



De bocht van Molkwerum met Hindeloopen in de verte

Stavorense Jollen en Zeeschouwen

Als men plaatsen als Stavoren, Molkwerum of Hindeloopen ziet, dan kan men niet begrijpen, dat dit eens bloeiende zeedsteden waren. Enkele fraaie gevels in Hindeloopen en een mooie toren, een paar oude commandeurshuizen in Molkwerum en Warns zijn de laatste herinneringen. 't Kan zijn dat men u nog een mooi tegeltableau toont met zeilende koffen, ik heb ze gezien in een huisje te Molkwerum en in het logement De Prins te Makkum. 't Is daar het land van de blauwe tegeltjes.

In de haven van Stavoren ligt nog een kleine vissersvloot, die van Hindeloopen is nog geringer, Molkwerum bezit niets meer. Om Stavorense jollen te zien kunt ge beter naar een jachthaven in Holland gaan, daar liggen nog enkele van deze vaartuigen, die vroeger de havens in de Z.W.-hoek vulden. In Enkhuizen zag men ze ook; de grote eigenaardigheid was, dat hier in tamelijk ondiep water een kiel-schip zonder zwaarden voorkwam van een zeer mooie vorm. Want kielschepen zoekt men eerder in de diepe zeeën langs de Engelse of de Franse kust dan op de Zuiderzee. Een voordeel was, dat er een gering verschil was tussen eb en vloed, zodat droogvallen in havens dan ook niet voorkwam. De jollen of boten werden alleen voor de ansjovis- en haringvisserij

gebruikt. Daarvoor gebruikt men zeer dunne, staande netten, die gemakkelijk over de gladde ronde zijden van de jol binnengehaald konden worden. Zwaarden en berghouten zouden dus voor de zijden ansjovisnetten lastige obstakels zijn en men liet ze weg. Maar een ronde boot kan zonder zwaarden niet zeilen en dus was

een kiel nodig, die ca. 30 cm hoog was. De jollen waren eerst 18 à 19 voet lang en voeren met twee man, later bouwde men ze tot 25 voet en kwam er een derde man bij. De netten, die met dreggen vastgelegd werden, hadden geen reep en het ophalen gebeurde dus aan de netten zelf. Het ligt voor de hand, dat men een

Jollen in de haven van Stavoren





Haventje van Laaxum

zwaar schip als een botter daarvoor niet kon gebruiken. De botters *sleepten* dan ook met de kuil op ansjovis. De netten waren ongeveer in zwevende toestand, doordat ze op de kurken dreven, maar beneden met lood verzwaard werden. Zat bij het halen de vis hoog, dan werd het lood verminderd, want de plaats waar de vis in het net zat wees er op, dat de ansjovis hoog zwom. Zat de vis laag, dan werd het gewicht verhoogd.

De netten werden zeilende dwarsstrooms uitgevierd, ze werden ook zeilende weer opgehaald. Voor deze visserij had men geen bun nodig met trog, 't waren dus droge boten. Ze hadden een strijkende mast, deze stond in een gat in de mastbank, waarvoor een klink zat zoals kleine vissersboten nog hebben. (De mast van de voorste jol op de tekening staat in een koker, vandaar dat er een luik in de plecht is, dit is een grote jol). De boten werden als ze 's winters binnen lagen op het land getrokken, de wal was daar laag, ik spreek over de boten te Molkwerum, en dus voor dat doel geschikt. Dit werk moest met de nodige zorg gebeuren, zou een boot niet beschadigd worden. In Molkwerum leven nog de verhalen over de geweldige hoeveelheden vis, die in de kamers of kommen, een vernuftig samenstel van staande netten langs de kust of in de staande netten in het diepe water werden gevangen, helaas ook over de duizenden haringen, die als waardeloze afval waarvoor niemand belangstelling had, achter de dijk werden weggegooid.

Ik zei reeds, dat in Stavoren een groot aantal jollen was en nu ook enkele. De jollen gingen uit met elk weer en iedere wind en laveerden zonder moeite de haven uit, wat de botters zelfs niet altijd gelukte. Maar de jollen waren open scheepjes en al hadden ze een kiel, het waren toch rondgebouwde schepen, die veel buiswater overnamen. De buikdenning lag dan ook tamelijk hoog met het oog op het bergen van 't overkomende water, de bemanning moest met harde wind voortdurend hozen. Na de zeilwedstrijd te Harlingen was het zo, dat ze 's avonds geen „droege tried mear oan hienen“. Ik zeilde toen mee op de tjalk van Wiebren, terwijl er ook een



Stavorense jol

goed bezette klasse van Stavorense jollen meevoer bij harde wind. Jaren later toen we in Molkwerum woonden kwam die beruchte zeilwedstrijd te Harlingen

ter sprake en hoorde ik uit de mond van een der vissers die gedenkwaardige woorden. Ik hoorde ook eens van een visserman, dat ze onderweg van Medemblik naar de Friese wal door een westelijke storm werden overvallen, zodat ze van achteren door de hoge zee werden overstelpd en gevaar liepen vol te slaan en te zinken. Om de boot meer gang te geven bleef er maar één middel over en daarom liet Heit de kluifok bijzetten, een paardemiddel, maar de boot bleef droog. Zoals ik reeds gezegd heb, waren de boten in het begin helemaal open, maar omdat ze ook wel aan de Hollandse wal lagen en daar overnachtten, bracht men een beweegbaar voordekje aan, een blaasbalg zei men in Holland, dat met een schotje omhoog werd gezet. Later kwam er een vaste plecht. De Stavorense vissers hebben met hun jollen veel moedige reddingen verricht. 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 Stavoren binnen te brengen. Dergelijke berichten kwamen vroeger herhaaldelijk voor in de Leeuwarder krant.

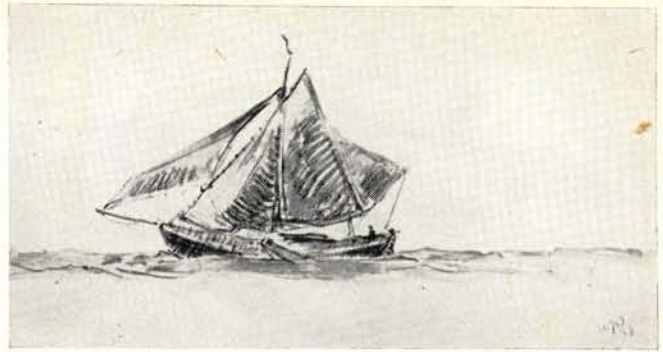
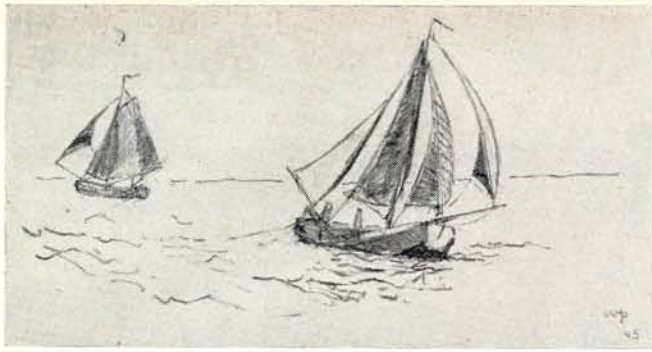
De Molkwerumers namen er ook aandeel in en ik heb aardige verhalen gehoord over de rivaliteit tussen beide plaatsen bij het hulpverlening, waarbij natuurlijk het bergloos ook een woordje meesprak. De meeste jollen werden in Gaastmeer gebouwd, waar nog een zeer bekwame scheepstimmerman woont. Ik heb daar zelfs een zeer grote jol op stapel zien staan voor Engelse rekening, die als jacht gebruikt zou worden.

Dan ligt er ten oosten van Stavoren dicht bij Gaasterland het kleine vissersdorp Laaxum met een mooi haventje, waar ik eens een tekening van gemaakt heb. Toen lagen er nog verscheidene jollen. De vaartuigen rechts op de hout-sneide zijn open boten, waarover ik reeds in het hoofdstuk vissersboten (zie nr. 931 van januari 1954, blz. 9) gesproken heb en links ziet men de jollen.

Op de kaart ziet men tussen Molk-

Zeeschouw (beuger) in de haven van Stavoren





Een span zeeschouwen

werum en Hindeloopen de bocht van Molkwerum en staat men daar bij de sluis, dan ziet men in de verte de punt, waar Hindeloopen op ligt en de fraaie kerk helemaal op 't eind daarvan. Nog heden ten dage is dat water een goed visserijgebied. Tijdens de ansjovis-visserij zat de hele bocht vol met netten, die zich uitstrekten tot het Harlinger vaarwater. En wee de opwerkende tjalk, die in deze regionen te dicht de wal naderde. Was de schipper er onbekend en voer hij bij nacht, dan liep hij vast in de netten, die in een kluwen voor zijn steven zaten, zodat men messen moest gebruiken om vrij te komen. Daar zijn heel wat onvertoegen woorden gevallen van de zijde van de vissers.

Nu ziet men hier en daar nog een enkele jol als jacht, er is een kajuit op getimmerd, vaak een lelijk bouwsel, omdat men van een open schip maar niet straffeloos een kajuitjacht maakt. En behield men nu maar het mooie donkere zeil met de tamelijk korte gaffel; maar men zet er een wit jachtzeil op met lange gaffel en dat is een lelijk anachronisme.

De schouw is een vaderlands scheepje, dat men zowel in het zuiden als in het midden en het noorden aantreft, altijd met de nodige variaties, als jacht en als werkboot, met sprietzeil of met gaffelzeil, de kleinere worden geboomd of geroeid. De klasse der middelgrote schouwen is in Friesland nog goed bezet, 't zijn zeer snelle en sportieve scheepjes,

die uitstekende sportslui kweken. Waar het mij om te doen is, is de zeeschouw, een gewoon vissersschip als pluut of botter of aak, geen sport, geen luxe, geen mooie witte zeilen, geen keurig geklede schipper, maar een goedgelijnd zeevaardig IJsselmeerschip. Men kan de schouw ook rekenen bij de ronde- en platbodemschepen, al zijn de lijnen hoekig. Tenslotte zal het schouwmodel ontstaan zijn als bezuiniging, voor en achter een spiegeltje, de bodem vlak, de kanten sterk gebogen en hoekig tegen elkaar, het minste aantal gangen en toch een uitstekende zeiler en een weerbaar schip.

Zoals men ook ziet bij de botter en bij verschillende binnenschepen, heeft men de schouw van ijzer gemaakt, waarbij men dus de goede kwaliteiten, die het



Boven: Zeeschouw met alles bij
Onder: Zeeschouw ST 58 bij Galamadammen

Zeeschouw ST 58



houten schip had, door zijn vorm heeft trachten te behouden. Maar dan ontstaan er gewoonlijk spoedig wijzigingen of verbeteringen, ook mede het gevolg van het aanbrengen van een motor, die veroorzaakt, dat het schip achter dieper zinkt en dus opgeboeid moet worden.

Zo heb ik in 1947 te Enkhuizen bijgaande ijzeren scheepjes getekend, waarin het schouwmodel nog wel is te herkennen, maar ook de jol. Behalve botterspannen ziet men op het IJsselmeer ook wel een span bestaande uit een botter en een schouw en eveneens een schouwspan, dus twee schouwen, die verbonden door het oordtouw beide dwars op de wind liggen maar in tegengestelde richtingen. Tussen de beide schepen wordt een kuilnet voortgetrokken, dat om de zoveel tijd wordt ingehaald, waarbij de inhoud in een der schepen wordt gestort. Dit gebeurt nog, maar nu met motorschepen, waarbij men dus niet van de wind afhankelijk is. Tegenwoordig (herfst '56) vissen er hier vanuit Scheveningen een aantal spannen Urker motorschepen, die op sardijn vissen en soms grote besommingen maken. En al treur ik nog over het verlies van onze mooie zeilschepen, dit werk met de moderne trawlers is ongemeen boeiend en vaak van grote schoonheid. W. J. DIJK

(Met illustraties van de schrijver)