

KIJK EENS NAAR DE DETAILS

*Een reportage van Wim de Bruijn
met foto's van Theo Kampa*

Iedere liefhebber van klassieke houten schepen zal kortere of langere tijd hebben doorgebracht op de stand van Joh. v. d. Meulen & Zn. uit Sneek. Een HISWA-stand direct naast de ingang die aller belangstelling trok.

Nu is het ook begrijpelijk want het is toch vermeldenswaard als er weer voor het eerst sinds vele jaren een nieuwe Staverse jol is gebouwd.

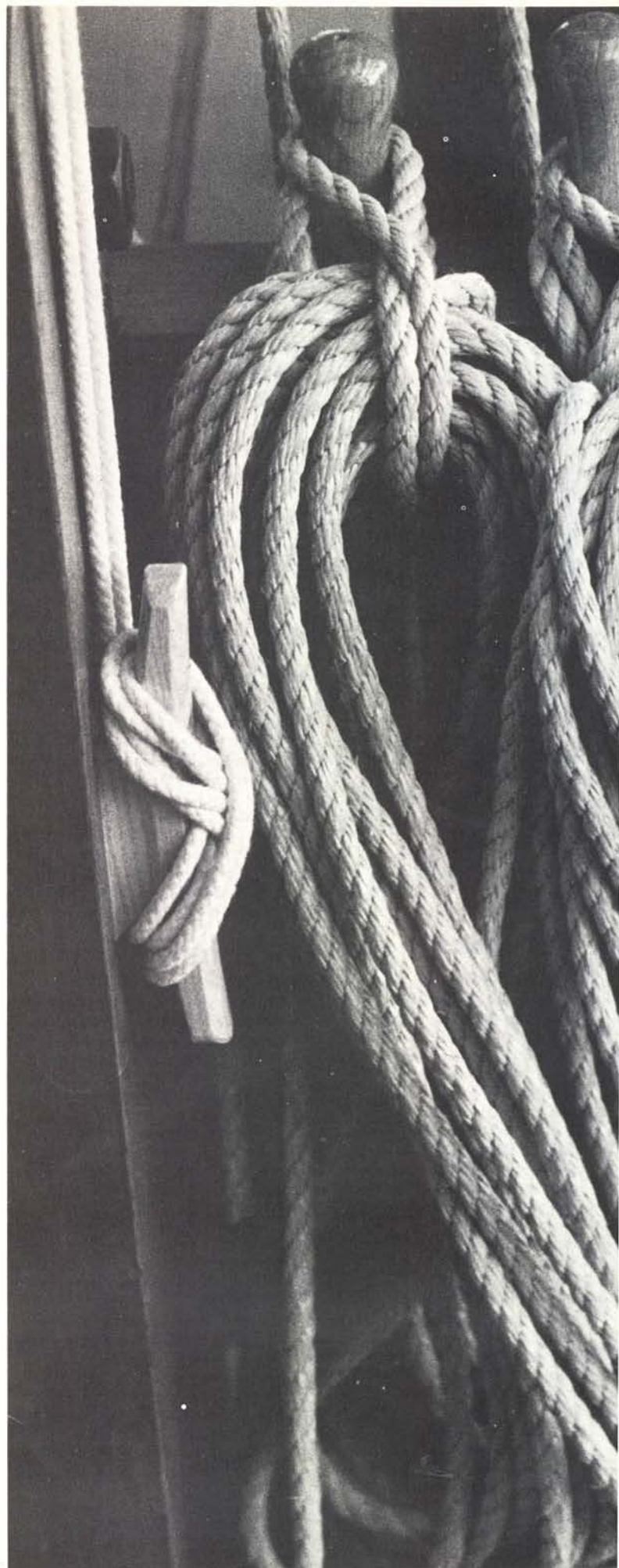
De Staverse jol is eigenlijk een buitenbeentje tussen de bekende typen ronde en platbodemschepen. Het is n.l. het enige type dat geen zwaarden heeft maar een onder schip doorlopende kielbalk, van voorsteven tot roer, die het scheepje tegen drift moet behoeden. De Staverse jollen werden vroeger - zo tot 1930 - veel gebruikt voor de haring- en ansjovisvangst op de Zuiderzee. De boorden waren glad en hadden geen uitsteeksels om de fijne netten niet te beschadigen. Tot ca. 1940 zijn er nog jollen voor de visserij gebouwd. Daarna heeft de nieuwbouw lange tijd stilgestaan. In Staveren, bij Scheepswerf Volharding, zijn later een aantal jollen in staal gebouwd en er is

een groep enthousiaste jollenzeilers die een authentieke jol bewaren en waarin veel geld en zorgen worden gestopt. Zij zijn o.a. present bij de jaarlijks te houden Visserijdagen in Workum en tijdens de Staverse jollen reünie.

Nieuwbouw

Je vraagt je bij het zien van een nieuwe Staverse jol af hoe het komt dat zo'n scheepje nog kan worden gebouwd.

Wel, nadat Joh. v. d. Meulen twee jaar geleden een half gerestaureerde jol exposeerde, kwam er een opdracht voor een



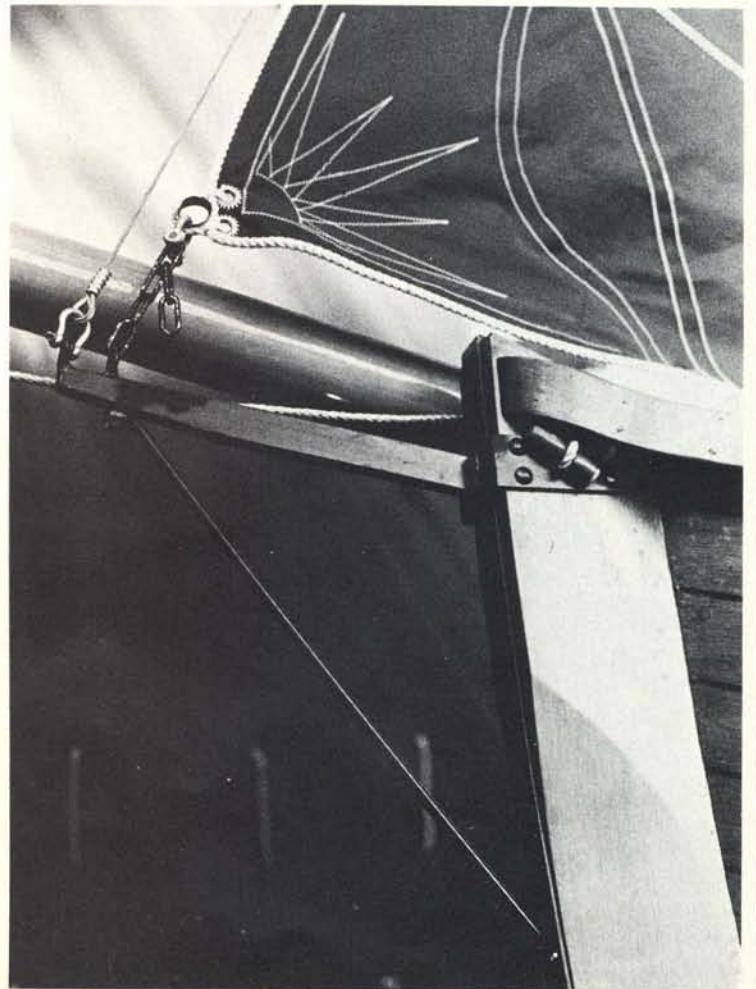


1
De topbare kluiverboom rust aan dek in een solide beslag. De lijn van de traveller (uithaler) - een stalen ring om de kluiverboom waarmee de halshoek naar voren getrokken wordt - is belegd op de boom zelf.

2
De vallen van fok en kluiver zijn keurig belegd op de houten koringnagels op de nagelbank. Op de voorgrond een katoenen vlaggelijn belegd op een kikker

3
Om te beginnen een zijaanzicht met het complete zeilplan. De lengte is 7,50 m, de breedte 2,85 m en het zeiloppervlak is 27 m².

4
Voorsteevenbalk, let op de manier waarop de voorsteeven naar onderen toe verjongd is. Een korte vaste botteloef waarop de fok wordt gevoerd en erachter de kluiverboom.

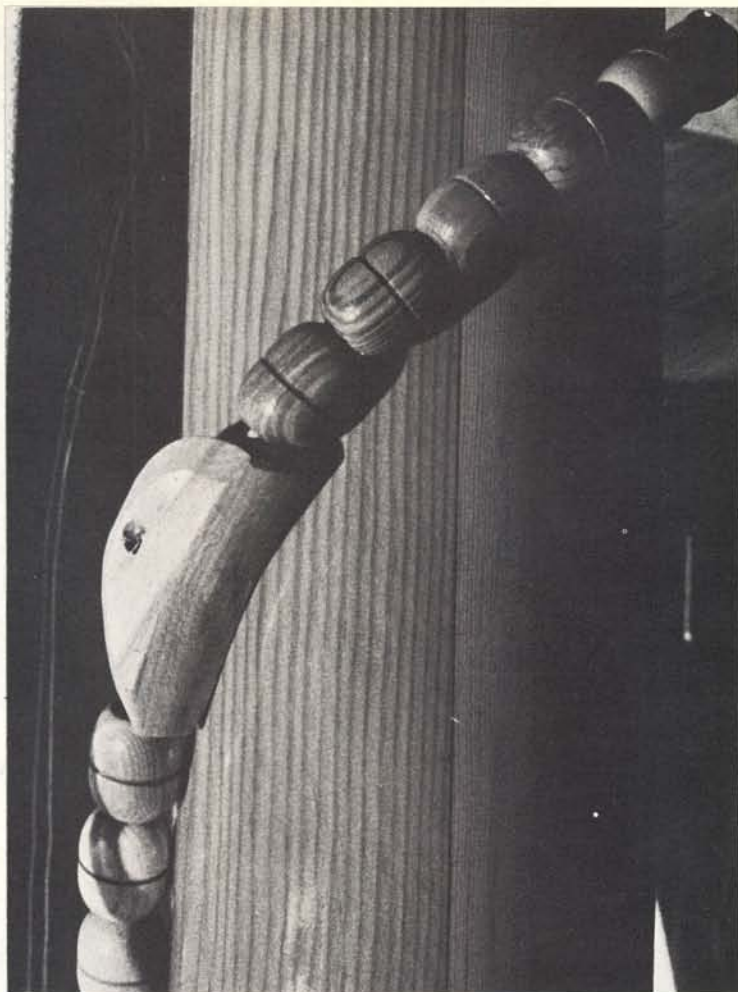




5



6



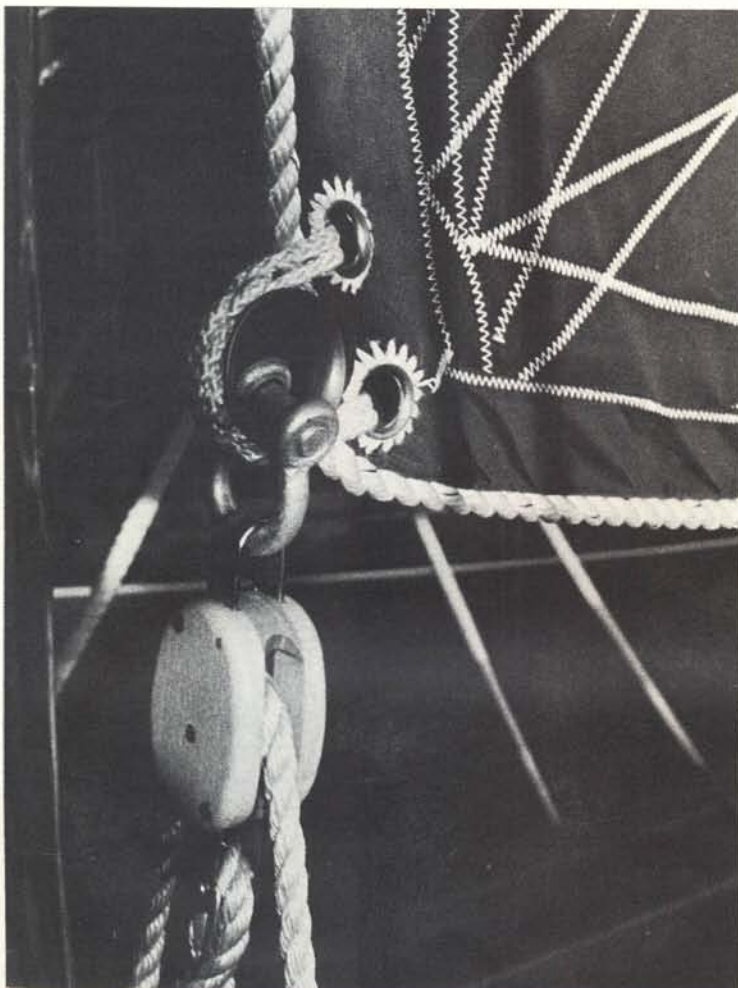
8

5
 Schootvoering: om de trekkracht van de fokkeschoot te halveren is deze constructie bedacht. De schoten lopen via pokhouten schijven en e.e.a. wordt met een spruit aan de fok bevestigd. Een fraaiere, maar wel veel bewerkelijker constructie is te maken met splitswerk van touw. Deze constructie werkt echter wel doeltreffend, omdat er geen zware blokken heen en weer slingeren bij overstag gaan.

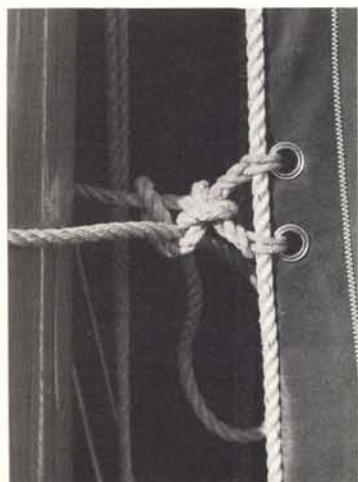
6
 Halstalie.
 Het voorlijk van het grootzeil wordt met een halstalie strak door gezet, en belegd op de nagelbank.

7
 Bevestiging van een blok met hondsvot aan de halshoek van het grootzeil. Let op de versterkte halshoek zelf.

8
 Om te voorkomen dat de rakbanden langs de mast slijten en om minder weerstand bij hijsen en strijken te ondervinden voorziet men deze einden touw van kralen of kloten: Houten kralen met een gat. In het midden is een speciaal gevormd stuk hout waardoor een lijn (de katlijn) kan worden geschoren. Met deze lijn kan de halshoek van het grootzeil omhoog worden getrokken om b.v. de fok bij ruime wind meer wind te geven en om eventuele loefgierigheid te verminderen.



7



9

9
 De rakbanden kunnen op vele manieren aan het voorlijk van het zeil worden vastgezet. Zeker in het begin, als het jacht nieuw is, moet nogal eens worden gevierd en doorgezet. Met deze rakbanden kan de bolling van het zeil o.a. worden geregeld.

10
 Grootsschootring met dubbelschijfsblok met hondsvot.



10

nieuw te bouwen Stavense jol van 7,50 m uit die HISWA voort.
 Over de rompvorm werd veel gediscussieerd. De heer Roding, die in de gerestaureerde jol vaart, ging aan het speuren voor de heer Van der Meulen en kwam met authentieke prenten en tekeningen. Toen bleek ook dat er vroeger scherpere jollen werden gebouwd dan nu bekend zijn. Johan Elsenga kreeg aan de hand van de beschikbare gegevens de opdracht een nieuw lijnenplan te tekenen.
 We zullen nu aan de hand van een fotoreportage enige tial-

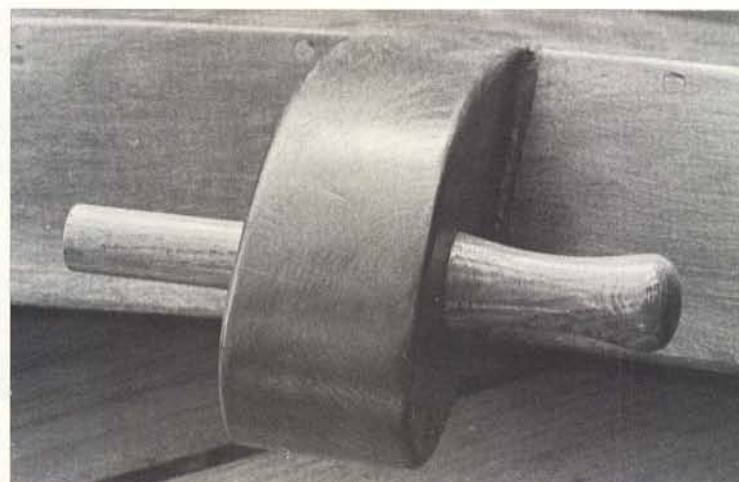
11
Het interieur van het getoonde jacht was speciaal ontworpen voor twee personen. Er zijn natuurlijk tal van mogelijkheden denkbaar voor alternatieve inrichtingen.

12
Vaarboom, pikhaak, fokuitzetter, alle lange rondhouten kunnen in twee scepters op de boorden worden opgeborgen.

13
Een fraaie lipholder met zware pen om de Staverse jol af te meten.

14
Met deze knop op het helmhout is het goed sturen.

15
In de hoek van de kuip zijn twee knieën gemaakt met korvijsnagel om de jol ook bij het achterschip vast te kunnen leggen.

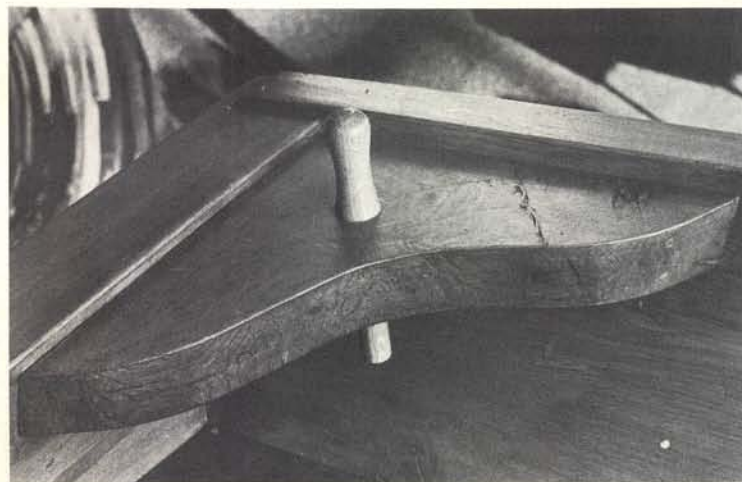
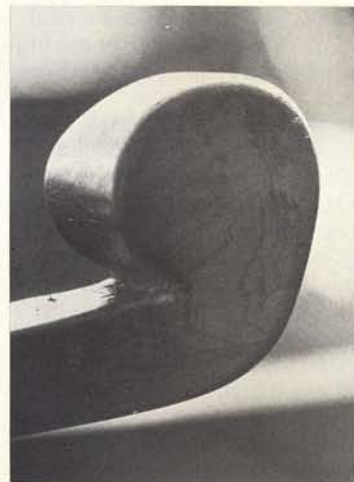


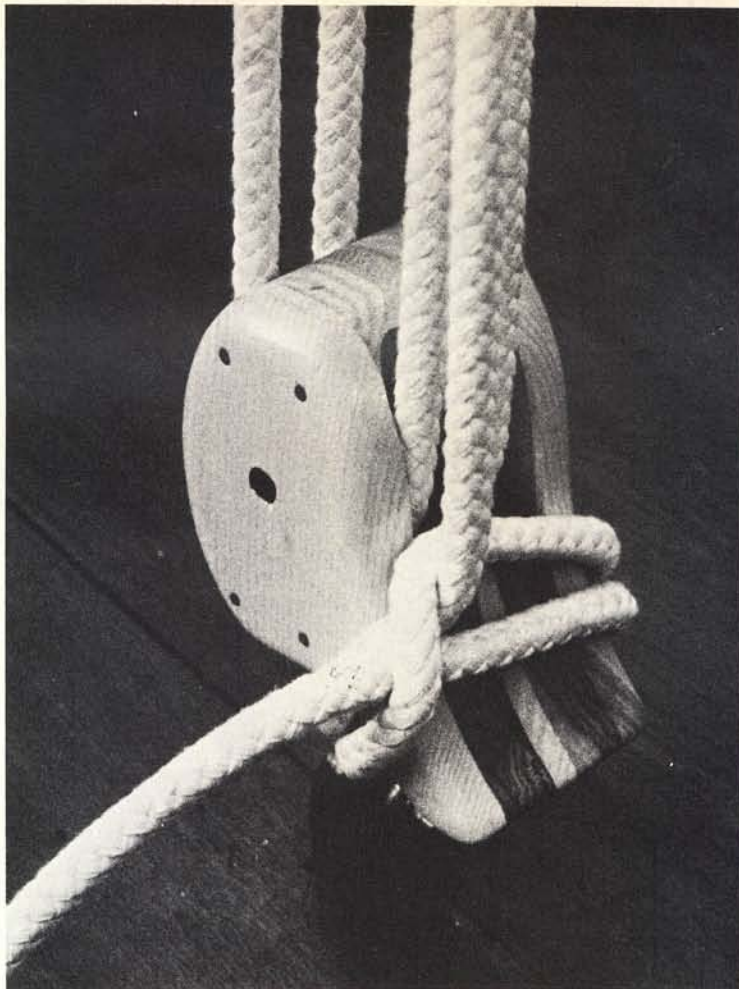
**KIJK EENS
NAAR DE
DETAILS**

len details bespreken, zodat u een idee kunt krijgen wat er allemaal bij de bouw van een dergelijk scheepje komt kijken.

Algemeen

Dit was in een twintig tal foto's een beeldreportage van een nieuwe Staverse jol. Van een afstand zou je zeggen dat de jol van teakhout gebouwd was. Niets is minder waar. Er is duims eikehout voor de huid gebruikt. De romp is echter vele malen behandeld met IQ buitenbijts van Ceta Bever. De





16
Vanzelfsprekend zijn ook de kajuitdeurtjes van eikenhout.

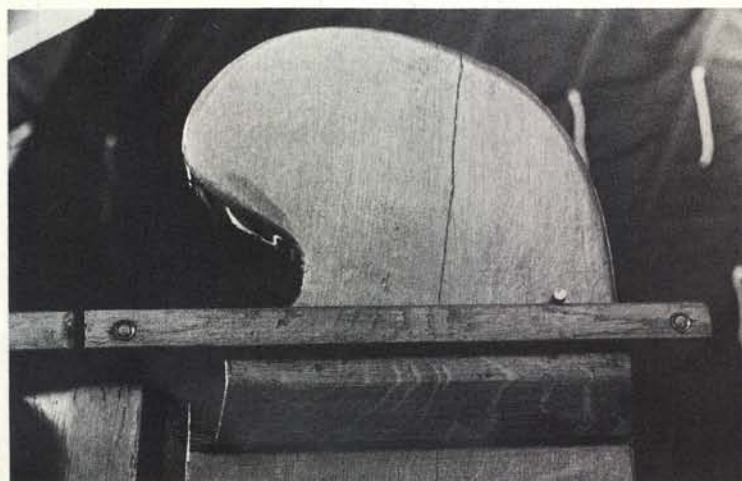
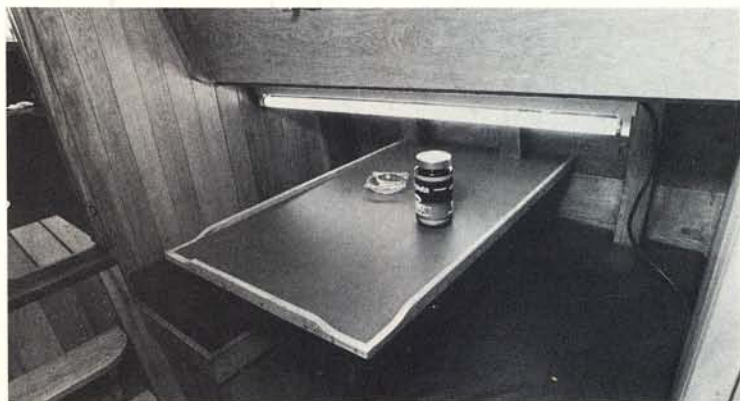
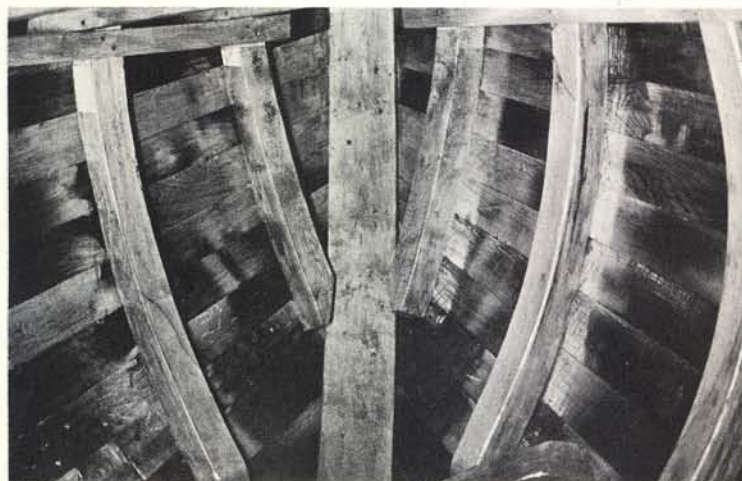
17
De spanten in het voorschip. De jol is gebouwd op hulpspanten. Later werden gelamineerde spanten ingebouwd.

18
De klik van een Staverse jol is eenvoudig en meestal zonder versiering. De klik is zo gevormd dat het helmhout ook omhoog gezet kan worden.

19
Hakblok.
Op de hak van het blok kan de grootschoot worden belegd. Niet op deze manier met een mastworp, want dan is de schoot niet snel los te maken. De goede manier is: de schoot twee maal rond de hak slaan en dan een zelf te vormen lus klem trekken tussen de omhoog wijzende parten.

(Moeilijk gezegd, makkelijk uitgevoerd)

20
Een tweepersoons dinette. Huid en spanten zijn - gelukkig - overal in het jacht zichtbaar en blijvend bereikbaar.



rubber naden - zwart - zijn alleen boven water zo. Onder water zijn de naden gebreeuwd en afgedicht met een bitumenprodukt. Volgens de heer Van der Meulen is op deze wijze een blijvend waterdichte romp verkregen.

In dit jacht was een 20 pk Bukh diesel ingebouwd. De kuip is diep en derhalve niet zelflozend. Om het regenwater te verwijderen is een elektrisch pompje geïnstalleerd dat voldoende capaciteit heeft om de motorruimte droog te houden. Wel is het verstandig een dergelijk houten jacht als het niet wordt gebruikt in een schiphuis af te meren of een goede dektent aan te schaffen. Voor geïnteresseerden: de prijs van dit jacht komt excl.

motor op f 86.900,-. We hebben de zeileigenschappen van deze Staverse jol nog niet kunnen beproeven. Wel weten we uit ervaring dat je met een goedgebouwde Staverse jol prima op het IJsselmeer kunt varen, ook al waait het flink. Door zijn korte lengte hobbelt hij als het ware over de golven heen. Weliswaar willen Staverse jollen wel eens behoorlijk buizen, maar ze blijven, mits er voldoende zeil wordt gevoerd, doorgaan. Vanzelfsprekend moet niet te hoog worden gestuurd in zeegang. Het is echt een type dat je moet leren kennen. Door de geringe diepgang kun je werkelijk overal met een dergelijk jacht varen.

