



Gijsbertje Drijver (links, weduwe van Sipke Drijver) met haar nazaten op de werf

LEEUWARDER JACHT-  
EN BOOTWERF

**JOH. DRIJVER**  
TYNJESTR. 31 • LEEUWARDEN  
TELEFOON 4657  
MOTORKRUISERS EN ZEIL-  
JACHTEN IN HOUT EN STAAL  
HET ADRES VOOR REPARATIE

# De Drijvers in Leeuwarden Familiekroniek geschreven in hout

Toen de overgang van hout naar ijzer doorzette, bleef de werf van de gebroeders Wytse en Jan Drijver de houtbouw trouw. Hun zonen volgden hen op en zetten hun kaarten op de jachtbouw. De fraaie schouwen die de werf maakte werden voortaan aangeboden als jachtjes. Hoewel de werf "Gebr. Drijver" uit Leeuwarden al 50 jaar geleden werd gesloten is de naam in Friesland en zeker in Leeuwarden nog steeds niet vergeten. Door: **Jelmer Kuipers**

In 1808 vestigde ene Sipke Drijver, afkomstig uit Grou, zich op een bestaande werf op Schilkampen, een eilandje ten oosten van Leeuwarden. Hij noemde zich schuitemaker, hetgeen er op duidt dat hij eigen baas was – waarschijnlijk nam hij een bedrijf over dat in 1590 al genoemd werd. De werf lag in het buurtschap Schilkampen, een eilandje ten oosten van Leeuwarden, dat slechts toegan-

kelijk was via een hoge houten loopbrug. Al in de zeventiende eeuw waren hier scheepswerven gevestigd, evenals aan het Vliet, het water dat Schilkampen met de stad verbond. Sipke werd opgevolgd door zijn zoon Jisk, die op zijn beurt weer een Sipke als zoon had. Deze wordt in 1854 als werfbaas genoemd: hij kocht in dat jaar de grond waarop de werf was gevestigd van de gemeente Leeuwarden.

Sipke overleed in 1866. Zijn weduwe zet het bedrijf voort. Zij had wel 3 zonen, maar die waren kennelijk nog niet in het bedrijf opgenomen. In een advertentie in de *Leeuwarder Courant* vraagt zij "terstond een ongehuwde knecht" en ze biedt twee nieuwe bootjes aan. In mei 1867 werd er weer geadverteerd, nu onder de naam "Gebr. Drijver". Kennelijk waren haar zonen nu wel in het bedrijf



boven: Tot jacht verbouwd voormalig beurtscheepje op de sleephelling; (links) de Drijverschouw *Meeuw* die gerestaureerd werd door Peter Schouten; (rechts) een kajuitzeiljachtje in de jaren '30

onder: Interieur werkplaats met verschillende machines die er kwamen na de aanleg van elektriciteit

gestapt. Er bestaat een foto uit 1905 (zie vorige pagina) waarop de familie Drijver te zien is: staand v.l.n.r. Gijsbertje Drijver (weduwe van Sipke) en de drie gebroeders Jan, Wytse en Jisk. De laatste overleed korte tijd later. Gekniel: v.l.n.r. onbekend, Abe, zoon van Sipke en Abe, zoon van Jan, die later bloemenhandelaar werd.

### **Beurtscheepjes**

Over de productie in de negentiende eeuw is niet veel bekend. Uit advertenties blijkt dat de werf regelmatig boerenpramen, boten en soms een nieuw schip (d.i. een beurtscheepje) aanbiedt. Ook worden geregeld tweedehands beurtscheepjes aangeboden, die werden vast en zeker ingeruild op nieuwbouw. In Warga, ten zuiden van Leeuwarden was een soort-

gelijke werf: "De Onderneming" van T.A. v.d. Werff. Van deze werf bestaat nog een werfboekje, dat de jaren 1882 - 1901 beslaat. (Zie ook: SdZ 2006.7). In deze periode werden daar 113 schepengebouwd, waarvan 60 schouwen, 28 pramen en 19 vracht- of beurtschepen. Aangenomen mag worden dat op Schilkampen een gelijk aantal en soortgelijke schepen gebouwd zal zijn. Ook hier zullen wel veel schouwen zijn gebouwd, het kleine vervoermiddel bij uitstek voor de Friese wateren.

De familie Drijver bleef de houtbouw trouw, de overgang naar ijzerbouw ging aan de werf voorbij. Abe, de zoon van Wytse en Johannes, de zoon van Jan, neven dus, waren hun vaders in het eerste decennium van de twintigste eeuw opgevolgd. Er werden geen beurtschepen en pramen meer gebouwd. Wel kwamen deze schepen voor onderhoud aan de werf en werden dan met de oude sleephelling drooggezet. Zachtjesaan werd overgeschakeld op jachtbouw. De schouwen, al honderden jaren als werkscheepjes gebouwd, werden nu ook als zeiljachtjes gebouwd en soms ook als motorbootjes. Maar er zouden in de komende jaren nog een paar grote ingrijpende veranderingen plaatsvinden.

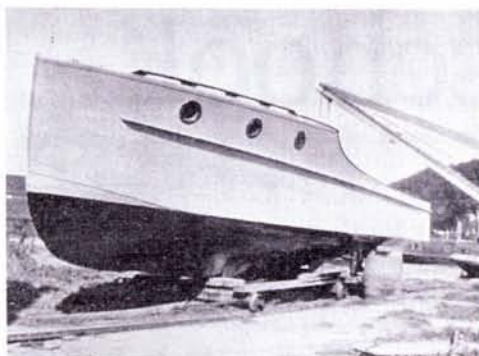
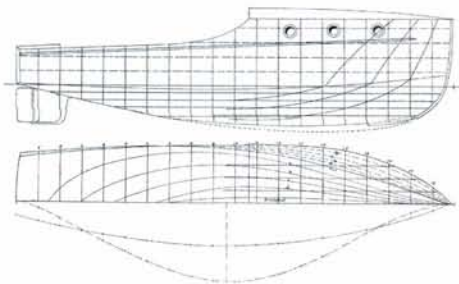
### **Machines op stroom**

In de tweede helft van de negentiende eeuw deden de eerste machinale houtbewerkingsmachines hun intrede in de scheepsbouw. Als de Drijvers al de aankoop van een cirkelzaag, lintzaag of schaaftank overwogen, dan zouden ze ook een stoommachine of verbrandingsmotor aan moeten schaffen. Die moest dan in een apart schuurtje worden opgesteld. Dit werd te bezwaarlijk gevonden, evenals de aanvoer van grondstoffen. Mede op aandringen van de "ijzercollega" en buurman, de scheepswerf "Welgelegen" A.T. v.d. Werff, werd Schilkampen rond 1915 van elektrische stroom voorzien. Rond die tijd werden ook bij Drijver de eerste machines aangeschaft. Diverse werkzaamheden konden nu sneller en goedkoper worden uitgevoerd, maar het betekende ook dat veel handwerk dat de Drijvers al 150 jaar bedreven, en vakmanschap verloren ging. Denk alleen maar eens aan het zagen op dikte van een kielbalk uit een grotere balk, het disselen en schaven. Een andere omwenteling in de jachtbouw werd veroorzaakt door de lattenbouw, ontwikkeld door Bulthuis uit Bergum, volgens de zogeheten BM-methode. Ook hierin gingen de heren Drijver mee, het was tenslotte houtbouw.

### **Opgesplitst en weer bijeen**

In 1931 gingen de neven uit elkaar. Abe bleef op de oude werf en Johannes begon voor zich-

zelf aan de Tijnjeweg in Leeuwarden, niet ver van de oude werf, onder de naam "Leeuwarder Jacht- en bootwerf Joh. Drijver." Al spoedig kwam de aap uit de mouw, Johannes ging ijzeren schepen bouwen! De jaren '30 van de vorige eeuw staan bekend als de crisisjaren, maar toch floreerde de kleine jachtbouw als nooit tevoren. Doordat het in de nieuwbouwsector van de ijzeren bedrijfsvaartuigen slecht ging, kwamen er veel ijzerwerkers op straat te staan. De actiefsten onder hen melden zichzelf of in groepjes van 2 of 3 man bij de jachtwerfen om daar ijzeren, meest motorjachten te kunnen bouwen. Alleen al in Leeuwarden schakelden 3 werfen in 1931 over op ijzerbouw, te weten Valk, Langenberg en Joh. Drijver. Waarschijnlijk heeft Joh. Drijver zelf geen ijzeren schepen gebouwd. Wel timmerde hij ze af en bleef bovendien de houtbouw trouw. Soms duurde de verbintenis tussen de ijzerwerkers en de werf niet lang en vertrokken deze ijzer-nomaden na de bouw van een of meer jachten weer naar een andere werf. Joh. Drijver keerde in 1940 weer op het oude nest op Schilkampen terug. Op zijn eigen werf had hij intussen circa 25 ijzeren motorjachten gebouwd. Het eerste was een ontwerp van H.C.A. van Kampen, de toenmalige hoofdredacteur van de Waterkampioen en een vruchtbaar ontwerper van talloze motor- en zeiljachten. Daarnaast bouwde Drijver nog tientallen houten schepen: 5 BM-ers, 10 zestienkwadraten, 15 larken, 6 olympiajollen en nog enkele open zeiljachten en kajuitzeiljachten.



boven: Ontwerp motorjacht H.C.A. van Kampen

onder: Werf Johannes Drijver



Schildersimpresie van de Schilkamper werf

Neef Abe had ook niet stilgezeten op de oude werf. In 1937 werd naast het eiland Schilkampen een grote loods met twee wagenhellingen voor de winterberging gebouwd. Abe Drijver kreeg vooral bekendheid door zijn prachtige Friese schouwen, waarvan hij er zeker 45 tot 50 stuks heeft gebouwd. Niet alleen voor Friese afnemers, maar ook voor Holland. Zo heeft de Watersport Vereniging Loosdrecht zeker 8 schouwen afgenomen, maar ook watersportverenigingen in Leiden en Amsterdam waren klant. De schouwen kostten, al naar gelang de grootte tussen de zeshonderd en duizend gulden. De zeilen, gemaakt bij Molenaar in Grou, waren rond de honderd gulden.

### Schouw gerestaureerd

Zeker een van de oude schouwen van Loosdrecht bestaat nog. Het is de *Meeuw*, die vorig jaar geheel werd gerestaureerd door Peter Schouten in Kortenhoef. (Zie SdZ 2012, nr. 1) Maar er werd meer gebouwd: 10 BM-ers, 20 zestienkwadraten, een enkele Olympiajoll en enige motorschouwen met of zonder kajuitje. Ook werden een paar kajuitzeiljachtjes gebouwd. Zoals vermeld, keerde Johannes Drijver in 1940 terug naar Schilkampen, naar neef Abe. Hun beider vaders, de broers Wytse en Jan hadden de zaak overgedaan. In 1938 was Wytse vijftig jaar aan het bedrijf verbonden geweest. De twee neven Johannes en Abe zetten het bedrijf voort onder de naam "Scheepswerf de Nijverheid" Fa. A. & J. Drijver v.h. Gebr. Drijver. De eerste oorlogsjaren werden nog tal van nieuwe houten jachtjes geleverd. Maar door gebrek aan materialen liep de nieuwbouw snel achteruit en hield de werf zich hoofdzakelijk bezig met reparaties en het maken van allerlei houten huishoude-

lijke gebruiksvoorwerpen. In 1962 bestelde de KVV Loosdrecht nog 6 kleine schouwen voor haar jeugdafdeling. Een jaar later, in 1963, werd het oude bedrijf, na 155 jaar Drijver, gesloten. Het had zichzelf overleefd. Johannes Drijver was in 1954 overigens weer voor zichzelf begonnen, nu in de Nieuwe Leeuwarder Jachthaven, waar hij nog zeven jaar actief zou blijven. Hier bouwde hij enige TOP-jachten, een Noord-Nederlandse klasse, zijn eerste schepen in hechthout. Een paar nieuwe zestienkwadraten verlieten de werf, terwijl er afgekeurde reddingsvloepen werden verbouwd tot bakdekkruiser, in die jaren populaire schepen. In 1961 stopte Johannes definitief. Pé Beima, zijn medewerker en een voortreffelijk sloopstimmerman, nam het bedrijf over. Onder leiding van zijn zoon Herman bestaat het nog steeds. Nu houdt het zich bezig met sloopstechniek en de inbouw van motoren. Misschien zonder dat de huidige eigenaar het zelf beseft, bestaat zijn bedrijf al met al reeds meer dan 400 jaar. 🐦



Het bedrijf in Schilkampen 1954, geheel links: de loodsen voor winterberging. Midden: de oude sloopstimmerwerkplaats met de oude sloophelling. Daarachter Scheepswerf A.T. v.d. Werff