpje bij Londen, die in 1906 bij Pieter Heinsius in Stavoren de boeier '*Marie*' huren om Friesland te verkennen.

Om in Stavoren te komen, steken ze vanuit Enkhuizen met de stoomboot de Zuiderzee over. Het valt hen op dat de zee zo ondiep is, dat de boot een flinke omweg moet maken om niet op de zandbanken te lopen. Ook heeft de veerboot veel last van de staande netten van vissers. Soms kan het schip ze niet ontwijken en vaart het er dwars door heen. Onze vrienden moeten er niet aan denken, wat voor ravage de arme vissers de volgende dag aan zullen treffen. In Stavoren worden de vagebonden opgewacht door Pieter Heinsius en de zetschipper die de boeier 'Marie' gaat varen. Pieter, "a typical clean-shaven Dutch gentlemen" vroeg ze bij hem thuis thee te drinken. Toevallig zijn de burgemeester en zijn vrouw die dag ook te theedrinken bij de familie Heinsius. Na de wederzijdse begroeting volgt een lange stilte, want de burgemeester spreekt geen Engels. De gastvrouw, Mrs. Heinsius, voor de vagebonden een charmante oudere dame, draagt de traditionele Friese hoofddracht: een gouden kap, gesplitst aan de voorkant, met twee vooruitstekende versieringen boven de oren. De vagebonden vinden het wel enigszins zonderling en het lijkt hun ook onhygiënisch, "and we thought of the no-hat brigade at home." Ze krijgen van Jaai Roosjen schapenmelk bij de thee. Aanvankelijk griezelen ze van het idee, maar tot hun verrassing blijkt dit toch uitstekend te smaken. Vervolgens begint hun tocht over het Friese binnenwater, waarbij een van de vrienden ijverig foto's maakt met de grote glasplatencamera. Hij geeft de voorkeur aan het gebruik van glasplaten boven rolfilms, omdat de kwaliteit ervan beter is en er minder mee fout gaat. De glasplaten in de cassettes verwisselt hij in de nacht, waarbij een beetje licht van de sterren of van een straatlantaarn niet erg is, want de lichtgevoeligheid van de platen is maar gering.

*Stavoren, zomer 1906. Het station met het zijlperk. Bij de werf jachten van Pieter Heinsius voor de verhuur, met op de voorgrond de boeier 'Marie' en langs de kant de witte kotter 'Claudia' en daar achter de 'Friesland'. Tegen het huisje links is een kippenhok gebouwd met miniatuurwoning.*

Na hun omzwerving langs diverse steden en dorpen en over alle meren van Friesland, komen ze terug in Stavoren en slenteren nog wat door het stadje dat ze niet bijster interessant vinden. Uiteraard weten ze van de legende van het weeuwtje van Stavoren, maar ook daar halen ze de schouders over op. Volgens hen bevat het verhaal geen moraal en heeft het inhoudelijk niet veel om 't lijf. Wat betreft het zwerven met een boot over de meren, beveelt Tomalin beginnende vagebonden aan om vooral niet zelf een schip te kopen. Een vagebond moet vrij zijn om alles te doen wat hem invalt. Het bezit van een schip brengt veel te veel zorgen en verplichtingen met zich mee. Dat onderhoud van het schip kan je beter aan anderen overlaten. (De rol van vrijgevochten vagebond spelen was in die tijd populair bij de maatschappelijke elite.) De boeier '*Marie'* is voor hen aan de kleine kant, vooral wat de slaapruimte betreft. Twee vagebonden slapen op de kajuitvloer en een moet zich op de bank nestelen. Allemaal wat krapjes, maar ze vinden het wel heerlijk om met open kajuitdeuren 's nachts onder de heldere sterrenhemel te slapen en de zwoele nachtwind over hun hoofden te voelen.

*Stavoren, 1906. De achterkant van de woningen aan het Noord, naast de sluis. Arthur Marshall, de fotograferende vagebond uit het gezelschap van Tomalin, maakte deze foto vanaf de noordwestpunt van het werfterrein. In die tijd woonden daar v.l.n.r. bakker Foppe Venema, de vissers Popke Bleeker en Arend de Jong en de herbergier J. Boersma. In 1910 komt zeilmaker/oliehandelaar De Groot in diens zaak. Voor de wal de ST 50 van Jan F. de Boer en de ST 69 van Arend de Jong.*

Bijzondere adviezen geeft Tomalin aan buitenlanders die foto's willen maken in Friese steden en dorpen. "In Friesland vallen kinderen je lastig tot in de dood." Je kunt in de bewoonde gebieden geen foto maken. Zodra je een dorpje binnenvaart, zwermen de kinderen om je heen en ze zullen je niet verlaten voordat je vertrokken bent.

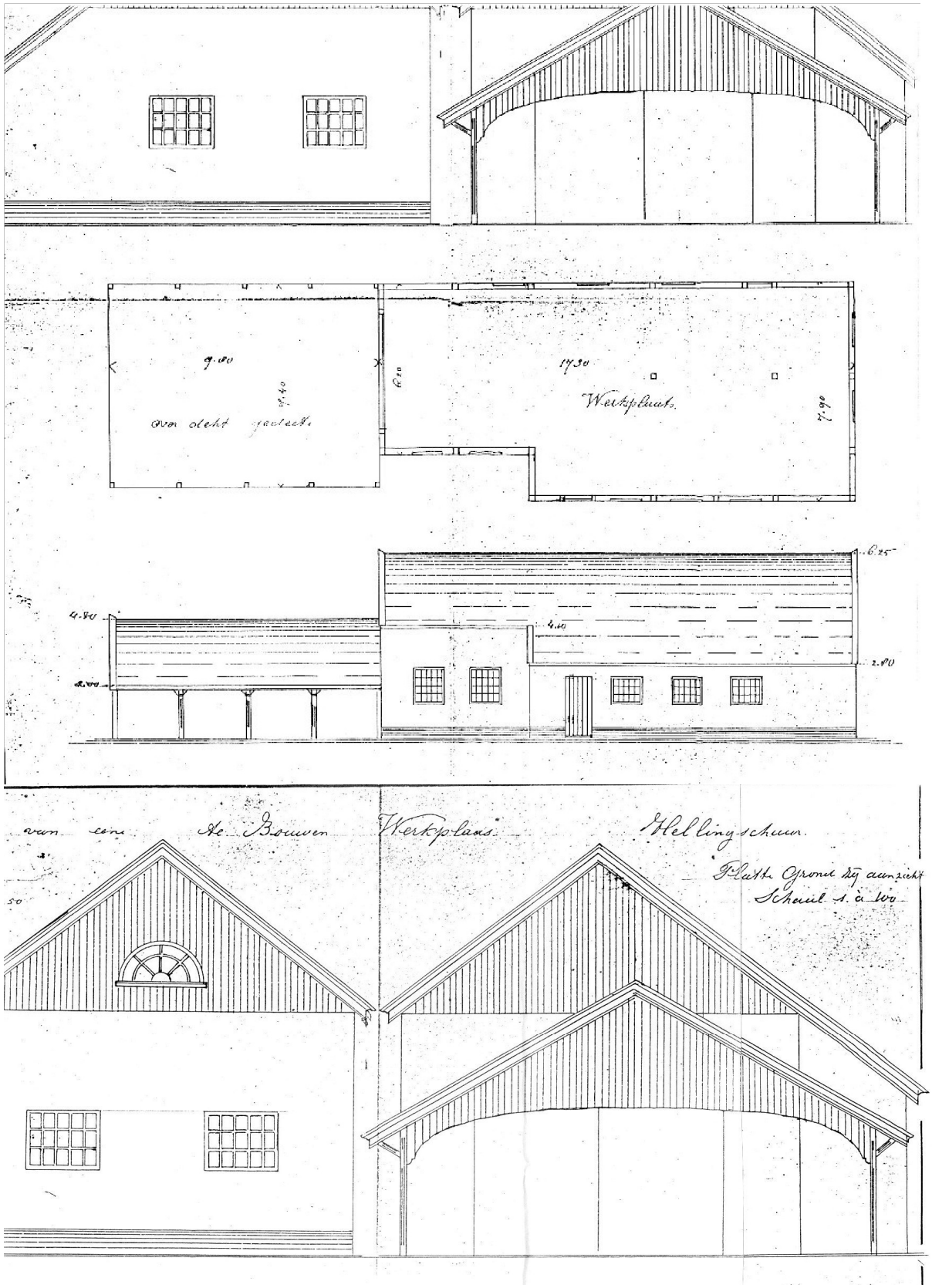
De Engelse vagebonden proberen daarom zoveel mogelijk onder schooltijd de plaatsen te bezoeken waar ze foto's willen maken. Veel schoolmeesters vinden de aanwezigheid van de buitenlanders echter zo bijzonder, dat ze de kinderen vroeger uit laten gaan, opdat ze kunnen kijken naar de vreemdelingen. En dat, terwijl deze vagebonden reeds, door schade en schande wijzer geworden, niet in hun sportieve katoenen outfit van boord gaan, maar een min of meer respectabel confectiepak aantrekken als ze aan wal gaan.

Met opzet blijven ze niet met de *Marie* in een dorp overnachten. Ze gaan steeds buiten de dorpen een ligplaats zoeken, want ze worden gek van de kinderen die massaal voor de boot gaan staan staren en niet weg te krijgen zijn.

Overigens komen er ook Engelsen naar Friesland om te schaatsen. In december van het jaar 1909. Twee jongemannen, Frey en Fergusson, 18 en 25 jaren oud, denken dat in Friesland de winter net zo streng is als op dat moment in Engeland. Helaas, er is geen ijs te zien. Ze huren daarom in Stavoren een vissersjol en varen ermee naar Heeg, naar Sneek, Akkrum en Grouw. Onderweg komen ze vast te zitten in het drijfijs. Bij Grouw varen ze verkeerd en bij het manoeuvreren, de jongelui kunnen eigenlijk niet zeilen, geraakt de jongste in het donker te water. Vanuit Grouw worden ze gered door een brievenbezorger met een schouw en overnachten ze in hotel Oostergoo. “De openluchtsport heeft in Engeland nu eenmaal wat grotere afmetingen aangenomen dan hier te lande”, schrijft de *LC* (5 januari 1910). “Mogen wij ervan rillen in een open jol om deze tijd van het jaar te zeilen en te vissen, de beide Engelsen laten zich daardoor niet afschrikken.”

## De timmerschuur door brand in de as gelegd

In de nacht van 15 op 16 oktober 1903 legt een hevige brand de timmerschuur van de werf van Pieter Heinsius in de as. Op 31 oktober van datzelfde jaar vraagt Heinsius aan de gemeente toestemming om een nieuwe timmerschuur te bouwen. De vergunning wordt verleend en Pieter bouwt een nieuwe schuur met tegen de oostkant van de schuur een houtopslag met overkapping om de voorraad hout goed te kunnen drogen.




*Bouwtekeningen van de nieuwe loods die na de brand in 1903 wordt gebouwd.(Bron: gemeentearchief Stavoren, uit: archief J. Visser)*

In de *Spiegel der Zeilvaart* van mei 1988 schrijft Ton Tekstra in Jollenwerf Roosjen en Strikwerda te Staveren. (p. 37 – 39) over de brand:

‘De loods was niet verzekerd, zoals blijkt uit de verzekeringspapieren. Misschien heeft Douwe Roosjen na deze rampspoed reeds de werf aan Ids Strikwerda overgedragen. Na het bouwen van de nieuwe loods kwam de verzekeringspolis in ieder geval op naam van Idse te staan.’ (Tekstra, p.39)

Bovenstaande tekst van Tekstra suggereert, dat de schuur na de brand wel verzekerd is en tevens stelt hij, dat de polis van de brandverzekering op naam van Idse komt te staan. Dat is niet juist. De originele polis van de brandverzekering (Zie bijlage 2) geeft geheel andere informatie. Het woonhuis is in 1897 verzekerd door de eigenaar Pieter Heinsius. De schuur niet en na de brand is dat evenmin het geval. De brandverzekering gaat pas in 1907 over van wijlen Pieter Heinsius naar Ids Strikwerda, als die de werf koopt.

*Stavoren, 1906. De nieuwe loods van na de brand.*

Gerben Strikwerda heeft de brand van de loods niet meer meegemaakt. Gerben overlijdt op 1 februari 1900. De oude werfbaas Douwe Roosjen overlijdt drie jaar na de brand, op de leeftijd van bijna 86 jaren, op 22 mei 1906 en, toch onverwacht, “na een smartelijk lijden”, overlijdt ook Pieter Heinsius, op vijf december 1906, “in den ouderdom van vijf en zestig jaren en twee maanden.” Pieter heeft geen bloedverwanten. Het testament (d.d. 22 januari

1904) staat op naam van zijn vrouw, Jaai Roosjen. De boedelbeschrijving van Jaai Heinsius-Roosjen is gemaakt op 22 januari 1907. Alles is aanwezig op de werf en op zolder. Tevens is er een volledige uitrusting voor ansjovisvangst met een geschatte waarde van f. 460.-, bestaande uit: Een jol met 44 netten, zeil en fokken, dreggen, boeien en simmen.

## De werf van Pieter Heinsius is failliet

De erfenis van Pieter Heinsius pakt echter anders uit dan gedacht. De werf blijkt op het moment van overlijden van de eigenaar onder de schulden te zitten en wordt failliet verklaard. Het is in Stavoren wel bekend dat de werf schulden heeft, maar dat die zo hoog oplopen dat er direct sprake is van een faillissement, is voor velen toch een verrassing.

Op 1 februari 1907 verschijnt het bericht in de *Leeuwarder Courant* dat "Eerstdaags publiek zal worden geveild: de SCHEEPSTIMMERWERF met WOONHUIS en het erfpachtsrecht van den grond te Stavoren, behoorende tot den beneficiairen boedel van wijlen P. Heinsius.
J. de Jong, notaris

Op 7 maart 1907 vindt de openbare verkoop plaats:

"J. de Jong, notaris te Koudum, zal op Donderdag 7 maart 1907, 's namiddags 2 uur, ten huize van den kastelein W. Veldman te Stavoren, finaal verkoopen:
Eene SCHEEPSTIMMERWERF met WOONHUIS, groote SCHUUR, afdak, HELLING met aanbehooren en het erfpachtsrecht tot 1 mei 1921 van 27 ares 20 centiares grond, alles zeer gunstig staande en liggende aan het groot scheepsvaarwater, in de nabijheid van de Zeesluis te Stavoren. De jaarlijkse pacht aan de Stad Stavoren bedraagt f. 16. Alles behoorende tot den beneficiairen boedel van wijlen P. Heinsius. Geboden f. 2199.-

Aanvaarding en betaling 1 Mei 1907.
Voorwaarden te vernemen ten kantore van voornoemden notaris."
(*LC*, 26 februari 1907)

Er is echter niet veel belangstelling van kopers. Uiteindelijk is Ids Strikwerda de hoogste bieder. Hij koopt de werf tijdens de openbare verkoping voor f. 2599.-en kan nu als eigenaar en als werfbaas aan de slag op de werf waar hij al bijna 20 jaren heeft gewerkt als scheepstimmerknecht.

*Jaaj Roosjen in 1906. In dat jaar trok de Engelse architect Tomalin met 2 vrienden door Friesland met de boeier 'Marie' die zij in Stavoren bij Pieter Heinsius huurden. Met een schipper. Vriend en architect Arthur Marshall maakte foto's met de glasplatencamera, ondermeer van Jaai Roosjen. Mevrouw Heinsius droeg een gouden oorijzer, wat de bezoekers heel typisch en onhygiënisch vonden. De heren kregen schapenmelk in de thee, "wat afschuwelijk leek, maar heerlijk smaakte". Reisverslag en foto's in: Tomalin, H. F. Three Vagabonds in Friesland, New York, 1907*

Voor Jaai Roosjen is na de verkoop van de werf de ellende nog niet voorbij. De schulden die Pieter Heinsius heeft gemaakt, moeten waar mogelijk afgelost worden. Er vindt daarom op 19

april 1907 nog een boelgoed plaatsvinden, waarbij de inboedel van de woning en persoonlijke bezittingen van wijlen Pieter Heinsius verkocht worden. De volgende advertentie uit de *Leeuwarder Courant* spreekt daarbij voor zich:

# Boelgoed te Stavoren.

J. DE JONG, notaris te Koudum, zal op Vrijdag den 19 April 1907, 's voormiddags 9 uur, ten sterfhuize en voor den ben. boedel van wln. den heer Pieter Heinsius te Stavoren, bij boelgoed à contant verkoopen:

I. MEUBELEN en HUISRAAD, als: mahoniehouten linnenkast, spiegel met vergulde lijst, ovale en ronde tafel, waschtafel met marmeren blad en garnituur, rooktafeltje, stoelen met zittingen, karpet en kleedjes, pendule, vazen, gordijnen en overgordijnen, hanglampen, bloemstander en potten, turfbak, klok, trapnaaimachine, 2 bedden, porselein-, glas- en aardewerk enz.

II. HOUT en GEREEDSCHAPPEN, als: kromhout, eiken boeghout, vurenhouten delen, grenen batting, eenlooper (touwwerk), slijpsteen met raam, 4 dommekrachten, schammels, achterplanken, voorstokken, schoren, balken, kort plankhout, zagen, beitels, boren, schaven en verder gereedschap.

III. Voorts manslijfdracht, 1 gouden parure, 1 zilveren melklepel en eenige kleine lepeltjes en hetgeen meer zal worden aangeboden.

De verkoop van de roerende goederen uit het boelgoed brengt uiteindelijk f. 911.- op, een flink bedrag, wat vooral te danken is aan de verkoop van de Staverse jol met volledige visuitrusting die Pieter Heinsius had voor de verhuur.

Vervolgens wordt in april 1907 door notaris De Jong de verkoop bekend gemaakt van de pleziervaartuigen die Pieter Heinsius verhuurde.

**Opnieuw uit de Leeuwarder Courant:**

## PLEIZIERVAARTUIGEN

J. de Jong, notaris te Koudum, zal op Donderdag den 25 April 1907 's namiddags 2 uur, ten huize van den kastelein Veldman te Stavoren, finaal publiek verkoopen, *voor den ben. Boedel van wijlen den heer P. W. Heinsius te Stavoren:*

Vier **PLEIZIERVAARTUIGEN** met volledigen **INVENTARIS** en **AMEUBLEMENT,** liggende aan de werf nabij het station te Stavoren en aldaar dagelijks te bezien, te weten:

1. Een KOTTER *"Claudia",*groot 31 ton.
2. Een KOTTER "*Dolphijn",* groot 18 ton, in 1895 nieuw gebouwd.
3. Een KOTTER "*Friesland",* groot 7 ton, en
4. Een BOEIER *"Marie", groot 10 ton.*

Buiten de overname staan de perceelen op de zeer lage sommen, respectievelijk van f. 901, f. 1000, f, 557 en f. 258.
Breeder omschreven in boekjes, die op aanvraag franco worden toegezonden. (*Leeuwarder Courant,* 23 april 1907)

**Op 27 april wordt het resultaat van deze finale verkoop in de Leeuwarder Courant bekend gemaakt:**

"Van den grootsten kotter de *Claudia* werd kooper de heer J. de Boer C.Tzn. alhier voor f. 901, de *Dolfijn* en de *Friesland* werden toegewezen aan den heer P. de Jong te Sneek achtereenvolgens voor f. 1001 en f 557, terwijl eigenaar van den boeier de *Marie* werd de heer J. Hepkema te Heerenveen voor f. 365.
Naar we vernemen moet de heer de Jong het plan hebben de gekochte kotters te verhuren als tevoren, terwijl ze gestationeerd zouden blijven te Stavoren, vermeerderd nog met een kotter, welke verleden jaar door de Jong werd aangekocht van den heer Loynes te Wroxam (Engeland), die het vorige jaar zijn station van pleiziervaartuigen alhier ophief." (*LC*, 27 april 1907)

De schepen die dhr. De Jong kocht, zijn voor de Friesche Jachtclub in Sneek. De jachten blijven in Stavoren en worden onderhouden door de dan 25 jarige Jan Andriesz Wijbrands (1882 – 1972). De boeier *Marie* wordt gekocht door de journalist en uitgever Jacob Hepkema. Deze aankoop moeten we niet verwarren met diens aankoop in 1909 van de bekende, onlangs bij het Zuiderzeemuseum geheel gerestaureerde, boeier *Tjet Rixt.*

Blijkbaar is de zaak daarna nog niet rond, want in mei 1907 laat Jaai Roosjen de volgende advertentie plaatsen in de *Leeuwarder Courant*:

# OPROEPING.

De bekende en onbekende schuldeischers en zij, die borgtochten hebben ten laste van de onder het voorrecht van boedelbeschrijving aanvaarde nalatenschap van den heer PIETER HEINSIUS, scheepstimmerman, gewoond hebbende en overleden te Stavoren den 5 December 1906, worden bij deze opgeroepen om op Woensdag den 5 Juni eerstkomende, des voormiddags elf uur, te verschijnen ten huize van M. ELGERSMA, logementhouder, wonende te Koudum, ten einde alsdan aan te hooren het doen van rekening en verantwoording van het gevoerde beneficiair beheer en, indien tegen de rekening geen verzet wordt gedaan, hunne schuldvorderingen in ontvangst te nemen, voor zooverre het bedrag des boedels zal blijken toereikende te zijn.

Geschiedende deze oproeping ter voldoening aan art. 1082 B. W.

Namens de erfgename,
J. DE JONG, notaris.

Als deze pijnlijke affaire uiteindelijk voorbij is, blijft Jaai Roosjen niet langer in Stavoren, maar wijkt (volgens de overlevering) uit naar Canada. Zo ontvlucht ze de sociale druk die ze ervoer in de kleine gemeenschap Stavoren. De arme Jaai Roosjen verliest in 1906 eerst haar vader die 46 jaren werfbaas is geweest en een half jaar later ook haar echtgenoot. Vervolgens wordt zij geconfronteerd met de gevolgen van het riskante financieel beleid van haar overleden man. De werf is failliet. Alles wordt verkocht, tot zaken van heel persoonlijke aard toe. Voor de weduwe Jaai Roosjen moet dit een voor haar gevoel beschamende episode zijn geweest na al die jaren dat haar vader de werf met succes draaiende heeft gehouden.

## De werf van werfbaas Ids Strikwerda (1907 – 1918)

Bij de openbare verkoping van de werf op 7 maart 1907 wordt Ids Strikwerda als hoogste bieder voor f. 2599.- eigenaar van de jollenwerf en mag hij de grond pachten tot 1921. De brandverzekering op het huis wordt overgeschreven op zijn naam. De verzekerde waarde bedraagt f. 2700.-

*Stavoren, begin 1900. De Voordelft met de Voorstraat oostzijde. Het derde huis links van de boerderij, van lichte, nieuwe steen, is de woning van Ids Strikwerda en zijn vier zussen.*

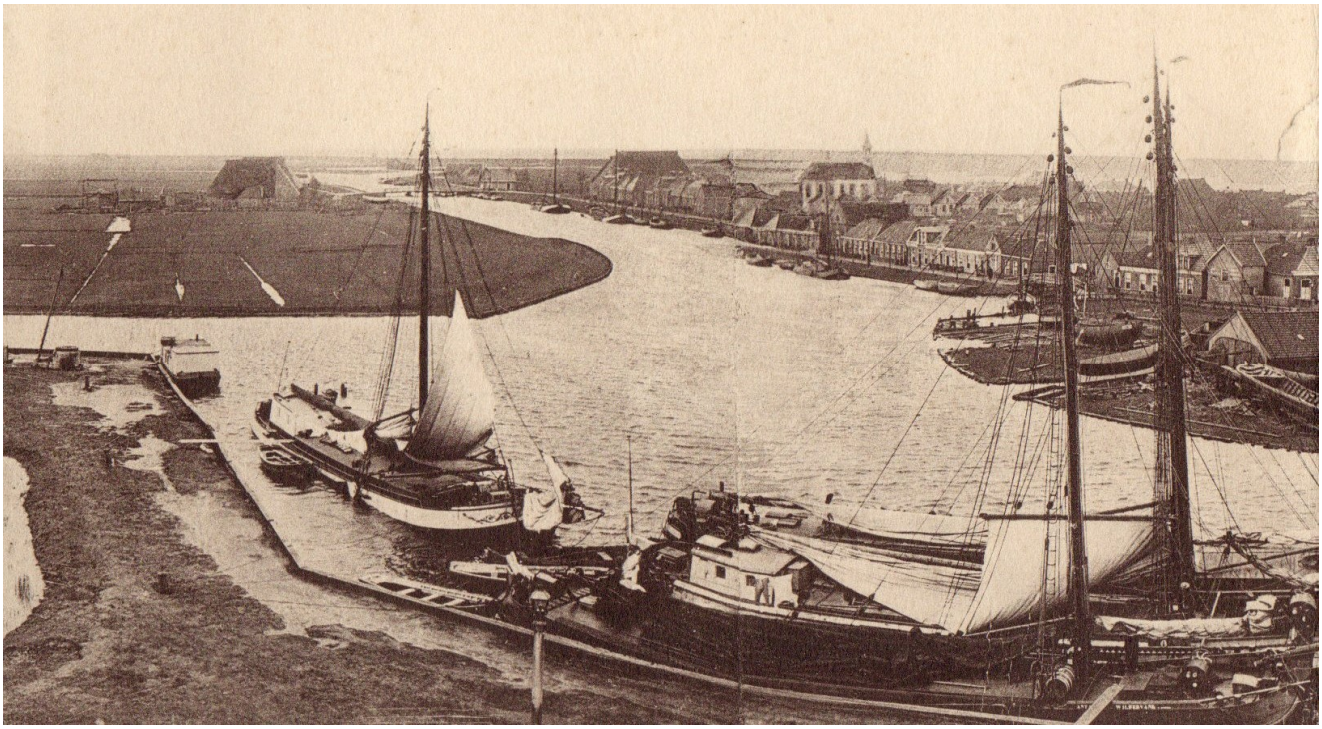
Rond 1900 is de visserij op de Zuiderzee voor de kustbewoners in de Zuidwest-hoek van Friesland zeer interessant. Lieden van allerlei soort wagen zich met een bootje op het water om mee te profiteren van de winsten die gemaakt kunnen worden met de verkoop van aal, ansjovis en haring. Gelegenheids-vissers. De echte vissers wonen in Molkwerum, Stavoren, Warns/Laaksum en Hindeloopen. Van de gebruikte vaartuigen zijn er in Stavoren 64 jollen van 2 tot 5 ton. Die jollen zijn vooral gebouwd in Stavoren bij Roosjen/Strikwerda en in Gaastmeer, bij de scheepswerf *De Vlijt* van de familie Wildschut. Bij Roosjen/Strikwerda worden de jollen bijna in serie gebouwd. Jan Andriesz Wijbrands vertelt later over de situatie begin 1900: "We kregen de slag te pakken met die jollenbouw. We sloegen soms in negen dagen een jol in elkaar." Onder: panoramafoto van Stavoren in 1912

*Ids Strikwerda, krijttekening met waterverf, 30x40 cm., gemaakt door Max Nauta. In bezit van de fam. Wijbrands, Rotterdam, uit de nalatenschap van Marie Strikwerda. (Kopie hiervan uit: archief Jan Visser)*

## De omgeving van de werf in beelden

*Stavoren, ca. 1928. Van de werf naar het zuiden. Rechts het brugje over de Delft die daar in de Stadsgracht uitkomt. Achter de Groninger tjalk twee "boeiers" (boeieraken, verbouwde beurtscheepjes) van Jan Wijbrands, de Stavo en de Snits, die ermee vaart met betalende passagiers. De houten Henriette lag meestal in de Delft, even achter het wegneembare brugje op de foto.*

*Stavoren, omstreeks 1924. Aan het zijlperk, de kade voor de sluis, liggen enige Staverse jollen met de kop in de oostenwind. De vissers halen de vis uit het net. De werf is op dat moment eigendom van Auke van der Werff, maar uiterlijk is er weinig veranderd.*



*Stavoren, 1912. Wachtende schepen voor de sluis. Rechts het werfterrein van Ids Strikwerda, Helemaal naar het zuiden (direct links van de masttop van de achterste klipper) de schuur van Ids eerste werfje dat hij in 1908 verkocht aan A. Peereboom uit Wieringen, die deze ging gebruiken als wierschuur.*

*Stavoren, 1912. Van hier uit is er een goed zicht op de werf. Door de zuidoostenwind staat het water hoog. Op de helling aan de noordkant een praam en op het droge twee huurjachten in verband met winterberging. Aan de oostkant enige jollen op de wal, waaronder de ST 32 van Ids G. Bakker.*

*Achter de schuur van de werf een houten huisje met een royaal dak, het sluisdeurenhok, dat de tijd weet te trotseren: het staat er nog tot op de dag van vandaag, dankzij een restauratie door Anton van der Werff. Het werd ondermeer gebruikt als opslagplaats van materiaal (reservedeuren) voor de sluis.*

*Stavoren, 1912. Nog eens dezelfde situatie, nu met zicht op het oosten: de vaart naar Molkwerum en het terrein met de 'spoorputten' dat onder water staat vanwege opstuwing door de oostenwind. De schuren achter de verste tjalken rechts zijn een zoutkeet en een wierschuur van de handelaren Andries Kuperus en Meindert de Groot.*

*Stavoren, 1915. Vanaf de kade voor het station: Een binnenscheepje (een bokschip) op de sledehelling, bij de schuur jollen voor onderhoud. Op de voorgrond wordt de kotter Claudia naar haar ligplaats geboomd.*

*Stavoren, ca. 1910. Vishandel aan de Schans. Op de achtergrond de jollenwerf en het station.*

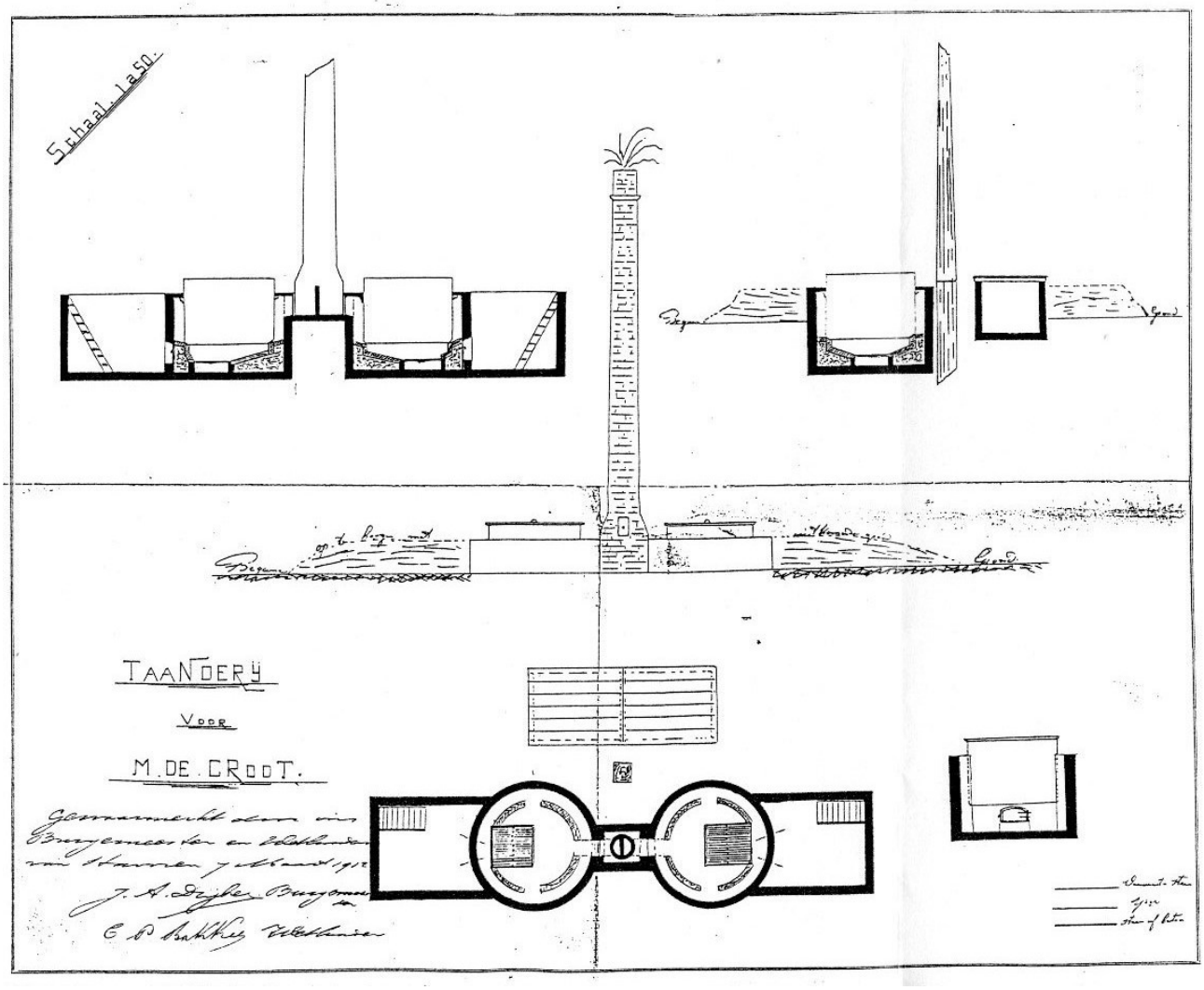
## Onderverhuur door Ids Strikwerda

Werfbaas Strikwerda werkt vanaf 1907 gestaag door. In hoeverre de werf zakelijk gezond draait, is echter onduidelijk. Er is helaas geen bedrijfs-administratie bewaard gebleven. In 1908 verkoopt hij zijn timmerschuur op de Stadsfenne aan Arie Peereboom uit Wieringen. Die gebruikt de schuur voor wieropslag. Op zijn nieuwe werf zal Ids nog slechts vier nieuwe jollen bouwen en enkele tientallen sloepen en natuurlijk komen er schepen voor reparatie en onderhoud. Maar geïnvesteerd wordt er niet door Strikwerda. Hij heeft ook maar weinig personeel. Heel florissant ziet het er niet uit. Vissers die een nieuwe jol willen, gaan liever naar Gaastmeer, naar de gebroeders Wildschut, dan naar Strikwerda. Ids is er daarom niet afkerig van iets bij te verdienen door andere ondernemers gebruik te laten maken van het werfterrein.

*Stavoren, het bedrijfje van fa. M. de Groot aan het Noord. Hier omstreeks 1940. De benzinepomp is eind jaren zestig (zonder de hoge opbouw) verplaatst naar Laaksum waar "havenmeester" Wiggele Visser zich erover ontfermde.(Foto: Tresoar)*

In december 1911 vraagt Ids de Gemeenteraad van Stavoren toestemming om een gedeelte van de grond die hij van de gemeente pacht, af te mogen staan aan dhr. M. de Groot voor taanderij. (*Leeuwarder Courant,* 30 december, 1911) De ondernemer Meindert de Groot (Workum 1879 – Stavoren 1970) is zeil-maker. Hij vestigt zich in 1903 in Stavoren. Aanvankelijk aan de Schans, maar in 1910 verhuist hij naar de Noord. Alleen een gracht scheidt het erf van zijn woning van het werfterrein. Voor het tanen van zeilen en netten wil De Groot tegen huurvergoeding een paar grote kuipen op het werfterrein ingraven om daar

die werkzaamheden uit te voeren. Het tanen van (katoenen) zeilen, netten en touwwerk is belangrijk om het voor de vissers en schippers kostbare materiaal te beschermen tegen de invloeden van water en de rot die hiervan het gevolg is. Een taanderij bestaat uit een taanketel, een stookplaats en een taanmast. De taanderij van De Groot moet komen op de noordwestpunt van het werfterrein en bestaat uit twee ijzeren taanketels die zich bevinden in betonnen kelders die half ingegraven zijn op zo'n vier meter van de walkant. Met een trapje kan de stoker naar beneden om bij de stookplaats van een ketel te komen.



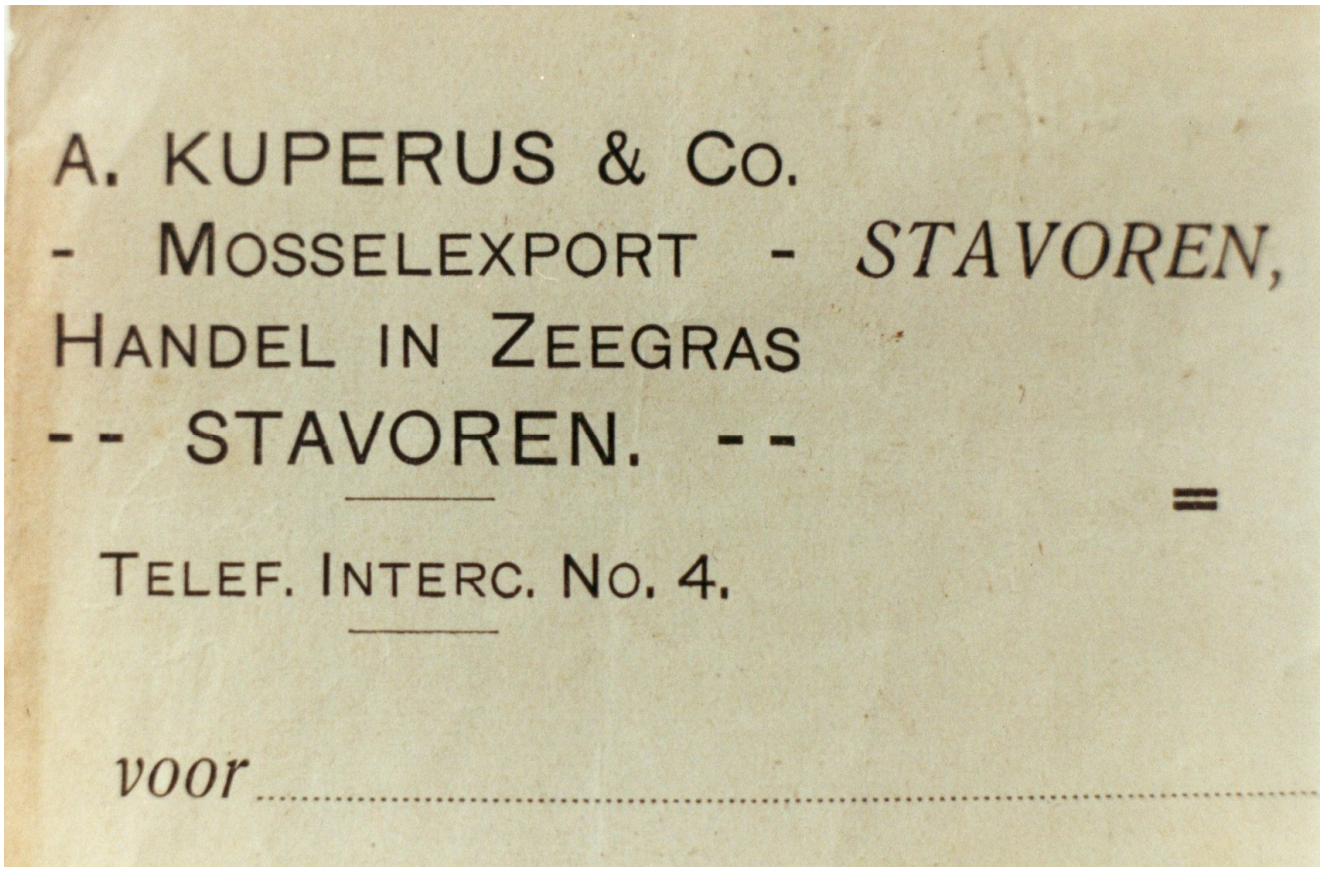

*Bouwtekening taanderij Meindert de Groot, 1912. "Gewaarmerkt door de Burgemeester en Wethouders van Stavoren, 7 maart, 1912". Bouwmateriaal (rechtsonder): vuurvaste steen, ijzer en beton. In de schriftelijke toelichting vermeldt De Groot: "Ondergeteekende M. de Groot, zeilmaker alhier, neemt bij deze beleefd de vrijheid u geacht College te verzoeken, vergunning te mogen ontvangen tot het laten maken eener taaninrichting op een vrij terrein volgens bijgaande bestek en teekening, en volgens B. en W. te stellen voorwaarden. Met de meeste hoogachting, M. de Groot". "Ter inlichting: De inrichting wordt gemaakt p.m. 1 M. uit de afrastering loopend in de richting van de Westelijke zijgevel der Scheepstimmerwerf en p.m. 4 M. uit de walkant. Het geheel wordt gemetseld van steen volgens bestek of gewapend beton. De schoorsteen wordt van dien hoogte, dat hij komt boven de scheepstimmerwerf." (Bron: Gemeente archief Stavoren, uit: archief Jan Visser)*

Tijdens de gemeenteraadsvergadering van 31 januari 1912 wordt het verzoek van Ids Strikwerda besproken om een gedeelte van de door hem van de gemeente gepachte grond te mogen onderverhuren. De gemeenteraad vraagt een tekening van de op te richten taanderij om te kunnen beoordelen in hoeverre andere belangen (zoals de bereikbaarheid van het sluisdeurenhok) geschaad worden. Daarbij is de Raad van mening dat het verzoek enerzijds moeilijk geweigerd kan worden, omdat er geen andere geschikte plaats is voor de taanderij van De Groot, maar dat de Raad anderzijds niet hoeft in te gaan op het verzoek van Strikwerda, omdat deze "niet genegen is van de huur een gedeelte aan de Gemeente af te staan en deze alzo meer huur hieruit zou maken als hij voor het gehele terrein aan grondpacht betaalt." Ids Strikwerda betaalt conform het oude contract 16 gulden per jaar huur aan de Gemeente, maar vraagt van De Groot voor het gebruik van een stukje van die grond dus meer dan dat jaarbedrag, wat de Gemeenteraad niet zint.

Desalniettemin gaat de Gemeenteraad op 13 februari 1912 in beginsel akkoord met de onderverhuur van een stukje van het werfterrein aan De Groot, "ter wille van De Groot, en omdat er overigens geen geschikt terrein voor dat doel kan worden aangewezen". Op 7 maart 1912 verleent de vergadering de vergunning aan De Groot om de voorgestelde taanderij te bouwen "onder bepaling, dat in niets van het geleverde plan mag worden afgeweken en een en ander op de 1e aanschrijving van het gemeentebestuur weder van het terrein moet worden verwijderd."

*Stavoren, ca. 1914, met rechts, op de noordwesthoek van het werfterrein van Ids Strikwerda, de taanderij van fa. M. de Groot (met aan weerszijden van de schoorsteen voor de taankokerij een ingegraven kuip. Met de taanmast worden de zeilen, touwen en netten in de kuipen gelaten en later weer opgehezen en gedroogd. De witte tjalk voor de kant is een 'charterschip avant la lettre': de 'Henriëtte' van Jan Wijbrands.*

Dat Strikwerda deze onderverhuur aanvraagt en van De Groot bovendien een substantiële huur vraagt, geeft op z'n minst de indruk dat Strikwerda dat geld goed kan gebruiken. Dat beeld wordt nog versterkt, omdat hij ook met de caféhouder en (vis)handelaar Andries Kuperus onderhands afspraken maakt om Kuperus tegen betaling gebruik te laten maken van het werfterrein voor diens zakelijke activiteiten. Dat kan onderhands. Kuperus zet geen bouwsel op het terrein en komt onregelmatig. Dat kan zonder contract over onderverhuur en daarmee zonder contract met de gemeente. Kuperus werkt overigens vaak samen met De Groot, bijvoorbeeld bij handel in mosselen. Het komt iedereen dus goed uit, dat zij elkaar regelmatig kunnen ontmoeten op het werfterrein.




*Advertentie (uit archief Jan Visser)*

Over de taanderij weet **Hendrikje de Jong** (1906 – 1995) zich nog wel wat te herinneren. Zij woonde immers op het Noord. Het erf achter hun woning grensde aan het Zijlperk.
*"Jawis teugenover ons op 'e helling war de taanderij. Dy groate piip komt my nòch bekend foar. 't Ken best wese dat dy taanderij fan Meindert de Groat war mar dat weet ik nyt. Ja, dy taanderij war flak bij ons as 't ware, over 't water. Der leiden hier dan ferskeidene fisserlui bij de helling. Se moesten op hun beurt wachte nou en dan fochten se hast wy earst sú. Ouwe Pippie dy war der taanbaas en Pippie had moaie streken En dan hadden se un nocht dy fisserlui met Pippie, oh oh. Och, och dan naaid 't 'r út! En dan genoaten wij met nou.*

('Pippie' was de bijnaam van Berend de Jong)

## De werf in de verkoop

Na ruim tien jaren, in december 1917, houdt Ids het voor gezien. Hij is dan 57 jaar. Hij heeft geen opvolger en met zijn gezondheid is het niet goed. Het perspectief voor de werf is ook niet best. In december 1917 biedt Strikwerda de werf daarom te koop met een advertentie in de *Leeuwarder Courant:*

**"Huizinge met Scheepstimmerwerf**, wegens gebrek aan opvolger **Te Koop** eene beklante **SCHEEPSTIMMERWERF met SLOEPENBOUW**
(tevens groote ruimte voor IJZERBOUW), prachtig gelegen a/h. scheepsvaarwater b.d. Sluis. Te bevragen b. d. eigenaar **I. Strikwerda,** scheepswerf en sloepenbouw, **Stavoren."**
*(LC,* 22 december 1917*)*

Een half jaar later, in juni 1918, verkoopt Ids de werf aan Auke van der Werff, een telg van een bekend geslacht van scheepsbouwers in Friesland. Hij doet daarbij goede zaken. In 1907 heeft Ids de werf gekocht voor f. 2600.-. Ruim tien jaar later verkoopt hij hetzelfde (verouderde) bedrijfje voor f. 4000.-, terwijl het bedrijfseconomisch perspectief voor de werf zoals Strikwerda die dreef, zondermeer somber te noemen is. Ids Strikwerda heeft vervolgens niet lang mogen genieten van een rustige oude dag, want een jaar later, op 27 juli 1919 sterft hij. Ruim 59 jaren oud. Hij is niet getrouwd. Zijn vier zussen, waarvan er drie met broer Ids in Stavoren wonen aan de Voorstraat 15, allen ongetrouwd, verkrijgen de nalatenschap.

## De "Dames Strikwerda" van Stavoren

Uit de *Balkster Courant*, 11 februari 1964: "Op bijna 95-jarige leeftijd is in het Sint Antonius Ziekenhuis te Sneek overleden mejuffrouw M. Strikwerda uit Staveren. Mejuffrouw Strikwerda was het enige nog in levende zijnde lid van de familie Strikwerda. Deze familie had in vroeger jaren een scheepshelling in Staveren en bewoonden een herenhuis aan de Voorstraat. Lange tijd werd de werf beheerd door de zoon Ids Strikwerda, terwijl zijn drie zusters een hoedenzaak dreven. De zusters werden in de omwandeling altijd de "Dames Strikwerda" genoemd. De leden van de familie Strikwerda behoorden toen die dagen tot de notabelen van de stad Staveren." (Balk, 1964)
In 1856 trouwt de scheepstimmerknecht Gerben Hobbes Strikwerda (1833 – 1900) in Hindeloopen met Pieter Idzes Wijbrands (1836 – 1884). In 1860 verhuizen zij naar Stavoren. Ze krijgen 6 kinderen. Twee jongens Ids (1860) en Hobbe (1862 – 1863) en vier meisjes: Renske (1864), Aag (1866), Marie (1869) en Wietske (1871). Renske gaat later in Hindeloopen wonen. De andere zussen blijven in Stavoren. Ze trouwen niet en wonen met hun oudere broer Ids onder één dak. Al spoedig staan zij bekend als "de dames Strikwerda". Zo wordt bijvoorbeeld in 1902 in de *Leeuwarder Courant* het volgende verslag van een zitting van de Rechtbank in Leeuwarden gepubliceerd:

*De graven van de Strikwerda's op het kerkhof in Stavoren zijn rond de eeuwwisseling geruimd. Helemaal rechts de steen van Ids Strikwerda en zijn zuster Marie.*

"Toen de dames Strikwerda te Stavoren in den avond van 28 Februari langs de Warnservaart wandelden, hoorden zij gestommel op een eilandje in de nabijheid, alsof een plank in een boot werd geworpen. Ze bleven staan en zagen, hoe daarop een man van het eilandje in een bootje sprong en wegvoer. Zij volgden. Ze zagen de boot aanleggen, de man er uit komen en daarop kwam deze haar tegen met den vaarboom op den schouder. Het was Wouter de J., een veehouder in genoemd stadje en buurman van een broer der dames, die scheepstimmerman is. Bij het vaartuig gekomen lag daarin een plank. De dames haalden den broer, deze hield de wacht en daarop werd schipper Boomsma gehaald, die het toezicht heeft op de pleiziervaartuigen van den Engelschman John Loynes, als deze laatste niet in ons land is en zijn kotter bij genoemd eiland ligt. Boomsma zag, dat de plank in de boot een van het pleizierjacht was. De veehouder (…) kreeg proces-verbaal wegens diefstal. (…) Er kwam echter meer kijken. Strikwerda, de scheepstimmerman, vermiste in 't najaar van 1901 een groote, breede plank, zonder een spoor er van te kunnen vinden. Totdat hij op zekeren dag bij v.d.Goot een nieuwe stoof zag, gemaakt van hout, volkomen overeenstemmende met dat van zijn vermiste plank. Hij herkende het hout daarom zo goed, daar het vol wormgaten was. Vrouw v.d.Goot had de stoof van Wouter present gekregen. Tevens had deze laatste aan een anderen getuige een paar stooven laten zien van hetzelfde hout en gevraagd, ze voor hem te

verkoopen, wat geweigerd werd. Zoo stond beklaagde nu terecht wegens twee misdrijven van diefstal. (…) De Officier vraagt veroordeeling van beklaagde tot twee maanden gevangenisstraf." (*LC,* 28 maart 1902)

"De dames" zijn op dat moment jonge vrouwen van midden dertig. Hun moeder is 15 jaar eerder, op 47 jarige leeftijd overleden. Hun vader overleed op 1 februari 1900 in de ouderdom van bijna 67 jaren. Hun oudere broer Ids is scheepstimmerman op de werf van Pieter Heinsius, bij de oude werfbaas Douwe Roosjen, en is op dat moment 42 jaar.

*Stavoren, 1930, De 'Dames Strikwerda' in hun* **Stavorensche sloep** *met buitenboordmotor voor het Zijlperk bij de zeesluis. Rechts de beschoeiing van het terrein van de voormalige werf van broer Ids. Vanaf 1918 is dit het terrein van scheepsbouwwerf 'Volharding' van Auke van der Werff. In de sloep van voor naar achter: Wietske Strikwerda, aan de riemen dhr. J.P.A.Wijbrands,in het midden Petronella Wijbrands-'t Hoen, Hektor, de hond van de dames Strikwerda, en achterin Aag Strikwerda aan stuurboord en Marie Strikwerda aan bakboord. Op de achtergrond de zoutkeet en schuur voor wieropslag van Andries Kuperus. (Foto: archief Jan Visser/Ruurdtje Visser-De Groot).*

De dames Strikwerda zijn in die tijd in Stavoren overigens niet alleen bekend vanwege hun mooie huis, hun hoedenwinkel (waar ze nooit reclame voor maken, ze werken vrijwel uitsluitend voor de Staverse bevolking) en hun maatschappelijke betrokkenheid (ze geven veel geld aan goede doelen, aan de Doopsgezinde kerk en aan liefdadigheid. Bovendien zijn ze in Stavoren maatschappelijk zeer actief). Naam maken ze ook met hun sloep met

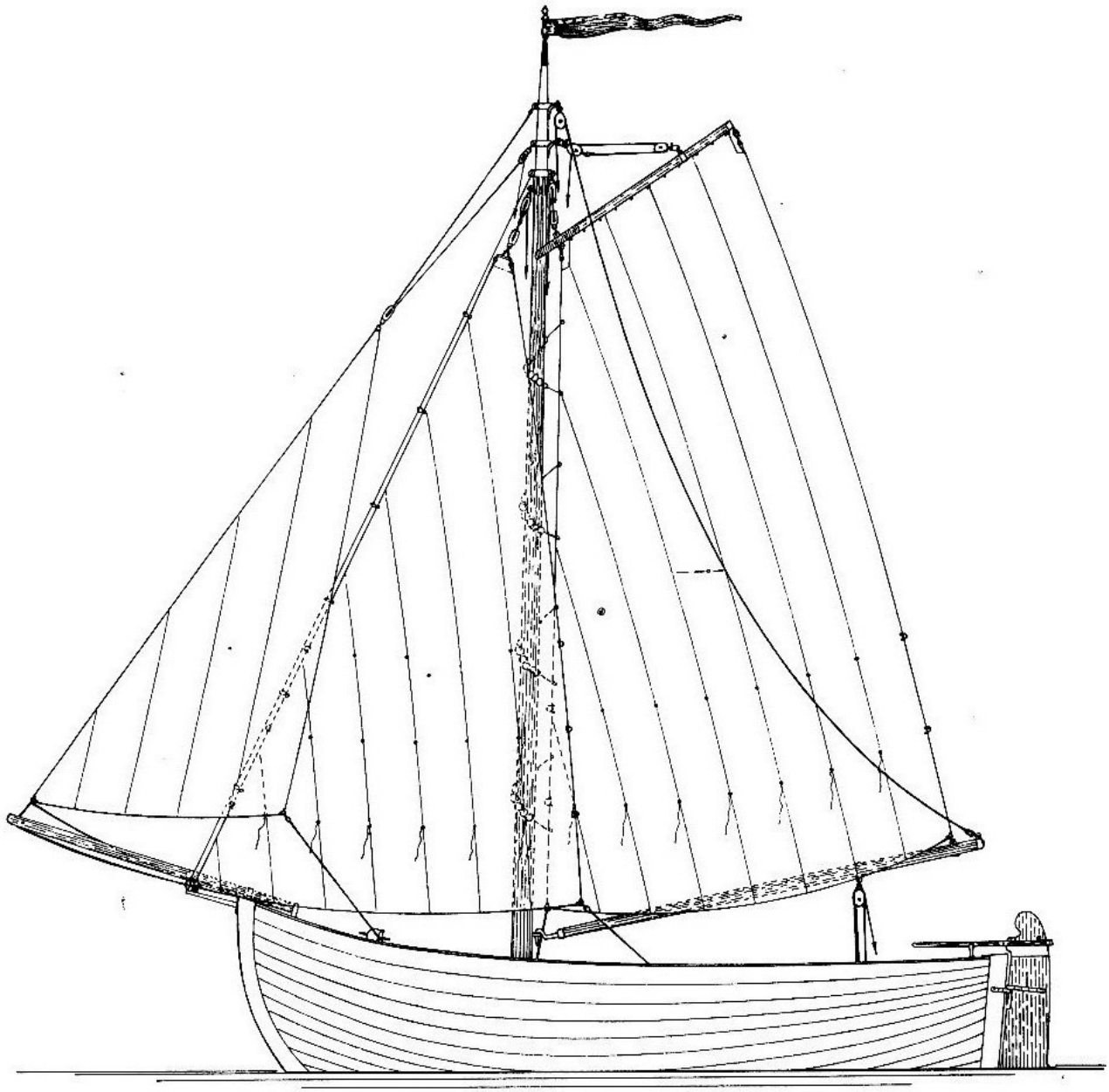
buitenboordmotor, die in een schiphuis aan de Achterdelft ligt. Daar varen ze mee naar Hindeloopen, naar familie, wat in die tijd voor ongetrouwde dames (zonder begeleiding en/of hulp van heren) door velen bijzonder werd gevonden.

Ids Strikwerda verkoopt zijn werf in 1918. Hij is nooit getrouwd geweest en is ook niet gaan wonen in de dubbele woning op het werfterrein. In die woning verblijft personeel van de werf. Hij blijft wonen bij zijn drie (ook al) niet getrouwde jongere zussen aan de Voorstraat. Dat maakt zijn persoonlijke leven een stuk eenvoudiger. Zo hoeft hij niet zelf de praktische lasten van het zelfstandig wonen en van zijn persoonlijke verzorging te dragen. Ids overlijdt in 1919, Renske uit Hindeloopen in 1940, Wietske in 1943, Aag in 1946 en Marie in 1964.

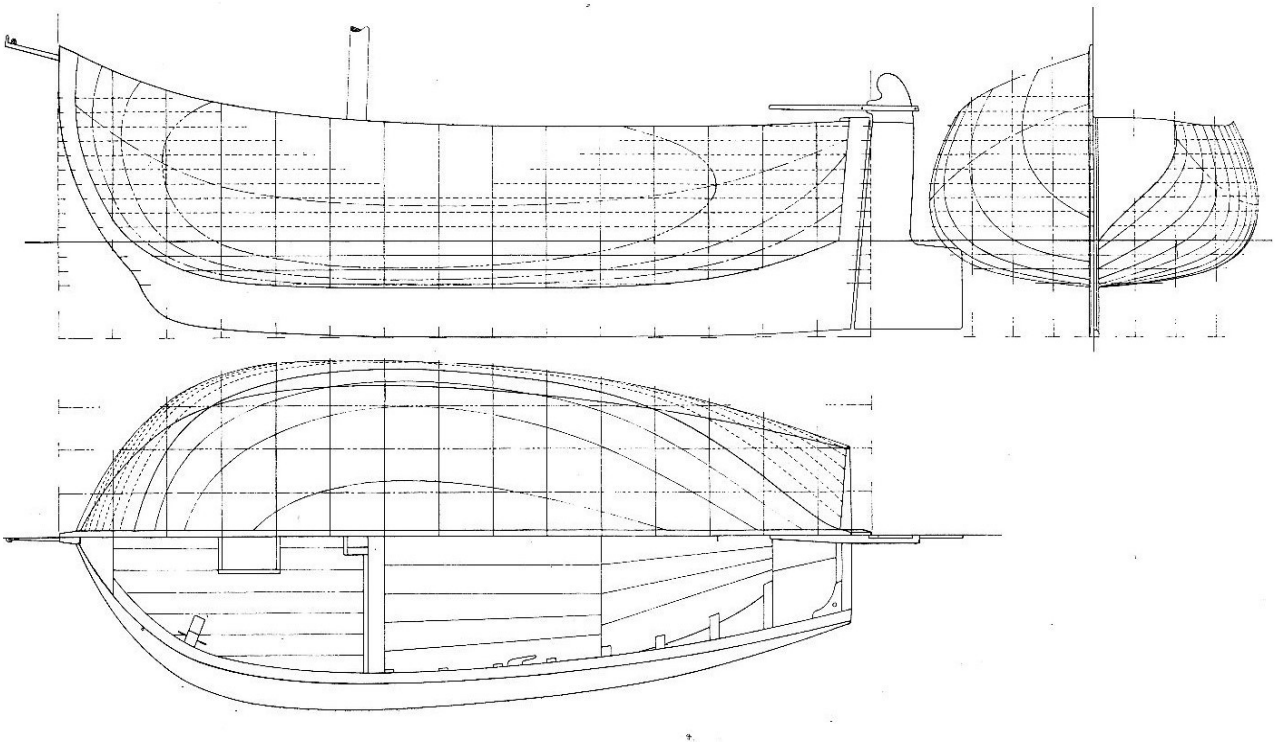
*Stavoren, 13 september 1938 (tijdens het jubileumfeest van Koningin Wilhelmina): De 'Dames Strikwerda': v.l.n.r. Wietske, Aag en Marie Strikwerda.*

## 3. Vorm en functie van de vissersjol

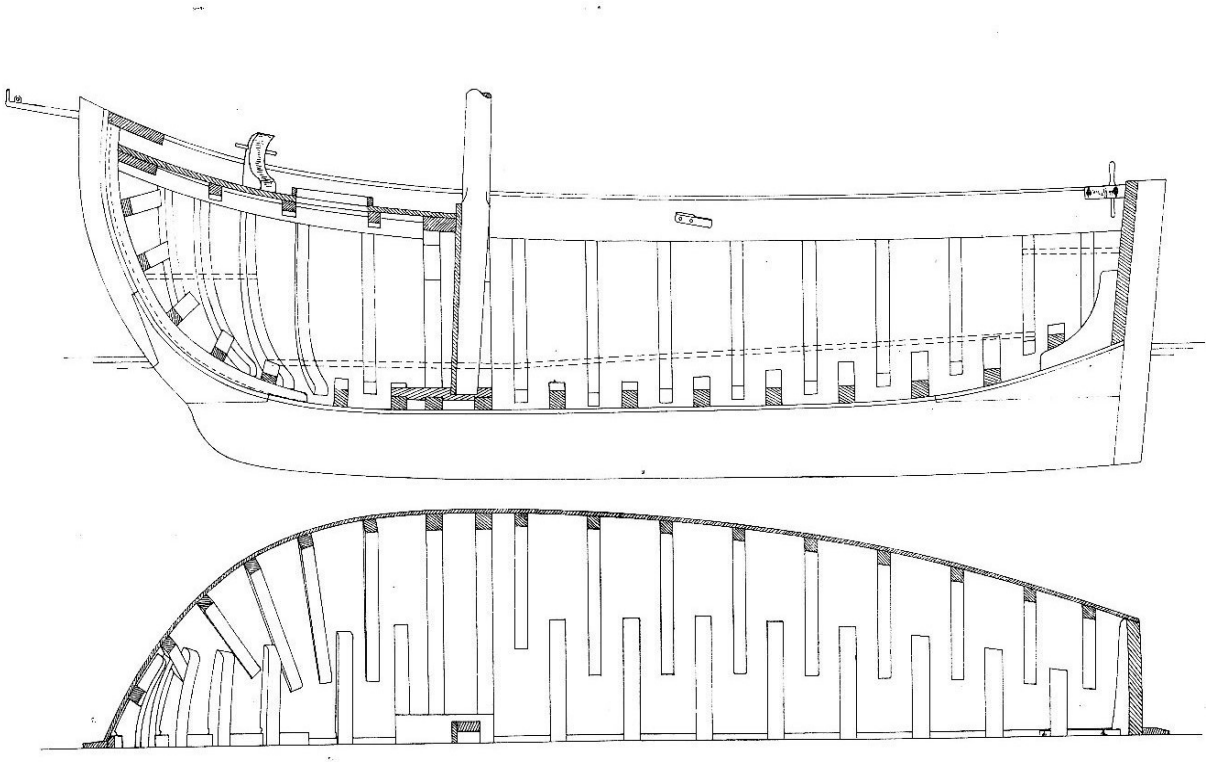
**'Visschersjollen'** zijn wat betreft vorm en functie bedoeld om mee te vissen. Aanvankelijk op aal (met fuiken), later ook op ansjovis en haring (met staande netten). Van de hier getoonde tekeningen geeft vooral de Staverse jol van J.K.Gipon een goed beeld van zo'n visjol. Zowel wat betreft het zeilplan als de constructie.



*Zeiltekening van een Staverse jol, getekend door J. K. Gipon. Uit: 'Ronde en platbodemjachten', red. Mr. Dr. T. Huitema, Amsterdam, 1962.*
*Grootzeil 12.5, fok 7.8 en kluiver 3.8 kwadraat meter.*
*Lengte 6 meter, breedte 2.44, diepgang 0.67 m.*



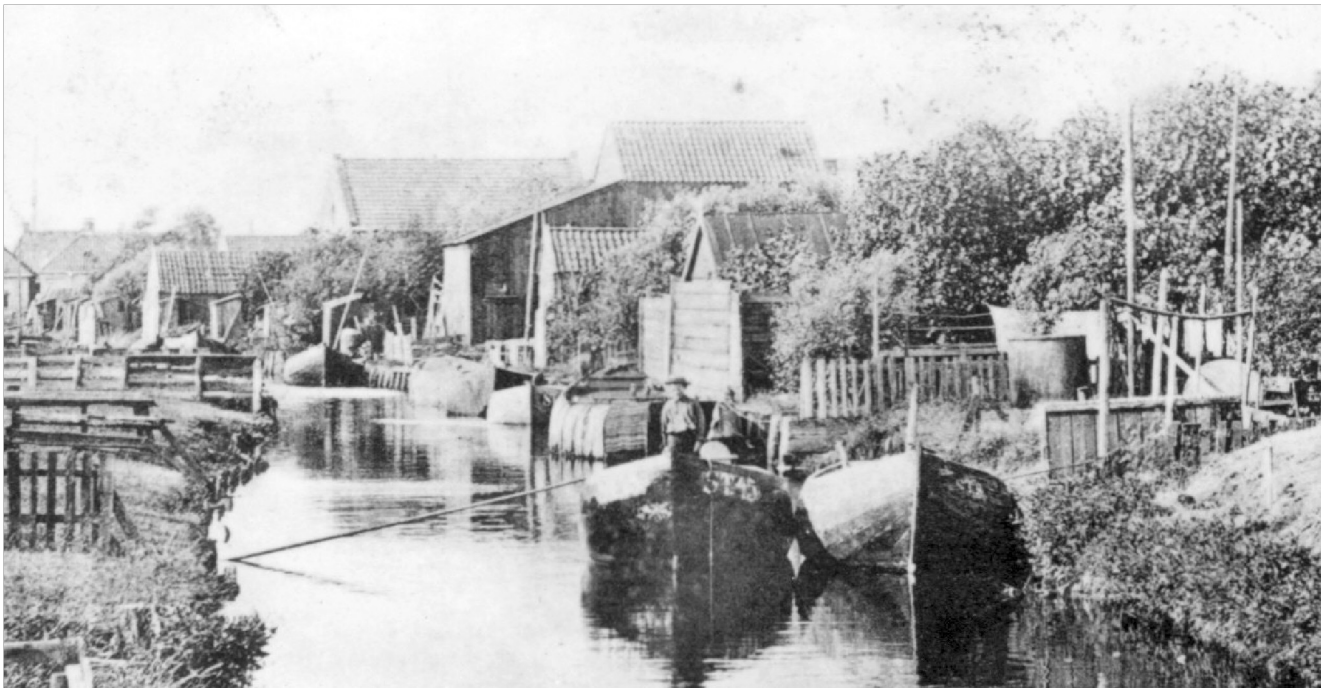
*Staverse jol, lijnentekening van de jol van J.K.Gipon, en hier onder de constructietekening.*



Opvallend bij de houten jollen is het robuuste karakter en de zware bouw van deze toch maar kleine scheepjes. De hoogliggende buikdenning zorgt voor een breed loopvlak. Ook heb je minder snel last van het water in het schip.

*Inhouten van de vissersjol HL 62 die Roosjen bouwde in 1901voor twee vissers in Laaksum.*

*Stavoren, ca. 1920. De ST 43 van de fam. Visser, een jol die omstreeks 1865 bij Roosjen is gebouwd.*

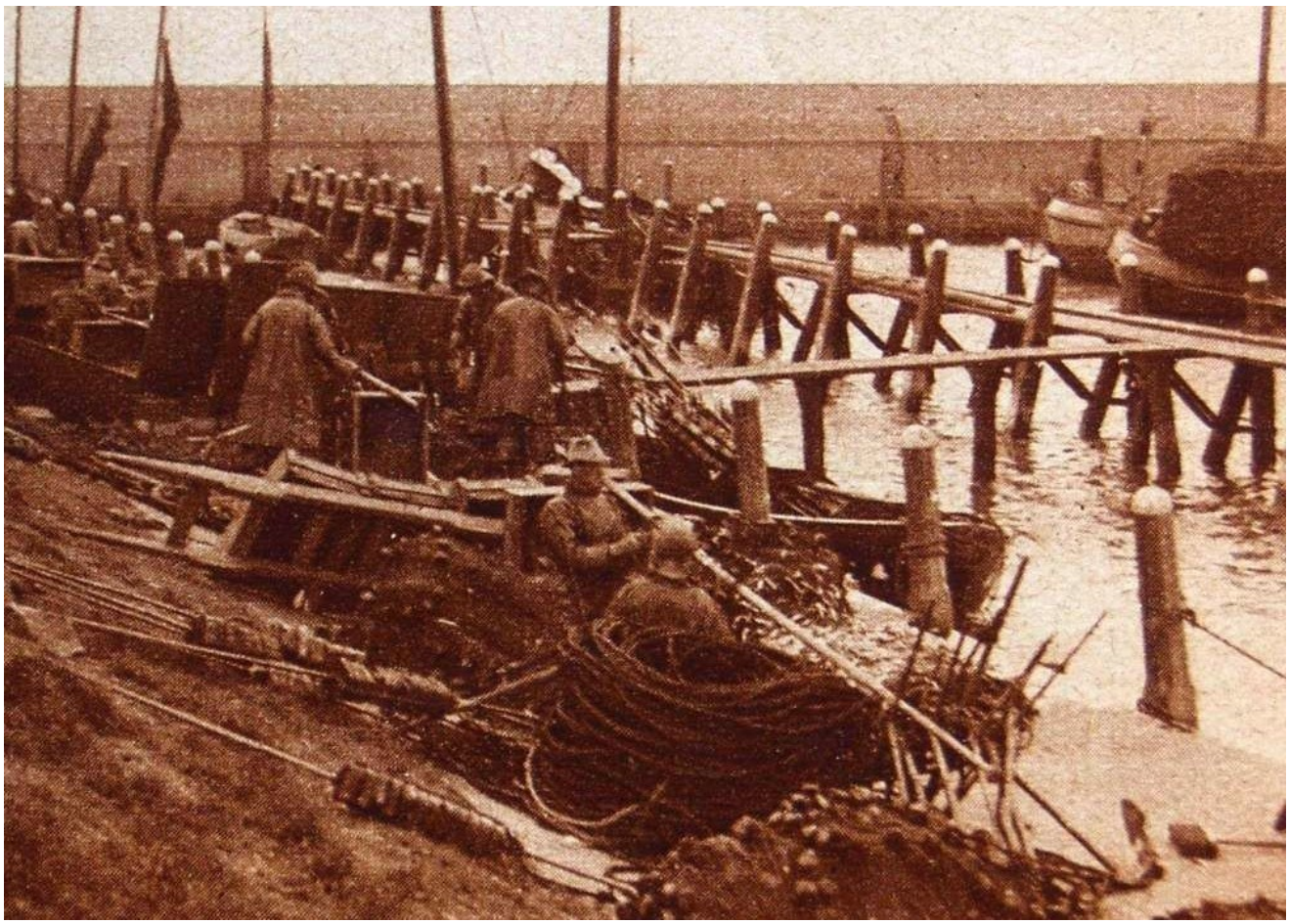


*Stavoren, Delft-Achterom. Het is zomer 1906. Als omstreeks eind juni de ansjoteelt is afgelopen brengt de visserman zijn jol naar binnen. Hier op de foto liggen ze in de Achterdelft achter de woning van de visserman aan de oude Schans, de ST 45 van Teake de Jong (gelegenheidsvisser) en de ST 9 van Berend Mulder, vervolgens de ST 54 van Auke van Dijk, de ST 17 van Albert Mulder, de ST 5 van Hains Muizelaar, de ST 28 van Jottje Bakker, de ST 58 van Willem Smits, de ST 18 van Klaas Jac.Visser en de ST 14 van Douwe Schellinga.*

*Stavoren, aan de Schans. Visser H. Muizelaar haalt de beug over een vaarboom.*

*Stavoren, aan de Schans. Muizelaar aan het werk. Op de kant de beug en een droogstok om de netten op te hangen.*

*Het plukken van de ansjovis uit de staande netten. Aan de haven, bij de visafslag. (Foto: FFG)*



*Stavoren, repareren van de netten op het veld naast de haven: vlnr: J. Bleeker, Tsjeerd Bleeker, A. Bakker, F. Jelles Zwaan, R. Mulder, J. Mulder, P. Bakker. Erachter zittend: Sjoerd J. Zwaan. Bij het hek F. de Boer en vader.*

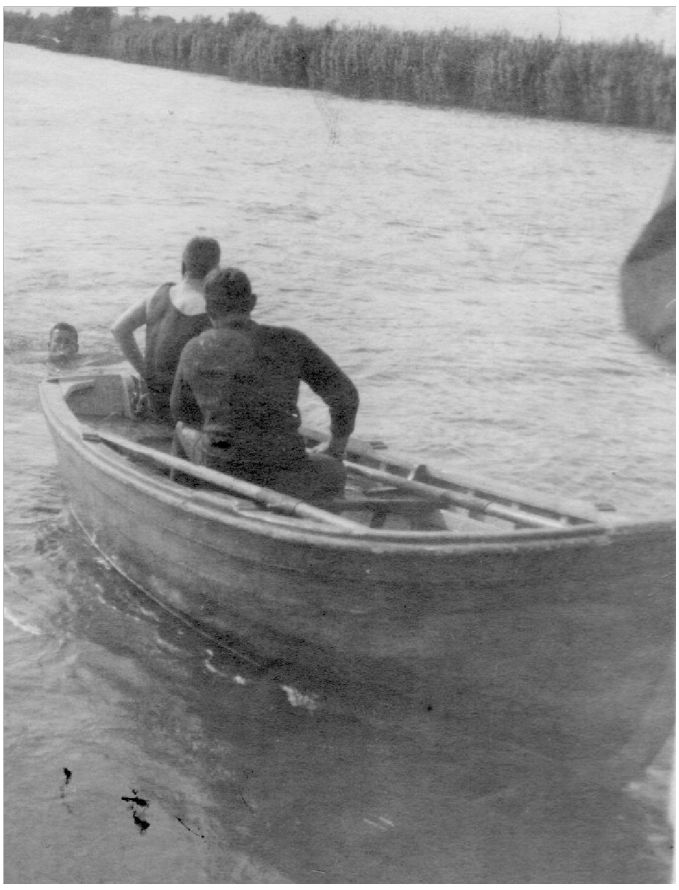
## Stavorensche sloepen

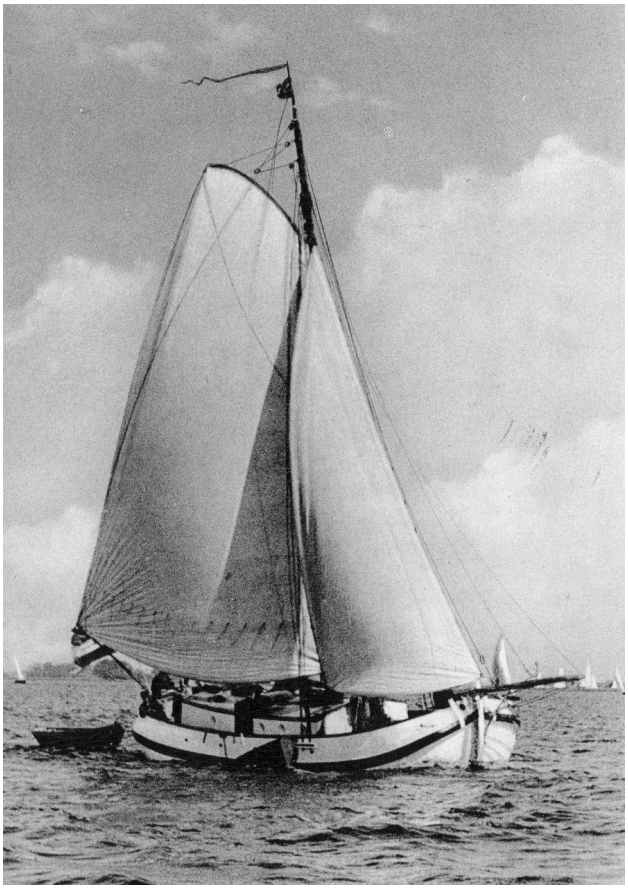
Behalve Staverse jollen, worden er in Stavoren ook Staverse sloepen gebouwd. Daar is veel minder over bekend. In veel advertenties vanaf ca. 1860 worden de benamingen Staverse jol en Staverse sloep nog door elkaar gebruikt. Daarnaast wordt er door de jaren heen door Roosjen/Strikwerda reclame gemaakt voor de bouw van 'Stavorensche sloepen en visschersjollen'. Dat zijn op dat moment dus verschillende typen schepen. Tegenwoordig weten we echter nog maar weinig over die Stavorense sloepen. Veel minder dan over de Staverse jol, die immers een bekende verschijning is gebleven op het water.

J. STRIKWERDA,
Scheepswerf, =:- STAVOREN.
Beveelt zich aan tot het maken van fraaie
Stavorensche Sloepen en Visschersjollen
Solied werk en van droog hout gemaakt.

*Advertentie uit de Nederlandsche Schippersalmanak, 1911.*

De mensen die deze scheepjes hebben gebouwd en die ze gebruikten, zouden meer informatie moeten kunnen geven over die vroeger zo populaire sloepen. **Max Wijbrands**, de oudste zoon van **Jan Wijbrands**, wist zich wel wat te herinneren uit de tijd dat zijn vader als schooljongen buiten schooltijd bij de werf van Ids Strikwerda hielp: *"Mòrgens om ses uur moest-y der al wese. En middachs út skoal wech om fier uur, want winterdaachs wurdd 't dan alwear donker, dan moest 'r der wear heen en dan moest 'r wear bijlichte. In 't drukst fan 'e tiid leverden se elke feartien dagen un jòl òf en omme week un sloep. Teugenwoardech noeme se dat 'Bremer òf un Grunneger' sloepen hè. 't Waren wat kleinere modellen ok nyt overnaads mar gewoane gladde sloepen. Se waren un foet òf twaalf lang, un roeisloep en dy leverden se dan an 'e KNSM."* De Stavorense sloepen zijn in de regel dus klein en komen wat betreft de vorm en constructie vrijwel overeen met de Groninger sloep. Daar is iets meer over bekend. In de *Spiegel der Zeilvaart* (juli, 1992) wordt deze sloep beschreven en wordt opgemerkt, dat "ook de werf Strikwerda te Stavoren in Friesland ze gemaakt heeft, hoewel naar het schijnt iets meer afwijkend in vorm. De afmetingen waren iets kleiner, de constructie lichter en de zeeg groter." Het lijnenplan van deze sloep heeft een aardige overeenkomst met dat van een slanke jol, afgezien van de kiel, de bolle wangen en kromme steven van de jol.





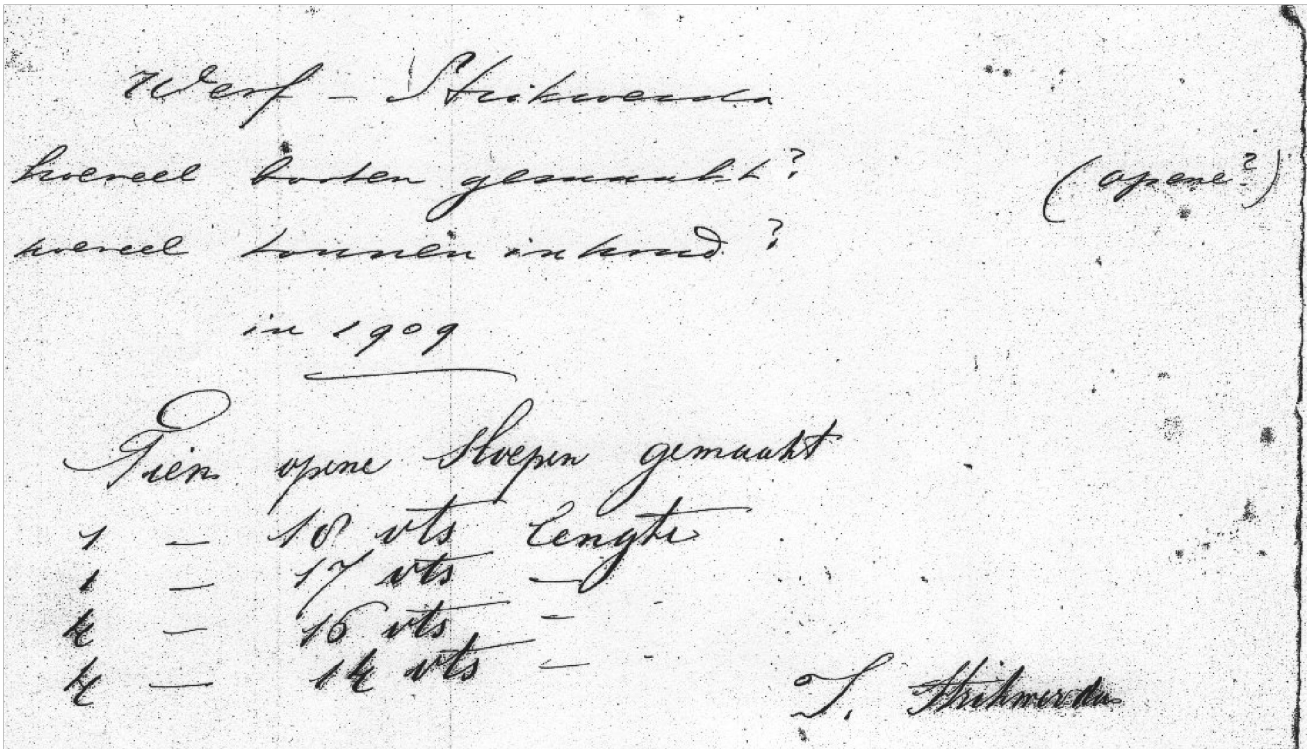
*Boeieraak 'Henriette' van Jan Wijbrands met een Staverse sloep als bijboot.*

*Stavoren, 1940. Jan Wijbrands op zijn boeieraak de 'Henriette', met zijn vrouw Tjitske Beima (op het IJsselmeer voor Stavoren, met noordwestenwind, richting Vrouwenzand).(Foto: archief Andries Kuperus)*

Dit soort sloepjes bouwt Ids Strikwerda met regelmaat. De meeste gaan naar Amsterdam, naar de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij. Hoeveel precies en voor wie is niet te achterhalen. Van de werfactiviteiten is geen vorm van bedrijfsadministratie bewaard gebleven. Geen agenda's, geen werfboeken of kasboeken. Een reden kan zijn, dat Ids Strikwerda en zijn vier zussen ongetrouwd en kinderloos bleven, zodat de nalatenschap geen duidelijke plek kreeg.

Wel zijn er enige gegevens bewaard gebleven in de gemeentelijke administratie van de stad Stavoren. In het *Jaarverslag* uit **1900** geeft de gemeente aan dat er op de twee werven in Stavoren (bij de sluis en op de Stadsfenne) 18 open boten te water zijn gelaten. In **1902** zijn er van de twee werven 11 open boten van stapel gelopen: 4 jollen en 7 sloepen.

In **1909**, toen Ids de werf bij de sluis een jaar in z'n bezit had en de werf op de Stadsfenne was verkocht aan Peereboom, werd hem door de gemeente opgave gevraagd van het aantal nieuw gebouwde boten. Hij reageerde met het volgende schrijven:



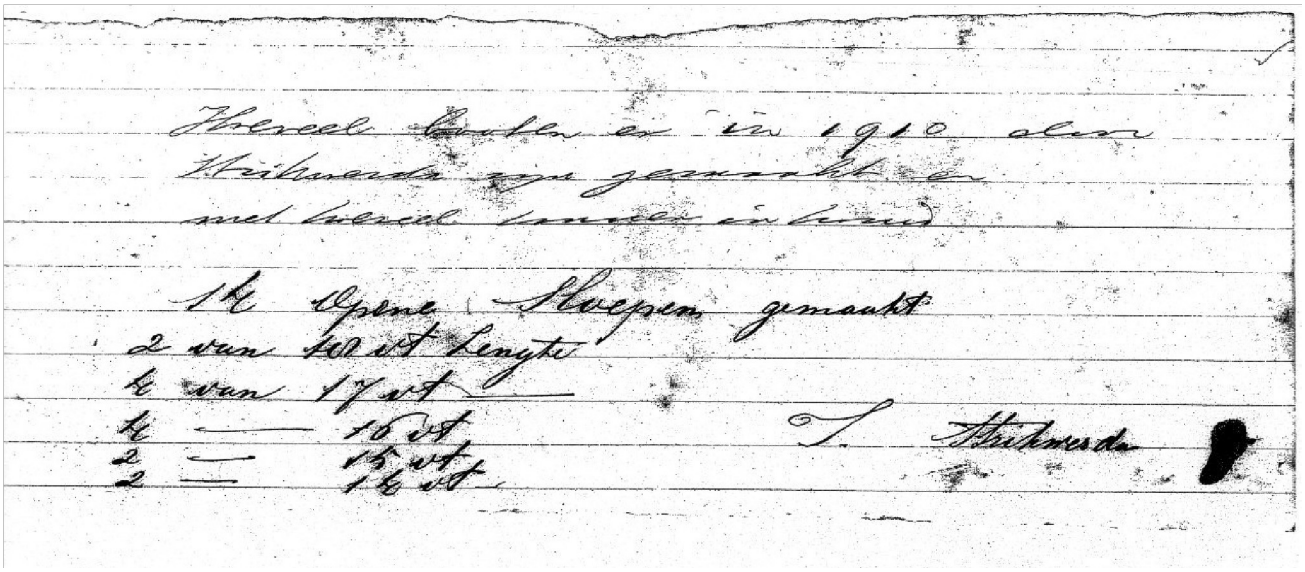
Werf – Strikwerda
hoeveel boten gemaakt? (opene?)
hoeveel tonnen inhoud?
in 1909

Tien opene Sloepen gemaakt
1 — 18 vts lengte
1 — 17 vts —
4 — 16 vts —
4 — 14 vts —

T. Strikwerda

*Opgave gemaakte boten door Werf-Strikwerda in 1909*

Over 1910 stuurt hij nog zo'n berichtje naar de gemeente, waarbij hij vermeldt de volgende sloepen te hebben gebouwd:



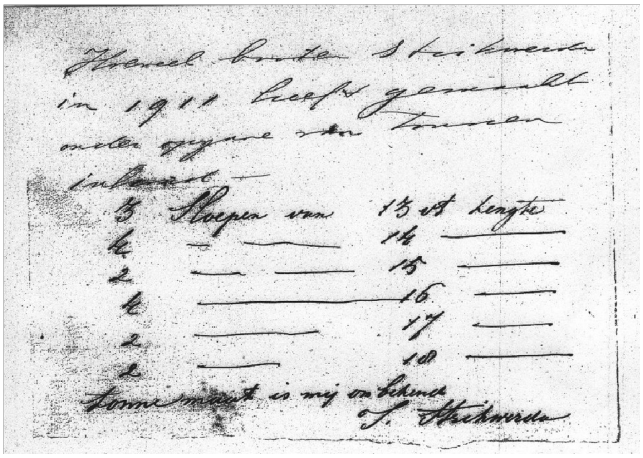
Hoeveel boten er in 1910 door
Strikwerda zijn gemaakt en
met hoeveel tonnen inhoud

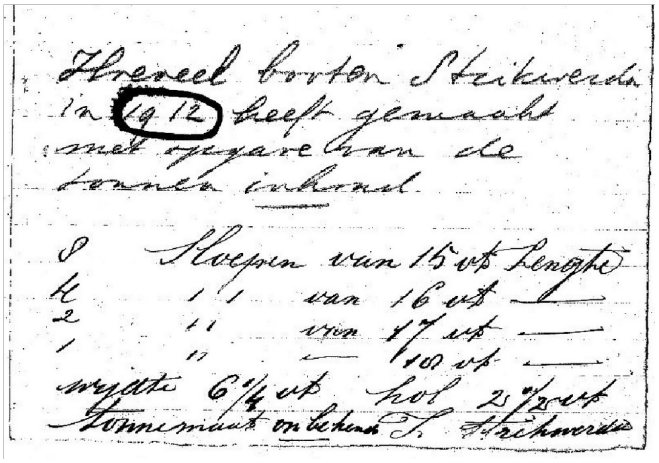
14 Opene Sloepen gemaakt
2 van 18 vt lengte
4 van 17 vt —
4 — 16 vt
2 — 15 vt
2 — 14 vt

T. Strikwerda

*Jaaropgave van te water gelaten boten over 1910, door Ids Strikwerda*

In **1910** twee van 18 voet lengte, vier van 17 voet, ook vier van 16 voet, twee van 15 voet en nog eens twee van 14 voet. Over **1911** het volgende overzicht:





Dat zijn in totaal 17 sloepjes in 1911 en over 1912 nog eens 15 sloepen:

**Van 1909 tot 1913** worden er door Strikwerda geen Staverse jollen gebouwd, alleen sloepen. De gemeente vraagt ook een tonnenmaat, maar daar wil Ids zich niet over uitlaten. Voor een sloepje van 4 à 5 meter, een bijbootje, lijkt dat ook wat minder relevant. Pas in **1913** doet hij opgave van de tewaterlating van **twee vissersjollen** van 24 voet lang en 10 voet breed en een holte van 5 voet. Bovendien bouwt hij dat jaar vier sloepen van 17 voet lang, 6.5 voet breed en 2.5 voet hol; vier sloepen van 16 voet lang, 6.25 voet breed en 2.25 voet hol en nog drie sloepen van 15 voet bij 6 voet en 2.25 voet.

De jollenbouw bij de werf van Strikwerda stelt vanaf 1907 dus niet veel voor. Nadat hij in 1907 werfbaas werd, heeft hij slechts twee jollen gebouwd. Tussen 1903 en 1913 vielen de vangsten op de Zuiderzee erg tegen en was er om die reden geen vraag naar nieuwe schepen. In 1914 begon de Tweede Wereldoorlog, in 1916 was er de Zuiderzeeramp die de aanleiding vormde voor de regering om het besluit te nemen de Zuiderzee af te sluiten. Dat besluit werd in 1918 genomen. Vanaf dat moment, direct na de oorlog, had het ook geen zin meer om een nieuwe jol te bestellen. Sterker, Ids Strikwerda voelde zich in die jaren niet goed, zijn gezondheid liet te wensen over. Hij wilde de werf wel verkopen en deed dat in 1918. Hij heeft als zelfstandig werfbaas op de werf binnen de zeesluis slechts twee nieuwe jollen gebouwd en natuurlijk wel diverse gerepareerd en onderhouden. De werf in Stavoren doet vooral reparatie- en onderhoudswerk en er worden nieuwe sloepen gebouwd voor de KNSM. Als Strikwerda in 1918 de werf verkoopt aan Auke van der Werff uit Warga, staat er nog één sloep op stapel voor de heer Buis uit Zaandijk. Daar is Van der Werff niet echt gelukkig mee. Hij bericht dhr. P. Buis, dat het scheepje nog lang niet klaar is. Dat het bij gebrek aan vaklui ook nog wel even zal duren en dat Strikwerda de order veel te goedkoop heeft aangenomen. Wil Buis zijn sloep nog hebben, dan wordt die flink duurder.

Bovendien heeft Van der Werff het druk met reparatiewerk.
De bouw van Stavorensche sloepen wordt in 1918 voortgezet door de scheepsbouwer Jan Valk in Stavoren, die na de verkoop van de jollenwerf voor zichzelf begint in een timmerschuur achter de kerk.

## 4. Drie scheepswerfjes in Stavoren

Het accent in dit boek ligt op de geschiedenis van **dè** werf van Stavoren, die op de noordpunt van de Schans, tegenover het station. In de periode 1846 – 1920 zijn er in Stavoren echter meer werfjes geweest. Iets minder in het oog springend, maar toch. Vanaf het einde van de 19e eeuw, van 1879 tot 1908, drijft Ids Strikwerda, de toen nog jonge zoon van Gerben Strikwerda, een werfje op de Stadsfenne. Hij maakt vooral Staverse jollen. Volgens overlevering vooral voor vissers uit Laaksum. Er zijn geen bouwgegevens van bekend. Alleen van de HL 53 staat vast dat Wietze Boersma uit Laaksum die in 1904 bij Ids Strikwerda liet bouwen.

Het werfje was bescheiden en heeft zo'n dertig jaren bestaan. Maar het was er. Een derde werfje is in 1918 opgericht door Jan Valk. In een schuur aan het water van de Achterdelft, direct naast de N.H. kerk aan de Voorstraat. Ook een bescheiden werfje, dat vooral adverteert met nieuwbouw van 'Stavorensche sloepen'. Jan Valk werkte tot 1918 op de werf van Strikwerda als scheepstimmerknecht. Na de verkoop van de werf in 1918, aan Auke van der Werff, begint hij echter voor zichzelf. Achter de kerk start hij met de reparatie en het onderhoud van Staverse jollen en bouwt hij sloepen. Van der Werff stapt immers over op ijzerbouw en hoewel hij onderhoud en reparaties aan jollen wel blijft uitvoeren, is het begrijpelijk dat diverse vissers met hun houten jol uitwijken naar het werfje van Valk. Stavoren kent tussen 1846 en 1918 daarmee in totaal de volgende werfjes:

A. de jollenwerf Roosjen/Strikwerda op de **Schans** (vanaf 1846);
B. de jollenwerf van Ids Strikwerda aan de **Stadsfenne** (van 1879-1908);
C. de sloepenwerf van Jan Valk aan de **Achterdelft** (vanaf 1918).

### B. De werf aan de Stadsfenne

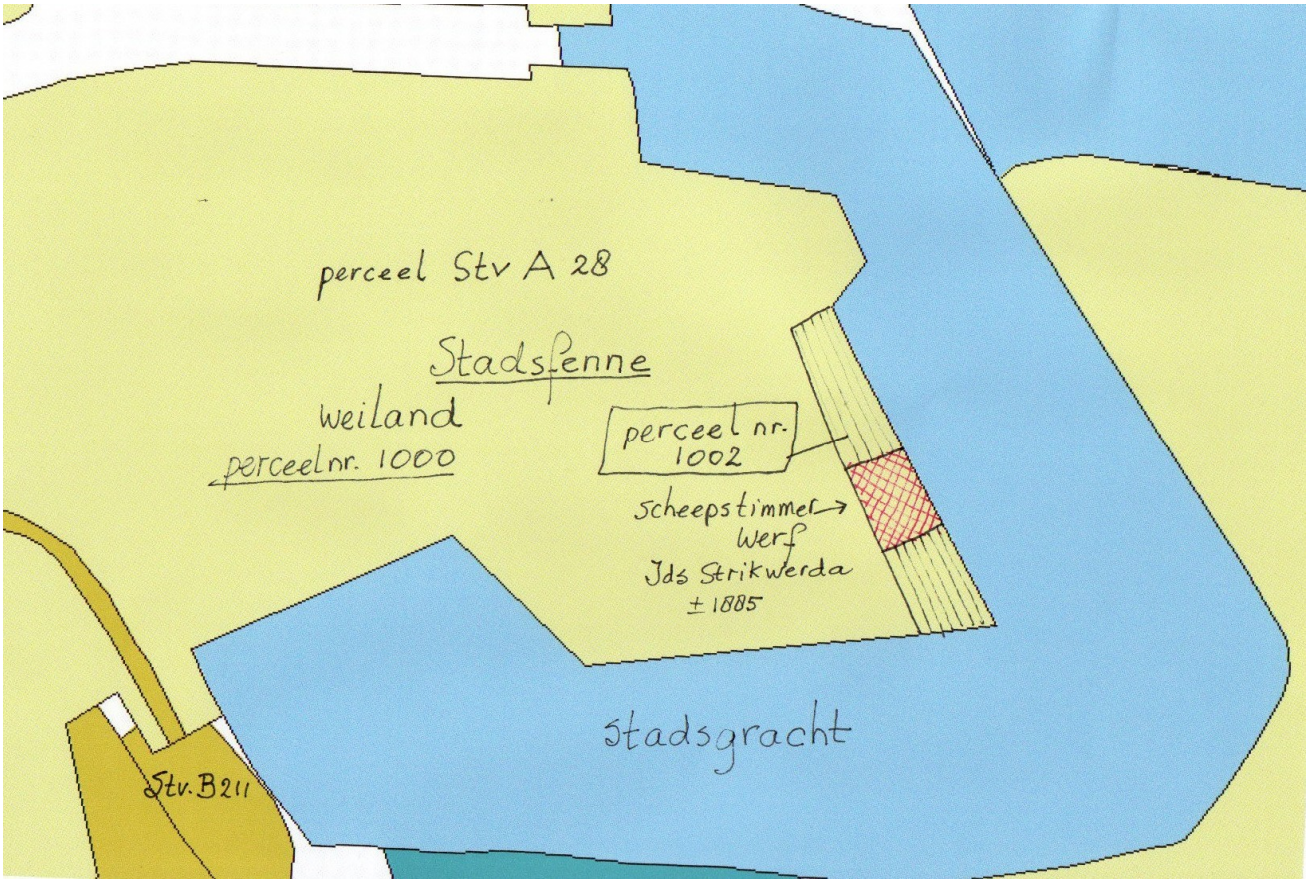
Ids Strikwerda is aan het einde van de zeventiger jaren eigenaar van een strook land op de Stadsfenne. Aan de zuidkant van Staveren. Een strookje van het weiland langs de Stadsgracht, met een timmerschuur waarin hij als scheepstimmerman aan de slag gaat. Hij bouwt zoals gezegd vooral Staverse jollen. In 1908 verkoopt Ids de schuur aan Arie Peereboom uit Wieringen, die deze gebruikt voor wieropslag.

**De gegevens van het kadaster 1879 bevestigen dit als volgt:**

**Sectie A** (bijgewerkt t/m 1879)

| Perceels gewijze legg | Nummer perceel | Grootte | Soort van eigendom | Belast-bare opbrengst | Eigenaar |
|---|---|---|---|---|---|
| Art. | Volg Nr. | | | | |
| 439 | 1 | 1002 | 6.20 are | scheeps-timmer-werf | f. 3.72 | Idtz Strikwerda Stavoren |

*Stavoren, gezien vanaf de noordkant van de Stadsfenne waar Ids Strikwerda zijn werfje heeft. Helemaal links het stadhuis. De gracht naar het noorden is de Achterdelft.*




*Ingetekend op de kadasterkaart van Hisgis de locatie van het werfje van Ids Strikwerda in 1880.*

**Gerben Strikwerda** is in die periode overigens niet de gehele tijd werkzaam als scheepstimmerknecht op de werf van Douwe Roosjen. In 1883 werkt en woont hij bijvoorbeeld een jaar als scheepstimmerman in Amsterdam. Roosjen plaatst daarom op 8 juni 1883 een personeelsadvertentie. Hij vraagt zo spoedig mogelijk een scheepstimmerknecht voor vast werk en biedt 13 cent per uur. In februari 1884 overlijdt in Stavoren echter Peter Idzes Wijbrands, de echtgenote van Gerben. Gerben keert terug naar Stavoren waar zijn zoon en vier dochters nog wonen en gaat weer aan het werk bij Roosjen. Wellicht is die situatie mede van invloed op het besluit van Gerben in 1885 om een eigen werf te beginnen. Hij probeert althans een stuk grond te kopen op de Stadsfenne, bij het perceel waarop zijn zoon Ids reeds een scheepswerfje drijft. Op 18 november 1885 gaat de vergadering van de volmachten van het waterschap Hemelumer Oldephaert en a.h. Zeedijken akkoord met de verkoop van een oostelijke strook grond van 6.30 are van de contributiefenne, voor de som van f. 460.- aan dhr. G. Strikwerda *opdat deze daar een scheepswerf kan oprichten*. (*Friso*, 25 november 1885, en *LC,* 2 december 1885).

In het kadaster zijn echter nog geen aanwijzingen gevonden dat Gerben inderdaad aan de Stadsfenne een scheepswerf heeft opgericht. Het omgekeerde is wel gebeurd: zoon Ids gaat zo rond 1889 samenwerken met Douwe Roosjen waar zijn vader op dat moment ook nog werkzaam is. Het is niet ondenkbaar, maar dat is een hypothese, dat Douwe Roosjen het mogelijke vertrek van Gerben als een bedreiging heeft gezien voor de levensvatbaarheid van zijn werf en hij daarom Gerben en Ids Strikwerda aanbiedt om als zelfstandige ondernemers (ook) eigen bouwactiviteiten uit te voeren op de werf van Roosjen/Van Swinderen. Als het zo is gegaan, zou dat tevens een verklaring zijn waarom Gerben vanaf 1889 onder eigen naam, als zelfstandig werfbaas, advertenties plaatst over de verkoop van schepen en het werven van personeel.

*Stavoren, 1908. Het zuidend. Links vooraan het huisje van visser Simke Muizelaar (ST 7).*

*Stavoren, 1908, de Stadsfenne bij de vierhoekige drinkplaats met welwater voor het vee, de 'vierkante poël'. Op deze plek ligt nu de Frisosluis van 1966. Meer naar rechts, naar het noordoosten, heeft Ids Strikwerda aan het einde van de 19e eeuw Staverse jollen gebouwd. In het midden, achter de kerk, de stadsgracht Achterdelft.*

De ondergeteekende beveelt zich aan
tot het maken van
Fraaie Stavorensche
Sloepen en Visschersjollen.
Solied werk en van droog hout gemaakt.
J. STRIKWERDA,
2de Werf van de Sluis, STAVOREN.

*Advertentie uit de Nederlandsche Schippersalmanak van 1906. Op dat moment beveelt Ids Strikwerda nog zijn werf op de Stadsfenne aan,* **de tweede werf van de sluis.**

J. STRIKWERDA,
Scheepswerf, =:= STAVOREN.
Beveelt zich aan tot het maken van fraaie
Stavorensche Sloepen en Visschersjollen.
Solied werk en van droog hout gemaakt.

*Advertentie uit de Nederlandsche Schippersalmanak van 1910. Ids Strikwerda is nu eigenaar en werfbaas van de werf naast de sluis, tegenover het station.*

Natuurlijk wisten de informanten in Stavoren zich het werfje van Ids Strikwerda op de Stadsfenne nog te herinneren:

**Jelmer Smits:** *"Ons jòl is hier in Staveren maakt op 'e helling fan Roosjen. De andere helling war omme Súúd dat weet ik nòch wel. Dy helling stond helendal apart nou, an 'e andere kant fan 't hoge bruchy. Ik ken my nyt herinnere dat se der jòlen maakten. Ik loof dat se in dy tiid nyt feul mear deden op dy helling, want ik weet ok nyt wy der werkten.'t War al un oud saakje hé"*

**Andries Wijbrands**: *" Dy helling laach op 'e Stadsfenne over 't hoge bruchy. As jongens lypen we der wel langs en op dat plak fonnen we wel ouwe roestige spykers en so. Mar se trokken der ok wel jòlen op 'e wal".*

*Ingekleurde kaart van het kadastrale plan van de gemeente Stavoren uit 1887(uit: archief Jan Visser).*

## C. De werf van Jan Joukes Valk achter de N.H. kerk aan de Achterdelft

Jan Joukes Valk is scheepstimmerknecht bij Ids Strikwerda. Als de werf van Ids in 1918 wordt verkocht, vertrekt Valk en begint voor zichzelf in een loods aan de Achterdelft, bij de kerk. Van 1918 tot 1947 is dit de houtwerf van Stavoren.

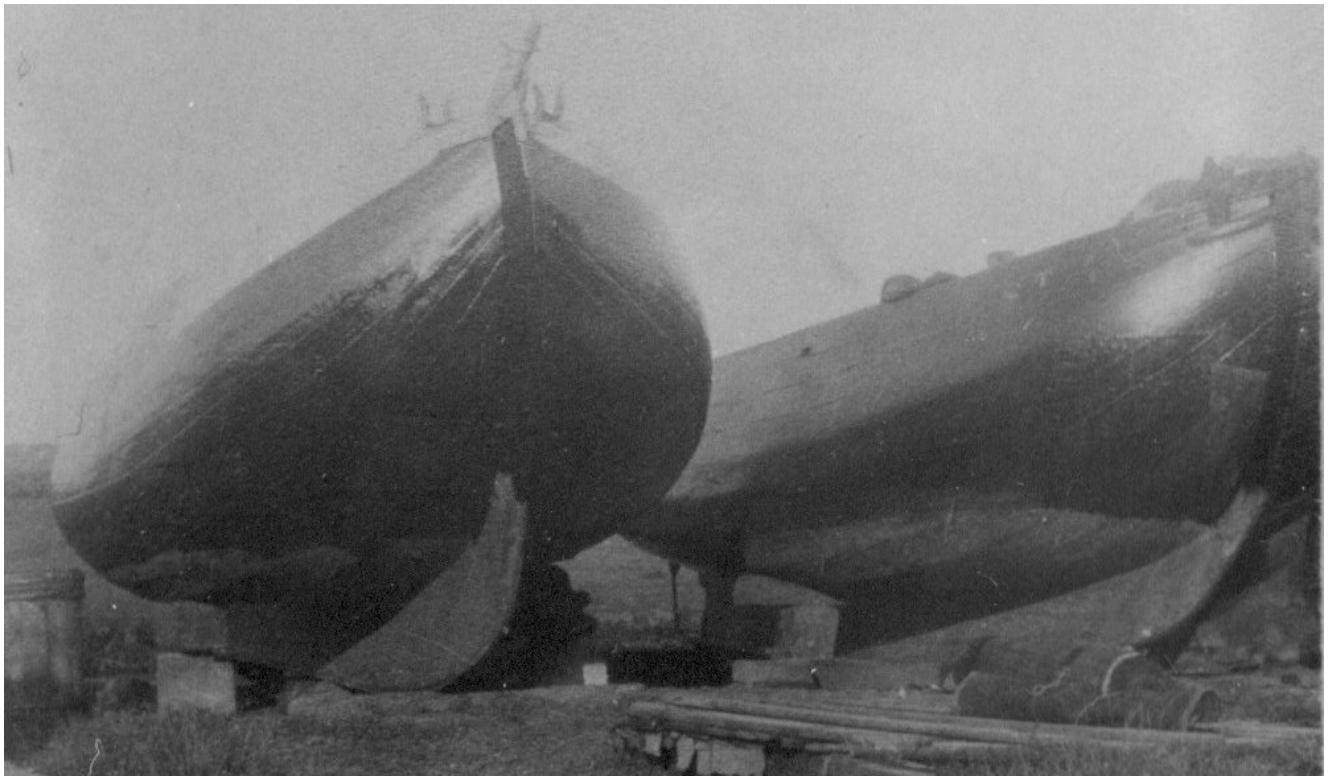
*Stavoren, 1934. Het reparatiewerfje aan de Achterdelft van Jan Valk, scheepstimmerman.*

**Reinder Jan Bijl:** *"Ik herinner me nog goed dat opa voor een reparatieklus aan een jol naar Laaksum moest. Opa had een transportfiets en de boegplanken had hij in een bos gebonden aan de fiets hangen. Van te voren had hij dan al mallen gemaakt van de boegdelen die vervangen moesten worden. Voorop de fiets op de bagagedrager stond de gereedschapskist. Ik ging dan mee op de fiets. Ja, op de fiets, want zo was het vervoer in die tijd. De schuur waar opa in werkte was een blikkenschuur, zo werd de schuur ook wel genoemd, en daar brandde hij ook de boegen. Daar heb ik wel bij gestaan. Hij had dan een vuurtje gemaakt en daar hing dan de plank boven. De plank lag op een schraag en aan beide einden hing een steen aan een touw gebonden voor het buigen. Met water maakte hij de plank steeds nat en door de plank heen en weer te bewegen boven het vuurtje begon de plank te buigen. Opa kreeg het hout van een houthandel uit Sneek, hij kocht het hout zgn 'op stam' en gezaagd en wel werd dat bij hem in Staveren gebracht".*

**Hans Reuvers**: *"Wij hewwe wel bij Jan Valk op 'e wal sitten, wij en de Dútser*. 't War un hele toer om der te kommen. Dy jòlen staken nòch al dyp nou met dy kyl. So dicht mogelek en met 'e kòp wurdde de jòl so fear mogelek teugen 'e wal skoven en dan wurdd 'r earst hout onder 'e wangen stapeld. En dan moest 'r der út. Op 'e liir ging dat. Draaiend an 'e liir kwam 'r der út. Mar dat ging swaar hoar!. Op 'e helling met 't spil ging 't feul makkeleker hè. Bij Jan Valk wurdden se dan brauwd. Kwast** syn jòl skeen bar op. As 't Saturdachs en Sundachs moai sonnech wear war dan moest 'm Maandachs met 'e êmer útskeppe. We deden 'r dan wel matten overheen. Kwast syn jòl war un Gastmearder jòl nou".*

*De* 'Dútser' bijnaam foar Johannes Cusveller (ST 36). ** 'Kwast', bijnaam foar Cornelis J de Boer (ST 4).*

*Stavoren, 1919/20. Voorstraat en Delft van Zuid naar Noord. In het derde huis van rechts woont Jan Valk (1876-1947) met zijn gezin. In de Delft voor zijn woning liggen enkele jollen die Jan Valk opkocht van vissers uit Stavoren en omgeving en ombouwde tot pleziervaartuig.*



*Jollen voor een onderhoudsbeurt op de de werf van Jan Valk: links de ST 36 van Johannes Cusveller, de Duitser, daarnaast de ST 4 van Cornelis J de Boer, Kees Kwast. De ST 4 was de laatste nog vissende jol uit Stavoren. In 1949 werd de jol gekocht door het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen. Uiteindelijk is de jol weer overgegaan in particuliere handen. Ze heeft nu een ligplaats in de jachthaven van Drachten.*

*Advertentie uit de Nederlandsche Schippersalmanak, 1924 (Uit: archief Jan Visser)*

Het werfje van Jan Valk is aanvankelijk vrij onbekend, maar krijgt meer klandizie in de twintiger jaren. Ids Strikwerda heeft in 1918, als Valk begint, zijn jollenwerf verkocht aan scheepsbouwer Auke van der Werff uit Warga. Deze noemt zijn werf *Scheepsbouwwerf Volharding Stavoren* en schakelt over op de bouw van ijzeren binnenschepen. Wel blijft hij ook

onderhoud en reparaties aan houten vissersjollen uitvoeren, maar voor de vissers wordt de werf van Valk in de loop der jaren duidelijk een alternatief. Jan Valk heeft immers wel een bedrijfje dat gespecialiseerd is in de bouw en het onderhoud van houten schepen.

*Een zeilvlet op de kant bij Valk. Op de achtergrond de woningen aan de Burg. Albertstraat.*

**Hans Reuvers** werkte van 1920 tot 1929 op de scheepswerf Volharding van Auke van der Werff. Over het onderhoud aan de Staverse jollen vertelt hij:

*"Kwast (Cornelis de Boer) fan 'e ST 4 kwam weles om syn jòl even skoan te maken, even op 'e slee. Se waren dan weles smearech en dan moest de bezem 'r even onder deur. Se hadden de jòl dan flink over 'e kant lêgen en dan even goëd skrobbe en dan bij sommegen soms fan dat roaie goed 'r onderdeur dat 't even goed droogde hè. Nou dan war 't wear deur de ouwe slúús nar búten, want se moesten middes wear met 'e netten nar see. 't Moest allegar fluch gebeure, want tiid war der feitlek noait foar. Mar 't kwam nyt so barre feul foar, want se gingen meast nar Jan Valk toe nou."*

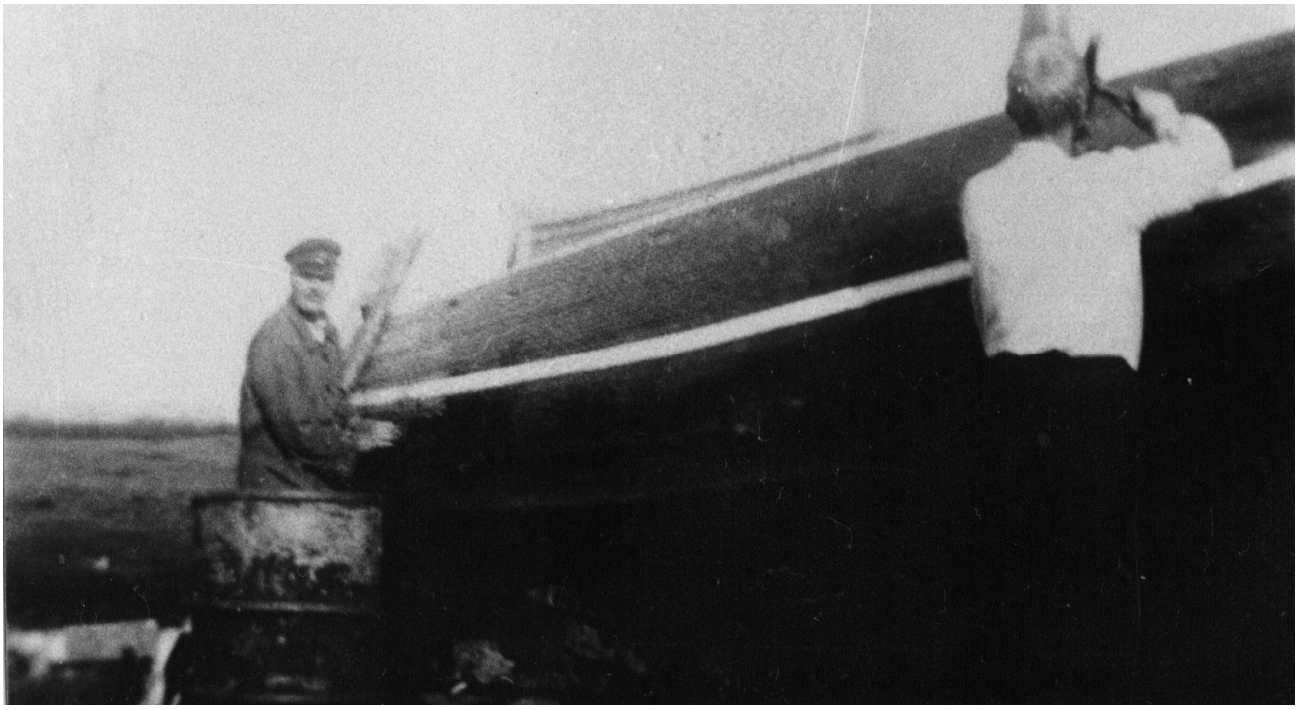
De ST 4 werd in 1949 op de helling bij Valk gesignaleerd door medewerkers van het Zuiderzeemuseum, met als resultaat dat het schip aan het museum werd verkocht voor de mooie prijs van f. 1500.-

*Stavoren, 1922/23. De Staverse jol ST 34 van Rienk Klazes Veenstra, gebouwd in Gaastmeer bij Wildschut, is zojuist gerestaureerd en van een kajuit voorzien door Jan Jouke Valk. Het nieuwe tuig is van zeilmaker Meindert de Groot. De ST 34 is voor de visserij ingeschreven in 1911 en in 1920 weer uitgeschreven. Rienk Veenstra vertrok in 1923 met zijn gezin naar Amerika. De jol werd verkocht aan dhr. De Feyver uit Den Haag.(Bron: Auke de Groot, sen.) De ST 34 voer in de jaren zestig van de vorige eeuw onder de naam 'Schollevaer'.(Fam. Molenaar, Joure)*

*De omgebouwde ST 34 met een nieuw tuig, gemaakt door zeilmaker Meindert de Groot. Achterin de jol, in de kuip, de familie De Feyver. Vervolgens vlnr. werfbaas Jan Valk, zoon Jouke en zeilmaker Meindert de Groot. Op de kant staan links Arend de Jong, met pijp en pet en Klaas Jac.Visser met hoed en baard, oom van Andries J.Visser.*

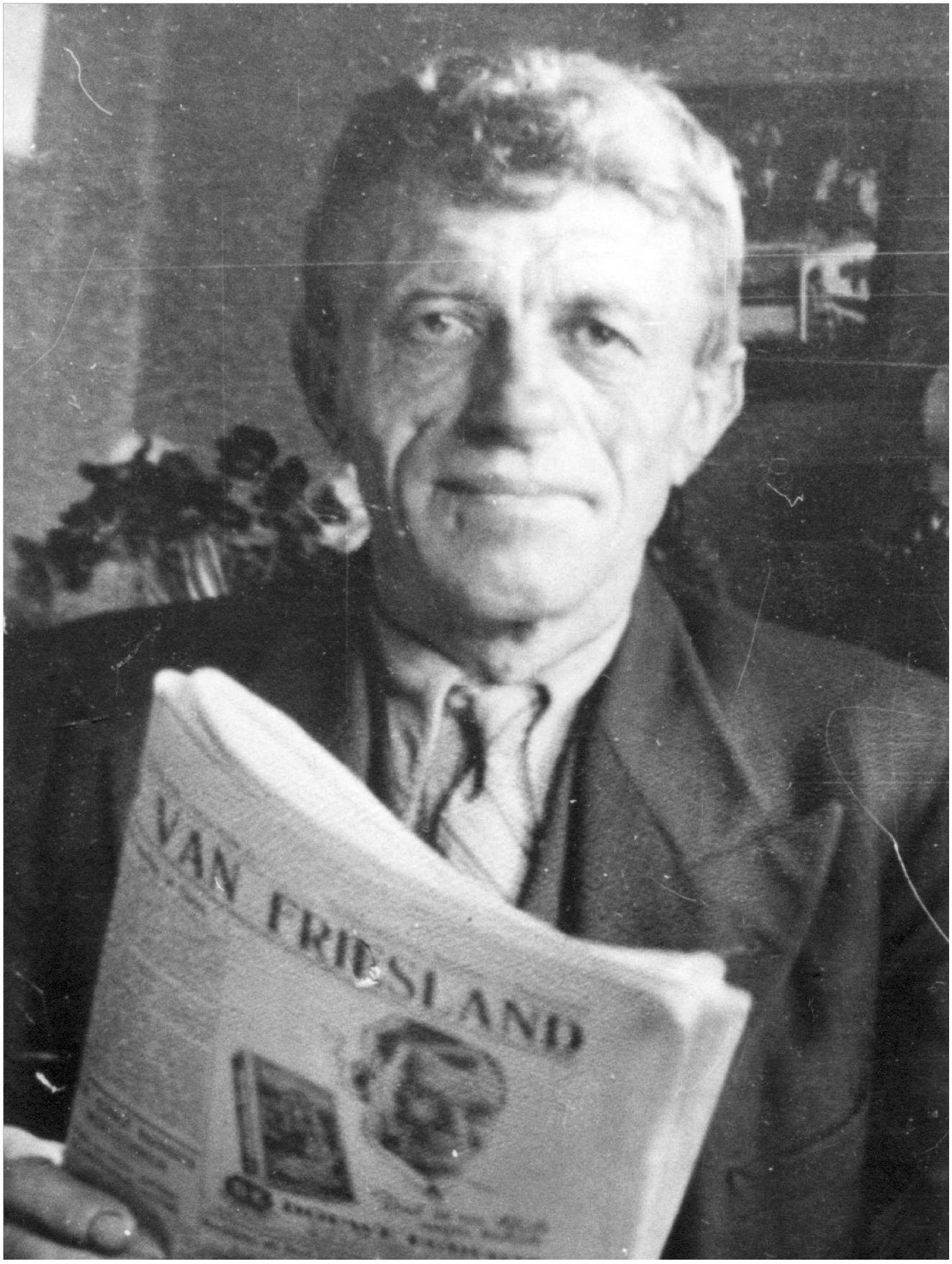
*Advertentie uit de Nederlandsche Schippers Almanak, 1923 (Uit: archief Jan Visser)*

*De Achterdelft van de zuidkant naar het noorden. Het glimmende dak achter het knekelhuis bij de begraafplaats is de timmerschuur van werfbaas Jan Valk ("de blikken schuur").*



*Breeuwwerk aan de ST 34 bij Jan Valk.*

*Stavoren, 2008. De voormalige timmerschuur van Jan Valk. Op dat moment is de schuur nog goed zichtbaar (en verrassend dichtbij) vanaf het brugje over de Achterdelft in de Burg. Albertstraat. In 2015 is deze 'blikken' schuur vervangen door een nieuwe. (Foto: D.H.)*

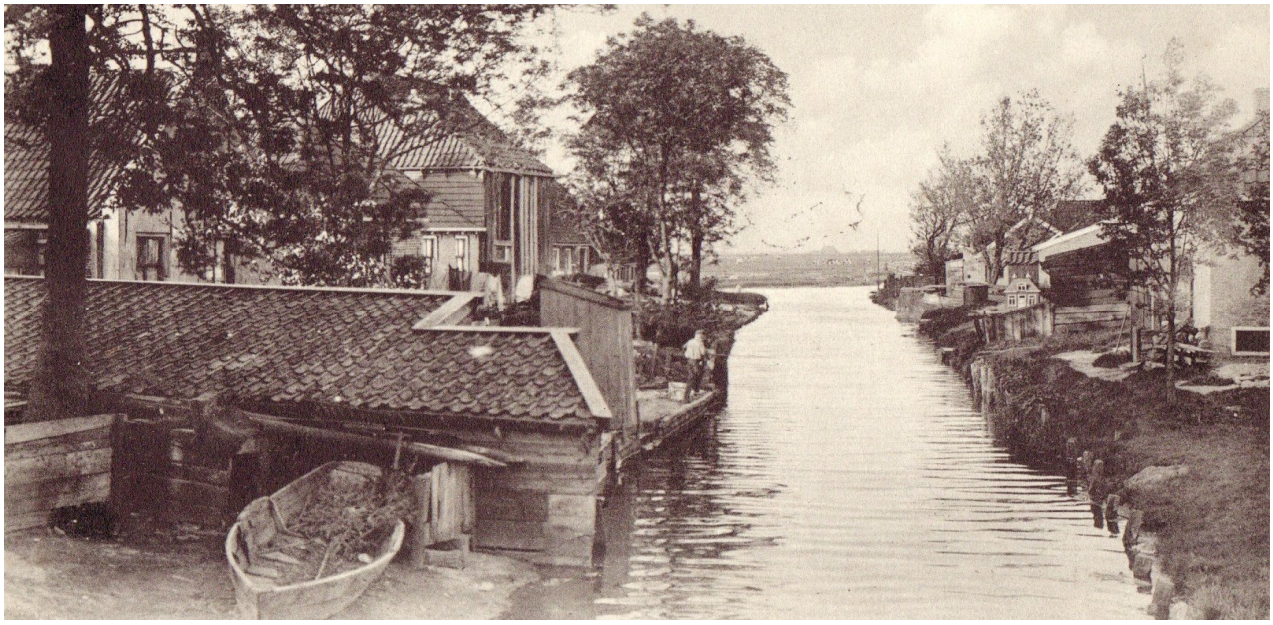



*Jan Valk*

## Het primaire afzetgebied van de Staverse werfbazen in beeld

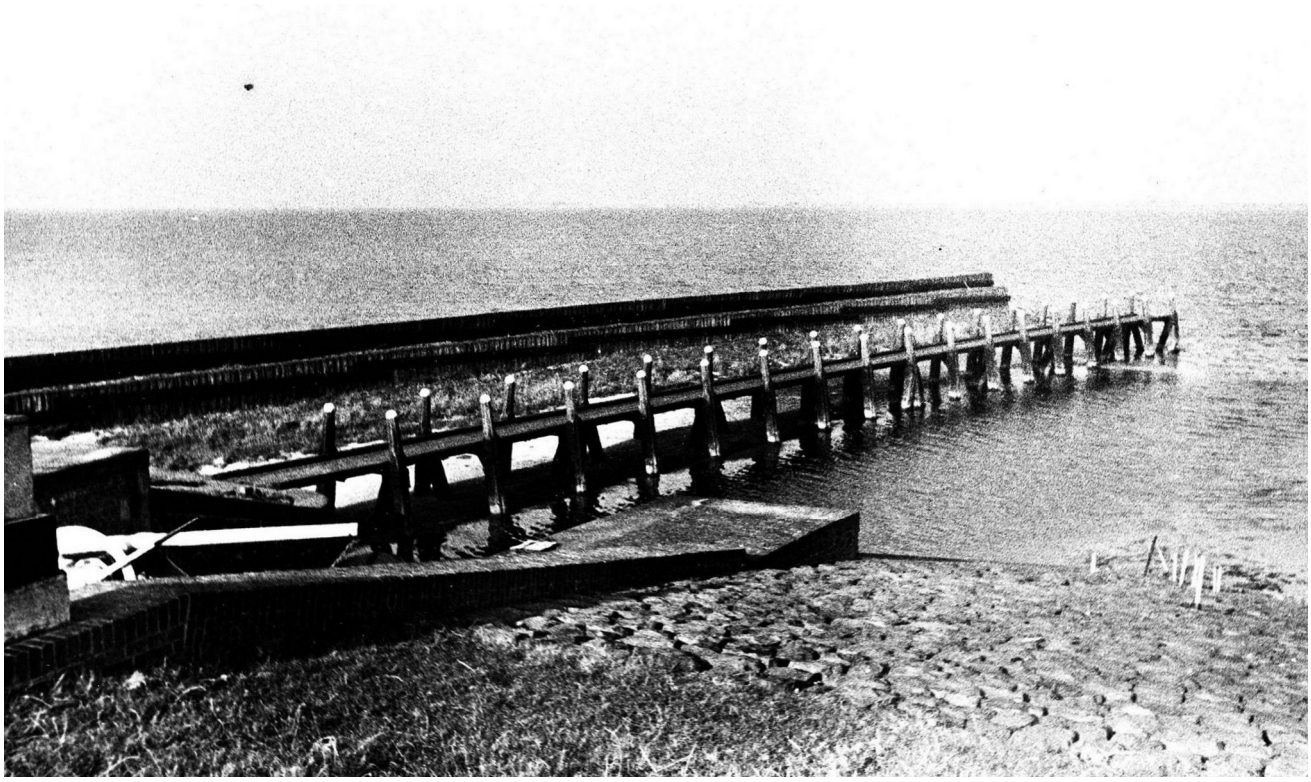
Staverse jollen zijn als scheepstype tot ontwikkeling gekomen op de werf van Roosjen in Stavoren. Hij bouwde voor vissers uit **Stavoren en directe omgeving: Molkwerum, Laaksum en Hindeloopen**. Van dat "afzetgebied" uit de eerste jaren van de jollenbouw laat ik enige beelden zien.

### Molkwerum



*Molkwerum, ca. 1910. Vanaf de Kattepòlebrège. Links vooraan woonden de Zeldenrusten. Zij deden zelf het onderhoud aan hun scheepjes. Zij hadden daartoe een hellinkje aangelegd om hun jollen en fuikenbootjes op de kant te trekken. Hier onder fam. Zeldenrust bezig met 'komvisserij', ca. 1930. Een kom is een ovale constructie van netten, waar de vis mee in de fuik wordt geleid. v.l.n.r. jongen onbekend, Hains Jansz Zeldenrust, Pieter Jelles Zeldenrust, Marten Jansz Zeldenrust en Jan Franckena.*

*Molkwerum, 1920. Aan de buitenzijde van het sluisje. Binnen de golfbreker met paalscherm, het Provinciale Hoofd, was een steiger aangelegd (die later naar de vissershaven van Stavoren is verplaatst). Omstreeks 1930 zijn nog een zevental vissers in Molkwerum actief. Het vlootje ligt hier voor het sluisje, de vissers zijn bezig de ansjovis uit de netten te plukken. De HL 58 is van Klaas Jelles Zeldenrust, de HL 72 van Klaas Jans Zeldenrust. Daar achter de HL 14 van Marten Jans Zeldenrust. Tegen de steiger met wit zeil de HL 13 van Jan Foppes Visser. Helemaal rechts de HL 55 van Hains Jans Zeldenrust en links daarvan een klein jolletje de HL3 van de gebrs. Jan en Anne Visser, voorheen de ST 11 van Pieter Bakker uit Stavoren. Foto onder: Nakijken van de netten in Molkwerum. (Foto: Fen Fryske groun, 1927.Uit: archief Jan Visser)*



*Molkwerum, 1943. De steiger buiten de spuisluis voor de visserij.* *Onder: Auke Zeldenrust*

## Stavoren als centrum voor de visserij met Staverse jollen

*Stavoren, 1911, De Schans, gezien vanaf de jollenwerf. Op de voorgrond een Stavorense sloep, geheel rechts de ST 13 van Wietze Visser. Langs de Schans tot de Koebrug Staverse jollen die hun vangsten komen lossen. De verlengde Schans is nog niet bebouwd. (Foto's: collectie Jan Visser, Stavoren)*

*Stavoren, omstreeks 1919. In de haven Zeeuwse mosselzaadvissers.*

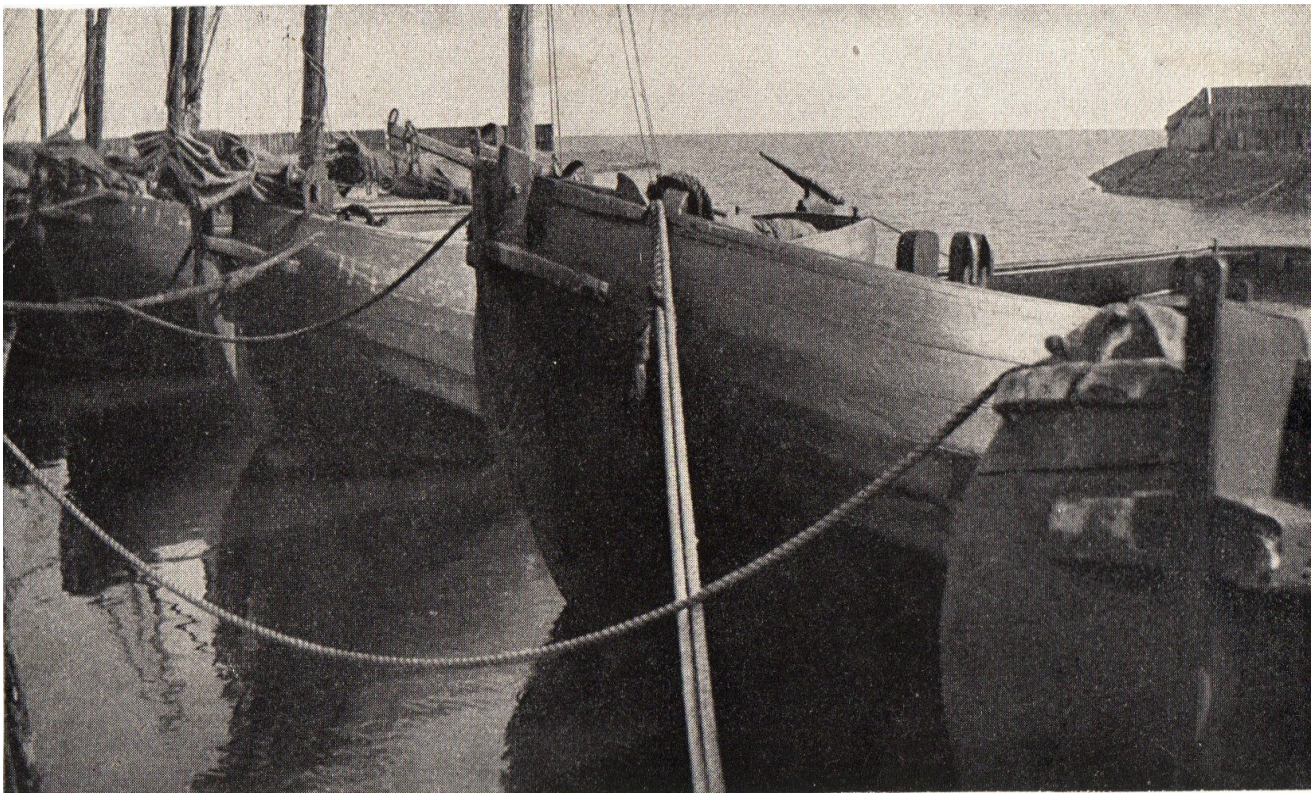
*Stavoren, 1934. Na de afsluiting van de Zuiderzee (1932) is het voor de overblijvende vissers onzeker hoe verder te gaan. Haring en ansjovis zijn verdwenen. Paling, spiering en bot bleven. Omstreeks deze tijd was de visserij bij de Afsluitdijk, daar was toen veel bot te vangen. Langs de haven links, hangen botnetten te drogen. (Foto: Fen Fryske Groun, uit: archief Jan Visser)* *Onder: drukte vanuit andere vissersplaatsen. Hier Lemster vissers met in de vlet de ansjovisbeug. Vooraan een jol met gegeid grootzeil.*

*Laaksum, 1933. (Foto:Fred Thomas. Uit: archief Jan Visser)*

## Het vissersnest Laaksum, het kleinste haventje van Nederland

Over zijn Staverse jol uit Laaksum schrijft Fred Thomas: *Twee visschers, vader en zoon, verdienden ermee een stuk brood.(…) In het kleine nest, dat Laaksum heet, was haar thuis. Daar lagen een dozijn en meer Staversche jollen: kleine, maar forsch geboetseerde klompen, vol in hun spanten, stokoud en verweerd.*

*Schouder aan schouder wiegden zij daar op het even bewogen water, de stompe neuzen tegen den kant. Aan den groenen oever, pal langs den smallen havenbak, weinig meer dan een vluchtgat binnen paalwerk en basalt, waren de zwartberookte taanketels, van elken schipper één, keurig in het gelid ten halve in den grond gegraven. Op het veld daarachter staken de roopstokken voor het drogen der netten en eindelijk stonden er drie saamgezette palen met een groote weegschaal: de afslag voor 't verhandelen van de aangevoerde vangst. Alles heel eenvoudige zaken, noodig voor het bedrijf. (Uit: Wijkend Water, 1940, p.10/11, waar Thomas herinneringen ophaalt uit de jaren twintig.)*



*Laaksum, 1933. Opmerkelijk zijn de zware slemphouten, de kniestukken tegen de voorsteven, die vooral aangebracht zouden zijn bij jollen in Laaksum. (Foto: Fred Thomas, uit: archief Jan Visser)*

*Laaksum, 1934. Staverse jollen en helemaal rechts knikspantvletjes met bun voor aalvangst. (Foto: Fen Fryske Groun, uit: archief Jan Visser)*

*Laaksum, 1927. Links Wiggele Visser in zijn jol. (Foto:Gorter, uit archief Menno Peereboom)*

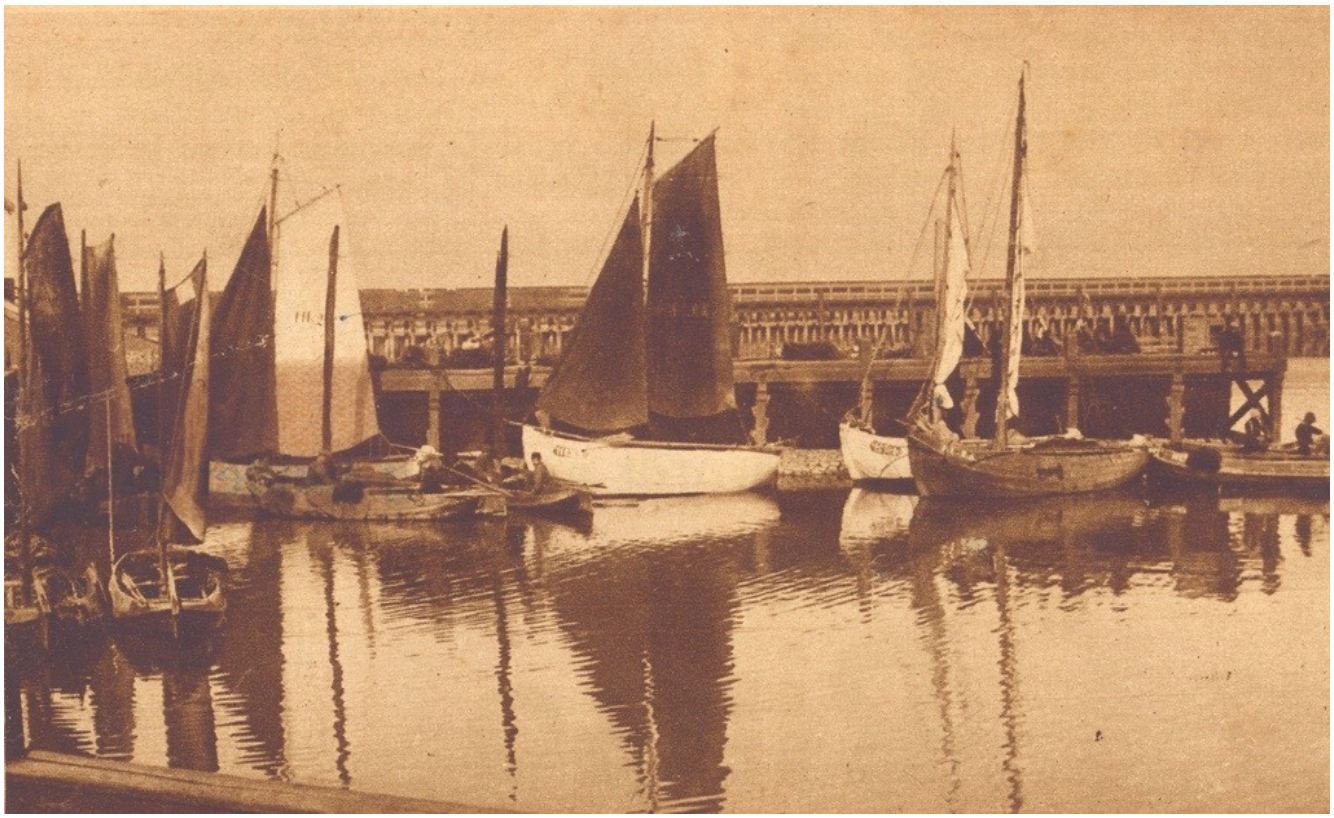
*Laaksum, 1927. Dagelijks worden de netten gedroogd. (Foto: Gorter, uit archief Menno Peereboom)*

*Laaksum 1944. In deze tijd is op Laaksum reeds meer dan de helft van de jollen vervangen door een ijzeren vaartuig, de schouw. Vooraan liggen echter nog een paar jollen, de HL 5 van Age en Jan Visser en de HL 7 van Auke en Frank Vogelzang (composiet gebouwd in 1918, de laatste vissersjol uit Gaastmeer gebouwd met bun. Na WO-I schakelden de vissers over op stalen schepen met hulpmotor.)*

**Ook in Hindeloopen** lagen diverse vissersjollen. Als Fred Thomas in de jaren twintig 's nachts met zijn jol vast komt te zitten in de netten die in de kom tussen Stavoren en Hindeloopen staan, weet hij zich eindelijk te bevrijden (door de netten te vernielen) en kan hij doorzeilen naar Hindeloopen. "Nauwelijks echter waren wij den hoek gepasseerd, of we zagen de gansche Hindelooper vloot recht op ons af uit het haventje stevenen: voorop een paar motorbotters, achter een bonte stoet van groote en kleine Staversche jollen." (Uit: Stervende binnenzee, 1930, p. 7)

*Hindeloopen, ca. 1920. (Foto's: Tresoar)*

*Hindeloopen, 1904.*



*Onder:De haven in 1927 met 3 jollen en enige boatsjes met sprietttuig.(Foto: Rollema) De haven was rond 1900 zo ernstig verzand, dat alleen kleine scheepjes de haven konden aandoen.*

## 5. Over de bouw van houten Staverse jollen

In de timmerschuur van de werf van Douwe Roosjen is ruimte genoeg om een of meer jollen te bouwen. Dat klinkt goed, maar voor het juiste begrip is het nodig ons te verplaatsen in de werkomstandigheden uit die tijd. De timmerschuur staat gewoon op de grond, de aarde, en is niet voorzien van een vlakke, verharde vloer. Het is er altijd schemerig en in de winter bijna donker, want er zijn maar weinig raampjes. Elektrische verlichting is in Friesland pas aangelegd na de Eerste Wereldoorlog en dan nog lang niet overal. Veel werven die wat buiten de bewoonde wereld lagen, bleven verstoken van een aansluiting op het elektriciteitsnet. Als het in de schuur te donker is om te kunnen werken, wordt de scheepstimmerman bijgelicht door een knecht met een petroleumlamp.

In de timmerschuur gebruikt men open vuur voor het branden van de gangen en er staat een kacheltje voor als het 's winters echt te koud is. Dat er timmerschuren in vlammen zijn opgegaan, is dus geen wonder, als je bedenkt dat de vloer bezaaid is met zaagsel en houtkrullen.

*Gaastmeer, 1947. De timmerschuur van Wildschut van de voormalige jollenwerf De Vlijt. Op de foto Jetze Wildschut met links zijn zoon Lourens. Tussen 1857 en 1953 hebben vier generaties Wildschut deze werf gedreven. Er zijn tussen 1900 en 1914 tientallen houten Staverse jollen gebouwd en ook enige staalijzeren: de ST 26, de ST 49, de ST 56 en de WON 17.*

Zoals gebruikelijk bij de bouw van traditionele bedrijfsvaartuigen in Nederland, worden vooral de kleinere houten schepen op het oog gebouwd. De werfbaas gebruikt wel (vurenhouten) mallen, maar geen technische bouwtekeningen. De constructietekening die J. K. Gipon later heeft gemaakt van een houten jol, zoals opgenomen in dit boek, is daarom zeer informatief voor wie wil weten hoe een houten jol in elkaar steekt. De jollen worden een eeuw geleden niet in de open lucht gebouwd, in tegenstelling tot de meeste ijzeren schepen. Voor de bouw van een houten schip is het belangrijk dit niet in weer en wind te doen, want hout is een materiaal dat verandert onder verschillende weersgesteldheden.

Staverse jollen zijn gebouwd van eikenhout. Voor een goed resultaat moet de werfbaas zijn hout met zorg selecteren en opslaan. De mooie, rechte (niet getordeerde) boomstammen moeten eerst geruime tijd in stromend water liggen, zodat de nog aanwezige groeisappen worden uitgespoeld. Na het zagen van de stammen worden de planken te drogen gelegd. Als de werfbaas zijn hout krijgt, laat hij het meestal nog meerdere jaren drogen. Hoe dikker het hout, hoe langer het moet drogen. Ongeveer een jaar per duim dikte. Voor de huid van een jol is een jaar drogen dus voldoende. Het hout voor de stevens, de kiel en de inhouten moet tenminste twee jaar blijven liggen. Voor de steven en de krommers zoekt de werfbaas kromgegroeid eikenhout. Voor het drogen is in Stavoren bij de nieuwe loods uit 1904 tegen de oostkant van de timmerschuur, een overdekte, maar verder open ruimte gebouwd, die dient als houtopslag. Daar kan het hout uit de zon, maar goed geventileerd, drogen. Niet goed gedroogd hout gaat werken, trekt of krimpt zodat er scheuren ontstaan. Van slecht gedroogd hout kan je geen mooie jol bouwen. Voor het drogen stapelt de werfbaas het gezaagde hout met latjes tussen de planken, zodat het niet verstikt en goed ventileert.

De houten vissersschepen van de Zuiderzee zijn gebouwd "op het oog", zonder gedetailleerde constructietekeningen. Van de Staverse jollen hebben nooit tekeningen bestaan die door bouwers als Roosjen of de Strikwerda's gebruikt zijn. Dat wil niet zeggen dat de scheepstimmerbaas zomaar ergens begint te bouwen. Hij heeft een duidelijke voorstelling van het soort schip dat hij wil maken. Hij kent de bijzondere wensen van zijn klant. Het moet een jol worden met bepaalde maten (lengte, breedte, holte, diepgang) en een vorm die meer of minder bol is, een extra hoge kop heeft of juist niet. Met dat soort gegevens gaat hij aan de slag. In de praktijk hanteert hij een heel concreet bouwplan, dat tot de normale aanpak en het vakmanschap van een scheepstimmerbaas behoort. Om een symmetrisch schip te bouwen, werkt hij systematisch. Eerst zorgt hij voor een vaste basis. Met schamels, eiken balken, wordt op een hoogte van ca. 30 centimeter dwars op de lengte-as van de jol een horizontaal soort werkvlak gecreëerd dat met paaltjes waterpas gefixeerd wordt aan de aarden ondergrond. Daarop worden eerst de kiel, de voorsteven en de spiegel van de jol opgericht, geschoord en daarmee gefixeerd. De opgerichte steven, kielbalk en spiegel worden met stevige latten verankerd aan balken hoger in de schuur. Die centrale basis van de romp wordt, dwars op de lengtelijn, voorzien van enige symmetrische mallen. Brede, vurenhouten hulpspanten, gezaagd in de gewenste vorm en te beginnen bij het grootspant. De mallen zijn gemaakt van goedkoop vurenhout en worden later, als de huid klaar is, vervangen door eiken inhouten. Vaak kunnen dezelfde mallen meerdere keren gebruikt worden, als volgende

opdrachtgevers een jol wensen van ongeveer dezelfde grootte. Bouwen zonder constructietekening leidt ertoe dat de leggers en krommers pas worden aangebracht als de huid klaar is. Achteraf dus, "in de zak aangebracht". De horizontale leggers volgen de huid, de zitters en oplangers ook, maar worden verticaal aangebracht. De leggers worden dus niet zwei gezaagd. Met een bouwtekening is het mogelijk en voor de hand liggend eerst de spanten op te richten en vervolgens de huid om de spanten te buigen. Zoals tegenwoordig bij iedere stalen jol gebeurt. Bij het bouwen 'op het oog' gaat dat anders. Er is geen spantenplan, dus zijn er ook geen spanten uit te slaan en van te voren op de kielbalk te plaatsen.

*Enkhuizen, ca. 1955. Bouw van een Stavers jolletje voor het ZZM. (Foto: H. Bedijs)*

Om de kop van de mallen wordt een lat gebogen, zodat het verband ontstaat en de lijn van het potdeksel zichtbaar wordt. Als de contouren van de jol vaststaan, kan er verder gewerkt worden. De vorm van de huidgangen wordt uitgemeten en de gangen worden uitgezaagd. Het liefst zo lang mogelijk uit één stuk, zodat de gangen verband geven aan het schip en er geen lassen nodig zijn. Het uitmeten van de gangen is een lastig werkje. Immers, bij de voorsteven overbruggen de gangen in de breedte een kortere afstand dan twee meter naar achteren, op de

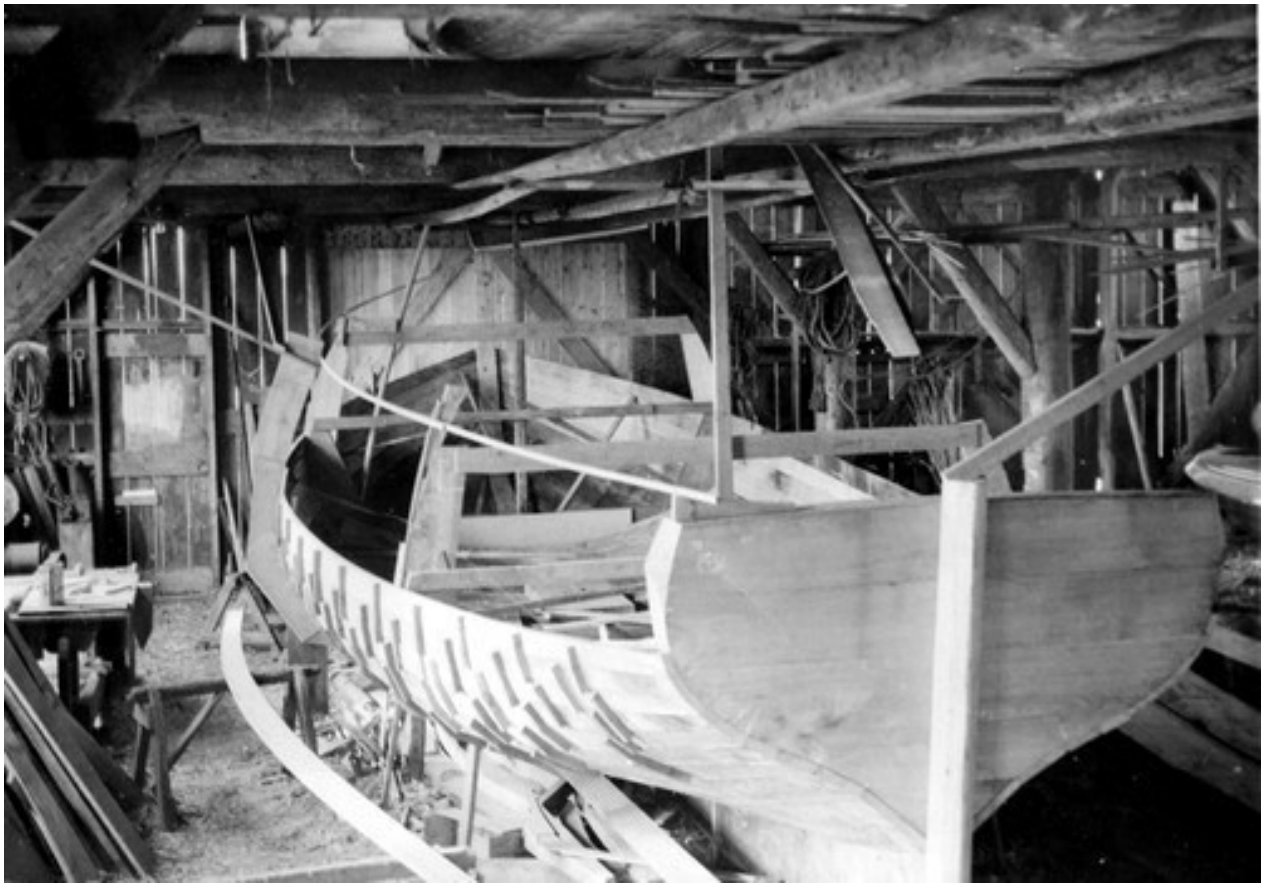
dikke buik van de jol. Een gang is daarom aan de steven smal en wordt naar achteren toe breder om daarna weer te verjongen.

*Enkhuizen, Zuiderzeemuseum: werkplaats scheepstimmerman. (Foto: Elja Trum)*
Om het verschil niet te groot te doen zijn, wordt op de brede buik en boeg, zonodig een 'verloren gang' aangebracht, die wel de breedte bij de kim opvult, maar niet doorloopt tot in de voorsteven. Zo'n verloren gang begint en eindigt puntig, net boven de waterlijn. De gangen worden niet uit een smalle, rechte plank gehaald, want er zit vooral in de hogere gangen een zijwaartse bocht. De noodzaak daarvan is het gemakkelijkste te illustreren, als je een gang volgt in de zijkant van een jol, waar de boorden naar binnen buigen. Een rechte lat zou vanuit die plek naar voren gebogen, bij de kop van de jol schuin naar beneden wijzen, terwijl die juist schuin omhoog moet. Een dergelijke gang wordt daarom met een bocht gezaagd uit een brede plank en moet bij het bevestigen aan de romp vaak nog iets getordeerd worden om mooi aan te sluiten. Juist die bovenste gangen, die naar binnen lopen maar in de kop omhoog, zijn het moeilijkste uit te meten. Het vakmanschap van de scheepstimmerman zie je terug in de wijze waarop hij zorgt voor een regelmatig en harmonisch verloop van de gangen van de voorsteven naar achteren. Hoewel lange gangen te prefereren zijn, worden in de kop vaak kortere stukken gebruikt, omdat de bocht in de breedte anders niet te overbruggen is. Als een gang in de juiste vorm is gezaagd, moet hij gebogen worden. Een klein beetje buigen over een grote lengte is meestal geen probleem, maar vooral in de boeg is de kromming veel te groot. Buigen van hout moet je niet forceren. Dan breekt het of komen er ongewenste spanningen in de romp. Die gangen worden passend gemaakt, door ze voor te buigen. Dat gebeurt door de gangen te branden.

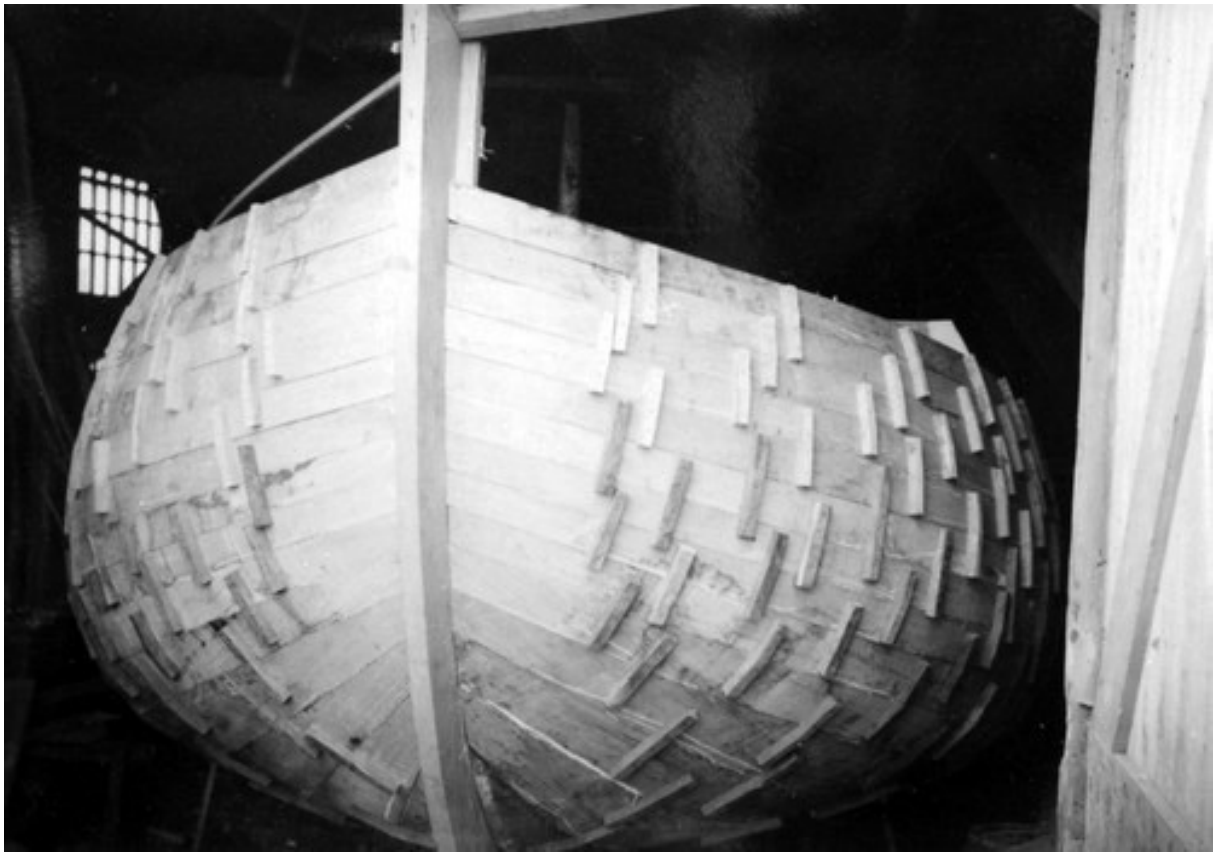
Het branden van deze delen wordt meestal gedaan met een strovuurtje. De gang wordt op een schraag gelegd. Een kant van de gang wordt bij de grond vastgezet en het vrije deel aan de andere kant van de schraag wordt zo nodig van een gewicht voorzien. Vervolgens verhit de werfbaas met een smeulend strovuur de onderzijde van de gang, waardoor die droger wordt en krimpt, terwijl de bovenzijde desgewenst vochtig wordt gemaakt om wat uit te zetten. Het hout mag daarbij niet schroeien of verkolen.

Als de gang de gewenste kromming heeft verkregen, wordt die aan de romp van de jol bevestigd. Dat is passen en meten. Handig is dan het gebruik van een mal, bijvoorbeeld een ijzeren strip, die de werfbaas buigt in de gewenste bocht. Dan kan hij doorwerken met het branden van de gang en daarbij passen met behulp van de mal. Met een strip kan door buiging in de lengte en in de breedte de kromming van de gang precies vastgelegd worden. Als de gang ook getordeerd moet worden, bijvoorbeeld om de bovenste gangen goed op de steven te laten aansluiten en ze daar niet naar binnen vallen, wordt haaks op de gang een latje bevestigd met een gewicht, zodat de gewenste draaiing tot stand komt. Als de gang uiteindelijk zit, is de volgende aan de beurt. De eerste gangen worden aangebracht langs de kiel: de zandstrook. Daarnaast komen de brede vlakgangen. In het achterschip worden de vlakgangen scheluw gebrand om de buiging en draaiing te realiseren die nodig is deze gangen aan te laten sluiten op de spiegel. Als het vlak klaar is, worden de overige huidgangen mooi strokend aangebracht. Het zeilwerk, de zware spanten en verbindingen waar de mast in komt te staan, wordt gemaakt en vervolgens worden de mallen vervangen door eikenhouten liggers en krommers. Deze kromme spanten worden met de dissel, een dwarse bijl, op maat gehakt uit zware stukken eikenhout. De gangen worden meestal vastgespijkerd met gesmede spijkers met brede punt, waardoor het hout niet splijt. Die spijkers leiden op den duur echter wel tot zwarte roestplekken in het eikenhout. Bij een geteerd schip vallen die, anders dan bij een blank gelakt jacht, vrijwel niet op.

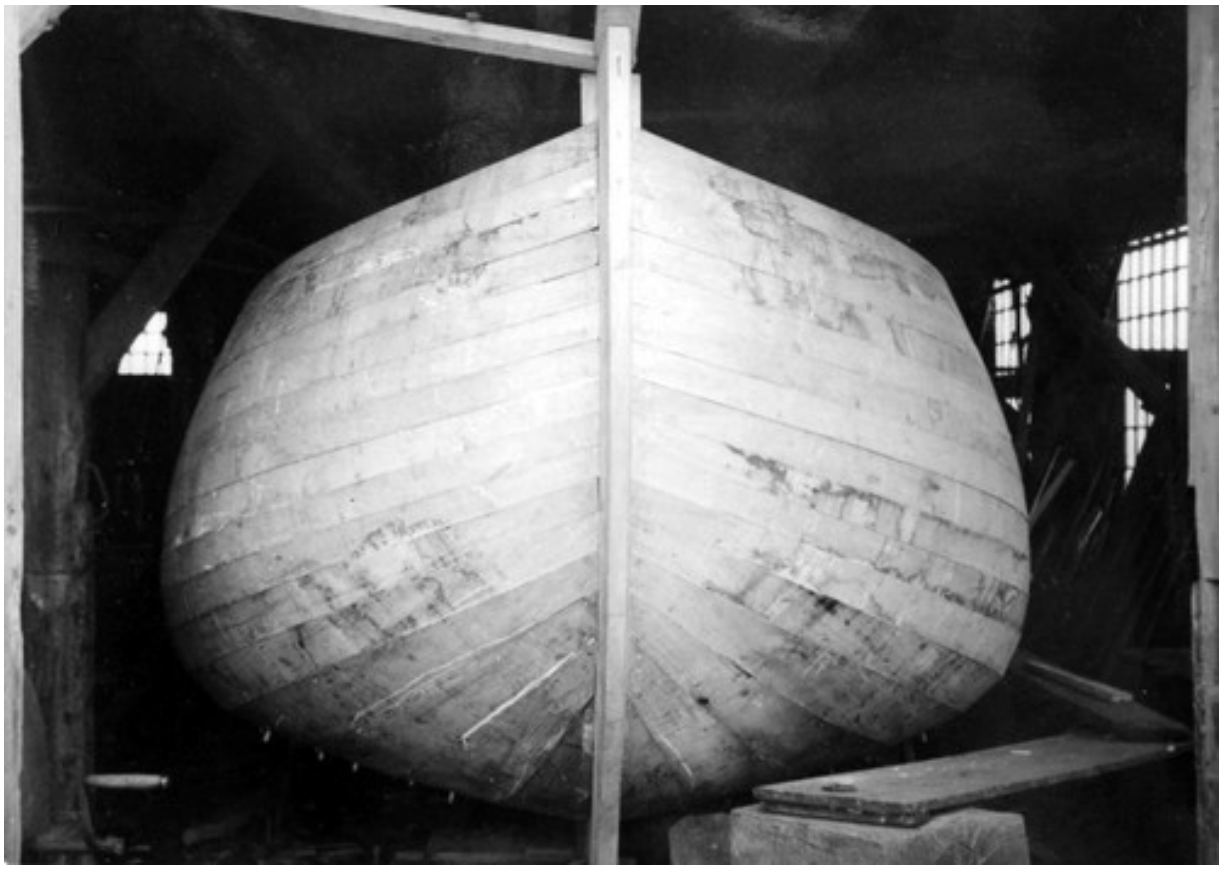
*Foto's van de bouw van een grote jachtjol bij Wildschut in Gaastmeer, 1938-1950.*

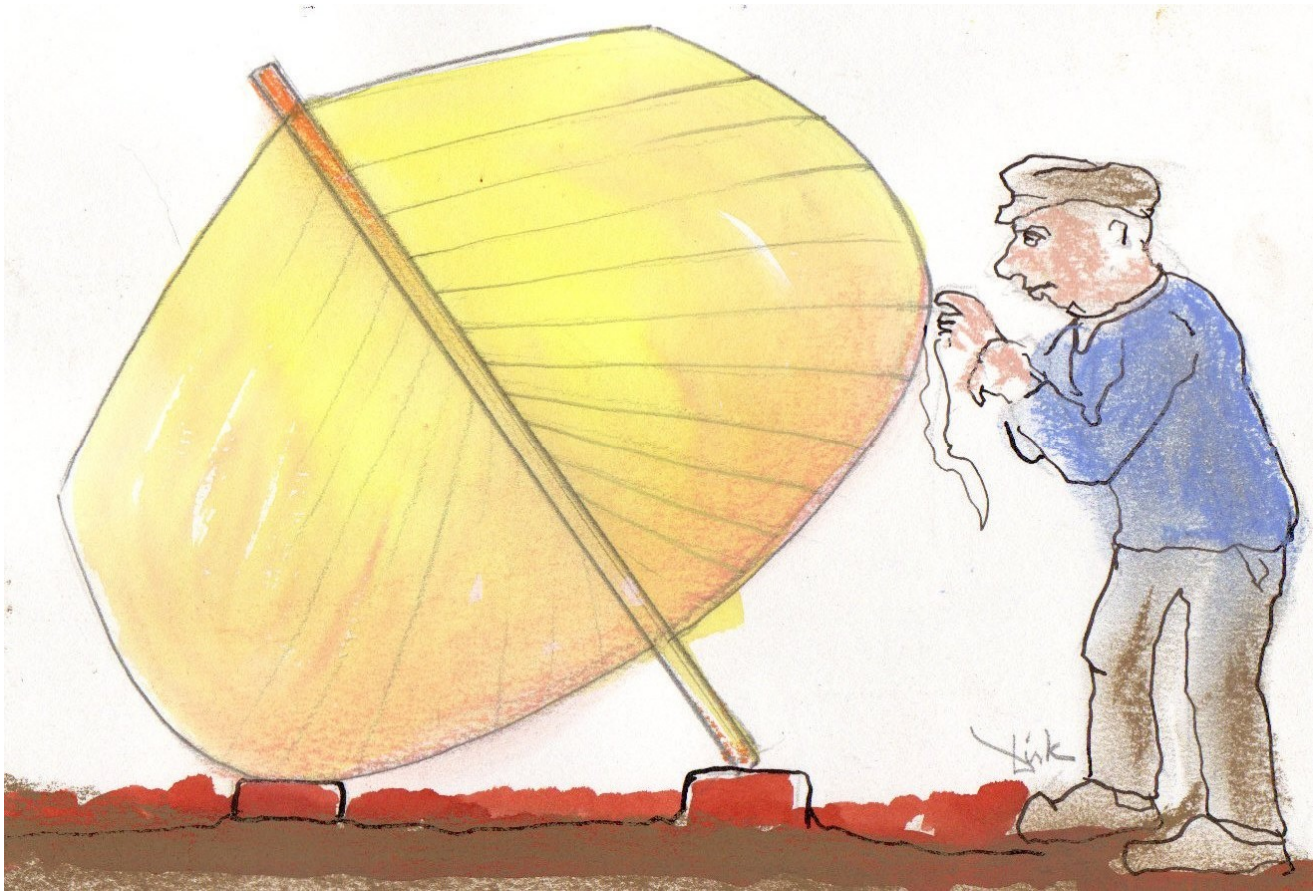


*De huidgangen worden om de mallen gebogen en onderling vastgezet met gespijkerde houten blokjes*

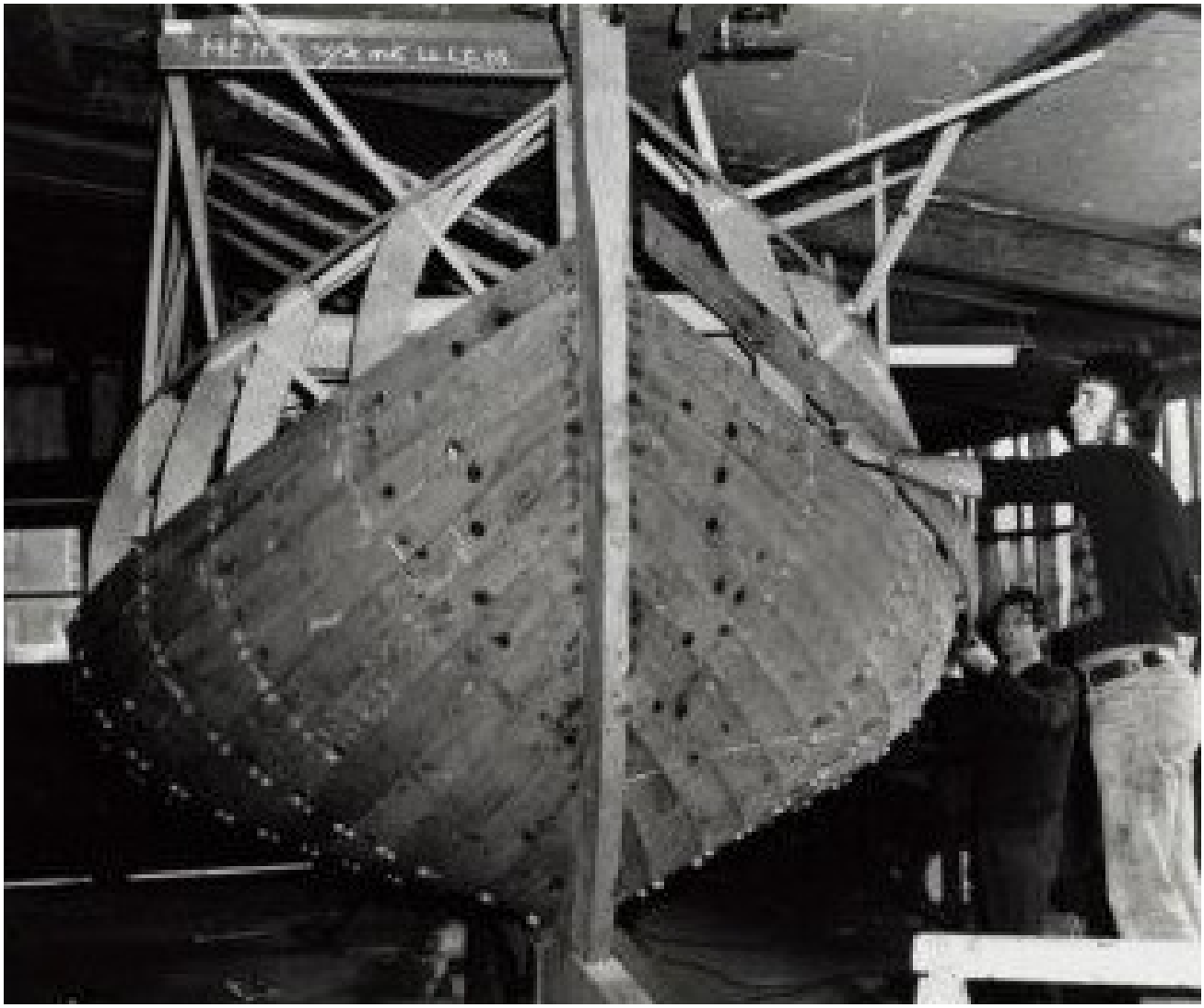


*De spanten (leggers en zitters) worden aangebracht nadat de huid klaar is. "In de zak".*





Als het beplanken van de jol klaar is en het schip ook van binnen is betimmerd, wordt het gebreeuwd. De gangen zijn op de spanten strak tegen elkaar aangelegd, maar aan de buitenzijde is er ruimte, omdat de spanten een kromming hebben. Tussen de gangen is een V-vormige kier. Zo nodig wordt die kier gerealiseerd door de gangen iets zwei te schaven. Zou het schip zo te water gaan, dan zou het behoorlijk lekken. Dat wordt voorkomen, door in de V-vormige kier een strengetje breeuwkatoen te slaan. Breeuwkatoen is een dikke, tamelijk los gesponnen katoendraad. De draad wordt met een brede, stompe beitel, het breeuwijzer, diep in de kier geslagen. Stevig, maar niet te hard, want de breeuwkatoen mag niet door de naad heen geslagen worden. Als alle naden zo behandeld zijn, wat dus een heel werk is, worden ze afgedekt met pek. Daarna is het schip spoedig waterdicht als het in het water ligt. Water dat de naden binnendringt, komt in het breeuwsel dat vervolgens uitzet en de naad waterdicht afsluit, omdat het katoen stevig opgesloten zit in de naad. Als de romp tot zover klaar is, kan ze verfraaid worden door ze mooi rond te schaven en met glas de schaafplekjes weg te schrapen (wat we tegenwoordig met een schuurmachine doen). Maar voor een visjol wordt die bewerkelijke afwerking ook wel nagelaten en wordt het schip direct geteerd. Meestal in de bruine- of Stockholmer teer die goed in het hout trekt. Voor onder water is de zwarte koolteer populair die een harde, waterdichte laag vormt. In het schip wordt ook carbolineum gebruikt dat effectief is tegen schimmels en rotting. Wie de buitenkant heel mooi wil hebben, gebruikt harpuis, met hars veredelde lijnolie.



*Sneek, 1980. Een Staverse jol in aanbouw bij Joh. van der Meulen, ontwerp Johan Elsenga, met V vormige spanten. Incidenteel zijn er ook jollen als jacht gebouwd met spitse kop. De jollen die Roosjen bouwde, hadden allemaal een spitse kop. Die van Wildschut een bolle. (Foto:Obbema)*

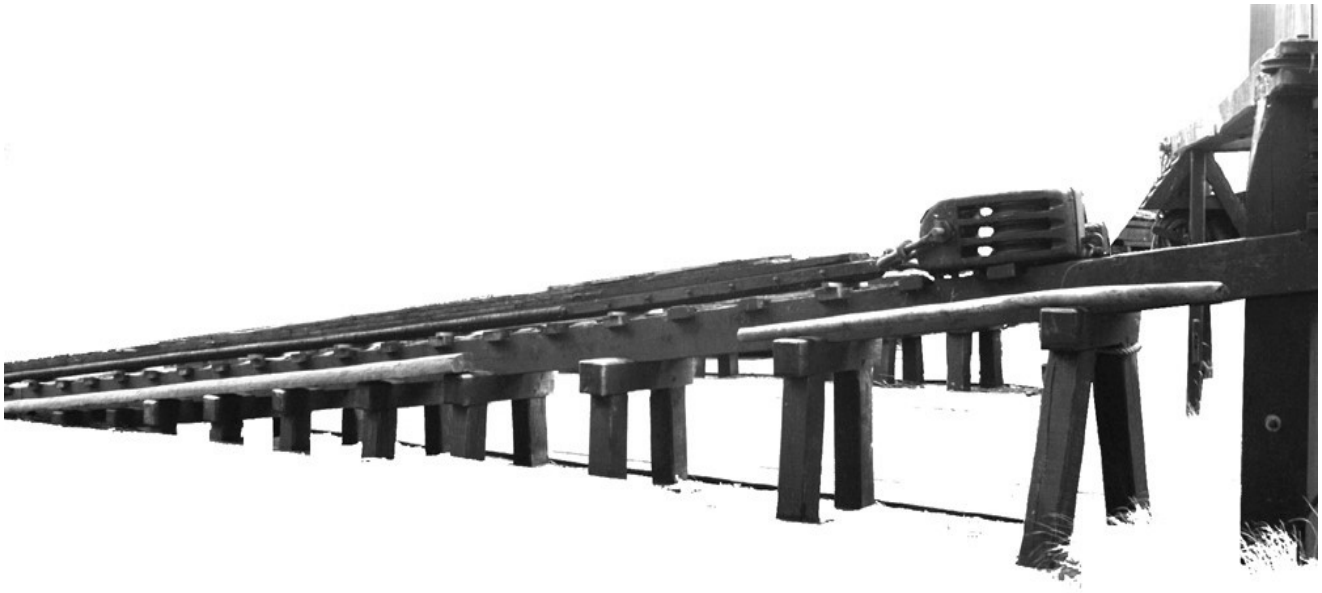
Tenslotte moet de jol nog zeilklaar worden gemaakt. Het schip moet uiteraard een roer hebben en er moet het nodige beslag op het schip om het roer op te hangen en het tuig te plaatsen en te kunnen behandelen. Dat is voor een groot deel smidswerk, maar de jollen hebben ook veel houten klampen en korvijnnagels die door de timmerman worden gemaakt. Er moeten een mast en rondhouten op. Er is staand- en lopend want nodig. Dat is werk voor de mastenmaker en de zeilmaker. Het voorstag is vaak, net als bij botters, van massief ijzer. Zeg maar een lange, dunne stang met een oog op de einden. De mast wordt zo zwaar uitgevoerd, dat er geen zijwanten nodig zijn. Het scheepje moet opgetuigd worden en alles moet zeilklaar worden gemaakt. Vaak zijn de jollen ook voorzien van een mogelijkheid om te roeien (voor in de haven en bij windstilte).

*Middelburg, 2008.Restauratie van een Staverse jol door Wim Tasseron (Foto: W. Tasseron)*

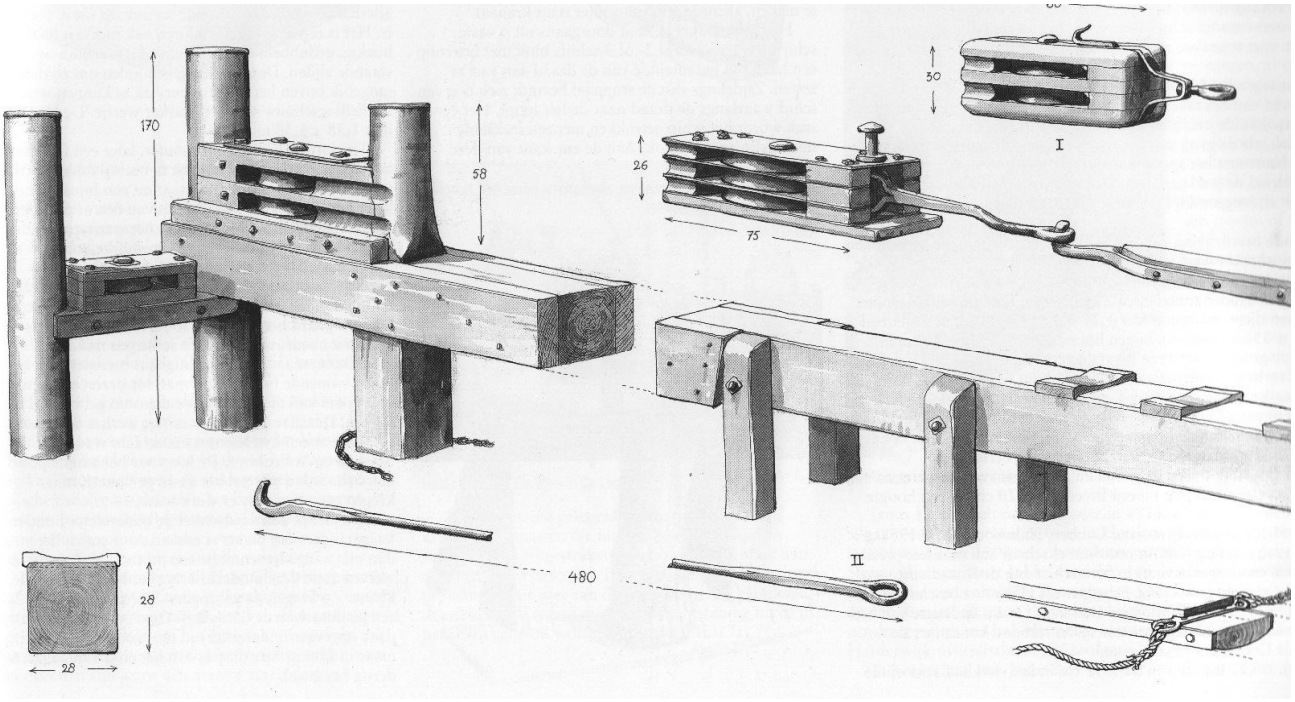
## Hellingen met een sledehelling

Kleine boten worden bij de scheepswerfjes rond de Zuiderzee zonder bijzondere hulpmiddelen in en uit het water getrokken, maar bij zware schepen is dat onmogelijk. Gebruikelijk is dan de sledehelling, een zware balk met aan de bovenkant holle klossen, waar (met het nodige vet) een lange houten slee met bolle onderkant in glijdt (met op de slee het schip). De slee met het schip wordt met behulp van een zwaar takel en een kaapstander omhoog getrokken. De werf van Strikwerda beschikt over één eenvoudige sledehelling op de noordoostpunt van het werfterrein, tegenover het station. Daarnaast zijn er nog een drietal "jollengaten" bij het werfterrein om kleinere boten en Staverse jollen op de wal te halen.

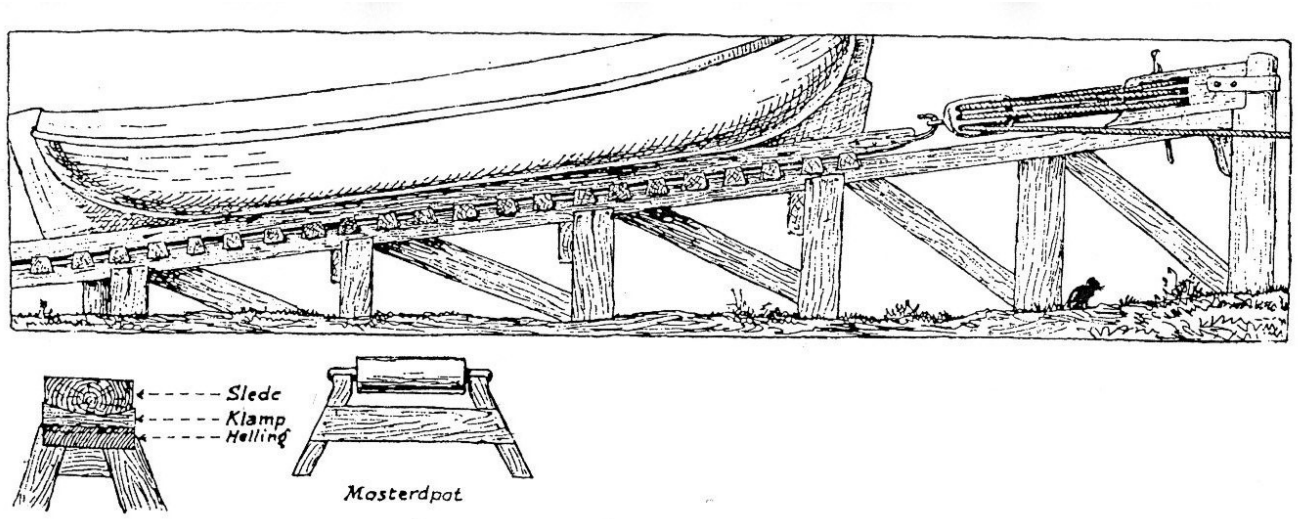
Staverse jollen kunnen door hun kiel niet zonder extra steun met een sledehelling op land gehaald te worden. Een sledehelling is vooral geschikt voor platbodems. Maar ook dan bestaat het gevaar dat het schip van de slee glijdt. Ook platbodems werden daarom tijdens het op land halen in de kimmen wel gesteund met 'mosterdpotten', schragen voorzien van een rol.



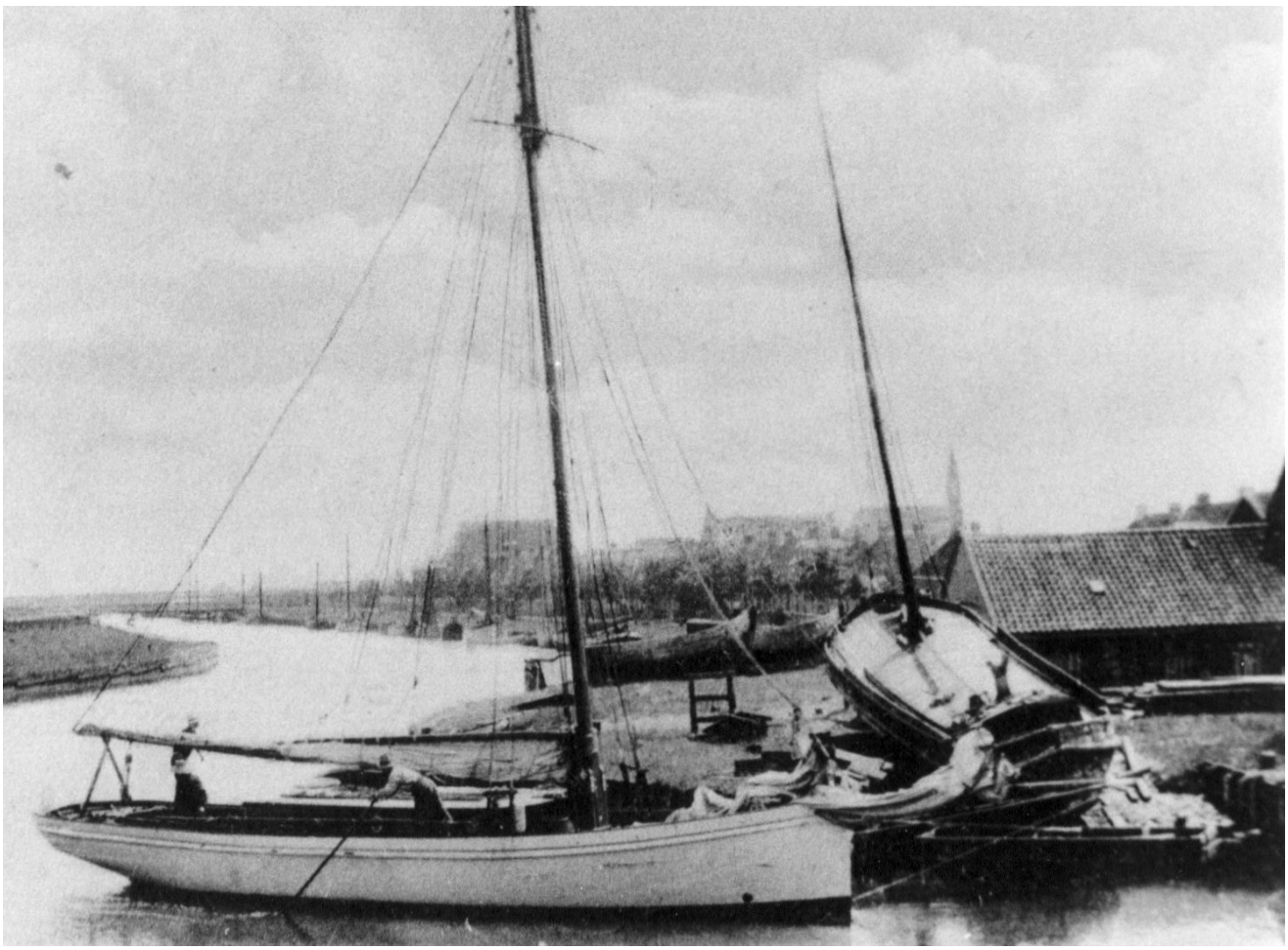
*Workum, Scheepswerf De Hoop: een originele sledehelling (Uit: achtergrond website werf)*




*Schets van een sledehelling uit: P. Dorleijn: De bouwgeschiedenis van de botter. 1998. p.53*



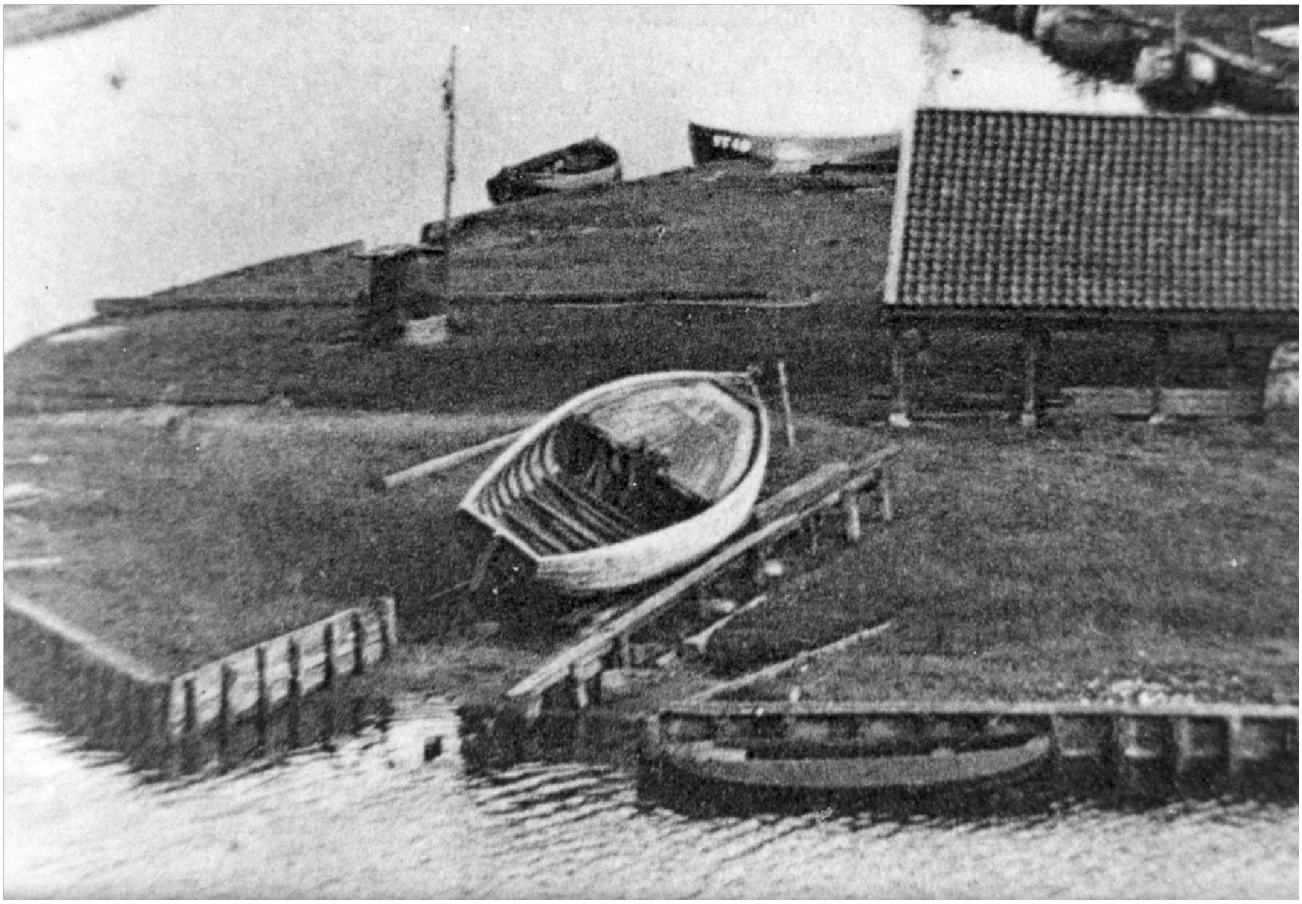

*Schets van een sledehelling, uit: P.J.V.M.Sopers: Schepen die verdwijnen. Haarlem, 2000. p.37*



*Stavoren, 1915. Ids Strikwerda heeft het bokschip de "Lastdrager" van Rienk Veenstra met behulp van de sledehelling op de kant gehaald. Meer zuidelijk op het werfterrein twee jollen die bij een 'jollengat' omhoog zijn getrokken.*

Hoe ging dat bij de werf in Stavoren? **Hans Reuvers** (1908-2005) vertelt: *"Wel kwamen 'r enkele jòlen dy even op 'e slee moesten om skoan te maken. Dy slee war an 'e noardkant, want der sat un so noemd jòlegat en der wurdden se dan langs ophaald. Fearderop waren ok nòch un paar fan dy jòlegatten mar dy wurdden nyt mear brúkt, dat war toen niks mear, want hier foaran bij Sjoerd 'Bas' (Sjoerd Kuperus, nu dochter Jeltje) der hast ok son gat mar dat is later dicht maakt. An 'e oastkant fan 'e helling stond un spil (kaapstander) en met dit spil wurdden de jòlen op 'e slee trokken. Dat spil der konst twy fan dy stokken deur heen douwe en dan konst 'm so in 'e rondte draaie. En dan sa 'k mar sêge hyld iën dy draad beet of touw wat 't war en dy anderen lypen dan in 'e rondte en so kwam dan dy jòl út 't sylperk wech omhooch. De jòl dy út dat gat kwam dy kwam dan op 'e slee. Hij ging nyt gauw plat nou op dy slee, over 'e kant sa'k mar sêge, dat ging altiid goëd, der gebeurde noait wat met. 't Ging nòchal fluch hoar sa 'k mar sêge a'we in 'e rondte lypen, 't nam nòchal fluch op. En eh…'t war meastal even skrobbe nou en dan gingen se alwear fut. Se satten 'r soms mar un paar uur."*

En **Max Wijbrands**:"*Elk jaar kwamen de skippen fan heit* (de "boeiers", D.H.) *op 'e helling. Dat gebeurde earst nòch op 'e langshelling, op'e slee weet ik nòch wel. Dan moesten je der an so'n groat spil draaie met un man of wat om 'em 'r út te krijen. As kleine jonge ging ik dan met heit met en dan mocht ik ok met draaie an dat groate spil. Dy sleehelling war teugenover 't stasjon an 'e noardkant, der haalden se de jòlen 'r ok út*



*Een jol leunt tegen de sledehelling. In het midden, oostelijk van de overkapte houtopslag, staat de kaapstander, de spil, waarmee de slee met het schip naar boven wordt gehaald.*

## 6. Scheepsbouwwerf Volharding: vanaf 1918

Ids Strikwerda zet zijn jollenwerf in 1917 in de verkoop, omdat hij geen opvolger heeft. Hij is op dat moment 57 jaar. Het perspectief voor de werf is bovendien niet gunstig. De Eerste Wereldoorlog (1914 – 1918) houdt Europa in de greep. Nederland blijft weliswaar neutraal, maar heeft van de oorlog economisch veel te lijden. Meer specifiek voor Stavoren is van invloed, dat er in 1916 de Zuiderzeeramp is geweest, waarbij het water tijdens de storm door opstuwing meters is gestegen. Bijvoorbeeld tot bij de achterdeur van de toch redelijk hoog liggende vissershuisjes in Laaksum. De jollen dreven dus zo het land op. Veel vissers hebben de nodige schade geleden, wat in beginsel werk voor de werf betekent, maar de vissers hebben geen geld. De export van ansjovis naar Duitsland ligt stil. Reparatie kan echter ook op de pof.

De dijk bij Edam heeft het met de storm in 1916 begeven. Waterland staat onder water, zelfs Amsterdam Noord overstroomt en ook bij Amersfoort komt het brakke Zuiderzeewater tot in de straten. Deze overstroming is voor de Tweede Kamer in 1918 aanleiding om in te stemmen met het plan om de Zuiderzee af te sluiten en gedeeltelijk in te polderen. Voor de Zuiderzeevissers breekt er daarna een onzekere tijd aan. Met dit vooruitzicht laten zij niet een nieuw schip bouwen en ook het onderhoud van de schepen komt op een lager pitje te staan. In de jaren dertig is er bovendien sprake van een economische crisis, waardoor de nieuwbouw van schepen geheel tot staan wordt gebracht. De grote vloot van zeilende vissersschepen zal in die jaren wat verpauperen. Na de Tweede Wereldoorlog is het helemaal gedaan met de zeilende visserij op de voormalige Zuiderzee. Er worden geen houten vissersschepen meer gebouwd, maar nog wel enige stalen zeeschouwen, rondbouwen en (vooral) kotters.

Uiteraard krijgt ook Strikwerda te maken met de technische ontwikkelingen op het gebied van de scheepsbouw. De Zuiderzeevissers gebruiken vooral houten schepen, maar de binnenvaart is rond de eeuwwisseling al massaal overgestapt op ijzeren schepen. Blijkbaar heeft Strikwerda weinig zin om mee te gaan in die ontwikkeling. Hij is en blijft bouwer van houten Staverse jollen. Door de jaren heen heeft hij immers de binnenvaart links laten liggen. De zo strategische ligging van de werf, direct binnen de sluis, met al die binnenschepen die tegenover zijn werf liggen te wachten, heeft hij gelaten voor wat het was. Met een flinke dwarshelling had hij klandizie van binnenschippers kunnen hebben, maar hij heeft het nagelaten. Wellicht ontbraken hem ook de middelen, want ook de periode 1907 – 1918 was het voor de werfbaas geen vetpot. Als Auke van der Werff in 1918 de werf koopt, neemt hij een eenvoudig en verouderd bedrijfje over, waar jarenlang niets in is geïnvesteerd. Auke noemt zijn werf *Scheepsbouwwerf Volharding Stavoren.*

Ook Ids Strikwerda ziet in 1917 dat ijzer de toekomst heeft. Niet alleen wijst hij er in de verkoopadvertentie in de *Leeuwarder Courant* op dat er sprake is van een 'beklante' jollenwerf, hij prijst de werf ook aan als mogelijkheid om met ijzeren scheepsbouw te beginnen. Dat is nu net wat Strikwerda zelf heeft nagelaten, maar wat wel de bedoeling is van Auke van der

Werff. Hij neemt het bedrijfje in 1918 over van Ids voor 3800 gulden en komt in het koopcontract overeen dat hij voor 200 gulden gereedschap etc. overneemt: "De koper is verplicht over te nemen: twee schroeven, een bankschroef, tien knijpers of klemmen, zeven dommekrachten, een slijpsteen, een staaldraad, hellingbalk met twee blokken, slee en spil, twee hellinghaken met twee kettings, kraanzaag met vier raamzagen en stokken, alsmede klampen, alles te zamen voor twee honderd gulden."

*Stavoren,omstreeks 1925. Strikwerda heeft de werf verkocht aan Auke van der Werff die er ijzeren binnenscheepjes gaat bouwen. Voor de wal een nieuwe beurtmotor, de 'Stad IJlst'. (Foto: archief Anton van der Werff)*

Auke koopt de werf dus voor in totaal 4000 gulden. Hij wil de werf echter volledig in eigen bezit. Hij houdt niet van erfpacht en koopt daarom ook het perceel grond waar de werf op staat van de Stad Stavoren, op 15 juni 1918, voor 800 gulden. De erfpacht bedraagt op dat moment (nog steeds) 16 gulden per jaar. Hij koopt daarmee 50 jaren erfpacht af. Maar het perceel is voor altijd van hem. Ook wil Auke niet betalen voor de overeenkomsten die Strikwerda heeft met twee plaatselijke ondernemers, Meindert de Groot en Andries Kuperus, die tegen betaling eigen bedrijfsactiviteiten uitoefenen op het terrein van de werf. Om te voorkomen dat Auke na de koop van de werf alsnog in zee gaat met deze ondernemersfamilies De Groot en Kuperus, wordt in het koopcontract vastgelegd, dat het

hem de eerste 5 jaren verboden is om hun de mogelijkheid te geven bedrijfsactiviteiten op het werfterrein uit te oefenen, op straffe van duizend gulden boete, direct invorderbaar door Strikwerda (of diens rechtverkrijgenden). Het is een wat vreemde passage in het koopcontract, die doet vermoeden dat het ook tussen Strikwerda enerzijds en De Groot en Kuperus anderzijds niet altijd boterde.
**Meindert de Groot** heeft op het werfterrein zijn taanderij. Een stookplaats met aan weerszijden een grote kuip in de grond en een mast erbij om zeilen en netten in en uit de kuipen te kunnen hijsen. Die bedrijvigheid moet hij dus beëindigen. Van de gemeente Stavoren krijgt De Groot nu de mogelijkheid aan de overzijde van de stadsgracht de taanderij voort te zetten.

*Stavoren ca. 1921. Op de noordwestpunt van het werfterrein de betonnenbakken van de taanderij van De Groot, die na de verkoop van de werf aan Auke van der Werff ontmanteld moest worden en naar de overkant van de Stadsgracht werd verplaatst.*

*Stavoren, 1929. De familie Bleeker geniet de middagthee tijdens het tanen van staand want op de nieuwe locatie van de taanderij van de fa. De Groot. Vlnr. Doede, Jelle, Imkje, Tjerk en op de voorgrond Jacob, de vader van de huidige vishandelaar/troubadour Doede Bleeker. Vissers droogden hun netten iedere dag en iedere week werden ze getaand. Op de achtergrond een 'luxe motor' in aanbouw bij scheepsbouwwerf Volharding van Auke van der Werff. (Foto: Fen Fryske Groun, uit: archief Jan Visser)*

**Andries Kuperus** is caféhouder aan de Schans en drankenhandelaar. Hij drijft ook allerlei andere handel, bijvoorbeeld in ansjovis, zeegras en zeewier en hij handelt (vaak samen met De Groot) met Zeeuwse mosselvissers. Ook levert hij diensten. Hij bemiddelt bij sleepdiensten en is actief als bevrachter van schepen. Kuperus heeft van Ids Strikwerda de ruimte gekregen om tegen betaling het werfterrein te gebruiken voor de uitoefening van dergelijke activiteiten. Dat is vanaf juni 1918 voorbij. Voor Kuperus is dat een tegenvaller. De werf ligt voor zijn activiteiten op een prachtige plek. In het voorjaar van 1918 heeft hij daarom geprobeerd de werf te kopen voor zichzelf. Niet om het bedrijf voort te zetten als scheepswerf, maar om het te gebruiken voor zijn eigen handel. Die opzet is nu dus niet door gegaan. Doordat een buitenstaander, scheepsbouwer Auke van der Werff uit Warga, de werf plotseling voor een fors bedrag overneemt, komt de Staverse handelaar Kuperus tot zijn eigen verrassing achter het net te vissen. Aan zijn verloofde schrijft Auke vanuit Delft, waar hij tijdens de Eerste Wereldoorlog gemobiliseerd ligt bij de Waterlinie, dat hij in Stavoren een werf heeft gekocht. "Het is eigenlijk niet meer dan een stukje schapenland, maar de gebouwen zijn de prijs wel waard."

## De taanderij van Meindert de Groot

*De nieuwe taanderij van Meindert de Groot kwam tegenover de helling te staan aan de overkant van de Gracht. Op deze foto uit 1929 zijn Staverse vissers druk bezig met het tanen van de ansjovisnetten. Vlnr. Aldert Bakker. Op de taanbak staan Max de Boer; Hans van Dijk, Max Wijbrands, Klaas van Randen, Andries Visser en taanbaas Hendrik Albertsma. (Foto: Fen Fryske Groun, uit: archief Jan Visser).*

**Cornelis H de Boer, Knelis fan Asyn**: "*Wij taanden altiid bij Meindert de Groat. Earst op 'e helling hè, der hadd 'r earst un taanderij. Lang het der nòch un gat weest fan dy taanderij wer dy rommel in kon nou, dy stiëneboël. Later had Meindert an 'e andere kant dy taanderij, dat war der foar 't stasjon. Ouwe Pippie (Berend de Jong) war der wel bij. Mar Meindert de Groat dee dat sels ok wel. Dat weet ik nòch goed dat Meindert der op dy taanbak stond in 't besgroëntsy.*"

Het tanen van de ansjovisnetten moest tenminste elke veertien dagen gebeuren om ze goed te houden. Maar **Knelis de Boer** vond 14 dagen te lang: "*As 't un week oversloechst met tanen vanwege stòrmwear dan kon 't gebeure dat de hele beuch ferròt war hoar, so krekt kwam dat. Ja, dat kon niks lije! Even kon 't mar lije as 't un kear droge konst in un week met moai wear. Mar anders, as 't langer duurde, nou dan waren se ferròt hoar, in un week! Faak gebeurd! Even over 'e tiid dan must alle weken tane, persé! Ja, dy kesjoerommel maakte de boël hard hè. Froeger deden se dat met 'eek' (eikenschors) dan bleven de netten moai soepel dat war feul beter. Mar ja, dan moest son bult eek hewwe, dat war ok gin doën hè. Dy kesjoe war feul beter foar de ròt hè mar de netten wurdden wel feul harder, se wurdden te stiif en te swart fan dy taanderij. Toen ik dan wat ouder wurdde hew ik fan heit wel netten anbreiden en dan sei ik teu 'n heit: 'Ik wil se nyt mear anbreide, want dy netten fange nyt'. Later wurdd 't un bitsy beter met 'e senten en konnen wij ok wat beter nije netten kope en toen konnen we ok wel aardech metskarrele".*

## De scheepswerf krijgt ondertussen vanaf 1918 een nieuwe opzet.

"Heit Van der Werff" , zo vertelt Anton van der Werff veel later in een interview met Johan Salverda (*Van turfvaart tot volksvermaak*, Sneek, 1986, p. 88), "neemt in 1918 de werf in Stavoren over. De helling verkeerde nog helemaal in de oude staat en was ingericht voor de bouw van houten schepen. Staverse jollen vooral, want daar stikte het van. Alleen al in Stavoren en omgeving waren er zo'n 70 jollen in de vaart. In een kast vond ik nog een agenda van heit uit 1918 (Zie Bijlage 2). Daar had hij alle nummers van de jollen en hun eigenaren ingeschreven, want die namen kon hij nooit onthouden". Heit heeft de helling duchtig onder handen genomen. Er moest een hoop gebeuren, "want heit wilde op ijzeren schepen toe. IJzer had de toekomst, dus dat moest wel."

Uit die beginperiode van de ijzerwerf zijn ook herinneringen opgetekend:

**Hans Reuvers**: *"Ons vader-en-dy hewwe earst un tiidsy op é haven woand. Doe binne se op 't Hellingpad kommen te woanen (kantoar Albada). Ik bin in dat kleine hússy geboaren. Later, toen Vader as stoker op é pont kwam, binn'we ferhúúsd nar iën fan é ponthúzen en der hewwe 26 jaar woand. Toen wij der an 't Hellingpad kwamen te woanen, war Strikwerda op é helling. 't War toen allegar hout wat se bouwden. Mar ik weet ok nòch sekuur dat Van der Werff kwam. (…) Fan skoal of moesten wij nar de helling. Op myn twaalfde drekt 'r heen. Jaah, as nageljonge beginne en fan alles moesten we der doën nou. Ik hew tòt 1929 op é helling weest.*

*Stavoren, 1919. Het personeel van scheepswerf 'Volharding' te Stavoren, bovenaan: vlnr Yge K.Visser; Willem Sj Zwaan; Hyltje Jzn Boom. Staand: Leen (?); Tjeerd Sj Zwaan (klinker); (?) Bart Albertsz Mulder; Sjoerd J. Zwaan (kleine Sjoerd); Hans Volger; Anne Fr. Zwaan; Jacob Volger (Hosse); kapitein Alberts (Raspie); Gerben Korfmaker (Kromhout) en werfbaas Auke v.d.Werff. Zittend: ? liggend: Tjalling Postma en Jelle K Visser. (Foto: archief Anton van der Werff)*

*Winterdaags dan ferrekten je in dy skuur nou, want dat achterênd war ok ferròt. Achterin dy skuur is dy jòl van Fède (ST 26) nòch feranderd, mar dat het Van der Werff toen deen. 't War un iizeren jòl. Dèr is doe un stukje tussen komen en 'r is o kun moter in komen. Ik loof dat s ém sowat deur de midden saacht hewwe, want in dy jaren wa 'der gin branderij of soksewat nou. Ik miënde dat 'r gin branderij war, mar nou weet ik dat ok nyt fast, ik miende wel dat se ok nòch un stuk saagd hadden. De fundearing foar de moter wurdde maakt en toen kwam de moter der in. Toen moest 'r proefdraaid wurdde, mar dy ouwe ging nyt met. Nee, Fède ging dy earste kear nyt met. Hij stond op é kant: "Ik ferd… sei 'r, ik gaan nyt met, hij ken 'r wel útfliige. Ik gaan nyt met!" Toen het skoanfader nòch met dy lui (monteurs) de Wainserfaart in weest. Kwast fan é ST 4 kwam weles om even skoan te maken. Even op é slee. Se waren dan weles smearech en dan moest de besum 'r even onder deur. Se hadden de jól dan flink over é kant legen en dan even goed skrobbe en dan bij sommegen soms fan dat roaie goed 'r onderdeur, dat 't even goed droogde hè. Nou, dan war 't wear deur de ouwe slúús nar búten, want se moesten middachs wear met é netten nar see. 't Moest allegar fluch gebeure, want tiid war der feitlek noait foar. Mar 't kwam nyt so barre feul foar. Un heel enkele kear, want se gingen meast nar Jan Valk toe nou."*

Auke van der Werff brengt de scheepswerf *Volharding* vervolgens vanaf 1918 tot grote bloei. Al spoedig worden de eerste ijzeren beurtscheepjes afgeleverd. In 1927 wordt de woning bij de werf vervangen en de "elektrische dwarshelling" aangelegd. Nu is de werf ook geschikt voor reparatie en onderhoud van grotere, stalen binnenschepen. Dat maakt het bedrijf minder afhankelijk van nieuwbouw en zorgt voor meer continuïteit. Tien jaar na de overname door Auke van der Werff is de *Volharding* een scheepswerf voor de binnenvaart die landelijk meetelt.

*Stavoren, 1920. In het tweede huis van links woonde de fam. Reuvers. De iets vooruitstekende woningen zijn de 'ponthúzen' voor het personeel van de stoomponten. (Foto: collectie Doede Bleeker)*

*Stavoren, 1936. De twee mannen zijn Yke Veersma (l.) en Hains Muizelaar (ST 5) (Foto: collectie Doede Bleeker)*

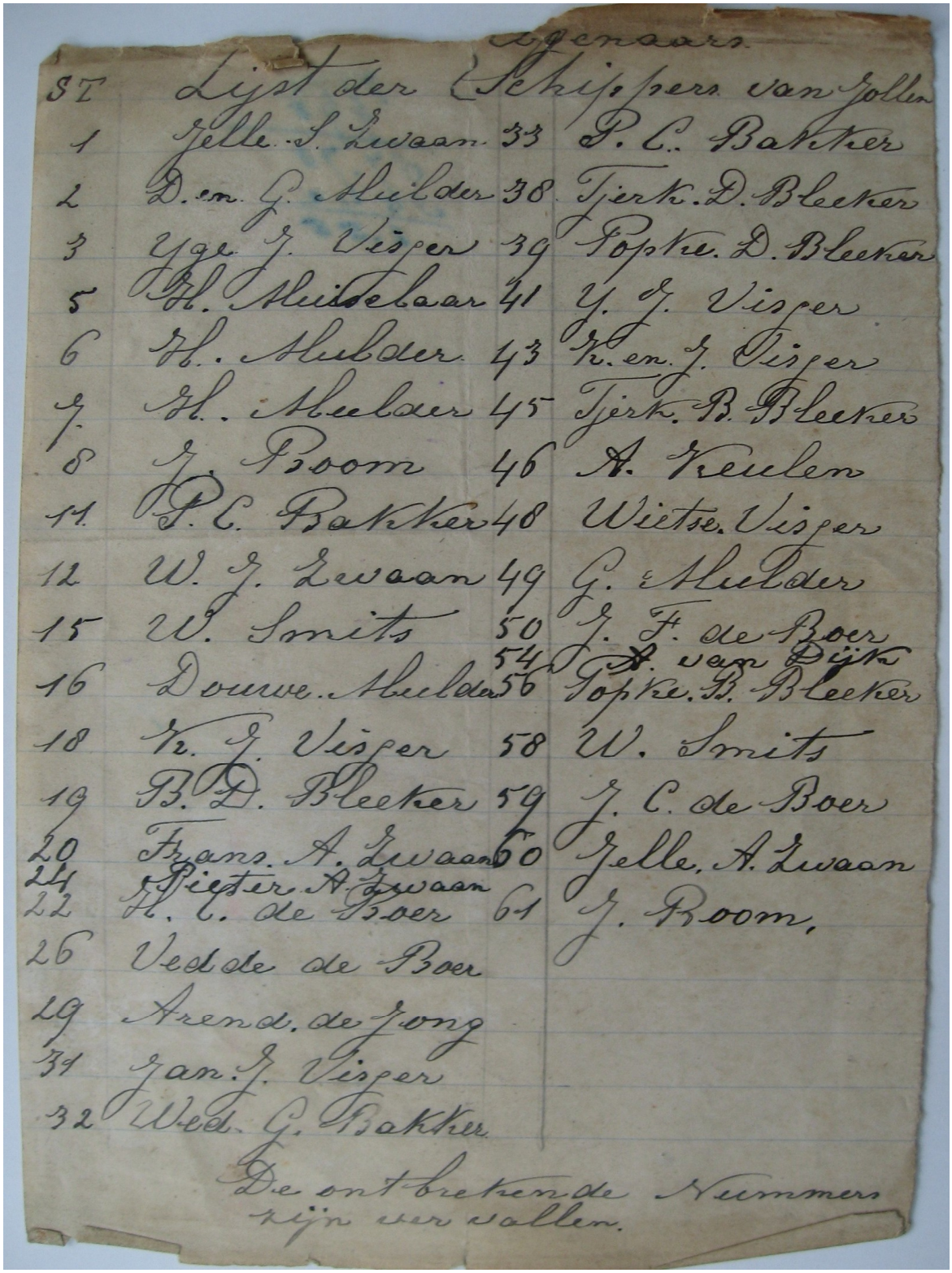
*Stavoren 1929. Personeel van de scheepswerf 'Volharding' Stavoren, staande vlnr Foppe Albertsma; Dirk Nieuwsma; A. Spoelstra; Wiebe Nieuwsma; Hans Reuvers; Rinke H Koorn (Tots); Willem Sj.Zwaan; Willem de Vlugt en werfbaas Auke v.d.Werff;Onder:B.Mulder; Tjalling Postma; Albert Rensink; Siemen B Bleeker; Berend S Mulder en Anne Fr Zwaan, jongen vooraan onbekend. (Foto: archief Anton van der Werff)*

*Stavoren, een van de beurtscheepjes voor passagiers en/of vracht- en veevervoer, de 'Elisabeth', die begin jaren twintig bij Van der Werff werden gebouwd. (Foto: archief Anton van der Werff)*

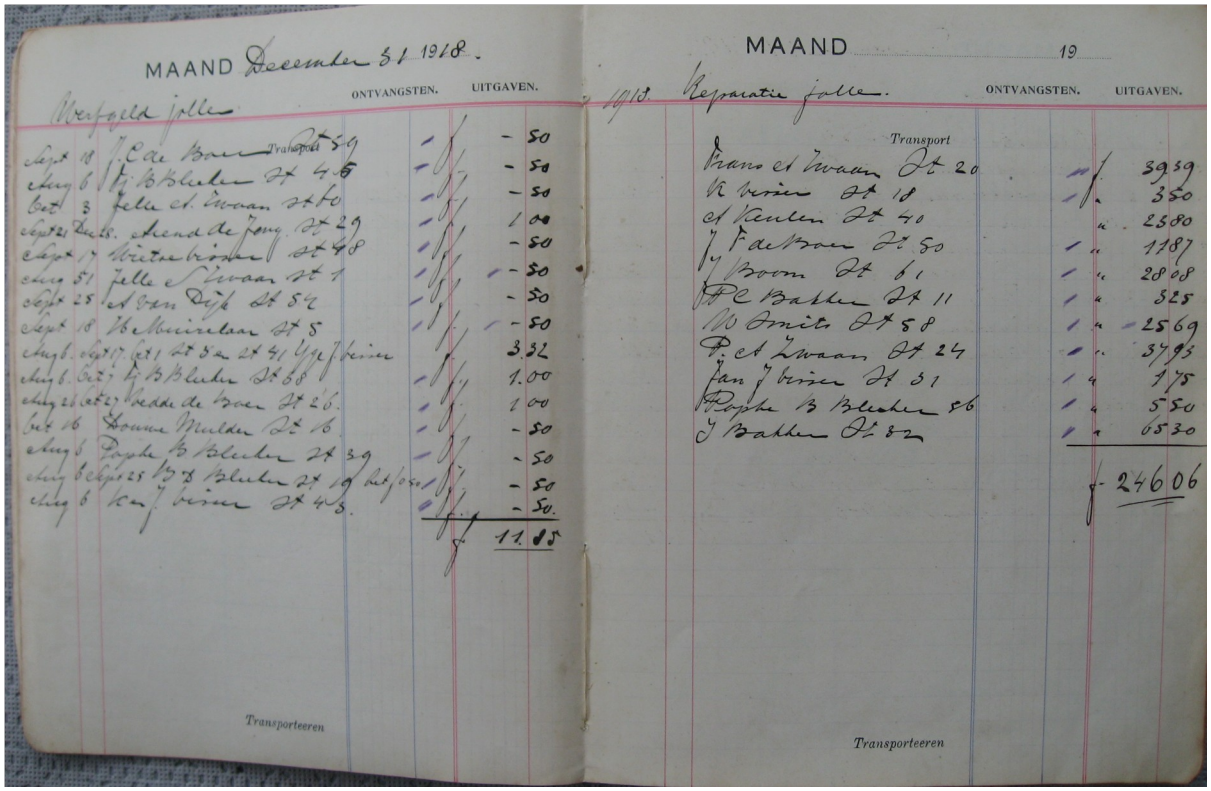
*Stavoren 1935. Op de hoek bij de Doopsgezinde kerk. Staand van links naar rechts: Andries P Wijbrands; Fekke de Vries; Andries Kuperus; Jaap Jonker; Berend Draaijer; Auke Dijkstra; Foppe Albertsma; Hessel de Jong. Voor: Fré de Boer; Andries Visser; Harm Oenema; Marten de Boer; Geert Veldstra; Willem Albertsma en Yke de Vries.*

## Bijlagen

### Bijlage 1: Uit de bedrijfsadministratie van Auke van der Werff




*Uit de werfagenda 1918 van Auke van der Werff:Het lijstje met namen van vissers met de nummers van hun Staverse jol. (Uit: Archief Anton van der Werff)*



MAAND December 31 1918.

Werfgeld jollen

| | | ONTVANGSTEN. | UITGAVEN. |
|---|---|---|---|
| Sept 18 | J. C de Boer Transport St 59 | | f - 50 |
| Aug 6 | Dj B Blecker St 45 | | f - 50 |
| Oct 3 | Jelle A. Zwaan St 60 | | f - 50 |
| Sept 21 Dec 28. | Arend de Jong St 29 | | f 1 00 |
| Sept 17 | Wietse bisser St 48 | | f - 50 |
| Aug 31 | Jelle S Zwaan St 1 | | f - 50 |
| Sept 25 | A van Dijk St 54 | | f - 50 |
| Sept 18 | H Muirelaar St 5 | | f - 50 |
| Aug 6. Sept 17. Oct 1 | St 3 en St 41 Yge J. bisser | | f 3.32 |
| Aug 6. Oct 7 | Dj B Blecker St 38 | | f 1.00 |
| Aug 26 Oct 27 | Vedde de Boer St 26. | | f 1 00 |
| Oct 16 | Douwe Mulder St 16. | | f - 50 |
| Aug 6 | Pophe B Blecker St 39 | | f - 50 |
| Aug 6 Sept 25 | B D Blecker St 19 het f 0 50 | | f - 50 |
| Aug 6 | K en J bisser St 43. | | f - 50. |
| | | | f 11.85 |

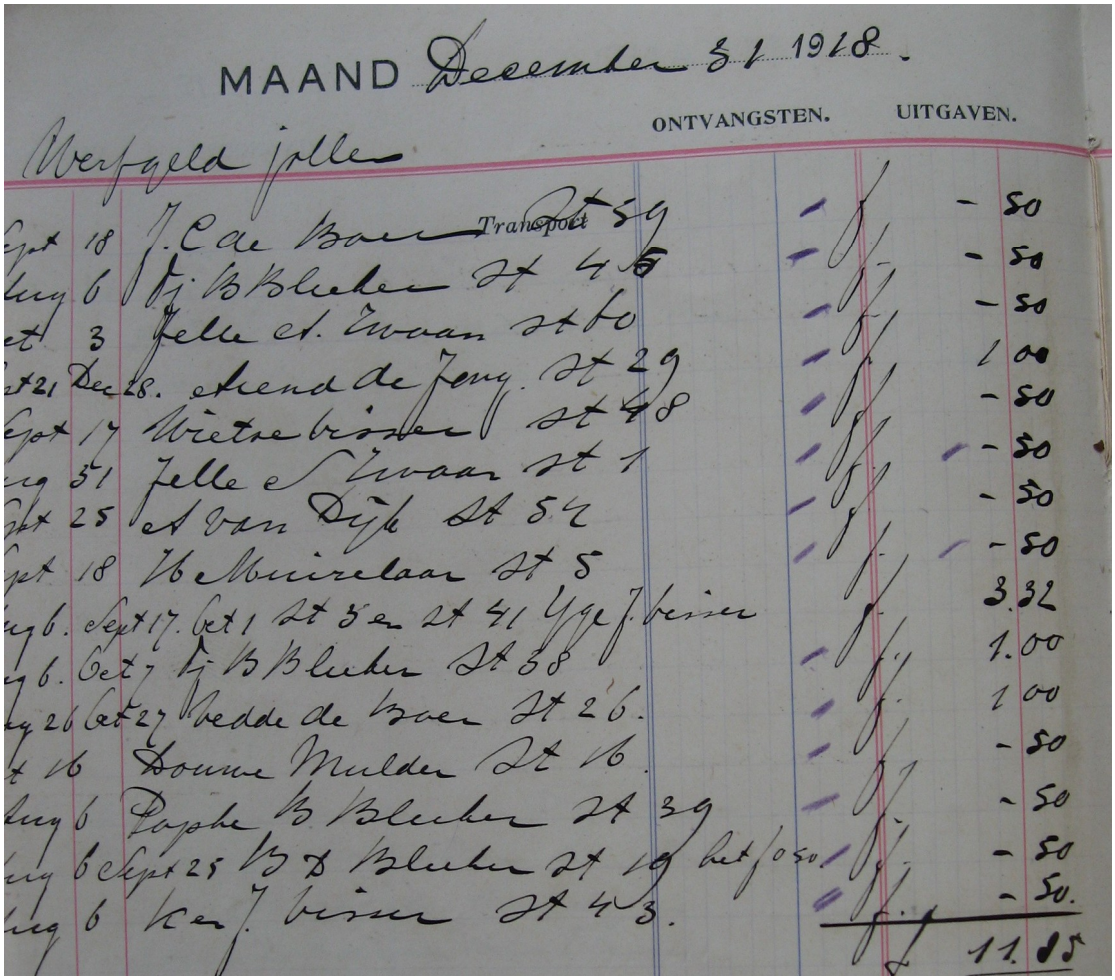
Transporteeren

MAAND 19

1918. Reparatie jollen.

| | | ONTVANGSTEN. | UITGAVEN. |
|---|---|---|---|
| | Transport | | |
| | Frans A Zwaan St 20 | | f 39 39 |
| | K bisser St 18 | | f 3 50 |
| | A Keulen St 40 | | " 23 80 |
| | J F de Boer St 50 | | " 11 87 |
| | J Boom St 61 | | " 28 08 |
| | P C Bakker St 11 | | " 3 25 |
| | W Smits St 58 | | " 25 69 |
| | P. A Zwaan St 24 | | " 37 93 |
| | Jan J bisser St 31 | | " 1 75 |
| | Pophe B Blecker 56 | | " 5 50 |
| | J Bakker St 32 | | " 65 30 |
| | | | f 246 06 |

Transporteeren



MAAND December 31 1918.

Werfgeld jollen

| | | ONTVANGSTEN. | UITGAVEN. |
|---|---|---|---|
| Sept 18 | J. C de Boer Transport St 59 | | f - 50 |
| Aug 6 | Dj B Blecker St 45 | | f - 50 |
| Oct 3 | Jelle A. Zwaan St 60 | | f - 50 |
| Sept 21 Dec 28. | Arend de Jong St 29 | | f 1 00 |
| Sept 17 | Wietse bisser St 48 | | f - 50 |
| Aug 31 | Jelle S Zwaan St 1 | | f - 50 |
| Sept 25 | A van Dijk St 54 | | f - 50 |
| Sept 18 | H Muirelaar St 5 | | f - 50 |
| Aug 6. Sept 17. Oct 1 | St 3 en St 41 Yge J. bisser | | f 3.32 |
| Aug 6. Oct 7 | Dj B Blecker St 38 | | f 1.00 |
| Aug 26 Oct 27 | Vedde de Boer St 26. | | f 1 00 |
| Oct 16 | Douwe Mulder St 16. | | f - 50 |
| Aug 6 | Pophe B Blecker St 39 | | f - 50 |
| Aug 6 Sept 25 | B D Blecker St 19 het f 0 50 | | f - 50 |
| Aug 6 | K en J bisser St 43. | | f - 50. |
| | | | f 11.85 |

Eerste Afdeeling.
Derde Klasse.
Inschrijvingsjaar 1897
Deel /
No. van Inschrijving 8463
Folio 429
Volgnommer 4283
Zuiver verwaarborgde som f 2700

Overboeking.

# POLIS VAN VERZEKERING VOOR BRANDSCHADE.

Wij ondergeteekenden DIRECTEUREN der **ONDERLINGE BRANDWAARBORG-MAATSCHAPPIJ,** in den jare 1816 opgerigt te WOUDSEND, Provincie FRIESLAND, als daartoe gemagtigd, verleenen door deze verzekering aan den Heer Pieter Willems Heinsius, te Stavoren.

(of wien het staande den termijn der verzekering zoude mogen aangaan) voor eene som van tweeduizend zeven honderd gulden

wanneer de opstal van de Behuizing bestaande uit twee kamers, gang, keuken en bergplaats, van steen opgetrokken, met pannen gedekt; de fundamenten niet in de verzekering begrepen; zonder risico's van buitengewoonen aard der gebeurtenissen.

in eigendom behoorende aan den verzekerde te Stavoren en thans bewoond of gebruikt door D. Roosjen staande dit Gebouw te Stavoren en aldaar gekwoteerd Wijk ____, Letter ____, No. 14; kadastraal Gemeente Stavoren, Sectie ___, No. ____, geheel door Brand werd verteerd, of zoo het zelve door Brand werd ____ beschadigd, eene vergoeding in evenredigheid tot de som waarvoor de geheele opstal is verzekerd; alles overeenkomstig de deswege bestaande en wettig te maken bepalingen; en zulks onder voorwaarde, dat door den verzekerde van bovengenoemde som jaarlijks de administratie-kosten, en ingeval van brandschaden die de Maatschappij zal

de Heer P. W. Heinsius.

te Haaren.

Behuizing c.a.

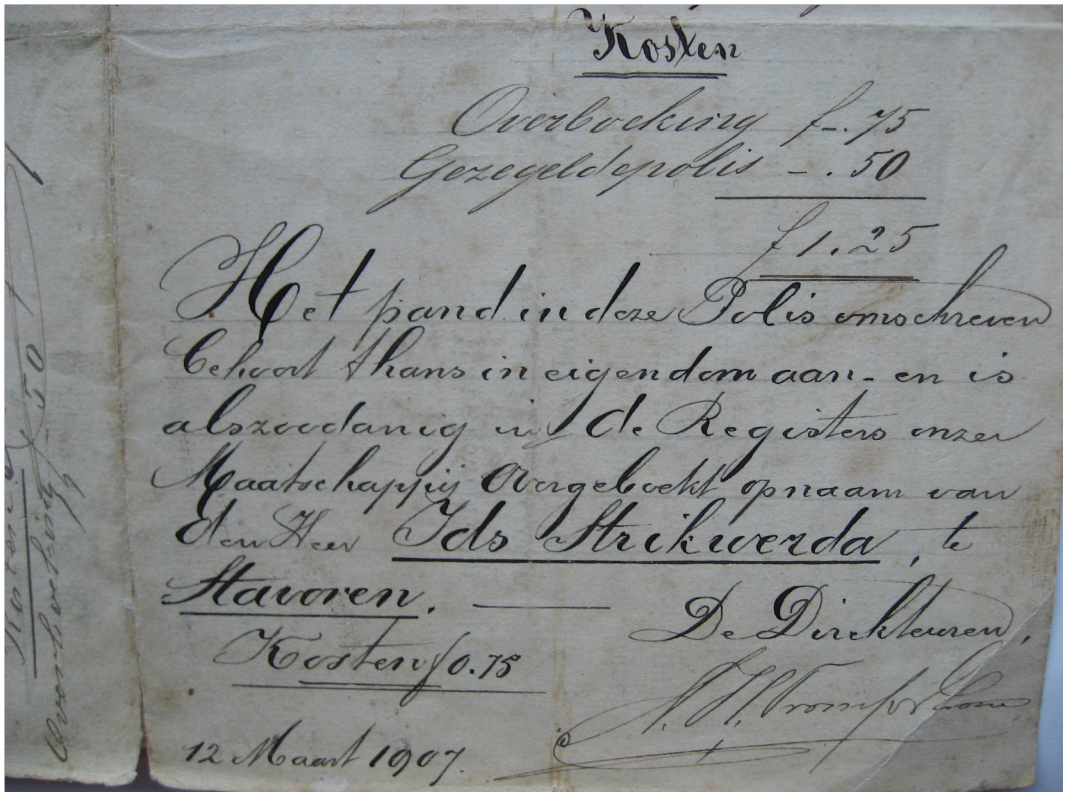
ZUIVER VERWAARBORGDE SOM ZONDER KORTING. f 2700 Gulden

Kosten

Overboeking f-.75
Gezegeldepolis -.50
f 1.25

Het pand in deze Polis omschreven
Echoot thans in eigendom aan- en is
alszoodanig in de Registers enzer
Maatschappij Aangeboekt opnaam van
Den Heer Ids Strikwerda, te
Haaren. —— De Directeuren,
Kosten f 0.75

12 Maart 1907.



Kosten

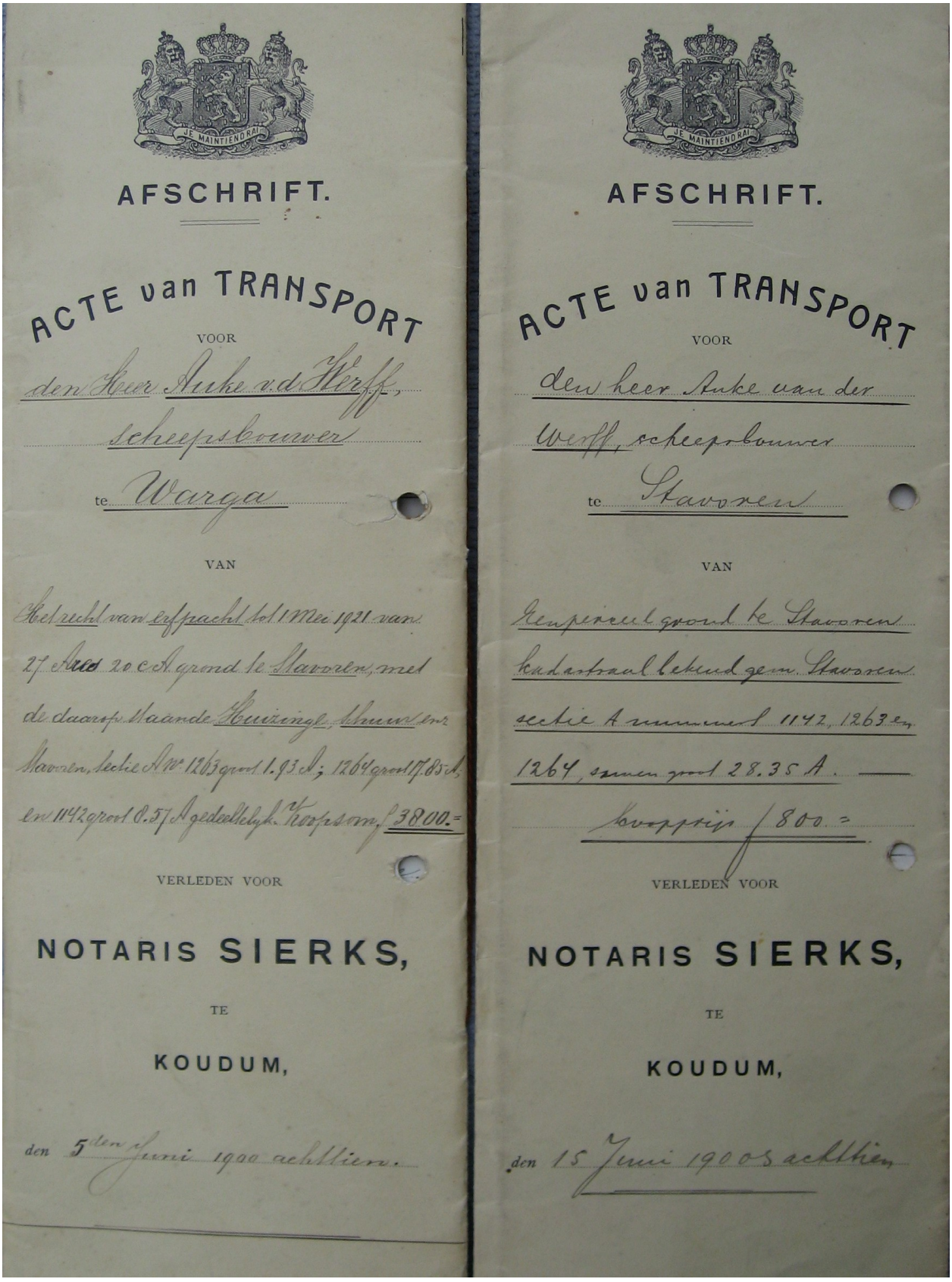
Overboeking f-.75
Gezegeldepolis -.50

f 1.25

Het pand in deze Polis omschreven
Echoot thans in eigendom aan- en is
alszoodanig in de Registers enzer
Maatschappij Aangeboekt opnaam van
Den Heer Ids Strikwerda, te
Haaren. —— De Directeuren,
Kosten f 0.75

12 Maart 1907.

& ! '( ) * ! +$%



AFSCHRIFT.

ACTE van TRANSPORT

VOOR

den Heer Auke v.d. Werff,
scheepsbouwer
te Warga

VAN

Het recht van erfpacht tot 1 Mei 1921 van
27 Are 20 c.A. grond te Stavoren, met
de daarop staande Huizinge, Schuur en
Stavoren, Sectie A No. 1263 groot 1.93 A; 1264 groot 17.85 A,
en 1142 groot 8.57 A gedeeltelijk. Koopsom f 3800.=

VERLEDEN VOOR

NOTARIS SIERKS,

TE

KOUDUM,

den 5den Juni 1900 achttien.

AFSCHRIFT.

ACTE van TRANSPORT

VOOR

den heer Auke van der
Werff, scheepsbouwer
te Stavoren

VAN

Gemeene grond te Stavoren
kadastraal bekend gem. Stavoren
sectie A nummers 1142, 1263 en
1264, samen groot 28.35 A.
koopprijs f 800.=

VERLEDEN VOOR

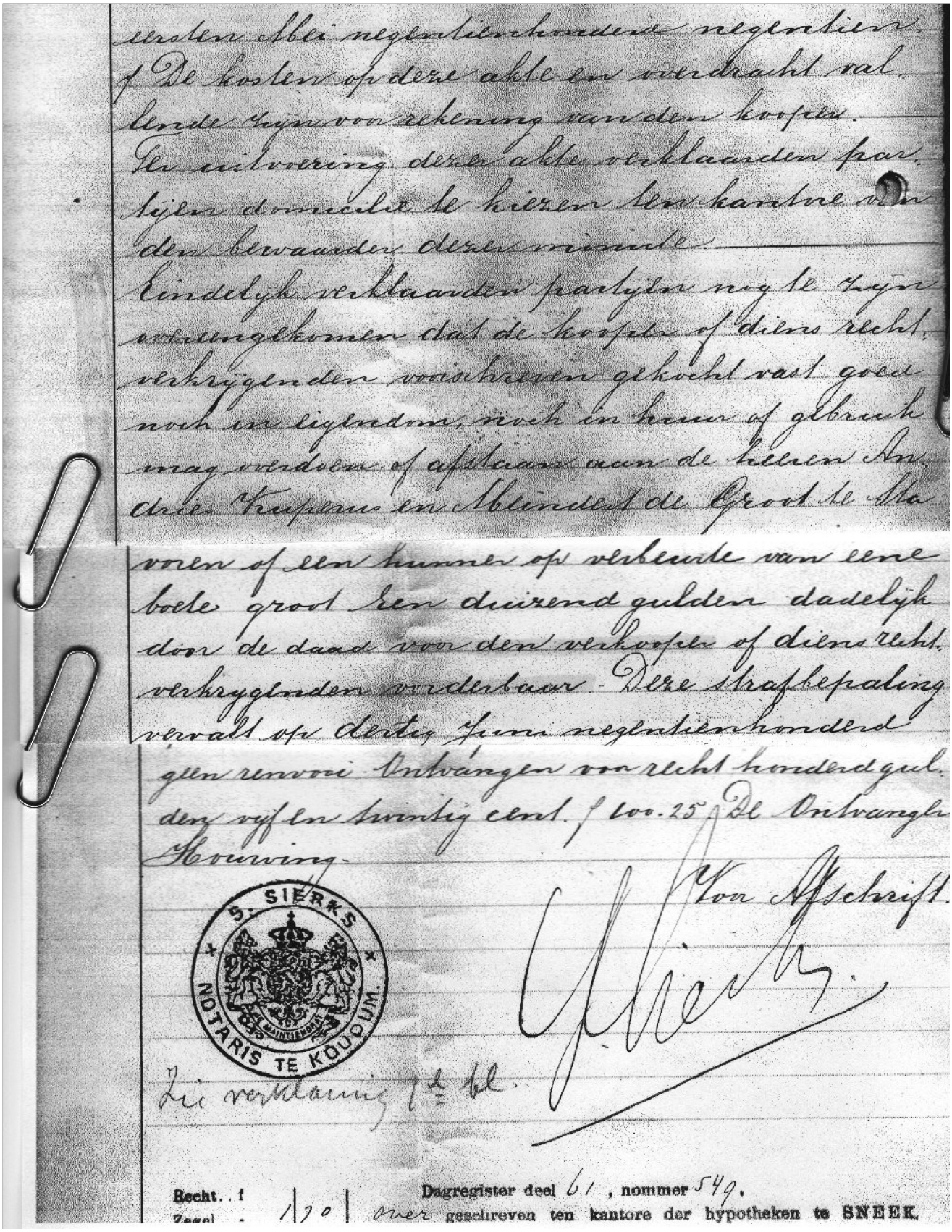
NOTARIS SIERKS,

TE

KOUDUM,

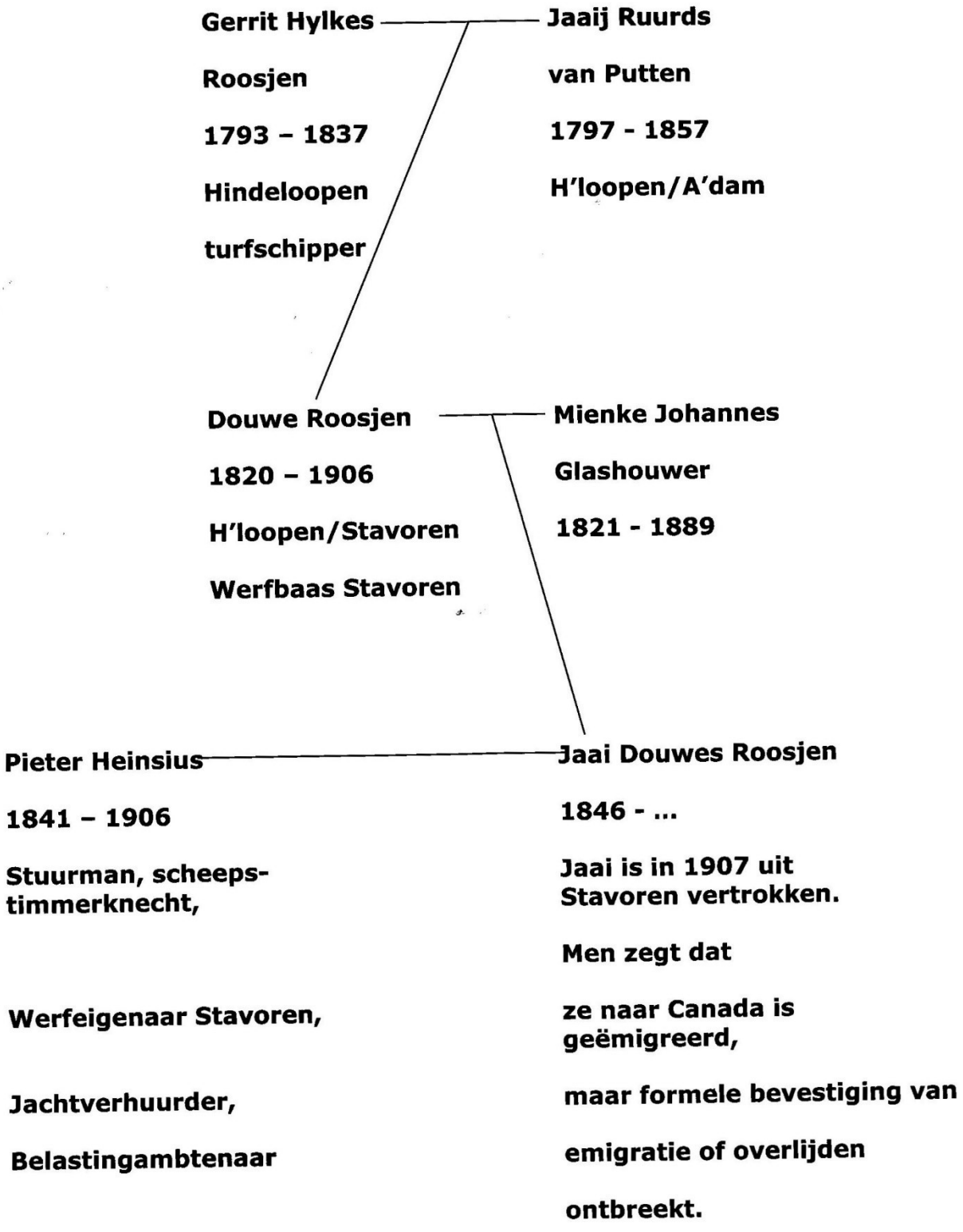
den 15 Juni 1900 achttien

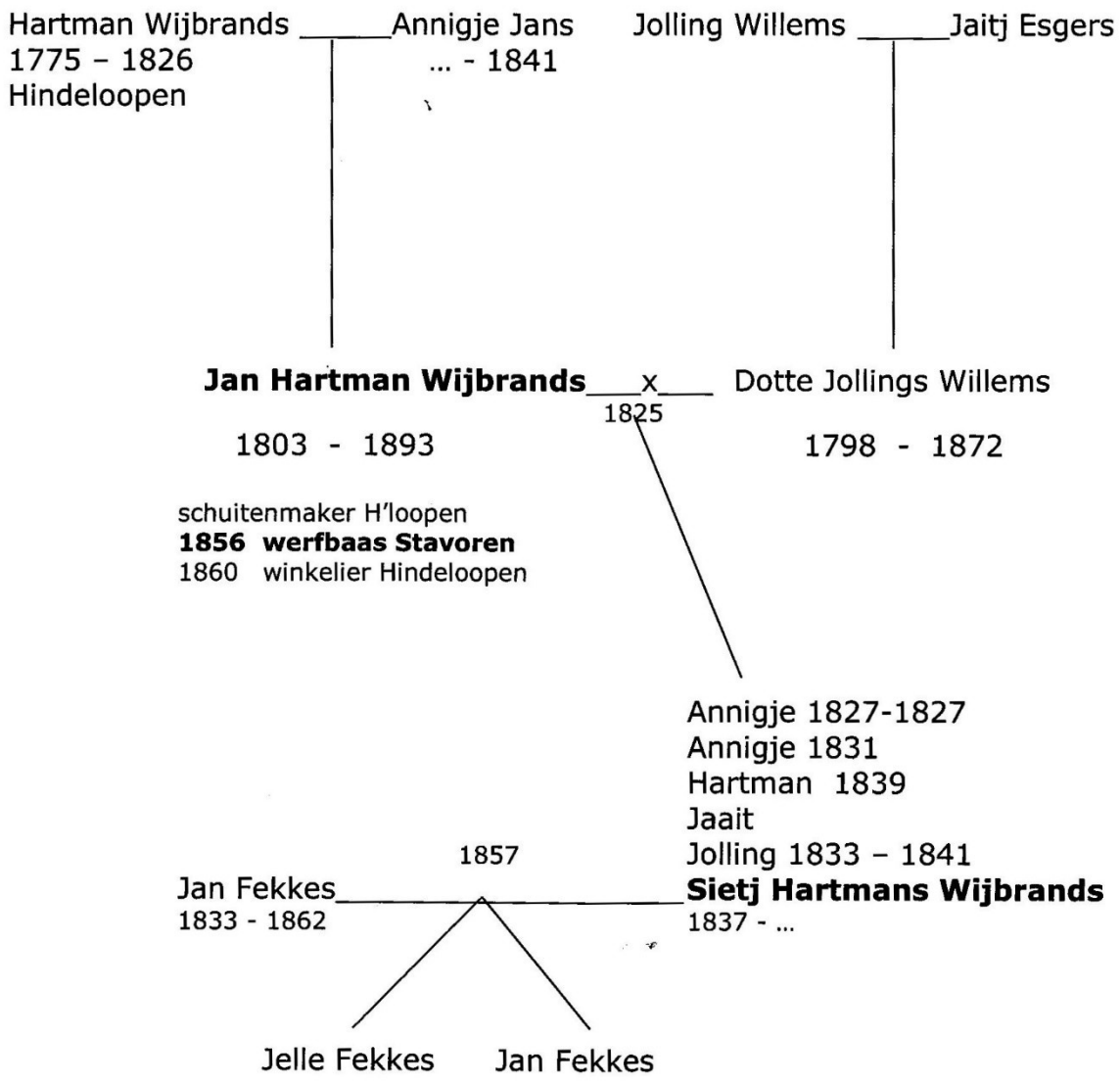
*De koopaktes van Auke van der Werff (Uit: archief Anton van der Werff)*




*Fragment uit de Koopakte 1918: de overeenkomst m.b.t. De Groot/Kuperus.*

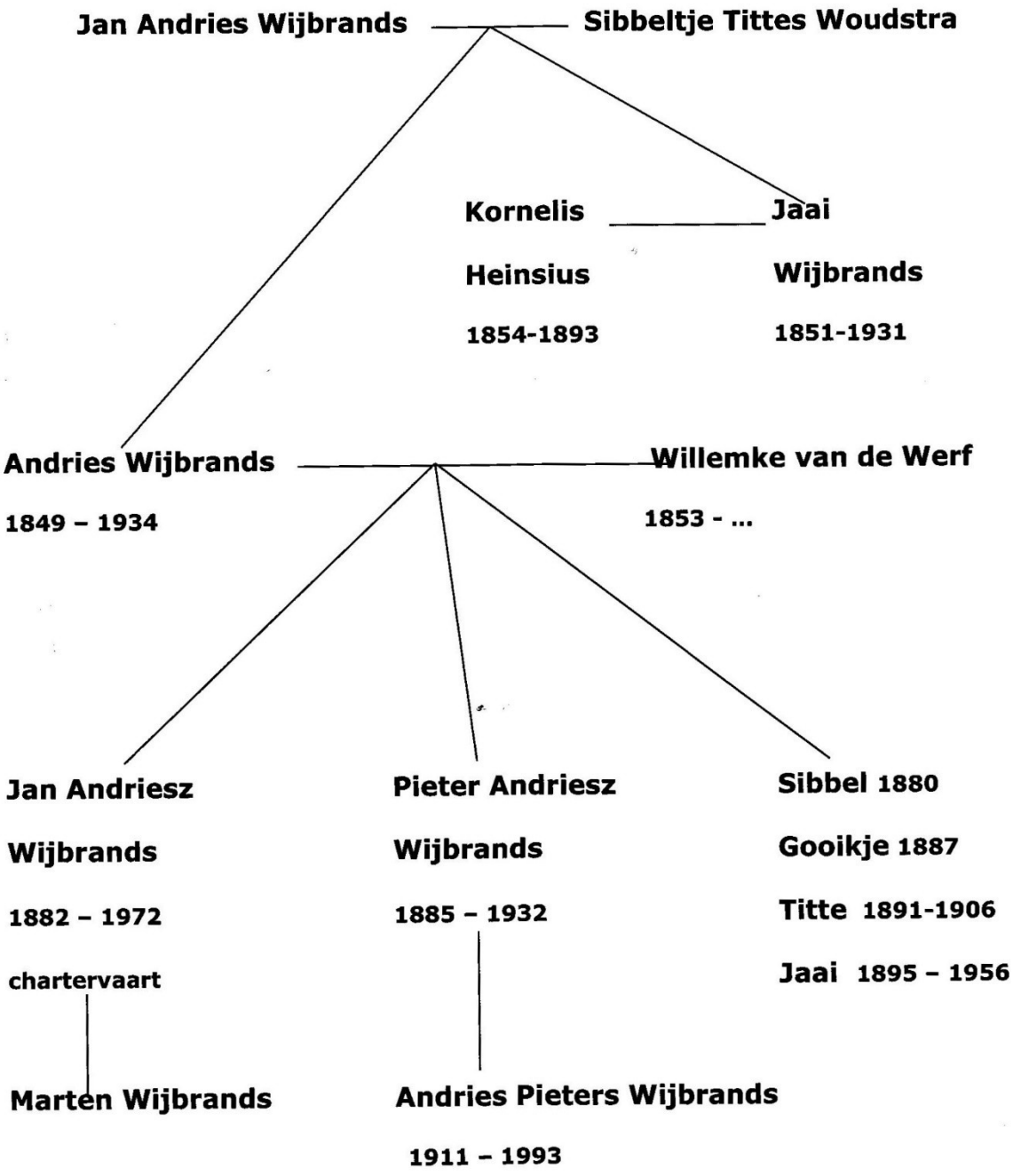
Bijlage 2: Enkele genealogische lijnen bij de verschillende families Roosjen, Wijbrands, de Strikwerda's en Van der Werff






**Jan Hartman Wijbrands** is schuitenmaker in Hindeloopen bij Ynte Wijbrands (geen familie). Hij wordt in 1856 werfbaas op de scheepswerf in Stavoren na het faillissement van Anne Veldstra, waarbij de Jhr. J. van Swinderen de werf overneemt. Wijbrands gaat in 1860 failliet. Hij woont die 4 jaren in Stavoren, Voorstraat 14. In 1860 gaat hij terug naar Hindeloopen en wordt uiteindelijk winkelier.

**Jan Fekkes** (1833-1862) werkte als scheepstimmerknecht bij Douwe Roosjen.




**Jan Andriesz Wijbrands** (1882) is scheepstimmerknecht op de werf bij Roosjen/Strikwerda en doet bovendien de bootverhuur. Hij bezit uiteindelijk zelf drie boeieraken die hij als charterschepen gebruikt. Hij vaart met gasten door heel het land. Hij is de schoonvader van caféhouder Andries Kuperus (1907 – 1996), die de zoon is van de Andries Kuperus die rond 1915 een overeenkomst met Ids Strikwerda heeft m.b.t. gebruik van het werfterrein voor handel en bevrachting.
**Pieter Andriesz Wijbrands** (1885) is eveneens scheepstimmerknecht bij Strikwerda. Later

vaart hij op de stoompont, is vissersknecht en uiteindelijk schipper bij de Afsluitdijkwerken. Zijn zoon **Andries Pieters Wijbrands** (1911 – 1993) vaart regelmatig mee met oom Jan Andriesz Wijbrands (1882).

*Pieter Andriesz Wijbrands (de grootvader van Ruurdtje Visser-De Groot, echtgenote van Jan Visser.*

**Marten (Max) Wijbrands**, de zoon van Jan Wijbrands, weet over de 'chartervaart' (die benaming bestond toen nog niet) van zijn vader het volgende te vertellen: "De earste boeier dy 't kwam is de "Henriette" weest, dat war un houten skip. Heit het my fertêld dat se dit skip út Antwerpen haald hewwe. Dat war toen nòch un frachtskip en is in 'e Gasmer bij Wildskut ombouwd tòt boeier.(1908). Heit sòrgde sels foar de bemanning en dat waren meastal fisserlui dy anboard kwamen. Dat kwam foar dy mannen moai út, want nà 't ansjofisken konnen se so op 'e boeier stappe: Wietse Visser het 'r op faren, Lieuwe Visser het ok bij heit faren en Auke van Dijk. Toen is derna de "Stavo" komen en in 1916 òf 1917 kwam de "Snits". De "Snits" war un earpeljacht út Oud Beierland. Der het heit earst nòch op frachtfaren en hij het 'r hier op Staveren nòch met an 't mosselfisken weest."

De chartervaart die in Stavoren bij de werf van Heinsius ontstond met de verhuur van jachten met zetschipper, werd in 1907, na het faillissement van de werf, voortgezet door De Friese Jachtclub. Jan Wijbrands onderhield de jachten die bij de werf bleven liggen. In 1928 werd hij zelf eigenaar van beurtscheepjes die verbouwd werden tot boeieraak en als 'boeiers' in de verhuur kwamen.

**Andries Wijbrands**

**1849 - 1934**

**Andries Kuperus**

Caféhouder en handelaar

Heeft een overeenkomst met **Ids Strikwerda** over gebruik werfterrein, 1875 - 1964

**Jan Andriesz Wijbrands**

1882 - 1972

chartervaart

**Andries Kuperus**

Caféhouder

drankenhandelaar

1907 - 1996

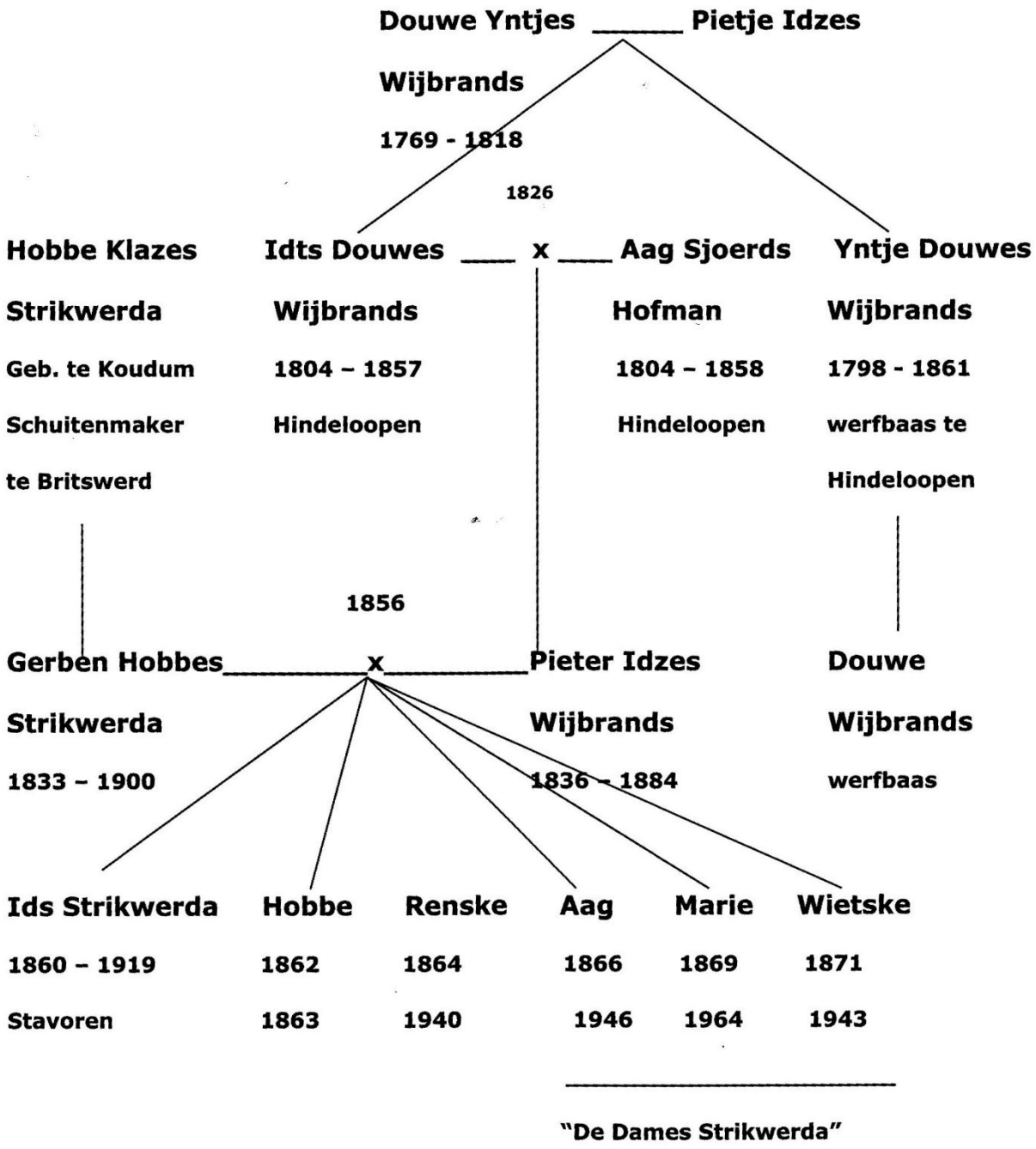
**Willemke Wijbrands**

**Andries Heye Kuperus**

Drankenhandelaar te Stavoren geb. 1953

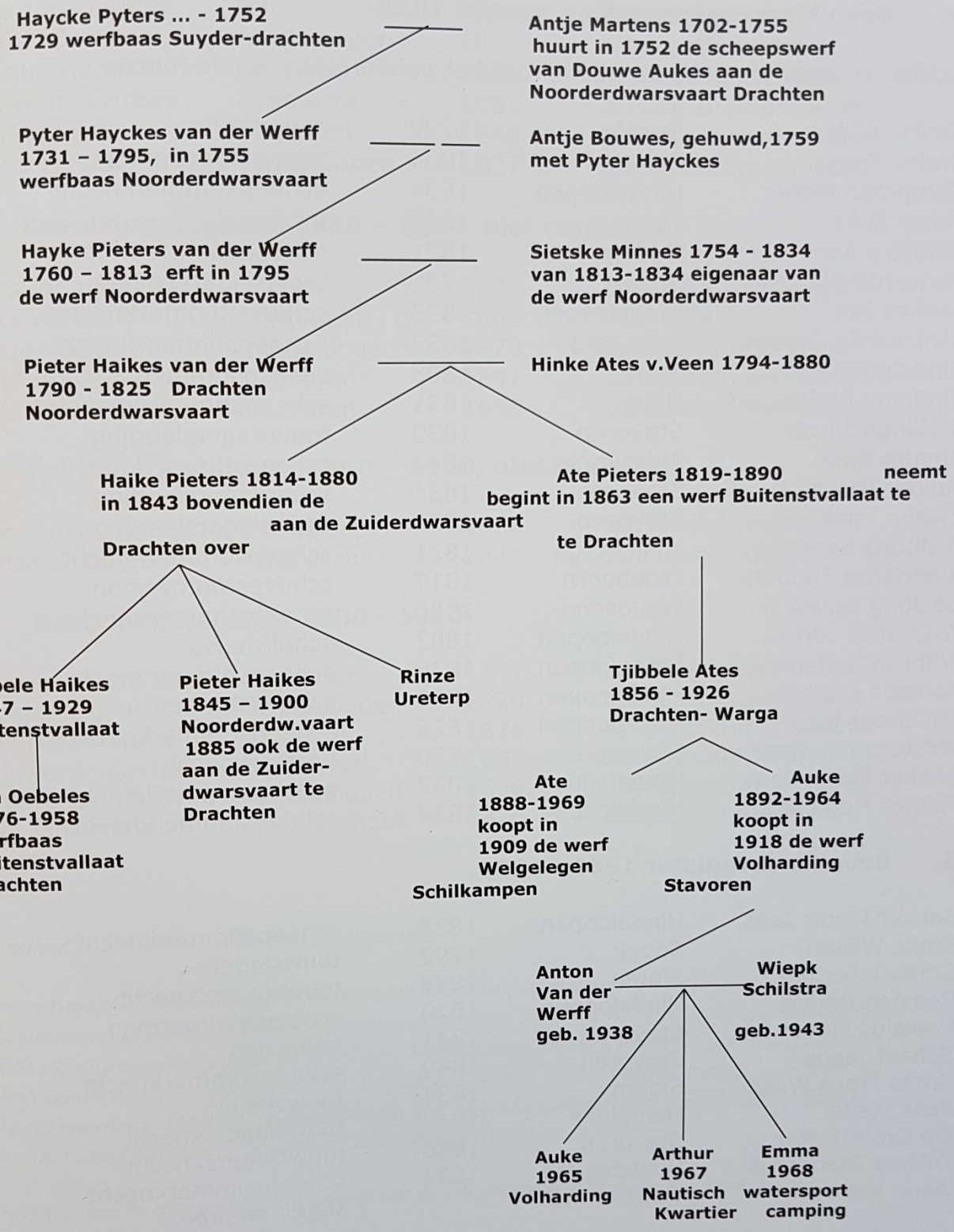
Andries is overleden op 27 april 2014, nadat hij in 2013 een ongelukkige val maakte met de pallet op de heftruck waarop hij stond om een tak van een boom te zagen. De tak viel op de pallet, lanceerde Andries en viel daarna nog eens op diens hoofd. Na een half jaar in coma te hebben gelegen, overleed Andries in het ziekenhuis te Sneek.

Andries Kuperus (1875 – 1964) heeft begin 1900 ook op de loonlijst van de werf gestaan als scheepstimmerknecht.


Douwe Yntjes _____ Pietje Idzes
Wijbrands
1769 - 1818
1826
Hobbe Klazes
Strikwerda
Geb. te Koudum
Schuitenmaker
te Britswerd
Idts Douwes ___ x ___ Aag Sjoerds
Wijbrands
1804 – 1857
Hindeloopen
Hofman
1804 – 1858
Hindeloopen
Yntje Douwes
Wijbrands
1798 - 1861
werfbaas te
Hindeloopen
1856
Gerben Hobbes_____x_____Pieter Idzes
Strikwerda
1833 – 1900
Wijbrands
1836 – 1884
Douwe
Wijbrands
werfbaas
Ids Strikwerda
1860 – 1919
Stavoren
Hobbe
1862
1863
Renske
1864
1940
Aag
1866
1946
Marie
1869
1964
Wietske
1871
1943
"De Dames Strikwerda"

*Stavoren, 1937. Het vierde huis van links is de woning van 'de dames Strikwerda'. Het is het huis Voorstraat 15, waar Ids Strikwerda met zijn drie zussen woonde.*

## De lijn Van der Werff, van Drachten naar Stavoren



## Bijlage 3: Overzicht van personeel van de werf

### A. Bevolkingsregister van 1 januari 1850

Achter de naam de geboorteplaats met het geboortejaar en de functie.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Smits Willem | Sneek | 1792 | touwslager |
| Smits Frans | Sloten | 1834 | touwslagersknecht |
| Kampman Pieter | Hindeloopen | 1834 | scheepstimmerknecht |
| Faber Auke | Tjom | 1813 | grofsmid |
| Veldstra Anne | Oudega H.O. | 1821 | scheepstimmerman |
| Ferwerda Rinnert | Sneek | 1791 | touwslagersknecht |
| Fekkes Jan | Hindeloopen | 1833 | scheepstimmerknecht |
| Strikwerda Gerben | Britswerd | 1833 | Scheepstimmerknecht |
| Bindinga Evert | Joure | 1805 | scheepstimmerknecht |
| Bindinga Pieter | Heeg | 1831 | scheepstimmerknecht |
| Stellinga Jacob | Stavoren | 1839 | touwslagersleerling |
| Boxum Auke | Akkrum | 1812 | scheepstimmerknecht |
| Mulder Sjoerd B. | Stavoren | 1834 | touwslagersleerling |
| Zwaan Wiebe Sj. | Stavoren | 1835 | touwslagersleerling |
| Walburg Berend | Minnertsga | 1821 | scheepstimmerknecht |
| Albertsma Thomas | Oldeboorn | 1817 | scheepstimmerman |
| De Jong Ruurd W. | Woudsend | 1820 | scheepstimmerknecht |
| Wijbrands Jan H. | Hindeloopen | 1803 | schuitmaker |
| Wijbrands Hartman | Hindeloopen | 1839 | scheepstimmerknecht |
| Roosjen Douwe | Hindeloopen | 1820 | scheepstimmerman |
| Kat Broer jans | Hindeloopen | 1826 | scheepstimmerknecht |
| Westerbaan Klaas | Stavoren | 1790 | timmerknecht |
| Bakker Pieter Jans | Hindeloopen | 1837 | scheepstimmerknecht |
| Fekkes Heije Jelles | Hindeloopen | 1826 | scheepstimmerknecht |

### B. Bevolkingsregister 1860 - 1873

| | | | |
|---|---|---|---|
| Bakker Pieter Jans | Hindeloopen | 1837 | scheepstimmerknecht |
| Smits Willem | Sneek | 1792 | touwslager |
| Smits Johannes | Sloten | 1836 | touwslagersknecht |
| Roosjen Douwe | Hindeloopen | 1820 | scheepstimmerman |
| Heinsius Pieter | Stavoren | 1841 | stuurman |
| Schaaf Jappe | Stavoren | 1849. | scheepstimmerknecht |
| Smits Frans Willem | Sloten | 1834 | touwslager |
| Pella Pieter | Hemelum | 1843 | touwslagersknecht |
| De Groot Pieter | Stavoren | 1846 | touwslagersknecht |
| Dikkes Theodorus | Hindeloopen | 1837 | scheepstimmerknecht |
| *Anne Veldstra* | *Oudega H.O.* | | *slager en jager* |

## C. Bevolkingsregister 1873 - 1880

| | | | |
|---|---|---|---|
| Smits Johannes W. | Sloten | 1836 | touwslager |
| Roosjen Douwe | Hindeloopen | 1820 | scheepstimmerman |
| Heinsius Pieter W. | Stavoren | 1841 | scheepstimmerman |
| Strikwerda Gerben | Britswerd | 1833 | scheepstimmerknecht |
| Schaaf Jappe | Stavoren | 1849 | scheepstimmerknecht |
| Dikkes Theodorus | Hindeloopen | 1837 | scheepstimmerknecht |

## D. Bevolkingsregister 1880 – 1890, niet compleet

| | | | |
|---|---|---|---|
| Smits Johannes W. | Sloten | 1836 | naar USA,touwslager |
| Smits Willem | Harlingen | 1860 | naar USA |
| Roosjen Douwe | Hindeloopen | 1820 | scheepstimmerbaas |
| Heinsius Pieter | Stavoren | 1841 | scheepstimmerknecht |
| Smits Johannes F. | Stavoren | 1866 | scheepstimmerknecht |

## C. Bevolkingsregister 1890 – 1900, niet compleet

| | | | |
|---|---|---|---|
| Roosjen Douwe | Hindeloopen | 1820 | scheepstimmerman |
| Heinsius Pieter W. | Stavoren | 1841 | scheepstimmerman |

## D. Bevolkingsregister 1900 - 1910

| | | | |
|---|---|---|---|
| Heinsius Pieter W. | Stavoren | 1841 | scheepstimmerknecht |
| Roosjen Douwe | Hindeloopen | 1820 | scheepstimmerknecht |
| Kuperus Andries | Stavoren | 1875 | scheepstimmerknecht |
| Strikwerda Gerben | Britswerd | 1833 | scheepstimmerman |
| Strikwerda Ids G. | Hindeloopen | 1860 | scheepstimmerknecht |
| Valk Jan Jouke | Martenshoek | 1876 | scheepstimmerknecht |

*Opvallend is de wisseling in de functie-aanduiding.*

*Douwe Roosjen is steeds scheepstimmerman, een keer scheepstimmerbaas en tenslotte, vanaf 1900, scheepstimmerknecht. Pieter Heinsius begint als stuurman, wordt na 1873 scheepstimmerknecht, is na 1890 scheepstimmerman, maar na 1900 weer scheepstimmerknecht. Gerben Strikwerda is steeds scheepstimmerknecht, maar vanaf 1900, het jaar dat hij op 1 februari overlijdt, staat hij te boek als scheepstimmerman. Deze functie-aanduidingen zijn waarschijnlijk niet zeer precies. Ids Strikwerda verschijnt vanaf 1900 in de registers als scheepstimmerknecht.*

*De functie van touwslager blijkt in de loop van de 19e eeuw niet meer nodig te zijn in Stavoren.*

**Bijlage 4: Van de volgende door Jan Visser geïnterviewde Staversen is informatie in dit boek opgenomen:**

***Hans Reuvers (1908-2005),*** *zoon van Jacob Reuvers en Trijntje van Dijk. "Vader kwam fan Venhuizen en ons moeder fan hier". Hans werkte vanaf 1920 tot 1929 op de werf "Volharding" van Auke van der Werff. "Op myn twaalfde jaar ging ik fan skoal òf en toen moest ik drekt nar de helling. As jonge hew ik de sitewasy op 'e ouwe helling dus nòch wel kennen en metmaakt". In 1929 kwam Hans als knecht aan boord van de ST 4 van Cornelis J de Boer en viste nog op haring en ansjovis op de Zuiderzee. Enkele jaren later viste hij op het IJsselmeer. Na de oorlog was Hans een aantal jaren zelfstandig IJsselmeer-visser met de schouw van zijn oom Wietze van Dijk, de ST 7.*

***Marten (Max) Wijbrands (1911-2001),*** *zoon van Jan A. Wijbrands en Tjitske Beima. Max vertelt van werfherinneringen die hij in de loop der jaren van zijn vader Jan Wijbrands hoorde. Herinneringen die o.a. betrekking hebben op een tiental jaren vanaf omstreeks 1891. 'Pake Andries en beppe Willemke woanden met hun gesin an 'e Foarstraat. Heit moest as jonge fan negen jaar màrgens foar skoal al nar de helling om bij te lichten met un lantearn foar dy lui dy der toen werkten. En in 'e winter middes út skoal wech om fier uur dan moest 'r der wear heen, wear bijlichte. Heit werkte ok bij syn omke Pieter Heinsius ". Max ging in 1924 van school af ging toen voor 't eerst mee naar zee: "Ik kwam met dertiën jaar fan skoal òf en toen kwam ik bij Hylke Smits, Kollie, anboard fan 'e ST 58. 't War begin mei. As jonge hast 'r nòch noait betiid út weest fansels en doe moesten we dy màrgens 'r al om un uur of dry út. Hylke war de earste dy prebearde òf 't 'r al ansjovis war. Hij had de beuch hier in 'e Mekwerumerbocht skoaten. We hadden toen met dat earste skòt foar 37 gulden. Nou dat war foar son earste skòt al geweldech, want in 't earst war de fangst noait overfloedech fansels".*

*Max voer later met zomergasten uit binnen- en buitenland op de boeiers van zijn vader door Nederland: "As jonge kwam ik al gauw anboard. Op 'e 'Henriëtte' waren altiid twy man en un jonge, dy jonge war ik dan. Je moesten allerhande baantsys doën, bêden opmake, floerfege, earpels skille en so".*

***Sibbel Wijbrands (1916-2006),*** *dochter van Jan Wijbrands en Tjitske Beima, zuster van Max. In Staveren was het gewoon Tante Sip. Thuis bij haar ouders aan de Schans werkte ze jarenlang voor het jachtverhuur bedrijf van haar vader. Een uniek boeierbedrijf in Nederland schreef de krant in 1953: Ïk war nòch jong toen ik bij ons heit kwam te werken. Ik moest de boekhouding en de korrespondênsy doën. Engels? Ja, dat moest ik earst leare fansels. Ze vertelt ook van de oude werf van Pieter Heinsius die failliet ging in de tijd dat haar vader bij zijn oom werkte: "Toen Pieter Heinsius overleed (1906) kon heit de werf erve. Mar heit wú dat nyt, want dy helling sat onder 'e skuld. Heit moest ok nòch fan un half jaar loan beure".*

***Andries Wijbrands (1911-1993),*** *zoon van Pieter A. Wijbrands en Ruurdtje van der Wal. Pieter was een jongere broer van Jan Wijbrands.* ***Andries:*** *"Heit is geboaren in 1885. Hij is bij meester Hoogland op skoal weest en toen 'r twaalf jaar war, in 1897, ging 'r fan skoal òf. Hij kreech werk op 'e helling fan de 'Dames Strikwerda'. Disse helling laach an 'e Súdkant fan Staveren, op 'e Stadsfenne. Se bouwden hier ok Staverse jòlen. Heit had 't seker wel in 'e fingers, hij begon as leerling en wurdde later skipstimmerman. 't Gereedskap war alles foar 'm, hij wa 'der bar súnech op. Sels brúk ik nòch beitels wer*

*hij froeger met werkt het. Werom heit met dit werk ophyld weet ik nyt presys, mar 't het warskynlek so weest dat de werf opdoekt wurdde". Andries heeft als knecht bij verschillende vissers gevist in de jol op de Zuiderzee. Na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 viste hij nog op het IJsselmeer. Andries voer bij zijn oom Jan Wijbrands op de boeiers. Na de oorlog werd hij schipper op de Staverse beurtmoter die de beurtdienst Staveren-Sneek onderhield. Hierna vertrok hij naar Hilversum waar hij o.a. als jachtschipper met de eigenaar over de Europese wateren voer.*

***Rintje de Jong (1901-1994) en Hendrikje de Jong (1906-1995)*** *Zij woonden met hun ouders op het Noord. Zij bleven daar samen wonen ook nadat hun ouders waren overleden. Het erf achter de woning grenst aan het Zijlperk. Hun vader Arend de Jong had een visserij (ST 69) en moeder Cornelia een kruidenierswinkeltje waar voornamelijk schippers hun boodschappen haalden. Omdat zij dicht bij de sluis en de werf woonden waren zij dikwijls getuige van de bedrijvigheid op de werf en van het scheepvaartverkeer bij de sluis. Vanuit hun woning hadden zij 't zicht op de helling en de taanderij waar de vissers hun netten taanden. Beide hoorden ze bij Staveren, Rintje als schilder en Hendrikje als baakster.*

***Jan K. Visser (1903-1993),*** *zoon van Klaas Visser en Johanna de Boer. Geboren en getogen Staversman, veehouder en veehandelaar. Het erf achter de boerderij grensde aan dat van scheepstimmerman Jan Valk. Jan Visser kon dus van dichtbij zien wat er zoal gebeurde bij het werfje en hij wist zich nog wel het een en ander te herinneren. Na de oorlog woonde hij geruime tijd met zijn vrouw Durkje in het huis van Jan Valk aan de Voorstraat. De timmerschuur werd een onderdak voor zijn schapen en wordt nog gebruikt door zijn zoon Bart.*

***Jelmer W Smits (1897-1992),*** *zoon van Willem Smits en Aukje Tonissen. Het gezin van Willem Smits woonde aan de Schans. Vader Willem Smits was visserman (ST 58) en verkocht ook visserijbenodigdheden zoals haring- en ansjovisnetten. Jelmer, voor de Staversen Jelle, kwam al gauw bij zijn vader aan boord. Na de haring- en ansjovis-visserij kwam hij aan boord van het veerschip bij zijn oom Johannes Smits de beurtschipper van Staveren naar Sneek. Toen hij een jaar of vijftien was voer hij in het zomerseizoen op het jacht "Claudia" van Lykle de Boer en de boeier "Henriëtte" van Jan Wijbrands. Begin twintiger jaren kreeg Jelmer Smits een betrekking bij de Nederlandse Spoorwegen waar hij als chef NS zijn loopbaan beëindigde.*

***Jacob Sietses Visser (1896-1997),*** *zoon van Sietse Visser en Oot Visser, geboren op het Rode Klif. Van jongs af aan viste Jacob op de Zuiderzee vanuit Laaksum, eerst bij zijn vader met de HL 4 en later met zijn broer Harm. In 1924 is hij in Staveren komen wonen aan de Schans. Na de afsluiting in 1932 bleef hij vissen op het IJsselmeer met de jol ST 6 en na de oorlog met een ijzeren schouw onder hetzelfde nummer. "Sietse Harmens Visser so hytte ons heit. Toen heiten-dy op 't Klif woanden hadd 'r un fisserij. In 1890 hewwe se un jòl kregen, toen waren se nyt an 't hearingfisken mar dat war wel un heel best ansjovisjaar. Se hewwe in dy tiid wel duur weest seker, want se konnen un jòl bouwe late".*

***Reinder Jan Bijl (1932),*** *kleinzoon van Jan Valk, woont in Briltil in Groningen: "Mijn moeder Albertje, was de dochter van Jan Valk en Wietske Fekkes, zij was getrouwd met Jacob Bijl uit Andijk. Daar woonden wij ook. Ik logeerde vaak bij opa en oma Valk in Stavoren. Uit die tijd kan ik me nog heel goed bepaalde dingen herinneren". Heel bijzonder zijn de foto's van het werfje van Jan Valk die bij de familie Bijl in Andijk bewaard zijn gebleven en die uiteindelijk weer in Stavoren terecht zijn gekomen.*

***Cornelis H de Boer, Knelis fan Asyn (1909-2005).*** *Geboren en getogen Staversman, zoon van Hendrik de Boer en Cornelia Buma; (Hendrik en Kee). Vanaf de schoolbanken gevist bij zijn vader aanboord van de ST 22. Na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 werd hij zelfstandig IJsselmeervisser. Eerst nog in de jol en vanaf 1941 in een ijzeren schouw, de ST 3. "Ja, toen ik fan skoal kwam ging ik drekt met nar see. -Over deurleren wurdde nyt praten. Heit war blij dat 'r un derde mantsy bij kwam, dan konnen we langer hale. Dat war makkelek, ik lei dan de netten te plak, anders moest de knecht dat doën en dy kon dan deurtrekke met halen. Ik war dat eartse jaar bar seesyk. Och jonge ja, ferskrikkelek! Wij hadden dy kleine jòl nòch. Dan sat ik achterin ferwrongen en beroëd en dan sei ik teu 'n heit: "Ik wil nar de boer toe, ik wil gin visserman wurdde". En dan sei heit: "Do komst nyt bij un boer!" Ja, altiid seesyk, se konnen ok niks met my. Mar met 't tweede jaar wa 'k 'r deur ".*

Delen van verhalen van deze mensen zijn opgenomen in dit boek. Ze geven kleur aan de anders wat afstandelijk blijvende informatie, die echter betrekking heeft op een dynamisch sociaal gebeuren. Dankzij deze persoonlijke belevingen krijgt de maatschappelijke betekenis van het besprokene wat meer kleur. Af en toe lijkt het misschien, alsof sprekers inhoudelijk iets anders zeggen dan in het boek wordt beschreven. Dat is niet uitgesloten en is ook heel natuurlijk. Deze gesprekken zijn immers ontstaan als een vorm van 'oral history'. De veelal oude Staversen putten spontaan uit hun geheugen om vragen van Jan Visser te beantwoorden en dan is het niet verwonderlijk als er wel eens iets gezegd wordt dat achteraf, na toetsing, niet helemaal lijkt te kloppen. Het menselijk geheugen is minder betrouwbaar dan we zelf graag willen geloven. 'Oral history' moet daarom gepaard gaan met toetsend onderzoek, waarbij vanuit andere bronnen bevestiging (of weerlegging) wordt gevonden van herinneringen over gebeurtenissen van jaren geleden.

## Nawoord

Voor dit boek heb ik gebruik mogen maken van informatie die reeds bijeengebracht was door de familie Visser uit Stavoren. Jan Visser en zijn echtgenote Ruurdtje Visser-de Groot (zij is familie van de zeilmaker De Groot en via de vrouwelijke lijn directe bloedverwant van Pieter Andriesz Wijbrands) hebben veel informatie, documenten en foto's verzameld over het leven en werken rond de Zuiderzee, die voor een deel ook betrekking hebben op het onderwerp van dit boek. Jan Visser (1938) onderzoekt al bijna veertig jaren de geschiedenis van de visserij op de Zuiderzee en in het bijzonder rond Stavoren. En natuurlijk gaat het dan ook over de scheepsbouw en over de mensen die daar bij betrokken waren. Informatie over de werf in Stavoren die hij verzameld heeft uit gemeentelijke archieven, het kadaster en uit regionale en locale couranten heb ik mogen gebruiken bij het schrijven van dit boek. Evenals zijn aantekeningen uit gesprekken met mensen die deze periode in Stavoren nog hebben meegemaakt. Ook bevat zijn archief vele bijzondere foto's waarvan er in dit boek diverse zijn opgenomen.

Daarnaast heb ik gebruik gemaakt van enig materiaal dat mij eerder beschikbaar is gesteld door Anton van der Werff uit Stavoren, de oud-werfbaas van scheepswerf *Volharding*, voor het maken van het boek *Scheepsbouwwerf Volharding Stavoren*. Daarin beschrijf ik de vervolggeschiedenis van de jollenwerf beschreven onder leiding van drie generaties Van der Werff, van 1918 tot 2008. Dat boek is vooral bedoeld als een jubileumboek, in verband met het negentigjarig bestaan van de werf in 2008.
Ook mocht ik van Andries Kuperus (1953) uit Stavoren enige foto's uit zijn familie-album gebruiken en heeft hij mij wat verteld over gesprekken die hij had met zijn vader en beide grootvaders (Andries Kuperus en Jan Wijbrands), wat meegenomen is bij het schrijven van dit boek.

In 1967 kocht ik als 22-jarige jongeman een stalen Staverse jol bij Anton van der Werff (waar ik na meer dan 40 jaren nog in vaar) en lag 's zomers met grote regelmaat met dit schip in Stavoren langszij de visschouw ST 31 van Andries Visser, de vader van Jan Visser. In het midden van de jaren zeventig heb ik deze jol met 80 centimeter verlengd met technische ondersteuning van Andries Kuperus (1953) die ik nog kende van de jaren dat hij werkte bij *Scheepswerf Volharding*.

Deze contacten uit het verleden maakten het voor mij eenvoudiger om medewerking te krijgen bij het verzamelen van informatie voor dit boekje. Tenslotte stelde de bekende Staverse vishandelaar, troubadour en literator Doede Bleeker (overleden in 2018) spontaan foto's en informatie beschikbaar.

## Geraadpleegde literatuur en andere bronnen


Boersma, B. : Laaksum, de Zuiderzee en de visserij. Leeuwarden, 1999

Crone, G.C.E.: Onze schepen in de Gouden Eeuw, Amsterdam, 1943

Dijk W.J.: De schoonheid onzer binnenschepen. Amsterdam, 1977

Dijkstra, W.: 'Staveren en de visserij' In: Nederlandse Historiën, 6e jrg., nr. 2, 1972, p. 31-50

Dorleijn, P.: Van gaand en staand want. De zeilvisserij voor en na de afsluiting van de Zuiderzee. Deel V: Vollenhove en De Lemmer, Franeker, 1996

Evenhuis, H.: Van ansjovis tot toerist. Het avontuurlijk leven van de Kolhorn 44. Uitgave in eigen beheer via www.Lulu.com

Gemeente Nijefurd: Gemeente-archief Stavoren

Haan, P. de (red.): Staveren o Staveren, een geschiedenis van Staveren, Stavoren, 2002

Havard, Henry M.: Voyage aux villes mortes du Zuiderzée. Paris, 1874

Hisgis: Digitale kadastrale kaarten van Friesland in 1832

Huitema, T. (red.): Ronde en platbodemjachten. Amsterdam, 1962

Huizinga, D.: "Scheepswerf De Vlijt in Gaastmeer in de schijnwerper' In: Spiegel der Zeilvaart, 33e jrg. Nr. 5 (juni/juli 2009), p. 33-40

Kooijman, J.: Platbodemjachten van J.K.Gipon. Bunschoten, 1998

Leeuwarder Courant: Digitaal archief

Molen, S.J. van der:'Friese vissersschepen van de Zuiderzee', Jaarverslag 1961, Fries Scheepvaart Museum, Sneek

Twerda, H. : Gaesterlân, fan fûgeljen, fiskjen en ikeboskjen. Assen, 1943

Petrejus, E.W.: Oude zeilschepen en hun modellen. Bussem, 1971

Rijks Archief Leeuwarden: Visserijrapportage op aanschrijving nr. 880 van het

Departement Friesland. Archief van de prefect 9 nr. 104, van 5 september 1912

Seffinga, M.: 'Nieuw licht op de oorsprong van de Staverse jol', In: Jaarboek 2003. Fries Scheepvaart Museum, Sneek, 2003. p. 61–71.

Sopers, P.J.V.M. : Schepen die verdwijnen. Haarlem, 2000

Thomas, F.: Stervende binnenzee. Amsterdam, 1930

Thomas, F. : Wijkend Water. Den Haag, 1940

Visser, J.: 'Visserij', In: Staveren o Staveren, een geschiedenis van Staveren, Stavoren, 2002, p. 97 – 120

Voort, J. van de: De renaissance van de visserij. Zutphen, 2010

Vroom, U.E.E.: Vracht- en visserschepen van Eeltjebaas en Aukebaas. 1968

Woud, A. van der: Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland. Amsterdam, 2006

Ypma, Y.N. : Geschiedenis van de Zuiderzeevisserij. Amsterdam, 1962

Zuiderzeevereniging: De Zuiderzee-visscherij. Rapport eener commissie van onderzoek. Leiden, 1905

## Verkrijgbaarheid van dit boek:

Dit boek wordt door mij in eigen beheer uitgegeven zonder winstoogmerk. Het is voor een ieder verkrijgbaar tegen kostprijs door het te bestellen bij www.lulu.com. Dit is een organisatie voor 'free publishing', waar het boekje in ongeveer twee weken tijd geheel elektronisch gemaakt wordt ("printing on demand").

**U kunt de site van www.lulu.com het eenvoudigste bereiken via de website www.dirkhuizinga.com . Onder de kop Onderzoek & Advies kunt u doorklikken op de website van lulu.com met mijn boeken.**

Van de vele foto's in dit boek heb ik geprobeerd tenminste de naam van de maker van de foto te achterhalen en uit te zoeken of er rechten op de publicatie van een foto rusten. Dat is mij niet in alle gevallen gelukt. Vooral bij foto's uit verzamelingen van particulieren bleek dit niet eenvoudig te zijn. Op internet zijn ook tal van relevante foto's te vinden zonder nadere aanduiding over de maker of de rechthebbende. Het is dus mogelijk dat ik een fotograaf of een instantie niet heb kunnen traceren en met publicatie van de foto onrecht heb aangedaan. Mocht dat het geval zijn, dan verzoek ik de benadeelden om contact met mij op te nemen.

Behalve dit boek geef ik een aantal andere boeken uit over maritieme onderwerpen. Zie hiervoor mijn website.

*Drachten, 10 mei 2018*