

In het vorige artikel werd de herkomst van de Staverse jol besproken. Hier volgt een beschouwing van enkele karakteristieke details.

Geheimen van de Staverse jol (II)

Het compromis

Elk zeilschip is een compromis, omdat het aan tegengestelde eisen moet voldoen: zeilen en vissen, zeilen en vrachtvaren, zeilen en onderdak bieden aan de bemanning. Wie een schip wil, waarin één facet met verwaarlozing van andere facetten, alle aandacht heeft gekregen, krijgt een onpraktisch ding. Stel men wil een uitzonderlijk snel schip dat een wedstrijd met straatlengte wint. Men neme dan een schip met veel tuig dat voor de heersende omstandigheden zo licht mogelijk is geconstrueerd. Het komt rammelend over de finish en zinkt vervolgens binnen honderd meter na de doorkomst. De bemanning begeeft zich zwemmend naar de wal om daar de eerste prijs in ontvangst te nemen.

De traditionele schepen uit het zeiltijdperk waren ver verwijderd van dat extreme beeld. Het waren evenwichtige schepen, waarin alle factoren van het te sluiten compromis evenveel aandacht hadden gekregen, niet alleen het zeilen, maar ook de bestemming als vracht- of vissersschip. Goede zeilschepen waren het, jazecker, maar ook waren ze stevig van constructie, geschikt voor alle werk en weer.

Bestemming

Zozeer waren zij tot in de perfectie gericht op *dàt speciale doel* waarvoor zij moesten dienen, dat er allerlei soorten vracht- en vissersschepen waren, geschikt voor een bepaalde lading of voor



Aquarel Jan Neef.

een bepaalde wijze van vissen en vaak zelfs in het bijzonder voor een bepaald vaargebied. Zo ontstond de grote variatie aan typen zoals wij die heden (ten dele) nog kennen: de vissersschepen van de Zuiderzee, de botters, de schokkers en vele andere; de Zeeuwse vissersschepen: de hengsten, hoogaarsen, Zeeuwse schouwen, een typisch *Hollands* vissersscheepje: de zalmschouw en verder de tjalken, pramen, aken, vrachtboeiers voor het vervoer van lading en tenslotte allerlei schepen voor *bijzondere doelen*, waterschepen, loodsrinkelaars, Zwolse kagen, ventjagers, pinken, bommen, sompen enzovoorts. De al meer genoemde *Van Loon* schrijft over de invloed van de bestemming op de eigen-

schappen van het schip: „*De bestemming langs welke vaarwaters, op welke rivieren of door welke sluzen het schip deszelfs weg nemen zal, staat in betrekking met de goederen, welke het voeren moet. Dit onnatuurlijk hoofdvereiste door hetwelk de zeileigenschappen aan de bestemming moeten worden opgeoefferd dwingt den Bouwmeester.*”

Er is maar één schip dat hij kent „hetwelk aan de vereisten van de *bestemming* zowel als aan die van de *zeileigenschappen* volkomen beantwoordt”. Dat is volgens *Van Loon* de *Urker- of Volendammer visschuit*.

De *Staverse jol* is net als al die andere oud-Nederlandse vaartuigen onderworpen geweest aan de wetten van het compromis tussen zeileigenschappen

Tekst: Jan Kooijman

en bestemming. Geheel overeenkomstig de situatie dat de oude vaartuigen perfect waren afgestemd op het bijzondere doel waarvoor zij moesten dienen ontstond voor een bepaald type visserij de *Staverse jol*. Het was de visserij op *ansjovis* die in de tweede helft van de negentiende eeuw de ontwikkeling van de *Staverse jol* heeft bepaald.

Gladboordig

Die visserij op *ansjovis* gebeurde met staande netten die heel fijnmazig waren en gemakkelijk konden worden beschadigd. Om die reden had de *jol* geen berghouten. Deze waren nog wel aanwezig bij de sloepen die voor de aalvangst werden gebruikt, maar ze verdwenen bij de komst van de *ansjovis*. De *jol* had ook overigens zo weinig mogelijk beletsel voor het binnenhalen van de kwetsbare *ansjovis*-netten: geen zwaarden, geen strijkkampen en een gemakkelijk naar binnen vallend boord.

Volle kop

De sloepen hadden niet zo'n volle kop, ook de eerste *Staverse jollen* hadden een veel minder vol voorschip dan de latere. Voor die volle kop zijn verschillende redenen.

1e. De eerste 18 voets *jollen* waren geheel open en hadden geen zeiltuig. In een latere fase kregen de *jollen* een opzetbaar voordek, dat de bemanning een zekere beschutting bood. Zolang er niet gèzeild werd was dat voldoende, maar men kan zich voorstellen dat een *vast voordek* beter bij een zeilschip past dan een los, opzetbaar voordek. Echter moest de functie gehandhaafd blijven. Dat betekende dat het vooronder van dit kleine scheepje zo ruim mogelijk moest zijn.

2e. Een tweede factor die in dezelfde richting werkte was de invloed van de Friese bouwers met hun traditionele voorliefde voor ronde schepen zoals de boeiers. Een werf als die van *Wildschut* in *Gaastmeer* heeft die ontwikkeling zeker gestimuleerd. Dat dit overigens in overeenstemming was met datgene

wat althans een deel van de vissers zelf wilde blijkt uit een brief van de heer *Zeldenrust*, die in zijn jeugd zijn grootvader behulpzaam was bij het repareren van *Staverse jollen* en die uit zijn geheugen heel wat kennis omtrent deze scheepjes heeft doorgegeven. Hij schrijft onder meer: „*Eén van de eerste Staverse jollen heb ik nog mee gesloopt. Deze was eind 1870 of 1880 gebouwd en had nog niet de geheel volle kop van de later gebouwde. De eigenaar was een oudoom van mij en destijds al een dikke tachtiger. Ik herinner mij nog dat hij wel vertelde dat het een hele toer was om het scheepje volgens zijn opdracht (volle kop) gebouwd te krijgen. Het*



was tegen de traditie en die is in de scheepsbouw erg taai.”

3e. Er is nog een derde reden voor de volle kop, die vermeld wordt door de ontwerper *J. K. Gipon* in de *Loefbijter*, het blad van de schipperskring *Kooijman* en *De Vries*, van 4 december 1987. Hij schrijft: „In *Andijk* bouwt de heer *J. Feenstra* een houten *jol*, waarbij hij volgens mededeling in de *Loefbijter* een ander model met spitse kop maakt. Dit vroegere model bleek destijds het nadeel te hebben dat de waterverplaatsing in het voorschip onvoldoende was om bij harde wind veilig de haven van *Staveren* in te zeilen. Aangezien daar meestal lage wal was en voor de haven een holle zee stond, kwam het wel voor dat de *jollen* met de kop te diep in de

golf doken en dan als het ware over de kop dreigden te slaan. Daarom werden de *jollen* later met een vollere kop gebouwd zodat die gevaarlijke neiging werd voorkomen. Natuurlijk geeft een dikkere kop een sterker buizend schip, dat aan de wind in holle zee ook minder gemakkelijk voortgang maakt.” Al deze drie factoren hebben ongetwijfeld hun eigen bijdrage geleverd tot de huidige rompvorm van de *Staverse jol* wat het volle voorschip betreft.

De Staverse jol HL 62, van W. de Graaf uit Bunschoten, waarvan in het eerste artikel een foto het schip toonde in onopgeknapte staat, is hier geheel gerestaureerd. Het scheepje ligt op de werf van Nieboer in Spakenburg.

De spiegel en het roer

De *jol* heeft een platte spiegel, net als de sloep, waaruit hij is ontwikkeld. Sommige werven hebben hun eigen kenmerk aan die spiegel gegeven: *Wildschut* uit *Gaastmeer* gaf aan zijn *jollen* een meer hartvormige spiegel dan de werven uit *Staveren* deden. Het roer was bij alle werven in hoofdzaak gelijk, boven water smal met onder water een tamelijk lange hak. De kop van het roer toonde verschillen: *Gaastmeer* maakte een lage roerkop, *Staveren* daarentegen een hoge. Alle *jollen* stemden hierin overeen dat de achterstevan nagenoeg verticaal stond. De stand van de achterstevan is vaarttechnisch niet zonder betekenis. *Van*

Loon (alweer hij) zegt hierover in de omschrijving van wat naar zijn mening het ideale schip is: „De achtersteven daarentegen dient loodlijnrecht op te staan, op dat het water door het draaiende roer niet gekeerd en opgeligt worde te gelijk. Als men acht geeft op de wending van een botterman in een vlakke rivier, dan ziet men hoe geweldig zijn vaart aan het eind van de draaiing stuit. Een hangende steven dient nergens toe”. En verder: „Onbegrijpelijk is het mij altijd voorgekomen, hoe het vermogende Holland den wereldberoemden Boeijer, zoo lang, met het in het oog lopend gebrek van een geweldig hangenden achtersteven, heeft zien varen.”

Welnu, met het jollenroer is dat in orde. Het heeft dat onder meer gemeen met het roer van de tjalk en de Friese boeier. Het aan de bijna verticale achtersteven, gehangen roer veroorzaakt bij het achteruitvaren op de motor een zo grote kracht op de helmstok, dat een onervaren schipper tussen boord en helmstok bekneld zou kunnen raken. Het verdient aanbeveling een aan-

slag te maken die verhindert dat het roer te ver kan uitzwaaien. Dit is een vaak over het hoofd geziene consequentie van het aanbrengen van een motor, die mogelijk heeft gemaakt wat vroeger niet kon: achteruit varen.

Grote aanvangsstabiliteit

De grote breedte op de waterlijn maakt dat de jol een grote aanvangsstabiliteit heeft. Die aanvangsstabiliteit had hij nodig omdat de netten zijwaarts aan het boord werden binnengehaald. Bij het gewicht van de netten kwam dan ook nog het gewicht van de bemanning die de netten ophaalde. Indien zo'n klein scheepje als de jol niet over een flinke aanvangsstabiliteit zou beschikken dan zou het teveel gaan overhellen, hetgeen het werken zou bemoeilijken. Het invallende boord heeft wel tot gevolg dat de eindstabiliteit niet zo bijzonder groot is als de beginstabiliteit. Dat hoeft ook niet, mits de jol maar werd gezeild zoals hij gezeild wil worden, namelijk met weinig helling.

Manier van zeilen

De Franse kotter had een diepstekende kiel die van voor naar achter sterk afliep. Die diepe kiel doet het schip hoger aan de wind zeilen. Voor de Staverse jol was zo'n diepe kiel ongewenst omdat hij in ondiep water moest kunnen vissen. Hier ziet men weer de consequentie van het compromis tussen het zeilen en de bestemming van een scheepstype. Wel heeft de ondiepe kiel van de jol door zijn grote lengte, van voor- tot achtersteven, voldoende driftbeperkend vermogen. Dat geldt alleen indien de jol maar zoveel mogelijk recht op wordt gezeild. Gaat hij te schuin hangen, dan verdwijnt die scheg als het ware achter de brede kim, waardoor het scheepje sterk gaat verlijeren. Als door het invallen van een plotselinge vlaag toch een flinke helling ontstaat, werkt dat verlijeren als een soort uitwijkbeweging of schokdemper. Het feit dat de scheg zo ondiep is werkt er trouwens zelf aan mee de helling klein te houden, omdat de arm van het hellend koppel gering is.

Het gebruik als jacht

Wordt een Staverse jol gebruikt als jacht en gaat men een kajuit aanbrengen en een motor inbouwen dan moet men daarbij zeer conscientieus te werk gaan. De jol is gevoelig voor topgewicht. De kajuit mag dus niet te groot en te zwaar zijn. Door zijn korte lengte is de jol ook gevoelig voor vertrimming zodat de motorinstallatie niet zwaar mag wezen. *Gipon* schrijft daarover in de *Loefbijter* van december 1987:

„Daarbij merk ik op dat de jol oorspronkelijk voor de visserij werd gebouwd en dat daarin geen motor was geïnstalleerd. Voor een jol als jacht en met een kajuitopbouw en een motorinstallatie moet daarmee bij de lijnvoering rekening worden gehouden.”

De jachtschipper zal intussen moeten hoeden voor overdreven gedachten omtrent de zeewaardigheid. Er zijn hooggestemde juichtonen aangeheven als zou dit scheepje alles kunnen. Voor

Staverse jollen zoals die destijds werden getekend door W. J. Dijk voor de uitgave *Ships of All Ages* van Uitgeverij de Esch te Hengelo.



mij ligt een artikel van de journalist *Fred Thomas* in een nummer van de Katholieke Illustratie van vóór de tweede wereldoorlog. Hij schrijft daarin: „De Staverse jol is van alle, de Zuiderzee bevarende schpen wel het zeewaardigst. Zij heeft een vaste kiel en dus geen zwaarden, hoog vrijboord en boven invallende zijden. De vloten van Staveren, Hindelopen en Workum bestaan vrijwel uitsluitend uit deze jollen, die als de zware botters bij storm of vliegend weer binnen blijven, er even dapper op uitgaan.” Ook in het boek *Wijkend water* waarin hij zijn belevenissen beschrijft met zijn eigen jol „*De Halve Maen*” zijn dergelijke passages te vinden. Anderen zijn hem hierin bijgevallen. Ik vind dat enige relativering op zijn plaats is. De jol zeewaardiger noemen dan de grote botter? Dat is wat teveel van het goede. Zeker de jol is waakzaam en weerbaar, maar het is en blijft een klein scheepje met alle consequenties van dien. Ook de *Staverse jol* zal moeten worden gevaren door een schipper die zijn eigen beperkingen en die van zijn kleine scheepje kent.

Geheimen van de Staverse jol

Terug naar het opschrift van dit artikel: Het geheim van de *Staverse jol* is uiteindelijk identiek aan het geheim van de meeste oud-Hollandse schepen. Waar komen ze vandaan? Hun begin verliest zich vaak in de nevelen van de geschiedenis. Maar steeds blijken ze als het ware gegroeid te zijn onder de handen van vele generaties van schippers en scheepsbouwers, die met uitproberen, met vallen en opstaan, samen hebben gezocht naar het beste compromis tussen zeileigenschappen en bestemming. Zo ontstond dan tenslotte dat speciale scheepstype, dat voor de volle honderd procent was toegespitst op het bijzondere doel waarvoor het moest dienen. Ik ben een aanhanger van de theorie dat elk goed schip een eigen ziel heeft. U vindt dat te ver gaan? Goed, laten we dan zeggen: een eigen karakter. En van de *Staverse jol* kan zeker worden gezegd: een eigen, om niet te zeggen eigenzinnig karakter, dat heeft ie.