

Staverse jol met veel verrassingen

TEKST: WIM DE BRUIJN
FOTO'S: THEO KAMPA

Op de Beurs Klassieke Schepen 2007 maakte ik al de afspraak om een artikel te schrijven over de door De Scheepsbouwers Maritiem uit Werkendam geëxposeerde Staverse jol omdat het scheepje vol zat met innovatieve ontwikkelingen. Het duurde een jaar, maar hierbij los ik de belofte in. Na een middag aan boord was ik enthousiast over het stoere scheepje. Dit jaar bent u ook weer welkom aan boord op 7, 8, en 9 november in Enkhuizen.

Jan Kleijwegt van De Scheepsbouwers Maritiem kan behalve op de timmerlieden en lassers, ook rekenen op de assistentie van zijn vrouw Nel, dochter Danielle en schoonzoon Gerrit. Zo is het een echt familiebedrijf geworden. Ze bouwen regelmatig Staverse jollen in de maten van 7,00 m visserman, 8,00 m kajuit en 9,00 m visserman en kajuituitvoering. Daarnaast zijn er snijpakketten beschikbaar voor een groot aantal schepen, zoals Stevenvletten in de maten van 12,45 m, 13,50 m, 14,40 m en 14,65 m, de Mooie Nel van 9,50 m (ook op de Beurs Klassieke Schepen 2008 te bezichtigen), Gillissen spitsgatkotters, Roskilde, Speelmanskotter en verschillende typen ronde en platbodemjachten. Het voordeel is dat, wat er niet is, gewoon door Dennis wordt ontworpen en uitgevoerd tot en met het uitwerken van het snijpakket. Alle disciplines zijn in het bedrijf aanwezig.

Jan Kleijwegt vertelt: "Wij hebben als familie (opa, oma, kinderen en kleinkinderen) en als bouwers van Staverse Jollen destijds gekozen voor een 8 meter jol, omdat dit type onder de klassieke schepen voor al onze wensen het hoogste scoort. De keuze viel op de Staverse Jol 800 van het ontwerp Gipon, omdat wij dit de mooiste vinden. Hiervoor was een casco beschikbaar dat wij op een aantal punten hebben aangepakt. Voor de goede orde; we bedachten niets nieuws, maar pasten alleen alles toe wat in de praktijk van klassieke schepen bouwen al bekend was." Maar het geheim zit hem in de combinatie van al die vele kleine details die een schip tot iets bijzonders maken.

Al bij het aan boord stappen valt de lak op het houtwerk op. Alles is behandeld met vele lagen Coelan en na twee seizoenen ziet het er nog als nieuw uit. Het geheim zit hem in het schuren tussen de lagen met korrel 80 en nooit het hout of de laklagen afnemen met terpentijn, anders gaat het echt fout. Kleijwegt is er razend enthousiast over.

In de kuip zien we een overloop met robuuste korvijsnagels en in de vorm gelijmde bokpoten, die blijven drijven. Onder het helmhout zit een Belship tafel met een draaibare arm, die ook aan de kajuitafel gekoppeld kan worden. Onder de bank tegen de spiegel is een gasbun gebaseerd op twee campinggasflessen (één fles in drie weken vakantie incl. overgebruik). Ernaast is opslag voor de grootschoot die kan drogen bij de hetelucht kachel die er ook is gemonteerd. Alle bankkleppen zijn voorzien van uitzetijzers, zodat je bij een schommelend schip nooit een bankklep op je vingers krijgt als je iets in de bank

zoekt. De bankkleppen zijn zo gemaakt dat ze voortdurend ventilatie toestaan, maar er kan geen water onder de klep komen. Aan stuurboord is een vuldop onder de bankklep gemaakt met er omheen een bakje om overlopende dieselolie op te vangen, zodat het in de bank geen knoeiboel wordt (foto8). Aan bakboord is een handdouche met lange slang en warm en koud water onder de klep. De kuipvloer afwerking is geheel dicht zodat er geen Lego steentjes e.d. door de vlonders kunnen glijden. Aan de spiegel is een opklapbare zwemtrap met drie treden onder water.



Werfnieuws

We lopen door het gangboord naar voren. Halverwege zit een niet gebruikte bakstag bevestiging waartegen een half oog is gelast. Het is een ideale middenbolter om bijvoorbeeld in een sluis aan af te meren (foto 9a en 9b). Op de nagelbank bij de mast zijn de vallen geborgd, door middel van een gat in de bank en een knoop in het eind, zo kan het halende part nooit meer halverwege de mast bungelen (foto 6).

Heel handig is de spudpaal naast de mastkoker. In de vaarpraktijk op binnenwateren biedt zo'n spudpaal vele voordelen. Je kunt er de boot tijdelijk mee fixeren als je voor een brug moet wachten. Je kunt hem 's nachts gebruiken in plaats

van een anker. Uiteraard moet het water niet te diep zijn. In de romp is een dikwandige pijp gelast. De paal van azobé is voorzien van een metalen handvast en een haallijn. Je haalt bij het wegvaren de paal simpel omhoog en fixeert hem met een stalen pen. Mocht de paal onverhoopt breken, dan haal je bij een tuincentrum voor € 12,- een nieuwe paal (foto 10a en 10b).

De onderdeks strijkbare mast met contragewicht maakt het strijken eenvoudig. Er is echter een waterdichte aansluiting gemaakt tussen mastvoer en mastkoker. En dat is bijzonder!

Het draaipunt van de kluiverboom zit op één lijn met boegstagputtings zodat je de boom kunt toppen, nadat het waterstag is losgemaakt. De boeg-

stagen fixeren de boom bij het omhoog trekken. Om halsbrekende toeren te voorkomen bij het aanslaan van de fok, kun je het voorstag even losmaken en naar achteren trekken. Er gebeurt niets want de mastvoet is geborgd. Als we naar boven kijken zien we dat de vleugel geklemd zit in het vleugelhek, dus geen gepruts met draad en naald meer (foto 11).

Interieur

De ingangstrap is tevens uitgevoerd als zitplaats met eronder de afvalbak. De tafel uit de kuip kan aan de kajuitafel worden aangekoppeld zodat er zittend aan tafel kan worden gegeten. Dat geldt ook voor de opklapbare kleppen aan de kajuita-



fel. Ze zitten precies op eetniveau (foto 2). Er is een zelflozend/zelfreinigend vuilwatersysteem, zonder techniek. Dus het werkt altijd. De Scheepsbouwers Maritiem hebben trouwens een brede ervaring in het inbouwen van vuilwater-tanks en het vinden van ideale oplossingen. Boven de kaartentafel zit het motorpaneel. Er is een ruime L-vormige kombuis met warm en koud water. Onder het gangboord is een royale koelbox in het kombuisblad gemaakt (foto 3). Boven dit gedeelte is een zo groot mogelijk schuifluik: ideaal bij mooi weer. De houtscheepmakers hebben alle registers open getrokken en maakten een prachtige klassieke mahoniehouten betimmering met veel panelen

en profielen. Alles is zeer sfeervol en je waant je in een veel groter schip (foto 1). De afmetingen van kooien, banken en toilet-ruimte zijn gebaseerd op senioren en junioren gebruik. Omdat er ook met baby's wordt gevaren is er een wegneembare valbeveiliging voor de kooien (foto 7). In het vooronder zien we een tweepersoons kooi aan bakboord, een dwarskooi en aan stuurboord nog een kooi. Verder is er veel kastruimte en een ruim toilet met brede deur in de kajuit. Voor een aangenaam verblijf is er een hete lucht verwarming met extra uitstroommond in toilet ten behoeve van het drogen van zeilkleding. Er is een gescheiden 12 volt boordnet, eventueel

te koppelen door middel van derde hoofdschakelaar. Deze jol was tevens uitgevoerd met een 220 Volt omvormer zodat ook op de laptop kan worden gewerkt. De kiel is uitgevoerd als dooskiel, zodat er in de kajuit en het vooronder een koele berging voor proviand is. Het gehele casco is geïsoleerd en er wordt 's zomer en 's winters mee gevaren dankzij de hete lucht verwarming) Er wordt met deze Stavense Jol *Baloe* al twee jaar intensief gevaren door heel Nederland door de familie Kleijwegt (foto 5). Je merkt overal aan dat het schip met liefde voor het vak is gebouwd en dat er vele jaren ervaring in de jachtbouw in is verwerkt.



Voor meer info kijk op www.descheepsbouwers.nl of maak een afspraak op 0183 503 291 en ga naar Steurgat 3b in Werkendam.

