



De Stavorense jol „Trijntje“ van de schrijver van dit artikel

IJsselmeer bij ruw weer is het mij nog niet overkomen, dat ik niet kon winnen. Het is dan geen snel schip, doch het is altijd nog gekomen waar ik het wilde hebben. In hol water wenden is mij nog nimmer mislukt. Hoe het zou gaan als het werkelijk stormweer was weet ik niet; daarover kan ik niet oordelen, daar ik nog niet met zulk weer met mijn vaartuig op het IJsselmeer was.

Nu komen bij mij, na bovenvermeld ongeval, allerlei vragen op. Wat is er met dat scheepje gebeurd? Bezaten de opvarenden voldoende kennis van het vaarwater waarop zij zich begaven en waarop het drama zich heeft afgespeeld? Hadden zij behoorlijk ankergerie aan boord? Heeft motorpech of vallenbreuk hun parten gespeeld? Allemaal vragen die voor mij wel onbeantwoord zullen blijven.

Uit courantenberichten is op te maken dat de omgekomenen omstreeks 1 uur in de middag van de 23ste October l.l. uit het Nieuwe Diep (Den Helder) zijn vertrokken. Bij het nazien van de „Enkhuizer almanak“ bleek mij, dat het op voormelde datum des voormiddags om 10.30 uur hoogwater was op de rede van Texel. Ongeveer 2½ uur na het invallen van de eb heeft het vertrek dus plaats gehad. Op dat tijdstip heeft er vrij zeker een vliegende eb door Texelstroom en Malzwin getrokken, daar het die dag nog juist springtij ook was. Aanvankelijk was het blijkbaar nog kalm van wind. De opvarenden hebben het blijkbaar niet aangedurfd om direct over te steken naar de Texelse wal. Waarschijnlijk waren ze bevreesd om naar buiten te worden getrokken en zijn daarom langs de zuidwal gegaan. De wind nam steeds toe uit westelijke richting en toen...., ja, wat is er toen gebeurd? Zijn ze op de rug tussen Malzwin en Balg verzeild geraakt? Of zijn ze in de Bollen van de Scheer- of op de Boschplaat aan de grond geraakt en volgeslagen of lekgeslagen op één van die muursteile en betonharde banken in die buurt?

Of de ondergang van dat scheepje een maatstaf is voor de zeewaardigheid van de Stavorense jol in het algemeen lijkt mij twijfelachtig. Immers ieder ander jacht had veel kans op ondergang gelopen op zo'n gevaarlijk vaarwater en onder zulke slechte omstandigheden. Zo her-

Over zeewaardigheid van de Stavorense Jol

ALS eigenaar en gebruiker van een tot pleziervaartuig verbouwde Stavorense jol, die vóór het afsluiten van de Zuiderzee werd gebruikt voor de haring- en ansjovis-visserij, ging een rilling door me, toen ik het vergaan van een dergelijk vaartuig op 23 October 1949 hoorde.

Was dan toch de zeewaardigheid van bovengenoemd soot vaartuig niet zo groot als vele vissers beweren? Of was die zeewaardigheid zelfs klein te noemen?

Mijn ondervinding, die ik opdeed in het twaalfjarig gebruik van zo'n scheepje, is steeds goed geweest. Ik heb meermalen met ruw weer op het IJsselmeer gezeild.

Met ruime wind en met half wind en ook bij-de-wind. Ik krijg met ruw weer en hol water steeds het gevoel een zeewaardig scheepje onder mijn voeten te hebben. Voor de wind, in hol water, is steeds opletten geboden, opdat het zeil niet omslaat, maar.... bij welk vaartuig is het dat dan niet? Bij half wind stuurt het wat zwaar, vooral als de watertank, die 180 liter water kan bevatten en voorin ligt, pas gevuld is. Door de zeilschoot wat te vieren en de fokkeschoot wat door te zetten, is dat euvel wel wat te verlichten. Bij de wind ligt het vaartuigje vrij goed op het roer, doch blijft bij ruw weer wat loefgerig. Bij laveren op het

inner ik mij een reisverhaal van een jacht van de Marine-Jachtclub. Dat jacht ging met harde Z.W. wind, naar ik meen, ook tegen de achtereb uit het Nieuwe Diep met bestemming Den Oever. Dat jacht verzeilde op bovenbedoelde rug tussen Malzwin en Balg. Tot geluk van de opvarenden kwam een tjalkschip hulp bieden en het gelukte, na veel gemartel; de schipper van het jacht (ik meen een luitenant ter zee) bracht zwemmende een lijn naar de tjalk en kon nog op het nippertje het jacht weer bereiken. Het gelukte dit in vlot water te brengen en in de richting van het Nieuwe Diep op te slepen. Daar zijn ze toen onder de zuid-

wal ten anker gegaan en na de boel te hebben geklaard, zijn ze later met het doorkomen van de vloed weer op weg gegaan naar Den Oever. De wind kromp en wakkerde. In het Malzwin werd het zo goed als in de wind naar Den Oever. Hoe het verloop precies is geweest, weet ik niet, maar ten slotte zijn ze op het nippertje door een torpedoboot, die ter redding was uitgegaan in de buurt van de Javaruggen opgepikt en binnen gebracht. De vallen waren hopeloos door elkander gewaaid. Een totaal ontredderd schip. Toch was dat jacht als zeewaardig te beschouwen.

Persoonlijk heb ik kennis gemaakt met de meergenoemde rug tussen Malzwin en Balg. Dit is ongeveer vijftig jaar geleden. De situatie daar ter plaatse zal in die halve eeuw wel iets gewijzigd zijn. Volgens de kaart zijn echter die ruggen en geulen in hoofdzaak onveranderd.

Ik oefende toen met een botter de visserij op alikruiken uit op de wierwaarden benoorden Wieringen (de Waddenzee). Op zekere dag kwam ik van de waard met bestemming de Haukus (Wieringen). Ik was, toen de eb inviel, van de waard (bij het Zuid-Oosterrak) vertrokken. De wind was ongeveer W. ten Z. met een topzeilskoelte. Bewesten de ton van het Burgtzaand verliet ik de Texelstroom en koerste door de Bollen van de Scheer over B.B. bij-de-wind op bovenbedoelde rug tussen Malzwin en Balg aan. Nu was het mij bekend, dat ik, ook bij laag water, die rug tussen de 1e en 2e zwarte ton kon oversteken, om dan langs de zuidwal, tegen de eb, het Amsteldiep te bereiken. Het was slecht zicht. Er was geen land te zien. Ik vergiste mij in de tonnen en kwam tussen de 2e en 3e ton op die rug aan. Dicht bij die rug gekomen leek het water daar op die rug erg raar te doen. Ik stak uit met een haak van ongeveer 18 voet lengte: „geen grond”. Ik was toen 30 à 40 meter van de rug verwijderd. Nog eenmaal uitsteken, geen grond, doch meteen liep de botter met een harde stoot aan de grond. Als een muur zo steil en ook zo hard bleek die rug te zijn. Hoewel er zo te zien weinig zee stond (het was nog steeds een topzeilskoelte) stootte de botter zo geweldig, dat alles stond te trillen en te schudden. Er trok zoveel stroom dwars over die rug, dat de botter er achterstevoor op kwam te zitten.

Een grote angst beving mij. Er was geen enkel ander vaartuig te zien. Het duurde nog 1½ à 2 uur eer de vloed opkwam. Ik vreesde, dat eer de vloed er zou zijn mijn oude botter zodanig lek zou zijn, dat hij er, bij vlot worden, bij neer zou zinken. Een veertienjarige jongen, die mijn knecht was, begreep mijn angst niet en vond het stoten, trillen en schudden zelfs leuk. Na bovenmenselijke inspanning wist ik, door middel van duwen met een boom weer van die rug af te komen. Het (angst-) zweet druppelde van mijn gezicht. Ik was later zo bang voor die rug, dat ik mij daar altijd aan de betonning hield en nooit weer er dwars over ben gegaan. Ik had een hevige angst voor die omgeving te pakken gekregen.

Ik had dan ook niet die Zondag 23 October 1.1. met mijn Stavorense jol op die tijd van het Nieuwe Diep naar Texel gedurfd, midden in zo'n felle eb en met

een vuile lucht. Geen bezwaar had ik gezien om bijv. 's morgens 9 uur met de achtervloed de reis te maken. Er was dan een strijkend tij met de westelijke wind, dus weinig zeegang en een snelle overtocht zou zo goed als verzekerd zijn.

Nog een ongeval met een Stavorense jol ligt mij vers in het geheugen. Dat ongeval kostte ook aan twee mensen het leven. Het had plaats bij de Paardenhoek, even benoorden Uitdam. Die Stavorense jol vertrok met een zuidelijke wind uit Muiden, met bestemming Volendam. De klui fok werd bijgezet. De wind wakkerde snel. Sneller dan de bemanning zich waarschijnlijk realiseerde, daar het voor de wind ging. Alles ging goed tot bij de Paardenhoek. Daar ging het voor de wind om (gipen). Of dat gipen onverwachts gebeurde weet ik niet. Waarschijnlijk wel. Dit laat zich vermoeden, daar fokkeschoot en klui fokkeschoot beide later nog over stuurboord vaststonden. Dat ieder ander vaartuig, dat niet beslist ontkenterbaar is, bij een dergelijke handeling ook grote kans zou lopen te kapseizen, is duidelijk. Later werd mij gezegd, dat bedoelde jol nogal hoog getuigd was. Een visser van Uitdam beweerde, dat de mast tot aan de wolken reikte. Ook bij dit ongeval speelde het al of niet zeewaardig-zijn geen rol en was een ongelukkig toeval, onkunde of roekeloosheid de oorzaak waardoor het fout liep.

Toch hebben deze beide ongevallen er zeer zeker toe bijgedragen om de reputatie van de zeewaardigheid van de

Stavorense jol bij veel pleziervaarders in twijfel te brengen. Ik twijfel echter nog niet aan de zeewaardigheid van de soort. Ik put die mening uit eigen ondervinding en uit ondervinding van vissers, die met dat soort scheepjes hebben gevist.

Nu dient wel in het oog te worden gehouden, dat er nogal verschil bestaat tussen de grootte van Stavorense jollen. Mijn jol is een ijzeren, 6,40 meter lang, 2,80 meter breed bij een diepgang van ongeveer 90 centimeter. Er zijn er van 5,40 meter lang, maar ook van 8,50 meter en misschien nog wel groter. Ook maakt de toestand van het tuig en het want enz. verschil. Als het er op aan begint te komen, spreekt dat alles een woordje mee.

Nu is het niet zo, dat er met een Stavorense jol maar raak gezeild kan worden op IJsselmeer op Waddenzee. Er moet altijd met de nodige zeemannschap gehandeld worden. Maar dat moet toch bij elk ander vaartuig ook!

Bij elk ongeval met een pleziervaartuig op het IJsselmeer of de Waddenzee wordt de zeewaardigheid van het betrokken vaartuig besproken en becritiseerd. Veelal zijn het echter onvoorziene omstandigheden, die schuld hebben.

Zo was ook het ongeval met de Regenboog „Piet Hein” in de Rel bij Enkhuizen. Een Regenboog kan volgens mij wel op het IJsselmeer zeilen, mits de schipper kan varen en de nodige voorzichtigheid betracht. Was de „Piet Hein” niet lek geweest door uitdrogen, waardoor veel water binnenkwam, dan was er niets

„Trijntje” onder zeil en voor de wal



gebeurd. Door dit lekwater verloor het scheepje zijn zeewaardigheid met het bekende noodlottige gevolg.

Er is wel eens beweerd, dat ieder schip zo zeewaardig is als schipper en bemanning dat zijn. Een bewering waar ik volkomen mee instem. Immers, ieder schip heeft zijn deugden, maar ook zijn gebreken. Iemand die varen kan, zal spoedig de deugden en gebreken door hebben en zal daar rekening mee houden en er naar handelen.

Mij is het een raadsel dat er in de zomer op het IJsselmeer niet meer ongelukken gebeuren met pleziervaartuigen. Als men ziet wat er 's Zaterdag en 's Zondags de Oranjesluizen uit en het IJsselmeer opgaat, dan houdt men zijn hart vast. Dat alles gewoonlijk toch nog op zijn pootjes terecht komt, kan er mijns inziens aan worden toegeschreven: 1e. dat bij opkomend slecht weer allicht een vluchthaven is te bezeilen; 2e. dat er, als zij met opkomende harde wind beneden alles raken, allicht een „Scholle-vaar” van de heer W. Bruynzeel of ander flink zeiljacht of zeewaardige motor-kruiser in de buurt is, om de aspirant-schipbreukelingen een touwtje op te gooien en ze in veilige haven binnen te slepen, om ze voor de ondergang te behoeden.

De Zondag na de vlootschouw was ik met mijn Stavorense jol in Enkhuizen. Wij waren met drie man aan boord, met ons drieën 212 jaren tellende, n.l. 72, 72, 68. Aan levensjaren dus geen gebrek. Wij besloten naar Lemmer te gaan. Er woei die dag een flinke bries uit het

N.N.O. Toen we de haven uitliepen, zeilde voor ons in het Krabbersgat zo'n aspirant-schipbreukeling, die ook blijkbaar om de Noord wilde. Het was een kleine overnaadse sloep met een kajuit-opbouw van „Amsterdams model” (overal flinke stahoogte). Die sloep was de haven uitgesleept door een groot jacht, dat westwaarts wegging. De eerste gang liepen wij al flink boven de sloep langs en we draaiden tegelijk voor de strekdam van het Krabbersgat. De sloep lag erg scheef en voerde blijkbaar te veel zeil. Bij het wenden liep de fokkeschoot erop vast; toen het vaartuig vol viel, dachten wij dat het zou kapseizen. Dit gebeurde echter niet, hoewel hij bijna plat lag. Eindelijk wist een der opvarenden naar voren te komen en de fokkeschoot te klaren. Langzaam rees het vaartuigje weer op. Ze kozen de verstandigste weg, vierden de schoten en verdwenen in westelijke richting. Dit speelde zich af in het Krabbersgat. Hoe het verloop geweest zou zijn als het buiten de dammen van het Krabbersgat was gebeurd bij die stijve bries??? Mogelijk was de Enkhuizer reddingboot van de N.Z.H. Redding-Mij. wel in haar Zondagrust gestoord om die tobbers van het Enkhuizerzand te halen en binnen te brengen, zo niet erger.

Ik zou nog wel door kunnen gaan met het ophalen van ervaringen op het IJsselmeer, met mijn Stavorense jol opgedaan. Ik eindig echter met mijn overtuiging uit te spreken, dat een goede Stavorense voldoende zeewaardigheid bezit om het IJsselmeer en de Waddenzee te bevaren,

mits met toepassing van de nodige zee-manschap.

J. C. KOSSEN.

Zaandam, Januari 1950.

Naschrift van de Redactie.

In grote trekken ben ik het wel met de heer Kossen eens. Ervaring, op de Zuiderzee opgedaan met drie verschillende Staverse jollen, heeft mij echter geleerd, dat er zeer veel verschil bestaat in de gedragingen van de verschillende boten van dit soort. Ook is mijn overtuiging, dat er omstandigheden van wind en zee kunnen zijn en dat die betrekkelijk gauw ontstaan — waarbij men zich met een Staverse jol, misschien een enkele zeer goed bezeilde daargelaten, niet van lagerwal kan vrijkruisen. Ik heb het herhaaldelijk gehad, dat zo'n jol niet door de wind wilde, wanneer er wat zee stond, en dat we een „vlak stukje” moesten afwachten om te draaien. Op lager wal zijn zulke „vlakke stukjes” niet te vinden! Het zal de bekwaamheid van de schipper moeten zijn, die zorgt dat zijn boot niet in die gevaren komt, en daarmee komen we op het oude chapter, dat ook door de schrijver wordt aangesneden, dat de zeewaardigheid van een schip in hoge mate afhankelijk is van de geschiktheid van de bemanning.

Hoe het zij, ik acht een waarschuwing tegen de opvatting, dat elke Staverse jol als een zeer zeewaardig vaartuig beschouwd moet worden, zeker op haar plaats.

J. L.