

"BEZINT EER GIJ BEGINT"

Restauratie van de Staverse jol WK 2

door Gert Radersma

Na een zeilseizoen met veel akelig weer besloten we eind 1974 ons hechthout/polyester jachtje te verkopen. Dat was makkelijker gezegd dan gedaan; de verkoop kon alleen dan worden gesloten wanneer we bereid waren ons jacht tegen een oud vissersscheepje te ruilen. Althans, dat was de voorwaarde die de meest serieuze gegadigde stelde.

Met gemengde gevoelens reden we op een zaterdag in maart 1975 naar Spakenburg om het scheepje te gaan bekijken. Tegenover de werf van Nieuwboer troffen we een in erbarmelijke staat verkerende Staverse jol aan; 22 voet over de stevens, rondom in het blik. Het viel ons direkt op, dat de lijnen van het zwaar verwaarloosde scheepje op enkele punten afweken van de jollen, zoals we die langs de Friese kust gewend waren. Ze was iets vlakker in de zeeg, scherper in de steven en minder breed in het dolboord. "Een Hollander" was onze mening. Later werd die door oude Friese vissers onderschreven. Verder onmiskenbaar een oude broodvisser getuige de aangebrachte geleidingen tegen de huid van het achterschip om de netten zoveel mogelijk vrij te houden van de met blik en teerpapier overtrokken romp, waar op diverse plaatsen door het werken van het hout teruggelopen stortnagelkopjes uitstaken.

Voorlopig de WK 2

In Stavoren vertelde iemand, dat ons type jol vroeger vrij veel voorkwam op de Westwal en dat ze rond 1905 op Kolhorn werden gebouwd. Met deze informatie waren wij bijzonder blij; het bracht ons een stukje dichterbij hetgeen we graag wilden weten: de historie van deze jol.

Omdat ze geen visserijnummer droeg en we dat later bij het afkrabben ook niet zijn tegengekomen, is het voor mij nog steeds niet duidelijk voor wie en wanneer de jol is gebouwd. Wel is zeker, dat de HL 75 en onze jol wat rompvorm betreft exakt identiek zijn. En de HL 75 werd rond 1905 op Kolhorn gebouwd; ze is later naar de Friese Zuidwesthoek verkocht. 1975 was het eerste jaar waarin we deelnamen aan de Visserijdagen in Workum. Daarbij kreeg ons scheepje opnieuw een officiële vergunning en een visserijnummer; door Reid werd ze ingeschreven als de WK 2. Dit nummer heeft ze tot op dit moment behouden met het idee om het originele nummer weer te gaan voeren mocht dit ooit boven water komen.





De WK 2 tijdens de visserijdagen in Workum (1983).

Restauratie

In de winter van 1975-1976 werd op de werf van Johan van der Meulen de eerste restauratie uitgevoerd. Nadat het achterschip van blik was ontdaan werden een nieuw stuk doodhout en een nieuwe spiegel geplaatst. Daarna werd een groot gedeelte van de gangen, die niet veel meer bleken te zijn dan molm, vervangen. In het gerestaureerde gedeelte werden vervolgens de stalen spanten vervangen door eiken. Bij dit alles werd het geheel nauwkeurig opgemaakt, zodat de oorspronkelijke vormen bewaard zijn gebleven.

Sindsdien hebben we heel intensief met de jol gevaren op de Zuiderzee en de Wadden. Door de jaren heen is (en wordt) geleidelijk gedurende de wintermaanden en het voorjaar de verdere restauratie door mijzelf uitgevoerd. Hierbij gebruikte ik steeds massief frans en rijnlands eiken. Zo werd o.a. het bivak opnieuw ingetimmerd en kreeg ze een nieuw vooronder-schot met deurtje, mastkoker, koekoek, roer, helmhout, stuurkuipbank, kluiverboom, enz. Al het oude, originele beslag werd schoongemaakt, gegalvaniseerd en opnieuw aangebracht. Slijtstrippen en beschermstukjes werden uitgevoerd in blank koper en messing. De dacron zeilen werden vervangen door zeilen van halfom doek (polyester versterkte katoen).

Laatste plankjes

Omwille van onze veiligheid op zee en omdat het me begon te storen, dat het voorschip tot ca. 20 cm boven de waterlijn nog steeds in het blik zat, moest de jol nog eenmaal een ingrijpende restauratie ondergaan. Daarmee ben ik afgelopen zomer begonnen en het werk is nu nagenoeg klaar. Het hele vlak van steven tot de midscheeps is eronder vandaan gehaald; en dat was maar goed ook. Nadat het blik was gesloopt vielen de gaten er vanzelf in en bleek de vernieuwing geen overbodige luxe. Ook sommige leggers waren na bijna 80 jaar behoorlijk

uitgemergeld, zodat ook hier de zieke stukken er tussenuit werden gezaagd en nieuwe eiken delen aangelast. Alleen de stalen spanten, die zich in het voorschip bevonden, zijn uit economisch oogpunt blijven zitten.

Het geheel is nu weer keurig dicht en gebreeuwd, zodat we het vaarseizoen van 1985 met het volste vertrouwen tegemoet zien. In ieder geval zal het nu gelukkig gedaan zijn met het hevige lekken van het voorschip. Dat bezorgde ons tot nu toe steeds handen vol hooswerk wanneer het scheepje in een dikke bries zich door zee werkte.

Inspectie

Er stond een flinke sloot water in de jol en hinkend van de ene droge denningplank naar de andere zijn we de zaak gaan inspecteren. Al snel zagen we, dat er nogal wat moest gebeuren om dit scheepje er weer bovenop te helpen. Het was duidelijk, dat ze op enkele plaatsen zwaar lekte; verscheidene leggers waren voor een gedeelte niet meer aanwezig andere door de rot zwaar aangevreten; het mastspeer was tot de helft vergaan.

Ook het vooronder was een schamele zaak: de kooien waren hier en daar met wat stukken eikhout opgelapt; het voorpietschot ontbrak geheel. Niet origineel, zo meenden wij, was de mastkoker met de strijkbare mast waardoor tevens zijstangen nodig waren. (bij navraag bleek, dat er wel degelijk jollen zo waren gebouwd) Op veel plaatsen, waar de inhouten de tand des tijds niet hadden doorstaan, waren deze vervangen door stalen T-profielen die, hoewel netjes aangebracht, op hun beurt ook al weer aan het doorrotten waren.

De indeling was origineel: bivak, viskuip en stuurkuip met een verhoogde denning. Zeilen en tuigage verkeerden niet in de allerbeste staat, maar er kon nog wel even mee gezeild worden. De mechanische voortstuwing werd verzorgd door een aan de spiegel bevestigde buitenboordmotor.