Staverse jollen

Dirk Huizinga

Inhoud

Vooraf 5

1. Fred Thomas, een vroege liefhebber 7
2. Staverse jollen waren vissersjollen 15
3. Scheepjes die opvallen 27
4. Jollen uit Stavoren en Gaastmeer 51
5. Jollenbouwers van elders 129
6. Bolle en spitse jollen 167
7. Gipon, vader van de moderne jol 179
8. Andere ontwerpers in de marge 213
9. Restaureren van jollen en het redden van wrakken 274
10. Wat heet origineel? 323
11. Varen met jollen 345
12. Wedstrijden en evenementen 377
13. Vermeend zeewaardig 391
14. Vissersjollen als cultureel erfgoed 401

Bijlagen 413

Literatuur 427

Vooraf

Tegen alle verwachtingen in, zijn Staverse jollen populaire platbodemjachten geworden. Dat is opvallend, omdat deze voormalige vissersscheepjes aanvankelijk slechts een beperkte groep zeilers aansprak. Maar dat waren dan ook liefhebbers van die norse, lompe scheepjes, die op het binnenwater maar moeizaam op gang kwamen en het moesten hebben van het ruimere water en een niet te zwakke wind. Die populariteit is vooral te danken aan de ontwerper Jaap Gipon, die een groot deel van z'n leven zelf in een oude, houten jol zeilde die gebouwd was bij Wildschut in Gaastmeer. Gipon tekende houten jachtjollen die sprekend leken op de houten vissersjollen van weleer, maar dat waren niet de ontwerpen die het deden. Zijn wat grotere jollen tussen de 7 en de 8 meter, gebouwd in staal en meestal voorzien van een kajuit, werden in de welvarende zeventiger en negentiger jaren populair bij zeilers die wel met een traditioneel schip wilden varen, maar liever niet het werk met zijzwaarden erbij deden. De wat grotere jollen van Gipon zijn ruim, gemakkelijk te zeilen en behoorlijk snel. Bovendien zijn het om te zien 'echte' Staverse jollen. Het is zondermeer aan Gipon te danken, dat er op dit moment zoveel Staverse jollen op het water te zien zijn. Toch is er bij die dominantie van de Giponontwerpen een kanttekening te maken. Al die schepen lijken op elkaar. De variatie onder de oorspronkelijke vissersjollen was veel groter dan tussen de huidige jachtjollen. De dominantie van de Giponjollen doet ons wel eens vergeten, dat er ook op dit moment nog ontwerpers zijn die Staverse jollen bouwen van een ander model. In dit boek komen een aantal van die ontwerpers/bouwers aan bod.

De Staverse jol als modern jacht is ook niet alleen maar een zeilschip. Het type is interessanter dan dat, omdat het de geschiedenis van de vissersjollen met zich meedraagt. In dit boek besteed ik daarom vooral ook aandacht aan die oude, houten jollen. Dankzij die scheepjes krijgen de grote, stalen jachtjollen van tegenwoordig reële betekenis. Zij zijn groot, snel en comfortabel in vergelijking met die relatief kleine houten jollen waar ze uit voortgekomen zijn. Overigens is het niet zo, dat er pas in onze tijd grote jollen worden gebouwd, nu veel mensen groter zijn dan een eeuw geleden en alle zeilers meer eisen stellen op gebied van comfort aan boord dan de vissers rond 1900. Ook voor de oorlog werden er al houten jachtjollen gebouwd met een lengte van 8 – 9 meter. Die waren niet ontworpen door Gipon, maar door Tingen en Wildschut.

Met dit boek probeer ik een overzicht te geven van de pleziervaart met Staverse jollen van het allereerste begin tot aan onze tijd.

Drachten, januari 2020

1

Fred Thomas, een vroege liefhebber

Een vroege liefhebber

In de twintiger jaren, even na de Eerste Wereldoorlog, toen nog maar net besloten was de Zuiderzee af te sluiten en gedeeltelijk in te polderen, zeilde een Amsterdamse jongen voor z'n plezier in een oude vissersjol over de Zuiderzee. Dat was Fredericus Franciscus Xaverius Marie Dieudonné Thomas (1906 – 1959), beter bekend als Fred Thomas. Hij werd later redacteur bij het katholieke tijdschrift *De Tijd* en woonde in Amsterdam aan de Prinsengracht 505. Tussen 1930 en 1950 publiceerde hij regelmatig boeken over de Zuiderzee die opvielen door een wat nostalgische ondertoon. In zijn latere jaren werkte hij wel samen met Anton Pieck. Zijn ophemeling van de Staverse jol heeft echter jaren later diverse watersporters geïnspireerd. Uit drie van zijn werken heb ik enige fragmenten geselecteerd.

Amsterdam, gevelsteen in de woning Prinsengracht 505 ter ere van zijn schrijverschap.

"Zo'n Staverse jol is een straatterrier onder het legio rassental, waarin het zeilvoerend schuitwerk onzer binnenwateren in de loop der tijden werd onderverdeeld. Zij is sierlijk noch snel, gehoorzaamt maar matig aan het roer en biedt weinig comfort. Het is dan ook allerminst een boot om er een snelle vliet of spiegelend meer mee te bevaren, daar zij er, plat en massief onder al haar verfijnde en vervolmaakte soortgenoten, toch maar een lomp figuur zou slaan. Nee, haar domeinen zijn de Zuider- en de Waddenzee. Hier is ze in haar element en de meest dankbare schuit die men zich kan denken. De Staverse jol blijkt zeewaardiger dan de grootste botter of het sterkste klipperschip en op het best geoutilleerde jacht heeft zij nog altoos de uiterst geringe diepgang voor, die haar in staat stelt al naar believen tot in het zandigste haventje of de ondiepste uithoek te kruisen. (…) Al hebben wij dan tot op heden nog geen onzer vrouwelijke kennissen

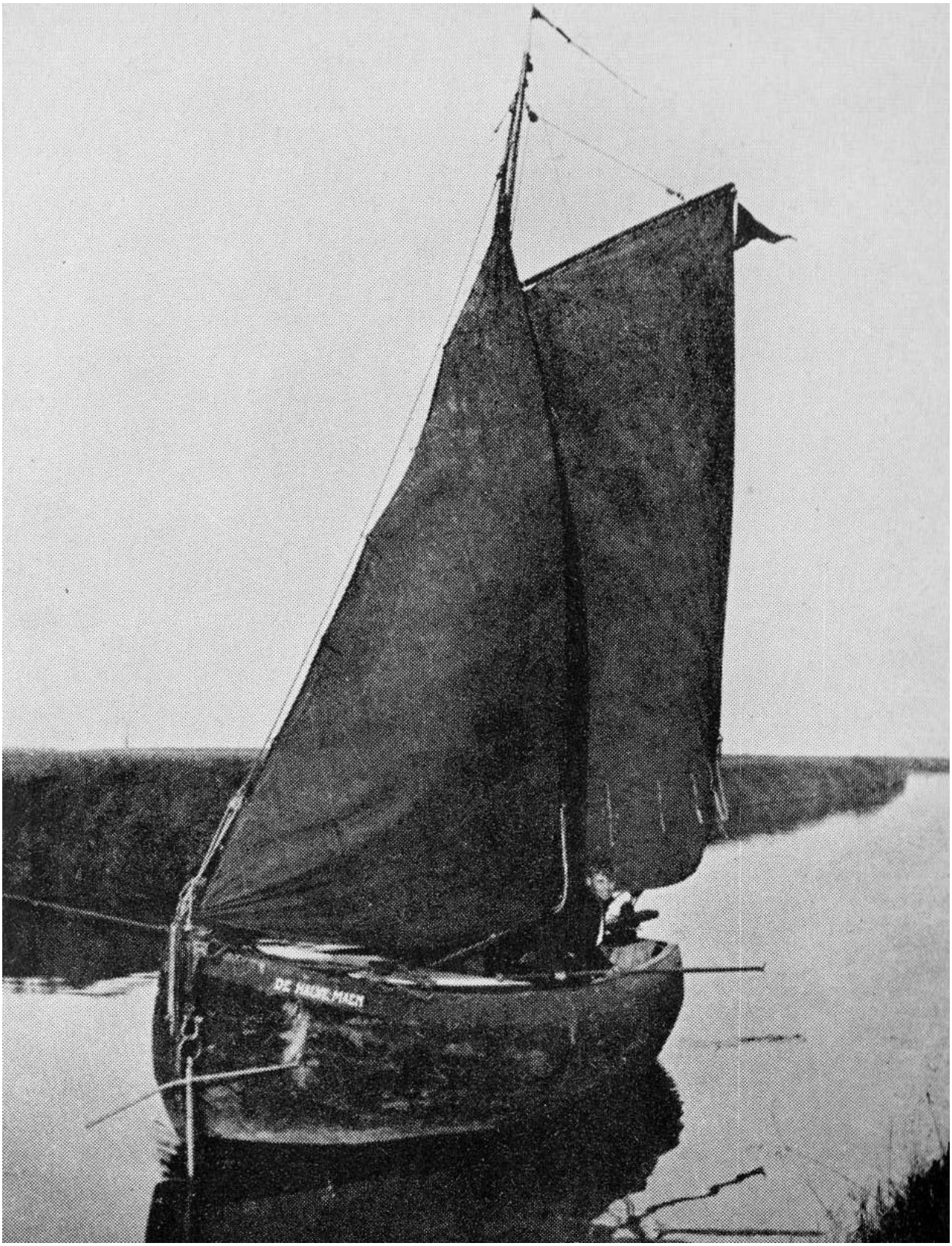
kunnen bewegen om met ons voor een spelevaart in dit nederig schuitwerk plaats te nemen, toch is ons 't bootje lief geworden, na al de kostelijke belevenissen, avonturen en … gevaren, waardoor het ons tot in de uiterste hoeken van ons romantiek binnenzeetje veilig heeft heengedragen." (Thomas, 1930, p. 1,2)

Hoe kwam Fred Thomas op zo jonge leeftijd aan een vissersjol? Hij trof het scheepje aan de Westeinderplas.In het midden van de jaren twintig. Deze voormalige vissersjol uit Laaksum (HL 37) was na de oorlog overgegaan naar de recreatie. Het nors uitziende scheepje sprak hem aan. Hij kocht het, liet het wat opknappen, doopte zijn jol 'De Halve Maen' en gaf haar een ligplaats aan de remming van de Oranjesluizen, aan het Buiten-IJ. Zodra Fred Thomas tijd had, zwierf hij met deze jol over de Zuiderzee.

"Het zullen mijn beste dagen blijven. Zo heerlijk ziltig verwaaid dat je werd, wat slonzig ook en ongegeneerd, maar elke dag opnieuw het plezier van de vaart met dit manse scheepje, dat draafde en steigerde over een zee vol wilde bruiskoppen, die zomaar pardoes naar binnen plensde, stuivende tot aan het roer, maar waar je in je glimmende oliegoed maling aan had. (…) Wat een spanning om bij stormig weer, werkend aan het roer en met de riffe zeilen, worstelend in stroom en nijdige zeeën de schuit langs het havenhoofd te kloppen. Een laatste, steigerende sprong en dan wegglijden in de luwte, het vredig uitdobberen in blak binnenwater." (Thomas, 1940, p. 14,15)

"Ook op de Waddenzee voelde mijn Staverse jol zich thuis. Zij duikelde als een bruinvis door de zwaarste zeeën en bezeilde zonder moeite Terschelling, zowel door het grote vaarwater van Blauwe Slenk, Vliestroom en Schuitegat als oostelijk over de vlakte van Oosterbierum en de Meepen door. Wij gingen soms ten anker onder Griend, het verlaten vogeleiland met zijn houten kapen, dat in de middeleeuwen heel belangrijk moet zijn geweest en waar nog een put is met zoet water. Daar op de wadden had je minder gezelschap, er kwamen maar enkele jachten als vaste bezoekers en je kon er heel gezellig alleen zijn met een bruinvis in zicht en de robben, die zich lieten zonnen op het droge of plotseling nieuwsgierig naast je opdoken." (Thomas, 1945, p. 157)

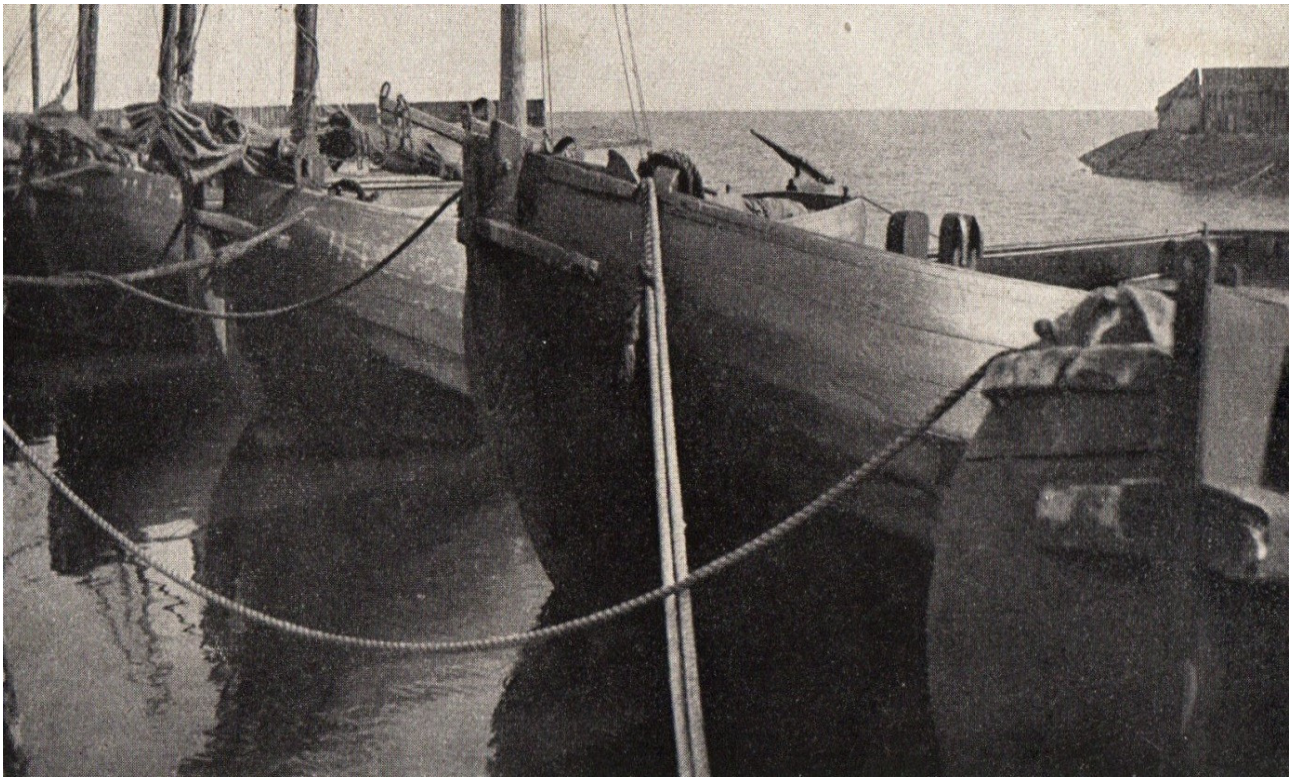
Bij deze beschrijvingen moeten we bedenken, dat de jonge Fred Thomas met zijn oude Staverse jol voer in een tijd dat de Zuiderzee nog niet afgesloten en half ingepolderd was. Deze binnenzee liep door van Amsterdam, waar Fred woonde, tot aan West-Terschelling. Het recreatief zeilen op de Zuiderzee was in die jaren tamelijk ongebruikelijk. Enkele grote jachten van de maatschappelijke elite bevoeren de Zuiderzee. Zeilen was überhaupt nog geen volkssport. Een groot jacht kon Fred zich uiteraard niet permitteren, maar een oude vissersjol wel. Ook daarmee was het verantwoord op de Zuiderzee te zeilen en automatisch kreeg hij daarmee een gemakkelijk contact met de vissers en met de plaatselijke bevolking in de vissershavens en op de eilanden Urk en Schokland. De vissers zeilden om te vissen, om aan de kost te komen. Zij keken met belangstelling en ook de nodige verbazing naar jongelui die 'voor hun plezier' voeren met een scheepje dat zij kenden als middel om te vissen.



Fred Thomas in zijn Halve Maen op weg naar Kuinre. Hij beschrijft in Wijkend Water het bouwproces van zijn jol in Stavoren, aan het einde van de 19e eeuw, maar vergist zich daarbij in de namen van werfbaas en knechten Zijn sfeertekening van het werk op de werf blijft echter een rake typering. (Foto: Thomas: Wijkend water, 1940)

Urk, ca. 1925. Fred Thomas vaart uit. (Foto: uit privéalbum van een toevallig aanwezige toeriste)

Het haventje van Laaksum in 1933. (Foto: Fred Thomas) Over Laaksum: Het kleine nest Laaksum was haar thuis. Daar lagen een dozijn en meer Staverse jollen: kleine, maar fors geboetseerde klompen, vol in hun spanten, stokoud en verweerd. Schouder aan schouder wiegden zij daar op het even bewogen water, de stompe neuzen tegen de kant. Aan de groene oever, pal langs de smalle havenbak, weinig meer dan een vluchtgat binnen paalwerk en basalt, waren de zwartberookte taanketels, van elke schipper één, keurig in gelid ten halve in de grond gegraven. Op het veld daarachter staken de roopstokken voor het drogen der netten. (Thomas, 1940, p. 10,11)



Laaksum, 1933. (Foto: Fred Thomas) De visserijregistratie op de jollen is vrijwel verdwenen. In 1932 werd de kustvisserij op de Zuiderzee binnenvisserij op het IJsselmeer en binnenvissers hadden geen registratienummer op hun schip. Binnen enkele jaren ontstond er op het IJsselmeer voor de overheid een zodanig onoverzichtelijk gebeuren, dat deze vissers wel verplicht werden op dit stuk binnenwater het gemeentelijk registratienummer goed leesbaar op de boegen aan te brengen.

Bange uren in de Val

Soms lag Fred Thomas met zijn Halve Maen urenlang lang op de Zuiderzee wat te dobberen tijdens windstilten. Hij voer zonder motor, dus kon bij blakte niet anders dan wachten op wind. Hij vond dat overigens niet vervelend. Het waren voor hem ervaringen die erbij hoorden, die zijn herinnering van het varen op de zee compleet maakten. Het was op de Zuiderzee lang niet altijd varen met harde wind en golven. Hoe hij het op dat water toch ook benauwd kon krijgen, beschrijft onder meer in het hoofdstuk 'Bange uren in de Val' (1930, p. 9 e.v.):

"Dan is er nog de herinnering aan een augustus-zaterdagmiddag in de Val van Urk, die ons met al haar benauwenis en ellende wel altijd bij zal blijven. Gevieren hadden wij één laatste week vacantie bestemd voor 'n rondvaart met 'De Halve Maen' om de Zuiderzeekom. In de aanvang verliep de tocht uitstekend: via Harderwijk, Elburg en Schokland kwamen we op donderdagmorgen in de Urkerhaven aan en het scheen, dat wij alle gelegenheid zouden hebben om ook de geprojecteerde overige etappes, StavorenEnkhuizen-Volendam-Amsterdam, met succes te halen.

Fred Thomas na de bange uren in de Val van Urk

Die donderdag echter sloeg het tot dusverre milde weer om. Zware wind en aanhoudende regen maakten uitvaren weinig aanlokkelijk en volgens vissers zelfs gevaarlijk. Zo zaten wij drie dagen op Urk gevangen en het begon ons eerlijk gezegd wel wat te vervelen. Niet alleen hadden we Stavoren moeten opgeven, maar ook Enkhuizen dreigde er thans bij in te schieten en erger nog, werd het weer niet binnen een half etmaal beter, zo ware het zelfs uitgesloten, dat wij tijdig, dat was zondagavond, in Amsterdam terug zouden zijn. Zaterdagmiddag ging het er waarlijk naar uitzien, dat de straffe wind iets minderde. We hielden scheepsraad en ondanks de uiteenlopende adviezen van Urker vissers, die echter steevast eindigden met het minbemoedigend verhaal van vier Enkhuizer domineezoons die ook eens met zulk weer in een jol wilden oversteken, maar nimmer zijn teruggezien, werd toch besloten het erop te wagen. Een flinke reef in het zeil, alles stevig vastgesjord en daar gingen we, tot aan het havenhoofd uitgeleide gedaan door een groot aantal eilandbewoners, die heilig in onze nabije ondergang geloofden.
De nu volgende tocht zal geen van ons vieren licht vergeten! Alsof op ons gewacht was, wakkerde de westelijke wind feller dan tevoren laaghangende regenlucht in gore flarden over zee, terwijl de golfslag in het diepste deel van de Zuiderzee, bekend onder de naam ‘de Val van Urk’, veel en veel zwaarder was dan we in de veilige haven hadden durven gissen. Daar we scherp bij de wind moesten varen, ging het dwars tegen de rollers in, die

van respectabele hoogte onophoudelijk kwamen aangezet en niet zo beleefd waren om buiten te blijven. Soms, met fel brekende schuimmassa's, dan weer met volle plenzen, kwam het water binnen, zodat we ondanks naarstig hozen, er spoedig tot onze enkels in stonden. Tot overmaat van ramp begon de regen neer te gutsen en leek het bijwijlen of zee en lucht één waren. Oliegoed bezaten we niet, heel onze plunje was weldra doorweekt en onze laatste stuks schoon goed dreven in het vooronder tussen dekens en matrassen. (…..) Het enthousiasme was danig geluwd. De twee minst zeewaardigen der bemanning hingen al sedert uren met leeggepompte magen aan lij, immuun voor positie en perspectieven, terwijl beide overigen tenslotte begrepen, dat, wilden we niet de hele nacht in dit noodweer op zee rondzwalken, we moesten keren en trachten Urk weer te bereiken. Aldus geschiedde. Het roer werd omgegooid en fiks voor het lapje ging het nu terug in de richting waar wij Urk meenden te vinden. Hoewel wij elke notie omtrent plaats of koers hadden verloren, is dit nog wonder goed afgelopen. Juist toen het duister begon te vallen, dook het licht van Urk recht voor ons op en na een paar laatste capriolen, waarbij het maar weinig had gescheeld of we waren tegen een stenen pier te pletter gelopen, lagen we weer veilig en wel op ons oude plekje in de Urkerhaven, zeven volle uren nadat we deze hadden verlaten. (…) 'En doen jullie dat nu allemaal voor je plezier?' was de vraag van een oude Urker visser die wij later dit verhaal deden"

Urk, ca. 1925. Fred Thomas met drie vrienden op De Halve Maen. Kleren en inventaris drogen op de blaasbalg, het opklapbare voordek met harmonica, na de mislukte poging Enkhuizen te bereiken. (Foto: uit een familiealbum van een mevrouw die toevallig een weekje op Urk verbleef)

2

Staverse jollen waren vissersjollen

Fuikenjollen voor het Stavers vissersgilde

Op grond van de verhalen over de succesvolle vissersjol uit Stavoren zou je denken dat heel Stavoren in het verleden actief was met de visserij, maar dat is een misverstand. Pas aan het einde van de 19e eeuw werd de visserij voor Stavoren een economische activiteit van enige betekenis. Tot die tijd werd er vanuit dit voormalige handelsstadje nauwelijks gevist. In Stavoren visten de twaalf leden van het Stavers Vissersgilde drie maanden per jaar op paling. Vlakbij de haven, direct langs de dijk. Bijzonder is, dat deze vissers nog steeds in gildeverband hun bedrijf uitoefenden en dat honderd jaar later, in de 20e eeuw, het Stavers Vissersgilde nog steeds bestond. Gilden waren belangenorganisaties voor bepaalde beroepsgroepen. Ze werden vooral opgericht in de middeleeuwen en zorgden niet alleen voor een bepaalde kwaliteit van het werk van hun leden, maar beschermden hun leden ook tegen concurrenten. Gildeleden zorgden daarnaast goed voor elkaars gezinnen als er privé moeilijkheden waren, bijvoorbeeld door ziekte of overlijden. Een neveneffect was, dat de gilden gesloten verenigingen werden die innovaties afremden. Als belangenorganisaties waren zij conservatief van aard. Aan het einde van de 18e eeuw was het met de meeste gilden daarom gedaan, vanwege de opkomst van de industrialisatie en de liberale markteconomie in de 19e eeuw. In Stavoren bleef het onbeduidende vissersgilde echter gewoon bestaan. In 1812 bestond dat uit 12 palingvissers en in 1930 was dat nog zo. Het lidmaatschap ging over van vader op zoon. Het gilde bleef in Stavoren functioneren door de wijze waarop de vissers hun werk deden. De visserij op de Zuiderzee was voor iedereen vrij, maar de zee begon formeel pas op zes meter buiten de dijk. De strook water vlak langs de dijk was van de waterschappen die verantwoordelijk waren voor de dijken. Nu trok de aal in het voorjaar de Zuiderzee in en in de herfst er weer uit langs de zeedijk, dus juist door die strook van zes meter waar je niet mocht vissen. De vissers hadden een vergunning van de waterschappen nodig om met hun fuiken ook die strook langs de dijk af te mogen sluiten. Die vergunning kon inderdaad gekocht worden. Dat deden de vissers niet zelf, dat deed de vishandelaar Lankhorst uit Heeg voor hun. Die pachtte het viswater en stelde het vervolgens gratis ter beschikking aan de Staverse palingvissers. Die werden wel verplicht hun vangsten bij hem in te leveren en hij betaalde hun een vaste prijs. Het vissersgilde deelde de visstrook langs de dijk in twaalf gelijke secties en markeerde deze met nummers op de keien van de dijk. De leden van het gilde gingen ieder jaar loten wie in welk perk mocht vissen, zodat er geen onderlinge jaloezie ontstond, want hoewel de ene stek aantrekkelijker was dan de andere, had je ieder jaar opnieuw de kans een aantrekkelijk perk te loten. Het gilde zorgde zo weliswaar niet voor optimale winst, maar wel voor zekerheid en rust voor haar leden.
Toen in 1932 de Zuiderzee werd afgesloten, ontstond er een nieuwe situatie. Het getij was weg. De aal was gewend te leven langs de dijk waar het water door de eb- en vloedstroom voortdurend tussen de grote keien in beweging was. Na de afsluiting was dat plotseling afgelopen. Het voortdurend stromende water was tot stilstand gekomen. De aal had om te foerageren geen reden meer zich vlak langs de dijk op te houden om aan voedsel te komen en vervolgens had het voor de vissers geen zin meer de traditie van het gilde voort te zetten, want er zat geen aal meer vlak langs de dijk. In 1933 werd

het gilde daarom opgeheven. In het snel zoeter wordende IJsselmeer hebben de vissers die zich in 1932 als binnenvisser lieten registreren, nog wel jaren lang heel veel 'IJsselmeerpaling' gevangen. Echter niet zo zeer met fuiken langs de dijk, maar vooral met soms wel kilometers lang 'hoekwant'. Met lange lijnen voorzien van zijlijntjes met haken ('hoeken') die voorzien werden van aas. Dat staand want werd vanaf een schip uitgezet in het IJsselmeer. De vissers van het Stavers Vissersgilde waren dat niet gewend. Zij waren fuikenvissers en hun jollen waren bedoeld als fuikenjollen. De veranderingen in de visserij waren door het gilde van twaalf seizoensvissers natuurlijk niet tegen te houden. Ook deze gildevissers moesten vernieuwen.

Al rond het jaar 1900 kende Stavoren veel meer dan de twaalf gildevissers die in de 19e eeuw actief waren. Bij de gemeente Stavoren waren op dat moment meer dan zeventig vissers geregistreerd. Die groei was het gevolg van een nieuwe manier van vissen. Dankzij de Lemmerse uitvinding van licht, staand want voor ondiep water konden vissers ook met kleine boten met succes op haring en ansjovis vissen. Tot dusverre was het vangen van haring en ansjovis voorbehouden aan onder meer de Volendammers en de Urkers die met hun botters deze vis vingen met gaand want. In de zuidelijke 'Kom' trokken zij met hun grote schepen een kuilnet door de zee. Deze vissers hadden er moeite mee te accepteren dat er vanaf 1880 vele nieuwe vissers op de Zuiderzee verschenen die langs de Friese kust met staande netten de haring en ansjovis vingen voordat die de Kom in zwom. Voor die nieuwe visserij met staand want waren Staverse jollen heel goed te gebruiken. Terwijl op de werf van Douwe Roosjen aanvankelijk tussen 1860 en 1880 slechts tien jollen zijn gebouwd voor de leden van het gilde, groeide de vraag naar jollen sterk in de jaren daarna, zodat de bouw van vissersjollen een belangrijke activiteit werd voor de scheepswerf van Roosjen. De vissersjol uit Stavoren bleek heel geschikt te zijn voor het vissen met staand want. Die netten waren relatief duur en kwetsbaar. De vissers vonden het belangrijk dat de netten bij een geheel gladboordig scheepje gemakkelijk en zonder veel risico langs de zijden van het schip uitgezet en later naar binnen gehaald konden worden zonder dat ze ergens achter haakten.

Veel later, toen de vissersjol al in onbruik was geraakt bij de vissers, werd door belangstellende watersporters op grond van gesprekken met oud-vissers ('oral history') gesuggereerd dat de jol met zijn naar binnen vallende gladde boorden speciaal ontworpen was om te kunnen vissen met het staande want. Dat is echter een misverstand. De jol was primair een fuikenjol voor de aalvangst. Pas later bleek het scheepje ook heel geschikt te zijn om er haring en ansjovis mee te vangen. Zo'n vergissing is kenmerkend voor de methode van 'oral history', waarbij de onderzoeker spreekt met 'kenners', in dit geval voormalige Zuiderzeevissers uit Stavoren, die echter met alle respect niet meer kunnen weten dan ze zich nog kunnen herinneren. Het geheugen is bovendien een weinig betrouwbare bron.

Romantiek dankzij Fred Thomas

Vele eigenaren en liefhebbers van de Staverse jol kennen het boek '*Wijkend Water*' van de Amsterdamse romancier en journalist Fred Thomas. Die had als Amsterdamse jongen vlak na de Eerste Wereldoorlog een oude, geteerde vissersjol gekocht, de voormalige HL 37 uit Laaksum die bij de Westeinderplas te koop lag. Hij knapte het schip wat op en legde de jol aan de remming van de Oranjesluizen aan het Buiten-IJ, zodat hij in de twintiger jaren eenvoudig kon uitvaren over de Zuiderzee.
In de beeldvorming over de Staverse jol speelt ook het uiterlijk van het voormalige werkscheepje een rol. De vissersjollen van weleer zagen er stoer uit. Geteerde scheepjes die in de loop van het jaar uitgebleekt grauw waren van het zoute water. Scheepjes zonder versiering, zonder luxe fratsen, maar met een sfeer van boerse functionaliteit en

onverzettelijkheid. De eerste die dit op pakkende wijze beschreef was de romancier/journalist Fred Thomas uit Amsterdam. Jollen werden door de vissers onderhouden met bruine, Stockholmer teer, 'Zweedse teer', wat een bijzonder goed en tevens goedkoop middel is om houten schepen te beschermen tegen houtrot. Een nadeel van dit product is, dat deze teer bij warm weer zachter wordt en wat kan afgeven. Bruine teer is een heel ander product dan de in de 20e eeuw bekend geworden 'koolteer'. Koolteer werd vooral op ijzeren schepen gebruikt. Het is een product dat vrijkomt bij de productie van 'stadsgas' dat gewonnen werd uit steenkool. Koolteer vormt een harde, waterdichte laag op het behandelde oppervlak, terwijl bruine teer in het hout trekt. Koolteer is kankerverwekkend en is daarom al decennia lang verboden om te gebruiken. Bruine teer is nog steeds verkrijgbaar, want het is niet giftig. Deze teer wordt gemaakt door hout te verhitten zonder dat het brandt. Het hout valt uiteen in houtskool en gas. Dat laatste wordt opgevangen en afgekoeld waarbij het condenseert tot een kleverige, bruine teer. Deze teer is niet kankerverwekkend en mag daarom nog steeds gebruikt en verhandeld worden. Op houten jollen wordt deze teer nog slechts sporadisch gebruikt. Niet omdat het product niet goed zou zijn, in tegendeel, maar omdat moderne zeilers vooral in mooi gelakte jachten willen varen en niet in een geteerd werkscheepje. Dat laatste gold niet voor Fred Thomas. Die genoot juist van het uiterlijke van een geteerd houten schip. Als enig nadeel ervoer hij, dat hij er niet in slaagde meisjes te verleiden om met hem in de jol uit zeilen te gaan. De meisjes gaven de voorkeur aan de gladgelakte jachtjes. Voor hen was die jol van de jonge journalist Thomas geen schip om met je mooie witte jurkje aan in te spelevaren. Daar was Thomas natuurlijk ook niet op uit. Hij zeilde niet op de plas, maar op de Zuiderzee. En ja, 'al hebben wij dan tot op heden nog geen onzer vrouwelijke kennissen kunnen bewegen om met ons voor een spelevaart in dit nederig schuitwerk plaats te nemen, toch is ons 't bootje lief geworden, na al die kostelijke belevenissen, avonturen en …. gevaren.' (Thomas, 1930, p. 1,2) Fred Thomas had een halve eeuw later andere ervaringen gehad. Toen waren er wel meisjes die met de spijkerbroek aan oude werkschepen opknapten en er daarna net zo 'vies' uitzagen als hun vrienden.

Populariteit dankzij Jaap Gipon

In 1956 verscheen het standaardwerk 'De Zeilsport' van H.C.A. van Kampen in een zesde herziene en vermeerderde druk, bewerkt door Ir. J. Loeff. In die uitgave verscheen voor het eerst 'een voorbeeld van een Staverse jol' die getekend was door Jaap K. Gipon. Een robuust, stoer, eikenhouten scheepje van zes meter lengte, dat bij veel lezers enthousiaste reacties opriep. Het ontwerp was geen vissersjol, maar een jachtjol met een roefje, zoals overigens in die tijd voor een jacht vanzelfsprekend werd gevonden. Dat enthousiasme wil niet zeggen, dat er plotseling nieuwe jachtjollen werden gebouwd. Zeker niet in eikenhout, dat was in die jaren vrijwel niet mogelijk. Maar de belangstelling was gewekt. In de zestiger jaren tekende Gipon Staverse jollen in staal die vooral bij Kooijman en De Vries werden gebouwd. Gipon zeilde zelf in een oude Wildschutjol. Zijn ontwerpen van jollen hebben alle de kenmerken van de jollen uit Gaastmeer en niet van de jollen uit Stavoren. Dankzij het werk van Gipon ontstond er

een herwaardering voor de vissersjol uit Stavoren, want de oude, houten jollen die tot die tijd als jachtjol gebruikt werden, waren niet meer in zo goede conditie. Ook vielen de zeileigenschappen van die tot jacht omgebouwde vissersjollen nogal tegen. Traag, want ondertuigd en te zwaar. Bovendien waren deze jollen door te verbouwingen te weinig stabiel. Gipon tekende zijn stalen kajuitjollen daarom breder dan de oorspronkelijke vissersjollen, om de stabiliteit wat te verbeteren.

Vissersjollen als cultureel erfgoed

In diezelfde jaren zestig vond ook een heel andere ontwikkeling plaats. Jonge zeilers gingen zich interesseren voor het zeilen met werkschepen. Zij wilden geen opgepoetst jacht, maar een stoer schip zoals dat in het verleden door vissers en door schippers werd gebruikt. Zij kochten wrakkige werkschepen en gingen die opknappen. Niet om er een jachtje van te maken, maar om ze terug te brengen in de originele staat. Dat overkwam ook vele Staverse jollen. Ook de ST 48 uit 1894 is op deze wijze weer als vissersjol in de vaart gekomen. Toen Piet Bouma de ST 48 in 1989 kocht, was het scheepje na jaren van herstel in een uitstekende conditie gebracht. Het is echter moeilijk om een open, eiken scheepje jarenlang in die conditie te houden. Zeker als het zonder dektent buiten in weer en wind ligt. Na enkele tientallen jaren is er in de regel weer een grote opknapbeurt nodig. Toen in 2012 een volgende restauratie onvermijdelijk werd, verkocht Piet zijn jol voor het symbolische bedrag van € 1,00 aan de pas opgerichte Stichting Staverse Jol in Workum.

Workum, 2013. De ST 48 wordt gerestaureerd door Harold de Lange.

Workum, 2013. De ST 48 glijdt na de restauratie weer te water.

De nieuwe eigenaar was in staat fondsen te werven om de kostbare restauratie van de jol mogelijk te maken. Na een vergelijkende inschrijving werd het werk gegund aan scheepswerf De Hoop in Workum, waar werfbaas Harold de Lange het jolletje in 2013 weer als nieuw te water liet gaan.

Met deze ontwikkeling is het behoud van dergelijke houten werkscheepjes een nieuw fase in gegaan. Niet langer is het schip het trotse bezit van een individuele eigenaar. De nieuwe eigenaar is een rechtspersoon met een cultureel doel: het behoud van de culturele waarde van oorspronkelijke vissersjollen van de Zuiderzee, waarbij niet alleen het schip belangrijk is, maar ook de wijze waarop het gebruikt werd. Om die doelstelling een reële toekomst te geven, investeert de stichting daarom in het enthousiasmeren van jongeren om met de jol te zeilen en tijdens visserijdagen te vissen.

De ST 48 tijdens visserijdagen van visserijvereniging Workum.

De laatste jol van Stavoren

In 1881 werd een *Centraal Register voor de Nederlandsche Vissersvloot* ingevoerd. Gemeenten moesten ieder jaar het aantal vissersvaartuigen in hun gemeente doorgeven. De vissers kregen van de gemeente waar ze woonden een visserijteken toegewezen, dat zichtbaar moest zijn op hun schip. In 1882 staan in Stavoren niet meer dan 14 scheepjes geregistreerd. In 1911 telt Stavoren 57 visjollen. In 1920 zijn dat er nog 34 en na de afsluiting van de Zuiderzee, in 1936 nog 7 (de ST 4, 5, 6, 18, 36, 16 en 58). Direct na de Tweede wereldoorlog lagen er nog diverse jollen in de vissershaven van Stavoren, maar slechts een enkele werd gebruikt voor de visserij. In enkele jaren tijd gingen deze jollen over naar de pleziervaart. De laatste Staverse jol vroeg uiteraard om bijzondere aandacht. Op 7 februari 1949 meldt de *Leeuwarder Courant* daarover het volgende: "Vraag het aan de havenkant van Staveren: "De Staverse jol, wat betekende die voor Staveren" en ras staat er een groepje mannen om de vrager heen, die in de smakelijke taal, immers gekruid met Zuid-westhoekse accent, de roemruchte geschiedenis van de jol te horen krijgt. Toen een van de sprekers nog een jongen was, lagen er tachtig van deze vissersschepen in de haven.

De vrager hoort ook van dappere reddingen op het Vrouwenzand. Ja, de Staverse jol, dat was een schip, dat zijn weerga niet vond op de Zuiderzee. Kijk dan naar de laatste Staverse jol die nog in de haven ligt. Nietig tussen de grotere ijzeren aken. Een stukje blik op een rot plekje van de romp. Het grootzeil gedegradeerd tot slingerzeil. Een Fordmotor in zijn buik. Dat is de ST 4, de laatste der Staverse jollen. Schilderachtig in zijn verleden tijd, straks wellicht een museumstuk. In ieder geval verkoopt Kees de Boer

deze jol en krijgt ook hij een ijzeren boot, die geschikter is voor de moderne visserijmethoden. (…)

Stavoren, 1942. De laatste nog in gebruik zijnde vissersjol, de ST 4. (Foto: coll. W. Dieperink)

Stavoren, 1948. Net voordat de jollenvissers ermee ophielden. De vissershaven is gerenoveerd. De tijd van de jollen is echter voorbij. De laatste jol, de ST4, is de tweede jol aan de kade. In korte tijd zijn ze allemaal als visserschip uit Stavoren verdwenen. (Foto: collectie Doede Bleeker)

Stavoren, 1942. De ST4 van C.J. de Boer ('Kees Kwast') is de laatste jol in Stavoren die voor de zeilende visserij is gebruikt. In de twintiger jaren werd een A-Ford ingebouwd. Dit schip is in 1904 gebouwd bij Wildschut en was vanaf 1920 geregistreerd als ST 4. Het is in 1949 gekocht door het Zuiderzeemuseum toen het voor onderhoud bij Jan Valk lag. Prijs f.1500.- De jol kwam in Enkhuizen in de buitenhaven te liggen. Later is het schip in particuliere handen overgegaan, werd gerestaureerd, van een kajuitje voorzien en in gebruik genomen als jacht.

Als straks ook de laatste jol uit de Staverse vissersvloot verdwenen is, blijft alleen nog de herinnering aan deze jollen over. Overal in de Zuidwesthoek kunnen de vissers ervan vertellen. Vissersschepen moeten nu aan andere eisen voldoen dan zeventig jaar geleden. De werven hebben zich op andere schepen toegelegd en voorzover ze zich niet aanpasten, zijn ze in verval geraakt. Waar vroeger de glorie der Zuiderzee gebouwd werd, groeit nu het gras bij rottende schuren en hellinginstallaties op en de hellingbaas teert er op oude roem." (*LC*, 7 febr. 1949)

De roem van de Staverse jol als scheepje dat alle stormen trotseert, moeten we wel in een realistisch perspectief plaatsen. Naar moderne maatstaven is de jol helemaal niet zo zeewaardig, maar door z'n hoge vrijboord wel goed in staat het lang uit te zingen in relatief hoge golven zolang er ruimte is aan lij. Het schip kan bij hoge golven niet vrijzeilen van lagerwal, wat moderne zeiljachten meestal wel kunnen. Een jol zal met harde wind-recht-op-de-kust uiteindelijk stranden, tenzij de schipper op tijd een haven weet te bereiken. Dat is een beperking voor de zeewaardigheid van de jol. Schijnbaar doet het scheepje onder zulke omstandigheden z'n best hoogte te lopen, maar feitelijk

verlijert het naar de lage wal. De legendarische zeewaardigheid van de Staverse jol moeten we daarom in de context van die tijd zien. De tijd van de zeilende binnenvaart en zeilende visserij, met wat plompe, moeizaam manoeuvreerbare schepen die zich zonder hulpmotor moesten zien te redden op de Zuiderzee. In die situatie zijn er door Staverse vissers met hun kleine, maar relatief handzame jollen bij stormweer bijzondere staaltjes van moed en zeemanschap getoond.

Er is door de jaren heen veel gespeculeerd over de bijzondere vormgeving van de vissersjollen uit Stavoren. Bijzonder in vergelijking met de andere vissersschepen van de Zuiderzee. Een schip zonder zwaarden, met naar binnen gebogen boorden, zonder berghout, met een ondiepe, doorlopende kiel, met een spiegel…. Daarbij is vooral gewezen op de functionaliteit van die vormgeving. De vissers hadden gemak van een rond scheepje met naar binnen gebogen boorden. Zo konden zij gemakkelijker hun kwetsbare netten over het boord naar binnen halen. De netten bleven niet haken achter een berghout, een zwaard of de naar buiten stekende rand van een boord. Opmerkelijk daarbij is, dat de vorm gerelateerd werd aan de ansjovisvangst. Aan het gebruik van staande netten die tot een lange beug waren samengeknoopt. Vergeten wordt, dat de Staverse jollen tussen 1860 en 1883 alleen in de herfst werden gebruikt voor de aalvangst als fuikenboot. Pas na 1883 werden de staande netten gebruikt voor de vangst van haring in het vroege voorjaar en de vangst van ansjovis tot aan de zomer. De naar binnen vallende boorden waren aanvankelijk dus niet bedoeld om het staand want gemakkelijk over naar binnen te trekken. Dat want bestond in 1860 nog niet. In de eerste helft van de 19e eeuw werd er langs de Friese kust heel weinig gevist. Er werd vooral gevist voor eigen gebruik. Alleen de Staverse vissers hadden een afzetmogelijkheid. Zij waren georganiseerd in een vissersgilde, een organisatie die de belangen van de vissers (en hun gezinnen) behartigde, die een contract had met de grote palinghandelaren in Heeg en Gaastmeer die paling leverden aan de Londense vismarkt. Vissen heeft (behalve voor eigen gebruik) geen zin als er geen afzetmogelijkheid is voor de gevangen vis. Voor de paling was die er. De aal werd gevangen op zee langs de dijk en bewaard in de bun van een blazer die in de haven lag als 'legger', als opslagplaats voor levende aal. Met enige regelmaat kwam een 'aaljager' (een snelle visaak) van een palinghandelaar langs om de aal levend op te halen. De handelaren betaalden de vissers een vaste prijs per kilo en zorgden voor de verkoop elders. Bij de ansjovis en de haring waren er begin 1800 langs de Friese kust geen vishandelaren actief en had het voor vissers daarom geen zin om deze vis te vangen. Ze konden er niets mee beginnen. Dat veranderde aan het einde van de 19e eeuw. In De Lemmer zaten visverwerkers die kansen zagen om zelfstandig als vishandelaar geld te verdienen. De grote mannen daar waren Johannes Sterk en Poppe de Rook. Zij hadden met het roken en zouten van vis geld verdiend van vissers van Urk, Schokland en van de Hollandse kust, vooral uit Durgendam. Die vissers hadden grote schepen en visten met de kuil. De Lemmer werd in die jaren overstroomd door werkloze veenarbeiders. Die konden als visser aan de slag bij deze vishandelaren. Zij konden geld lenen bij de vishandelaar om een schip te kopen (of te huren) en moesten vervolgens de vangsten bij diezelfde handelaar afleveren. De

zwager van Poppe de Rook, Jan Pen uit De Lemmer, was een slimme zakenman die samen met deze visverwerker experimenteerde met het gebruik van nieuwe netten: staande netten voor gebruik op de Zuiderzee. Tot dat moment was het staand want alleen bekend bij de haringvangst op de Noordzee, op diep water, maar Jan Pen bedacht netten voor ondiep water. De Apeldoornse firma Von Zeppelin maakte begin 1880 machinaal gebreide galen, het materiaal voor de netten, wat de prijs van het basismateriaal betaalbaar maakte. Jan Pen en Poppe de Rook ontwierpen bruikbare netten voor de vangst van haring en ansjovis op de Zuiderzee en kregen enige jaren lang een monopoliepositie van de nettenfabriek om dit staande want te verkopen aan vissers op de Zuiderzee. De galen uit Apeldoorn werden daartoe in een nettenbaan van Jan Pen in De Lemmer tot bruikbare netten gemaakt en verkocht aan de vissers. De vissers konden de gevangen ansjovis en haring vervolgens kwijt bij de vishandelaren. Niet alleen de vissers uit De Lemmer. Johannes Sterk en Poppe de Rook kochten alle vis die langs de Friese kust werd gevangen. In Hindeloopen hadden zij resp. een hang en een zouterij. Vanaf 1925 had Poppe de Rook een hang en zouterij bij het vluchthaventje van Laaksum. De Staverse vissers deden daar aanvankelijk niet aan mee. Die verkochten wel hun vis aan de Lemster vishandelaren, maar hadden hun eigen hang en zouterij die zij als coöperatie bestuurden. Daar heerste de traditie van het eigen vissersgilde. Hun grote bedrijf uit 1904, direct aan de haven, werd in 1912 opgekocht door de Lemster vishandelaar De Jager.

De vorm en uitrusting van de vissersjollen was bepaald niet 'eeuwen oud', zoals Fred Thomas ons wilde doen geloven. De jollen werden vanaf 1860 eerst enkele tientallen jaren gebruikt als fuikenboot en daarna ook nog enkele tientallen jaren voor de visserij met staand want waarvoor zij veel verder uit de kust, op volle zee, hun netten uitzetten. Na de Eerste Wereldoorlog (1914 – 1918) zijn er geen nieuwe jollen meer gebouwd voor de visserij. De toekomst voor de vissers was onzeker geworden door het regeringsbesluit van 1918 de Zuiderzee af te sluiten en gedeeltelijk in te polderen. De houten vissersschepen van de Zuiderzeevissers werden in de twintiger jaren niet meer goed onderhouden. Pas toen na de afsluiting van de zee in 1932 bleek dat er voor een aantal vissers nog perspectief was, werd er weer geïnvesteerd.
Ook de visserijmethoden veranderden. Voor de aalvangst gebruikten de IJsselmeervissers naast fuiken vooral het hoekwant, een lange lijn met dwarslijntjes met haken en aas waarmee goede vangsten werden gemaakt. De succesvolle vissers kochten grotere, stalen schepen die voorzien waren van een hulpmotor. In de dertiger jaren, toen tot verrassing van de vissers bleek dat er op het IJsselmeer goed gevist kon worden op aal en op snoekbaars, werden nieuwe stalen IJsselmeerkotters gebouwd naast stalen visschouwen en stalen rondbouwen.
De houten Staverse jollen waren voor de beroepsvissers in die tijd van veranderingen niet meer te gebruiken. Ze waren veel te klein en verkeerden in een slechte staat van onderhoud. Er was echter tot verbazing van vele vissers belangstelling voor die scheepjes ontstaan bij particulieren, bij watersporters. Dus werden de oude jollen aan hen verkocht en werd er mee gezeild voor het plezier, voor de recreatie.

3

Scheepjes die opvallen

Staverse jollen trokken al vroeg de aandacht

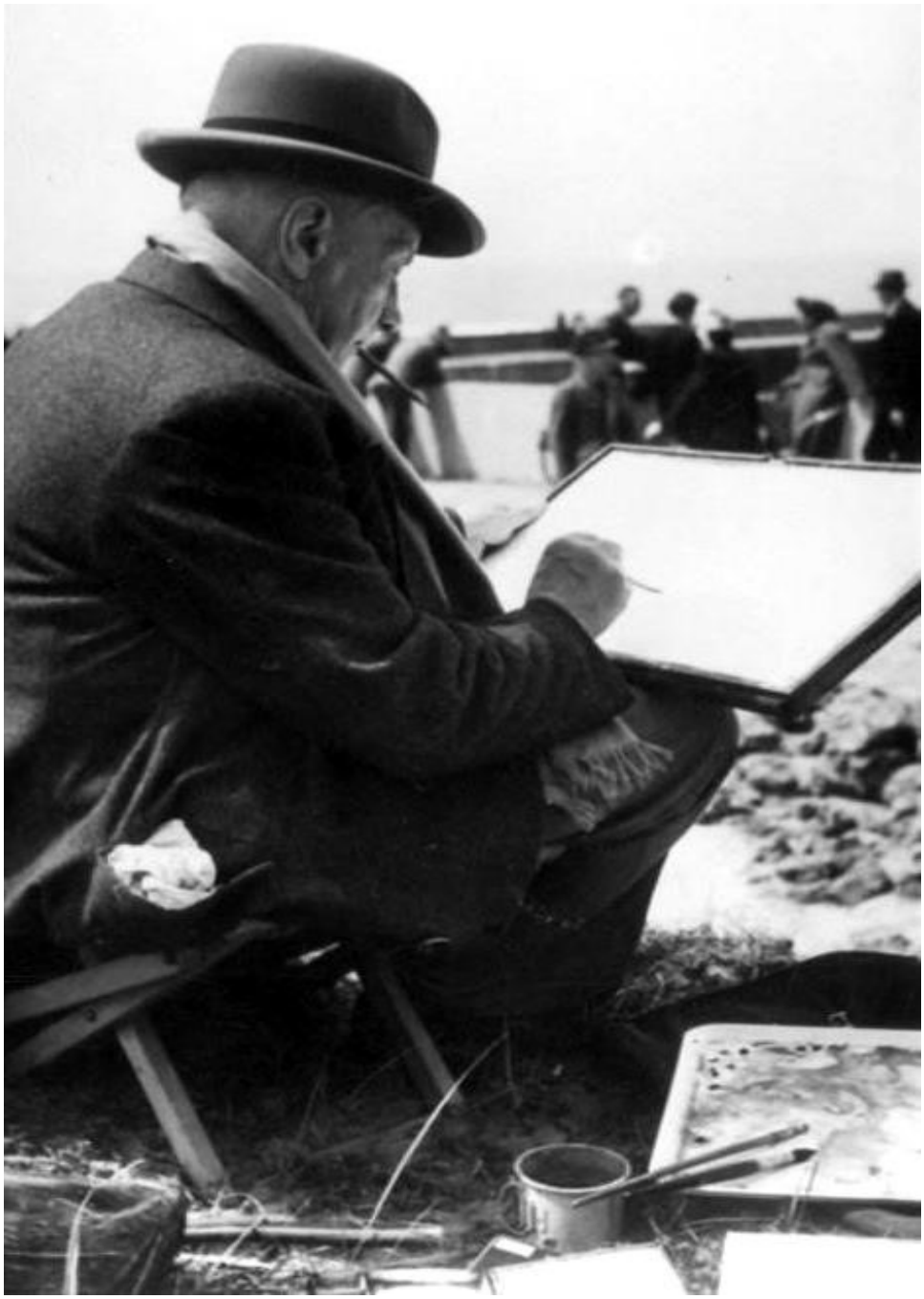
Veel houten werkschepen uit de 19e eeuw zijn geruisloos verdwenen, maar zo niet de vissersjol uit Stavoren. Dat is opvallend. Het gaat immers om een klein en robuust, maar ook wat lomp vissersscheepje voor de kleine man. Voor wie een botter veel te duur was. Rond 1880 waren er in Stavoren zo'n 12 jollen voor de 12 vissers van het Stavers Vissersgilde die in de herfst aal probeerden te vangen met fuiken langs de Zuiderzeedijk.
Rond 1900 waren er veel meer jollen, dankzij de staande netten van de handelaren Jan Pen en Poppe de Rook uit De Lemmer, waarmee succesvol met een klein schip haring en ansjovis was te vangen. Na de afsluiting van de zee in 1932 was dat alles voorbij, maar toen begon de zegetocht van de Staverse jol als jacht, terwijl het scheepje daar eigenlijk niets van heeft…….

Willem Jans Dijk over Stavorense jollen

In zijn boekje *De schoonheid onzer binnenschepen* besteedt Willem Jans Dijk (1881 – 1970) ook aandacht aan het vissen met de Staverse jol. Hij schreef het boekje tussen 1942 en 1945, toen hij ondergedoken zat op de Galamadammen, waarbij hij putte uit zijn persoonlijke herinneringen uit het begin van de 20e eeuw. Hij schrijft: "De jollen waren eerst 18 à 19 voet lang en voeren met twee man, later bouwde men ze tot 25 voet en kwam er een derde man bij. De netten, die met dreggen vastgelegd werden, hadden geen reep en het ophalen gebeurde dus aan de netten zelf. Het ligt voor de hand, dat men een zwaar schip als een botter daarvoor niet kon gebruiken. De botters sleepten dan ook op ansjovis. De netten waren ongeveer in zwevende toestand, doordat ze op de kurken dreven, maar beneden met lood verzwaard werden. Zat bij het halen de vis hoog, dan werd het lood verminderd, want de plaats waar de vis in het net zat wees er op, dat de ansjovis hoog zwom. Zat de vis laag, dan werd het gewicht verhoogd. De netten werden zeilende dwarsstrooms uitgevierd, ze werden ook zeilende weer opgehaald. Voor deze visserij had men geen bun nodig met trog, het waren dus droge boten. Ze hadden een strijkende mast, die in een gat in de mastbank stond, waarvoor een klink zat zoals kleine vissersboten nog hebben. De boten werden als ze 's winters binnen lagen op het land getrokken; de wal was daar laag – ik spreek van de boten te Molkwerum – en dus voor dat doel geschikt. Dit werk moest met de nodige zorg gebeuren, wilde een boot niet beschadigd worden. In Molkwerum leven nog de verhalen over de geweldige hoeveelheden vis, die in kamers of kommen – een vernuftig samenstel van staande netten langs de kust – of in staande netten in het diepe water werden gevangen. En helaas ook over de duizenden haringen, die als waardeloze afval, waarvoor niemand belangstelling had, achter de dijk werden weggeworpen. Ik zei reeds, dat er in Stavoren een groot aantal jollen was en nu nog enkele. De jollen gingen uit met elk weer en iedere wind en laveerden zonder moeite de haven uit, wat de botters zelfs niet altijd gelukte. Maar de jollen waren open scheepjes en al hadden ze een kiel, het waren toch rondgebouwde schepen, die veel buiswater overnamen. De buikdelling lag dan ook tamelijk hoog met het oog op het bergen van het overkomende water; de bemanning

moest met harde wind voortdurend hozen. (…) De Stavorense vissers hebben met hun jollen veel moedige reddingen verricht. Meer dan eens zijn ze met vliegend weer uitgevaren naar in nood verkerende tjalken. Ze haalden de bemanning eraf als dit nodig was of gingen aan boord wanneer het schip nog niet op de waardgronden zat, om de schipper te helpen zijn tjalk te Stavoren binnen te brengen. Dergelijke berichten kwamen vroeger herhaaldelijk voor in de Leeuwarder krant. De Molkwerumers namen er ook deel aan en ik heb aardige verhalen gehoord over de rivaliteit tussen beide plaatsen bij het hulpverlenen, waarbij natuurlijk het bergloon ook een woordje meesprak. (…) Dan ligt er ten oosten van Stavoren dicht bij Gaasterland het kleine vissersdorp Laaxum met een mooi haventje, waar ik eens een tekening van gemaakt heb. (…)Tijdens de ansjovis-visserij zat de hele bocht (van Stavoren, via Molkwerum naar Hindeloopen, D.H.) vol met netten, die zich uitstrekten tot het Harlinger vaarwater. En wee de opwerkende tjalk die in deze regionen te dicht de wal naderde. Was de schipper er onbekend en voer hij bij nacht, dan liep hij vast in de netten, die in een kluwen voor zijn steven zaten, zodat men messen moest gebruiken om vrij te komen. Daar zijn heel wat onvertogen woorden gevallen van de zijde van de vissers." (*De schoonheid onzer binnenschepen,* p. 121, 130)

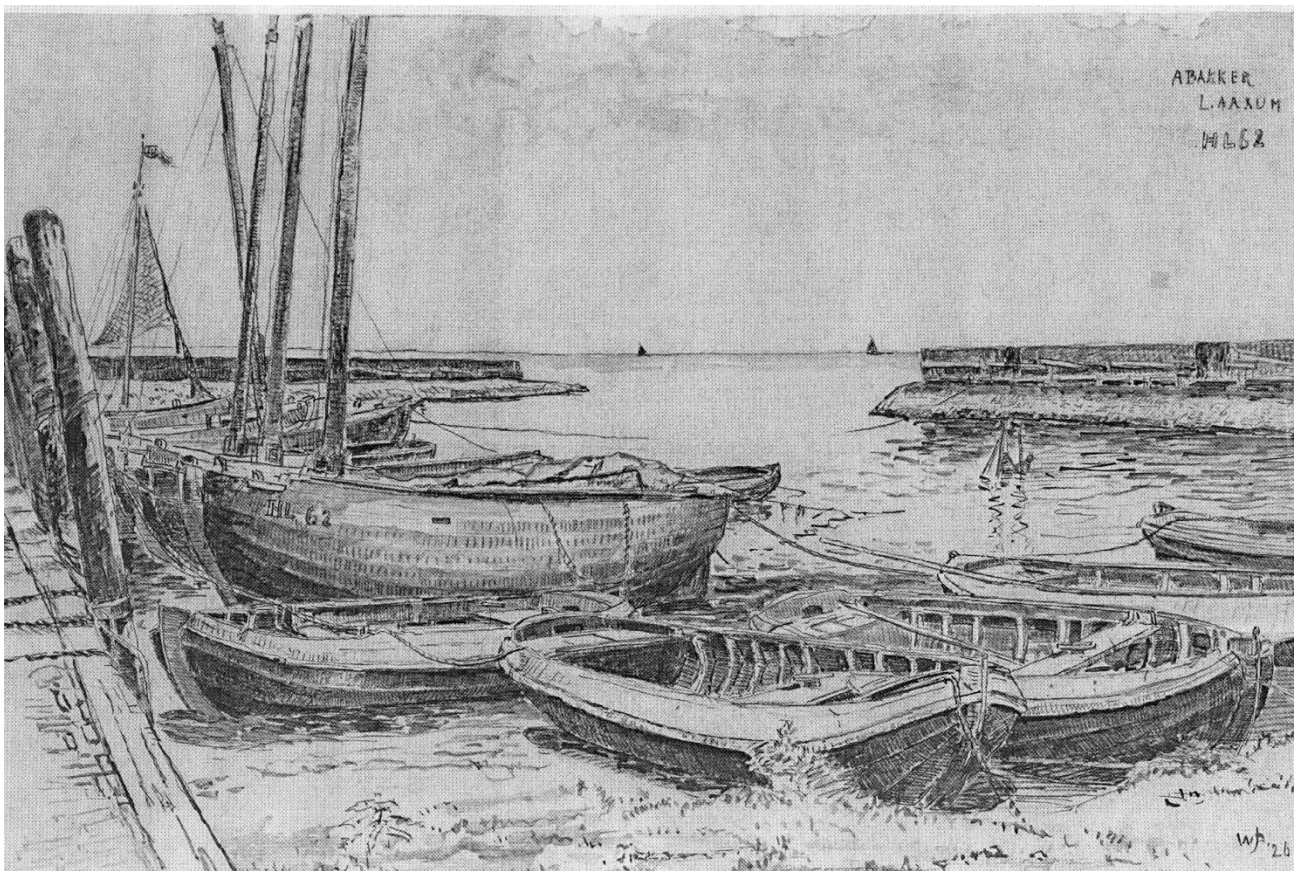
Stavoren 1910. Tjerk Doedes Bleeker aan het helmhout van zijn Staverse jol de ST 38 net terug van de haringvangst. Man op de wal met zwarte hoed is Doede P Bleeker, de overgrootvader van de huidige gelijknamige vishandelaar, volkszanger en literator uit Stavoren. In uniform, sluiswachter Jan de Jong. Aan stuurboord naast de mast Yke Doedes Bleeker, daarnaast Jan Yges Visser, de 'Lord'. Opvallend is de grote riem liggend in de scepters aan stuurboord, bijna zo groot als de jol. Deze riem werd gebruikt bij windstil weer, want dan moest er geroeid worden. De riem kwam dan in de achterste scepter te liggen. Toen deze opname werd gemaakt was het vloed, het water staat ongeveer een meter hoger dan het huidige IJsselmeerpeil (dat 40 cm. onder NAP wordt gehouden).



Willem Jans Dijk aan het werk

Willem Jans Dijk is geboren in Bergum. Hij volgde de Kweekschool voor onderwijzers in Groningen en werd schoolmeester in Makkum. Daar trouwde hij met Hiltje Alkema, de dochter van de eigenaar van de werf Welgelegen in Makkum. Eigenlijk was hij liever kunstschilder geworden. Hij trok op met onder meer de kunstschilder Jacobus ten Zweege uit Makkum en maakte later vele tekeningen en gravures van schepen en landschappen in de Zuidwesthoek. Onder meer in Laaksum, in Stavoren en langs de kliffen. Tijdens de oorlog moest hij Makkum verlaten en verbleef hij in Koudum (Grove stins), op Galamadammen, in de herberg bij de brug en na de verwoesting van de herberg (1945) nog even in Molkwerum, bij sluiswachter Jan de Jong.
Na de oorlog trok hij naar Den Haag om er als kunstschilder de kost te verdienen.

Stavoren, 1937. Visserijhaven met links de hang. (Tekening W.J. Dijk)



Laaksum, 1926. Tekening en houtgravure van het haventje met de jol van Ane Bakker, de HL 62. Maker: Willem Jans Dijk. (Collectie Fries Scheepvaart Museum, FSM)

Laaksum, 1927. De jol HL 62 met achterin Ane Bakker en voorin zijn knecht Hendrik Pot. De kuip van de jol is tot de boorden gevuld met staand want., met de kurken achter en het lood voor. (Foto: Gorter, Tresoar)

Bunschoten, 1987. De HL 62 viste tot 1932. Daarna ging ze over naar de recreatie en werd voorzien van een kajuit. In 1987-1989 heeft eigenaar W. de Graaf de jol in Spakenburg opgeknapt. In 2003 restaureerde Erik Slagmoolen de jol voor Michaël Horn die ermee op het wad zeilde vanuit Vlieland. (Foto: W. de Graaf)

Stavoren, 2012. In de vissershaven: de HL 62 opgesloten tussen de ST 16 en de Vrouwenzand (rechts)

Van Dijk zag blijkbaar de charme van die lompe sloepen die de vissers rond Stavoren gebruikten voor de ansjoop. Bij de sluis van Molkwerum zat hij midden tussen de vissers die hun jollen en boatsjes aan de zeezijde afmeerden achter de remming en die bij storm veilig door de sluis naar binnen kwamen.

Molkwerum, ca.1920. Vissers bij de sluis, achter de golfbreker. De steiger is later naar de haven van Stavoren verplaatst. De HL 58 is van Klaas Jelles Zeldenrust, de HL 72 van Klaas Jans Zeldenrust.

Die simpele werkscheepjes die in hun tijd bij watersporters geenszins tot de verbeelding spraken, werden later, toen de visserij met jollen al jaren voorbij en de Zuiderzee geen zee meer was, door een enkele zeiler ontdekt als het stoere, norse, weerbarstige scheepje, dat ondanks zijn geringe afmetingen opgewassen was tegen de omstandigheden op de Zuiderzee. Dat sprak tot de verbeelding. De afbeelding van zo'n jol als jachtje in de nieuwe uitgave van 'De Zeilsport' van H.C.A. van Kampen in de bewerking van J. Loeff, in 1956, deed bij velen het hart sneller kloppen. Zo'n scheepje was geen opgepoetst, glad jachtje voor de zomerse plas, maar een stoer schip voor het grotere water. Die jol was getekend door J.K. Gipon. Zijn naam is vanaf het begin verbonden geweest met de Staverse jol als jacht. Maar je moest het wel zien. In 1913 zag bijvoorbeeld Jac. P. Thijsse in Stavoren "tamelijk logge, maar zeer stevig uitziende sloepen" in de grachtjes liggen, waarmee "de Stavoreezen ter haringvangst trokken". Thijsse was geen zeiler en die tamelijk logge sloepen interesseerden hem heel wat minder dan de vogeltjes op de Mokkebank bij Laaksum.

Staverse jollen als jacht in de jaren vijftig en zestig

Na de Tweede Wereldoorlog kwam de watersport maar moeizaam uit de startblokken. Er was voorlopig wel wat anders te doen, de wederopbouw van Nederland, en de meeste mensen hadden de middelen niet meer om geld uit te geven aan een jacht. De nieuwbouw van jachten werd ook zeer beperkt door de luxe belasting die ingesteld was op de bouw van plezierschepen. Er werd in die jaren daarom vooral gevaren met oude scheepjes van voor de oorlog, die zo goed en zo kwaad als dat ging vaarklaar waren gemaakt.

De voormalige vissersjol ST 16, omgebouwd tot jachtjol, in de vissershaven van Stavoren. In 1972 werd deze jol gekocht door Erik Woortman, die het scheepje bij Piet Dekker in Kortenhoef liet restaureren en terugbrengen in vissermanuitvoering, zonder kajuit. (Foto: FSM)

Veel voormalige vissersschepen van de Zuiderzee hadden direct na de oorlog nog even dienst gedaan als zeilende visserij, vanwege het tekort aan gasolie in die jaren. In de jaren vijftig lagen die schepen echter weg te rotten in de haventjes en konden ze door particulieren voor een appel en een ei gekocht worden. Staverse jollen waren bij uitstek geschikte scheepjes voor een kleine bemanning. Om met een botter te kunnen zeilen, moet je eerst een ploegje liefhebbers bijeen brengen, maar zeilen met een jol kan je ook alleen of met z'n tweeën. Veel eenvoudiger en daarmee voor velen aantrekkelijk.

Enkhuizen. Een jachtjol en een voormalige vissersjol in het Krabbersgat. Jachtjollen hebben vrijwel zonder uitzondering een overloop voor de grootschoot, terwijl vissersjollen die nooit hebben. Het grootzeil van de vissersjol zit vreemd hoog boven de kuip. Het is de ST 36 die in de vijftiger jaren enige tijd bij het Zuiderzeemuseum heeft gelegen.

Jollen werden in die tijd bekende verschijningen op het water, maar kregen ook de naam slechte zeilers te zijn. De oude scheepjes werden zonder veel zeiltechnische overweging verbouwd, wat vaak resulteerde in te zware jollen met een te hoog liggend zwaartepunt, die bij weinig wind niet vooruit te branden waren en bij veel wind te weinig stabiel om goed aan de wind te kunnen zeilen.

De jachtjol Cambria, in 1928 gebouwd bij Huisman in Ronduite. (Foto: FSM)

De restauratie van de 'Vrouwenzand' van C. Stants bij Dekker in Aalsmeer trok in 1961 de nodige aandacht. Deze voormalige vissersjol (de HL 9 uit Laaksum, gebouwd in 1907 bij Wildschut) werd een voorbeeld voor anderen hoe een oude vissersjol kon veranderen in een fraai houten jacht. Later zijn er nog vele jollen gerestaureerd, maar in die tijd was dit bijzonder. De overheersende mening was, dat de 'kunst' van de oude scheepsbouwers die ronde schepen bouwden door eiken gangen te branden, verloren was gegaan. Die opvatting bleek een romantisering van het verleden te zijn. Het ging niet om een 'kunst', maar om een 'kunde', een ambacht, dat opnieuw geleerd kon worden. (Foto: C. Stants, Amsterdam)

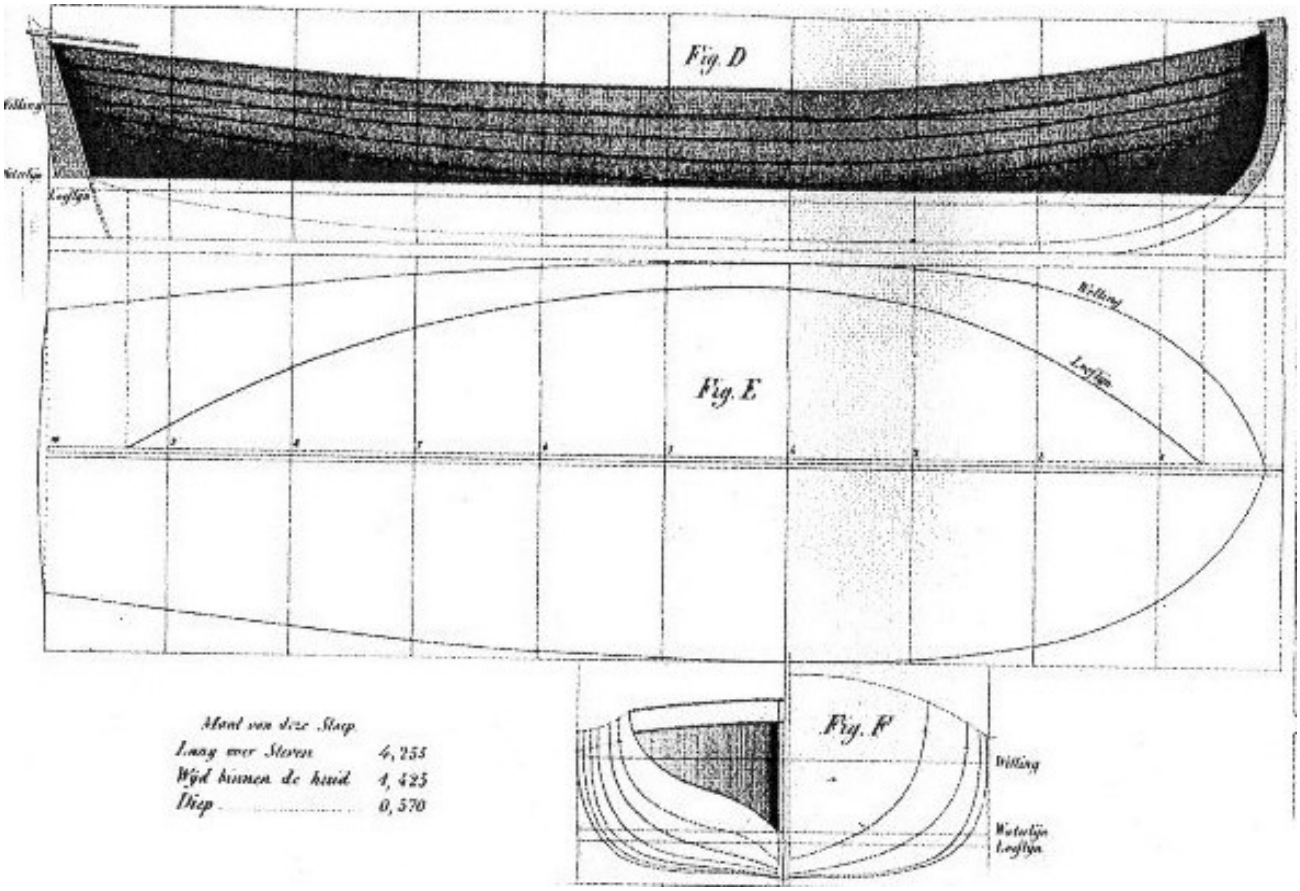
Die slechte naam als zeilschip was niet helemaal terecht. De grote houten jollen die Huisman uit Ronduite voor de oorlog bouwde, waren goede zeilers. Die waren vaak wel een maat groter dan de modale Staverse jol. Enkele decennia na de oorlog werden er moderne stalen jollen gebouwd, ontworpen door Gipon, die niet slechter zeilden dan andere platbodems van die lengte. Op dit moment doen die ontwerpen ook al weer traditioneel aan. Met moderne inzichten en bouwtechnieken is het mogelijk lichte, goed uitgebalanceerde jollen te ontwerpen die als zeilschip goed mee komen in de vloot van traditionele schepen.

De oorsprong van de jol blijft lang een raadsel

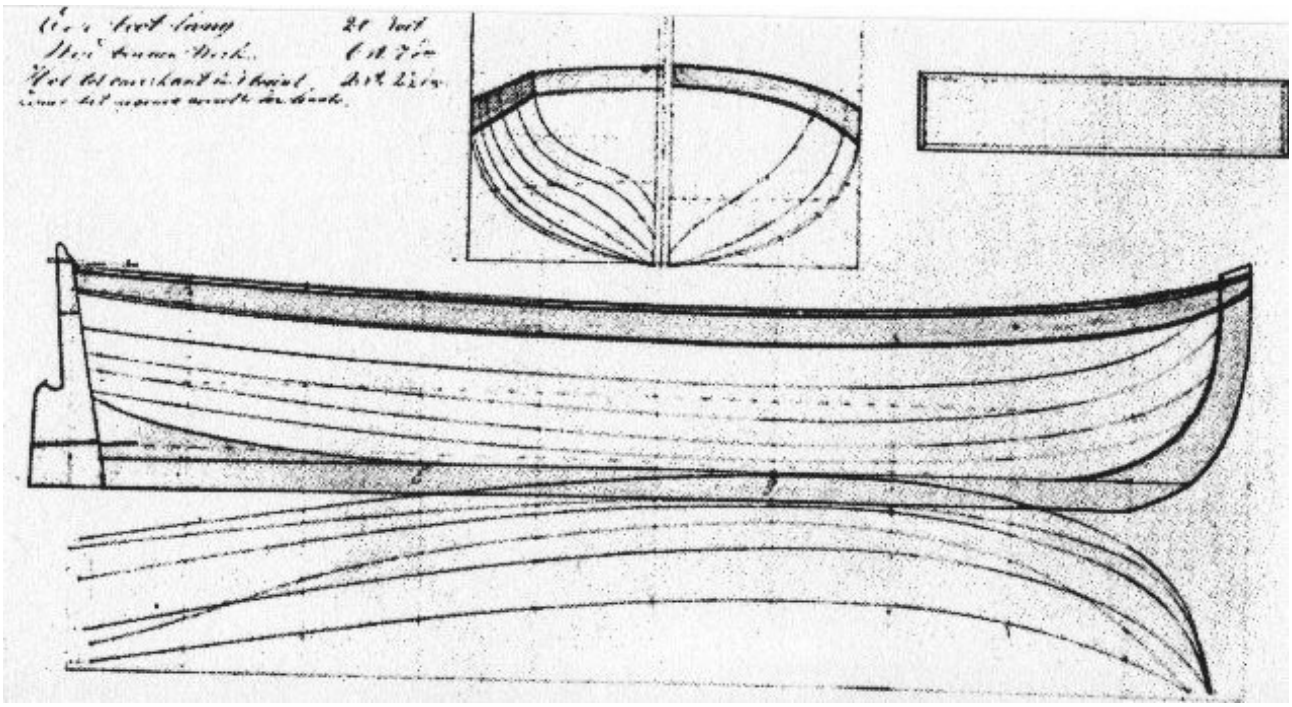
De verwantschap tussen de sloep en de vissersjol blijft wel met onduidelijkheden omgeven. De jol is ongetwijfeld ontwikkeld uit de veel langer bestaande spiegelsloep, maar de overgang van de bekende sloep naar de zo markante jol is in feite onbekend. Dat er gespeculeerd is over Hindelooper sloepen, over sloepen van Eeltsjebaes en over brede sloepen uit Vollenhove, die als voorbeeld zouden hebben gediend voor de Staverse jollenbouwers, is niet onbegrijpelijk, maar dergelijke speculatie verheldert niet zonder aanvullende argumentatie. Ter illustratie geef ik hier enige beelden van sloepen die op Staverse jollen lijken, maar het niet zijn.

Grouw, ca. 1930. De schouwenwerf 'De Pôlle' van Willem Postma. Aan het water de moeder van de scheepsbouwer. Rechts op het droge een zeilsloep die enige gelijkenis heeft met een Staverse jol.

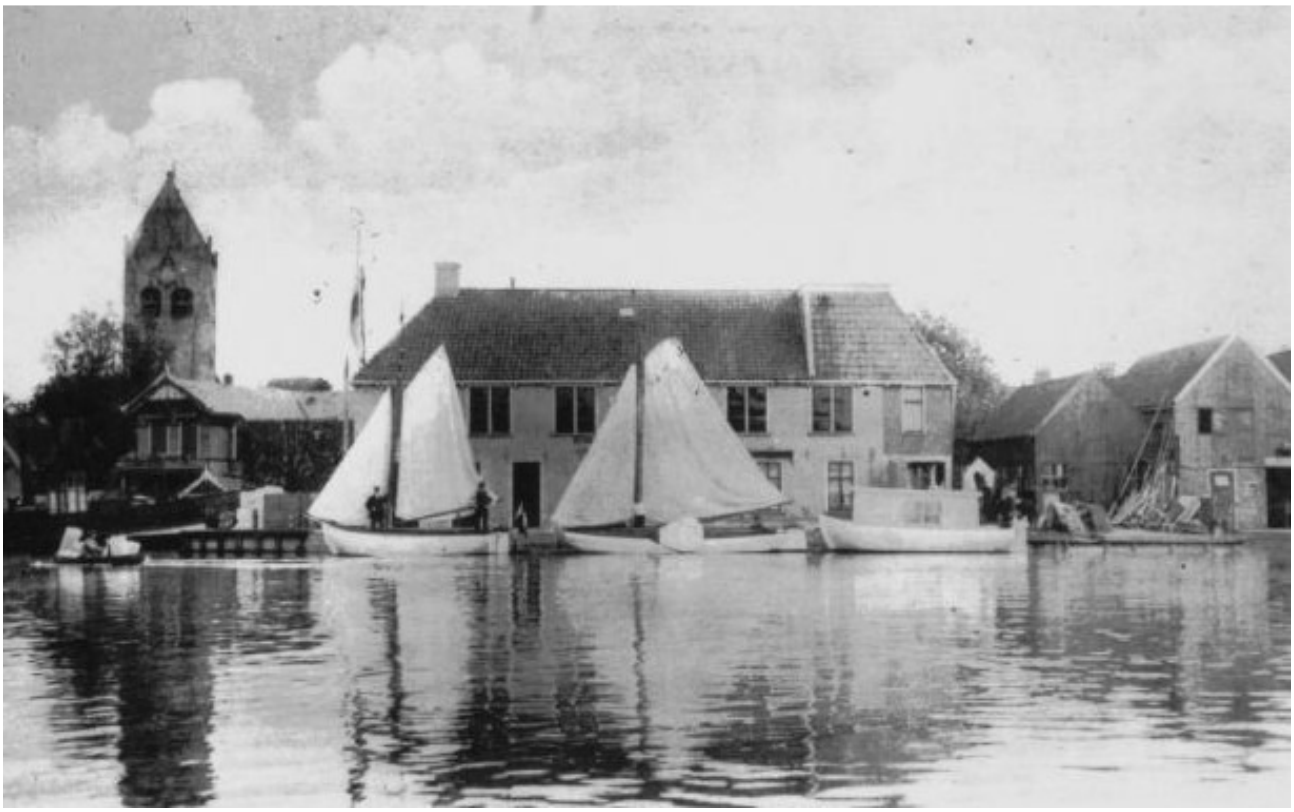
De zeilsloep op de werf 'De Pôlle' in Grouw heeft een heel ondiepe kiel en een duidelijk lager vrijboord dan de vissersjollen uit Stavoren. Het boord is ook niet naar binnen gebogen. Het is een type zeilsloep dat begin 1900 op het binnenwater meer werd gebruikt, gelet op andere foto's uit die tijd. De foto op de volgende pagina toont de zeilsloep *Elizabeth* die een vergelijkbare vorm heeft. (Collectie Wim Tasseron, Middelburg). Dit scheepstype lijkt op de sloepen die Eeltjebaas in Joure bouwde, ondermeer voor de visserij. Over een relatie met de vissersjollen uit Stavoren is niets bekend.



Boven: *Het door Van Loon getekende sloepje dat Van Loon in verband brengt met de zeesloepen die in Hindeloopen werden gebruikt (1838).* **Onder:** *Een ruim 6 meter lange sloep die rond 1863 gebouwd werd door Eeltje Holtrop van der Zee in Joure. Deze schepsbouwer was op de hoogte van de scheepsontwerpen van Van Loon. In 1899 bouwde hij nog twee grote sloepen voor de visserij.*



De zeilsloep Elizabeth. De voorsteven is krommer en hangt meer over dan bij de sloepen uit Joure.



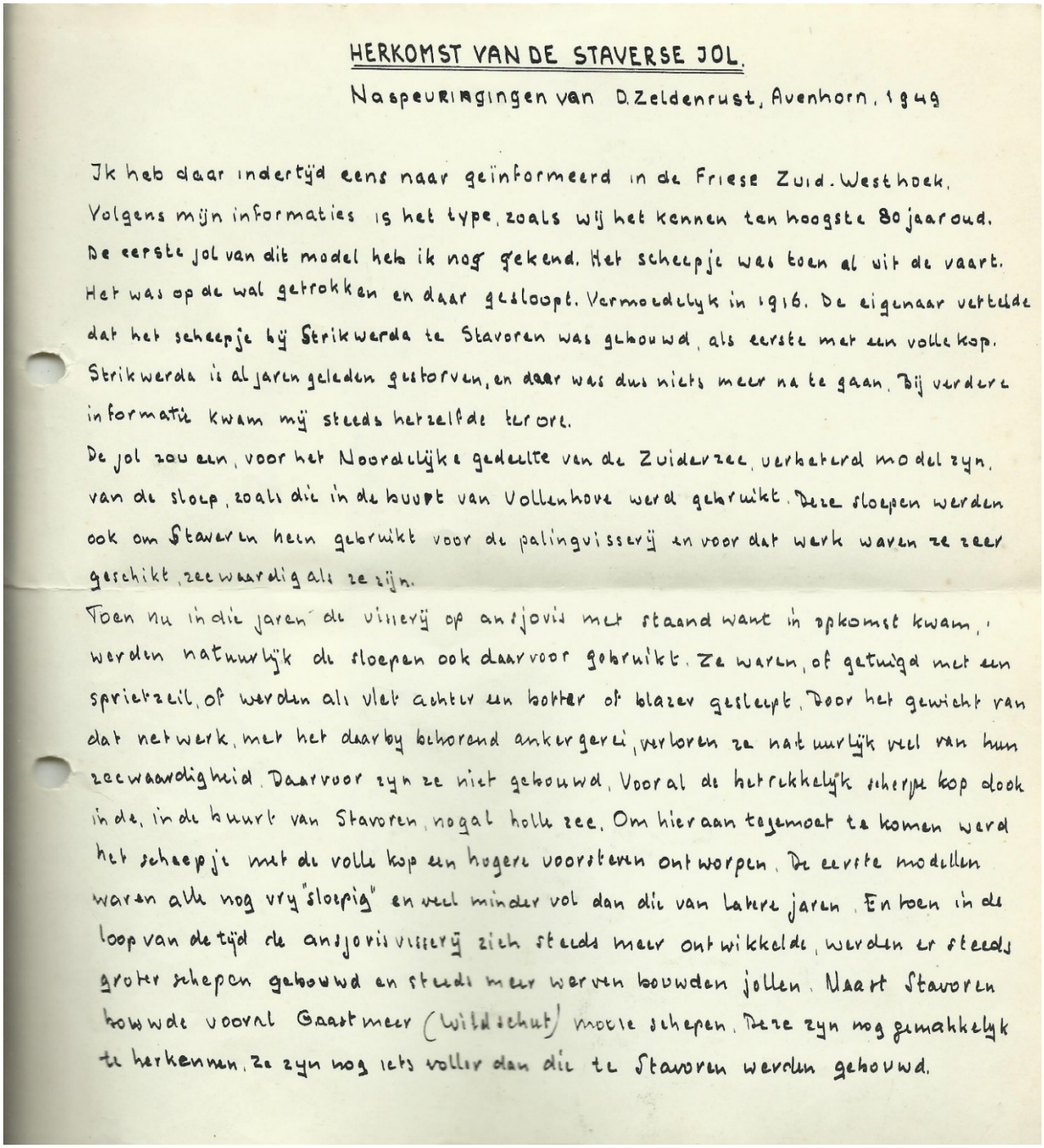
Grouw, ca. 1910. Een grote zeilschouw en twee sloepen (jollen?) bij hotel Oostergoo (Tresoar).

Na de Eerste Wereldoorlog werden er weliswaar geen vissersjollen meer gebouwd, maar waren er wel particulieren die zich aangetrokken voelden tot zo'n scheepje en zich lieten inspireren door het legendarisch verleden van de vissersjollen. In Gaastmeer zijn in de dertiger jaren nog nieuwe jachtjollen gebouwd. In Stavoren bouwde Jan Valk oude vissersjollen om tot jachtjol en ook in Ronduite, aan de Beulakerwijde, zijn door Huisman in die jaren enige grote jachtjollen op stapel gezet. Met dat particulieren zich gingen interesseren voor dit scheepstype, is er ook gespeculeerd over "de oorsprong van de Staverse jol". Aanleiding was de eigenzinnige vorm van het scheepje. Geen enkel vissersschip van de Zuiderzee zag er zo apart uit. Een dikke, lompe sloep met naar binnen vallende boorden zonder berghouten, waarmee gezeild werd zonder zijzwaarden en waarbij de vissers als het even kon een bezaantuig gebruikten zonder giek. Zo'n schip was moeilijk te plaatsen in de rij van klassieke platbodems. Zo'n scheepstype was misschien wel eeuwen oud en moest wellicht in verband worden gebracht met de middeleeuwse kogge die evenmin zijzwaarden had of anders was het type wellicht van buitenlandse oorsprong. Lang is er door niet de minste onderzoekers langs deze lijnen gedacht. De Staverse vissers hoorden die verhalen aan en lachten maar wat. Wat moesten zij als eenvoudige vissers zeggen tegen zulke geleerde heren? Die vissers baseerden hun mening niet op wetenschappelijk onderzoek, maar gingen uit van hun herinnering en van de overlevering. Zij beweerden dat het model bedacht was door Staverse vissers en voor het eerst bij Roosjen gebouwd was in 1880. Zij zaten met hun mening zestig jaar geleden heel wat dichter bij wat tegenwoordig als meest aannemelijke opvatting wordt gezien, dan de maritieme onderzoekers die in die tijd publiceerden over de oorsprong van dit vreemde scheepje. Van Kampen suggereert in zijn standaardwerk *De Zeilsport* (1945) dat de jol wellicht van buitenlandse oorsprong is en hij staat daarin niet alleen. Gedacht werd ook aan invloeden uit Skandinavië, vanwege de gelijkenis met de Noorse jol.

Zegels van Stavoren uit de jaren 1246 en 1500

Eerder hadden scheepshistorici als G.C.E. Crone (1943) en Sopers (1947, p. 105) al eens het verband gelegd met de kogge zoals die voorkomt op een middeleeuws zegel uit Stavoren. Veel steden met scheepvaart gebruikten in de middeleeuwen een stadszegel met daarop een schip. Crone en Sopers zagen deze Staverse kogge als mogelijke voorloper van de Staverse jol. Vooral vanwege het ontbreken van de zijzwaarden. "Zwaarden die zonder twijfel op enge wateren het eerst zijn toegepast, kwamen in de eerste helft van de 16e eeuw in gebruik, behalve bij enkele schepen. Een daarvan bestaat nog, het is een visschuit, de Stavorense jol, die zodanig van vorm is, dat zij geen zijzwaarden nodig heeft.", schrijft Crone (1943, p. 149). Volgens Crone (en Sopers) is de jol dus een scheepje dat zijn wortels heeft in de middeleeuwen.
Huitema (1962) zette in zijn standaardwerk 'Ronde en platbodemjachten' zijn lezers weer met beide voeten op de grond. Hij schrijft over de jol: "De vorm van dit vissersschip wijkt belangrijk af van die der ronde en platbodemjachten. Deze bijzondere vorm heeft allerlei gissingen omtrent zijn oorsprong doen ontstaan, waarbij enerzijds werd teruggegrepen op het stadszegel van Stavoren uit de dertiende eeuw en anderzijds zelfs buitenlandse invloeden werden verondersteld. Een zeer nuchtere en eenvoudige verklaring inzake de oorsprong van de Staverse jol werd echter enige jaren geleden gegeven door de heer D. Zeldenrust, zelf afkomstig uit een scheepsbouwersfamilie in Frieslands Zuidwesthoek, een verklaring die juist door haar simpelheid zeer plausibel klinkt. Hij brengt namelijk het ontstaan van dit scheepstype in verband met de ontwikkeling der ansjovisserij in de jaren tussen 1870 en 1880, en met de eisen die deze visserij, met zijn speciale netten, aan de schepen stelde. (…) Aanvankelijk maakte men vooral gebruik van de sloepen die ook bij de palingvangst dienst deden, waarbij al spoedig bleek dat de uit de buurt van Vollenhove afkomstige sloepen met hun tamelijk volle kop het beste voor dit werk geschikt waren. Een tweetal vissers, J. Visser uit Stavoren en M. Zeldenrust uit Molkwerum, lieten daarom bij de werf van J. Strikwerda ieder een speciale boot voor de ansjovis bouwen met een volle, ronde kop. Dat werden de eerste Staverse of ansjovisjollen, ook wel herfst- of fuikenjollen genoemd. Ze werden eerst alleen gesleept, maar kregen later ieder een spriettuig. (…) Het juiste bouwjaar van beide jollen is niet bekend, wel echter wanneer de jol van Zeldenrust werd gesloopt. Dat was 1916-17. Daarbij bleek, dat de kiel eerst laag was geweest, maar later hoger was gemaakt om – volgens de eigenaar – de zeilcapaciteiten te verhogen. (…) Eind 1800 had Stavoren ruim vijftig jollen en de aangrenzende gemeente Hemelumer Oldephaert ongeveer negentig, verdeeld over de dorpen Warns, Molkwerum, Koudum en Laaxum. Natuurlijk was Strikwerda niet in staat al deze schepen zelf te bouwen, maar ook Roosjen in Stavoren en vooral Wildschut in Gaastmeer gingen zich op deze jol toeleggen."(Huitema, 1962, p. 157,158). Dit is natuurlijk een verwarrend verhaal vol feitelijke onjuistheden. Huitema verbindt de ontwikkeling van de jol met de vangstmethoden van ansjovis, terwijl hij tegelijkertijd spreekt over herfst- of fuikenjollen (die voor de tijd van de ansjovisserij gebruikt werden voor de aalvangst). Met J. Strikwerda bedoelt Huitema waarschijnlijk Ids Strikwerda, de zoon van Gerben. Alsof die de eerste jollen bouwde, nog voordat Roosjen zich hierop richtte. Het blijft ook een raadsel wie deze jollen voor de visserij sleepten, want de jollen waren in die tijd de enige

vissersschepen in de haven van Stavoren. Huitema was dus niet zo goed geïnformeerd, hoewel hij terecht de jol koppelt aan de 19e eeuwse visserij.



HERKOMST VAN DE STAVERSE JOL.

Naspeuringen van D. Zeldenrust, Avenhorn, 1949

Ik heb daar indertijd eens naar geïnformeerd in de Friese Zuid-Westhoek. Volgens mijn informaties is het type, zoals wij het kennen ten hoogste 80 jaar oud. De eerste jol van dit model heb ik nog gekend. Het scheepje was toen al uit de vaart. Het was op de wal getrokken en daar gesloopt. Vermoedelijk in 1916. De eigenaar vertelde dat het scheepje bij Strikwerda te Stavoren was gebouwd, als eerste met een volle kop. Strikwerda is al jaren geleden gestorven, en daar was dus niets meer na te gaan. Bij verdere informatie kwam mij steeds hetzelfde terore.

De jol zou een, voor het Noordelijke gedeelte van de Zuiderzee, verbeterd model zijn, van de sloep, zoals die in de buurt van Vollenhove werd gebruikt. Deze sloepen werden ook om Stavoren heen gebruikt voor de palinguisserij en voor dat werk waren ze zeer geschikt, zeewaardig als ze zijn.

Toen nu in die jaren de visserij op ansjovis met staand want in opkomst kwam, werden natuurlijk de sloepen ook daarvoor gebruikt. Ze waren, of getuigd met een spriet-zeil, of werden als vlet achter een kotter of blazer geslept. Door het gewicht van dat netwerk, met het daarbij behorend ankergerei, verloren ze natuurlijk veel van hun zeewaardigheid. Daarvoor zijn ze niet gebouwd. Vooral de betrekkelijk scherpe kop dook in de, in de buurt van Stavoren, nogal holle zee. Om hieraan tegemoet te komen werd het scheepje met de volle kop een hogere voorsteven ontworpen. De eerste modellen waren alle nog vry "sloepig" en veel minder vol dan die van latere jaren. En toen in de loop van de tijd de ansjovisvisserij zich steeds meer ontwikkelde, werden er steeds groter schepen gebouwd en steeds meer werven bouwden jollen. Naast Stavoren bouwde vooral Gaastmeer (Wildschut) mooie schepen. Deze zijn nog gemakkelijk te herkennen, ze zijn nog iets voller dan die te Stavoren werden gebouwd.

De aantekeningen/ brief van D. Zeldenrust uit Avenhorn, waar Huitema (1962) zijn hypothese over de oorsprong van de jol op baseert.

Een jaar eerder had Sytze Jan van der Moolen (1961) een beter onderbouwde veronderstelling gepubliceerd in het Jaarboek van het Fries Scheepvaartmuseum. Van der Moolen gebruikt als eerste onderzoeker de verslagen van de gemeente Stavoren, waarin over het jaar 1858 melding wordt gemaakt van "aalvangst met zeesloepen". Met die verwijzing is vervolgens wel weinig gedaan. Je zou verwachten, dat onderzocht is

waar die 'zeesloepen of jollen' gebouwd zijn. En waarom de scheepsbouwer zo'n apart model maakte. Of was de vissersjol wellicht veel minder vreemd dan gedacht? Van der Moolen zag immers een overeenkomst met de Hindelooper sloep.

In 1968 publiceerde Vroom een serie artikelen in 'Uit het Peperhuis', een uitgave van de Vrienden van het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen. De drie artikelen zijn later gebundeld en als boekje verschenen (Vroom, 1968). Vroom schreef over de schepen die bij Eeltje Holtrop van der Zee in Joure zijn gebouwd. Eeltjebaas bouwde tussen 1859 en 1900 zes sloepen van ongeveer 6 meter lang voor de visserij. Een van die boten was voorzien van roer en zwaarden. Vroom schrijft: "De sloepen worden wel in verband gebracht met het ontstaan van de Staverse jol. Over de oorsprong van dit scheepstype zijn een aantal theorieën in omloop, die als volgt zijn samen te vatten:

1. Sommige auteurs voeren het type van de Staverse jol rechtstreeks terug tot scheepstypen, die in de eerste helft van de 16e eeuw de Zuiderzee bevoeren. Deze schepen hadden geen zwaarden.
2. Anderen zijn van mening dat deze jol van Skandinavische oorsprong zou zijn. (J.J. Tesch en J. de Veen in "Die Niederländische Seefischerei")
3. De auteur van het artikel over de Staverse jol in het boek Ronde en Platbodemjachten (…) brengt het ontstaan van de jol in verband met de opkomst van de ansjovisvisserij in de jaren tussen 1870 en 1880. (…)
4. S.J. van der Moolen legt in een artikel, verschenen in het jaarboek 1961 van het Friesch Scheepvaartmuseum, verband tussen de Staverse jol en het ontwerp voor een zeilsloep, vervaardigd door F.N. van Loon, in 1828.

Wat de eerste theorie betreft, het is natuurlijk niet onmogelijk, dat de Staverse jol teruggevoerd zou kunnen worden tot de scheepstypen, die in het begin van de 16e eeuw de Zuiderzee bevoeren. Het is thans echter niet mogelijk de ontwikkelingsstadia aan te geven. Wat de tweede opvatting betreft, De Veen, die een groot kenner van de Zuiderzeevisserij was, heeft de Staverse jol vermoedelijk in verband gebracht met de Noorse vlet of Noorse jol. De haring- en ansjovisvletten, die in een grote verscheidenheid voorkwamen en o.a. te Enkhuizen gebruikt werden, vertoonden hoewel ze "vlet" genoemd werden in zekere zin meer overeenkomst met de Staverse jollen, dan met de Helderse vletten. (…) De derde en vierde theorie leggen verband tussen de Staverse jol en de sloepen. Dit verband is m.i. alleszins waarschijnlijk."(Vroom, 1968, p. 57,58). De schrijver citeert vervolgens Van der Moolen met de gegevens uit het gemeentearchief 1859 van Stavoren en richt zich daarna weer op de bouw van sloepen bij Van der Zee. Door de maten van sloepen te vergelijken, constateert Vroom dat bij gelijke lengte het barkas van Eeltjebaas en de Staverse jol breder en dieper zijn dan de jollen die bij de marine in gebruik waren. "Het lijkt mij, gezien het feit, dat Eeltjebaas in 1859 al een sloep bouwde, die wat afmetingen betreft vrijwel identiek was aan de latere Staverse jol, niet onwaarschijnlijk, dat deze in 1859 voor de visserij gebruikte zeesloepen of jollen (…) wat deze maten betreft, overeenkwamen met het prototype van de Staverse jol."

(Vroom, 1968, p. 60) Als opmerkelijk verschil ziet hij echter, dat de kop van de Staverse jol veel hoger is dan de kop van het barkas van Van der Zee.

Vollenhove, de werf van Jan Kroese met links een brede sloep. Geen voorloper van de jol.

Theorievorming zoals bij Vroom is vooral gebaseerd op de uiterlijke overeenkomsten die men waarneemt tussen verschillende schepen. Zou de Staverse jol in verband kunnen worden gebracht met de sloepen uit Vollenhove? Of met de sloepen die Eeltjebaas bouwde voor de visserij? Of de ansjovisvletten uit Enkhuizen? Met Noorse jollen wellicht? Of met de Hindelooper sloep zoals Van der Moolen doet? Een dergelijke relatie moet dan wel aannemelijk worden gemaakt met meer argumenten dan alleen de uiterlijke gelijkenis. Jarenlang stond op de website van de Stichting Stamboek van Ronde en Platbodemjachten, dat de oorsprong van de Staverse jol bij de kubboot ligt. Dat is weer een andere relatie. De kubboot is een stevig, overnaads spitsgatscheepje met platte bodem, dat gebruikt werd voor de aalvangst langs de westwal van de Zuiderzee. Ook zag je ze in Harderwijk en in Vollenhove. Het scheepje heeft in de verte iets van een Noorse jol. Uitgevoerd als zeilboot was het voorzien van zijzwaarden en een torentuigje. Waarom de Staverse jol van de kubboot afgeleid zou moeten worden, blijft onduidelijk. Om dezelfde reden is de relatie met de brede sloepen uit Vollenhove een willekeurige aanname. De relatie van de Staverse jol met de sloepen van van der Zee blijft eveneens giswerk. Lemster vissers gebruikten in die tijd visaken van Van der Zee, Croles, Bos en De Boer. De Lemster visaak fungeerde als moederschip en sleept een vlet mee om het staande want te schieten en te halen. Staverse jollen zijn nooit gebouwd om gesleept te worden. Staverse jollen zijn vanaf het begin bedoeld als zelfstandige vissersjollen waarmee gezeild werd op de Zuiderzee voor Stavoren. Door de lange kiel is de jol ongeschikt om te slepen.
De benadering van Sietze Jan van der Moolen (1961) is later uitgewerkt door Meindert Seffinga (2003). De directeur van het Fries Scheepvaartmuseum keek als eerste onderzoeker voor de oorsprong van de jol naar de geschiedenis van de scheepswerf in

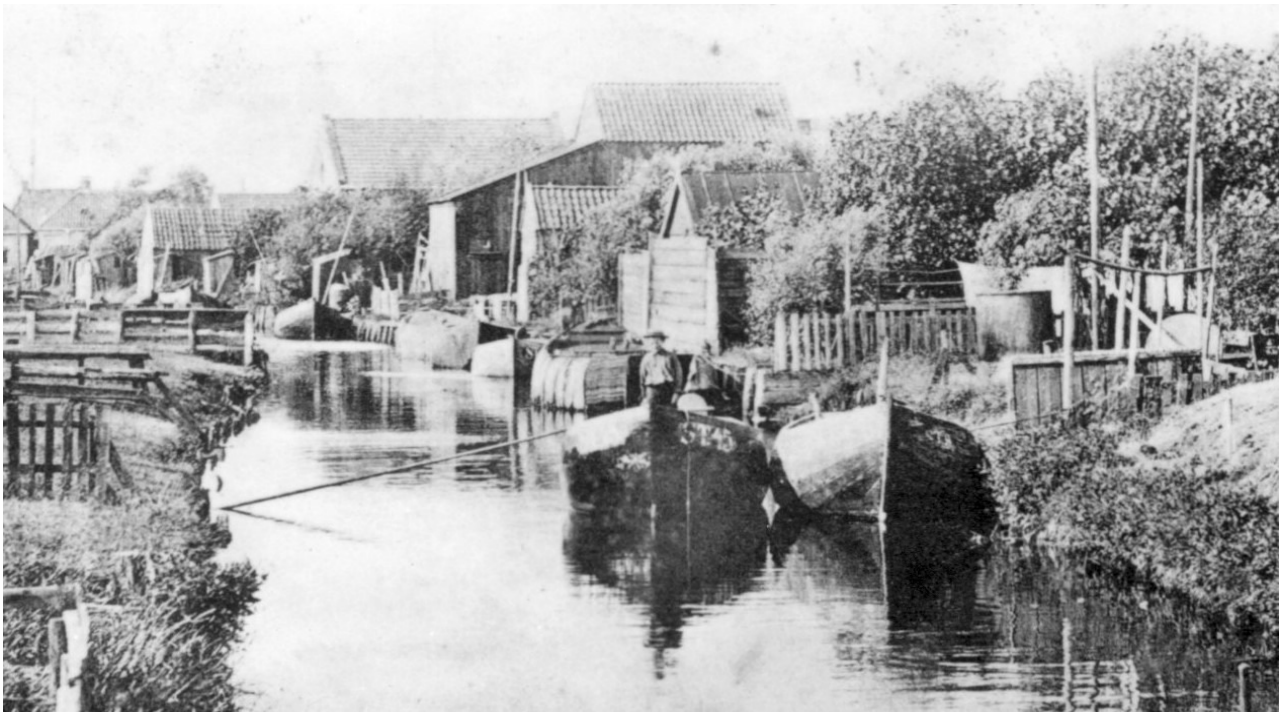
Stavoren, waar de jollen in de 19e eeuw zijn gebouwd. Seffinga constateert, dat zowel werfbaas Jan Wijbrands als Douwe Roosjen (en diens knecht Gerben Strikwerda) afkomstig is van de sloepen- en jollenwerf van Yntje Wijbrands in Hindeloopen. Daar hebben ze geleerd (Hindelooper) sloepen en jollen te bouwen. Als werfbaas kon Wijbrands en later Roosjen die vaardigheid in Stavoren uitwerken naar de wensen van de Staverse vissers. Seffinga legt daarmee een 'genealogisch' verband dat door z'n evidentie verklarende kracht heeft, in tegenstelling tot de uiterlijke gelijkenissen van de andere auteurs. De geschiedenis van de scheepsbouw in Stavoren van 1846 tot 1918 zet de diverse spelers op het toneel van de jollenbouw op hun plaats, waar die bij de schrijvers die onbekend zijn met die geschiedenis, als toevallige passanten langs komen zweven of helemaal niet gezien worden.

Bakermat Stavoren

Na het faillissement van Veldstra en de verkoop van de Staverse werf aan Van Swinderen, werd Jan Hartmans Wijbrands in 1856 de nieuwe werfbaas. Een scheepstimmerman uit Hindeloopen die gewerkt heeft op de sloepenwerf van Yntje Wijbrands. Over zijn scheepsbouwactiviteiten in Stavoren is vrijwel niets bekend. In de Jaarverslagen van de gemeente Stavoren wordt niets over scheepsbouw vermeld. Na de Grondwet van 1848 is ons land bestuurlijk opnieuw vormgegeven. Er wordt bestuurlijke verantwoordelijkheid gelegd bij provincies en gemeenten. In dat kader zijn de gemeenten verplicht om verslag uit te brengen van hun activiteiten aan de centrale overheid (Den Haag). Het eerste Jaarverslag van Stavoren rapporteert over het jaar 1851. Over de scheepsbouw of de visserij ter plaatse wordt niets opgemerkt. Pas in 1858 wordt geschreven: "De aalvangst geschiedt met zeesloepen". Een jaar later, over 1859, wordt vermeld dat de aalvangst geschiedt "met zeesloepen of jollen". Dat is nieuw. De aalvangst vindt niet langer plaats met schuitjes, maar met 'zeesloepen of jollen'. Die moeten natuurlijk ook ergens gebouwd zijn en het is niet onwaarschijnlijk, dat dit het werk is geweest van Jan Wijbrands. Na diens faillissement in 1860 werd Douwe Roosjen uit Hindeloopen werfbaas in Stavoren. Ook hij kwam van de sloepenwerf van Yntje Wijbrands. In Stavoren bouwde hij af en toe een nieuwe jol voor leden van het Stavers Visschersgilde, die deze scheepjes in het najaar gebruikten voor de aalvangst. Af en toe, want in 1863 zijn er in Stavoren tenminste 3 vissersjollen in gebruik bij aalvissers. In 1884 wordt door de gemeente Stavoren aan het College voor de Visserij doorgegeven dat de plaatselijke aalvisserij geschiedt met ondermeer 11 open jollen. Dat is natuurlijk geen spectaculaire toename. Acht jollen erbij in twintig jaar, dat is nauwelijks het vermelden waard. Er wordt in die jaren op de werf van Roosjen ongetwijfeld ook nog iets anders gedaan dan af en toe een jol bouwen. Daar is op dit moment echter niets meer over bekend. Roosjen hield geen bedrijfsadministratie bij en wat er wel werd opgeschreven, is niet bewaard gebleven. Alleen de summiere jaaropgaven aan de gemeente Stavoren zijn er nog. De opdracht tot de bouw van kleine scheepjes als deze vissersjollen werd ook niet bezegeld in een notariële akte, zodat ook via die weg niets is te reconstrueren. Het is zelfs niet bekend of die eerste jollen uit 1859 wel lijken op de scheepjes die wij nu Staverse jol noemen. Maar we nemen dat graag aan, zeker als we

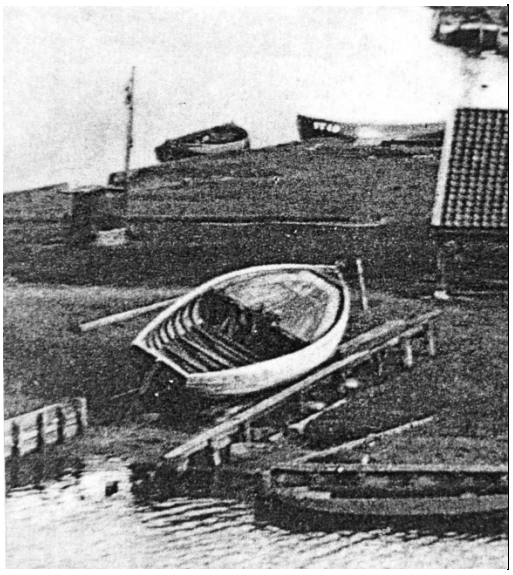
zoeken naar de herkomst van de Staverse jol. Het is ook niet onredelijk om de scheepsbouwactiviteiten van Jan Wijbrands te gebruiken als uitgangspunt voor de jollenbouw. Immers, de jollen zoals wij die kennen, zijn stevige, eiken scheepjes die bij een normaal onderhoud een levensduur hebben van dertig tot veertig jaren. Op foto's die omstreeks het jaar 1900 gemaakt zijn van vissersjollen in de haven van Stavoren, zien we natuurlijk niet alleen de nieuwste scheepjes. Tussen al die jollen zullen ook oudere voorkomen die wellicht rond het jaar 1870 of 1880 zijn gebouwd. Al die jollen op de foto's lijken echter op elkaar. De oude en de nieuwe jollen zijn niet eenvoudig op grond van hun uiterlijk van elkaar te onderscheiden. De kans is dus groot dat de 'zeesloepen of jollen' die Jan Hartmans Wijbrands in de jaren 1857 tot 1860 zal hebben gebouwd voor leden van het Stavers Vissersgilde, de eerste jollen zijn geweest met een vorm die wij nu als 'Staverse jol' herkennen. De benaming 'Staverse jol' was in de 19e eeuw overigens onbekend. Roosjen en Strikwerda adverteerden tot 1917 met de bouw van 'Stavorensche sloepen en visschersjollen'. Nooit met de bouw van 'Stavorense jollen'. Die Stavorense sloepen waren niet bedoeld voor de visserij, maar als bijboot bij vrachtschepen. In de berichten over de visserij rond Stavoren en over zeilwedstrijden in Hindeloopen en Warns wordt gesproken over 'jollen' of over 'visschersjollen'. In de *Leeuwarder Courant* trof ik voor het eerst in 1893 de benaming 'Stavorensche jol' aan in een advertentie voor een publieke verkoop (LC, 17 juli, 1893). In 1903 wordt deze aanduiding nog een keer gebruikt. Weer door een notaris. Maar meestal volstaat de naam jol of vissersjol. Pas als de jollenbouw in Stavoren in 1918 voorbij is, komt de naam 'Staverse jol' in zwang.

Stavoren, 2017. De Delft-Achterom



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.

4



Jollen uit Stavoren en Gaastmeer

De werfbazen Wijbrands, Roosjen en Strikwerda uit Stavoren

De vissersjollen die we vanaf de Eerste Wereldoorlog Staverse jol zijn gaan noemen, werden aanvankelijk alleen gebouwd in Stavoren, op de werf van Van Swinderen binnen de zeesluis. Het blijft natuurlijk de vraag hoe die eerste jollen er precies uit zagen en hoe de eerste werfbazen, Wijbrands in 1859 en vanaf 1860 Roosjen, tot dat model zijn gekomen. Hun wortels als scheepsbouwer liggen in Hindeloopen, bij de sloepenbouwer Yntje Wijbrands. Waarom er in Stavoren voor de vissers wel eens een gladde zeilsloep werd gebouwd met een ondiepe kiel, met een relatief dikke kop en naar binnenvallende boorden, dat blijft onbekend. Wie bedacht zo iets? Wie bracht de werfbaas op het idee? Wat was de invloed van de opdrachtgever? We weten het niet. Zagen de eerste vissersjollen die rond 1860 in Stavoren zijn gebouwd er anders uit dan de jollen zoals wij die kennen? Dat weten we wel. De ST 43 die omstreeks 1865 is gebouwd, heeft hetzelfde model als de jollen die Roosjen omstreeks 1900 bouwde. Ook op foto's die rond het jaar 1900 zijn gemaakt, zien we vissersjollen die in de 19e eeuw zijn gebouwd. Dat zijn de normale Staverse jollen zoals wij die nu nog kennen. Stevige, robuuste jollen naast slankere modellen, maar beide herkenbaar als Staverse jol.

Stavoren, omstreeks het jaar 1900. Vissersjollen van Roosjen, zeilende in de haven.

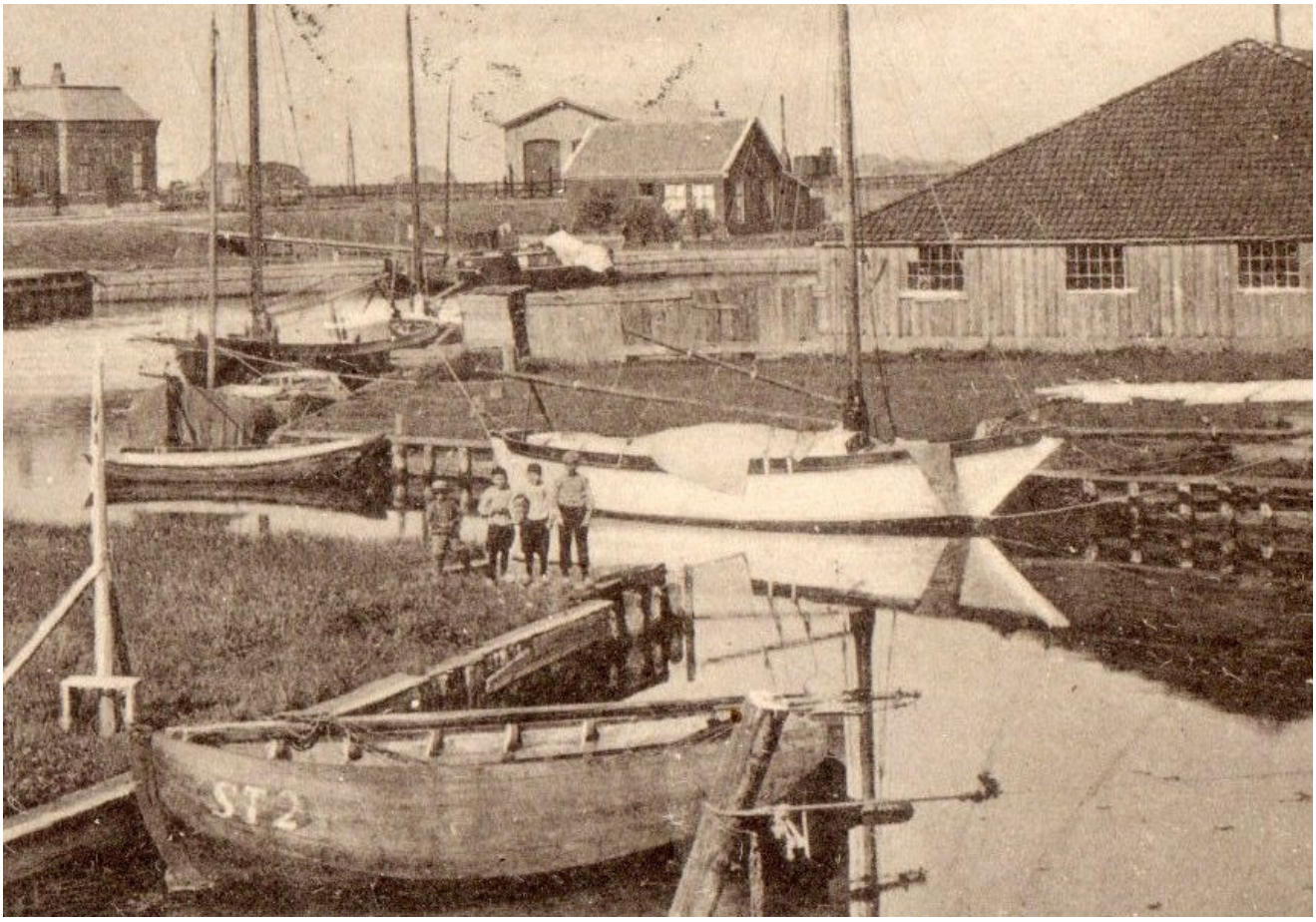
De slanke variant is voor ons een beetje uit beeld geraakt, door de dominantie van Wildschutjollen van de ontwerper J.K. Gipon. Van de 19e eeuwse jollen van Roosjen zijn er maar een paar bewaard gebleven. De soorten van vissersjollen die Roosjen bouwde zijn daardoor wat in de vergetelheid geraakt, omdat in de 20e eeuw Wildschut de belangrijkste bouwer van vissersjollen was. Zelfs de meeste oud vissers die rond 1960

geïnterviewd werden over hun visserijervaringen met jollen, konden zich niets herinneren van werfbaas Roosjen. Dat was voor hun tijd als visser. Zij hadden begin 1900 te maken met Ids Strikwerda, die op zijn werf maar twee jollen heeft gebouwd, en met de Gebroeders Wildschut in Gaastmeer.
Met overgebleven beeldmateriaal kunnen we de originele vissersjol uit Stavoren echter wel naar voren halen. Er zijn oude foto's met jollen die bij Roosjen gebouwd zijn. Ook bestaan er op dit moment nog enkele jollen die rond 1865 en in 1893, in 1894, in 1901 in Stavoren zijn gebouwd. Die scheepjes zijn na meer dan honderd jaren wel meerdere keren gerestaureerd, anders bestonden ze nu niet meer. Bij restauraties kunnen oude houten schepen bedoeld en onbedoeld gedaanteverwisselingen ondergaan. Een oud, rottend houten schip kan letterlijk wat in elkaar zakken, waardoor de zeeglijn verandert Soms wordt er creatief gerestaureerd, waarbij de oorspronkelijke vormen worden aangepast aan nieuwe ideeën. Er is dus geen garantie dat een jol die enige keren is gerestaureerd, er oorspronkelijk ook zo uit zag. Maar echt anders? Dat natuurlijk ook weer niet.

Stavoren, een vissersjol in de in 1894 vernieuwde zeesluis naast de werf. De sluis is als nieuw, de jol niet en zal wellicht rond 1885 bij Roosjen gebouwd zijn. Niet goed zichtbaar is de visserijregistratie. Het lijkt iets op ST 43….(Foto: collectie Jan Visser, Stavoren)

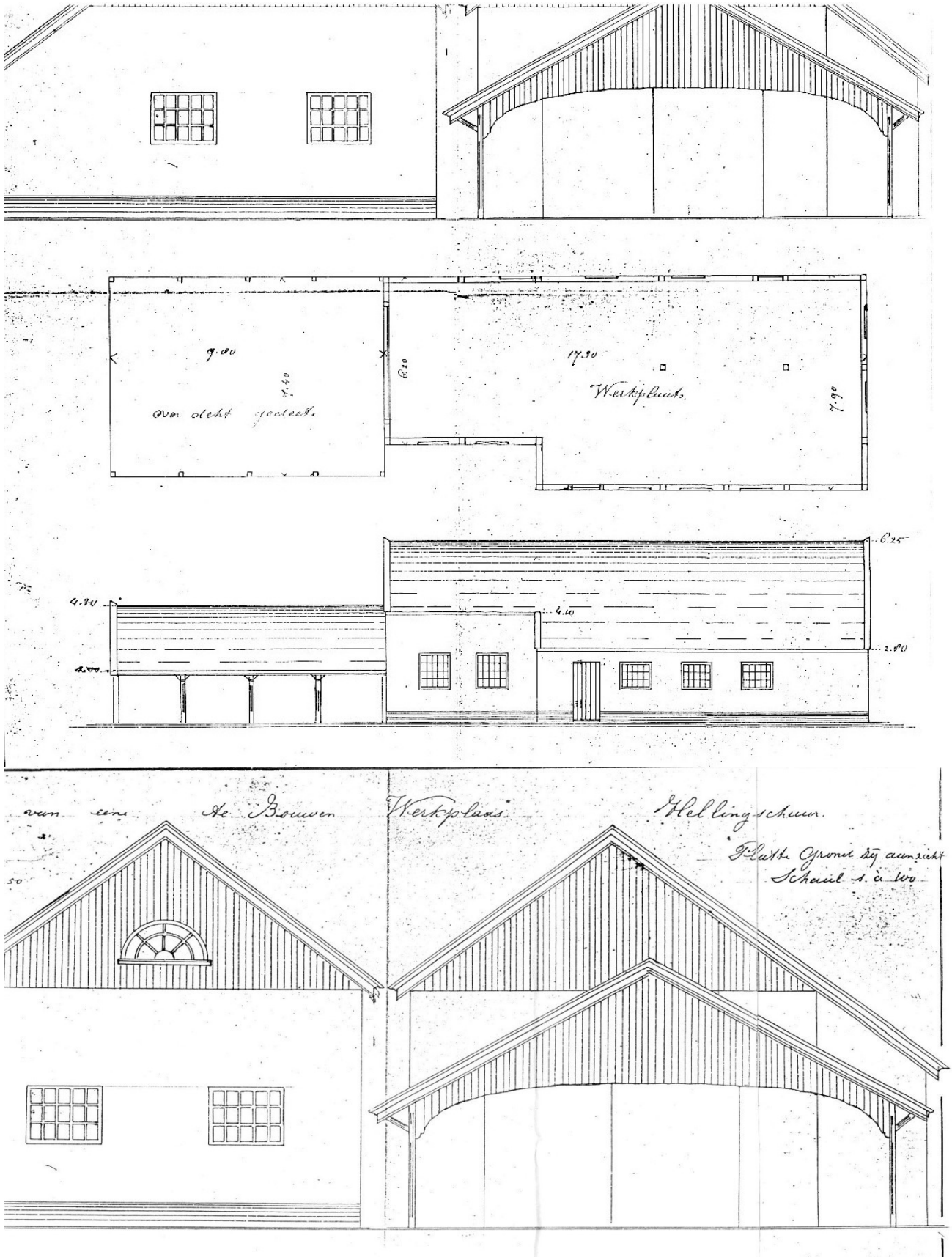
Stavoren, eind 1800, begin 1900. Het haventje achter de oude scheepswerf met twee jollen die bij Roosjen gebouwd zijn. Beide slank met een fraaie zeeglijn als een sloep, met een goed gevormde spiegel en een spitse kop. Tegenwoordig maakt Erik Slagmoolen uit Andijk jollen die lijken op het verste scheepje op de foto. (Foto: collectie Jan Visser, Stavoren)

Op bijgaande afbeeldingen van vissersjollen zien we niet alleen halfgedekte scheepjes, maar ook geheel open vissersjollen. Dat was in een periode dat er niet alleen in de herfst vlak bij de haven langs de dijk op aal werd gevist, maar de vissers ook in het voorjaar en de zomer verder de zee op gingen met staand want om haring resp. ansjovis te vangen. De opklapbare voordekken ('tent met harmonica', 'blaasbalg') en de vaste voordekken waren niet vanzelfsprekend. We zien dat het roer boven water vrij smal is, maar wel voorzien van een flinke ronde kop, het kenmerkende Staverse 'hoedje'.



Stavoren, 1902. De jollenwerf van Roosjen met de oude schuur die in de nacht van 15 op 16 oktober 1903 afbrandde. Deze schuur behoorde nog bij de werf van Veldstra uit 1846. Vooraan het jolletje ST 2 van Douwe Mulder. Meer naar achteren op de hoek een jol met een breed voorkomen. De jachten zijn van Heinsius voor de verhuur. (Foto: collectie Jan Visser, Stavoren)

De twee bovenstaande foto's zijn gemaakt voordat de werf in 1903 afbrandde. Na de brand diende de eigenaar van de werf, Pieter Heinsius, de schoonzoon van werfbaas Douwe Roosjen, bij de gemeente een plan in om de werf te herbouwen. Zijn eerste schetsje werd door de gemeenteraad van Stavoren afgewezen, maar de tekening waarmee hij daarna kwam, werd goedgekeurd. In de winter van 1903 – 1904 werd de nieuwe hellingschuur gebouwd. Die winter konden er daarom geen nieuwe vissersjollen worden gebouwd. De dubbele woning naast de timmerschuur werd bewoond door twee gezinnen. De eigenaar van de werf, Pieter Heinsius, en zijn vrouw Jaaj Heinsius-Roosjen en in het andere gedeelte Douwe Roosjen, de werfbaas. Diens vrouw, Minke Glashouwer, was in 1889 overleden. Pieter Heinsius was een telg uit de oude Friese familie Heinsii. Hij werkte dertig jaren, van 1867 tot 1897, als knecht bij zijn schoonvader. Zijn vader is koopman in Stavoren. In 1897 kocht Pieter de werf van Jhr. Mr. J. van Swinderen die in die tijd in geldnood zat. Heinsius is nooit werfbaas geweest. Dat bleef zijn schoonvader. Hij was meer een avonturier. Van oorsprong zeeman, die in 1891 belastingambtenaar werd met de taak schut- en bruggelden te heffen bij de sluis van Stavoren. Tevens heeft hij bij zijn werf jachten in de verhuur.



Bouwtekeningen van de nieuwe loods die na de brand in 1903 wordt gebouwd. Op de bovenste en de onderste tekening staan de gevels van de andere zijde links. De hellingschuur heeft dus een enkele kap. (Bron: gemeentearchief Stavoren, uit: archief J. Visser)

Stavoren, 1906. De nieuwe jollenwerf van Heinsius, met als werfbaas Douwe Roosjen, na de brand van 1903. De witte kotterjachten werden door Heinsius verhuurd aan (vooral) Engelse watersporters. De open overkapping is de opslagplaats voor het hout. Schepen die gehellingd moesten worden, werden met een sledehelling opgetrokken. De kaapstander staat links schuin voor de jol. (Foto: collectie Jan Visser, Stavoren)

De oudste nog varende vissersjol die gebouwd is bij Douwe Roosjen

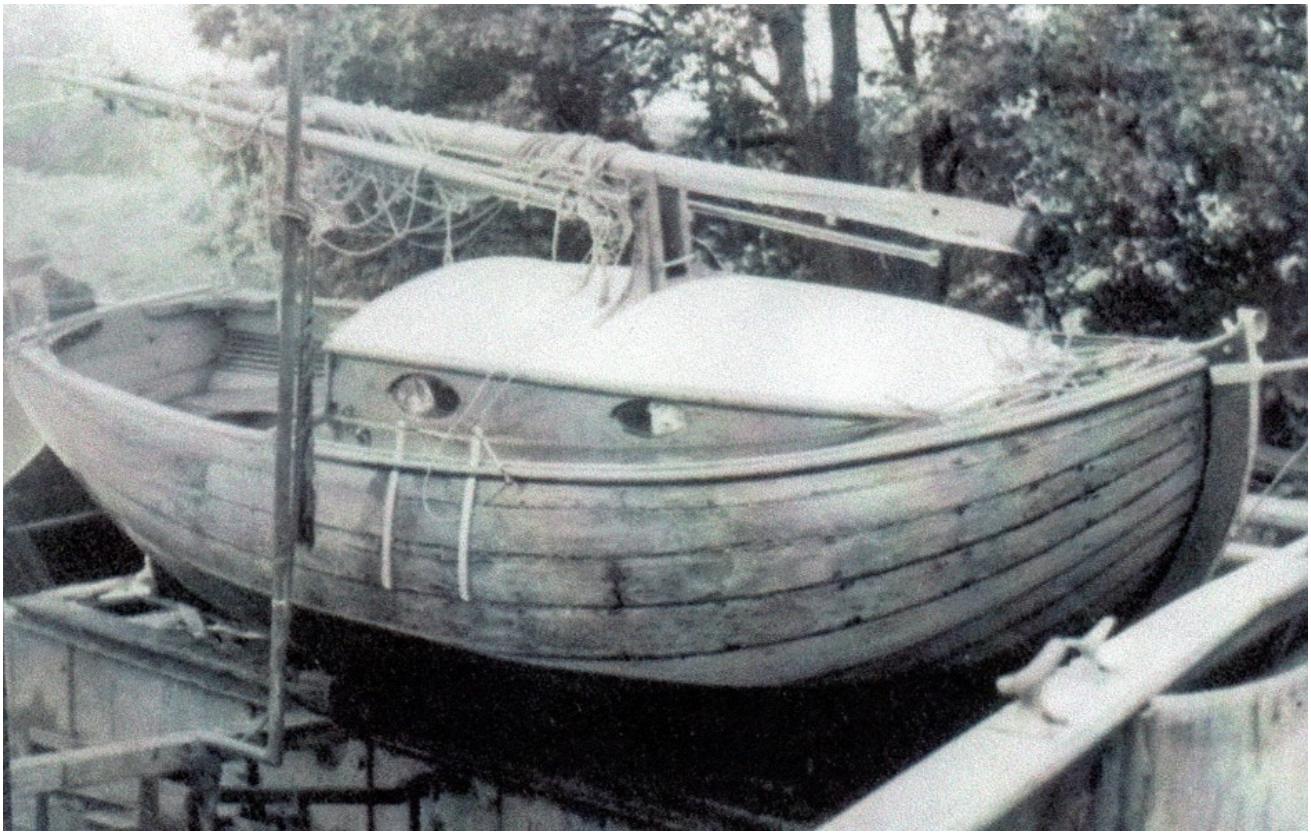
Stavoren, 1926. De ST 43 van Jan Visser met aan boord in het midden diens zoon Andries van 16 jaar (die later viste met de schouw ST 31). Het bouwsel op het noorder havenhoofd achter het rode licht is de misthoorn. (Foto: collectie van Jan Visser, Stavoren)

Sneek, okt. 2016. De ST 43 met de toepasselijke naam 'Fûkejol' in onderhoud op de werf van Joh. van der Meulen. De jol was te rank. Daarom heeft Wassenaar 250 kg. lood ballast in de kiel laten zetten.

De ST 43 heeft de kenmerkende slanke lijnen van een vissersjol zoals Douwe Roosjen die bouwde. (Foto's: Dirk Huizinga en (links onder) van Johannes Wassenaar)

Deze jol behoort met de ST 48, de ST 22, de ST 16, de ST 60 en de HL 62 tot de weinige jollen waarvan we weten dat die bij Douwe Roosjen zijn gebouwd. De ST 16 en de HL 62 in het jaar 1901. De ST 48 in 1894 en deze ST 43 waarschijnlijk ook in de 19e eeuw, zo rond 1890. De ST 43 heeft een lengte van 5.20 meter. De kiel is bij een restauratie ietsje verdiept, waarbij tevens een loden ballastdeel is aangebracht. Zonder ballast is zo'n jolletje te rank. Bij de restauratie is de vorm van het roefje, zo kenmerkend voor de dertiger jaren, gehandhaafd. Het moderne grootzeil met een mastje met een hoog geplaatste zaling dat in de dertiger jaren is aangebracht, is later vervangen door een BM-grootzeil en weer later door Johannes Wassenaar uit Mirns vervangen door een platbodemtuig.

De voormalige vissersjol ST 43 van Jan Jacobs Visser is begin dertiger jaren verkocht aan J.F. Maij, hoofd der lagere school in Koudum. Voor de pleziervaart. In 1936 liet Maij het scheepje bij Jan Valk in Stavoren verbouwen tot jachtjol met een gestroomlijnde roef en een modern tuig, wat in die tijd blijkbaar geen discussie op riep. (Foto: collectie J. Visser)



De ST 43 voor onderhoud op de helling. (Foto: collectie Johannes Wassenaar)

De ST 43 is een klein jolletje van 5.20 meter lang, dat gedurende langere tijd in één familie uit Stavoren gebruikt is als vissersschip. De familie Visser behoorde tot de 12 leden van het Stavers Visschersgilde. Van vader op zoon waren zij visser. Het hoge nummer van de gemeentelijke visserijregistratie (ST 43) is vrijwel zeker ontstaan door een combinatie van de nummers ST 4 en ST 3 waarmee de gebroeders K. & J. Visser in 1885 nog visten. Volgens Jan Visser (geb. 1938 en zoon van Andries Visser, geb. 1910) is dit scheepje waarschijnlijk gebouwd omstreeks 1864. In 1884 was deze jol eigendom van de familie Visser. Jan Jacobs Visser (geb. 1875) ging mee te vissen toen hij 9 jaar was. Volgens de overlevering zou de jol toen circa 20 jaar zijn geweest. In dat geval zou die dus rond 1864 gebouwd zijn.

Bij 'oral history' past enige voorzichtigheid. Het liefste zie je een en ander bevestigd in aktes of andere documenten. Wat de informatie ook betrouwbaarder maakt, is het gegeven dat deze jol een halve eeuw in één familie is gebleven die ermee vanuit Stavoren viste. De ST 43 zou daarmee een echte 'herfstjol' zijn, een fuikenjol, die in het najaar gebruikt werd voor de aalvangst en waarmee pas na 1882 ook haring en ansjovis is gevangen. Dit scheepje werd in 1935 verkocht aan J. May in Koudum voor de recreatie. Een jaar later liet May een roefje op de jol zetten. In 1943 ging de jol over naar De Jong in Sneek, die ermee ging vissen. In 1944 werd het scheepje afgezonken om beslaglegging te voorkomen. In 1946 kocht De Boer uit Sneek de jol ('Fliere fluiter') en in 1965 werd Johannes Wassenaar uit Mirns de eigenaar. Die noemde het jolletje de 'Fûkejol'. In 1966 werd de jol onder water geheel vernieuwd.

De 'Fûkejol' (ST 43) zoals Johannes Wassenaar, die het jolletje al vijftig jaar bezit, ermee vaart. (Foto: collectie Johannes Wassenaar)

Stavoren, 1906. De Roosjenjollen ST 56 en de ST 69. De ST 69 lijkt slanker en heeft een meer naar voren vallende voorsteven, vergeleken met de voorstevens van de ST 56 en de ST 48 uit 1894. De ST 56 werd later geregistreerd als ST 50.

De ST 48 die Roosjen in 1894 bouwde met de voor Roosjen kenmerkende slanke lijnen.

Stavoren, 2011. De ST 16 vlak voor de tewaterlating na de restauratie door Johan Prins in Workum.

De pas gerestaureerde jol ST 16, de 'Jonge Siebren', trok in 2011 als een historisch monument de aandacht tussen al die scherpe jachten die te koop lagen bij het Nautisch Kwartier Stavoren van Arthur van der Werff. Deze jol die Roosjen in 1901 bouwde voor Douwe Mulder uit Stavoren, werd in 2011 na de restauratie bij Johan Prins in Workum met opzet te water gelaten op een plek waar dit schip 110 jaren eerder, in 1901, van de helling liep bij Roosjen. Douwe Mulder was de jongere broer van Gerrit Mulder die viste met de jol ST 49 (die in 1911 werd omgenummerd naar ST 13 en een jaar later naar ST 48). Douwe liet een brede jol bouwen bij werfbaas Douwe Roosjen. Het schip kostte 375 gulden. Zeilklaar kwamen de kosten op 500 gulden. Voor de netten en andere uitrusting van de jol was nog eens zo'n bedrag nodig. Dat kon een visser in goede jaren vrij snel bij elkaar sparen, maar Douwe Mulder had pech. Na twee goede jaren vielen de vangsten lange tijd tegen. Tussen 1903 en 1912 werd er op de Zuiderzee weinig gevangen door overbevissing. Ondanks die moeilijke jaren bleef Mulder tot 1936 met 'De jonge Siebren' vissen. Douwe en zijn zoon Siebren behoorden toen tot de laatste zeven Staverse vissers met een jol. Douwe overleed echter in 1936, waarna Siebren door viste met zijn zwager Klaas Zwaan. In 1938 liet hij bij scheepswerf 'Volharding' in Stavoren een stalen vissersschouw bouwen, een nieuwe ST 16, die betaald kon worden uit de nalatenschap van Douwe. De jol werd verkocht aan een particulier 'voor de recreatie'. Auke van der Werff bouwde gelijktijdig met de ST 16 een zusterschip (de ST 58) voor Hylke Smits, die zijn ijzeren jol verruilde voor een spekbak om in span met de ST 16 te kunnen vissen.

Stavoren, 2011. De gerestaureerde jol ST 16 wordt tewater gelaten. (Foto's: Dirk Huizinga)

Recht van voren zie je hoe breed de ST 16 is gebouwd. Bij een lengte van 6.25 meter is ze 2.90 meter breed. Dat is een verhouding lengte en breedte van 1 : 2.15. In het zelfde jaar bouwde Douwe Roosjen nog vier andere jollen, waaronder de HL 62 voor Ane Bakker en Sietze Boersma uit Laaksum. Dat scheepje is juist uitzonderlijk smal voor een vissersjol. Bij een lengte van 5.70 meter is ze 2.10 breed, wat een verhouding oplevert van 1 : 2.71. Dat komt in de buurt van een modern jachtje: 6 meter lang en 2 meter breed, verhouding 1 : 3. Even eerder, in 1894, had Roosjen een jol gebouwd voor Gerrit Mulder, de ST 49 die in 1911 bij de hernummering de registratie ST 48 kreeg. Dat jolletje was net zo lang als de ST 16, maar slechts 2.20 meter breed. Verhouding 1 : 2.84. Bij gelijke lengte konden de jollen van Roosjen er dus heel verschillend uit zien. Overigens is het niet zo dat de brede ST 16 een bolle kop heeft. Dat lijkt zo van voren gezien wel het geval te zijn, maar op de waterlijn blijkt de ST 16 nog behoorlijk spits te zijn.

Workum, 2013. De ST 48 tijdens de restauratie bij scheepswerf De Hoop. Een jol die Roosjen bouwde in 1894. Smal en spits, maar niet zo slank als de HL 62 uit 1901. (Foto: Stichting De Staverse Jol)

De ST 48 is een slanke jol met een spitse kop, maar de voorsteven valt minder naar voren dan bij de HL 62 en de ST 22. Bij jollen van Roosjen zien we twee modellen: een met een sterk overhellende voorsteven en een model met minder overhang. Beide typen hebben bij Roosjen een spitse kop. Er zijn op dit moment geen jollen van Roosjen bekend met een ronde kop. De jollen met overhellende voorsteven zien we veel op oude foto's. Dat model hebben de Gebroeders Wildschut in Gaastmeer nooit gebouwd. Zij kozen voor een meer ingetogen jol met een bolle kop.

Het model jol dat Wildschut bouwde, is de norm geworden voor de latere bouw van (moderne) jachtjollen. De slanke jollen van Roosjen met hun vallende voorsteven zijn nooit als voorbeeld gebruikt door moderne jachtontwerpers, hoewel dit eigenlijk de oorspronkelijke jollen zijn die bovendien beter zeilen dan de bolkoppen.

Sneek, 2010. De ST 22 van Jouke van der Baan uit Bennekom, een jolletje met een onbekend verleden, maar wel met kenmerkende lijnen van oude jollen uit Stavoren. Door de slanke vorm en de overhangende voorsteven is het een heel ander type jol dan een bredere en meer ingetogen jol als de ST 16.

De ST 22 in 1962 met buitenboordmotor. In 1984 kocht Wim Tasseron het scheepje in Harlingen.

De ST 22 van Jouke van der Baan is een klein jolletje van 5.60 meter, waarvan de geschiedenis vrijwel onbekend is gebleven. Het scheepje was in de zestiger jaren even van George Kniest, die de jol doorverkocht aan dhr. Van Poelgeest in Edam. Deze voer met zeilteken HZ 12. Of dat zeil bij de jol hoorde, is onbekend. In 1985 het scheepje van de ondergang gered door Wim Tasseron uit Middelburg die het geheel restaureerde. Jouke van der Baan kocht het scheepje en zette het visserijnummer ST 22 op het zeil.

Dat zou volgens het Zuiderzeemuseum een nog 'vrij' nummer zijn. Dat bleek niet zo te zijn, maar maakte niet veel uit, want het had toch al geen relatie met een visserijverleden.

Oudega, 2014. De Roosjenjol ST 22 met Jouke van der Baan tijdens een jollenwedstrijd. (Foto: Joukje Bouma) Dit model jol is kenmerkend voor de jollen op foto's in Stavoren van rond 1900. Het zijn volle sloepen met een kromme voorsteven, die vergeleken met de jollen uit Gaastmeer vooral in de kop opvallend slank van vorm zijn.

Vlieland, 2012. De HL 62 die Roosjen bouwde in 1901, hetzelfde jaar als de ST 16. De kop toont duidelijke overeenkomst met die van de ST 22. (Foto: Michaël Horn, Vlieland)

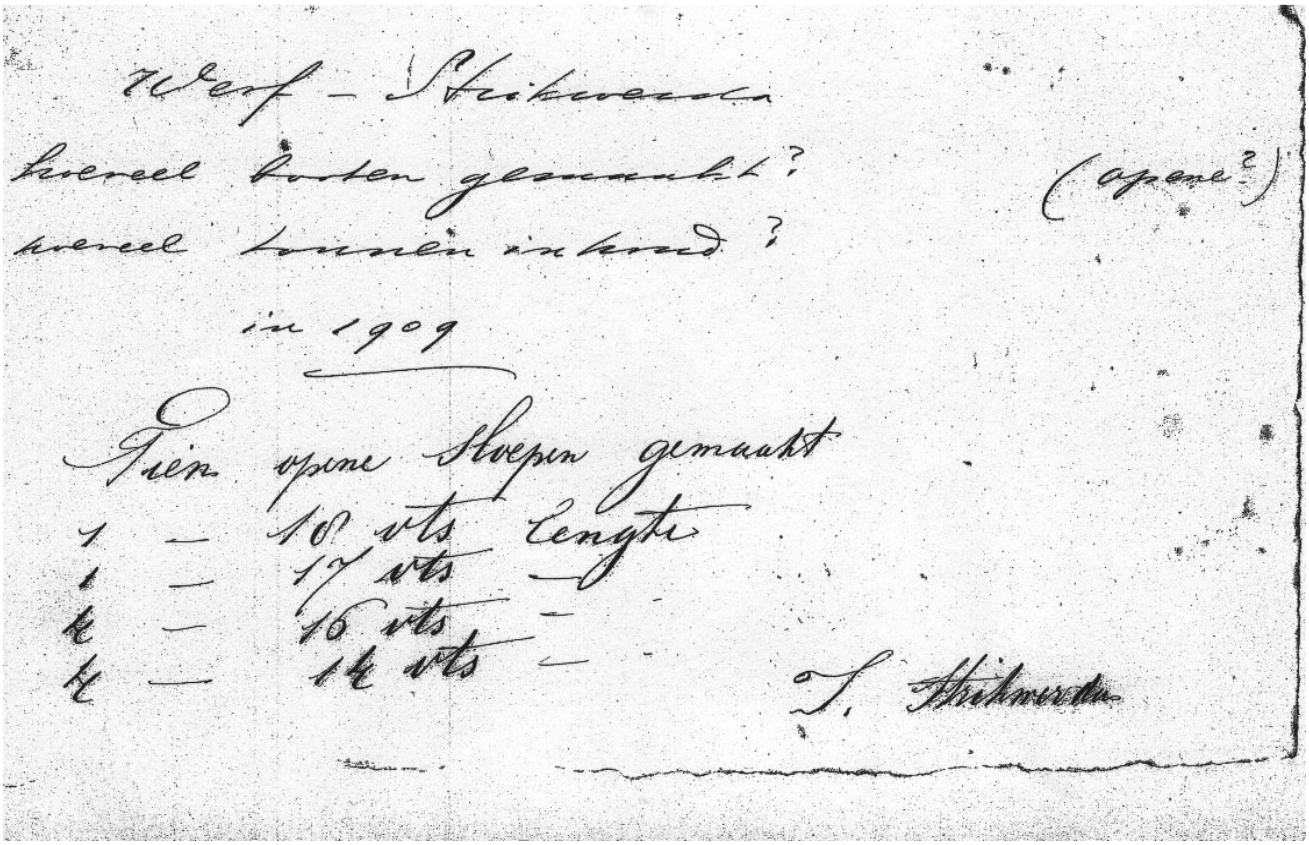
Blijkbaar waren er rond 1900, tijdens de hoogtijdagen van de visserij met staand want, vissers die kozen voor een breder model jol en vissers die liever een slanke jol hadden. De brede jollen hadden wat meer ruimte in de kuip en duidelijk meer ruimte in het vooronder. Voor de visserij ging het echter om ruimte in de kuip. Daar werd de beug opgeslagen, daar werd gewerkt. De smalle jollen zeilen gemakkelijker dan de brede jollen die aan de wind veel meer tegenwerking van de golven krijgen. De smalle jollen gaan ook veel gemakkelijker in ruw water overstag dan de brede jollen, die eerder tot stilstand komen en door de golven terug worden geslagen. Vissers kunnen daarom allerlei overwegingen hebben gehad om te kiezen voor een brede jol of een slanke jol. Ook de bijzonder brede ST 16 heeft V-vormige spanten in de kop en een enigszins spitse waterlijn.

Jollen van Strikwerda uit Stavoren?

Rond 1960 waren de meeste (oud)vissers van Stavoren de naam van werfbaas Douwe Roosjen vergeten. Met Roosjen hadden zij nooit gewerkt. Die was voor hun tijd overleden. Zij hadden te maken met werfbaas Ids Strikwerda. Fred Thomas beschrijft in zijn boek Wijkend Water (1940) hoe de oude werfbaas Strikwerda met zijn knecht in het grijze verleden zijn jol hadden gemaakt achter de hoge dijk die de zee tegen moest houden. Een mooi verhaal, dat echter geheel ontsproten is aan zijn fantasie en historisch niet klopt. Fred Thomas, geboren in 1906, kocht de voormalige HL 37 uit Laaksum toen hij een jaar of twintig was. Het oude scheepje was na de Eerste Wereldoorlog verkocht aan een particulier voor de recreatie. Thomas zag de jol bij de Westeinderplas en slaagde erin het lekkende scheepje te kopen. Stel dat deze jol in 1918 zo'n dertig jaren oud was, dan was die gebouwd rond 1888. Ids Strikwerda (1860) was toen een jonge man en geen oude werfbaas. De oude werfbaas uit Stavoren heette Douwe Roosjen. Die is geboren in 1820 en werd werfbaas in Stavoren in 1860. Zijn knecht was Gerben Strikwerda, de vader van Ids, die leefde van 1833 tot 1900. Ook de (oud)vissers uit Stavoren die rond 1960 bijvoorbeeld door onderzoekers van het ZZM geïnterviewd werden over het vissen met de jollen en de bouw van de jollen, wisten zich niets te herinneren van Douwe Roosjen en Gerben Strikwerda. Dat was voor hun tijd. Zij kenden alleen Ids Strikwerda (1860 – 1919) en dat gold zeker voor de romanticus Fred Thomas, die met zijn jol in de jaren twintig en dertig van Amsterdam uit de Friese haventjes Laaksum, Stavoren, Molkwerum en Hindeloopen bezocht, in een tijd dat werfbaas Ids Strikwerda al bijna tien jaar overleden was. Over de jollenbouw bij werfbaas Ids Strikwerda bestaan dus veel misverstanden. Zijn naam is bekend gebleven, maar de jollen die op de werf bij de sluis werden gebouwd, waren van werfbaas Roosjen. Pas in 1907 werd Ids Strikwerda werfbaas op de werf naast de sluis, toen hij de werf kocht uit de failliete boedel van de eigenaar Peter Heinsius, de schoonzoon van Douwe Roosjen die onverwacht in 1906

was overleden. In hetzelfde jaar als zijn schoonvader, werfbaas Douwe Roosjen, die op 86-jarige leeftijd stierf. De werf van Heinsius bleek onder de schulden te zitten. De erfgename van Heinsius, Jaaj Roosjen, draaide op voor de kosten. Bij de openbare verkoop van de werf waren er geen belangstellenden, behalve Ids Strikwerda die er al jaren als scheepstimmerman werkte. Van 1909 tot 1913 worden er door Ids Strikwerda op zijn werf bij de sluis geen Staverse jollen gebouwd, alleen maar sloepen. Dat schrijft hij de gemeente die een opgave wil van zijn nieuwbouw. 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 naast de sluis stelt vanaf 1907 dus niet veel voor. Nadat hij in 1907 werfbaas werd, heeft hij er slechts twee jollen gebouwd. Dat is overigens wel begrijpelijk. Tussen 1903 en 1913 vielen de vangsten op de Zuiderzee vanwege overbevissing erg tegen en was er om die reden geen vraag naar nieuwe schepen. In 1914 begon de Eerste Wereldoorlog, waardoor de afzetmarkt Duitsland wegviel en de markt voor de vishandelaren uit De Lemmer kromp. 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, toen de Eerste Wereldoorlog eindigde. Voor de politiek het juiste moment na de watersnood van 1916 en de voedseltekorten tijdens de oorlog. Afsluiting en gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee leken op dat moment het juiste antwoord op die problemen. Vanaf dat moment, direct na de oorlog, had het voor de vissers echter geen zin meer om een nieuwe vissersjol te bestellen. Bovendien voelde Ids Strikwerda zich die laatste jaren niet goed. Hij was ziek. Hij wil daarom de werf wel verkopen en doet dat in 1918. Auke van der Werff uit Warga, telg van een dynastie van scheepsbouwers in Friesland, neemt de jollenwerf over van Ids Strikwerda. Van der Werff begint op die plek 'Scheepsbouwwerf Volharding'. Een werf voor ijzeren binnenschepen. Een jaar later overlijdt Ids Strikwerda. Hij heeft als zelfstandig werfbaas op de werf binnen de zeesluis slechts twee nieuwe jollen gebouwd en natuurlijk wel diverse gerepareerd en onderhouden. Zijn werf in Stavoren deed vooral reparatie- en onderhoudswerk en er werden regelmatig nieuwe sloepen gebouwd voor de KNSM.

De jollenwerf van Ids Strikwerda in 1912. (Foto: collectie Anton van der Werff)



Werf – Strikwerda

hoeveel boten gemaakt? (opene?)

hoeveel binnen in huis?

in 1909

Drie opene Sloepen gemaakt

1 — 18 vts Lengte

1 — 17 vts —

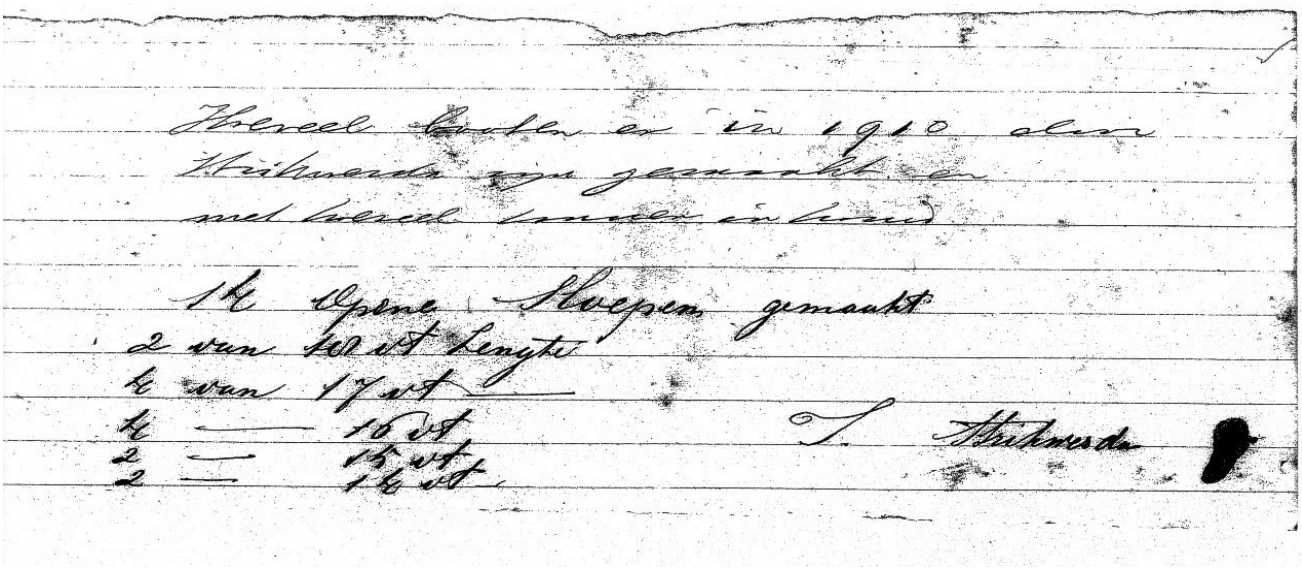
1 — 16 vts —

1 — 14 vts —

I. Strikwerda

Opgave gemaakte boten door Werf-Strikwerda in 1909

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



Hoeveel boten is in 1910 door Strikwerda opn gemaakt en met hoeveel binnen in huis

1 Opene Sloepen gemaakt

2 van 18 vt Lengte

1 van 17 vt —

1 — 16 vt

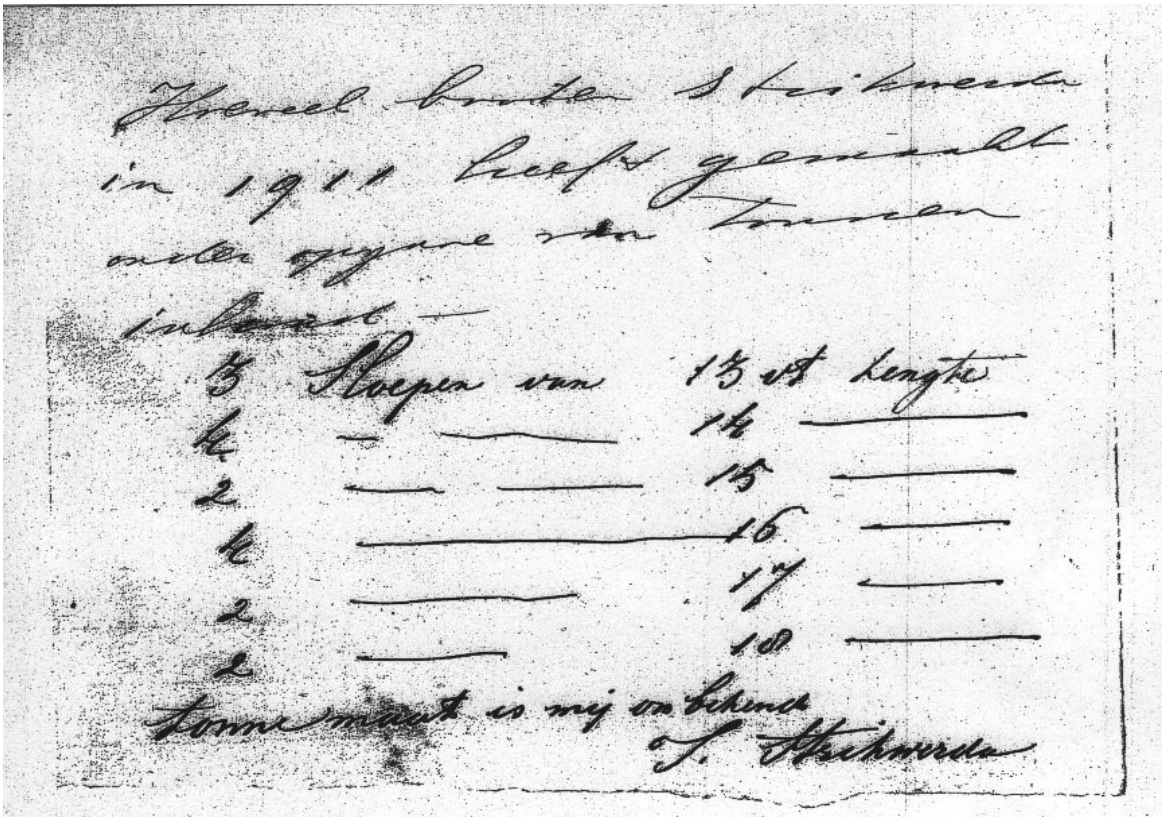
2 — 15 vt

2 — 14 vt

I. Strikwerda

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

In **1910** bouwde hij twee sloepen 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:

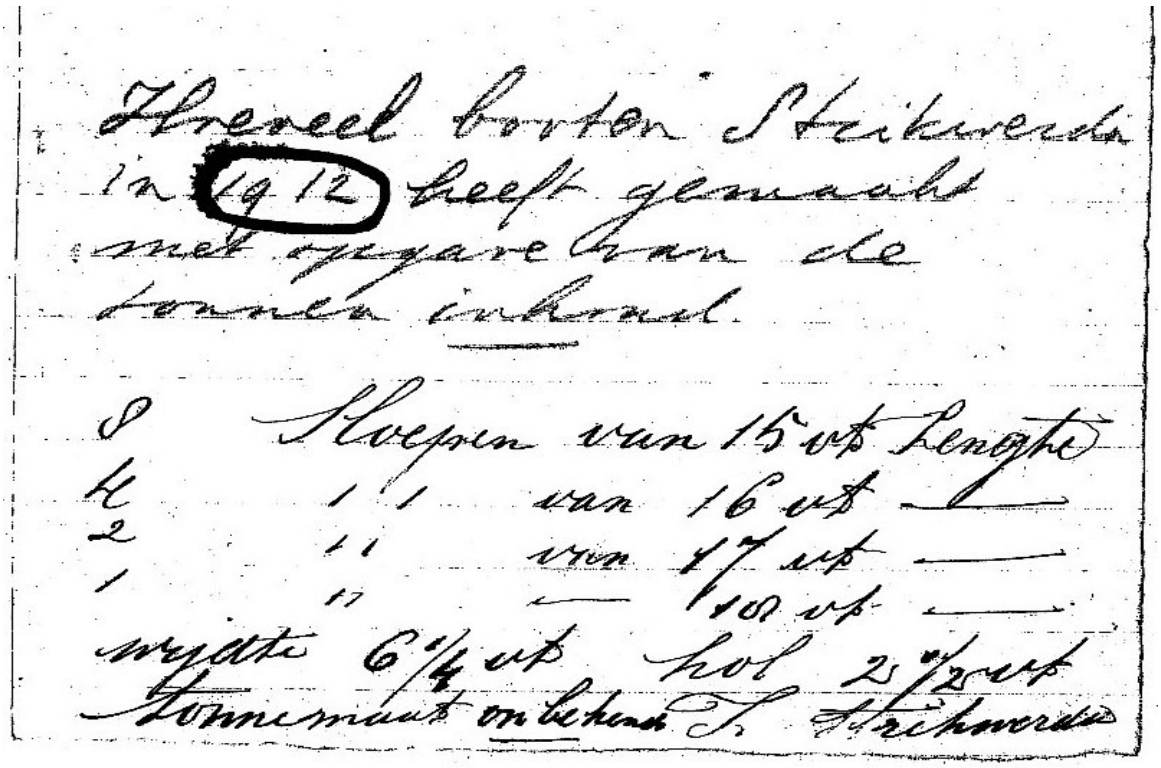


Hreveel booten Strikwerda
in 1911 heeft gemaakt
onder opgave van tonnen
inhoud —

3 Sloepen van 13 vt lengte
4 — — 14 —
2 — — 15 —
4 — 16 —
2 — 17 —
2 — 18 —

tonnemaat is mij onbekend
J. Strikwerda

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



Hreveel booten Strikwerda
in 1912 heeft gemaakt
met opgave van de
tonnen inhoud.

8 Sloepen van 15 vt lengte
4 " " van 16 vt —
2 " van 17 vt —
1 " — 18 vt —
wijdte 6¼ vt hol 2½ vt
tonnemaat onbekend J. Strikwerda

Het accent bij de geschiedenis van de jollenbouw in Stavoren ligt vanzelfsprekend op de werf van Roosjen op de noordpunt van de Schans, tegenover het station. In de periode 1879 – 1908 bezat de jonge Ids Strikwerda in Stavoren echter een werfje op de Stadsfenne waar hij ook jollen heeft gebouwd.. Iets minder in het oog springend, maar toch. Als jongeman van 19 jaar startte Ids Strikwerda een werfje op de Stadsfenne, aan de oostkant van Stavoren, ongeveer waar nu de Frisosluis ligt. Gezegd wordt dat hij er vooral Staverse jollen bouwde. Eind 1800 waren immers nog goede jaren voor de ansjovisvangst. Volgens overlevering bouwde hij vooral voor vissers uit Laaksum. Het vissersnest dat als buurtschap van Warns zo'n zes kilometer oostelijker achter het Rode klif aan de kust lag. De vluchthaven van Laaksum bestond nog niet. Die is van 1912. Er woonden ook nog niet zoveel vissers als na 1912. Zij die wel vanuit Laaksum visten, gebruikten Stavoren als vluchthaven en hadden een inham buiten de dijk bij Laaksum waar ze bij goed weer hun vissersscheepjes konden afmeren. Het werfje van Ids Strikwerda op de Stadsfenne was bescheiden, een timmerschuur op een strookje grond langs het water, maar wel over land de dichtstbijzijnde werf voor Laaksumers. Het werfje heeft bovendien dertig jaren bestaan. Welke jollen daar gebouwd zijn, is echter vrijwel onbekend.

De Strikwerda-werf op de Stadsfenne

Ids Strikwerda is aan het einde van de zeventiger jaren eigenaar van een strook land op de Stadsfenne. Aan de oostkant van Staveren. Een strookje van het weiland langs de Stadsgracht, met een timmerschuur waarin hij als werfbaas/scheepstimmerman aan de slag gaat. Hij bouwt volgens de overlevering Staverse jollen. Pas in 1908, nadat hij in 1907 de werf bij de sluis over gekocht, verkoopt Ids zijn werfje op de Stadsfenne. De koper is Arie Peereboom uit Wieringen, die de timmerschuur gebruikt voor de opslag van zeegras.

De gegevens van het kadaster 1879 bevestigen dit als volgt:

Sectie A (bijgewerkt t/m 1879)

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

Van 1879 tot 1909, dertig jaren lang, is Ids Strikwerda eigenaar en werfbaas van "de tweede werf van de sluis" in Stavoren.

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.

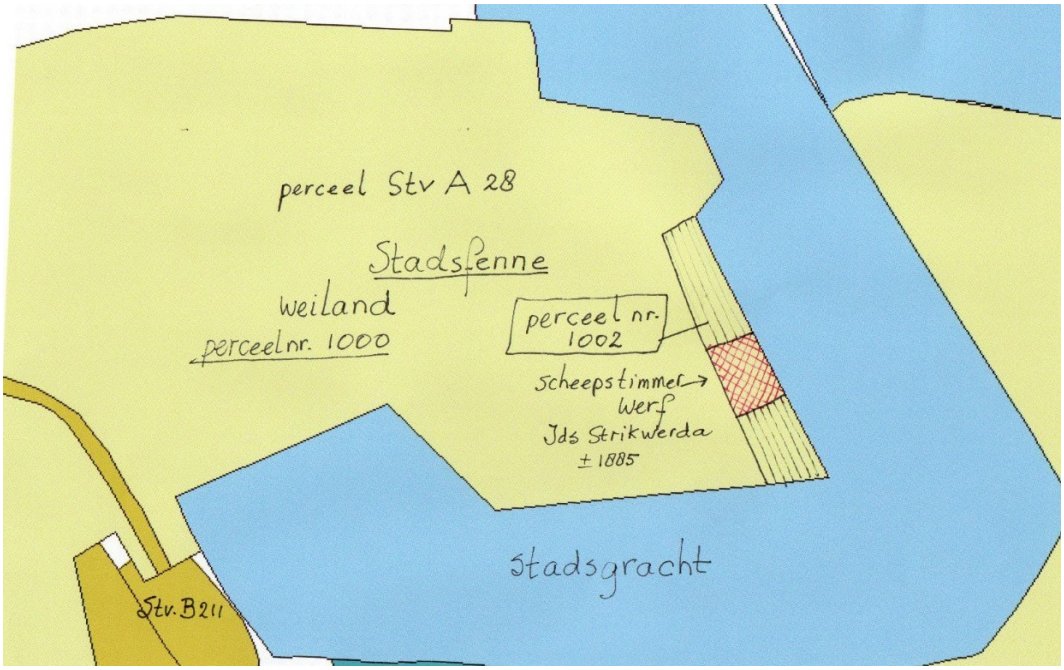
Advertentie uit de Nederlandsche **Schippersalmanak van 1906**. *Op dat moment beveelt Ids Strikwerda nog zijn werf op de Stadsfenne aan,* **de tweede werf van de sluis.**

Strikwerda als jollenbouwer op de Stadsfenne

De vraag is waarom Strikwerda later zo vaak genoemd wordt als bouwer van (voormalige) vissersjollen. Hij heeft op de oude werf van Roosjen slechts twee jollen gebouwd en natuurlijk wel vele jollen in onderhoud en reparatie gehad. In die laatste rol zullen de (oud)vissers van Stavoren hem hebben herinnerd. Welke twee jollen hij heeft gebouwd, is onbekend gebleven. Gezegd wordt, dat hij op zijn werfje op de Stadsfenne jollen heeft gebouwd voor Laaksumer vissers. Welke jollen dat zijn geweest, is eveneens onbekend.

Wel is aannemelijk te maken dat de HL 53 die 'Strikwerda' in 1904 voor Wietze Boersma (1872 – 1947) uit Laaksum bouwde, een jol is van de Stadsfenne. Van die jol is immers de geschiedenis bekend. Wietze Boersma heeft dit schip gehouden tot vlak voor de Tweede Wereldoorlog. Toen verkocht hij de jol aan de burgemeester van Marken (voor de recreatie) om zelf met een stalen schouw HL 53 verder te vissen. Waar liet Wietze zijn jol bouwen? Ids Strikwerda werkte in die tijd als scheepstimmerman bij Roosjen op de werf bij de sluis en hij had zijn eigen werfje op de Stadsfenne. In oktober 1903 was de werf van Roosjen echter afgebrand. Voordat die weer werd opgebouwd, moest er eerst goedkeuring komen voor de nieuwe opzet van de werf. In 1904 zullen er daarom vrijwel geen nieuwe jollen gebouwd zijn bij werfbaas Roosjen. De HL 53 is nadrukkelijk gebouwd bij werfbaas Strikwerda. Welnu, die was werfbaas (en eigenaar) op de Stadsfenne. Het is daarmee m.i. aannemelijk, dat de nieuwe jol van Boersma gebouwd is door Ids Strikwerda op diens werfje op de Stadsfenne.

Een relevante aanvulling kan het verhaal zijn van Wieke van Dongen en de fam. Stants over de jol HL 9 (Vrouwezand). In de *Spiegel der Zeilvaart* (1999/6) wordt beschreven hoe de familie Stants in 1952 een nieuw tuig bestelt bij zeilmaker Auke de Groot in Stavoren.
Diens vader, de oude Meindert de Groot, meende de jol van Stants te herkennen. Meindert was in 1904 nog maar net als zeilmaker in Stavoren begonnen in een werkplaats aan de Schans. (In 1910 verhuist hij naar het Noord, bij de sluis.) In 1904 zocht hij dus opdrachten en ging daartoe naar de werf van Strikwerda. (De werf van Strikwerda….dat moet zijn de werf van Ids Strikwerda op de Stadsfenne, helemaal op het zuideinde van de Schans. D.H.) Daar stond in 1904 een vrij grote jol op stapel met de bijzonderheid dat hij voller gebouwd moest worden dan Strikwerda gewoon was. Ook moest het schip een speciale 'Wildschutspiegel' krijgen. Strikwerda had echter al een zeilmaker opdracht gegeven. Hij had dus geen werk voor De Groot. Vijftig jaren later had Meindert de Groot echter de indruk dat die jol in aanbouw dezelfde was als de HL 9 van de familie Stants. Daar kan een mens zich natuurlijk gemakkelijk in vergissen. (De HL 9 is vrijwel zeker in 1907 gebouwd bij de Gebroeders Wildschut.) In 1904 werd bij Strikwerda echter wel een vrij grote jol gebouwd. Niet de HL 9, maar de HL 53 voor Wietze Boersma. Een jol die van de opdrachtgever moest lijken op een Wildschutjol, dus met een volle kop, een mooie ronding in de boorden en een hartvormige spiegel. Normaal zou Ids Strikwerda volgens dit bericht slankere jollen bouwen. Dit was iets bijzonders.



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

Gerben Strikwerda, de vader van Ids, is overigens niet alle jaren werkzaam geweest als scheepstimmerknecht op de werf van Douwe Roosjen. In 1883 werkt en woont hij bijvoorbeeld een jaar als scheepstimmerman in Amsterdam. Douwe 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. Blijkbaar bevalt hem dat niet, want in 1885 probeert Gerben een eigen werf te beginnen. Het zijn ook de jaren dat een start wordt gemaakt met het gebruik van staand want. Er ontstaat dus vraag naar vissersjollen. Gerben wil een stuk grond 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 geen aanwijzingen te vinden 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. Dat jaar was Minke Glashouwer, de vrouw van Douwe Roosjen, overleden. Voor Douwe Roosjen was de werf nauwelijks levensvatbaar als Gerben zou vertrekken. Wellicht heeft hij daarom Gerben en Ids Strikwerda aangeboden om als zelfstandige ondernemers (ook) eigen bouwactiviteiten uit te laten voeren op zijn werf. 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. In 1890 overleed Gerben Strikwerda. Douwe Roosjen was op dat moment bijna zeventig jaar. Hij werkte gewoon door tot z'n 86e jaar. Hij had geen keus. Er bestond geen nog geen vorm van pensioen. Roosjen overleed in 1906.

Stavoren, 1908, de Stadsfenne (fennen zijn weilanden) 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 Staverse jol HL 53 van Strikwerda voor Wytze Boersma uit 1904

Laaksum, 1927 met links de HL 53 (de Ulft) van W. Boersma. (Foto's: collectie Martijn Perdijk)

Laaksum, ca. 1930. Geheel links Wietze Boersma van de HL 53 (rechts achter de HL 16 van Wigle Visser). De vissers trokken de jollen voor de winter bij de schuine basaltoever omhoog met behulp van een takel en een staaldraad om de jol.

Marken, 1940. De HL 53 voor recreatie verkocht aan de burgemeester van Marken.

Ids Strikwerda bouwde op de Stadsfenne (zo nemen we aan) de nieuwe vissersjol HL 53 voor Wietze Boersma. Dat schip heeft Wietze gehouden tot eind jaren dertig. Toen verkocht hij de jol aan de burgemeester van Marken, die er mee wilde varen voor het plezier. Enkele jaren later is in Marken er een hoge kajuit geplaatst op de jol. In 1954 heeft een volgende eigenaar deze kajuit weer verwijderd. Hij liet de jol opknappen en van een lage kajuit voorzien. In 1977 koopt de familie Perdijk de jol. Er wordt actief met de hele familie in gevaren. De jonge Martijn Perdijk heeft nog goede herinneringen aan de zeiltochten aan boord van de Ulft bij z'n ouders. Als de jol dertig jaren later toe is aan een opknapbeurt, in 2007, wordt de HL 53 voor enige jaren ondergebracht op de werf 'Wind & Water' van Martijn in Heeg. Martijn is gespecialiseerd in de restauratie van houten platbodemjachten. Wat in 2007 echter begon als een beperkte opknapbeurt, het vervangen van enkele gangen, groeide daarna uit tot een vier jaren durende restauratie, waarbij de werfbaas wel zoveel mogelijk oud hout liet zitten, want anders zou het idee van een oude jol uit 1904 te zeer aangetast worden. Met wat hulp van zijn vader heeft Martijn deze uiteindelijk toch grote klus uitgevoerd.
Opmerkelijk aan het model van deze jol zijn de mooi rond lopende boorden. Dat wordt veroorzaakt door de smalle gangen die Ids Strikwerda bij de bouw heeft toegepast. Dat is een opvallend kenmerk van deze jol vergeleken met de jollen van Roosjen die door het gebruik van bredere gangen wat hoekiger ogen. Ook heeft Ids Strikwerda, anders dan gebruikelijk bij Roosjen, een jol met een volle kop gebouwd, met wel een vrolijk omhoog stekend neusje, en een sierlijke spiegel, maar wel anders dan bij een Wildschutjol.

'De Ulft', de voormalige vissersjol HL 53, voorzien van een lage kajuit in het midden van de jaren vijftig. Een ulft is een groot soort haring.

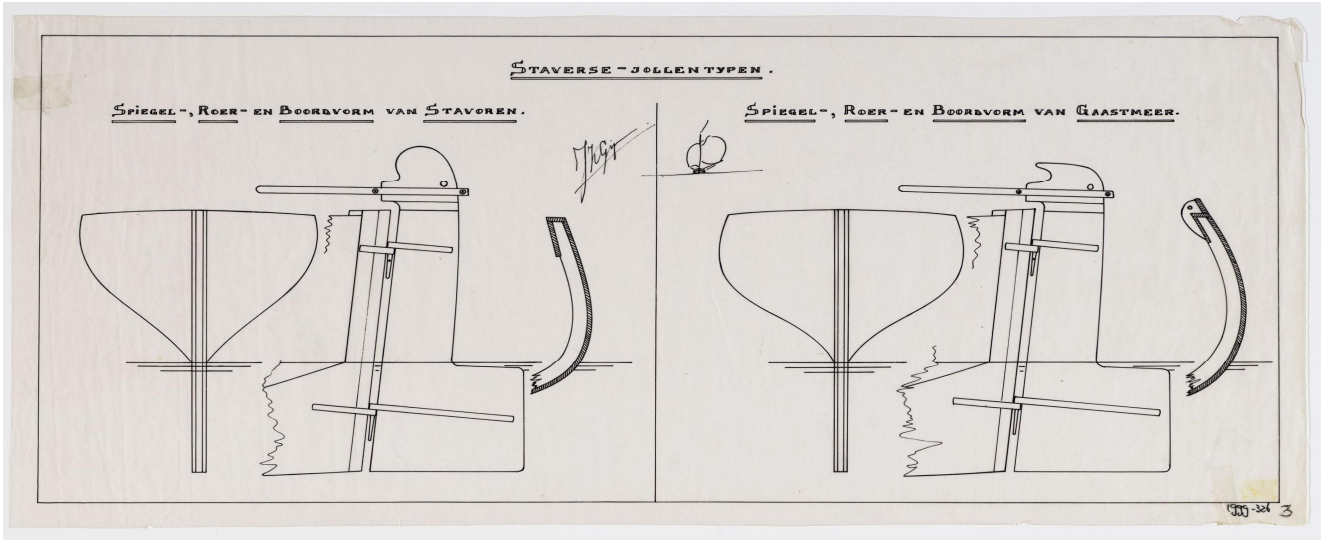
Heeg, 2011. De Ulft (HL 53) voorzien van vele nieuwe gangen bij Martijn Perdijk. (Foto: M. Perdijk)

Lemmer, 2015. De HL 53 tijdens het 60-jarig jubileum van de SSRP

Heeg, zomer 2017. De HL 53 op de werf van Martijn Perdijk, want achter aan de kiel en onder bij de spiegel moet alsnog hout vervangen worden. Opmerkelijk bij dit model is het spitse neusje. Strikwerda moest een jol bouwen zoals Wildschut ze bouwde, maar zo'n oplopend neusje zie je niet bij Wildschut.

Het doodhout rond de schroefaskoker is weggehaald. Het moest vervangen worden, evenals de achtersteven en een deel van de spiegel. (Foto's: Dirk Huizinga)

Heeg, 2017. De spiegel van de HL 53 is breder dan bij een Roosjenjol, maar mist de ui-vorm uit Gaastmeer. Overigens is de HL 53 bij eerdere restauraties enige decimeters ingekort bij de spiegel.



Jaap Gipon bracht het verschil tussen de jollen uit Stavoren en uit Gaastmeer met deze schets in beeld. Bij de spiegel van de HL 53 zien we een bijna rechte V-vorm met een hoek van meer dan 90 graden. De spiegel loopt daardoor breder uit dan bij een Roosjenjol, om bovenin met een fraaie ronding naar binnen te buigen.

Ids Strikwerda, krijttekening gemaakt door Max Nauta, in het bezit van de fam. Wijbrands uit Rotterdam en verkregen uit de nalatenschap van Marie Strikwerda. (kopie hiervan uit: collectie Jan Visser, Stavoren)

Nog twee jolletjes die waarschijnlijk door Ids gemaakt zijn op de Stadsfenne

Over de jollen die Ids Strikwerda bouwde, is weinig bekend. Van de HL 53 is het aannemelijk dat die in Stavoren gebouwd is bij Ids Strikwerda bij zijn werfje op de Stadsfenne. Dat geldt ook voor twee kleinere jollen: de ST 22 en een jolletje dat van 1895 tot 1950 in het bezit was van de fam. A. van Meeteren uit Haarlem en dat jaar aan het in 1948 opgerichte ZZM werd geschonken.

De **ST 22** die werd volgens overlevering in 1896 in Stavoren gebouwd is voor de visser H.C. de Boer uit dat stadje. Een kleine jol van 5.80 meter lengte, die reeds in 1904 overging naar de recreatie. Toen kocht dhr. Bekersma uit Zwaag deze jol. Op dat moment werd het de vissers duidelijk dat de goede jaren voor de visserij voorbij waren. De periode van slechte vangsten begon in 1903 en zou ruim tien jaren duren. Daarna kwam de Eerste Wereldoorlog waardoor de internationale handel stil viel. De Boer wachtte dat alles blijkbaar niet af. Hij verkocht reeds in 1904 zijn vissersjol aan een particulier, Bekersma, voor de recreatie. In die jaren kwam er op een jol dan een roefje, zoals gebruikelijk. Het scheepje wisselde nog een keer van eigenaar. S.J. van der Veen uit Eernewoude had het en in 1934 werd M. Welgemoed uit Drachten de eigenaar. Later ging Welgemoed wonen in Oranjewoud bij Heerenveen. Hij bleef met het jolletje varen tot in 1951.

De ST 22 bij Drachten

De Starum (ST 22) met de fam. Welgemoed op de Ee bij Drachten.

De jol gaat naar een tandarts in Delfzijl en in 1954 naar C.D. Moulijn, een dominee in Leeuwarden. In 1984 schenkt deze zijn jol aan het Zuiderzeemuseum. Daar zal de jol gerestaureerd worden. Erik Slagmoolen is de restaurateur van het museum. Hij ziet restauratie echter niet zitten, gezien de staat van het scheepje, en besluit een replica van de jol te maken die er weer uit ziet als de originele vissersjol uit 1896. In 1988 is het zover dat hij de oude jol goed heeft opgetekend en de nodige mallen heeft gemaakt. Het oude schip kan nu worden gesloopt en de replica ervan wordt gebouwd. Dat scheepje komt in het haventje van het buitenmuseum te liggen met de toelichting dat het de ST 22 is van De Boer uit Stavoren, een jol die in 1896 is gebouwd bij Ids Strikwerda in Stavoren. Waarom zou dit aannemelijk kunnen zijn? Ten eerste lijkt de jol qua vorm niet op een Roosjenjol. De spiegel wel, maar de kop niet. Ten tweede is de geschiedenis van de jol eenvoudig en overzichtelijk. Er is maar één visser die met dit scheepje acht jaren heeft gevist. Daarna ging de jol over naar de pleziervaart. Er hoeft dus geen misverstand te zijn over de eerste eigenaar en die wist met zekerheid wie zijn jol heeft gebouwd. Dat is dus anders dan de situatie na de Tweede Wereldoorlog, toen veel jollen in handen kwamen van plezierzeilers, maar niemand meer op de hoogte was van de geschiedenis van die jollen. Ook diverse oud-vissers in Stavoren bleken in die tijd bijvoorbeeld niet te weten dat Douwe Roosjen de werfbaas was die jollen bouwde. Zij kenden uit hun herinnering alleen Ids Strikwerda en natuurlijk de gebroeders Wildschut uit Gaastmeer, die veel langer door zijn gegaan met de bouw van jollen. In het geval van de ST 22 is de opdrachtgever voor de bouw van de jol tevens de enige visser geweest die de jol heeft

gebruikt. De particulier Bekersma hoorde dus uit eerste hand wie de bouwer van de ST 22 was. In de periode dat Roosjen werfbaas was op de werf binnen de sluis en Strikwerda werfbaas op zijn werfje op de Stadsfenne (en tevens werkzaam was bij Roosjen) kan het stellige antwoord dat de jol bij Strikwerda is gebouwd eigenlijk alleen maar betekenen dat deze jol gebouwd is op de Stadsfenne.

De ST 22 bij het ZZM in 1986 (boven) en in 2009 (onder). De kop is veel ronder dan bij Roosjen.

De ST 22 in 2009

De herfstjol van het Zuiderzeemuseum

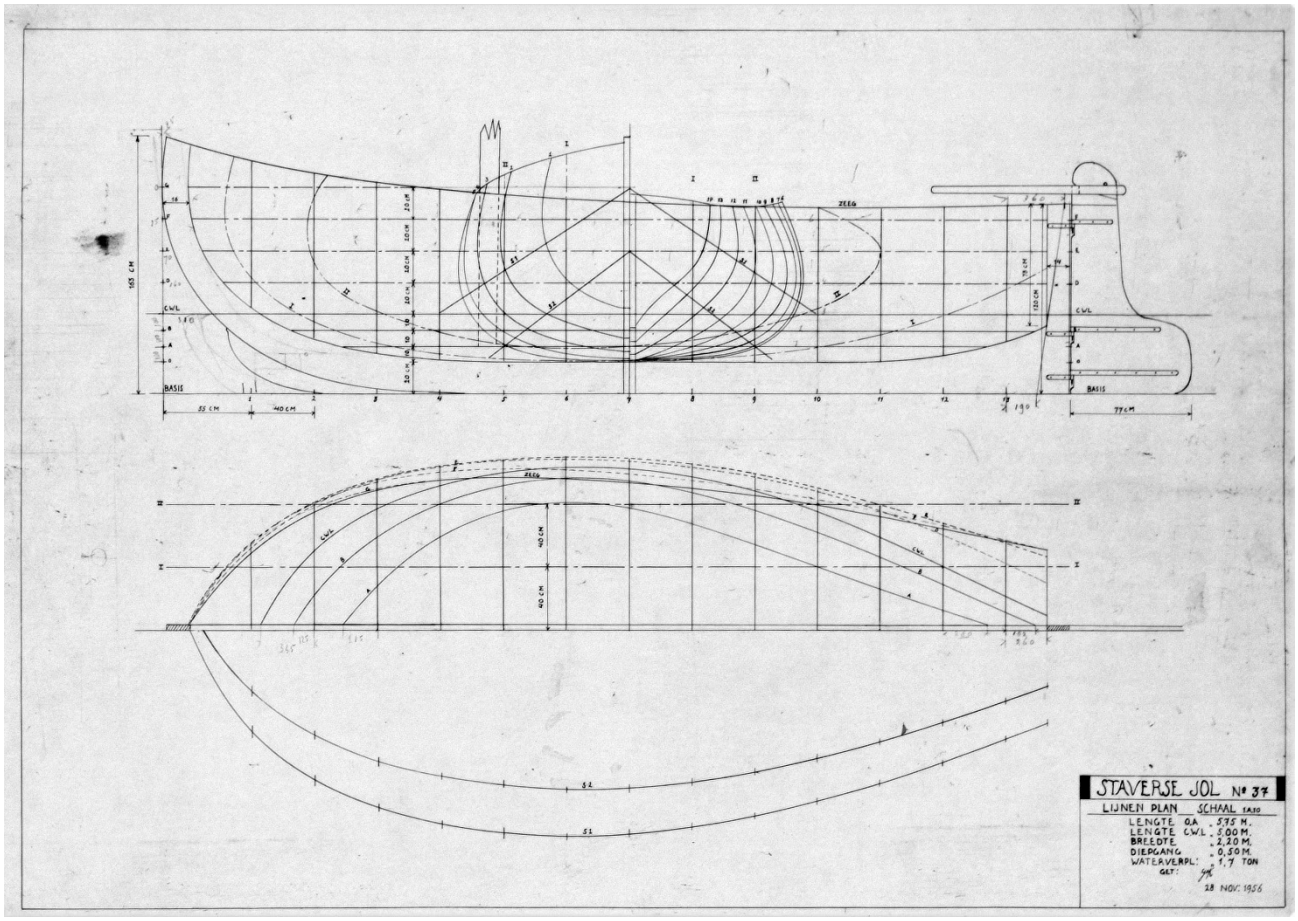
In 1950 kreeg het pas opgerichte Zuiderzeemuseum een oud herfstjolletje geschonken door de fam. Van Meeteren uit Haarlem. Het scheepje verkeerde in zo slechte staat, dat een totale restauratie nodig was, die in 1960 door de restaurateur van het ZZM, Machinus de Jonge, werd uitgevoerd. In 1956 was het jolletje opgemeten en getekend, waarna het in 1957 vrijwel geheel werd gesloopt. De restauratie was zo ingrijpend, dat er eigenlijk van nieuwbouw kon worden gesproken. Over dit scheepje is wel een en ander bekend dankzij een begeleidende brief van A. van Meeteren bij de overdracht van zijn jolletje. Volgens Van Meeteren zou het scheepje omstreeks 1893 gebouwd zijn in Stavoren, bij Strikwerda of bij Roosjen. De eerste eigenaar is onbekend, maar in 1895 krijgt de fam. Van Meeteren het scheepje in bezit en die houdt het tot 1950. In zijn begeleidende brief schrijft hij:
"*De toestand van de vloot was rond die tijd zo slecht, dat toen er veel ansjovis in de Zuiderzee kwam, er in Stavoren niet voldoende zeewaardige vaartuigen waren om de visjes te vangen. Enige notabelen van deze plaats brachten geld bijeen en daarvan werden 8 jollen gebouwd, namelijk 2 haringjollen en 6 herfst- of ansjovisjollen. Een van deze kleine jollen is al sinds 1895 in het bezit van de familie Van Meeteren geweest. De heer A. van Meeteren heeft dat scheepje aan het museum geschonken*".

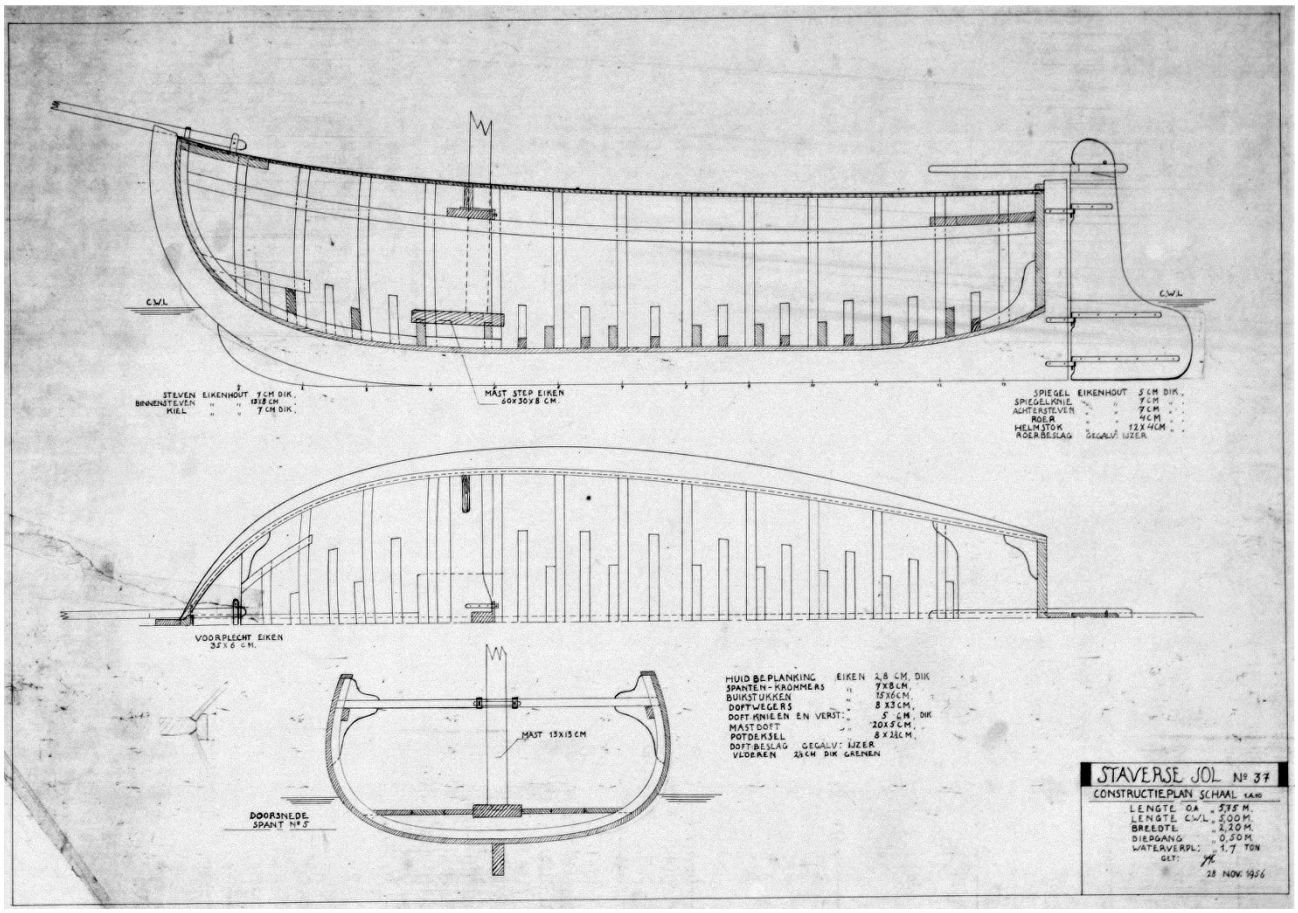
Inhoudelijk zijn er wel kanttekeningen te plaatsen bij deze brief. De toestand van de vloot jollen in Stavoren was rond 1890 ongetwijfeld matig. Die scheepjes waren toen rond de 20 jaren oud en daarmee toe aan grootonderhoud. De ansjovis kwam in die jaren echter niet voor het eerst in de Zuiderzee. De vis kwam er altijd al, maar werd pas

vanaf het midden van de tachtiger jaren door Staverse vissers gevangen, omdat Lemster vishandelaren die vis wilden opkopen voor de export. De Lemster handelaren hadden ook de nieuwe staande netten (geschikt voor ondiep water) ontwikkeld, zodat er met een klein scheepje als een vissersjol in het vroege voorjaar haring en daarna tot de zomer ansjovis kon worden gevangen. Die vissen werden met dezelfde jollen gevangen. Er was geen onderscheid tussen haring- en ansjovisjollen. De 'herfstjollen' waren fuikenjollen die Roosjen maakte voor het Vissersgilde. Daarmee werd in het najaar aal gevangen voor palinghandelaren uit Heeg/Gaastmeer. Die jolletjes waren vaak minder dan 6 meter lang, maar werden later ook gebruikt voor het vangen van haring en ansjovis. Tot in de 20e eeuw is Roosjen dit type vissersjol blijven bouwen.
Interessant blijft de vraag wie het jolletje bouwde dat Machinus de Jonge in 1960 bij het ZZM restaureerde. Van dat scheepje zijn tekeningen gemaakt voordat het gesloopt werd. Op grond van de tekeningen en het restauratiewerk van De Jonge is het aannemelijk dat Ids Strikwerda de bouwer is geweest. Gelet op de spitse, hoogoplopende kop en de frivole spiegel. Zo'n spits neusje zien we immers ook bij de HL 53.

Enkhuizen, 1960. Machinus de Jonge restaureert de ansjovisjol.

De restauratie van dit jolletje is zorgvuldig uitgevoerd, waarbij het scheepje eerst is opgemeten en uitgetekend. Dat laatste is voor ons interessant, aangezien er geen lijnenplannen van Roosjenjollen of jollen van Strikwerda bekend zijn. Jollen werden zonder tekening, met mallen gebouwd. Achteraf zijn vooral Wildschutjollen getekend.


STAVERSE JOL Nº 37
LIJNEN PLAN SCHAAL 1:10
LENGTE OA . 5,75 M.
LENGTE CWL . 5,00 M.
BREEDTE . 2,20 M.
DIEPGANG . 0,50 M.
WATERVERPL: . 1,7 TON
GET:
28 NOV. 1956


STAVERSE JOL Nº 37
CONSTRUCTIEPLAN SCHAAL 1:10
LENGTE OA . 5,75 M.
LENGTE CWL . 5,00 M.
BREEDTE . 2,20 M.
DIEPGANG . 0,50 M.
WATERVERPL: . 1,7 TON
GET:
28 NOV. 1956

De gerestaureerde herfstjol in de schepenhal van het ZZM. Opvallend is de vorm van de spiegel, die afwijkt van de spiegel zoals Roosjen die pleegde te maken.

Het jolletje is later uit de schepenhal verwijderd en ligt hier in het water.

Opvallend is de hoog oplopende kop van het scheepje, wat overigens niet zo af te lezen is van de tekening. Die vorm zien we echter wel terug bij de grotere jol HL 53 van Ids Strikwerda. Het kan dus aan de tekening liggen, die immers slechts een hulpmiddel was bij de restauratie, dat daar de kop lager is gehouden, terwijl De Jonge van het oude jolletje wist dat die een hoog oplopend neusje had..

Het voorstag staat bij deze jol niet op een botteloef, maar direct op de steven. In het potdek zijn achterin waar de stuurman staat versterkte openingen aangebracht voor roeidollen. De jollen konden met riemen worden voortbewogen, waarbij de roeier achterin staand niet trekt, maar duwt, met het gezicht in de vaarrichting.

Bij jollen die zeilen zonder giek vraag je je ook af hoe de grootschoot werd belegd. Er werd geen overloop bij de spiegel gebruikt, terwijl de schoot niet voorlijker belegd kan worden. Hij moet schuin naar achteren. Waarschijnlijk werd een enkele schoot gebruikt, die snel met een slag belegd werd op de korvijnnagel in het slemphout op de hoek van de spiegel

Scheepswerf De Vlijt van de Gebroeders Wildschut in Gaastmeer

Bekender dan de jollen van Roosjen en Strikwerda zijn die van Wildschut uit Gaastmeer. Dat is ook logisch, want in Gaastmeer werden aan het einde van de jaren dertig nog nieuwe jachtjollen gebouwd, terwijl Roosjen in 1906 overleed en Strikwerda van 1907 tot de verkoop van de werf in 1918 maar twee nieuwe jollen heeft gebouwd.

Advertentie van Wildschut voor de bouw van jachtjollen in de dertiger jaren

Gaastmeer. De scheepswerf van de Gebroeders Wildschut.

De Gebroeders Wildschut staan echter niet aan de basis van de Staverse jol. Rond 1860 werden de eerste jollen in Stavoren gebouwd, terwijl in Gaastmeer pas vanaf 1896 geprobeerd werd vissersjollen aan de man te brengen, waarbij het model van de jol werd afgekeken van de vissersjollen van Roosjen in Stavoren.

Palinghandel en jollenbouw in Gaastmeer

In de 19e eeuw werd de palinghandel in Friesland gedomineerd vanuit drie plaatsen: Workum, Gaastmeer en Heeg. De aalvangsten van vissers uit de wijde omgeving, tot in de Kop van Overijssel toe, werden opgekocht en met aakjes ("ielbûsen" of "aalboeiers") naar Gaastmeer gebracht, waar de vis levend werd bewaard in 'leggers', grote doorlaatbare kisten in het water. Ook werd er paling opgekocht uit Denemarken. Vervolgens brachten de grote Heger palingaken deze aal met enige regelmaat naar Londen, naar de eigen tolvrije ligplaats bij Billingsgate Market, waar ze als levende vis verhandeld werd met Engelse firma's. Deze palinghandel kende z'n oorsprong in Gaastmeer, waar in de 17e eeuw Wieger Anneszoon Visser palinghandel dreef. Zijn zoon Jan zette de handel in Gaastmeer voort en zijn zoon Anne deed dat in Heeg. Deze Anne Wiegers Visser werd opgevolgd door zijn zoons Wigle en Anne. De zaak ging over van vader op zoon. Er bestonden in de 19e eeuw twee palinghandels op Londen, een in Gaastmeer en een in Heeg. In 1844 verdeelden de handelaren in Gaastmeer, Jan Rintjes Visser en Wieger Wiegers Visser, de zaak onder elkaar. Jan Visser vestigde zich vervolgens in Workum. Vanaf 1844 bestonden er dus drie firma's Visser die ieder voor zich eigen klanten in Londen bedienden. Voor deze vishandelaren was het belangrijk de aal zo te bewaren, dat de vis vers en smakelijk bleef. Dat kon het beste in Gaastmeer, waar het water schoon was en waar de stroming (door op- en afwaaien) een gunstige uitwerking had op de waterkwaliteit. Gaastmeer was daarom het centrum van de aalopslag in leggers. De aal die in de herfst werd gevangen, bleef er de gehele winter bewaard in de drijvende pakhuizen. De gebroeders Visser van de palinghandel in Gaastmeer lieten een onderhoudswerfje bouwen in het dorp, waar in 1857 Roelof Wildschut uit Heeg werfbaas werd. Van die drie firma's heeft Wigle en Anne Visser & Zn. in Heeg de machtigste positie. Deze familie van succesvolle kooplui bezat rond 1850 bijna de helft van alle onroerend goed in Heeg inclusief de scheepswerf. In 1896 werd de palinghandel in Gaastmeer overgenomen door deze firma Wigle en Anne Visser & Zonen uit Heeg. Die overname had gevolgen voor de werkzaamheden op de scheepswerf in Gaastmeer. In 1881 overleed de burgemeester van Workum, Rintje Jans Visser (1827 – 1881), die tevens palinghandelaar was. Hij was de zoon en opvolger van Jan Rintsjes Visser die in 1844 zijn palinghandel naar Workum verplaatste. Rintsje Jans Visser had geen kinderen. Zijn bedrijf ging eerst over op de fa. Jan Haagsma en later, in 1907, werd deze palinghandel verkocht aan de Gebroeders Lankhorst uit Heeg, die overigens familie waren van Rintje Visser. De palinghandel was op dat moment dus geheel geconcentreerd in Heeg. Het stoombootje dat Lankhorst liet varen om de paling bij de vissers op te halen, met de naam "De Palinghandel", bleef de Workumers nog jaren herinneren aan deze handel. Dertig jaren later was het echter voorbij met deze eeuwen oude handel op Londen. De Friezen verloren geleidelijk terrein aan de Denen en in 1938 ging de palinghandel op Londen ter ziele.

Gaastmeer, palingaken komen hun lading halen bij de aalleggers.

Gaastmeer. Aallegger zoals die gemaakt werd door Wildschut. Achter de linker visser de woning van de vishandelaren Visser.

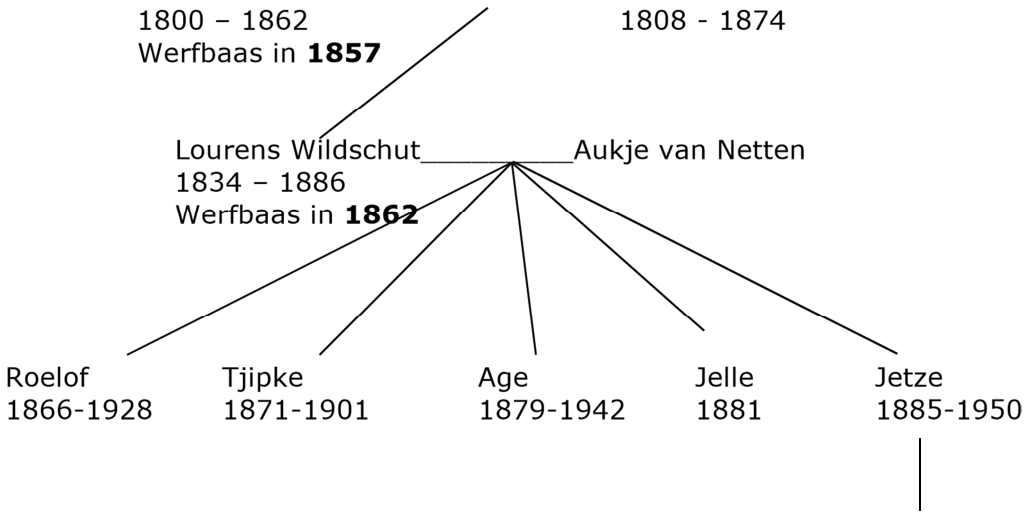
Workum, 1907. Het stoombootje "De Palinghandel" (WK 69) van de fa. Lankhorst uit Heeg. Met dit scheepje wordt de paling opgekocht bij de diverse aalvissers in Friesland. (Foto: Tresoar)

Roelof Ages Wildschut, in Heeg geboren in 1800, was als scheepstimmerman werkzaam bij de scheepswerven van Palsma in Heeg. In 1857 verhuisde hij met zijn gezin naar Gaastmeer, waar hij werfbaas kon worden op het nieuwe werfje dat de gebroeders Wieger, Sippe en Jan Wiegers Visser er hadden laten bouwen. Deze palinghandelaren hadden belang bij een onderhoudswerf in Gaastmeer. Voor de schepen en voor onderhoud aan de leggers. Alle palingaken kwamen hun lading halen in Gaastmeer en het was handig als deze schippers daar ook wat onderhoud en kleine reparaties konden laten uitvoeren. Dan hoefden ze daarvoor niet naar de werf van de Jong in Heeg of naar die van Eeltsjebaes in Joure. Nieuwbouw was in Gaastmeer niet nodig.

Nieuwe palingaken en aalboeiers werden 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 liet ook aken bouwen in Workum.

Vanaf 1857 was Roelof Wildschut baas op de werf die hij huurt van de gebroeders Visser in Gaastmeer. Roelof overleed in 1862 en werd opgevolgd door zijn oudste zoon Lourens. Deze huurde de werf tot 1876. De scheepshelling, timmerschuur en grond kwamen dat jaar in openbare verkoop en Lourens Wildschut werd de koper van de werf. Nu was hij werfeigenaar en werfbaas van het bedrijfje waar hij van jongs af aan gewerkt had. In 1886 overleed Lourens, waarna zijn oudste zoon Roelof de werf overnam.

Toen na tien jaar, in 1896, de palinghandel van de gebroeders Visser in Gaastmeer werd beëindigd, viel voor Roelof Wildschut de geregelde vraag naar onderhoudswerk aan palingschuiten weg en moest hij nieuwe klanten zien te vinden voor zijn werf. Hij bouwde die eerste jaren vooral eiken Staverse jollen voor vissers in Workum, Hindeloopen, Molkwerum, Stavoren en Laaksum. Die gebruikten de jollen in het voorjaar eerst voor de vangst van haring en daarna voor de ansjovis en in het najaar voor de vangst van paling. De jollen die hij bouwde, kregen een herkenbare eigen vormgeving, net ietsje anders dan de jollen die Roosjen sinds 1860 in Stavoren bouwde. Bovendien schakelde Wildschut in 1904 over op de ijzerbouw. Opvallend was, dat hij gedurende de periode van ijzerbouw ook nog houten jollen bleef bouwen. Als ijzeren scheepsbouw maakte 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 legde de werf bepaald geen windeieren, maar deze zakelijke voorspoed kon niet verhinderen, dat werfbaas Roelof Wildschut voortdurende twisten had met zijn jongere broers die ook op de werf werkten. In 1909 hield Roelof het daarom voor gezien en namen Age, Jelle en Jetze het roer over. De onenigheid tussen deze broers werd daarmee echter niet opgelost en toen er na de Eerste Wereldoorlog geen vraag meer was naar zeilende vrachtschepen, besloot Jelle en twee jaar later ook Age te emigreren naar Amerika, nadat Jetze de werf van Age over had genomen. Samen met zijn zoon Lourens schakelde Jetze in 1924 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. Na de Eerste Wereldoorlog viel de vraag naar zeilende vrachtschepen weg. Het werfje in Gaastmeer was ongeschikt om er grotere motorschepen als de luxemotor en de spits te kunnen bouwen. Als scheepswerf had het bedrijf in Gaastmeer geen toekomst meer. Jelle emigreert in 1921 daarom met zijn gezin naar Amerika, in 1924 gevolgd door Age met gezin. **Jetze** koopt in **1924** de werf van Age en begint er samen met zijn zoon **Lourens** een jachtwerf. Na het overlijden van Jetze in **1950** besluit Lourens in **1953** met de werf te stoppen.

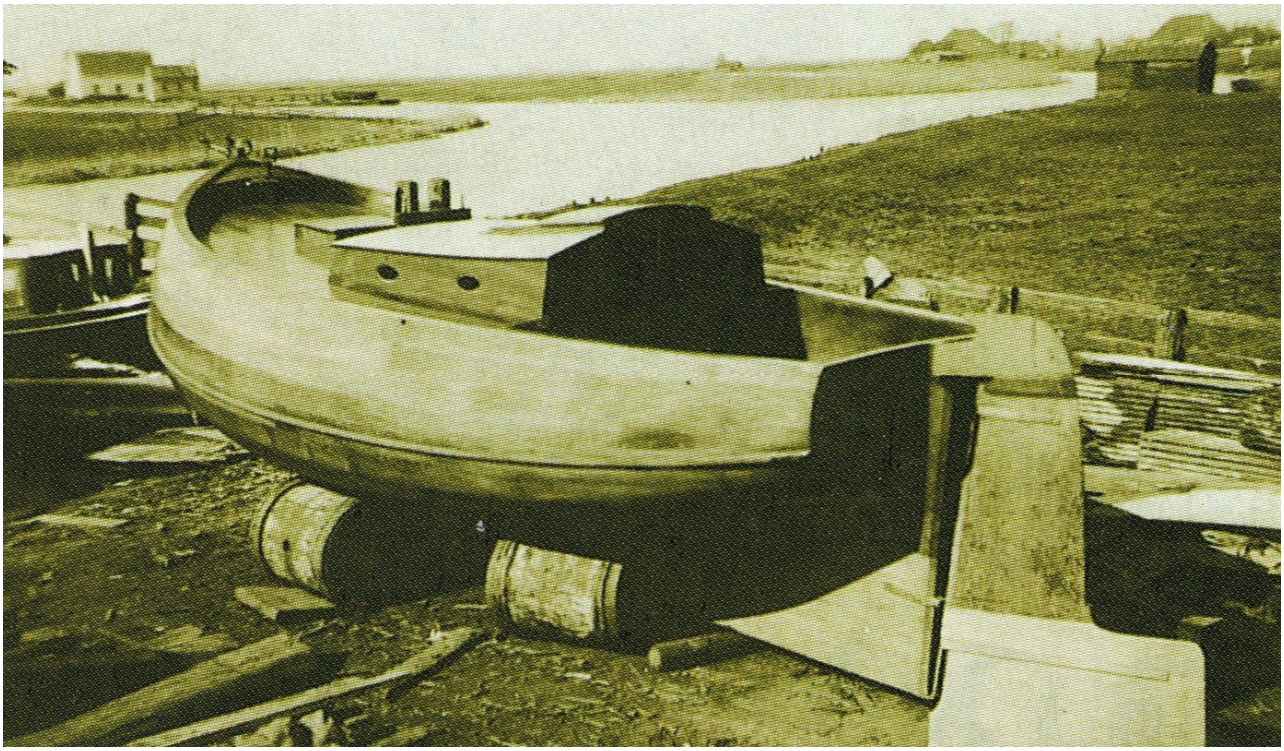
De geschiedenis van de werf kent daarmee drie periodes:

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.

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

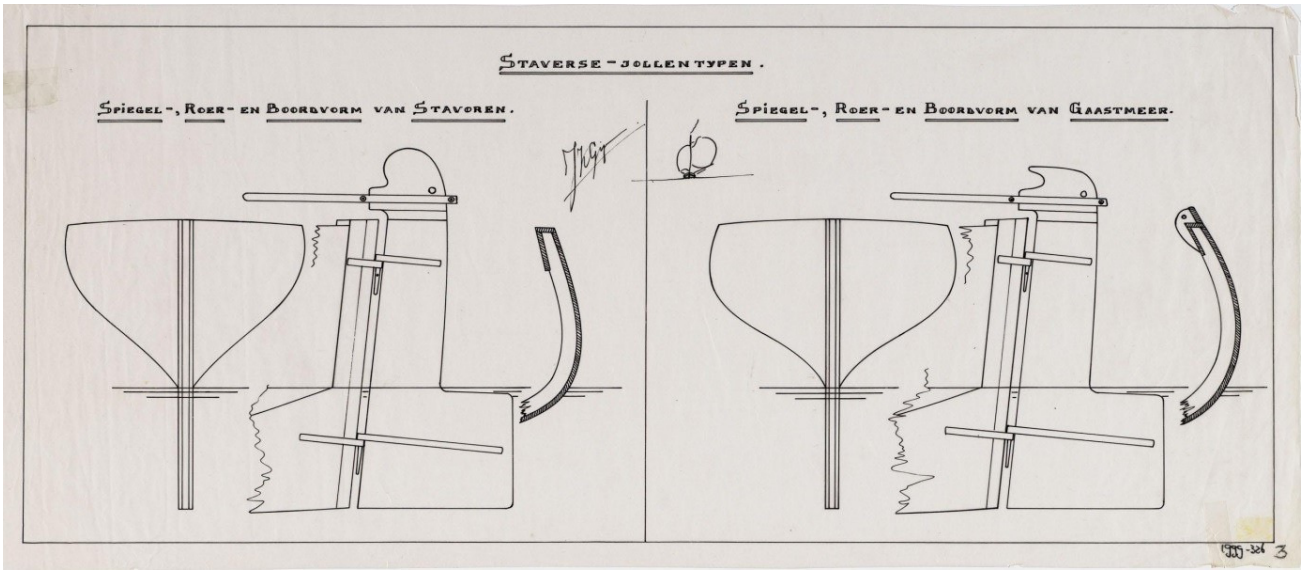
C. 1924 – 1953 Jachtbouw: Onderhoud en nieuwbouw van boatsjes, BM-ers, jachtjollen (Staverse jollen met een kajuitje, voor de pleziervaart), houten motorbootjes etc.

'De Meerkol', in 1933 gebouwd in Gaastmeer, is later als Elisabeth Jacoba gerestaureerd in vissermansuitvoering en 'visserijnummer' AM 33 zal krijgen. Ligplaats Amsterdam, bouwjaar 1933.



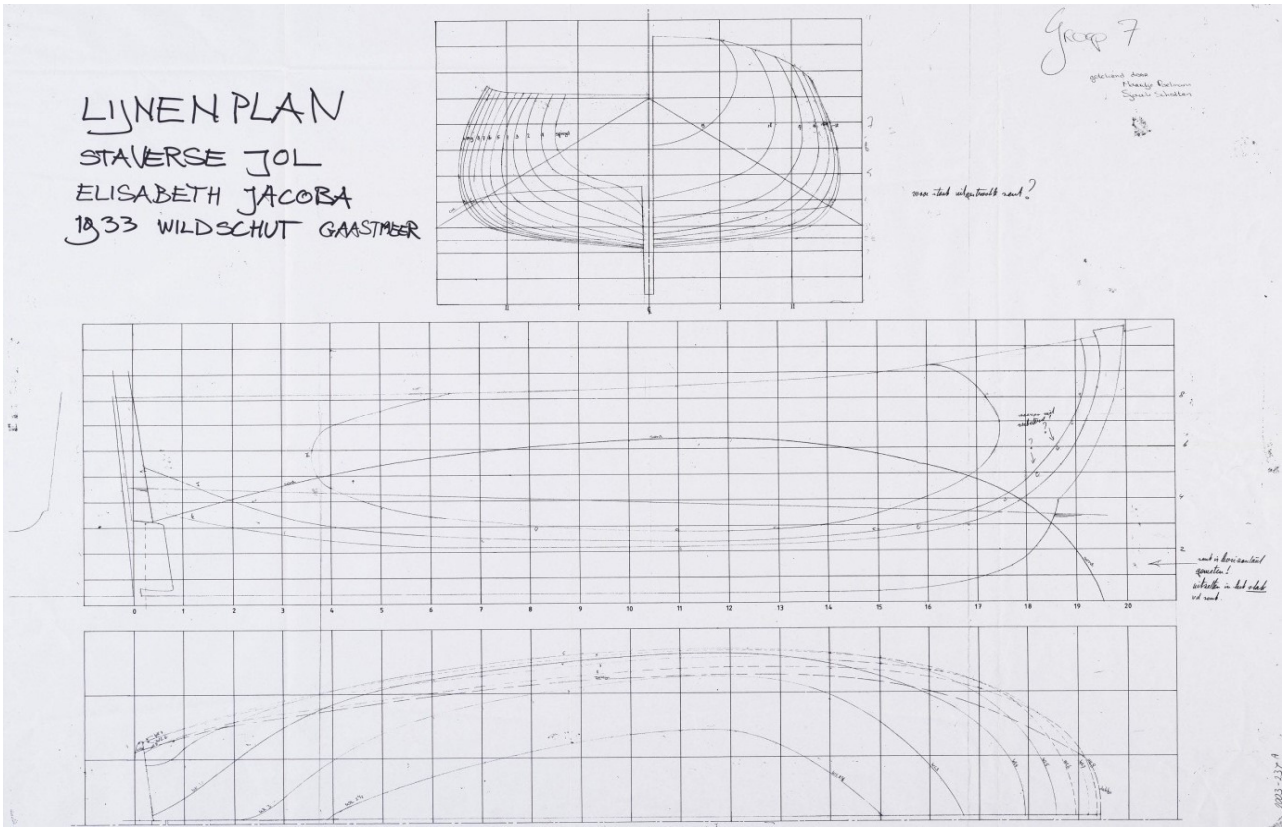
Gaastmeer, 1933. De 'Meerkol' op de kant voor de te water lating.

Gaastmeer, 1947. De timmerschuur van Wildschut van jachtwerf De Vlijt. Rechts zit Jetze Wildschut, links staat zijn zoon Lourens. Zij zagen geen brood meer in de jachtbouw en hielden er in 1953 mee op. De Jong in Heeg bleef gewoon doorgaan en werd uiteindelijk succesvol met de bouw van ronde jachten.



J.K. Gipon: Verschillen tussen de jollen uit Stavoren (links) en uit Gaastmeer (rechts). Opmerkelijk is, dat Gipon niet wijst op de verschillende vormgeving van de kop: spits bij Roosjen en bol bij Wildschut.

De gebroeders Wildschut maakten hun Staverse jollen iets zwieriger dan Roosjen in Stavoren deed. Wildschutjollen hebben een rondere kop en een duidelijk hartvormige spiegel, terwijl de spiegel van de jol uit Stavoren meer V-vormig is. De boorden trekken bij de Gaastmeerjollen sterker naar binnen en de klik van het roer is anders vormgegeven. De opvallend spitse koppen van jollen uit Stavoren komen bij Wildschut niet voor.



Stavoren, De ST4 met op het voordek C.J. de Boer: een dagje met de familie te varen. De ST 4, De Jonge Jan, die van 1920 tot 1949 in gebruik is bij C.J. de Boer, is gebouwd in 1904 bij Wildschut. Lengte 7.60, breedte 3.00 meter. In 1949 werd de jol gekocht door het Zuiderzeemuseum en in 1981 weer 'verkocht' aan Roelof van der Werf, scheepsbouwer in Workum, als betaling voor rondhouten, zwaarden en een roer. In Workum is de jol gerestaureerd en daarna als jachtjol overgegaan in particuliere handen. De laatste eigenaar, van 1995 tot heden, is Wim Dieperink uit Harkstede.(Zie foto onder, foto's: Collectie Wim Dieperink)

Sloten, 2009. De ST 4 van Wim Dieperink uit Harkstede. Een fraai gerestaureerde vissersjol die in 1904 gebouwd is in Gaastmeer. Lengte 7.60, breedte 3.00 meter. In 1949 stond de jol bij Valk in Stavoren op de kant en werd daar ontdekt door medewerkers van het pas opgerichte Zuiderzeemuseum, die de jol van C.J. de Boer kochten voor f. 1500,- In 1981 werd de jol overgedaan aan Roelof van der Werff in Workum, die het schip restaureerde tot jachtjol, waarna ze overging naar de pleziervaart. (Foto: Wim Dieperink)

Laaksum, 1944 met de HL 7 uit 1918. Deze grote vissersjol van 7.50 meter werd door Wildschut gebouwd met stalen spanten, wegens gebrek aan goed eikenhout aan het einde van WO I. Op de foto hier onder in de vaart als jachtjol: de Stamper van Piet Blokland.

Behalve houten vissersjollen en jachtjollen bouwde Wildschut ook een paar staalijzeren vissersjollen en een staalijzeren jachtjol met het achterschip van een scherpjacht: met overhang en doorgestoken roer: de 'Brunte'. Nog een bijzonderheid is de vissersjol HL 7 uit Laaksum, gebouwd in 1918. Er was in het jaar dat WO I eindigde, onvoldoende goed eiken hout verkrijgbaar, zodat Wildschut deze jol bouwde met stalen spanten. Ook zijn na de Tweede Wereldoorlog bij diverse oude visjollen (zoals bij de ST 32) tijdens een restauratie rotte eiken krommers vervangen door ijzeren spanten. Eenvoudiger te maken en goedkoper dan het aanbrengen van eiken krommers.

Urk, 2014. Restauratie van de Bolleboos. Na de oorlog heeft Veenland krommers vervangen door spanten. In die tijd werd het toepassen van massieve krommers niet mogelijk gevonden.

De staalijzeren vissersjollen van Wildschut

Bij Wildschut werden niet alleen vissersjollen gebouwd. Toen de Friese werven rond 1900 overstapten op ijzerbouw, gingen de Gebroeders Wildschut daarin mee en bouwden ze met veel succes vele ijzeren pramen, skûtsjes en klippers. Maar geen vissersschepen, op vier jollen na. Eigenlijk is het verrassend dat slechts weinig vissers de opdracht gaven een ijzeren jol te maken, zoals er ook vrijwel geen ijzeren botters zijn gemaakt voor de Zuiderzeevisserij. Een ijzeren jol zou voor de vissers immers ook grote voordelen hebben. In De Lemmer werden vanaf 1900 nog maar een paar houten aken voor de Lemster vissers gebouwd. De meeste nieuwe aken van De Boer zijn van staalijzer, maar Lemmer was een uitzondering. Vissers uit andere plaatsen kozen voor houten schepen. Een ijzeren schip op de Zuiderzee, dat kon immers nooit goed gaan. Drijft dat wel ? IJzer zinkt immers ! Roest zo'n schip niet onder je kont weg ? De binnenschippers in Friesland gebruikten dit soort argumenten, totdat bleek dat ijzeren skûtsjes en beurtscheepjes het veel beter deden dan de houten. Lichter, sterker, ruimer, minder onderhoud, geen lekkage. De vissers op de Zuiderzee hebben die stap echter nooit gemaakt, op een paar na.

Vier staalijzeren vissersjollen uit Gaastmeer

In Stavoren werden door Roosjen en daarna door Strikwerda alleen maar houten vissersjollen gebouwd. In Gaastmeer schakelden de gebroeders Wildschut in 1904 echter over op ijzerbouw. Opdrachtgevers voor de bouw van vrachtscheepjes en pramen bestelden vanaf 1900 vooral staalijzeren schepen. Die waren sterker, ruimer en goedkoper in onderhoud dan de 19e eeuwse houten uitvoeringen ervan. Het is daarom opvallend, dat er bij Wildschut slechts vier ijzeren vissersjollen zijn gebouwd: de UK 67 (later LE 120,WON 17) in 1910, de ST 49 in 1911, de ST 26 in 1912 en de ST 56 in 1913. Deze jollen vallen op door hun dikke, stompe koppen, terwijl de 'jollenkruiser' Brunte uit 1920 juist een opvallend spitse kop heeft. Maar dat schip was dan ook een kruising tussen een scherp jacht en een jachtjol.

Duidelijk is te zien dat de huidgangen van onderen naar boven overlappen, dit om de ansjovisnetten niet te beschadigen. Foto Theo Kampa.

De Lemmer, de verlengde jol **LE 120** *die Andries Poepjes in 1942 kocht van de Urker visser Theunis Post, die ermee viste onder nummer* **UK 67**. *In 1949 trok Poepjes naar Makkum waar de jol visserijteken* **WON 17** *kreeg. Tot 1957. In de zestiger jaren lag het schip te koop in IJlst, bij Bakker. Midden jaren zeventig kocht Adriaan Heemskerk de jol en liet het schip inkorten en restaureren bij scheepswerf Volharding in Stavoren. Het hoge zetboord in de kop is daarbij niet verwijderd.*

Restauratie van de WON 17

De *Volharding* heeft niet alleen drie Staverse jollen naar eigen ontwerp gebouwd, maar ook een bekende jol gerestaureerd: de oude Staverse jol WON 17 , de 'Séhoun'. Dit schip is in 1910 gebouwd bij Wildschut in Gaastmeer. Het is een van de vier ijzeren jollen van werf *De Vlijt* en met acht meter lengte ongebruikelijk groot. Voor de visserij werd de jol in Makkum met bijna drie meter verlengd en voorzien van een zetboord in de kop. Als jol van elf meter zag hij er wel wat vreemd uit. De mast stond na de verlenging nog op de oorspronkelijke plaats, dus bij elf meter helemaal voor op het schip. Adriaan Heemskerk kocht de jol in het midden van de zeventiger jaren van Bakker uit IJlst. In het voorjaar van 1976 lag dit schip voor de werf 'Volharding' in Stavoren om weer ingekort te worden. Werkendeweg bleek hoeveel er gerestaureerd moest worden. Het ijzeren vlak bleek als een vergiet te zijn. De Kromhout scheepsmotor zat muurvast en moest vervangen worden. Dat jaar is deze jol bij de *Volharding* echter weer in oude glorie hersteld voor de nieuwe eigenaar. In 1994 nam Aart Loomeijer de jol over toen die bij Reid de Jong in Workum te koop lag. Het is een schip dat in de jaren daarna regelmatig aandacht trok bij activiteiten van rond- en platbodem schepen, bij visserijdagen zoals in Workum en bij demonstraties met klassieke schepen in Groningen. Aart Loomeijer bracht de jol onder in een stichting. In oktober 2011 is het schip verkocht aan de fam.Gaarlandt. De jol ligt nu bij Gaastmeer, in de vaart naar de Inthiemasleat.

De ingekorte en gerestaureerde WON 17 van Aart Loomeijer op het IJsselmeer. Later is deze jol overgegaan in een stichting en rond 2015 verkocht aan E.G. Gaarlandt in Gaastmeer. (Foto: Koos Vinnips)

De Séhoun van Aart Loomeier. Het zetboord rond het voordek is bij de restauratie in de zeventiger jaren blijven staan. Het is markant en past bij de geschiedenis van het schip, maar maakt het model ook onnodig zwaar.

Makkum, Andries K. Poepjes gebruikt de WON 17 voor de visserij bij de fuiken. Op dat moment is de jol wel verlengd, maar nog niet voorzien van het zetboord op de kop.

De ST 49 van Adriaan Heemskerk *(Foto: boven: Joukje Bouma, onder A. Heemskerk)*

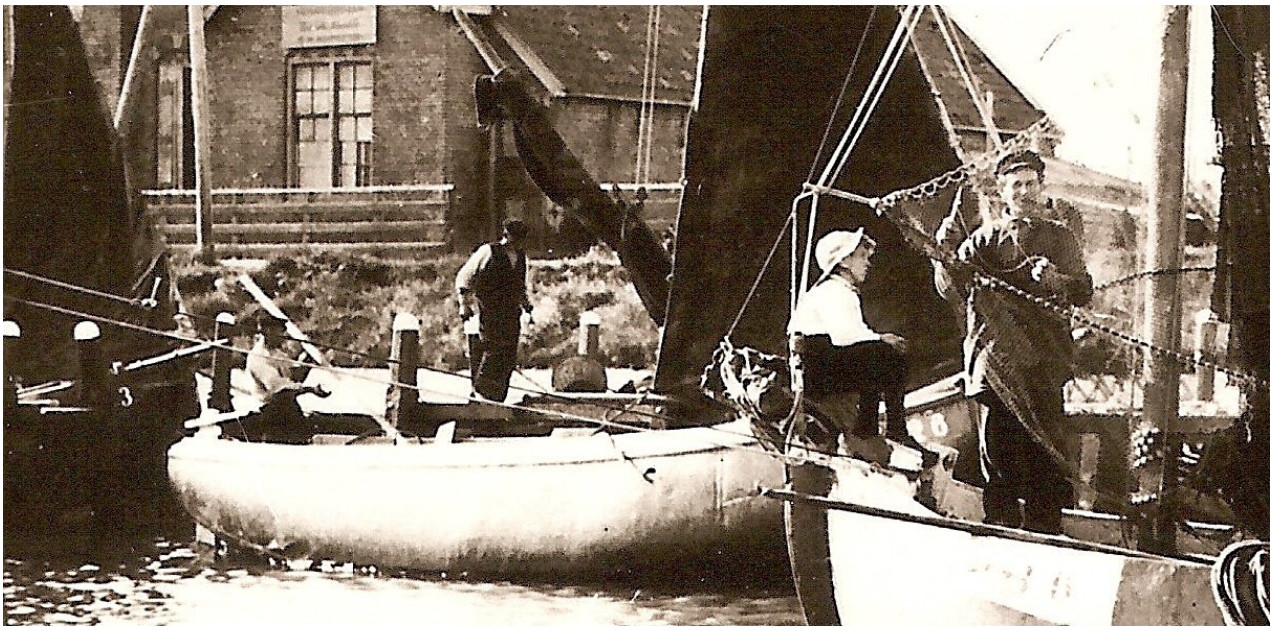
De ST 49 waar Gerrit Mulder mee viste vanaf 1911, verkocht hij in 1924 aan Hylke Smits, die er tot 1936 mee viste onder nummer ST 58. In 1935 slaagde hij er niet in tijdens een storm de haven te bereiken. Hij strandde naast de haven. Hylke Smits liet in 1938 een flinke vissersschouw bouwen bij scheepswerf Volharding in Stavoren, een zusterschip van de ST 16 van Siebren Mulder. Samen zouden ze in span gaan vissen met een sleepnet. De jol ging vervolgens over naar de recreatie. Bij deze jol zijn de gangen overigens **niet** *omgekeerd overnaads geklonken zoals bij de ST 56. (Foto: collectie Jan Visser)*

De vissersjol ST 26 van Fedde de Boer

Op de voorgrond de ST 26, de ijzeren jol ST 26 van Fedde de Boer. Fède de Boer verkoopt de jol later voor 250 gulden aan Jan Wijbrands (die geïnteresseerd was in de scheepsmotor), die het schip (zonder motor) doorverkoopt aan Meindert de Groot die er een oliebootje van wil maken. Dat laatste is er echter nooit van gekomen. Het schip wordt verkocht naar Hindeloopen en wordt bij de Volharding in Stavoren voor de visserij verlengd en ontdaan van het zetboord.

Gaastmeer, 2008. Tijdens de reünie van Wildschutschepen lagen de ST 26 (rechts), de ST 56 (midden) en de jachtjol Brunte bij de houten jollen in het haventje.

Hindeloopen, jaren vijftig, met de verlengde HI 45 (ex-ST 26) aan de steiger, zonder zetboord. Onder: als ST 26 in Stavoren nog niet verlengd, met houten zetboord en met rechts vooraan de ST 36 van Cusveller.



De ST 26 na een recente opknapbeurt

Ook oude, staalijzeren schepen kunnen indien nodig weer in een prima conditie gebracht worden, door het casco te (laten) stralen, waarna zwakke plekken gerepareerd worden en waarbij daarna de romp afgewerkt wordt met epoxyplamuren en coatings. Zoals op deze foto te zien is bij een recente refit van de oude ST 26. In 2019 zette de fam. Landman uit Harmelen dit schip in de verkoop.

De jachtjol ‘Brunte’

Jarenlang stond in het Nederlands Jachtregister een stalen Staverse jol geregistreerd van 9.00 meter lang, die in 1920 gebouwd was bij A. Wildschut in Gaastmeer. De eerste naam was ‘Garoeda’. De tweede eigenaar, J.M. Looman uit Amsterdam, liet de jol in 1924/1925 registreren onder de naam ‘Noreg’. Lengte 9.00 meter, breedte 3.15 en diepgang 0.90 meter.In het stamboek voor Ronde- en Platbodemjachten is de ‘Brunte’ in 1978 echter geschrapt uit het stamboek, aangezien deze jol de kont heeft van een scherp jacht. Een overhangend hek met een doorgestoken roer. Een begrijpelijke beslissing, wat niet wegneemt, dat de ‘Brunte’ er opvallend fraai uitzag en een goede zeiler bleek te zijn.

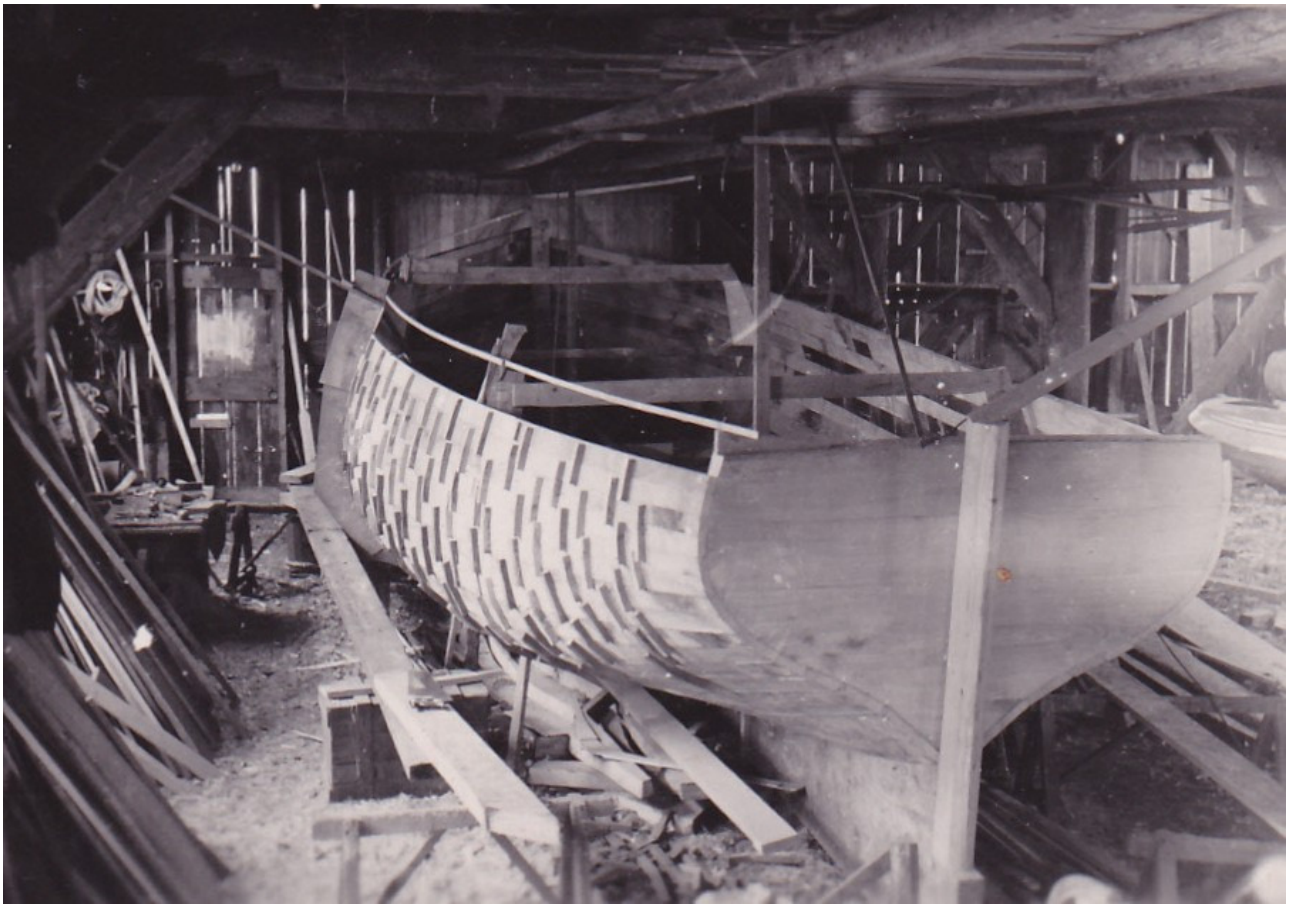
In de jaren zeventig was het schip van een zeiler uit Grouw, die deze jol bij ‘It Eilân’ had liggen in de Goëngahuister sloot. De jol had de uitstraling van een luxe jacht, fraai afgewerkt met teakhouten dek, potdek, kuip en roef. Veertig jaren later was het schip echter toe aan een refit. Het dek en de roef lekten, er was sprake van roestvorming waar het dek aansloot op de boorden en onder het potdek was eveneens roestvorming. De eigenaar Lieuwe van der Pol uit Heeg besloot het schip op te knappen in samenwerking met Simon van der Meulen in Wartena. Dek en kajuit zullen vervangen worden door een stalen dek en roef.

Wartena, 2014. De ‘Brunte’ wordt door Lieuwe van der Pol en Simon van der Meulen opgeknapt.

HEEG

‘The Lady of Stavoren’ van 9.50 meter

De familie Van der Winkel bezat een oude jol die aan vervanging toe was. Zij liet bij Wildschut in 1938 een bijzonder grote nieuwe jol bouwen van 9.50 meter lengte. Toen de oorlog uitbrak, was de jol nog niet klaar. De bouw liep vertraging op. Dhr. Van der Winkel had zijn vrouw en twee zonen voor hun veiligheid naar Engeland gestuurd, waar ze verbleven in Teddington. Hij bleef zelf in Nederland, maar overleefde de oorlog niet. De jol kon na de oorlog daarom niet aan de opdrachtgever worden overgedragen.

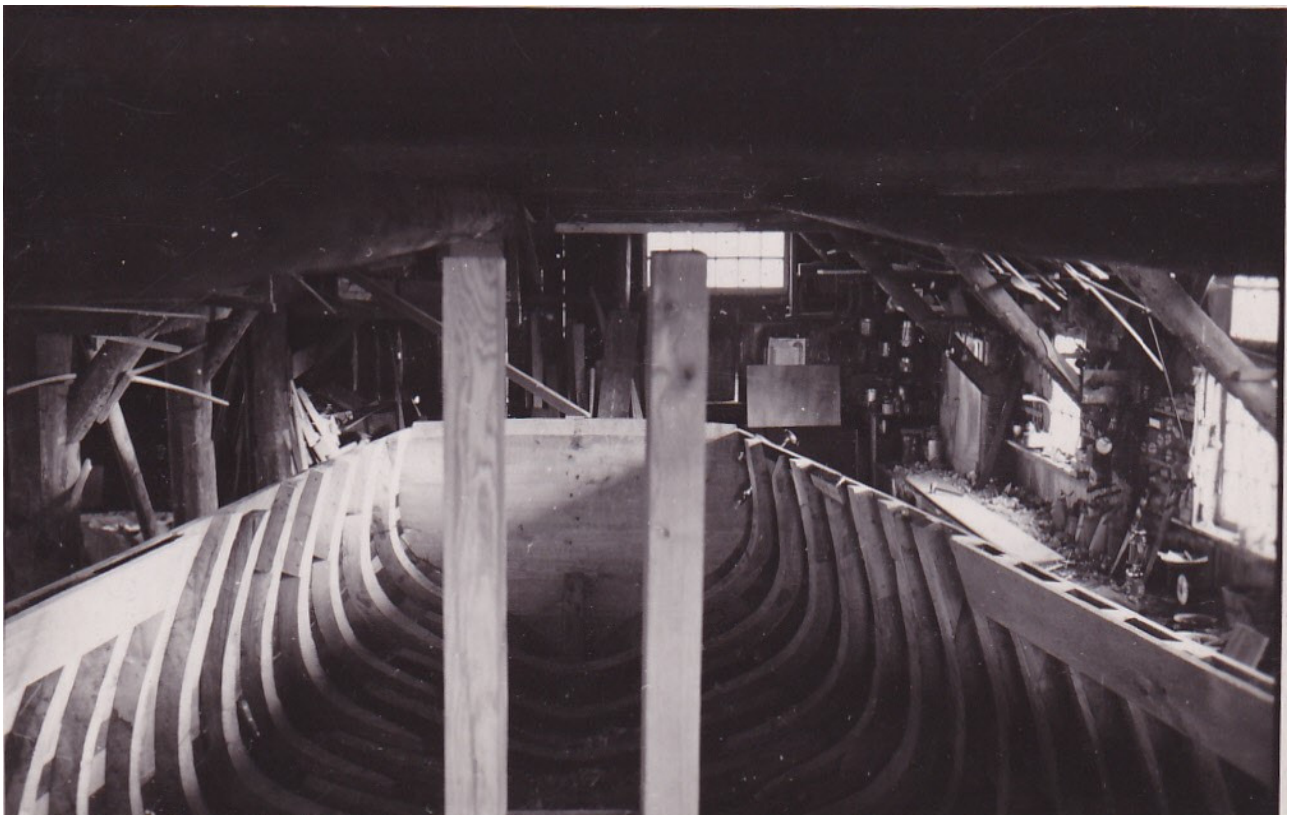


De blokjes aan de romp zorgen ervoor dat de spijkers gemakkelijk van de voorlopige mallen te halen zijn.

De erfgenamen Van der Winkel hadden geen behoefte om de jol naar Engeland te laten komen en daarom werd geprobeerd het enorme schip in Nederland te verkopen. Wildschut adverteerde en zocht kopers, maar die waren er vlak na de Tweede Wereldoorlog niet. De jol moest f. 4000.- kosten, niet veel geld, maar na de oorlog was dat voor veel watersporters toch nog wat te veel. De prioriteiten lagen immers elders. Een brief met ‘kiekjes’ van de jol aan een geïnteresseerde (Van der Zee uit Goes) is hierbij opgenomen. Omdat er geen kopers op het continent werden gevonden, is het schip daarom uiteindelijk toch geleverd aan een zoon van de opdrachtgever. In 1951 werd de jol via Harlingen naar Engeland verscheept, waar The Lady of Stavoren verkocht werd aan Mrs. Phillips Hamilton, die de jol naar Conyer in Kent bracht en als woonschip gebruikte. In de jaren zeventig bood zij vanuit Sittingbourne de jol te koop

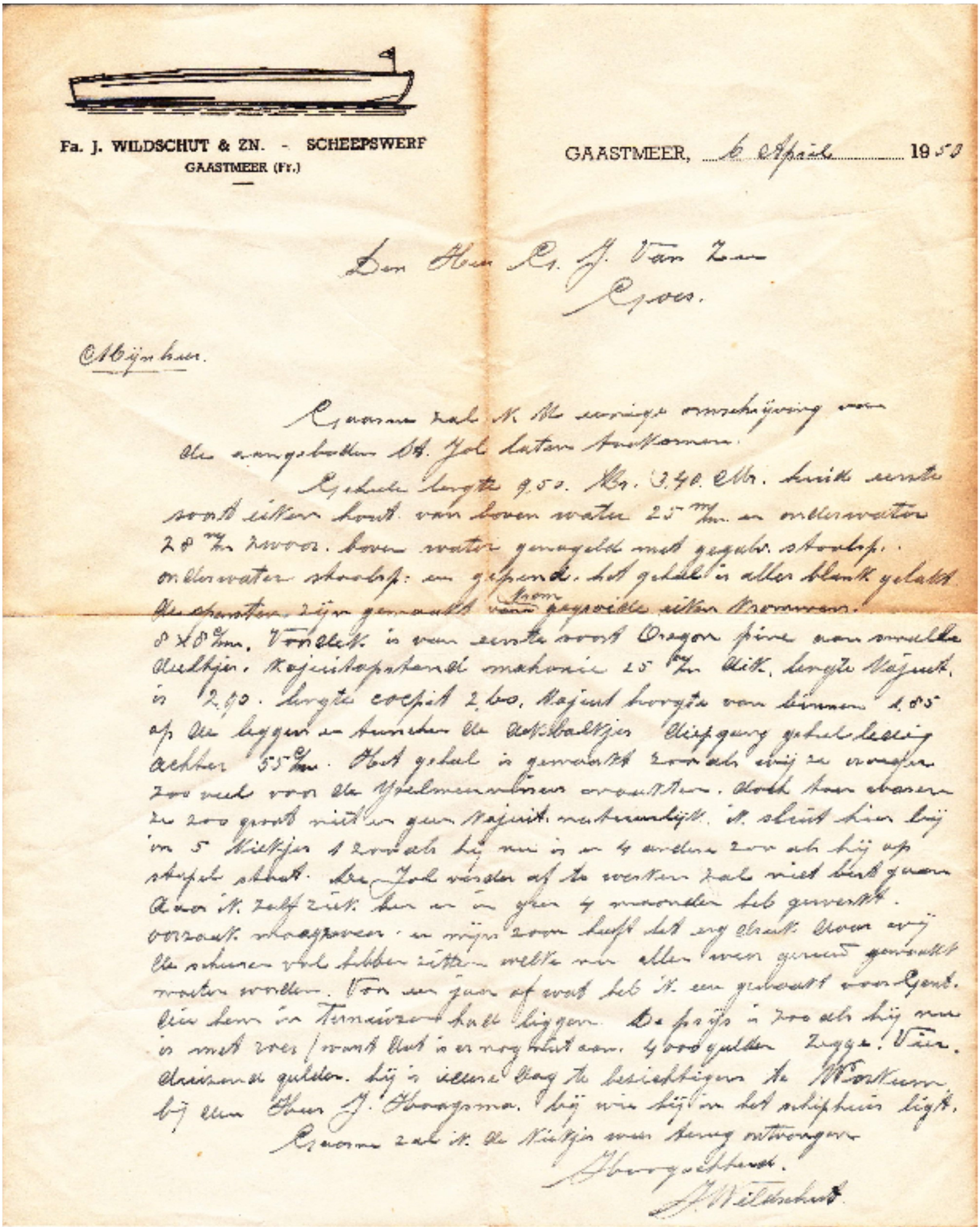
aan, onder meer in De Waterkampioen. Er was echter geen koper die deze grote jol weer naar Nederland heeft gehaald.

Gaastmeer, bouw van The lady of Stavoren' bij Wildschut (Foto's: collectie WimTasseron)



Na een paar keer van eigenaar te zijn gewisseld, kocht de familie Paul Martin het schip in 1986/87. Zij bleef ermee varen tot 2017, toen zij de Lady te koop zetten.

Gaastmeer, eind jaren veertig. Fotootjes die Wildschut meestuurde bij een brief ter informatie van een potentiële koper van de jol. (collectie Wim Tasseron) Onder: de jol onder zeil in Engeland. (Foto: FSM)


Fa. J. WILDSCHUT & ZN. - SCHEEPSWERF
GAASTMEER (Fr.)

GAASTMEER, 6 April 1950

Den Heer C. J. van Zee
Goes.

Mijnheer.

Gaarne zal ik U de verdere omschrijving van de aangeboden St. Jol laten toekomen.
Gehele lengte 9.50. Br. 3.40. Mr. huid eerste soort eiken hout van boven water 25 m/m en onderwater 28 m/m zwaar. boven water genageld met gegalv. staalsp. onderwater staalsp. en gespend. het geheel is alles blank gelakt de spanten zijn gemaakt van krom gegroeide eiken stammen. 8 x 8 c/m. Voordek is van eerste soort Oregon pine van smalle deeltjes. Kajuitopbouw van mahonie 25 m/m dik. lengte Kajuit is 2.90. lengte cocpit 2.60. Kajuit hoogte van binnen 1.85 op de leggers en tussen de dekbalkjes Diepgang geheel leeg achter 55 c/m. Het geheel is gemaakt zoo als wij ze vroeger zoo veel voor de Ysselmeerwateren maakten. doch toen waren ze zoo groot niet en geen kajuit natuurlijk. Ik sluit hier bij in 5 kiekjes 1 zoo als hij nu is en 4 andere zoo als hij op stapel staat. De Jol verder af te werken zal niet best gaan daar ik zelf ziek ben en in geen 4 maanden heb gewerkt. oorzaak maagzweer. en mijn zoon heeft het erg druk. Doordat wij de schuren vol hebben zitten welke nu alles weer gereed gemaakt moeten worden. Van een jaar of wat heb ik een gebouwd voor Gent. die hem in Terneuzen had liggen. De prijs is zoo als hij nu is met zeil want dat is er nog niet aan. 4000 gulden zegge: Vier duizend gulden. hij is iedere dag te bezichtigen te Workum bij den Heer J. Haagsma. bij wie hij in het schiphuis ligt.
Gaarne zal ik de kiekjes weer terug ontvangen.

Hoogachtend.
J. Wildschut.

Brief uit 1950 van Wildschut aan Van der Zee uit Goes. Wildschut meldt dat hij ziek is en 4 maanden niet heeft gewerkt. Wel stuurt hij 5 kiekjes mee van de bouw van het schip. De jol kost f. 4000.- en is iedere dag te bezichtigen in Workum, bij J. Haagsma. De kiekjes ontvangt Wildschut gaarne weer terug.
De koop ging overigens niet door. (Brief en kiekjes uit collectie Wim Tasseron, Middelburg)

De Lady of Stavoren staat in 2017 te koop. (emailadres: paul@paulmartinsailmaker.co.uk)

5

Jollenbouwers elders

Vissersjollen van werven uit Workum, Hindeloopen, Urk en Broekerhaven

De vissersjollen werden voor het eerst gebouwd in Stavoren, waarbij de werfbaas opgeleid was in Hindeloopen en ongetwijfeld ideeën van de Wijbrandswerf heeft toegepast bij de jollenbouw in Stavoren. Aan het einde van de 19e eeuw was de vissersjol in Stavoren een populair scheepje geworden bij de vissers in de Zuidwesthoek, in Workum, Hindeloopen, Molkwerum, Stavoren en Laaksum. Maar ook aan de overkant van de zee, bij Kolhorn, Medemblik, Andijk en Broekerhaven. Bij vissers die zich financieel geen botter konden veroorloven. In De Lemmer was de jol niet populair. De enige jol die even vanuit de Lemster haven heeft gevist, was de LE 120 van Andries Poepjes. Van 1941 tot 1949. Die had hij gekocht van de visser Post uit Urk. (De mededeling van Wim Dieperink dat zijn ST 4 tot 1920 in De Lemmer zou hebben gevist onder registratie LE 90, wordt niet bevestigd in de administratie van de gemeente Lemsterland.) Op Urk was de jol als zeegaand vissersschip omstreden, maar ja, daar was veel omstreden. Ondertussen waren er diverse vissers op Urk die een jol hadden. Ze meerden hun scheepjes af aan de steiger van de Westhaven, bij de Staverse Hoogte, waar nu de stichting Historische Westhaven Urk met twee stalen jollen en een spekbak probeert de sfeer van voorheen te doen herleven. Er zijn in het verleden ongetwijfeld ook vissersjollen gebouwd op de scheepswerven in Workum, in Hindeloopen, op Urk en in Broekerhaven en Kolhorn. Zo moeilijk was dat niet. Van werven op Urk, in Kolhorn en Broekerhaven is bekend dat zij ook jollen bouwden, maar dat hebben Zwolsman in Workum en Wijbrands in Hindeloopen ongetwijfeld ook gedaan. Zij zijn echter allen in de schaduw gebleven van de eerste jollenwerf, die van Douwe Roosjen in Stavoren en de succesvolle scheepswerf van de Gebroeders Wildschut in Gaastmeer. Er zijn geen werfboeken waaruit een en ander blijkt, maar werfboeken zijn er van scheepswerf 'De Vlijt' in Gaastmeer ook niet bewaard gebleven. Evenmin als van de jollenwerf van Douwe Roosjen in Stavoren.

Workum, scheepswerf De Hoop met op de helling een blazer en een botter. Voor de kant een visserrsjol.

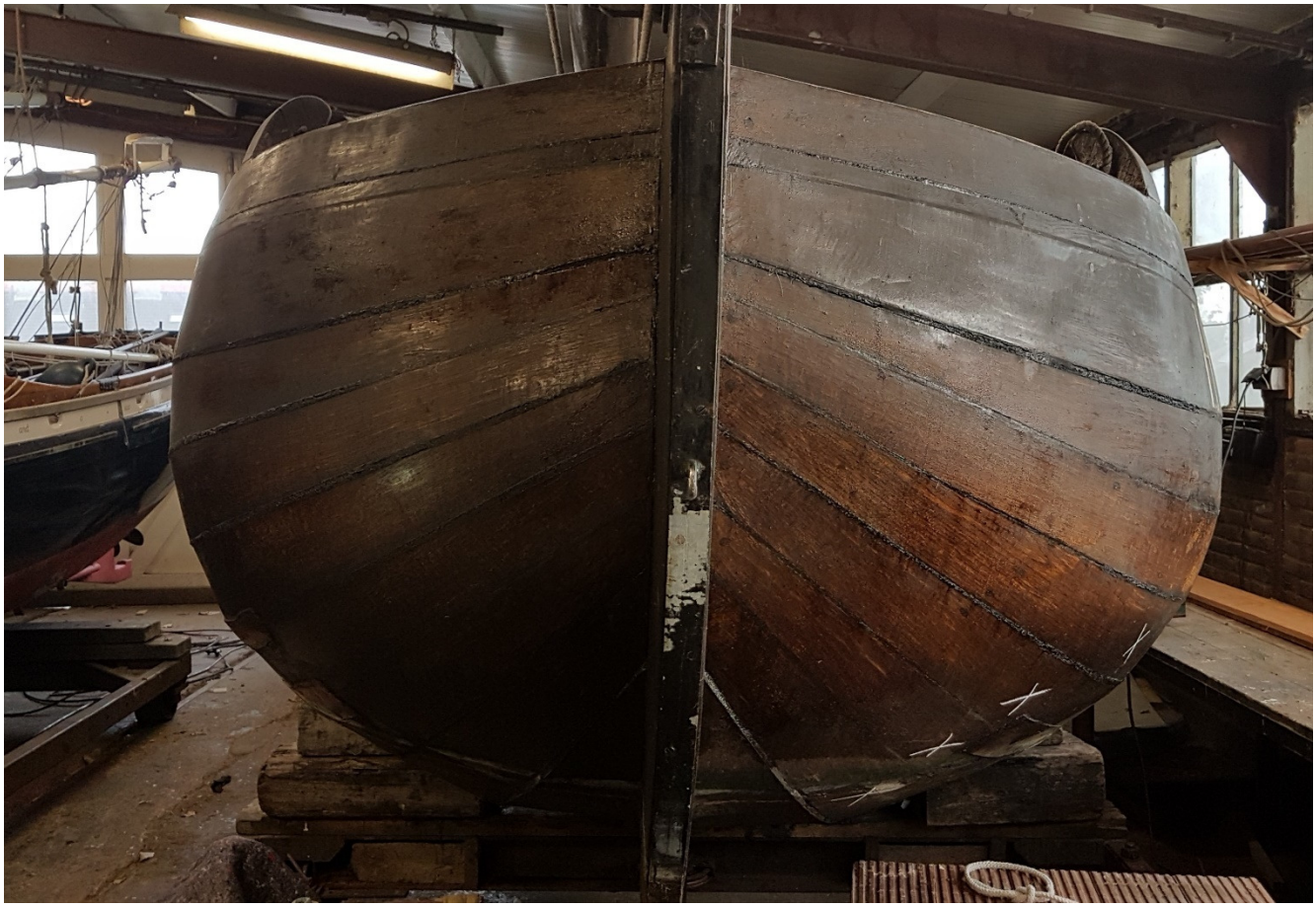
Hindeloopen, 1921. De werf van Douwe Wijbrands met een jol voor de helling. (Foto: Tresoar)

Hindeloopen, begin 1900. Staverse jollen in de verzande havenkom. (Foto: Museum Hindeloopen)
De haven van Hindeloopen was rond 1900 zo zeer verzand, dat er bij eb minder dan een meter water stond. Bij een stevige oostenwind konden dan zelfs de jollen niet meer binnenkomen. Een deel van de haven was bovendien volgegroeid met waterplanten. Aangezien de gemeente blijkbaar niet in staat was de haven te verbeteren, gingen vissers bij (zeer) laag water zelf het water van de haven in om met scheppen en emmers een geul te graven. Dat er op oude foto's van de haven van Hindeloopen alleen maar kleine vissersscheepjes te zien zijn, ligt dus niet alleen aan de armoede onder de vissers, maar ook aan de bereikbaarheid van de haven.

Urk, 1921. Staverse jollen aan de steiger van de Westhaven. Werfbaas Metz leverde de Urkers vissersjollen. Foto tijdens het bezoek van koningin Wilhelmina aan Urk.
Onder: de werf van Lourens Metz uit 1882.

Urk, 1923. De familie Hepkema is met de motorboot Tjet Rixt op Urk. Verkleed als Urkers zijn Rixt Hepkema en haar vriendje Richard Achenbach (uit Duitsland) aan het spelevaren in de jol UK 48. Een jol met spitse waterlijn en geheel open, zonder voordek. Waarschijnlijk gebouwd bij Lourens Metz in de oostelijke hoek van de Oosthaven. Onder: Urker Westhaven in 1928

Workum, 2014. De jol HL 77 zou begin 1900 gebouwd zijn bij Metz op Urk. (Foto: Stichting Staverse Jol) Het scheepje is bij scheepswerf De Hoop door Harold de Lange wat opgeknapt en ligt hier in de Blazerhaven.



Sneek, 2018. De HL 77 ligt bij Henk van der Meulen voor een opknapbeurt. (Foto: Dirk Huizinga)

De HL 77 valt op door zijn ronde, maar toch vrij smalle kop, de iets terugvallende bovenste gangen tegen de voorsteven en vooral door het ontbreken van de traditionele markante zeeglijn. De kop van deze jol is opvallend laag. Eigenlijk heeft deze jol geen zeeg. Of dat kenmerkend is voor de jollen die Metz op Urk bouwde, is de vraag. Een vissersjol uit het begin van 1900 is zeker wel drie of vier keer gerestaureerd en tijdens restauraties kan de vorm anders uit pakken. Ook kan een rottend schip wat in elkaar zakken, waardoor de oplopende kop lager uitpakt, wat bij de restauratie nog een keer omgezet wordt in een vaste vorm van nieuw eikenhout.

De Bolleboos van Jouke Veenland zou eveneens op Urk zijn gebouwd.

Jouke Veenland kocht na de oorlog een oude vissersjol en knapte deze op, zodat die in de jaren zestig een bekende verschijning op het IJsselmeer werd. Deze jol zou volgens de overlevering ook op Urk gebouwd zijn. Vlak na de oorlog was het niet mogelijk geschikt eikenhout te kopen om de leggers en krommers voor een jol van te maken. Ook gold het verwerken van zwaar eikenhout op ambachtelijke wijze in die jaren als een techniek die wat verloren was gegaan. Bij de Bolleboos werden rotte krommers daarom vervangen door gebogen hoekijzer, waardoor er een composiet gebouwde jol ontstond.

Van Jouke Veenland, die zijn jol 'Bolleboos' na de oorlog restaureerde, komt de informatie dat dit een jol van Urk zou zijn geweest. In 2014 kocht Sjouke Vink uit Urk deze jol en restaureerde het scheepje tot visserman, waarbij de ijzeren spanten vervangen werden door eikenhouten krommers.

Urk, 2015. "Een krommer bedisselen." Geen lintzaag, maar een boor en dissel! (Foto: Sjouke Vink)

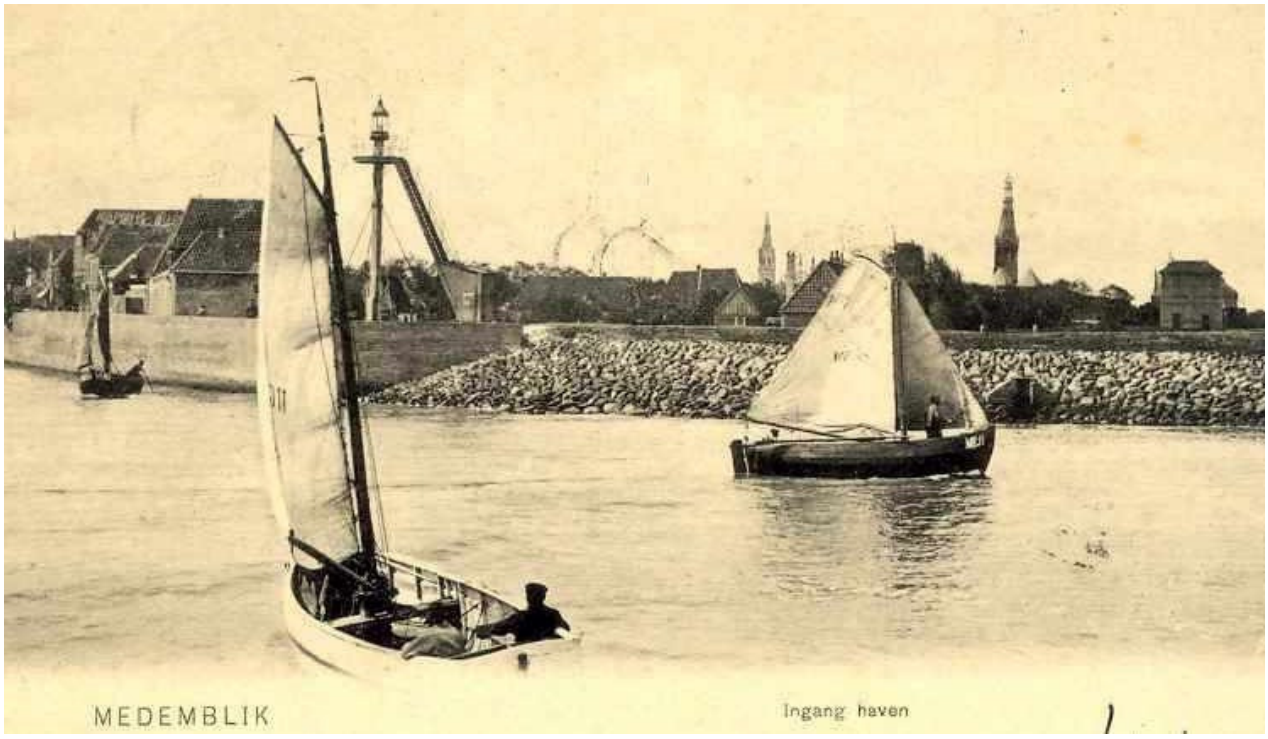
Fraaie krommers die zonder gebruik te maken van een lintzaag gefabriceerd zijn. (Foto's: Sjouke Vink)

Jollenbouw aan de Hollandse kust

Kolhorn, begin 1900. De jollen (met veelal kromme gaffels) en twee aakjes varen uit.

Het succes van de vissers uit Stavoren en omstreken bij de visserij met kleine vissersjollen met gebruik van staande netten bleef natuurlijk niet onopgemerkt in andere vissershavens. Hoewel veel Urker vissers afgaven op de vaareigenschappen van de Staverse vissersjol, waren er diverse Urker vissers die zo'n scheepje aanschaften. De

Urker werf van Metz bouwde mooie jollen voor Urker vissers en ook aan de Hollandse kust werd het scheepje populair bij de kleine vissers, die zich geen groot schip konden veroorloven. Ook daar werden de jollen gebouwd op eigen werven. Veel van die jollen waren herkenbaar door net iets andere vormgeving dan de jollen uit Stavoren. Bekend zijn de kromme gaffels van Hollandse jollen. Bekende havens waar jollen werden gebruikt, lagen op bijna zicht afstand van Stavoren: Broekerhaven, Enkhuizen, Andijk, Medemblik en Kolhorn.



Met de Staverse jollen werd overigens niet altijd gezeild. Cor Makkes, een visser uit Medemblik, vertelt aan Dirk Kapelle ('Vissers van de wal, gesprekken met beroepsvissers', Raamsdonksveer, 2003):

"Iedereen viste hier onder de wal. Wij gebruikten hier allemaal kleine bootjes; een Staverse jol, een haringvlet of een streekkwak. Wij werden altijd door een Wieringeraak naar de netten toe gesleept. Als wij er vlakbij waren, gooide de schipper ons los. We roeiden met twee of drie man in de vlet naar de netten toe. Eerst pakten we de eindboei op en begonnen dan de netten scheep te halen." (Kapelle, p. 69). De visser Piet Pool vertelt in hetzelfde boek over de situatie in Kolhorn (p. 160 e.v.): "Er waren hier op Kolhorn heel wat bottertjes en aakjes die op de Waddenzee visten. Ook waren er hier 33 Staverse jollen. Het was een prachtig gezicht als die achter elkaar de haven uitvoeren. Je had kleine en grote jollen. De kleine waren krap vier meter lang. Klomp hadden de grootsten en ook Klaas Jongejan had een van de grootsten. Ze waren mooi glad gebouwd en hadden van die mooie ronde koppen. Die dingen benne zo geweldig mans op het water. Ik heb nooit gehoord dat met slecht weer er eentje is omgegaan."

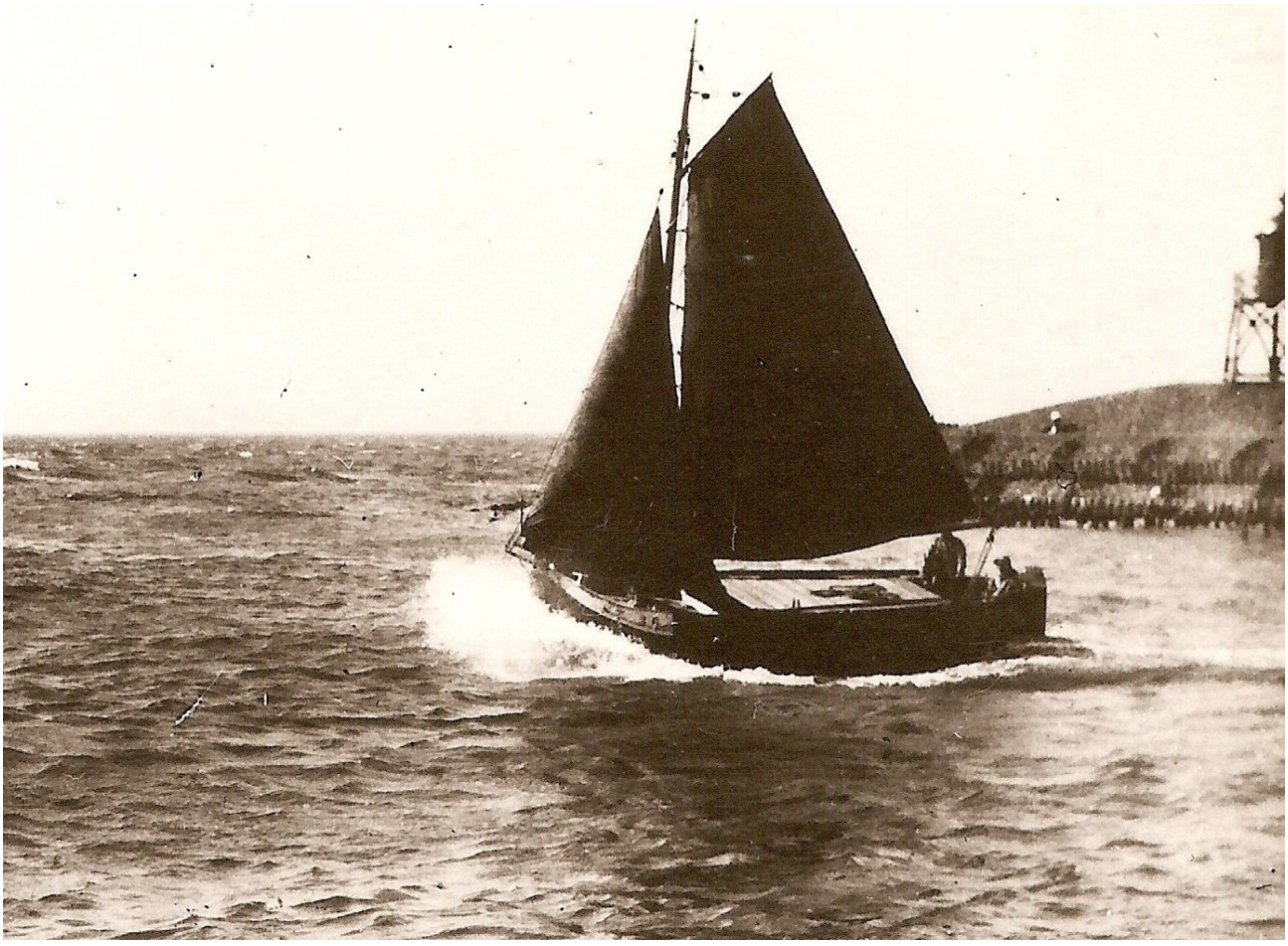
Boven: een jol die geroeid wordt.

Medemblik begin 1900 met in de Oosterhaven vele jollen.

Boven: De haven van Kolhorn: de ansjovis wordt uit het net geplukt. Onder: Broekerhaven

Er ontstonden uiteraard allerlei contacten tussen vissers die actief waren in hetzelfde viswater. Jollen uit Stavoren en omstreken konden overgenomen worden door vissers van de westwal, maar het omgekeerde gebeurde ook. Jollen die gebouwd waren in Holland, konden gekocht worden door vissers uit Stavoren. Een bekend voorbeeld is de vissersjol ST 36 van Cusveller, die in 1903 gebouwd is op de werf van Symen Jordens in

Broekerhaven (direct ten zuiden van de haven van Enkhuizen). Andries Rooker viste ermee van 1903 tot 1919 vanuit Broekerhaven onder visserijteken BC 3. In 1919 verkocht hij het scheepje aan Johannes Cusveller in Stavoren, die ermee viste op haring en ansjovis onder visserijteken ST 36. Zo dogmatisch als tegenwoordig oude Staverse jollen worden beoordeeld op authenticiteit, zo pragmatisch gingen de gebruikers van de jollen er in hun tijd mee om. Cusveller gebruikte zijn jol ook om groenten (rodekool, bloemkool) te vervoeren van de veiling in Broekerhaven naar Stavoren. Daartoe werd de mast naar voren geplaatst. Voorin de kuip kwam een motor en over de kuip werden luiken gelegd, zodat je volgeladen van achter naar voren kon lopen over de luiken. In Friesland werd de groente uitgevent met behulp van een demontabele hondenkar die op het voordekje paste. Toen na de afsluiting van de Zuiderzee de palingvangst aantrekkelijk werd, bouwde hij een bun met deken in de jol, zodat hij de paling langer vers kon houden. In 1949 werd de jol verkocht. Johannes Cusveller was toen 67 jaar. Het schip werd als jacht gebruikt en kreeg diverse eigenaren. In 1972 kocht Bouke Hobma uit Blauwhûs de jol. Deze liet het schip in 1991 restaureren bij scheepswerf De Hoop in Workum. Volgens Hobma is de jol zo lang in goede conditie gebleven, omdat de romp vroegtijdig in het ijzer is gezet, waardoor de onderhoudskosten beperkt bleven en het hout minder te lijden had. *(Bron: Bouke Hobma, Blauwhuis)*



Stavoren, 1928: De ST 36 met de mast voorop en een luikendek.(Foto: collectie Bouke Hobma)

Stavoren, Cusveller houdt theepauze op de ST36 (Foto: collectie Bouke Hobma)

Een vissersjollen in Broekerhaven. De jol ST 36 is in 1903 in Broekerhaven gebouwd.

Stavoren, 1994. De ST 36 na restauratie bij De Hoop in Workum van 1991. (Foto's: Dirk Huizinga)

De Boecop blijkt de vissersjol BC 15 uit Broekerhaven te zijn

Warga, 2009. **De 'Henke', de ex-'Boecop'***, die in het midden van de zeventiger jaren bij de Roggebroek in Stavoren in het polyester is gezet. Na veertig jaren met een polyester jas is de jol nog steeds in de vaart. (Foto: Wim Tasseron)*

Warga, 2015. De Henke is gezonken, nadat de jol schade opliep door een voorbij varende sleepboot. Na bijna 40 jaren is het houten binnenwerk er niet beter op geworden. De dunne polyester schil om het schip biedt te weinig stevigheid tegen zware belasting. De jol staat sindsdien op de kant. (Foto: W. Tasseron)

Laaksum, eind jaren zeventig. De Boecop nadat ze in Stavoren bij De Roggebroek een met glasvezel versterkte polyester jas heeft gekregen.

De Boecop heeft nog bijna veertig jaren gevaren, nadat deze jol in het midden van de zeventiger jaren in het polyester was gezet. Dat is een respectabele tijd voor een houten schip dat er op dat moment al niet best meer aan toe was. De polyester huid zorgt ervoor, dat de lekkage ophoudt. Het bekleden met glasvezelversterkt polyester leidt echter niet tot een constructieve versterking. De oude, houten romp moet voor de stevigheid zorgen en dat leidt op den duur tot problemen. De houten basis zakt uiteindelijk toch in elkaar en dan hoeft er maar weinig te gebeuren of het casco met polyester jas begeeft het. De polyester jas is net als het fraaiere stort (blik) van vroeger uiteindelijk een doodskleed.

De Henke is echter niet gesloopt. In november 2018 is deze jol gekocht door de fam. R. van den Dungen uit Kolhorn, die van plan is het schip helemaal te restaureren. De jol is daartoe van Warga naar Kolhorn gebracht. Dankzij Remy van den Dungen is ook summiere informatie bekend over de voorgeschiedenis van de jol. Bekend is dat de Henke van 1954 tot 1960 van J.H.C. Brouwer uit Amsterdam was. Vanaf begin jaren zeventig weten we dat de jol in Laaksum lag en rond 1976 naar Stavoren is gebracht in jachthaven de Roggebroek. Eigenaar was de fam. Duzijn uit Apeldoorn. De naam van de jol was Boecop. In de Roggebroek heeft de fam. Duzijn de jol opgeknapt en in het polyester gezet. Daarna bleef het schip zeker tot in het midden van de jaren tachtig in de Roggebroek. De volgende bij naam bekende eigenaar was H. Haytema in Warga, die de naam Henke in ere herstelde. Vanaf 16 november 2018 heeft Remy van den Dungen uit Kolhorn het schip. Hij noemt de jol de Boecop.

De Boecop op weg naar Kolhorn, op de Afsluitdijk. (Foto: Remy van den Dungen)

Bij het verwijderen van de oude polyesterhuid en het stort kwam het oude visserijnummer van de jol tevoorschijn: BC 15. Deze jol heeft dus gevist vanuit Broekerhaven. Ook is niet uitgesloten, dat hij daar gebouwd is.

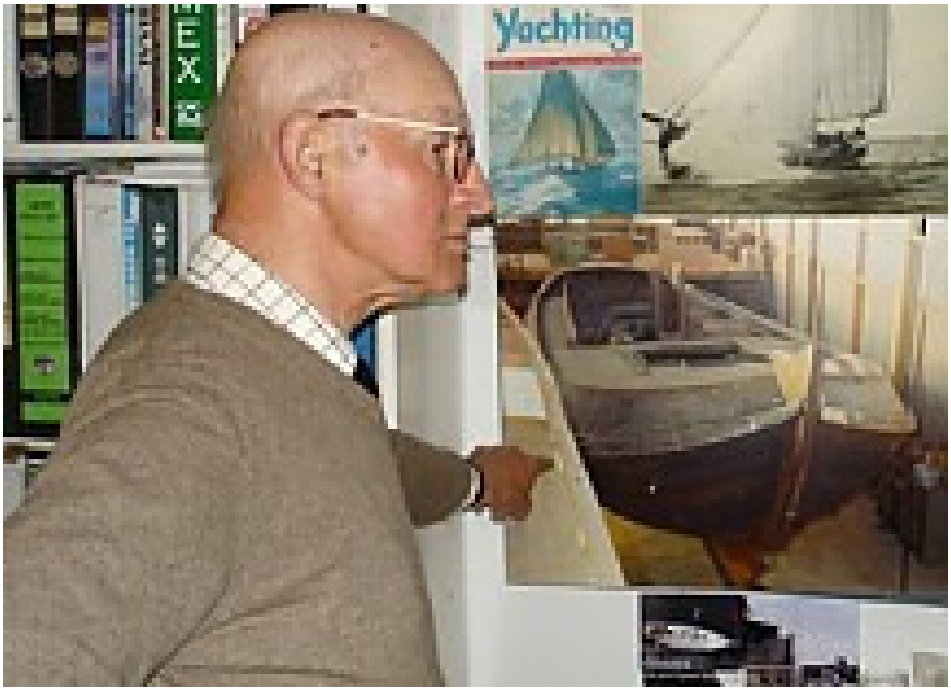
Broekerhaven, ca. 1925. De witte jol aan de steiger is de BC 15. (Bron: ZZM)

De ST 59 een jol van de westwal?

De jollen van Roosjen hadden een relatief spitse kop en ook de meeste jollen van Wildschut hadden een tikkeltje spitse waterlijn in de kop. Opvallend is dan de kop van de jol ST 59 waarvan gezegd wordt, dat die in 1904 bij Roosjen zou zijn gebouwd. Een jol van 6.35 bij 2.60 meter. Het is echter vrijwel zeker dat deze jol niet bij Douwe Roosjen is gebouwd. De familie Bausch verwierf deze jol in het jaar 2000. Bij de koop werd gesteld, dat het de ST 59 was die gebouwd zou zijn bij Roosjen in het jaar 1904. Nader onderzoek leerde echter, dat de originele ST 59 al jaren niet meer bestaat. Dat schip zou opgestookt zijn onder de taanketel…. De jol van Bausch is in 1948 in het blik gezet door scheepsbouwer Terpstra in Broek in Waterland. In het jaar 2000 was een grondige restauratie noodzakelijk, die uitgevoerd werd door Pier Piersma in Heeg. Van de romp waren slechts zes spanten en één legger nog te gebruiken. Piersma had wel de indruk, dat deze jol vroeger in de visserij was gebruikt en begin 1900 is gebouwd. In feite blijkt er echter geen enkele zekerheid te zijn over het visserijnummer van deze jol, noch over de bouwer. Het is zeker niet uit te sluiten, dat de jol gebouwd is aan de Hollandse kust. Zo zien we bijvoorbeeld bij de ST 36 die in Broekerhaven is gebouwd, dezelfde ronding in de kop als bij deze ST 59. De houten jollen van Wildschut hebben allemaal nog iets V-vormige waterlijnen bij de voorsteven. Aan de Hollandse kust zijn ook jollen gebouwd met een ronde kop en geheel stompe waterlijnen, zoals diverse aakjes hebben.

De Staverse jol 'Pinas' van jachtarchitect Henk Lunstroo

Bij Staverse jolen met bijna rechtop staande boorden kan je je afvragen of die wel Staverse jol moeten worden genoemd. Kenmerkend voor Staverse jollen is immers, dat de boorden naar binnen zijn gebogen. Blijkbaar werd dat aan de Hollandse kust minder gewaardeerd of hechtte men er minder aan. Janus Kok uit Huizen ontwierp jachtjollen met vrijwel rechtop staande boorden. Ook de 'Pinas' van Lunstroo heeft dit kenmerk. Jachtarchitect Henk Lunstroo zeilde zelf in een Staverse jol die hij in 1961 aanschafte. Het was 'De Pinas', een jol uit Broekerhaven die eerst viste vanuit Broekerhaven (BC 11) en vanaf 1919 op Marken gebruikt werd voor de visserij door de vissers Janssen en De Groot (MK 20) tot 1932, toen de afsluitdijk dicht ging. Van 1938 tot 1942 lag dit scheepje overigens tegen de remming bij de Oranjesluizen aan het IJ, waar Janssen en De Groot de jol gebruikten als opslagplaats bij het uitventen van verse vis in Amsterdam. Vlak bij 'De Halve Maen' van Fred Thomas die meldt dat er op een jol twee Markers op woonden die op de sluis met haring ventten. (Thomas, 1945, p. 147)



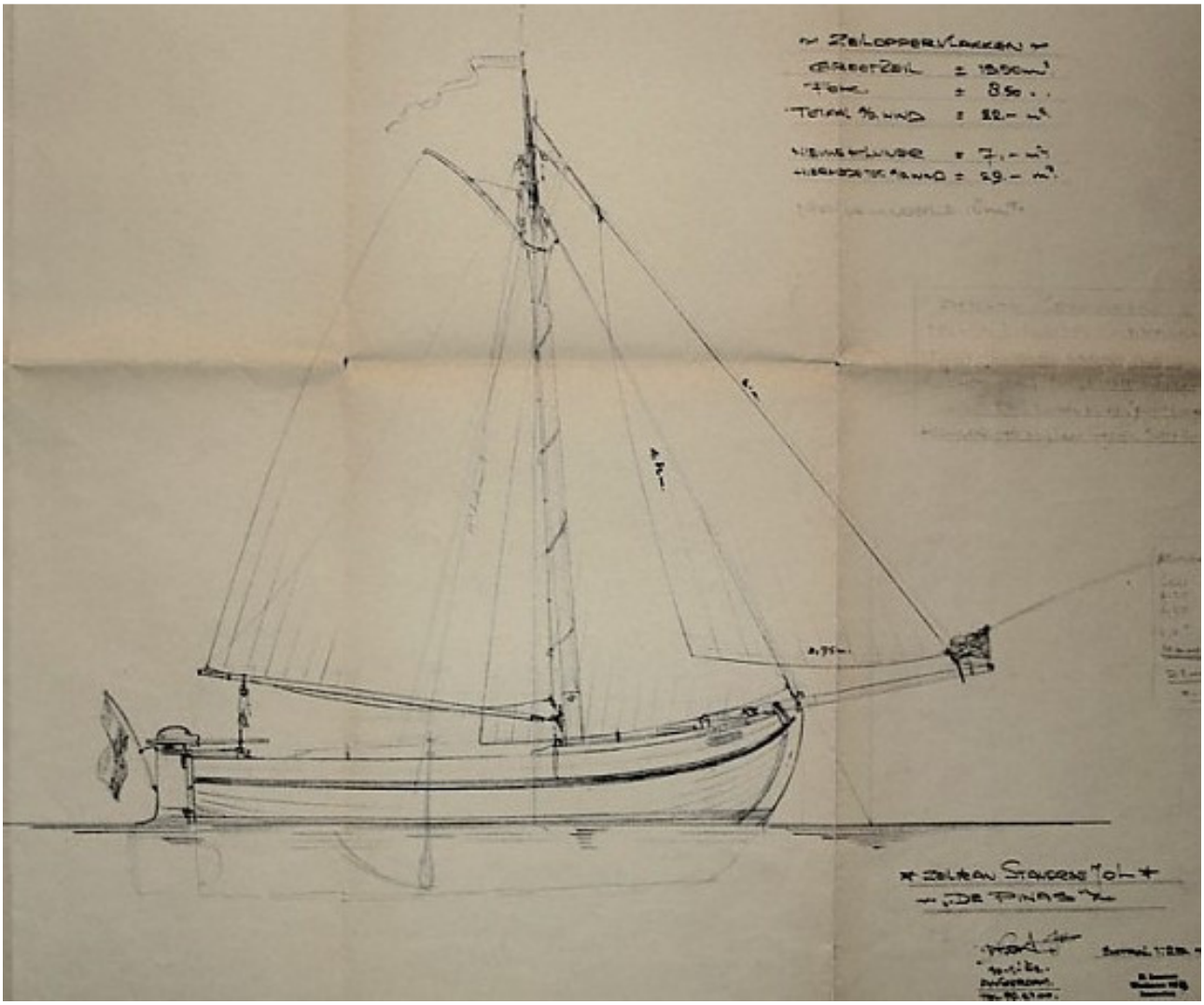
In 1943, tijdens de oorlog, werd de jol overgenomen door Gerrit Jan de Gooier uit Huizen en een paar jaar later, in 1946, wordt Hamming uit Huizen de eigenaar. Die liet het scheepje restaureren bij Janus Kok in Huizen, de botterbouwer, waarna personeelsleden van de Potteriefabriek in Huizen de jol recreatief mochten gebruiken. De rechte zijden van De Pinas, voorzien van berghouten, kunnen heel goed het resultaat zijn van deze 'restauratie'. Toen de boeier 'Friso' na brandschade bij de gebroeders Kok in Muiden werd gerestaureerd, kreeg dat schip een veel vollere kop dan ze had van Eeltje Holtrop van der Zee. Het was een boeier met een blazerkop geworden. Het is niet uitgesloten, dat het oorspronkelijk model van de jol bij de restauratie en verbouw tot jacht door Janus Kok in Huizen is aangepast. Ook van hem is bekend, dat hij bij een restauratie geen moeite had af te wijken van het origineel. In 1959 werd de jol

overgenomen door Blankevoort en twee jaren later kocht Henk Lunstroo ‘De Pinas’. Eerst zeilde hij ermee op Vinkeveen, maar na een opknapbeurt in 1962 waarbij de jol tevens werd voorzien van een scheepsmotor, werd Durgerdam de nieuwe ligplaats voor de jol. Van daar uit zeilde Lunstroo zowat heel Nederland af met zijn scheepje. De scheepsarchitect die bekend werd door grote, goed gelijnde ontwerpen voor Lemsteraakjachten, maar die ook vele andere schepen ontwierp, bleef zelf verknocht aan zijn jol. Het is daarom niet verwonderlijk, dat hij ook enige jollen heeft ontworpen. Henk Lunstroo overleed in de zomer van 2011, op 75-jarige leeftijd. Hij voer vijftig jaren met zijn Staverse jol.

Henk Lunstroo in De Pinas, in 1962, na verbouwing voor recreatief gebruik. Deze jol werd voor de visserij gebouwd. Waarschijnlijk in 1904/1905 bij Siemen Jordans in Broekerhaven. Er werd mee gevist onder nummer BC 11 van 1905 – 1911 en later in Marken onder nummer MK 20 van 1911-1932. Na de oorlog ging de jol over naar de recreatie, maar werd niet verbouwd tot kajuitjachtje. Bij Janus Kok in Muiden werd in 1946 de mast strijkbaar gemaakt en werd een berghout aangebracht. Henk Lunstroo voer ermee vanaf 1961 en bleef er de rest van z'n leven in varen. (Foto: SSRP)

De jol MK 20 in de haven van Marken. De typische valling van de voorsteven is goed herkenbaar. Men zegt dat de Staverse jollen gebruikt werden zoals de vletten. Ze zouden achter de botter aan gesleept worden naar de visgronden. Dat is niet waarschijnlijk. Jollen laten zich eigenlijk niet slepen. Ze gieren door de kiel steeds opzij weg en zijn dan op zee vooral een last.

De voormalige vissersjol werd door Henk Lunstroo in 1962 overigens wel wat aangepast aan zijn wensen. In die jaren was het helemaal niet gebruikelijk om een werkschip in de originele staat te houden. Wat begon als een kleine reparatie aan het schip bij Janus Kok in Huizen, leidde uiteindelijk tot een grondige restauratie en verbouwing. Henk Lunstroo was zelf jachtarchitect, dus tekende hij op basis van de oude visjol een Staverse jol als jacht en liet het scheepje in Huizen, bij de scheepswerf van Kok, naar zijn idee 'restaureren' en verbouwen. De mast werd strijkbaar, er kwam een stevig berghout om het schip en zelfs werden er kluisborden met berentanden aangebracht. De invloed van botterbouwer Kok was duidelijk. Overigens werden de jachtjollen van Huisman in Ronduite ook op een dergelijke manier afgewerkt. Deze jollen werden platbodemjachten met een spiegel en een kiel.



Zeilplan voor de Pinas, ontwerp Henk Lunstroo, Durgerdam 1962.

Overigens is de Pinas door Henk Lunstroo voorbeeldig onderhouden en regelmatig door vakmensen onderhouden, zodat het scheepje ook na vijftig jaren gevaren te hebben als jacht er nog voorbeeldig uitziet.

Na het overlijden van Henk Lunstroo in 2011 werd de Pinas te koop aangeboden door de erfgenamen. In die tijd van een zware financiële- en economische crisis was er weinig belangstelling om dit scheepje, hoe fraai ook, te kopen. In 1915 hebben de erven de jol daarom geschonken aan vier vrijwilligers van het Centrum Varend Erfgoed te Hoorn, die zich verenigd hebben in een stichting met het doel de Pinas te onderhouden.

Restauratie van de vissersjol WK 2 uit 1905 in Hoorn

In 2012 verscheen vanuit Hoorn in 'Weekblad Zondag' het bericht dat het leerwerkbedrijf (LWBO) die winter een oude Staverse jol ging opknappen: "Na twee jaar op de kant te hebben gestaan, is de houten Staverse jol WK 2 (uit Workum) afgelopen vrijdag per vrachtwagen van Medemblik naar een loods in Oosterblokker vervoerd. Komende winter gaat het nautisch leerwerkbedrijf LWBO –voor mensen met een arbeidsbeperking- dit historische vaartuig restaureren. Naar verwachting kan de WK 2 in het voorjaar 2013 weer te water gelaten worden en heeft de haven van Hoorn er een monumentaal scheepje bij.

De WK 2 die in Hoorn is gerestaureerd. Een jol zonder zeeg en boorden die nauwelijks naar binnen vallen. De vorm komt overeen met die van de HL 75 die rond 1905 in Kolhorn gebouwd zou zijn. Ook de vorm van de voorsteven en de valling ervan komen overeen en zouden wel eens kenmerkend kunnen zijn voor jollen die hier gebouwd zijn.

De ruim 100 jaar oude Staverse jol (waarschijnlijk uit 1905, wellicht gebouwd in Kolhorn) viste vroeger op de Zuiderzee op ansjovis. De rondhouten van de WK 2, zoals de mast, de giek en de gaffel alsook het roer en de vlonders worden in het werkschip De Twee Gebroeders door het LWBO gerestaureerd. Dit traditionele motorschip is ook een varend monument en vormt tezamen met de zeilklipper Jacoba de thuisbasis van het LWBO in de binnenhaven van Hoorn.

De romp van de WK 2 wordt in de loods onder leiding van vrijwilliger Frans Regter van een nieuw vlak voorzien. De medewerkers van het leerwerkbedrijf assisteren daarbij. De specialistische restauratiewerkzaamheden zijn een mooi leerproject voor het LWBO. En

dat er volgend jaar weer mee gezeild kan worden, maakt het voor de medewerkers van het LWBO extra leuk!" Aldus het persbericht uit Hoorn. Op de foto's van dit restauratieproject zien we dat het niet de eerste keer is dat er aan deze jol is gewerkt. De huid is eigenlijk verrassend goed, het zijn vooral gangen onder water die vervangen moeten worden. Maar dan zien we, dat de jol in de kop stalen hoekijzers als spanten heeft en achter de mast gewone houten inhouten. Die stalen spanten zijn niet origineel. Die zijn aangebracht, toen iemand op een pragmatische wijze enige leggers en krommers verving.

Helemaal in de punt is nog een houten legger blijven zitten. Dit scheepje is in 2013 inderdaad weer feestelijk te water gelaten. Het heeft wel een wat andere vorm dan de meeste andere vissersjollen. Achter de mast is deze jol erg smal en loopt recht naar achteren. Ook is er vrijwel geen zeeg en heeft de voorsteven weinig kromming en valt ver naar voren. Die vorm komt overigens overeen met die van de HL 75, een jol die rond 1905 in Kolhorn gebouwd zou zijn.

Waarschijnlijk is deze jol in 1905 in Kolhorn gebouwd als vissersjol. Waar de jol na de afsluiting van de Zuiderzee en de inpoldering van de Wieringermeer is gebleven, is niet bekend. In 1975 wilde Gert Radersma uit Sneek zijn polyesterjachtje verkopen. De enige serieuze gegadigde verlangde echter dat hij een oude jol kon inruilen. Zo werd Gert Radersma onbedoeld eigenaar van de WK 2. Radersma liet de jol die gedeeltelijk in het blik zat, opknappen bij Joh. van der Meulen in Sneek. In de jaren daarna verbeterde Radersma zelf het nodige. Hij werkte op kantoor bij jachtwerf Amels in Makkum en was in het verleden opgeleid als scheepstimmerman. In 1985 werd de WK 2 in Sneek weer geheel opgeknapt te water gelaten, waar in de pers uitgebreid aandacht voor was, omdat er op dat moment slechts zeven jollen in Nederland, waaronder de WK 2, erkend waren als varend monument.

Tegelijkertijd is er over deze jol maar heel weinig met zekerheid te zeggen. De vorm wijkt af van de Friese vissersjollen. Het is vrijwel zeker een jol die gebouwd is aan de westwal, bijvoorbeeld in Kolhorn. De jol had geen visserijregistratie toen Gert Radersma het scheepje kocht in Spakenburg en ook bij de restauratie (dus de verwijdering van het blik) is er geen visserijnummer tevoorschijn gekomen. Het bouwjaar 1905 werd door Gert Radersma aangehouden, omdat bij zijn onderzoekingen bleek, dat er in dat jaar een jol in Kolhorn gebouwd was die later naar Friesland is verkocht en voer onder nummer HL 75. Die jol zou sterk lijken op de jol die hij gekocht had: een spitse kop, vlakke zeeg en wat recht in de boorden.

In 1975 nam Gert voor het eerst deel aan de visserijdagen van Workum en toen kreeg zijn jol van Reid de Jong het visserijnummer WK 2 omdat het scheepje immers een registratie moest hebben. Dat nummer heeft dus geen enkele betekenis wat betreft de herkomst. Radersma heeft dit ad hoc nummer van Reid de Jong voorlopig gewoon gehandhaafd.

Workum, 1983. De Staverse jol WK 2 doet mee met de visserijdagen in oktober. (Foto: Tagrijn, 1983)

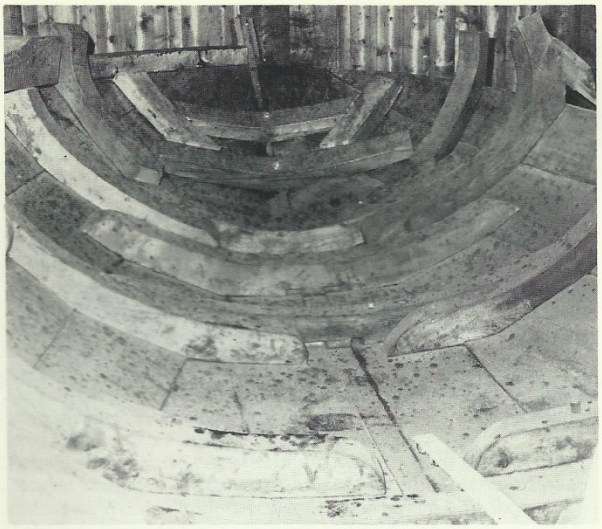
Zo'n dertig jaar nadat Gert Hamersma zijn jol had opgeknapt, is het scheepje in deplorabele staat naar Hoorn gebracht en daar opnieuw gerestaureerd. Veel eikenhouten platbodems zijn iedere dertig jaar toe aan een grondige opknapbeurt.

De WK 2 vlak voor de tewaterlating in 2012

Goed te zien is de smalle en gestrekte rompvorm die voor een jol wat 'onnatuurlijk' aandoet.

De WK 2 tijdens een jollenwedstrijd in 2016 voor Hindeloopen.

Met de WK 2 wordt na de restauratie in 2012 vanuit Hoorn door een jonge bemanning onder meer actief deelgenomen aan zeilwedstrijden voor Staverse jollen. Op de foto het scheepje met een soort halvewinder en een waterzeil onder de giek. Onder bepaalde omstandigheden, bij weinig wind, wil de halvewinder helpen vooruit te komen. Bij wat meer wind en bij trajecten scherp aan de wind is dit zeil minder effectief. Het is dan te bol en laat het scheepje te sterk overhellen, waardoor het sterker drift. Traditioneel gezien past dit zeil natuurlijk niet in het silhouet 'en profile' van een Staverse jol.



Het mastspoor was een blok hout van maar ± 50 x 60 cm groot. Onder de mastbank zat één zeilwerksknie. Aan de voorzijde van de mastbank was er nog een staande knie uit twee duims hout tegenop gespijkerd. De zwaardhaken waren voorzien van een aangesmede veer (stuk plat ijzer), die over de kop van de zwaardbolder zat vastgespijkerd.
Omdat het schip nogal naar buiten vallende zijden heeft, zal het bij het zeilen meteen gaan overhellen, "hangen". Tussen de dekenpoten blijft dan water staan. Om dit weg te laten lopen, zit er een waterholletje aan de hiel van elke dekenpoot. Ook iets, wat je op een botter niet zo gauw tegenkomt.
Overigens was het schip wat uit de losse hand gebouwd; na herhaalde metingen bleek het enigszins asymetrisch. Waar de voorstuiten overgaan in het berghout, is de b.b. zijde vier cm breder dan s.b. uit de hartlijn van het schip. De hoofdschotten van het bun waren aan s.b. ± 2½ cm hoger dan aan b.b. Was het hout niet anders? Of een kwestie van prijs? We weten het niet. De bouwer was vakman genoeg om het zeer goed te kunnen.

"BEZINT EER GIJ BEGINT"

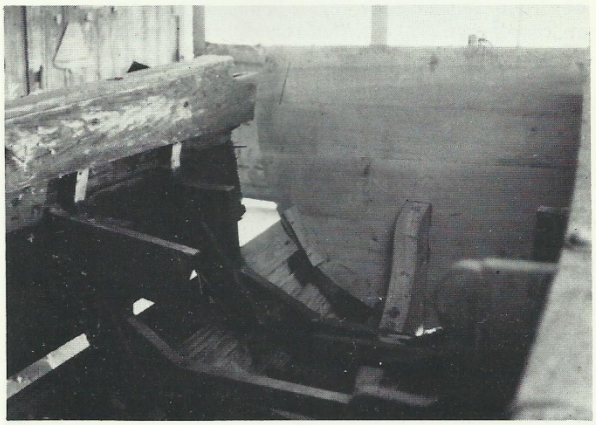
Restauratie van de Staverse jol WK 2

door Gert Radersma

Na een zeilseizoen met veel akelig weer besloten we eind 1974 ons hechthout/polyester jachtje te verkopen. Dat was makkelijker gezegd dan gedaan; de verkoop kon alleen dan worden gesloten wanneer we bereid waren ons jacht tegen een oud vissersscheepje te ruilen. Althans, dat was de voorwaarde die de meest serieuze gegadigde stelde.
Met gemengde gevoelend reden we op een zaterdag in maart 1975 naar Spakenburg om het scheepje te gaan bekijken. Tegenover de werf van Nieuwboer troffen we een in erbarmelijke staat verkerende Staverse jol aan; 22 voet over de stevens, rondom in het blik. Het viel ons direkt op, dat de lijnen van het zwaar verwaarloosde scheepje op enkele punten afweken van de jollen, zoals we die langs de Friese kust gewend waren. Ze was iets vlakker in de zeeg, scherper in de steven en minder breed in het dolboord. "Een Hollander" was onze mening. Later werd die door oude Friese vissers onderschreven. Verder onmiskenbaar een oude broodvisser getuige de aangebrachte geleidingen tegen de huid van het achterschip om de netten zoveel mogelijk vrij te houden van de met blik en teerpapier overtrokken romp, waar op diverse plaatsen door het werken van het hout teruggelopen stortnagelkopjes uitstaken.

Voorlopig de WK 2

In Stavoren vertelde iemand, dat ons type jol vroeger vrij veel voorkwam op de Westwal en dat ze rond 1905 op Kolhorn werden gebouwd. Met deze informatie waren wij bijzonder blij; het bracht ons een stukje dichter bij hetgeen we graag wilden weten: de historie van deze jol.
Omdat ze geen visserijnummer droeg en we dat later bij het afkrabben ook niet zijn tegengekomen, is het voor mij nog steeds niet duidelijk voor wie en wanneer de jol is gebouwd. Wel is zeker, dat de HL 75 en onze jol wat rompvorm betreft exakt identiek zijn. En de HL 75 werd rond 1905 op Kolhorn gebouwd; ze is later naar de Friese Zuidwesthoek verkocht.
1975 was het eerste jaar waarin we deelnamen aan de Visserijdagen in Workum. Daarbij kreeg ons scheepje opnieuw een officiële vergunning en een visserijnummer; door Reid werd ze ingeschreven als de WK 2. Dit nummer heeft ze tot op dit moment behouden met het idee om het originele nummer weer te gaan voeren mocht dit ooit boven water komen.



De WK 2 in 2019 te Workum. Deze jol is smal met relatief scherpe waterlijnen voor. De vorm zonder zeeg en met 'ingedrukte' boorden wijkt af van de vorm die we meestal zien.

De vissersjol HL 75 uit Laaksum

De jol HL 75 waarmee Ymke A. Visser vanuit Laaksum heeft gevist zou volgens de overlevering zo rond 1905 gebouwd zijn in Kolhorn. Nadat er eerst mee gevist is vanuit Kolhorn, is het scheepje verkocht aan Ymke Visser in Laaksum. Dat scheepje werd aan het einde van de 20e eeuw voor de recreatie gebruikt vanuit Zeist, lag later in deplorabele staat in jachthaven 't Raboes aan de Eemmond, aan het Eemmeer, en werd in 2013 te koop aangeboden in Marknesse, in de Noordoostpolder, door Kees Hardeveld.

Vorige eigenaren hadden hun jol echter op weinig vakkundige manier 'onderhouden'. De boorden waren iets opgehoogd. Gangen waren vervangen door latten, waarbij de 'zitters' binnen provisorisch verlengd waren. De bocht in de krommers was min of meer met hechthout verstevigd, kortom, het was een scheepje rijp voor de sloop of voor een (kostbare) restauratie.

De HL 75 in het vooronder. De verlenging van de zitters en de latten in de boorden zijn duidelijk te zien.Ook is goed te zien hoe bij dit soort schepen eerst de huid werd opgezet (om mallen) en dat pas daarna de inhouten werden aangebracht. Die leggers en krommers volgden de romp en werden dus niet zwei gezaagd en verticaal aangebracht. De leggers lopen met de heve van het vlak mee omhoog in de kop, waarna de zitters verticaal geplaatst worden, meedraaiend met de bocht in de boegen.

Een blik in de kuip van de HL 75.

De HL 75 onder zeil. (Foto's: collectie Wim Tasseron, Middelburg)

De HL 75 met dezelfde strakke rompvorm als de WK 2, een kenmerkende bouwwijze voor Kolhorn? Zeker ook gezien de overeenkomstige kromming en valling van de voorsteven en de rechte zeeg?

Ook een ijzeren jol van de Hollandse kust: de KH 44

De vissersjollen van Roosjen hadden niet alleen in de Zuidwesthoek rond Stavoren een goede naam opgebouwd, ook aan de overkant van de Zuiderzee wist men het model te waarderen. Niet alleen in Broekerhaven lagen vele jollen, maar ook in Medemblik en Kolhorn. In 1900 werd bij de scheepswerf 'Nicolaas Witsen' van W.F. Stoel & Zoon te Alkmaar "de eerste van staal of ijzer gebouwde Stavorensche Bomboot" te water gelaten (Alkmaarsche Courant, 25 april, 1900).

Het scheepje kreeg het model van een Wildschutjol, dat in 1900 blijkbaar meer indruk maakte dan het model dat Roosjen in Stavoren bouwde. Het schip is geheel open, heeft dus geen voordek, wat aan de hoge wal blijkbaar geen probleem was en wel veel ruimte aan boord gaf. In 1936 ging de jol over naar de recreatie en na jaren, in 2000, kwam het schip in handen van Klaus Roding uit Wanneperveen die de jol terugbracht naar Kolhorn voor restauratie.
Daartoe werd de Stichting Varend Erfgoed Kolhorn opgericht die een en ander finacieel mogelijk maakte. Vervolgens kreeg het scheepje een functie voor 'Oud Kolhorn' en kan ondermeer de jeugd getoond worden hoe er in het verleden vanuit Kolhorn met jollen is gevist. In Kolhorn werden vanaf 1896 een vijftal jollen gebouwd op de werf van Jan Jonk & Zn. De vissersjollen van Kolhorn waren voorzien van een strijkbare mast, omdat ze een vaste brug moesten passeren om in de haven te komen.

De Stichting Varend Erfgoed Kolhorn vaart actief met deze bijzondere jol en is een regelmatige deelnemer bij visserijdagen in voormalige Zuiderzeehavens. Het schip is geheel open. De holte in het schip is bijzonder ruim en geeft de opvarenden door de naar binnen vallende boorden een sterker gevoel van beslotenheid dan bij een half gedekte jol.

6

Bolle en spitse jollen

Jollen met ronde en met spitse koppen

De jollen die Gipon en Kersken tekenden, waren steeds scheepjes met een dikke, ronde kop. **Roosjen** bouwde echter voor zover bekend alleen jollen met een spitse kop en ook in Gaastmeer zijn enkele van jollen met spitsere kop gebouwd. De spantlijnen, de verticale dwarsdoorsneden in de kop, zijn bij de spitse jollen in de onderste helft V-vormig. De waterlijn in het voorschip is niet stomp als bij een praam of een visaakje, maar spits, zoals bij ….een sloep met een volle kop. Voorbeelden zijn de ST 48 uit 1894 en de ST 16, de ST 63 (ST60) en de HL 62 uit 1901 en de ST 22. Dat zijn jollen van Roosjen. De man die in Hindeloopen sloepenbouwer was. Het wachten is op een jol die aantoonbaar gebouwd is bij Roosjen en desalniettemin een bolle kop heeft. **Wildschut** gaat vanaf 1896 in Gaastmeer vissersjollen bouwen in navolging van Roosjen, maar met iets rondere vormgeving en vaak met een stompe, bolle kop. Van oorsprong bouwden de gebroeders Wildschut in Heeg boatsjes, visaakjes en pramen met een bolle kop. Dat hun jollen ook een bolle kop kregen, is dan begrijpelijk. Na de Eerste Wereldoorlog, toen de nieuwbouw van vissersjollen voorbij was, bouwde Wildschut tot aan de Tweede Wereldoorlog nog vele jachtjollen. Al die jollen zijn gebouwd met bolle koppen. Waarschijnlijk is het aan Wildschut te danken, dat de moderne ontwerpen van Staverse jollen, vooral die van Gipon, jollen zijn met dikke, bolle koppen. Alleen Johan Elsenga heeft jollen ontworpen met een spitse kop. Ook de 'jollenkruiser' die Wildschut in 1920 bouwde, heeft een spitse kop, maar dat unieke schip is door het moderne achterschip geen 'echte' jol te noemen.

De ST 48 uit 1894, hier in 1972 *De ST 26 omstreeks 1900 bij de oude Roosjenwerf.*
De jollen van Roosjen hadden relatief spitse koppen. Roosjen was opgeleid als sloepenbouwer bij Wijbrands in Hindeloopen. De jollen die Wildschut vanaf 1896 tot aan de Tweede Wereldoorlog bouwde, hadden bolle koppen. Van de Roosjenjollen is relatief weinig bekend. Roosjen overleed in 1906. De meeste nog bestaande originele jollen komen uit Gaastmeer. Daardoor is het slanke model vissersjol dat bij Roosjen werd gebouwd, wat in de vergetelheid geraakt. Zeker voor ontwerpers van jachtjollen is dat een vreemde zaak, want deze slanke jollen hebben veel betere zeileigenschappen dan de bolkoppen.

Spitse koppen van links de HL 62, Roosjen, 1901 en rechts de ST 16, Roosjen, beide jollen uit 1901. De HL 62 is een extreem smal jolletje en de ST 16 juist een extreem brede jol, maar beide jollen hebben een spitse kop met een spitse i.p.v. een rondlopende stompe waterlijn.

De kop en waterlijn van de ST 32. Van deze jol, de Vrouwe Jacoba van de Rolf Gerssen uit Leeuwarden, is weinig bekend. Gezien de lijnen in de kop houd ik het erop, dat de jol gebouwd is in Stavoren, bij Roosjen, en niet bij Wildschut in Gaastmeer. (Foto's: D.H., Workum, 2013)

Sneek, 2016. De Roosjenjol ST 43 bij jachtwerf Henk van der Meulen. (Foto: Dirk Huizinga)

Spitse koppen van jollen gebouwd door Douwe Roosjen

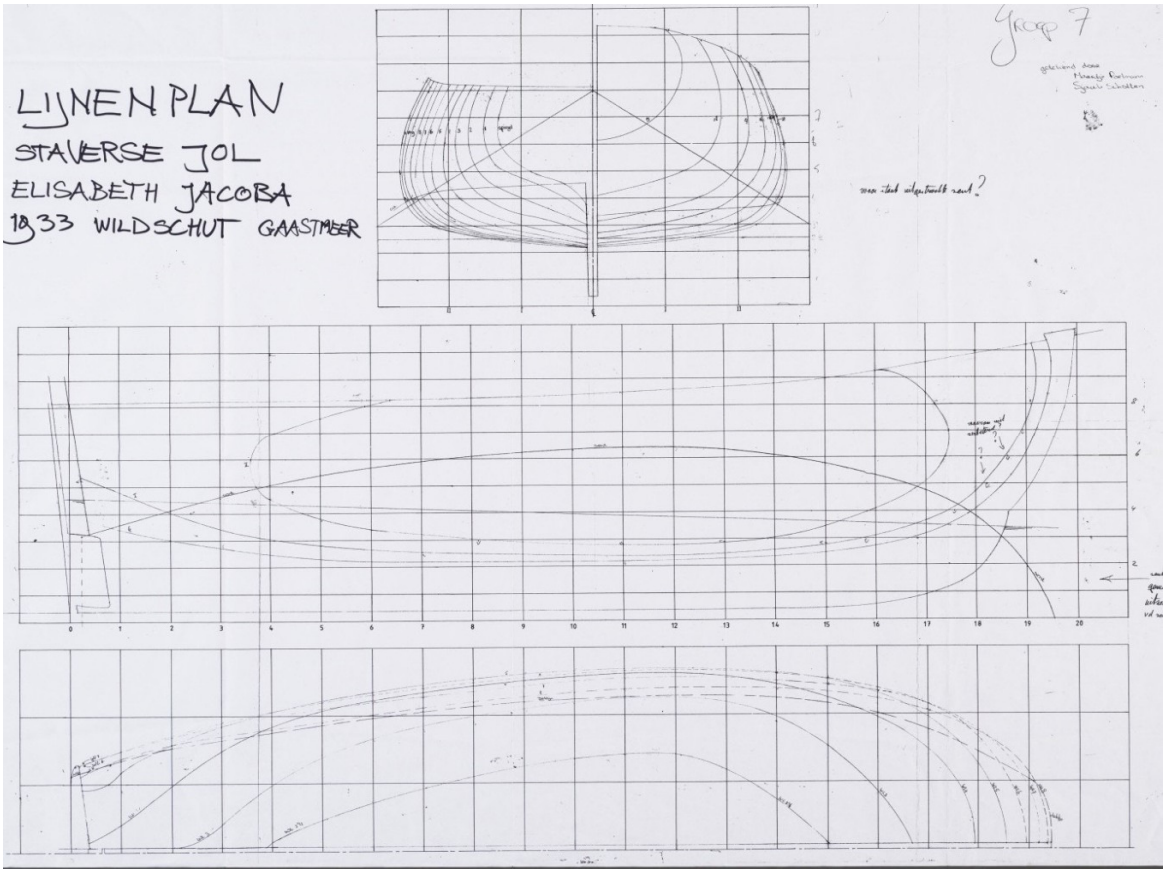
(Foto's: Dirk Huizinga)

De Roosjenjollen onderscheiden zich door een identieke spitse waterlijn in de kop.

(Foto's: Dirk Huizinga)

Dat de moderne stalen jollen eveneens zijn ontworpen met relatief stompe koppen, komt, omdat deze ontwerpen of door Gipon zijn gemaakt of gebaseerd zijn op ontwerpen voor jachtjollen die Gipon maakte. Zijn jollen dragen vooral Wildschut-

kenmerken. Ook begrijpelijk, want in zijn tijd waren de Wildschutjollen nog bekend en die van Roosjen bijna allemaal verdwenen. Bovendien bezat Gipon zelf een Wildschutjol.



Lijnenplan van de Wildschutjol AM 33 uit 1933, met stompe waterlijnen en een ronde kop. (FSM)

Regelmatig lees je, dat de eerste jollen uit de 19e eeuw kleine jollen waren bedoeld voor de vangst van aal in de herfst, 'herfstjollen', en dat pas later voor de vangst van ansjovis de grotere jollen zijn gebouwd met bolle koppen die verder de zee op gingen. De dikke kop zou ervoor zorgen dat de jol met z'n kop niet onder water verdween als de schipper met harde achterlijke wind terug zeilde naar de haven aan lagerwal.

In werkelijkheid zijn er ook rond 1900 voor de ansjovisvangst kleine jollen met spitse koppen gebouwd. Die zeilen beter dan de dikkoppen en de spitse jollen hebben door hun breedte nog altijd zoveel draagvermogen, dat de kop bij een harde achterlijke wind absoluut niet onder water verdwijnt.

Een breed, rond voorschip geeft bij een jol natuurlijk wel meer ruimte in het vooronder en dat kan van belang zijn voor de visser met zijn twee knechten, als zij moesten bivakkeren in dat vooronder. Overigens zijn de typische 'herfstjollen' gebouwd voor 1883. Ze werden gebruikt bij het zetten van fuiken langs de dijk. Na 1883 kwam de visserij met staand want. De naar binnen vallende boorden waren tot 1883 niet van belang voor het halen van de kwetsbare staande netten, wat zo vaak als reden wordt genoemd.

Drachten, 2013. Kop van de ST 4, oorspronkelijk een vissersjol die Wildschut bouwde in 1904.

Workum, 2016. Scheepswerf De Hoop. Ivor van Klink aan het werk bij de HL 90. Een jol die Wildschut bouwde in 1901. (Foto: Stichting De Staverse Jol)

Bolle koppen van jollen van Wildschut uit Gaastmeer

De ST 4 en onder de Stamper (HL 7)

Greate Pier van Labordus na restauratie. Omstreeks 1980.

Akka in 1972 (als vissersjol ST 6, omstreeks 1905 gebouwd bijWildschut)

Andere jollen met een stompe kop

De Johanna van Erik Slagmoolen en onder de Marbolle, ontwerp Gipon.

De voormalige vissersjol 'Swalker'. Bouwer onbekend, maar duidelijk geen jol van Douwe Roosjen.

7

Gipon
vader van de moderne jol

Moderne jachtjollen dankzij Jaap Gipon

Wie was J.K. Gipon? Jaap Gipon is geboren in 1910 en overleed in 1999. Hij was de schoonzoon van de in die tijd bekende zeilmaker en scheepsarchitect Hein Kersken (geb. 1880) Op dit moment zijn er nog maar weinigen die Jaap Gipon persoonlijk hebben gekend, maar voor jollenzeilers is hij een begrip geworden. Bijna alle stalen jollen die vanaf de zestiger jaren zijn gebouwd, heeft hij ontworpen. Of ze zijn ontworpen op basis van tekeningen van Gipon, dus als varianten op zijn ontwerpen. Gelukkig is er over hem wel iets vastgelegd en wel door Jan Kooijman die hem persoonlijk heeft gekend en die veel van zijn ontwerpen heeft laten bouwen. Vanaf 1961 op zijn werf in Zwijndrecht en vanaf 1967 op zijn werf 'Kooijman en De Vries' in Deil aan de Linge. In 1981 namen Ted en Lydia van Rijnsoever deze werf over en werd de naam 'Jachtwerf Van Rijnsoever Deil BV'. Zij verkochten de jachtwerf in 2009, een jaar na het uitbreken van de langdurige financiële- en economische depressie, en verhuurden de gebouwen en het terrein aan Rik en Petrie Stevens. Die konden door de economische malaise het bedrijf echter niet renderend krijgen en hielden er in 2012 mee op. Jan Kooijman bleef ondertussen in het nieuws door zijn publicaties en adviezen voor wie een platbodemjachtje wilde aanschaffen. Uit de inleiding van diens boek 'Platbodemjachten van J.K. Gipon' (1998) heb ik de volgende teksten geselecteerd:

" In april 1936 verscheen voor het eerst in de Waterkampioen een ontwerp van de hand van J.K. Gipon: een *catboot* naar Amerikaans voorbeeld. In dit ontwerp was al meteen datgene terug te vinden wat Gipon aldoor is blijven boeien: het zodanig construeren van een jachtje, dat het desgewenst door een amateur kan worden gebouwd. (…) De tijd voor de Tweede Wereldoorlog was de tijd van de grote economische crisis en zijn daarmee gepaard gaande problemen. Op één punt kwam die tijd overeen met de onze: je kon wel een opleiding krijgen in een bepaalde richting, maar een baan vinden in dat vak was er vaak niet bij. Na de gebruikelijke schoolopleiding, waar hij uitblonk door zijn tekentalent, was de jonge Gipon naar de Zeevaartschool gegaan, het ideaal van alle jongens die van varen houden. Maar toen hij daar zijn derde rang had behaald, was er voor hem geen plaats op een schip. Zo kwam het, dat hij tenslotte zijn dagelijks werk vond in een heel andere richting, namelijk bij de politie in Rotterdam. Inmiddels brak de Tweede Wereldoorlog uit. Voor het ontwerpen, laat staan voor het publiceren van ontwerpen waren dat slechte jaren. Van varen kwam uiteraard niets. (…) Wel benutte Gipon de oorlogsjaren, wanneer dat mogelijk was, voor het observeren van oude scheepstypen en het maken van aantekeningen daarover.

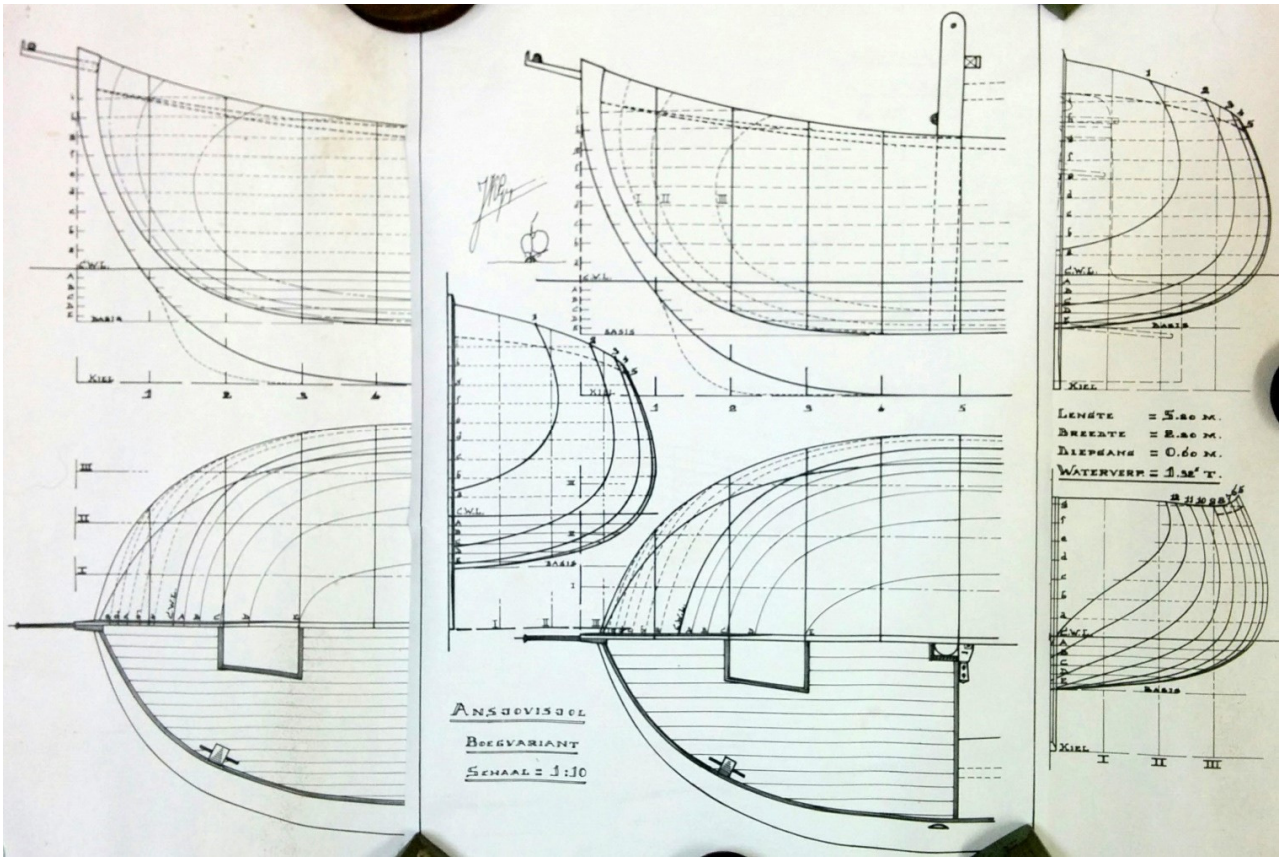
(Gipon heeft na 1945 zijn vele opmetingen en schetsen van diverse historische werkscheepjes gebruikt bij het ontwerpen van jachtjes die geschikt waren voor de pleziervaart. Hij had natuurlijk op de Zeevaartschool technisch tekenen geleerd, maar op het gebied van jachten ontwerpen was hij grotendeels autodidact. Zijn schoonvader, Hein Kersken, gaf wel nuttige aanwijzingen, maar was vooral van mening dat Jaap zijn eigen weg moest zien te vinden. Dat is hem zeer goed gelukt. Hij heeft bijna alle vissersschepen uit Zeeland en het Zuiderzeegebied getekend als jacht dat in staal gebouwd kon worden.) Opvallend aan zijn ontwerpen is de typezuiverheid. Hij

ontwierp in de stijl van het origineel. Bovendien koos hij voor schepen die optimaal zouden zeilen en slechts een relatief lichte hulpmotor nodig hadden. De laatste jaren voer hij met een Stavers jolletje van 5.20 meter vanuit zijn woonplaats Balk aan het Slotermeer."

J.K. Gipon in zijn oude houten Wildschutjol toen hij nog in Rotterdam woonde.

Jaap Gipon in zijn latere woonplaats Balk. (Foto: SSRP)

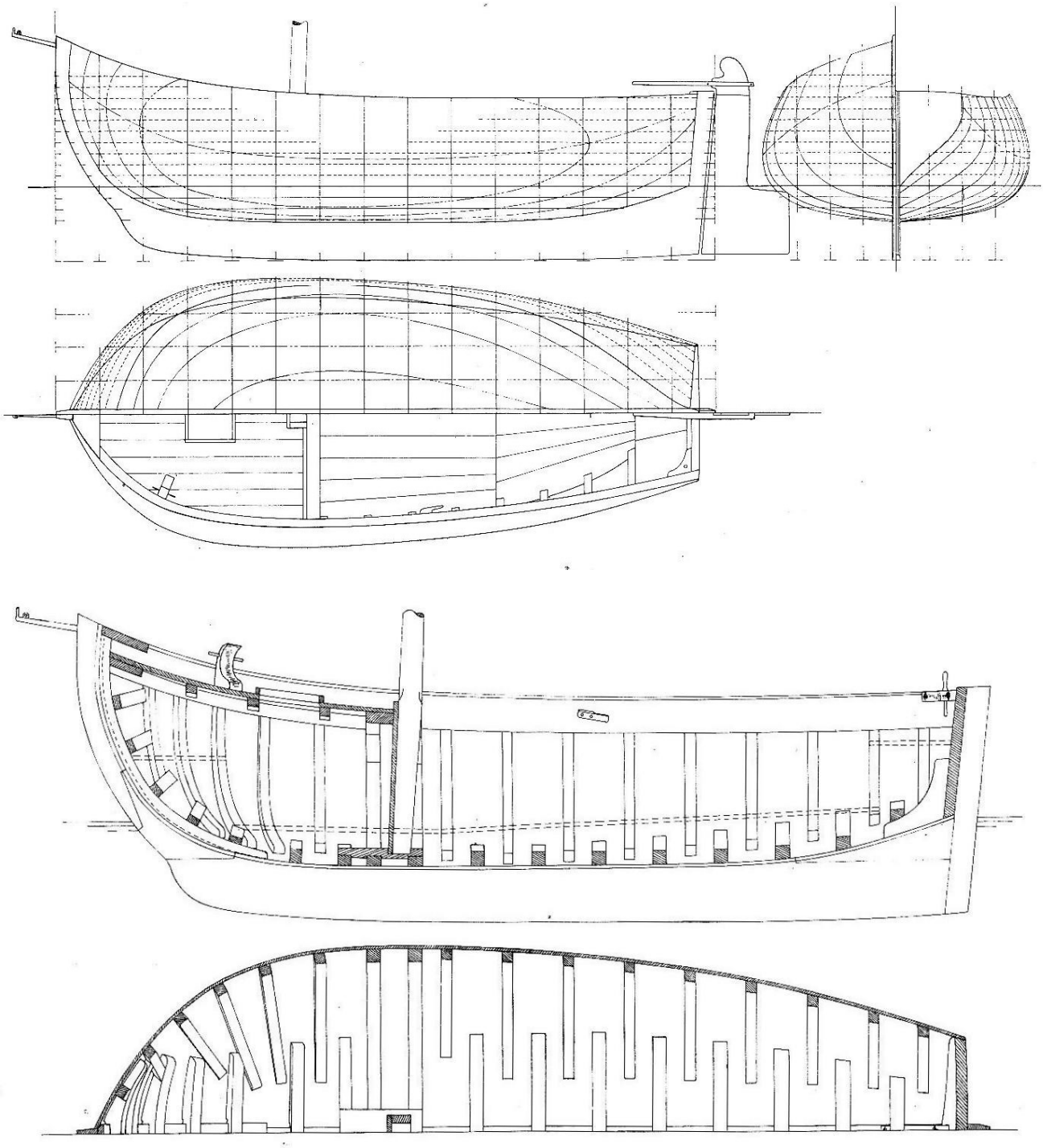
Voor de populariteit van de Staverse jol als jacht is Jaap Gipon van buitengewone betekenis geweest. Door zijn ontwerpen werd het mogelijk een betaalbaar stalen jolletje te laten bouwen. Overigens geldt die betekenis niet alleen voor de Staverse jol. Gipon was persoonlijk verknocht aan dit scheepstype, maar hij tekende vrijwel alle belangrijke platbodem werkschepen als jacht en zijn ontwerpen werden in serie gebouwd bij Kooijman en De Vries. In 1973 kreeg hij voor zijn bijzondere verdiensten door Kooijman en de Vries een cadeau aangeboden: een vissermanjol van 6.20 meter tegen kostprijs. Gipon wilde voor zichzelf graag een klein jolletje. Hij wees het voorstel daarom af. Hij tekende een jolletje van 5.20 meter. Dat was zijn wens. Kooijman en de Vries waren daar niet blij mee. Zij bouwden in serie. Een afwijkend type tussendoor bouwen zou veel duurder uitvallen dan een standaardjol leveren die ietsje groter was. Het werd echter een klein jolletje: de Stavo. Op de Biesbosch waar Gipon toen nog zeilde, beviel dat scheepje goed, maar op het Slotermeer bij Balk veel minder. Met zijn wel erg stompe kop nam de Stavo bij golfslag veel water over en was het kruisen moeilijk, omdat zo'n scheepje dan geen hoogte meer loopt. (bron: Gerard ten Cate, Zuidlaren, n.a.v. een vroegere ontmoeting met Gipon.)
Enigszins merkwaardig is, dat Gipon bleef vasthouden aan de bolle kop van een Wildschutjol, terwijl in Gaastmeer nooit zulke kleine jollen gebouwd zijn. Waarschijnlijk wist hij niet dat Roosjen wel kleine jollen heeft gebouwd die veel slanker waren dan de Wildschutjollen en ook beter zeilden met hun spitse koppen. Toen Gipon werkscheepjes optekende, waren de meeste Roosjenjollen van het toneel verdwenen.



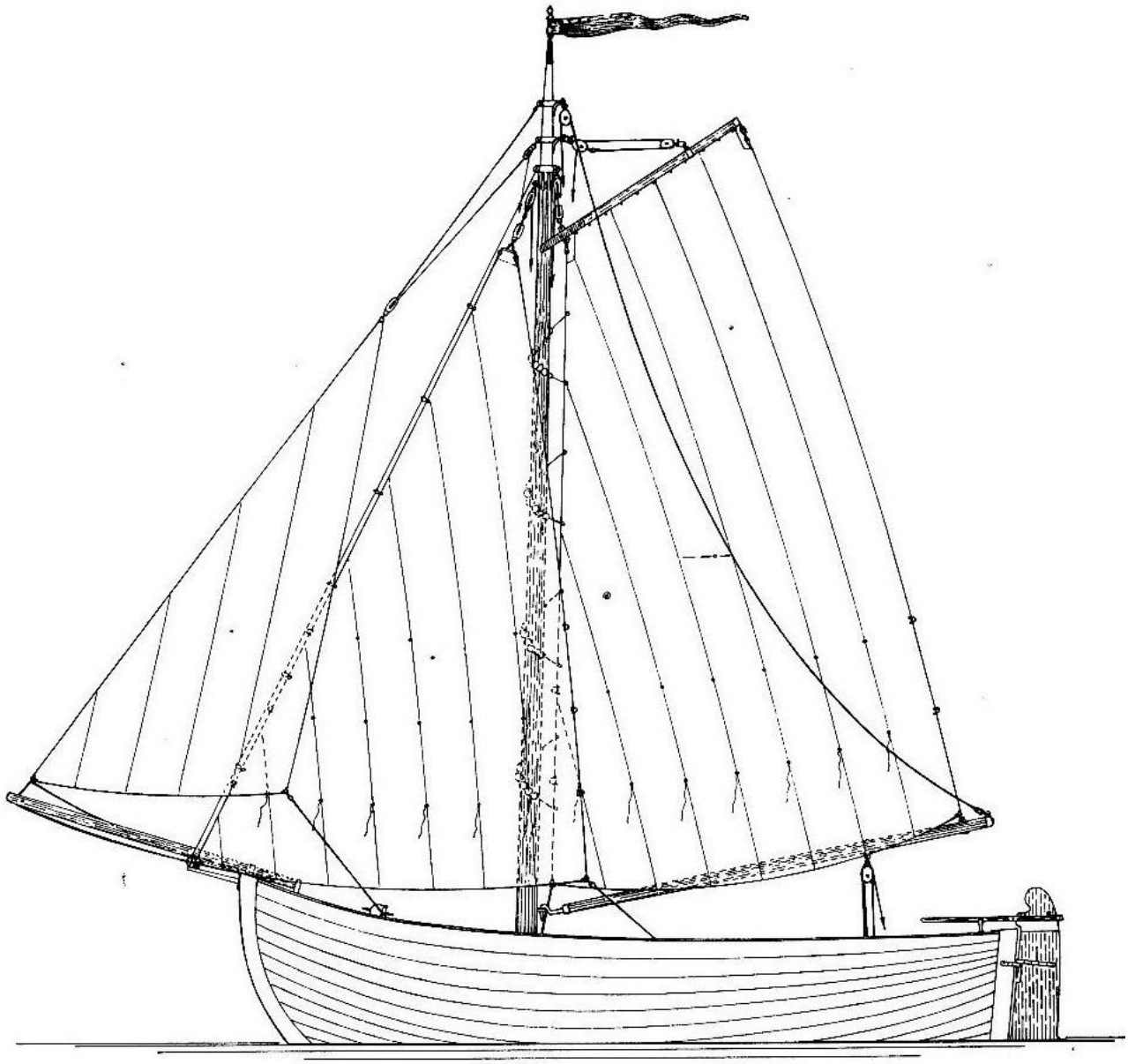
Links de kop van de Stavo en in het midden een iets spitsere variant die Gipon tekende voor hetzelfde ontwerp jol. Die spitse variant is nooit gebouwd. Overigens vond Gipon dit een spitse variant, maar vergeleken met de jollen van Roosjen heeft ook dat ontwerp een gewone bolle Wildschutkop.(Info van Gerard ten Cate, Zuidlaren)

De Stavo op het Slotermeer. Gipon had deze jol van 1973 tot 1996. Na zijn overlijden werd de jol tot 2002 verhuurd door W. Driessen (zeilboerderij Rufus, bij Broek t.n.v. de Langweerderwielen)

In 1973 stapte Gipon over op een piepklein stalen jolletje van 5.20 meter lang dat hij had ontworpen en liet bouwen toen hij in Balk woonde.



J.K. Gipon: Lijnentekening en constructietekening van een Staverse jol van 6.00 meter lang en 2.44 meter breed. Met de tekening van een houten vissersjol van 6.00 meter heeft Jaap Gipon naam gemaakt bij watersporters die sympathie voor dit scheepstype hadden en hebben. We zien een robuust scheepje met overtuigende vormen. Een jol met een bolle Wildschutkop, maar met een spiegel en een roerkop van het Stavers model. Inderdaad een zeilende klomp, maar van een charme en een robuustheid dat velen dit scheepje prefereerden boven een scherp jachtje van een meter of zes. Dit was een echt schip en nog zeewaardig ook. Op de constructietekening is te zien hoe hoog de buikdelling in de jol is gedacht. De kuip is mede zo ruim, omdat een binnenboordmotor ontbreekt. In de praktijk zal die echter een plaatsje moeten krijgen midden in de kuip.



Het zeilplan van de vissersjol van 6.00 meter, getekend door Jaap Gipon (Uit: Huitema, 1962)

Ook het zeilplan bekoort door de eenvoud en de robuustheid. Het grootzeil heeft een oppervlak van 12.5 kwadraat, de fok 7.8 kwadraat en de kluiver 3.8 kwadraat meter.

Naar huidige ideeën is dat wat aan de geringe kant, de jol is zo bij weinig wind duidelijk ondertuigd. De mast zou zonder bezwaar een meter langer mogen zijn, zodat er een iets flinker tuig op komt te staan. Het zeiloppervlak dat deze jol kan dragen, is natuurlijk ook afhankelijk van de vraag of er ballast in het schip is aangebracht.

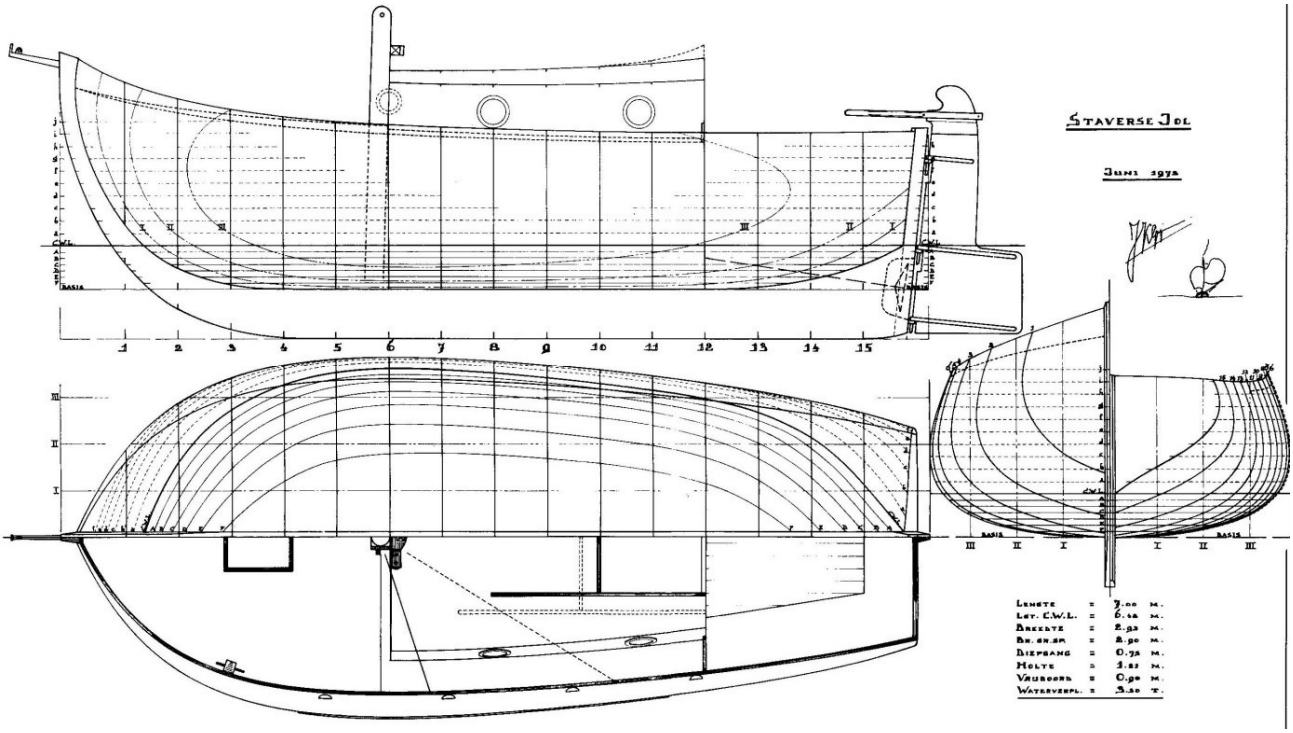
De vissersjollen zeilden vroeger met een kuip vol netten met loodsimmen en ankers. Door dat gewicht lagen ze een stuk dieper en vaster in het water dan vergelijkbare jachtjollen zonder ballast. Wel zal een scheepsdiesel het gewicht verhogen met zo'n 150 kilogram, evenals de bemanning doet, maar die gewichten liggen vrij hoog in het schip.

Valse Trog, 1951. De verbouwde vissersjol die door Jaap Gipon geleend was voor een zeilvakantie. (Foto: Jaap Gipon)

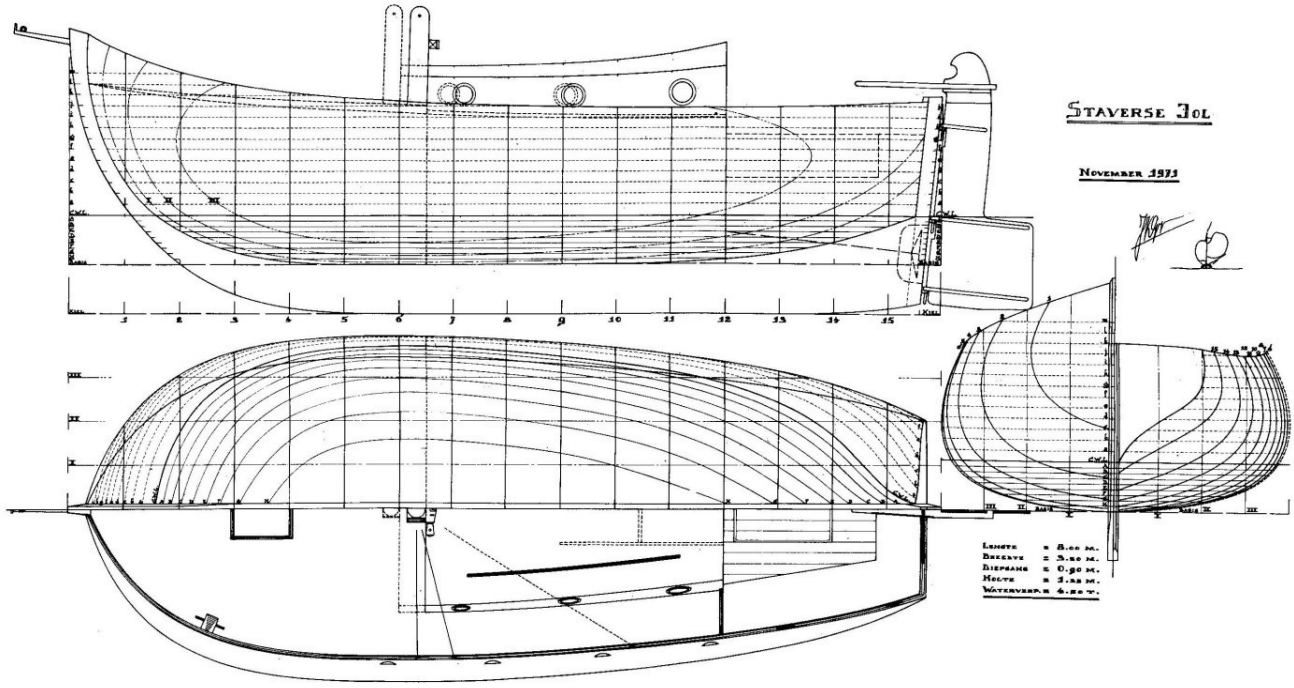
Wim Tasseron uit Middelburg kreeg de twee vakantiefoto's van Jaap Gipon in 1986. Jaap vertelde erbij, dat hij dit jolletje had hij opgemeten en de gegevens had verwerkt tot het lijnenplan van een vissersjol dat opgenomen is in het boek Ronde en platbodemjachten van Huitema *(1962).*

Voor de mast is het boord van deze jol verhoogd met een gang. Dat werd vaker gedaan bij vissersjollen die gebruikt werden als winkeltje, van waaruit de vissers in een stad hun vis verkochten. (Foto's en informatie: Wim Tasseron)

Ramsdiep, 1951. De Staverse jol waarmee de fam. Gipon een paar weken vakantie mocht houden. (Foto: Jaap Gipon)



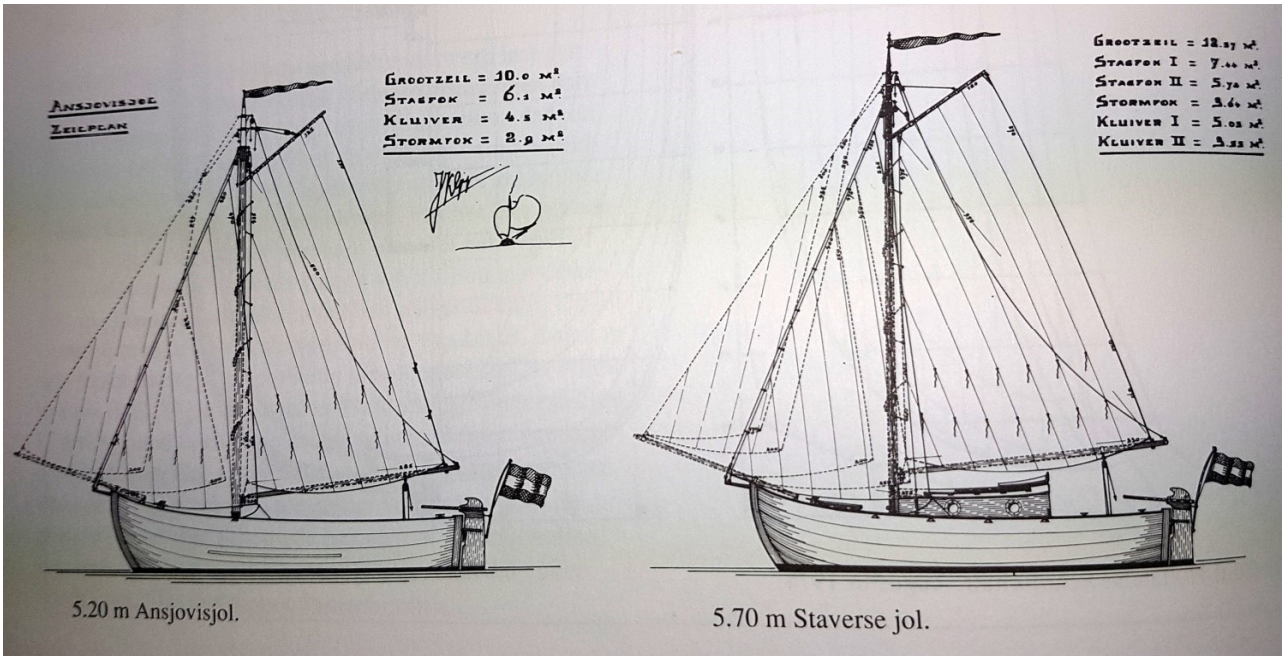
J.K. Gipon: Ontwerp van een Staverse jol van 7.00 meter als kajuitjachtje.(Uit: Kooijman, 1998)



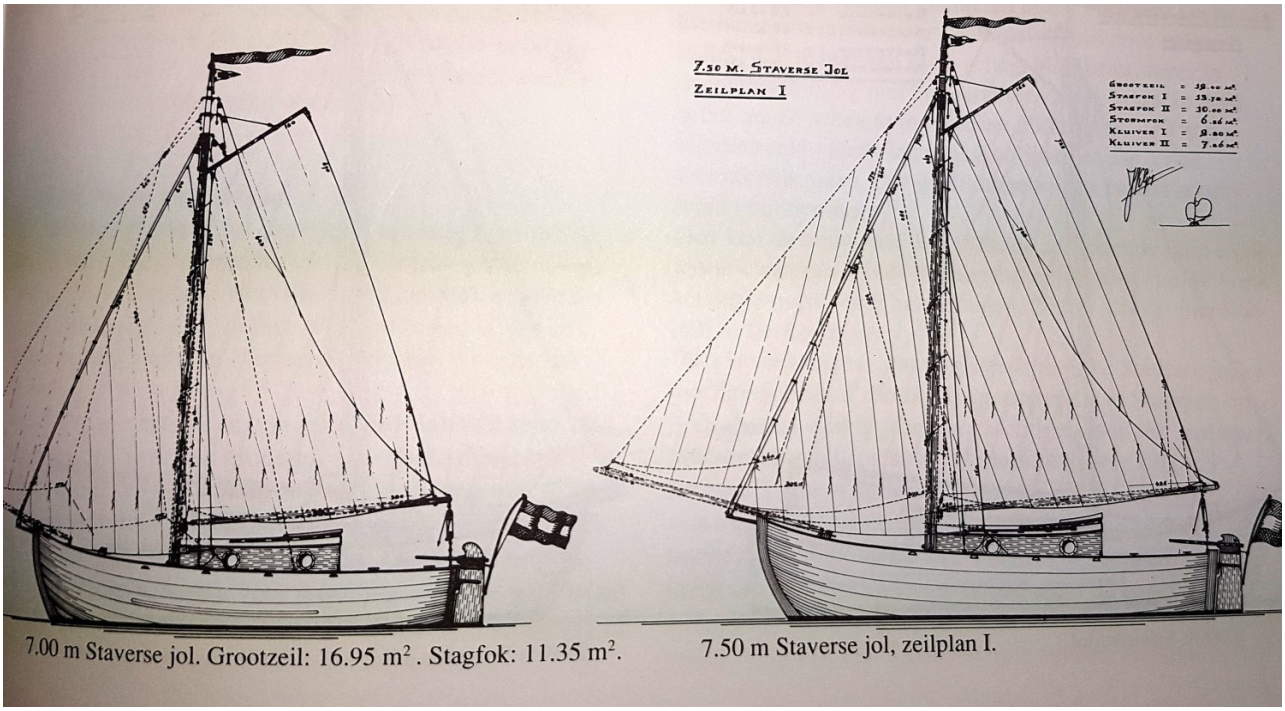
J.K. Gipon: Ontwerp van een Staverse jol van 8.00 meter. (Uit: Kooijman, 1998) Dit is de populaire maat geworden voor watersporters uit de jaren zeventig en tachtig. Turbojollen werden ze genoemd, vanwege hun goede zeileigenschappen.
Bij de kajuitjollen valt op hoe beperkt de kuipruimte is voor een bemanning van meer dan twee personen. Achter in de kuip, tegen de spiegel, is eigenlijk geen plek, want daar draait de helmstok en moet niemand bekneld kunnen raken. Daar is geen goede zitplaats. Die plek is slecht voor een mens en belemmert de bestuurbaarheid van de jol.

De stalen Giponjol 'Jolijt' van Ulrich Kappel voor de Friese kust, 2015-2016. (Foto's: J. Bouma)

Gipon ontwierp een serie jollen van 5.20 meter lang tot 9.00 meter lengte. Al die jollen lijken sterk op elkaar, behalve dat de grootte verschilt. Sommige jollen hebben iets V-vormige waterlijnen, maar Gipon heeft ook jollen ontworpen met een geheel stompe kop.

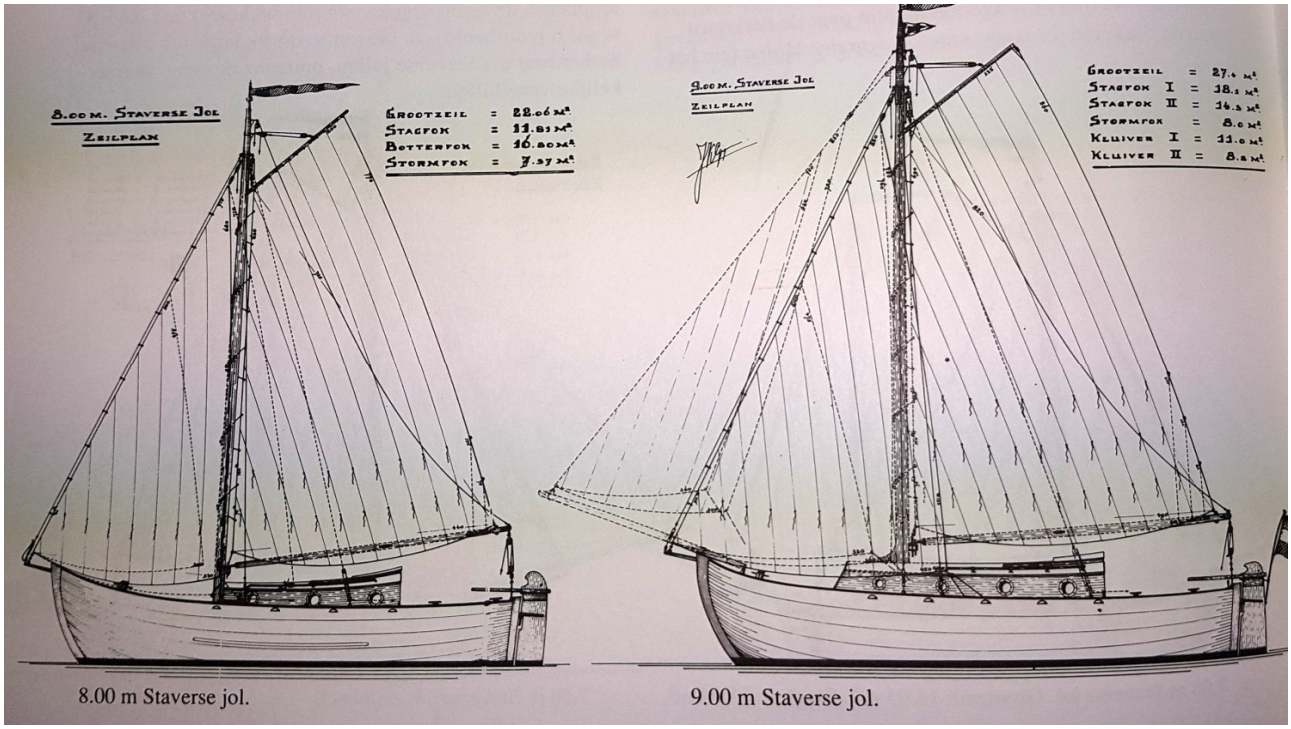


5.20 m Ansjovisjol. 5.70 m Staverse jol.



7.00 m Staverse jol. Grootzeil: 16.95 m². Stagfok: 11.35 m². 7.50 m Staverse jol, zeilplan I.

De jollen zijn voorzien van een relatief klein tuig. Het zijn typisch toerschepen. In latere jaren werd de constructie verbeterd door de ballast te verpakken in een dikke massieve kiel en zware bodemplaten, waardoor geen wrangen nodig waren. De stabiliteit verbeterde en de stahoogte. Veel jollen varen nu met een langere mast en een groter tuig.



Het vergroten van een ontwerp van een jol van 6 meter naar een schip van 9 meter vraagt wel enige terughoudendheid. Bij het vergroten kan een model ontstaan dat bij een klein schip goed past, maar waardoor een groot schip veel te lomp wordt. Bij de Giponontwerpen vinden velen dat het geval bij de jol van negen meter. (Zie onder)

De 9- meter jol KP 145 op de IJssel bij Kampen.

De bij velen bekende jol 'Koos' die verhuurd wordt door 'Rufus' , een verhuurbedrijf bij Broek, even ten noorden van de Langweerderwielen. Ontwerp Gipon. Opvallend is het smalle, hoge tuig dat deze jol, mede door het lage zwaartepunt van een vissermanjol, tot een goede zeiler maakt.

Giponjollen van kunststof

Er zijn in de jaren zeventig een paar Staverse jollen gebouwd van glasvezelversterkt polyester. Ze zijn nooit populair geworden. Ik denk vanwege een te gladde, steriele uitstraling en vanwege de moeilijke aansluiting tussen de romp en het dek, waardoor de lijn van het potdek bij een traditionele vormgeving moeilijk geheel vloeiend te krijgen is.

Met meer succes zijn er een paar jollen gebouwd van hout-epoxy. Voor die jollen werd Gipons ontwerp van een 7 meter jol als basis gebruikt. De bouwwijze van epoxy met woodcore, een sandwich met hout als kernmateriaal, is zelfs geschikt voor amateurbouw, zoals Jack Brunsting in Hoogeveen met zijn Aimée heeft aangetoond.

Voor het ontwerp is gebruik gemaakt van tekeningen van Gipon, die echter een jol van 7.00 meter had ontworpen voor staalbouw. Een woodcore schip met epoxy is veel lichter dan een stalen jol. Het is daarom de vraag of het verstandig is het lijnenplan van een Giponjol voor dat doel te gebruiken. Met epoxybouw kan je immers ook een jol met light-displacement te maken?

De 'Aimée', een Giponjol van 7 meter, gebouwd in hout-epoxy door Jack Brunsting in Hoogeveen, 1999.

Hoogeveen, 2006. Brunsting heeft gekozen voor een witte uitvoering met een bruine stootlijst over de grootste breedte van de spanten. Zo'n berghout past bij platbodems, maar niet bij een jol. Het geeft de jol een wat droeve uitstraling.

Een jol van hout-epoxy zou met een passende ballast in de kiel natuurlijk veel meer zeil kunnen voeren! 2009

Staverse jollen in epoxy: de Albertha in Spakenburg en de Brandaan in Leiden

De Staverse jol 'Albertha', een Giponontwerp van 8.00 meter in hout-epoxy, gebouwd in Nijkerk.

Op zijn tocht met de Aimée naar de zeilmaker in Spakenburg, in 2008, ontdekte Jack Brunsting dat hij helemaal niet uniek is met zijn jol van hout-epoxy. Bij Spakenburg treft hij de 'Albertha' aan, een jol van 8.00 meter. Ook een model van Gipon, gebouwd van hout-epoxy op een werf in Nijkerk.

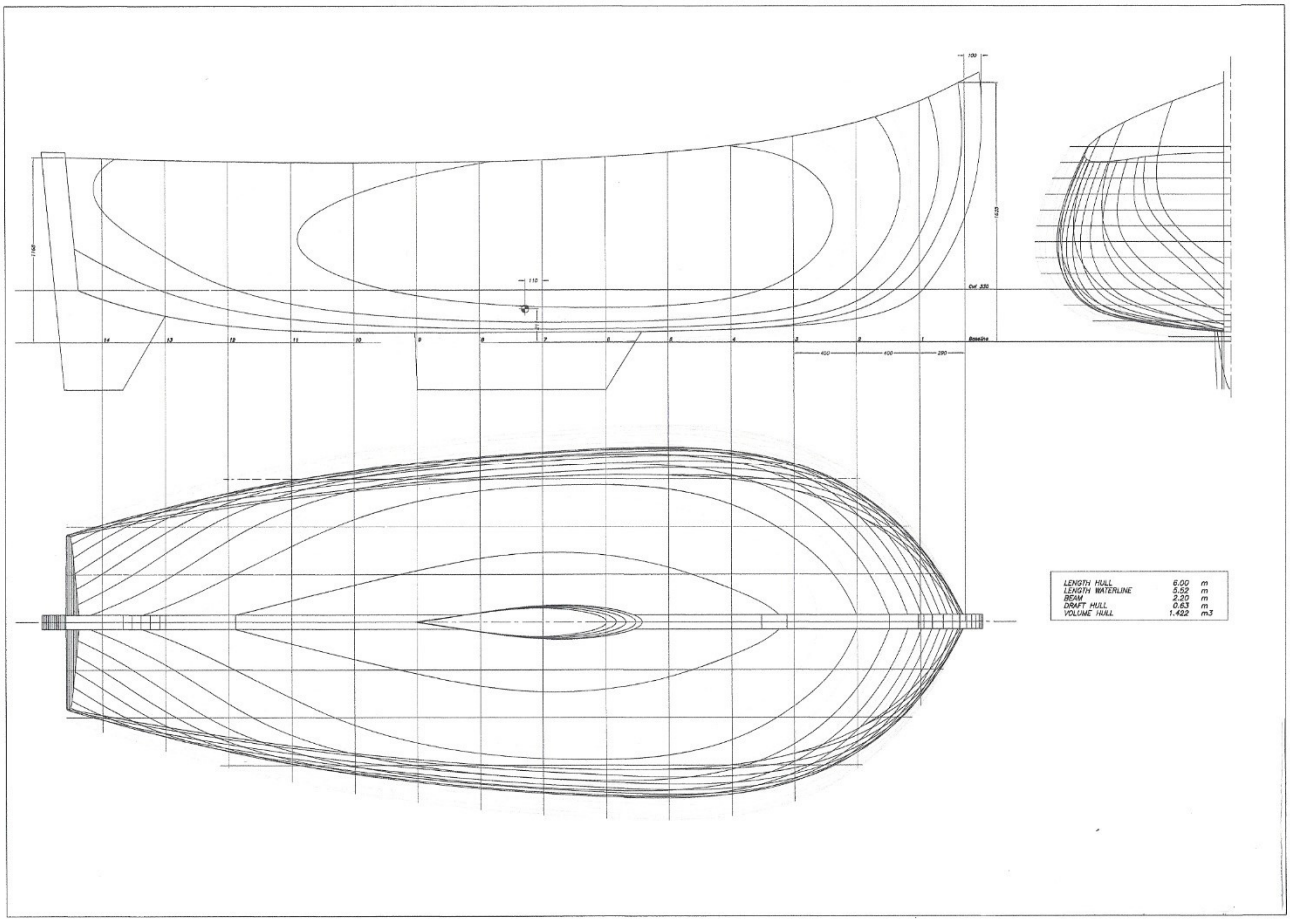
Jachtbouw met epoxylaminaat is heel aantrekkelijk. Het is mogelijk daarmee een sterk en licht schip te bouwen in vrijwel ieder gewenst model. Voor platbodems wordt deze bouwwijze niet erkend door de SSRP, maar wie dat niet belangrijk vindt, die kan met epoxy een jol veel lichter bouwen dan gebruikelijk is.

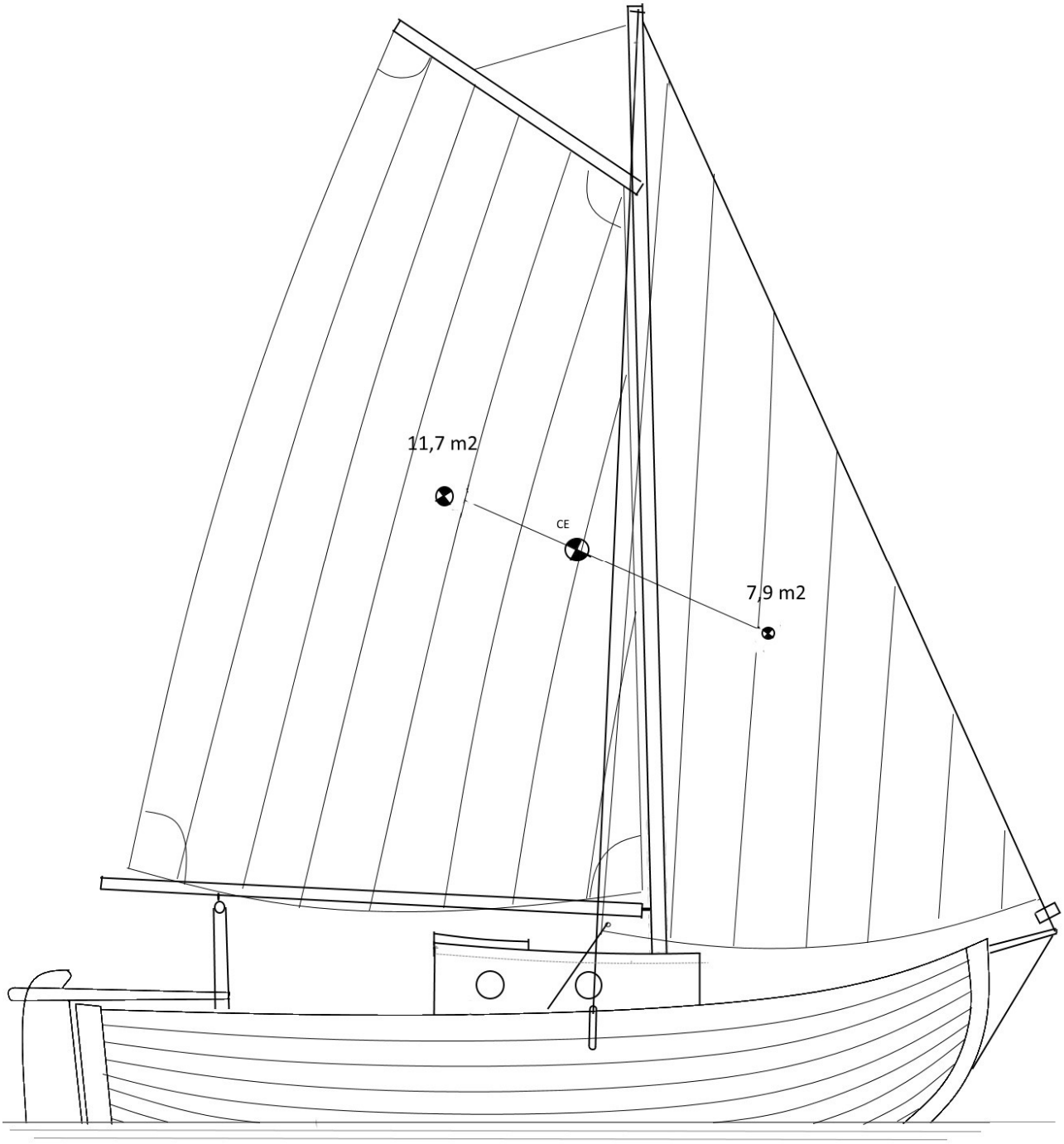
Daarvoor zou je niet een klassiek Gipon-ontwerp moeten gebruiken, maar een light-displacement jol moeten ontwerpen met een spitse kop en een uitgekiende ballastverdeling. Te denken valt aan een scheepje dat maar half zo zwaar is als een klassieke jol en door de gunstige ballast onkenterbaar is en meer zeil kan voeren dan een klassiek schip met een grote waterverplaatsing en een relatief hoog zwaartepunt. Boven water is zo'n schip een gewone jol, maar het zeilt als een scherp jacht. Bijvoorbeeld gebouwd van foam-epoxy….

Frank Kooper uit Leiden heeft zich door dat idee laten inspireren. In zijn situatie wilde hij een kleine jol, die niet breder mocht zijn dan 2.20 meter en een kruiphoogte moest hebben van 1.50 meter. Daartoe werd een Giponontwerp bij Van de Stadt Design digitaal bewerkt tot een iets slankere jol van ruim zes meter lang en ruim twee meter breed. Wel is de bolle kop van het Giponontwerp gehandhaafd. Het ontwerpen van een spitse kop zou een heel nieuw ontwerp vereisen. Opmerkelijk is natuurlijk, dat de gebruikelijke doorlopende kiel veranderd is in een vinkiel met midzwaard. Zijn jol moest gebouwd worden van foam-epoxy en carbon. Frank dacht ook aan een revolutionair tuig dat gemakkelijk alleen te bedienen is, maar daar is hij weer van teruggekomen.

In 2015 werd in Wormerveer bij jachtbouwer Bart Jan Bats deze jol op stapel gezet. Stap voor stap, want hoe de jol precies moest worden, stond niet bij voorbaat vast. Wel was de rompvorm uitgetekend, maar veel zaken moesten werkendeweg nog ingevuld worden. Aldoende werd het optimale gebruiksgemak van carbon en epoxy op onderdelen vervangen door traditionele elementen van massief hout en messingbeslag, vooral om esthetische redenen.

In 2016 zal de bouw van dit scheepje afgerond worden. De vaareigenschappen zijn pas in de praktijk echt te beoordelen en er zal zeker nog een en ander aan de jol getrimd worden voordat die optimaal zeilt. Met de naam 'Brandaan' mag je echter wat verwachten.





Aanvankelijk dacht Frank Kooper aan een jol met een modern emmerzeil, waarmee gemakkelijk solo gezeild kan worden. Daarvan is hij gelukkig terug gekomen. Het zeilplan komt nu redelijk overeen met wat gebruikelijk is op een jol. De rondhouten zijn echter van carbon. De masttop is op deze wijze niet fraai, maar dat wordt verholpen met een spitse carbon masttop die voorzien wordt van een traditionele vleugel. De roef is aan de hoge kant. Een vissermanuitvoering zou meer voor de hand liggen, maar de eigenaar wil met zijn jol tochten maken en is zelf twee meter lang. De hoogte van de roef is voor hem nodig om normaal te kunnen zitten.

Wormerveer: Jol in aanbouw: foam-epoxy. Opdrachtgever: Frank Kooper uit Leiden, 2015-2016

Jachtbouw Bart Jan Bats, Wormerveer: De 'gangen' op de romp zijn van houtfineer.

Een uniek experiment om een light displacement jol te maken met moderne productietechnieken. (Foto's: Frank Kooper)

Onder de kuipbanken het accupakket voor de elektrische aandrijving.

Boven: Elektrische aandrijving voor het balansroer. Onder: de proefvaart in oktober 2016. (Foto: Theo Kampa)

Een jol van Gipon gedigitaliseerd en als snijpakket leverbaar

Een moderne wijze van staalbouw is het leveren van een snijpakket van een schip dat alleen nog maar in elkaar gelast hoeft te worden. Het lijnenplan van het schip wordt gedigitaliseerd en op de computer zo uitgewerkt, dat met een computergestuurde plasmasnijder en een wals een kant en klaar snijpakket wordt geleverd, dat alleen nog maar in elkaar gelast hoeft te worden. Dat laatste vereist natuurlijk ook nog het nodige vakmanschap, maar het in elkaar zetten van zo'n bouwpakket bespaart veel werk en zorgt voor een fraai product. Bij Kroes & Poortinga BV in Joure is van een Gipon-ontwerp zo'n bouwpakket gemaakt. Tabo Poortinga en Jan Kroes zijn in 2005 gestart met een ontwerp- en engineeringbureau voor de jacht- en scheepsbouw. Tal van grote zeegaande jachten en specialistische werkschepen zijn hier ontworpen voor particulieren en werven over de gehele wereld. Tussendoor hebben ze dus ook het ontwerp van een Gipon-jol bewerkt. Bij Bramcometaal in Kampen (Bram de Jongh) zijn vanaf 2008 een aantal van deze jollen gebouwd. Helaas valt de voorsteven zo steil als bij een sloep.

Spakenburg, 2012. Staverse jol BU 107,ontworpen door De Kroes en Poortinga in Joure naar een ontwerp van J.K. Gipon en gebouwd bij Bramcometaal in Kampen (Bram de Jongh) voor opdrachtgever Harry Ros. Lengte 6.70, breedte 2.80 m. Eveneens bij De Jongh in Kampen zijn vanaf 2008 de UK 117 en UK 148 gebouwd.

Spakenburg, 2013. De jol BU 107 naast de botter BU 210 tijdens de Visserijdagen 2013.

De UK 117. Een fraai verloop van de gangen en strakke bouw, maar met te steil vallende voorsteven.

Nog geen aluminium jollen

Er zijn jollen van polyester en van epoxyhars, versterkt met glasvezels. De epoxyjollen zijn gemaakt als sandwich met een kern van red cederhout. De SSRP erkent deze materialen niet als passend bij een traditionele platbodem. Hetzelfde geldt voor het gebruik van aluminium. Als het de bedoeling is dat een jol door de SSRP erkend wordt als authentieke Staverse jol, dan mag die jol niet van kunsthars en ook niet van aluminium gemaakt zijn. Er zijn daarom op dit moment nog geen aluminium jollen, hoewel het gebruik van dit materiaal nieuwe mogelijkheden zou geven om de zeileigenschappen van de jol te verbeteren. De verwerking van aluminium is lastiger dan van staal, maar Nederland heeft een aantal gespecialiseerde werven die zeker een aluminium jol zouden kunnen maken. Belangrijk is dan, om niet terug te vallen op de traditionele ontwerpen van Gipon, maar een modern ontwerp te (laten) maken, zodat de nieuwe mogelijkheden van het materiaal (een light-displacementjol) optimaal worden benut om de zeileigenschappen te verbeteren.

Jan Kooijman, scheepsbouwer voor Jaap Gipon

Jaap Gipon is de man die in de jaren veertig vele werkscheepjes heeft opgemeten en uitgetekend en die op basis van dat materiaal in de jaren zestig en zeventig een indrukwekkend aantal goed gelijnde platbodemjachten heeft getekend. Maar het succesvol ontwerpen van dit soort jachten leidt nog niet automatisch tot de bouw van deze schepen. Er moeten scheepsbouwers zijn die een markt zien voor zijn ontwerpen en die proberen deze schepen aan de man te brengen. Vanaf zeg maar 1960, toen de welvaart in Nederland voor grote groepen toenam en deze mensen tevens meer vrijetijd kregen, bleken er velen te zijn die het ideaal leek om met het gezin in een comfortabele platbodem het water op te gaan. Het was Jan Kooijman die deze sfeer goed aanvoelde. In 1962 begon hij zijn eigen 'Kooijman Bureau Jachtbouw' in Zwijndrecht en vijf jaren later begon hij samen met Siemen de Vries stalen casco's van platbodems bouwen in Deil, aan de Linge. Vooral casco's van ontwerpen van Jaap Gipon. Als 'Kooijman & De Vries, Jachtbouw BV' werd deze werf een begrip bij zeilers die zich een platbodem wilden aanschaffen. Bij het tienjarig bestaan van de werf, in 1977, werden er bij 'Kooijman en De Vries' zo'n honderd schepen per jaar afgeleverd. Voor een deel geheel compleet en afgewerkt, maar ook als casco voor watersporters die daarna hun aanwinst zelf gingen aftimmeren. Bij Kooijman & De Vries werden relatief eenvoudige platbodems in serie gebouwd. Met dat productiemodel ging het mis, toen zich in 1980 een economische recessie voordeed. Er was geen afzet meer en de werf moest beëindigd worden. In 1981 werd de werf van Jan Kooijman en Siemen de Vries overgenomen door Ted en Lydia van Rijnsoever. Ted van Rijnsoever werkte op dat moment al vijf jaren bij Kooijman & De Vries. Van Rijnsoever stopte met seriebouw en ging over op maatwerk voor klanten. De naam van de werf werd 'Jachtwerf van Rijnsoever Deil BV'. Vanaf 1981 zijn er nog 158 platbodemjachten in Deil te water gelaten. In 2009 verkochten Ted en Lydia de werf en verhuurden de gebouwen en het terrein aan Rik en Petrie Stevens. Helaas moesten zij in 2012 de werkzaamheden beëindigen. Door de

economische crisis van 2008 die jaren ging duren, werden er geen nieuwe jachten meer besteld.

Toen Kooijman en De vries nog het ene jacht na het andere konden bouwen, stichtten zij in Heeg een dependance van hun werf: 'Heech by de Mar'. Midden in het Friese merengebied vond onderhoud, bouw en verkoop en verhuur van platbodems plaats. Toen Kooijman en De Vries de werf in Deil dachten te gaan verkopen, was het even onduidelijk wat er met de dependance in Heeg moest gebeuren. In 1985 zagen Jan Koekebakker en zijn twee zonen wel brood in dat bedrijf en zij brachten hun onderneming 'Heech by de Mar' tot bloei met de verkoop en verhuur van niet alleen kleine, maar ook grote platbodemjachten.

Jan Kooijman

Jan Kooijman houdt zich tot op de dag van vandaag bezig met het schrijven van boeken over platbodems en adviseert hoe zo optimaal mogelijk met een platbodemjacht gezeild kan worden. Zelf is hij natuurlijk een jaartje ouder geworden. De grote platbodems zijn hem te zwaar geworden om met een kleine bemanning te hanteren. Maar een Staverse jol is voor hem nog steeds de meest handelbare platbodem, hoewel hij ook graag zeilt in een Enkhuizer bolletje. Dat er zoveel nieuwe stalen jollen op het water te zien zijn, is echter voor een belangrijk deel te danken aan Jan Kooijman, die een markt ontdekte voor de jollen die Jaap Gipon tekende en ook door hem verder ontwikkeld werden.

Interieur van een Staverse jol van Heech by de Mar. (Foto: Heech by de Mar)

Jan Kooijman had rechten gestudeerd, maar ging doen waar zijn belangstelling echt naar uit ging: de bouw van traditionele Hollandse platbodems. Dat kon door samenwerking met Siem de Vries, de man van het staal. Toen de werf in 1981 werd verkocht, begon Siem de Vries voor zichzelf in Werkendam, samen met Jan Kleijwegt, de houtman, die op dat moment zeven jaren bij Kooijman & De Vries had gewerkt. Zij konden een werf beginnen in Werkendam en na een moeilijke start werd dat een groot succes. Zij bouwden niet alleen platbodems, maar ook kotters en vletten. Jarenlang maakten ze naam met een drietal jollen, ontworpen door Gipon, maar door de werf aangepast aan de eisen van deze tijd. Hun jollen waren ook betere zeilers dan de oorspronkelijke Gipon-ontwerpen.

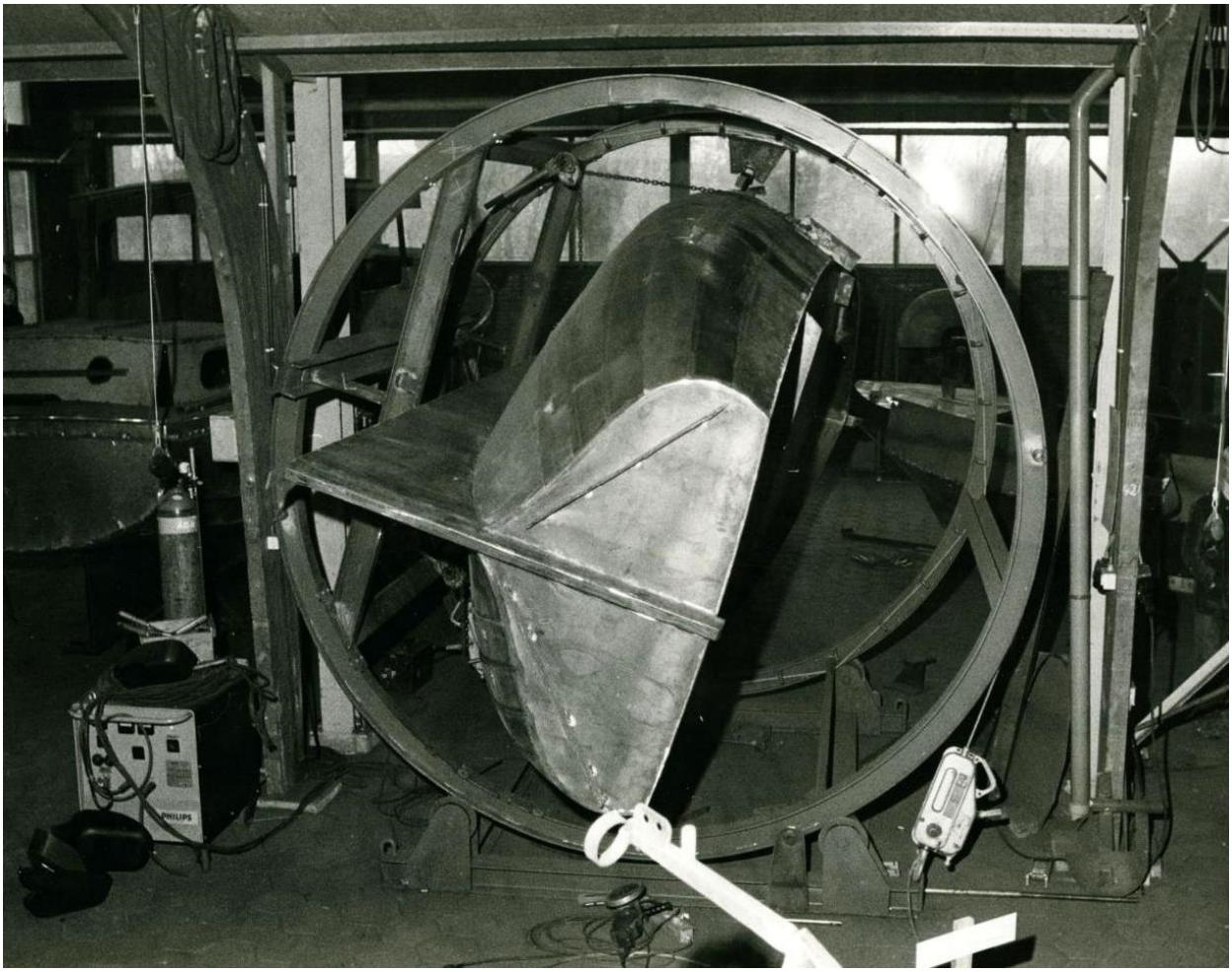
Wat vond Gipon er zelf van?

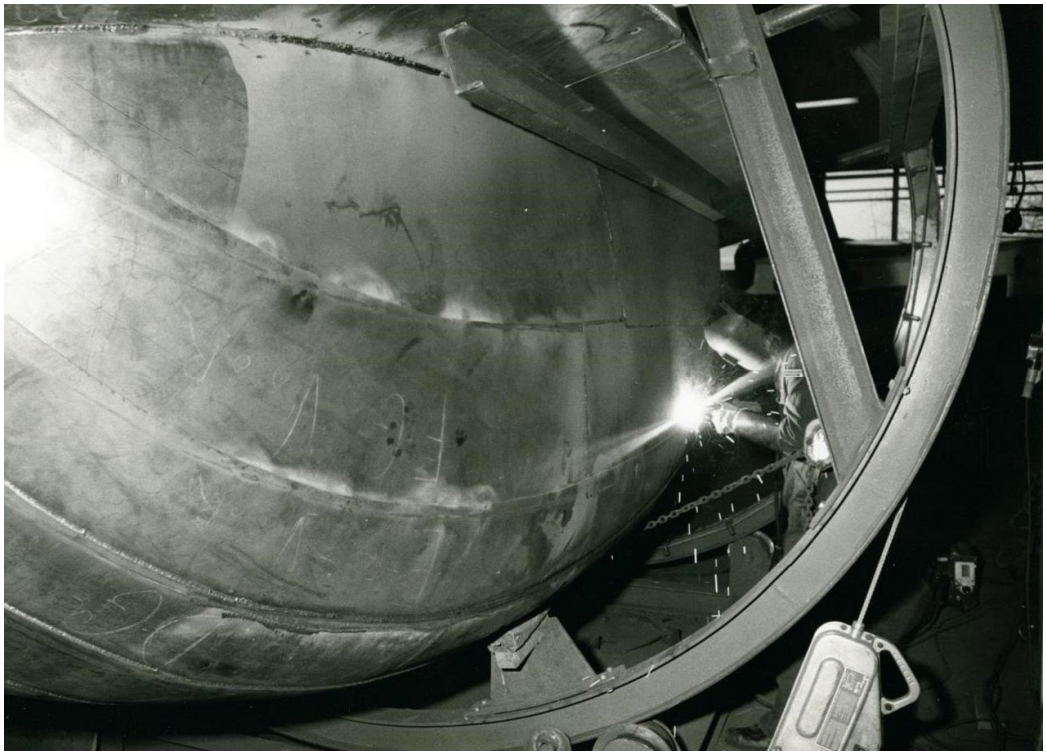
In 1985 gaf Jaap Gipon een reactie op het succes van zijn jollenontwerpen. (Spiegel der Zeilvaart, oktober 1985, p. 14): “Betreffende deze ontwerpen kan nog worden meegedeeld, dat ze geheel juiste Staverse jollen weergeven, waarbij echter de breedte wat groter is genomen dan bij de vissermansjollen meestal gebruikelijk was. Dit is gedaan, omdat deze ontwerpen bedoeld waren voor jollen met een kajuitopbouw, welke de stabiliteit ongunstig beïnvloedt. Ook is het zeilplan iets groter dan bij vissermansjollen, terwijl dit zeilplan in verband met de kajuitopbouw wat hoger komt te staan. Deze grotere breedte was mede door de stalen bouw van de romp gunstig voor de inrichting van kajuit en vooronder. Het is natuurlijk zeer goed mogelijk jollen volgens deze lijnenvoering in vissermanuitvoering te maken. Dit is dan ook een paar maal gebeurd. Het varen daarmee geschiedt tot grote tevredenheid van de eigenaren. (…) Hoewel deze

jollen door de bewerkelijke bouw dure scheepjes zijn, kan gezegd worden, dat ze door hun grote ruimte, gemakkelijke bediening en grote stabiliteit zeer aantrekkelijke jachtjes geven." (Balk, 1985)

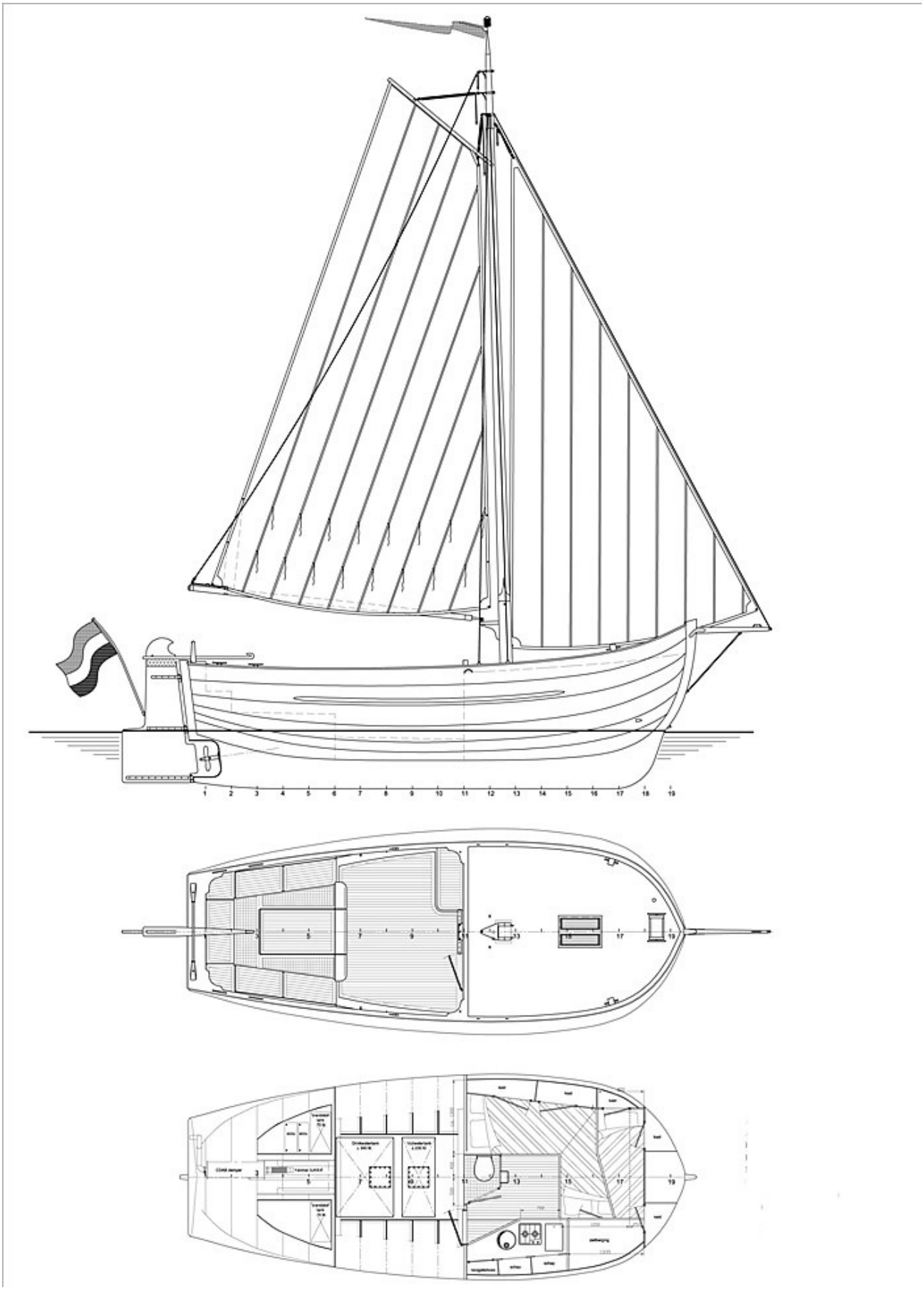
Bij Kooijman & De Vries werden zijn ontwerpen geoptimaliseerd, mee door de nieuwe technische mogelijkheden die de bouw van stalen schepen in latere jaren bood. Het zwaartepunt moest omlaag. De schepen moesten lichter, niet te breed en juist de constructie van het vlak en de kiel kon met gebruik van dikke staalplaten en ballast zorgen voor een betere stabiliteit.

Stavoren, 2007. De stalen jol 'Zuiderzee' van Robert van Heyst. Een 8 meter lange jol van de hand van Gipon, in 2003 gebouwd door 'De Scheepsbouwers' uit Werkendam. Hier vaart de jol met een rif in grootzeil en fok van Stavoren naar Enkhuizen. Bij halve wind wordt het voorstag strak gehouden met een doorgezet bakstag. (Foto: R. van Heyst)

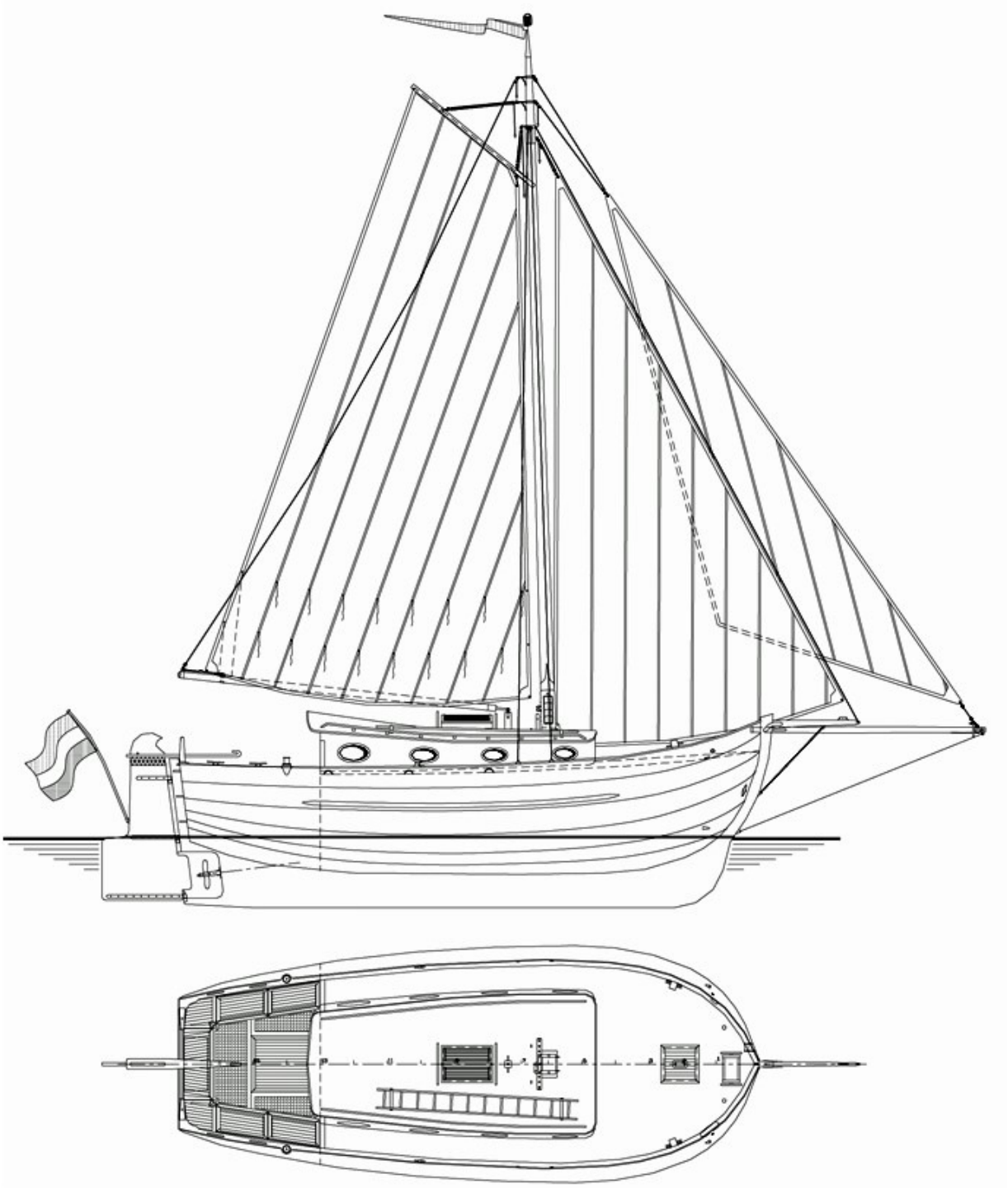




Een 'uitvinding' van Kooijman en De Vries: een lasstelling waardoor het mogelijk is een schip op dezelfde plaats rond te rollen, zdat er steeds onderhands gelast kan worden.



Zeilplan en inrichtingsplan van de 9-meter Staverse jol als visserman, half gedekt, van de Scheepsbouwers uit Werkendam



Zeilplan en dekplan van de 9-meter Staverse jol van De Scheepsbouwers uit Werkendam in gedekte uitvoering. De zeilplannen van de visserman en van de uitvoering met kajuit zijn identiek, waardoor het grootzeil bij de visserman te hoog boven de romp staat.
Bij de visserman moet de knecht bij de mast waar de giek inhangt lager dan bij een roefschip. Dat vereist voor de visserman een hoger grootzeil, met iets groter zeiloppervlak.
Eventuele loefgierigheid kan eenvoudig ongedaan worden gemaakt door de loefbieter te verkleinen of weg te laten.

8

Andere ontwerpers in de marge

Een diversiteit aan jollenbouwers vanaf 1960

Er is in de eerste helft van de 20e eeuw wel af en toe ergens een jachtjol gebouwd, zonder dat die werf achteraf is opgevallen als een jollenwerf. Het spelevaren met jachten is in Nederland een oude 17e eeuwse traditie bij de elite, maar de watersport als activiteit van 'de gewone man' is van heel recente datum. De bouw van jachtjollen voor de recreatie, Staverse jollen met een roef, bedoeld voor de pleziervaart, kwam pas in de dertiger jaren van de grond.

Een opmerkelijke uitzondering vormt de jol HZ 28, die omstreeks 1902 gebouwd is met kajuit voor een dominee in De Lemmer. Niet voor de visserij, maar voor de recreatie. Vlak voor en na de Tweede Wereldoorlog is er ook wel eens een stalen jol gebouwd voor de pleziervaart. Maar het bleven uitzonderingen. Gebruikelijker waren de vissersjollen die vanaf ca. 1920 werden verbouwd tot jachtjol.

Een enkeling als Fred Thomas ging plezierzeilen in een geteerde vissersjol. De meeste beginnende watersporters lieten echter een kajuit zetten op de voormalige vissersjol en meestal werd zo'n scheepje wit geschilderd, want een jacht hoorde wit te zijn. In Stavoren had Jan Valk het zo druk met het ombouwen van vissersjollen tot jachtjol, dat hij het zich kon veroorloven oude vissersjollen op te kopen en op eigen risico om te bouwen. De klanten kwamen toch wel.

Het duurde echter tot vrij ver in de jaren zestig voordat de watersport echt tot ontwikkeling kwam en grote groepen nieuwe watersporters een passend vaartuig zochten.

Dat was de tijd dat Kooijman & De Vries kansen zagen en erin slaagden honderden platbodemjachtjes te bouwen voor enthousiaste klanten. De belangstelling voor platbodemjachten beperkte zich aanvankelijk tot de eenvoudiger te bouwen typen als (zee)schouwen en grundels, maar enige jaren later werden ook de ronde jachten, aken, bollen en Staverse jollen populair.

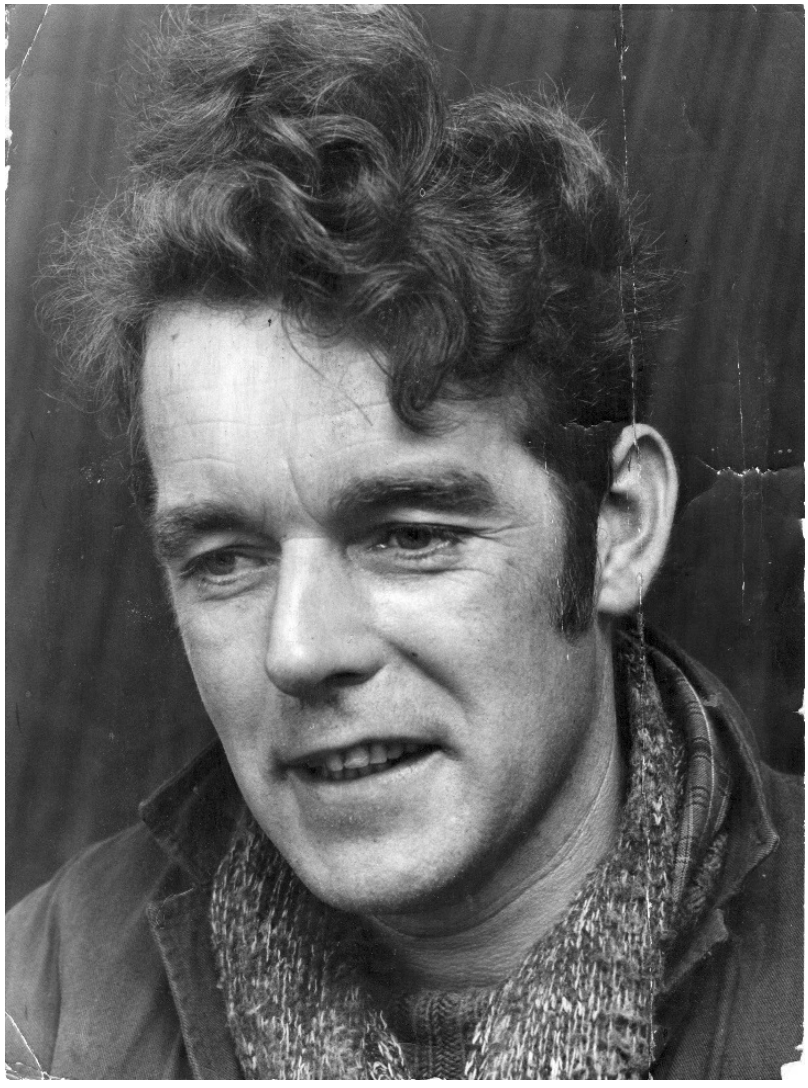
Wat de jollen betreft, zien we na afloop van die decennia lange periode dat er vooral bij Kooijman & De Vries en later bij Van Rijnsoever en De Scheepsbouwers volop jollen gebouwd werden, dat het vrijwel allemaal dezelfde soort jollen zijn. Allemaal typisch schepen die getekend zijn door Gipon in lengtes tussen de zes en negen meter. Bijna een standaardproduct met variaties in de afwerking. Dat is eigenlijk jammer, want de jollen vormden oorspronkelijk een bont gezelschap van scheepjes die onderling flink konden verschillen. Die verscheidenheid is voor een groot deel verloren gegaan, doordat één ontwerper zo dominant is geworden, dat een andere vormgeving van de jol bijna als een afwijking wordt gezien.

In diezelfde periode dat de Giponjollen hun opmars maakten, waren er echter ook andere ontwerpers en bouwers van jollen, vooral in de houtsector.

Stalen jachtjolletjes uit Stavoren

De oude jollenwerf van Ids Strikwerda in Stavoren werd in 1918 verkocht aan Auke van der Werff uit Warga, die de houtwerf omvormde tot een ijzerwerf waar hij binnenscheepjes ging bouwen. Beurtscheepjes, luxe motors en spitsen. Dat was zeer goed gelukt, maar de Tweede Wereldoorlog had het bedrijf aan de rand van de afgrond gebracht. Bovendien besloot de Provincie Friesland om de scheepvaart van en naar het IJsselmeer niet langer door de oude zeesluis van Stavoren te laten gaan, waar de werf naast lag, maar om een nieuwe sluis te bouwen met daarnaast een gemaal aan de zuidzijde van Stavoren. In die moeilijke jaren na de oorlog had Anton van der Werff (1938), de jongste zoon van Auke, geleidelijk de leiding over de *Scheepswerf Volharding Staveren* overgenomen van zijn vader. Anton begreep dat de werf niet meer kon rekenen op een structurele opleving van nieuwbouw voor de binnenvaart, nu het scheepvaartverkeer door de nieuwe sluis werd geleid. De werf was alleen nog aantrekkelijk voor onderhouds- en reparatiewerk en dan vooral voor schippers met wat kleinere schepen. Ook waren er mogelijkheden voor de jachtbouw. Het werd dus zoeken naar nieuwe markten voor producten die op de werf in Stavoren gemaakt konden worden. Bij zijn pogingen nieuwe markten aan te boren, bedacht de jonge werfbaas dat vroeger op zijn werf de legendarische Staverse jollen van Douwe Roosjen werden gebouwd. Wellicht dat zestig jaar later zo'n jol in moderne, stalen uitvoering als jacht wel eens een schot in de roos kon zijn. Het ontwerp van een Staverse jol nam Anton niet over van Gipon. Hij ontwierp in de winter van 1963 zelf een jol en liet zich daarbij adviseren door (oud) vissers uit Stavoren die nog met jollen hadden gevaren. Opvallend is dat zijn ontwerp een Wildschutmodel is geworden met als enige afwijking dat de spiegel niet mooi hartvormig is, maar wat eenvoudiger en strakker van vorm. Ook de klik op het roer was als bij de Wildschutjollen. Bij de (oud)vissers van Stavoren waren begin jaren zestig blijkbaar alleen maar beelden blijven hangen van Wildschutjollen. Dat Douwe Roosjen in de zwarte schuur van de werf van de Volharding tot 1906 anders gevormde jollen bouwde, konden zij zich in 1963 blijkbaar niet meer herinneren. Vader Auke zag die jollenbouw begin jaren zestig overigens niet zo zitten. Jolletjes van zes meter zijn te klein en te duur om succes mee te kunnen hebben, zo meende hij. Bouw liever kruisertjes. Maar Anton zette door. "Ik wou met iets speciaals komen", zo vertelt hij later aan de *Leeuwarder Courant*. "Wij hebben wel motorkruisers gebouwd en zeeschouwen zou ook best gaan, maar die worden op zo veel plaatsen gebouwd. Ik heb gezocht naar iets dat niemand anders kan maken en zo kwam ik natuurlijk bij onze Staverse jol". (*LC*, 11 april 1964) Vervolgens bouwde hij in de winter van 1963/64 twee van deze scheepjes, die inderdaad de nodige aandacht trokken. De *Leeuwarder Courant* besteedde in 1964 met een flink artikel aandacht aan de bouw van deze ronde scheepjes, evenals de *Waterkampioen* (1964), waarin Anton ook met regelmaat de jol in een advertentie aanprijst. Behandeld met zinkcompound (tegen de roest) en vaarklaar vanaf ca. f. 16.500,- . Dat was een alleszins redelijke prijs. Ondanks de positieve reacties stonden de kopers echter niet in de rij. Wel kijkers, maar geen kopers. Auke kreeg gelijk: het scheepje was te klein voor een gezin. Uiteindelijk verkocht Anton in 1964 een jol aan dhr. Hesp uit Bussum, die het schip Ansjovis doopt. Eerder dat jaar was de werfbaas

nog met deze jol op huwelijksreis door Friesland wezen zeilen. De tweede jol bleef als casco drie jaren in een hoekje van de grote loods staan. In de zomer van 1967 zag ik het scheepje bij toeval. Een paar weken later was ik de eigenaar van de tweede jol die de *Volharding* in de jaren zestig bouwde. In het midden van de jaren zeventig is er bij de *Volharding* overigens nog een jol volgens hetzelfde ontwerp gebouwd, nu met overnaads gelaste gangen. Behalve deze kleine jol van 5.70 x 2.55 meter, heeft Anton ook een grotere Staverse jol van ruim 7 meter getekend. Dat ontwerp is echter nooit in productie genomen. Zijn poging om jollen in serie te gaan bouwen, kan echter als mislukt worden beschouwd. Vooral omdat hij begon met een te klein model jol. In die tijd kwamen de zeilers uit de open bootjes. Toen ze eindelijk geld hadden voor een groter schip, moest dat voorzien zijn van een kajuit, zodat er met het gezin toertochten met de boot gemaakt konden worden. Bij het jolletje dat Van der Werff bouwde, bleef er door het voordek en de kajuit minder dan twee meter lengte over voor de kuip. Dat was te weinig, want in die ruimte stak het helmhout en draaiden de kajuitdeurtjes. Met twee volwassenen kon het, maar plaats voor twee kinderen was er niet meer.



Anton van der Werff. In 1964 koopt hij de scheepswerf Volharding van zijn vader Auke v.d. Werff.

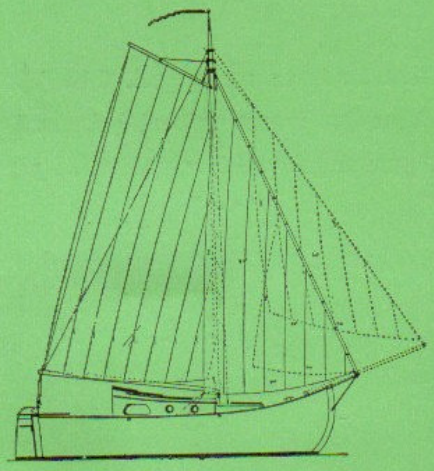
WERF

„VOLHARDING"

★

A. T. VAN DER WERFF Jr. – STAVEREN

Telefoon 05149-207 – Giro 918166



Scheeps- en Jachtbouw,

reparatie en winterberging

Folder met informatie over de jol die Anton van der Werff zonder veel succes op de markt probeert te brengen vanaf 1963.

Stavoren, 1963. Bouw van de tweede Staverse jol bij Scheepswerf Volharding Stavoren. Op de jol de werfbaas Anton van der Werff.

De Volharding, 1963. Twee stalen jollen in de nieuwe loods, links de Ansjovis, rechts de Volharding. Helemaal rechts de oude hellingschuur van Roosjen en Strikwerda. (Foto: J.D. de Jong, Waterkampioen)

In de jaren zestig was het normaal dat mensen die wel graag een schip wilden maar niet over veel pecunia beschikten, een casco kochten en dat zelf aftimmerden. In die omstandigheid bevond ik mij ook, dus reed ik na de zomer van 1967 vele keren op mijn bromfiets naar Stavoren om aan het schip te werken. Naar huidige normen waren dat bijna onvoorstelbare reizen. Ik woonde in Hengelo en werkte als onderwijzer in Almelo. Vrijdags na schooltijd reed ik de 150 kilometer naar Stavoren in gemiddeld 5 uren, afhankelijk van de wind. Vanaf Emmeloord was er voor alle verkeer slechts een klinkerweg naar het noorden, waarover je in de herfst in het donker je weg maar moest

vinden. Straatverlichting is in de noordelijke provincies van latere tijden. Het mooiste vond ik de tocht van De Lemmer door het duister naar Stavoren. Slechts her en der, bij een kruispunt, was enige verlichting van een zwakke straatlantaarn. Via Tacozijl door de polder naar Sondel en verder naar Nijemirdum, Oudemirdum, Rijs, Hemelum en Warns. In Warns zette het opschrift van de School met de Bijbel me steevast aan het denken: "De Vreeze des Heeren is het Beginsel van Wijsheid". Gelukkig verschenen spoedig daarna de zwakke lichtjes van de huisjes aan de Schans in Stavoren. Zuidelijk Friesland was in die tijd doodstil en kende slechts minimale straatverlichting. Het was er 's avonds dus aardedonker.

Zeilervaringen

In het vroege voorjaar van 1968 lag mijn jol in het vaarwater bij de werf. Het zeilen met de jol op het IJsselmeer leverde het eerste jaar wisselende ervaringen op. Bij halve wind en een flinke golfslag bleek het schip op de top van de golf gevaarlijke zwaaien naar lij te kunnen maken. Het was veel te licht. Het lag te hoog op het water. Die zomer heb ik daarom in totaal ca. 800 kg. lood aan ballast laten aanbrengen. Het meeste in een stalen pijp van elf cm. doorsnee, gelast onder de kiel. Het schip steekt sindsdien dus ook wat dieper dan 'normaal'. Oud-vissers in Stavoren vertelden me dat een jol zo in het water liggend het plezierigste zeilt en dat werd ook mijn ervaring. Vervolgens bleek de zelflozende kuip in golven zelfvullend te zijn geworden nu de jol dieper in het water lag. Die loospijpjes heb ik daarom in het najaar van 1968 bij de Volharding dicht laten lassen. De 'zelflozende kuip' betrof slechts de afvoer van regenwater bij een stilliggend schip. Een jaar later heb ik de hele zelflozende kuip verwijderd om wat dieper in het schip te kunnen zitten.

Stavoren, 1968. Op de kant om de loospijpjes van de kuip dicht te laten lassen. Duidelijk is de pijp met lood te zien die onder de kiel is aangebracht. Geheel rechts de 3-jarige Auke van der Werff, die nu directeur is van de Sturiërwerf in Stavoren. In de jaren zeventig heb ik alle lopende want naar de kuip geleid. De vallen werden op het kajuitdak belegd, vlak voor de kuip, zodat we het tuig konden hijsen en strijken zonder naar voren te hoeven. De fok kwam uit zichzelf naar beneden als de val werd losgegooid. De kluiver kreeg in de nok een neerhaler mee waarmee de gestreken kluiver strak werd gehouden op het einde van de boom. De kluiver werd gehesen langs een strak gespannen stag. Overigens hesen en streken we het tuig nooit 'op zee' in de golven, maar altijd nadat we een haven waren binnen gevaren. Op de roef ligt een fokkeloet van bijna 4 meter lengte, die in het oog op de mast wordt vastgezet als een spinnakerboom. De effectiviteit van een fok te loevert wordt daarmee vergroot. Het grootzeil wordt gehesen aan een stag achter de mast. In het midden van de negentiger jaren heb ik een nieuw tuigplan gemaakt zonder kluiver. Er kwam onder meer een langere mast op de jol met een grote rolfok.

Veluwemeer, 1986. Staverse jol 'Volharding'. In 1976 heb ik de jol met behulp van Andries Kuperus uit Stavoren verlengd. Met 80 centimeter om meer ruimte in de kuip te krijgen. De kluiverboom is drie meter lang, de kluiver staat aan een gespannen voorstag zonder traveller, maar met neerhaler.

Van Ansjovis tot ST 63

De Ansjovis uit 1963 bleef bijna 20 jaren voor winterberging en onderhoud bij de *Volharding*. Na het overlijden van de eerste eigenaar (Hesp) stond het scheepje geruime tijd te koop op het terrein van de werf en is tenslotte naar het westen gegaan. Ik heb dit zusterschip van mijn jol daarna nog één keer gezien op de Fluessen. Weer zo'n 20 jaren later stond de oude Ansjovis te koop op internet. Het schip lag in Harderwijk, was niet langer wit, maar zwart en voer als naam het nummer ST 63, het bouwjaar van de jol.

De Ansjovis uit 1963 vele jaren later: in 2005 te koop in Harderwijk, in 2007 verkocht.

De ST 63 was nog 'in originele staat', d.w.z. er was sinds de eerste tewaterlating in 1963 vrijwel niets aan veranderd. De Vire tweetaktscheepsmotor van 6 pk had hesp reeds vervangen door een Renault van 10 pk, de onderhoudstoestand was niet geweldig. Er was sprake van enige roestvorming, wat bij een plaatdikte van 3mm. al snel ernstig wordt. Uiteindelijk is het scheepje echter verkocht. Zeven jaren later, in 2014, kreeg ik het weer in beeld, toen het te koop stond bij de scheepsmakelaardij Heech by de Mar in Heeg. De laatste eigenaar had flink wat onderhoud gepleegd. Het jolletje zat beter in de verf, het had nu een Lombardini diesel van 22 pk als hulpmotor, de kuip was opnieuw ingericht en de grote ramen in de roef die in de jaren zestig in rubber profiel waren gevat, waren nu vervangen door ramen in een koperen rand. Die rubberprofielen worden na enige jaren hard en gaan lekken, wat bovendien roestvorming met zich meebrengt achter het rubber. Als er geïnvesteerd wordt in zo'n oud scheepje, kan het er echter nog heel knap uitzien.

De ST 63 (ex-Ansjovis) nadat de laatste eigenaar het scheepje onderhanden heeft genomen.

Nog steeds verkeert de ST 63 in de originele staat van 1963. De jol is zowel van binnen als van buiten vrijwel niet aangepast. De enige verandering is in feite de inbouw van een moderne scheepsdiesel. Wel staat er nu een wit dacron tuig op. Het bruine tuig van Egyptisch katoen dat de eerste eigenaar Hesp van mij overnam toen ik overstapte op dacron, is na 46 jaren nog aanwezig.

In 2015 kreeg de Ansjovis een nieuwe eigenaar. Frans Elsendoorn uit Breukelen kocht de jol van Heech by de Mar en vond het een 'prima en leuk schip'.

De ST 63, in 2014 weer te koop, met nog het oude eiken roer uit 1963, dat wel versterking nodig had.

De ST 63 is voorzien van een wit dacron tuigje en ook dat is nog geheel uitgevoerd conform de originele situatie van 1963. Mast en rondhouten zijn ruim een halve eeuw oud. Wel heeft de laatste eigenaar de kluiver weggelaten. Dat zeiltje maakt het zeilen en manoeuvreren nodeloos ingewikkeld.

De werf van Piersma in Heeg

In Heeg zijn in het midden van de 19e eeuw drie scheepswerven. Eén in het centrum van Heeg en twee werven aan het Vlaar, op de noordoever van het vaarwater van Heeg naar Langweer, dat nu Jeltesloot heet. Allemaal werven van de familie Palsma. De twee werven aan het Vlaar gaan ter ziele en in 1857 overlijdt ook de laatste scheepsbouwer Palsma van de werf in Heeg, aan het Syl. Eigenaar van die werf is de palinghandelaar W.A. Visser uit Heeg. Die heeft belang bij het voortbestaan van de werf en verhuurt het bedrijf aan Hendrik de Jong, een scheepstimmerman die net als Roelof Ages Wildschut bij Palsma werkte. Wildschut blijft vervolgens niet in Heeg, maar trekt naar Gaastmeer, waar hij werfbaas kan worden op het nieuwe werfje dat de gebroeders Wieger, Sippe en Jan Wiegers Visser daar hebben laten bouwen.

In Gaastmeer wordt de werf van Wildschut later onder meer bekend vanwege de bouw van vissersjollen. Dat deed De Jong in Heeg niet. Die bleef werken van de firma Visser. Hij bouwde en repareerde bijvoorbeeld de grote palingaken, waarmee de aal van Gaastmeer naar Londen werd gebracht. Toen in 1938 de palinghandel ter ziele ging, schakelde werfbaas De Jong over op de jachtbouw. Als familiebedrijf ging de werf over van vader op zoon. Berend de Jong slaagde er na de oorlog in de werf draaiende te houden, hoewel met moeite. Zijn droom is het bouwen van een rond jacht. In 1956 krijgt hij zijn eerste opdracht voor een dergelijk schip: hij mag een tjotter bouwen, wat in die tijd een bijzondere opdracht was. Daarna kwamen de klanten komen voor een rond jacht. In 1962 loopt de boeier 'Boreas' van stapel, wat in die tijd veel landelijke aandacht trok. Nieuwbouw van ronde jachten werd na de oorlog voor (bijna) onmogelijk gehouden. Deze ambachtskunst van het bouwen 'op het oog' en het branden van eiken gangen was verloren gegaan, zo dacht men. Berend de Jong bewees echter het tegendeel.

Toen hij op leeftijd kwam, moest er een scheepstimmerman gevonden worden die hem als werfbaas zou kunnen opvolgen. Dat werd Pier Piersma uit Heeg, zoon van 'Heit' Piersma van de jeugdherberg 'It Beaken', bekend vanwege z'n tjottervloot. Pier Piersma nam in 1970 de werf van Berend de Jong over en had op dat moment de tijd mee. De welvaart nam ieder jaar met sprongen toe, de watersport ontwikkelde zich stormachtig en in brede kring ontstond belangstelling voor het zeilen met platbodemjachten. Piersma kreeg de kans diverse eiken platbodems te bouwen en deed dat zo vaardig, dat hij landelijk een goede naam opbouwde. Bij de vele ronde jachten die bij hem van stapel liepen, waren ook drie Staverse jollen: de Lytse bear van 7.00 meter uit 1979, de Pieter Pier van 7.50 meter uit 1993 en de BU 99 van 6.50 meter uit 1999. De jollen vallen op door fraaie, harmonische lijnen. Minder massief dan de Giponjollen, en met een spiegel in de vorm van een gepiekt wijnglas en daarmee fraaier dan de V-vormige spiegel van Roosjen en anders dan de ui-vormige van Wildschut en Gipon.

In 2016 werd bekend dat Martijn Perdijk van de werf *Wind & Water* uit Heeg de nieuwe werfbaas zal worden op de oude werf van De Jong.

Heeg, begin 1900, met links de werf en de woning van de werfbaas.

Heeg, 2011. Pier Piersma bezig een gang te branden

Staverse jol BU 99, *een visserman van 6.50 meter lengte, ontwerp en bouw Pier Piersma, Heeg, 1999*

Staverse jol De Lytse Bear, lengte 7.00 meter. Ontwerp en bouw Pier Piersma, 1979.

Staverse jol Pieter Pier, Lengte 7.50 Ontwerp en bouw Pier Piersma, 1993
De jollen van Piersma zijn traditioneel getuigd en dus niet voorzien van bakstagen. Bij de Pieter Pier ontbreken ook de wanten: de mast staat ongestaagd in de koker. Het effect is wel, dat bij een stevige wind de mast naar voren trekt en de spanning van het voorstag vermindert, wat de aandewindse eigenschappen niet ten goede komt.

Jollen van Erik Slagmoolen uit Andijk

Erik Slagmolen is scheepsrestaurateur bij het Zuiderzeemuseum en heeft thuis in Andijk een eigen werkplaats waar hij jollen, roeiboten, maar ook bijvoorbeeld een Fries jacht maakt. Drie dagen in de week is hij als restaurateur werkzaam bij het Zuiderzeemuseum. Zondermeer zijn meesterwerk was de restauratie van de grote boeier 'Tjet Rixt'. De andere dagen besteedt hij aan scheepsbouw in zijn eigen bedrijfje, dat hij bewust kleinschalig houdt. Erik is een bijzondere man. Zoals meer van deze houtbouwers is hij compromisloos. Het werk moet perfect tot in de kleinste details. Zijn manier van werken leidt niet altijd tot de goedkoopste oplossing, maar wel tot een prima resultaat.Het vak van restaurateur heeft hij ondermeer geleerd in Amsterdam, bij het Scheepvaartmuseum op de museumwerf 't Kromhout. Daar werd hij begin jaren zeventig gevraagd om te komen werken en acht jaren later vroeg het Zuiderzeemuseum of hij niet naar Enkhuizen wilde komen. Reeds als kleine jongen was hij bezig houten boten te bouwen, een kano op z'n negende en Piraatjes op z'n vijftiende. Toen hij zeventien was, in 1970, begon hij aan een Staverse jol voor z'n broer. Erik bleek gevoel voor constructies te hebben. Wat zijn ogen zien, maken zijn handen. In 1973 ging de jol te water, een schip van 7.50 meter lengte. De ontwerper/bouwer was op dat moment 20 jaren oud. Tot 1984 bleef de jol (Fulmarus) bij de broers Slagmoolen. Daarna kreeg ze andere eigenaren, maar ze vaart nog steeds. Nu onder de naam 'Johanna III'. In 2012 werd ze door Peter Schouten in Kortenhoef opgeknapt. In 1993 bouwde Erik voor het ZZM een replica van de jol ST 22 uit 1898.

Nieuwkoop, 1973. Het eerste schip van Erik Slagmoolen: zijn Staverse jol bij de tewaterlating.

Kortenhoef, 2012. Bij de bekende houtbouwer Peter Schouten in Kortenhoef werd de 'Johanna' in 2012 van een vijftal nieuwe gangen voorzien. (Foto: P. Schouten)

Erik Slagmoolen werkt in beginsel alleen. Doelbewust houdt hij zijn bedrijfje kleinschalig, wat begrijpelijk is voor wie hem heeft zien werken. Compromisloos. Dan is werken in teamverband geen plezier, dan kan je beter rustig je eigen gang gaan, wat mogelijk is als je zo goed bent, dat de klanten toch wel bij je komen. De restauratie van de boeier 'Tjet Rixt' van het Zuiderzeemuseum trok landelijke aandacht, maar zijn fraaie Fries jachten 'Anna' voor André Hoek en de iets grotere 'Jantine' voor Niek Hoek mogen er ook wezen. Meer dan 200 schepen en scheepjes verlieten zijn werkplaats, waaronder vier nieuwbouw Staverse jollen.
Behalve zijn eerste grotere schip, de Staverse jol 'Johanna', bouwde hij 15 jaren later nog een jol naar eigen ontwerp: de AK 88. Een jolletje van 6.00 meter lang en 2.50 breed, uit Andijk (AK) met bouwjaar 1988. De lijnen van de jol lopen fraai rond en kenmerkend is het slanke, lichte model met een relatief laag vrijboord. Veel vissersjollen hadden een hoger vrijboord en iets gestrektere vorm in het middenschip, zoals bij de 'Johanna' van Slagmoolen. De vormgeving van deze AK 88 komt wel overeen met die van originele vissersjollen als de HL 62, het slanke jolletje dat Douwe Roosjen in 1901 bouwde en dat in 2003 door Slagmoolen is gerestaureerd. Beide jollen hebben de slanke vorm van een sloep. Direct na de AK 88 bouwde Erik nog een jol van dat ontwerp, maar dan ietsje groter: de 'Wigant', van 6.30 meter lengte. Ruim 20 jaren later, in 2013, kocht Jaap Maarleveld uit Frieschepalen de romp en maakte het scheepje zeilklaar. Jaap Maarleveld (1924) is nog steeds actief als acteur, was artistiek leider van de Toneelgroep Noorder

Compagnie uit Drachten en had altijd in een botter gezeild. Van 1974 tot 2005 bezat hij de botter HK 10. Nu hij wat op leeftijd is, met 88 jaar, heeft hij een kleiner, handzamer scheepje gekocht:: een jol. Dat schip komt aan de steiger te liggen bij zijn nieuwe woning in De Lemmer. Overigens bouwde Erik rond 1990 nog een jolletje van 5.20 meter voor een Duitser die ermee in Woudsend zeilt.

Drachten, 2013. De 'Wigant' van Erik Slagmoolen, een eigen ontwerp uit 1989. Lengte 6.30 meter, breed 2.60 meter. Gebouwd in 1989 en in 2013verkocht aan Jaap Maarleveld uit De Lemmer. (Foto's: Dirk Huizinga)

Vlieland, 2008. De HL 62 in na eerdere opknapbeurten in 2003 geheel gerestaureerd door Erik Slagmoolen. De twee jolletjes die hij in 1988 en in 1989 volgens eigen ontwerp bouwde, resp. de AK 88 en de Wigant, hebben opvallende overeenkomsten met de HL 62 die in 1901 bij Roosjen in Stavoren is gebouwd. Relatief slank, met een soepele zeeg, De HL 62 lag in 2008 te koop op Vlieland. In 2012 is deze jol overgenomen door Jos de Vries van Skipsmaritiem uit Stavoren. Hij liet het scheepje opknappen bij Johan Prins in Workum, waarna het vooral ingezet wordt bij zeilende visserijactiviteiten en jollenwedstrijden. (Foto: Michaël Horn, Vlieland)

Het jolletje van 5.20 meter waarmee vanuit Woudsend wordt gevaren. (Foto's: collectie Wim Tasseron)

Jollen van Wolter Huisman in Ronduite

In 1884 stichtte Wolter Huisman een werf bij Ronduite, direct aan de Beulakerwijde in de gemeente Wanneperveen. Hij bouwde wat zijn klanten vroegen: punters, bokken en de wat grotere zeepunters die geschikt waren voor de visserij op de Zuiderzee, langs de kust bij Vollenhove, Kuinre, Blokzijl en Blankenham. Zo vanaf 1930 ging hij ook bouwen voor de recreatie. Begin 1900 werd geleidelijk aan de watersport ontdekt door grotere groepen van de bevolking. Het bouwen van plezierjachten werd een bron van inkomen.

Ronduite, 1945. De Vollenhoofse bol 'Goetzee' in aanbouw bij Wolter Huisman (Foto: Ir. J. Loeff)

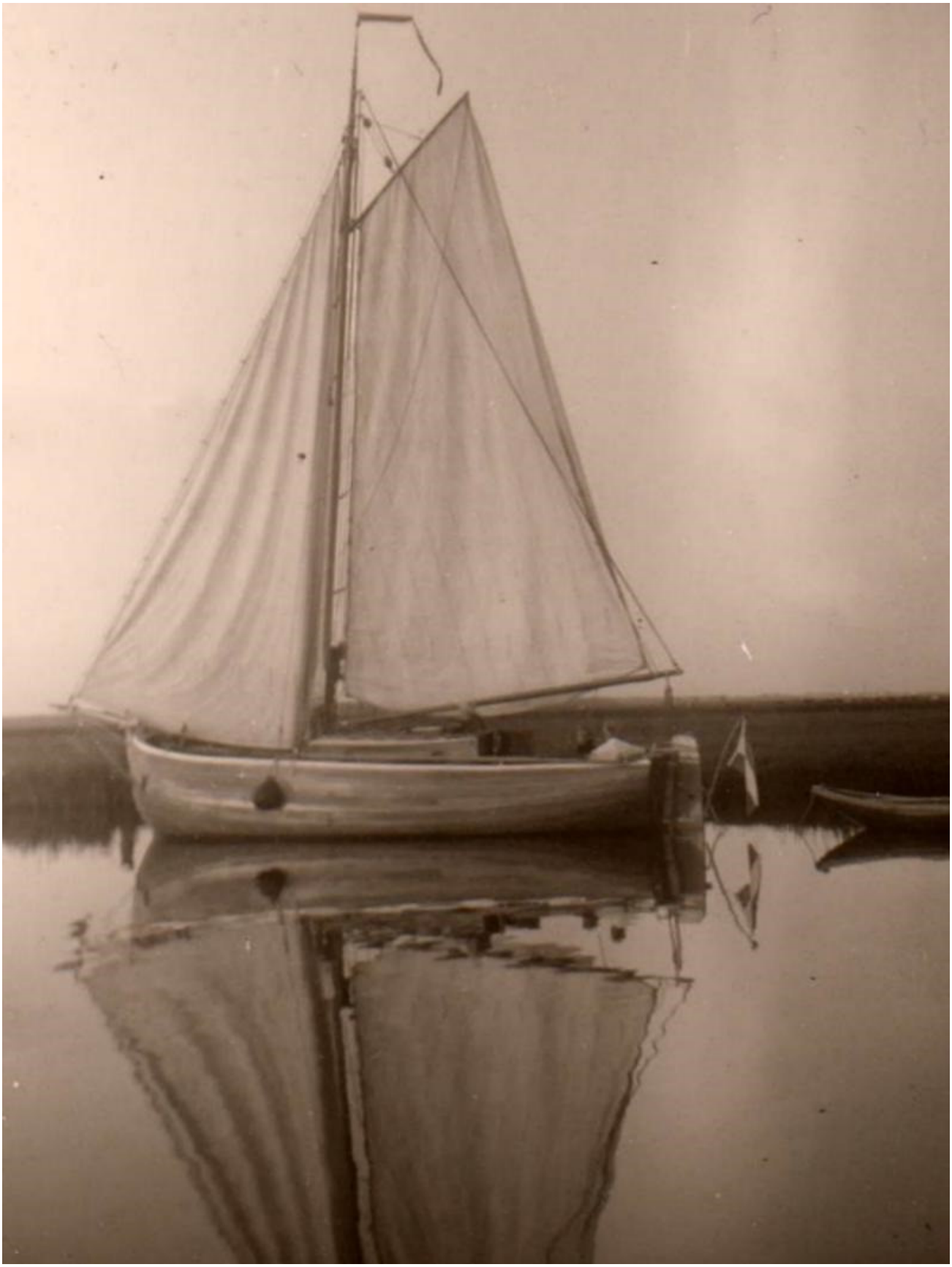
In het midden van de jaren dertig was Henk Tingen Jr. de huisontwerper van Huisman uit Ronduite. Hij tekende niet alleen houten knikspantjachtjes, maar ook Staverse jollen die in Ronduite werden gebouwd. In 1939 woonde hij in Amsterdam-Zuid. Na de oorlog werd hij ontwerper bij de Gebroeders Kok in Vinkeveen, zo tussen 1950 en 1970, en ontwierp hij ondermeer flinke zeegaande zeiljachten. Behalve met het ontwerpen van jachten was hij ook actief als jachtmakelaar. Van de Staverse jollen zijn vooral de Anna Margaretha uit 1936 en de Bolster uit 1931 op dit moment nog bekend. Grote schepen van meer dan acht meter lengte, die heel typerend voor Huisman gebouwd zijn met zeer smalle gangen. De Bolster lijkt bijna van lattenbouw, zo smal zijn de eiken gangen. De Anna Margaretha kreeg tevens een stevige stootrand over de grootste breedte van de romp, een berghout, wat natuurlijk van origine niet past bij een jol. Aan het einde van de jaren zestig deed de Bolster ook ieder jaar mee met de jollenwedstrijd bij Stavoren en eindigde meestal bij de eerste plaatsen. Ook de jol 'Bruintje Beer' van Huisman viel bij landelijke wedstrijden voor platbodems op door de goede zeileigenschappen. Eindelijk een snelle jol, dat was voor velen iets nieuws na de ervaring met al die trage oud-vissersjollen, die al jaren niet meer in goede doen waren.

Staverse jol Anna Margaretha met eigenaar Jan Both uit Heemstede. Lengte 8.50 meter. Ontwerp: H. Tingen. Bouw: Huisman Ronduite, 1936.

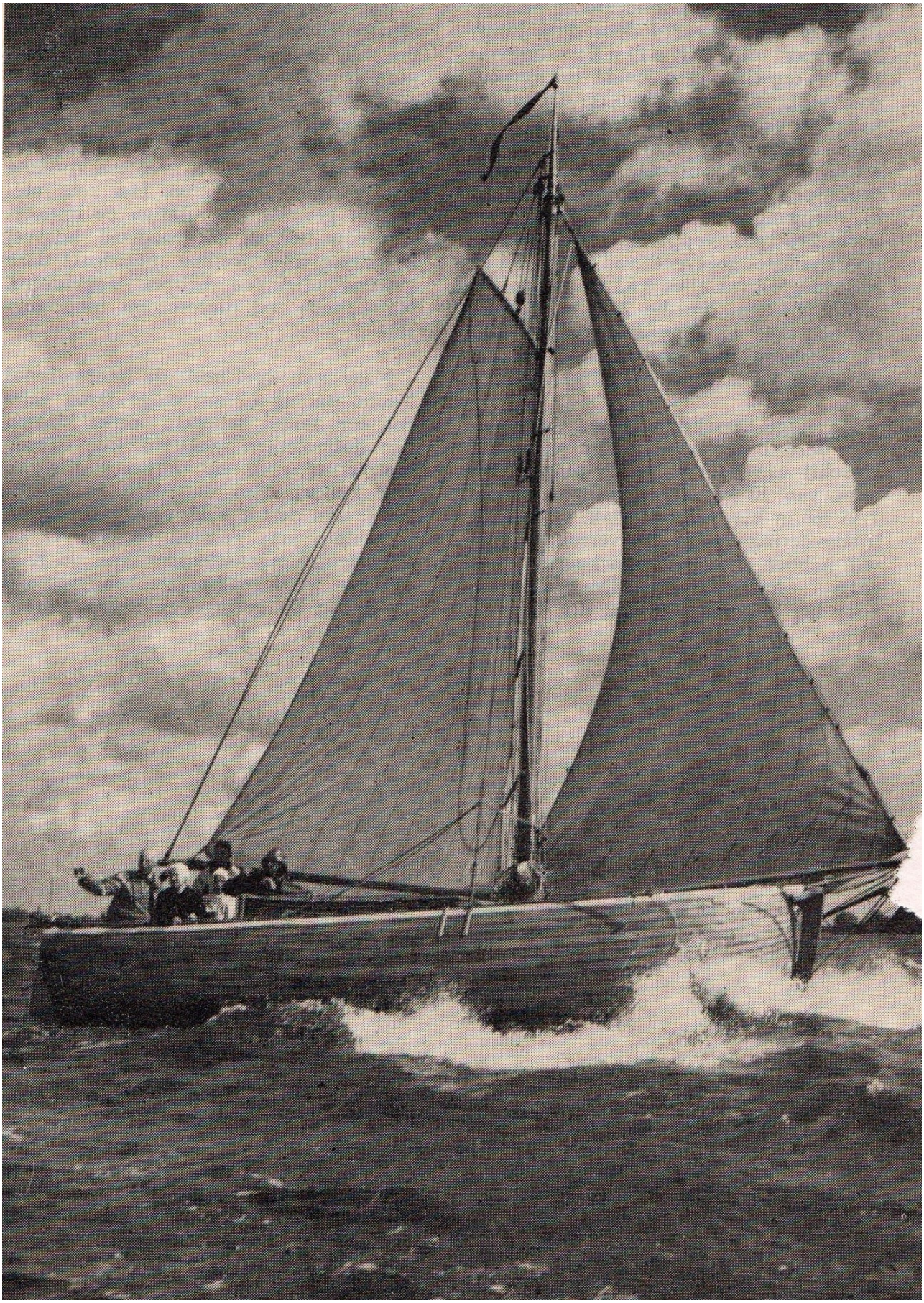
De 'Bruintje Beer' van 7.20 meter, gebouwd in 1932.

De Staverse jol Anna Margaretha bij de proefvaart in 1936

De Staverse jol Anna Margaretha is gebouwd naar het ontwerp van de 'Rob' van Henk Tingen (zie hierna). Het is een flink schip dat in z'n ontwerp, de bouw en afwerking duidelijk bedoeld is als jacht. Henk Tingen (en Wolter Huisman) deden niet hun best om zo dicht mogelijk bij de vormen van een vissersjol te blijven. Afgezien van de fraaie uitvoering is het ontwerp van Henk Tingen om dezelfde reden zeer interessant. Hij voelt zich niet gebonden aan de klassieke standaard 'hoe een jol eruit hoort te zien'. In zijn ontwerp neemt hij elementen over van scherpe jachten uit zijn tijd. De spanten lopen ronder en V-vormiger dan bij de vissersjollen en zowel het bovenaanzicht als de kiellijn valt op door lijnen die ronder lopen dan bij de vissersjollen, waar de romp achter de mast relatief gezien gestrekter, rechter naar achteren loopt. Ook de markante zeeglijn van de jol heeft Henk Tingen veranderd in een meer harmonisch lopende, vloeiende lijn. Al met al een fraaie jachtjol, met het accent op 'jacht'.



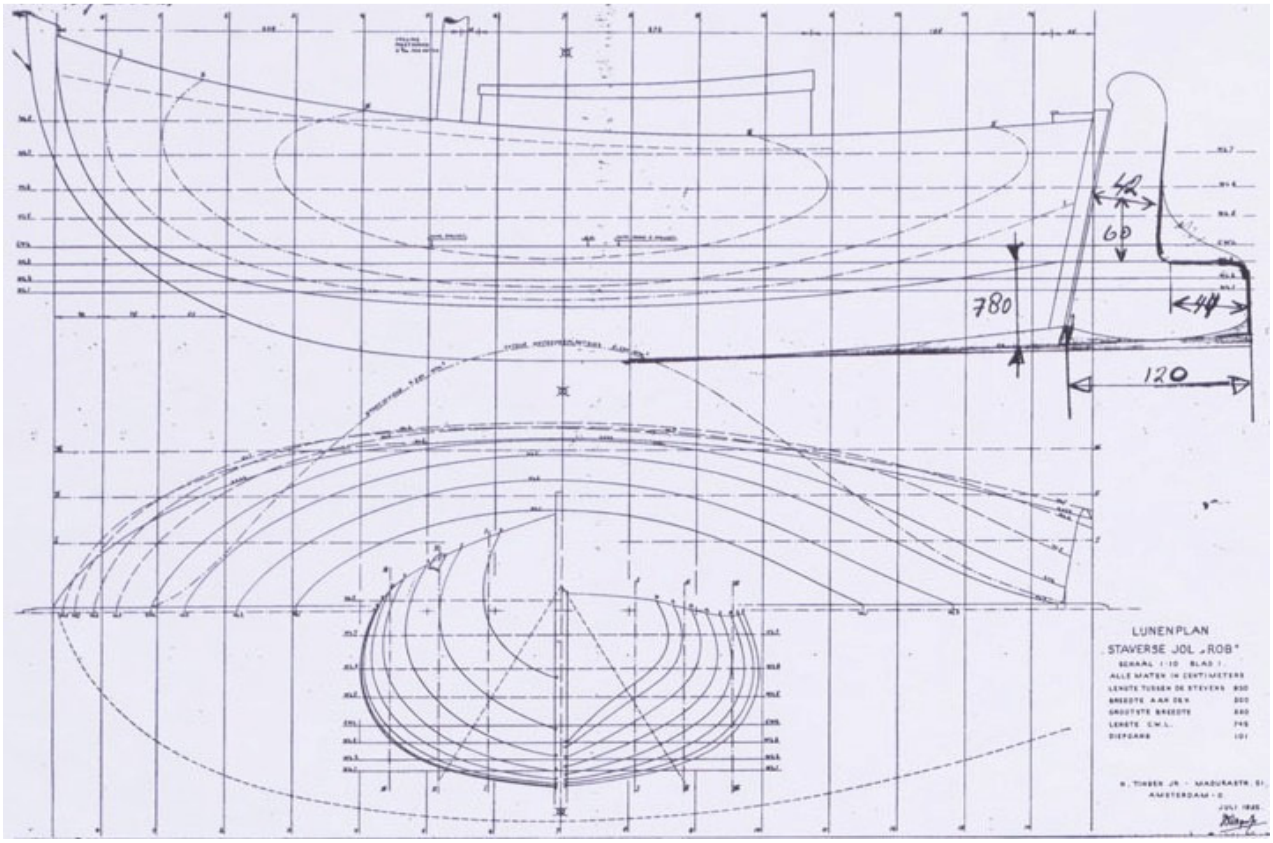
Helomavaart bij Driewegsluis, de Bolster in 1962. (Foto: Dirk Huizinga) Gebouwd in 1931. Lengte 8.30 meter. Eigenaar T. Boltjes uit Amsterdam, van 1957 – 1970. Ontwerp: Henk Tingen.



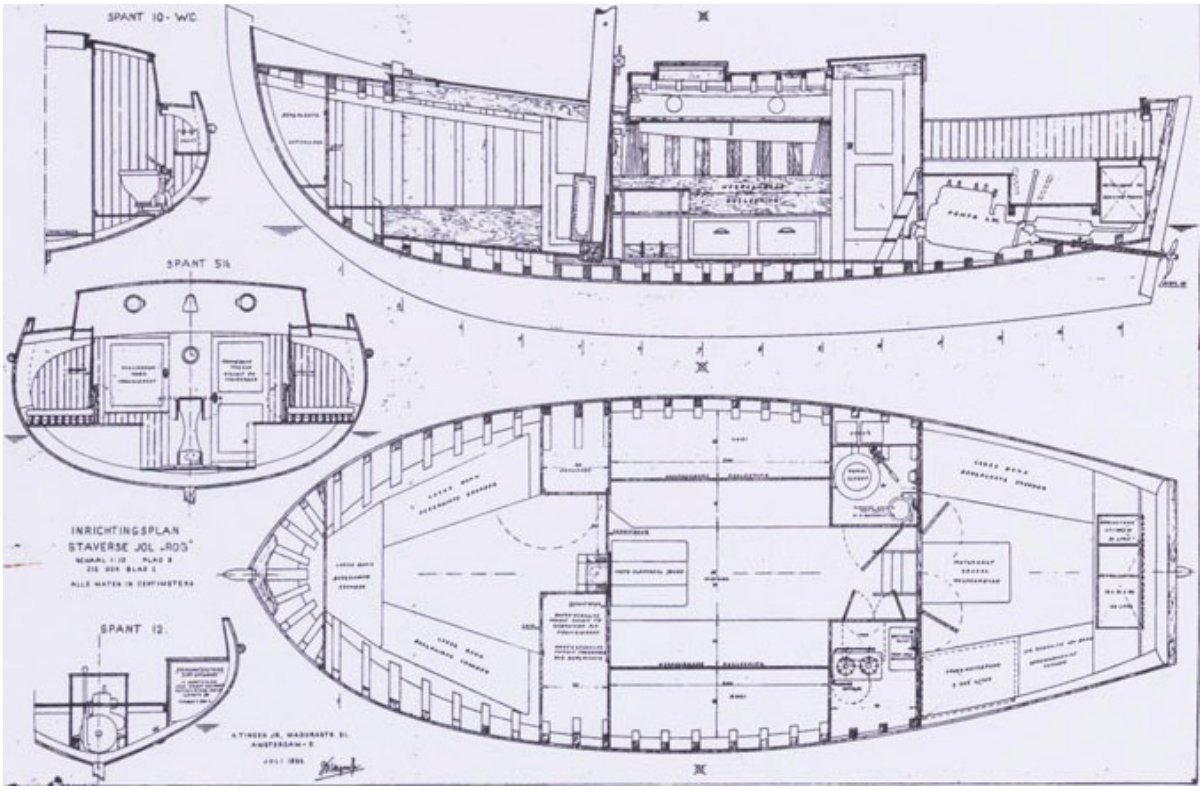
De Bolster op de Westeinder. (Foto: Waterkampioen, 1962)

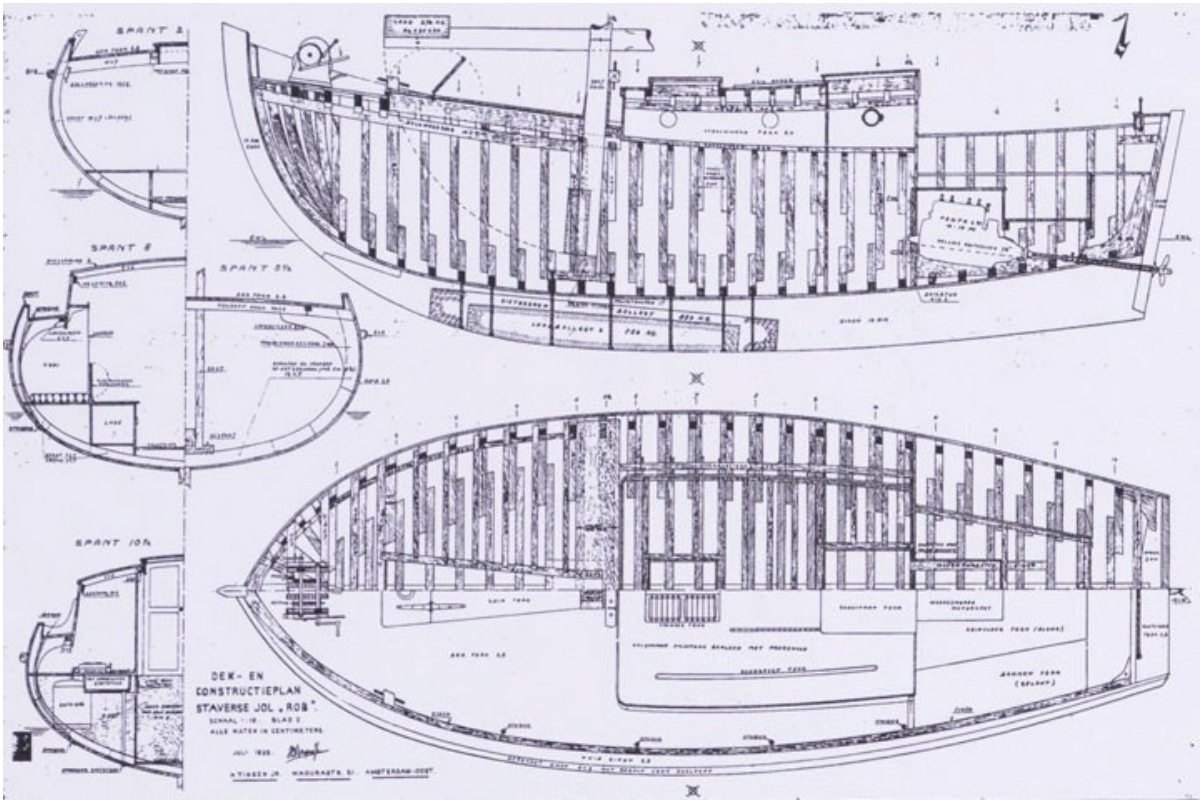
Ontwerper Henk Tingen

Henk Tingen, begin jaren vijftig.

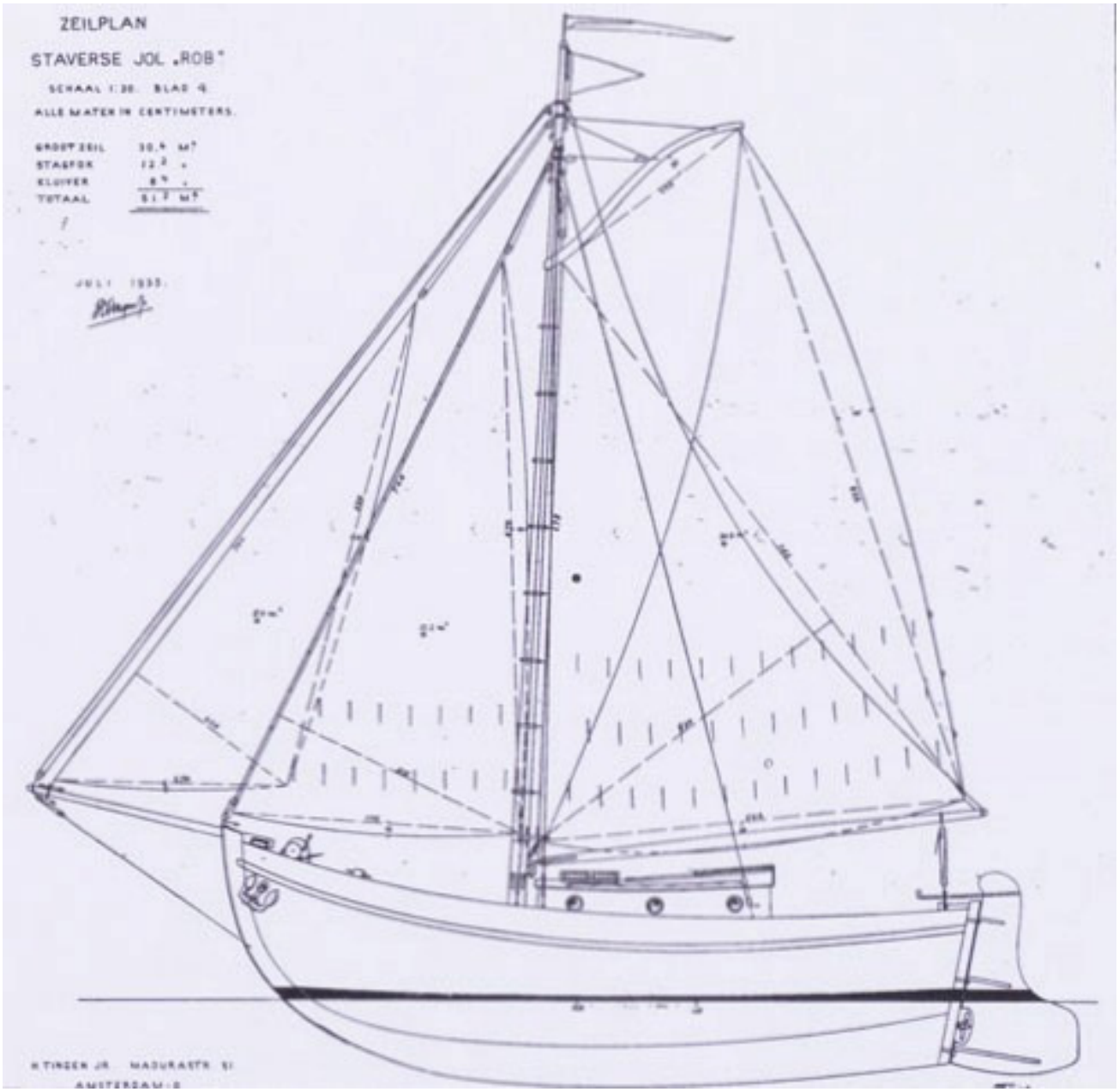


De Staverse jol 'Rob' die Henk Tingen in 1935 ontwierp, is een zeer interessant scheepje. Zijn lijnenplan laat geen traditionele jol zien, zoals bij Gipon, maar een jol die duidelijk bedoeld is als goed zeilend jachtje. In de dertiger jaren draalde men niet om authenticiteit. Toen werd er door ontwerpers vrolijk geïnnoveerd en geëxperimenteerd. Opvallend is het ontbreken van een loefbieter, uiteraard vanwege het lateraalpunt in verhouding met het zeilpunt. Veel jollen zijn sterk loefgierig doordat het lateraal punt te ver naar voren ligt.





Het inrichtingsplan en het constructieplan van de 'Rob'. Gunstig is dat de ballast die zo centraal mogelijk, onder de mast, is aangebracht. Voor de binnenboordmotor is helaas weinig ruimte. Door de motor zo ver naar achteren in te bouwen, is er ook geen plaats voor de schroef. Die is achter de achtersteven gepland. Er moet dus een halfrond uit het roerblad om de schroef ruimte te geven, waardoor de bestuurbaarheid op de motor sterk wordt verminderd.



Zeilplan van de Staverse jol 'Rob'. Ontwerp: Henk Tingen, Amsterdam, 1935

Een ontwerp van een Staverse jol als de 'Rob' van Henk Tingen wordt tegenwoordig niet meer acceptabel gevonden. De ontwerper is naar huidige normen te vrij geweest. Hij keek te veel naar scherpe jachten en te weinig naar de originele vissersjol die noodzakelijk aan de basis staat van dit scheepstype. Toch is zijn ontwerp intrigerend. Bij de Lemsteraken hebben ontwerpers snelle schepen ontworpen met behulp van empirisch onderzoek en computersimulatie. Staverse jollen nodigen nog meer dan Lemsteraken uit voor pogingen de zeileigenschappen aanzienlijk te verbeteren. Juist omdat de jol geen zijzwaarden heeft en van oorsprong ook een spitse variant kent. Met simpele wijzigingen is de 'Rob' al acceptabeler te maken, bijvoorbeeld met een rechte kielbalk, een jollentuig met smaller grootzeil en rechte gaffel, een wat markantere zeeglijn en een voorsteven die wat weerbarstiger gekromd is. De 'Rob' is een inspriratie

voor een modern ontwerp, ietsje langer, meer ruimte voor de motor, de schroef voor het roer etc.
In 1936 ontwierp Henk Tingen een stalen jol, de 'Bram', die na de oorlog in 1947 bij werf De Graaf in Haarlem werd gebouwd. Ook dit is weer een eigenzinnig ontwerp dat op cruciale punten afwijkt van de traditionele rompvorm van de Staverse jol. Net als veel van zijn ontwerpen is er onder het potdeksel een soort van berghout aangebracht. Zowel het potdek als dit berghout vertonen een zeeg die naar achteren sterker oploopt dan bij jollen gebruikelijk is, waardoor een andere lijn ontstaat. Het schip is 7.26 meter lang en 3.10 meter breed. Het zeiloppervlak bedraagt ruim 42 kwadraat. In de tachtiger jaren was deze jol creme-wit en had Veere als thuishaven.

De Staverse jol 'Bram' tijdens de jollenwedstrijd van 4 juni 2016 bij Laaksum.

Stavoren, 2016. De 'Bram' in de vissershaven voor de jollenwedstrijd tijdens de visserijdagen. (Foto: Dirk Huizinga)

Ook de kop van deze jol is net even anders gevormd dan de originele jollenkop. Henk Tingen heeft bij de 'Bram' gekozen voor een stompe kop, dus anders dan bij de 'Rob', waarbij de bolling wat onderuit gezakt is. De bolling blijft bij de 'Bram' (te) dicht op de waterlijn. Bij de originele jollen loopt die schuin omhoog naar de voorsteven. De vorm van de kajuit met de ronde voorkant is karakteristiek voor ontwerpen uit de dertiger jaren, zoals bij de 'Goffer', en om die reden natuurlijk ook weer te waarderen. De 'Bram' is weliswaar vlak na de oorlog ontworpen, maar in die tussentijd stonden de ontwikkelingen op dit gebied stil.

Vergelijk: De Goffer met een modieuze jaren dertig roef

Drachten, Buitensvallaat, jan. 2020. De 'Bram' op het droge. Opmerkelijk is de afwijkende vorm van de kiel die Tingen toepast om de jol minder loefgierig te maken.

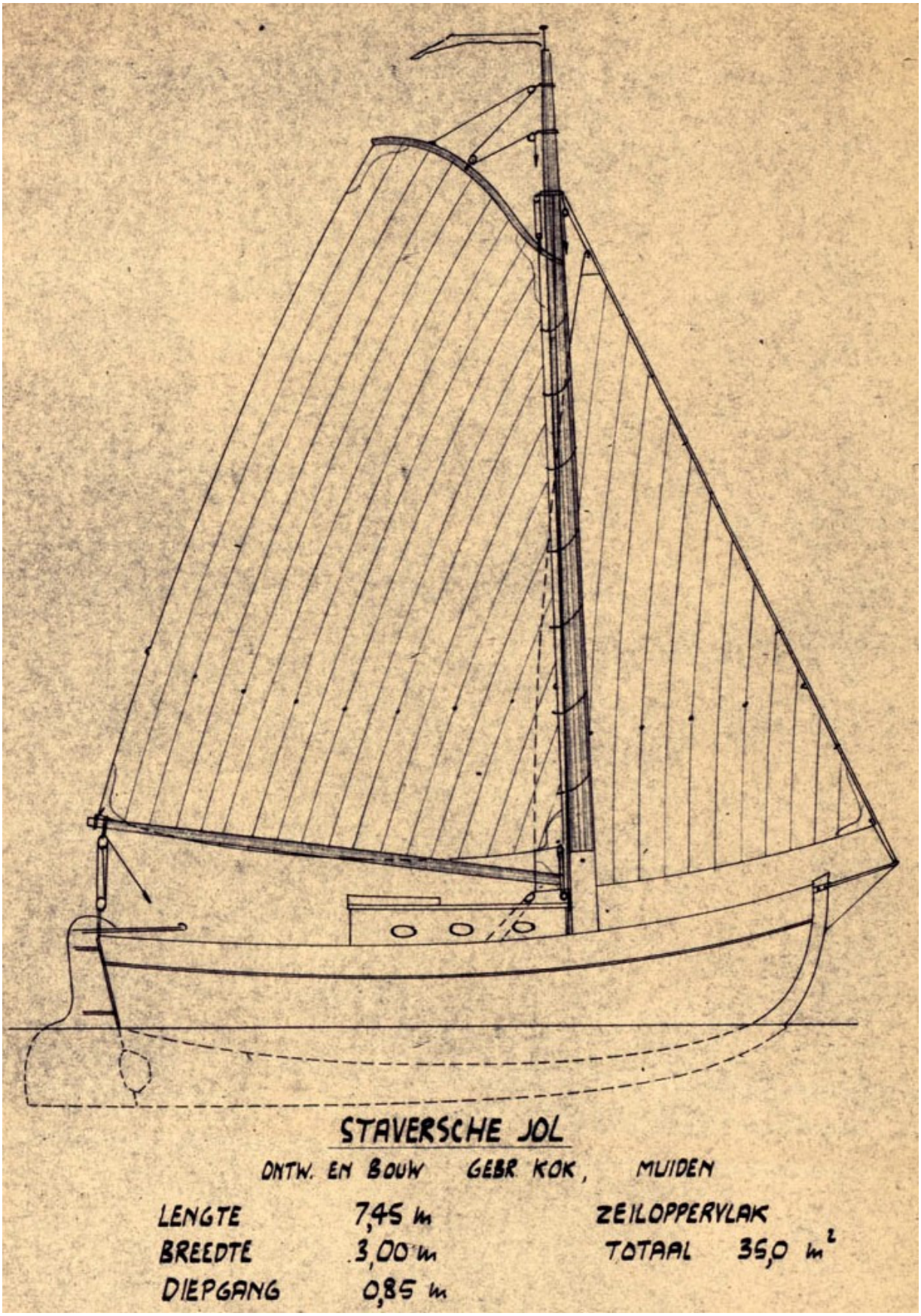
Het ontwerp van deze jol stamt uit de dertiger jaren. De 'Bram' is na de oorlog gebouwd in 1947. Geheel gelast, wat in die jaren een nieuwe techniek was. De kop van deze jol is anders dan bij de 'Rob' bijzonder vol en breed gemaakt.

Jachtjollen van de Gebr. Kok uit Muiden

Jan en Lammert Kok begonnen in 1936 een scheepswerf in Muiden. Zij zijn broers van de scheepsbouwer Janus Kok uit Huizen. Bij de Gebr. Kok in Muiden zijn in de dertiger jaren een aantal houten jollen gebouwd. Bij Kok hielden ze van jollen met een berghout, net als bij Huisman in Ronduite. In de dertiger jaren wilden sommige ontwerpers van de geteerde vissersjol uit Stavoren een fatsoenlijk jacht maken. De jollen werden voorzien van kromme gaffels, als bij een boeier, en ze kregen een fors berghout over de grootste breedte van de spanten. Bij ontwerpen van Henk Tingen is die opvatting sterk zichtbaar. Overigens toont een jol met berghout wel aan, dat het naar binnen gebogen boord van de Staverse jol niets bijzonders is. De meeste platbodems hebben een naar binnen vallend boeisel boven het berghout. Denk het berghout weg en je krijgt de jollenvorm. Een aantal jollen van Kok zien er nauwelijks meer als Staverse jol uit, omdat de boorden nog maar heel weinig naar binnen buigen, zoals ook bij vissersjollen van de Hollandse kust voor kwam. Dat geeft bij een jacht meer ruimte op en onder dek, maar met rechte boorden zijn dit soort schepen eigenlijk gewoon sloepen die wat vol zijn gebouwd.

Twee jollen van jachtwerf Kok uit Huizen. Links de 7.50 meter lange 'Holleblok' uit 1938 en rechts een jolletje van 6.75 meter, eveneens uit 1938, van ontwerper J.P. Goedkoop.

Het ontwerp voor een Staverse jol dat de gebroeders Kok maakten in 1943, toont zo'n schip zoals mogelijk was in de dertiger jaren. Een prima jol, daar niet van, maar tegenwoordig herkennen we in de zeeglijn en de vormgeving van de romp te weinig van de vissersjollen van weleer. De vorm is te slap, te gewoon. De markante zeeglijn van de Staverse vissersjol ontbreekt. Het schip is te veel een karveel gebouwde sloep geworden. De trend om jollen zo authentiek mogelijk te bouwen komt van na de oorlog en eigenlijk pas vanaf de zestiger jaren, toen er een romantische retrobeweging ontstond bij een aantal vooral jonge watersporters die tot jacht vertimmerde vissersschepen als botters, aken en jollen terug wilden brengen in de originele staat. De 'originele vissersjollen' die er nu nog zijn, hadden in de dertiger tot de zestiger jaren bijna allemaal enige tijd een kajuit en zijn later weer gerestaureerd tot originele jol.

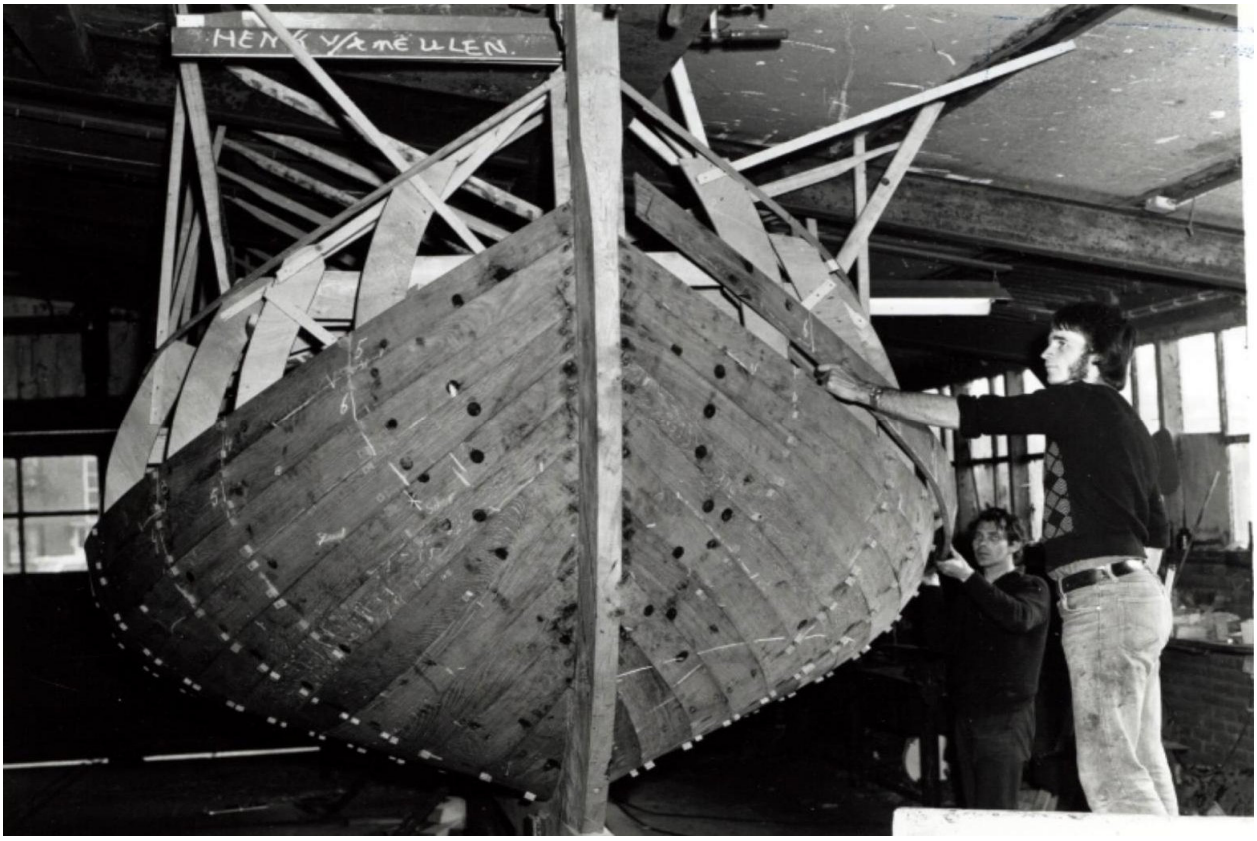


Zeilplan van een Staverse jol, ontwerp Kok, 1943. Een type jol dat de gebroeders Kok blijkbaar graag bouwden.

Jollen van Johannes van der Meulen en Zn. te Sneek

In 1979 stond er in Sneek bij de jachtwerf van Johannes van der Meulen en Zn. een bijzonder scheepje op stapel: een houten Staverse jol met bijzondere lijnen, ontworpen door Johan Elsenga uit Workum. Eerder had de werf een zes meter lange jol gerestaureerd en deze halverwege het restauratieproces geëxposeerd op de Hiswa van 1977. Vanwege de belangstelling voor dat scheepje, besloot de werfbaas een nieuwe jol te bouwen. Met behulp van de eigenaar van de gerestaureerde jol werden zoveel mogelijk afbeeldingen van jollen verzameld en Johan Elsenga was bereid met behulp van het materiaal een ontwerp te maken van een 7.50 meter lange houten jol. De breedte bedraagt 3.00 meter en de diepgang zeventig centimeter. Onder vol tuig voert deze jol 43 kwadraat meter zeil. Gekozen is voor een relatief grote jol, omdat deze maat meer mogelijkheden aan boord biedt. Voor de werf was het bouwen van tekening nieuw, want de schouwen waarmee Van der Meulen bekend was geworden, werden 'op het oog' gebouwd. Ook het branden van de vele smalle gangen was een nieuwe ervaring, die echter ook veel voldoening gaf omdat dit het oude handwerk was. Toen de jol klaar was, werd ze geëxposeerd op de Hiswa van 1979.

Sneek, 1979. De jol bij Van der Meulen in aanbouw. De gangen zijn gebogen rond mallen, hulpspanten, die later vervangen zijn door eiken spanten van 8x8 centimeter.



Sneek. De Bruinvis in aanbouw op de jachtwerf van Joh. van der Meulen. Goed te zien is de spitse kop met V-vormige spanten. De jachtarchitect Elsenga had bekendheid gekregen met het ontwerpen van zeegaande jachten. Vooral de kop van deze jol is interessant. Eindelijk een ontwerper die een spitse jol ontwerpt, maar de plecht steekt wel erg optimistisch omhoog.

De Bruinvis van Wim Stolk met nieuw tuig. (Foto: Wim Stolk)

Sneek, 1984. Geheel rechts ligt de spitse jol bij een van de oudere houtwerven van Friesland.

Staverse jol Bruinvis, EH 50, van Wim Stolk. Bouw Joh. Van der Meulen, 1978/79.

Staverse jol, gebouwd bij Joh. van der Meulen in 1988. Lengte 9.50 meter, Breedte 3.20 meter, diepgang 0.90 m. Ook deze jol heeft een opvallend spitse kop en is voor een jol smal met de verhouding breedte : lengte = 1 : 3.
Een fraai gebouwd schip dat echter met het zetboord, de hoog oplopende kop en de uitbouw van de voorsteven wat eigenzinnige trekken heeft, die m.i. afbreuk doen aan het model. De kajuit zal wel gemaakt zijn op stahoogte, maar ontsiert het schip helaas in ernstige mate.

Een jachtjol gebouwd in Sneek bij Joh. van der Meulen in 1988 van 9.5 meter lang

Door de crisis die het economisch en financieel leven vanaf 2008 in z'n greep houdt, is de markt voor jachten ingestort. Dat geldt zeker ook voor de verkoop van houten platbodemjachten als de eiken jollen. Veel van deze schepen staan jaren te koop, maar watersporters doen deze jaren even geen grote uitgaven. Bovendien is er enige terughoudendheid ontstaan bij de aanschaf van een houten schip. Men vreest veel onderhoud en eventuele kosten in een tijd dat mensen weinig vrije tijd hebben en jonge mensen minder bereid zijn zich met de aanschaf van zo'n schip als het ware vast te leggen in hun vrijetijdsbesteding. En het is waar, houten schepen vragen meer zorg en meer onderhoud dan vergelijkbare stalen jachten. Maar ook de markt voor stalen jachten ligt stil. Veel jonge mensen huren liever een schip dan er een te kopen. Voor verstokte watersporters is dat wellicht onbegrijpelijk, maar voor deze nieuwe generatie watersporters is het juist rationeel. Zij zien het onderhoud vooral als een last die je beter over kunt laten aan een verhuurbedrijf. Dan kan je in een mooi jacht varen op momenten dat het je uitkomt, zonder de aanhoudende zorg voor zo'n schip. De echte liefhebbers van schepen willen echter niet alleen varen, maar willen ook genieten van hún schip en doen dat onderhoud met plezier. Zij kunnen ook wegdromen bij het zien van een wrak, dat eens een prachtig scheepje was. Wie over de financiële middelen beschikt, koopt zo'n wrak voor bijna niets, om het vervolgens voor veel geld te laten restaureren en een nieuw leven als jacht te geven.

Bij Johannes van der Meulen zijn natuurlijk ook vele schepen gerepareerd en gerestaureerd. Ook Staverse jollen, zoals de ST 32 en de ST 22.

Het zal toeval zijn, maar ook de ST 32 heeft net als zijn nieuwbouwjollen een extreem spitse kop. De geschiedenis van het scheepje is niet helemaal bekend. Het zou een vissersjol zijn uit begin 1900. Gezien die slanke lijnen houd ik het op een jol van Douwe Roosjen uit Stavoren en niet op een Wildschutjol uit Gaastmeer. Voor de kleine ST 22 geldt hetzelfde. Ook daarvan is de geschiedenis onbekend, maar het is duidelijk een jolletje van Roosjen in de slanke uitvoering. Zowel de ST 22 als de ST 32 liggen in het haventje van Oudega (W).

De ST 32 van Rolf Gerssen uit Leeuwarden, na de restauratie door Jachtwerf Joh. van der Meulen. Een fraaie jol van 6.80 meter lang met een opvallend spitse kop. Rolf Gerssen kocht het schip in 1977 van Henk Zomer, die de jol van Jan Brugman (Durgerdam) kocht.

De ST 32 van Rolf Gerssen bij Oudega in 2014. De vorm van de spiegel is duidelijk niet authentiek.Die is in de jaren tachtig door S. Lok in Zwartsluis aangebracht. (Foto: Stichting De Staverse Jol)

Een jol van skipshelling Blom uit Hindeloopen

Hindeloopen, 2010. De nieuw ontworpen jol van 6 meter in vissermanuitvoering van Skipshelling Blom te Hindeloopen. Blom houdt ervan schepen te ontwerpen in de lijn van de oorspronkelijke vissersschepen.

Skipshelling Blom in Hindeloopen is vanaf 1960 vooral bekend geworden door de fraaie Lemsteraken die er gebouwd zijn en worden. Door de jaren heen heeft deze werf aken gebouwd naar eigen ontwerpen die nadrukkelijk gebaseerd waren op de vormen van de eerste vissersaken van Eeltje Holtrop van der Zee en Pier de Boer.

Net voor de economische crisis van 2008 bracht Blom ook een eigen model Staverse jol op de markt. Het scheepje werd gebouwd als visserman en uit alles blijkt, dat Blom ook bij de jol goed gekeken heeft naar de vormen van de originele vissersjollen die in de eerste decennia van 1900 ook in Hindeloopen lagen. Deze eerste jol is 6 meter lang, maar er zijn plannen om ook een jol van 7 meter en een van 8 meter te ontwerpen.

Opvallend verzorgd bij het eerste jolletje is (uiteraard) het staalwerk. Dat is dan ook een specialisatie van deze werf. Als een van de eerste jachtwerven werden de gangen van ronde jachten bij Blom gewalst, wat tot een veel fraaier resultaat leidde dan het traditionele persen en kloppen. Het digitale ontwerp is verwerkt tot een snijpakket dat met een eigen plasmasnijder geleverd wordt.

Een jol van Henk Lunstroo

De jachtarchitect Henk Lunstroo uit Amsterdam bezat vanaf 1961 de Staverse jol 'De Pinas' waar hij zijn hele leven in is blijven varen. Lunstroo overleed in 2011. Hij noemde zich niet 'jachtontwerper', maar 'jachtarchitect', omdat hij meer wilde dan alleen een ontwerp van een jacht leveren. Hij wilde voor zijn klanten ook zorgen dat het schip geleverd werd zoals de klant het met hem had bedacht.

Lunstroo ontwierp vele schepen, waaronder fraaie Lemsteraken, maar bleef zelf vijftig jaren in zijn Pinas varen. Blijkbaar gaf het zeilen met deze jol hem meer bevrediging dan het zeilen in een veel groter jacht.

Lunstroo ontwierp in 1977 een stalen Staverse jol van 7.50 meter lengte. Volgens dat ontwerp zijn de Bolderik, de Bollejol en de Lara gebouwd.

Durgerdam. Henk Lunstroo in zijn jol de Pinas, oorspronkelijk een Marker vissersjol, gebouwd met vrijwel rechtopstaande boorden. Deze vissersjol uit 1904 is in 1945 gerestaureerd bij janus Kok in Huizen. Daar is de mast strijkbaar gemaakt en is het berghout aangebracht.

De Lara onder zeil.

Een jol van Brandsma uit Rohel

Rond 1900 schakelden de meeste scheepswerven over van houtbouw op ijzerbouw. De scheepswerf in Rohel die in 1898 door de familie Brandsma werd gekocht, bleef echter vasthouden aan de bouwtraditie van houten werkschepen. Na de Eerste Wereldoorlog was daar echter geen vraag meer naar. De Brandsma's gingen zich in de jaren twintig daarom geleidelijk aan richten op de nieuwbouw van houten jachten. Wat de jollen betreft: Brandsma restaureerde 'De Goede Hoop' en bouwde 'De Vrouwezand).

De Staverse jol 'De Goede Hoop' die als oude jol, in het stort, bij Brandsma werd gerestaureerd in de jaren 1976-1977. In 2007 werd deze jol voorzien van een nieuw vlak en een nieuwe kajuit bij Martijn Perdijk in Heeg.

De Staverse jol 'Vrouwezand' van 7.20 m. lang die in 1983 bij Brandsma werd gebouwd.

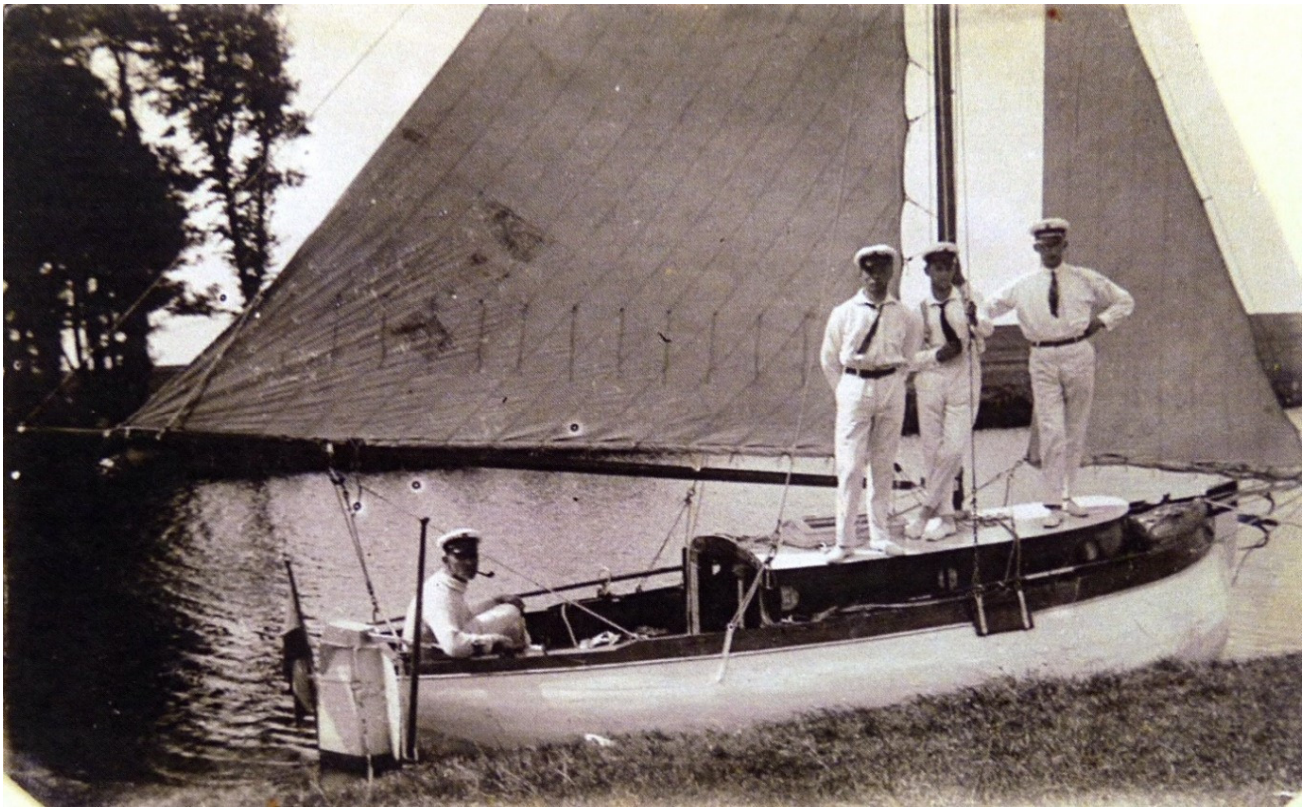
Twee ijzeren jollen uit Groningen

Groningen was niet de provincie van de vissersjolen naar Stavers model. Voor de recreatie zijn er ook nauwelijks jollen gebouwd, op twee na: de Fenris en De Oude Jacob. De Fenris was een houten jol voorzien van een kajuitje en met een wat afwijkend tuig, zoals in de dertiger jaren wel meer voorkwam. De eigenaar van deze jol was niemand minder dan Johan Dijkstra (Groningen, 1896 – 1978), de belangrijkste Groninger kunstenaar van de 20e eeuw. Hij was de man die samen met Jan Altink in 1918 de kunstkring 'De Ploeg' oprichtte. Hij schilderde in expressionistische stijl vooral landarbeid en boerenleven in Groningen. Later maakte hij ook monumentale werken. Zo ontwierp hij de ramen voor de aula van de RUG en de gobelins voor de Eerste kamer in den Haag. Hij exposeerde tot in de jaren zeventig. Zijn jachtjolletje Fenris was aanvankelijk van hout, maar werd in 1934 nagebouwd in ijzer. In Friesland zijn geen jachtjollen in ijzer gebouwd. De 'Brunte' is een mooi schip, maar geen jol. Buiten Friesland werden voor de oorlog incidenteel wel ijzeren jachtjollen gebouwd, zoals deze twee Groninger jollen.

De Staverse jol Fenris van de familie Dijkstra. Opmerkelijk is de bijzonder lange giek op dit scheepje.

Op de foto een houten jolletje dat waarschijnlijk later is omgebouwd van vissersjol naar jachtjol. De doorlopende kajuit met de mast op het kajuitdak was in die jaren een favoriete constructie. Deze houten jol uit Friesland is in 1934 in Groningen veranderd in een ijzeren jol. Het vlak bleek in 1933 zo slecht te zijn, dat een restauratie van het schip noodzakelijk was. Johan Dijkstra besloot een andere weg te bewandelen. Hij liet het schip optekenen bij de werf Doornbosch in Winsum die met deze tekening een nieuw

ijzeren casco mocht bouwen. Helaas is de ijzeren replica wel wat lomper uitgevallen dan het houten origineel. Voor de afwerking werd het 6.30 meter lange casco van Winsum naar Grouw gebracht, waar de jachtwerf Postma op de Seinpôlle de oude kajuit op de geklonken romp plaatste.



De zeilen voorzien van een rif….(Foto: collectie Siep Bergsma, 1920-1930)

Kunstschilder Johan Dijkstra aan het werk. Ook zijn jol werd een keer kleurrijk op het doek gebracht. Links aan de steiger de Fenris aan het Paterwoldsche meer. (Foto: collectie Gerard ten Cate)

Links aan de steiger de Fenris aan het Paterswoldse meer. (Foto: collectie Gerard ten Cate, Zuidlaren)

Muiden, 2006. De Joffer van Niels Grommé in de Herengracht. De extreem lange giek is verdwenen. Wel lijkt het scheepje wat ondertuigd.

De Fenris onder zeil in Friesland. (Foto: collectie Gerard ten Cate)

Dijkstra verkocht de jol in 1964 en na weer een andere eigenaar werd in 1976 de jol verkocht aan F. Veenstra uit Akkrum. Deze handhaafde de naam die de vorige eigenaar de jol had gegeven: Goffer (dikzak). In 1977 liet hij de jol nog eens opknappen bij de werf van Langenberg op Nieuwebrug, ten noorden van Heerenveen. Direct na de koop in 1976 deed de Fenris echter al mee aan de jollenwedstrijd in Stavoren. Het schip was nog maar net van eigenaar gewisseld en Veenstra besloot nog diezelfde zomer om deel te nemen aan de reünie en wedstrijd in Stavoren. Dat werd een wedstrijd die de betrokken jollenzeilers lang zou heugen. Er deden dat jaar bijna 20 jollen mee aan het evenement. Die zaterdagmiddag stond er een stevige, vlagerige wind uit het noordwesten. De skûtsjes voeren niet uit vanwege "de storm" De jollen waren beter opgewassen tegen de golven voor de haven en tegen de noordwester met z'n striemende uitschieters, waarbij aan de donkere luchten windslurfjes hingen die weinig goeds beloofden. De windstoten drukten de Goffer diep in het water, sommige jollen sloegen bijna plat in de vlagen. Nee, de Goffer deed niet mee in de strijd om de eerste plaats, maar ze had het wel volbracht met een geheel nieuwe bemanning die het schip nog wat moest leren kennen.

In 2016 is deze jol via een jachtmakelaar verkocht aan Willy Dammingh uit Harlingen.

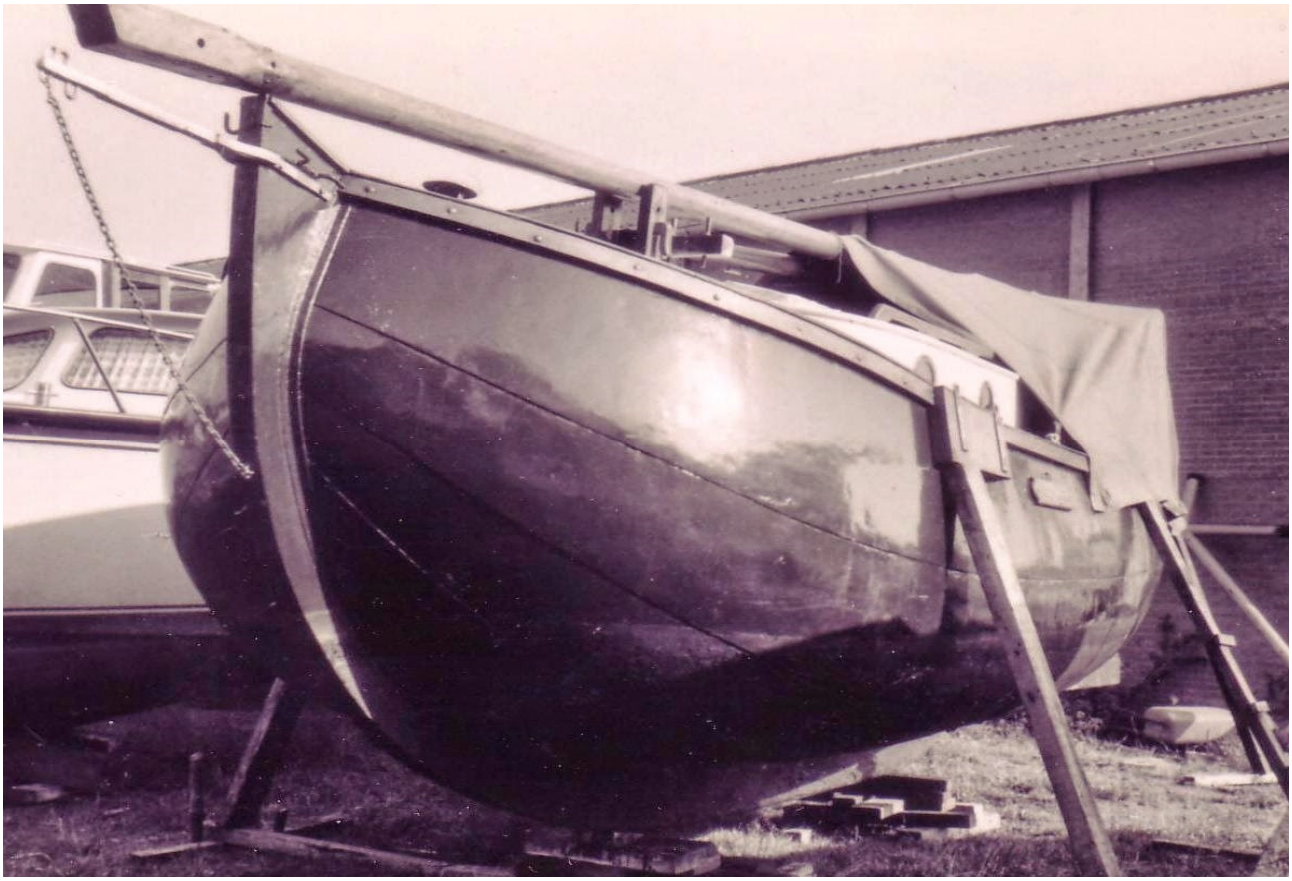
De Goffer tijdens de jollenwedstrijd bij Stavoren op 26 juli 1976. (Foto: LC, collectie F. Veenstra).

Behalve de Fenris was er ook nog De Oude Jacob

De Oude Jacob van 6.30 meter lang was een zusterschip van de Fenris. Ook deze jol is in 1934 gebouwd bij Doornbosch in Winsum (Gr.) De werf heeft deze jol geheel afgebouwd, inclusief een ijzeren dek en roef. De plaatsing van de mast bij het ontwerp van Doornbosch is voor een jol ongebruikelijk. Ver naar voren, zodat er een zeer lange giek nodig is met een relatief groot grootzeil. Wellicht wist men niet beter en had de werf dit overgenomen van het voorbeeld waar Dijkstra mee kwam: de Fenris met een jachttuig uit de jaren dertig. In 1972 was de jol nog wit geschilderd en een van de jollen die deelnamen aan de reünie en jollenwedstrijd in Stavoren. In 1990 was de jol donkergroen, bijna zwart, gelakt en deed hij mee aan Sail Amsterdam. In 1994 ging het scheepje door brand verloren, zeer tot schrik en verdriet van de eigenaar.
(*Bron: Gerard ten Cate, Zuidlaren)*

'De Oude Jacob' met de kenmerkende tuigage van de Groningse jollen: de mast voorop en een extra lange giek.(Foto: collectie Gerard ten Cate)

Er werd zo rond de Tweede Wereldoorlog incidenteel wel eens vaker een Staverse jol van ijzer gebouwd. Zo ontwierp Henk Tingen een stalen jolletje, de 'Bram', met (anders dan de 'Rob') een traditioneel voorkomen, dat in Haarlem gebouwd is.



De Oude Jacob op het droge. Evenals bij de Goffer lopen de bovenste gangen langs de voorsteven naar binnen. Dat is niet de oorspronkelijke vorm van de jol.

Het komt wel voor dat houten jollen dit ook hebben na een restauratie, als de restaurateur er niet in slaagde de bovenste gangen te branden en naar de steven toe tegelijkertijd te torderen, om de lengte-as te draaien, zodat ze aansluiten op de kromming van de voorsteven.

Bij deze ijzeren jollen slaagde de scheepsbouwer Doornbosch er dus ook niet in de staalplaat zo te buigen, dat de bovenste gang aansluit bij de kromming van de voorsteven.

Een bijzondere jol uit Kampen en enige zelfbouwjollen

De KP 14 zeilend van Laaksum naar Kampen, na deelname aan 'de Nacht van Laaksum'. Een jol gebouwd door Willem de Jongh uit Kampen. Onder: de (zelfbouw)jol van Wim Quak in aanbouw.

Wim Quak aan het werk met zijn jol 'Neeltje' (EB 81). Hier snijdt hij met de haakse slijper een nieuwe gang uit een plaat. Het spantenplan van zijn jol is overgenomen van de KP 14. De gangen lopen echter nog horizontaler dan bij de KP 14, wat afbreuk doet aan het uiterlijk. Dat komt doordat de gangen van het vlak niet hoog genoeg doorlopen langs de voorsteven, waardoor alle andere gangen te horizontaal lopen. Het blijft echter een indrukwekkende prestatie hoe Wim Quak alles voor elkaar krijgt. De EB 81 is niet de mooiste jol, maar wel een schip met geschiedenis.In 2016 werd de jol verkocht aan Tijs Visser die het schip het nummer ST 81 (dat nooit heeft bestaan) gaf.

Elburg, 2008. Wim Quak in zijn jol Neeltje (EB 81), na de tewaterlating.

De KP 14 van Wim de Jongh uit Kampen is een stoer en zwaar gebouwd schip, sterk genoeg geconstrueerd om zonder spanten in vorm te blijven. Het is geen jol die ontworpen is door Gipon, maar een eigen model. Wim de Jongh koos voor een constructie waardoor de jol gemakkelijk te onderhouden is. Helaas lopen de gangen bij zijn jol wat horizontaal, wat nog sterker het geval is bij de jol EB 81 die Wim Quak uit Dronten voor zichzelf bouwde in Elburg.

Wim Quak bouwde tussen 2006 en 2008 voor zichzelf een stalen jol op basis van de spantuitslagen van de KP 14. Hij kreeg daarbij enig advies van Wim de Jongh, die een goede kennis van hem is. Zeker bij zijn stalen zelfbouwjol (een respectabele klus!!) is het verloop van de gangen minder fraai. Dat valt echter op, doordat bij het lassen gekozen is voor zoomwerk (overnaads). Bij glad werk kunnen de lasnaden onzichtbaar afgewerkt worden en maakt het niet uit hoe de gangen lopen. De schippers van zowel de KP 14 als de EB 81 nemen actief deel aan maritieme bijeenkomsten voor jollen, zoals visserijdagen in voormalige Zuiderzeehavens.

Meer zelfbouwjollen

Er zijn de afgelopen decennia meerdere stalen jollen gebouwd door 'amateurs', door doehet-zelvers. Steeds werden daar ontwerpen van Gipon voor gebruikt. Als voorbeeld de jol HL 92 die van 2006 – 2009 gebouwd werd door de familie Sijtsma in Zuidlaren.

Zelfbouw van een stalen jol in Zuidlaren, naast het volkstuintje.De HL 92 in wording.

Opmerkelijk is de volgorde waarin de gangen door Sijtsma worden aangebracht. Meestal begint de scheepsbouwer met de zandstrook naast de kiel. Eerst het vlak, daarna de zijkanten. Tenminste als er overnaads, met zoomwerk, gelast wordt. De gangen vallen dan dakpansgewijs over elkaar. Bij het omgekeerde zoomwerk zoals de ijzeren vissersjollen van Wildschut hadden, werkt dat natuurlijk andersom. Meestal wordt het vlak uit bredere platen opgebouwd. Daarbij last het gemakkelijker, als de jol ondersteboven ligt.

HL92

9

Restaureren van jollen

en

het redden van wrakken

Restauratie is moeilijker dan nieuwbouw

Bij een nieuw te bouwen jol kan de scheepsbouwer eenvoudig stap voor stap aan de slag om er wat moois van te maken. In staal wordt volgens plan gewerkt, de houtbouwer werkt meestal ambachtelijk zoals zijn 19e eeuwse voorgangers, zij het dat hij moderne gereedschappen en hulpmiddelen ter beschikking heeft. De restaurateur heeft echter een meer complexe opdracht. Hij moet een oud schip of mogelijk zelfs een wrak zo opknappen, dat het er weer als nieuw uitziet. Hij moet een oude en vaak in de loop der jaren vertimmerde en aangepaste schuit terugbrengen tot het vaartuig zoals dat door de bouwer bedoeld was. Eventueel kan hij goed uitgevoerde aanpassingen uit het verleden als onderdeel van de geschiedenis van het schip respecteren en bij de restauratie in stand laten. Voordat de restaurateur kan beginnen, moet hij dus een studie van de geschiedenis van het schip maken. Hij moet het opmeten en aantekeningen en foto's maken van de oorspronkelijke constructie en vormgeving en op grond daarvan een restauratieplan opstellen en bespreken met de opdrachtgever. En vervolgens moet het gebeuren.

Restauraties van houten schepen leveren meer verrassingen op dan van ijzeren, maar ook bij die laatste valt het meestal tegen. Bij houten schepen kunnen delen die er goed uitzien na enig breekwerk van binnen behoorlijk rot blijken te zijn. Meestal moet er meer hout vervangen worden dan van tevoren gedacht was. Anders dan de bouwer van een nieuw schip, is de restaurateur daarom bezig te onderzoeken, al doende afwegingen te maken hoe verder te gaan en zo nodig zijn werkplan aan te passen. Bij de Staverse jollen vallen natuurlijk vooral de restauraties op van houten schepen. Er zijn slechts een paar oude ijzeren jollen, waarbij ook nog eens geldt dat de ijzeren schepen het langer volhouden dan de houten. De eiken jollen hebben iedere twintig of dertig jaar een flinke opknapbeurt nodig en af en toe een grondige restauratie. Dat zijn kostbare momenten voor de eigenaar van zo'n scheepje. Bij ijzeren jollen ligt dat eenvoudiger. Wel is het zo dat ook voormalige vissersjollen na een jaar of vijftig toe zijn aan een grondige opknapbeurt, maar als die goed wordt uitgevoerd, kan zo'n jol weer jaren mee.

Oude ijzeren jollen hebben vooral last van roest, waardoor er dunne plekken ontstaan, er gaten in de romp vallen en er met eenvoudige stopmiddelen niets meer aan te doen is. Zo'n schip laat je tegenwoordig stralen, zodat alle roest verwijderd wordt en alle echt zwakke delen weggespoten worden en daarna kan het casco gerepareerd worden. Voordat er gestraald kan worden, is het bij dergelijke schepen nodig de betonballast van het vlak te verwijderen. Onder het beton is het ijzer vaak vergaan, wat niet opviel door de dikke laag ballast. Vaak worden daarna flinke delen van de romp vervangen door moderne staalplaat en worden het dek, de kuip en het potdeksel met nieuw staal opgezet. Meestal is ook de motorinstallatie ook aan vervanging toe. Als het casco klaar is, wordt het schoongemaakt en in de epoxycoating gezet, waarna roest geen probleem meer is. Het restaureren van een ijzeren jol kan zo heel effectief gebeuren.

Als eerste voorbeeld heb ik de restauratie opgenomen van de ST 6, de Akka, waarover in de Waterkampioen van februari 1957 verslag werd gedaan.

De verbouwing van de Staverse jol 'Akka', de voormalige ST 6

In 1957 mocht botenbouwer R. van Schooneveld uit Bovenkerk in de Waterkampioen vertellen over de verbouwing van een oude Staverse jol. Zijn opdrachtgever was enthousiast geworden voor de zeilsport en wilde daarom een eigen schip hebben. Voor hem leek de Staverse jol aan te sluiten bij zijn ideaal. De aanschaf van een kant en klare jol bleek echter problematisch te zijn. De aangeboden jollen waren of te slecht, of te duur, of beide. Dus moest er maar een nieuwe jol worden gebouwd. Van Schooneveld stelde daarop voor om een oude jol geheel te vernieuwen. Dat scheelde een hoop werk. Er was geen nieuw ontwerp nodig, er hoefden geen mallen gemaakt te worden. Hij kon zo aan de slag met het vernieuwen van een bestaande jol. In Friesland werd een oude jol gevonden die bijna vergaan was. Een flink schip van 7.50 meter dat als onderkomen en bergplaats in gebruik was bij een visser die een dichtzet had bij het Heegermeer. Deze jol werd gekocht en naar Bovenkerk gevaren. Door de kanalen met de Penta buitenboordmotor en zeilende op het IJsselmeer. Met kloppend hart, want het was een wrakkig scheepje. In de werkplaats van Van Schooneveld bleek een deel van het vlak en de kiel nog goed te zijn. Het andere hout was verrot en moest vervangen worden. Het casco werd geschoord en vervolgens vrijwel geheel vernieuwd, waarbij de jol circa 10 centimeter hoger werd opgebouwd. Het zeilwerk bij de mast werd op dekhoogte aangebracht, waardoor er een ruime toegang naar het vooronder ontstond en de mast werd strijkbaar gemaakt met een contragewicht. In de kajuit zijn twee kooien aangebracht van 190 x 70 cm. Aan bakboord een kast met een pompcloset en aan stuurboord een kast met een kookplaat.

De Akka recentelijk (ca. 2012) in een schuur in Bedum. In 2020 als wrak in Wehe-den-Hoorn.

De Akka in 1972. Vijftien jaren na de restauratie door Van Schooneveld.

Om onderdeks ruimte in de jol te creëren, werden de boorden 10 centimeter hoger opgeboeid en het dek zo hoog mogelijk gelegd. Op de dekbalken kwam eerst een plaat hechthout en daarop zijn stroken peroba de campos gelijmd van 5 x 2 cm. Daardoor kreeg de Akka een licht en absoluut waterdicht dek. Ook het dak van de roef werd op deze wijze aangepakt, maar wel met bredere delen. Een voordeel van deze werkwijze was, dat er een mooie, naadloze onderkant ontstond.

Als hulpmotor werd een kleine luchtgekoelde Samofa dieselmotor ingebouwd. Aan bakboord onder een kuipbank. Er werd geen keerkoppeling toegepast, maar een keerbare schroef van de firma Verhey uit Ossenzijl. De overbrenging van de motor (aan bakboord) op de schroef (in het midden) werd gerealiseerd met een viervoudige V-snaar. De luchtkoeling van de diesel vond plaats met een aanvoer door een opening in de bank, terwijl de afvoer van warme lucht door de geopende poort in de WC ging. Voorkomen moest immers worden, dat er door de lucht kortsluiting zou kunnen ontstaan, waarbij de motor reeds verwarmde lucht zou aanzuigen.

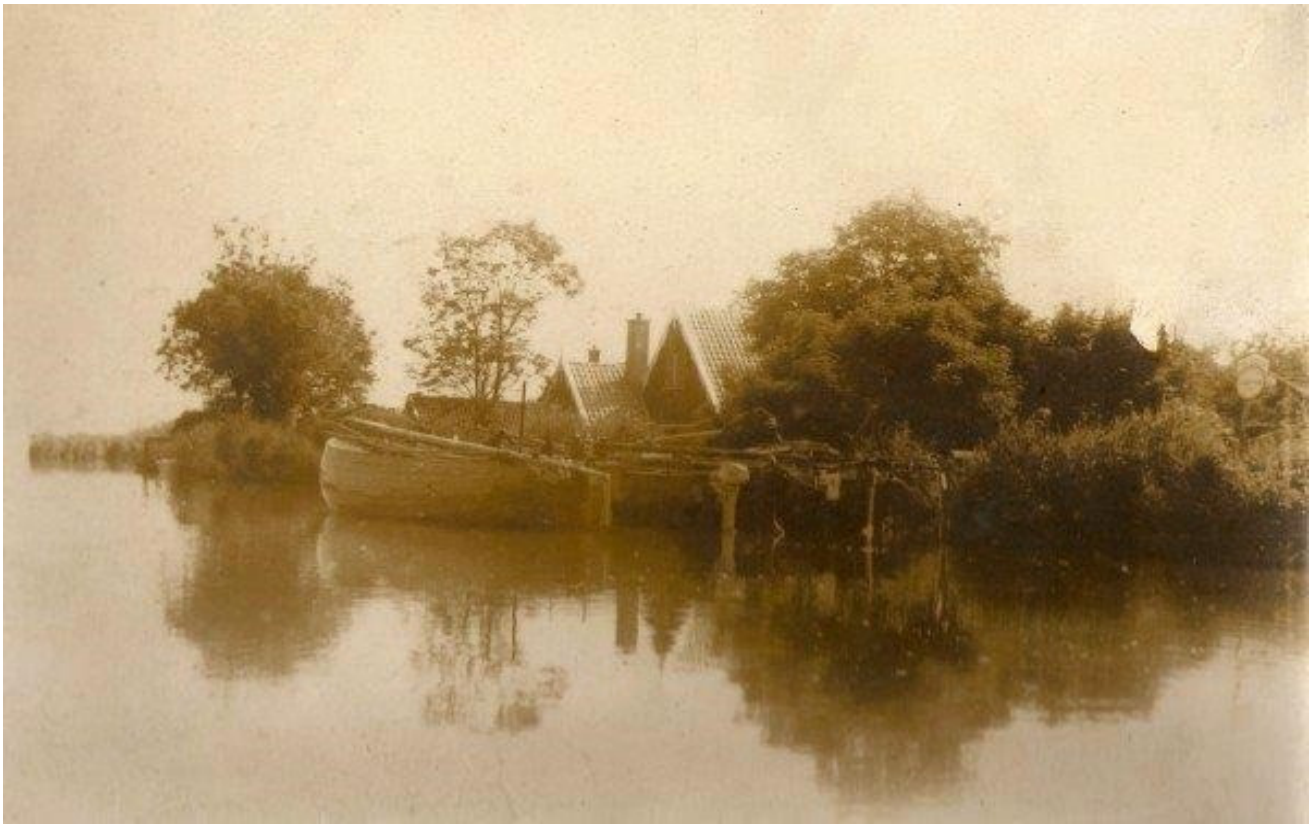
De 'Akka' (oud ST 6) wordt in Bovenkerk verbouwd tot jachtjol door R. van Schooneveld.

Tegenwoordig wordt bij restauraties van voormalige vissersjollen meestal geprobeerd de originele vormen zo nauwkeurig mogelijk in stand te houden of te reconstrueren. Bij de vele verbouwingen die dergelijke schepen in de loop der jaren hebben ondergaan, kan er immers al veel aangepast zijn. Bij de restauratie van de Akka in 1957 was er nog geen sprake van een dergelijke wens van originaliteit. De opdrachtgever en de bouwer wilden een jachtjol die zou voldoen aan de wensen van de watersporter. De bouw kostte Van Schooneveld 2500 werkuren. Dat is naar huidige normen veel. Zo'n anderhalf jaar werk! Dat kan ook in de helft van de tijd. Eiken schepen blijken na restauratie overigens goed onderhouden te moeten worden, om te voorkomen dat ze in relatief korte tijd weer toe zijn aan groot onderhoud. In die zin is het met de Akka niet goed afgelopen. Er zijn diverse voorbeelden van oudere jollen die er ook na jaren nog heel goed uit zien. De Akka was na 15 jaren eigenlijk al weer toe aan een flinke opknapbeurt.

Restauraties van jollen bij Martijn Perdijk in Heeg

Martijn Perdijk in Heeg is een bouwer/restaurateur van houten platbodems. Hij is opgeleid bij Pier Piersma en heeft met regelmaat een Staverse jol onder handen.

De HL 53 was de vissersjol van Wietze Boersma uit Laaksum die omgebouwd is tot jacht en in 1976 gekocht werd door N.E. Perdijk, de vader van scheepsrestaurateur Martijn Perdijk. De inhouten van de jol zijn nog origineel. Boven zijn stroken triplex in geklemd die als mal gaan dienen voor de nieuwe gangen. Die komen uit eiken delen van 5 meter lang. Voor de scheepsbouwer is het een belangrijke bezigheid om geschikt hout te vinden voor zijn werkzaamheden. Deze klus begon met het vervangen van enige slechte gangen en eindigde met het vervangen van bijna alle gangen van de jol. Links van de HL 53 staat De Goede Hoop. (Foto's: www.windenwater.nl)



Driehuis. Voor de kant drie vissersjollen die toe zijn aan een opknapbeurt. De buitenste jol is de ST 59 met de mooie, smalle gangen. In het midden de Henke, een jol die in de jaren zeventig in het polyester is gezet. Aan de binnenkant de Kikkert. Met de ST 59 is het goed afgelopen. Die is gerestaureerd. (Foto: collectie Wim Tasseron)

Een opknapbeurt voor de ST 59 van Frits Bausch. Even eerder, in 2000, was deze jol reeds gerestaureerd bij Piersma. De eigenaar wilde de rond geschaafde gangen echter de hoekige vorm teruggeven die veel vissersjollen rond 1900 hadden. Die werden uit kostenoverweging niet rond geschaafd. Bij Perdijk zijn de gangen weer wat vlakker gemaakt.

Perdijks restauratie van 'De Goede Hoop' (7x3 m.) van fam. Franken uit Culemborg *De Goede Hoop werd in 1976 gerestaureerd bij Brandsma in Rohel. Dertig jaren later was het nodig het vlak te vervangen en werd het roefdak vernieuwd, wat werd uitgevoerd bij Martijn Perdijk in Heeg.(Foto's: M.Perdijk)*

Restauratie van de ST 22 bij Joh. van der Meulen in Sneek

Sneek, 2010. De ST 22 ('Dieuwertje') wordt bij Joh. van der Meulen voorzien van nieuwe leggers, krommers en gangen. (Foto: Van der Meulen, Sneek)

De houtwerf van Johannes van der Meulen in Sneek is een begrip bij mensen met een houten platbodem. Aanvankelijk maakte hij vooral naam met de fraaie eiken kajuitschouwen die hij in de jaren zestig en later bouwde. Maar hij heeft zijn vakmanschap uitgebreid naar de ronde jachten en vervolgens vele restauratieopdrachten uitgevoerd.

Naast de bouw van enige nieuwe jollen heeft hij ook oude jollen gerestaureerd. Hier tonen we de restauratie van het jolletje ST 22 dat rond 1900 bij Roosjen in Stavoren is gebouwd. Het was een gebruikelijke opknapbeurt: het vervangen van enige leggers en krommers die rot waren en het vernieuwen van een paar gangen en de zandstrook langs de kiel. Deze jol was in 1984 van de ondergang gered door Wim Tasseron in Middelburg. Hij restaureerde het scheepje in het midden van de jaren tachtig. Na zo'n 25 jaar is er weer wat groot onderhoud nodig. Daarna mag de jol weer gezien worden.

Goed te zien op de foto zijn de slanke lijnen in de kop van de jol, vergelijkbaar met die bij de HL 62.

Restauratie van Staverse jollen in Workum

In 1994 nam Tjitske Albada in Stavoren de oude jol ST 16 over van Wil Peeters uit Boxmeer. Zij had een emotionele band met het scheepje. Zij is de kleindochter van Douwe Mulder die in 1901 deze jol heeft laten bouwen bij Roosjen. Haar man, Jan Albada, was gestopt met zijn werk als aannemer in Stavoren en zag er wel wat in om samen met Tjitske met de jol 'De jonge Siebren' te varen. Na het overlijden van Jan Albada bleef het scheepje echter wat weg te kwijnen in de gracht bij de Schans. Als er niets gebeurde, zou de jol rijp zijn voor de sloop. Uiteindelijk nam Jos de Vries van Skipsmaritiem in Stavoren de jol voor een symbolisch bedrag over en liet hem restaureren bij Johan Prins in Workum. Johan had het vak geleerd in Amsterdam van Erik Slagmoolen en had zojuist een meesterproef afgelegd met het nabouwen van het snelle beurtschip AEbelina.

Marken, 1980 De ST 16 weer als visserman, na verwijdering van de kajuit. (Foto: collectie Richard Bakker)

Bij Johan prins werd de jol in de winter van 2010 op 2011 grondig aangepakt. Op ambachtelijke wijze, maar wel met moderne constructietechnieken, waardoor het scheepje in het voorjaar van 2011 mooier en technisch beter tevoorschijn kwam dan hij ooit was geweest. Zo worden de gangen bij hem niet koud tegen elkaar geplaatst, maar met lengtelassen aan elkaar verbonden, zodat rot op de kopse kanten voorbij is. Opdrachtgever De Vries kon bij de te water lating in Stavoren met trots zeggen, dat "het een kunstwerk in hout" was geworden.

Stavoren. De ST 16 aan de Schans voor de woning van Jan Albada.(Foto: Jean J. Damad)
Onder: Spakenburg 1996: Jan Albada tijdens de Visserijdag.(Foto: E.J.Bruinekool, Hilversum)

Vinkeveen: Vooraan de ST 16 en iets verder de ST 48, twee jollen die Roosjen heeft gebouwd. Na voor de visserij te hebben gevaren, hebben ze als jachtjol een kajuitje gekregen, maar zijn ze later weer als visserman uitgevoerd. De ST 48 is na de opknapbeurt bij Piet Dekker, in 1976 nog eens geheel gerestaureerd bij Joh. v.d. Meulen in Sneek.(Foto's: Collectie Richard Bakker, Winsum)

Stavoren, 2001. Met de ST 16 voor de kant aan de Schans, bij de woning van wijlen Jan Albada. Douwe Mulder, de grootvader van weduwe Tjitske Albada, liet het schip in 1901 bij Roosjen bouwen. (Foto: Jean Damad) In 2011 is de ST 16 gerestaureerd door Johan Prins in Workum en in mei, tijdens festiviteiten van 950 jaar stadsrechten Stavoren, te water gelaten (Foto: Theo Kampa)

Workum, 2011. Restaurateur Johan Prins aan het werk met de ST 16

Workum, 2011. Restauratie van de ST 16 bij Johan Prins. (Foto: Theo Kampa)

Tegenover de werkplaats van Johan Prins, aan de andere kant van de weg, was nog een scheepsrestauratiebedrijf, De Oude Liefde, waar Charles Koek en Combert Burger niet alleen vele Friese ronde jachten opknappen, maar in 2011 ook de Staverse jol Elisabeth Johanna AM 33 hebben gerestaureerd.

Workum, 2011. Restauratie van de AM 33 bij Oude Liefde door Charles Koek en Combert Burger.

Gaastmeer, 1933. De jol AM 33 (6.85 m. lang) is in 1933 gebouwd als jachtjol bij de Gebroeders Wildschut in Gaastmeer in opdracht van een onderwijzer uit Amsterdam, die haar 'Meerkol' doopte. De naam 'Elisabeth Jacoba' kreeg ze in 1957, toen ze door een nieuwe eigenaar werd ingeschreven bij het Stamboek. In 1978 is de jol door Cees Droste uit Hoorn gerenoveerd tot visserman. Van 1991 – 2003 voer Wieke van Dongen ermee op het IJsselmeer. Zij gaf de jol in 1995 het visserijnummer AM 33, toen zij dat jaar deelnam aan de Visserijdagen in Workum.

Hindeloopen, de ST 48 van toenmalig eigenaar Piet Bouma.Jarenlang heeft deze jol gevaren met een aangepaste kiel, waarbij het deel van voorsteven toto hoogte van de mast is weggehaald.

De **Staverse jol ST 48** is in 1894 gebouwd op de werf van Roosjen, voor Gerrit Mulder, de oudere broer van Douwe die in 1901 de ST 16 liet bouwen. Het visserijnummer was aanvankelijk ST 49. In 1911 doet Gerrit Mulder de jol over aan zijn zoon die het visserijteken ST 13 heeft. Dat getal bracht echter geen geluk, waarna Mulder Jr. een nieuw nummer kreeg toegewezen: ST 48. Dat nam niet weg, dat hij het scheepje hetzelfde jaar verkocht aan Wietze Visser in Stavoren. Die vist ermee tot 1924. In september van dat jaar wordt de visserij met het scheepje beëindigd. De jol wordt nog enige tijd door de Urker visser Pieterman gebruikt en in 1935 gaat ze over naar de recreatievaart. Ze wordt voorzien van een kajuit en een binnenboordmotor. In 1970 ligt de jol in slechte staat in de haven van Loosdrecht waar ze van de havenmeester wordt gekocht door Richard Bakker. Deze laat de jol wat opknappen bij Piet Dekker in Kortenhoef. Na vijf jaren wordt ze verkocht aan G. Veldpape die de jol doorverkoopt aan Klaas Roding uit Wanneperveen.
Deze laat het schip restaureren in Sneek bij Joh.van der Meulen. In 1989 koopt Piet Bouma uit Hindeloopen de jol. Piet is met het schip ondermeer actief tijdens de Visserijdagen van Workum, ieder jaar in de herfstvakantie. Hij was in die tijd penningmeester van de Visserijvereniging. Tijdens de Visserijdagen viste hij met de jol op traditionele wijze, met staande netten en hoekwant. In 2012 nam de Stichting De Staverse Jol het scheepje over en liet het restaureren in Workum bij Harold de Lange, werfbaas op scheepswerf De Hoop. Bij de te water lating in het voorjaar van 2013 stond de hellingschuur van de werf vol belangstellenden, waren er toespraken en was er muziek en konden ‘de jonge vissers in opleiding’ zien hoe hun jol voor de praktijkscholing zijn plek kreeg in de Blazerhaven tegenover de werf.

Vinkeveen, 1970. Staverse jol ST 48, met kajuit, in minder florissante toestand. Onder: De jol ST 48 wordt klaar gemaakt voor een opknapbeurt. (Foto's: collectie Richard Bakker, Winsum) Deze foto's spreken voor zich.Na de visserij waren de jollen al niet meer in goede staat. Ze werden drijvende gehouden door de (vele) nieuwe eigenaren. Belangrijk voor het behoud waren idealisten als Richard Bakker en Klaus Roding. Uieindelijk gaat het behoud de mogelijkheden van een particulier te boven en komt er een stichting.

Workum, 2013. De ST 48 is overgenomen door de Stichting De Staverse Jol, die het scheepje laat restaureren bij scheepswerf De Hoop van werfbaas Harold de Lange. Op de achtergrond de 'Friso'.

Oude vissersjollen werden jachten

Er waren zowel voor als na de Tweede Wereldoorlog maar weinig watersporters die zondermeer genoegen namen met een oude vissersjol voor de recreatie. Zo'n werkscheepje moest toch wel wat verbouwd worden om als plezierjachtje te kunnen dienen. Vrijwel steeds kwam er een kajuit op de visserman. Een enkele keer werd een vissersjol eerst gerestaureerd voordat die als jachtjol kon dienen. Het varen met een geteerde, oude visserman werd slechts door een enkele recreant gedaan.

In 1947 kocht de Amsterdammer C.A. Stants in Laaksum de HL 9, de oude vissersjol van Gellof Vogelzang, die in 1907 bij Wildschut in Gaastmeer was gebouwd en al jaren werkloos in het haventje lag te wachten op een koper. Staverse jollen waren al jaren geen goede vissersschepen meer. Zeker niet toen de haring en de ansjovis wegbleven na de afsluiting van de Zuiderzee. De jollen waren te klein, hadden te weinig motorvermogen, ze waren te onderhoudsgevoelig, kortom, ze konden niet op tegen de stalen spekbakken van tien meter, waar aan het einde van de jaren dertig mee werd gevist. Stants was echter dolblij met zijn aankoop. Via bemiddeling van een jachtwerf was de koop tot stand gekomen. Stants toog met zijn zoon en de bemiddelende werfbaas naar Laaksum om de aankoop op te halen. In het haventje waren ze druk doende de zeilen aan te slaan en het schip klaar te maken voor de afvaart, terwijl de oude Vogelzang stond toe te kijken. Op een goed moment vroeg Gellof wat Stants met het schip ging doen. Die antwoordde, dat hij ermee wilde varen. Dat er een roefje op kwam en hij op deze jol zijn vakanties wilde doorbrengen. Vogelzang was blij verrast. Hij dacht dat zijn jol voor de handel was opgekocht, maar de koper bleek een liefhebber te zijn die ermee wilde zeilen. Voor zo iemand had hij nog wel wat extra's en hij sleepte uit z'n woning achter de dijk vallen, blokken, scepters, een kluiverboom en een kluiver naar de haven. Ook alles wat hij nog had aan reserveonderdelen gaf hij aan Stants en hij vertelde honderduit waar alles moest zitten en hoe het gebruikt moest worden. Toen Stants tenslotte wegvoer, stond Gellof Vogelzang zijn goede schip op de dijk na te wuiven.

In de jaren die volgden werd deze jol, die 'Vrouwenzand' ging heten, grondig opgeknapt bij Wildschut in Gaastmeer en weer 16 jaren later werd de romp gerestaureerd bij Dekker in Aalsmeer. Stants bleek met de gerestaureerde HL 9 een snel schip te bezitten waarmee hij vele wedstrijden voor Staverse jollen wist te winnen.
(Bron: C. Stants: 'De Vrouwenzand herboren' In: De Waterkampioen, 1961.)

Wie in de jaren na de oorlog en zeker ook in de zestiger jaren een oude, houten jol kocht, die had niet alleen een interessant schip gekocht, maar meestal ook een probleem. Niet alleen de voormalige vissersjollen, maar ook de jachtjollen van Wildschut waren allemaal enige decennia oud en daarmee toe aan een grote en kostbare opknapbeurt. Wie over onvoldoende pecunia beschikte om dat te bekostigen, en dat was vaak het geval bij kopers van zo'n oud scheepje, die konden er gewoon mee varen en regelmatig het lekwater uit het schip hozen of ze zorgden voor wat aanpassingen. Voor de oorlog lieten vissers een oude jol wel bij de werf in het stort zetten. De romp werd bekleed met

teerpapier en keurig uitgesneden gangen van blik. Zo'n doodskleed vertraagde de ondergang van het scheepje en in een aantal gevallen heeft het inblikken zo'n jol gered van de ondergang. De ST 36 van Bouke Hobma en ook de HZ 28 van de familie Reinders zijn uiteindelijk gerestaureerd, omdat hun leven gerekt werd door de blikken jas tot het moment dat zo'n reparatie voor de eigenaar betaalbaar was.

Na de oorlog zijn er geen houten schepen meer ingeblikt. In de jaren zestig werd het met glasvezel versterkte polyester een populair materiaal om schepen te bouwen en daarmee kon iedere amateur ook zijn oude, rottende houten schip beschermen tegen verdere aftakeling. Sterker, door een rottende jol in het polyester te zetten, kon die nog tientallen jaren mee. Waterdicht! Helaas niet helemaal probleemloos, want de polyesterhuid wil na enige jaren wel eens loslaten van de oude, houten huid, wat de stevigheid van de constructie niet ten goede komt.

Gaastmeer, 1948. De pas verworven jachtjol 'Vrouwezand' van C. Stants bij de Wildschutwerf voor een nieuwe mastbalk en het aanbrengen van een roef. (Of vergist Stants zich bijdeze foto en is dit de Lady of Stavoren, de grote jol die in 1951 naar Engeland is gebracht?)

Stants wilde zijn jol voorzien van een kajuit, maar dat kon bij Wildschut pas in 1948. Zijn mast moest bovendien strijkbaar worden gemaakt en dat vereiste het aanbrengen van een nieuwe mastbalk. Die verbouwing vond plaats in 1948, bij Wildschut.

Verrassend was voor Stants de stelligheid waarmee de oude Wildschut zijn jol HL 9 herkende als een jol die in Gaastmeer gemaakt was. Verrassend, omdat vissers in Stavoren iets anders hadden beweerd over de oude jol van Gellof Vogelzang: een jol van Strikwerda. Veel bezitters van voormalige vissersjollen zijn later, als ze de haven van Stavoren aandeden en met vissers spraken over de herkomst van hun jol, alle kanten op gestuurd. Het geheugen van de vissers was niet de betrouwbare bron die zij zochten. De vissers meenden het goed, maar konden zich gemakkelijk vergissen.

Laaksum, 1947. C.A. Stants en G. Vogelzang maken een proefvaart met de HL 9. (Foto: C. A. Stants)

De geschiedenis van de jol HL 9 is een voorbeeld voor hoe het gegaan is met vele andere jollen. Van de visserij gingen ze over in particuliere handen, voor de recreatie. De jollen waren er meestal niet al te best aan toe. Het onderhoud was er wel eens bij ingeschoten, toen het de vissers duidelijk werd dat het vanaf 1932 afgelopen zou zijn met

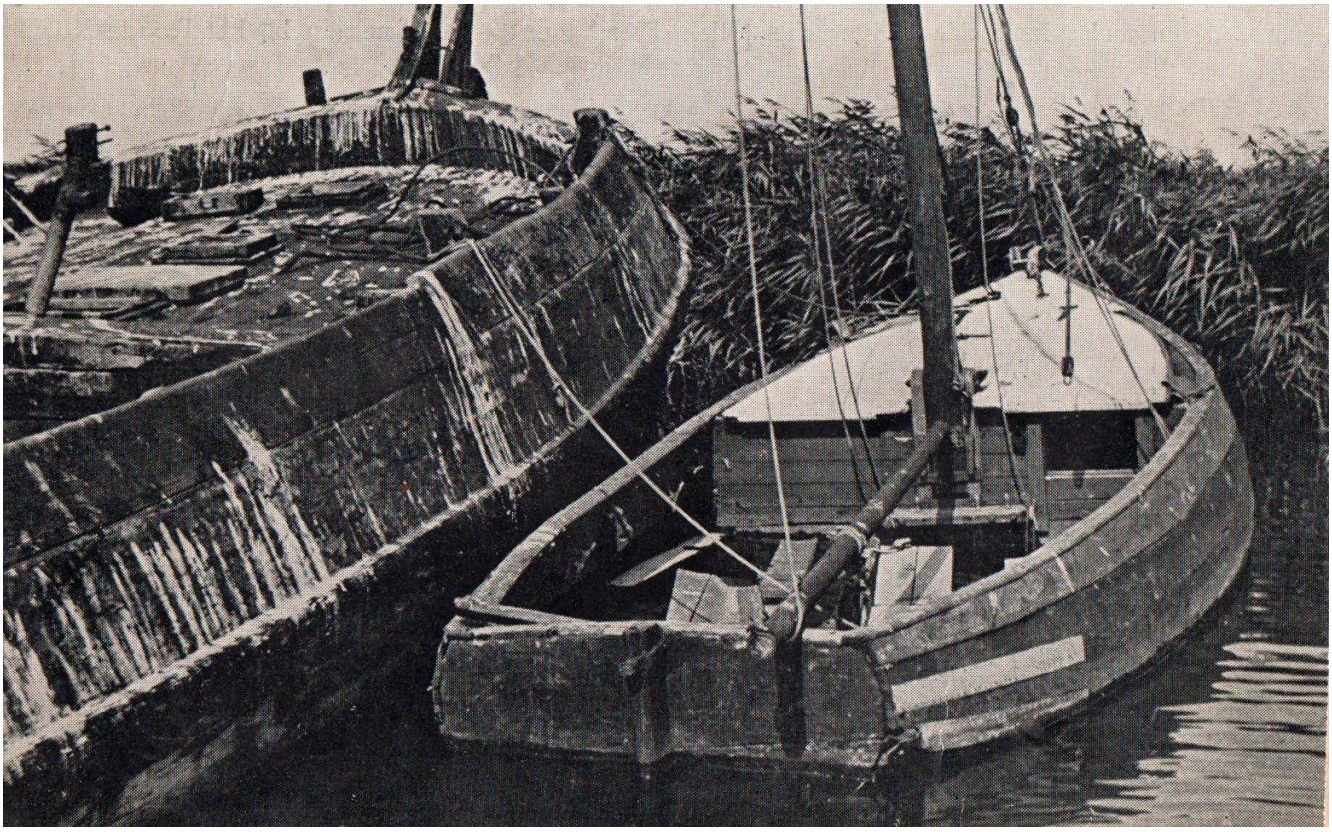
de vangst van haring en ansjovis. Bovendien hadden die houten schepen, ook als ze zo stevig gebouwd waren als een Staverse jol, niet het eeuwige leven. Na een jaar of dertig waren vele delen aardig verrot, hoewel je dat aan de buitenkant niet direct zag. De kracht was echter uit de constructie van het schip. Onder het zeilen trokken naden open en ging de jol lekken. Als ze stil in de haven lag, viel de lekkage wel mee. Een oplossing was het scheepje van een 'doodskleed' te voorzien. De huid werd voorzien van teerpapier met daaroverheen in mooie, smalle gangen stroken blik, die geschilderd werden. Dan was de lekkage voor een aantal jaren voorbij, maar de rot natuurlijk niet. Niet iedereen bezat voldoende pecunia om een restauratie te kunnen bekostigen. In de jaren zeventig zetten jollenzeilers hun oude, rottende scheepje meestal in het polyester. De gerestaureerde Vrouwenzand was een uitzondering. Ze bleef van 1947 tot 1963 in bezit van C.A. Stants Sr. Van 1963 tot 1998 was C.A. Stants Jr. de eigenaar en daarna werd de jol verkocht aan W. van Dongen. Drie jaren later werd Simme Hobma de eigenaar en vanaf 2001 tot heden ligt de jol in Oudega-W, in dezelfde haven als de gerestaureerde ST 36 van zijn broer Bouke Hobma.

De 'Vrouwenzand' van C.A. Stants na de restauratie bij scheepswerf 'Aalsmeer' v.h. G.J. Dekker te Aalsmeer.

De Vrouwenzand tijdens de restauratie in 1963. (Foto: ANWB)

Van veel oude jollen blijft het verleden duister

Na de oorlog zijn veel vissersjollen en jachtjollen nog gebruikt als pleziervaartuig, maar op enig moment was het zover dat er afscheid moest worden genomen van zo'n scheepje. Soms bleef het gewoon ergens in een hoekje liggen, wachtend op het einde. Wonderbaarlijk is, dat er jaren later mensen zijn die wel iets zien in zo'n wrak. Vaak is de geschiedenis van zo'n jol onbekend. Men weet alleen dat het scheepje al jaren op die plek ligt. Ook zonder interessante voorgeschiedenis worden de laatste jaren regelmatig dergelijke jollen gerestaureerd. Een wrak redden kan ook tot een goed resultaat leiden.



De jol van Fred Thomas op het kerkhof. De Halve Maen in half gezonken toestand.

Restauratie van oude jollen door Wim Tasseron in Middelburg

Wie handig is met hout, voldoende tijd en geduld heeft en over nog wat meer praktische voorwaarden beschikt (werkruimte, gereedschap, geschikt eikenhout etc.), die kan natuurlijk ook zelf de restauratie van een oude jol aanpakken. Dat is niet iedereen gegeven. Een opvallende uitzondering is Wim Tasseron uit Middelburg, die voor velen totaal onbekend zal zijn, maar die ondertussen wel een leven lang aan het restaureren is.

In 1973 had hij het Wieringer aakje WR 35 opgeknapt en een nieuwe toekomst gegeven en daarna dacht hij nog een oude jol te moeten restaureren. Hij nam in 1984 een oude jol over die in Harlingen bij een jachthaven stond en waar de eigenaar wat mee in z'n maag zat. "Het moest maar een plantenbak worden." De totaal verrotte romp zat twee keer in het ijzer en één keer in het polyester. Alleen dankzij zo'n driedubbel doodskleed

bestond het scheepje nog. Tasseron liet de jol met een vrachtwagen naar zijn woning in Middelburg brengen, waar de jol in de tuin werd neergezet. Na twee jaren hard werken kon het scheepje in 1986 als nieuw te water worden gelaten.

Wim Tasseron in zijn gerestaureerde jol. Op dit moment is dit scheepje als ST 22 in de vaart.

Alsof die twee restauraties nog niet genoeg waren, koos Tasseron er steeds weer voor oude, afgetakelde jollen te registreren, te fotograferen en zo nodig te kopen om ze te behouden als historisch vaartuig. Om de geschiedenis van zo'n oude jol te achterhalen, deed hij oproepen in onder meer de *Spiegel der Zeilvaart* met de vraag of lezers het scheepje wellicht herkenden. De mensen die het zouden kunnen weten, zijn na al die jaren veelal overleden. Over de voorgeschiedenis van de jol die Tasseron zo'n twintig jaren na zijn eerste jol restaureerde, werd hij niet veel wijzer.

Wie kent deze jol? Wie zal het zeggen? Tasseron restaureerde het scheepje.

Middelburg: in de achtertuin van Wim Tasseron, wordt een onbekende, wrakkige jol gerestaureerd.

Stavoren, 2012. Vissersjollen tijdens de Visserijdagen Stavoren. Zowel de HL 74 als de ST 22 zijn jollen die door Wim Tasseron zijn gerestaureerd. De ST 22 is later ook bij H. van de Meulen in Sneek nog eens opgeknapt. De visserijnummers van beide jollen hebben geen historische betekenis.

Bolderik, een nieuw restauratieproject van Wim Tasseron

In 2013 is Wim Tasseron begonnen aan een nieuwe klus. Hij ontdekte in een weiland een oude jol met duidelijke kenmerken van een Roosjenjol. Het scheepje was niet meer dan een wrak, maar Wim koopt het, vervoert het naar zijn woning in Middelburg en heeft de komende tijd weer wat te doen. Ook doet hij onderzoek naar de herkomst van het scheepje. Waarschijnlijk is deze jol aan het einde van de 19e eeuw gebouwd bij Roosjen in Stavoren. De vroegste geschiedenis is niet bekend, maar vlak voor de afsluiting van de Zuiderzee stond deze vissersjol geregistreerd als MK 68. Na de afsluiting werd de MK 68 in Haarlem gebruikt als basis voor het uitventen van vis. Het voordek werd voor dat doel verhoogd. Tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben onderduikers de jol als schuilplaats gebruikt en na de oorlog diende het scheepje enige tijd als onderkomen voor rietdekkers in Noorden bij Nieuwkoop. In de zestiger jaren werd de jol gekocht voor de recreatie door de familie Visser uit Haarlem. Zoon Hans Visser ging er in 1969 mee varen en nam in 1971 deel aan de reünie (met wedstrijd) voor jollen in Stavoren. Ruim veertig jaren later vindt Wim Tasseron de jol in een weiland en besluit hij het wrak te kopen en te restaureren. In 2019 koopt Ferry van der Starre de geheel vernieuwde 'Bolderik' met visserijnummer MK 68 en geeft het een ligplaats in de museumhaven van Zierikzee.

De MK 68 in gebruik door visverkopers bij het Teylersmuseum.

De 'Bolderik' in betere tijden. Zo te zien een vissersjol van Roosjen die verbouwd is tot jachtjol met een roef en een bakdek. Het tuig komt door deze verbouwing vreemd hoog op het schip als de roef etc. wordt weggedacht. Het model van de jol komt sterk overeen met dat van de ST 48.

De Bolderik is ook geregistreerd geweest bij de SSRP onder plaquettenr. 9269. Het bouwjaar zou 1893 zijn geweest bij Roosjen in Stavoren. Een jolletje van 6.20 lang, sterk gelijkend op de ST 48 uit 1894 van Roosjen. Een scheepsbouwer gebruikte voor de bouw van houten jollen een beperkt aantal houten mallen, waarbij de opdrachtgever nog wel eigen wensen kon inbrengen over de afmetingen en vorm van zijn nieuwe jol. Iets hogere kop of iets ronder in de zijde, of wat meer holte en dat soort zaken. Met de achtergrond van een Roosjenjol uit 1893 is dit natuurlijk wel een interessant scheepje. In de jaren zeventig werd er nog mee gezeild, maar veertig jaren later staat de jol als wrak op een trailer. Restauratie is de moeite waard, maar wie betaalt dat? Vaak heeft de eigenaar onvoldoende pecunia en wie wel voldoende geld heeft, staat voor de keuze zijn jol te laten restaureren of voor dat geld een ander schip te kopen. Wie handig is met hout en tijd heeft, kan goedkoper uit zijn. Die gaat zo'n jol zelf restaureren. Dat is echter niet voor een ieder weggelegd. Wim Tasseron is echter geen willekeurige amateurbouwer. Hij heeft eerder bewezen in staat te zijn een jol op verantwoorde wijze te kunnen restaureren. Het zal wel weer een project van jaren worden. Het is echter hartverwarmend, maar ook een kwaliteit van het scheepstype, dat er mensen zijn die het de moeite waard vinden om met de restauratie van een wrak te voorkomen dat zo'n historisch bijzonder scheepje verloren gaat.

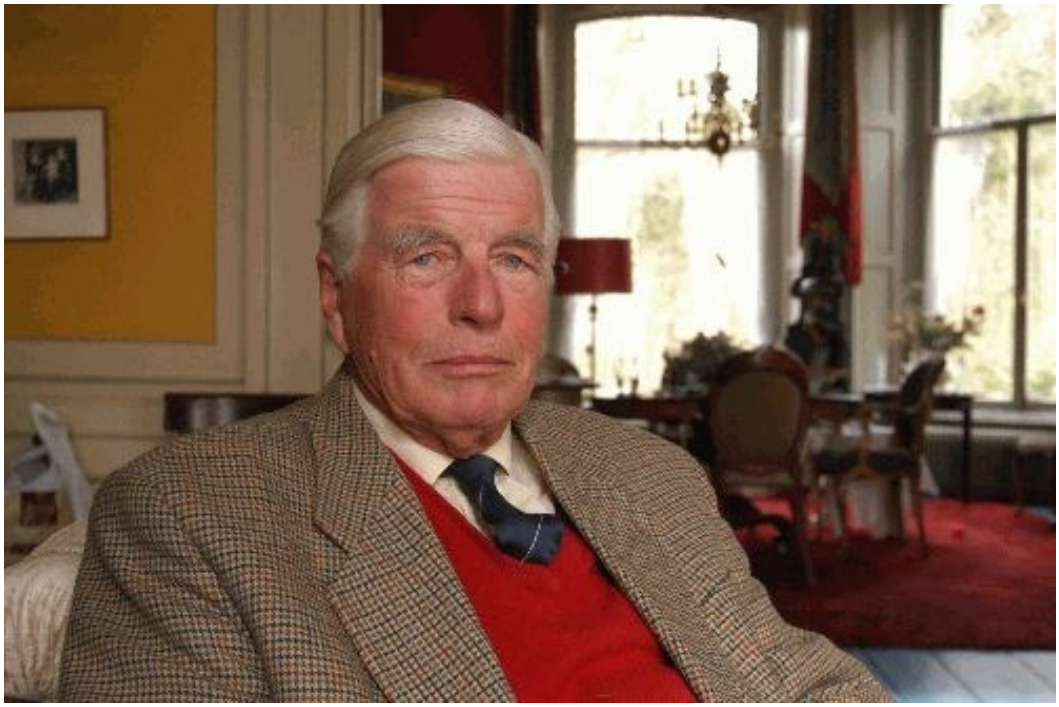
De wrakkige Bolderik wordt in de achtertuin van Wim Tasseron gerestaureerd.

Aan het einde van de zomer is de klus al aardig geklaard. (Foto's: Wim Tasseron)

Middelburg, 2018. De Bolderik is klaar voor de verkoop. In februari 2019 heeft Ferry van der Starre de jol gekocht. Het scheepje zal onder nummer 'MK 68' een ligplaats krijgen in de museumhaven van Zierikzee. (Foto's: Wim Tasseron)

De Friso verdwenen?

In de jaren zestig lag 's zomers regelmatig een fraaie Wildschutjol in de vissershaven van Stavoren: de 'Friso', een jachtjol die omstreeks 1935 in Gaastmeer was gebouwd. Blank gelakt, uiteraard met kajuit en goed onderhouden. Die jol was van de familie Boonstra uit Leeuwarden. In 1954 had P. Boonstra het scheepje overgenomen van Jhr. ds. Cees van Eysinga uit St. Nocolaasga/Ysbrechtum (Epemastate). Deze jonkheer/predikant, geboren in 1923 te Leiden, stamt uit een adellijk geslacht dat nauwe contacten onderhield met de Oranjes. Cees van Eysinga was getrouwd met Maria C.E.W. barones Van Harinxma thoe Slooten. Als kamerheer van de vorstinnen Juliana en Beatrix stond hij het koningshuis bij tijdens koninklijke activiteiten in Friesland. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden twee van zijn broers, die ondergedoken zaten, opgepakt. Ook bij Cees van Eysinga zaten onderduikers. Daarmee liep de familie Eysinga zelf gevaar. Hij meende in die tijd als jongeman zo nodig met zijn Staverse jol naar Engeland te kunnen vluchten. Hij heeft deze vlucht over zee niet in praktijk hoeven te brengen. Na de oorlog werd de jol verkocht, in 1954, aan P. Boonstra, fabrikant van lijkkisten in Leeuwarden.



Jhr. Ds. Cees van Eysinga (Foto: Hans Veenhuis)

P. Boonstra kocht drie jaren later de botter EB 17, de Séhoun, waarna de 'Friso' te koop werd aangeboden. Van 1960 tot 1964 zou de jol van dhr. E. Ebels in Leeuwarden zijn geweest. In 1964 echter, na het overlijden van Boonstra, van de erven van P. Boonstra. In het midden van de jaren zestig was zijn jongste dochter Joke Boonstra een van de drijvende krachten om een jaarlijkse jollenwedstrijd te houden in Stavoren. Uiteraard was de 'Friso' een van de deelnemende jollen. Bij licht weer werd het schip voor de wedstrijd in de haven leeggehaald. De broodjes lood (ballast) tussen de leggers werden verwijderd en op de steiger gelegd, om bij weinig wind zo snel mogelijk te zijn. Broer

Evert Boonstra kwam dan met zijn botter in Stavoren liggen. In 1974 werd de Friso verkocht aan Wim Pannemans uit Werfershoof. Joke Boonstra trouwde met Hantsje de Vries, een zoon van visser De Vries (ST 50) uit Stavoren. De jol vonden zij te klein. Zij kochten daarom in 1974 een zeeschouw in vissermanuitvoering. De jol werd verkocht. Uiterlijk zag de jol er nog heel goed uit, maar na ruim dertig jaren blijkt toch steeds dat dergelijke scheepjes verborgen houtrot hebben. Dat merkte Wim Pannemans in 1976. De jol raakte beschadigd in de nieuwe jachthaven van Andijk, de Kreupel, tijdens een storm, door de hoge golfslag in de haven. De jol had schade aan de kiel en enige huidgangen. In Sneek is een en ander gerepareerd bij de werf van Joh. van der Meulen. Wim Pannemans verving daarna de buitenboordmotor door een binnenboord om bij oostenwind veiliger de haven van Andijk aan te kunnen lopen. In 2021 neemt Wim Pannemans, contact op met de SSRP. Hij heeft nog enige informatie en foto's die relevant kunnen zijn. De Friso die hij in 1974 kocht, was ingeschreven bij het Stamboek onder nummer 201. Hij had de jol verkocht aan "iemand in de buurt van Gouda", toen zijn kinderen wat ouder werden. De jol werd voor hun te klein. Jaren later lag de jol volgens Pannemans in Amsterdam op werf Het Kromhout, voor restauratie, maar daar is het nooit van gekomen. Rob Hulsbosch schreef in de Tagrijn (2004, nr. 4, p.8,9) hoe hij in het midden van de jaren tachtig met een botter de Eem opvoer en een houten scheepje op de wal ontdekte. Hij schonk er verder geen aandacht aan, maar tien jaren later kreeg hij het bericht dat aan de Eem een bolletje in het weiland stond. Ter hoogte van de afwatering van Eemnes. Uiteindelijk bleek dit een jol te zijn, half verscholen onder de bomen. Hij schrijft: "De jol was van iemand uit Den Haag en stond er al zo'n zestien jaar. (…) Het was een vrij grote jol die voorzien was geweest van een kajuit die uit pure ellende op het vlak beland was. Familie van de vroegere eigenaar, die ermee gevist had, was nog eens komen kijken. Daaruit bleek dat het hier om een 'visserman' ging en niet om een jacht." Die conclusie werd door Hulschbos iets te snel getrokken. Familie van de vorige eigenaar….dat zal visser De Vries uit Stavoren zijn geweest. Maar die heeft nooit met deze jol gevist. De Friso was immers in Gaastmeer gebouwd als jachtjol. Ondertussen waren er nieuwe ontwikkelingen die het lot van de jol beïnvloedden. De eigenaar van de grond waar de jol op stond, overleed en de erfgenamen wilden dat het wrak werd verwijderd. Rob Hulsbosch zag wel iets in de jol. Ze had een mooie lijn en delen van de romp waren nog sterk genoeg om haar te kunnen vervoeren. De gemeente drong ondertussen aan op een snelle verwijdering van het wrak, zodat Hulsbosch werk moest maken van het plan de jol te behouden. Hij belde de eigenaar en die wenste hem 'veel geluk' met de jol. Vervolgens werd Erick Mulder, toenmalig werfbaas in Workum, bereid gevonden een plekje vrij te maken voor de Friso. De jol moest toen eerst leeggehaald worden, want ze lag vol rommel. Kajuitresten, verrotte inventaris, blad, takken en andere troep. Daarna kon de romp met een vrachtwagen op transport naar Workum. Hulsbosch besluit zijn artikel met: "Duidelijk is dat we de jol gaan restaureren. In wat voor samenwerkingsverband en wanneer zien we nog wel. Een plan van aanpak is al wel ontworpen, waarbij we uitgaan van een periode van twee jaar om de jol weer vaarklaar te krijgen. Inmiddels heeft het scheepje aardig wat bekijks in Workum en we hopen gauw wat reacties uit Stavoren te krijgen betreffende

het verleden." Tien jaren later was de restauratie nog niet van de grond gekomen en zelfs het verleden van de jol bleef grotendeels onbekend.

De Friso in de jaren zeventig van het jonge gezin Pannemans. De buitenboordmotor werd al spoedig vervangen door een binnenboord om veiliger de haven van Andijk aan te kunnen lopen bij oostenwind.

Stavoren, 1974. De Friso aan de Verlengde Schans voor de woning van de ouders van Hantsje de Vries, te koop. (Foto's: Wim Pannemans)

Workum, 2004. De Friso als wrak op de helling bij scheepswerf de Hoop voor restauratie….?

Workum, 2012. De ST 48 ligt bij scheepswerf De Hoop in de loods voor een restauratie. Achterin de schuur staat de Friso, waar Erick Mulder een nieuw vlak en een nieuwe spiegel heeft aangebracht in afwachting van een koper die het schip verder wil laten restaureren. (Foto: Harold de Lange)

In 2015 nam werfbaas Harold de Lange vrij onverwacht het besluit om fulltime brandweerman te worden. Zijn opvolger op de historische scheepswerf bij de sluis werd Ivor van Klink, die al de nodige bekendheid als uitstekend scheepsbouwer in hout had verworven met zijn werk in een schuur in Makkum. Hij nam uit Makkum bovendien wat lopend werk mee naar Workum.
De Friso werd uit de loods verwijderd en kwam buiten te staan, aan de overzijde van de vaart, bij de Blazerhaven. Erick Mulder had (op eigen risico) reeds een begin gemaakt met de restauratie. Nu het scheepje buiten de timmerschuur van alle kanten goed bekeken kon worden, werd ook zichtbaar hoe zeer het in tien jaren tijds verder achteruit was gegaan. In het najaar van 2015 werd de Friso overgenomen door Lars de Bok, die reeds enige jaren werkzaam was op de werf en nu zijn tanden mag zetten in de restauratie van zijn eigen jol. Dat werd het echter niet. In 2017 is het wrak overgebracht naar Elburg om dienst te doen in een fantasiepark in oprichting.

Workum, oktober 2015. De Friso op de kant bij de Blazerhaven t.o. de werf. (Foto's: Dirk Huizinga)

Verrassend bij de Friso is de kielconstructie. Bij jollen is de doorlopende kiel zo ongeveer heilig en bij de vissersjollen ook functioneel. De Friso heeft echter geen doorlopende kiel, maar een doorlopende kielbalk van 20 centimeter met in de kop een loefbieter die 10 centimeter dieper steekt en achter een scheg. Beide lopen geleidelijk, onder scherpe hoek, naar de kielbalk, die midden onder het schip dus slechts 20 centimeter is. In 1976 is de jol bij Joh. v/d Meulen gerepareerd, vanwege de schade opgelopen tijdens een storm in de haven van Andijk. De kielbalk raakte beschadigd en

werd in Sneek vervangen, evenals enige leggers en het zaadhout. Ik ga ervan uit dat in de Sneek de oorspronkelijke vorm van de kiel is nagebouwd.

Workum, 2015. De restauratie van de Friso vergt een volledige wederopbouw van het schip. Verrassend vind ik de kiel van slechts 20 cm., die in kop en kont iets verdiept is. Deze constructie is waarschijnlijk reeds tijdens de bouw door Wildschut aangebracht. De aan de windse eigenschappen verbeteren er zeker niet door. De oude boeier 'Tjet Rixt' heeft een kielbalk die 20cm. onder het vlak uitsteekt en ook sommige botters hebben een 'kiel' van 20 cm. Normaal heeft een jol van deze lengte een kiel van 35 cm. De romp steekt eveneens zo'n 35 cm. in het water, zodat de jol ca. 70 cm. diep steekt.

Van opzij is goed de afwijkende vormgeving van de kiel te zien. (Foto's: Dirk Huizinga)

De HZ 28, van jachtjol naar vissersjol en terug, maar wel als visserman

Begin jaren zeventig kochten Klaas en Marthy Reinders uit De Wilp, een dorpje ten oosten van drachten, een oude Staverse jol met kajuit. Het schip zat geheel in het blik, was van respectabele leeftijd. Voor een jol was het een flink schip, 7.00 meter lang, en het had onmiskenbaar karakter en geschiedenis. In de jaren zeventig, toen zij onder meer deelnamen aan de jollenwedstrijd in Stavoren, werd het verblijf in de kuip aangenamer gemaakt met zeildoeken kleedjes langs het boord. Dat deed weliswaar afbreuk aan de lijn van het schip, maar maakte het leven aan boord voor een gezin wel comfortabeler en veiliger. Van een oud schip, dat het 'doodshemd' reeds aan heeft, kan je niet verwachten dat het jarenlang probleemloos in de vaart blijft. Het hout is verrot, het blik moet het water tegenhouden, maar het verband is wat weg. Onder zeil werken er via de mast en de schoten krachten op de romp waar die niet meer helemaal tegen bestand is. Dan komt het moment dat er gekeken moet worden hoe verder te gaan met het schip. Slopen of opknappen? Na een grondige inspectie was het duidelijk: wil je ermee blijven varen, bouw dan de jol nieuw en gebruik de oude jol als mal.

Klaas en Marthy Reinders lieten hun oude jol bij Brandsma in Rohel opnieuw bouwen op basis van de oude jol, waarbij Klaas zelf waar mogelijk mee werkte. Bij het verwijderen van het blik kwam er een verrassing. Onder het stort, op de boegen van de jol, stond een visserijnummer: HZ 28. Over de geschiedenis van hun jol was hun eigenlijk niets bekend. Het leek een jachtjol van Wildschut te zijn, maar meer dan dat vermoeden hadden ze niet. En dan blijkt met de jol gevist te zijn vanuit Huizen!

Besloten wordt de jol te herbouwen als visserman en niet als jachtjol. In 2001 is de nieuwbouw voltooid en ligt het schip weer op z'n plek in de jachthaven van Drachten. Geen oud schip meer dat in het blik zit, maar een stralend nieuwe jol in z'n mooiste verschijningsvorm: als visserman en omgedoopt tot 'Volhouder'..

Ondertussen was er meer bekend geworden over de geschiedenis van deze jol. Volgens de overlevering zou de jol in 1901 of 1902 gebouwd zijn in Gaastmeer, als jachtjol met kajuit, voor een dominee in De Lemmer. In Stavoren zijn nooit jachtjollen gebouwd, dus wordt Gaastmeer dan waarschijnlijk. In de jaren dertig wordt het scheepje gekocht door Dick de Boer, een scheikunde leraar aan de Gooische HBS, die een erfenisje had gekregen van zijn tante Martina Geertruid en daar de jol mee betaalde. Het schip kreeg de naam van z'n tante. Vanuit Huizen werd met de jol gezeild op het IJsselmeer, met aan boord familie, maar ook wel leerlingen van de HBS. Tijdens de oorlog kwam het schip na wat omzwervingen weer in Huizen en werd daar uitgeleend aan enige beroepsvissers, die de jol lieten registreren als HZ 28. Tijdens de hongerwinter 1944/45 mochten Okke Suurenbroek en Eric Wicherts de jol gebruiken om te proberen bij Andijk groente, bonen en erwten te kopen.

Ze namen een fiets mee op het voordek en voeren vanuit Huizen naar het noorden. In dichte mist ankerden ze bij Marken en voeren de volgende dag verder. Urker vissers bij Enkhuizen beweerden dat ze de jol kenden. Met dit schip waren lang geleden vier dronken studenten op de Zuiderzee omgeslagen en verdronken. (Fred Thomas werd midden jaren twintig op Urk aan hetzelfde voorval herinnerd.) Suurenbroek en Wicherts kregen bij Andijk slechts wat winterpeen en uien en zeilden terug.

Ondertussen stond er een harde zuidwestenwind. De voorstag van de jol brak en het hele tuig ging overboord. Ze gooiden het anker uit en werden uiteindelijk door de Kriegsmarine uit hun benarde positie geholpen. Die sleepte de jol naar de Oranjesluizen. Daar tuigden ze het schip weer op, waarna ze de tocht konden voortzetten naar Huizen. Bij Muiderberg wisten ze de schipper van een binnenschip te redden, die er al drie dagen vastzat. Uit dankbaarheid mochten ze hun jol volscheppen met rogge uit het ruim van het binnenschip.

Vijfenzestig jaren later kwamen deze avonturiers hun oude jol HZ 28 bewonderen in Drachten, geheel gerestaureerd en mooier dan zij het schip ooit hadden gekend. Op dit moment ligt de jol op de Veenhoop, een watersportdorp ten westen van Drachten, tegen de Oude Venen van Eernewoude aan.

De HZ 28 onder zeil

Gaastmeer, 2008. De HZ 28 tijdens de reünie van Wildschutschepen in het haventje tussen de jollen.

Met de 'Volhouder' HZ 28 werd en wordt door Klaas en Marthy Reinders vaak deelgenomen aan visserijdagen, manifestaties en zeilwedstrijden voor historische werkschepen.

Oud hout conserveren of laten vergaan

Hoe het kan aflopen als er niets gebeurt met een oude vissersjol, laat deze foto zien die Wim Tasseron maakte in Den Helder. Mocht iemand zich verbonden voelen met zo'n scheepje en het willen 'redden', dan rest er niets anders dan het (laten) maken van een replica.

De eigenaar van die jol heeft het echter onnodig zo ver laten komen. Veel houten vissersschepen van de Zuiderzee werden na de Eerste Wereldoorlog niet meer vervangen door nieuwbouw, aangezien de regering besloten had de Zuiderzee af te sluiten. De levensduur van die schepen kon aardig gerekt worden, door ze in het stort te zetten. De houten romp werd bekleed met teerpapier en betimmerd met stroken blik, die meestal geknipt werden in fraai verlopende gangen. Het schip was daarna niet sterker, maar wel waterdicht en kon nog jaren toe. De vissersjol ST 36 van Cusveller werd in de twintiger jaren in het blik gezet, het doodskleed aan zeiden de pessimisten, en kon vervolgens nog tientallen jaren probleemloos verder. Dat die jol nu nog bestaat, is volgens Bouke Hobma die de ST 36 liet restaureren, alleen maar te danken aan dat doodskleed dat de jol langer liet leven.
In de jaren zeventig van de vorige eeuw werden polyester zeilschepen populair en ontdekten de eigenaren van oude vissersschepen de mogelijkheid het leven van hun lekkende, rotte schuit te rekken door het schip te drogen, schoon te krabben en vervolgens te bekleden met glasvezelmatten die met polyesterhars werden doordrenkt. Dat was geen moeilijk werk in tegenstelling tot het bekleden van het schip met stroken blik. Polyesterhars mengen en over glasmatten rollen kon eigenlijk nooit misgaan. Vele jollen hebben dankzij zo'n polyesterjas nog jaren gevaren. In de zestiger jaren voeren er

ook jollen die door hun eigenaren beetje bij beetje waren opgelapt. Een effectieve methode om een houten jol drijvende te houden, was het uitfreezen van de lekkende naden en de vrije ruimte op te vullen met een eiken lat.

De Vrouwe Jacoba in 1970. Slechte naden zijn goed te repareren door die uit te frezen en er een lat in te plaatsen. Deze jol is een andere dan de gelijknamige jol van Rof Gerssen.

In 1929 werd er een zwemwedstrijd Stavoren – Enkhuizen georganiseerd, waarbij de Staverse visser / groenteboer Cusveller met de ST 36 voor de begeleiding was ingehuurd. Op de foto's krijgen zwemmers tijdens de tocht te eten en te drinken. Goed te zien zijn de gangen van blik die over de houten huid zijn gespijkerd. Overigens mooie, smalle gangen, met zorg gedaan voor een fraai resultaat!

De ST 36 rond het jaar 1980, een snelle zeiler ondanks het 'doodskleed' dat ze al decennia lang droeg.

Een ingrijpende manier om het leven van een oude houten jol te verlengen, is het scheepje opmeten en nabouwen in staal, waarna de oude houten versie gesloopt kan worden. Een voorbeeld is reeds gegeven met de twee ijzeren jollen uit Groningen, die nagemaakt zijn van een houten Wildschutjol. In de jaren dertig werd dit wel vaker gedaan. De Staverse visser J.J. Visser liet in 1902 een jol bouwen bij Wildschut in Gaastmeer en noemde zijn scheepje '**Jan van Kobe**'. Een jol van 6.50 x 2.68 x 0.80 meter met als visserijnummer **ST 31.** Toen in 1932 de Zuiderzee werd afgesloten, stopte Visser met zijn bedrijf en twee jaren later verkocht hij de jol aan de familie Beukenkamp in Haarlem, voor de pleziervaart. De jol moest na 30 jaren natuurlijk opgeknapt worden.

Eind dertiger jaren liet Beukenkamp zijn jol herbouwen in staal. Begin jaren zeventig kwam deze jol terug in Stavoren, onder meer om deel te nemen aan de reünie en wedstrijd voor Staverse jollen die in die tijd in Stavoren werd georganiseerd tijdens het weekend van het skûtsjesilen.

Het kostte de voormalige Zuiderzeevisser Andries Visser (1910-1988) van de jol ST 43 en later, vanaf 1941, van de visschouw ST 31 toen de grootste moeite de stalen 'Jan van Kobe' te herkennen als de houten vissersjol waarmee door zijn familie tot 1932 gevist werd. Het scheepje was met de herbouw in staal voor hem onherkenbaar veranderd. In 1974 werd de jol verkocht aan W. van Smeerdijk in Zwanenburg. Na doorverkoop in 1983 en in 1994 werd C. Smith uit Hoorn in 2005 de eigenaar. Al die jaren bleef het scheepje 'Jan van Kobe' heten. Wat echt detoneert bij deze jol is het stalen berghout dat op enig moment horizontaal om het schip is aangebracht.

De 'Jan van Kobe' als stalen jol, gemaakt van de houten ST 31 uit 1902.

Een andere methode om een oude houten jol voort te laten bestaan als stalen scheepje, is de vissersjol 'De Onderneming' (**ST 37**) overkomen. Na de visserij was ook deze jol overgegaan naar de recreatie. De eigenaar van de ST 22 , dominee Moulijn uit Den Briel, verkocht zijn jol rond 1970 aan het Zuiderzeemuseum. Tot ergernis van de dominee werd de ST 22 niet gerestaureerd, maar opgemeten, gesloopt en nagebouwd door Erik Slagmoolen. De houten ST 37 is in dezelfde periode niet in hout, maar in staal nagebouwd en gebruikt voor de recreatie. Na 40 jaren was dat scheepje echter toe aan een refit. De jol werd gekocht door jonge enthousiaste liefhebbers van zo'n scheepje. Ze sloopten wat gesloopt moest worden, knapten het zo oorspronkelijk mogelijk op en na twee jaren ging de ST 37 in 2014 in een veel betere staat weer te water in Reeuwijk.

Refit van de ST 37. Stralen en coaten van binnen en van buiten is bij een stalen schip tegenwoordig een garantie op weinig onderhoud. (Foto's: Paul van As)

Na de refit is de ST 37 voorzien van een epoxycoating. Goed te zien is, dat rond 1970 het bouwen van een stalen schip niet zo fraai kon worden uitgevoerd als tegenwoordig. De gangen zijn overnaads gelast, zoomwerk, maar daarmee is ook te zien dat het verloop van de gangen onregelmatig is. Tegenwoordig gebruikt men computergestuurde plasmasnijders en worden de gangen rond gewalst, wat een veel strakker resultaat geeft. *Onder: De ST 37 op het IJsselmeer in 2014. (Foto's: Paul van As)*

De ST 37 op de Grevelingen in 2013.

10

De jachtjol Anna Margaretha, ontwerp H. Tingen

Wat heet origineel?

Staverse jollen waren vissersjollen en zijn plezierjachtjes

Als tegenwoordig een oude vissersjol wordt gerestaureerd, dan is het vanzelfsprekend geworden dat er niet een willekeurig plezierjacht van wordt gemaakt, maar een vissersjol zoals die er oorspronkelijk uitzag. Dat is de aanpak van de afgelopen 50 jaren. Voor die tijd gingen watersporters veel vrijer te werk als hun oude jol toe was aan een opknapbeurt. Voor de oorlog was het vanzelfsprekend dat er een leuk jachtje van een oud vissersscheepje werd gemaakt, waarbij de werfbaas zonder probleem oude vormen verving door moderne. De oude vissersjol ST 43 werd in Stavoren door werfbaas Jan Valk, die zovele vissersjollen had gerepareerd, probleemloos voorzien van een modern gaffeltuigje. Ook de roef was typisch een jaren dertig product, alsof de jol verbouwd werd tot Sneekermeerkruiser met het tuig van een grote BM. Een dergelijke verbouwing, restauratie kunnen we dit immers niet noemen, is tegenwoordig niet meer gebruikelijk. Ook de rompvormen zijn uniformer geworden. Dankzij Gipon lijken ook de nieuwe Staverse jollen die als jacht zijn ontworpen wat rompvorm en tuigage betreft sterk op de originele vissersjollen, waar Gipon vervolgens wel zijn eigen stempel op heeft gedrukt.

Wat we tegenwoordig als een originele vissersjol zien, is echter minder origineel dan we graag willen geloven. Weliswaar zijn er de jollen op oude foto's, die immers sterk overeenkomen met de jollen uit die tijd die overgebleven zijn, maar zeker van de zaak kunnen we niet echt zijn. Die eiken scheepjes gingen 20 à 30 jaren mee en dan waren ze op. Dan waren ze rot en moest er groot onderhoud gepleegd worden, of de rottende jol werd verkocht (als pleziervaartuig) of ze werd achtergelaten in een hoekje van de haven om verder weg te rotten en langzaam maar zeker te verdwijnen. Dat kon bij diverse Zuiderzeehavens ook naast de haven, waar tegen de kust aan een waar schepenkerkhof met wrakken van botters kon ontstaan, even naast de haveningang. Bij de grote opknapbeurten in het verleden die dus zeer regelmatig plaats vonden, werd niet altijd heel zorgvuldig de oorspronkelijke vorm nagebouwd. Het ging de visser niet om het origineel, maar om een betrouwbaar en functioneel schip. Het ging de watersporter in die tijd evenmin om het origineel, maar om een jol die bleef drijven.

Maar ook als we wel streven naar originaliteit, is het niet altijd duidelijk wat dat betekende. Hoe zag een jol er van oorsprong uit? Er waren geen bouwtekeningen en er bestaan evemin foto's van jollen tijdens en direct na de bouw in de 19e eeuw.

Vanaf de zestiger jaren van de vorige eeuw ontstond er een bredere, romantische beweging onder vooral jongere watersporters die voormalige werkschepen gingen terugbrengen in de originele staat. In het midden van de zeventiger jaren werd de vereniging voor botterbehoud opgericht, maar voor die tijd waren al velen als individu of met enkele vrienden actief in de weer met oude schepen. Het was dezelfde tijd dat gesprekken met de laatste oud-vissers in voormalige Zuiderzeehavens werden opgetekend om die informatie vast te leggen voordat die verloren zou gaan. Die 'oral history' leverde overigens minder op dan graag gedacht werd. De ervaringen waren beperkt, het menselijk geheugen is zwak en creatief en hoe bijvoorbeeld met jollen werd gezeild en werd gevist in de 19e eeuw, was onbekend bij de vissers die in de zestiger

jaren geïnterviewd werden. Hun persoonlijke ervaring was 20e eeuws. Om toch meer te weten te komen, moeten we een beeld van de Staverse vissersjol uit de 19e eeuw zien te reconstrueren met de foto's, de schaarse informatie en het praktisch voorstellingsvermogen van dit moment.

Overigens zijn er wel grenzen aan het streven naar originaliteit. Kennis verzamelen en inzicht ontwikkelen is prima, maar als het om de schepen gaat, moeten die wel functioneren in de moderne tijd. Het is aardig als we een jolletje van minder dan 6 meter in geheel originele uitvoering reconstrueren, maar als niemand daarmee wil varen, hebben we een museumscheepje dat alleen maar kost en slechts weinig oplevert. Dat besef zou ons tolerant moeten maken bij de beoordeling van moderne Staverse jollen die door hun afmetingen en hun uitrusting eigenlijk maar weinig gemeen hebben met de originele visjollen, behalve dat ze een bolle kop, invallende boorden, een spiegel en een doorlopende kiel hebben. Zo zijn er in de dertiger jaren zijn bij Huisman in Ronduite fraaie jachtjollen gebouwd die vooral jachtjol zijn. Moeten we moeilijk doen over de vraag of deze schepen Staverse jol mogen heten?

De Ansjovis uit 1963, over de stevens 5.70 meter lang. De helmstok kan met vier personen in de kuip nauwelijks draaien.

De grote, negen meter lange Giponjollen van tegenwoordig zijn ook echt anders dan de kleine vissersjollen van ruim een eeuw geleden, maar ja, de watersporters van tegenwoordig zijn fysiek groter dan de vissers uit die tijd, de wensen op gebied van comfort en ruimte zijn onvergelijkbaar en de beschikbare middelen en technieken om het varen en het leven aan boord gemakkelijker te maken eveneens. Het is voor een scheepstype eigenlijk heel gezond, dat het meegroeit in de tijd.

De 9.00 meter jol van De Scheepsbouwers. Helaas is de mastkoker veel te hoog bij de vissermanuitvoering. De werf doet dit om op het roefschip en de visserman hetzelfde tuig te kunnen plaatsen. Zo'n schip is anders dan de kleine vissersjollen, maar het is wel ruim, gemakkelijk te zeilen is en het heeft karakter. Het tuig lager op de visserman plaatsen is vrij eenvoudig.

Natuurlijk schuurt het altijd wat aan de grenzen van een ontwikkeling, hoe tijdelijk die grenzen achteraf gezien ook blijken te zijn. De SSRP bewaakt de zuiverheid van de scheepstypen en heeft daar de handen aan vol, juist omdat tegenwoordig alles mogelijk is en de liefhebbers van bijvoorbeeld Staverse jollen niet kiezen voor een klein, oncomfortabel jolletje, maar voor een flink schip, voorzien van alle gemakken. Dat beperkt zich niet tot de grootte van het schip en de inrichting, maar betreft ook de uitrusting, de tuigage en de technische hulpmiddelen. We zien eigenlijk nooit meer een jol met een hennepzeil, zoals in de 19e eeuw gebruikelijk was. Nee, originele zeilen zijn van katoen, dat vanaf 1900 door zeilmakers werd gebruikt. Vanaf de zestiger jaren is er eindeloos gediscussieerd over het gebruik van dacron voor de zeilen. Nu de platbodemzeilers van weleer een jaartje ouder worden, wordt het plotseling geaccepteerd dat er hydraulische lieren worden aangebracht, dat een rolfok wordt gemonteerd, dat masten strijkbaar worden gemaakt met hydrauliek. Dat jollen uitgerust zijn met moderne scheepsdiesels en elektrische installaties voor verlichting, keuken, koelkast. Ook de boegschroef begint normaal worden. Dat alles omdat deze watersporters houden van een traditioneel schip, maar daar wel in willen varen zonder grote lichamelijke inspanningen, gevaarlijke strapatsen en oncomfortabele omstandigheden. Als je de traditionele, klassieke jachten een toekomst wenst, is het verstandiger deze moderne ontwikkeling niet te verketteren op grond van misplaatste originaliteitsideeën, maar in te passen op een esthetisch acceptabele wijze in de vormgeving van deze jachten.

De 9.00 meter jol KP 145 op de IJssel bij Kampen. Ongebruikelijk groot, maar zo op de foto wel een fraai schip. In werkelijkheid komt het voorschip echter wat hoog en lomp over, mede omdat het niet door een boeisel en stuizen optisch onderbroken wordt zoals bij andere platbodems.

Een tot jacht verbouwde vissersjol naast een jachtjol van Huisman uit Ronduite. De grote jachtjollen van Huisman zijn vooral luxe platbodemjachten en hebben eigenlijk maar weinig gemeen met de vissersjollen waar ze de naam van hebben overgenomen. Datzelfde geldt natuurlijk ook voor vele moderne stalen Staverse jollen.

Die tolerantie neemt niet weg, dat het duidelijk moet zijn dat Staverse jollen oorspronkelijk kleine, houten vissersjollen waren die eigenlijk maar weinig gemeen hebben met de grote, comfortabele jachten die tegenwoordig 'Staverse jol' worden genoemd.

Reeds in de dertiger jaren waren er platbodemliefhebbers die Staverse jollen lieten bouwen van rond de negen meter. Die schepen werden bovendien vaak uitgedost met een berghout, terwijl de vissersjollen juist geen berghout hadden. Het lijkt erop, dat deze watersporters graag met een platbodemjacht willen varen, maar liever geen zijzwaarden bedienen en om die reden een grote, luxe uitgeruste Staverse jol laten bouwen. Die jol lijkt natuurlijk in niets op de vissersjollen uit Stavoren, maar dat was ook niet de bedoeling. Het ging erom een platbodem te hebben met een kiel, dus werd het een jol. Dat bleek vervolgens een uitermate praktisch schip te zijn, gemakkelijk te varen, met veel ruimte aan boord en behoorlijk zeewaardig, dus niemand klaagde.

Lange, laagstaande gaffels

Juist op oude foto's van jollen rond 1900 zien we scheepjes met een gaffel die langer is dan tegenwoordig 'origineel' wordt gevonden. Bovendien stond die gaffel tamelijk laag. De reden moet gezocht worden in het veelal ontbreken van een giek. Aan de wind zeilende wordt het zeil strak naar achteren getrokken en is er niet veel aan de hand, maar met ruimere koersen gaat het zonder giek mis. Dan wil het grootzeil niet spreiden. De stuurman trekt de schoothoek naar achteren en naar binnen, waardoor het grootzeil verandert in een zak die de wind vasthoudt, want er is geen giek die het grootzeil vlak houdt en spreidt. Met een lange gaffel die het zeil ver naar buiten brengt, zal het grootzeil ook op ruimere koersen nog wat gespreid worden. Tenminste meer dan met een korte gaffel. Een torentuig zonder giek is op ruimere koersen niets waard. Er is dan toch een spriet of een gaffel nodig om het grootzeil enigszins uit te laten staan.

De jol 'Jason' in de jaren twintig, toen van Huib Koel uit Wormerveer, met een lange gaffel, voorzien van een gaffeltopzeil en een mast met steng en zaling. Gaffeltopzeilen werden begin 1900 overigens ook op boeiers en op Lemster visaken toegepast, maar dat alleen tijdens zeilwedstrijden. Het grootzeil van de Jason komt aardig overeen met dat van De Halve Maen van Fred Thomas, ook uit de twintiger jaren.

Links een Staverse jol met een grootzeil met lange gaffel, zoals rond 1900 gebruikelijk was.

Sneekermeer 1925. Jollen tijdens een wedstrijd van de Sneeker Zeil Club. Jollen met lhoge masten (langer dan de lengte van het schip) en lange gaffels, zodat er een flink tuig gevoerd kan worden.

De doorlopende kiel is niet alleen een zegen…

Veel jollenzeilers zijn blij met de kiel van hun schip. Geen zijzwaarden en toch een ondiep schip dat bijna overal kan komen. De effectiviteit van de kiel bij het opkruisen is echter sub-optimaal. Ook wordt vaak gezegd, dat de jol zo moeizaam door de wind gaat vanwege de lange kiel. Door de kiel laat een jol zich ook nog eens moeilijk slepen en de koersstabiliteit die je mag verwachten bij een schip met een lange kiel valt in de praktijk vaak tegen, doordat veel jollen erg loefgierig zijn. Het is dus niet zo raar dat de vissers vroeger al experimenteerden met de kiel. Zo zaagden sommigen achter een gat in de kiel om het wenden te verbeteren, wat niet bleek te helpen. Anderen bevestigden een stuk spoorrail onder de kiel om beter aan de wind te kunnen varen. Ook watersporters hebben geprobeerd de zeileigenschappen van hun jol te verbeteren door bijvoorbeeld de kiel voor een deel te verdiepen. Een goed voorbeeld daarvan is de jol 'De Goede Hoop'. De verdieping (ballast) is niet over de hele lengte is aangebracht, maar alleen onder de roef. Zo gaat het lateraalpunt naar achteren en zal deze jol minder loefgierig zijn. Bij de Friso van Eysinga heeft Wildschut een geheel andere constructie toegepast. Geen kiel onder de roef. De doorlopende ondiepe kiel wordt echter beschouwd als een essentieel kenmerk van een Staverse jol, maar die kwalificatie leidt er tevens toe, dat er onder water geen verbeteringen mogelijk zijn die kunnen leiden tot een beter zeilend schip. Ook de moderne stalen jollen worden min of meer gedachtenloos voorzien van een lange kiel die de zeileigenschappen van deze jollen beperkt.

De Goede Hoop, een door Brandsma gerestaureerde vissersjol, die later nog eens bij Martijn Perdijk onder handen genomen, met een met ballast verdiepte kiel die niet 'origineel' is, maar blijkbaar voor de eigenaar wel van belang blijft. De verdieping loopy niet door naar voren, waardoor de loefgierigheid vermindert. Om dezelfde reden was bij de ST 48 in de jaren zeventig een nog groter stuk van de kiel verwijderd.

De Roosjenjol ST 48 bleek bij de restauratie in 1972 een aangepaste kiel te hebben, vergelijkbaar met die van De Goede Hoop, maar dan meer uitgesproken. Aan de voorkant tot onder de mast was de kiel verwijderd op een kielbalk van 8 cm. na. Daarna een verdieping met een ballastdeel die doorliep tot aan het roer. De eigenaar, Richard Bakker, liet de kiel in die staat, want het beviel uitstekend.

Heeg, 2016. De jachtjol 'Bruintje Beer', ontworpen door Henk Tingen en gebouwd bij Huisman.

Het probleem van loefgierigheid bij Staverse jollen heeft Henk Tingen bij zijn ontwerp voor 'Bruintje Beer' op een slimme manier aangepakt. Hij voelde zich blijkbaar wel gebonden aan de lange, doorlopende kiel. Om het lateraal punt, het zwaartepunt van het onderwaterschip van opzij gezien, naar achteren te krijgen om de loefgierigheid te verminderen, ontwierp hij een ondiepe kiel die van voor naar achteren steeds dieper steekt. Een bekend ontwerp voor klassieke zeewaardige zeiljachten en zeilkotters nam hij over bij zijn ontwerp van deze Staverse jol. Het diepste punt van het schip ligt helemaal achter bij het roer, terwijl de kiel bij de voorsteven helemaal niet zo diep steekt.

Of deze constructie ook helpt om de jol sneller overstag te laten gaan, betwijfel ik. Het draaipunt bij een jol ligt bij de grootste breedte, iets voor de mast. Dan helpt het niet, dat deze jol achter diep steekt. Een ander nadeel van een ondiepe kiel die naar achteren dieper wordt, is de geringe diepte onder de mast, wat nu net de plek is waar je graag de kiel van ballast zou willen voorzien. Jollen hebben vaak broodjes lood als binnenballast, maar veel effectiever is het om loodballast zo laag mogelijk in de kiel aan te brengen. Natuurlijk niet onder de kuip, maar onder de mast en helaas steekt de kiel daar niet erg diep. Voor de vissers was de ondiepe, lange kiel belangrijk, want zo konden zij varen zonder zwaarden en waren ze ook in staat de jol voor de winter op het droge te trekken. Voor de vissers was de lange, doorlopende kiel functioneel. Dat is bij de jachtjollen van tegenwoordig niet het geval. Jachten worden tegenwoordig met een kraan uit het water getild en op een bok geplaatst. Eigenlijk is er ruimte om met frisse blik naar die lange kiel van de Staverse jol te kijken. Die is voor jachten niet functioneel en heeft zeiltechnisch te veel beperkingen. Er zijn al jollen met een aangepaste kiel, met een midzwaard en met een kiel-midzwaard waarbij het zwaard is opgenomen in een ondiepe vinkiel.

Woubrugge. De jol 'Soete Deern'op de kant voor winterberging. Een schip van 8 meter, ontwerp Gipon, is in 1978 gebouwd bij Alukon in Bedum. Opmerkelijk is de kortere kiel met vrijhangende scheg. Het positief effect ervan bij het overstaggaan is te verwaarlozen.

Drachten. Bij mijn Staverse jol 'Volharding' heb ik reeds in 1972 een stuk uit de kiel laten halen waarbij tevens de met lood gevulde pijp is gehalveerd en het achterste deel onder het voorste is geplaatst. Diepgang 1.15 m. In 1976 heb ik de jol verlengd met 80 cm., waarbij de kiel bleef staan.Het door de wind gaan op het IJsselmeer verbeterde met deze korte kiel nauwelijks. Dat veranderde pas met het aanbrengen van het grote balansroer en door te zorgen voor voldoende snelheid bij het overstaggaan.

Een wel heel **bijzonder scheepje** is de Staverse jol Antje. Een zelfbouwjol van polyester naar een ontwerp van Gipon. Het kostte de eigenaar Jan Kracht uit Zaandam in 1989 1600 werkuren, dus een vol jaar werk. In 2016 wordt deze jol in Groningen te koop aangeboden. Een groot schip van 8.60 meter lang en 3.40 meter breed, met een te weinig markante zeeg die bovendien naar achteren blijft aflopen. Het opvallende is uiteraard het ontbreken van de doorlopende kiel. De jol ligt op een foto gewoon plat op de buik op het drooggevallen wad bij Schier. Het is een jol met een midzwaard en een balansroer. Diepgang 0.70 m. / 1.70 meter.
Op de foto van het interieur is de zwaardkast te zien die de kajuit splijt. Het tuig ziet er traditioneel uit. De mast is ongestaagd en staat in een zware koker. De mast kan eenvoudig gestreken worden met een contragewicht, wat echter wel altijd enige lekkage oplevert bij de mastkoker, wat een manchet om de mast moet verhinderen. Het voorstag met de rolfok is bij een ongestaagde mast natuurlijk moeilijk op spanning te krijgen. Onder aan de rolfok is tegen het dek aan een lier gemonteerd om voldoende spanning op het voorlijk te kunnen krijgen. Een dergelijke jol wordt natuurlijk niet opgenomen in het Stamboek, maar het kan als zodanig een heel interessant zeilschip zijn om mee te varen.

Een polyester Staversejol met midzwaard en strijkbare mast met contragewicht, zonder wanten, maar wel een rolfok.

De polyester jol op z'n ligplaats in Groningen.

Droogvallen op het wad bij Schiermonnikoog is met midzwaard geen probleem.

De Staverse jol AK 88 die Erik Slagmoolen bouwde naar eigen ontwerp. Thedo Fruithof, in die tijd conservator bij het Zuiderzeemuseum, experimenteerde met een spriettuig op deze jol. "Het zeilde echter voor geen meter", zo verklaarde hij later.

Het spriettuig als eerste zeiluitvoering van de jol?

Jarenlang werd beweerd dat de vissersjollen aanvankelijk, in de 19e eeuw, voorzien waren van een spriettuig dat geleidelijk evolueerde naar een bezaantuig (met gaffel en giek). Er is geen reden deze veronderstelling aan te hangen. Er is geen enkel concreet bewijs voor, behalve dat de jollen in Stavoren een keer een wedstrijd hebben gezeild in een klasse voor sprietboten. Wat daar onder verstaan werd, is voor ons echter niet helemaal duidelijk. Thedo Fruithof uit Andijk heeft het spriettuig een keer uitgeprobeerd op de AK 88, een jol die Erik Slagmoolen, bijna buurman van Thedo, in 1988 bij zijn huisje tegen de dijk van Andijk, had gemaakt.

Later vroeg ik Thedo naar zijn ervaringen met het spriettuig op een jol. Hij had deze jol niet zo getuigd omdat hij dacht dat dit oorspronkelijk was. Hij wilde het gewoon eens proberen, "maar het zeilde voor geen meter."

Enkhuizen, de AK 88 van Thedo Fruithof met spriettuig en een aap, als experiment. (Foto: Ria Snijder)

Het was bij Staverse vissers gebruikelijk om geen giek te gebruiken. Van een giek hadden ze op een jol tijdens het vissen alleen maar last. Zolang ze niet heel ver de Zuiderzee op gingen, dus vrij dicht bij de haven bleven, voldeed een gaffelzeil zonder giek. Bij scheepjes met een spriettuig, zoals de punters, is dit ook gebruikelijk. Aan de wind trekt de schoot het zeil strak en is er geen probleem. Pas bij halve wind en ruimer wreekt zich het ontbreken van de giek. Dan trekt de schipper de schoothoek van het grootzeil naar binnen en ontstaat er een zak.

De Staverse vissers gebruikten op hun jollen vaak een relatief lange, laagstaande gaffel die net als een spriet het grootzeil behoorlijk spreidt. Ook op ruime koersen. Een torentuig zonder giek (bij grundels en kubboten) zakt op ruime koersen in en wordt onbruikbaar. Het grote voordeel van het weglaten van de giek is het gemak waarmee de kuip vrij gemaakt kan worden om te werken. Bij jollen trekt de knecht de nok neer en draait de geilijn een paar keer om het zeil en de mast. Het grootzeil blijft aangeslagen, maar zit niemand in de weg en vangt geen wind.

Harddraverij en Hardzeilpartij
te Stavoren.

De gezamenlijke Kasteleins en eenige Liefhebbers gedenken met vereischte permissie, op Vrijdag den 3 October e. k. te laten

VERHARDDRAVEN:

door Paarden, welke geen Prijs hebben gewonnen (uitgezonderd driejarige) en tot genoegen der Keurmeesters zijn:

Eene extra fraaije en elegante PENDULE.

Aangifte vóór elf uur — Draven ten 2 uur.

En op Zaturdag den 4 October e. k. te laten

VERHARDZEILEN OP ZEE:

I. Door Vracht- en Beurtschepen niet meer metende dan twintig ton en getuigd met Zeil- en Stagfok:

Een fraai met ZILVER gemonteerd INKTSTEL

TOT PRIJS en

Twee ZILVEREREN SUIKERSTROOIJERS

TOT PREMIE.

II. Door Visschersbooten en Jollen getuigd met Sprietzeil en Fok:

PRIJS en PREMIE nader te bepalen.

Aangifte vóór elf ure. Zeilen ten één ure.

Alles vrij te vereeren.

LC 26-09-1862

LC 1062

STAVOREN, 8 October. Aan de harddraverij hebben vrijdag jl. 16 paarden deelgenomen, meerendeels flinke dravers, en is de prijs, eene fraaije pendule, behaald door de bruine ruin van A. R. van der Ploeg te Koudum.

Voor den zeilwedstrijd waren zaturdag ingeschreven 7 vracht- en beurtschepen, waarvan de prijs, een met zilver gemonteerd inktstel, behaald werd door het *Fortuin* van W. L. van der Hoff, van Bakhuizen, en de premie, twee zilveren suikerstrooijers, door de *Jonge Jacob*, van J. van der Veer te Stavoren. Voor de visschersjollen waren drie ingeschreven en werd de prijs, een porseleinen theeservies, behaald door M. Boom te Stavoren. Voor de platte booten waren 4 ingeschreven, en is de prijs, een paar elegante sigarenbekers, behaald door Ids Harmens de Roos te Stavoren.

Beide volksfeesten werden begunstigd door fraai weder — vele toeschouwers — en liep in de beste orde af.

Uit de Leeuwarder Courant van september/oktober 1862

De Pinas als voorbeeld van een jol uit de omgeving van Amsterdam, met rechtopstaande boorden (en een berghout). Die rechtopstaande boorden kwamen vaker voor bij jollen van de Hollandse kust.

Jollen met rechte boorden

Uit de omgeving van Amsterdam, van Muiden tot Marken, zijn ook jollen bekend die daar gebouwd zijn en het bijzondere kenmerk van de naar binnen gebogen boorden van de Staverse jol missen. Zoals bijvoorbeeld bij De Pinas van de jachtarchitect H. Lunstroo, die zijn scheepje bovendien van een berghout had voorzien.

Hoe origineel zijn die naar binnen vallende boorden? Ze horen duidelijk bij de vissersjollen die in Friesland zijn gebouwd. Die vormgeving is echter minder opmerkelijk dan vaak is beweerd. De meeste vissersschepen hebben een naar binnenvallend boeisel boven het berghout. Denk het berghout weg en je ziet de vorm van de Staverse jol. Een naar binnenvallend boeisel zorgt voor een gunstige stand van de zijzwaarden onder enige helling, maar leidt er ook toe dat het boord onder enige helling haaks op het wateroppervlak staat. Die stand van het lijboord voorkomt dat het water gemakkelijk over de rand naar binnen komt. Er zijn ook theorieën waarbij de vermeende zeewaardigheid van de jol gerelateerd wordt aan die naar binnen vallende boorden. Dat is echter moeilijk theoretisch te onderbouwen. Voor de stabiliteit van de jol zou het immers beter zijn als de boorden uitlopen en juist niet naar binnen vallen. Voor de zeewaardigheid zou het ook gewenst zijn als de jol wat minder vormstabiliteit had en wat meer gewichtsstabiliteit. Die brede platte buik zorgt juist voor een ruwe beweging bij korte golven en een beperkte stabiliteit onder helling.

Jollen als motorboot

De watersport vergrijst en voor oudere mensen kan ook het zeilen met een jol wel eens te inspannend worden. Nu de markt voor gebruikte schepen is ingezakt, zie je steeds vaker dat zeilers hun schip ombouwen tot een motorboot. Ook bij Staverse jollen.

Deze ijzeren jol uit Breukelen heeft een kop die sterk lijkt op die van de ST 56. De boorden vallen echter nauwelijks naar binnen. Als jacht gebouwd of een nog onbekende oud-visserrman? Gelet op de botteloef is er in vroeger dagen mee gezeild. Eigenaar: Rob Lever uit Leiden.

Zeilers die op hun oude dag hun schip ombouwen tot motorboot doen dat natuurlijk een beetje met pijn in het hart. Maar ze ontdekken vervolgens wel vaarroutes waar ze met hun zeilschip nooit kwamen vanwege een of meer vaste bruggen, vanwege de bebossing en noem maar op. Zonde van het zeilschip? Welnee, zo'n motorboot is zonder veel moeite weer om te bouwen tot een zeilende jol.

De jol van de familie Hondebrink uit Almelo, aangepast aan de wensen en mogelijkheden van dat moment. Deze jol is na verkoop weer opgeknapt en zeilklaar gemaakt door de nieuwe eigenaar.

11

Varen met jollen

Vissersjollen als zeilschip

Bij informatie over Staverse jollen leest men vrijwel altijd, dat de eerste jollen een spriettuig voerden en dat pas later het bezaantuig (met gaffel) voor de jol het normale tuig werd. Die voorstelling van zaken is echter niet gebaseerd op harde feiten, maar op slechts één krantenberichtje. In de *Leeuwarder Courant* van 23 sept. 1862 wordt in een advertentie voor een "hardzeilpartij" te Stavoren gerept van "Visschersbooten en Jollen getuigd met Sprietzeil en Fok". Dat lijkt duidelijk, maar hoe was dat bedoeld? In die tijd kende men geen eenheidsklassen. Iedere boot was weer anders. Bij zeilwedstrijden werd gekeken welke zeilers er naar aanleiding van de advertenties op kwamen dagen en werd ter plekke de uiteindelijke indeling in wedstrijdklassen gemaakt. De wedstrijd bij Stavoren was voor vrachtschepen en de genoemde vissersscheepjes. Uit het wedstrijdverslag *(LC,* 14 okt. 1862) blijkt, dat de wedstrijd uiteindelijk gehouden is voor drie groepen: de vrachtschepen, de "visschersjollen" (drie stuks) en de "platte booten" (vier stuks). Geen woord meer over sprietzeilen. Wat bedoelde men in 1862 overigens precies met de term "sprietzeil"? Viel daar het gaffelzeil-zonder-giek ook onder? Het verschil met het spriettuig is immers niet zo groot. Het is goed voorstelbaar, dat deze vorm van het grootzeil, waarbij de spriet niet diagonaal naar de nok loopt maar als gaffel langs de bovenkant van het vierhoekige zeil, voor de organisatoren van de zeilwedstrijd een (voor de wedstrijd acceptabele) vorm van een 'sprietzeil' was.

Stavoren, omstreeks 1900. De overkapping van het perron bij het station is van 1890. De zeeglijn en de valling van de voorsteven wijken duidelijk af van de meer terughoudende, robuuste vorm van de Wildschutjollen. De HL 84 lijkt meer op de nu bekende jollen. De huidige jol ST 22 lijkt op de jollen ST 48 en ST 28 (helemaal rechts). De ST 48 op de foto is een ander schip dan de huidige ST 48, want die was toen nog de ST 49.

Een jaar later wordt deze wedstrijd georganiseerd voor vracht- en beurtschepen en "*gewone* Visschersjollen". Deze jollen zullen echter niet varen. "De aalvisscherij verhinderde dat de visschersjollen daaraan deel konden nemen." (*LC,* 13 okt. 1863) De

wedstrijd voor 'visschersjollen' wordt daarom verschoven naar 31 oktober. Wat wordt er deze keer bedoeld met '*gewone* vissersjollen'? Is dat cursief gezette *'gewone'* ter onderscheiding van andere vissersjollen? Dat valt opnieuw te betwijfelen. Het is de vraag of de organisatoren van deze hardzeilpartijen hun uitnodigingen zo doelgericht en precies formuleerden. Die wedstrijd ging overigens ook niet door vanwege een storm. Wel hebben vijf vissers die dag het voor Stavoren gestrande tjalkschip *Catharina* weer vlot gekregen en behouden naar Workum gebracht.

Een model van een jol met spriettuig van hett Fries Scheepvaartmuseum. Gebouwd door F.van Meekeren in 1935. De vraag is, of jollen ooit zo zijn getuigd.

De 'klapgaffel' als innovatie

Wat het spriettuig betreft, dit oer-Hollandse zeil dat door de eeuwen gebruikt is op Nederlandse schepen, voldoet niet op zee. De spriet zwaait vervaarlijk in zeegang, maakt het tuig topzwaar en laat het schip over slechts één boeg enigszins redelijk zeilen. Het is daarom geen wonder dat de visserschepen op de Zuiderzee in de 19e eeuw allemaal het dan moderne bezaantuig voerden (een grootzeil met gaffel en giek). Het spriettuig voldeed wel op het binnenwater, waar het grootzeil door de spriet in de nok nog een

groot oppervlak heeft, zodat er tussen de hoge oevers nog wat wind opgevangen kon worden. De Friese scheepsbouwkundige F. N. van Loon noemde de overstap van het spriettuig op het bezaantuig bij zeegaande schepen in 1838 echter "een voorbeeld voor de wereld". Folkert Nicolaas van Loon legde vroeg in de 19e eeuw de basis voor een wetenschappelijke scheepsbouwkunde. Hij faciliteerde scheepsbouwers bij het maken en gebruiken van scheepstekeningen en deed praktijkproeven met modellen om ook bedrijfsschepen sneller en beter te laten zeilen. In Stavoren werd vanaf 1860 op de werf van Roosjen af en toe een vissersjol gebouwd. Roosjen was ongetwijfeld op de hoogte van de ideeën van Van Loon, die daarmee immers flink aan de weg timmerde. Zijn nieuwe vissersjol kende tal van innovaties die voor die tijd en plaats heel bijzonder zijn. Geen enkel ander vissersscheepje uit de omgeving was voorzien van een lange kiel. De boorden van de jol zijn helemaal glad gemaakt en buigen naar binnen, wat nieuw was bij scheepjes zonder berghout/boeisel. Waarom zou een scheepsbouwer die zo vernieuwend bezig is, vervolgens bij de keuze van het tuig kiezen voor een sprietzeil? Terwijl op dat moment iedere scheepsbouwer wist dat die tuigvorm niet voldoet bij een zeegaand scheepje? Dat was vragen om moeilijkheden, terwijl het betere alternatief bekend was. Nu zijn er in werkelijkheid ook geen harde aanwijzingen dat de eerste vissersjollen inderdaad uitgerust waren met een spriettuig. Van jollen met een spriettuig bestaan geen historische afbeeldingen en evenmin concrete beschrijvingen.
Ook van de oud-vissers die door Jan Visser in Stavoren zijn geïnterviewd wist niemand zich een spriettuig te herinneren. De enige aanwijzing is die ene advertentie uit 1862 die verwijst naar het sprietzeil en er zijn later enige modellen gebouwd van jollen met een spriettuig. Maar op welke informatie hebben die modelbouwers zich meer dan een halve eeuw later gebaseerd? Dat is onbekend.
Wel gebruikelijk bij de Staverse jollen uit de 19e eeuw is een grootzeil met een gaffel zonder giek. Dat is de normale tuigvorm voor jollen op foto's die rond 1900 zijn gemaakt. Op die foto's zien we jollen die eind 1800 gebouwd zijn. Net als bij het spriettuig wordt dat grootzeil-zonder-giek vanuit de schoothoek 'bestuurd'. De belangrijkste nadelen van het spriettuig worden voorkomen, terwijl het voordeel van de afwezigheid van een giek blijft. De spriet (in de vorm van een gaffel) is nu veel lichter en zit bovenaan het zeil, zodat dit over beide boegen gelijkwaardig te gebruiken is. Net als bij het sprietzeil werd dit tuig niet gestreken als het schip stillag. De visser haalde de nok van de gaffel met een geilijn recht naar beneden, de schoot gaat naar voren en het grootzeil is buiten bedrijf. Hij draait de geilijn een paar keer om het zeil en de mast, zodat de wind er geen vat op kan hebben. Met wat ik hier noem 'een klapgaffel', die scharniert om de gaffelklauw, kan de schipper uitermate handig zijn grootzeil in en buiten gebruik stellen, waarbij de kuip direct bedrijfsklaar is. Geen zwaaiende giek boven de hoofden. Ook geen rondhouten met gestreken grootzeil in de kleine kuip. De kuip is vrij om te werken.

Zeilen zonder giek blijft echter problematisch. Het grootzeil blijft niet mooi vlak zodra de schoot iets gevierd wordt. De zijwaartse krachten worden versterkt ten koste van de voorwaartse stuwing. Dat schiet dus niet op zonder giek. De keuze zo te zeilen is echter ingegeven door de functionaliteit tijdens het vissen en het ontbreken van concurrentie

bij de aalvisserij, waar de Staverse vissers in de 19e eeuw leverden aan de vishandelaren uit Heeg en Gaastmeer tegen vaste prijzen.

Model van een Staverse jol met gaffeltuig zonder giek en met een volledig bezaantuig. (ZZM)

Molkwerum, ca. 1930. De vissers van Molkwerum beschikten over een beschutte ligplaats achter het provinciale hoofd, voorzien van een paalscherm met aan de binnenzijde een steiger voor de oude (spui)sluis. Op de foto is bij de jollen het grootzeil gegeid. Met "de nok neer" en het grootzeil om de mast, is de kuip vrij om effectief te kunnen werken. Let op het ontbreken zijstagen en zelfs van een voorstag. Het ontbreken van verstaging is voor de vissers heel functioneel bij het halen van de netten.

Functionaliteit bij het vissen was doorslaggevend voor het zeilplan

Er kan mijns inziens niet gesproken worden van een autonome zeiltechnische ontwikkeling bij de verschillende tuigage van Staverse jollen. Er vindt niet een soort natuurlijke ontwikkeling plaats, waarbij de jollen aanvankelijk van een simpel spriettuig werden voorzien en er aldoende het inzicht ontstond dat een jol beter zeilde met een gaffeltuig zonder giek. Bij voortschrijdend inzicht zou er dan een optimalisatie volgen, waarbij de jol getuigd wordt met een bezaantuig, met fok en kluiver. Zo wordt dat beschreven bij bijvoorbeeld Huitema en ook bij Kooijman. De vissers uit Stavoren hadden in de 19e eeuw zo'n leerproces helemaal niet nodig, want het best zeilende tuig was toen al jaren bekend. Dat was het bezaantuig. Alle vissersschepen op de Zuiderzee waren ermee voorzien. De manier van tuigen van een jol is daarom geen kwestie van zeiltechnisch inzicht, maar een praktische afweging voor de vissers. Het gaat om functionaliteit tijdens het werk aan boord.

Vissers van Laaksum, ca. 1916. Voorste rij vlnr Wietze Boersma; Otte Heijes; Cees Melchers; Jan de Vries ((schort); Sietze Visser met Trijntje; Ype Salverda; Sytze W Visser; Jozef Vogelzang; Anne Bakker en Frouke Vogelzang. Achterste rij: Wigle Visser; Siebolt de Vries; Jan W de Vries; Sietze Boersma; Thomas Bakker (witte boord); Yke Vries en Jan Wigles Visser. (foto: archief Jan Visser). Achter de vissers een tweetal jollen die met vereende krachten op de kant zijn getrokken voor onderhoud. Hoe kreeg men daar in Laaksum die jollen op de wal? **Jacob S Visser** *wist dat te vertellen:" Met un takel! Mar we wachtten earst hooch water òf. As 't water dan hooch genoech war dan kwam 'r un dubbele staaldraad om 'e jòl heen. An dy staaldraad sat un izeren band met un paar ogen en dy paste krekt om 'e achtersteven, dy draad sat dus om 'e hele jòl heen. An 'e foarsteven wurdde dy draad so fast maakt sodat 'r nyt omhooch strúpe kon. Met hulp fan un takel en un keppel fisserlui 'r foar te trekken, nou dan hast se der nòchal gauw út hoar. Stond 't water mar un klein êndsy beneden 'e kant dan konst de kòp op 'e wal trekke en dan trokken we se de wal op. Elk jaar kwam de jòl 'r út en dan stonnen se de hele winter op 'e wal. Want as 't fisken deen war dan waren je feitlek ferlegen met dy jòlen in 'e haven. De jòlen moesten je altiid met twy touwen over de haven heen fast make. De folle see stond dan in 'e haven nou en dan gingen dy jòlen tekeer en dan leiden se op mekar te rossen. Om frij fan mekar te lêgen hast allerhande touwen útstaan. Wij hadden un nije jòl mar op laast doe konst siën dat de spigel 'r út rukt war."*

Zeiltechnisch zou een vinkiel voor een jol ook veel effectiever zijn dan de ondiepe doorlopende kiel waarmee ze al die tijd is uitgerust. Voor deze vissers was een vinkiel echter heel onpraktisch, want zij trokken de jollen voor onderhoud op de kant en zouden daarbij van een vinkiel veel last hebben. Helaas is die veel besproken kiel van de jol natuurlijk wel te ondiep om goed mee aan de wind te kunnen zeilen. De kiel steekt niet diep genoeg. Jollen zeilen aan de wind het beste, als ze zoveel mogelijk rechtop worden gevaren. Onder helling verdwijnt de kiel achter de brede kim. De kiel wordt nutteloos en het schip zal verlijeren.

Huitema weet te melden dat de oude jol van de visser Zeldenrust uit Molkwerum, die in 1916-1917 werd gesloopt, een lage kiel had die later verhoogd is, "om – volgens de eigenaar – de zeilcapaciteiten te verhogen" (Huitema, 1962, p.158). Rechtop varen is bij de jol dus belangrijk (en voor het gevoel comfortabel), maar dat beperkt de schipper wel in z'n zeiltechnische mogelijkheden bij harde wind. Om bij harde wind goed van de lagewal weg te komen, moet een zeilschip vaart maken en daarvoor moet je voldoende zeil zetten. Maar veel zeil leidt bij de jol tot die ongewenste helling, waardoor het schip sterk verlijert. Zeiltechnisch is deze ondiepe kiel dus allesbehalve ideaal. Bij harde wind kan het schip aan de wind geen hoogte meer lopen.

Jollen zijn aan de wind niet op hun best

"Voor de wind is iedereen een hardzeiler", zo luidt het gezegde. Het is niet helemaal waar, maar het klopt wel. Voor de wind heeft de schipper veel minder invloed op het zeilresultaat dan scherp aan de wind en in het kruisrak.

Vrijwel alle adviezen over optimaal trimmen van het schip en zo goed mogelijk zeilen, hebben betrekking op het aan de wind zeilen. Zodra de wind ruimer dan half binnenkomt, ontstaat er een geheel andere situatie. Dan wordt de trim veel minder belangrijk, dan komt het erop aan met het zeil zoveel mogelijk wind te vangen en zich voort te laten stuwen door de wind die minder krachtig wordt naarmate het schip sneller vooruit gaat.

Met ruime wind mogen de zeilen er rond en bol bij staan. Het gaat erom zoveel mogelijk wind vast te houden. Juist platbodemjachten zijn door hun rompvorm en tuigage geschikt voor deze vorm van zeilen. Bij het varen met ruime wind komt het niet zo precies. Je gaat altijd wel aardig vooruit.

Hoe anders is dat aan de wind. Platbodemjachten hebben door hun vormen van romp en tuigage dan alles tegen om er gemakkelijk wat goeds van te maken. Aan de wind zeilen met een platbodem valt tegen en al helemaal met een Staverse jol. Juist omdat het aan de wind zeilen niet de eerste natuur van een jol is, wordt het de moeite waard om er alles aan te doen om een jol tenminste zo goed mogelijk aan de wind te laten zeilen. De bekende adviezen over het trimmen van de zeilen en het koersen aan de wind zijn daarmee a fortiori van belang voor een jollenzeiler. De belangrijkste punten zet ik hier op een rij.

Bij de bovenste twee jollen is te zien hoe de roef zorgt voor een hogere plaatsing van het tuig. De stabiliteit van een jachtjol is niet alleen minder door het hoogliggende gewicht van de roef, maar ook door de hogere plaatsing van het tuig op de romp. Bij de onderste twee jollen heeft de linker jol ('Koos' van Rufus) een modern hoog tuig en zeilt rechts de HL 62 met een m.i. te laag tuig (dat te hoog boven de romp staat). Bij een gelijk zeiloppervlak is een hoog, smal tuig effectiever dan een laag en breed. De fok laag over het voordek is effectief, maar belemmert het uitzicht naar voren. Een ruit in de fok is 'not done'.

Stavoren, 1972. De HL 62 na de herdenking 100-jaar vluchthaven Laaksum. (Foto: F. de Vreeze)

Zorg dat het voorstag aan de wind snaarstrak staat

Wat bij ruime wind gunstig is, hoeft dat aan de wind niet te zijn. Voor de wind moet je de wind opvangen en je voort laten duwen, maar aan de wind moet de wind langs de zeilen strijken en daardoor kracht op het zeil uitoefenen. Voor de wind mag het voorstag wel wat meegeven en mogen de zeilen mooi opbollen om de wind vast te houden. Aan de wind ligt dat echter anders. Dan moet het voorstag snaarstrak staan, wat hij meestal niet doet. In de haven lijkt het nog wel wat, maar onder zeil blijkt de windkracht de mast naar voren te duwen en zelfs iets te kunnen buigen. Daardoor krijgt het voorstag ruimte en staat in een mooie boog, wat nu net niet de bedoeling is. De mast moet dus in bedwang worden gehouden, bijvoorbeeld met wanten die ver naar achteren staan. Vooral bij wat langere masten is het nodig voor dat doel bakstagen te voeren. Dat was niet gebruikelijk op jollen en niemand zit daar ook op te wachten. Toen scherpe jachten overgingen naar het torentuig, werd het mogelijk een achterstag te monteren en de bakstagen te laten vervallen. Dat was een opluchting. Dat scheelde veel gedoe in de kuip. Maar helaas, voor jollen die het aan de wind goed willen doen, zijn bakstagen noodzakelijk om het voorstag op spanning te houden. Bij andere snelzeilende platbodems als de Lemsteraken zijn de bakstagen al helemaal ingeburgerd en veel moderne jollen hebben ze ook. In een kruisrak op het binnenwater zijn bakstagen die steeds losgegooid en aangehaald moeten worden een ellende, maar op lange trajecten maakt dat niet veel uit. Als je weinig of niet overstag gaat, hoef je ook bijna niets te doen aan een gespannen bakstag.

De bakstagen op 'Jonge Jan' worden aangehaald met een takel en een selftailing lier.

Een snaarstrak voorstag moet ertoe leiden dat het voorlijk van de fok die aan dat stag wordt gehesen mooi recht blijft. Dat stelt ook eisen aan die fok, anders zie je, dat het voorstag strak staat, terwijl het voorlijk van de fok dat niet doet, zodat alle moeite voor niets was. Op originele vissersjollen willen ze geen wanten, zeker geen bakstagen en ook geen kunststof vallen gebruiken. Daar zijn de zware masten ongestaagd en is het lopend want van hennep dat weerbestendig is gemaakt met een beetje bruine teer. Voor de kenners staat dat mooi, maar hennepvallen missen de functionele kwaliteiten van rekvrije kunststof vallen. Om te bereiken dat het tuig strak op het schip staat om zo beter aan de wind te kunnen zeilen, moet je daarom niet alleen het voorstag strak houden, maar ook vallen gebruiken die onder spanning niet gaan rekken, dus speciale kunststof vallen.

Stel de kluiver, de fok en het grootzeil op elkaar af

Hoe meer voorzeilen, hoe minder hoog je aan de wind kunt zeilen. Met de kluiver erbij zeil je minder hoog dan met alleen grootzeil en fok. Het is dus belangrijk een jol zo te trimmen, dat het schip uitgebalanceerd zeilt op fok en grootzeil. Die twee zeilen moet je niet geïsoleerd bekijken. Ze vormen een aerodynamische eenheid, waarbij het grootzeil ervoor zorgt dat de fok meer rendement levert dan de fok zou doen zonder grootzeil. Aan de wind vaart een jol vooral op de fok. Met ruime wind vooral op het grootzeil. Om de fok aan de wind optimaal te laten werken, moet de spleet tussen de fok en het

grootzeil goed afgesteld zijn door een juiste schootvoering en ondanks de twist in ieder zeil, het wat uitwaaien in de bovenste helft, mooi evenwijdig blijven lopen.

Bij het op elkaar afstellen van grootzeil en fok, begin je met de fok. De fokkeschoot moet in het verlengde lopen van de zwaartelijn van de fok. Vanuit het schootoog kan je een lijn trekken naar het midden van het voorlijk. Maak die lijn in de schoothoek zichtbaar met bijvoorbeeld 60 centimeter tape op de fok, dan moet de schoot in het verlengde van die lijn lopen. De plaats van het eerste geleideoog voor de schoot bepaalt of de schoot goed loopt en zowel het onderlijk als het achterlijk van de fok gelijkmatig belast. Bij halve wind wordt de fokkeschoot gevierd. Als je dan controleert of de schoot nog goed loopt, dan zal blijken dat dat niet zo is. Het geleideoog voor de fokkeschoot moet naar voren, anders trekt de schoot te veel aan het onderlijk van de fok en te weinig aan het achterlijk, zodat er bij de fok te veel twist ontstaat en de spleet tussen grootzeil en fok niet meer parallel loopt. Traditioneel is dat eerste schootblok op een jol niet verplaatsbaar. Om optimaal te zeilen is het echter belangrijk voor de fok een fokkeschootrail te gebruiken waarlangs het blok op een slede gemakkelijk naar voren of achteren te verplaatsen is. Als de fok er optimaal bijstaat, komt de afstelling van het grootzeil. Bij het trimmen onder zeil werk je het beste van voor naar achter. Als je met een kluiver vaart, zet je eerst de kluiver goed, daarna de fok en als laatste het grootzeil. Ieder zeil dat verder naar achteren staat, moet iets meer naar binnen getrimd worden, wil het optimaal vol komen te staan. Dat is de reden dat je met twee voorzeilen gedwongen bent lager aan de wind te zeilen dan met één voorzeil. Het grootzeil moet met de kluiver erbij zover naar binnen gehaald worden, dat het zeil minder effectief is. Als je het

grootzeil iets meer ruimte geeft, moeten vervolgens van de fok en de kluiver de schoten nog meer opgevierd worden. Het resultaat is steeds, dat je minder hoog kunt sturen. Het meest effectief voor alle zeiljachten is een eenvoudige tuigage van alleen fok en grootzeil, die optimaal op elkaar worden afgestemd.

Zorg voor goed onderhouden zeilen die effectief zijn gesneden

Bij veel platbodems zie je dat bij het grootzeil met z'n verticale banen het achterlijk naar binnen buigt. Dat is jammer, want zo schept het grootzeil de wegstromende wind en houdt die vast, terwijl de wind het zeil juist gemakkelijk moet kunnen verlaten. Een zeilmaker kan zo'n euvel verhelpen en ook het gebruik van zeillatten kan verbetering brengen. Bij wedstrijdschepen zie je dat de schipper meerdere tuigen op voorraad heeft, waaruit hij kiest afhankelijk van de kracht van de wind. Bij harde wind kiest hij zeilen van stevig doek die vlak gesneden zijn en bij een matig windje lichter doek dat mooi bol is gesneden. Toerzeilers gebruiken meestal één stel zeilen. Al zou het maar zijn, dat ze geen ruimte hebben om meerdere tuigen te bergen. Om zo optimaal mogelijk te zeilen, is het dan wel van belang aandacht te besteden aan de bolling van die zeilen. Op een jol kan je de bolling van het grootzeil beïnvloeden, door de schoothoek op een slee te bevestigen en niet op een vast oog op het giekbeslag. Met een slee kan je de bolling regelen. Bij weinig wind de schoothoek naar voren, bij harde wind naar achteren, zodat dan het grootzeil vlakker wordt, waardoor het zeil de wind beter loslaat. Loslaten is dan

essentieel en scheelt je een rif. Toerzeilers zijn wat de zeilen betreft wel eens wat gemakzuchtig. Je ziet regelmatig wat oudere jachten (en zeker ook Staverse jollen) zeilen met oude, versleten zeilen waar de vorm al jaren geleden uit verdwenen is. Als je tevreden bent met vooruit te komen zoals het gaat, voldoet zo'n zeiltje natuurlijk per definitie. Maar als je optimaal wilt zeilen, heeft een zeil meer zorg nodig en moet na verloop van jaren een zeil ook wel eens vervangen worden door een nieuw, dat er weer mooi, strak en zonder plooien bij staat.

Veel jollen zijn wreed op het roer

Het is onder jollenzeilers geen geheim dat veel van hun schepen loefgierig zijn. Zeker op ruime koersen. Een tikkeltje loefgierig aan de wind is vereist, maar het is niet de bedoeling dat het schip direct oploeft, zodra het helmhout wordt losgelaten. Bij iets lagere koersen dan aan de wind is het ook beslist niet de bedoeling de snelheid continu af te remmen doordat het roerblad tientallen graden naar lij getrokken of geduwd moet worden. Bij harde wind ontstaan op dergelijke schepen wat potsierlijke situaties als een stuurman of – vrouw met alle kracht met twee handen aan het helmhout trekt, de 'roerrem' aan, om het schip rechtdoor te laten varen. Een goed zeilschip is zo getrimd, dat het onder alle koersen in balans is en met weinig inspanning te besturen is. Als een jol wreed op het roer is en er flinke arbeid moet worden verricht om het schip op koers te houden, dan is er wat mis met de trim. Meestal is de oorzaak vrij eenvoudig aan te wijzen, maar is de oplossing van het probleem voor de eigenaar van de jol te ingrijpend. Een jol die te loefgierig is, heeft het zeilpunt te ver achter het lateraalpunt. Om van de loefgierigheid af te komen, moet dat dus worden aangepakt:

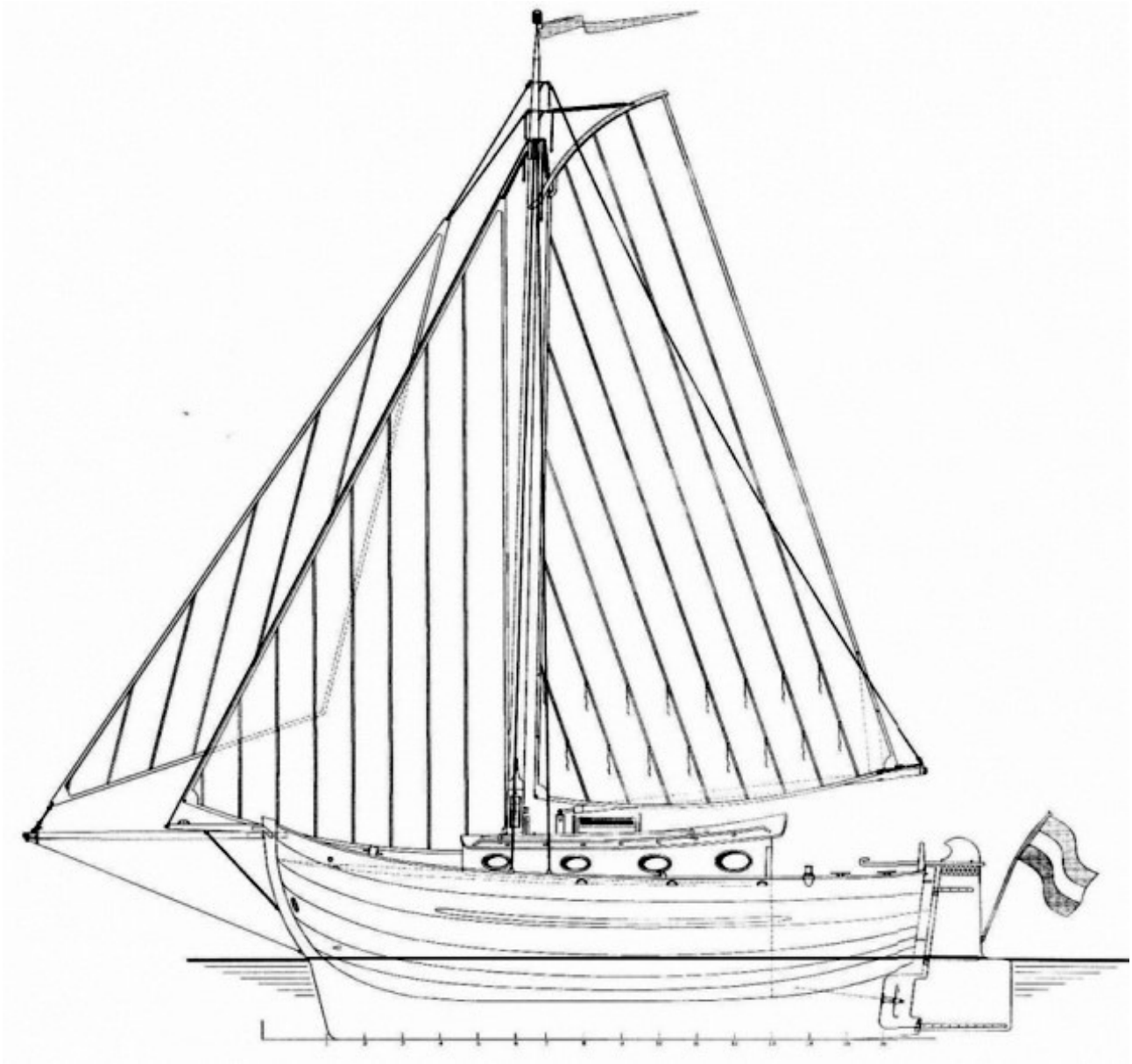
A. Het zeilpunt naar voren. Dat kan door standaard een kluiver te gebruiken en bij hardere wind niet de kluiver te strijken, maar het grootzeil te reven. Ook zou een zeilmaker het grootzeil smaller kunnen maken door een of twee banen bij het achterlijk weg te halen.

B. Het lateraalpunt naar achteren. Dat kan door de loefbieter te verwijderen van de kiel, dus de voorkant van de kiel bij te laten snijden bij een jachtwerf. Zie bijvoorbeeld de kiel van De Goede Hoop op de foto bij de restauratie bij Martijn Perdijk. Ook kan het roerblad vergroot worden om het gewenste effect te bereiken.

C. Een combinatie van A en B.

Het in balans brengen van de jol is niet onbelangrijk. De zeileigenschappen van de jol verbeteren, het plezier van de stuurman/vrouw wordt niet langer vergald en het zeilen met ruime wind in golven is veiliger geworden. Er is bij een jol die goed in balans is, minder kans op dwarsslaan of scheef wegsnijden als met een stevige wind schuin achter naar de haven wordt gekoerst. Een jol die bij ruime wind wreed op het roer is, zal juist in zulke situaties moeilijk bestuurbaar zijn. De roeruitslag van zo'n 30 graden wordt gebruikt om het schip rechtuit te laten varen. Er wordt flink tegenroer gegeven, maar de

stuurman kan niet sterker sturen dan hij doet en is dus overgeleverd aan de elementen. Dat is geen plezierige situatie. Hoe is die te voorkomen?



Het zeilpunt is het zwaartepunt van grootzeil, fok en kluiver. Het lateraal punt is het zwaartepunt van het onderwaterschip inclusief het roer. Een loefgierig schip (wreed op het roer) wil graag oploeven omdat het lateraalpunt te ver voor het zeilpunt ligt. Om dat te verbeteren, moet het zeilpunt naar voren of het lateraalpunt naar achteren of van beide een beetje.Bij de 9.00 meter jol van De Scheepsbouwers (ontwerp Gipon) zie je onder water een diepstekende loefbieter. Veel groter dan bij de originele visjollen. Die loefbieter brengt het lateraalpunt naar voren. Mocht dat schip te loefgierig zijn, dan kan daar wel een flink stuk van af.

Het gevoel van onbestuurbaarheid wordt niet alleen veroorzaakt door de golven, maar ook door de wijze waarop met de jol wordt gevaren. Globaal gezien blijft het door de wind golvende water gewoon op z'n plaats, wat we eenvoudig kunnen waarnemen door een blokje hout in de golven te gooien. Dat wordt niet door de wind naar de kant

geblazen en blijft ondanks alle waterbeweging ongeveer op z'n plek liggen. De waterdeeltjes maken bij golfvorming een cirkelbeweging. In de top van de golf worden ze vooruit gestuwd, maar in het golfdal geldt een omgekeerde beweging. Daar is een neerstroom, waarbij de waterdeeltjes teruggaan naar de beginpositie. Met die stuwing en remming van golvend water hebben zeilers vooral te maken als ze met ruime wind of voor de wind varen. Een jol is een relatief langzaam schip en wordt bij ruime wind meestal door de golven ingehaald. Dat is lastig. Een achteropkomende golf stuwt de kont van de jol vooruit, terwijl de kop nog in het golfdal zit en door de teruglopende waterbeweging geremd wordt. Bovendien valt de stroming langs het roer stil en lijkt de jol onbestuurbaar. Een achteropkomende golf kan de jol op die manier gemakkelijk dwars op de golven drukken. Voor het gevoel van de schipper snijdt de kop scheef weg, bijsturen lukt niet en vervolgens pakt de top van de golf de jol dwarsscheeps met alle gevaren van dien.

De beste manier om zo'n situatie het hoofd te bieden, is tijdig het zeilpunt naar voren brengen. Voorkom dat de wind de draaiende waterbeweging kan versterken door alleen zeil te voeren voor de mast. Strijk tijdig het grootzeil en vaar op fok en kluiver, of als het echt hard waait, alleen op de kluiver. Hoe verder het zeiltje naar voren staat, hoe gemakkelijker de jol op koers te houden is.

Een zwaar schip als een jol kan niet sneller varen dan het golfsysteem toelaat dat hij zelf opwekt. De maximale golflente van kop tot spiegel (boeggolf – hekgolf) heeft een eigen natuurlijke snelheid. Iedere golf gaat in kilometers per uur 4.5 keer de wortel uit de golflengte in meters. Een jol met een waterlijnlengte van 6 meter kan daarom niet sneller dan 11 km/u. Een langer schip kan wel sneller varen, omdat een langere golf sneller voortrolt.

Op de Zuiderzee was het water voor Stavoren bij vissers met een botter weinig geliefd. Bij harde wind zat een botter daar met kop en kont vast in de golven, terwijl de jollen er vrolijk golf op, golf af voeren. Langzamer dan een botter, maar vrijer. De golflengte zal daar bij harde wind zo'n 9 meter zijn geweest. Dergelijke golven rollen voort met een snelheid van zeker 13 km/u. Sneller dan een Staverse jol van 6 meter kan varen.

Zeil een jol rechtop en zorg voor snelheid

Een jol zeilt het beste rechtop. In de praktijk wordt dat dus bijna rechtop. Onder helling aan de wind wordt de kiel minder effectief en bij ruimere wind, als die kiel niet zo belangrijk is, zorgt de brede kop onder helling voor veel weerstand. Je kunt je een voorstelling maken van het onderwaterschip van een jol onder een helling van bijvoorbeeld 30 graden, dan wordt duidelijk dat zo'n onderwaterschip niet ideaal is. Je hoort eigenaren van langzame schepen wel eens zeggen dat ze dat plezierig vinden, want het is immers de bedoeling op het water te zijn en niet na een paar uur al weer in de haven te liggen. Hoe sympathiek ook, maar het kan toch niet de bedoeling zijn langzamer te zeilen dan nodig is.

Zeker een jol, die uit zichzelf al niet heel snel is, moet optimaal gezeild worden, want snelheid zorgt bij een zeilschip voor bestuurbaarheid en weinig drift. Afgezien van de sensatie voor de zeilers zelf om met een mooie vaart door het water te gaan. De Zuiderzeevissers hadden de neiging om wat ondertuigd met hun schepen de zee op te gaan. Als er dan wind kwam, hoefden ze niet meteen maatregelen te nemen. Bij wedstrijden voor vissersschepen dachten bijvoorbeeld de Lemster vissers daar heel anders over. Dan hingen ze zoveel mogelijk zeiltjes in de mast. Ze wisten dus heel goed, dat hun aak best meer zeil kon dragen dan ze tijdens het werk erop hadden staan. Bij jollen geldt hetzelfde verhaal, met een kanttekening. De vissersjollen waren open of halfgedekte scheepjes met een tuigje dat laag op het schip stond, terwijl jachtjollen vaak kajuitschepen zijn met het tuig veel hoger boven de romp. Die kajuitopbouw en dat hoge tuig beïnvloeden de stabiliteit negatief. Als dat hogere zwaartepunt niet met ballast omlaag gebracht is, kan een jachtjol in de golven rare schuivers naar lij maken, die voor de bemanning onplezierig aanvoelen. Een flink tuig op een jol laat het schip beter en sneller zeilen, maar stelt ook eisen aan de gewichtsverdeling, aan de stabiliteit, anders moet je bij een matig windje al een rif zetten.

Moeizaam wenden door te lage snelheid

Staverse jollen zijn er in vele maten en ook in veel verschillende vormen. Afgezien van de veel besproken verschillen tussen de jollen uit Stavoren en die uit Gaastmeer, van scheepswerf *De Vlijt* van Wildschut, zijn er ook grote verschillen tussen jollen die van een en dezelfde werf komen. Vooral de jollen die eind 1800 bij Roosjen in Stavoren zijn gebouwd, vallen op door hun slanke, scherpe vormen. Het lijken wel sloepen met ronde wangen en dus een gekromde voorsteven.

Dat is anders dan de vissersjollen uit Gaastmeer en de jollen zoals Gipon ze later getekend heeft. Die Staverse vissersjollen hebben relatief scherpe waterlijnen, dus V-vormige spanten/leggers in de kop, in tegenstelling tot de meeste Gaastmeer jollen met stompe waterlijnen zoals een binnenaakje heeft, met dus U-vormige spanten/leggers in de kop. Van jollen is bekend dat ze weliswaar flinke golven kunnen weerstaan, maar zeilende moeilijk overstag gaan. Bij zeegang hebben veel jollen de onhebbelijke gewoonte om met de kop in de wind tot stilstand te komen en niet verder te draaien ondanks het bakhouden van de fok. De kleine slanke jollen met scherpe waterlijnen hebben daar echter veel minder last van dan de jollen met bolle kop. De slanke jollen gaan meestal probleemloos overstag.

Dat moeizame wenden bij golfslag ligt daarom niet primair aan de lange kiel van de jol, maar heeft vooral te maken met de breedte van de kop en de vaarsnelheid. Er zijn vissers geweest die een flink gat zaagden in de kiel even voor het roer, maar de wendbaarheid verbeterde niet. Ook veel platbodems (dus zonder kiel) met een brede kop, hebben moeite met het overstag gaan op ruw water. Op het binnenwater kan deze manoeuvre zelfs met een tjotter problematisch verlopen. De golven hebben zoveel greep op de brede kop, dat de vaart er uit gaat en het schip stuurloos wordt, wat op ruw water gevaarlijk is. Het schip deinst en de schipper moet maar afwachten over welke

boeg de wind invalt, waarbij een stilliggend schip bij harde wind veel kwetsbaarder is dan een varend schip. Om in golven succesvol overstag te gaan, moet je daarom vaart maken en een rustig moment opzoeken. Vaak komen hoge golven in rijen van drie, waarna het weer even vlakker is. Lukt de manoeuvre niet, dan moet de motor er even bij.

Hindeloopen, 2014. De ST 12 ('Aaltje Vis') van Rob en Ria Snijder tijdens een jollenwedstrijd met een stevige wind. Een rif in het grootzeil voorkomt sterke loefgierigheid. Het voorlijk van de grote fok wordt met een bakstag strak gehouden. Het tuig laag op de romp, zodat er geen valse lucht onder het tuig doorloopt en het zeilpunt zo laag mogelijk blijft. (Foto: Anja Grassmid)

Tenslotte

Een praktijkadvies van Hans Evenhuis: "Als je een jol bevaart, neem dan van mij aan: probeer nooit een doel te bezeilen dat in de wind ligt! Het gaat je niet lukken. Of je wacht tot de wind draait of je gaat ergens anders naar toe." (Evenhuis, 2012, p. 144) Als je die raad ter harte neemt, dan hoef je met een jol op het grotere water dus eigenlijk nooit meer op te kruisen. Je kiest dan bezeilde koersen en slechts af en toe moet je overstag als die route niet helemaal over dezelfde boeg haalbaar is. Het moeizame wenden van een jol bij golfslag wordt dan een theoretisch gegeven,

want zo varend ga je in de praktijk slechts zelden overstag. Overigens vind ik dat Evenhuis uiteindelijk wel gelijk heeft. De werkelijke (dus niet de schijnbare) hoogte die je met een jol kunt lopen op ruimer water (met golven) is maar heel gering. Je moet op wat ruwer water uren aan de wind varen en kruisen om een bestemming te bereiken die slechts een paar kilometer in de wind ligt.

Een balansroer is effectief

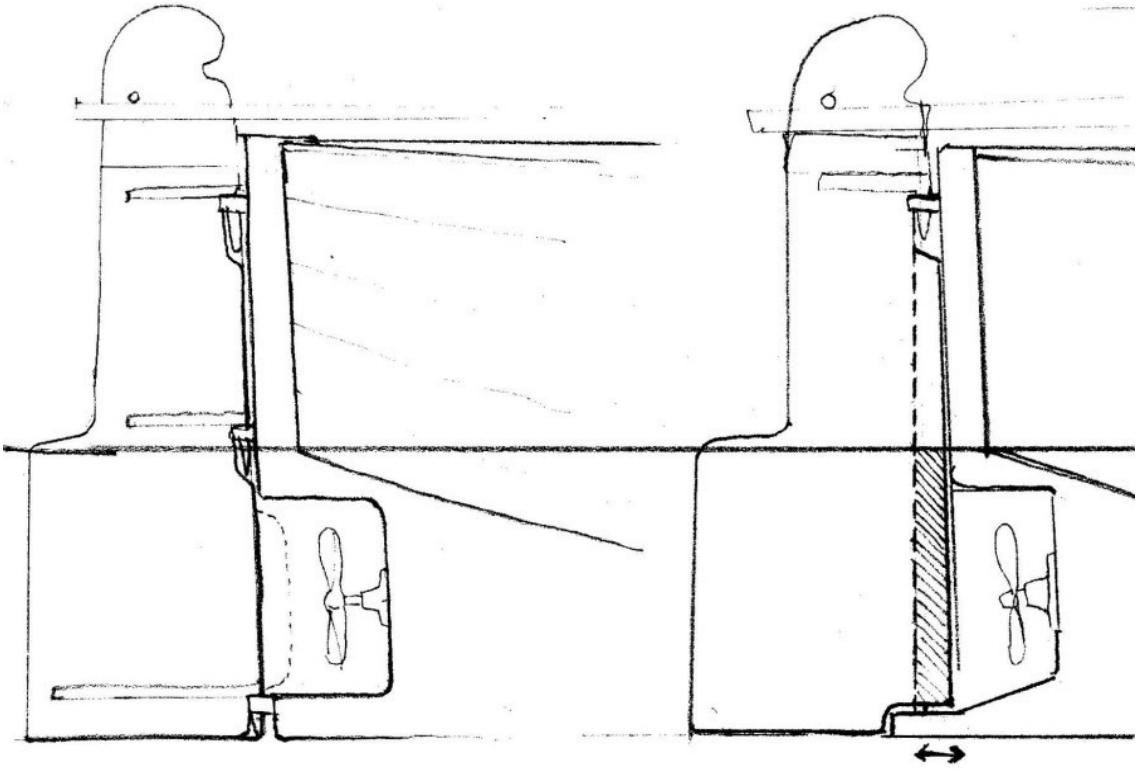
Staverse jollen hebben een aangehangen roer, net zoals alle andere platbodemjachten. Bij Lemsteraken is de afgelopen paar decennia flink geëxperimenteerd om deze aken beter te laten zeilen. Een van de innovaties was het balansroer. Dat kennen we natuurlijk van de ontwerpen van E.G. van de Stadt die het weer had afgekeken van de beroepsvaart. Het roer van vrijwel ieder binnenschip is een balansroer. Een deel van het roerblad steekt voor de roeras.

Varend op motorkracht zijn de positieve eigenschappen van een balansroer onomstreden. Op een zeilboot is een balansroer effectief als maximaal 10% van het roerblad voor de as zit. Hoe krijg je dat bij een jol voor elkaar? Meestal is er in het schroefraam geen ruimte om het roerblad naar voren te uit te breiden.

Dat is ook niet nodig, als de constructie wordt aangepakt als bij een Lemsteraak. Traditioneel hangt het roer met vingerlingen in ogen aan de achtersteven. Die steven staat bijna verticaal, maar niet helemaal. Door het roer te laten draaien om een verticale as, zal een deel van het roer door de overhang van de steven voor de as draaien. Dat deel voor de as is de balans, waardoor het roerblad tijdens het zeilen veel effectiever wordt. Bij een jol is het roer zo klein, dat het mogelijk is het roer te laten draaien om twee punten, alleen boven en onder een lager, zodat het roer optisch gewoon blijft aansluiten op de achtersteven.

Een balansroer is op een jol heel effectief. Bij het aan de wind zeilen zit de druk van het water aan de lijzijde van de boot. Bij het overstag gaan wordt het roerblad naar loef wordt gebracht. Daar komt het in de wervelingen aan de loefzijde van de kiel en krijgt geen optimale tegendruk. Met een balansroer draait de balans echter naar de andere kant, naar lij van de kiel. De balans schept de krachtige waterstroom aan de lijzijde van de kiel op en laat die waterstroom druk uitoefenen op het hele roerblad. Door die druk op de balans vóór de roeras, stuurt zo'n roer daarom veel lichter dan normaal. Je moet bij het sturen in de gaten houden dat de balans tegendruk kan opleveren, dat het roer niet uit zichzelf terug komt als je de helmstok loslaat, maar verder wil uitslaan.

Dat zo'n roer effectief is bij varen op de motor, hoeft natuurlijk geen betoog. De balans pakt extra schroefwater. De stuwing vooruit tijdens de roeruitslag vermindert, de effectiviteit van het roer wordt verhoogd, waardoor een jol met balansroer varende op de motor kan draaien binnen een scheepslengte.



Constructie van een balansroer op een jol, door de kielbalk achter het schroefraam te verlengen en het onderste draaipunt van de roeras verticaal onder het bovenste draaipunt te zetten.Als er voldoende ruimte in het schroefraam is, kan een balans natuurlijk ook aan de voorkant van het roerblad worden aangebracht, zoals bij de 9.00 meter jol van De Scheepsbouwers het geval is. (N.B. de SSRP staat voorgestelde constructie niet toe.)

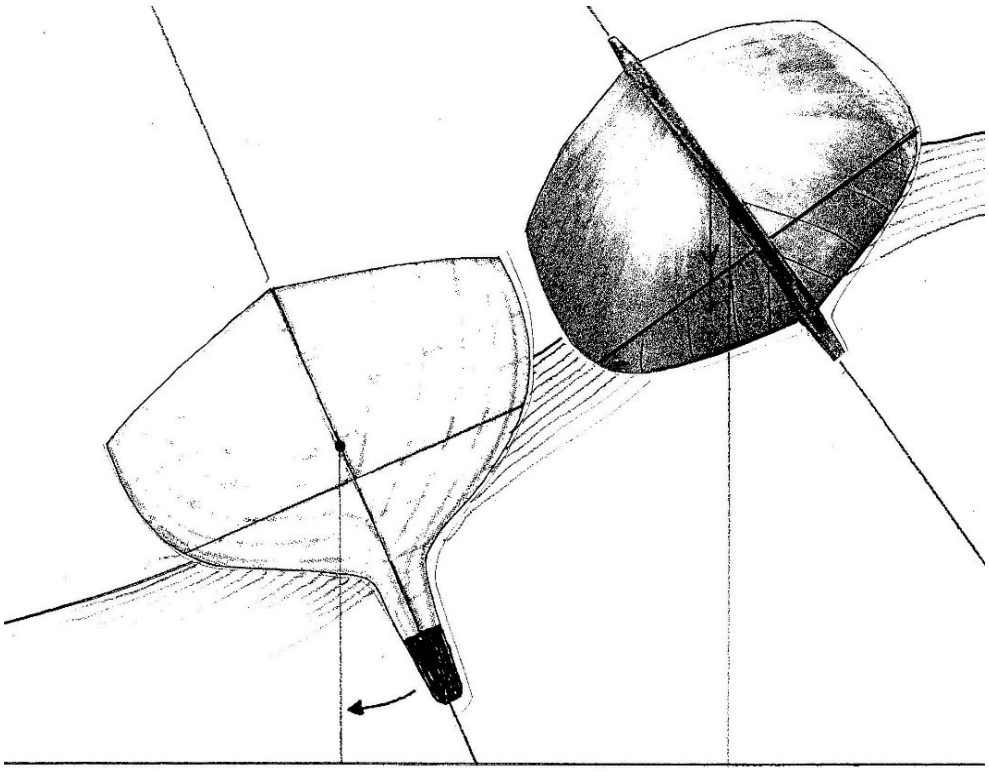
Over het stroomlijnen van het onderwaterschip wordt door eigenaren van jollen meestal weinig nagedacht, maar dat is ten onrechte. Zonder de vorm van een jol te veranderen, zijn er allerlei details aan een onderwaterschip die op enig moment aangepast kunnen worden om de jol sneller te laten zeilen. Het gaat erom het water zo soepel mogelijk langs de romp te laten stromen, zonder overbodige wervelingen te veroorzaken. De scheepsschroef is natuurlijk zo'n dwarsligger onder zeil, maar daar is weinig tegen te doen, tenzij er gekozen wordt voor een dure schroef met vaanstand. Minder in het oog vallend zijn de vorm van de stevens, voor en achter, de afwerking van het schroefraam en de vorm van het roerblad. Als die vormen aan de voorkant mooi rond zijn en spits aan de achterzijde, veroorzaken ze minder wervelingen. Meestal zie je echter hoekig dichtgelaste kieldozen, roeren en schroeframen. Ook de bij houten jollen zie je maar zelden dat het roerblad onder water aan de achterzijde taps is geschaafd en aan de voorzijde halfrond, terwijl ook de achtersteven meestal een verticale balk is, die niet onder water is bijgeschaafd. Bij schroeframen wordt het eindlager van de schroefas meestal tegen de platte achterkant van de kiel bevestigd, terwijl het echt beter is als die achterzijde van de kiel taps toeloopt en het eindlager op gestroomlijnde wijze uit de kiel tevoorschijn komt. Bij houten jachten is dat technisch niet realiseerbaar, maar bij stalen jachten is het heel eenvoudig. Er wordt gewoon niet aan gedacht. Ook dan kan je wat leren van de wedstrijdaken, waarbij tot in detail is nagedacht over snelheid, weerstand bij hoge en lage snelheid etc.

Workum, 2016. De jol HL 90 (voorheen HL 71 van Vogelzang) bij de tewaterlating na een grote opknapbeurt op de werf De Hoop door werfbaas Ivor van Klink. (Foto: Dirk Huizinga)

Ivor van Klink is een scheepstimmerman die zijn sporen verdiend heeft met de bouw en restauratie van houten platbodems. Iemand dus uit de traditionele, ambachtelijke scheepsbouw, maar ook iemand die oog heeft voor technische verbeteringen, zoals het toepassen van een balansroer, waardoor een Staverse jol veel effectiever bestuurd kan worden, terwijl er met de balans voor de roeras geen enkele afbreuk wordt gedaan aan het uiterlijk van zo'n houten jol.

Stabiliteit van een jol is bedrieglijk

Stap op een jol en je merkt hoe gemakkelijk dat is en hoe stevig dat aanvoelt. De jol ligt dicht bij de kant door het ontbreken van zijzwaarden en berghouten, heeft een flinke aanvangsstabiliteit en kent geen hoge zeerelingen zoals scherpe jachten die hebben. Bij een breed schip met een breed plat vlak zoals een jol heeft, is de stabiliteit bijna geheel gebaseerd op de vorm van het schip. De platte, brede vorm van de romp zorgt voor een goede aanvangsstabiliteit, wat stilliggend in de haven door veel mensen plezierig wordt gevonden. Op zee, in de golven, is die stabiliteit echter helemaal niet zo plezierig. Een jol heeft door die rompvorm een sterke neiging de beweging van het water te volgen. Op het IJsselmeer volgt de jol de korte, steile golfslag van dat water en vaart dan onrustig en nukkig. Op de Waddenzee zijn de golven meestal langer, maar dat kan plotseling veranderen als de wind op een rak tegen de getijdestroom in waait. Een smaller schip dat wat dieper steekt, reageert in golven heel anders dan een jol. Zo'n schip voelt in de haven ranker aan, minder stabiel, maar gedraagt zich op ruim water veel comfortabeler dan die brede jol. Doordat de stabiliteit van zo'n scheepje voor een groot deel bepaald wordt door de ballast in de kiel, heeft het veel minder de neiging om de golfbewegingen te volgen. De zware kiel trekt het schip steeds in loodrechte stand. Het schip krijgt daardoor een eigen slingertempo en gedraagt zich in golven rustiger en comfortabeler dan een schip dat het moet hebben van vormstabiliteit.

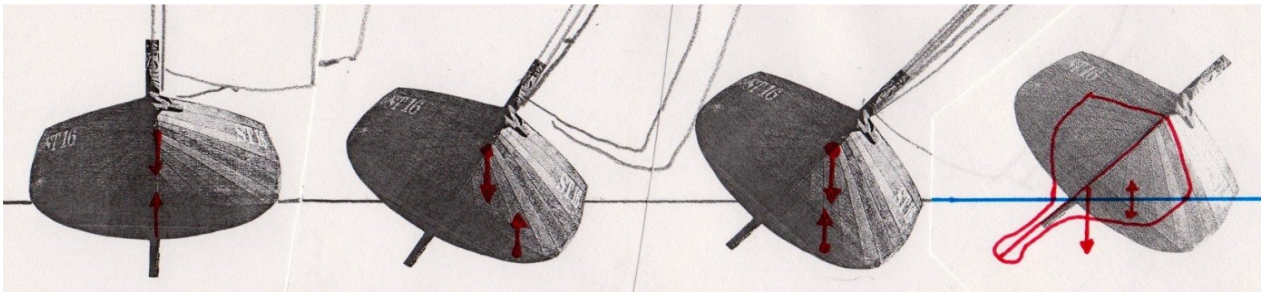


De jol heeft doordat die het wateroppervlak volgt, een hellinghoek van ca. 40 graden, terwijl een scherp jacht met veel gewichtsstabiliteit in haar bewegingen onafhankelijker blijft van het wateroppervlak. Ten opzichte van het wateroppervlak zeilt de jol bijna rechtop, terwijl hij in werkelijkheid flink schuin gaat.

Een Staverse jol voelt stabiel aan op stil water, maar kan onder helling en in de golven gemakkelijk in situaties komen dat hij zelfs kan kenteren. Dat wordt veroorzaakt doordat het zwaartepunt van de romp relatief hoog ligt. Als het zwaartepunt door een sterke windvlaag over het steunpunt van de romp draait, zal de jol kenteren. Bij een steile golf heeft een jol door de vormstabiliteit de neiging het wateroppervlak van de golf te volgen en kan alleen al door de steilte van de golf veel slagzij maken. Voor de stabiliteit geldt immers de zwaartekracht met het horizontale aardoppervlak en niet de feitelijke hoek met het wateroppervlak. Dan is er niet veel voor nodig om de jol die extra slagzij te bezorgen die fataal wordt.

Vissersjollen hebben als halfgedekt vaartuig een relatief laag zaartepunt. Bovendien voeren ze een relatief klein zeil, dat laag op het schip staat. Voor de stabiliteit zijn dit relevante factoren. Jachtjollen met een kajuit hebben door de kajuit een veel hoger zwaartepunt, terwijl bovendien het tuig hoger op het schip staat. Het zeilpunt oefent door de langere hefboomwerking een veel sterkere hellende kracht uit op het schip dan het zeilpunt van het laag geplaatste tuig van een vissersjol. De stabiliteit van een jachtjol is door deze factoren minder dan bij een even lange vissersjol.

Gipon tekende zijn jollen met kajuit daarom iets breder dan een vergelijkbare vissersjollen zonder kajuit. Vergeleken met een modern jacht is het helaas zo dat de brede, stabiel aanvoelende Staverse jol onder zeil in werkelijkheid minder stabiel is dan het jachtje dat in de haven zo snel enige slagzij maakt. Bij de jol ligt het zwaartepunt relatief hoog door de brede, ondiepe vorm, terwijl bij het scherpe jacht het zwaartepunt laag ligt door het gewicht onder aan een diep stekende kiel. Beide schepen kennen rechtop liggend een labiel evenwicht: het zwaartepunt van het schip bevindt zich (recht) boven het steunpunt. Zodra het schip enige helling krijgt, verandert dat labiele evenwicht in een stabiel evenwicht. Het steunpunt schuift naar lij en het zwaartepunt trekt het schip terug in horizontale toestand.



De statische stabiliteit van een schip is te berekenen in de studeerkamer. Waar zit het zwaartepunt van de jol, waar het steunpunt en bij welke hellingshoek gaat het zwaartepunt over het steunpunt en zal de jol kenteren. In werkelijkheid hebben we zeilende te maken met een dynamische stabiliteit, waarbij de stabiliteit in sterke mate bepaald wordt door wind(vlagen) en golven.Als een jol bij 45 graden slagzij eigenlijk maar weinig reserve heeft, kan een flinke golf die de jol een zet naar lij geeft fataal zijn, terwijl het scherpe jachtje genoeg reserve heeft om zich weer op te richten. Bij deze beelden is ook goed te zien hoe de ondiepe kiel van de jol bij helling achter de kim verdwijnt en niet langer effectief is tegen verlijering.

Laaksum, 2015. Zeilwedstrijd bij windkracht 5. Links de gerestaureerde ST 16, die vroeger langzaam heette te zijn, maar tegenwoordig een van de snelste jollen is van de houten vissermanjollen. Rechts een stalen Giponjol van 7.80 meter. Een 'turbojol' die veel sneller is dan de oude houten jolletjes. Op het ruime rak kon de ST 16 deze jol echter bijhouden en aan de wind spande het erom. Opvallend was echter de beweging van de jollen bij deze wind in een relatief vlakke zee. Aan de wind bleven de houten jollen in vlagen maar met moeite overeind. Ze slingerden veel sterker dan de stalen jol en maakten soms een slagzij van meer dan 30 graden. Ze waren duidelijk te licht bij deze wind en hadden ballast nodig om vaster in het water te liggen. De moderne stalen Giponjol heeft zonder ballaast het zwaartepunt hoger liggen dan de houten vissersjollen. Het stalen schip heeft echter loodballast in de kiel en blijft met deze wind keurig rechtop varen. De stalen jol was sneller en voer hoger aan de wind dan de houten jollen-zonder-ballast die steeds op één oor lagen, daardoor geen hoogte konden lopen en het tuig niet vol konden houden.

Omdat het zwaartepunt bij het scherpe jacht duidelijk lager ligt dan bij een jol, is de oprichtende kracht bij het smalle, scherpe jachtje veel groter. Bij een hellinghoek van ongeveer 60 graden kan een jol zomaar omslaan, wat zeker zal gebeuren zodra het schip water schept. Om de stabiliteit van de jol te verbeteren, moet er daarom ballast worden aangebracht. Door die ballast zal het zwaartepunt lager komen te liggen en blijft er langer sprake van een oprichtende kracht onder helling. De vraag is, hoeveel ballast nodig is om het gewenste effect te krijgen. Om bij een ondiep en breed schip als een jol het zwaartepunt omlaag te brengen, is veel meer ballast nodig dan bij een smal, maar diepstekend scherp jacht. De ballast ligt bij de jol immers veel hoger. Zelfs als de ballast in de vorm van lood in de kiel wordt aangebracht, is het effect ervan bij een diepstekend

smal jacht veel groter. Voor scherpe jachten geldt, dat zij tenminste 25% van hun gewicht als ballast in de kiel moeten hebben, willen ze 'onkenterbaar' zijn.

Moderne, lichte jachten hebben veelal zo'n 50% van hun totale gewicht aan ballast in de kiel. Als de eigenaar van een jolletje van 6 meter dat uit zichzelf bijvoorbeeld 2000 kg. weegt, wil voldoen aan die 25% norm, dan moet hij zeker 700 kilogram ballast aanbrengen, wil hij die norm halen. Die ballast moet dan ook nog zo laag mogelijk aangebracht worden, geconcentreerd onder de mast, om zo effectief mogelijk te zijn.

Bij moderne jollen weet de werf meestal wel hoe zwaar die zijn, maar van veel oudere jollen is het gewicht onbekend. Dat moet dan achteraf berekend worden, bijvoorbeeld door de inhoud van dat deel van het schip uit te rekenen dat in het water zit. Behalve door te ballasten kan het zwaartepunt van een jol ook effectief verbeteren door het gewicht van het tuig te verlagen. Onder helling neemt bij een zwaar tuig de hellende kracht sterk toe door hefboomwerking, wat nu juist ongewenst is. Lichte blokken in de masttop en een holle mast zijn dan effectieve middelen. Voor eigenaren van originele vissersjollen zal dit niet als muziek in de oren klinken. Zij varen immers met zware, massieve masten zonder wanten en alleen maar een voorstag. Dat staat voor de kenners in de haven mooi, maar zeiltechnisch is het eigenlijk minder goed.

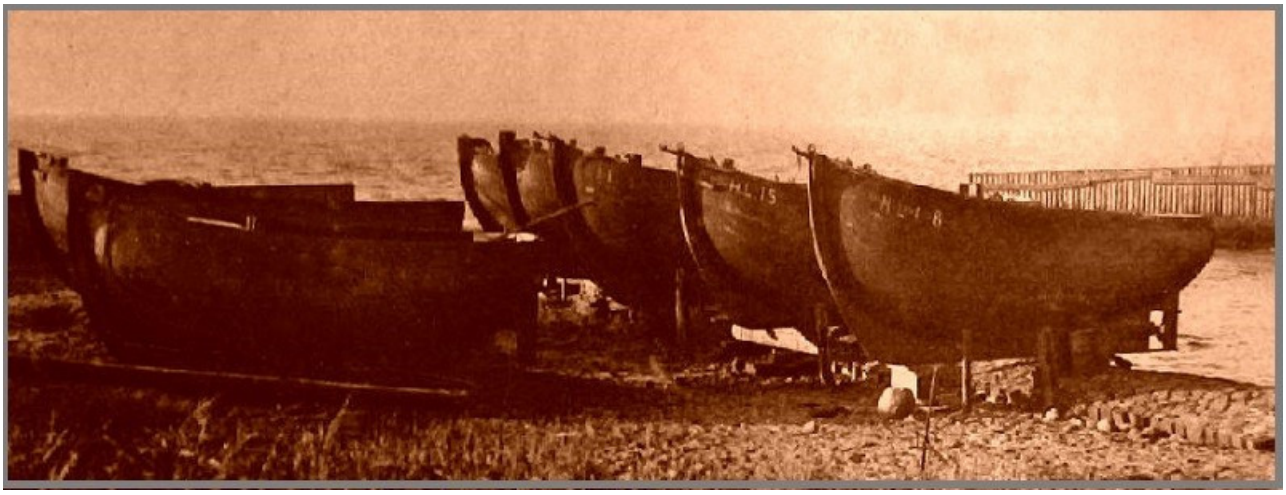
Motorisering

Staverse jollen zijn begonnen als zeilschip, zonder hulpmotor. De motoren kwamen in de visserij pas na de Eerste Wereldoorlog. Wettelijk werd een vermogen van maximaal 20 pk toegestaan. Een beperking die pas in 1960 werd opgeheven. Vaak waren die hulpmotoren omgebouwde automotoren, T-Fordjes, want die kon je starten met een slinger, dus zonder accu. De T-Ford werd gemaakt tussen 1908 en 1927. De A-Ford van 1927 tot 1931. In de dertiger jaren kregen veel botters een oude motor uit een A-Ford. Bij de jollen plaatsten de vissers hun 'helse machines' in het vooronder, want ze hadden de kuip nodig voor de visserij. Die Fordjes deden het lang niet allemaal goed en er werd in dat nauwe vooronder wat afgevloekt om een afgeslagen motor weer aan de praat te krijgen. Gebogen staand met de rug tegen de dekbalken en de kont tegen de voorsteven slingeren aan een ploffende en sputterende benzinemotor…..

In het vooronder? Ja, recht voor de mast, waarbij de schroefas door de mastvoet werd geleid. Zo'n 15 centimeter van onderen werd een gat door de mast geboord en het stuk hout naar de mastvoet verwijderd. De steekmast kon zo over de schroefas staan en was weliswaar iets verzwakt, maar vooral in theorie. Bij jachtjollen en ook bij vissersjollen die verbouwd werden tot jachtjol kreeg de binnenboordmotor een plaats midden in de kuip of nog verder naar achteren bij de kajuitingang. Vaak was het een sta-in-de-weg. Veel jachtschippers gaven de voorkeur aan een buitenboordmotor. Geen mooi gezicht, maar goedkoper en geen ruimtebeslag.

De voormalige vissersjol HL 53 uit Laaksum op de helling op Marken, rond 1940. Goed te zien is de stand van de schroefaskoker als de scheepsmotor voor de mast is geplaatst.

Molkwerum, ca. 1930. De HL 72 met Klaas Jans Zeldenrust (1867-1954) en Zn. (Marten en Jan), varend op een V-8 chevroletmotor. De vissers op de Zuiderzee en het IJsselmeer mochten in die tijd wel een motor gebruiken, maar de Visserijwet schreef een maximum vermogen voor: 20 pk. Vaak werden oude automotoren in deze schepen gezet, die wat vermogen betreft, terug werden gebracht tot 20 pk. Let op de voorlijke stand van de mast. Hij had blijkbaar meer kuipruimte nodig.



Laaksum, eind jaren twintig. Geheel rechts de HL 16, voorzien van hulpmotor.

Veel jachtjollen voeren in de jaren dertig nog zonder hulpmotor. Het was tot de zestiger jaren op het binnenwater heel gewoon dat zeilschepen geen motor hadden. Vaak konden ze bij windstilte wel een sleepje krijgen van een motorkruiser of van een binnenvaartschipper, die daar een kleine vergoeding voor kreeg. Vanaf de jaren zestig werd het veel drukker op het water en nam voor zeilers de noodzaak toe om een hulpmotor aan te schaffen. De meeste oude jachtjollen zag je toen met een buitenboordmotor. Een enkele jol was voorzien van een binnenboordmotor, maar eigenlijk was een jachtjol minder geschikt om er zo'n grote machine in te bouwen. In zo'n jolletje met een kajuit bleef er door de binnenboordmotor nauwelijks nog plaats over voor de bemanning. Nog afgezien van de benzinestank en de olielekkage in het schip. Bij de grotere moderne stalen jollen werd het vanzelfsprekend om die van een moderne scheepsmotor te voorzien. Aanvankelijk waren dat motoren met weinig pk's, want ze waren bedoeld als hulpmotor om bij windstilte thuis te kunnen komen.

Tegenwoordig ligt dat anders. Op het binnenwater moet een jollenzeiler over een betrouwbare en snel startende scheepsmotor beschikken, omdat er zich in het hoogseizoen met regelmaat situaties voordoen die alleen op de zeilen niet meer handig zijn op te lossen. Voor het passeren van drukke bruggen en sluizen is het tegenwoordig noodzakelijk de motor te gebruiken, op druk bevaren kanalen is het meestal verboden te kruisen en komt het vaak aan op motorzeilen en op het ruime water is een motor met wat extra kracht toch wel heel plezierig om bij hoge golven, tegenwind of tegenstroom alsnog de haven te kunnen bereiken, als dat zeilende een probleem is.

In de jaren zestig werden er lichte tweetakt benzinemotoren in jollen gebouwd met bijvoorbeeld 6 pk vermogen. Zelf begon ik in 1968 met een 10 pk Sachs Wankelmotor met handstart in mijn jol van 5.70 meter lang. Een interessante motor die echter de kuren had van een tweetakter. Als hij warm was, wilde hij met de hand moeilijk aanslaan. Dat hing samen met vapourlockverschijnselen in de carburator. Door te veel warmte verdampte de benzine voordat die in de cylinder werd gezogen. Het schip heb ik in 1976 iets verlengd en later, in 1979 voorzien van een tweecylinder Volvo benzinemotor van 16 pk (met dynastart) en in 2001 van een viercylinder Lombardini scheepsdiesel van

ruim 30 pk, waarvan ik maximaal zo'n 25 pk gebruik en meestal niet meer dan 15 pk. Zo'n relatief 'zware', maar moderne diesel is qua gewicht lichter dan de 10 pk. diesels uit de jaren zestig. De betrouwbaarheid, de souplesse en de beschikbare kracht van zo'n machine is in een jol een luxe die je je vroeger nauwelijks kon voorstellen.

Varen op de motor

Het varen op de motor is lang niet zo leuk als het zeilen met een jol, maar moet nog wel net als het zeilen geleerd worden. Als je de ruimte hebt, is op de motor varen geen probleem, maar de motor gebruik je vooral in situaties dat je juist geen ruimte hebt. In havens, bij bruggen en in sluizen. Jarenlang was het op de kant een aangename vorm van (leed)vermaak om toe te zien hoe jachten de drukke sluizen rond het IJsselmeer passeerden.

Tegenwoordig wordt dat publiek een beetje op afstand gehouden, maar het gedoe in de sluizen is er niet minder om. De problemen ontstaan vaak door te grote voorzichtigheid bij het aanleggen, die weer het gevolg is van onzekerheid bij de schipper hoe hij de operatie moet volbrengen. Een schip dat heel langzaam vaart, is moeilijk bestuurbaar. Als de schipper dan te maken krijgt met harde zijwind of schroefwater van andere schepen of bellenbanen en stromingen bij sluizen naar de Waddenzee, dan drijft hij zomaar een kant op die hij niet bedoelde. Het is daarom bij het invaren van een sluis belangrijk vaart te houden en doelgericht zo ver mogelijk door te varen. Dus niet zodra de jol in de sluis komt de kant te grijpen, maar doorvaren naar het einde en daar vastleggen. Dat aanmeren in sluizen is niet anders dan langs een steiger in een haven. Je moet weten hoe de schroef draait, dus naar welke kant de kont van de jol trekt als je de motor in de achteruit zet. En je moet weten hoe de wind staat. Brengt de wind je naar de steiger of zorgt die dat je steeds wegwaait?

Zelf vaar ik m'n jol regelmatig alleen door een sluis en heb dan vaak plezier van 'de middenbolder'. Aan iedere zijde van de jol heb ik aan de wantputting een vaste lijn bevestigd (op 'de middenbolder') die naar achteren loopt tot aan de spiegel. Die lijnen zijn voorzien van een rubber schokdemper, een lus en een karabijnhaak. Zowel aan SB als BB hangt zo'n lijn naast me in de kuip. Ik gebruik ze niet alleen onder zeil als lifeline, maar ook om eenvoudig in een sluis aan te leggen. Ik leg de jol stil naast een bolder of een trapje, zet de lijn daaraan vast en vaar langzaam vooruit. Door de lijn trekt de jol keurig strak langs de kant. Vervolgens kan ik met draaiende motor in de vooruit rustig over het schip lopen om voor en achter vast te maken. Afhankelijk van de situatie laat ik de jol ook wel schutten aan dat ene lijntje, zoals binnenschippers dat doen. Dat hangt af van het verval en de vraag of een draaiende motor bezwaarlijk is of niet.

Jollen kunnen op de motor ook heel voorspelbaar achteruit varen. Ze lopen gewoon 'achter het roer aan'. Die eigenschap kan in jachthavens bijzonder van pas komen. Wel moet bij het achteruit varen (meer dan bij het vooruit varen) rekening worden gehouden met de draairichting van de schroef. Een rechtsdraaiende schroef draait in de achteruit naar links en zal de kont van het schip aanvankelijk naar bakboord trekken.

Jollen voor de pleziervaart

Het is in een boek over Staverse jollen voor de hand liggend om aandacht te besteden aan jollen die deelnemen aan wedstrijden en evenementen voor klassieke schepen. Die jollen zijn onderdeel van een organisatie met bijbehorende registratie. Door deze organisatie laten zij een spoor na. Aandacht voor die jollen doet echter geen recht aan de vele jollenbezitters die zich afzijdig houden van deelname aan wedstrijden en evenementen. Die hun jol hebben om gewoon lekker een dagje te varen. Die met hun jol langere of kortere toertochten maken of hun scheepje zorgvuldig koesteren en gebruiken als varend zomerhuisje. Tot de jaren zeventig zag je regelmatig voormalige vissersjollen op het water die verbouwd waren tot jachtje en waar het hele gezin mee uit varen ging. De meeste van die houten scheepjes zijn nu verdwenen. Een enkele is gerestaureerd. Maar er zijn wel veel grote stalen jollen bijgekomen die ook vrijwel uitsluitend voor deze pleziervaart worden gebruikt. Voor gezellig een dagje zeilen of voor langere tochten, maar waar niet regelmatig mee wordt deelgenomen aan wedstrijden of evenementen als visserijdagen. Van die groep pleziervarende jollenbezitters geef ik een indruk met behulp van wat oude en nieuwere plaatjes.

Waterrecreatie aan de oevers van het Bergumermeer. Links een voormalige vissersjol die voorzien is van een zelfbouwkajuit met stahoogte en een zonnetent bovven de kuip. Het zeilen met die jol zal niet veel voorgesteld hebben. In die tijd werd er echter ongetwijfeld genoegen beleefd aan het verblijf op het water met deze jol.

Dezelfde jol van Bijkersma, nu voorzien van een roefje. Nog zonder hulpmotor, dus de vaarboom erbij voor momenten dat er niet gezeild kan worden.

Schipper Jan Cornelis Kossen in zijn jachtjol KH 44, samen met zijn vrouw en dochter, in het jaar 1952. Hij bezat de KH 44 van 1936 tot 1955. (Foto: Uit: H. Evenhuis, 2012, p. 89)

De Jonge jan, een Giponjol met een grote halvewinder, bij weinig wind.

Staverse jol ST 37 uit 1970, in 2013 gerestaureerd: een stalen replica van de houten ST 37 van het ZZM.. (Foto: Paul van As)

Stavoren, 2013. De HL 62.(Foto: Fedde de Vreeze)
Onder: Een Giponjol bij Hindeloopen in 2014. (Foto: Anja Grassmid)

Een Giponjol met brede botterfok (de Jolijt) en de Aaltje Vis met een halvewinder op de kluiverboom.

12

Wedstrijden en evenementen

Voorbeelden van wedstrijden en evenementen voor jollen

Door de jaren heen zijn er wedstrijden georganiseerd waar ook Staverse jollen aan mee konden doen. In de 19e eeuw door plaatselijke kasteleins, in de 20e eeuw door zeilverenigingen en na de oorlog ook door het in 1954 opgerichte Stamboek voor ronde- en platbodemjachten. Toen in de loop van de zestiger jaren de jol in de belangstelling kwam van jonge watersporters, werden er ook initiatieven ontplooid om voor jollenbezitters evenementen en wedstrijden te organiseren. Bekend werden vooral de reünie en wedstrijd voor jollen in Stavoren en de meer op de visserij gerichte activiteiten in Andijk.

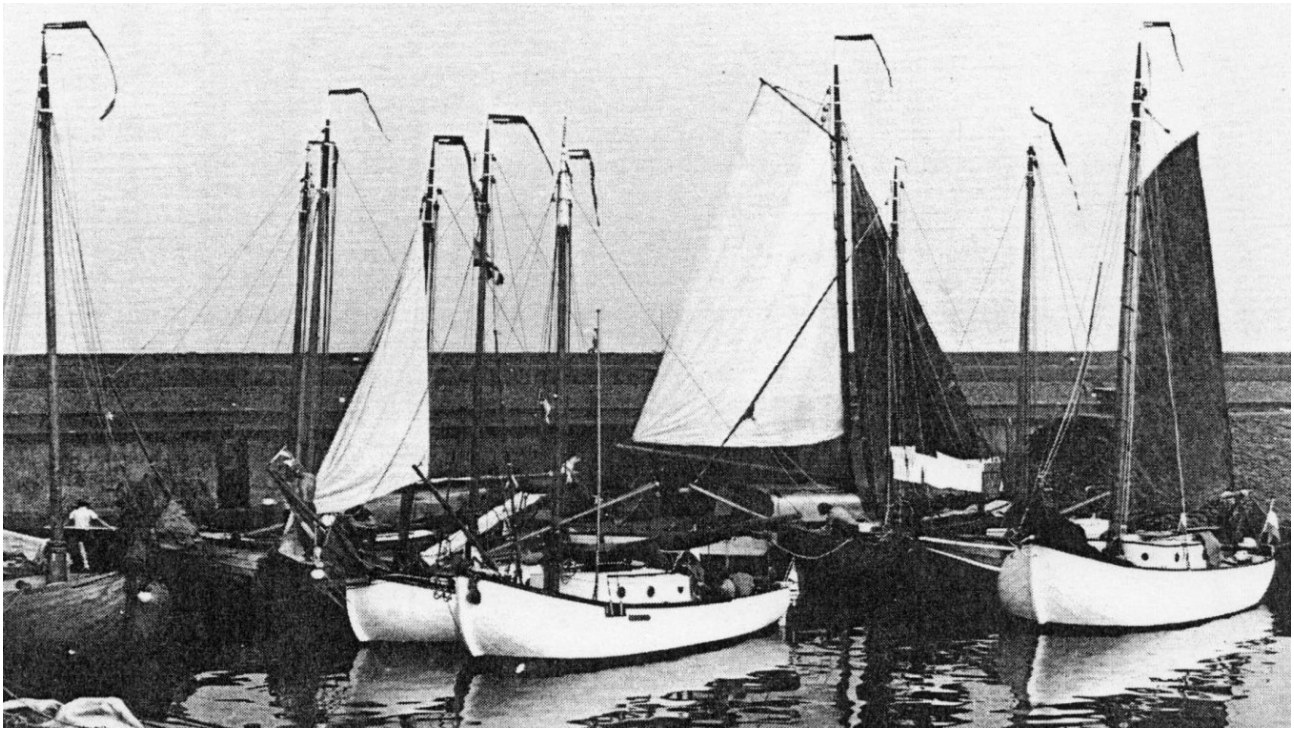
Jollenwedstrijden bij Stavoren

Na de eerste zeilwedstrijden op zee voor Stavoren, begin jaren zestig van de 19e eeuw, bleef het lange tijd stil op het gebied van de 'hurdsilerij' bij Stavoren. Speciaal voor Staverse jollen gebeurde er meer dan honderd jaren zelfs helemaal niets. Pas in 1967, in de jaren dat de watersport tot ontwikkeling kwam en er zich steeds vaker zeilers op het in die tijd als gevaarlijk bekend staande IJsselmeer waagden, kwam de familie Boonstra uit Leeuwarden met het idee om een Staversejollenwedstrijd te organiseren voor de haven van Stavoren. Dat zou bijvoorbeeld kunnen op de zaterdagmorgen, voordat er 's middags het skûtsjesilen voor Stavoren werd gehouden. Zeilmaker Auke de Groot en Andries Visser van de ST 31zagen er wel wat in en ook de visserman Van Dijk van de ST 10 wilde wel helpen bij de organisatie van de wedstrijd evenals Gerrit Wolthuis van de ST 14. Als de familie Boonstra uit Leeuwarden, die zo vaak met hun Staverse jol in de vissershaven lag, zou zorgen dat er voldoende zeilers die dag met hun jol naar Stavoren kwamen, dan kon de wedstrijd van start. In mei 1967 was de kogel door de kerk. Er zou een reünie van Staverse jollen worden gehouden in de vissershaven van Stavoren en de zaterdagmorgen zou er een wedstrijd voor jollen worden gezeild. In elk geval tien eigenaren van jollen hadden zich bereid verklaard deel te nemen.

De familie Boonstra had een oproep gericht tot alle eigenaars van jollen om op 10 juli van dat jaar te komen, terwijl de zeilvereniging Staveren de wedstrijd zou organiseren. Uiteindelijk kwamen er negen jollen opdagen, wat de organisatie iets tegenviel, maar de stemming onder de jollenzeilers was opperbest. De wedstrijd verliep niet helemaal vlekkeloos. Sommigen startten te vroeg, anderen veel te laat, maar de wedstrijd was ook niet het belangrijkste. Wel mocht de winnaar voor een jaar een wisselprijs mee naar huis nemen: een fraai houten model van een vissersjol, gemaakt door Wiebe Blom en beschikbaar gesteld door de Zeilvereniging IJsselmeer.

De initiatiefnemer van het gebeuren, de familie Boonstra, won met de 'Friso' de fraaie wisselprijs. Tweede werd de familie Molenaar uit Leiden met de tot jacht verbouwde vissersjol 'Schollevaer', de voormalige ST 34.

Stavoren, Een van de eerste reünies voor Staverse jollen, met links de 'Vrouwezand', in het midden de 'Ansjovis' en geheel rechts de 'Schollevaer' van de familie Molenaar uit Joure. (Foto: W. de Jong)



Stavoren, 1972. Reünie van Staverse jollen voor de wedstrijd. Geheel rechts de ijzeren ST 49, met aan stuurboord de Schollevaer (ST 34) en de Sémok, langszij de visschouw van Andries Visser (ST 31). In het midden de witte 'Oude Jacob' uit Groningen, naast de Ansjovis van Hesp. Geheel links de houten Greate Pier van Labordus.

Stavoren, 1972. Reünie van jollen na de wedstrijd met vlnr.: De Bolleboos van Jouke Veenland uit Amsterdam, de Schollevaer (ST 34) van Molenaar uit Joure, de Oude Jacob in het wit, de Ansjovis van Hesp uit Bussum en rechts de Greate Pier van Labordus uit Aalsmeer en de botter EB 17 van Evert Boonstra uit Leeuwarden. (Foto's: collectie Wim Tasseron, Middelburg)

Een jaar later waren er 15 deelnemende jollen, voor een belangrijk deel tot jachtjol verbouwde vissersjollen en enkele jachtjollen van Wildschut. In 1969 kwamen er slechts zeven deelnemers opdagen en opnieuw wonnen de gezusters Boonstra, Marjan en Joke, de wisselprijs met hun 'Friso', bijgestaan door hun broer Evert, die met de botter EB 17 in Stavoren lag. In 1970 waren er negen deelnemende jollen. De winnaar werd de familie Werkhoven uit Aalsmeer met de 'Holle Blok', Boonstra uit Leeuwarden werd tweede met de 'Friso' , terwijl Molenaar uit Leiden met de 'Schollevaer' op de derde plaats kwam. Opmerkelijk was, dat de laatste jol uit de wedstrijd bijna een uur later finishte dan de winnaar. Een jaar later, in 1971, woei het stevig. Het skûtsjesilen voor Stavoren werd vanwege de wind en de hoge golven afgelast, maar de jollen voeren wel. De *Leeuwarder Courant* deed uitgebreid verslag van 'een extra attractie: een wedstrijd voor Staverse jollen' (LC, 19-07-1971) Deze scheepjes voelden zich volgens de krant beter thuis in de zeegang dan de (te) lichte skûtsjes. Winnaar werd de 'Schollevaer' van Albert Molenaar uit Joure. Tweede werd de 'Sémok' van Dirk Huizinga uit Drachten (deze scheepsnaam werd door niemand begrepen, zelfs de vissers wisten niet dat Sémok de Friese naam is voor de Noordse stormvogel. Na de verlenging van de jol in 1976 gaf ik haar daarom een andere naam: 'Volharding'). Derde de 'Ansjovis' van Jaap Hesp uit Bussum (het zusterschip van de Sémok) en vierde de 'Friso' van de familie Boonstra uit Leeuwarden. Vijfde was de ST 36 van Scheltinga uit Heeg, zesde de 'Bolderik' van de familie Visser uit Haarlem en laatste de ST 31 van de familie Beukenkamp uit Haarlem. In 1972 werd er twee keer gezeild, op zaterdagmiddag en zondagmorgen, en niet langer op dezelfde dag als het skûtsjessilen. De organisatie lag nu in handen van zeilvereniging 'Morra', die ook Lemsteraken tegen elkaar liet zeilen. De einduitslag was dat de 'Bolleboos' van Jouke Veenland uit Amsterdam de eerste prijs in ontvangst mocht nemen, de 'Bolster' van Boltjes uit Amsterdam de tweede prijs en de 'Sémok' van Huizinga uit Drachten de derde prijs. Er deden dat jaar 13 jollen mee aan de wedstrijd.

Ondertussen waren de tijden ietsje veranderd. De reünie was altijd nog gezellig. Vooral de eigenaren van oude, voormalige vissersjollen hadden elkaar heel wat te vertellen over het wel en wee van hun schepen. De geschiedenis van nieuwe jollen moest nog komen, dus gaat het gesprek dan over zeilervaringen en de inrichting en uitrusting van het schip. De zeilwedstrijd werd echter een punt van discussie. Uiterlijk bleef de sfeer nog altijd heel vriendschappelijk, de wedstrijd was meer aardigheid dan strijd, maar het deelnemersveld was veranderd. De grote stalen jollen waren duidelijk sneller dan de voormalige vissersjollen. Voorheen was er natuurlijk ook wel een grote Huismanjollen zoals de Bolster die een buitencategorie vormde en ook tussen de vissersjollen waren duidelijke verschillen. Een jolletje van minder dan zes meter zeilt anders dan een jol van ruim zeven meter. Maar met de oude houten jollen was het onmogelijk strijd te leveren tegen de nieuwe 'turbojollen' die vooral afkomstig waren van de werf van Kooijman en De Vries uit Deil. De aardigheid in de wedstrijd ging voor eigenaren van oudere jollen op die wijze verloren. Snelle jollen uit het verleden waren de Friso van Boonstra, de Bolster van Boltjes. In het midden van de jaren zeventig maakte de ST 36 van Bouke Hobma veel indruk. Het schip zat toen nog in het stort en lag diep in het water, maar met een flinke wind wilde die jol wel lopen. Ook de Vrouwenzand van C.A. Stants uit

Amstelveen deed vaak mee en was een van die snelle zeilers. Maar tegen de moderne turbojollen moesten zij het meestal afleggen. Geen kwaad woord natuurlijk over die moderne jollen die J.K. Gipon had ontworpen en wiens ideeën en modellen verder uitgewerkt werden door ondermeer Jan Kooijman in Deil aan de Linge en later door de Scheepsbouwers uit Werkendam. Het karakter van de reünie en de wedstrijd veranderde echter door de dominantie van de moderne jollen, waardoor diverse eigenaren van voormalige vissersjollen de reünie en wedstrijd langzamerhand voor gezien hielden.

Stavoren, 2007. De moderne 8 meterjol 'Zuiderzee', (Scheepsbouwers, Werkendam) van Robert van Heyst.

Ondertussen groeide het aantal nieuwe jollen spectaculair. Terwijl de Staverse jol jarenlang het lelijke eendje op het water was, een zeilende klomp, alleen geliefd bij individuele zeilers die genoten van het stoere en robuuste karakter van zo'n scheepje, werden de grote, moderne jollen mede populair vanwege de ruimte, het comfort, naast de eenvoud en hanteerbaarheid van een dergelijke 'platbodem'. De reünie en wedstrijd in Stavoren groeide met al die nieuwe jollen uit tot een bijeenkomst waar bijvoorbeeld in 1979 vijfendertig schepen verschenen. In de jaren tachtig begon echter de terugloop. Tien jaren later, in 1989, kwamen er nog slechts achttien jollen bijeen. Dat jaar werd voor het eerst bij de wedstrijd een handicapfactor ingevoerd. De grote, snelle jollen kregen een handicap in de tijd, dus aftrek van tijd bij het finishen, zodat de zeilers met kleinere, langzamere jollen ook nog de kans hadden een wedstrijd te winnen. Het hielp dat jaar overigens niet. Het was weer een grote, snelle jol die de eerste prijs opstreek en

de wisselprijs mee kon nemen. Blijkbaar werd er in die jol het beste gezeild. Uiteindelijk raakte de jollenreünie met wedstrijd uit de gratie en hield op te bestaan.

Er werd niet alleen op het IJsselmeer bij Stavoren gezeild met jollen. Er werd in de jaren tachtig ook een gezellige bijeenkomst georganiseerd voor jollenzeilers in de **Buurtjeshaven van Andijk.**

Bij de jollendagen in Andijk werd niet alleen een wedstrijd georganiseerd. De deelnemers moesten ook de zeilende visserij van weleer imiteren met een behendigheidswedstrijd op het water, waarbij opdrachten werden uitgevoerd als: "Drijf door een rij jonen heen, dwars op de wind. Door het zeil te loevert te zetten en met de fok te spelen, moet u nu eens niet vóóruit zeilen". Van belang was het roer dwars achter het schip te draaien en een kenterschoot te gebruiken. Daarmee werd meteen duidelijk, waarom de vissers nooit een overloop voor de grootschoot lieten monteren. Behalve voormalige vissersjollen deden ook moderne stalen Giponjollen aan deze activiteiten deel.

Herstart van jollenwedstrijden bij Stavoren in 2012

In 2011 werd er min of meer toevallig bij Stavoren een wedstrijd georganiseerd voor Staverse jollen, die werd gewonnen door de pas gerestaureerde ST 16, een schip dat voorheen niet vooruit te branden was. Tijdens de Visserijdagen van Stavoren van 2012 werd er weer een wedstrijd voor jollen georganiseerd en de Werkgroep Stavoren van de Stichting De Staverse Jol die daarbij betrokken was,

Stavoren, juli 2012. Jollenwedstrijd tijdens de Visserijdagen van Stavoren aan de noordkant van de haven. (Foto gemaakt vanuit de HL 62 door Fedde de Vreeze)

besloot een oude traditie in ere te herstellen. Vanaf 2013 worden er iedere zomer jaarlijks wedstrijden voor Staverse jollen georganiseerd door de Stichting De Staverse Jol. Het is niet zo dat de deelnemende jollen originele vissersjollen moeten zijn. Nee, de wedstrijd staat open voor oude en voor nieuwe Staverse jollen.

Dat ligt anders bij sommige evenementen met een meer cultureel-historische achtergrond dan een wedstrijd. Toen in 2012 de vluchthaven van Laaksum honderd jaar bestond, was het de bedoeling dat tijdens de feestelijkheden de haven vol zou liggen met originele vissersjollen. Daar pasten dus geen moderne jachtjollen tussen, maar wel stalen jollen in vissermanuitvoering die actief zijn op het gebied van de zeilende visserij, zoals de EB 81, de KP 14 of de UK 117.

De herdenking in Laaksum viel helaas wat in het water. Juist die zaterdag in juni stond er een stevige zuidwester windkracht 6 en was er te veel regen. Niet alle genodigden konden Laaksum die dag bereiken. Wie er wel kwam, kon ervaren hoe weinig beschutting deze vluchthaven uit 1912 bood voor de jollen van de Laaksumer vissers. De deining in het haventje bracht alle jollen, spekbakken en een aak in een vrolijke, nooit eindigende beweging. Desondanks waren de bezoekers enthousiast.

Stavoren, juni 2012. Jollen bij harde wind van Stavoren op weg naar Laaksum voor het 100-jarig bestaan van de haven. (Foto: Fedde de Vreeze) De visserijdemonstratie en de wedstrijd die gepland was, konden helaas niet doorgaan vanwege de harde wind (6 Beaufort) en de regen tijdens de feestelijkheden. Wel werd duidelijk, hoe weinig beschutting het vluchthaventje destijds bood voor de Laaksumer vissersjollen. (Foto: Klaas Wiersma)

Laaksum, 2012. De ST 16, ST 48 en HL 90 op weg naar Laaksum. (Foto: Fedde de Vreeze)

Laaksum, juni 2013. Een jaar na de herdenking werd de wedstrijd voor jollen alsnog gezeild.

De jollenwedstrijd voor Hindeloopen van 5 juli 2014

De Stichting Staverse Jol zorgt dat er vanuit de Zuidwesthoek van Friesland weer activiteiten georganiseerd worden voor jollen. De volgende foto's zijn gemaakt tijdens de wedstrijd voor jollen bij Hindeloopen, bij windkracht 5 Bft.

De snelste jol van het veld was de ST 12, Aaltje Vis, van Ria en Rob Snijder. Die snelheid was vooral te danken aan hun jarenlange gedrevenheid om zo goed mogelijk met een jol te zeilen. Een relatief smal en hoog tuig, laag op het schip, zorgen daarbij voor de basissnelheid. De fok hoog en smal, het voorstag strak door het gebruik van bakstagen. Veel winst wist de ST 12 ook te maken door snel overstag te gaan. De grote kajuitjol achter hen zeilt met een brede botterfok, wat het overstaggaan zeer vertraagt, omdat het lang duurt voordat de fok er weer goed bijstaat, na het eerdere bakhouden van de fok. Dan moeten meters fokkeschoot binnengehaald worden, terwijl de wind alweer in de fok gaat staan. Met een smalle fok is dat probleem veel geringer. De ST 12 heeft het voorstag niet bevestigd aan de hommer, maar aan de masttop evenals de bakstagen, waardoor het voorlijk van de fok een maximale lengte krijgt.

ST16
HL90
ST 16
JD

JD

Beelden van de jollenwedstrijden in Stavoren en Laaksum, juni 2015

Stavoren. Een wedstrijd bij een flinke zuidwesten bries, windkracht 5 à 6, waardoor er voor de haven van Stavoren aardige golven stonden, waar de jollen doorheen buitelden. Er werd gezeild in twee groepen: de houten vissersjollen en de stalen kajuitjollen.

(Foto's: Anja Grassmid)

Op 6 juni werd een tweede wedstrijddag georganiseerd vanuit Laaksum. Nu onder ideale omstandigheden. Zon, een matige wind en relatief weinig golfslag. Winnaar werd de houten vissersjol ST 16. Deze jol liep met ruime wind iets sneller dan de stalen 7.80 lange Jolijt, die echter aan de wind sneller was. Cruciaal was het snel overstag gaan. Jollen die te scherp stuurden, hadden te weinig vaart en vielen bij het door de wind gaan stil.

(Foto: Dirk Huizinga)

13

Vermeend zeewaardig

Vermeend zeewaardig

Door de jaren heen is de Staverse jol geroemd vanwege haar vermeende 'zeewaardigheid'. In haar tijd was de jol zondermeer een opvallend scheepje, dat ondanks de geringe afmetingen, verantwoord gebruikt kon worden op de Zuiderzee. In de *Leeuwarder Courant* van 6 oktober 1956 wordt uit een rapport uit 1905 van de *Zuiderzeevereniging* (opgericht in 1886 om te onderzoeken hoe de zee ingepolderd kon worden) het volgende over Staverse jollen aangehaald: "De Urkers, levende als het ware onder de rook van Staveren, leggen een grote minachting aan de dag voor deze jollen, noemen ze onpraktisch en onhandelbaar en hebben weinig vertrouwen in haar zeewaardigheid, want Urkers blijven zweren bij hun botters en blazers. De lieden van Staveren daarentegen stellen hun jollen ver boven alle andere schepen; en men moet werkelijk erkennen, dat zij met deze kleine notedopjes wonderen verrichten. Zij weten met deze kleine dingen hard te zeilen, en wanneer het weder zo ruw en de zee zo onstuimig is, dat groote stoomboten en flinke tjalken de haven niet durven verlaten, gaat een Staverse visser zonder aarzelen in zijn jol op de bruisende zee. Redding bij noodweer geschiedt het meest met deze jollen, en zo is het o.a. voorgekomen, dat voor enige jaren een tjalk in het gezicht van de haven van Staveren bij noodweer was omgeslagen en een flinke stoomboot haar pogingen tot berging van dit vaartuig heeft moeten opgeven. Toen gingen een twintigtal jollen als een zwerm vogels de haven uit; zij maakten met haar allen enige touwen vast aan de tjalk en met haar twintigen brachten zij het schip behouden in de haven."

Hoe werden de jollen gebruikt en onder welke omstandigheden?

Als extreem voorbeeld hoe een en ander in die tijd kan gaan, ook een verslag uit de *Leeuwarder Courant*: "Uit Stavoren: Hedenavond stak er plotseling een hevige storm op uit het westen. Een vijftal jollen van hier waren nog op zee om langs de kust staande palingfuiken te lichten. Aan drie mocht het gelukken de haven te bereiken. De beide andere hebben het hard te verantwoorden gehad. Een ervan, opvarenden K. Visser, J. Visser en S. van Randen, vond eenige beschutting achter een hoofd en bleef daar voor anker liggen, wachtend op hulp. Voor de andere, opvarenden H. Mulder, A. Mulder, J. de Boer en P. Zwaan, bleef er niets anders over dan met dubbel gereefd zeil en fok te trachten zee te bouwen. Dit bleek echter niet te kunnen, de boot schepte zooveel water, dat men, in doodsgevaar verkeerend, de zeilen neerliet en de klomplaarzen als hoosvat gebruikend, een uiterste poging deed om drijvende te blijven. Dit mocht gelukken, een klein stukje fok werd geheschen en men liet nu de jol op de basaltglooiing van den dijk loopen. Aan allen gelukte het, zoodra de boot stiet, er uit te springen en heelhuids de wal te bereiken. Intusschen was er veel volk uit Stavoren toegeschoten ter hulp (een en ander vond plaats op een half uur afstands ten W. van onze plaats) en achtereenvolgens werden nu beide jollen met vereenigde krachten over den dijk getrokken in de binnenvaart." (*LC*, 8 okt. 1903)

Vissersjollen als reddingboot

Stavoren, 5 oktober 1863. Zaterdag jl. had alhier de aangekondigde hardzeilpartij plaats; ofschoon de aalvisscherij verhinderde dat de visschersjollen daaraan deel konden nemen, wedijverden de veerschepen om de uitgeloofde prijs en premie, welke behaald werden: de eerste door de veerschipper J. Haagsma, van Sloten, en de laatste door die van Nijega, G. F.van der Wal. Hoewel het weder niet te gunstig kon worden genoemd, was toch ene menigte nieuwsgierigen opgekomen tot deelneming aan dit feest.Te bejammeren echter is het dat de afloop niet in alle dele bevredigend kon worden genoemd en de toeschouwers ook ooggetuige moesten zijn van een schipbreuk; de veerschipper W.L. van der Hof, van Bakhuizen, trof namelijk het ongeluk, na reeds een groot deel van het afgebakend terrein te hebben afgezeild, dat vlak voor de haven het schip omviel; door schielijk toegeschoten visschersjollen is het verlies van menschenlevens voorkomen. Het schip evenwel heeft grote averij bekomen en is hedenmorgen alhier binnengesleept. Te hopen is dat de zeilvereniging door dit voorval niet ontmoedigd worde voort te gaan op de ingeslagen weg en Stavoren daardoor in het vervolg verstoken zou worden van een feest, voor welks viering alhier zo schone gelegenheid bestaat. (*LC,*13 oktober 1863)

Stavoren, 15 Maart 1902. Hedenmiddag geraakte door het nog al plotseling opgekomen onstuimige weer het tjalkschip *Drie Gebroeders,* schipper M. de Boer, van Workum, komende van Lisse, met bestemming naar Oudega, nabij Stavoren op het strand. Nadat een sein om hulp was gegeven, begaven zich direct eenige Stavorensche visschers in een jol naar het werkelijk in gevaar verkeerende vaartuig en werden al spoedig de vrouw van de schipper met vijf nog jeugdige kinderen en eenige goederen behouden aan de wal gebracht. Eenige tijd later is het den schipper met behulp van voornoemde visschers mogen gelukken het schip weer vlot te krijgen. Het doel om de haven van Stavoren binnen te loopen is echter niet kunnen worden bereikt en men heeft koers moeten zetten naar Lemmer. (*LC.* 19 mrt. 1902)

Stavoren, 11 september 1903. Zeker verlokt door het kalme weer van hedenmorgen, hadden enkele tjalken het gewaagd de harlinger haven te verlaten en zee te kiezen. Tegen de middag wakkerde de wind echter dermate aan, dat men het raadzaam achtte onze haven aan te doen. De noordelijke wind maakte dit evenwel ondoenlijk en zo zagen *De vier gebroeders* van Amsterdam, de *Hindeloopen* van schipper Poeze aldaar en *De nieuwe Zorg*, schipper Witteveen van Leeuwarden, zich genoodzaakt vlak voor de havenmond te ankeren, waar zij het niet weinig te kwaad kregen. Onophoudelijk spoelden de zeeën over het dek en het geweldige slingeren vervilde de toeschouwers op de wal met angst. Schipper J. Boom, bijgestaan door andere beraden en bevaren mannen, stak met zijn visschersjol, de *Stavoren 33*, in zee om door middel van trossen gemeenschap aan te brengen met de Noorderdam, waar velen gereed stonden om met vereende krachten de schepen binnen te slepen. Wat achtereenvolgens mocht gelukken met alle drie. *De vier Gebroeders* had het roer verspeeld, dat evenwel in de nabijheid kon worden gegrepen. Minder gelukkig was schipper Poeze. Hij raakte zijn vlet kwijt, die in zuidwestelijke richting wegdreef de Zuiderzee in. (*LC,* 14 september 1903*)*

Workum, 23 april 1909. In aanvulling van het bericht uit Stavoren, dato 20 april, kunnen we melden, dat het aan 5 jollen gelukt is de fraaie klipperaak *Adam-Johannes* van E. Scholten te Amsterdam, met gebroken zwaard en andere averij in onze haven binnen te brengen. Het schip wacht hier op reparatie.

Workum, 4 December 1909. Het schip "Vrouw Sietske", van Makkum, is hier door zes Stavorensche jollen binnengebracht. Het volk is vermoedelijk gered door het s.s. "Heemstra" van Amsterdam. (*LC,* 6 december 1909)

Makkum, 8 december 1909. ….Bij haastig opkomende storm is de route Harlingen – Stavoren zo lang en een goede vluchthaven ontbreekt. Hoeveel onheilen hebben daar al niet plaats gehad! Van vroeger herinneren we aan het lot van de familie Schoonhoven en Van Getsen, welke met hunne grote gezinnen allen de dood in de golven vonden. Van de laatste tijd weet ieder nog, hoe het gezin van De Jong uit doodsnood werd gered en welke bange nacht schipper Dros en zijn knecht in de mast doorbrachten en zo zouden we meer kunnen noemen.
De vraag is echter: Is er langs de kust wel materiaal aanwezig om bij een zee als j.l. vrijdag schipbreukelingen te redden? Aan stoere mannen ontbreekt het hier langs de kust niet. Een visser uit Gaast beweerde, dat indien zij een hunner jollen over de hoge palen hadden kunnen krijgen (waarom is er niet een eindje glooiing te Gaast?) zij het hadden gewaagd omstreeks drie uur in de namiddag het schip, waarop men mensen meende te zien, te trachten te bereiken.

Stavoren, 5 februari 1910. De stoomboot "Leeuwarden V" van de Mij. St. Martin te Rotterdam is hedenmorgen door de mist op het Vrouwenzand gelopen. Eerst om drie uur hedenmiddag kwam die tijding hier. Natuurlijk waren spoedig de visschersvaartuigen in zee om hulp te verlenen. Daar het weer al slechter werd en de boot, die al gevaarlijk zat, daardoor nog in ongunstiger conditie kwam, werd besloten de lading te bergen. In acht jollen werd zoveel mogelijk naar wal gebracht, o.a. 100 balen meel, 80 kistjes margarine, enz. Van de overboord geworpen ledige petroleumvaten zijn reeds een 50-tal aangedreven en geborgen. De kapitein Fr. De Jong en de verdere bemanning hebben de boot ook moeten verlaten; de vrouw van de kapitein en het kind waren al eerder naar de wal gebracht.
Het ligt in de bedoeling zodra mogelijk weer naar de boot te gaan om zo mogelijk nog meer te bergen, maar daar het water de boot al flink binnendringt, zal veel al door waterschade hebben geleden. Hedenmorgen meldt men ons nader: Nadat het grootste gedeelte van de lading was geborgen, hebben Stavorense vissers met veel moeite en inspanning de "Leeuwarden V" gisteravond weer vlot gekregen. Men verwacht de boot nu spoedig in de haven alhier. De geborgen goederen zijn in het gebouw van de "Z.W.H. Friesche Coöperatieve Vischhandel", staande aan de haven, onder dak gebracht en onder toezicht van de burgemeester-strandvonder gesteld. Een enkele uren later daarop gevolgd telegram luidt: De boot "LeeuwardenV" is opnieuw en hoger op strand geslagen. (*LC*, 8 februari 1910)

Zeewaardig bij gebrek aan beter

Schepen die honderd jaar geleden zeewaardig werden gevonden, hoeven dat tegenwoordig niet meer te zijn. Niet omdat die schepen zoveel ouder zijn geworden, maar omdat er nu veel meer kennis, ervaring en expertise is over het zeilen met kleine schepen op zee. Een halve eeuw geleden gold nog, dat je met windkracht 6 op het ruime water niets te zoeken hebt. Zoek met zo'n wind liever een haven op of blijf er liggen. Tegenwoordig wordt er met die windkracht nog volop gezeild op het IJsselmeer en de Waddenzee. Kan dat ook met een Staverse jol die vanouds de roep had zo zeewaardig te zijn? Niet per definitie, maar onder bepaalde voorwaarden kan dat zeker. Er zijn dagen dat het ook op het ruime water zo rustig is, dat 'iedereen' daar wel kan varen. Mooi weer, weinig wind en geen golven. Maar dat is bedrieglijk. Juist onder zulke omstandigheden doet men er zeilende lang over om een haven te bereiken en in korte tijd kan er veel veranderen, ook op 'mooie' dagen. Met oostenwind langs de hoge wal van Friesland dobberen, om na het middaguur getrakteerd te worden op een meer dan matige zeewind, die de veilige hoge wal doet veranderen in een gevaarlijke lage wal. Niet dat zoiets dagelijks gebeurt, maar het is belangrijk alleen met een schip het IJsselmeer op te gaan dat ook onder ongunstige omstandigheden geschikt is voor dat water. De vissers gingen op de Zuiderzee langs de kust met heel kleine bootjes vissen op bot en aal. Met die vletjes en aakjes bleven ze dicht bij de haven. De Staverse jol was het kleinste scheepje waarmee ze overal op de Zuiderzee konden vissen, niet alleen langs de kusten, en waar de vissers langere tijd op verbleven. Staverse vissers die ansjovis probeerden te vangen bij Urk, waren vaan meerdere dagen onderweg, waarbij soms overnacht werd op zee, achter anker. Die geschiedenis is echter onvoldoende reden om er maar vanuit te gaan dat de Staverse jol geschikt is voor het IJsselmeer en de Waddenzee. Dat hangt mede af van de uitrusting van het schip, de onderhoudstoestand van een en ander en het zeemanschap van de bemanning. Met een oud en ietwat verwaarloosd schip is het varen met harde wind op het IJsselmeer riskanter dan met een nieuw. Door de steile golfslag moet het tuig snaarstrak op het schip staan, anders kan door schokbelasting gemakkelijk breuk optreden. Als je door de golven vaart en plotseling breekt bijvoorbeeld een sluiting van het voorstag, dan is Leiden in last. Zulke situaties moeten zo veel mogelijk uitgesloten worden door het schip pico bello onderhouden en uitgerust te hebben. Bij de vissersjollen werd door de derde man, de jongste knecht aan boord, vrijwel permanent gehoosd als er water overkwam. Water in het schip is immers gewicht dat steeds aan de verkeerde kant zit. Dat moet je niet hebben. Moderne jollen die het ruime water op gaan, moeten daarom voorzien zijn van een elektrische pomp. Meestal wordt die nooit gebruikt en wat ertoe leidt dat het onderhoud wordt verwaarloosd. Al te bekend zijn de gevallen dat mensen water in het schip kregen, waarna de pomp niet bleek te werken…..Nee, daar keken ze nooit naar. Veel ongelukken op groot water ontstaan door onderschatting van de risico's, met de daarbij behorende slechte voorbereiding. Wie de verslagen van de KNRM leest in 'De Reddingboot', wordt getroffen door de ernstige gevolgen die heel onschuldig of toevallig lijkende gebeurtenissen kunnen hebben. De schipper verliest zijn evenwicht, slaat overboord en de andere bemanningsleden zijn niet in staat hem tijdig op te pikken…. Solo-zeilers die bij mooi weer zonder lifeline en

zwemvest over hun schip lopen, te water raken, waarna hun schip gewoon doorzeilt…Scheepsmotoren die er op het cruciale moment mee ophouden, door te weinig brandstof of slecht onderhoud en soms omdat de zeiler vergeet de brandstofkraan te openen….Zeezeilers die Scheveningen verlaten voor een reis om de wereld, maar na een half uur stranden op de kust omdat de schipper gewond raakt en bij de bemanning paniek uitbreekt….Een bemanning die door zeeziekte niet meer in staat is adequaat te handelen….Een scheepsmotor die weigert aan te slaan doordat de accu het plotseling begeeft…Het wordt dan duidelijk dat problemen op het grote water heel gemakkelijk ontstaan, als bij toeval, en niet noodzakelijk samenhangen met zware stormen en vreselijke golven. Met een beetje pech kom je zomaar met je schip op de dijk te zitten en heb je een reddingboot nodig om thuis te komen. Zeewaardigheid is daarom een complex begrip dat over veel meer gaat dan het type schip waarmee je vaart. Een inspirerend voorbeeld voor mij is altijd Ir. J. Hooykaas gebleven, die met zijn 'Zeeslang' het kustwater bezeilde. Vooral vanaf eind jaren dertig tot begin jaren zeventig. Zijn scheepje was het laatste eigenzinnige ontwerp van Thiebout, uit 1921. Een tweemast schoenertje met spriettuig van zes meter lang. Toen wij nog maar pas met onze jol op het IJsselmeer voeren vanuit Stavoren, ontmoetten we elkaar wel eens. Dan toonde hij ons trots de indrukwekkende stokankers met lange, goed onderhouden Manillatrossen, die aan iedere zijde van de kuip vastgesjord stonden. Van zijn Seagull buitenboordmotortje moest hij het niet hebben. Nee, als het op de Waddenzee te gek werd, dan ankerde hij en wachtte op zee tot het weer opklaarde. Een dergelijke zelfredzaamheid is moderne zeilers vreemd. Zij bellen de reddingboot. Het anker wordt nog maar zelden gebruikt om te overleven. Van Hooykaas leerde ik ook het belang van een 'achterdeurtje'. Met het achterdeurtje bedoelde hij, dat je onder alle omstandigheden een alternatief hebt dat haalbaar is als de omstandigheden waarin je verkeert dat nodig maken. Wat doe je als….

Voor jollenzeilers is het cruciaal te weten dat je met een Staverse jol bij harde wind heel moeilijk of niet vrij kunt zeilen van lagerwal. Als de wind pal op de kust staat en er staan flinke golven, dan denk je aan de wind zeilend hoogte te maken, maar dat is een vergissing. De schijnbare koers is goed, maar de werkelijke koers laat zijn dat je blij mag zijn als je niet verlijert naar de lage wal. Je zou zeggen, dan gaan we overstag, dan hebben we over de andere boeg meer kans, maar dat is een vergissing. Ook over de andere boeg loopt de jol met zijn stompe kop geen hoogte meer en verlijert langzaam maar zeker naar de kust. Dan komt dus de vraag naar het achterdeurtje. Wat doe je als je niet vrij kunt zeilen van de kust? Als er geen haven meer bereikt kan worden, is de keuze tussen ankeren of stranden…Hooykaas hield van ankeren. Zijn tiptop ankergerei stond gebruiksklaar voor het grijpen. In de *Waterkampioen* schreef hij begin jaren zestig: "Zolang de boot giert, bokt en rolt, dit alles met een eigen slingertijd, afwisselend toenemend en afnemend, zolang is het verblijf onaangenaam maar niet onrustbarend. Zet alles vast, leg het reserveanker gereed en bedenk hóé onaangenaam, hóé vervelend, hóé onbenullig uw verblijf op dit ogenblik in de ten onrechte begeerde haven zou zijn geweest. Zolang de ankerlijn niet zijwaarts, maar voorwaarts in het water verdwijnt, de boot door de wind gegrepen wordt, zo lang zal het goed gaan. Maar wanneer het stampen en gieren mindert en het rollen toeneemt, wanneer de alleronaangenaamste

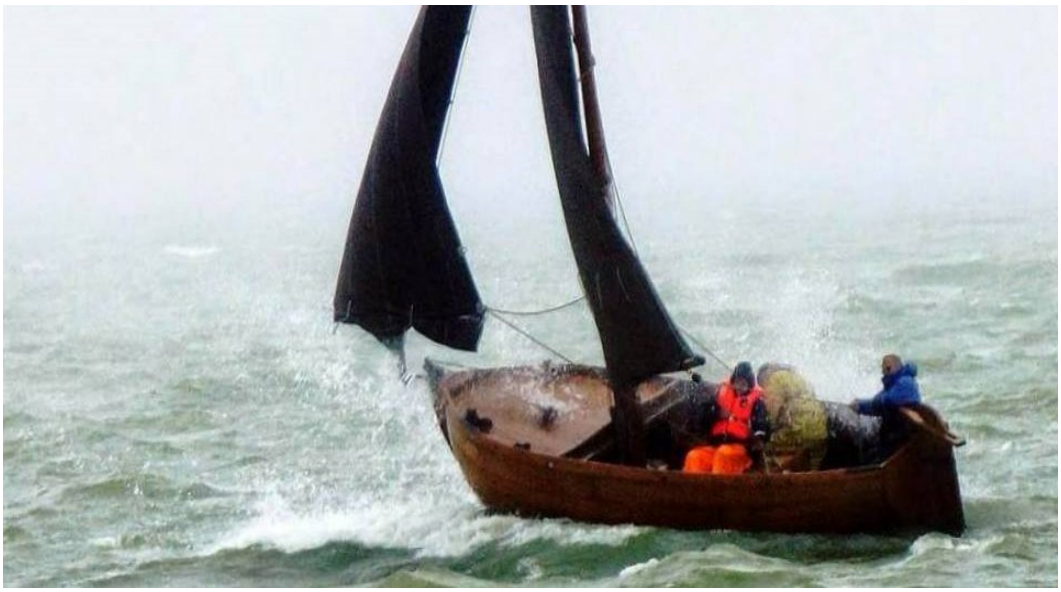
bewegingen plaats maken voor een bijna behaaglijk wiegen, dan zijt ge op drift, dan krabt uw anker en goed ook. Haast u dan!" Vrij kunnen zeilen van de lage wal is een belangrijk aspect van de zeewaardigheid van een jacht. Moderne scherpe jachtjes kunnen dat veel beter dan de zware Staverse jollen. Daar komt bij, dat de schipper voldoende vaart moet maken, dus niet te veel moet reven. Maar dan helt de jol meer over en zal ze vanwege de ondiepe kiel meer verlijeren. Vrij zeilen van de lage wal bij harde wind is niet haar kracht. Een jol doet het relatief goed als de golven iets voorlijker dan dwars inkomen en er ruimte aan lij is.

Hindeloopen, 2014. (Foto: Anja Grassmid)

Met een jolletje naar Engeland

Dat er met een Staverse jolletje ook op zee kan worden gezeild, hebben Ria en Rob Snijder bewezen. In 1992 werd een verslag van haar zeilervaringen geplaatst in de *Spiegel der Zeilvaart* (16e jrg. Nr. 1, p. 18 – 23). Uit dat verslag heb ik de volgende informatie geselecteerd. Ria en Rob zeilen in een Staverse jol van Kooijman & De Vries, ontwerp Gipon, lengte 6.15 meter. Een kleine jol in vissermanuitvoering, die als thuishaven Marken had. Daarmee werd gezeild op het IJsselmeer, maar ook op de Waddenzee en zelfs de Oostzee. Zeilen op groot water beviel zo goed, dat er gedacht werd aan kustzeilen op de Noordzee. Langs de Nederlandse kust zijn de afstanden tussen de havens echter vrij groot. Het leek daarom verstandiger te beginnen met dagtochtjes langs de Belgische kust. Dat zeilen op ruim water is natuurlijk een geweldige belevenis, maar de vraag is of een half gedekte Staverse jol wel het meest geschikte scheepje is om dat zeezeilen mee te beoefenen.Zelf schrijft Ria: "We zijn ons goed bewust van het risico dat genomen wordt met de grote, open kuip (zelfvullend in plaats van zelflozend); dit maakt ons afhankelijk van goed, stabiel weer en voldoende tijd." Inderdaad, maar is bewust zijn van een risico voldoende om dat risico dan maar te nemen? Op zee kan immers één onverwachte golf in één keer de hele kuip vullen met zeewater en dan helpt ook de 20 pk sterke diesel en de elektrische pomp niet meer. Maar goed, ze zeilen met de jol langs de Belgische kust. Ze gaan eens naar Calais en op een gunstig moment

besluiten ze de oversteek te wagen van Calais naar Dover. Dat is onder gunstige omstandigheden in een paar uren te doen. Na een paar uren zeilen lichten de witte krijtrotsen van Dover voor hen op. Na een snelle en voorspoedige oversteek slagen ze er door de sterke ebstroom helaas niet meer in de westelijke haveningang van Dover te bereiken. Ze komen terecht voor de oostelijke ingang die driemaal rood aangeeft. Met de nodige moeite slagen ze erin tijdens een snel opkomende dichte mist en een stevige wind met hoge golfslag de jol op de motor voor de haveningang te houden. Na wat angstige momenten om de grote in- en uitvarende veerboten te ontwijken, krijgen ze groen licht en worden ze opgewacht door een Britse patrouilleboot die hen naar de sluizen van het Wellingtondok loodst. Daar, in de beschutting, is de wereld heel anders. Daar schijnt de zon en komt de bemanning van de 'Aaltje Vis' weer tot rust. Pas na vier dagen zijn de weersverwachtingen zodanig dat er weer gedacht kan worden aan een terugkeer naar het continent. Ze kiezen voor de kortste route: Dover – Calais. Eenmaal op zee valt het niet mee. De zee is ruwer dan gedacht, de wind harder dan voorspeld. Ze zetten een rif en varen door. De golven op zee worden zo'n vier meter hoog, waardoor de jol in een golfdal veel minder wind vangt. Even verkeerd sturen en er komt vervelend veel water in de kuip. Het wordt de meest spectaculaire zeiltocht die ze met de 'Aaltje Vis' maken. In een golfdal kijken ze tegen een muur van water aan, op een golftop zien ze de Engelse krijtrotsen langzaam uit zicht verdwijnen. De jol blijft het echter prima doen. Voor de Franse kust zeilen ze alleen op de fok naar de haven van Calais. Net als in Dover mogen ze niet direct naar binnen. Eerst moet een veerschip achterstevoren uit de haven. Op motorkracht boksen ze daarom een half uur lang op tegen de wind en het zoute water, dat met bakken over de jol komt. Uiteindelijk bereiken ze echter ook hier de beschutte haven. De dagen die volgen waait het te hard om uit te varen. Als na een weekje wachten de omstandigheden gunstiger zijn geworden, zeilen ze terug naar Vlissingen. Met de ervaring die ze opdeden langs de Belgische kust en de oversteek naar Dover en terug, durven ze het nu aan om ook in dagtochten langs de Nederlandse kust te varen met een jolletje van 6 meter.



De jol HL 62 met harde wind bij Stavoren in 2015. (Foto: Stichting De Staverse Jol, Workum)

De ST 12 ('Aaltje Vis') van Ria en Rob Snijder in 1988 voor de Belgische kust. (Foto: Ria Snijder)

Commentaar?

Wat moet je zeggen van geslaagde zeiltochtjes met een jol op de Noordzee? Ria Snijder heeft bewezen dat het kan, maar duidelijk is ook, dat ze deze zeilerij weloverwogen en min of meer goed voorbereid heeft uitgevoerd. Gebleken is, dat een jol onder vele omstandigheden het lang kan volhouden. Maar de risico's zijn groot. Zelfs zo groot, dat het de vraag is of men zich daar van tevoren voldoende bewust van kàn zijn. Er

gebeuren met regelmaat voor de kust onverwachte ongelukken met jachten die objectief gezien heel wat zeewaardiger zijn dan een halfopen jolletje van zes meter. Vlak voor de kust van Terschelling, in het Boomkensdiep, de geul ten zuiden van de Noordergronden, werden twee ervaren docenten van de Hogere Zeevaartschool eens verrast door een reuzengolf vol zand waardoor hun scheepje in één keer werd volgestort en zonk. Met moeite konden zij dankzij de vloedstroom zwemmend het strand bereiken.

Berucht zijn de onverwacht hoge 'monstergolven' die bij weinig wind op relatief vlak water plotseling verschijnen en een jacht op z'n kant kunnen werpen. Vaak zijn het golven uit een stormgebied van elders die vrij voortrollen over de zee. Ze heten 'rogue waves', kwaadaardige golven die je op onverwachte momenten verrassen, voor de gek houden. Een jol zou ogenblikkelijk zinken als die daardoor getroffen zou worden. Zeker de open kuip van een visserman is een discussiepunt. Een geheel gedekte jol is op zee aanzienlijk veiliger dan een jol in vissermanuitvoering.

Met het argument dat de bemanning in de 'Aaltje Vis' veilig in de diepe kuip kan blijven tijdens het zeilen en niet naar voren hoeft, miskent Ria Snijder de mogelijkheid (en m.i. de noodzaak) om een roefschip zo in te richten, dat alle vallen vanuit de kuip te bedienen zijn en de zeilen vanuit de kuip zowel gehesen als gestreken kunnen worden. Juist die diepe, "zelfvullende" kuip is het zwakke punt in de zeewaardigheid van een vissermanjol. Eén echte golf binnen en de stabiliteit is weg, waarna de jol zomaar kan omslaan. Eén schuiver naar lij waarbij flink water wordt geschept en de jol komt niet meer boven. In die zin is varen op zee met een halfopen jol dus niet verantwoord.

Maar onder gunstige omstandigheden kan er veel. Het probleem is echter, dat de zee onvoorspelbaar is. In korte tijd kan er veel veranderen, terwijl er meestal geen veilige haven in zicht is om snel even beschutting te zoeken. Zelf zeilde ik met mijn jol jaren geleden met een zuidwester windkracht 7 van West-Terschelling naar Harlingen. We voeren aan het einde van de ebstroom het Schuitengat uit om bij het keren van het tij in het zeegat te zijn. Mooi in de luwte van Vlieland. Met ruime wind onder de Griend door ging uiteraard probleemloos. Aan de oostkant van de Blauwe Slenk kwam de vloed echter al aardig door en moest scherp tegen de wind in gevaren worden om met halve wind de Pollendam te kunnen volgen. Toen was er onder stormtuig ook motorkracht nodig en kwamen er bakken zout water over. Ook zeilende langs de Pollendam kwam het water soms over de hele lengte van de jol over. Dat was echter ook weer het enige. Het schip hield het prima en bleef goed onder controle. Toen we de Noorderhaven invoeren, werd direct daarna achter ons de stormkering gesloten vanwege het hoge water.

Dat zo'n tocht met succes wordt volbracht, betekent echter niet dat het zeilen met een jol bij harde wind op de Waddenzee geen risico's kent. Je kunt daarom niet stellen dat het wel verantwoord is.

14

Vissersjollen als cultureel erfgoed

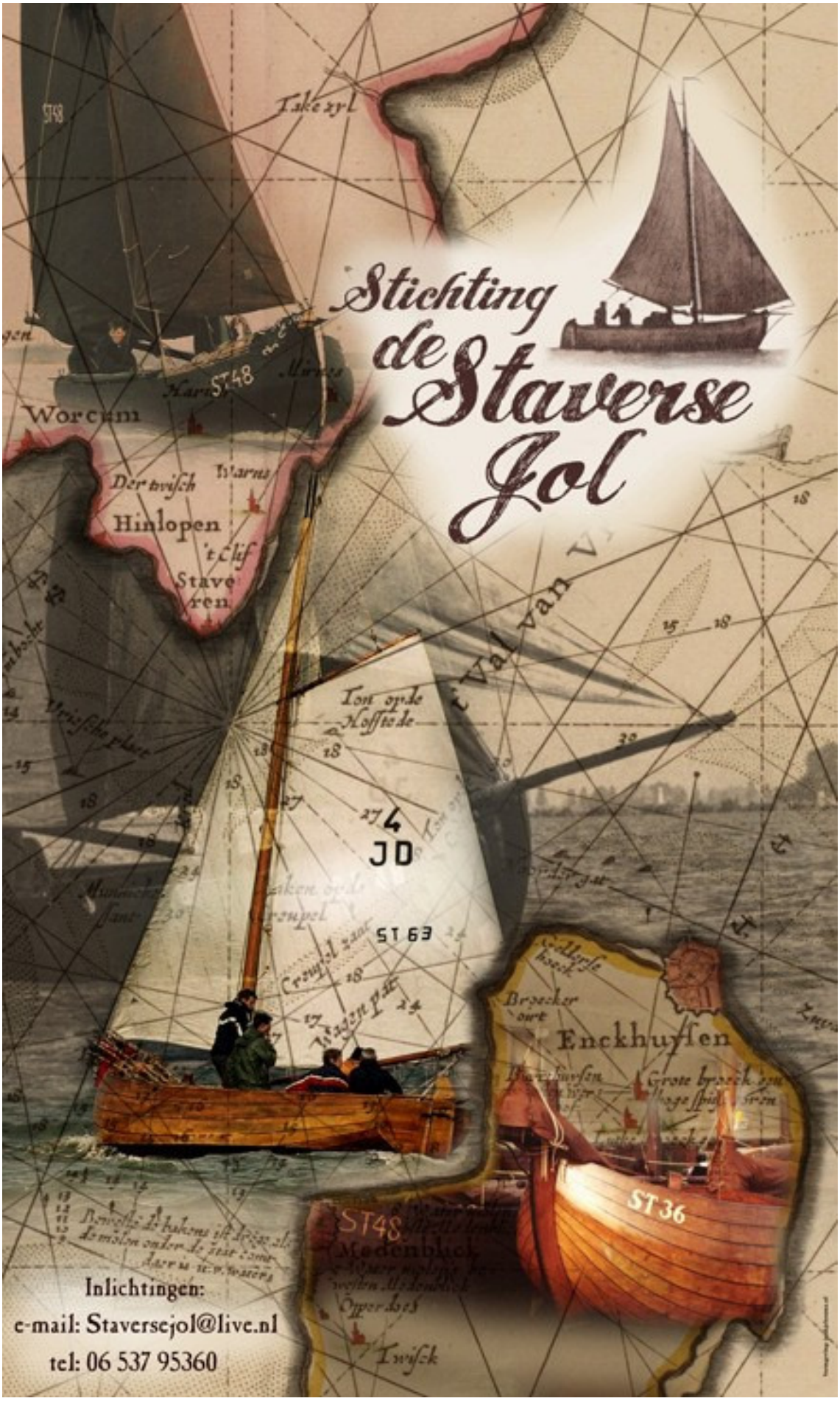
Stichting 'De Staverse Jol' vervult een educatief-culturele functie

In 2012 werd de Stichting 'De Staverse Jol' opgericht die als doelstelling heeft originele, houten Staverse jollen te behouden voor de toekomst en vooral de jeugd te motiveren om met zo'n scheepje te gaan zeilen en vissen. Daartoe organiseert de stichting een cursus 'zeilende visserij voor jongeren'. Ook zorgt ze voor diverse evenementen voor jollen en vormt ze een kenniscentrum voor eigenaren van originele vissersjollen. Zelf spreekt de stichting over *Parels van de Zuiderzee* als ze het heeft over de laatste originele vissersjollen die er nog zijn.

Ze wil echter meer dan alleen maar jollen behouden tegen de ondergang. Ze ziet zich niet als een soort museum dat cultureel erfgoed isoleert van de ontwikkelingen in de wereld. In tegendeel. Ze wil dat jong en oud actief betrokken raakt bij het zeilen en vissen met jollen, om zo levend te houden wat eens tot de Zuiderzeecultuur behoorde. Als middel heeft de stichting zelf de oude jol ST 48 voor een symbolisch bedrag overgenomen en laten restaureren, zodat ze met een eigen jol haar activiteiten kan uitvoeren. Vervolgens heeft de stichting een cursus georganiseerd voor jongeren ('Jonge Vissers onder Zeil') om de jeugd warm te maken voor haar doelstellingen en deze concreet in praktijk te brengen. Ook kreeg de stichting in 2013 een tweede opleidingsjol: de HL 90. Voor de restauratie van dat schip wordt ook van de Jonge Vissers onder Zeil gevraagd de handen uit de mouwen te steken.

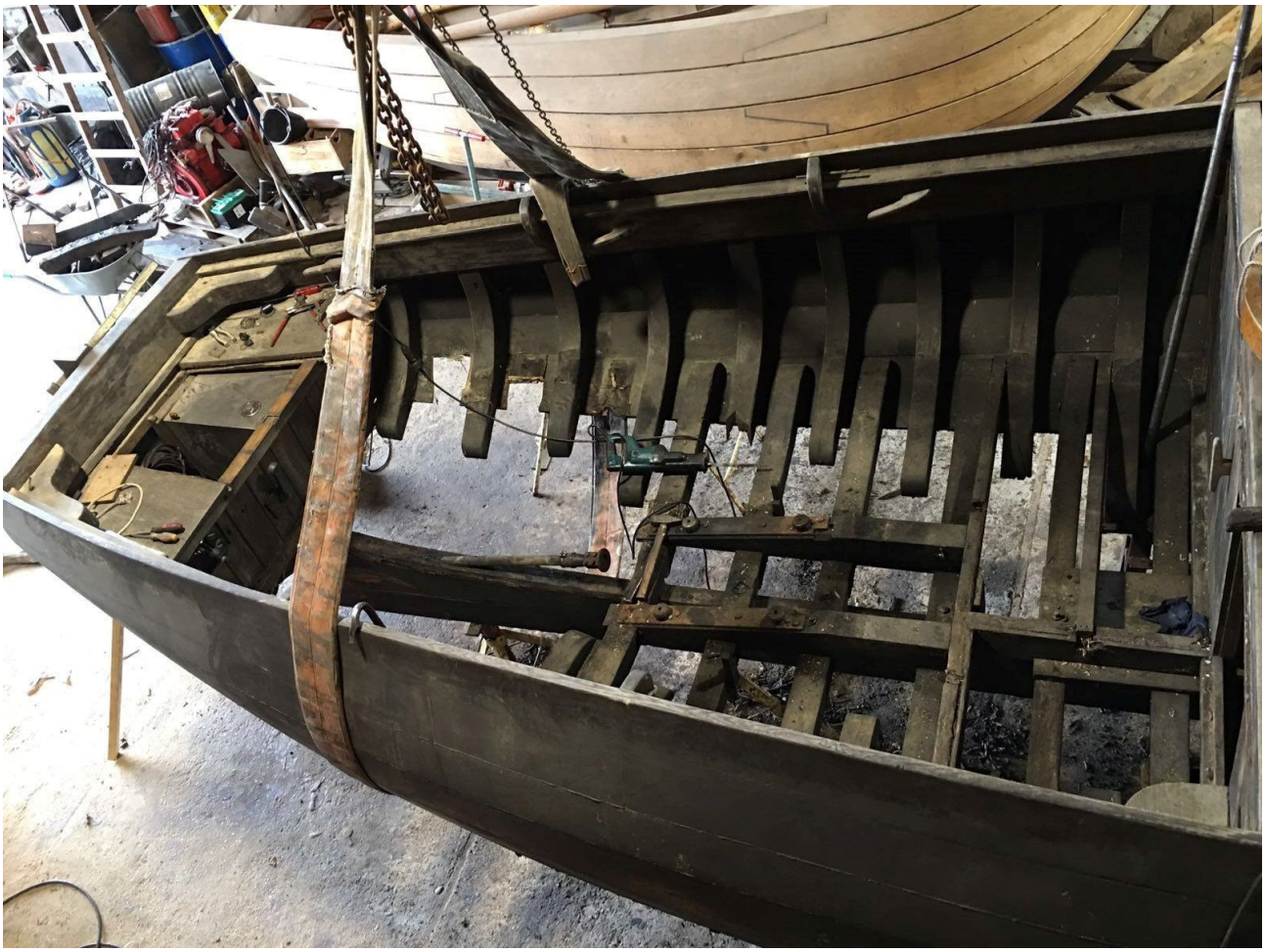
Piet Bouma coacht in de ST 48 de jeugd bij de zeilende visserij

Met deze visserij kunnen jongeren concreet ervaren hoe de visserij van weleer in z'n werk ging. Ook worden andere belangstellenden benaderd. Daarvoor organiseert de stichting onder meer jollenwedstrijden en culturele activiteiten in samenwerking met de historische scheepswerf 'De Hoop' in Workum.

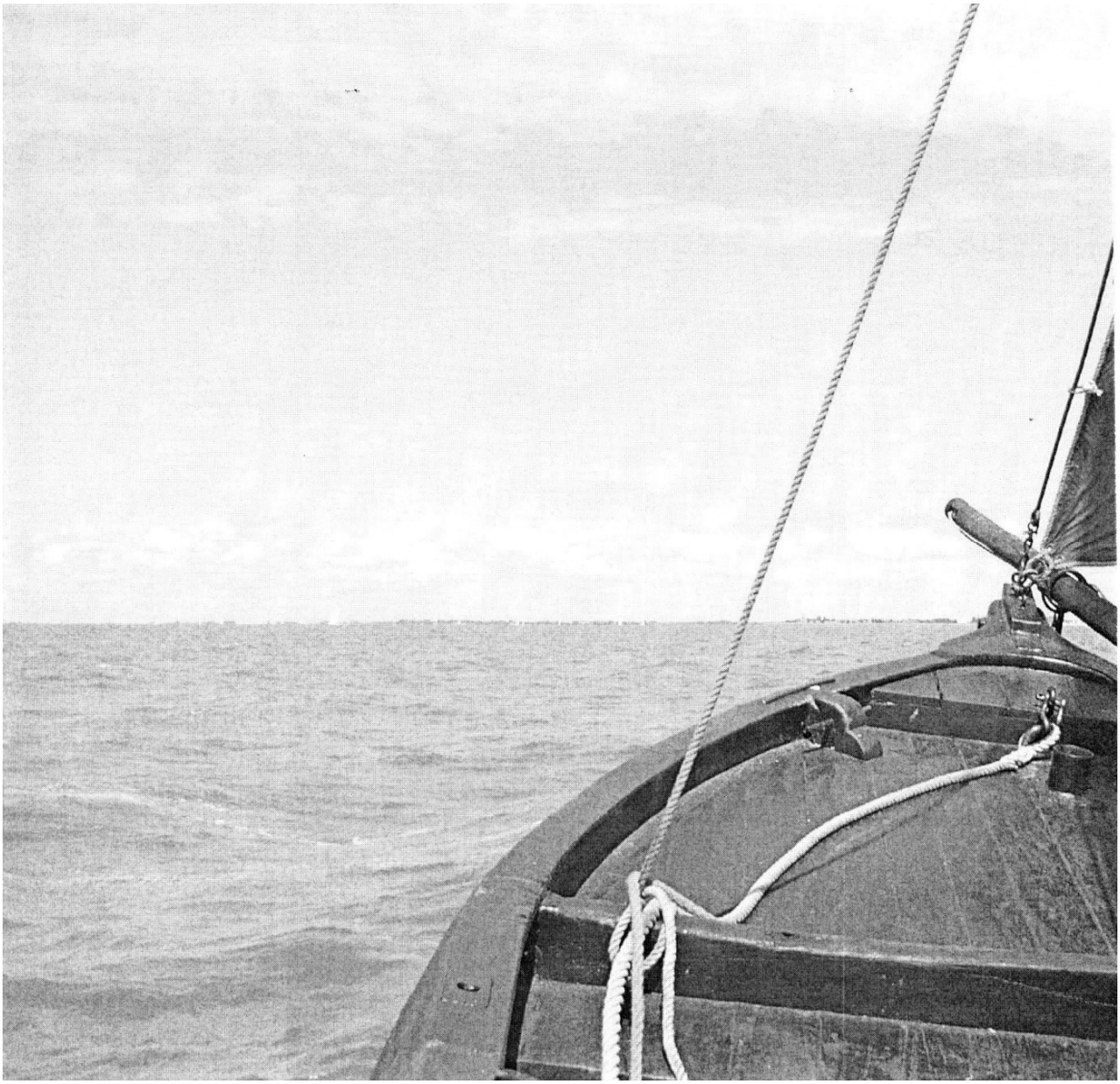

Stichting
de Staverse
Jol
Inlichtingen:
e-mail: Staversejol@live.nl
tel: 06 537 95360
Worcum
Hinlopen
Staveren
Enckhuysen
ST 36
ST 48
JD
ST 63

De HL 90, een Wildschutjol die van 1901 tot ca. 1923 vanuit Laaksum heeft gevist onder nummer HL 71, bij de familie Joh. A. Vogelzang en het laatste jaar bij Hendrik&Gerlof Vogelzang. In 1923 neemt Hendrik C. de Boer de jol over en krijgt die de registratie ST 22. Omstreeks 1932 gaat het scheepje over naar de recreatie. Er wordt een kajuit op gezet en jarenlang vaart de familie Polderman ermee. In 1979 wordt de kajuit verwijderd. In 1998 wordt de jol verkocht aan Carel Römelingh. In 2013 biedt deze het scheepje van 6.60 meter lengte aan bij de Stichting De Staverse Jol, die de jol in 2016 laat restaureren. (Foto: Fedde de Vreeze)

De HL 90 is het tweede activiteiten- en opleidingsschip van de Stichting De Staverse Jol. Dat lijkt een luxe situatie, maar is dat niet. De jol is namelijk hard toe aan een restauratie en de Stichting heeft de handen vol gehad aan de financiering van de restauratie van de ST 48, het eerste opleidingsschip. Er wordt daarom nagedacht over mogelijkheden om ook de Jonge Vissers onder Zeil mee te laten werken aan het opknappen van hun 'eigen' oefenschip. Voorlopig is de jol waterdicht gemaakt door platen koper over de zwakke plekken te spijkeren. Het schip zit dus niet in het blik, maar (gedeeltelijk, onder water) in het koper. 'It Seeblomke' zoals de jol heet, is het waard gerestaureerd te worden. Die klus is in 2016 opgepakt door de jonge scheepsbouwer Lars de Bok uit Workum.



Hoop' van Ivor van Klink. (Foto's: Stiching De Staverse Jol, Workum)

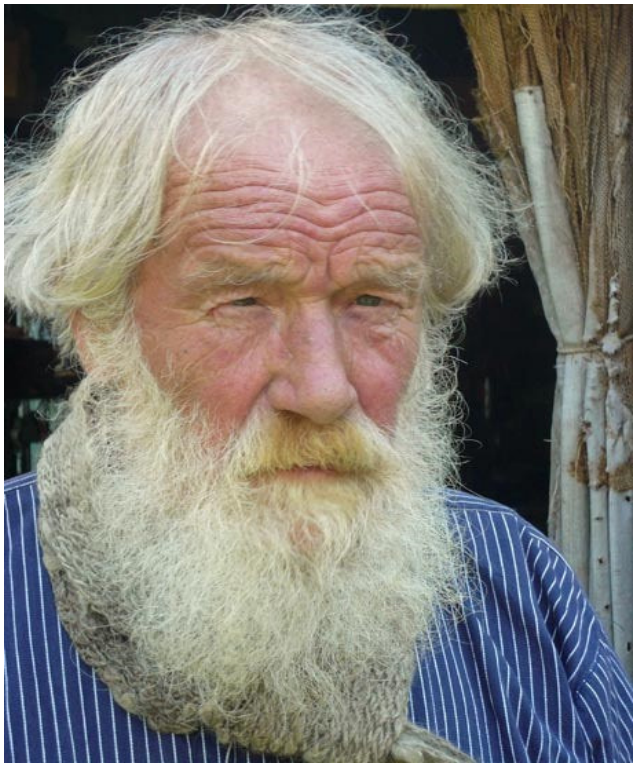


Workum, 2009. Jongeren kunnen zeilen met de oude ST 48. (Foto: M. Katsburg)

Visserijdagen Workum

In 1973 werden voor het eerst de Visserijdagen van Workum georganiseerd. Gelijktijdig met de Strontrace en Beurtveer voor klippers, skûtsjes en tjalken en beurtschepen. Nu worden er in vele voormalige Zuiderzeehaventjes visserijdagen gehouden waar gerestaureerde vissersschepen 'acte de présence' geven, maar de Visserijdagen van Workum zijn bijzonder. Toen in 1972 de 'Club van Rome' haar rapport uitbracht over 'Grenzen aan de groei', zag de architect Reid de Jong uit Workum dat het roer om moest. De wereld stevende af op de eigen ondergang, doordat in hoog tempo de natuurlijke hulpbronnen werden verbruikt. Idealistische pioniers als Reid gingen onderzoeken hoe je zo duurzaam mogelijk kon leven zonder de aarde in korte tijd uit te putten. Nu was Reid de Jong toevallig ook een liefhebber van platbodems en de zeilerij

op wat eens de Zuiderzee was. Een van zijn initiatieven was daarom een praktijkdemonstratie dat je met zeilschepen op duurzame wijze vis kon vangen. In zijn jeugd had hij de zeilende visserij op het IJsselmeer nog mee gemaakt. Hij wist dat het kon.



Reid de Jong

In 1973 organiseerde Reid naast de Strontrace, de zeilende vrachtvaart met mest, tevens de Visserijdagen van Workum, waarbij met vissersschepen uit de Zuiderzeetijd een week lang onder zeil gevist wordt. Ieder jaar in de herfstvakantie verzamelen de botters, aken, spekbakken en jollen zich voor de voormalige zeesluis van Workum, naast scheepswerf De Hoop, om een week lang te vissen, waarbij geen gebruik mag worden gemaakt van de motor. Op woensdag en op vrijdag wordt er in Workum een openbare afslag van gevangen vis gehouden.

Vanaf 1980 kreeg Reid het voor elkaar dat er ieder jaar voor een week de nodige visvergunningen werden verstrekt, zodat er geen last ontstond met de overheid. De vissersvloot werd met de jaren groter en ook de belangstelling van het publiek nam toe. Vooral op de zondag voor de start en tijdens de maandag dat eerst de vissersschepen vertrekken naar hun viswater en daarna de klippers en tjalken uitvaren naar Warmond, ziet het zwart van de mensen bij de oude haven. Vanaf het eerste jaar zijn er jollen actief geweest bij de zeilende visserij. Jonge mensen die zich aangetrokken voelden voor de ideeën van Reid de Jong, die over een jol konden beschikken en belangstelling hadden voor de oude vistechnieken. Die vissers van het eerste uur zijn er na 40 jaren Visserijdagen nog steeds, net als Reid zelf. Daarnaast zijn er in de loop der jaren andere vissers bij gekomen, wat niet kon verhinderen, dat de gemiddelde leeftijd van de vissers gestegen is van rond de 25 jaar naar ongeveer 55 jaar. Om te zorgen voor jonge

aanwas, om jongeren te enthousiasmeren voor de zeilende visserij en hun de nodige vaardigheden bij te brengen van het vissen vanuit een jol op ruim water, is in 2012 een cursus gestart: 'Jonge vissers onder Zeil'. Lesruimte werd gevonden in de schuur van scheepswerf De Hoop in Workum, terwijl praktijkoefening mogelijk was doordat de Stichting De Staverse Jol de pas gerestaureerde jol ST 48 voor dat doel beschikbaar stelde. De praktijkproef voor deze jonge vissers is deelname aan de Visserijdagen van Workum, tijdens de herfstvakantie van ieder jaar. Daar hoeven ze zich zeker niet een vreemde eend in de bijt te voelen, want er doen ieder jaar meerdere jollen mee aan de zeilende visserijweek.

Tussen al dat geweld van grote botters en aken blijkt er met kleine jollen heel succesvol gevist te kunnen worden.

Vanaf het begin was de ST 48 betrokken bij deze visserij, maar er zijn meer trouwe deelnemers, zoals de ST 63 van Wil Peeters, De KH 44 uit Kolhorn, de WON 17, de EB 81 van Wim Quak, de AM 33 van Wieke van Dongen, de ST 22, de HL 90, meer recent de ST 16 en HL 62 van Jos de Vries, heel recent de HL 74 van Jeen Schirm en noem ze maar op, die originele vissermanjollen en oude en nieuwe stalen jollen die uitgerust zijn als visserman. Deelname aan dergelijke visserijdagen is niet zondermeer eenvoudig. Het is immers geen reünie voor de gezelligheid, maar om zeilende te gaan vissen op traditionele wijze. Dat vergt voorbereiding, het juiste vistuig en praktische oefening. Met de jollen wordt gevist met staand want en met het hoekwant. Dat vistuig moet wel aangeschaft worden en het is nog helemaal niet zo eenvoudig hiermee te vissen zoals de bedoeling is.

Workum, 2015. Drukte voor de start van de visserijdagen. Foto genomen vanuit de ijzeren KH 44 door Frans Schepers.

Voor een week vissen moet er ook gedacht worden aan onderkomen. Niet iedereen kan of wil in de jol overnachten, bij al dat visgerei. Een mogelijkheid is te kamperen langs It Soal, zo in de buurt van de vuurtoren van Reid. Anderen slapen op een moederschip dat in de haven blijft liggen of zoeken een andere oplossing.

In beginsel zijn deze Visserijdagen van Workum bedoeld om aan te tonen dat het mogelijk is op milieuvriendelijke, duurzame wijze vis te vangen zonder gebruik te maken van motorkracht. Dat dit kan, dat wordt inderdaad aangetoond.

Of de resultaten van een week vissen in economische zin ook overtuigend zijn, dat is eigenlijk geen vraag. De opbrengsten zijn zo gering, dat je daar niet van kunt leven. De Visserijdagen blijven vooral een aardigheid en ze houden de traditie van de zeilende visserij op de Zuiderzee levend voor nieuwe generaties. Het is moeilijk hard te maken dat op deze wijze een alternatief wordt geboden dat helpt te voorkomen dat de wereld door uitputting en roofbouw ten onder zal gaan.

Overigens worden in andere IJsselmeerhaven eveneens visserijdagen georganiseerd waar naast de botters etc. ook Staverse jollen ‘acte de présence’ geven.

Aan boord bij de oude ST 16 toen die nog van Wil Peeters was. (Foto: Wil Peeters).
Onder: Workum, 2013. De vissers varen uit naar de visgronden. (Foto: Stichting De Staverse Jol)

Workum, 2013. Start van de visserijdagen. (Foto: KH 44)

Workum, 2012. Staandwant: het schieten van de beug vanuit de jol HL 90. (Foto: Anja Grassmid)

De ST 48 tijdens Visserijdagen Workum zeilt it Soal uit. (Foto: Hajo Olij)

Bijlagen

Scheepsnummers van de vissersschepen in de gemeenten Stavoren en Hemelumer Oldephaert en Noordwolde en Hindeloopen (ST, HL, HI)

De visserij op de Zuiderzee was voor de wet 'vrij'. Iedereen mocht op deze zee gaan vissen zonder vergunning en op zijn eigen wijze. De zee begon zes meter uit de kust. Aalvissers die met fuiken langs de kust visten en de doorgang van de aal langs de dijk blokkeerden met een schutwant tussen de dijk en de fuiken, moesten wel een vergunning hebben voor het gebruik van die zes meter water vlak langs de dijk. Daarvoor moest worden betaald. Buiten de zes meter van de dijk was het vissen echter vrij. Dat liberale model was voor de Zuiderzeevisserij een groot succes. Met de Visserijwet van 1857 werd dit vrije model ook geldig voor de visserij op de Noordzee. Artikel 1 van die wet luidde:
"Er wordt aan elk een volkomen vrijheid gelaten, de verschillende takken van zeevisscherij naar eigen goedvinden uit te oefenen."

Het succes van deze 'volkomen vrijheid' verontrustte de wetgever echter wel. Hij had op deze wijze geen enkele regulerende invloed meer op wat er vlak voor de kust met de visserij gebeurde. In 1882 werden de vissers daarom verplicht om zich te laten registreren bij de gemeente waarin zij woonden en het toegekende registratienummer met letters van voorgeschreven grootte op de boegen van het schip te schilderen.
In 1911 vond een nieuwe aanpassing van de zeevisserij doorgevoerd. De behoefte aan meer overheidsregulering kwam mede uit de visserij zelf. Door het succes van het gebruik van staande netten op de Zuiderzee werd deze zee overbevist. Tussen 1903 en 1913 werd er jaar op jaar weinig gevangen. In 1911 greep de Regering in met een Visserijwet die een einde maakte aan de ongebreidelde vrijheid van de Zuiderzeevissers. In die wet werd geregeld, dat Zuiderzeevissers geen zeevissers waren, maar kustvisserij bedreven. Vanaf dat moment vielen de vissers dus onder de wet- en regelgeving van de kustvisserij. Die visserij was helemaal niet vrij. De regelgeving van deze visserij door de overheid had tot doel de visserij in de kustwateren op peil te houden en overbevissing te voorkomen. De overheid kon bijvoorbeeld de visserij gedurende bepaalde perioden verbieden of delen van het kustwater verboden verklaren voor visserij. Toen de schepen van hulpmotoren werden voorzien, kon de overheid grenzen stellen aan het motorvermogen.

Met de inwerkingtreding van deze wet van 1911 moesten alle Zuiderzeevissers beslissen of ze kustvisser wilden worden. Zo ja, dan moesten ze zich opnieuw laten registreren bij hun gemeente. In 1912 vond die grote omnummering van de visvloot plaats. Na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 gold iets vergelijkbaars. Toen moesten de kustvissers van de voormalige Zuiderzee beslissen of ze binnenvisser wilden worden.
In het overzicht van 1911 zijn de vissers uit Laaksum in de rechter kolom in een donker blokje geplaatst. Laaksum was onderdeel van het dorp Warns.

Laaksum, rond 1930. Een haventje vol jollen, een botaakje en op de achtergrond de zoutkeet van de Lemster hangbaas Poppe de Rook uit 1925. (Foto: Fred Thomas) De vluchthaven van Laaksum is in 1912 aangelegd, na jarenlang soebatten door de vissers die zich in deze buurtschap van Warns vestigden bij de gemeente Hemelum Oldephaert. Voor die tijd waren zij aangewezen op een buitendijkse inham, iets oostelijker dan het huidige haventje, die nog zichtbaar is op luchtfoto's van Google-Maps.

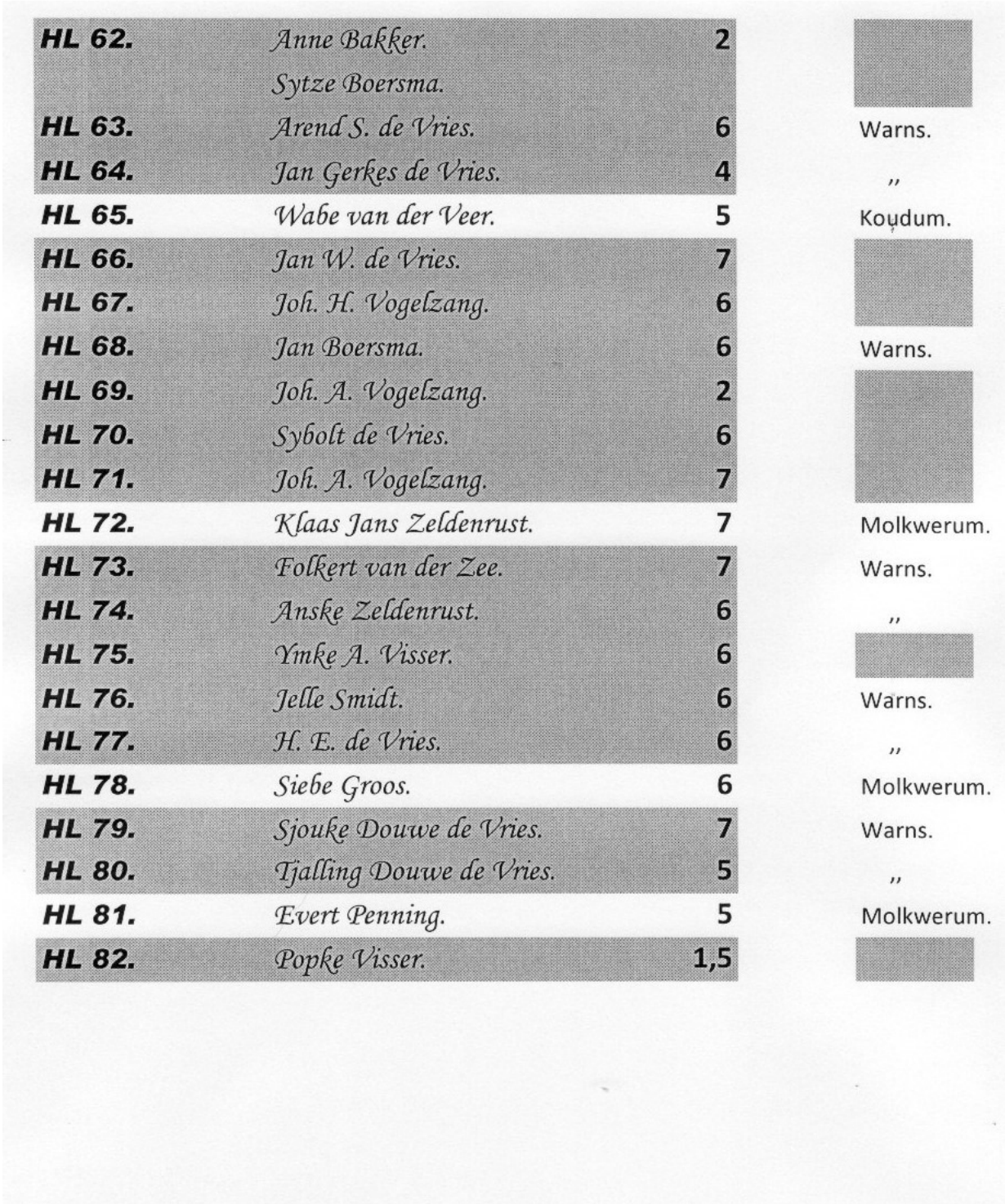
Scheepsnummers vissersvaartuigen van de voormalige gemeente

Hemelumer Oldephaert en Noordwolde.

Registratie 1911.

Nummer.	Namen.	Inhoud.	
HL 1.	Siebolt Visser.	5	Molkwerum.
HL 2.	Douwe Joustra.	5	,,
HL 3.	Jan Klazes Zeldenrust.	5	,,
HL 4.	Sytse H. Visser.	6	Laaxum / Scharl.
HL 5.	Anne A. Zeldenrust.	7	Molkwerum.
HL 6.	Pieter Jellus Zeldenrust.	5	,,
HL 7.	Sible S. Muizelaar.	6	Warns.
HL 8.	Klaas de Vries.	5	Molkwerum.
HL 9.	Hendrik A. Vogelzang. Gerlof A. Vogelzang.	7	
HL 10.	Jan Speerstra.	5	Koudum.
HL 11.	Harmen Joh. Vogelzang.	2	
HL 12.	S. Wietse Boersma.	2	
HL 13.	Jan Foppes Visser.	6	Molkwerum.
HL 14.	Mart Jans Zeldenrust.	5	,,
HL 15.	Yke Visser.	8	
HL 16.	Wigle S. Visser.	6	
HL 17.	Hendrik Jac. De Vries.	5	Warns.
HL 18.	Hains Muizelaar.	6	Molkwerum.
HL 19.	Everen Wietzes de Vries.	2	Warns.
HL 20.	Jan J. de Vries.	2	,,
HL 21.	Jan Gerkes de Vries.	2	,,
HL 22.	Sytze H. Visser.	2	
HL 23.	Doede Kl. De Vries.	6	
HL 24.	Anne Y. Visser.	5	
HL 25.	Jan Y. Visser.	5	
HL 26.	Sytze Kl. Visser. Yke J. Visser.	2	
HL 27.	Sytze Kl. Visser.	2	
HL 28	Sytze Kl. Visser. Yke J. Visser.	5	

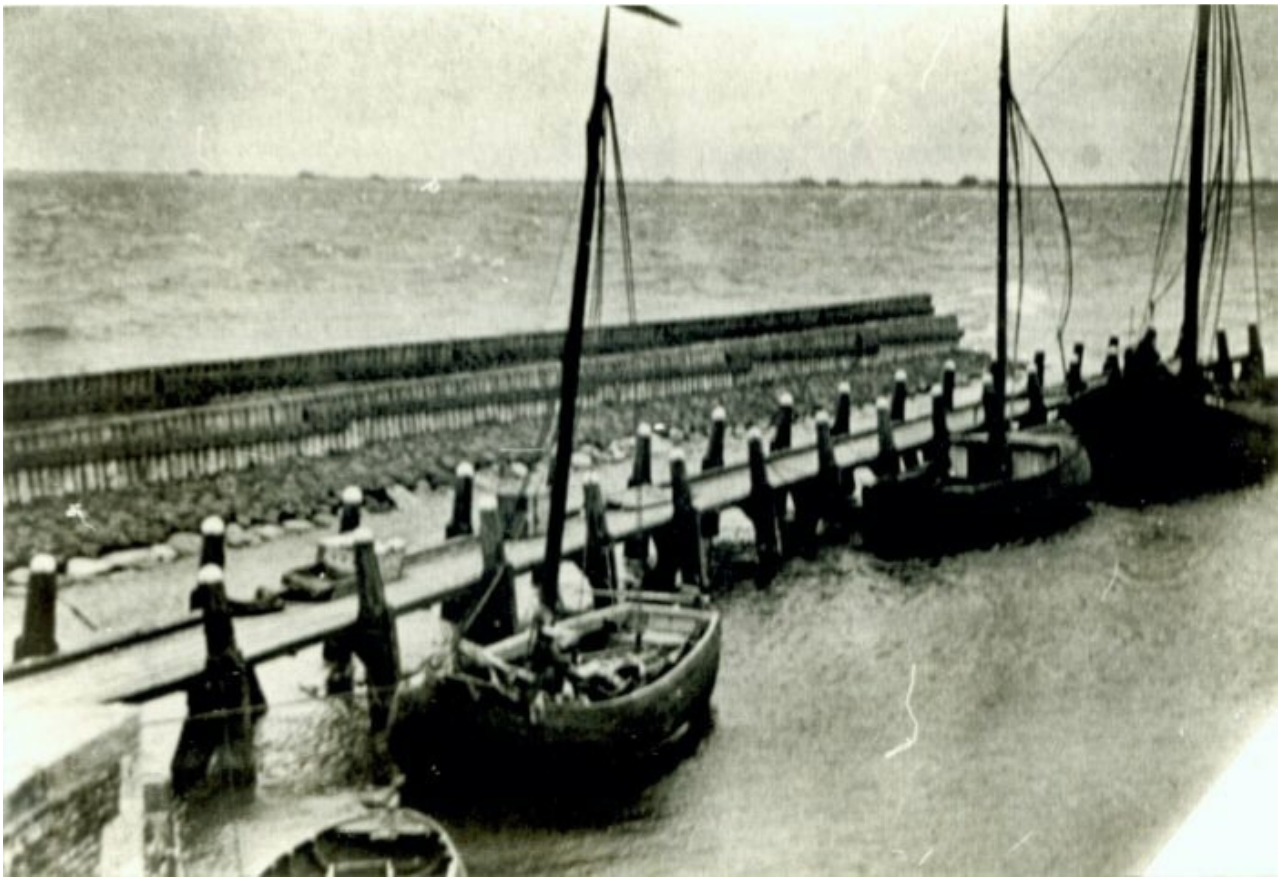
HL 29.	*Gerlof A. Vogelzang.* *Hendrik A. vogelzang.*	7	
HL 30.	*Joh.H. Vogelzang.* *Auke J. Vogelzang.*	7	
HL 31.	*Otte H. Heyes.*	2	
HL 32.	*Douwe Jans de Vries.*	5	
HL 33	*Jan W. de Vries.*	2	
HL 34	*Hendrik Jac. De Vries.*	6	Warns.
HL 35.	*Arjen O. Zeldenrust.*	2	Molkwerum
HL 36.	*Oege Solvuis.*	5	,,
HL 37.	*Gerrit Foppes Visser.*	5	,,
HL 38.	*Wigle H. Visser.*	2	
HL 39.	*Hendrik E. de Vries.*	2	Warns.
HL 40.	*Foeke Joutstra.*	6	Molkwerum.
HL 41.	*Wigle H. Visser.*	6	
HL 42.	*Popke H. Visser.*	3	
HL 43.	*Klaas Knobbe.*	6	Hemelum.
HL 44.	*Yke Jans Visser.*	2	
HL 45.	*Haitze Zeldenrust.*	4	Warns.
HL 46.	*Ymke A. ' Visser.*	2	
HL 47.	*Sytze H. Visser.*	4	
HL 48.	*Anne W. Bakker.*	2	
HL 49.	*Popke H. Visser.*	4	
HL 50.	*Geert Everens de Vries.*	5	Warns.
HL 51.	*Anne Y. Visser.*	5	
HL 52.	*Jelle K. Zeldenrust.*	5	Molkwerum.
HL 53.	*Sytze Boersma.*	6	
HL 54.	*Titte van der Sluis.*	5	Warns.
HL 55.	*Hains Jan Zeldenrust.*	5	Molkwerum.
HL 56.	*Jelle Homans.*	5	,,
HL 57.	*Durk Bruinsma.*	6	Hemelum.
HL 58.	*Klaas Jelle Zeldenrust.*	7	Molkwerum.
HL 59.	*Gerlof A. Vogelzang.* *Hendrik A. Vogelzang.*	2	
HL 60.	*Doede T. Visser.*	5	Molkwerum.
HL 61.	*Sietze de Vries.*	5	,,



HL 62.	Anne Bakker.	2	
	Sytze Boersma.		
HL 63.	Arend S. de Vries.	6	Warns.
HL 64.	Jan Gerkes de Vries.	4	,,
HL 65.	Wabe van der Veer.	5	Koudum.
HL 66.	Jan W. de Vries.	7	
HL 67.	Joh. H. Vogelzang.	6	
HL 68.	Jan Boersma.	6	Warns.
HL 69.	Joh. A. Vogelzang.	2	
HL 70.	Sybolt de Vries.	6	
HL 71.	Joh. A. Vogelzang.	7	
HL 72.	Klaas Jans Zeldenrust.	7	Molkwerum.
HL 73.	Folkert van der Zee.	7	Warns.
HL 74.	Anske Zeldenrust.	6	,,
HL 75.	Ymke A. Visser.	6	
HL 76.	Jelle Smidt.	6	Warns.
HL 77.	H. E. de Vries.	6	,,
HL 78.	Siebe Groos.	6	Molkwerum.
HL 79.	Sjouke Douwe de Vries.	7	Warns.
HL 80.	Tjalling Douwe de Vries.	5	,,
HL 81.	Evert Penning.	5	Molkwerum.
HL 82.	Popke Visser.	1,5	

Bron: Jan de Vries, Laaksum (HL 6), persoonlijke collectie.

Molkwerum,jaren dertig. Jollen en twee boatsjes voor de sluis van Molkwerum.



Bij zuidwestenwind beschut achter de golfbreker. Bij noordwestenwind gingen de jollen door de sluis naar binnen of lagen ze in Stavoren. De steiger voor de sluis is na de oorlog gebruikt bij de vernieuwing van de vissershaven van Stavoren.

Stavoren, september 1905. De vissers waren eigenlijk aan het vissen, maar kwamen terug naar Stavoren om koningin Wilhelmina te begroeten toen deze Stavoren aandeed. (Foto: collectie Anton van der Werff)

Stavoren, de vernieuwde vissershaven in 1948 met rechts de overgebleven jollen. (Foto: Doede Bleeker)

Staverse vissers, hun scheepsnummers en de vlootomvang

Vanaf 1882 zijn vissers verplicht hun schip herkenbaar te maken met een kenmerk van de gemeente waar zij geregistreerd zijn en een nummer. Die nummering veranderde natuurlijk wel in de loop der jaren. Er zijn vissers die ermee ophielden, anderen beginnen etc. Hier geef ik de officiële nummering van de Staverse vissersvloot in 1911.

ST1 Sjoerd Jelles Zwaan
ST2 Douwe Mulder*
ST3 Yge Jans Visser
ST4 Teake Salverda
ST5 Hains Muizelaar
ST6 Haring Mulder
ST7 Haring Mulder*
ST8 Reinder H de Boer
ST9 Berend Mulder
ST10 Rein Yges Visser
ST11 Pieter C Bakker*
ST12 Willem Jelles Zwaan
ST13 Wietse Visser
ST14 Douwes Schellinga
ST15 Willem F Smits*
ST16 Douwe Mulder
ST17 Albert Mulder
ST18 Klaas jacobs Visser
ST20 Frans A Zwaan
ST22 Hendrik C de Boer
ST23 Doede Bleeker
ST24 Pieter A Zwaan
ST26 Fedde Y de Boer
ST27 Dirk Heeres
ST28 Jottje Bakker
ST30 Meinze P de Jong
ST31 Jan Jacobs Visser
ST32 Ids G Bakker
ST33 Pieter C Bakker
ST34 Rienk Veenstra
ST38 Tjerk D Bleeker
ST39 Popke D Bleeker
ST40 Sjoerd A Zwaan
ST41 Yge Jans Visser*
ST43 Jan jacobs Visser
ST44 Sierd van Randen
ST45 Teake T de Jong
ST46 Bauke Keulen
ST49 Gerrit Mulder
ST50 Jan F de Boer
ST51 Cornelis Mulder
ST52 Jentje Joh de Roos
ST53 Sjoerd P Zwaan
ST54 Auke van Dijk
ST55 Jan Hendriks de Boer
ST56 Popke B Bleeker
ST59 Jan C de Boer
ST61 Jacob Boom*
ST63 Jelle A Zwaan
ST64 M.Kolster (N'diep)
ST65 Martinus Kolster
ST66 Martinus Kolster
ST67 Martinus Kolster
ST69 Arend de Jong
ST70 Hendrik de Boer
ST75 Wouter de Jong
ST76 Jottje Veersma
ST78 Willem F Smits
ST79 Berend D Bleeker
ST80 Jacob Boom

Bovenstaande registratie is van 3 juli 1911 (*Visserijbesluit 1911*). Nog geen jaar later, in april 1912, vindt een **hernummering** plaats, waarbij op dat moment

openstaande nummers worden opgevuld: ST80 wordt ST8, ST8 wordt ST42, ST79 wordt ST19, ST78 wordt
ST58, ST76 wordt ST57, ST75 wordt ST25, ST70 wordt ST21, ST69 wordt ST29, de nrs. ST64 t/m 67 worden resp. ST47, ST35, ST36 en ST37. ST63 wordt ST60 en de ST55 wordt hernummerd als ST23.

De Staverse vissersvloot kent in 1911 wel de ST80, maar telt geen 80 vaartuigen. Een aantal vissers voer ook gecombineerd: de gebroeders Douwe en Gerrit Mulder met de ST2, de gebrs. Klaas en Jan Jacobs Visser met de ST43, Pieter C Bakker en Jan F de Boer in de ST11.
De met * gemerkte vissers zijn leden van het Stavers vissersgilde.

Bron: Gemeentearchief Stavoren; informant Andries J. Visser (1910-1988)

De omvang van de vissersvloot in Stavoren, Molkwerum en Laaksum was sterk afhankelijk van de winsten die met de visserij te behalen waren.

Jaar	Stavoren	Molkwerum	Laaksum	Hem.	Oldephaert
1800	12				
1850	12				
1880	12				
1900	69	28			
1903	80				
1905	60				84
1911	60				81
1920	34	19		32	51
1930	30				42
1936	15	1		14	15
1939	14			10	10

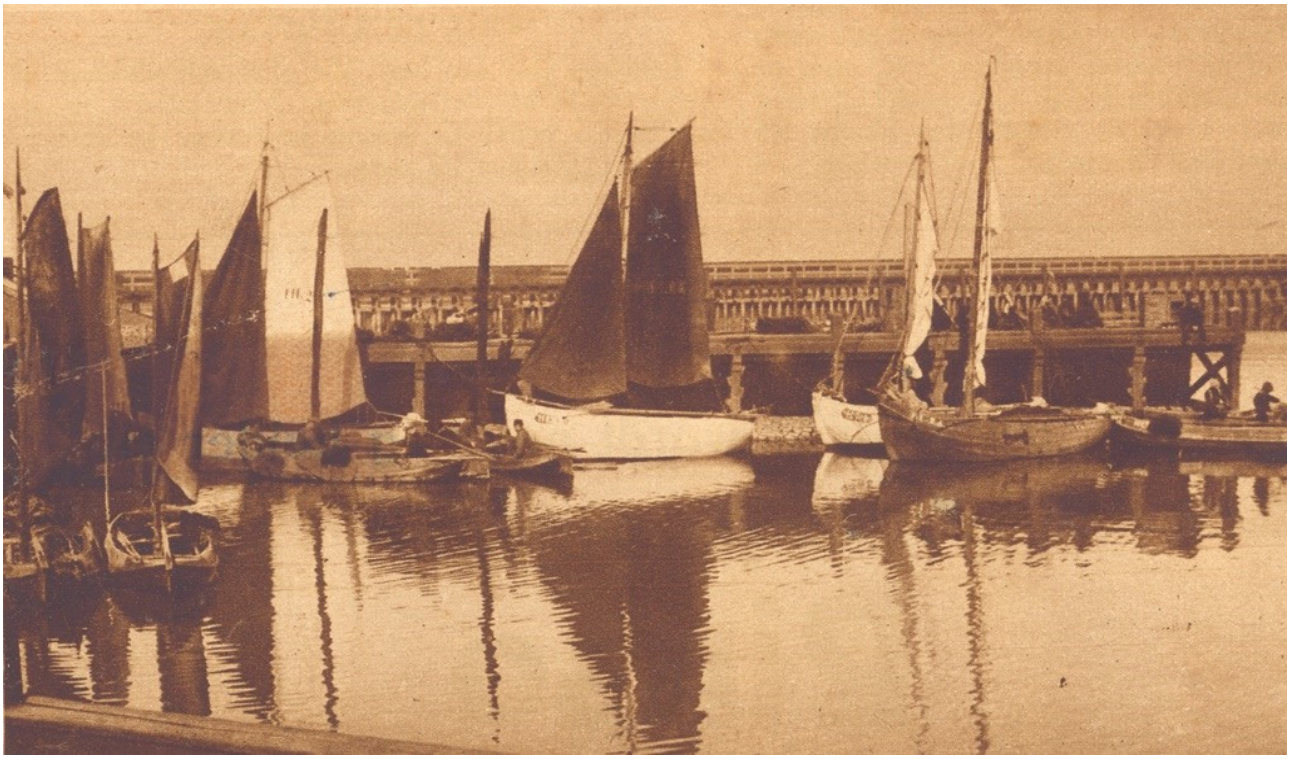
Bron: Y.N.Ypma: *Geschiedenis van de Zuiderzeevisserij.* Amsterdam, 1962

De Staverse vissersvloot van 1883 – 1910 , dus van voor de registratie 1911

1883	11 jollen, 1 blazer en 2 kleine boten (in de blazer werd de aal bewaard)
1884	11 jollen, 1 blazer en 2 kleine boten
1885	10 jollen, 1 blazer en 2 kleine boten
1886	10 jollen, 1 blazer en 2 kleine boten
1887	10 jollen, 2 blazers en 2 kleine boten
1888	10 jollen, 2 blazers en 2 kleine boten
1889	13 jollen, 1 blazer en 10 kleine boten
1890	18 jollen, 9 bunschuiten, 1 roefschip, 3 kleine boten en een sloep
1891	20 jollen, 7 bunschuiten en 2 roefschepen
1892	21 jollen, 6 bunschuiten en 2 roefschepen
1893	22 jollen, 5 bunschuiten, 1 roefschip
1894	23 jollen, 4 bunschuiten, 1 roefschip en 1 tjalk
1895	27 jollen en 2 bunschuiten
1896	30 jollen en 2 bunschuiten
1897	41 jollen en 1 tjalk
1898	56 jollen en 1 tjalk
1899	68 jollen en 1 tjalk
1900	70 jollen, 2 sloepen en 2 tjalken
1901	72 jollen, 2 sloepen en 2 tjalken
1902	74 jollen, 2 tjalken, 1 open bootje, 1 vlet, 1 sloep en 1 botter
1903	70 jollen, 2 tjalken, 1 open bootje, 1 vlet, 1 sloep en 1 botter
1904	70 jollen, 2 tjalken, 1 open bootje, 1 vlet, 1 sloep en 1 botter
1905	50 jollen, 1 sloep en 1 botter
1906	54 jollen, 1 sloep en 1 botter
1907	54 jollen, 1 sloep en 1 botter
1908	54 jollen, 1 sloep en 1 botter
1909	54 jollen, 1 sloep en 1 botter
1910	54 jollen, 1 sloep, 1 botter en 1 aak

(bron: Zuider Zee Museum, Enkhuizen, via www.destaversevissersvloot.nl)

Pas in het jaar 1889 is er sprake van een toename van het aantal vissers in Stavoren. Drie jollen erbij. Vanaf 1896 is de werf van Wildschut in Gaastmeer zelfstandig en worden ook daar vissersjollen gebouwd. Het grootste aantal jollen zien we geregistreerd in 1902. Een jaar later begint de lange periode van tegenvallende vangsten door overbevissing. Eerst is dat voor de vissers nog niet duidelijk, maar in 1905 neemt het aantal jollen plotseling af. In de goede jaren kon iedereen die een boot had en dacht met visvangst wat bij te verdienen, zich bij de gemeente laten registreren. Deze gelegenheidsvissers (met tjalken en open bootjes) verdwijnen als sneeuw voor de zon, zodra de vangsten tegenvallen.



Hindeloopen, ca. 1930. De kenmerkende havenkom (Fred Thomas: 'een houten bak') met steigers van vier meter hoog tegen de stormvloed en diverse vissers met een jol. (Foto: Museum Hindeloopen)

Hindeloopen, 1933. De vissershaven met twee jollen. (Foto: Museum Hindeloopen)

De vissersvloot van Hindeloopen in 1907 (bron: Museum Hindeloopen)

HI	1	ZWEED, Hielke W.	botter
HI	2	POSTMA, Tjeerd	jol
HI	3	BLOM, Yge	openplatgeb.boot
HI	4	KOOIJ, Feike J.	openplatgeb.boot
HI	5	SJOERDS, Jan	jol
HI	6	PIETERS, Roelof	open boot
HI	7	GLASHOUWER, Jan	jol
HI	8	SJOERDS, Feike	jol
HI	9	PIETERS, Roelof	botter
HI	10	MULDER, Berend	open zeilboot
HI	11	SMITH, Jildert	Lemster skou
HI	12	GLASHOUWER, Titte	blaezer
HI	13	ZWEED, Douwe	open boot
HI	14	TALHOUT, Hendrik	jol
HI	15	PIJLMAN, Berend	jol
HI	16	MULDER, Gerke	jol
HI	17	ZEE, Wiepke van der	jol
HI	18	BOER, Sierd de	jol
HI	19	JONG, Jappe de	opgeboomde boot
HI	20	MEINES, Bartele W.	platgeboomde boot
HI	21	KOOIJ, Doede	platgeboomde boot
HI	22	MULDER, Douwe	botter
HI	23	KOOI, Andries	openplatgeb.boot
HI	24	MULDER, Wiebe	open boot?
HI	25	JONG, Walle de	jol
HI	26	HEERES, Dirk	openplatgeb.boot
HI	27	VALK, Jan H.	jol
HI	28	BROUWER, Jappe	jol
HI	29	POEZE, Gerben	jol
HI	30	MULDER, Berend	aik
HI	31	MEEKEREN, Frederik van	jol
HI	32	KOOIJ, Jacob F.	Fryse boat

HI	33	VALK, Roelof H.	jol
HI	34	VROLIJK, Foppe	Wieringer aik
HI	35	MEEKEREN, Coenraad H. van	jol
HI	36	SMID, Gerrit Jan	opgeboomde boot
HI	37	KOOPMANS, Ids	Fryse boat/open boot
HI	38	KOOI, Andries	openplatgeb.boot
HI	39	KOOIJ, Jacob J.	jacht, open zeilboot
HI	40	GLASHOUWER, Harmen	jol,openzeilboot
HI	41	MULDER, Eeltje en Willem Kuipers	jol
HI	42	JONG, Romke de	jol
HI	43	MEINES, Harmen W.	jol
HI	44	MULDER, Eeltje	openplatgeboomde boot
HI	45	MEINES, Cornelis	opgeboomde boot
HI	46	KOOIJ, Feike J.	openplatgeboomde boot
HI	47	MEINES, Harmen C.	jol
HI	48	MULDER, Wiebe D.	Lemster skou
HI	49	SLUIS, Peeke	Fryse boat/opgeboomde boot
HI	50	BLOM, Dirk J.	Fryse boat/opgeboomde boot
HI	51	KOOIJ, Jacob F.	bottertjen
HI	52	onbekend	
HI	53	KOOIJ, Jan	jol
HI	54	onbekend	
HI	55	BLOM, Eisbert J.	jol
HI	56	DAGEN, Coenraad D.	jol
HI	57	BLOM, Jacob	jol
HI	58	MEEKEREN, Hendrik M. van	aik
HI	59	POEZE, Albert K.	open zeilboot
HI	60	BULTHUIS, Sjouke	aikjen
HI	61	POEZE, Klaas A.	jol
HI	62	onbekend	
HI	63	GLASHOUWER, Hartman	open boot
HI	64	WOUDE, Jan van der	jol

HI	65	onbekend	
HI	66	MEEKEREN, Eelke van	jol
HI	67	onbekend	
HI	68	ZWEED, Jappe	open boot
HI	68	ZWEED, Jappe	botter
HI	69	onbekend	
HI	70	KOOIJ, Lolke	jol
HI	71	POEZE, Wed. E./ *Sjoerds Martje*	jol
HI	72	onbekend	
HI	73	VALK, Feike H.	jol
HI	74	REIZIGER, Reitje	jol
HI	75	AMSTERDAM, Yge W.	jol
HI	76	BOER, Wed. D.S. de	jol
HI	77	JONG, Cornelis de	jol
HI	78	GLASHOUWER, Johannes	jol
HI	79	BOER, Meinte de	jol
HI	80	onbekend	
HI	81	BLOM, Yge	jol
HI	82	MEEKEREN, Coenraad H. van	jol
HI	83	POEZE, Johannes	jol
HI	84	onbekend	
HI	85	onbekend	
HI	86	onbekend	

Uit dit overzicht blijkt dat er begin 1900 zo'n 40 jollen Hindeloopen als thuishaven hadden. Helaas zijn de mutaties die in de loop der jaren plaats vonden onbekend. Het visserijnummer was toegekend aan de visser. Als hij een ander schip kocht, kreeg dat het zelfde nummer als zijn vorige schip. Als hij stopte met de visserij, kwam zijn nummer vrij en werd dat toegekend aan een andere visser die zich liet inschrijven. In de loop der jaren kon er daarom veel veranderen, waardoor het voor ons niet zondermeer duidelijk is of een schip dat eens een bepaald nummer had inderdaad hetzelfde schip is dat later met dat nummer heeft gevist.

Literatuur- en bronverwijzing

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

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

Evenhuis, H. : *Van ansjovis tot toerist. Het avontuurlijk leven van de Kolhorn 44*. Lulu,

2012 Haan, P. (red.) : *Staveren o Staveren, een geschiedenis van Stavoren.* Stavoren, 2002

Huitema, T.: *Ronde en platbodemjachten.* Amsterdam, 1962

Huizinga, D.: *Scheepsbouw in Stavoren van 1846 tot 1920*. Lulu, 2013

Kooijman, J. : *Beter varen met platbodems.* Bloemendaal, 2002

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

1998 Leeuwarder Courant: *Digitaal Archief.*

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

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

Schepenlijst van de SSRP.

Schutten, G.J. : vrachtvaarders *Verdwenen schepen. De houten kleine beroepsvaartuigen, en vissersschepen van de Lage Landen.* Zutphen, 2004

Seffinga M.: *Nieuw licht op de oorsprong van de Staverse jol.* In: Fries Scheepvaart Museum, Jaarboek 2003.

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

Thomas, F.(red.) : *De Waterkant.* Amsterdam, 1945

Thomas, F. : *Stervende binnenzee.* Amsterdam, 1930

Thomas, F. : *Wijkend water.* Amsterdam, 1940

Vroom, U.E.E.: *Vracht- en vissersschepen van Eeltjebaas en Aukebaas.* Weesp, 1968

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

Verkrijgbaarheid van dit boek:

Dit boek wordt door mij in eigen beheer uitgegeven zonder winstoogmerk. Als E-book is het voor een ieder gratis verkrijgbaar 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. Voor de geprinte versie met hard cover moet u met mij contact opnemen.**

In 2020 heeft de regering Trump van de VS besloten dat de verkoop via Lulu.com (een Amerikaans bedrijf) altijd in de VS belast moet worden. Aanvankelijk alleen met omzetbelasting, maar in 2020 ook met inkomstenbelasting. Als auteur moet ik daarvoor een belastingnummer aanvragen in de VS, zodat ik kan betalen. Dat is natuurlijk geen aantrekkelijke optie. De koop van hardcover boeken door de auteur zelf (dus niet voor de handel) is echter belastingvrij. In dat geval staat het boek niet als hardcover in de etalage bij Lulu.com, maar kan via de auteur nog wel geleverd worden.

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. 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 oktober 2020