

Restauratie Staverse Jol (HL 90)

Op 30 juli werden we door Carel en Kati Römelingh op de Scheepstimmerwerf De Hoop in Workum uitgenodigd om aanwezig te zijn bij de tewaterlating van de gerestaureerde Staverse Jol met als registratienummer HL 90. Omdat de jol in 1901 door Wildschut in Gaastmeer is gebouwd, waren we benieuwd naar de historische achtergrond en de restauratie van dit visserschip. Het artikel geeft een passende aanvulling op de serie artikelen van Wieke van Dongen over de Staverse jol HL 9, genaamd Vrouwezand.

Volgens de beschikbare gegevens is de huidige HL 90 als halfgedekte zeilboot (jol) met een bruto inhoud van 7 m³ in 1901 door Wildschut in Gaastmeer gebouwd in opdracht van Johannes A. Vogelzang wonende in Scharl. Het is bekend dat het schip op 15 augustus 1911 als HL 71 te boek staat.

In SdZ 1999 nr 6 lezen we dat een andere jol, de HL 9, in 1907 bij Wildschut is gebouwd voor Auke Vogelzang die drie zoons had: Johannes, Gerlof en Hendrik. De jol kreeg de naam *Drie Gebroeders* en Hendrik en Gerlof visten er met zijn tweeën mee. De bruto inhoud wordt verlaagd van 7 naar 4 m³. In 1926 zou Hendrik gestopt zijn met vissen.

Volgens beschikbare gegevens over de HL 71 zou Johannes Vogelzang de jol op 20 november 1922 verkocht hebben aan Hendrik en Gerlof Vogelzang. Een klein jaar later, op 1 oktober 1923 wordt de jol doorverkocht aan Hendrik C. de Boer in Stavoren. De naam wordt gewijzigd in *Twee Gebroeders* en de registratie wordt ST 22 (ex HL 71/Onderneming). Op 27 april 1928 wordt er een motor in het scheepje gebouwd en de bruto inhoud wordt weer verhoogd tot



De HL90 glijdt van de helling. Inzet: Carel Römeling voor zijn 'nieuwe' Staverse jol.

7 m³. Per 27 juli 1932 wordt de registratie doorgehaald in verband met de afsluiting van de Zuiderzee. Het moet zonder twijfel over dezelfde familie Vogelzang gaan.

Missende periode

Wat er van 1930 tot 1948 met de jol is gebeurd is (nog) een vraagteken. Bekend is dat de jol in de jaren dertig verkocht is aan iemand die de vissersjol

ombouwde tot jacht. In de oorlogsjaren moet de jol gebruikt zijn om aardappelen te vervoeren van Noord-Nederland naar Haarlem.

In 1948 vindt Ko, de vader van Wim





Kenmerken van Wildschut: wijn-glasvormige spiegel en licht gepiekt vlak.

Eikenhouten voor-dek, zware bolders, klamp (Non genaamd) voor de uitschuifbare klui-verboom.

Polderman, de jol half onder water, inmiddels voorzien van een kajuit, wegwijnend in de vergetelheid. Hij krijgt de jol in zijn bezit en knapt het op. Het familieschip wordt hoofdzakelijk gebruikt voor tochten op het IJsselmeer, de Zeeuwse wateren en in Friesland. Zelfs zijn er tochten op de grote rivieren mee gemaakt.

Moeder Polderman hield een dagboek bij. We citeren 31 juli 1959.

"We zeilen tot Stavoren, nog een heel

klein stukje de motor bij, die ik zelf aansla. De lucht wordt donkerder en het begint harder te waaien, dus we besluiten tot morgen uit te stellen om weer te vertrekken. Er komt niet veel regen meer, maar zoveel te meer wind.

Twee heel oude baasjes komen langs, waarvan een met z'n vrouw. Een heeft vroeger deze schuit gehad. Hij vertelt dat hij in 1901 door Wildschut in Gaastmeer is gebouwd. Zelf heeft hij hem van de eerste eigenaar gekocht. Jammer dat Ko (vader Polderman) niet aan boord is. We besluiten om morgen heel vroeg te varen, 4 uur op."

We kunnen concluderen dat deze ontmoeting geweest moet zijn met Hendrik de Boer uit Stavoren.

In 1964 neemt Wim Polderman het schip van zijn vader over. Tien jaar later moet de kop worden vernieuwd. Een karwei dat door Wim en zijn vader wordt geklaard. Hoewel ze beide huisschilder zijn, ging Ko's liefde uit naar het timmerwerk. Er moest echter brood op de plank komen...

In 1979 zijn de spanten en het vlak zo slecht geworden dat de Werf 't Kromhout in Amsterdam opdracht krijgt de spanten en het vlak te vernieuwen. Tevens wordt de kajuit gesloopt, zodat de jol na restauratie weer gaat varen in vissermanuitvoering.

In 1997 is de toestand van de jol zodanig, dat er ingrijpend moet worden gerestaureerd. Uiteindelijk komt de jol in Workum terecht bij Scheepstimmerwerf De Hoop. Van de hoognodige restauratie, tenminste zeven gangen aan bak- en stuurboord, de stevens en de

kiel moeten worden vernieuwd, komt niets. Ook de mast en de giek hebben diepe scheuren, de klui-verboom is ingerot en het roer heeft zijn beste tijd gehad. Mede in verband met zijn lichamelijke conditie ziet Wim Polderman op tegen de restauratie en besluit - met bloedend hart - de jol te verkopen. Tenslotte is het schip al vijftig jaren in de familie!

Nieuwe eigenaar

Half november 1997 komen Kati en Carel Römelingh op de werf op zoek naar een Staverse jol. Zij wonen sinds 1987 aan een van de grachten in Amsterdam en hebben sindsdien met hun 20 voets sloep alle vaarbare wateren in en rondom Amsterdam bevaren. Daarvoor hebben ze veel zeilplezier beleefd aan achtereenvolgens een Waarschip 600, een Etap 22 en 28 en een tien meter lange Vollenhovense Bol. Carel heeft genoeg van het motoren met de sloep en wil weer zeilen. Maar dan wel met een scheepje dat zowel op ruim water als - met gestreken mast - door de grachten kan varen en voor de deur een ligplaats kan krijgen. Een Staverse jol is een uitermate geschikt schip voor dit doel.

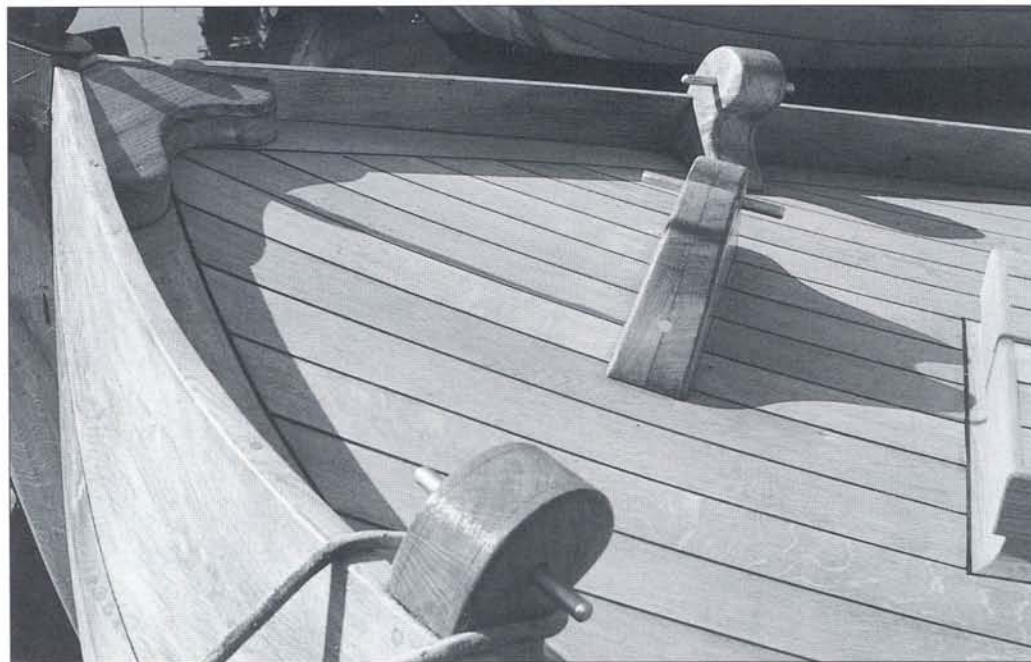
Ze zijn op slag verliefd op de mooie vormen van de oude dame. De koop wordt snel gesloten.

Roelof krijgt de opdracht en zal met meestertimmerman Rinse en twee leerlingtimmerlieden, Jan Roelof en Fredrik, de restauratie uitvoeren.

Omdat jollen indertijd op het oog werden gebouwd, naar de wensen, inbreng en ervaring van de visser/opdrachtgever, zijn ze allemaal verschillend. Het wordt dus enigszins gissen hoe de jol er oorspronkelijk moet hebben uitgezien. Wel is de jol duidelijk herkenbaar aan de specifieke Wildschut kenmerken. Dat zijn een wijnglasvormige spiegel, een licht gepiekt vlak en een lage, lange roerkop.

De restauratie is serieus ter hand genomen. Van het vlak kon tweederde deel gehandhaafd blijven. Als het na een aantal jaren nodig blijkt oude vlakdelen te vervangen, kan dat probleemloos. In het voorschip werden alle spanten vernieuwd en verder in het schip nog een deel. Ook het zeilwerk werd nieuw gemaakt, alsmede de mastkoker en het mastspoor. Om definitief het probleem van zwarte plekken om nagels te voorkomen werden zeewaterbestendige roestvrijstalen schroeven (RVS A4) gebruikt. Dit is de enige legering die ook in eiken geen problemen geeft.

Alle schroeven werden verzonken en



afgedopt. Na het breeuwen en boven water kitten met Sikaflex en onder water met Tixophalte werd het houtwerk boven water in de houtteer met lijnolie gezet. Het ziet er in het begin uit alsof het gelakt is. In de loop der jaren wordt de teer steeds donkerder. Een nieuwe laag kan simpel worden aangebracht nadat de huid met een staalborstel is schoongemaakt. Onder water paste de werf een nieuw type zwarte teer ('zonder teer') toe.

Tewaterlating

Op 30 juli dit jaar is het zover. De, inmiddels van registratieteken HL 90 voorziene, jol wordt gedoopt met als naam *It Seebloomke*. Een naam die enige verklaring behoeft. In de perioden, dat er weinig visvangst was, zochten de vissers andere broodwinning. Een van de mogelijkheden was om op zeewier te vissen. Zeewier werd gedroogd en daarna verkocht als opvulling in boeketten. Het wier werd 'seebloomken' genoemd. Een toepasselijke naam voor het schitterend gerestaureerde schip.

Onder toezien van veel vrienden en bekenden kon de praktisch nieuwe jol te water via de ingevette helingslee. De foto's geven een goed beeld van de fraaie lijnen en de kundig uitgevoerde restauratie.

Vanwege de gemakkelijke strijikbaarheid van de mast is gekozen voor een contragewicht van ca 250 kg op de mastvoet en een klapluik in het voordek. Onder een fraaie motorkast staat een twee cilinder Bukh diesel ingebouwd die meer dan voldoende vermogen zal leveren bij het varen door de grachten. Verder zien we een nieuw eiken voordek, fraaie eiken bolders en zware klos voor de uitschuifbare klui-verboom.

Kortom: een plaatje om te zien!

HL 90

We gebruiken telkens de naam HL 90 en niet de aanduiding HL 71. Tot op heden is het nog onduidelijk wanneer de jol het registratienummer HL 90 heeft gekregen. Peter Dorleijn heeft in deel 1 van zijn serie Van Gaand en Staand Want, wat achtergrondinformatie die we graag doorgeven.

"De verplichting tot het voeren van letter- of onderscheidingstekens vloeit voort uit internationale afspraken op dit gebied. Alle plaatsen waar zee- of kustvissersvaartuigen thuis hoorden kregen een letterteken, de gemeente zelf regelde de uitgave van de nummers. Met ingang van 1 augustus 1882 waren



ook de Zuiderzeevissers verplicht deze registratietekens te voeren. Aanvankelijk werden de nummers die uitvielen niet opgevuld zodat de hoge nummers op den duur het werkelijke aantal vaartuigen verre overtrof. Bij de Visserijbesluiten van 1911 en 1935 vond een hernummering plaats, waarbij alle vacante nummers weer opgevuld werden.

Als gevolg van de afsluiting werden de van toen af uitsluitend op het IJsselmeer vissende vaartuigen in het register voor kustvaartuigen doorgehaald. Tevens hield de verplichting tot het voeren van letterteken en nummer op te bestaan. Het behoorlijk uitoefenen van toezicht op de visserij maakte het in 1935 nodig deze ontheffingen weer in te trekken.

Volgens de landelijke lijst, daterend van 1912, stond voor HL: Hemelum Oldephaert en Noordwolde (Laaxum).

Over de afkorting HL zijn verschillende verklaringen in omloop. Roelof van der Werff meent dat HL staat voor Haven Laaxum, of wel de afkorting van Hemelum en Laaxum. Wie zal het zeggen?

Inmiddels heeft *It Seebloomke* haar maidentrip gemaakt en ligt, als er niet mee wordt gevaren, als fraai decor in een Amsterdamse gracht.

Indien er lezers zijn die informatie kunnen verschaffen over de ontbrekende periode, dan kunnen ze die doorgeven aan de redactie die voor het doorzenden zorg zal dragen.

De jol ligt te water. Let op het mooie verloop van de gangen.

Reactie op artikel Staverse Jol HL 9

In SdZ 1998 nr. 7 zijn op de pagina's 18 en 19 linksboven foto's afgedrukt van de werf Wildschut in Gaastmeer.

Tot mijn verrassing zag ik dat het schip, liggend voor het woonhuis op beide foto's, de fjouwer-acht *De Twa Sisters* is, gebouwd in 1888 door Van der Zee.

De Twa Sisters was destijds eigendom van mijn grootvader, Jan Siebes Haagsma te Workum en is nu in mijn bezit. Ik weet dat mijn grootvader het onderhoud jarenlang heeft laten doen door Wildschut in Gaastmeer.

Mijn vader heeft mij ooit eens verteld dat hij als jongetje van een jaar of vijftien het schip met een knecht van Workum naar Gaastmeer moest brengen. Dit gebeurde al bomend en jagend, omdat alles al was afgetuigd. Ik vraag me nu af hoe ze toen weer terug zijn gekomen, aangezien dit eind jaren twintig was en er geen auto was om ze weer op te halen.

Het schip lag 's winters altijd in het water in het botenhuis op de 'Iepolle' te Workum en werd elk voorjaar gehellingd om te lakken e.d. Dat deze methode goed werkte, blijkt wel uit het feit dat er eerst na ruim honderd jaar flink aan moest worden gerestaureerd. Nog steeds zijn grote delen origineel. De zwaarden hebben het zelfs 105 jaar uitgehouden.

Voor verdere bijzonderheden over *De Twa Sisters* verwijs ik naar het boek van de heer Vermeer (pag. 148-151).

Siebe Haagsma, Barendrecht