



Olleke Bolleke, ruim een halve eeuw bij de eerste eigenaars

Het komt niet zo vaak voor dat een echtpaar al 53 jaar in hetzelfde jacht vaart, maar Truus en Bob van Schaik hebben al vanaf 1966 dezelfde Enkhuizer bol in hun bezit. Bob bouwde het casco zelf af en daarna konden er 's zomers lange tochten naar verre oorden worden gemaakt. En dat gebeurde dan ook!

Door: **Wim de Bruijn** Foto's: **Fam. Van Schaik**

We begonnen de serie over schepen en schippers van Schipperskring Kooijman & de Vries en van Rijnsoever in november 2018 met de 7,00 m Enkhuizer bol van Freeke en Jan Jaap van Putten. In dat artikel werd al veel over dit type uit de doeken gedaan. Van de 7,00 m werden er veertien gebouwd, van de latere 7,35 m bouwde K&dV nog eens achttien exemplaren. Dit verhaal starten we met een bezoek aan de HISWA in 1965, waar Jan Kooij-

man met de Enkhuizer bol *Cadans* exposeerde. Bob en Truus van Schaik hadden de reis van hun woonplaats Delft naar Amsterdam gemaakt en waren meteen enthousiast over deze 7 m bol. Jan Kooijman verkocht toen al wel casco's van grundels aan amateurbouwers, maar met de bolen was hij wat voorzichtiger. Hij wilde wel graag weten of de koper in staat was een degelijke betimmering aan te brengen, anders verkocht hij die geen casco. Bob liet Jan foto's zien van een



grote foto: Zo werd het casco opgehaald, alles moest nog gebeuren om te kunnen varen.

inzet boven: De *Olleke Bolleke* vaarklaar in een Delftse gracht. Van 1966 tot 1968 werd door Bob hard getimmerd en geschilderd om de bol zeilklaar te maken.

boven: Dit door Bob zelf gebouwde hechthouten schouwrtje werd verkocht, opdat er een Albin benzinemotor voor de bol kon worden aangeschaft. Die werd in 1979 vervangen door een betrouwbare 2-cilinder Sabb diesel van 18 pk, die geen moeite heeft met snelstromend water.



links, rechts en midden: In de jaren zestig waren grote ramen in een opbouw in de mode. Het was de Van Schaiks een doorn in het oog, want ronde patrijspoorten zouden toch veel beter ogen dan die grote vierkante ramen. In de winter van 1987/88 lastte Bob de gaten van de ramen dicht en maakte aan elke kant vier ronde gaten in de opbouw, zodanig dat ze, van achter naar voor, telkens een maatje kleiner werden en er lichtranden in pasten. Ook het voordek werd aangepast. Door de schuine, ver doorlopende opbouw was er weinig ruimte op het voordek. Door de voorkant van de opbouw een stuk verticaler te plaatsen, kun je nu normaal op het voordek staan achter het dekluk.

de kooi kwamen twee watertanks van 60 liter. Erachter kwam, onder de opbouw aan bakboord een toiletruimte en omdat Truus niet zo lang is een kortere kooi, zodat er precies een kombuis achter paste. Aan stuurboord timmerde Bob een oliegoedkast en boekenkast en er was ruimte voor een 1,90 lange kooi voor hemzelf. Achter de betimmering werden scheepshuid en kajuit-opbouw geïsoleerd. Verder maakte Bob een roer, een schuifluik en een motorluik en in het voorjaar kon de bol worden afgelakt en te water gelaten. Zoon Martijn is dan twee jaar en roept telkens 'bol!', want dat woord wordt dagelijks bezigd in huize Van Schaik. In de scheepsnaam moet dus iets van bol terugkomen. Uiteindelijk wordt de Enkhuizer bol gedoopt als *Olleke Bolleke*, een toepasselijke naam voor dit ronde scheepje.



SCHIPPERS VAN DE KRING

Bob en Truus van Schaik uit Middelburg zijn zelfs na 53 jaar nog razend enthousiast over hun Enkhuizer bol *Olleke Bolleke*. Je kunt ze dan ook al tientallen jaren tegenkomen bij reünies, vergaderingen en andere evenementen van de SKVR, maar ook van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten (SSRP) waar ze met hun bol staan ingeschreven. Door de jaren heen beleefden niet alleen zij, maar ook hun zoons Martijn en Eelco veel plezier aan het 7 meter lange scheepje.

door hemzelf gebouwd hechthouten schouwtje van 5,60 x 1,80 m. Dat gaf de doorslag en op 11 september 1966 kon het ongestraalde casco, dat in Brielle was gebouwd door Willem van de Torre van Jachtwerf Delta, achter de motorschouw van Bob's vader naar Delft worden gesleept.

Passen en meten

Het casco werd bij de Delftse watersportvereniging op de wal gezet en moest eerst worden ont-daan van de walshuid. In de financiën was geen reserve voor stralen en in de primer spuiten. De walshuid kan er het beste afroesten, al dan niet geholpen door staalborstels, bikhammers en slijptollen. Het kale staal werd meteen in de menie gezet zodat, toen alles klaar was, grondlagen en afschilderlagen konden worden aangebracht. In 1967 werd het houten schouwtje verkocht, zodat er geld vrijkwam om een Albin O21-3PA benzinemotor te kopen. Bob bouwde hem zelf in, want dat was hem, als leraar metaalbewerking en handvaardigheden aan een LTS wel toevertrouwd. Tijdens de wintermaanden werd de kajuit betimmerd.

Onder het voordek kwam een brede tweepersons kooi, waar je prima kunt slapen, maar er is weinig zithoogte onder het voordek. Onder

Tochten maken

Het eerste seizoen wordt alleen op de motor op de Kager Plassen en door Noord-Holland gevaren, want er wordt nog druk gespaard voor hout voor de zwaarden en rondhouten en ook voor de zeilmaker Den Heijer uit Scheveningen die in 1969 het tuig mag leveren. Maar dan heeft Bob ook het nodige houtwerk klaar en kan *Olleke Bolleke* getuigd worden. De eerste vaartocht is met Pinksteren naar De Kaag, waar voor het eerst kan worden gezeild.

De familie Van Schaik verhuisde naar Terneuzen, maar de bol bleef nog even in Delft liggen. Zodra echter de zomervakantie begon, scheepten ze zich in en bleven direct zes weken aan boord.



linksboven: Admiraalzeilen tijdens de Zomerreünie van de SSRP in Grouw, 1985.

boven: Afgemeerd bij grote zeeschepen in Wilhelmshaven.

links: Drooggefallen op het Wad voor het Duitse Waddeneiland Juist

midden: Aankomst in Parijs, na een lange tocht vanaf het Veerse Meer.

rechtsboven: In 2011 werd tijdens een tocht door Frankrijk de tunnel St. Maur in de Marne gepasseerd.

Dan lees ik in het logboek over de eerste vakantietochten die ze maken. Via de Hollandse plassen en de Randmeren naar Friesland, dan over het IJsselmeer terug naar Enkhuizen, naar Edam, daarvandaan binnendoor naar het Alkmaardermeer. Vandaar, via Amsterdam naar Gouda, de Hollandse IJssel, Dordrecht naar het Veerse Meer, binnendoor naar Vlissingen en dan naar de thuishaven Terneuzen. Dan zie je direct het voordeel van een relatief klein scheepje waarop de mast, met een sprenkel en een altijd ingeschoren takel snel gestreken kan worden.

Omdat wijzelf met onze 10,75 m schokker nooit meer dan een paar weken weg konden, was het zaak om zo snel mogelijk in Zeeland of op de Wadden te komen. Dus in Monnickendam ging de mast plat, binnendoor over Broek in Waterland naar Amsterdam, via het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal naar Gorinchem en dan kon de mast weer omhoog. Bob van Schaik vond het Amsterdam-Rijnkanaal veel te rumoerig voor de bol, die bleef slingeren op het door de damwanden voortdurend teruggekaatste

water. Hij deed er liever wat langer over en zeilde zoveel mogelijk op alle trajecten.

Tot aan Parijs

Vanuit hun thuishaven aan het Veerse Meer - Terneuzen aan de drukke, woelige Westerschelde was niet echt ideaal - ondernemen de Van Schaiks die inmiddels twee zoons hebben, Martijn en Eelco, steeds langere tochten. Ze komen op vaarwater waar menig watersporter alleen maar van droomt en varen bijvoorbeeld via de Lek, Nederrijn, IJssel, via de Drentse kanalen en Groningen, richting het Lauwersmeer. Ze bezoeken de Nederlandse en Duitse Waddeneilanden en komen via prachtig vaarwater in Noord-Holland terug naar Zeeland.

Ook zijn er tochtjes binnendoor via Terneuzen naar Oostende en verder België in, zelfs tot aan Parijs en dan via de oostkant terug en dan via de Maas, de Zuid-Willemsvaart of de Kempische Kanalen weer naar het ruimere Zeeuwse water. Daar genoten ze van! Ook voeren ze wel via Brussel en Antwerpen terug naar het Veerse Meer. Zo

legden ze in de loop van ruim 50 jaar heel wat mijlen af.

Bijboten

Toen zoon Martijn acht jaar was en zijn broer Eelco pas vier jaar, werd in 1974 een bijbootje, type Hopla, aangeschaft. De jongens leren er in roeien en hebben met hun *Boltje* veel plezier. Een jaar later krijgt *Boltje* een zeiltje en leren de jongens zeilen. Bij hun tocht door België gaat de *Boltje* mee als bijboot, maar hij wordt wat te klein voor beide zoons om er in te zeilen. Bob kan in 1981 een 13-voets Oostzeejol kopen en dat is een goede aanwinst voor de knapen. Ze dopen de boot *Brandaan*. Op een gegeven moment wordt de *Brandaan* ook te klein en wordt verkocht. Daarvoor in de plaats wordt in 1991 voor de zoons een 5,40 m lange Van der Meulen schouw *Puut* aangeschaft. Daar wordt heel fanatiek mee gezeild. Als het even kan zeilen de knapen in hun eigen boot mee met het moederschip, uiteraard proberen ze altijd eerder op de plaats van bestemming aan te komen. Later, toen de jon-

HELLEND VLAK VAN RONQUIERES

Op zijn buitenlandse reizen kwam de *Olleke Bolleke* op het hellend vlak van Ronquieres terecht. Dit bijzondere kunstwerk ontstond nadat de Belgische regering het plan opvatte om een aantal grote vaarwegen te moderniseren en geschikt te maken voor vaartuigen tot 1350 ton. Het Kanaal Charle-roi-Brussel werd ook in de plannen opgenomen. Bij de plaatsen Ronquières, Arquennes en Seneffe was er in het bochtige kanaal een hoogteverschil van meer dan 60 meter. In de 19de eeuw waren hier 16 sluizen aangelegd om dit hoogteverschil te overbruggen. Het passeren van al deze sluizen, over een afstand van circa twee kilometer, kon tot twee dagen oplopen. Modernisering van het kanaal vereiste een oplossing voor dit probleem in de vorm van een soort scheepslift. Het hellend vlak werd na een bouwtijd van zes jaar op 1 april 1968 opgeleverd.



Het vlak is 1400 meter lang en overbrugt een verval van 68 meter, met een hellingsgraad van bijna 5%. Er zijn twee scheepsbakken van elk 85,50 meter lang en 11,60 meter breed. De bakken rijden als wagons over rails en worden met kabels voortbewogen. Elke bak heeft een eigen contragewicht, dat op rails onder de bak doorgaat. De bakken kunnen zo onafhankelijk van elkaar werken, wat van belang is voor het onderhoud en bij eventuele storingen. In zulke gevallen werkt het vlak gewoon door, maar



met beperkte capaciteit. Het vlak voorziet zichzelf van energie. Naast de helling ligt een buis waardoor water stroomt dat een turbine aandrijft, die de elektrische energie voor het kunstwerk levert.

links: Afgemeerd in een 'bak' van het hellend vlak van Ronquieres. De tocht begon bij de lange pilaar op de achtergrond, 1400 meter naar achteren.

Rechts: Na aankomst kunnen de schepen hun tocht, 68 meter lager dan ze eerst waren, vervolgen.

gens hun rijbewijs hadden, kon de *Puut* op een trailer naar de wedstrijdbanen worden vervoerd en zeilden ze een tijdlang fanatiek wedstrijden. Het schouwtje bleef van 1991-2002 eigendom van de twee broers. Nadat Eelco in 1999 voor zijn werk naar Kokkola in Finland verhuisde, hield Martijn het schouwtje nog tot 2009.

Aanbrengrtochten

Truus en Bob zijn, zoals geschreven, niet alleen lid van de SKVR, maar ook van de SSRP en de VSRP. 'Even' naar Friesland om een reünie van de SSRP bij te wonen is heel gewoon voor hen. Ook

doen ze mee aan de aanbrengrtochten naar deze evenementen. Het zijn echte toerzeilers, die een leuke clubwedstrijd niet uit de weg gaan, maar ze genieten het meeste van het maken van tochten en het verkennen van onbekende plekjes in binnen- en buitenland. Vanaf het begin waren ze van de partij bij de Veerse Meerdagen die tot het ontstaan van de vriendenclub Platbodems van Zuidwest-Nederland en Vlaanderen leidden. Ook tochten naar Paal, het droogvallende haventje aan de Westerschelde om de Saeftinge-feesten te bezoeken en tochten naar Antwerpen waren regelmatige hoogtepunten.

Aanpassingen

Omdat de bol met grootzeil en stagfok op een boom altijd wat lijdiger bleef, ging Bob in de winter van 1985/86 weer aan de slag. Hij verwijderde de botteloef waar het voorstag op was bevestigd, paste de voorstevan wat aan en laste er een hanekam met gaten op, zodat voorstag, fok en maststrijktakel eraan bevestigd konden worden. Na het lassen werd alles weer goed in de verf gezet. Het zeilen met de stagfok op de boom bevalt ze goed, omdat het overstaggaan erg gemakkelijk gaat. Ruwweg zeilen ze zestig procent van de tijd met de stagfok. Met de botterfok gaat het wel wat sneller en die wordt, vooral op wat ruimere koersen, ook graag gezet.

Na 23 jaar worden grootzeil, stagfok en botterfok vervangen. Ze komen terecht bij zeilmaker Jan de Boer in Boornsterzwaag, die een prima stel nieuwe zeilen voor ze naait. Jan heeft de gewoonte om nieuwe zeilen altijd zelf aan te slaan. Niet alleen om te kijken of alles klopt, maar dan weet hij ook zeker dat zijn zeilen op de juiste manier worden getrimd. Ik heb daar persoonlijk ook goede herinneringen aan toen Jan de Boer me zei dat mijn onderlijk van het grootzeil rond ging staan omdat de halstalie te veel naar voren trok en die meer omlaag moest trekken, zodat alleen het voorlijk strakker zou komen te staan. Als ik dat niet deed, dan zou het grootzeil de wind te veel vasthouden, en dat kost snelheid. Dat zijn lesjes die je je hele leven bijblijven.

De zeilen van Jan zijn kennelijk zo goed gemaakt, dat ze na 28 jaar nog steeds dienstdoen. Daarbij moet wel worden aange-

Ze zeilen Truus en Bob al ruim vijftig jaar op hun gemak samen door Nederland, België, Noord-Frankrijk en Noord-Duitsland.



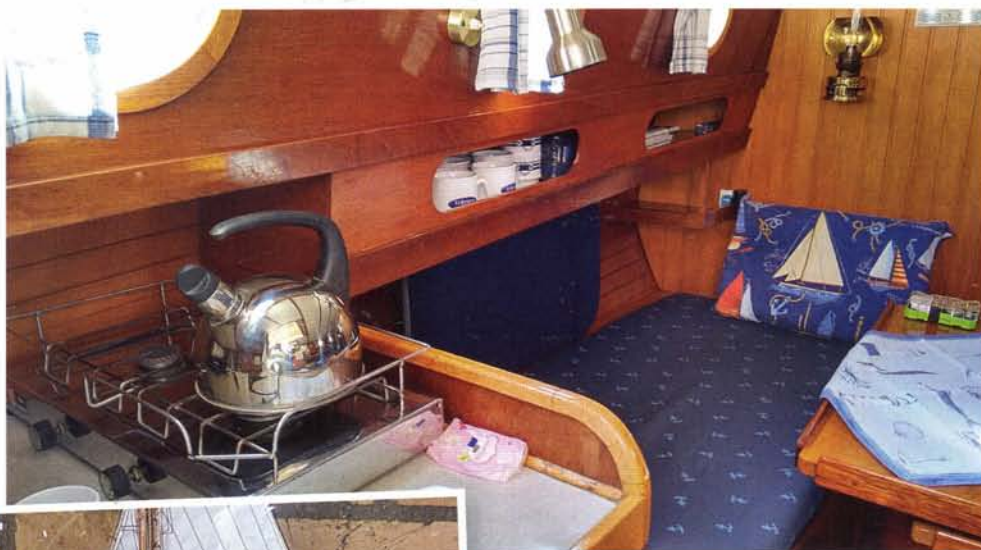


boven: Bob hakte zelf een fraaie bedelbalk met de bemoedigende kreet: 'wanhoop - niet'.

linksboven: De kajuit is voor een zeven meter lang scheepje nog best ruim

midden: Omdat Truus niet zo'n lange kooi nodig heeft, kon de kombuis wat groter

onder: Zoon Eelco maakte dit fraaie model van de *Olleke Bolleke*.



moest er toch een wat comfortabeler scheepje komen. De *Vlotte Lotte* werd aan een Fin verkocht en in Nederland werd een stalen Zeeuwse ofte-wel Philipiense schouw gekocht, gebouwd door Verras in Walsoorden.

Nadat broer Martijn een nieuw tuigplan had getekend en TD-Sails in Edam nieuwe zeilen had gemaakt, werd ook dit schip op een zeeschip naar Kokkola gebracht. Na acht jaar kwam de *Bever* weer terug, nu naar Antwerpen en werd vervangen door een kiel-midzwaard schip uit 1970. Om de cirkel rond te maken, Eelco zag vorig jaar dat de *Puut* weer te koop was. Er moest echter heel wat aan gebeuren. Broer Martijn haalde de schouw op en Frans van der Doe kreeg de opdracht die te restaureren. Er kwam een gedeeltelijk nieuw vlak onder en een deel van de huid werd vernieuwd. Deze zomer wordt het scheepje door Eelco op de trailer naar Finland gebracht. Hoe bizar kan het 'leven' van een bootje verlopen!

even ten westen van Veere aan het Veerse Meer lag. Ook nu, lang na hun pensionering, kunnen ze er gemakkelijk op de fiets heen. En omdat er vouwfietsjes aan boord zijn, kunnen ze, eenmaal in een haven, makkelijk de omgeving verkennen en boodschappen te doen.

Hun zoons zijn het varen ook trouw gebleven. Wie kent niet jachtontwerper Martijn van Schaik, die heel wat fraaie en vooral snelle, Lemsteraken, schokkers en schouwen heeft ontworpen. Daarnaast heeft hij heel veel gedaan voor de Klasseorganisatie van Ronde en Platbodemjachten. Zelf zeilt hij nog steeds in een mooie klas-sieker uit 1970.

Zoon Eelco werkt en woont al jaren met zijn Finse vrouw en twee zonen in Finland omdat hij van daaruit werkt voor Boskalis. In SdZ 2002.10 beschreef Eelco hoe het was om in Finland met een platbodem te zeilen. Hij had namelijk de Brandsma kajuitschouw *Vlotte Lotte* gekocht die aanvankelijk aan het Veerse Meer lag en deze op een vrachtschip naar Finland gebracht. Na twee jaar zeilen in het prachtige gebied rond Kokkola

merkt dat er weinig wedstrijden mee zijn gezeild, wat de levensduur van zeilen natuurlijk sterk kan verkorten.

Trouw aan het varen

Omdat Bob en Truus in het onderwijs werkten, konden ze 's zomers altijd zes weken varen. Het was ook gewoon dat ze - als het even kon - elk weekend aan boord waren. Zeker toen ze in Middelburg woonden en de bol in Oostwatering

Onderhoud

In de garage naast het huis van Bob en Truus van Schaik lijkt het in de winter wel een mini-werf. De zwaarden van de bol liggen op schragen en Truus is aan de zesde laklaag bezig, want ze zijn deze winter helemaal kaal gehaald. Er komen nog een paar lagen bij. Alle losse houten onderdelen worden opgeborgen en 's winters goed onderhouden. De bol zelf ligt onder een zwaar winterkleed op de wal bij jachthaven Oostwatering. Zo gauw de temperatuur in het voorjaar weer acceptabel wordt en er geen regenverwachting is, wordt aan het buitenwerk onderhoud gedaan. Dan kan de *Olleke Bolleke* weer het water in, klaar voor nieuwe lange tochten. Want er staat geen tijdslimiet meer op het maken van hun toertochten. Terwijl Truus stuurt, doet Bob het zware werk zoals het hijsen en strijken van de zeilen. Zo kun je samen op een zeer prettige manier oud worden. 