

Geheimen van de Staverse jol (1)

Tekst: Jan Kooijman



De tijd gaat zo snel, dat allerlei zaken al geschiedenis zijn geworden vóór je er erg in hebt. Vaak is na korte tijd al niet meer te achterhalen hoe iets zich heeft toegedragen. Dat is niet alleen zo bij grote duistere politiek waarvan de ware toedracht wel nimmer boven water zal komen, maar ook bij alledaagse dingen, die iedereen heeft kunnen waarnemen. Voor ons is de geschiedenis van de Staverse jol nog heel dichtbij, maar we weten nu al niet precies meer waar dit vissersscheepje vandaan kwam en waarom het zich juist zo heeft ontwikkeld en niet anders. Waarom heeft het bijvoorbeeld zo'n volle kop? Op deze en dergelijke vragen zijn in de loop der tijd verschillende antwoorden gegeven.

Herkomst rompvorm

Crone: *De jol is een Zuiderzeescheepje van vóór 1550. In zijn boek „Onze schepen in de gouden eeuw” concludeert G. C. E. Crone dat de afwezig-*

heid van zwaarden bij dit scheepje wijst op een herkomst die honderden jaren teruggaat. Hij zegt: „Zwaarden, die zonder twijfel op enge wateren het eerst zijn toegepast, kwamen in de tweede helft der zestiende eeuw alge-

meen in gebruik, behalve bij enkele schepen. Eén daarvan bestaat nog; het is een visschuit, de Staverse jol, die zodanig van vorm is dat zij geen zwaarden nodig heeft”.

De opvatting van Crone heeft zeker aantrekkelijkheid, maar gezegd moet worden dat rechtstreekse bewijzen voor zijn veronderstelling niet zijn geleverd.

Tesch en De Veen: *De jol stamt uit Scandinavië.* In hun in de Duitse taal geschreven werk „*Die niederländische Seefischerei*” menen J. J. Tesch en J. de Veen dat de Staverse jol van Scandinavische herkomst is. Ook onlangs nog hoorde ik die mening verkondigen door een kenner van de Nederlandse visserij-schepen, die veel met oudere vissers over dit onderwerp had gesproken. Net als bij de opvatting van Crone

Een antiek prentje van een open Staverse jol in de haven van Stavoren. De jol heeft nog geen voordek en ook geen blaasbalg. Wel is er al een mast en een tuig, kennelijk een spriettuig dat tegen de mast is gebonden. Het roer heeft de hoge kop van een visserman-roer.



moet echter ook hier gezegd worden dat een voldoende stevige fundering onder de stelling ontbreekt.

Huitema: *De jol is ontwikkeld uit de sloep en heeft zijn kenmerkende vorm gekregen in de tweede helft van de vorige eeuw:* In het hoofdstuk over de Staverse jol in het standaard werk **Ronde- en Platbodemjachten** van Mr. Dr. T. Huitema (ik citeer de zojuist bij de Boer Maritiem verschenen zesde herziene druk) staat: „Aanvankelijk maakte men (voor de ansjovisvangst) 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 uit Stavoren ieder een speciale boot voor de ansjovisvangst bouwen met een volle ronde kop. Dat werden de eerste Staverse of ansjovisjollen, ook wel herfst- of fuikenjollen genoemd. Beide schepen waren geheel open en 18 voet lang.” Petrejus sluit zich bij die opvatting aan (E. W. Petrejus oude zeilschepen en hun modellen pag. 243).

Vroom: *Relatie met de sloepen van de werf van Van der Zee te Joure.* In het geschrift *Vracht- en vissersschepen* gebouwd door Eeltje Holtrop van der Zee en Auke Holtrop van der Zee wijdt U. E. E. Vroom een paragraaf aan de sloepen. Hij zegt daarin dat de sloepen in verband worden gebracht met het ontstaan van de Staverse jol en dat dit verband zijns inziens alleszins waarschijnlijk is. Hij wijst erop, dat in het jaarverslag van de gemeente Stavoren over het jaar 1859 wordt geschreven: „de aalvangst geschiedt met zeesloepen of z.g. jollen” en dat hier voor de eerste maal in de verslagen



van jollen sprake is. Het jaar daarvoor stond er nog: „de aanvangst geschiedt met zeesloepen”. Ook wijst Vroom op de overeenkomst in afmetingen tussen de Staverse jol en de door de werf te Joure gebouwde barkassen of sloepen, zij het dat de Staverse jol een veel hogere kop had. Zoals bij de Lemsteraak de grondvormen van de binnenaak te herkennen zijn, terwijl de vorm van het voorschip het stempel draagt van de werf van de Boer, zo zou men van de Staverse jol kunnen zeggen dat de grondvormen van de sloep te herkennen zijn, terwijl de kop en daardoor ook het verdere verloop van het schip het stempel draagt van de werf van Strikwerda in Staveren. Aldus Vroom.

Van der Molen: *Er is via F. N. van Loon een relatie met de Franse kotter.* Van de theorieën over de herkomst van de Staverse jol bevalt die van S. J. van der Molen mij het meest. (zie het jaarverslag 1961 van het Fries Scheepvaartmuseum). Zijn redenering heeft een historische basis met een grote mate van waarschijnlijkheid. Hij vermeldt een belangrijk rapport uit de Franse tijd (1812) over de kustvisvangst, die werd uitgeoefend „met kleine schuitjes” en vraagt zich af of dit al onze *Staverse jollen* waren. Hij doet dat omdat een aantal jaren later wordt gesproken van *Hindeloper jollen*, namelijk door de bekende F. N. van Loon in zijn „Handleiding tot den burgerlijken scheepsbouw.” Van Loon steekt daar de loftrumpet over een 25 voets *Hindeloper jol*, die een dubbele bodem had met vaste waterballast. Dat scheepje was een erkend goede zeiler. In 1828 ontwierp Van Loon voor het loodswezen een vaartuig, dat hiermee waarschijnlijk veel overeenkomst vertoonde. Het door Van Loon zelf gebouwde palmhouten model van dit vaartuig is in het Fries scheepvaartmuseum te bewonderen. De aandachtige beschouwer ziet ogenblikkelijk dat het erg veel weg heeft van de latere Staverse jollen. De volgende stap, die S. J. van der Molen zet is de constatering dat Van Loon niet de gewoonte had iets volkomen nieuws te maken, maar dat hij wel verbeteringen aan bestaande typen aanbracht. Behalve overeenkomst met de *Staverse jol* is

Van de heer W. de Graaf uit Bunschoten ontving ik foto's en gegevens van zijn eigen jol, de H.L. 62, die destijds in 1901 werd gebouwd bij de werf van Strikwerda in opdracht van de heer Anne Bakker. De jol is van een zodanig standpunt gefotografeerd dat een goed overzicht van de vorm is gekregen. De afmetingen zijn 5.50 x 2.20 meter. Goed te zien zijn het beloop van de gangen en de hartvormige spiegel. Deze jol heeft volgens mededeling van de heer De Graaf gevist tot 1932 en is thans geheel gerestaureerd.



er ook overeenkomst met een *Franse kotter*. Dat is geen wonder zegt hij, omdat gedurende de Franse tijd op Nederlandse werven schepen naar Franse voorschriften werden gebouwd. Van Loon kende die schepen en heeft daarvan gebruik gemaakt voor zijn eigen ontwerp van een jol. U. E. E. Vroom voegt daaraan toe dat het goed mogelijk is dat Van Loon invloed heeft gehad op de vorm van zeesloepen en daarmee, ondermeer via *Eeltjebaas*, op de *Staverse jol*.

Tot zover een aantal theorieën over de herkomst van de *Staverse jol*, een geheim dat weliswaar nog niet met volle zekerheid is ontsluit, maar waarvan de historische lijn: Franse kotter - Van Loon - zeesloep - *Staverse jol* overeenkomstig de stellingname van Van der Molen voorlopig als de meest waarschijnlijke kan worden beschouwd.

De zeilen

We hebben het tot dusver over de rompvorm gehad. Hoe zat dat met de zeilen? We lazen dat de vaartuigjes aanvankelijk werden gesleept of geroeid. Mast en zeilen ontbraken, al-

thans volgens de rapporten over de begintijd van de ansjovisvangst. *Huitema* zegt hiervan: „De eerste twee *Staverse- of ansjovisjollen*, ook wel herfst of fuikenjollen genoemd, waren geheel open en 18 voet lang. Ze werden eerst alleen gesleept, maar kregen later ieder een spriettuig.” Men ziet hier een merkwaardigheid in de geschiedenis van de jol. Terwijl Van der Molen aantoonde dat er verband bestaat met de jol van Van Loon, waarvan gerapporteerd werd dat het een uitstekende zeiler was, hebben de nazaten van deze jol aanvankelijk geen tuig en krijgen ze dat pas later. Op zichzelf is dat trouwens niet zo vreemd. Het één behoeft het ander niet uit te sluiten. De geschiedenis gaat nooit met grote stappen rechtstreeks vooruit. Er wordt weleens pas op de plaats gemaakt, zelfs worden er wel stappen terug gedaan. Iets dergelijks ziet men hier bij de zeilen van de *Staverse jol*. Het spriettuig werd tenslotte opgevolgd door het gaffeltuig. De gaffel was niet gebogen, maar recht en tamelijk kort. De stagfok werd gevaren op een korte botteloef. Een kleine kluiver completeerde de uiteindelijk zeilgarderobe.



Nog een oude foto uit het archief van de heer De Graaf van de H.L. 62 vissend voor het Rode Klif. Aan boord is de eigenaar, de heer Anne Bakker, die samen met zijn maat bezig is met de netten. Men ziet hoeveel plaats die netten in dat kleine scheepje innamen, het is er bijna tot het boord toe mee gevuld. Het spuigt op de voorgrond van de foto geeft aan, dat deze jol destijds reeds was voorzien van een voordek.

Inrichting

Al spoedig bleek de behoefte aan wat grotere jollen die meer laad- en berg-ruimte hadden dan de kleine open herfstjollen van 18 voet. Dat had drieërlei gevolg:

- a. de lengteafmetingen groeiden van 18 naar 22 en 24 voet;
- b. de kop werd voller;
- c. het voorschip werd overdekt. Eerst gebeurde dat door middel van een los voordek, een tentachtig bouwsel dat met een schot schuin omhoog kon worden gezet, een zogenaamde blaasbalg. Later werd het voorschip voorzien van een vast dek.

Tegelijk met die ontwikkeling verliepen ook de veranderingen die met soort visvangst te maken hadden. De sloep of barkas die Eeltjesbaas in 1859 bouwde had nog berghouten. Toen de sloepen van de aalvisserij met fuiken overgingen op ansjovis verdwenen die. De berghouten zouden de fijne ansjovisnetten beschadigen.

Wordt vervolgd