



De haven van Laaksum in 1931.

# Staverse Jol HL 9: Vrouwezand



Aanbrenghoort SAIL 90, voor Durgerdam. Geheel rechts de schouw 'Bornster'.

## SAIL Amsterdam 1990

De aanbrenghoort vanuit Friesland was een goede aanleiding om de deelname aan SAIL te verbijzonderen en er ook echt te kunnen aankomen samen met andere schepen. Het alternatief was vanuit de gracht in Amsterdam waar het schouwtje 's zomers lag, twee grachten uit te varen en dan plotseling in een groots spektakel te belanden. Wij kozen voor een gezellige voorbereiding en startten in Friesland, waar we het schouwtje met de trailer naar toe hadden gebracht.

Door de deelnemende schippers werden we nauwlettend in de gaten gehou-

den of het allemaal wel goed ging in dat kleine bootje en door meniggen zijn we toen heel vriendelijk en gastvrij ontvangen. Om de dagtrajecten ongeveer op hetzelfde moment te beëindigen als de groep, vertrokken we meestal in alle vroegte om een voorsprong te nemen. We hebben daarvan geleerd dat, in een zomerse situatie met heel warm weer, de wind pas in de loop van de ochtend komt. Dus als de rest van de schepen eenmaal begon met zeilen, was onze voorsprong na uren dobberen minimaal. We zijn dan ook regelmatig opgepikt en gesleept. Ook door de deelne-

Ik ontmoette de *Vrouwezand* met schipper Kees Stants en zijn vrouw voor het eerst tijdens de aanbrenghoort van de VSRP naar SAIL 1990. Ongeveer dertig ronde en platbodemjachten voeren in een week van Heeg via Overijssel over de Randmeren naar Amsterdam. Mijn vriendin en ik voeren mee in het eikenhouten schouwtje (5 meter) dat mijn vader had gebouwd. We sliepen onder een dekt en hadden een 2 pk aanhangmotor die tijdens het zeilen onder het voordekje werd opgeborgen.

In enkele artikelen wil ik beschrijven hoe mijn voorliefde voor de Staverse Jol groeide en dankzij de zorgvuldig bijgehouden dag- en fotoboeken van de familie Stants over hun zeiltocht met de Staverse jol *Vrouwezand*, kan ik u een indruk geven hoe het reilen en zeilen in de jaren vijftig er aan toe ging.

mende schippers van andere behoudsorganisaties, want het was een gezamenlijke tocht wat de sfeer heel bijzonder maakte. Zo zijn we gesleept door een prachtige sleper uit Sloten. Dat schip was eigenlijk voor andere situaties gebouwd. Zelfs met zijn motor op het laagste toerental verdween onze boeg net niet onder water. We hebben nog nooit zo'n hekgolf gecreëerd.

Terwijl iedereen zich 's avonds verzamelde in een haven, zagen we vaak ergens net buiten de haven de *Vrouwezand* voor anker liggen. We konden dan haar mooie vormen in alle rust bewonderen.

## Kennismaking met de Vrouwezand

Voor twee volwassenen was het schouwkje aan de kleine kant en het grote water lokte.

Vanuit mijn voorliefde voor het oorspronkelijke vissersschip, de Staverse Jol, waren we ons al aan het informeren en verdienen in de mogelijkheden van dit type. In Naarden was het zover.

We kwamen weer als laatste de haven binnen en vanwege een gezamenlijke barbecue lag de *Vrouwezand* ook in de haven. Wij schuiven tegen haar aan en knopen eerbiedig vast.

Na een goed georganiseerde barbecue vroegen onze burens, Kees en Corry Stants, of wij zin hadden in Muider kruidenbitter en zo ja, of wij die dan bij hun aan boord wilden komen opdrinken. Zij hadden een fles gekregen, maar hielden er niet van.

Dit was onze kans om kennis te maken en het schip van binnen te bewonderen. Er ontstond al snel een geanimeerd gesprek en we hebben ons gelaafd aan de verhalen over de Staverse Jol in het algemeen en de *Vrouwezand* met haar geschiedenis in het bijzonder. We hebben de Kruidenbitter geheel genuttigd en zijn daarna letterlijk vanuit het gangboord in de schouw gerold.

Er kon de volgende dag niet worden overgestoken naar Amsterdam vanwege de harde wind uit het noorden. Dat was maar goed ook, want we voelden ons enigszins brak, alsof je zeeziek bent zonder te varen.

Maar voor ons was het duidelijk, wij waren aan boord geweest van een jol met een prachtige vorm en een indrukwekkende geschiedenis.

Uiteindelijk aangekomen in Amsterdam zijn we met het schouwje alsnog ten ondergegaan in het spektakel.

## Het logboek van de familie Stants: 7 mei 1947

Een Staverversche jol gekocht!! Droom van jaren verwezenlijkt. En dezen dag is dan bestemd om het schip uit Laaksum te halen en naar Workum te brengen om verbouwd te worden.

De gebruikelijke trein van 6.30 bracht Kees Sr. en Jr. naar Stavoren - waar gewacht moest worden op Zwolsman en Glashouwer, die met eenige vertraging arriveerden. Per taxi naar Laaksum en vonden daar de oude visscherman Vogelzang, de eigenlijke oude eigenaar. Nadat over en weer het woordje gepraat was ging die zich met de motor bemoeien, omdat die draaiend zou worden afgeleverd. De motor kreeg hij inderdaad aan de gang, terwijl de beide Keezen de

zeilen aan boord brachten en vast aansloegen. Uit een gesprek met den visscherman bleek, dat verschillende onderdelen die niet aan het schip zaten, toch nog wel aanwezig waren, zoals de botteloef, de kluiwerboom met ingrediënten om hem uit te zetten en in te nemen en ook de kluiwer zelf. De visscher was kennelijk verrast, dat ik het schip wilde houden om ermee te zeilen en bracht nog van alle mogelijke touwwerk aan, wat er allemaal bijhoorde.

Zoo langzamerhand kregen we het schip vaarklaar en startten om pl.m. 12 uur. Kwamen niet ver, want nog in de haven sloeg de motor af! Vogelzang kwam aan boord en zou een rondje mee naar buiten varen om te laten zien hoe de machine aan den gang gehouden moest worden. Dit volbracht, werd hij in Laaksum weer teruggebracht en de reis definitief begonnen. Zoo lang hij kon heeft Vogelzang het schip nagekeken - de tranen stonden in zijn oog, toen hij me voor afscheid de hand drukte en zei: "nou meneer, Gods beste zegen met het schip!" Zwolsman, Kees en ik waren er van onder den indruk.

Wij tuften tot we Stavoren dwars hadden en zetten toen zeil - wat een heerlijke rust gaf. Er was een klein Oostelijk windje en we dreven zoo prachtig voorbij Hindeloopen tot de verkenningston van Workum. De nauwe vaargeul naar binnen was niet bezeild, dus sloeg Glashouwer de motor aan, die ons om ca. 4 uur voor de sluis bracht. Naar binnen geschut en het schip aan de werf achtergelaten, en toen per trein en boot weer naar Amsterdam, nadat het schip definitief was overgenomen en betaald.

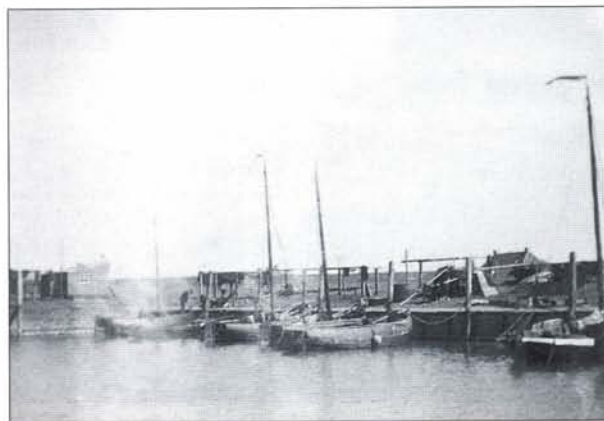
Zo begon het logboek van de familie Stants in 1947.

De heer Stants Sr. heeft, toen de oorlog voorbij was en het gewone leven weer een beetje z'n gang genomen had, een droom van jaren verwezenlijkt. Het gezin had tot die tijd vaak met vrienden, de familie Boltjes meegezeild op hun Staverse Jol *Bolster*, in 1934 gebouwd door Huisman.

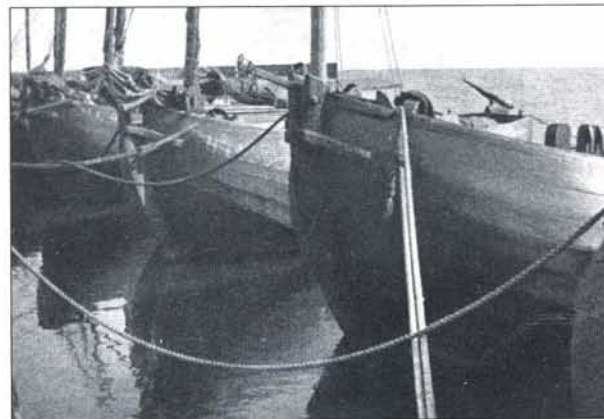
Zo was de liefde voor het vrijetijds zeilen en voor het scheepstype Staverse jol ontstaan. Na de afsluiting van de Zuidoostzee viste Vogelzang uit Laaksum steeds minder, totdat het moment van overdracht kwam tussen twee mensen die vanuit een geheel ander gebruik, beide een sterke binding met dit schip hadden. Daarna is het schip nog vijftig jaar in bezit gebleven van vader en later zoon Stants.



1947, HL 9 met zeil in de haven van Laaksum.



1947, geheel links de HL 9 in de haven van Laaksum.



Stavorensche jollen in het haventje van Laaksum.

LETTERTEEKEN EN NUMMER VAN INSCHRIJVING	HL 9.	GEMEENTE <i>Staveland, Oldophant, e.a.</i>
UITGEOEFEND WORDENDE VISSCHERIJ	<i>Kustvisserij</i>	
BIJZONDERHEIDEN VAN HET VAARTUIG		
Soort <i>Halfgedekte boot (Jol)</i>	Naam <i>de Drie gebroeders</i>	
Huuto, inhoud <i>7 1/2</i> M <sup>3</sup>	Aantal der bemanning <i>Twee</i>	
Naam en voornamen van den eigenaar	Woonplaats <i>Schar</i>	
<i>Vogelzang, Abewijk. G.</i> <i>Vogelzang, Berlof. G.</i>		
<i>Lozing en anjondertschij, over de gehele kuster zee in t'byzondere in den omkret van de kustplaatsen Laaksum, Bredahoek, Sommer, Stavoren, e.a. Werk van 13 en 14 juli 1911</i>		
DAG-TIJDREKENING VAN DE INSCHRIJVING <i>15 Augustus 1911</i>		

Visserijvergunning uit 1911.

## Geschiedenis HL 9

De jol is vrijwel zeker in opdracht van de vader van Gerlof Vogelzang gebouwd. Zeer waarschijnlijk is de HL 9 (Hemelum Oldephaert) door Wildschut in Gaastmeer gebouwd. Op de visvergunning uit 1911 is het bouwjaar 1907 geregistreerd.

Toen de heer Stants het jaar na de koop bij Jetze Wildschut in Gaastmeer aan de werf kwam, herkende deze het schip onmiddellijk. Hij had het zelf gebouwd en hij moet toen 18 jaar geweest zijn.

Er is ook een ander verhaal. Toen de familie Stants in 1952 een nieuw grootzeil en fok bestelde bij Firma de Groot te Stavoren, werd het schip door Pake de Groot herkend. Hij was in 1904 als zeilmaker in Stavoren begonnen. Om orders te verkrijgen ging hij langs bij de werf van Strikwerda in Stavoren.

Daar was een Staverse jol in aanbouw (1904). Het was een vrij grote jol met de bijzonderheid dat hij voller gebouwd moest worden dan Strikwerda gewoon was en het schip moest een speciale 'Wildschut' spiegel krijgen. De zeilen waren al in opdracht gegeven bij een andere zeilmaker, dus meneer de Groot was net te laat. Hij herinnerde zich het

schip in aanbouw, omdat het de eerste order was die hij misliep. De platte roerkop en andere details zijn in ieder geval typisch voor de werf Wildschut.

Het schip meet 24 voet (7,30 m) lengte, 10 voet (3,20 m) breedte en '5 meter omvang'. Het is een relatief grote jol.

De bruto inhoud is 20,86 m<sup>3</sup>, netto inhoud 9,39 m<sup>3</sup>; bruto geregistreerde tonnen 7,37, netto geregistreerde tonnen 3,32. Dit betekent dat het theoretisch vier ton zou kunnen laden aan bemanning, visgerei en vis, voordat het water over het vrijboord zou lopen.

Het had een vast voordek met steekmast en een dwarsbankje tegen de spiegel. Er werd met grootzeil, fok en klui-ver gevaren.

Auke Vogelzang had drie zonen, Johannes, Gerlof en Hendrik en gaf aan de jol de naam *Drie Gebroeders*. Hendrik (geboren 13 februari 1887), en Gerlof Vogelzang (geboren 19 november 1883), woonplaats Scharl, visten met z'n tweeën op de 'halfgedekte zeilboot' (jol) vanuit Laaksum. De landelijke registratie op 15 augustus 1911 vermeldt de Kustvisserij: 'Haring en ansjovis visscherij, over de geheele Zuiderzee in 't bijzonder in den omtrek van

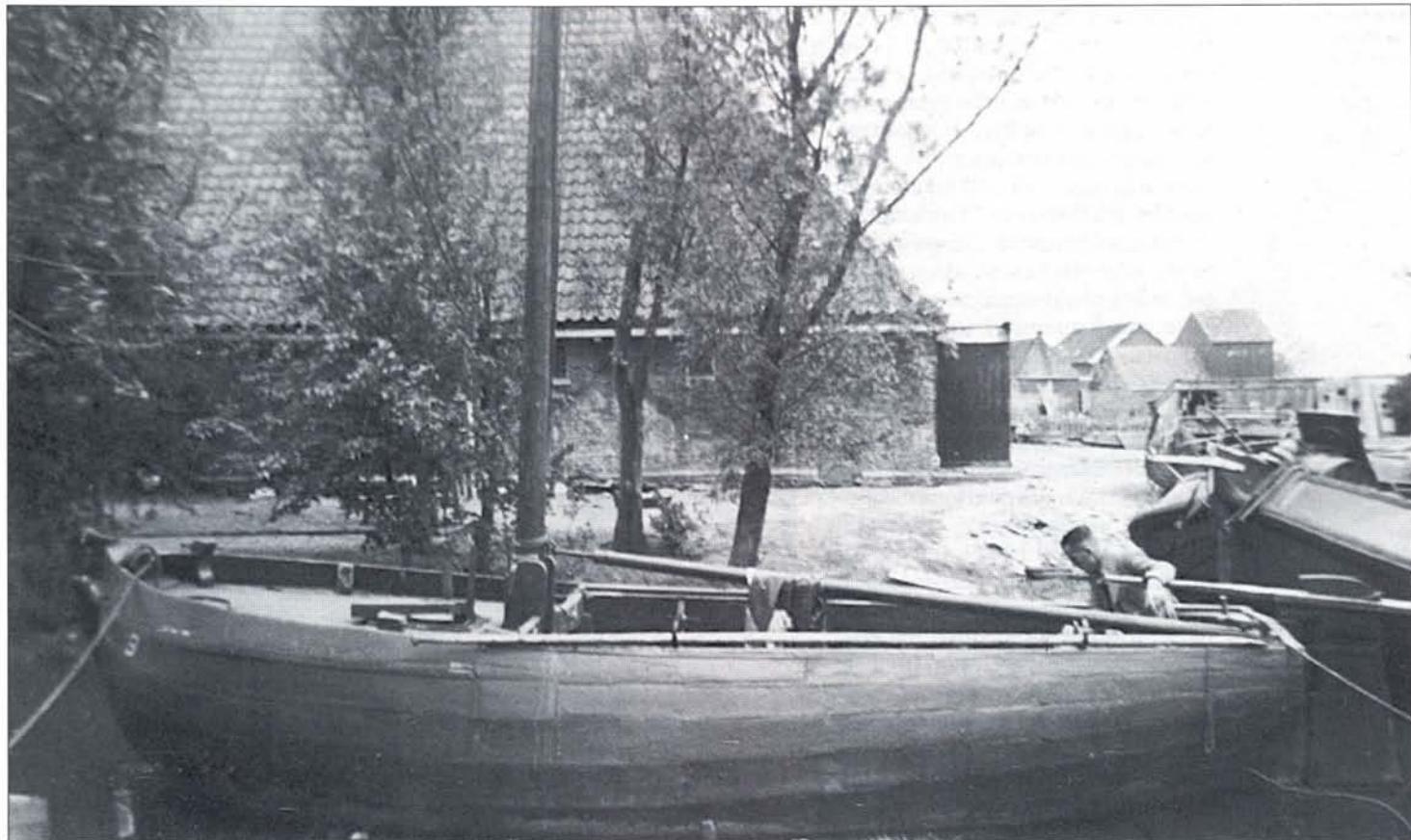
de kustplaatsen Laaksum, Marderhoek, Lemmer, Stavoren en Urk.'

Laaksum kreeg pas in 1912 een haven, daarvoor lagen de schepen voor de ondiepte 'op de ree', dat wil zeggen voor anker aan de oostkant van de huidige havenmond. De haven was klein en niet geschikt voor grote schepen. Als er een twintigtal jollen in de haven lag en bovendien nog een flink aantal bijboten dan was het vol. Met lagerwal en golflslag in de haven was het voor de vissers dikwijls een probleem om de schepen van elkaar af te houden om schade te voorkomen. Het onderhoud gebeurde als het enigszins kon in Laaksum. Als het hoog water was werden de jollen met mankracht wel op de wal getrokken voor onderhoud. Voor grotere klussen ging de jol ook wel naar de reparatiewerf van Jan Valk te Stavoren. Het onderhoud gebeurde tijdens Zuiderzee visserij in de winterperiode voordat de haringteelt begon (februari) en later met de IJsselmeer visserij in het voorjaar voordat de aalvisserij begon (april).

De jol had geen bun, de gevangen vis (haring) kwam onder de lanings of 'lanan'. De broers visten op haring,



Naast de HL 7  
vooraan ligt sw HL  
9 van Gerlof Vogel-  
zang. Foto Open-  
lucht museum Arn-  
hem, 1944.



ansjovis en bot met staande netten, terwijl op geep gevist werd met de zegen en op paling met hoekwant en fuiken. De vis werd verkocht aan viskooplui uit Lemmer en later ook Stavoren. De kooplui kwamen vroeger naar Laaksum waar de vis aan de haven verwerkt werd. De vissers voeren ook wel naar Stavoren, voor de afslag

In 1926 stopt Hendrik met vissen omdat hij met de komende afsluiting van de Zuiderzee het einde van de visserij verwachtte. Hij trouwt en begint een boerderijbedrijfje in Mirns.

Datzelfde jaar wordt er een motor in het vooronder geplaatst, een 20 pk, 4 cilinder T-Ford motor die start op benzine en als hij warm is wordt overgezet op tractorpetroleum. Gerlof vist vanaf nu met knechten of alleen en in de vakanties vaak met zijn neef Auke Vogelzang. Hij woonde in Laaksum op nr. 21 en heeft het nooit arm gehad, want hij was alleenstaand en kon bij wijze van spreke achter de vis aanzeilen, andere visafslagen bezoeken en dus langere tijd van huis zijn. Financieel had hij minder verplichtingen dan vissers met een (groot) gezin.

Op 26 juni 1933 wordt de vergunning doorgehaald met de stempeling 'wegens afsluiting van de Zuiderzee'.

Vogelzang is dan vijftig jaar oud en blijft doorvissen. Tijdens de oorlog, op 12 oktober 1942 is het schip opnieuw geregistreerd voor de 'IJsselmeer-visscherij'. Er is een vlet als bijboot en er wordt door twee mensen met snoekbaarsnetten en botnetten gevist op het zoete water van het IJsselmeer. Met palingfuiken en hoekwant vist hij in zijn eentje, als nevenbedrijf volgens de vergunning. Op 30 januari 1947 wordt de vergunning doorgehaald en ingeleverd omdat het schip te koop ligt. Hij krijgt een uitkering ingevolge de Zuiderzee steunwet. Gerlof is dan vierenzestig jaar oud, het schip ligt al een aantal jaren stil en zit in het stort (is bekleed met blik).

Via de bemiddelaar Glashouwer en de werf Zwolsman in Workum wordt het schip op 7 mei 1947 voor achttienhonderd gulden verkocht aan de heer Stants, van beroep graanfactor, uit Amsterdam.

Gerlof is in 1954, (71 jaar oud) getrouwd met zijn huishoudster mevrouw Thibaudier 'voor de erfenis'. Zij is nu 91 jaar en ik heb haar bezocht in het verpleeghuis waar ze woont. Ze voelde zich niet goed maar wist zich wel te herinneren dat haar man het schip had laten bouwen in Heeg (Gaastmeer, WvD).

Over de knechten zei ze: "Er zaten

rare bij" en "Hij had altijd goed gevist". Op mijn vraag of het schip belangrijk voor hem was antwoordde ze "Hij was er gek mee". Als huishoudster, 24 jaar jonger dan Gerlof Vogelzang, heeft ze waarschijnlijk weinig mee kunnen maken van wat er zich in de haven afspeelde. Maar van sommige zaken was ze misschien toch wel op de hoogte.

### Vervolg logboek 1947

Enige reizen naar Workum zijn noodig geweest om het schip zoover te krijgen, dat het voor Holland bruikbaar was!

Van de verbouwing zelf moest voor dit jaar al spoedig worden afgezien, omdat Zwolsman ten eenen male geen personeel kon krijgen om dat uit te voeren.

Het kostte al veel moeite om de motor eruit te halen en voor revisie bij Simonsma te krijgen, om te hellingen en te krabben en één maal te lakken, de mast strijkbaar te maken en verschillende kleinigheden te fixen die toch noodzakelijk waren, provisorisch banken achterin en twee kooien voorin.

Na veel telefoneren, schrijven en erheen gaan, waren we dan eindelijk zoover, dat de reis naar Amsterdam begonnen kon worden. Althans, we hadden met Zwolsman afgesproken, dat

1947, de HL 9 voor de werf van Zwolsman in Workum.

het woensdag 25 Juni 1947 zou gebeuren.

De schipper was vooruit gegaan, maar er was niets in orde, geen motor in het schip, geen zeilen eraan, geen vallen, niets had Zwolsman voor elkaar kunnen krijgen. Zelf in Workum want en vallen gekocht en uit Sneek blokken, sluitings en kousen laten komen en met de plechtige belofte van Simonsma, dat den volgenden morgen de motor erin kwam, maakte dat ik Douwe opbelde om maar te komen, want dat we donderdags wel zouden wegvaren. We moesten vrijdagavond in Amsterdam zijn, en bekeken donderdag al gauw, dat dat zonder schip zou worden, want ook donderdag kwam het werk niet klaar!

### Zaterdag 28 Juni 1947

Vertrokken! Fien, Douwe, Jan Willem Visser en de schipper weer om 6.30 naar Workum, overtuigd dat direct zou kunnen worden weggevoerd, maar het werd per saldo vier uur voor we de haven van Workum verlieten, uitgeleide gedaan door een heel stel zwemmende jongens op en aan het schip - op de motor - bestemming voorloopig Enkhuizen.

We hielden de naden in het voorschip goed in het oog, omdat die erg door droogte waren opengetrokken. Ziende, dat we het met hoozen makkelijk bij konden houden, stopten we de motor en gingen verder voor grootzeil en fok.  
(.....)

In Enkhuizen kon geen diner worden klaargemaakt - geen water ! Zelfs een bruiloftsmaal ging daarom in het Hotel niet dóór!!

Nog een glaasje bier en een wandelingetje, Fien en Douwe in het Hotel - Jan Willem en de schipper in het schip te kooi.

's Nachts wakker gehouden door bonken.

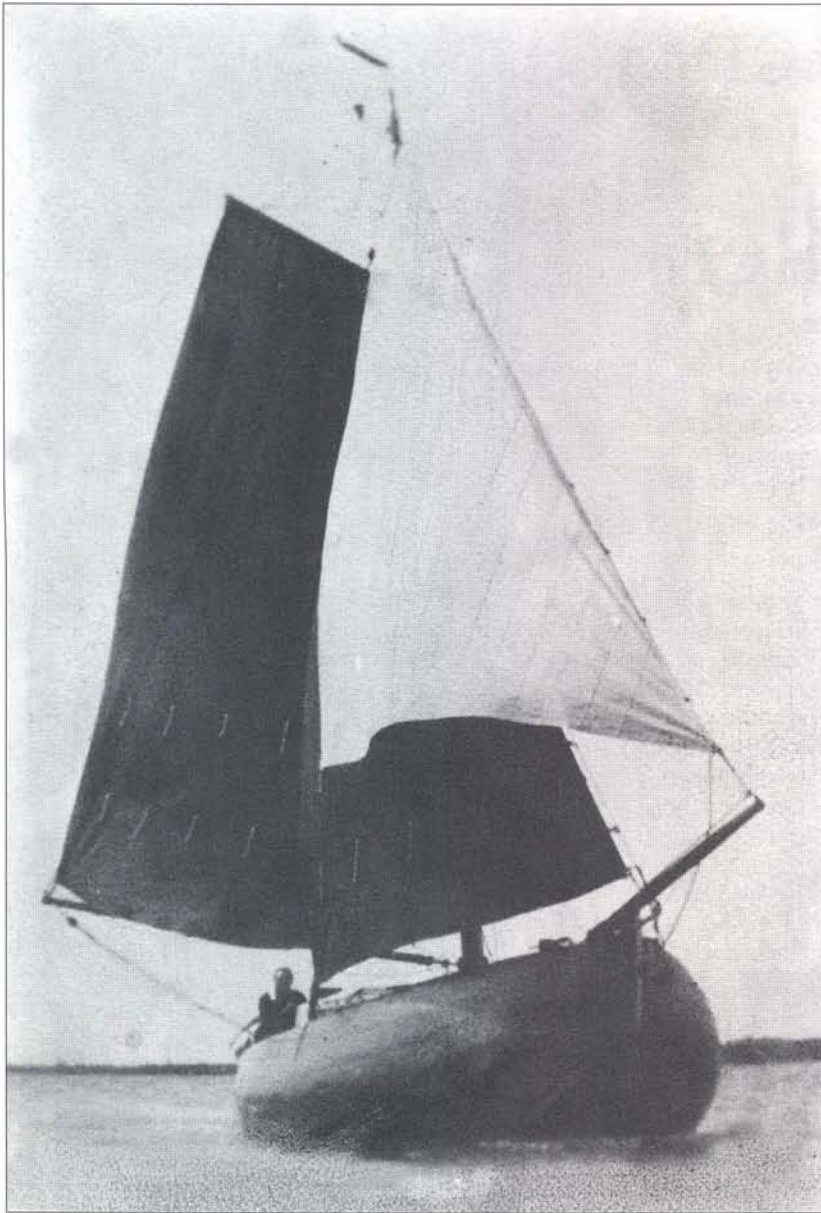
Dit was de eerste tocht die de familie Stants met hun nieuw verworven schip maakte. Vanuit Workum naar Amsterdam waar het schip zondag om 8 uur 's avonds in de Sixhaven achter het Centraal Station aanlegde.

De eerstvolgende tocht ging richting Muiden waar Oma werd opgehaald om het schip te bekijken. Vandaar werd met twee schepen verder gezeild.

### Vrijdag 29 augustus 1947

(.....) Tegen 1 uur verschenen Tom's gasten, Piet Boltjes en Hans Wertheim en zijn we met elkaar gaan spiegeleieren eten. Nadat ook de *Bolster* reisvaardig was gemaakt en haar kraanlijn gerepa-





reerd, werd om 3.30 uur losgemaakt en, met de *Bolster* op sleeptouw, op de motor uit de haven vertrokken. Nadat even was gevaren raakte het dekkleed van de motor tusschen de kamwielen van de magneet-ontsteking, waardoor de motor uitviel.

Dit was niet 1-2-3- te herstellen, dus losgegooid en zeilgemaakt. We kruisten samen de haven uit, doch na twee slagen raakte de *Bolster* bij de Oostelijke havendam aan den grond. Aangeboden om te helpen, doch onze hulp werd afgewezen.

Wij kruisten heen en weer om te zien of het lukte en inderdaad kwamen zij na hevig boomen vlot. Door een verkeerde manoeuvre liep de *Bolster* bij de eerstvolgende slag weer vast, maar nu met gang.

Na eenigen tijd werd onze hulp aanvaard en voeren wij er vóór de wind langs, terwijl een lijn werd overgegooid. Het lukte - en na een benauwd oogenblik of er nog een derde maal aan den grond geloopt zou worden, kwam men goed slaags en werd naar buiten gekruist. Afspraak was om samen op te zeilen en hetzij naar Elburg of Harderwijk te gaan.

Begonnen werd met een lange slag over bakboord tot Pampus. Toen over stuurboord om te zien wat aan te leggen was. De *Bolster* - met visschermans fok en verzwaarde kiel liep sneller en hoger aan de wind en raakte steeds meer voor.

Tegen donker, na zonsondergang, was zij nog slechts een stipje tegen de horizon en kon kennelijk Harderwijk aanleggen, wat voor ons niet mogelijk was.

Na overleg kozen wij van de twee mogelijkheden, nl. een slag over bakboord en dan over stuurboord naar Harderwijk - of afvallen en zuidelijker een haven aanloopen, de laatste en liepen om 8.45 u Spakenburg binnen.

Een hotel voor Douwe was niet te vinden, dus maakten wij een nieuwe matrassen-, deken- en kussen-verdeling en sliepen gedrieën aan boord.

*Met dank aan: Kees en Corrie Stants, Almere  
Auke Vogelzang, Bakhuizen  
Jan Visser, Stavoren.*

Noot: Uiteraard hebben we de oude spelling van de logboeken aangehouden. Laaksum werd de ene keer met ks de andere keer met een x gespeld. Friezen schrijven Laaksum en Wateralmanak en Hydrografie houden het op Laaxum. Voor de eenduidigheid hebben we in deze serie Laaksum aangehouden.



*Kuip met nieuwe zijbanken van de Vrouwezand in 1947.*