

3.4. 'VROUWE WIJNANDA'

Kerngegevens

Ontwerper:	J.K. Gipon.	
Werk:	Kooijman Jachtbouw, Zwijndrecht; casco gebouwd door W. v.d. Torre (Jachtwerf Delta) te Brielle.	
Bouwjaar:	1966.	
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. 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:	Sinds 1994 een Lombardini diesel, 2 cilinder, 14 Pk..	
Zeilen:	Oorspronkelijk geleverd met stormfok, stagfok en grootzeil van wit katoenen doek (zeilmaker: Molenaar, Grouw). Sinds 1994 wordt - uit praktische overwegingen - gebruik gemaakt van een stagfok, een botterfok en een grootzeil van wit dacron (zeilmaker: Simon de Boer, Numansdorp). Geen fokkeboom en geen kluiver.	
Zeilnummer:	Niet van toepassing.	
Kleur:	Witte romp, zowel boven als onder het berghout; witte kajuitopbouw. Donkergroen berghout en potdeksel.	
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) aanrecht en kookhoek.	
Stamboek:	Plaquettenummer 459.	
Eigenaren:	1966 - 1972	: Familie G.J. Beisterveld te Bilthoven.
	1972 - 1982	: Familie O. Kuipers te Dokkum.
	1982 - 1987	: Familie A.V. Griep te 't Harde.
	1987 - 1992	: Familie S. van der Wielen, Wijk bij Duurstede
	1992 - heden	: De heer K. v.d. Wielen te Amsterdam.
Benamingen:	1966 - 1972	: Vrouwe Wijnanda.
	1972 - 1982	: Vrouwe Rixt.
	1982 - 1992	: De Groene Min.
	1992 - heden	: Vrouwe Wijnanda.

1966 - 1972:

Het scheepje is in 1965 besteld door de heer Beisterveld uit Bilthoven, na een bezoek aan de HISWA, waar het Enkhuizer bolletje toen voor het eerst werd tentoongesteld door - toen nog - Kooijman Jachtbouw.

Het casco werd eind 1965 afgeleverd door v.d. Torre, en begin 1966 afgetimmerd en afgeleverd. Helaas is de heer Beisterveld inmiddels overleden, is zijn naaste familie geëmigreerd, en kon ik derhalve de informatie over de eerste zes jaar alleen uit de tweede hand vernemen.

Jan Kooijman kon zich nog de aflevering herinneren, en dat de bestelling en betaling voor eind 1965 afgehandeld moest zijn, dit in verband met de invoering van de BTW.

De tweede eigenaar wist te vertellen dat het schip heel luxueus en compleet was afgetimmerd, inclusief de "HISWA-spreuk" op de achterplecht: "Ik breng de verten naderbij". Naar verluidt voer de familie met het bolletje als met een statenjacht, voornamelijk dagtochtjes op het Veluwemeer. De havenmeester van jachthaven Zeegers in Harderwijk tuigde het schip op en af, ruimde het op en had de dagelijkse verzorging in handen. Vanwege invaliditeit van de heer Beisterveld heeft de fa. Zeegers het schip voor hem in 1972 verkocht. Helaas viel niet meer te achterhalen wat of wie de inspiratie voor de naam "Vrouwe Wijnanda" is geweest.

1972 - 1982:

Door de manier van gebruiken was het schip letterlijk nog als nieuw en was het voor de familie Kuipers uit Dokkum geen moeilijke beslissing. De koopsom is niet meer precies bekend, maar was in de orde van f 28.000,-. De naam werd veranderd in "Vrouwe Rixt", naar de jongste van de twee dochters. Tot 1977 was de thuishaven Eernewoude.



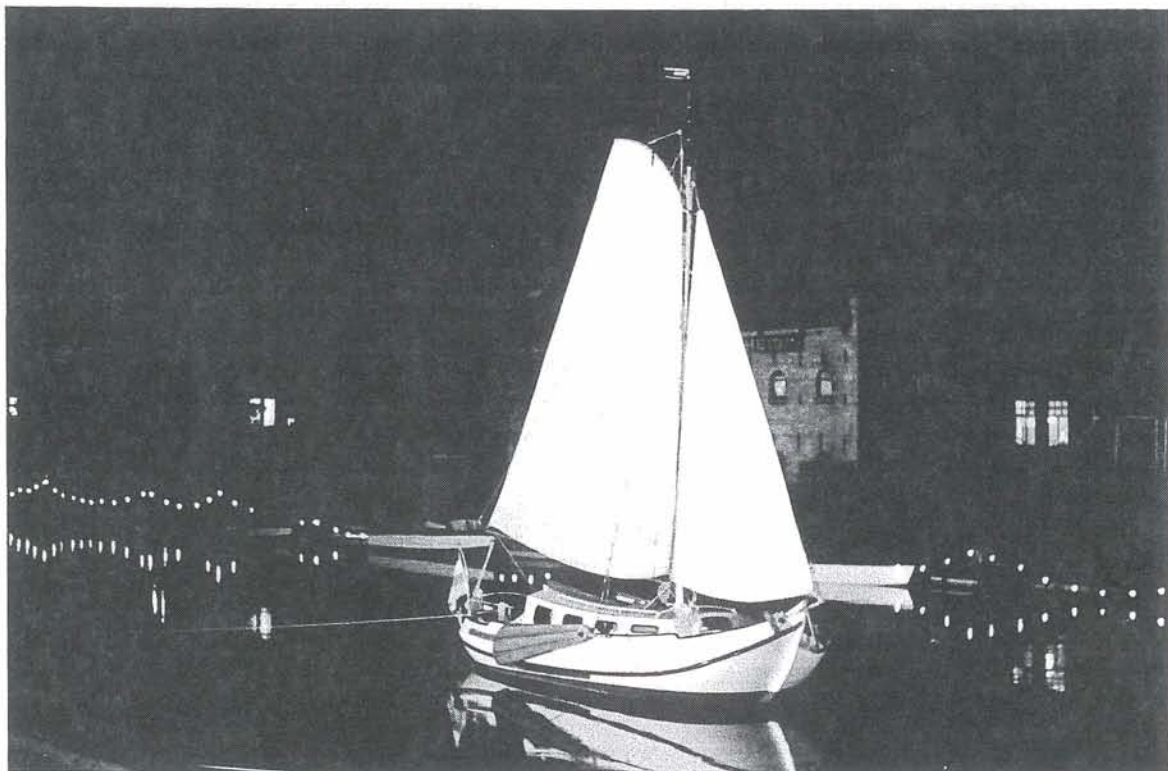
In 1973 werd de vakantie doorgebracht op het wad, de jaren daarna werden tochten gemaakt door Friesland en Noord-Nederland. In de dagboeken komt nog een overnachting voor naast een zusterschip, in Dokkumer Nieuwe Zijlen. Dit moet de "Bolle Bertha" geweest zijn, toen van de fam. D. Janssen. Vanaf 1978 werd de thuishaven Lauwersoog, en het vaargebied was het toen nog heel ruime en rustige Lauwersmeer. Zoals bij meer bolletjes is gebeurd, waren de opgroeiende kinderen de reden voor verkoop, helemaal toen naamgeefster Rixt (inmiddels 15) op een dag uitriep: "Ik wou dat die boot zonk".

In zijn boek "Tien Platbodemjachten" (en waarschijnlijk ook in dit boek) beschrijft Jan Kooijman hoe zijn bolletje "Cadans" de weg terugvindt naar de familie.

Zo kan ik mij nog herinneren dat ik op mijn dertiende twee traditionele zeilschepen heb staan bewonderen in de Dokkumer Zijl. De twee schepen lagen volledig getuigd als opluistering voor het zoveeljarig bestaan van Dokkum naast de "Dockummer Granaet", het symbool van de stad, waar ik toen naar school ging. Van zeilen had ik geen benul, als Fries wist ik net ongeveer wat een skûtsje was. Maar die twee schepen waren toch wel ontzettend mooi, en dan vooral die kleine! Ongetwijfeld ben ik toen in een dromerige stemming weer verder gegaan, zoals een 13-jarige kan dromen van dingen die misschien, ooit wel eens zouden kunnen gaan gebeuren.

Eenentwintig jaar later blijk ik, zonder bewust initiatief in die richting te hebben genomen, schipper te zijn op datzelfde schip!

Inderdaad Jan, platbodemschippers zijn romantici...



De veranderingen aan het schip door de familie Kuipers waren gering en vooral van praktische aard, zoals een tweepits gasstel, kajuittafel, kussenbekleding e.d.

Uit hun enthousiasme tijdens mijn bezoek was op te maken dat de verkoop niet van harte geweest moet zijn. Daar bovenop kwam nog de recessie, waardoor het schip van

oktober 1981 tot december 1982 te koop heeft gelegen bij jachtwerf Lauwersmeer in Westergeest.

1982 - 1987:

De volgende eigenaar was de familie A. K. Griep uit 't Harde, aankoopsom volgens het koopcontract f 36.500,-. De naam van het schip werd veranderd in "De Groene Min".

Na enige afleveringswerkzaamheden door de werf is de familie Griep met de overvaart begonnen op de beruchte Hemelvaartsdag van 1983, een stormachtige inwijding! Door de weersomstandigheden zijn zij op die dag niet verder gekomen dan Terhorne vanwege gesloten sluisen. Het schip was weer terug in Harderwijk, waar - naar ik aanneem - ook het voornaamste vaargebied was.

De heer Griep heeft een aantal redelijk ingrijpende wijzigingen en verfraaiingen aangebracht. Het schip werd voorzien van een teakhouten motorluik, teakhouten luik op het vooronder (was staal), en de kuipbanken werden voorzien van teak. Verder werd de stalen overloop voor de fok verwijderd, een kuiprailing aangebracht, en de kluisborden en helmhout vervangen. Verder nam hij de onder bollenschippers nog steeds controversiele beslissing om de grote ramen te vervangen door ronde. Samen met mahonie bekleding in de kajuit ging dit ten koste van een licht interieur, maar leverde wel een "scheepse" knusheid op. De oorspronkelijke watertank in de kuipbank werd vervangen door een grote RVS brandstoftank, in het vooronder werd een nieuwe RVS watertank geplaatst. Ook werd de romp gestraald, geplamuurd en in de epoxy gezet. Na er vijf jaar met plezier mee gevaren te hebben, besloot de fam. Griep het schip te verkopen vanwege de te groot wordende lichamelijke inspanning. Vanwege de ontbrekende zwaarden werd een Staverse jol aangeschaft, het bolletje werd aan Loek de Hoog aangeboden voor verkoop.

Ook tijdens mijn gesprek met de heer Griep bleek weer dat "oude bolletjesliefde" niet slijt, nog steeds wordt over de aanschaf van een 7.00-meter-bolletje met korte roef gedacht, zeker nu lieren e.d. meer acceptabel beginnen te worden.

1987 - 1992:

Op zijn zoektocht naar een grondel zag mijn broer - Siebe van der Wielen - het schip in de zomer van 1987 liggen glanzen bij Loek de Hoog, werd op slag verliefd en kocht het van Loek voor

f. 38.500,-. Met behulp van een vriend werd het bolletje naar Wijk bij Duurstede gezeild, de thuishaven voor de komende jaren. Nadrukkelijk met hulp, want er was nog een klein probleempje op te lossen: Siebe kon niet zeilen!

Van jongs af aan wou hij echter al een platbodem, dus een paar boeken gekocht en op stap met vrienden om alsnog zeilen te leren. De eerste winter confronteerde hem op bruuske wijze met het feit dat het hebben van een boot een hoop werk met zich meebrengt: tijdens het afsputten op de helling verdween niet alleen de aangroei, maar ook de verf! De kilo's bottom-coating en vele uren zorgden voor een onderwaterschip wat na 6 jaar nog steeds alleen een laagje verse antifouling nodig heeft. Het vaargebied werd de Lek voor dagtochtjes, vaak solo, wat uitstekend kan met het bolletje. De vakanties werden meestal doorgebracht in Friesland, en eenmaal in Zeeland. Na de eerste vakantie werd besloten de lawaaige - waarschijnlijk originele - ééncilinder motor te vervangen. Siebe besloot vanwege de kosten een tweedehands benzinemotor in te laten bouwen, een twijfelachtig besluit, met een even twijfelachtige inbouw. Bovendien was een 40 pk motor in een bolletje niet echt volgens stamboekcriteria...

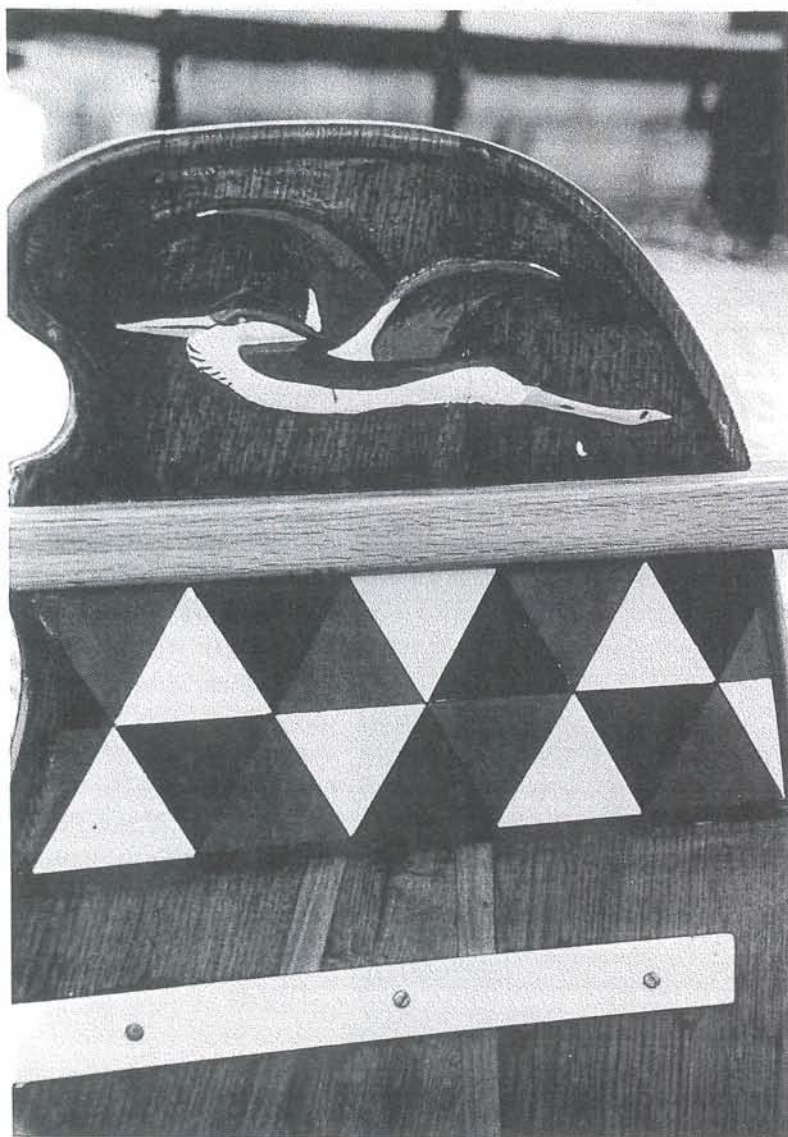
Bij aankoop had hij het schip weer ingeschreven bij het stamboek onder de naam "Vrouw Angelica" - naar zijn echtgenote - onder het oorspronkelijke plaquettenummer 459. De stamboekplaquette was nog steeds aanwezig, het schip was

echter sinds 1972 niet meer ingeschreven geweest. Buiten het vervangen van de motor heeft Siebe niets aan het schip veranderd, maar zich alleen bezig gehouden met grondig onderhoud. Ondanks de officiële naamsverandering heeft hij ook de gemonteerde originele naamborden laten zitten, en voer het bolletje weer onder de naam "Vrouw Wijnanda".

Het zeilen beviel goed in het gezin, de twee zoons zijn nog steeds enthousiaste zeilers. Helaas herhaalde de geschiedenis zich, en bleek weer de naamgeefster de reden voor verkoop. Door haar lengte (1,65 meter) kon zij net gebukt in de kajuit staan, deed dat ook, en de vakanties eindigden met steeds ernstiger wordende rugklachten. Dit - en de opgroeiende zoons - zorgden voor een groter wordend verlangen naar een Vollenhovese bol, en daardoor minder motivatie en tijd voor onderhoud.

1992 - heden:

Na een vaartochtje op de Lek, eind 1991, zei Siebe tegen mij: "Klaas, ik moet m'n boot verkopen, maar ik wil 'm niet kwijt, hoe moet dat nou?". Uitzien, dacht ik, dit gaat me geld kosten. Mijn argument om dan maar z'n vrouw weg te doen werd niet ontvankelijk verklaard. Tijdens de daarop volgende winter laaide bij mij het platbodenvirus ook weer op, en besloot ik, mede uit sentimentele overwegingen, het schip van hem over te nemen, voor dezelfde prijs die hij had betaald.



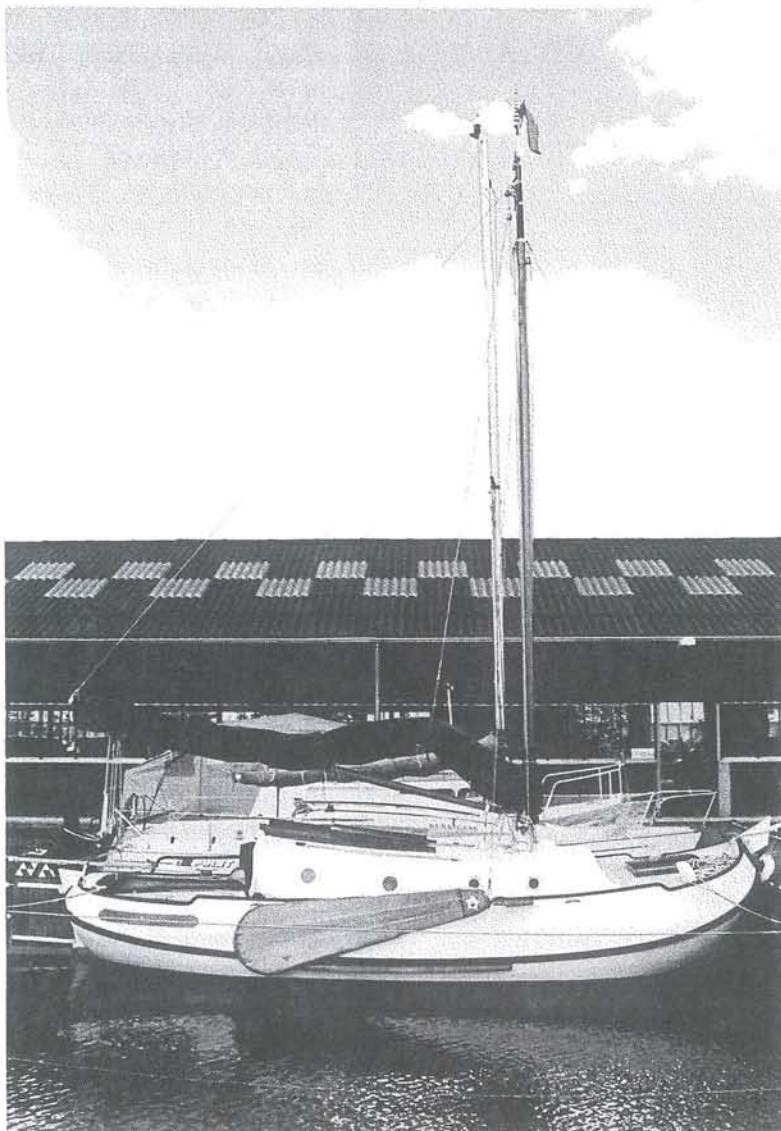
In juni 1992 hebben we het schip overgeveerd naar de jachthaven van de w.s.v. 'Schiphol' in Aalsmeer, sinds die tijd de thuishaven. De rest van de zomer is besteed aan "wennen", door dagtochtjes op de Westeinder. Nadrukkelijk "wennen", ik had alleen zeilveraring op sportieve open boten, en dan blijkt toch dat een platbodenvirus op een eigen manier behandeld wenst te worden. Het spreekt voor de zeil kwaliteiten van het schip dat wanneer de zeilen eenmaal gehesen waren, ik er uitstekend mee uit de voeten kon. Vooral varen op de motor was in het begin lastig, om van achteruitvaren maar niet te spreken!

Bij het manoeuvreren bleek bovendien dat een dergelijk grote motor het er bepaald niet makkelijker op maakt, integendeel! Door speling in de kabels werd het gashendel een soort "aan-uit schakelaar", vol vooruit of vol achteruit. Na een zomer van veel sleutelen en kankeren op de motor en de

zuinigheid van m'n broer werd dan ook besloten een nieuw dieseltje in te bouwen. Na een tijdje aankijken bedacht ik dat ik het schip waarschijnlijk voor langere tijd zou houden, en een dergelijke uitgave wel te rechtvaardigen was.

In de winter van '93-'94 werd door Rob Adolfs in Aalsmeer een Lombardini 14pk tweecilinder ingebouwd, en het motorruim onderhanden genomen. De motor is afgelopen zomer een uitstekende keus gebleken. De enorme hoeveelheid regen in de zomer van '93 heeft me ook doen besluiten de katoenen zeilen te vervangen door dacron. De originele katoenen zeilen van Molenaar zijn, vooral na een wasbeurt, nog in uitstekende staat. Vanwege de praktische voordelen vaar ik nu met de dacron zeilen, en heb de katoenen zeilen opgeborgen om ze in goede staat te houden, en te gebruiken voor gelegenheden. Inmiddels weet ik zeker dat het scheepje een bezit voor langere tijd zal worden, en ben ik begonnen met een "renovatieplan", voor zover nodig. Het houtwerk is en wordt grondig opgeknapt, overloop, zwaardbouten en beslag zijn vervangen door rvs, de ronde ramen worden vergroot, lopend want en zwaarden worden aangepast naar moderne inzichten enz.

Wel vaak ik ervoor het traditionele te behouden, met een paar gecamoufleerde concessies om het schip alleen te kunnen zeilen. In dit kader wil ik Jan Kooijman nog noemen: als nieuweling in de platbodemwereld vroeg en vraag ik mij regelmatig af



hoe dingen moeten of horen. Meteen bij het eerste contact heeft Jan mij op het hart gebonden hem vooral te bellen wanneer dat nodig mocht zijn, wat ik ook regelmatig doe. Onvoorstelbaar, after-sales- service na dertig jaar!

Derhalve lijkt het me gepast te eindigen met lof voor zijn produkt: een scheepje wat zijn gebrek aan afmeting ruimschoots compenseert met de voordelen ervan, de handelbaarheid, en het uiterlijk van een "groot" schip zonder de lasten. Zelfs de meest fanatieke scherpe schipper bij mij op de haven is lovend over het uiterlijk van het bolletje!