

3.35. 'WENDEL'

Kerngegevens

Ontwerper:	J.K. Gipon.
Werk:	Kooyman en De Vries, Deil.
Bouwjaar:	1969.
Maten:	Lengte over stevens 7,35 meter; breedte op grootspant 2,75 meter; breedte over zwaardklampen 2,88 meter; diepgang 0,55 meter; waterlijnlengte 6,42 meter. Waterverplaatsing 4 ton.
Bouwwijze:	Overnaads. Vlak van 7 mm. dikte met daarop gelaste spanten, zijden 4 mm. dikte. Doorlopende kajuitopbouw. Koperen ronde lichtranden. Het houtsnijwerk is zelf gemaakt.
Motor:	Albin AD 2, 2 cylinder, dieselmotor, 20 pk.
Zeilen:	Bruine katoenen zeilgarderobe, bestaande uit grootzeil, botterfok, stagfok en kluiver.
Zeilnummer:	VC 140.
Kleur:	Oorspronkelijk donkergroene romp en lichte kajuitopbouw. Vanaf 1975: witte romp, zowel boven als onder het berghout en witte kajuitopbouw. Donkergroen berghout en potdeksel.
Interieur:	Vooronder: tweepersoons kooi en ingebouwd toilet. Kajuit: aan bb-zijde een dinette (tevens tweepersoons slaappleats) en kookhoek; aan sb-zijde een aanrecht, een lage bank en een kledingkast.
Stamboek:	Plaquettenummer 657.
Eigenaren:	1969 - 1974 : familie W.J.G. van Loo te Lochem. 1974 - heden : familie J.A.M. Hagen te Ankeveen.
Benamingen:	1969 - 1974 : Bolleke Beer. 1974 - heden : Wendel.

1969 - 1974:

Wij - de familie van Loo - zeilen al jaren (eerst een 16m2 en later een scherp kajuitjacht als we op de Hiswa de Enkhuizer bol van Kooijman en de Vries zien liggen. We zijn meteen straal verliefd op het schip. We hebben er thans nog een foto van: de VC 138, helemaal wit.

Na lang wikken en wegen hebben we een casco met motor gekocht om het verder zelf af te bouwen.



Het casco wordt afgebouwd in een werkplaats in Ankum, een gehucht in de buurt van Dalfsen, waar we vlak bij wonen. Het afladen gaat niet zonder problemen: het is hartje winter met bar en boos weer, want het vriest en het sneeuwt! De loods is van timmerman Zielman, die ons al eerder heeft geholpen. Hij en zijn zoon helpen ons, maar weten weinig van boten, laat staan hoe dit aan te pakken. Maar ze zijn wel handig en inventief. Verder hebben we wat vrienden en bekenden, waaronder Joop Beumer uit Zwolle. Hij heeft een houtbedrijf en is daarnaast fijn-meubelmaker. Hij is verantwoordelijk voor veel ideeën en heeft ondermeer het achterkajuitschot gemaakt en verder het voorluik en het schuifluik. Hij is ook de bedenker van het ingenieuze 'afneembare' teakdek!

Het schip is getuigd door de fa. Slurink uit Zwolle, terwijl de motor verder helemaal is klaargemaakt door Klaas Bruintjes uit Vollenhove.

Uiteindelijk wordt het schip op 12 juli 1969 - op een mooie zaterdag - aan de kade van Dalfsen te water gelaten en wordt het gedoopt door de schipperse met een fles 'Cecile de Hardy' met de woorden: "Hierbij doop ik u 'Bolleke Beer' en wens ik u een behouden vaart".

Helaas zijn de aantal gegevens door allerlei verhuisperikelen moeilijk terug te vinden. We hebben de eerste jaren veel met de 'Bolleke Beer' gevaren. Thuishaven is Zwartsluis, hetgeen betekent dat we de weekeinden in de Kop van Overijssel

(Zwartemeer en Beulaker) zijn te vinden. Tijdens de vakanties gaat het richting Friesland, soms naar het IJsselmeer en éénmaal naar de Wadden en verder naar de reünies van het Stamboek in Lemmer en in Enkhuizen.

De belangrijkste gewonnen prijs is voor ons de 4e plaats in de categorie Platbodems in de 24-uurs race van 1971 - met het memorabele feit dat we bijna exact op het tijdslein door de finish in Medemblik gaan.



Door een verschuiving in belangstelling (we gaan vaker tennissen) en door rugklachten van de schipperse besluiten we de Enkhuizer bol te verkopen.

1974: Als vervolg op onze vorige - 7.00 meter - Enkhuizer bol (zie verder de kronieken van de 'Kaardebol'), kopen we - Jacob en Diny Hagen - op 21 september de 'Bolleke Beer' van de familie Van Loo. Het schip ligt in de jachthaven bij het Motel te Zwartsluis. Diezelfde dag varen we de bol via de Randmeren naar de oude haven in Huizen, waarna we de volgende dag via Amsterdam naar onze thuishaven in

Loosdrecht varen.

Deze winter brengen we de bol naar Kok-Marina in Huizen en kunnen we meteen flink aan de bak: al het teakwerk wordt van het voordek en de gangboorden verwijderd; op het dek gelaste moeren en strippen worden eraf geslepen en vervolgens wordt het dek geschilderd. Al het schilderwerk van de romp en het houtwerk (zwaarden, roer en rondhouten) wordt kaal gemaakt en opnieuw geschilderd en gelakt met een klassiek verfsysteem. De romp wordt wit in plaats van groen.

De naamborden 'Bolleke Beer' gaan naar de heer Claus (de nieuwe eigenaar van onze vorige bolletje) en wij monteren de oorspronkelijke naamborden 'Wendel' (en 'Grietje Bie') van ons vorige bolletje.

1975: Dit hele seizoen varen we in Loosdrecht. In juli gaat het drie weken richting Friesland. Op de heenweg via Utrecht en dan stroomopwaarts op de Lek naar Arnhem en vandaaruit stroomafwaarts over de IJssel. Dan via de Kop van Overijssel uiteindelijk tot Grouw. De terugweg opnieuw via de Kop van Overijssel en vervolgens langs de Randmeren richting Loosdrecht.

- 1976: Deze zomer blijven we op Loosdrecht met wat kleinere tochtjes over de Vecht.
- 1977: Op 14 mei ligt het schip weer vaarklaar in onze jachthaven "De Driesprong". Eind juni volgt weer onze drie-weekse vakantie. Noord-Holland is nu ons doel. Via de Vecht en de Keulse Vaart gaat het naar Amsterdam, waar we bij de Berlagebrug in de Amstel een vast plekje hebben (altijd goed voor een prachtige rondvaart met familie en kennissen). Dan verder naar Zaandam, Uitgeest, Purmerend en via het Noordhollands Kanaal, Kolhorn en Wieringermeer naar Medemblik. Dan over het IJsselmeer naar Enkhuizen en verder over de Gouwzee richting Monnickendam en dan weer naar Amsterdam. Verder gaat de tocht: via de Ringvaart naar Aalsmeer en Haarlem en uiteindelijk weer terug naar Loosdrecht. Samen met je vrouw is zo'n tocht prima te doen en bewijst dit tevens het goed functioneren van zo'n kleine platbodem.
- 1978: Er wordt een nieuwe schroefas gemonteerd en nieuwe bussen in het gland gezet. Er is dit jaar weinig gelegenheid voor vakantie; daarom veel weekeinden in de omgeving van Loosdrecht en een uitstapje naar Haarlem, mijn werkplek.
- 1979: Dit jaar is onze ligplaats bij Wolfrat omdat de haven van "De Driesprong" door een grote brand is gesloten. Alles bij elkaar een zomer met slecht weer, maar er is één lichtpunt: in het weekend van 1 en 2 september is er een evenement van het Stamboek op de Loosdrechtse Plassen met gratis ligplaatsen bij de "Koninklijke". Het is een groot succes. Voor ons is het de eerste kennismaking met het Stamboek. We worden ingedeeld bij een bollen-eskader en ontmoeten daar ondermeer de schippers en schippersen van de 'Volle Bol', de 'Waere Jacob', de 'Vrouwe Catharina', etcetera. Schipper Koopmans van de 'IJsvogel' is onze eskadercommandant en de ons bekende burgemeester Kastelijn is admiraal aan boord van de 'Houtrib' van de familie Waller.





Het wordt in Loosdrecht het mooiste weekend van het jaar met admiraalzeilen, weven en een gigantische fakkeloptocht, waar nagenoeg alles wat in Loosdrecht kan varen aan meedoet. Het is prachtig weer, gevolgd door een zeilersmaaltijd van raasdonders met spek, klaargemaakt door de 'kanepiepers' van het marine-opleidingskamp en zondags een oecumenische viering in "Het Trefpunt", waarna een prachtige zeilwedstrijd met een flinke wind. Vooral de ontmoeting met de opvarenden van de in het Stamboek ingeschreven schepen is voor ons aanleiding om donateur te worden.

1980: Op 3 mei ligt ons schip weer bij "De Driesprong". Het restaurant is weer herbouwd. Het is een goed jaar met als hoogtepunten de zomerreünie en Sail '80. Aanvankelijk dreigt de vakantie 'in het (regen)water te vallen, maar de lucht klaart op en we gaan alsnog richting Friesland. Vanaf Muiden gaat het richting Stavoren en de volgende avond zijn we keurig op tijd in Leeuwarden. Het is voor ons de eerste keer dat we deelnemen aan een reünie van het Stamboek, maar dankzij de prima opvang in 'ons' eskader en het mooie weer wordt dit gelijk één van de betere reünies, ook omdat het op drie lokaties wordt gehouden: Leeuwarden, Grouw en Heeg.

Vanuit Heeg varen we in één dag naar Hoorn, de dag daarop vanuit Hoorn naar Muiden en daarna door Loosdrecht.

Twee weken later varen we opnieuw uit: nu naar Amsterdam voor de deelname aan Sail '80 en ook dit is een feest om nooit te vergeten.

De rest van het seizoen blijven we op de Loosdrechtse Plassen.

1981: De hele zomer blijven we weer op Loosdrecht en nemen we begin juli weer deel aan de zomerreünie van het Stamboek; nu in Harderwijk. We nemen niet bepaald de kortste weg: via de Lek en de IJssel (met overnachtingsplaatsen als Zutphen en Kampen) gaan we richting Harderwijk.

Een leuke reünie met als eskadercommandant weer schipper Koopmans van de 'IJsvogel'; "Mollie" Geertsema treedt op als admiraal. Voor het eerst doen we mee in historische klederdracht. Prima adres hiervoor is de firma Serné, Groenburgwal in

Amsterdam, waar men ons met veel plezier voor een zacht prijsje van de toepasselijke kledij voorziet.

1982: Op 3 april behalen we via Teleac ons vaarbewijs. Wie weet, komt er nog eens een tjalk of zo!

Half juli gaat het heen en weer richting Gorkum voor de zomerreünie. De oude Lingehaven ligt propvol met zo'n 80 deelnemende schepen en met spandoeken "Houdt de Lingehaven open".

Of dit de doorslag heeft gegeven weet ik niet, maar wij zijn met ons schip later vele keren met plezier door de nieuwe Lingehaven gegaan.

1983 - 1993:

Feitelijk hanteren we elk jaar dezelfde formule: na de winterberging (vanaf 1987 overdekt in de loods van Jachthaven Bouwman in Kortenhoef) gaat ons schip zo rond 30 april weer het water in en varen we naar onze ligplaats bij "De Driesprong" in Loosdrecht. Afhankelijk van het weer zijn we gemiddeld 15 tot 20 keer op onze bol, met als bootvakantie vanaf 1980 als vaste deelnemer aan de zomerreünie van het Stamboek. Deze reünies zijn voor ons dé aanleiding om met onze bol elk jaar gemiddeld twee weken een tocht over de Nederlandse waterwegen te maken en verder niet te vergeten elke vijf jaar Sail Amsterdam. Hieraan deden we al drie keer mee.

Bij deze vakanties blijkt, dat het op een platbodem van 7,35 meter lengte best toeven is. De inrichting van een kajuit met een kookhoek en een dinette aan bakboord en een aanrecht, een lage bank en een kledingkast aan stuurboord vinden wij erg gezellig. De kajuitopbouw loopt bij dit ontwerp circa 50 cm. onder de mast door naar voren. Dit gaat misschien wel wat ten koste van het buitenaanzicht, maar daardoor is ons vooronder nu uitgerust met een tweepersoons kooi aan bb-zijde en aan sb-zijde een ingebouwd toilet.

De praktijk is dat wij, bijna altijd met z'n tweeën aan boord, in het vooronder slapen. De dinette - overigens in een hand omdraai om te bouwen tot een tweepersoons bed - wordt alleen als slaapplek gebruikt als we opstappers aan boord hebben.

De ruime kuip, in deze bol met een vlakke vloer, is ideaal. Een losse koperen standaard (heel snel op te stellen) dient voor het kompas, maar we gebruiken die bijna uitsluitend om in één minuut onze kuip te voorzien van een eettafel.

Al met al varen we met deze tweede 'Wendel' al 20 jaar met veel plezier. Het schip is nu 25 jaar oud en feitelijk nog in dezelfde conditie als in 1968. Als op tijd het noodzakelijk onderhoud wordt gedaan, zijn er weinig problemen. Het meeste werk zat er aanvankelijk bij ons aan het onderwaterschip. Daarom is de gehele romp tot aan het berghout in 1986 gestraald en voorzien van een tweecomponenten systeem. Nu is de narigheid over. Na zeven jaar is het bovenwaterdeel van dit deel van de romp een keer licht geschuurd en opnieuw geschilderd.

Ook de motor houdt zich prima. In 1985 is de waterpomp gerepareerd: nieuwe as, waaier, keerringen en pakking en verder zijn de verstuiers nagekeken. De motor draait volgens de toerenteller zo'n 55 uur per jaar en staat nu op 1260 uur. In werkelijk wat meer want hij draait hooguit 1200 toeren, terwijl hij telt op 1500 toeren. Het brandstofverbruik is circa 1 liter per uur.

Het meeste onderhoud geeft tot nu toe de aandrijving van de schroef. De motor staat op vier flexibele steunen. Deze zijn in 1983 vernieuwd. Ook de flexibele koppeling tussen de motor en de schroefas is vernieuwd. In 1978 en in 1994 moesten de schroefas en de glandlagers worden vernieuwd: teveel speling en 'invreting' van de as tussen schroef en achterste lager.