



# De Staverse jol Elisabeth Jacoba (AM 33)

## PARTNERSHIPING DEEL 5

Na meer dan tien jaar zeilen met de *Elisabeth Jacoba* ontstond de behoefte de verantwoording voor het behoud en het plezier van het zeilen met de Staverse Jol te delen. We hebben hiervoor het initiatief 'Partnershiping' in het leven geroepen. Dit is onderdeel van de Stichting Schepen van Vroeger voor Nu, van waaruit dit idee breder, dus voor meerdere schepen is opgezet (informatie: [www.klassieke-schepen.nl](http://www.klassieke-schepen.nl), Stichting).

Tevens wordt verslag gedaan van een vernieuwing van het interieur in het vooronder.

Het idee is ontstaan vanuit de eigen ervaring dat we steeds minder intensief de verschillende schepen die we hebben (Amsterdams stadsbootje, varend woonschip, zeilboot) gebruikten. Zelfs als je één schip hebt, worden meestal bij lange na niet de mogelijke vaardagen door het jaar heen benut. Veel eigenaren 'willen ook wel eens iets anders' in het weekend. Het is voor een schip goed dat het regelmatig gebruikt wordt. Het is fijn als de financiële lasten en het onderhoud niet helemaal alleen gedragen hoeft te worden en daarnaast is het leuk een band met mensen op te bouwen waar je iets gezamenlijks mee doet en een interesse mee deelt. Er vindt vanzelfsprekend een overdracht plaats van het varen met platbodems, juist voor mensen die geen schip kunnen hebben of hebben gehad. Mensen met een vaarbehoefte, maar zonder bemanning kunnen onderling kennis maken tijdens het werken aan het schip en vervolgens samen gaan zeilen. Al deze aspecten komen samen in 'partnershiping'. Voor ons schip hebben we, door het idee op allerlei manieren bekend te maken, een groep 'partnershipers' opgebouwd die samen met ons het schip onderhouden en ermee zeilen. De planning doen we centraal en iedereen wordt met E-mail op de hoogte gehouden van de wederzijdse zeilplannen. Er is geen

moment geweest dat het overlapte en we hebben toch tegelijk vijf actieve partners gehad. Eén ervan is Hans Evenhuis wiens vader het schip gehad heeft tussen 1946 en 1950. Hij vaart samen met ondermeer zijn dochter met het schip waar hij als 4 tot 8-jarige jongen ook mee gevaren heeft. Voordat een schipper kan deelnemen gaan we één of meerdere dagen samen zeilen om alle handigheden over te dragen en wederzijds vertrouwd te raken. Hierbij is het meestal de nieuwe schipper die aangeeft of het verantwoord is als hij of zij alleen met de jol het water op gaat. Tijdens de individuele tochten worden de zeilervaringen en opmerkingen over het schip vastgelegd in het logboek, zodat er allerlei praktische uitwisseling en amusement ontstaat. Een mooi voorbeeld daarvan is het verhaal van meerdere partnershipers over hun zeiltochten over de Fluessen en de Morra.

### ZOMER 2000

'Tegen de wind in op de motor helemaal terug. Bij de brug in Warns wachten tot 17.15. Het lijkt ons daarom een aantrekkelijk idee om een steigertje op te zoeken op de Geeuw dat we eerder hadden gezien - misschien voor de nacht? Quelle malheur - we maken een draai om in de wind aan te leggen en komen vast te zitten. Niet een beetje - want op de motor hard achteruit gaat niet en met de boom al helemaal niet - dus héél erg vast. Het schip draait zich met behulp van de wind nog iets steviger vast en we hopen dat we geholpen kunnen worden door andere schepen als we daar de aandacht van trekken. Anderen zien ons wel, maar kunnen niet naderbij komen. Een vriendelijke Duitse heer in een klein houten schip probeert ons te slepen, maar moet na herhaalde pogingen opgeven. We krijgen gelukkig veel aandacht, maar raken toch wat ongerust hoe het verder moet. Dan verschijnt er een tjalk met bijbootje en ontmoeten we Johan, een zeer vrolijk positief mens. We leren nog even tussendoor wat knopen (we moeten van diverse landvasten een sleepkabel maken - wisten niet dat er één in het vooronder ligt) en

hij probeert ons los te trekken. Maar ondanks zijn optimisme lukt het toch niet. Als hij vertrekt zegt hij nog, nu we toch op dat wonderschone plekje liggen, vooral niet de moed moeten verliezen, want ongeveer heel Warns weet inmiddels dat we hier vast zitten. Als we geduld hebben komen we waarschijnlijk vanzelf los als het water weer stijgt. Door de harde wind is de Morra 'leeggewaaid' en staat het water  $\pm 15$  cm lager. We willen echter niet wachten, zien het niet zitten om in donker het risico te lopen van koers af te raken en de steiger niet te bereiken. Dus GSM'tje erbij en Eef opnieuw vragen om hulp. 15 minuten later komt hij aan boord met bij zich een sleepboot met 150 pk motor van de fa. Sirag uit Warns die ons voor een schappelijke prijs uit het zand trekt. Als dat geen heroïsch werk is! Uiteindelijk zijn we rustig in de thuishaven aangemeerd, hebben nog heerlijk gekookt aan boord en geslapen en zijn de volgende ochtend naar Amsterdam terug gegaan - bijkomen van ons avontuur.'

Een paar weken later gaat het volgende stel 'Partnershipers' zeilen. In het logboek staat:

'Via Fluessen naar Workum gezeild, gegeten en gedronken. Het zeilen ging verder prima, afgezien van de grootschoot in het gezicht van Jet en het fokoog op de hand van Es. Te laat ontdekt hoe groot het bed in het midden is, toen lagen Fred & Steven daar al. Tot middernacht voorgelezen uit logboek en gelachen om jullie verhalen (ook wel geleerd hoor).'

Eén zeiltocht later: 'Om 19.00 uur uitgevaren, 5 minuten nadat we aan mijn vader vertellen 'over de vastloop-avonturen op de Morra' doen we het zelf! We worden niet losgetrokken door een Zwitser, want dat lukt hem niet, maar hij kent wel iemand met een sterkere motor. Deze man (rekende f100,-) staat normaal met een verrekijker de hele dag te kijken of er iemand vastloopt, maar nu moet hij van ver gehaald worden omdat hij op zijn vader moet passen, terwijl zijn moeder naar een reünie is (Simmer 2000). We komen de brug niet meer door en slapen in de jachthaven van Galamadammen. Daar eten we een hamburger (niet aan te raden). De sleepboot heeft helaas een butse aan stuurboord gemaakt dat wij 1x geschuurd en gelakt hebben. We zullen aan Kees vragen om het nog 1 of 2 keer te doen en eventueel een derde keer aangezien het 4x moet.'

Het bewustzijn van de kwetsbaarheid en de zorg die een houten schip nodig heeft spreekt hieruit. De ervaring met het manoeuvreren en kennis van het vaarwater ontstaat vanzelf door te doen en soms vast te lopen. Het opdoen en opslaan van ervaringen doet iedere schipper weer op zijn of haar eigen wijze.

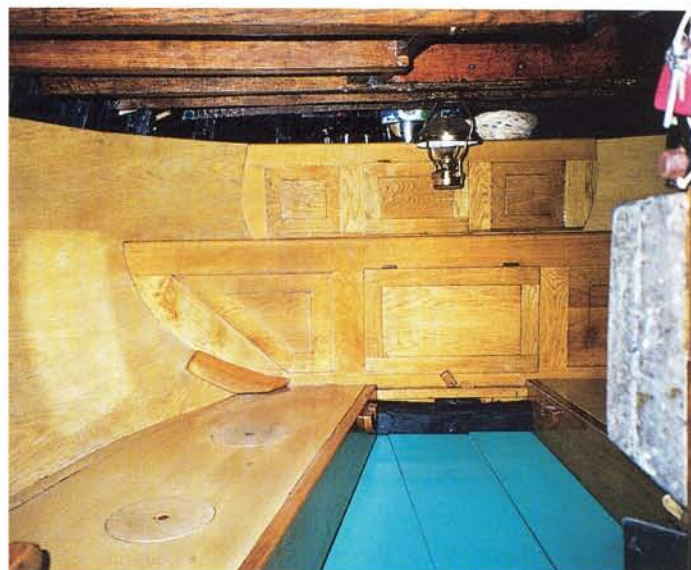
Zo blijft de waardering en de gemeenschappelijke inspanning levend om historische schepen als traditioneel cultuurgood te koesteren.

Dat een houten schip een toegewijde manier van leven vraagt, ondervinden de mensen die zich ermee verbinden. Dat het zeilen met een voormalig vracht- of vissersschip kracht en geduld vraagt, ondervinden alleen diegene die zich eraan wagen.

Dat deze particuliere inspanning nationale erkenning en ondersteuning verdient, zou nog sterker tot uitdrukking mogen komen want deze historische schepen zijn prachtig om naar te kijken.



In de banken zijn mangaten gemaakt om de bergruimte te bereiken.



Duidelijk zijn de schalen te zien die tegen de spanten aansluiten.



Een kastdeurtje doet tevens dienst als tafelblad.

## NIEUWE BETIMMERING VOORONDER

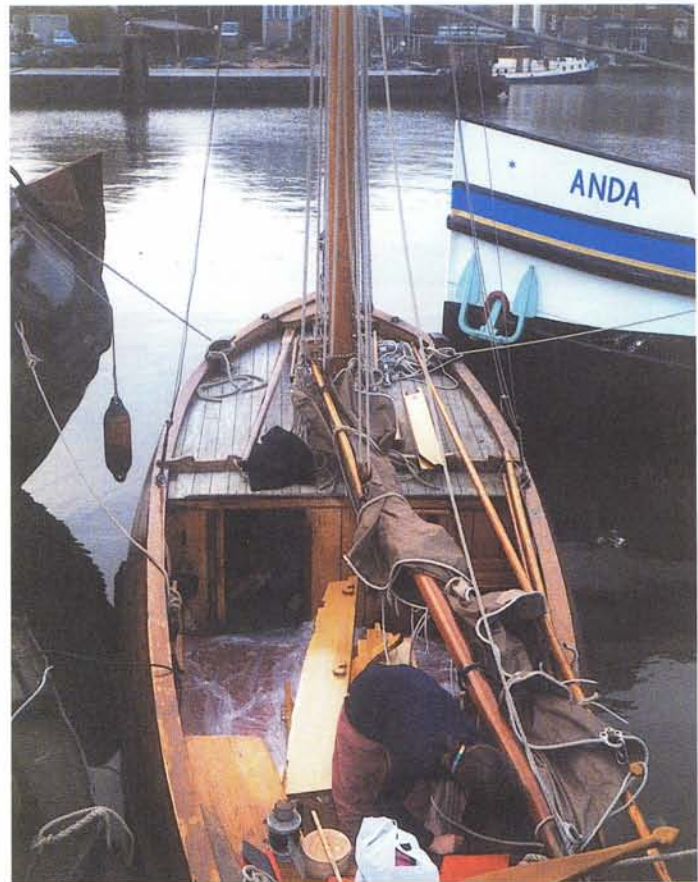
Het vooronder hebben we opnieuw laten intimmeren. Dit om het comfort te verhogen en meer de mogelijkheden van de ruimte te benutten. Een gast heeft het eens vergeleken met de ruimte in een doorzonwoning. De eerste twee seizoenen hebben we in een leeg vooronder op de zeilen geslapen om te kijken hoe in de praktijk het gebruik zou zijn. De betimmering bleek aan de volgende eisen te moeten voldoen:

- Alles wat erin komt moet er ook weer uit kunnen voor het onderhouden van de binnenzijde van het schip;
- Er moet een tweede huid komen om het bilgewater, dat bij het zeilen langs de huid klotst van de kooien af te houden;
- Elke ruimte moet gebruikt kunnen worden voor berging;
- Je moet met natte zeilkleding zo naar binnen kunnen schuiven;
- Alle natheid en kou moet verdreven kunnen worden;
- Je moet binnen kunnen kaartlezen, koken, slapen en bezoek ontvangen;
- Het moet er mooi uit zien en alles moet goed schoon te houden zijn (geen 'muffe' luchten).

De indeling hebben we min of meer gelijk gehouden met de betimmering die Cees Droste had gemaakt tijdens de restauratie. Dus: drie volwassen langskooien en een dwarse kinderkooi met een losse kookkist tussen de mastkoker en het schot.

De uitvoering van de betimmering heb ik samen met scheepstimmerman Olaf Stig uitgedacht. Hij heeft schalen gemaakt, door dunne stroken multiplex diagonaal op de spanten te nieten. Dit in drie lagen over elkaar en volledig verlijmd met epoxy. Toen dit uitgehard was heeft hij voorzichtig de schalen met de nietjes losgetrokken van de spanten. Zo ontstond een houten bekleding die volledig paste in de vorm van het vooronder en die waterdicht was. De voorzijde is afgewerkt met eikenhout finer, driedimensionaal met epoxy op de schaal geplakt. Ik heb ze blank gelakt met wit pigment, waardoor het licht oogt. Deze schalen houden bewegend water (altijd een beetje aanwezig in een houten schip) buiten de leefruimte. De kooibodems zijn samengesteld uit eiken multiplex platen met eronder een waterdichte doos die het verloop van de spanten volgt. Twee gaten met ronde deksels in de kooibodem geven toegang tot de doos. Dit geeft een zee van bergruimte waar je niets van ziet en waarin alles zeevast gestouwd kan worden. De kooibodems liggen los in eikenhouten frames. Alles past precies door het vooronder deurtje en is door in totaal zes schroeven gefixeerd.

De twee kopschotten zijn van massief eikenhout met panelen. Het eerste kastdeurtje is in horizontale stand een 'tafel'. De kasten volgen de spanten in de kop en vormen tevens aflegplanken. Met natte zeilkleding worden de houten vlakken nat en die zijn ook zo weer droog. Tussen de langskooien kan het vloertje omhoog gelegd worden tot een royale tweepersoons dwarskooi. Het ijzeren kachelkje, op maat gemaakt onder het lood van de mast, wordt gestookt op kleine houtjes. Hierdoor is het altijd comfortabel vertoeven. We hebben er met zeven volwassenen in gezeten, al was dat alleen voor de borrel.



Het vooronder betimmeren van een kleine jol vraagt veel inventiviteit.



Het zelfgemaakte kachelkje past onder het contragewicht van de mast.