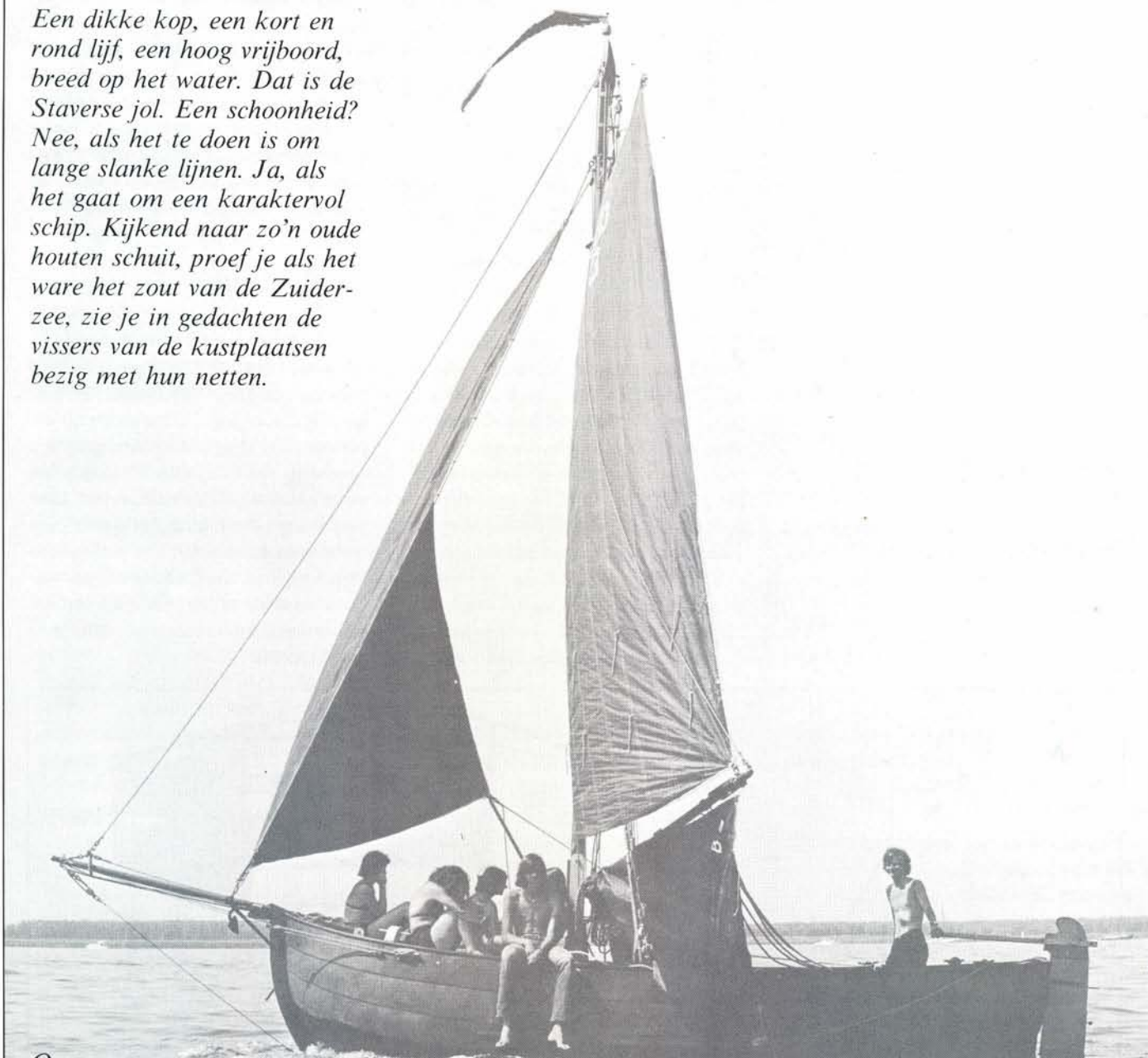


# De Staverse jol

*Een dikke kop, een kort en rond lijf, een hoog vrijboord, breed op het water. Dat is de Staverse jol. Een schoonheid? Nee, als het te doen is om lange slanke lijnen. Ja, als het gaat om een karaktervol schip. Kijkend naar zo'n oude houten schuit, proef je als het ware het zout van de Zuiderzee, zie je in gedachten de vissers van de kustplaatsen bezig met hun netten.*



## Oorsprong

Waar komt ie vandaan? Er is weleens gedacht dat de *Staverse jol* en hele oude historie heeft. De laatste tijd is men het er echter wel over eens dat zijn geschiedenis niet verder teruggaat dan tot de tweede helft van de negentiende eeuw. Maar goed, dat is inmiddels toch ook al zo'n respectabele honderd jaar geleden. Zoals bijna alle oud-Nederlandse schepen is de Staverse jol ontstaan met het oog op een zeer speciale bestemming, namelijk het vissen op ansjovis.

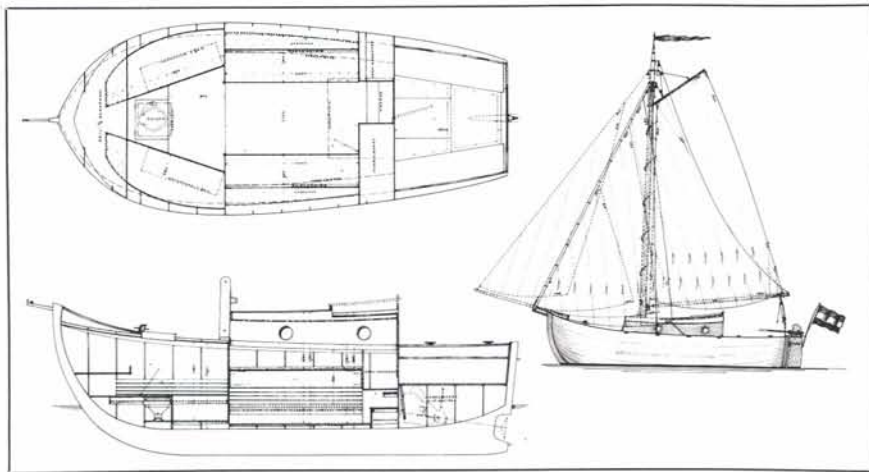
Dit bijzondere visje dat in die armoedige tijd enige verdienste, in sommige jaren zelfs ruime verdiensten, voor de vissersportemonnee betekende, plachtte op ge-

## Door Jan Kooijman

zette tijden in grote scholen de visvijver van de Zuiderzee binnen te zwemmen. Ze werden gevangen met fijnmazig staand want, dat bij het binnenhalen gemakkelijk door de uitsteeksels aan de

bestaande vissersschepen kon worden beschadigd.

Speciaal voor de vangst op ansjovis lieten twee vissers bij *Strikwerda* in *Staveren* de eerste twee jollen bouwen. Ze hadden een ronde kop, invallende boorden, om gemakkelijk de fijne netten te kunnen binnenhalen en in plaats van zwaarden een lange onder het hele schip doorlopende scheg. Droge scheepjes waren het, dat wil zeggen ze hadden geen bun. Dat waren de eerste twee van een hele vloot die volgen zou.



*Zeilplan van de 7,00 m Staverse jol gebouwd bij „De Scheepsbouwers” te Werkendam.*

### *Bouwplaatsen*

Er kwamen op den duur nogal wat Staverse jollen, want iedereen die daartoe maar even in de gelegenheid was, wilde een graantje meepikken van de ansjovisrijkdom.

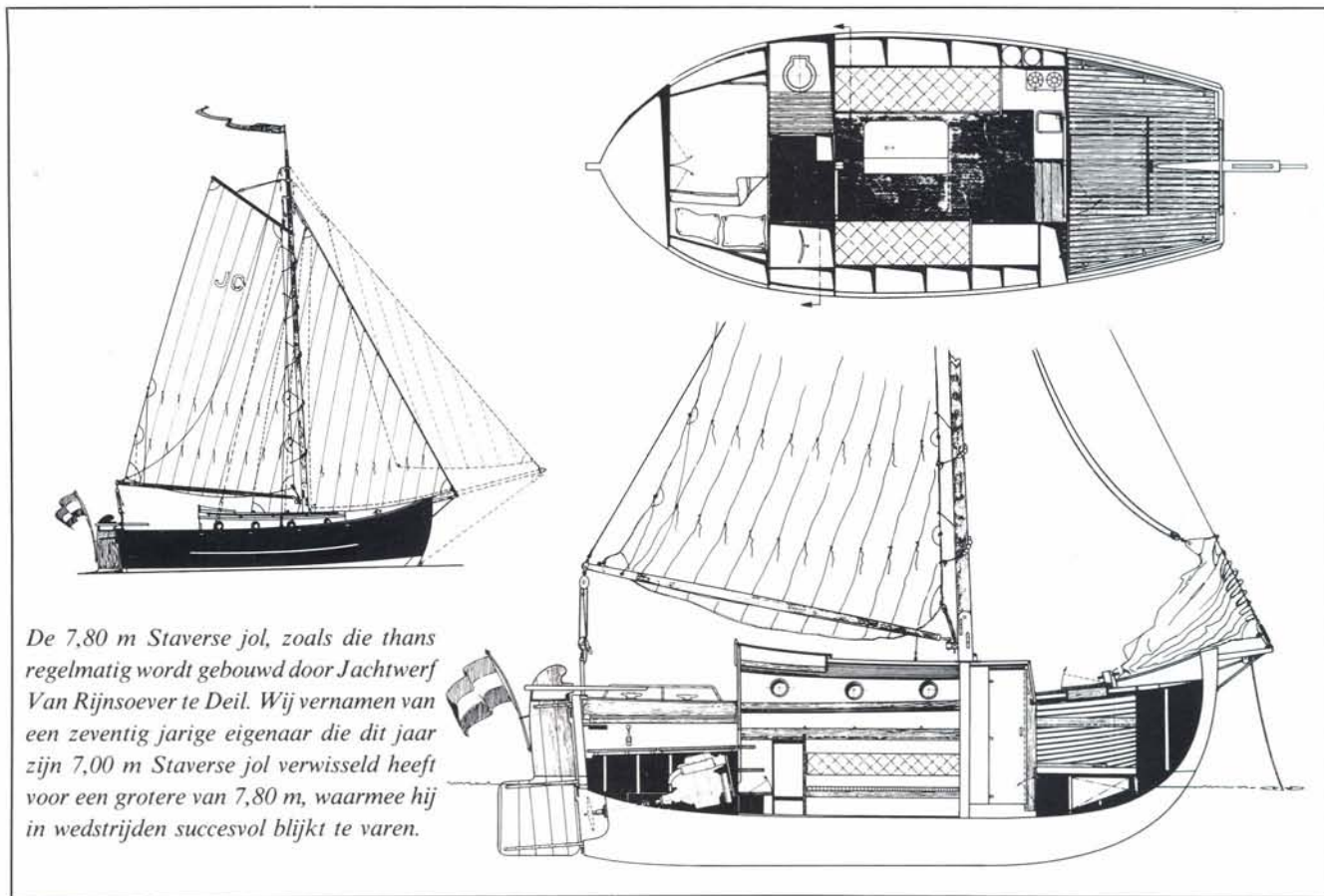
*Strikwerda* in *Staveren* was de eerste

werf, maar anderen volgden, zodat er ook verschillen in voorkomen zijn. *Gaastmeer (Wildschut)* bouwde ze met een wat ander spiegeltje en roer en met een rondere kop. Ook in *Workum* werden ze gebouwd, in *Hindelopen, Balk* en zelfs in *Noord-Holland*. Ze mochten dan wellicht ter plaatse de naam dragen van hun herkomst als *Andijkse jol* bijvoorbeeld, ze bleven tenslotte landelijk allemaal herkenbaar als Staverse jollen, ondanks de soms aanmerkelijke verschil-

len. Er is een houten Staverse jol van de Noord-Hollandse wal die door de respectvolle zorgen van enkele watersporters nog altijd varende is en hopelijk nog lang zal blijven. Die jol heeft een veel geringere breedte dan de doorsnee Staverse jol en is toch op het eerste gezicht als een authentieke jol te onderkennen, een compliment voor de sterke karakterbepaaldheid van het type.

### *Hout en staal*

Vanzelfsprekend waren de Staverse jollen van hout, zoals toentertijd alle vissersschepen van de Zuiderzee. Van goed hout en van goede constructie, getuige het feit dat er nog diverse jollen uit die periode over zijn. Met de neergang van de visserij zijn vele jollen in handen van watersporters gekomen. Een deel daarvan is nog geheel in originele staat, een ander deel is voorzien van een houten kajuit. Gebrek aan onderhoud was tenslotte vaak de reden van hun verdwijnen, zodat het getal der overgeblevenen maar klein is.

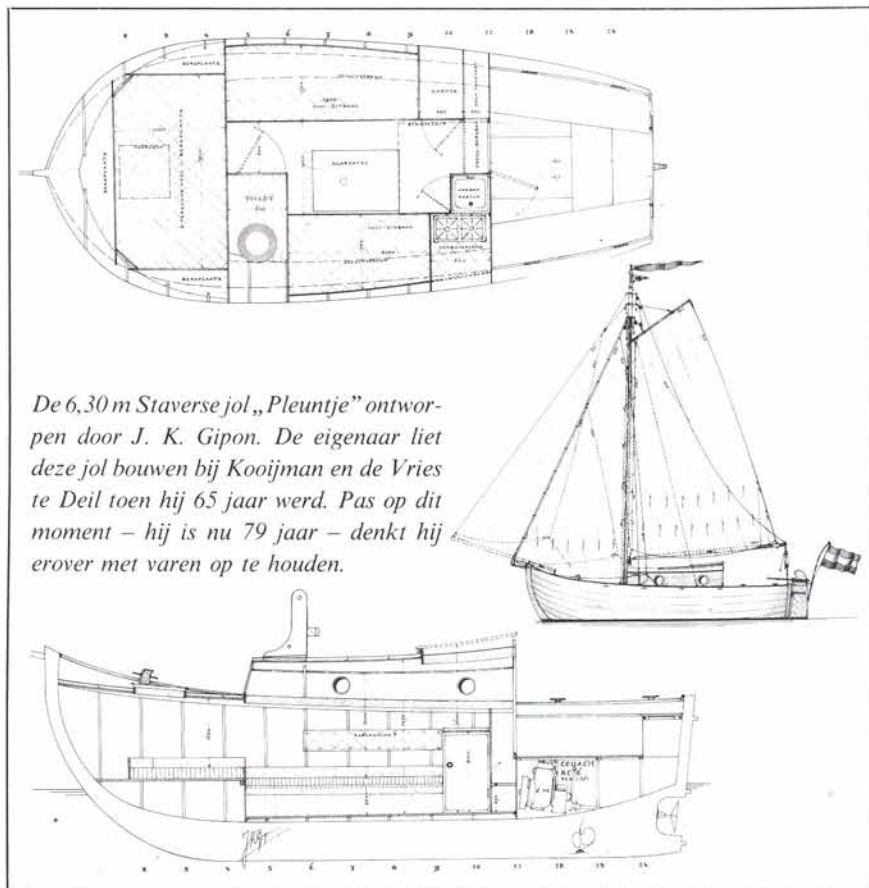


*De 7,80 m Staverse jol, zoals die thans regelmatig wordt gebouwd door Jachtwerf Van Rijnsoever te Deil. Wij vernamen van een zeventigjarige eigenaar die dit jaar zijn 7,00 m Staverse jol verwisseld heeft voor een grotere van 7,80 m, waarmee hij in wedstrijden succesvol blijkt te varen.*

Onder de eersten, die de waarde van het scheepje voor de Nederlandse watersporters onderkenden waren *H. C. A. van Kampen* en *H. Kersken Sr.* Een volgende generatie nam dat over. Te noemen zijn onder anderen *H. Lunstroo* wiens portret onlangs in het blad *Watersport* van mei/juni 1985 werd geschetst en vooral de huidige nestor onder de platbodemontwerpers *J. K. Gipon*. Laatstgenoemde, die een specialist in het genre genoemd mag worden, tekende in staal zowel als in hout en in afmetingen die variëren van 5,50 tot 9,00 meter. Zijn in het boek *Zeilsport* gepubliceerde tekening van een 6,00 meter jol gaf velen een schok van herkenning.

Later is staal het materiaal geworden dat bij de ronde- en platbodemschepen en dus ook bij de jollen de rol van het hout voor een groot deel ging overnemen. De van Gipon afgebeelde tekeningen zijn eveneens bedoeld voor uitvoering in staal. Echter het hout verdween niet geheel en al. Onderen anderen bouwden en bouwen *P. Piersma* in Heeg en *Joh. van der Meulen* in Sneek hun jollen nog steeds in hout, thans voor watersportgebruik, desgewenst met een kajuit.

Bekende werven van stalen Staverse jollen zijn momenteel *De Scheepsbouwers*



*De 6,30 m Staverse jol „Pleuntje” ontworpen door J. K. Gipon. De eigenaar liet deze jol bouwen bij Kooijman en de Vries te Deil toen hij 65 jaar werd. Pas op dit moment – hij is nu 79 jaar – denkt hij erover met varen op te houden.*

te Werkendam, bij wie de fotoserie van de bouw van een 7,00 meter jol is opgenomen en *Jachtwerf van Rijnsoever* te Deil aan de Linge waar onder meer de

afgebeelde 7,80 meter jol regelmatig wordt gebouwd.

### *De Staverse jol als jacht*

De bekende 19e eeuwse ontwerper *F. N. van Loon* schrijft: „Het naauw verband dat tusschen de vereischen van een scheepshol, met die, dewelke er voor de zeilaadje van dat zelfde hol gevorderd worden, is van den scheepsbouw natuurlijk de eerste grondslag. En kon het zijn, het behoorde de hoofdzakelijkste de eenige oorzaak te blijven, van de kiel tot aan de boorden. Dan, dit voor de snelheid der zeilaadje zoo dierbaar beginsel kan slechts voor zekere gedeelten betracht worden, en moet in de binnenwateren en rivieren van Nederland onderdoen voor eene tweede zaak, welke hier het hoofdvereichte wordt, waarom het schip gebouwd wordt; te weten: de *bestemming*.

De bestemming langs welke vaarwaters, op welke rivieren of door welke sluizen het schip deszelfs weg nemen zal, staat in betrekking met de goederen, welke het voeren moet.



*De „Zwarte Parel”, een 7,80 Staverse jol, die in wedstrijden een geduchte tegenstander is.*



### Drie vaaradviezen

– Een Stavelse jol moet zoveel mogelijk rechtop worden gezeild, dan levert hij de beste prestatie. Dat betekent niet te lang wachten met het steken van een rif. Bij een te grote helling verdwijnt de ondiepe scheg achter de brede kim en ver-

liest daardoor een groot deel van zijn werkzaamheid. De jol zal dan sterk gaan verlijeren.

– Door de lange scheg is een Stavelse jol zeer koersvast. Dat is ook prettig voor het varen op de motor. Het schip laat zich op de centimeter „parkeren” waar de schipper wil, zonder dat hij alle kanten uitdrijft.

Er moet echter op worden gelet dat er bij het achteruitvaren een grote druk op de helmstok kan komen. Achteruit dus wel gedecideerd, maar niet met te grote snelheid varen.

– Als een jol wordt gesleept schijnt hij spoedig te gaan gieren. Een lange sleeplijn is gewenst.

Dit onnatuurlijk hoofdvereishte, door hetwelk de zeilaadje aan de bestemming moet opgeofferd worden, dwingt den bouwmeester, zoo wel met het hol als met den fleet.”

Hoewel bij de Stavelse jol de bestemming voor een bijzondere visvangst de vorm en de hoedanigheden sterk heeft beïnvloed, is het zo, dat deze jol zonder belangrijke wijzigingen als jacht bruikbaar is. Dat komt door de eigenschappen die het van de aanvang af al heeft meegekregen, te weten de handzaamheid en de weerbaarheid, ook onder

ruwe omstandigheden. Door dat een bun ontbrak behoefde ook op dit punt geen verandering te worden aange-

bracht. Het tuig, dat aanvankelijk een spriettuig was, werd later vervangen door het algemeen gangbare gaffeltuig.

*Houten jol de „ST(averen) 36”.*



## Wedstrijden en bijeenkomsten:

te *Staveren* en te *Andijk*. Inlichtingen bij:

1. Zeilvereniging IJsselmeer-Stavoren, p/a dhr Heijnsman Schans 60, 8715 JS Stavoren.

2. W.S. vereniging De Kreupel Andijk.

Secr. D. Schaap, Kleingouw 66, 1619 CD Andijk, tel. 02289-1952

Organisatie: Thedo Fruithof, conservator Zuiderzee Museum



*Jollen in wedstrijd voor Staveren.*

Het grootzeil was tamelijk hoog en smal met een rechte gaffel, de fok was breed en werd in het begin op de voorstevens later op een korte botteloef gevoerd.

Zowel bij de houten als bij de kleine stalen jollen is de open versie zeer geliefd bij jonge mensen, al ontmoetten wij op het IJsselmeer ook een ouder echtpaar in een open jol.

Ouderen waarderen de jol – maar dan meestal in de versie met een kajuitopbouw – vanwege het comfort en de handzaamheid. Als het grotere platbodemschip van de hand wordt gedaan is zo een jol vaak de volgende stap. Tot ver in de pensioentijd kan hij dan dienst doen.

### *Zeewaardigheid*

In de overlevering doen sterke verhalen over de zeewaardigheid van de Staverse jol de ronde. Ik las daarover: „De jollen

gingen uit met elk weer en iedere wind en laveerden zonder moeite de haven uit, wat de botters zelfs niet lukte. Meer dan eens zijn ze met vliegend weer uitgevaren naar in nood verkerende tjalken. Ze haalden de bemanning eraf als dit nodig was of gingen aan boord wanneer het schip nog niet op de waardgronden zat, om de schipper te helpen zijn tjalk te Staveren binnen te brengen.” We moeten er echter rekening mee houden dat deze verhalen door de overlevring wat te optimistisch kunnen zijn gekleurd. De jol is en blijft een klein scheepje, tenzij men het heeft over jollen van meer dan bijvoorbeeld zeven en een halve meter.

De zeewaardigheid van ronde- en platbodemschepen houdt nauw verband met hun waterverplaatsing!

Van zo'n Staverse jol mag men best zeggen dat het een stoer vaartuigje is, maar anderzijds moet men dat ook weer niet zo overdrijven, dat men er het onmogelijke van verlangt, buiten de grenzen van zijn afmetingen.

### *Literatuur over de Staverse jol*

– T. Huitema, *Ronde- en platbodemschepen*, uitg. P. N. van Kampen, Amsterdam.

– H. C. A. van Kampen en H. Kersken, *Schepen die voorbijgaan*, A.N.W.B. uitgave 1927.

– Fred Thomas, *Wijkend water*, uitg. Daamen, 's-Gravenhage.

– H. Kersken, *Hollandse Jachten van de Toekomst*, uitg. Born, Assen.

– W. J. Dijk, *De schoonheid van onze binnenschepen*, uitg. Ploegsma, Amsterdam.

– En tenslotte: Het omvangrijke werk waar Peter Dorleijn mee bezig is en waar alle liefhebbers naar uitzien, het vierde deel van „Van gaand en staand want” dat ongetwijfeld over de Staverse jol veel materiaal zal bevatten.

– „De Bruintje Beer” – Pronkstuk van de platbodenvloot – Spiegel der Zeilvaart van 1 november 1984.

# Toelichting ontwerper

Betreffende deze ontwerpen kan nog worden medegedeeld, dat ze geheel juiste Stavere jollen weergeven, waarbij echter de breedte wat groter is genomen, dan bij de vissersmansjollen meestal gebruikelijk was. Dit is gedaan, omdat deze ontwerpen bedoeld waren voor jollen met een kajuitopbouw, welke de stabiliteit ongunstig beïnvloedt. Ook is het zeilplan iets groter, dan bij de vissersmansjollen; terwijl dit zeilplan in verband met de kajuitopbouw wat hoger komt te staan.

Deze grotere breedte was mede door de stalen bouw van de romp, gunstig voor de inrichting van kajuit en vooronder.

Het is natuurlijk zeer goed mogelijk jollen volgens deze lijnvoering in vissersmansuitvoering te maken. Dit is dan ook een paar malen gebeurd. Het varen daarmee geschiedt tot grote tevredenheid van de eigenaren. Zelfs is volgens de lijnen van de 6,20 m jol een houten scheepje gebouwd door een amateurbouwer te Zaandam. Deze jol in vissersmansuitvoering met een vast voordek is een heel mooi scheepje geworden. Hoewel deze Stavere jollen door de bewerkelijke bouw dure scheepjes zijn, kan gezegd worden, dat ze door hun grote ruimte, gemakkelijke bediening en grote stabiliteit zeer aantrekkelijke jachtjes geven. Naar ik hoop mag de publiciteit

hierover de lezers van De Spiegel der Zeilvaart overtuigen van de goede eigenschappen van deze zeer vernuftige, oudnederlandse scheepjes.

J. K. Gipon, Balk

