



De Stavere jol Elisabeth Jacoba (AM 33)

DEEL 2. DE EIGENAREN EN RESTAURATIE

In deze tweede aflevering beschrijft Wieke van Dongen het vervolg van de geschiedenis van de Stavere Jol *Elisabeth Jacoba*. Het was door de jaren heen niet eenvoudig om de jol letterlijk boven water te houden. Uiteindelijk wordt het schip gerestaureerd en verdwijnt de kajuit. Achteraf blijkt dat dit een van de weinige jollen is geweest die met kajuit zijn gebouwd...

KOLHORN

De jongste zoon, Hans Evenhuis, op de foto in het midden, heeft de liefde voor het zeilen van zijn vader meegekregen. Hij is blijven zeilen met traditionele schepen op het binnenwater, maar ook op zee. Hij zeilt na vijftig jaar ook weer met de jol van zijn vader als 'Partnerschipper', daarover later meer. Als inwoner van Kolhorn, West Friesland, heeft hij het initiatief genomen een Kolhoner Stavere jol terug te brengen in de vaart. Kolhorn lag indertijd aan de Zuiderzee en bezat een enorme Stavere jollenvloot. In het Kolhoner museum is een prachtige collectie oude foto's die hiervan getuigen. Nu vaart hij met de ijzeren KH 44 belangstellenden rond op het Kolhonerdiep en maakt hij zich sterk om de vroegere haven voor de herberg (nu parkeerplaats) weer te ontgraven en andere waterwegen te ontsluiten. De eerste deelname van de KH 44 aan de visserijsweek in Workum was een waardige introductie van een jol met vissersjacht geschiedenis uit West Friesland.

ADMIRAALSCHIP

Meneer Evenhuis senior verkocht de jol in 1950 aan notaris Dragt te Amsterdam. Hij was voorzitter van de Watersport Vereniging de Nieuwe Meer in Amsterdam en wilde het schip gebruiken als admiraalschip tijdens zeilfestiviteiten. Hij heeft zelf ook aan zeilwedstrijden op de Westeinderplassen meegedaan en met succes, gezien de publicatie met actiefoto in de Waterkampioen uit 1953 (blz 464). "De wedstrijd was voor Ronde en



Hans Evenhuis, tweede van links, heeft de liefde voor het zeilen van zijn vader meegekregen.

Platbodempjachten, Stavere jollen en R.O.R.C.-jachten." Het is opvallend dat de Stavere jollen als aparte categorie wordt aangegeven. Blijkbaar voeren er meerdere op de Westeinderplassen en vielen ze niet onder de Ronde en Platbodempjachten.

Op de voorgrond de winnaar 'De Vrouw Guurtje', foto Oppenheim, WK 1953.





Er was inmiddels een buitenboordmotor aan de spiegel gehangen om ook te kunnen manoeuvreren zonder of tegen de wind. Notaris Dragt heeft de naam van het schip veranderd in *Vrouwe Guurtje* als eerbetoon aan zijn vrouw. Hij is ook degene die het schip heeft ingeschreven in het Stamboek Ronde en Platbodemjachten waarbij het plaquetnummer 141 kreeg. Ook tijdens de reünie in Enkhuizen in 1957 had hij, gezien de Nederlandse vlag in de mast, de taak van admiraal.

Na zeven jaar wordt de *Vrouwe Guurtje* in 1958 verkocht aan de heer mr. C.T. de Bijl Nachenius, toenmalig directeur van de Nederlandse Bank, wonende in Broek in Waterland. Deze voer ook op de Hollandse plassen en vernoemde het schip opnieuw, naar zijn vrouw *Elisabeth Jacoba*. Zo heet het schip nog steeds. Zijn vrouw moest in de loop der tijd een hersenoperatie ondergaan en mocht op doktersadvies alleen met een helm op mee aan boord in verband met het gevaar voor stoten en overvliegende gieken. Dit bleek het zeilplezier te verminderen en na vijftien jaar verkocht de heer de Bijl Nachenius de *Elisabeth Jacoba* aan zijn neef N.R. van der Vloed uit Hauwert die al regelmatig meevoer. Hij werd, samen met de heer ir. F. Erkelens bedrijfsingenieur te Velp, eigenaar in 1972. De vrouw van Klaas van der Vloed is de zus van Frans Erkelens, dus het schip bleef een familie aangelegenheid.

De groep jollen, net als op pag. 6, vanuit een andere hoek in de haven van Enkhuizen tijdens de reünie van de SSRP in 1957.



De heer De Bijl Nachenius met zijn vrouw Elisabeth Jacoba de Bijl Nachenius-Kindermann.

Om het schip van de Keizersgracht in Amsterdam naar Hauwert over te varen na de koop vroeg Klaas van der Vloed Henk Koter mee. Hij was in de veronderstelling dat Henk meer ervaring in zeilen zou hebben omdat die zelfstandig met een 'BM' voer. Ze vertrokken uit Amsterdam naar het noorden en bij Durgerdam

bleek het IJsselmeer in een dichte mist gehuld te zijn. De enige kaart aan boord was de kaart van Nederland in de Succes agenda van Henk. Zonder kompas, zonder zicht heeft Henk de richting bepaald vanaf de kaart in de succesagenda en na één heel lang rak zagen ze aan het eind van de dag Hoorn opdoemen uit de mist. Dit was hun eerste zeilervaring op groot water.

POMPEN OF VERZUIPEN

De jol was nu veertig jaar oud en het koste moeite haar boven water te houden. In 1975 wordt advies gevraagd aan Jacht- en Scheepswerf 'Hollandia' uit Woubrugge over het oplossen van de lekkage die vooral van boven kwam. De oplossing was zo ingrijpend dat gewacht werd. Henk en Carla Kotter zeilden er ook regelmatig mee. De jol was, tijdens hun vakantie op de Zeeuwse wateren, zo lek als een mandje. Tijdens het zeilen moest er voortdurend gehoosd worden. Dit was de taak van Carla. Toen gebeurde het dat er een marineschip passeerde met daarop onder andere Prinses Margriet en Pieter van Vollenhoven. Henk Kotter wist hoe er gegroet moest worden. Hij haalde de Nederlandse vlag van het roer, rolde die op en stak deze onder zijn oksel. De bemanning van de jol gedroeg zich tegelijkertijd erg plechtig. De groet werd begrepen en het antwoord kwam: de vlag op het marine schip ging naar beneden en weer omhoog. Verheugd over deze communicatie was de aandacht afgeleid. Toen het schip enigszins verdwenen was kwam de reactie van Henk: 'Godverdomme, hózen Carla !' En Carla ging als een haas weer aan de slag met een pannetje om het water de puts in te hopen die vervolgens weer werd gelegegd. Het was pompen of verzuipen, maar dat kon je natuurlijk niet te opzichtig doen in de buurt van een marine schip met leden van het koninklijk huis aan boord.

Door sterke uitdroging en verwaarlozing zonk de jol uiteindelijk in 1976 in het Schiekanaal te Overschie. Zij werd gelicht door W. Smit, bergingsbedrijf uit Rotterdam en in 1977 naar Hoorn getransporteerd. In de onzekerheid of ze verkocht moest worden of gerestaureerd kwam Carla met het idee dat zij deeleigenaar zouden worden en van dat aandeel kon de jol gerestaureerd worden. Er zouden na de restauratie dan drie eigenaren zijn.

DE KAJUIT WORDT GESLOOPT

Nu moest er rigoureuus geïnvesteerd worden en waren de middelen er ook. In Hoorn was met Cees Droste de afspraak gemaakt om een grondige restauratie uit te voeren.

De belangrijkste ingreep die daarbij plaatsvond was het verwijderen van de roef. Cees Droste was van mening dat Stavense jollen geen roef hoorden te hebben, het waren vissersschepen geweest met een open kuip. De eigenaren gingen ermee akkoord op de voorwaarde dat er wel vier slaapplekken moesten blijven. Dit werd opgelost door het vooronder met ± 50 cm achter de mast te verlengen. Op deze manier was er een langskooi aan de ene zijde, een tweepersoons langskooi aan de andere zijde, waarbij het absoluut noodzakelijk was dat de slapenden erg van elkaar hielden. De vierde kooi lag dwars en wat hoger, deze was te gebruiken door zeer kleine en dunne bemanningsleden. Verder werden 80 % van de huid, het vlak en enkele gangen ver-



Op 9 april 1966 ligt de jol klaar voor vertrek in de Keizersgracht in Amsterdam.

vangen. Het dek werd vernieuwd en de inrichting van de kuip werd 'visserman'. Er werd een Renault scheepsdieselmotor ingebouwd en in de lente van 1978 was de eerste fase van de restauratie voltooid. Het was allemaal stevig gedimensioneerd en traditioneel uitgevoerd. Het schip was in de Benar-olie gezet en in het jaar na de restauratie verschenen er zwarte plekken rondom de nagels in de nieuwe huid. Waarschijnlijk door een te dunne beschermingslaag. Deze plekken zitten er nu nog en geven het schip een 'doorleefde' uitdrukking, maar vlak na een grondige vernieuwing van de huid was dit wel een teleurstelling. In de twee jaar daarna heeft Droste allerlei aanvullende zaken vernieuwd en aangebracht, onder meer de kluiverboom.

Deze restauratie was historisch gezien dus precies tegengesteld aan de gangbare tendens om juist een kajuit op de vissersschepen te plaatsen. In de overgang naar plezierjacht is de kuip van vele schepen uit de visserij opgebouwd met een kajuit, zodat er meer overdekte leefruimte ontstond om tijdens de vakantiezeiltochten te verblijven. Bij dit schip is het precies andersom gegaan. Gebouwd met kajuit als één van de laatste schepen van een traditioneel scheepsbouwersgeslacht, is het getransformeerd naar de oorspronkelijke vorm uit de visserijtijd. Een interessant onderwerp voor de vraag: 'Wat is nou origineel en waarom?'

Om de restauratie af te maken hebben Henk en Carla Kotter in 1979 nieuwe zeilen geschonken van donkerbruin dacron, waarbij het model van het fok afgeleid werd van de botterfok en dus



Henk Kotter, omstreeks 1976.

met de schoothoek tot achter de mast liep. Het idee hierachter was meer voorzeil en aldus spleetwerking en stuwkracht te genereren. Of dit inderdaad de snelheid verhoogd heeft, is de vraag, omdat de spleet eigenlijk weer dichtgetrokken wordt. Het gemak van dacron was evident. Voorheen werden de zeilen (ook het grootzeil) na elk zeilweekend afgeslagen en naar huis genomen om daar te drogen. Dit vergde ook de nodige organisatie, omdat er meerdere gezinnen met het schip voeren.

Het vaargebied van de familie Kotter en de andere eigenaren werden de Zeeuwse wateren en de rest van Nederland. Er werd met name op zout en stromend water gezeild. In 1978 kwam er een derde eigenaar bij, de heer Henk Kotter, rijksambtenaar uit Zoetermeer. Hij was al veel langer actief bij het schip betrokken en was nu officieel mede-eigenaar. Door de afstemming van het gebruik per eigenaar was het mogelijk grote en lange tochten te maken, waarbij ieder een deel van het traject zeilde en met de auto van de volgende zeiler weer naar huis kon. Zo was ook het onderhoud verdeeld tussen de eigenaren in onderwaterschip, bovenwaterschip en alle losse zaken. Dit is lange tijd harmonieus verlopen. De verhoudingen veranderden nog tweemaal: Mr. Titus van der Torren kwam er in 1983 bij en in 1986 trad Mr. Ad Stok toe, waarbij Van der Torren en Van der Vloed eruit gingen. Klaas van der Vloed zeilde toen meer wedstrijden op de *Hestia*, een klassiek gelijnd wedstrijdijacht, op zee. Henk Kotter was vanuit zijn enthousiasme hoofdverantwoordelijke en heeft alles bij elkaar 25 jaar met de *E.J.* gevaren. Hij had altijd mensen aan

boord en heeft velen de verrukkingen van het 'pure zeilen', ongeacht het tijdstip, het weer en de wind ('de jol kan alles'), en de charmes van een houten schip ('Hout is goud') overgedragen. Henk Kotter wilde op een gegeven moment de zee op, Ad Stok was naar de Verenigde Staten vertrokken en Frans Erkelens zeilde veel minder. Zo heb ik het schip gekocht in 1991. Ik heb contact gehouden en Henk was mijn eerste bemanningslid toen ik aan de visserijweek in Workum mee ging doen. Hij was degene die luidkeels het lied begon te zingen "Toen wij uit Rotterdam vertrokken" op het moment dat we na een ijskoude dag in de schemer de haven van Hindeloopen zachtjes binnendreven. De andere vissers waren al binnen en vielen hem bij, meerstemmig schalmde het door de haven. Dat zijn van die momenten die zich door het kippenvel in mijn geheugen gegrift hebben. Hoe hij van elk moment iets bijzonders maakte, komt goed naar voren in zijn verslag van de visserijweek in 1996, dat in de volgende aflevering wordt afgedrukt.

Met dank aan Hans Evenhuis.

Tekst: Wieke van Dongen



De jol, drooggevallen op het Wad.