

Een liefdesgeschiedenis (vervolg)

In deze serie beschrijf ik wel en wee van mijn geliefde Vollenhovense Bol Bollejan. Mijn Bollejan is van adel, een soort van. Op 22 augustus 1974 tekent een echte jonkheer het koopcontract voor het leveren van een jacht, type: Vollenhovense Bol. Afmetingen: 8,50 x 2,90/3,10 x 0,65 m., ontwerp J.K. Gipon. De overeengekomen prijs bedraagt fl. 92.620,- inclusief 16% B.T.W. en af werf. Aflevering volgt eind april 1975. Best wel een duur schip. In 1973 kocht ik een heel huis met vier slaapkamers, een studeerkamer en een garage voor een vergelijkbaar bedrag. Weliswaar niet in de Randstad, maar toch. Opvallend vind ik ook de waardeverstijging, althans de eerste 16 jaar. In 1991 betaalde ik fl. 85.000 aan de tweede eigenaar.

Bouwnummer 460

Van de tweede eigenaar kreeg ik in 1991 een enveloppe met tekeningen en andere documenten.

Uit de beschrijving 8,50 meter Vollenhovense Bol, gedateerd 1-7-1974:

De Vollenhovense Bol is van oorsprong een vissersschip van de Zuiderzee. Het type heeft een aantal bijzonderheden die het zeer geschikt maken als jacht. Het is een evenwichtig schip met een harmonische verhouding tussen voor- en achtersteven. De kop is hoog en stoer doch niet zo extreem hoog als die van een botter. Het achterschip is eveneens minder laag dan het zeer lage achterschip van een botter. De kuip is hierdoor uitstekend geschikt voor het dragen van al het gewicht dat bij een jacht meestal in het achterschip wordt geplaatst: de motor, de brandstoftanks en soms de hele bemanning. De Vollenhovense Bol is van oorsprong een droog schip, d.w.z. dat het werd gevaren zonder een visbun, wat van belang is voor de stabiliteit. Het schip is zonder meer geschikt voor IJsselmeer en Waddenzee. De stalen romp wordt overnaads gebouwd om de mooie lijn van het schip te accentueren en om de verbinding met de vroegere scheepsvorm te handhaven.

Dit Vollenhovens Boljacht wordt thans gebouwd in een nieuwe versie met een extra zwaar vlak van 25 mm. Dit geeft het schip een uiterst stevige constructie en bovendien een aanvullende gewichts-stabiliteit. Tezamen met de relatief scherpe einden voor en achter is dit jacht wel het meest zeewaardige onder onze jachten van ongeveer vergelijkbare grootte. Het is een uitstekende en gemakkelijk hanteerbare zeiler. In de standaarduitvoering heeft het vier slaapplekken in het vooronder en twee in de kajuit. In totaal dus zes slaapplekken.

Herken ik hier de vaardige pen van Jan Kooijman?

Van Ted van Rijnsoever kreeg ik ruim een jaar geleden een kopie van de koopovereenkomst. De documenten geven een interessante inkijk in het verleden. Het koopcontract is op zich al interessant. Het vermeldt in artikel 2 de overeengekomen prijs van fl. 92.620, maar onduidelijk is hoe de overeengekomen afwijkingen van de standaarduitvoering doorwerken in de prijs.

Duidelijk is wel de prijs van de veelgeroemde motor, de 27 PK Renault Marine Couache (door mij in een vorige aflevering beschreven), fl. 11.235,-. De Butagas bun met afvoer naar buiten, plus twee gasflessen en koperen leiding en kraan naar kooktoestel kostte fl. 555,-. Tweede 90 amp/u accu en grendeldiodebrug voor fl. 330,-.

Onbekend is bijvoorbeeld de, onder punt 7 met de hand geschreven: Meerprijs bruine dacron zeilen. De zeilen worden geleverd met zeilnummer VC206. Op een werfnotitie wordt verder vermeld: Messing lichtranden, casco gestraald, Sikkens verfsysteem, afwerking binnen essen/eiken afgewerkt met olie i.p.v. lak en een 22 ltr. koelbox in trap ingebouwd.

De uitvoering van het jacht is overeenkomstig de algemene standaardbeschrijving van onze jachten, welke onder meer bevat:

- a. gestraalde- en verzinkte romp;
- b. complete tuigage en inventaris;
- c. elektrische binnerverlichting;
- d. 90 liter watertank;
- e. ronde lichtranden en 2 ronde patrijspooten;
- f. geïsoleerde plafonds;
- g. 2 pits kooktoestel;
- h. r.v.s. aanrecht en voetspomp;
- i. zelflozende kuip;
- j. verstelbare zwaard bouten;
- k. stel speciaal vervaardigde schootblokken met hakblok;
- l. optilbare helmstok;
- m. speciaal halstalieblok en kattenval;
- n. koperen zwaardsterren en koperen roerkopbeslag;
- o. reefklampen en smeerreep op de giek;
- p. eikenhouten knecht met korvijnagels.

In standaarduitvoering omvat het onderhavige jacht bovendien:

- 1. teak-lattenroosters in kuip.
- 2. stalen kuipreling.
- 3. ankerkluis met ankerbak + ankermastlier.

Wat mij opvalt is het ontbreken van berentanden en naamborden. Ik neem aan dat die uiteindelijk wel geleverd zijn. Ik lees ook niets over stoffering. Misschien is dat wel buiten de werf omgegaan.



Grappig is ook de inventarislijst. Die bevat naast pikhaak en vaarboom, een sprenkel, dekboender en puts, misthoorn, een bol zeilgaren en zeilnaald, 4 landvasten, ook 2 stootwillen. Het kon lijden, twee stootwillen bij zo'n kostbaar schip!

De kleur van het boeisel wordt groen. Ik vond de kleur terug onder het later aangebrachte potdeksel van teak. De romp werd bruin.

Maubertine

Volgens de meetbrief van 16 december 1975 heeft het jacht zeilnummer VC 206 en de naam Maubertine. Op de website van de SSRP wordt de naam Maupertine gebruikt, maar dat moet een verschrijving zijn. Op de gieksteun staat ook Maubertine in stempelletters. Maupertine klinkt wel Frans en ook wel adellijk, maar Maubertine is ook Frans. Naspeuringen leveren een verwijzing naar een verloren gegaan toneelstuk uit 1558, La Maubertine, geschreven door een zekere Jacques Grévin. Het speelt op de Place Maubert in Parijs. De hoofdpersoon heet La Maubertine. Enig verband is duister. Misschien brengt dit stukje via via mensen in beweging die in de jaren zeventig/tachtig de Maubertine hebben gekend. Commentaar en eventuele foto's zijn natuurlijk welkom.

Vanaf 1975 heeft de Maubertine gevaren op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse wateren, zo is mij verteld. Dan overlijdt de eigenaar. De weduwe laat de Maupertine achter in de jachthaven en laat haar over aan de goede zorgen van de havenmeester. Trouw betaalt zij liggelden en de kosten van onderhoud, zoals schilderbeurten, twee nieuwe accu's en wat verder zo nodig is. Als zij benaderd wordt door de toekomstige tweede eigenaar is zij verrast. De douarière denkt nog een leuk jacht te bezitten. De werkelijkheid is anders. Totale verwaarlozing, zo blijkt. Het water staat minstens een decimeter boven de vloer. De sporen zijn nog steeds te zien!

De tweede eigenaar, ik noem hem hier Wim, waarschijnlijk getipt door Jan Kleijwegt van de Scheepsbouwers, weet uiteindelijk na herhaald bieden de Maubertine te kopen. Hij noemt zich een bofkont. Dat zal ook de nieuwe naam worden.

Bofkont

Het verwaarloosde jacht wordt overgebracht naar Werkendam. Daar krijgt het een gedeeltelijke refit, zoals dat tegenwoordig heet. Jan Kleijwegt (of zijn timmerman) brengt een teakhouten potdeksel aan, maakt nieuwe kuipbanken en een nieuw motorluik. De derde eigenaar (dat ben ik) is daar niet zo tevreden over. Zie bijvoorbeeld mijn verhaal over roest onder het potdeksel en de reparatie van de kuipbanken door Harmen Timmerman.

De Bofkont krijgt een kluiverboom, een bijbehorende kluiver en een botterfok van zeilmaker Den Boer uit Oud-Beijerland. De nieuwe verstaging wordt van 8 mm RVS, geen wantspanners. De ankermastlier wordt gangbaar gemaakt en krijgt een keurig laagje verf. De romp krijgt een nieuw verfsysteem met twee componenten epoxy tar van Sikkens. Het boeisel, de kajuitopbouw en de kuip krijgen de fraaie kleur 'lighthouse red'

van Sikkens jachtlakken.

De verhouding van Jan en Wim is uitstekend te noemen. Jan vaart met zijn gezin een vakantietocht op de Bofkont, die een ligplaats krijgt in de jachthaven van Goese Sas. Wim, binnenschipper in 'ruste' werkt als sluismeester op de nabijgelegen sluis. Samen met zijn echtgenote knapt hij het interieur op.

Gevaren wordt er op de Oosterschelde. Dat is mooi vaarwater. Dat weet ik sinds 1964, de Oosterschelde was nog open, toen ik voor het eerst een rondje om de uiterton heb gevaren met prachtig groen oplichtend buiswater! Om nooit te vergeten. Voor Wim waren de golven nooit te hoog, woei het nooit te hard. Maar voor zijn vrouw wel. Ze werd bang, durfde niet meer mee. Ze wilde niet meer mee. Hier komt de derde eigenaar in beeld.



Bollejan

De Bofkont werd te koop aangeboden. In 1991 heb ik heel wat schouwen, schokkers en andere bollen bekeken. Dit was liefde op het eerste gezicht! We waren het snel eens. De aankoopkeuring bracht geen bijzonderheden aan het licht. De Bank wilde het aankoopbedrag wel overmaken. Zo werd ik op 8 oktober 1991 de trotse eigenaar van de Vollenhovense Bol K&V bouwnummer 460.

De Bollejan, zo zou het schip gaan heten, moest van Goese Sas naar de werf Kesimaat in Nieuw-Amsterdam gevaren worden. Dat moest in de herfstvakantie want alle opvarenden waren gebonden aan schoolvakanties. Een avontuurlijke tocht met dichte mist op het Volkerak, dreigend brandstofgebrek, een niet houdend anker in een zandgat bij Oosterbeek, problemen met het maststrijken bij Zutphen, een hachelijke keermanoeuvre bij het afmeren in Zwartsluis. Kortom alles wat zo komt kijken bij het varen met een onbekend schip.

In de ruim 30 jaar die volgen (goh Jaap, heb jij nog steeds datzelfde schip?) leer ik de Bollejan wel kennen en zijn er veel vaartochten gemaakt: IJsselmeer, Staande Mastroute, Zuid-Hollandse- en Zeeuwse Wateren, Grote Rivieren, Friesland en Groningen. Soms saai door kaarsrechte kanalen, soms avontuurlijke rondzwervingen over het Nederlandse- en Duitse Wad, maar altijd met een goed, vertrouwd gevoel. Lief en leed. Wel en wee.

Jaap Spies
Vollenhovense Bol Bollejan
jaapspies@home.nl
<https://www.jaapspies/bollejan>

