

# Genieten van een 50-jarige Losbol

Volgend jaar is de 7 meter lange Enkhuizer bol *Losbol* 50 jaar oud. Freeke en Jan Jaap van Putten zeilen alweer 27 jaar met veel plezier met deze bol, aanvankelijk samen met hun drie opgroeiende kinderen. Een verhaal over Enkhuizer bollen, het ontstaan, de inrichting, het onderhoud en vooral het plezier van het zeilen ermee.

Tekst en foto's: Wim de Bruijn



**M**et als bouwjaar 1969 wordt volgend jaar de vijftigste verjaardag van de *Losbol* gevierd. Het was Jan Kooijman die in 1964 aan ontwerper J.K. Gipon opdracht gaf om een Enkhuizer bol van 7 meter lengte te ontwerpen. Kooijman wilde een scheepje met ronde boeg, geschikt voor een bemanning van vier personen. De accommodatie moest vier slaapplekken bevatten, een apart vooronder, een aparte toiletruimte en een zelflozende kuip met eronder een binnenboordmotor. Het scheepje moest fraai van lijn zijn maar, vanwege de prijs, beperkt van afmetingen. Gipon koos voor het type van de Enkhuizer bol. Hij kende dat type goed, omdat zijn zwager, Hein Kersken jr, voor de oorlog een houten Enkhuizer bol had gehad. Dat scheepje was omgebouwd als jacht, de bun was verwijderd en de tuigage verbeterd. Gipon bleek daarom in staat om aan zijn ontwerp het originele karakter van de Enkhuizer bollen mee te geven.

## Jachtbouw Kooijman Zwijndrecht

Jan Kooijman had in 1964 nog geen ijzerwerker, Siem de Vries kwam pas later in beeld. Daarom werd de opdracht voor de bouw van de romp gegeven aan Willem van der Torre, eigenaar van Jachtwerf Delta in Brielle. Jan Kooijman bouwde de casco's, toen nog in Zwijndrecht, af. Nadat het eerste schip, dat de naam *Cadans* kreeg, was afgebouwd werd het in 1965 geëxposeerd op de HISWA-tentoonstelling. Er was veel belangstelling voor en uiteindelijk werden er daarna nog veertien 7 meter lange bolletjes gebouwd. Al snel kwam er vraag naar een iets ruimere uitvoering. Van de toen ontworpen 7,35 m Enkhuizer bol werden er nog eens achttien exemplaren gebouwd! Een unicum voor die tijd. Zeker als je beseft dat eigenlijk de meeste, zo niet alle, van deze bollen nog in de vaart zijn. Inmiddels was Jan Kooijman gaan samenwerken met Siem de Vries. In Deil startten ze toen de werf Kooijman

& de Vries, zodat ze nu zelf ook de casco's konden bouwen. In totaal werden daar, en later bij Ted van Rijnsoever die de werf van Jan Kooijman overnam, en niet te vergeten de jachten die Siem de Vries samen met Jan Kleijwegt op hun werf "De Scheepsbouwers" in Werkendam bouwden, meer dan duizend ronde en platbodemjachten in maar liefst twaalf typen en vele modellen en lengtes gebouwd. Dat was ook de tijd dat je een casco, al dan niet met afbouw pakket, kon kopen en zelf als amateurbouwer kon afbouwen. De werf gaf zelfs afbouw cursussen. Deze glorie tijd in de bouw van ronde en platbodemjachten duurde tot begin jaren tachtig van de vorige eeuw. Daarna begon de economie te haperen, voerde de overheid bezuinigings rondes door en liep de rente voor leningen op tot wel 12%. De hausse was toen snel voorbij. Toch krabbelden de werven weer op en tot 2008 werden op verschillende werven regelmatig ronde en plat-



#### SCHIPPERS VAN DE KRING

In de komende Spiegel kunt u kennismaken met rond- en platbodemzeilers die lid zijn van de Schipperskring Kooijman & de Vries en Van Rijnsoever (SKVR). Dus varen ze ook met een schip dat op een van deze werven is gebouwd. Vaak varen ze er al vele jaren mee en zijn ze eraan verknocht geraakt. In deze eerste aflevering ontmoeten we Freeke en Jan Jaap van Putten uit Zwolle die al 27 jaar met hun 7 meter lange Enkhuizer bol *Losbol* zeilen. Vanuit hun ligplaats in Friesland is het Wad relatief dichtbij. Daar zijn ze – zeker na hun pensionering – dan ook regelmatig voor langere tijd te vinden.

links: Onder gunstige omstandigheden is een snelheid van soms meer dan 5 kn goed haalbaar. (Foto Rob Thuis)

onder: Het interieur van de *Losbol*. Veel ruimte voor een scheepje van 7 meter lengte

bodemjachten gebouwd. Zij het in veel minder typen en modellen omdat elk type aan de nieuw geïntroduceerde CE-normen moest voldoen en dat kostte toen voor elk type rond de 7000 euro. Dat loonde alleen voor modellen waar meerdere exemplaren van konden worden gebouwd.

#### Bollen

De meeste Zuiderzeehavens hadden elk hun eigen type kleine vissersvaartuigen. Zo kennen we Wieringer, Makkumer, Workumer, Vollenhovense en Enkhuizer bollen. De nu nog bekendste, weliswaar als jacht gebouwde, houten Wieringer bol is de 7,60 m lange *Eudia*,

had. Dat zorgde voor een maximale “sta”hoogte in de kajuit. Bovendien was de bouw met een plat vlak goedkoper. Later werden bij andere typen, zoals de Vreedenburg schokkers, vlakplaten van meer dan een centimeter dik toegepast. Je had dan tevens een stevig ballastdeel onder in het schip. De boeïsel van de Enkhuizer bollen zijn relatief breed, maar dat zien we ook op de originele tekeningen van Stapel terug. De voorsteven is gebogen, net als bij een botter. Dit in tegenstelling tot de Vollenhovense bol waarbij de steven bijna verticaal eindigt.

#### Inrichting

Omdat het voorschip direct vol is, zoals bij een Lemsteraak, kon een ruime tweepersoons dwarskooi in het voorschip worden gemaakt. Bij de *Losbol* zien we de mast op het kajuitdak staan, het voordeel is dat je daaronder nog een



die jarenlang eigendom is geweest van de heer Huitema, toenmalig secretaris van de SSRP. Visserslui lieten Enkhuizer bollen wel bouwen op de scheepswerf “Vooruit” van de familie Stapel in Enkhuizen. Dat gebeurde o.a. in 1913 toen een ijzeren visaak van 7,30 m werd gebouwd voor visser Van Weelde. Volgens een werftekening werd het schip aangeduid als boeieraak, later ook wel aangeduid als visaak. In het Stamboek vinden we het schip nu nog terug als *Breebanck*, ex-EH 9. Het werd in 1959 op de werf van Stofberg, toen nog gevestigd in Leimuiden, omgebouwd tot jacht.

Gipon tekende bij zijn 7 m Enkhuizer bol een plat vlak dat voor en achter opliep. Het vlak van de *Breebanck* liep helemaal rond, zoals ook bij de *Eudia*. Ook de 7,35 m uitvoering kreeg het platte vlak. De simpele reden was toen, dat je een zwaardere plaat (8 mm) kon nemen en direct op het vlak kon lopen, omdat je geen wrangen nodig

toilettruimte kon maken aan bakboord en een hang-/legkast aan stuurboord, met maximale hoogte. In het voordek, boven de kooi, zit een ruim (vlucht)luik dat voor de nodige frisse lucht kan zorgen.

In de kajuit zien we aan bakboord een uitschuifbare kooi voor twee personen en aan stuurboord een enkele kooi, waarbij beiderzijds de rugleuning omhoog geklapt kan worden voor een maximale breedte. Direct bij de ingang onder het schuifluik is aan bb een wasbakje met aanrecht en aan sb een tweepitsgastoestel. Onder het luik heeft gastvrouw Freeke stahoogte, zodat rechtopstaand gekookt kan worden. Onder de zelflozende kuipvloer staat een 3-cilinder, 21 pk Nanni diesel opgesteld, die in 1999 de oude, handgestarte Farymann diesel verving omdat deze bij tegenstroom te weinig kracht leverde. Toen de drie kinderen kleiner waren werd meestal met een bemanning van vijf personen gezeild.



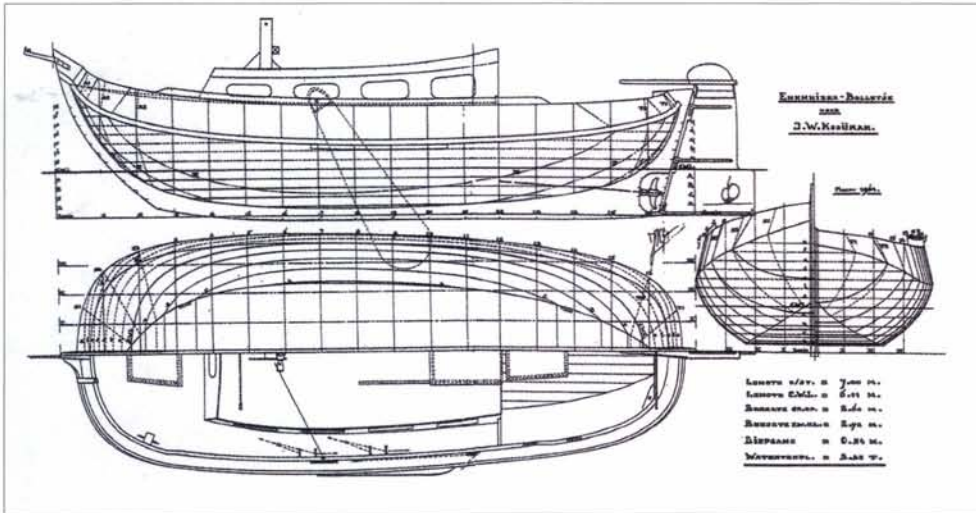
Nu ze meestal met zijn tweeën varen is dat ruim bemeten. De dieselolietank van 40 liter is goed voor circa 40 uur rustig varen.

### Onderhoud

Vanuit Workum zeilde het echtpaar aanvankelijk in een polyester tjotter die Bouke de Vries indertijd in serie bouwde. Het werd echter al gauw te klein voor het uitbreidende gezin en er werd naar iets groters gezocht. Ze slaagden uiteindelijk in 1991 bij de familie Koekebakker die vijf jaar ervoor het bedrijf Heech by de Mar van Jan Kooijman had overgenomen. Ze kochten de 7 m lange Enkhuizer bol en bleven in Heeg liggen, niet veel later bij Eeuwe de Jong die tegenover Heech by de Mar een watersportbedrijf met motorenreparatie en winterberging begon. Direct was het nodig om het onderwaterschip te stralen en in een epoxyprimer te zetten. Daaroverheen wordt regelmatig een nieuwe laag zelfslijpende antifouling gezet.

Zes jaar geleden was ook het bovenwaterschip aan de beurt. Alles werd gestraald en in enkele lagen Double Coat gezet. Maar bij het regelmatig varen op zout water voorkom je niet dat kleine beschadigingen gaan roesten, hoewel het schip na het passeren van de sluizen altijd met zoet water goed wordt afgespoeld. Elk schip heeft nu eenmaal zijn verzorging nodig. Het schilderwerk ziet er mooi strak en glanzend uit. Het dek is voorzien van antislip verf, zodat de bemanning niet wegglijdt.

Omdat de mast regelmatig wordt gestreken voor de snelste route naar het Lauwersmeer via



boven: Het bovenste deel van de kajuitdeurtjes kan omlaag worden geklapt zodat de stuurman, zittend aan het roer, over het kajuitdak kan kijken. Sjorlieren voor de grote fok zijn op een stevige klos gemonteerd

midden: Lijntekening van Gipon voor J.W. Kooijman

rechts: De Losbol drooggevallen voor Vlieland met een aantal andere schepen. (Foto Jan Jaap van Putten)

Nu de kinderen al een tijd uit huis zijn, en het echtpaar met pensioen is, hebben ze alle ruimte aan boord. Natuurlijk zouden ze wel echte sta-hoogte willen hebben. Er is soms ook wel eens overwogen om een ruimer schip aan te schaffen. Maar, de kracht die je voor het varen met een groter schip nodig hebt, is veel meer dan bij hun zeven meter jacht. Nu kunnen ze de bol onder alle omstandigheden de baas. De boomfok vraagt bij het overstaggaan geen aandacht, die gaat vanzelf over. Je hebt geen bakstagen nodig en de zwaarden laten zich gemakkelijk bedienen, evenals het grootzeil. Als de grote fok wordt gezet, dan wordt hij op een sjorlier dichtgetrokken. Bij het opkruisen wordt bij voorkeur de boomfok gezet. De oorspronkelijke watertank van 30 liter werd, vanwege de uitgebreide bemanning, al snel vervangen door twee tanks van elk 100 liter.



het Bergumer meer, ligt de sprenkel klaar op het kajuitdak en is een takel bij het voorstag ingeschoren. Nadat het voorstag is losgeklikt en de borgbout in de mastkoker is weggetrokken, kan de mast met de hand op sprenkel en takel worden gestreken.

Omdat veel wordt geankerd ligt de ankerketting klaar voor gebruik in een beschermende zak op het voordek. Om voortdurend de diepte te kunnen aflezen is een dieptemeter met plotter, een zogenaamde fishfinder, goed zichtbaar in de kajuitopening gemonteerd. De transducer is, omdat ze geen gat in het vlak wilden maken, naast de voorsteven op de waterlijn gemonteerd. Het stukje ruis is precies even groot als de diepgang van de boot, dus je kunt exact de diepte onder het schip aflezen. Een ander voordeel is dat je kunt zien hoe de bodem is samengesteld. Je kunt zien of er een laag bagger ligt, of dat je boven een schone zandbodem ligt. De marifoon hangt aan een draaibare arm in de deuropening. Freeke verzorgt 's winters het lakwerk. Het onlangs vervangen helmhout - omdat het oude was gebroken en er gelukkig een noodhelmstok aan boord was - moet nog een aantal keren. Ook het roer is al eens vernieuwd, maar mast en rondhouten, alsmede de zwaarden zijn volgend jaar 50 jaar oud! Wel is onlangs de verstaging vernieuwd en we zien nu 8 mm dikke rvs wanten met dito rvs-wantspanners en een 6 mm dik voorstag. Daar kun je het schip aan ophijsen!

### **Kennis en plezier overbrengen**

Tijdens hun werkzame leven, draaiden deze artsen regelmatig wisseldiensten en kon niet elk weekend worden gezeild. Werfbaas Eeuwe de Jong zei wel eens gekscherend als het echtpaar met de kinderen in de stromende regen weer eens in Heeg aankwam. 'Het is echt van Putten weer. Jullie zijn de enigen die ook met slecht weer naar de boot komen.' Ze wilden echter optimaal profiteren van het voor hen knusse schip. Er werden in de 27 jaar dat ze het schip in bezit hebben, vele tochten gemaakt. In Friesland, op het Wad, ook op het Duitse Wad werd tot Norderney gezeild met de *Losbol*. Als lid van de SKVR doen ze altijd mee aan de evenementen die afdeling Noord organiseert. De laatste jaren loopt de belangstelling voor SKVR-weekends in het noorden weer op met ruim twaalf tot zestien deelnemers aan deze natte bijeenkomsten. Ooit waren er ruim 650 SKVR-leden, een aantal dat in de loop der jaren helaas is teruggelopen. Maar er moeten nog honderden eigenaren van een SKVR-jacht rondvaren die zich zo kunnen aansluiten bij de club. De meeste SKVR-leden liggen in het midden van het land en rond Huiszen zien we bij evenementen gelukkig meer deelnemers. Freeke en Jan Jaap brengen na hun pensionering zoveel mogelijk tijd aan boord



door. Dit seizoen waren ze bijvoorbeeld al in mei/juni op Schier, in de maand juli brachten ze drie weken op het Wad door en ze waren eind augustus net terug van weer twee weken Wadden. De laatste tijd hebben ze ook een speciaal doel. Ze begeleiden platbodemeizers in het leren droogvallen. Ze gaan dan met een stuk of vier platbodems het Wad op en geven rekensommetjes op wanneer je kunt droogvallen, waar geschikte droogvalplekken zijn en wat je moet doen en wat niet. Zo dragen ze hun ervaring over op mede-platbodemvaarders die hiermee meer

**De *Losbol* komt goed aan de wind, zoals hier tijdens een Pinkstertocht in 2009. (Foto SKVR-Noord)**

vertrouwen krijgen in het varen op de Wadden. De laatste twee jaar hebben ze de beschikking over een ruime woonark aan de Potten, waarbij het woord pot in de naamgeving moest worden verwerkt. Het werd *Spaarpotje*. Naast de ark is een prachtige ligplaats voor de *Losbol*. Freeke en Jan Jaap genieten zo heel veel dagen per jaar van en op het water. Als is het niet op de *Losbol*, dan wel op het *Spaarpotje*.