

3.9. 'IJSVOGEL'

Kerngegevens

- Ontwerper: J.K. Gipon.
- Werk: Kooijman Jachtbouw, Zwijndrecht; casco gebouwd door W. v.d. Torre (Jachtwerf Delta), Brielle.
- Bouwjaar: 1967.
- Maten: Lengte over stevens: 7,00 meter; breedte: 2,60 meter op het grootspant, 2,72 meter over de zwaardklampen; waterlijn lengte 6,11 meter; diepgang 0,54 meter. Waterversplaatsing 3,35 ton.
- Bouwwijze: Gladboordig. Vlak van 7 mm. dikte met daarop gelaste spanten. Doorlopende kajuitopbouw. Stalen kajuitdak met spanten. Grote ramen in aluminium. Doorlopende kielbalk. Wel een loefbijter.
- Motor: Volvo Penta 1967, 2 cylinder, 17 pk.
- Zeilen: Bruine katoenen zeilen, bestaande uit: grootzeil, stagfok (zeilmaker: Molenaar, Grouw); daarnaast een bruine dacron kluiver (zeilmaker: v.d. Schuur, Spakenburg). Kluiverboom aanwezig.
- Zeilnummer: 114 VD.
- Kleur: Witte romp, zowel boven als onder het berghout; witte kajuitopbouw. Donkergroen berghout, potdeksel en bolders.
- Interieur: Vooronder: 2-persoons dwarskooi, aan bb-zijde afgesloten toiletruimte en aan sb-zijde een bergkast. Kajuit: twee langsbanken en bij de ingang tegenover elkaar een aanrecht en een kookhoek.
- Stamboek: Plaquettenummer 1096.
- Eigenaren: 1967 - 1978 : familie G. Broekhuis te Nijkerk.
1978 - 1985 : familie G. Koopmans te Leusden.
1985 - 1988 : P. Klik en P. Simons te Overasselt.
1988 - heden : familie B. Verbeek te Valkenswaard.
- Benamingen: 1967 - heden : IJsvogel.
- Huidige eigenaar: B. Verbeek, Valkenswaard
- Ligplaats: Brouwershaven, Zeeland.

1967 - 1976:

'Saevis tranquilles in undis'; dit is de betekenis van de ijsvogel: Aeolus, die deze vogel beschermt tegen de stormen van de vier windstreken.

En zo is het varen geweest met deze Enkhuizer bol, deze 'IJsvogel'. Genieten van weer en wind, hoe die ook moge waaien, met toch steeds een goede thuishoofst. Hoe divers dat soms ook moge lopen.

Zoals die keer, als blijkt dat de voorspellingen niet altijd uitkomen, toen we naar Hoorn moesten. Alles in de wind en veel slagen onder de dijk makend, duurt het een hele tijd voordat je bij tante Marie aan de bar afmeert. Tante Marie, die beschikt over een huisorkest, dat zijn weerga nauwelijk kent. Of het nu om de negende symphonie van Beethoven gaat of om een slotkoraal.

Of die keer, dat ter hoogte van het Paard van Marken de wind steeds verder wegzakt, maar dan hoor je over het water de gemeente van Marken tijdens de avondkerkdienst zingen: "dat de zee met hare volheid bruisse...".

Of die keer in Muiden bij ome Ko, genietend van de 'berenthee' op een mooie zomeravond, waarbij je het gevoel krijgt dat de engelen door het luchtruim zweven.

Of die keer, dat we (Herman Langman en ik) met de 'IJsvogel' in Urk liggen en beslist naar Nijkerk moeten. Dat we van lagerwal wegmoeten terwijl windkracht 8 staat, deert een Enkhuizer bolletje - dat IJsvogel heet - niet in het minst.

Zo heb ik 10 jaar lang Zeeland, de Wadden en het IJsselmeer (een niet te onderschatten water) mogen bevaren. Blijdschap, lief en leed heb ik op de 'IJsvogel' mogen ervaren. Een 'IJsvogel', die mij al die jaren op haar vleugelen heeft gebracht naar het licht van de vuurtorens tussen zee en haven.

Maar toch is er de drang naar groter: eerst een schokker en dan nu een Lemsteraak. Maar nog steeds genietend van wat de mensen in de platbodemwereld voor elkaar kunnen betekenen en de kluiwerboom nog steeds volgend.

Geen 'IJsvogel' meer, maar nu een 'Nye Haering'.

1976: Als lid van de WSV "Nulde" en eigenaar van een zeilvlet horen we - familie Koopmans - dat er in Nijkerk een platbodem te koop wordt aangeboden. Eigenaar zou de heer Broekhuis zijn en het schip zou niet ingeschreven zijn in het Stamboek voor Ronde en Platbodemjachten. In de winter bekijken we het schip een paar keer: het heeft naar onze mening het nodige achterstallig onderhoud en is dringend aan een fikse schilderbeurt toe. In het motorruim staat veel olie omdat de brandstofleidingen wel erg provisorisch zijn gerepareerd. Verder ontbreekt aan boord een toilet. Dit alles voor een vraagprijs van f. 40.000. Maar uiteindelijk leiden de onderhandelingen toch tot de aanschaf van de bol.

1977: In maart varen we de 'IJsvogel' van Nijkerk naar Nulde, waar we beginnen met restaureren, repareren en schilderen. De boordverlichting wordt in orde gemaakt; de 'bar' aan de bb-zijde wordt er uitgesloopt, waarna een wandje wordt geplaatst met daarachter een 'emmer-toilet'. Deze laatste wordt voorzien van een eigengemaakte, prachtige houten wc-bril. Wij noemen dit "'t gemak". Verder worden een startknop en een instrumentenpaneeltje ingebouwd.

Dit jaar varen we zonder roerklik, omdat de heer Broekhuis zijn eigen klik - een leeuwenkop - zelf wilde houden. Dit lijkt ons een redelijke vraag en op een schip met de naam 'IJsvogel' regel je dan wel even wat anders. Maar dat valt tegen.

Ons vaargebied is dit jaar Friesland, waar we met onze zeilvlet overigens reeds meerdere zeilvakanties hebben doorgebracht.

- 1978: Tijdens de wintermaanden wordt stad en land afgezocht naar een nieuwe roerklik; dat blijkt een zeer prijzige aangelegenheid te zijn. Toch de echtgenote op het luminieuze idee komt: maak er toch zelf één! Dit leidt tot een cursus houtsnijwerk, de aanschaf van boeken met afbeeldingen van vogels (De Slegte blijkt daarvoor een prima plek), tekeningen op schaal en de aanschaf van hout en gereedschap. Het resultaat: een mooie roerklik met aan twee zijden een ijsvogel!

Dit jaar volgt de registratie van de 'IJsvogel' in het Stamboek, hetgeen leidt tot het meten van het schip. Opnieuw wordt de vakantie doorgebracht in Friesland. We gaan nu via de Noord-Oost-polder hetgeen in de Voorstersluis een schutting betekent met een hoogteverschil van ruim 5 meter; een hele ervaring.

- 1979: In de maand juli maken we een aantal weekendtochten naar ondermeer Muiden, Pampus en Durgerdam. In augustus varen we opnieuw richting Friesland, waarna we in het eerste weekend van september present zijn op het platbodemweekend in Loosdrecht. We doen ook voor het eerst mee aan de zeilwedstrijden.

Dit jaar wordt verder de schroefas vernieuwd.

- 1980: Hoogtepunt van dit vaarseizoen is onze deelname aan Sail Amsterdam van 6 - 12 augustus. Een groots evenement met ondermeer het admiraalzeilen op het IJ en een defilé voor het admiraalsschip met aan boord prinses Margriet.

Zondagmorgen - veel te vroeg! - worden we allemaal gewekt door een luide, galmende stem over het water. Het blijkt een jongeman te zijn in een zwarte pandjesjas, die staande in een klein roeiboetje ons voorleest uit de Heilige Schrift.

Aan de roerriemen zit een klein meisje, dat op een gegeven moment zo hard aan de riemen trekt, dat onze "dominee" omrolt en zich nog ternauwernood kan vasthouden aan de rand van het bootje. Grote hilariteit aan boord van alle schepen is het gevolg, want iedereen had gehoopt dat hij overboord zou gaan!

Overigens zit onze "dominee" later - zo rond het middaguur - aan boord van één van de schepen en doet zich daar uitgebreid te goed aan de Beerenburg: blijkbaar bestaan er nog "natte gemeenten"!

- 1981: In juli 1981 doen we mee met het platbodemevenement in Harderwijk in verband met het 700-jarig bestaan van deze stad. Alle bemanningsleden zijn gekleed in de kledij uit de jaren 1200-1300. Ook doen we weer mee aan de zeilwedstrijden en het admiraalzeilen. We moeten wel nadrukkelijk letten op de vele netten op het Wolderwijd. Daarna wederom in augustus naar Friesland voor de rest van de vaarvakantie.

- 1982: Dit jaar gaan we op uitnodiging van het Stamboek in juli naar de Zaanstreek (Zaansche Schans). Een week daarvoor varen we de bol van Nulde via de Randmeren en het IJsselmeer naar Amsterdam en via het IJ en het Noordhollands Kanaal naar de jachthaven bij Zaandam. We krijgen bij aanvang van het evenement bezoek van Zaanse schonen en op deze dag - 2 juli - wordt onze eerste kleinzoon geboren. Mijn bemanning zorgt voor beschuit met muisjes, die 's morgens wordt rondgedeeld op alle bollen!

Op één van die dagen krijgen we vuurwerk uitgereikt voor een piratentocht in de avonduren. Dit doen we nooit meer, want dat resulteert in een stuk verbrand voordek en een gat in het grootzeil. Te gevaarlijk omdat de schepen wel erg dicht op elkaar liggen. Na dit evenement gaan we toch maar weer naar Friesland.



1983: Dit seizoen beginnen we met korte weekendtrips naar Nijkerk, Spakenburg, Huizen en Naarden. Op 1 en 2 juli liggen we gepavoiseerd in de Eemhof ter ere van onze kleinzoon die daar zijn eerste verjaardag viert. Eind juli varen we via de Randmeren noordwaarts richting Zwarte Meer met als eerste einddoel Genemuiden. Daarna via de Kop van Overijssel en Echtenerbrug (waar we in de jachthaven "Merenpoort" het voorluik laten vernieuwen) richting Friesland.

1984: Dit jaar is Friesland wederom ons vaargebied. Aan het einde van het seizoen varen we de bol naar "Nautisch Centrum Heech", waar Loek de Hoog de "IJsvogel" voor ons zal bemiddelen bij de verkoop.

Een onverwacht besluit, maar door een plotseling zeer slechthorende schipper zijn de risico's tijdens het varen te groot.

Begin 1985 leidt dit tot de overdracht van de bol. Met bloedend hart nemen we afscheid van onze 'IJsvogel'.

1985 - 1988:

Het is voorjaar 1985 en we (Pim Klik en Peter Simons) zijn al een tijdje op zoek naar een platbodem. Het zou - als het even kon - een scheepstype moeten zijn met ronde vormen; dus geen grundel of schouw.

Omdat we in het zuiden van het land wonen, moet je voor zoiets naar Overijssel of Friesland. Daarom gaan we op een dag in april in de stromende regen op pad. In Lemmer - onze eerste stop - vinden we niets van onze gading en wordt de reis verder naar het noorden vervolgd met als volgend adres: Loek de Hoog in Heeg.

Het is zeker 10 jaar geleden dat we daar een keer een praatje hebben gemaakt, maar Loek herkent ons direct. Als we het doel van ons bezoek hebben verteld, geeft hij ons met een lachend gezicht een paar sleutels en zegt ons dat we maar eens onder dát zeil moeten gaan kijken. Hij duidt ons op een schip waar een laddertje bij staat en in de nog steeds stromende regen klimmen we de kuip in. In de kajuit hangt een petroleumlamp en als we die aansteken zien we een plaatje van een schip.

Zo gezellig en zo huiselijk ingericht, dat we op slag verliefd worden op een Enkhuizer bol. Want dat is het scheepstype waar we in terecht zijn gekomen!

We weten alleen nog niet wat er voor gevraagd wordt en we willen het onderwaterschip nog bekijken. De dieselmotor blijkt een Volvo Penta van 17 Pk te zijn, kortom: we blijven verliefd. En dan de prijs. De vorige eigenaar (of beter gezegd: de huidige eigenaar, maar zou voelen we dat al!) wil er f. 43.000 voor hebben. Naar ons gevoel is het schip dat bedrag best waard, maar ja!

Op weg naar huis wordt er natuurlijk druk gepraat en 's avonds in alle rust komen we na het nodige rekenwerk tot een maximaal budget van f. 40.000. En wij maar hopen dat er niet meteen iemand zal komen die 'onze' boot voor het gevraagde bedrag zal kopen. Na contact met de eigenaar, de heer Koopmans uit Leusden, worden we het spoedig met elkaar eens en zijn we eigenaar van een Enkhuizer bol, in 1967 gebouwd door Kooijman en de Vries. Vooruitlopend op de financiële transactie mogen we gedurende de Pinksterdagen met schitterend weer ons eerste weekend al op de bol doorbrengen.

Een week later hebben we de bol echt opgehaald en naar het zuiden gevaren. In de loop van de volgende jaren hebben we wel het nodige aan het schip gedaan en verfraaid, want dat hoort er nu éénmaal bij als je een schip hebt. Het eerste wat we deden, was het maken van jufferblokken; die zaten er vroeger ook op en we vinden dat stoer staan. Verder is de schroefas aan z'n laatste levensfase toe, dus die wordt ook vernieuwd. Evenals de koppeling, die aanvankelijk star was, maar die we graag wat flexibeler willen hebben. Ook de uitlaat was van het droge type en omdat we wegens ons vaargebied (de grote rivieren) nogal eens moeten motoren is een natte uitlaat prettiger omdat deze stiller is.

Na het eerste vaarseizoen gaat de bol op het droge en halen we alles wat er maar af kan er ook af. Het houtwerk gaat mee naar huis en als het tweede vaarseizoen aanbreekt, ziet de 'IJsvogel' - want zo heet de bol nu eenmaal - er uit om te zoenen.

De zomer die daarna volgt (1987) is een heel bijzondere. We zijn tot twee keer toe in een echte windhoos terecht gekomen.

De eerste keer op de Waal tussen Weurt en de Kop van Pannerden. We hebben even overwogen om de bol tussen de kribben te zetten, maar ondanks de achteropkomende golven van zeker een meter hoog gebeurt er niets. Zelfs de kuip loopt niet vol.

De tweede keer is een week later als we aan de Rakkepolle op het Heegermeer liggen afgemeerd. Met deze windhoos worden we half op de kant gesmeten. Maar ook daar komen we met een kleine schade goed van af. We hebben hieruit wel geleerd dat je met een kans op onweer bij voorkeur niet aan de lage wal moet gaan liggen.

Maar alles bij elkaar hebben we een paar jaar heerlijk gevaren met een voortreffelijk schip. Doch we wilden stahoogte en dat heeft de Enkhuizer bol niet. Na een poos wordt de 'IJsvogel' dan ook verkocht en komt er een Vollenhovense bol voor in de plaats. Die was zo mooi dat die daar bijna ongezellig door was. Je hebt dat ook wel eens met van die heel fraai ingerichte huiskamers. Varen deed ie natuurlijk prima, maar toch als we alles van te voren hadden geweten, was de Enkhuizer bol nooit verkocht. Die had iets wat zich moeilijk laat omschrijven.

Gelukkig is de 'IJsvogel' in goede handen terecht gekomen en hebben we van tijd tot tijd nog contact met de huidige eigenaar. En die is er net zo verliefd op als wij.

1988 - 1993:

In 1987 besluiten wij (de familie Verbeek) dat we na jaren onze vakantie en onze overige vrije tijd weer op het water willen doorbrengen. We hebben daarbij - ook al hebben we daar geen enkele ervaring mee - een uitgesproken voorkeur voor een platbodem. Oorzaken: je kunt er overal mee varen en ankeren en verder de uitstraling van zo'n scheepstype en de gezellige inrichting.



Na tientallen schepen bekeken te hebben in evenzovele havens en verkooppunten komt er langzaam het inzicht welk type platbodem onze voorkeur krijgt. Niet alleen ons budget bepaalt de grootte van het schip, maar ook het feit dat wij beiden zonder overmatige inspanning onze keuze willen kunnen bevesten.

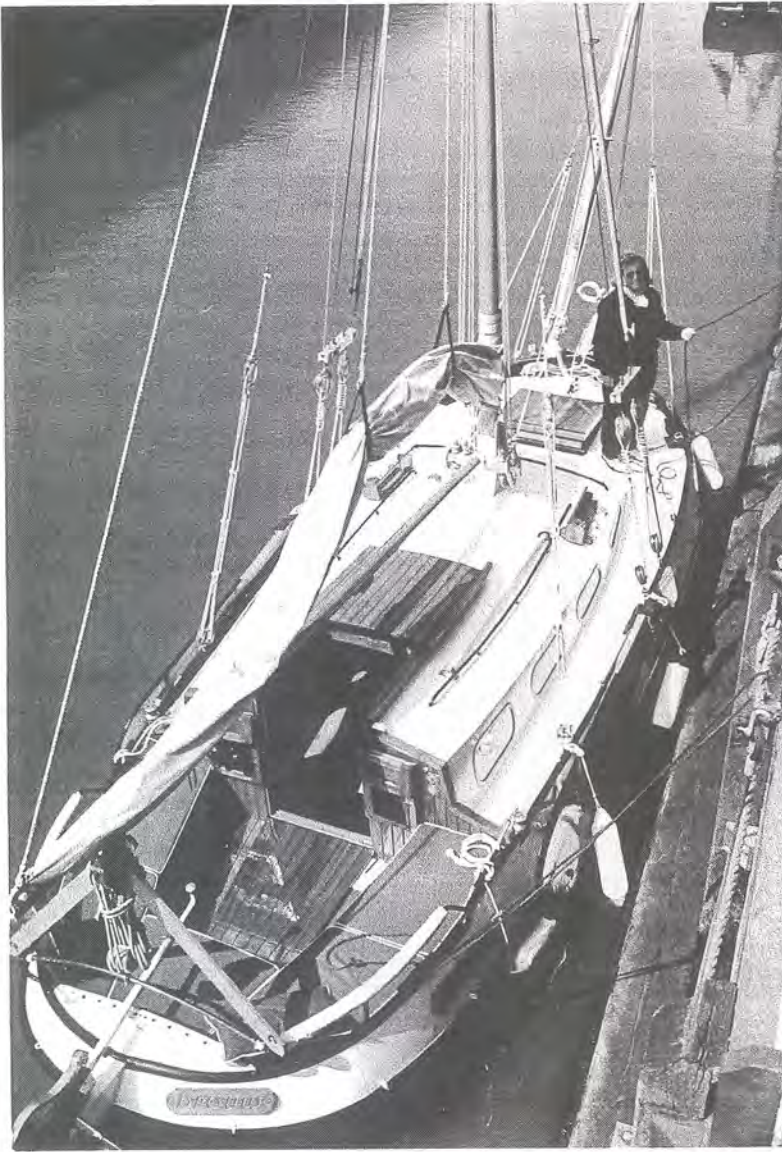
Uiteindelijk komen we in oktober 1987 bij Nautisch Centrum Heech in Heeg terecht. We hebben direct een plezierig contact met Loek de Hoog, die ons vertelt dat toevallig de vorige avond een scheepje is binnengebracht voor de verkoop. Dit scheepje is de 'IJsvogel' en ligt zo'n 500 meter buiten het bedrijf in een brede sloot.

Het stroomt van de regen en de 'IJsvogel' ligt onder een oud dekkleed, maar we weten meteen dat dit ons schip moet worden. In maart 1988 wordt de koop gesloten. Inmiddels hebben

we ook contact met de vorige eigenaren: Pim Klik en Peter Simons. Ze bieden ons aan ons te vergezellen tijdens de tocht naar de nieuwe thuishaven. Daar maken we dankbaar gebruik van zodat we tijdens de vaart met het schip vertrouwd kunnen raken. Een heel plezierige tocht brengt ons in drie dagen via Blokzijl, Schokkerhaven, Lelystad, Muiden en Tiel naar Nifterik, de oude thuishaven.

In aansluiting op de werkzaamheden van de vorige eigenaren is het noodzakelijk de romp, het vlak en het dek onder handen te nemen. De eerste weken wordt het dus meer werken dan varen. Na vele weekenden is het dek en de kajuitopbouw helemaal kaal en

worden deze met drie lagen epoxy-primer voldoende beschermd. Daarna wordt het tijd voor onze eerste vakantie met de 'IJsvogel'.



Het worden de Zeeuwse wateren. Als passant in Brouwershaven lijkt ons deze plaats direct al ideaal als thuishaven. Vanwege onze geringe diepgang hoeven we niet op de wachtlijst, maar kunnen we direct een box langs de kant krijgen. Na het einde van ons eerste vaarseizoen is er ook nog plaats in de winterstalling.

In maart 1989 is de tijd rijp voor verdere werkzaamheden. Het vlak en de romp zijn aan groot onderhoud toe. We besluiten het schip tot aan het potdeksel te laten stralen. Meerdere lagen epoxy-primer moeten er voor zorgen dat we de eerste jaren zorgeloos op zout water kunnen varen.

In de winter van 1990/1991 komt de tweede klus: we vinden dat het interieur na zo'n 25 jaar aan vernieuwing toe is. Al het hout (op het plafond na) wordt

verwijderd. Een kale, stalen ruimte is het gevolg. Alle oude, houten delen worden als mal op nieuwe, mahoniehouten platen gelegd en na een winter timmeren en lakken ontstaat een nieuw interieur. In het voorjaar past alles als een legpuzzel in elkaar en is de tweede grote klus geklaard.

Het varen is nu dubbel genieten. In 1991 zijn we in Zeeland gebleven omdat we daar nog steeds niet op zijn uitgekeken.

In 1993 willen we toch nog wel eens oude plekjes van vroeger opzoeken (van 1950 tot 1959 hebben we met een BM-er de Westeinder, de Vinkeveense en de Loosdrechtse Plassen bevaren. Door het constant slechte weer is dat niet altijd pleziervaren, maar desondanks is het toch een leuke ervaring.

