



werf, die een advertentie plaatste in De Waterkampioen, waarop ik reflecteerde en hetgeen, zoals gebruikelijk, in een zuiver zakelijke sfeer lag. Dat was ook wel aan de houding van de schipper te merken. Toen gebeurde het volgende:

Mijn zoon en ik waren naar Laaxum gekomen om de jol te halen, samen met de bemiddelende werfbaas. In het haventje daar waren we druk doende om de zeilen aan te slaan en het schip klaar te maken voor de afvaart. Vogelzang stond er bij te kijken en vroeg op een goed ogenblik, wat ik nu met het schip ging doen? Ik antwoordde: „Wel, varen natuurlijk, ik zal er een roefje op laten bouwen en dan hoop ik er nog jaren mijn vakantie in door te brengen”. Ik heb nog maar zelden een gezicht zó zien veranderen! „Oh, maar ik dacht, dat u hem voor de wederverkoop had gekocht! Oh, gaat u ermee zeilen! Wacht dan even”. En de schipper verdween in het zijne van de 14 of 15 huisjes, die Laaxum telde, en in een paar reizen bracht hij nog vallen, blokken, scepters, de kluiver en de kluiverboom. Kortom alles, tot en met het mooie oude hoosvat, wat hij nog aan inventaris en reserveden in huis had, kwam aan boord en hij vertelde honderd uit over wáár alles moest zitten, hoe en waaróm, en we waren op slag de beste vrienden. Bij het afscheid nemen schudde hij me de hand en zei: „Nou, meneer, Gods beste zegen met het schip”. Ik voelde me toen beroerd.

Toen we ten slotte wegvoeren stond de baas op de dijk, ontroerd en diep bewogen zijn goede schip na te wuiven en na te kijken tot hij het niet meer zien kon om de hoek van Staveren. De H.L. 9 was de Vrouwezand geworden!

Er is sindsdien heel wat aan het schip

C. A. Stants

De Vrouwezand

DE mooiste haven van de voormalige Zuiderzee is voor mij altijd Staveren, want daar komen de Stavere Jollen vandaan! Althans wat hun naam betreft, want Staveren was niet de enige plaats waar deze jollen werden gebouwd. In meer plaatsen in Friesland, in Overijssel en zelfs in Noordholland schijnen ze te zijn gemaakt. De meeste zijn echter wel gebouwd bij Strikwerda in Staveren en bij Wildschut in Gaastmeer.

De jol, die voor dit artikelje de aanleiding vormde, is in het jaar 1907 gebouwd. In mei 1947 kocht ik haar — de H.L. 9 uit Laaxum (Hemelumer-Oldephaert en Noordwolde¹⁾) — van de oorspronkelijke eigenaar, de door de Zuiderzee-werken tot ex-visserman gemaakte Gellof Vogelzang. In verband met de Zuiderzee-steunwet mocht hij niet meer vissen en de H.L. 9 had dus jaren werkeloos in Laaxum gelegen. Zodoende kwam de jol, zoals waarschijnlijk wel meer jollen, te koop, maar dit

¹⁾ Sinds enige jaren heet deze gemeente Hemelumer Oldeferd.

maakte ook, dat ik haar kopen kon en daardoor een lievelingswens van jaren kon vervullen, namelijk een eigen Stavere Jol te hebben. Een lievelingswens, die ontstaan was door de grote zee-waardigheid van deze schepen, hun ruimte, hun hanteerbaarheid en de naar mijn smaak prachtige lijnen. Op de waterlijn heeft het schip de ideale stroomlijn-vorm, namelijk rond van voren en scherp uitlopend in de achterstevan en het roer, zodat het water tijdens het varen prachtig wordt losgelaten. Het verhaal, dat Stavere Jollen langzaam zijn berust dan ook op fantasie. Men moet dit zien in het hele verband van de vorm van het schip en het typische lage zee-tuig. Helaas zijn er op de voormalige Zuiderzee geen Stavere Jollen meer als beroepsschip bij de visserij in gebruik, omdat door de afsluiting ansjovis is verdwenen. Maar nu had ik dan werkelijk een van de mooiste jollen, die er thans nog varen.

Er was echter weinig van vreugde merkbaar bij schipper Vogelzang. De koop was tot stand gekomen langs de gebruikelijke weg: bemiddeling van een

Linksboven: 7 mei 1947. In Laaxum. Nadat de koop gesloten is wordt samen met de visserman zeil gemaakt.

(Foto C. A. Stants)

Rechtsboven: de herbouw in volle gang. Prachtig komt hier tot uiting het contrast oud en nieuw. Het ijzer verdwijnt, de oude huid is weer te voorschijn gekomen. Nog niet alle spanten zijn vervangen. Onmiskenbaar vertoont zich reeds het vakmanschap in het nieuwe werk.

Midden: naar achteren gezien: de achterstevan en een deel van de spiegel zijn aangebracht. De eerste spanten zijn geplaatst en tonen duidelijk dat de typische bolle vorm, die het schip in de zij heeft, naar achter zich omzet in een slank, elegant achterschip.

Rechts: hier is goed te zien dat de oude spanten eerst weer steun moesten hebben op het nieuwe vlak alvorens met vervanging van dit deel van het schip een begin kon worden gemaakt.

(Foto's Oppenheim)

gedaan. In 1947 kon de kajuit-opbouw niet meer plaats vinden en werd er zó, dus open, mee gezeild. Jollen hebben van oorsprong een paalmast, die achter de mastbalk staat, op het mastspeer, overeind gehouden door een massief ijzeren voorstag, maar voor het door Amsterdam varen — waar dus de jol in de toekomst zou komen te liggen, moest de mast strijkbaar zijn. Dit werd gedaan door dezelfde werf, die de aankoop had bemiddeld. Daarbij werd echter een grote fout gemaakt — die ik eerst later bij het zeilen bemerkte — de mastbalk werd namelijk doorgezaagd, met behulp van hoekijzers werd verband gemaakt tussen de kokerswangen en de beide mastbalkdelen en er werd een groot luik in het voordek gemaakt, waar doorheen de mastvoet kon draaien bij het strijken. Bij harde wind veerde het schip in de breedte en er kwam beweging in het zeilwerk!

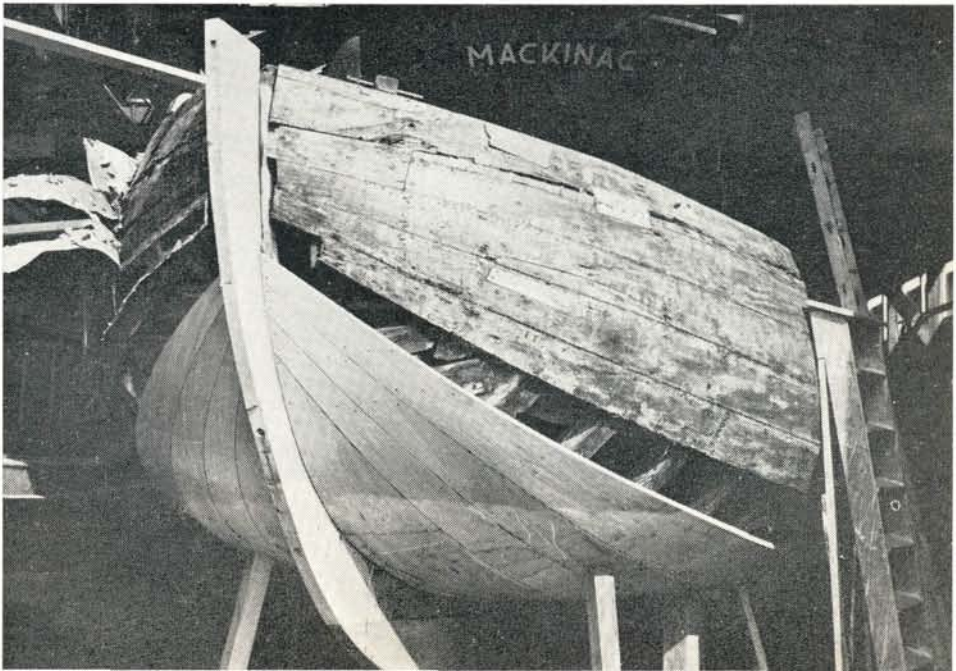
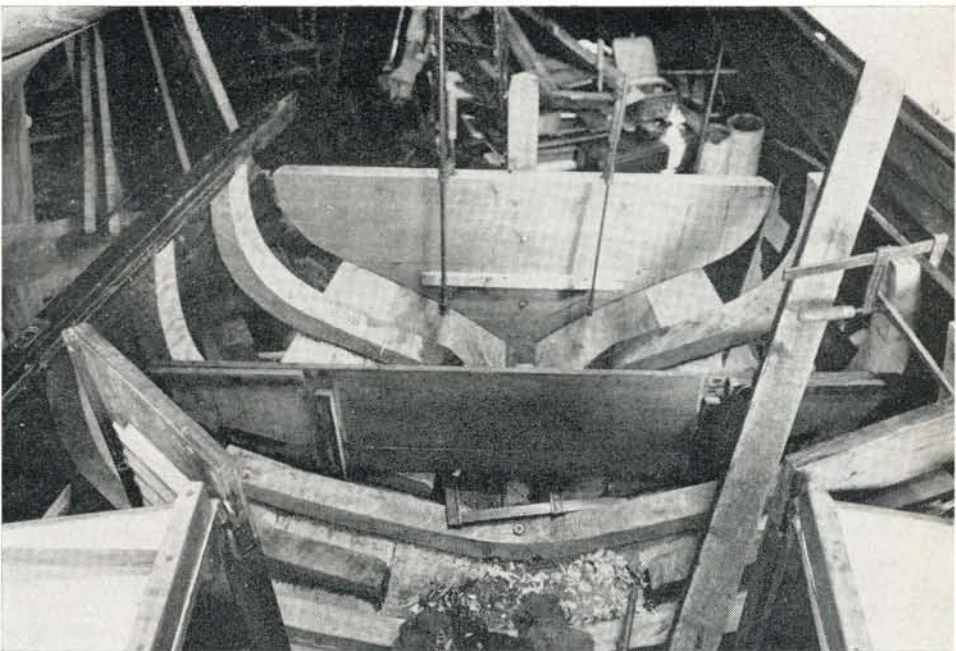
Zodoende kwam ik voor herstel van het verband en voor de kajuit-opbouw bij Wildschut in Gaastmeer terecht. En dat brengt me op de twijfel wie de oorspronkelijke bouwer is geweest. Toen ik bij Wildschut kwam liep de oude baas om het schip heen, keek zwaar peinzend allereerst naar de spiegel en naar de bolling in de zij en zei toen: „Die is hier gebouwd, daar heb ik zelf als jongen nog aan gewerkt.” Bom uit! Dat is toch wel een uitspraak! Maar in Staveren zeiden alle vissers: „Dat is de H.L. 9 van Gellof, die is hier door Strikwerda gebouwd!” Wat is de waarheid? In elk geval de *Vrouwe zand*, want die is er, zichtbaar en tastbaar! Afgaande op de zeer pertinente opmerkingen van de oude Wildschut, maar vooral ook gezien de uitgesproken zogenaamde Wildschut-spiegel, de geprononceerde bolle vorm in de zijkant, als-

herboren!

mede de lagere en langere puntige roerkop (zie het boek *Ronde en platbodem jachten* blz. 159), moet worden geconcludeerd dat Wildschut in Gaastmeer de bouwer is geweest.

Het eerste werk van Wildschut in 1948 was dus een nieuwe mastbalk achter de kokerswangen te leggen. Maar bij het eerste zeilseizoen was ook gebleken, dat de *Vrouwe zand* op een afgrijselijke manier door alle bovenwaternaden lekte. Er was maar één goede oplossing volgens Wildschut en dat was om het schip boven water in het stort te zetten. De naden waren door het jarenlange stilliggen zó ver open getrokken, dat er geen dichten of breeuwen meer aan was. Dat was natuurlijk een grote teleurstelling, de prachtige warme kleur van het eiken zou verloren gaan en ijzer ervoor in de plaats!..... maar keus had ik eigenlijk niet: vrouwen hebben een hekel aan lekkende schepen en schippers ook! Op zichzelf werd dit werk prachtig door Wildschut gedaan.

Een prettige ervaring was de ruimte die ontstond toen de levensgrote en tot de draad versleten Ford-A-motor, met



De Vrouwezand herboren

Rechts: de herboren
Vrouwezand glijdt
het water in.

Links: de hernieuwde Stav-
erse jol, gepavoiseerd,
maar nog zonder mast en
zeilen, kort na de tewater-
lating.

(Foto's John Koopman)

bobine en al en vooral met de slinger, uit het vooronder werd gehaald. Deze slinger zat namelijk als gebruikelijk vooraan, zodat bij het aanzwengelen de stand van de slingeraar gebukt was, met de rug tegen de onderkant van het voordek, en met het achterwerk tegen de stevenbalk, een stevige stand, maar wel benauwd! Ik ben in die tijd dan ook enige malen beschuldigd van asthmapatiënt te zijn! Als vervanger verscheen een Penta-U-21 aanhangmotor, nu nog een trouwe en betrouwbare hulp-innood. Een prachtige ruimte voor twee ruime kooien was daardoor echter in het vooronder ontstaan. Trouwens ook de kajuit-opbouw en de kajuit-indeling slaagden geweldig, dank zij de vakbekwaamheid van Wildschut, maar ook dank zij de ervaring door mij opgedaan bij vele reizen met de Bolster, de mooie en grote Stavense Jol van mr. T. Y. Boltjes. De indeling werd als volgt: in het vooronder, in de voorpiek, een zogenaamde zeilenkooi en voorts twee kooien van 0,80 bij 1,90 meter. In de kajuit vervolgens eveneens 2 kooien van 0,80 bij 1,90 meter en meer naar achteren aan bakboord de kombuis zonder afscheidingswand en aan stuurboord een klerenkast.

Zo gingen de jaren voorbij. In de winter 1951-1952 heb ik de voorplecht door Wildschut laten vervangen door een 4 cm dik teakhouten dek, terwijl tevens nieuwe kokerswangen, mastspeer en mastbalk werden aangebracht. Inmiddels was de oude Wildschut overleden en de jonge emigreerde naar Amerika, met de vakbekwaamheid die hij van zijn vader had! En de werf verdween; jammer!

In die jaren werd ook een nieuwe fok, wat later een grootzeil en een halfwinder door De Groot in Stavoren gemaakt. De oude kluiver gebruik ik nog steeds, de oude fok is versneden tot stormfok en ook het oude grootzeil heb ik nog, hoewel dit niet meer wordt gebruikt.

Intussen kregen we met het houten vlak onder water ook moeilijkheden wat de lekkerij betreft, en in 1959-'60 moest dat ook in het stort. Verleden jaar echter bleef het schip na een aanvaring water maken en ten einde dit definitief

te laten herstellen, kwam de Vrouwezand bij scheepswerf „Aalsmeer” N.V. v.h. G. J. Dekker te Aalsmeer op de helling. Plaatselijke reparatie bleek niet meer te zullen baten en na ampele overweging werd besloten het schip geheel te vernieuwen, waarbij praktisch alleen het dek en de kajuitopbouw waren te handhaven. Een moeilijke beslissing. Financiën tegenover liefde voor het varen en voor je eigen schip — en zeker ook liefde voor het ronde schip in het algemeen — spelen daar hun rol in, overleg met allen om je heen in nauwste, nauwe en wijdere kring, tot je op een ogenblik zegt: ogen dicht en spring erin!

Na de afgelopen beruchte winter is dus met het werk begonnen en was er een druk komen en gaan naar Aalsmeer om te kijken hoe het allemaal ging en hoe het vorderde. En dan sta je, althans sta ik als leek, paf van het formidabele vakmanschap en de grootsheid van zulk werk. Met veel geduld werden eerst de zandstroken en vervolgens de kiel verwijderd. Een nieuwe kiel werd tegen de oude leggers aangebracht. Toen werd eerst een aantal leggers in het vlak weggenomen, nagmaakt en herplaatst. Vervolgens werd de voorsteven met binnensteven eruit gezaagd en een nieuwe massieve steven en een gelijmde binnensteven aangebracht. Daarna werd successievelijk legger na legger vervangen. Alle leggers werden uit massief eiken gemaakt. Vervolgens werd aan beide zijden een deel verwijderd en een nieuwe zandstrook tegen de kiel geplaatst. Daarna weer aan bakboord en aan stuurboord een deel verwijderd en nieuwe delen aangebracht, zodat er steeds twee delen breed werkruimte ontstond. Zo kregen ten slotte de spanten, die tussen de liggers op het vlak hun steun vinden, weer opnieuw stevigheid en kwam de zijkant aan de beurt. Het bleek noodzakelijk ook de aansluiting van huid en spanten met dek en gangboorden te vernieuwen, nadat geleidelijk aan alle spanten, op een paar na die werkelijk nog puntgaaf waren na 56 jaar dienst, waren vernieuwd. Deze spanten konden in tegenstelling tot de leggers bij gebrek aan gegroeide krommers niet uit één massief stuk eiken worden gemaakt. Hierin werd voorzien door de

ze om en om in dezelfde afmetingen te maken van gebogen gelijmde eiken planken of van twee stukken massief eiken zogenaamd aaneengelast. De kiel en de huid werden zwaarder uitgevoerd. De kiel werd in plaats van 6,5 cm, 10,4 cm dik, de huid werd gemaakt van 3 cm dik Slavonisch eiken, waarvan na het schaven en schuren een dikte van 26-28 mm overbleef, terwijl deze oorspronkelijk 22 mm dik was. En als je er dan eens bijstaat en ziet, hoe bijvoorbeeld een rare kromme eiken plank tegen de spanten gelegd en gedrukt wordt en zich ineens gaat vormen tot een prachtig op zijn voorganger passend huiddeel, waar je geen speld meer tussen krijgt, of ziet hoe ergens een los spant tegen het schip staat, wat straks weer de volmaakte oude vorm aan de Vrouwezand zal helpen geven, dan voel je je, als niet-handwerksman, klein en besef je eens te meer wat een prachtig vak scheepsbouwen moet zijn. En dan denk ik aan een brief, die ik nog van Wildschut jr. kreeg, en waarin hij schreef, dat hij wel op een jachtwerf werkte, maar dat het meer had van radio-kastenbouw dan van scheepsbouw! En je betreurt dat zo'n stuk vakmanschap voor ons land verloren moest gaan.

Maar dan ben je toch ook weer verheugd en dankbaar, dat er mensen zijn als de heer Dekker en zijn staf, en ik denk daarbij speciaal ook aan de heer Klink en de mensen die hem assisteerden, die de bereidheid, de vaardigheid, het geduld en de kennis hebben, maar toch vooral de liefde om een oud en der dagen zat schip, zoals de Vrouwezand was, herboren te laten worden tot de Vrouwezand, die het nu is, volkomen congruent aan de oude, en waarvan de hierbijgaande foto's een beeld geven.

Maar dan ben ik ook verheugd en dankbaar, dat de Stichting Ronde en Platbodemjachten zoveel gedaan heeft en doet, om dit handwerk, dat ook hersenwerk en liefdewerk is, in stand te houden.

Het is een heerlijke gedachte, dat de Vrouwezand nu weer tientallen jaren haar trotse, dikke kop tegen de aanrollende baren zal zetten en haar bemanning een veilige haven zal doen binnenlopen!

