



**A**N de zuidkust van Friesland en met name in Stavereen ontstond in de vorige eeuw een vissersvaartuig, waarin een lange zeemanservaring was verwerkt en er groeide een schip dat bij alle weer de toenmalige Zuiderzee „aan” kon. De Afsluitdijk veranderde de Zuiderzee in IJsselmeer, de golfslag veranderde en zo ook de visserij; er ontstonden nieuwe visserijmethoden, de motor deed zijn intrede en dat betekende het einde van de jol als vissersvaartuig.

Door het overnemen door de pleziervaart van vracht- en vissersschepen blijven er gelukkig nog heel wat oude scheepstypen bewaard en een enkele maal geschiedt dit ook door verheugende nieuwbouw. De laatste Stavere jol werd in 1939 op de werf van Wildschut in Gaastmeer gebouwd. Evenals de meeste jollen was ook deze van hout, er zijn namelijk maar zeer weinig jollen van ijzer gebouwd. Ook deze laatste Stavere jol was bestemd voor de pleziervaart en wel voor een Engelse opdrachtgever.

In 1940 kwam het schip klaar, doch kon toen niet naar Engeland worden afgeleverd. De eigenaar kwam gedurende de laatste wereldoorlog te overlijden en de weduwe wist geen koper te vinden. Haar zoon kreeg echter trek in het schip zodat deze Stavere jol toch nog via Harlingen naar Engeland achter de horizon verdween. Dat was in het jaar 1951.

#### **Klomp**

Laat niemand zeggen dat de Stavere jol een klomp is, want hoeveel overeenkomst de jol heeft met deze voetdracht, een dergelijke kwalificatie is een miskennen van de vele voortreffelijke eigenschappen die het schip op de Zuiderzee toonde. Ook in dit blad zijn de voortreffelijke en zeewaardige eigenschappen van de Stavere jol in het verleden meerdere malen beschreven. Ook en niet het minst door bezitters van dit type schip, onder andere mede naar aanleiding van het indertijd vergaan van een Stavere jol in de buurt van het Malzwin waarbij twee opvarenden verdronken. Nu kan een schip nog zo zeewaardig zijn, het vereist wel dat er vooral bij stormweer een schipper aan de helmstok staat. De Stavere jol is geen wonder-schip. Het beste bewijs van zijn zeewaardigheid vonden we in een in 1905 uitgegeven boek en wel in de Verzameling van Rapporten uitgegeven door de Zuiderzee - Vereeniging (uitgave E. J.

# In Stavereen worden weer Stavere jollen gebouwd



Brill te Leiden, 1905), waarin we lezen (pag. 38):

„De lieden van Stavoren daarentegen stellen hunne 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 zoo ruw en de zee zoo onstuimig is, dat groote stoombooten en flinke tjalken de haven niet durven verlaten, gaat een Stavorensch visscher zonder aarzelen in zijne jol op de bruisende zee. Redding bij noodweer geschiedt meest met deze jollen, en zoo is het onder andere voorgekomen, dat voor eenige jaren een tjalk in het gezicht van de haven van Stavoren bij noodweer was omgeslagen en een flinke stoomboot hare 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 eenige touwen vast aan de tjalk, en met haar twintigen brachten zij het schip behouden in de haven”.

In de literatuur zijn de beschrijvingen over de Staverse jol nogal verschillend. Dit is niet zo verwonderlijk wanneer men weet dat er geen twee Staverse jollen gelijk zijn. Het merkwaardige van ouderwetse schepen was dat er veelal zonder tekeningen werd gewerkt. De opdrachtgever gaf meestal alleen de lengte- en breedtematen op en de scheepsbouwer begon zijn werk. Bovendien had nog iedere werfbaas zijn eigen opvattingen, waardoor een insider aan een schip onmiddellijk kon zien wie er de bouwer van was.

De jollen in Gaastmeer gebouwd waren bijvoorbeeld te herkennen aan de bijzondere vorm van de spiegel. Terwijl anderen de lijn, die uit de grootste

breedte naar de scheg loopt, recht laten gaan, legde men er op de Gaastmeerder werf een slag in, waardoor de spiegel ongeveer de vorm kreeg, die aan een doorgesneden ui herinnert met het spitse stuk naar beneden.

Andere verschillen zijn dat op de ene jol de mast even voor de grootste breedte staat, bij een andere even daarachter en bij een derde op gelijke hoogte.

### Staveren

Na 25 jaar zijn er nu te Stavoren weer twee Staverse jollen in aanbouw. Deze schepen worden gebouwd op de werf De Volharding van de heer Van der Werff. In tegenstelling tot vroeger worden deze jollen van staal gebouwd en volgens een lijnenplan van de hand van de heer Van der Werff jr., een jonge telg uit een heel oud scheepsbouwersgeslacht. De maten zijn ontleend aan een nog bestaande houten jol, oorspronkelijk afkomstig uit Gaastmeer, terwijl ontwerp en bouw geschieden onder het kritische oog en de nodige aanwijzingen van oude Staverse vissers. Een waarborg dat hier jollen worden gebouwd die de toets der kritiek kunnen doorstaan.

De jollen worden lang 6,10 meter en breed 2,50 meter. De hoogte in de kajuit is 1,50 meter. Dit zijn de gemiddelde maten van deze scheepjes; de grootste jol ooit gebouwd moet ongeveer 7,50 meter lang zijn geweest. Bij de in aanbouw zijnde jollen staat de mast ter plaatse van de grootste breedte. Vastgesteld moet worden dat een dergelijk schip alleen door een scheepsbouwer kan worden gebouwd, alles verloopt rond, een vlakke plaat is er niet bij en het is diens gevolg ontzettend bewerkelijk een Staverse jol te bouwen. Het kan zijn nut hebben dit nadrukkelijk vast te stellen, nu cascobouwers als paddestoelen

uit de grond rijzen en er onder deze cascobouwers meer constructiewerkers zijn dan scheepsbouwers. De goeden niet te na gesproken.

Zoals gezegd worden deze nieuwe Staverse jollen gebouwd door een jonge telg uit een oud scheepsbouwersgeslacht: Van der Werff. De vader van Anton, Auke Tjibbeles van der Werff, kwam in 1918 naar Stavoren om de werf van Strikwerda over te nemen. Het is hier niet de plaats om de genealogie van de Van der Werff's verder uit te spinnen. We volstaan met te vermelden dat de voorvaderen van dit scheepsbouwersgeslacht afkomstig zijn uit Drachten. Daar leefde van 1731 tot 1795 een Pieter Haykes van der Werff. Hij was meester sloopstimmerman en woonde aan de Noorderdwarsvaart. Vele nazaten bleven in het scheepsbouwerswerk en allen die de naam Van der Werff dragen en iets met scheepsbouw hebben uit te staan moeten hun stamboom in Drachten zoeken.

Onder meer zijn er in Friesland drie scheepswerven, namelijk Welgelegen in Leeuwarden, De Onderneming in Wariga en De Volharding in Stavoren, die oorspronkelijk gesticht zijn door drie broers, respectievelijk Ate Tjibbeles, Bartele Tjibbeles en Auke Tjibbeles, werven die nu al weer in handen zijn van een nieuwe generatie Van der Werff's. Deze naam heeft sedert de achttiende eeuw een goede klank bij een flink deel van het varende volk van Nederland.

Op de werf te Stavoren werd tussen de bedrijven door ook nog het Philipskûtsje (d'Halve Maen) op de ouderwetse manier, dat wil zeggen door middel van klinken, verlengd van zeventien tot negentien meter. Wat hiervan het resultaat is zullen de wedstrijden van dit seizoen leren.

L. KAMMINGA

Twee beelden van het werk op de werf De Volharding te Stavoren, waar weer Staverse jollen worden gebouwd. Links wordt de opbouw op een van de schepen aangebracht en rechts ziet men twee Staverse jollen in verschillende stadia van opbouw.  
(Foto's J. D. de Jong)

