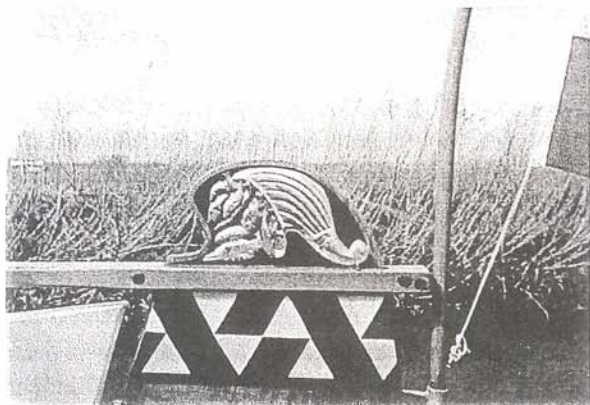


3.13. 'LOSBOUW' - 2

Kerngegevens

- Ontwerper: J.K. Gipon.
- Werk: Kooijman Jachtbouw, Zwijndrecht; casco gebouwd door W. v.d. Torre (Jachtwerf Delta) te Brielle.
- Bouwjaar: 1969.
- Maten: Lengte over stevens: 7,00 meter; breedte: 2,60 meter op het grootspant, 2,72 eter over de zwaardklampen; waterlijn lengte 6,11 meter; diepgang 0,54 meter. Waterverplaatsing 3,35 ton.
- Bouwwijze: Gladboordig. Vlak van 7 mm. dikte met daarop gelaste spanten. Doorlopende kajuitopbouw. Stalen kajuitdak met spanten. Grote ramen in peesrubber. Doorlopende kielbalk. Geen loefbijter.
- Motor: Farymann diesel, 1 cylinder, 10 Pk.
- Zeilen: Grootzeil en stagfok van wit dacron.
- Zeilnummer: 119 VD
- Kleur: Witte romp en roomkleurige kajuitopbouw. Berghout en potdeksel zijn donkergroen.
- Interieur: Vooronder: 2-persoons dwarskooi, aan bb-zijde afgesloten toiletruimte met toiletemmer en aan sb-zijde een bergkast. Kajuit: twee langsbanken (waarvan één uittrekbaar) en bij de ingang (tegenover elkaar) aanrecht en kookhoek.
- Stamboek: Plaquettenummer 665.
- Eigenaren: 1967 - 1974 : familie R. Doornbos te Eindhoven.
1974 - 1991 : familie J.G.J. Jacobs te Wassenaar.
1991 - heden : familie J.J. van Putten te Zwolle.
- Benamingen: 1967 - 1974 : Op Roakeldais.
1974 - 1991 : De Waere Jacob.
1991 - heden : Losbol.
- Huidige eigenaar: J.J. van Putten, Scharren Antinkstraat 7, 8023 CD Zwolle, telefoon 038 - 533099.
- Ligplaats: Heech, Friesland.

- 1969: Doop en tewaterlating van onze Enkhuizer bol vinden plaats op 29 april 1969. We - de familie Doornbos - noemen haar 'Op Roakeldais'. Via Linge, Merwede en Biesbos varen we naar de eerste thuishaven in Drimmelen. In de weekeinden zeilen we op de Amer en het Hollands Diep en in de Biesbosch, waar we in die tijd nog op de platen kunnen droogvallen.



Tijdens de vakantie gaat het richting Friesland. Op de heenreis via het Merwedekanaal, Rijn en IJssel en terug over de Randmeren, de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal.

Onvergetelijk is de tocht voor de wind met prachtig zonnig weer, stroomafwaarts over de Lek van Vianen tot Krimpen.

De vreugde wordt dit seizoen enigszins vergald als gevolg van problemen, welke veroorzaakt

worden door extreme trillingen van de draaiende motor, zoals: een lekkende binnengland, lostrillende kabelansluitingen en een door vermoeidheid brekende koelwaterleiding (op het Amsterdam-Rijnkanaal!). Op een zekere dag begint de motor ratelende geluiden te produceren, die volgens een monteur in Terhorne door een kapot lager worden veroorzaakt. Gelukkig herleidt de importeur na enkele dagen het verschijnsel tot losgetrilde trillingsdempers. Wat zwaardere dempers geven voorlopig enige verbetering.

Voor de winterberging gaan we terug naar de werf in Deil.

- 1970: In juni gaan we opnieuw naar Friesland - nu over het IJsselmeer. De oversteek gaat van Muiden naar Stavoren. Echter opnieuw lekkage bij de schroefas. Met een extra pakkingring is dit voorlopig te verhelpen. Vervolgens blijken er weer twee trillingsdempers losgetrild te zijn. Gelukkig constateren we dit in Grouw, vlakbij bij de firma De Schiffart, waar echte deskundigheid aanwezig is. De motorfundatie is volgens de monteur te licht; het euvel wordt provisorisch verholpen en we schaffen een extra grote Engelse sleutel aan om de moeren zo nu en dan weer vast te kunnen draaien.

Na de vakantie laten we het schip achter in een botenhuis van Molenaar. We vragen een inspectie aan van een expert van de Sectie Scheepstechniek van de ANWB. Deze vindt plaats in tegenwoordigheid van de heren Kooijman en De Schiffart. Zowel over de motorfundatie als over de aanleg van de elektrische leidingen en de brandstofleidingen is het oordeel negatief. Besloten wordt dat De Schiffart een sterkere motorfundatie zal aanbrengen met een beter langs- en dwarsverband in het schip. De kosten worden voor de helft door de werf betaald.

- 1971: Als thuishaven hebben we voortaan 'De Horne' in Terhorne. Onze kinderen zeilen in een Stern en zoeken het moederschip voornamelijk nog op voor de warme maaltijden 's avonds. Lange weekeinden en de zomervakantie brengen we in Friesland door. De winterberging is opnieuw in Grouw. Voor het onderhoud van het schip hebben we afspraken met Wester gemaakt en voor het motoronderhoud met De Schiffart.

- 1972: Het schip is gemeten en opgenomen in het Stamboek van Ronde en Platbodempjachten. We varen nu met zeilteken VD 119. Verder hebben we een botterfok aangeschaft om aan de wind wat meer snelheid te hebben. Ook dit jaar blijven we in Friesland, omdat de bol voor het IJsselmeer en de Wadden toch minder geschikt is. Zowel de zeileigenschappen aan de wind bij steile golfslag als ook de weinig zeewaardige uitvoering (losse zitbanken boven een open motorruimte) houden ons binnengaats. We maken nog een tocht richting Groningen, waar op het Zuidlaardermeer - zo'n dertig jaar geleden - onze zeilcarrière begon. De aanhoudende oostelijke wind doet ons in Bergum echter van plan veranderen en we gaan over de Leijen weer terug.
- 1973: Omdat de afstand Eindhoven - Terhorne op den duur toch wat bezwaarlijk begint te worden en Friesland steeds voller raakt, gaan we uitzien naar alternatieven en in de loop van de zomer kopen we een vakantiehuisje in Spakenburg, vlakbij één van de jachthavens. Het is onze bedoeling om van daaruit met een iets kleiner en wat handzamer schip te gaan varen. Ook dit zal later nog niet de ideale oplossing blijken te zijn.
- 1974: In april varen we de Enkhuizer bol van Grouw naar Spakenburg. In recordtijd zeilen we met een matige Noordwestenwind van Lemmer langs Urk naar het Ketelmeer. Misschien zullen we dit schip toch nog missen! In Eindhoven aangekomen blijkt de makelaar zich al met een potentiële koper gemeld te hebben. Een paar weken later wordt de bol door de nieuwe eigenaar, de familie Jacobs, naar de nieuwe thuishaven Warmond gevaren.

1975 - 1991:

"Enkhuizer bol, lengte 7 meter, Faryman diesel, i.z.g.st.", zo ongeveer luidt de advertentie, die ons in het voorjaar van 1974 onder ogen komt.

We - Luc en Rose-Marie Jacobs - hebben een Brandsma kajuitschouw, een pracht schip en een goede zeiler, maar ... achteruitslaan met een buitenboordmotor is niet alles, de kajuit is laag en de ruimte voor ons gezin is beperkt.

De bol blijkt in Spakenburg te liggen en omdat ik in Mijdrecht werk, gebruik ik de lunchpauze om te gaan kijken. Wat een kleintje, is mijn eerste reactie, maar binnengekomen valt de ruimte mee en bovendien is het schip prachtig uitgevoerd. 's Avonds ga ik - nu samen met mijn vrouw - opnieuw naar Spakenburg en eigenlijk voldoet het schip aan onze drie eisen: staal, ruimte en met twee personen te zeilen. Diezelfde avond later we de eigenaar weten het schip te kopen

Op 4 mei varen we richting Kaag, we herdopen haar - indachtig onze familienaam - tot "De waere Jacob", we laten een mooie hoorn des overvloeds met spartelende vissen uitsnijden, we geven de dekken en de opbouw een lichtere kleur en dan beginnen we aan een periode van intens genieten van een mooi en goed gebouwd schip en van Neerlands unieke en mooie watergebied.

Zeventien jaar samenvatten is ondoenlijk en we beperken ons tot een paar hoofdlijnen. De bemanning bestaat in hoofdzaak uit ons gezin van zes personen, waarvan (in 1974) vier tieners. We kiezen als ligplaats aanvankelijk Warmond en in latere jaren de zeilvereniging Braassemermeer.

Vanuit die twee thuishavens neemt "De waere Jacob" deel aan talrijke reünies onder de parapluie van het Stamboek, waaronder twee keer aan Sail Amsterdam, Antwerpen, twee keer Dordrecht, twee keer Sneek, Heeg, Harlingen, Zaanse schans, Enkhuizen, Hoorn Monnickendam, Bruinisse, Willemstad en Den Helder.

We trekken door heel Nederland en genieten van het samen opvaren met andere platbodems, van de vriendschappen die ontstaan tussen jong en oud, van de unieke mooie havenplaatsjes rondom het IJsselmeer, van de verstilte avonden op rustige plekjes en van de opgestoken duimen van ons passerende fietsers langs de Ringvaart. In latere jaren neemt onze jeugd vaak het schip ergens in het land van ons over om met leeftijdgenoten een heerlijke zeilvakantie te beleven.

Terugkijkend in de zes logboeken uit die tijd blijkt dat er stof genoeg is voor een eigen boek, maar dat is hier niet de bedoeling.

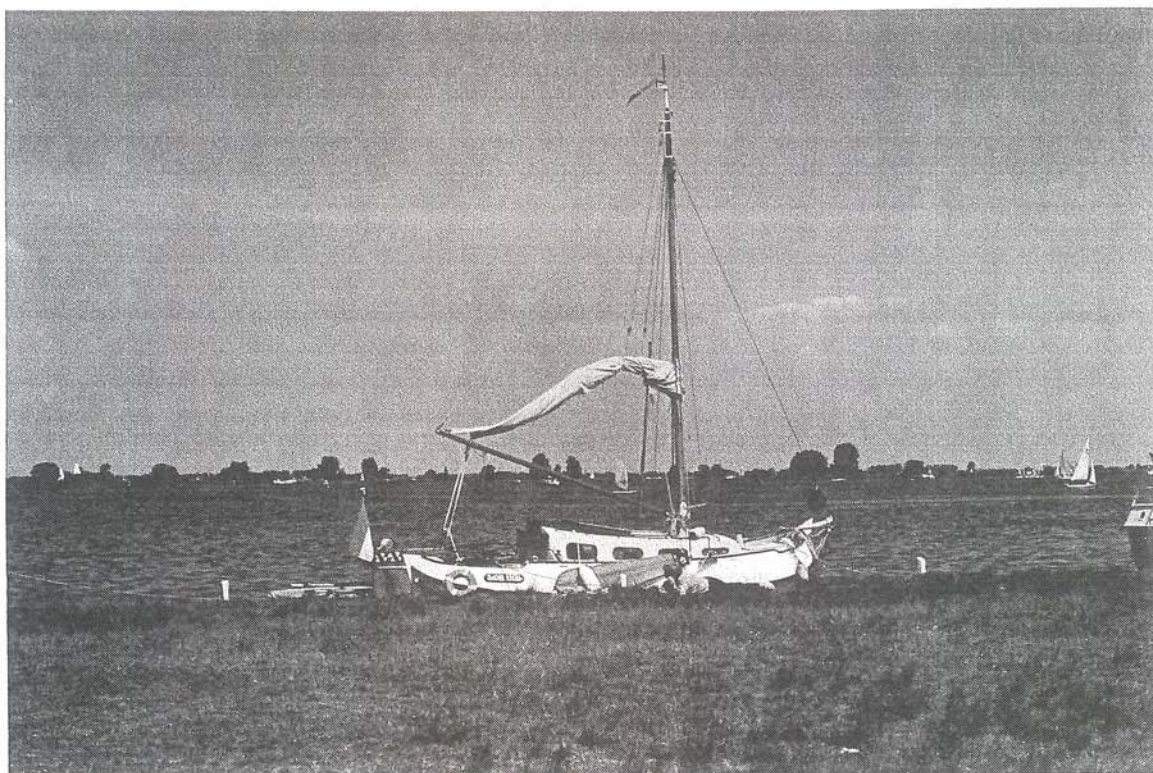
't Schip is ons zeer dierbaar gebleven, het bracht ons soms over hoge golven veilig terug in de haven en als we haar in 1991 aan de familie Van Putten overdragen, is dat met weemoed, maar ook met een gevoel van dankbaarheid voor zoveel mooie herinneringen.

Als "Losbol" zeilt ze nu verder met weer een jong gezin aan boord en we wensen haar en de bemanning nog jaren van zeilgenot en een veilige vaart!

1991: In augustus van dit jaar vindt de overdracht van het schip plaats. We - de familie Van Putten - varen voorzichtig een paar keer met de bol; we zijn immers gewend aan een vrij lichte tjotter. Deze Enkhuizer bol is toch veel groter en zwaarder en zet daardoor ook veel meer door.

Ons begin met de bol is niet erg fortuinlijk: bij één van de tochtjes breekt de kapitein door een valpartij zijn arm. Het gezag aan boord wordt nu overgenomen door de 1e stuurman, daarbij bijgestaan door 3 matrozen.

Alles bij elkaar blijft het een jaar van verkenning.



1992: Het onderwaterschip wordt gestraald. Hij ziet er nu mooi uit. We krijgen zo langzamerhand het idee dat het 'ons schip' is.

We varen deze zomer in Friesland: met name Heegermeer, Fluessen, Gaastmeer en Oudegaaster Brekken zijn daarbij ons vaargebied. Halverwege het seizoen laat de motor het afweten. Hij wil niet starten; aangeslingerd loopt hij prima. Maar toch, het vaart beslist anders als je niet op elk moment dat je dat wilt een motor kunt starten! We besluiten dan ook dat het motorluik handzamer moet worden en we willen de klep in de kajuit kunnen lichten zonder het luik te hoeven openmaken.

Ondanks herhaalde bezoeken van een monteur komt er geen verandering. Eind oktober varen we de bol naar Zwolle. Daar lukt het 's winters om de startmotor te repareren en in het voorjaar ziet het schip er nog mooier uit.

1993: We hebben nu kleinere motorluiken, een goede startmotor en een extra accu; deze zomer verwachten we geen problemen.

In het voorjaar varen we weer naar onze ligplaats in Heech. We doen dat via het Zwarte Water en de Kop van Overijssel. Gezien het aantal bruggen en de beperkte tijd, die we hebben, gaat de tocht op de motor met gestreken mast.

De zomer brengen we opnieuw in Friesland door: het gebied rond Heech en vervolgens de Princenhof, Eernewoude, daarna via het Sneekermeer en Sneek terug.

In het najaar gaat het weer Zwolle-waarts. De terugtocht gaat via de Noordoostpolder. Beslist minder aantrekkelijk dan de Kop van Overijssel.