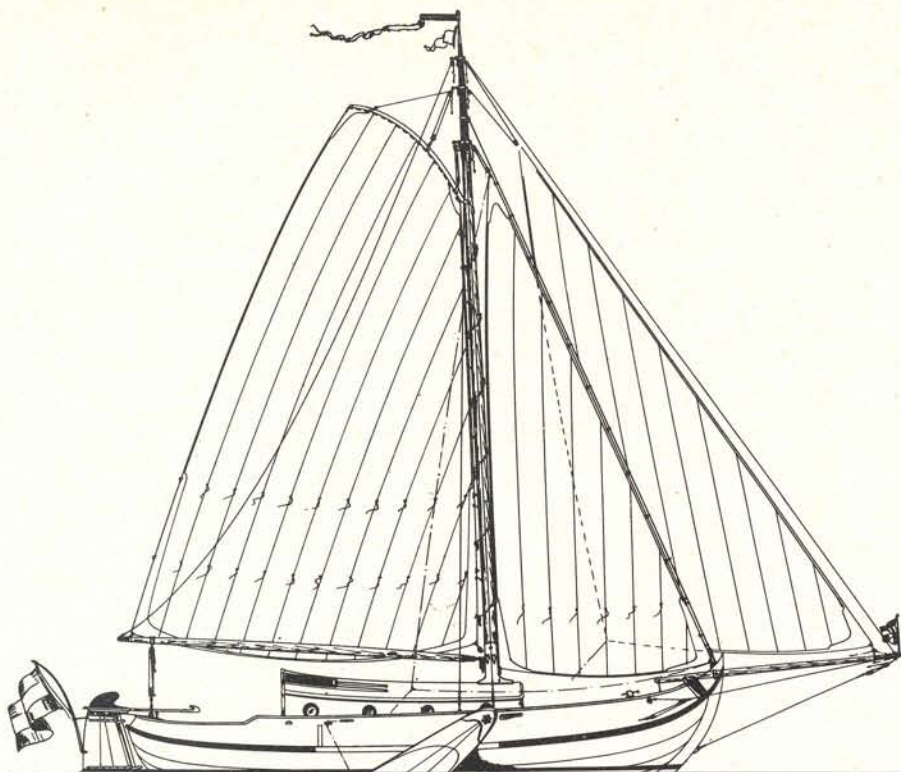


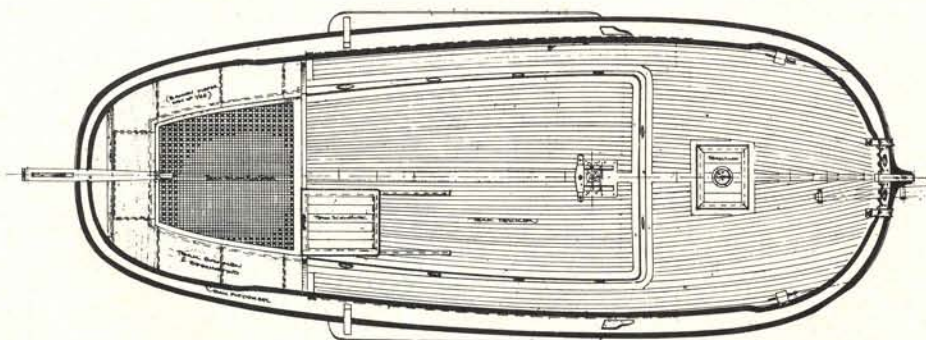
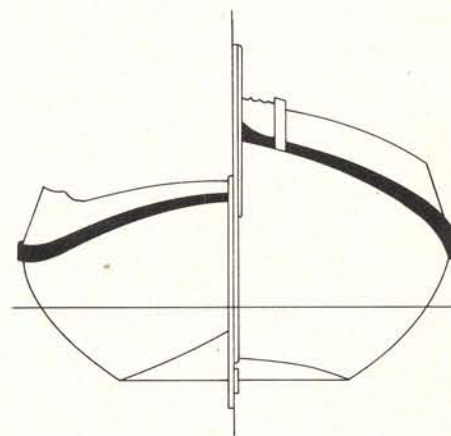
vollenhovense bol





Platbodemjacht dat boven water alleen ronde vormen toont en tegelijk compact en sierlijk is. Lijkt veel op de botter, maar is kleiner. Hij heeft een ronde kop met gebogen steven die in een hoog oprijzende punt nog scherper en steiler dan bij de botter eindigt. Het voorschip is echter lager en het achterschip hoger dan bij de botter, waardoor de zeeg vrij vlak wordt. Het vlak loopt naar voren en naar achteren maar weinig op en is boven water niet zichtbaar. De achtersteven is recht en heeft slechts een geringe helling achterover. De roerkop steekt door het helmhout heen, terwijl het roer zelf boven water smaller is dan bij de botter maar onder water breed uitloopt.

De Vollenhovens bol heeft een vrij hoog grootzeil met gebogen gaffel en losse broek; er kan een gewone fok of de brede botterfok gevoerd worden. De kluiver wordt op een topbare kluiverboom gevoerd. De zijwaarden zijn lang en smal.



Ontwerpers:

J. K. Gipon, H. Lunstroo Jr. NBJA.

Bouwers:

Fa. C. A. Engelaer & Zn, Kooijman en De Vries Jachtbouw N.V. Fa. Stofberg en Zn. C.V.

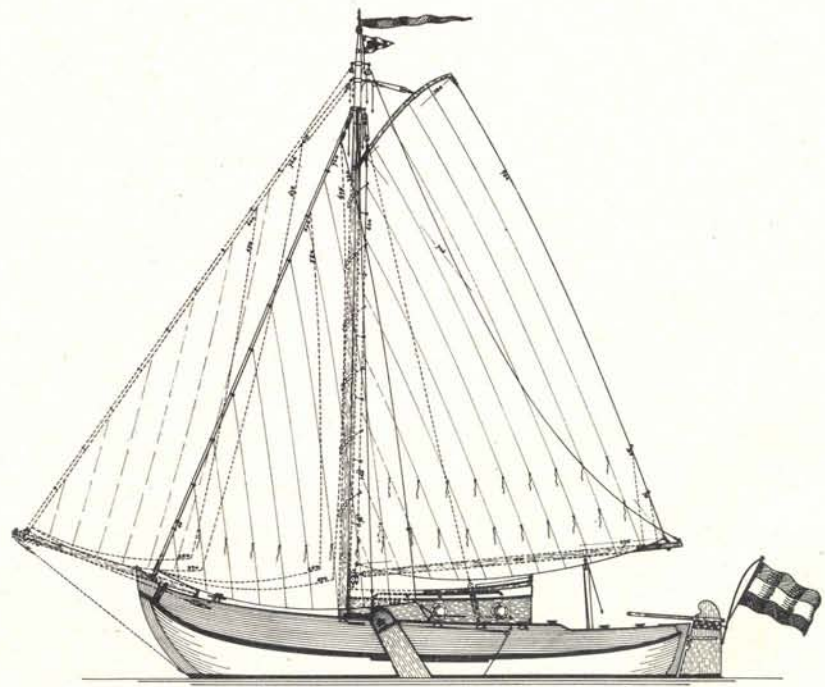
De Vollenhovense bol is een vissersschip van de oostwal. Zij is in het laatste deel van de zeiltijd tot ontwikkeling gekomen en heeft daardoor kunnen profiteren van de vele in het verleden opgedane ervaringen. Het uitgangspunt was min of meer de botter, de snelle zeiler van de westwal. Deze laat zich echter niet zonder meer tot 8 à 9 m verkleinen.

Bij het ontstaan van de Vollenhovense bol is getracht zoveel mogelijk goede eigenschappen van de botter over te nemen. Voor- en achterschip tonen boven water duidelijke familietrekken. De kop is echter lager, het achterschip hoger dan bij de botter. Daardoor kan de stuurman vanuit de kuip over het voorschip heen kijken, terwijl het opgetrokken achterschip de veiligheid vergroot.

Doordat het vlak voor en achter minder oploopt, is het onderwaterschip naar verhouding langgerechter dan bij de botter; zodoende werd het voorschip een beetje V-vormig, het achterschip vrij scherp en geveegd. Onder het vlak wordt over de hele lengte, of over het grootste deel ervan, een ondiepe kiel aangebracht. Ook de diep stekende, smalle zeezwaarden werden overgenomen. Zo ontstond een handzaam zeilschip, dat zich ook in het woelige water van de lage wal goed liet hanteren, ondanks zijn betrekkelijk geringe lengte.

De Vollenhovense bol was van oorsprong een 'droog' schip. Dat betekent niet dat hij weinig buisde of dat er geen lekwater binnenkwam: het wil zeggen dat er geen met water gevulde bun in was gebouwd, zoals bij de meeste andere vissersschepen. Het ontbreken van die massa water, laag onder in de romp, zou het schip vrij rank hebben gemaakt als dat niet door een betrekkelijk grote

Vollenhovens boljacht. Afmetingen: l.o.a. 8,50 m, breedte 3,00 m, diepgang 0,65 m, waterverplaatsing 5,5 ton. Zeiloppervlak: grootzeil 22,8 m², stagfok 9,5 m².



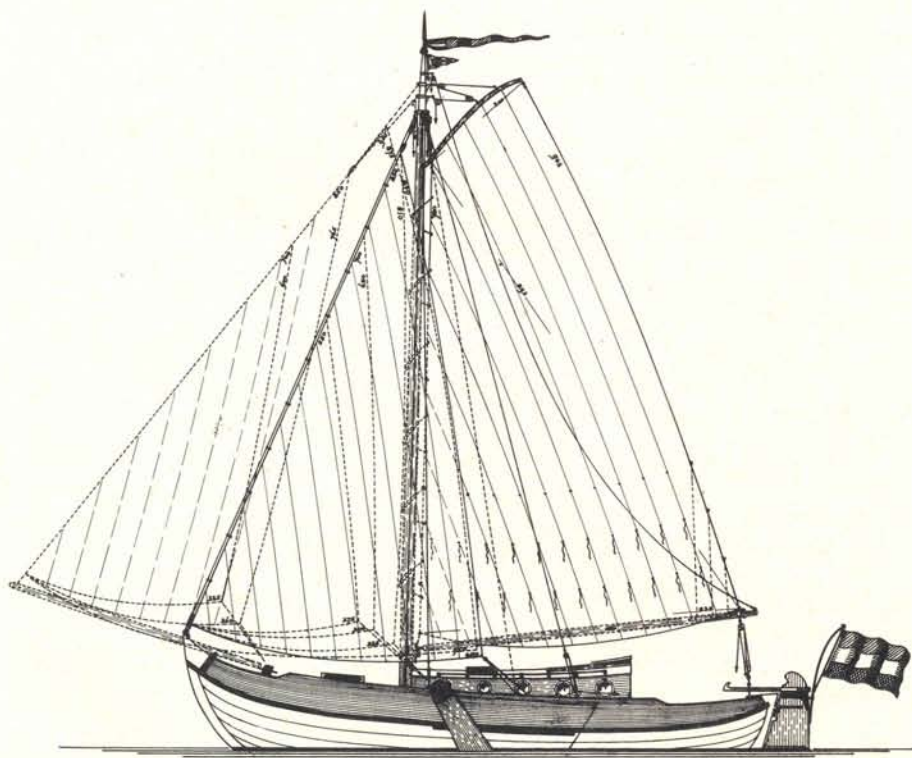
breedte was gecompenseerd. Zodoende is de Vollenhovense bol van huis uit een ruim zeilschip, dat zonder ingrijpende veranderingen als jacht te bouwen is.

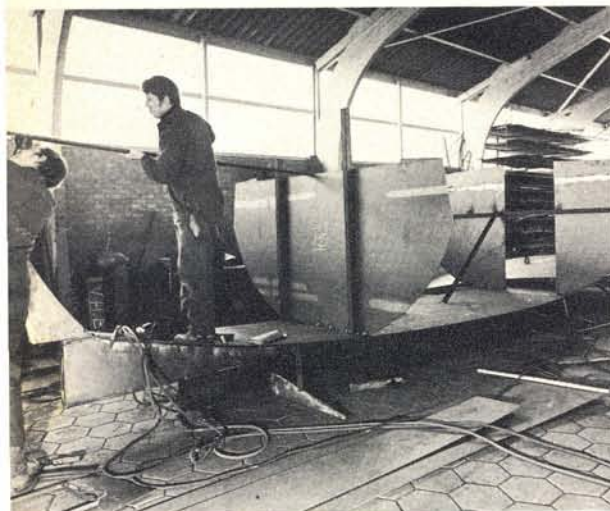
DE VOLLENHOVENSE BOL ALS JACHT

Bij Kooijman en De Vries Jachtbouw N.V. is men helemaal vertrouwd met de ronde voor- en achterschepen. En de bollen mogen gerust een specialiteit worden genoemd. Men bouwt niet alleen Vollenhovense bollen, maar ook de Enkhuizer en de Workumer bol staan op het bouwprogramma. Iedere serieus geïnteresseerde in ronde en platbodempjachten is op de werf van Kooijman en De Vries welkom. De heer Kooijman zorgt er voor dat het zakelijk gedeelte van de werf draait en voorkomt het optreden van stagnaties in de timmer- en schilderafdeling; de heer De Vries verzorgt het gehele staalwerk. Maar bovendien zijn zij beide enthousiaste zeilers, die in hun eigen rond of platbodempjacht – het wisselt regelmatig – vele tochten maken. Niet alleen de weekends, maar ook de vakanties worden gebruikt om nieuwe dingen uit te proberen en . . . om gewoon plezierig te varen. Hierdoor is het mogelijk dat er maar weinig problemen zijn waarvoor beide heren geen oplossing weten te bedenken.

Heel veel watersporters beginnen in een klein jacht en stappen telkens na verloop van enkele jaren over in een groter. Zo kan er een vaste band ontstaan met een werf en vooral met de mensen op die werf. Juist door die plezierige sfeer die je ook tijdens het varen meemaakt voel je je thuis en kun je op je gemak inrichtingsproblemen bespreken, die uiteindelijk direct verband houden met je persoonlijke levensstijl en de in een gezin gewenste privacy. De heer J. K. Gipon ontwierp voor deze werf twee Vollenhovense boljachten: een van 8,50 m en een van 9,75 m. Uit de tekeningen blijkt duidelijk dat de 1,25 m lengteverschil er een heel ander jacht van maakt.

Vollenhovens boljacht. Afmetingen: l.o.a. 9,75 m, breedte 3,42 m, diepgang 0,65 m, waternverplaatsing 7,6 ton. Zeiloppervlak: grootzeil 30,75 m², botterfok 21 m², stagfok 14 m², kluiver 14,5 m².





Gerationaliseerde bouwwijze van een 8,5 m lang Vollenhovens boljacht op de werf van Kooijman en De Vries Jachtbouw N.V. (op linker pag. fig. 1-5, rechts fig. 6-10).

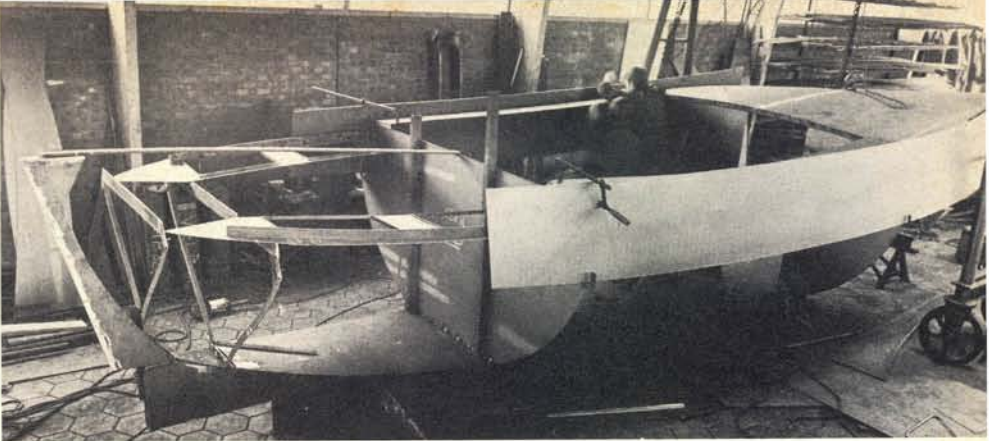
DE BOUW VAN EEN VOLLENHOVENS BOLJACHT

Al vroeg in de morgen is 'de kiel gelegd'. Een zware I-balk dient als helling; daarop is de scheg met de zware vlakplaat gesteld. Dit zware vlak met scheg is niet alleen de ruggegraat van het jacht, maar vormt tevens de zeer laag geplaatste ballast.

Het motorkamerschot volgt (1). Het wordt op het vlak gehecht en in zuiver verticale stand geschoord. Even later is men al bezig aan een helft van het 'mastschot' (2). Dit wordt in twee helften opgelast omdat in het midden de doorgang van de kajuit naar het voorschip ligt. Achter de staande man ligt het voordek al klaar. Op de achtergrond liggen de mallen van allerlei onderdelen van andere typen in het rek.

De schotten staan gesteld en zijn geschoord (3). Zorgvuldig wordt de achterstevan op zijn plaats gefixeerd. Goed is het naar voren en achteren oplopende vlak te zien. In het achterschip, waar de spantvorm enigszins S-vormig is, worden al twee spanten geplaatst (4); zodoende zijn er later bij het aanbrengen van boeisel en huid voldoende steunpunten om die in de juiste ronding te kunnen bevestigen.

Het voordek (5) is met dekbalken en al klaar gemaakt. Met behulp van een takel en een paar klemschroeven wordt ook deze 'moot' gesteld. Het geheel begint al aardig vorm te krijgen (6). De zittingen voor de kuipbanken met klepgaten worden vastgezet en de machtige boeiselplaten van het midscheepse gedeelte worden hier met enkele hulpsteunen gesteld. Ook de gangboorden zijn nu aangebracht (7). Pas nadat de voorstevan – een machtig stuk werk – is geplaatst, krijgen we het idee van een jacht en nog wel een heel bijzonder

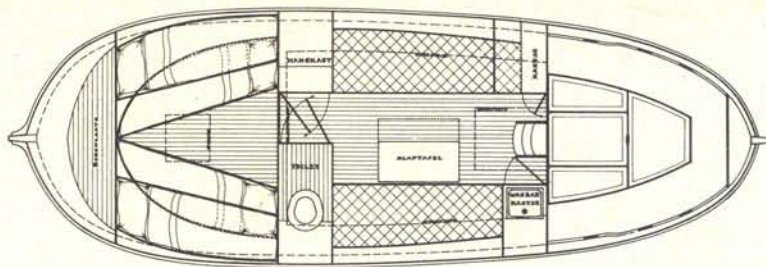


jacht: een Vollenhovens boljacht! (8). Op een gegeven moment denken we aan een bouwdoos, met heel grote bouw'stenen'. Maar ook bij deze werkvoorbereiding wordt van de bouwers een groot vakmanschap vereist. Als er maar één plaat een ietsje verkeerd vastgezet zou worden, klopt bij de volgende bewerkingsfase niets meer van de zorgvuldige maataanduidingen. Het is dan zaak eerst de fout op te zoeken en te herstellen, anders blijven er voortdurend problemen. Niets zou er dan meer passen; de timmerman heeft immers ook zijn vaste maten, evenals de motorinbouwer en ga zo maar door. Maar alles klopt feilloos. We zijn verbaasd geweest over de rust, de beheersing van de mensen die hier werken. Geen geschreeuw, men is volkomen op elkaar ingespeeld; het is een voorbeeld van zuiver teamwerk.

Als ook de spanten zijn geplaatst en het berghout is aangebracht, zit het schip vrijwel in elkaar (9). Nu kan men gaan aflassen, wat ook met het nodige beleid moet gebeuren om vervorming van de staalplaten tegen te gaan. Wij zien dek en gangboorden, schotten en spanten. Laat u niet misleiden door de groot-hoeklens die fotograaf Theo Kampa moest gebruiken om van korte afstand het gehele jacht in beeld te krijgen: het voorschip is in werkelijkheid echt voller en breder dan het achterschip op de voorgrond. Dan gaan de lassers aan de buitenkant werken (10). Want alle naden worden van binnen en van buiten volgelaast en eventuele oneffenheden bijgewerkt. De overnaadse bouw accentueert fraai het mooie lijnenspel van de huidbeplating.

Wanneer het staalwerk klaar is verhuist het casco naar de timmerloods en vandaar naar de schilderloods. Inmiddels lagen er al weer onderdelen klaar voor een volgend jacht. Tot onze verbazing werd dat een tjalkjachtje van 10 meter lengte, maar daar komen we in hoofdstuk 12 op terug.

Inrichtingen van het 8,50 m en 9,75 m Vollenhovens boljacht (op schaal).



WELKE VAN DE TWEE?

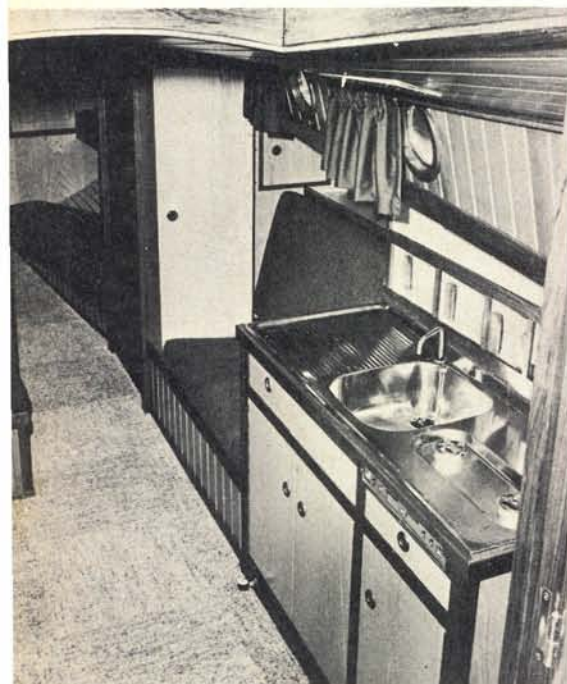
Deze Vollenhovense bollen worden regelmatig gebouwd op de werf van Kooijman en De Vries Jachtbouw te Deil aan de Linge.

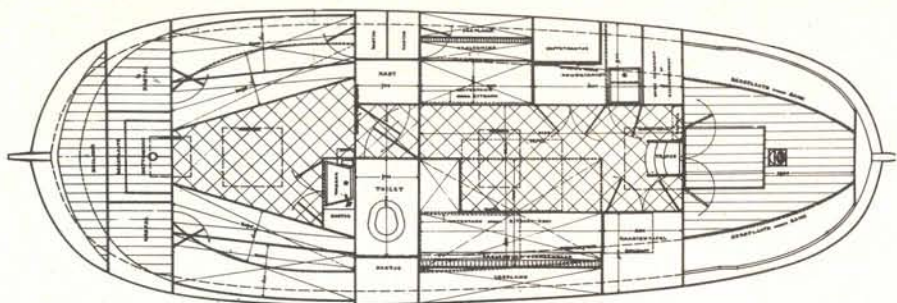
De foto's geven een goede indruk van de inrichting van de 9,75 m uitvoering, terwijl uit beide inrichtingsplannen blijkt wat de voordelen van de 9,75 m boven de 8,50 m zijn. De keuze tussen die twee zal voornamelijk van de samenstelling van het gezin en de grootte van het beschikbare budget afhangen.

In de standaarduitvoering – met de kajuit tot de mast – is er een ruim voordek. In de achterwand van de kajuit maken de teakhouten deurtjes met de glas-in-lood ramen een charmante indruk. De twee inrichtingsfoto's laten de stuurboordzijde van het 9,75 m jacht zien. Aan bakboord is van achteren naar voren: een kaartentafel met koelkast eronder, een L-vormige hoekbank (met watertank eronder) en een tafel. Bij het ombouwen van de bank tot 2-persoonskooi vult de rugleuning de L-vorm op. De toiletruimte valt nog binnen de kajuitopbouw zodat ook hier voldoende stahoogte is. In het vooronder is de BB-zijde identiek aan de SB-zijde (zie foto). In de voorpiek is niet alleen veel kastruimte, ook de kettingbak is er ondergebracht en helemaal voorin is een zeilkooi gemaakt. De indeling van het 8,50 m jacht blijkt duidelijk uit de tekening.

Inrichtingsfoto's van het 9,75 m jacht. De kajuit naar voren gezien aan SB-zijde: kombuis, zitbank, hang- en legkast.

Voorschip naar achteren gezien: aan weerszijden twee kooien boven elkaar, naast de doorgang een wasgelegenheid.





DOOP EN TEWATERLATING

Eindelijk is het dan zover. Het hele gezin heeft lang naar deze dag toegeleefd. Trouwens niet alleen zij, ook de mensen van de werf zijn al een tijd van tevoren in de weer om duizend en een kleine dingen te regelen. De grote dag is aanbroken. Vrienden en kennissen zijn uitgenodigd en na woorden van dank over en weer mag meestal de echtgenote of een ander familielid van de trotse eigenaar de doopceremonie verrichten. Met de woorden 'Ik doop u Neeltje Jacoba en wens u een behouden vaart' laat men een fles champagne met een klap tegen de ronde boeg stuk vallen. Nadat de rem van de lier is losgegooid, glijdt het jacht waar vele uren met liefde aan is gebouwd, voor het eerst in zijn element. Nu begint het zijn levensloop, zijn eigen, zelfstandige historie.

We kunnen iedere jachteigenaar aanbevelen om van het begin af aan een scheepsjournaal of logboek bij te houden, waarin allerlei wetenswaardigheden die tijdens het varen gebeuren, kunnen worden vermeld, liefst afgewisseld met foto's. Daar groeit dan een boek met kostbare herinneringen uit. En elke keer dat je het later pakt en openslaat geniet je weer van de een of andere tocht van vele jaren geleden.

Tewaterlating 'Neeltje Jacoba', een 9,75 m Vollenhovens boljacht voor de heer A. A. Taselaar, voorzitter van de HISWA, die het jacht onder meer gebruikt om nieuwe materialen te testen. Op pagina 66 hetzelfde jacht onder zeil.

