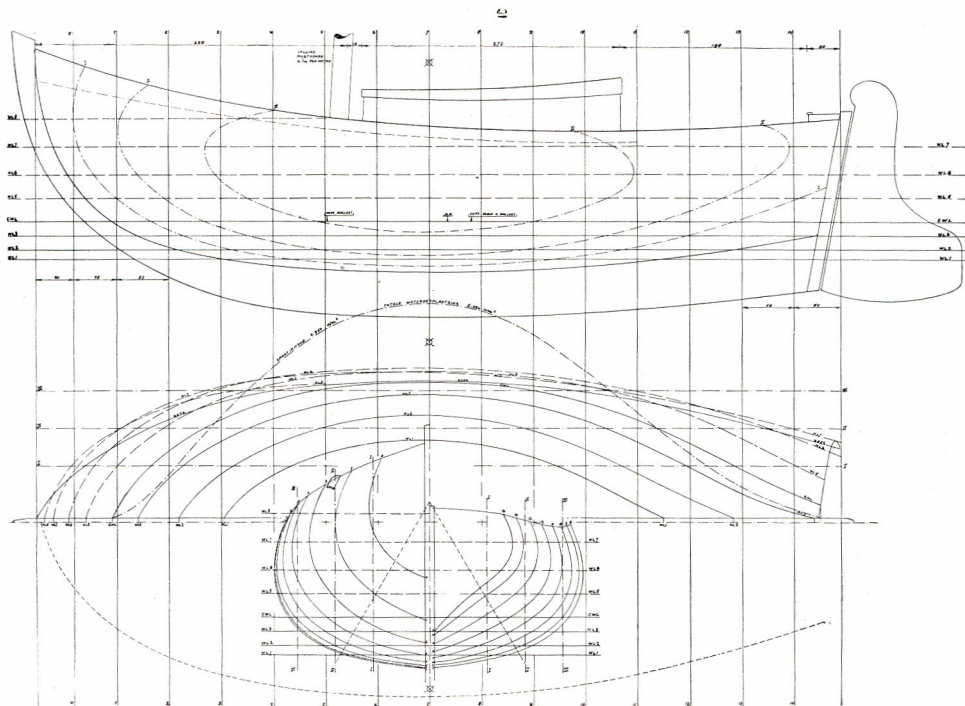


Een Staversche jol

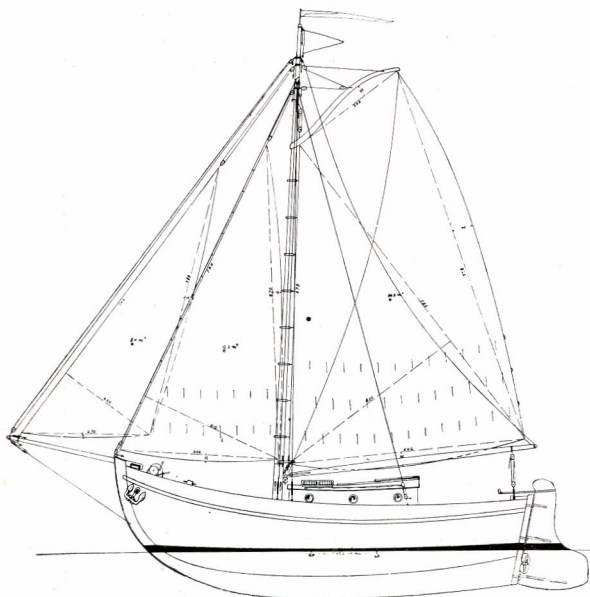
Den laatsten tijd zijn wij vrij vaak in de gelegenheid, teekeningen te brengen van specifiek-Nederlandsche schepen; wij reproduceerden de

het ontwerp in dit nummer van ons blad: een jacht in den vorm van een Staversche jol. Dat de ontwerper, de heer H. Tingen Jr. te Amster-



plannen van een botterjacht en een klipper, beide ontwerpen, die men niet dikwijls onder oogen krijgt. Hetzelfde kan gezegd worden van

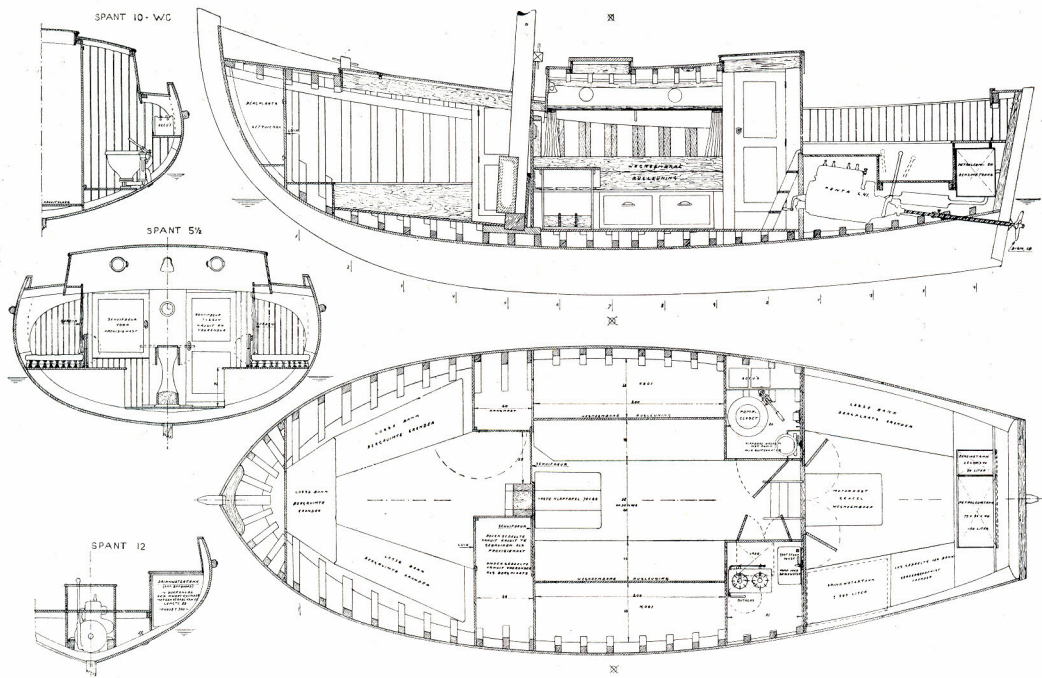
Staversche Jol, ontwerp H. Tingen Jr., Amsterdam. Lengte over stevens 8.50 m, lengte C. W. L. 7.45 m, breedte aan dek 3.- m, grootste breedte 3.30 m, diepgang 1.01 m. Waterverplaatsing 5.35 m³. Schaal ca. 1:80.



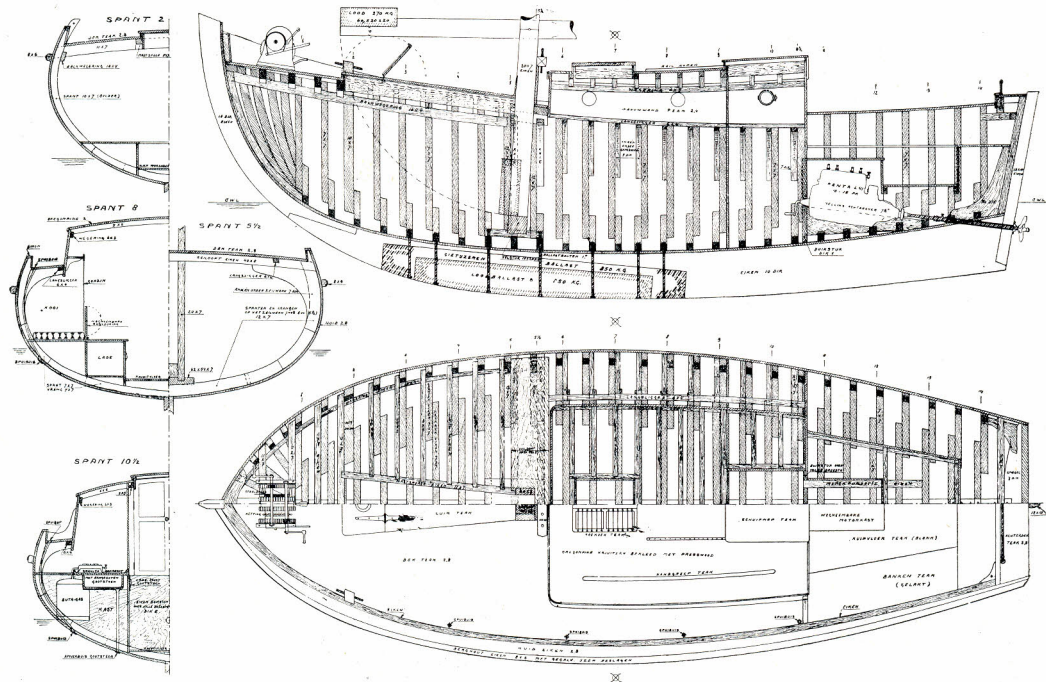
dam, in zoverre van het voorbeeld afweek, dat hij het doodhout vóór ontdeed van den „loefhouder”, de naar voren uitstekende punt, die zoogenaamd het hoog-aan-den-wind liggen bevordert, maar in werkelijkheid het draaien tegengaat — en een Staversche jol draait tóch al niet gemakkelijk! — en ook een beruchte verzamelaar van wier en andere waterplanten is, daarin geven wij hem groot gelijk. Ook komt het ons voor, dat de spantvorm wat ronder gehouden is en dus wat minder kim vertoont dan de jollen, die voor de vischvangst gebruikt worden. Deze laatste zijn meestal ongeveer 6 m lang en het hier afgebeelde exemplaar, dat 8.50 bij 3 m meet, is dus wel een „knaap” onder de Staversche jollen!

Het schip, dat voor een besteller uit het

Zeilplan van de Staversche jol. Grootzeil 30.6 m², staglok 12.2 m², kluiver 8.4 m², totaal 51.2 m². Schaal ca. 1:160.



(Naar ontwerpen, in ons blad gereproduceerd, mag niet zonder vergunning van den ontwerper gebouwd worden.)



Inrichting- en constructieplan van de Staversche jol, ontwerp H. Tingen Jr. Schaal ca. 1:80.

oosten des lands thans bij de Jachtwerf W. Huisman & Zoon te Ronduite gebouwd wordt, biedt dan ook een flinke accomodatie. In de kajuit zijn twee vaste kooien achter de zitbanken en in het vooronder kunnen nog twee personen overnachten. Er is verder een W.C., een kookgelegenheid en flinke kasten. Als hulpmotor wordt een Penta van 10—18 pk ingebouwd. De mast is onder dek strijkbaar en draagt een contragewicht van 270 kg. In de kiel bevindt zich een ballastgewicht — lood of ijzer — van 850 kg.

De bouw geschiedt geheel zooals de gebruiksbooten gebouwd werden, dus met zeer zware

buikstukken, oplangen en knieën. Let op, dat in het voorschip de spanten niet dwarsscheeps staan doch loodrecht op het huidvlak, hetgeen bij zulke ronde vaartuigen ook de aangewezen weg is. Het water wordt van het dek geloosd door pijpjes, die onder de waterlijn in het buitenwater uitmonden, waardoor de vieze strepen onder de spuigaten vermeden worden. Liever zouden wij echter deze pijpjes een paar cm *boven* de waterlijn laten uitmonden, om mogelijk stukvriezen bij vorst te vermijden.

Ook dit schip wordt weer van Butagas voorzien, dat er in de watersport goed in schijnt te gaan.
