

Staverse Jol HL 9

Vrouwezand



De werf van Wildschut in Gaastmeer, 1948. De Vrouwezand heeft een roef gekregen.

In het vorige nummer maakten we kennis met de Staverse Jol *Vrouwezand*. Deze HL 9 is, na precies veertig jaar vissen, in mei 1947 gekocht door de familie Stants. Ze zijn er na enige aanpassingen, zoals een strijkbare mast en gereviseerde motor, vanuit Workum mee naar Amsterdam gezeld.

In september 1947 wordt er met de inmiddels tot *Vrouwezand* gedoopte jol, een tocht ondernomen weer terug naar Friesland. Het contact met Zwolsman in Workum naar aanleiding van de eerste aanpassingen was niet zo bevredigend gelopen. Onder andere door onbetrouwbare tijdsafspraken, wat door de trage communicatie mogelijkheden en de moeilijke bereikbaarheid vanuit Amsterdam bezwaarlijk was.

De motor moest uit het vooronder en het schip moest worden aangepast aan het gebruik als jacht. De wens om er een roefje op te bouwen werd daardoor in Gaastmeer neergelegd bij de werf van Wildschut, waar Laurens als laatste telg van het scheepsbouwersgeslacht nog in de jachtbouw bezig was.

We vervolgen het logboek op zaterdag 27 september 1947

Nadat in de afgelopen week de motor weer in orde was gemaakt en de *Vrouwezand* naar z'n plaatsje bij de

W.V.A. was gebracht, hadden we haar op vrijdag 26 september alvast naar buiten gevaren naar de Sixhaven. Het seizoen was zoover gevorderd, dat het beter leek om het nu nog mooi en zacht weer was, haar naar Gaastmeer te brengen. (.....)

Het werd hoe langer hoe stiller. Na overleg besloten we, om dien dag niet verder te gaan als Volendam en na af en toe wat te hebben bijgetuft meerden we om 4 uur aldaar in de Haven.

We zochten en vonden onderdak in Hotel Spaander, liepen wat in Volendam rond en gingen toen borrelen en dineeren in het hotel.

Aan tafel hebben we ons geamuseerd om een dispuutgezelschap van studenten, *Hera*, maar niet van het Corps, maar van de R.K. studenten "Thomas van Aquino". Er waren een paar groenen bij. Men bestelde één borrel per persoon, kennelijk om glaasjes te hebben - en dronk verder uit meegebrachte flesschen. Bij hun diner hebben we gelachen om de nonsens speeches die afge-

stoken werden en de brom die ze geleidelijk aan inkregen, want het borrelen werd ook aan tafel voortgezet.

's Avonds zijn we een eindje gaan omlopen, en toen we terug kwamen was het feest nog in vollen gang; we keken het nog even aan, doch gingen bijtijds naar bed, half elf, omdat we heel vroeg wilden vertrekken om te profiteren van de gunstige W.wind die de radio voorspelde.

Zondag 28 september 1947

Het is een onrustige nacht geworden. Rond 1 uur werden Douwe en ik wakker van een oorverdoovend tumult boven ons hoofd. Een schreeuwen en gooien en smijten van jewelste! (Iemand deed een poging om onze kamer in te komen, maar gelukkig hadden we de deur op slot!). Plotseling een buitengewoon harde klap en even later hoorden we water stroomen en door het plafond druppelen op de etage waar we slapen. We begrepen dat er met de studenten iets aan de hand moest zijn en gingen uit bed om te zien of het water ons bereiken kon. Onze kamer werd niet bedreigd, maar er was druk geloop van gasten en van dronken studenten. Wij vatten post aan den ingang van de gang

die naar onze vleugel leidde, bezielde met het voornemen om als één van de herriemakers daar langs wilde onze woede in een flink pak slaag te luchten! Mevrouw Spaander haalde politie en er verscheen een agent, maar die werd afgerost en haalde toen assistentie. Met z'n vieren slaagde de politie erin de jongens op hun kamer te krijgen, en gingen we om ca 2 uur weer naar bed.

Na het opstaan, 's morgens om 6 uur, moesten we eerst verhoord worden voor het proces verbaal. Daarbij bleek dat de tweede etage door de heeren grondig was vernield: gordijnen verscheurd, stoelen kapot, vaste waschtafels gebroken, lakens gescheurd en zelfs de bedden vernield. Zoals de politie had kunnen constateren, hadden de 25 studenten 35 flesschen jenever soldaat gemaakt. Het stromende water vond z'n oorzaak daarin, dat de brandslang van de muur was gerukt, omdat je niet tot in het oneindige elkaar daarmee achterna kunt zitten.

Zo vertrokken we dan om 7.30 uur van Volendam, met een mooie W. wind in de richting van Enkhuizen. Doordat andere schepen bij ons opzij waren komen liggen, moest met veel beleid worden gemanoeuvreed om vrij te komen.

Buitengekomen zetten we de kluiver erbij en werd het prachtig zeilen, met de wind wat achterlijker als dwars. Geleidelijk zette de wind krachtiger door en zoo stoven we er heerlijk overheen. We genoten!

(...)

Maandag 29 september 1947

We hadden den heelen dag voor den boeg om naar Gaastmeer te zeilen en hoefde dus niet zoo vroeg te beginnen.

Om half tien startten we, door de brug en mooi gezeild naar de Morra, door een kronkelend vaartje, waar het af en toe in de vlagen lastig was de *Vrouwezand* op koers te houden. We genoten van de typisch Friesche sfeer en kwamen zoo op de Fluessen.

Bij de aangegeven tonnen namen we het vaarwater naar Gaastmeer en kruisten tot aan de nauwe doorgang naar Gaastmeer. Daar ging de motor aan tot op het Gaastmeer en zeilden toen voor de fok naar de werf van Wildschut.

Kennis gemaakt, gepraat over de verbouwing enz. Wildschut zag aan de spiegel van de *Vrouwezand* dat zij daar inderdaad gebouwd was.

Een busje bracht ons naar Sneek en

vandaar met de middagtrein naar huis.

In het voorjaar van 1948 bouwt Wildschut een roefje op het schip. De oude T-Ford motor wordt uit het vooronder gesloopt, zodat er ruimte ontstaat voor kooien en niet iedereen meer aandoeningen kreeg aan de luchtwegen van de dampen van die T-Ford motor. Iedereen kreeg daar astma van, volgens Corry Stants. Het voordek wordt waterdicht gemaakt door de naden te breeuwen en er komt een buitenboordmotor, een Penta langstaart, aan de spiegel.

Woensdag 23 augustus 1950

Eenmaal uit de luwte van Hasselt werd Penta tot zwijgen gebracht en zeil, alle zeil, gehesen. Een goed zeiler wil wel eens rust.

Het weer hield zich betrekkelijk goed. De wind was flauw. Wel komt er steeds meer bewolking opzetten. We hebben om wat meer gang te lopen de kluiver bijgezet. Kees dwaalde onderwyl met de vlet om ons heen en liep tenslotte een heel eind uit. De wolken paktten zich echter dermate samen, dat de kreten die de watersporters, verscheidene grote B.M.'s en nog een paar fantasievehikels, elkander toesnerpten al meer en meer vervuld raakten van de onweersdreiging. Ook Kees zakte af en kwam het moederschip weer meer nabij. *Vrouwezand* naderde inmiddels Zwartsluis en de bui, want dat werd het, en een goeie ook dachten we, evenzo. We haalden onze zeilen in en sloegen de Penta aan. Kees hing de vlet maar weer op zijn gewone plaats. De wind was tot niets gereduceerd intussen.

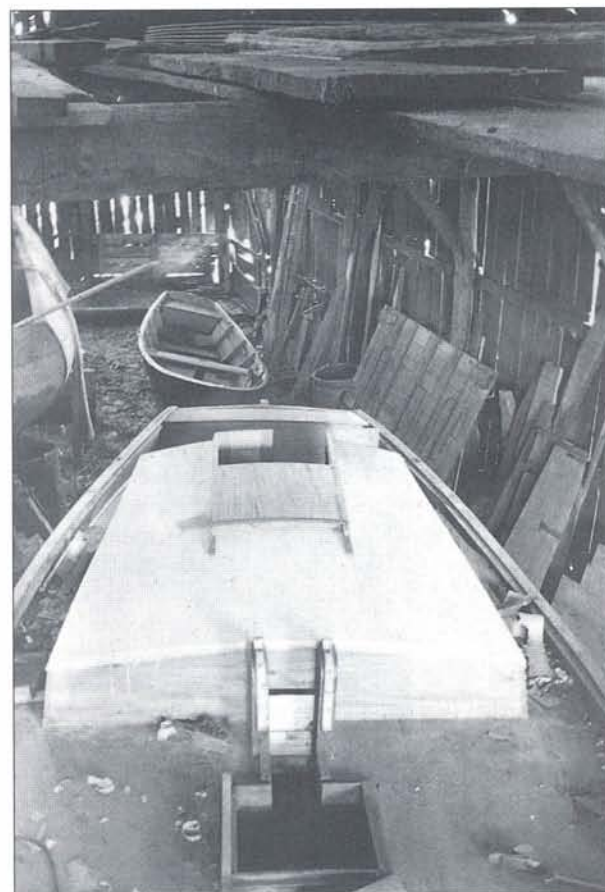
Snel liepen we op de grote sluis aan. We legden aan en haalden benzine en boodschappen. De spanning in de lucht was zowat tastbaar geworden. Kees maakte de vlet klaar voor de nacht en de regen en de rest van den bemanning, borg zeilen van de jol en bracht vast het dekkleed aan.

We waren nog druk bezig aan het hysen met het dekkleed, toen de hemel het niet langer kon ophouden. Langzaam zeilden de eerste druppels naar beneden alsof krampachtig werd getracht alsjeblijft nou nog even te wachten. *Vrouwezand* lag tussen grote sluis en Arembergergracht.

Zo langzaam werd de lucht loodkleuriger, aan de horizon zwarter, viel er meer water en kwam er iets wind, aarzelend, als om te proberen. Toen we het kolkje bij de Arembergergracht indraaiden viel er een stevige bui en deed de wind al flinker. Alleen de lucht bleef onbestemd.



De Vrouwezand bij de werf van Wildschut in Gaastmeer, 1948.



De Vrouwezand in de loods van Wildschut, 1948.



De werf van Wildschut aan het Piel, 1948.

Donkere wolken draaiden en schoven zich door loden flarden en hier en daar boven het Zwarte Meer begon een vals licht, flets en verraderlijk, door naar het leek opklaringen heen te schijnen. De regen viel nu in stromen en de wind was behoorlijk, maar niet hard. We lagen aan ons gammele steigertje gemeerd. Het werd lichter, akelig lichter, de lood-kleur loste op en scheurde in flarden. Geel, watergeel worden de wolken, vreemd torenden de wolkenmassas door en over elkaar het land in. Maar daarachter werd alles vaal. Geel, toen geelgroen, met valse klodders als onheilspellende ornamenten. Toen ineens brak het los. De regen sluierde omlaag, de wind greep woest aan de mast, het dekkleed kletste op, de donder knalde en barste op het dorp neer. De echo's kregen geen tijd zelfs om uit te rollen. Zo, van die helse gore kleuren werd het aarddonker, drukkend, maar het was een opluchting na dat zeldzaam vuile kleurenspeel van zo even.

Het weer tierde, raasde, sloeg, donderde, kletste als een bezetene met kleden. In het kort bezien, het was noodweer. De kuip plensde kletsnat. Kees in onderkleding en oliejas trachtte de flap-pen van het dekkleed vast te houden. Ik

hielp hem een handje. De bliksem schoot in stralen omlaag. Het was een indrukwekkend geheel zo alles met elkaar. Moeder en Ineke riepen ons waarschuwingen toe en kookten intussen macaroni.

De bui duurde betrekkelijk kort. Diezelfde dag bliezen op de Veluwe en in Friesland ettelijke boerderijen finaal van de bodem. Weggehoosd.

Tussen haakjes, er lag ook geen hooi meer op de steiger, ook weggehoosd.

Na al de emotionele momenten smaakte de macaroni met als toetje yoghurt, karnemelkseppap ad libitum uitstekend.

Woensdag 30 augustus 1950

Het doel is nu Gaastmeer of Stavoren. In de namiddag viel de wind bijna geheel weg. De Jelteloot werd getuft vanwege tegen'wind'.

In Heeg boodschappen. Heerenveen opgebeld. 4.15 uur in Heeg aankomst. Gaastmeer hebben we ook met de motor bevaren. Ruim 6.15 uur in Gaastmeer. Even bij Wildschut aan geweest en de romp van de grote jol bekeken. Lig-plaats voor de nacht een eindje verderop gekozen.

Wildschut zou de volgende ochtend wat kleine karweitjes opknappen. Zijn vader was ernstig ziek.

Donderdag 31 augustus 1950

Tegen tien kwamen we bij Wildschut. Zijn vader was net overleden. We zijn toen doorgegaan. De wind was redelijk. Het weer ook. Om 11.30 uur de Fluessen af en de Morra op.

Achteraf moet het Jetze Wildschut geweest zijn. Zijn zoon Laurens Wildschut emigreerde in 1953 van Gaastmeer naar Canada, waarmee de werf werd gesloten en de archieven vernietigd. Deze plek wordt tot op de dag van vandaag door een palingvisser gebruikt. De plaats van de loodsen is nog herkenbaar en de helling ook. Laurens (1914) komt de laatste jaren 's zomers vaak naar Gaastmeer terug.

De grote jol die de familie Stants in aanbouw bekeken hebben, is zeer waarschijnlijk de laatste van de drie jollen die de werf Wildschut als jacht gebouwd heeft, nadat de visserij door de afsluiting van de Zuiderzee geheel stil was komen te liggen.

Belangstelling van vissers voor de Vrouwezand in Stavoren, 1949.





1949. Gouda met de Vrouwezand aan de kade in het midden.

GESLACHT WILDSCHUT 1857 - 1953
en de werf in Gaastmeer

1e generatie

Roelof Ages
1800 - 1862

scheep timmernecht bij Gebroeders Palsma te Heeg

2e generatie

Lourens
1830 - 1886

begint in 1857 samen met zijn vader een werf aan het Piel te Gaastmeer
ze bouwen: Staverse jollen met typische volle vormen skûtsjes, klippers, tjalken in ijzer tot 170 TON
1900 ca. overgang op de ijzerbouw
1902 nieuw hellinghuis en bloeitijd met 20-30 personeel

3e generatie

Roelof, 1e zoon

de naam van de werf verandert in GEBROEDERS WILDSCHUT
leiding over de werf tot 1909
wordt dan boer in Wyckel

Jelle, 2e zoon

emigreerde in 1921 naar Amerika

Ages, 3e zoon
1877 - 1942

emigreerde in 1924 naar Amerika
door ziekte zonder gezin in 1926 terug, sterft in Heeg

Jetze, 4e zoon
1885 - 1950

de naam van de werf verandert in J. WILDSCHUT & ZOON

Na de W.O. I is er slechts de jachtbouw over.
Er worden BMers, tjotters, motorboten
en nog enkele jollen gebouwd.

4e generatie

Lourens
1914

zoon van Jetze
Emigreerde ook naar Amerika maar keert 's zomers nu nog
regelmatig terug naar Gaastmeer.

De werf sluit in 1953 met het vertrek van Lourens Wildschut naar Amerika. Alle werfboeken en archieven zijn verloren gegaan.

De eerste jol was in 1933, net na de afsluiting, voor een Amsterdamse onderwijzer gebouwd door Jetze Wildschut en zijn zoon Laurens. Lengte 6,85 meter met roefje in Amerikaans eiken vanwege de economische crisis. Dit schip, de *Elisabeth Jacoba*, AM 33, vaart nu als visserman vanuit Amsterdam.

De andere jachtjol is in 1939 gebouwd en naar België verdwenen, waarna het schip in 1953 verloren gegaan is door verwaarlozing.

De laatste was een heel grote jachtjol van 9,50 x 3,40 meter. Doordat de bouw vlak voor de oorlog begon, is het schip pas in de jaren na 1945 afgebouwd. Daarna is het aan een Engelsman verkocht.

Er zijn meerdere theorieën over de oorsprong van het type Staverse Jol. Het zou kunnen dat het type Staverse jol zich ontwikkeld heeft vanuit de sloepvorm uit de buurt van Vollenhove. Een andere veronderstelling is dat de Hamburger jol, oorspronkelijk een bijboot van de vrachtschepen, gebruikt is voor de ansjovisvangst op de Zuiderzee vanwege de gladde boorden, waarop de fijne netten niet stuk getrokken zouden worden.

Hoe de voorgeschiedenis ook was, de Wildschuts hebben waarschijnlijk een eigen bijdrage aan de vormontwikkeling gegeven. Ze bouwden palingaken, binnenvaartschepen, vrachtschepen, zoals tjalken en skûtsjes en boeren-/plezierschuitjes, zoals de tjotters, pramen en boeiers.

Overzicht scheepsbouwers geslacht Wildschut.



Vanuit hun ervaring met deze ronde typen hebben hun Stavorse jollen ook een bollere kop gekregen dan die van Strikwerda uit Stavoren. De enigszins gepiekte voorsteven vanuit het sloepmodel wordt door Wildschut vertaald in volle wangen in de boeg en een meer naar binnen vallende spiegelvorm. Het praktische voordeel was dat er meer draagvermogen in de kop zat.

Het terug varen naar de havens aan de Friese kust was meestal met een ruime koers bij de heersende westenwinden. Het met vis en vistuig geladen schip had door de bolle kop minder de neiging te gaan duiken op de ruime koersen. Het nadeel was dat op aan-de-windse koersen minder scherp gevaren kon worden. Het uitvaren aan lagerwal was moeilijk doordat de kop nogal werd weggezet door wind en deining. De goede stroomrichting was waarschijnlijk noodzakelijk om er dan bij Hindelopen, Stavoren of Laaksum uit te kunnen.

Het model van Strikwerda was 'meer schip in zee' volgens de heer Visser. De jollen van Wildschut werden door de rondere spiegel, met grondzeeën van achter, niet omhoog gedrukt, zoals die uit Stavoren. Met de beug aan boord konden ze echter, door de rondere vorm en het brede vlak, meer harde wind hebben.

Met dank aan: Kees en Corry Stants, Almere. Auke Vogelzang, Bakhuizen en Jan Visser, Stavoren.