

# Een Staverse jol in Canada

Tekst: Fiep de Bie, met de hulp van Joost Roggeveen

Fiep de Bie is in 1995 geëmigreerd naar Canada. Voordat zij wegging, heeft zij verschillende jaren als maat (o.a. op de 'Albatros' van Wil van der Linge, 'Confiance' van Anke de Jongh, de 'Lutgerdina') en later als schipper op de 'Gijsbertha Johanna' vanuit Muiden gevaren. In oktober 1997 is zij met haar vriend van Ontario verhuisd naar Prince Edward Island, een eiland aan de oostkust van Canada dat ongeveer 230 km lang en 6 tot 60 km breed is. De mensen daar leven voornamelijk van de landbouw, visserij en het toerisme. Zelf voer ze deze zomer op een verbouwde vissersboot die als 'seal watching' toerboot functioneert. Via via hoorde zij dat er een oer-Hollandse Staverse jol op het eiland was. Het duurde niet lang voordat zij, gedreven door nieuwsgierigheid en liefde voor authentieke schepen, de jol en haar eigenaar Joost Roggeveen vond. Hij vertelde haar het verhaal van de 'Scagon', een oud Zuiderzeescheepje dat haar weg vond naar Canada.



## De geschiedenis van de UK 52

In 1953 zagen Kees en Heintje Roggeveen, de ouders van Joost, een advertentie in de Waterkampioen waarin een Staverse jol te koop werd aangeboden. Met het gezin fietsten ze naar de haven van Tolkamer (bij Nijmegen) om te gaan kijken. Geïnteresseerd in het scheepje vroegen ze naar de prijs. Eigenaar Breitenstein noemde het bedrag van f 3.500,- en verzekerende dat alles in goede staat was en de motor niet al te oud. Kees haalde een vriend erbij voor expertise en het bleek dat de motor ouder was dan verwacht. Uiteindelijk werd de UK 52 door Kees en Heintje gekocht voor f 2.200,-.

Het scheepje is gebouwd in Urk door Wiepke Metz in 1908. Ze is 6,78 m lang, 2,62 m breed en heeft een diepgang van 0,85 m. Het totale zeiloppervlak is

28 m<sup>2</sup>; bestaande uit een grootzeil, fok en kluiver. Er kan ook nog een broodwinner gevoerd worden. Ze werd op 18 mei 1909 in het Register voor Vissersvaartuigen geregistreerd als de UK 52. In 1912 werd ze door Metz verkocht aan Klaas Post voor f 280,-. Joost heeft nog een lijst waarop je kan zien dat Post regelmatig een bedrag aan Metz gaf om het scheepje af te betalen. Post noemde haar 'De Stormvogel' en volgens de gegevens was hij in november 1920 nog in het bezit van de UK 52. Hij viste ermee op de Zuiderzee, maar vond het schip te rank om er genoeg netten mee te kunnen varen en verkocht de jol aan Jan Post. Van Jan Post ging het terug naar Metz, waarna Metz het aan zijn zwager verkocht: de scheepmaker Johan Oost te Harderwijk. Oost verkocht het scheepje op zijn beurt aan de Zeevaartschool in Amsterdam. Het is niet pre-

cies bekend waarvoor het gebruikt werd. Wel is bekend dat ze toen de naam 'Hou Zee' droeg.

In 1941 kwam de jol in het bezit van de heer Bouhuys, sloepenmaker te Durgerdam. Hij gaf haar eerst de naam 'Bolletje Bink' en daarna 'Almere'. Gedu-

Boven en links: Wachten op gasten die over de loopplank aan boord kwamen en zich installeerden.

UK 52	Naam van den eigendaar	Zijk en n <sup>o</sup>	Datum van in-behuyring	Soort van het raauwing	Tonnenmaat in M <sup>3</sup> kubi/meter	Opmerking
50	Koef H.	2 74	25 Feb. 1911	zijl	1/2	
51	Kaptein J.	5 90	26 July 1915	botter	1/2	- M
52	Ged H.	4 59	26 Nov. 1911	zijl	1/2	
53	Albatros L.	1 121	11 Oct. 1911	zijl	1/2	
54	Krom H.	6 63	5 July 1913	botter	1 3/4	
55	Storken van B.	2 45	27 Jan. 1912		6 1/2	
56	Deinde M.	6 91	27 " "	"	1 1/2	
57	Kyane L.	5 33	Jan. 1916	"	0 3/4	23.6 x 7
58	Deinde L.	3 14	7/1	"	1 3/4	Remmer
59	Begruet L.	2 105	April 1917	waibot	1/2	
60	Spilhand R.	6 117	5 Nov. 1917	"	1 1/2	Regen b. 1918
61	Koef R.	5 109	14 Sept. 1923	"	1 1/2	- M
62	Pring rd. J.	3 13	18 Nov. 1918	"	1 1/2	- M
63	Loefmagel J.	2 15	27 Jan. 1919	"	1 1/2	- M
64	Prakus D.	5 58	17 Jan. 1921	waibot	1 1/2	
65	Loef van J.	6 192	16 Aug. 1921	zijl	1 1/2	
66	Ampten J.	5 104	27 " "	botter	1 1/2	- M
67	Ras L.	5 59	18 Nov. 1918	"	1 1/2	- M



*Op een zeilstrandje in de Bijlandt, 1968.*

rende de oorlog haalde Bouhuys een plank uit de romp en liet haar zinken in de haven van Durgerdam om te voorkomen dat het scheepje in beslag zou worden genomen door de Duitsers. Bouhuys vernieuwde grotendeels de huid en verving de ronde zwaarden door de lange botterzwaarden. Ook nam hij de bun uit het scheepje en bouwde er een roef op. In 1949 werd het schip verkocht aan de heer Burger, psycholoog te Amsterdam. Deze beleefde er veel zeilplezier aan, voordat hij het verkocht aan de heer Breitenstein die er een motor in liet bouwen, een 3,5 pk Penta binnenboord motor met 2-bladige schroef. De UK 52 was een vrijetijds zeiler geworden.

#### **Avonturen**

En gezeild werd er. Nadat Kees en Heintje de Staverse jol in 1953 hadden gekocht werden er vele weekeinden en vakanties mee gezeild. De naam werd veranderd in 'Scagon', de oorspronkelijke naam van de geboorteplaats van Kees: Schagen. De familie zeilden op de Waal, de Rijn en op het Eemskanaal richting Duitsland. Ook voeren ze via de Weser naar de Oostzee in Denemarken. Joost liet me de logboeken zien die zijn vader heeft bijgehouden. Na iedere tocht schreef hij een stukje in een schrift dat werd vergezeld door foto's; een genot om te lezen en naar te kijken.

De familie maakte van alles mee met het scheepje. Op de Waal zijn ze ooit

eens tussen twee vrachtschepen geraakt en ook is het scheepje een keer gezonken in de haven van Volendam, nadat Kees iets te enthousiast binnen kwam zeilen. De fok bleef toen hangen en ze raakten hard de wal, waardoor er een gat in de romp ontstond. Met de hulp

van een aantal Volendamers is de jol toen nog uit het water getrokken.

#### **Emigratie**

In 1973 besloten de Roggeveens na hun pensionering naar Prince Edward Island in Canada te gaan. Drie van hun kinderen woonden al in Canada. Twee zonen, waaronder Joost, woonden in de Maritimes (de oostelijke provincies) en een dochter woonde in Québec. Wat moest er toen gebeuren met de 'Scagon', het scheepje waar ze zoveel plezier aan hadden beleefd? Ze kregen een bod van f 10.000,-, maar moeder Roggeveen (Heintje) besloot hier niet op in te gaan. Dit verbaasde vader Roggeveen, omdat zij met slecht weer nogal eens mopperde dat alles weer eens nat werd. In de begintijd van hun huwelijk had Kees het zeemansleven vaarwel gezegd voor Heintje. Nu deze belangrijke beslissing genomen moest worden om de jol mee te nemen of achter te laten, wilde zij iets terug doen voor Kees en besloot dat de 'Scagon' mee zou gaan naar Canada.

Voordat ze vertrokken, gingen ze nog naar de werf om de kiel te behandelen met koperhoudende verf tegen aangroei en paalworm, die veel voorkomt rond Prince Edward Island. Daarna, op 28 juni, werd de 'Scagon' op de Atlantic Container Liner 'Monmorency' ver-



*Vader Roggeveen op het voordek van de 'Scagon' in 1965. Hij droeg dikwijls een pak en stropdas als ze 'uit zeilen' gingen.*

scheept naar Montréal in Québec, alwaar zij op 8 juli aankwam. Van Montréal zeilden ze naar Hudson, waar hun dochter woonde. Er was veel belangstelling voor zo'n ongewoon scheepje en de 'Scagon' haalde verschillende malen de krant. Vanuit Hudson voeren ze met de hulp van Joost richting Prince Edward Island. Op 2 september 1973 kwamen Joost en vader Roggeveen aan de westkant van het eiland aan (moeder was al vooruit gegaan). De plaatselijke vissersbevolking liep uit om dit bijzondere scheepje te zien. Sommige mensen brachten iets mee, zoals vis, potjes met ui of augurk of iets te drinken en het duurde niet lang of er kwamen (te) veel mensen aan boord en liep de kennismaking uit in een waar 'potluck' feest.

### Onderhoud

Na het overlijden van vader Roggeveen in 1987 kwam de 'Scagon' in het bezit van Joost en zijn broer Sjoerd, die in Indiana (USA) woont. Ze besloten het scheepje op te knappen, want er was niet veel aan gedaan nadat vader ziek was geworden. Ondanks dat er hier een groot aantal traditionele schepen varen, zoals schoeners, zijn er natuurlijk geen zwaardenmakers of tuigers voor platbodems. Gelukkig kan door de goed gedocumenteerde dagboeken met tekeningen en mondeling overgedragen informatie het scheepje goed worden onderhouden. Ook artikelen in tijdschriften, zoals de Spiegel der Zeilvaart en boeken uit Nederland over de oude scheepvaart zijn behulpzaam. In 1990 en 1991 is de jol bij Richard Hull in Nova Scotia geweest. Deze scheepstimmerman heeft het onderwaterschip vernieuwd en er een nieuwe kielbalk onder gezet. Ook werd de buitenkant in de epoxy gezet. Het schip is nu droger en daardoor lichter en volgens Joost ook sneller geworden. De laatste grote opknapbeurt werd gedaan in 1994. De scheepsbouwer van Prince Edward Island, Terry Drake, vernieuwde toen het voordek en het roefje.

Natuurlijk zijn er door de jaren heen veel delen van het schip vervangen, maar het unieke karakter van dit scheepje met haar rijke geschiedenis is er niet minder door geworden. Ze is een pracht. Wie had dat gedacht... een stukje Nederland in Canada.



Ruth en Joost Roggeveen, de huidige eigenaars.

Onder; Joost en zijn jol. Foto Ruth Roggeveen.



---

# BRIEVEN VAN LEZERS

---

## **Een Staverse jol in Canada**

Met veel interesse heb ik bovengenoemd artikel gelezen, gepubliceerd in SdZ, nr 9 van deze maand. Wat mij echter aan de foto's opviel was en is dat de jol is uitgerust met zwaarden en dit doet naam mijn smaak afbreuk aan het oorspronkelijk ontwerp van het schip. Zwaarden horen niet tot de uitrusting van een Staverse jol en zijn bovendien een overbodige luxe, aangezien deze schepen oorspron-

kelijk zijn ontworpen met een ondiepe kiel van voorsteven tot roer.

Het weglaten van zwaarden, zwaardklampen en berghout bij de jol vond zijn oorsprong in de ansjovisvisserij in verband met het beschadigen van de netten.

Is er misschien een verklaring waarom deze jol is uitgerust met zwaarden?

*A Blomhert, Laren N.H.*

## **Antwoord redactie**

Het verhaal gaat dat Bouhuijs niet de ronde zwaarden verving door lange botterzwaarden, maar dat hij de zwaarden aanbracht om de zeileigenschappen te verbeteren. We zijn het helemaal met u eens dat Staverse jollen nimmer werden uitgevoerd met zwaarden. Dat kon niet omdat anders de ansjovisnetten zouden beschadigen bij het binnenhalen. Toen echter die functie verviel en het scheepje als

jacht werd gebruikt, kan ik me voorstellen dat de toenmalige eigenaar hoger aan de wind wilde zeilen dan met de ondiepe kiel mogelijk was. Ook het noodzakelijk beperken van de diepgang vanwege het vissen onder de ondiepe wal was niet meer van toepassing. Dat het scheepje beter zeilt staat wel vast, maar dat we van een historisch verantwoorde aanpassing kunnen spreken, nou nee...

*Wim de Bruijn.*

---