

De verbouwing van een oude Stavorense jol

De bootbouwer R. van Schooneveld te Bovenkerk was zo vriendelijk ons iets te vertellen over de verbouwing van een oude Stavorense jol, dat wij hier laten volgen:

Mijn principaal was enige jaren geleden in de watersport nog een volstrekte beginneling. Om ondervinding op te doen, kocht hij een niet te dure kajuitschouw. Hij zeilde daar een poosje mede en was toen volledig voor de watersport gewonnen en wel in het bijzonder voor de zeilerij. Hij besloot daarom tot aanschaffing van een schip over te gaan voor definitief gebruik. Dit moest zijn een houten schip, ouderwets type, geen vaste kiel en geen zwaarden.

Door deze verlangens werd als 't ware een Stavorense jol als het gewenste schip aangewezen. Wij hebben daarop geprobeerd, om een gereed schip te kopen, maar zijn daarin niet geslaagd. De aangeboden jollen waren te duur of te slecht, of beide tegelijk. Mijn opdrachtgever besloot daarom, een nieuw schip te laten bouwen.



Ik kwam evenwel op de gedachte, om een bestaande jol geheel te vernieuwen. Ik zag daarin verschillende voordelen. Ten eerste behoeften wij geen tekening te laten maken. Ik had voorts geen spantevloer, noch mallen nodig. Verder konden wij uit de aangeboden oudjes het mooiste model zoeken en dat hebben wij gedaan ook.

Wij hadden in Friesland een oude jol gezien, vrijwel vergaan, maar met een pracht model. Ook de afmeting was zoals wij zochten: circa 7.50 m lang.

De jol was, als schuilplaats en bewaarplaats voor de vangst, in gebruik bij een dichtzetvisser aan het Heeger meer. Het dek was eruit gesloopt en voorop was een hut gebouwd met stahoogte, wat wel een beetje vreemde indruk maakte. De mast stond er evenwel nog op en deze bleek, na schoonmaken, nog vrij nieuw en van Amerikaans grenen. Het zeil (St 6) was er ook nog, evenals de giek en de gaffel.

Met behulp van een Penta buitenboordmotor op de kanalen en zeilende over het IJsselmeer zijn wij — met kloppend hart — van Friesland naar Bovenkerk gevaren.



Nadat het schip in de werkplaats was gezet, bleek ons bij onderzoek, dat een gedeelte van het vlak, evenals de kielbalk, nog goed was. Nadat alles goed geschoord was, heb ik de rest van het casco geheel vernieuwd, waarbij ik van de gelegenheid gebruik maakte om het geheel circa 10 cm hoger op te bouwen. Steven en spiegel vernieuwde ik natuurlijk ook. De doft kwam op dekhoogte, waardoor een ruime doorgang van de kajuit naar het vooronder ontstond. Het dek en de opbouw werden gemaakt van peroba de campos. Dit leek mij veiliger, met het oog op krimpen en scheuren. Over inrichting en betimmering van de kajuit valt niet veel te vertellen. Om een ruime kajuit en kuip te krijgen, maakte ik de afscheiding tussen kajuit en vooronder aan de voorkant van de doft. In de kajuit kwamen twee kooien ieder 1.90 m lang en 70 cm breed.

Voorts een kast met pompcloset aan bakboord en een kast met kookplaat aan stuurboord. De mast draait onder het dek en is zo geballast, dat strijken en zetten gemakkelijk door één man kunnen worden verricht.

Op de dekbalken kwam eerst een plaat hechthout en daarop lijmden ik stroken peroba de campos van 5x2 cm. Daar-

door kreeg ik een licht en absoluut waterdicht dek. Ook het dak van de kajuit behandelde ik op dezelfde manier, maar natuurlijk met bredere delen. Nog een voordeel van deze werkwijze is, dat men een mooie naadloze onderkant krijgt.

Als hulpmotor plaatsten wij een lichte Samofa luchtgekoelde dieselmotor. Deze vond een plaats aan bakboord, onder de bank in de kuip. Wij gebruikten geen koppeling, maar een omkeerbare schroef van Verhey. De overbrenging geschiedt door middel van een viervoudige V-snaar.

De aanvoer van lucht vindt plaats door een opening in de bank, terwijl de afvoer door de geopende poort in de W.C. gaat. Deze constructie voldoet goed. Zelfs na urenlang gebruik gaf de koeling geen moeilijkheden. De brandstoftank plaatsten wij in de W.C.-kast onder het gangboord. Wij hebben een tandradpomp gemonteerd voor koeling van de uitlaat en als lenspomp.

De kiekjes geven een indruk van het resultaat van ons werk, dat in het geheel ongeveer 2500 arbeidsuren vergde.

Tot zover de bouwer. Het is verheugend dat dankzij zijn inzicht en vakkennis een oude Stavorense jol tot nieuw leven werd gebracht.

L.