



# Scheepswerf De Vlijt in Gaastmeer in de schijnwerper

**Tekst: Dirk Huizinga** (maritiem publicist en schilder, [www.dirk-advies.com](http://www.dirk-advies.com))

Vorig jaar, om precies te zijn op 28 juni 2008, organiseerde Gaastmeer zijn eerste 'open dag'. Een dag waarop het dorp zich presenteert aan bezoekers. Gaastmeer, een dorpje even ten zuidwesten van Heeg met minder dan 300 inwoners, mobiliseerde wel 31 bedrijven en 15 verenigingen en stichtingen in het dorp om deze dag tot een succes te maken. Voor liefhebbers van oude schepen was de dag bijzonder, omdat de voormalige scheepswerf van de gebroeders Wildschut een centrale plaats had gekregen. Eigenaren van schepen die in het verleden bij Wildschut gebouwd zijn, waren met hun schepen uitgenodigd elkaar te ontmoeten bij de voormalige werf. Dat zorgde voor een uniek beeld van wat deze werf in bijna honderd jaar gepresteerd heeft.

*Gaastmeer, 2008. Jollen en skûtsjes van Wildschut tijdens de open dag. In het havenje niet alleen 'gewone' Stavense jollen, maar ook het witte, stalen jacht dat Wildschut in 1930 gebouwd heeft als 'jollenkruiser'.*

## **Opricht door en voor de palinghandel**

Als je de plek ziet waar vanaf 1857 de werf *De Vlijt* gesitueerd was, dan kan je je afvragen wat iemand daar moet met een scheepswerf. Gaastmeer is in die tijd over land immers onbereikbaar. Je hebt er ook weinig te zoeken. Je moet vanuit Heeg ruim een uur door drassige velden lopen om er te komen en er woont vrijwel niemand. Vervoer gaat in die tijd over het water. Gaastmeer bestaat midden 1800 uit een kerkje, een paar boerderijen en twee woningen van vishandelaren. Het zijn die twee vishandelaren, die belang hebben bij een werfje in Gaastmeer. Zij laten in het midden van de 19<sup>e</sup> eeuw een werfje bouwen in Gaastmeer.



**Gaastmeer, 1832.** De kavels 1 en 2 zijn van de palinghandelaren Wieger Wiegers Visser (1) en Jan Rintjes Visser (2). Locatie 3 is de plek waar de palinghandelaren in 1857 een werfje laten bouwen, waar Roelof Ages Wildschut hellingbaas wordt. (Kaart: [www.hisgis.nl](http://www.hisgis.nl))

In de 19<sup>e</sup> eeuw wordt de palinghandel in Friesland gedomineerd vanuit drie plaatsen: Workum, Gaastmeer en Heeg. De aalvangst van vissers uit de wijde omgeving, tot in de Kop van Overijssel toe, worden opgekocht en met aakjes ("ielbûsen" of "aalboeiers") naar Gaastmeer gebracht, waar de vis levend wordt bewaard in 'leggers', grote kisten met gaatjes die in het water drevén. Ook wordt er paling opgekocht uit Denemarken. Vervolgens brengen de grote Heger palingaken deze aal met enige regelmaat naar Londen, naar de eigen tolvríje ligplaats bij Billingsgate Market, waar ze als levende vis verhandeld wordt met Engelse firma's.

Deze palinghandel kent z'n oorsprong in Gaastmeer, waar in de 17<sup>e</sup> eeuw Wieger Anneszoon Visser palinghandel drijft. Diens zoon Jan zet de handel in Gaastmeer voort en zijn zoon Anne doet dat vervolgens in Heeg. Deze Anne Wiegers Visser wordt opgevolgd door zijn zoons Wigle en Anne. De zaak gaat van vader op zoon over. Er bestaan in de 19<sup>e</sup> eeuw twee palinghandels op Londen, een in Gaastmeer en een in Heeg. In 1844 verdelen de handelaren in Gaastmeer, Jan Rintjes Visser en Wieger Wiegers Visser, de zaak onder elkaar. Jan Visser vestigt zich vervolgens in Workum. Vanaf 1844 bestaan er dus drie firma's Visser die ieder voor zich eigen klanten in Londen bedienen.

Voor deze vishandelaren is het belangrijk de aal zo te bewaren, dat de vis vers en smakelijk blijft. Dat kan het beste in Gaastmeer, waar het water schoon is en waar de stroming (door open afwaaien) een gunstige uitwerking heeft op de waterkwaliteit. Gaastmeer is daarom het centrum van de aalopslag in leggers. De aal die in de herfst wordt gevangen, blijft er de gehele winter bewaard in de drijvende pakhuizen.

Als wij op dit moment de situatie in Gaastmeer overzien, kunnen we ons nauwelijks voorstellen dat hier 150 jaar geleden, toen er nog bijna niemand woonde, een uitgebreide internationale handel in verse aal werd gedreven. Van die drie firma's was de positie van Wigle en Anne Visser & Zn. in Heeg het sterkste. Deze familie van succesvolle kooplieden bezat rond 1850 bijna de helft van alle onroerend goed in Heeg inclusief de scheepswerf. In 1896 wordt de palinghandel in Gaastmeer overgenomen door deze machtige firma Wigle en Anne Visser & Zonen uit Heeg. Die overname heeft gevolgen voor de werkzaamheden op de scheepswerf in Gaastmeer.

In 1881 overlijdt de burgemeester van Workum, Rintje Jans Visser (1827-1881), die tevens palinghandelaar is. Hij is de zoon en opvolger van Jan Rintsjes Visser die in 1844 zijn palinghandel naar Workum verplaatste. Rintsje Jans Visser heeft geen kinderen. Zijn bedrijf gaat eerst over op de fa. Jan Haagsma en later, in 1907, wordt deze palinghandel verkocht aan de Gebroeders Lankhorst uit Heeg, die overigens familie zijn van Rintje Visser. Dan is de palinghandel dus geheel geconcentreerd in Heeg. Het stoombootje dat Lankhorst laat varen om de paling bij de vissers op te halen, met de naam *De Palinghande*, blijft de Workumers nog jaren herinneren aan deze handel. Dertig jaren later is het echter voorbij met deze eeuwen oude handel op Londen. De Friezen verliezen geleidelijk terrein aan de Denen en in 1938 gaat de palinghandel op Londen ter ziele.

In Heeg zijn in het midden van de 19<sup>e</sup> eeuw

**Heeg, begin 1900.** Bij de werf met het werfhuis uit 1699 vlnr een 'ielbûs', een roefschepje en een tjalk. De dames in het bakje maken gebruik van de overzet van en naar 'It Eilân', waar de 'kapiteinswoning' van palinghandelaar W. en A. Visser & Zn. is. (Foto: Tresoar)



drie scheepswerven. De werf van Sikke Gosse Palsma en iets oostelijker die van Jouke Gosses Palsma. Beide aan de noordoever van de Vlaar, het vaarwater van Heeg naar het oosten, dat nu de Jelteloot heet. En één in het centrum van Heeg, aan de Syl, van Jaitse Meinderts Palsma en mede Eigenaren. Rond 1850 worden de twee werven aan de Vlaar opgedoekt. In 1857 overlijdt ook de laatste scheepsbouwer Palsma, van de werf aan de Syl. De fa. Visser heeft als eigenaar van de werf belang bij het voortbestaan van hellingcapaciteit in Heeg en verhuurt de werf uiteindelijk aan Hendrik de Jong.

Roelof Ages Wildschut, in Heeg geboren in 1800, is evenals De Jong als scheepstimmerknecht werkzaam bij deze werven van Palsma. Als de laatste werfbaas in 1857 overlijdt, blijft hij niet in Heeg rondhangen, maar verhuist hij met zijn gezin naar Gaastmeer, waar hij werfbaas kan worden op het nieuwe werfje dat de gebroeders Wieger, Sippe en Jan Wiegers Visser er hebben laten bouwen. Deze palinghandelaren hebben belang bij een onderhoudswerf in Gaastmeer. Voor de schepen, maar ook aan de leggers die in grote getale in Gaastmeer in het water liggen. Alle paling-

**Workum, 1907.** Het stoombootje "De Palinghandel" (WK 69) van de fa. Lankhorst uit Heeg. (Foto: Tresoar)



aken komen hun lading halen in Gaastmeer en het is handig als deze schippers daar ook wat onderhoud en kleine reparaties kunnen laten uitvoeren. Dan hoeven ze daarvoor niet naar de werf van de Jong in Heeg of naar die van Eeltsjebaes in Joure. Nieuwbouw is in Gaastmeer niet nodig. Nieuwe palingaken en aalboeiers worden in Heeg gebouwd bij De Jong (voor de fa. W. en A. Visser & Zn., de eigenaar van de werf) en in Joure bij Eeltje Holtrop van der Zee (voor de gebroeders Visser uit Gaastmeer). Rintsje Visser uit Workum laat ook aken bouwen in Workum.

### Vastigheden te Gaastmeer.

Notaris HAAGSMA te Sneek zal op Woensdag 8 November 1876, 's namiddags half twee uur, ten huize van den Kastelein Nijdam te Gaastmeer, provisioneel veilen:

1. Eene Woning met ten noorden, oosten en zuiden gelegen Grond te Gaastmeer, in huur bij S. P. Meinema.
2. Eene dito met ten noorden en zuiden gelegen Grond aldaar, in huur bij G. F. van Netten.
3. Eene dito met ten noorden, westen en zuiden gelegen Grond aldaar, in huur bij Otte H. Koopmans.
4. Eene dito met ten zuiden en oosten gelegen Grond aldaar, in huur bij J. Labordus.
5. Eene dito met Verfwinkel en ten oosten gelegen Grond aldaar, in huur bij H. Lutmers.
6. Eene dito met Scheepshelling, Timmerschuur, Steeg en omgelegen Grond, in huur bij L. Wildschut.
7. Bij afbraak: Den Opstal en Fundamenten der beide Woningen aldaar, kadastraal bekend gem. Hoeg, sectie A nos. 600 en 601.

Breeder bij billetten te omschrijven.

*Leeuwarder Courant, 31 oktober, 1876. Onder 6 de verkoopadvertentie van de werf die op dat moment in huur is bij L. Wildschut.*

Vanaf 1857 is Roelof Wildschut baas op de werf die hij huurt van de gebroeders Visser in Gaastmeer. Zijn werkzaamheden worden vooral bepaald door de schepen van en voor de visserij. Onderhoud aan palingaken en aalboeiers. Roelof overlijdt in 1862 en wordt opgevolgd door zijn oudste zoon Lourens. Deze huurt de werf tot 1876. De scheepshelling, timmerschuur en grond komen dan in openbare verkoop en Lourens Wildschut wordt de koper van de werf. Nu is hij werfeigenaar en werfbaas van het bedrijfje waar hij van jongs af aan gewerkt heeft. In 1886 overlijdt Lourens, waarna zijn oudste zoon Roelof de werf over neemt.

Als na tien jaar, in 1896, de palinghandel van de gebroeders Visser in Gaastmeer wordt beëindigd, valt voor Roelof Wildschut de geregelde vraag naar onderhoudswerk aan paling-

schuiten weg en moet hij nieuwe klanten zien te vinden voor zijn werf. Dat is een omschakeling. Hij bouwt die eerste jaren vooral eiken Staverse jollen voor vissers in Workum, Hindeloopen, Molkwerum, Stavoren en Laaksum. Die gebruiken de jollen in het voorjaar voor de vangst van haring en ansjovis en in het najaar voor de vangst van paling. De jollen die hij bouwt, krijgen een herkenbare eigen vormgeving, net ietsje anders dan de jollen uit Stavoren. Bovendien schakelt Wildschut in 1904 over op de ijzerbouw. Opvallend is, dat hij gedurende de periode van ijzerbouw

schakelt Jetze over op de bouw van jachtjes.

Scheepstimmerknecht Roelof Wildschut wordt in 1857 werfbaas in Gaastmeer. Hij overlijdt 5 jaar later en zijn zoon Lourens neemt in 1862 de werf over. In 1876 koopt hij de werf. Lourens en Aukje krijgen 5 zoons en 4 dochters. De 5 zoons zijn allen betrokken bij het reilen en zeilen van de werf tussen 1886 en 1953, na het overlijden van Lourens in 1886.

Roelof wordt als oudste zoon in 1886 werfbaas. Tjipke komt bij hem werken. Als Tjipke in 1901 overlijdt, zet Roelof de werf voort met zijn drie andere broers. Na jarenlange onenigheid over de leiding stopt Roelof ermee in 1909 en wordt hij boer in Wijckel.

Age, Jelle en Jetze nemen in 1909 het roer over, maar ondanks de goede klandizie van de werf nemen de onderlinge twisten niet af. Als na de Eerste Wereldoorlog de bouw van skûtsjes en Staverse jollen wegvalt, emigreert in 1921 eerst Jelle met zijn gezin naar Amerika, in 1924 gevolgd door Age met gezin.

Jetze koopt in 1924 de werf van Age en blijft achter in Gaastmeer. Samen met zijn zoon Lourens schakelt hij over op de jachtbouw. Na het overlijden van Jetze in 1950 besluit Lourens met de werf te stoppen in 1953.

### Drie perioden

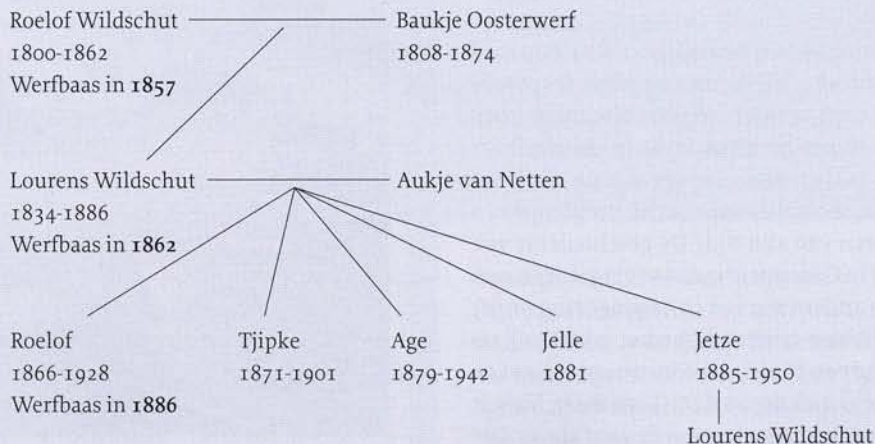
Onderzoek naar de geschiedenis van de werf in Gaastmeer wordt zeer bemoeilijkt omdat er weinig feitenmateriaal bewaard is gebleven dat aan de basis moet liggen van zo'n historisch verhaal. Er zijn geen werfboeken bewaard gebleven, er zijn geen bestekken van gebouwde schepen, geen werfagenda's, geen kasboeken of wat voor boekhoudkundige geschriften dan ook. In situaties waar een werf wat stillietjes ter ziele gaat en er geen geïnteresseerde erfgenamen zijn, gaan werfboeken

**IJzerwerkers**  
gevraagd door R. WILDSCHUT, IJzeren Scheepsbouw te Gaastmeer.

*Leeuwarder Courant, 12 april 1905*

ook nog houten jollen blijft bouwen. Bijzonder, want houtbouw en ijzerbouw stellen heel verschillende eisen aan het vakmanschap van de scheepsbouwers en de uitrusting van de werf. Als ijzeren scheepsbouw maakt de werf vooral naam met de bouw van skûtsjes. Ook zijn er enige tjalken en klippers gebouwd en zelfs vier grote staalijzeren jollen voor de visserij. De overstap naar ijzer legt de werf bepaald geen windeieren, maar deze zakelijke voorspoed kan niet verhinderen, dat werfbaas Roelof Wildschut voortdurende twisten heeft met zijn jongere broers die ook op de werf werken. In 1909 houdt Roelof het daarom voor gezien en nemen Age, Jelle en Jetze het roer over. De onenigheid tussen deze broers wordt daarmee echter niet opgelost en als na de Eerste Wereldoorlog de vraag naar nieuwe schepen plotseling wegvalt, besluit Jelle en even later ook Age te emigreren naar Amerika, nadat Jetze de werf van Age over heeft genomen. Samen met zijn zoon Lourens

### Vier generaties Wildschut



Een ongehuvde SCHEEPSTIMMERKNECHT, die voor zijn vak bekwaam is, kan dadelijk vast werk bekomen bij L. WILDSCHUT te Gaastmeer.

*Leeuwarder Courant, 9 februari 1866.*

(voor zover bijgehouden en bewaard gebleven) gemakkelijk verloren. Er is dus geen centraal register bekend van alle schepen die de werf door de jaren heen gebouwd heeft. Dat er op dit moment toch overzichten bestaan van gebouwde schepen bij Wildschut, is te danken aan omgekeerd onderzoek. Niet van het register naar de werkelijkheid, maar van de werkelijkheid naar het register. Deze lijsten zijn tot stand gekomen door te inventariseren welke schepen er nog varen die zeker of hoogstwaarschijnlijk in Gaastmeer gebouwd zijn. Deze overzichten zijn waardevol, maar geven dus geen zekerheid dat dit alle schepen zijn geweest. Vooral uit de skûtsjewereld komt veel informatie, omdat deze schepen geres-taureerd worden, aan wedstrijden deelnemen en er systematisch en georganiseerd onder-zoek wordt gedaan naar de geschiedenis van deze schepen. Dat onderzoek genereert feitenmateriaal dat ondermeer een verrassend beeld geeft van de productiviteit van de scheepswerf van de familie Wildschut in de tijd van de ijzerbouw. Dus van 1904 tot 1914.

Bij weinig beschikbare bedrijfsgegevens is het ook mogelijk de familiegeschiedenis van de werfbazen te beschrijven. In de gemeentelijke administraties zijn immers wel de nodige gegevens bewaard gebleven over de mensen die in Gaastmeer bij de werf leefden en werkten. Die aanpak is mijns inziens echter een verlegenheidsoplossing waarvoor gekozen wordt vanwege het ontbreken van directe duidelijkheid over het werfgebeuren. Voor het beschrijven van de geschiedenis van een scheepswerf is de familiegeschiedenis van de werfbaas echter alleen dan relevant, als die gebeurtenissen aanwijsbaar van invloed zijn op het functioneren van de werf. Dat is soms het geval, maar meestal niet. Ik vind het dus niet zo relevant te weten wanneer welke kinderen van de werfbaas geboren zijn, tenzij deze gebeurtenissen de reden zijn van een nieuwe ontwikkeling bij de werf.

Ook als er weinig bedrijfsgegevens bewaard zijn gebleven, blijft het mogelijk de positie van de werf te interpreteren binnen de sociaal-economische situatie waar de werfbaas mee te maken had. Hoe speelde de werfbaas in op de sociaal-economische problemen en de kansen van zijn tijd? De geschiedenis van de werf in Gaastmeer is dan te vergelijken met die van andere werven in de omgeving onder vergelijkbare omstandigheden, zodat ook op die wijze een beeld te reconstrueren is van de eigenheid van de werf in Gaastmeer. Vanuit de relevante omgeving van de werf zijn er drie periodes te onderscheiden:

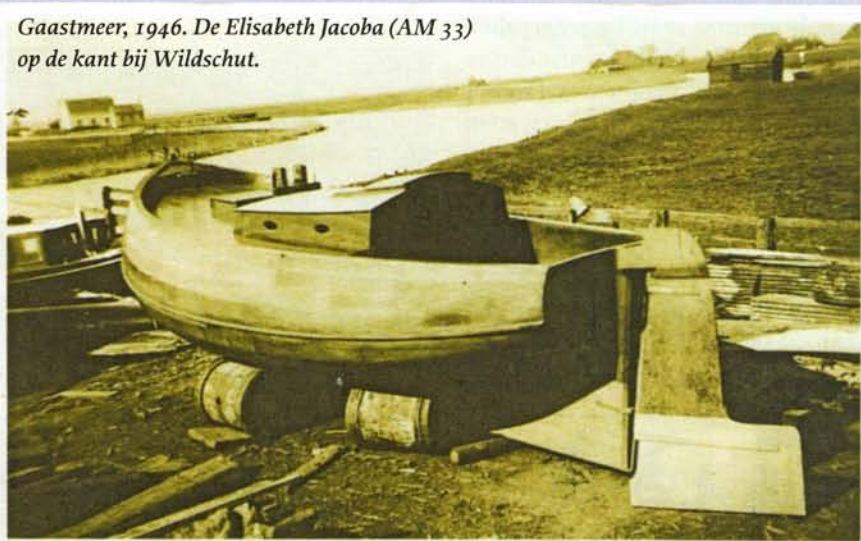
## Schepen uit Gaastmeer

### Enkele Staverse jollen gebouwd bij Wildschut

Van de Staverse jollen is niet altijd met zekerheid te zeggen wanneer ze door wie gebouwd zijn. Het mooiste is, als er een oorspronkelijk werfplaatje in het schip zit en er zo mogelijk kenmerken zijn aangebracht met betrekking tot het bouwjaar en/of de bouwer. Dat is echter lang niet altijd het geval. Ook de typische werfkenmerken zijn niet doorslaggevend, want veel jollen hebben na meerdere restauraties een ander uiterlijk gekregen dan ze van oorsprong hadden. Zo staat de gerestaureerde jol ST 63 te boek als jol van Roosjen uit Stavoren, terwijl het schip alle kenmerken heeft van een Wildschutjol, op het roer na. Omgekeerd wordt van de herfstjol HI 5 (van Ton Tekstra) gezegd dat ze een Wildschutjol is, terwijl ze alle kenmerken heeft van een jol van Roosjen. Onderstaande jollen van Wildschut noem ik daarom onder voorbehoud. Alle jollen zijn van eikenhout, tenzij anders aangegeven.

Bouwjaar	huidige naam	plaquette-nummer SSRP	lengte in m
1894	<i>Schollevaer</i>		
1899	<i>Bestevaer</i>	194	6.00
1900	<i>De jonge Hartman HI 5</i>	5.80	
1900	<i>Flierefluiter</i>	9018	5.70
1900	<i>Vrouwe Jacoba</i>	241	6.80
1901	<i>It Seeblomke HL 90</i>	1817	6.70
1901	<i>Volhouder HZ 28</i>		7.00
1902	<i>Jan van Kobe</i>		739 6.50
1904	<i>Greate Pier HL 34</i>	196	6.50
1904	<i>Vrouwezand</i>	178	7.20
1904	<i>De jonge Jan ST 4</i>		
1907	<i>Olle</i>		6.31
1907	<i>Drie Gebroeders HL 9</i>		7.30
1911	<i>ST 34 Schollevaer</i>		6.80
1910	<i>Zeehond WON 17 (staalijzer)</i>	8.00	
1911	<i>Grietje ST 49 (staalijzer)</i>		7.20
1912	<i>ST 26 (staalijzer)</i>		7.85
1913	<i>Noordster ST 56</i>	108	6.80
1918	<i>Stamper HL 7</i>	1712	7.50
....	<i>Vrouwe Jacoba</i>	241	6.80
...	<i>Razende Bol</i>	508	7.00
...	<i>Jan van Kobbe ST 31</i>	6.50	
1930	<i>De Brunte</i>	9209	9.20
	Een staalijzeren jachtjol, een 'jollenkruiser'		
1933	<i>Elisabeth Jacoba AM 33</i>	141	6.80
1940	<i>The Lady of Stavoren</i>	9.50	

Gaastmeer, 1946. De Elisabeth Jacoba (AM 33) op de kant bij Wildschut.





Molkwerum, 1932. Een Wildschutjoll met een opklapbaar voordek, de 'blaasbalg', van Klaas Jelles Zeldenrust. Een joll met scherpe waterlijnen, zonder slemphouten tegen de voorsteven. Wel met een 'snoes' voor de ankerlijn. (Foto: Fen Fryske Groun, uit: archief Jan Visser, Stavoren)

**A. 1857-1896** Werken voor de palinghandel en de visserij. Onderhoud aan palingaken en visaken. Waarschijnlijk ook wel nieuwbouw van schouwen, visbootjes, sprietboten etc. voor plaatselijke vissers. Ook onderhoud en bouw van leggers.

**B. 1896-1924** Bouw van houten Staverse jollen voor de visserij en vanaf 1904 nieuwbouw van ijzeren pramen, skûtsjes, tjalken en klippers.

**C. 1924-1953** Jachtbouw: Onderhoud en nieuwbouw van boatsjes, BM-ers, jachtjollen (Staverse jollen met een kajuitje, voor de pleziervaart), houten motorbootjes etc.

De bouw van staalijzeren skûtsjes houdt na 1918 vrij abrupt op. De vrachtvaart met deze scheepjes kan niet meer concurreren met het vervoer over de weg, met de vrachtwagen, die sneller is en voor de deur komt afleveren. De beurtvaart loopt in die periode sterk terug, maar de vrije vaart met bulkgoederen niet. Die schippers kiezen vanaf die tijd echter wel voor grotere schepen en gaan motoriseren. De ijzerwerfen bouwen vanaf 1920 steilstevens, luxemotors, spitsen en zeilkastjes met hulpmotor, tot 1930 vooral met de Friese maat (maximaal 31,50 m.). Aan die scheepsbouw komt een einde door de economische crisis van de jaren dertig. Pas na de Tweede Wereldoorlog komt de scheepsbouw weer goed op gang. Nu vooral met de bouw van de (steeds) grotere Kempenaars.

## Skûtsjes van Wildschut

Jaar (m.)	naam	opdrachtgever	plaats	lengte
1904	<i>Hoop op Zegen (veerschip)</i>	Heidenskip	Workum	9.46
1905	<i>De tijd zal het leren</i>	U. de Jong	Gaastmeer	15.50
1905	<i>De Hoop</i>	A. Kroeze	Gaastmeer	15.79
1905	<i>De Twee Gebroeders</i>	B. Lyklema	Balk	15.80
1906	<i>Ebenhaëzer</i>	C. Groenhof	Sloten	16.64
1907	<i>De Onderneming</i>	D. Paauw	Hindeloopen	16.77
1907	<i>Ebenhaëzer</i>	H. Wiebenga	Sneek	15.47
1907	<i>De Twee gebroeders</i>	A. Schokker	Drachten	16.38
1907	<i>De Jonge Sjoerd</i>	O. Hobma	Westhem	16.41
1907	<i>Twee Gebroeders</i>	K. de Vries	Warns (?)	19.30
1907	<i>Drie Gezusters</i>	Postma ????		16.44
1908	<i>De Nieuwe Zorg</i>	A. Vaandriks	Koudum	16.33
1908	<i>Hoop op Zegen</i>	R. Elzinga	Gaastmeer	16.61
1908	<i>Zeldenrust</i>	R. Schokker	Drachten	17.16
1909	<i>Hoop op Welvaart</i>	W. Schaper	Nijega HON	16.87
1910	<i>Avontuur</i>	Foppe v/d Meulen	Workum	15.74
1910	<i>Welvaart</i>	Gerrit Agricola	St. Nicolaasga	17.12
1910	<i>Drie Gebroeders</i>	A. D. Visser	Koudum	18.75
1911	<i>Anna Catharina</i>	Gebrs. Dijkstra	Gaastmeer	17.17
1912	<i>Ora et Labora</i>	Brugt Groenhof	Oudemirdum	17.25
1913	<i>Ebenhaëzer</i>	Jelle Haringsma	Hemelum	17.53
1914	<i>De Twee Gebroeders</i>	Rienk Zwaga	Langweer	19.34

Behalve skûtsjes en tjalken heeft Wildschut ook drie **tjalken** gebouwd:

1906	<i>Hoop op Zegen</i>	Schokker	Gaastmeer
1907	<i>De Vriendschap</i>	De Jong	Heeg 25.00
	<i>Nova Cura</i>	Fortuin	Heeg

En drie **klippers**:

1909	<i>Ambulante</i>	J. de Groot	Workum	29.00
1909	<i>Hillechina</i>	Koster		
1914	<i>Hoop op Zegen</i>	De leeuw		29.54

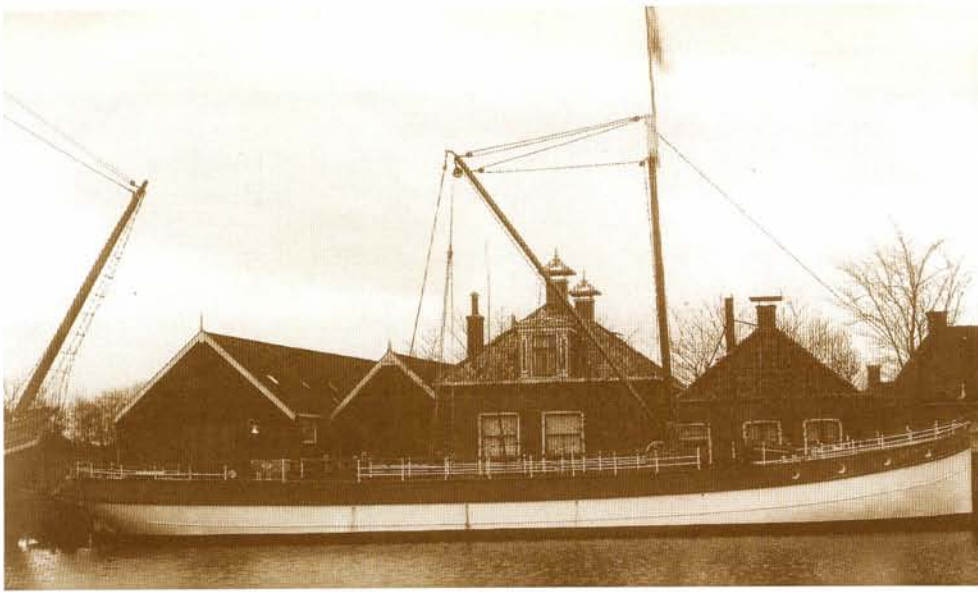
Tussen 1934 en 1941 bouwt Wildschut ondermeer BM-jachtjes, open motorbootjes, een tjotter, en kajuitjachtjes. Een bijzondere opdracht krijgt hij in 1938 van een Engelsman: de bouw van een jachtjoll van 9,50 meter. Dat schip wordt pas in 1951 naar Engeland verscheept. De opdrachtgever was overleden tijdens de oorlog. Na meer dan tien jaar haalt diens zoon het schip naar Engeland. Daar heeft het gevaren onder de naam *The Lady of Stavoren*. In 1947 worden ook nog twee boatsjes gebouwd, de *Lutjepotje* en de *NN RE 14*.

Ruim twintig jaar geleden schreef Ton Tekstra in de *Spiegel der Zeilvaart* een familiegeschiedenis over de werfbazen (*SdZ.* 1988, nr. 1, p.27-31). Op dat moment was er nog vrijwel niets bekend over al die schepen die tijdens de eerste decennia van de 20<sup>e</sup> eeuw in Gaastmeer zijn gemaakt. Tekstra schreef in 1988 dat de Wildschuts 'hun bekendheid vooral te danken (hebben) aan de door hen gemaakte Staverse jollen.' Dat was in die tijd inderdaad zo. Maar nu weten we, dat de werf in scheepvaartkringen in de eerste plaats naam heeft gemaakt met de bouw van vele skûtsjes.

De gebroeders Wildschut van de scheepswerf 'De Vlijt' hebben met succes ingespeeld op de vraag naar staalijzeren pramen, skûtsjes, tjalken en klippers. Er zijn op dit moment 20 skûtsjes van Wildschut bekend, die in een zeer korte periode zijn gebouwd. Er wordt dan ook gesproken over wel 30 personeelsleden

die in die tijd bij de werf werkten.

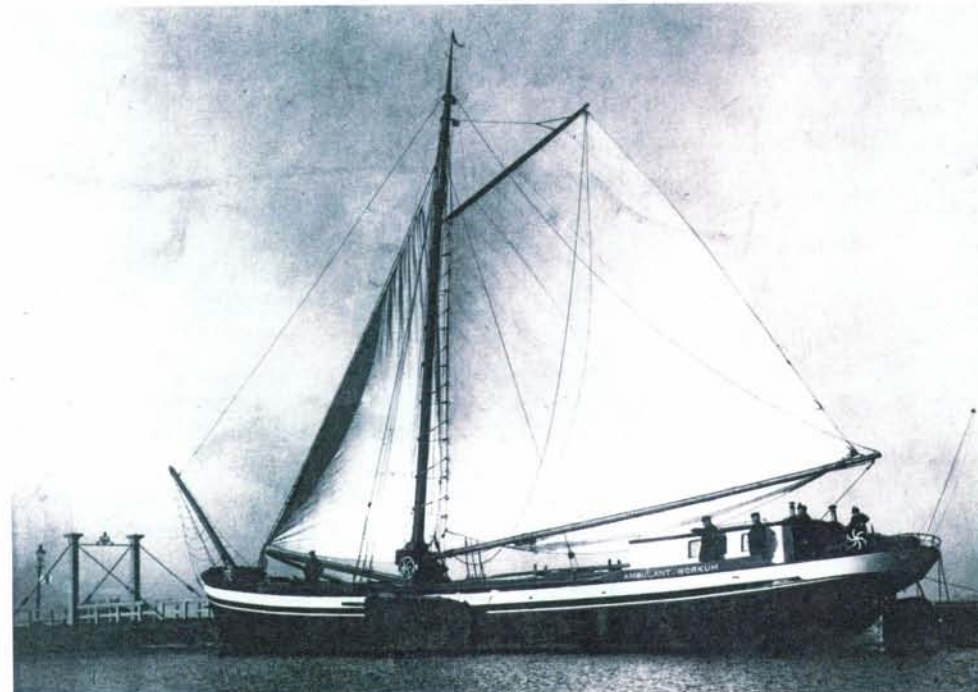
Een van de eerste ijzeren schepen die Wildschut bouwt, is de tjotter *De Brûser* uit 1904, die meer dan honderd jaren, later tijdens de open dag op 28 juni 2008, als oude dame een bruisende 'acte de présence' gaf. Ook uit 1904 stamt het fraaie veerscheepje voor het Heiden-



Gaastmeer, 1910. Een flinke motorbeurt van Wildschut voor Veenstra in Nijega.



Gaastmeer, 1907. Scheepswerf De Vliet. Geheel rechts drie mannen: vlnr: Jetze, Jelle en Age Wildschut. Onder: De 29 meter lange Friese klipper 'Ambulant' (met uitwaaiierend hek), in 1909 gebouwd voor De Groot uit Workum.



Het veerschip dat Wildschut bouwde in 1904. (Foto: Zuiderzeemuseum).

skip dat nu bij het Zuiderzeemuseum ligt. De Wildschuts bouwen zelfs vier ijzeren Staverse jollen van groot formaat en iets later, in 1930, een stalen jachtjol van ruim 9 meter met iets afwijkende vormgeving.

De bouw van grotere vrachtschepen zoals de luxemotor en de spits hebben de Wildschuts echter nagelaten. Het werfterrein was natuurlijk ook te klein voor deze bouw. Ze zouden een nieuwe, grotere werf moeten oprichten om aan deze vraag naar grotere schepen te kunnen voldoen. Een flinke dwarshelling voor het nodige onderhoudswerk aan deze binnenschepen zou daarbij ook geen kwaad kunnen. Dat alles is echter niet gebeurd. De werfbazen zijn in dat opzicht niet meegegaan met hun tijd. Wellicht speelde daarbij ook een rol dat het vaarwater langs de werf zo ondiep is, dat die grotere schepen de werf onmogelijk zouden kunnen verlaten of omgekeerd kunnen bereiken. Ook de moeilijke bereikbaarheid van de werf in verband met bevoorrading (met staalplaten etc.) nodigde natuurlijk niet uit tot dure uitbreidingen in Gaastmeer. Hoe dan ook, de werfbaas koos ervoor om klein te blijven. Hij ging vanaf 1924 (vooral houten) jachtjes bouwen en onderhouden. Uiteindelijk bleek die keuze na de Tweede Wereldoorlog bij deze werf te weinig omzet te genereren om het hoofd boven water te houden.

#### **Niet alleen economische tegenwind**

Het stilletjes verdwijnen van de jachtbouw uit Gaastmeer in de jaren vijftig is mijns inziens niet alleen te wijten aan de slechte marktsituatie voor die branche in de jaren na de oorlog. In 1938 komt Wildschuts collega De Jong in Heeg immers in een vergelijkbare

positie, als de palinghandel van Heeg ter ziele gaat. Niet dat het na de oorlog vreselijk goed gaat met de werf van De Jong, maar op die werf, die ook zo verbonden is geweest met de palinghandel, die eveneens als familiebedrijf van vader op zoon over gaat, slaagt Berend de Jong er wel in om het hoofd boven water te houden. Deze werfbaas heeft een liefde voor het bouwen van ronde jachten, wat hem helpt om door te gaan. In 1956 bouwt hij een tjotter, wat in die tijd een bijzondere opdracht is, en zeker daarna blijven de klanten komen. In 1962 loopt de boeier *Boreas* bij hem van stapel, wat landelijk aandacht trekt. Een jaar later is de boeier *Berend* klaar en weer een jaar later gaat het Friese jacht *Eleonora* te water. Een schip voor de toen spraakmakende fysioloog F.J.A. Buytendijk. In die tijd is nieuwbouw van deze ronde schepen volstrekt uniek. Berend de Jong is op dat moment 60 jaar. Hij werkt vrijwel alleen (en ook vrijwel alleen maar). Hij heeft het met al die opdrachten druk genoeg. Uiteindelijk moet hij er vanwege zijn leeftijd mee ophouden, maar op dat moment heeft hij wel een waardig opvolger, Pier Piersma, die op zijn beurt weer jonge scheepsbouwers als Martijn Perdijk het vak leert. Berend de Jong heeft in Heeg onbedoeld gezorgd voor een traditie van houtbouw van ronde en platbodemjachten. En dat had in beginsel evengoed kunnen gebeuren in Gaastmeer.

Dat in Gaastmeer het licht echter langzaam uit gaat en Lourens Wildschut er in 1953 maar mee ophoudt, zal daarom niet alleen te maken hebben gehad met de economische tegenwind van dat moment.



*Het skûtsje 'Hoop op Welvaart', in 1909 gebouwd door Wildschut, in vrijwel originele staat tussen 1956 en 1962 in gebruik als SKS-wedstrijdskûtsje voor de Lemmer.*

*Onder: Gaastmeer, 1947. Links een boatsje in aanbouw. Links Lourens en zittend zijn vader Jetze. (Foto: Tresoar)*



*Drie skûtsjes en een boatsje, gebouwd door Wildschut, tijdens de open dag in 2008 in Gaastmeer. Foto Wim de Bruijn.*