



VAN MOTORSCHIP TOT SNELLE ZEILER: DE GEERTRUI

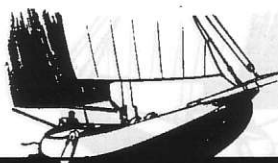
De Geertrui, oorspronkelijk een Vlissingse vissersschip: VLI 3, is sedert 1973 eigendom van baggermaatschappij Boskalis International. Boskalis zorgt overal ter wereld, waar dat nodig en nuttig is, voor goed uitgediepte vaargeulen, voor betere havens en alle daarbij behorende voorzieningen, alsook voor de totale waterhuishouding. Daarnaast blijkt dat de leiding van deze grote baggeraar ook anderszins belangstelling heeft voor het

water. Velen van hen, zo blijkt, verwisselen in de vrije uren de bureaustoel voor de helmstok en het is dan ook verheugend dat het bedrijf ondermeer voor het ontvangen van gasten en andere p.r. activiteiten gekozen heeft voor een historisch belangrijk Zeeuws erfgoed, een schip met zijwaarden, een markante houten hoogaars.

De Geertrui in actie bij Hellevoetsluis tijdens de Baggerwedstrijden in september 1992.

De Geertrui is meer dan zestig jaar oud en nu, na uitvoerige restauratie en perfecte verzorging, in een optimale conditie. Ze krijgt dan ook heel wat belangstelling en waardering.

Zo'n kleine eeuw geleden visten er nog zo'n zeventien tot achthonderd hoogaarzen in en buiten de zee-gaten. Maar daarnaast verzorgden ze ook het vrachtvervoer, zowel van landbouwprodukten als ook van zand en grind. Ze werden ook ingezet bij de bouw van waterwerken en bij calamiteiten zoals dijkdoorbraken. Als je het dus goed bekijkt, waren de hoogaarzen toentertijd eigenlijk al de voorlopers van Boskalis. Maar daar





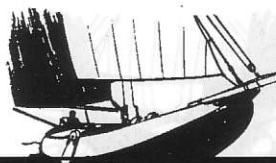
heeft de Geertrui niet aan meegedaan. Dat was voor haar tijd.

Op 21 April 1986 had ik in Vlissingen een gesprek met Lijn de Nooyer over de VLI 3 in zijn huis aan de Zeilmarkt. Daarbij waren zijn vrouwelijke huisgenoten in prachtige originele klederdracht aanwezig. Dat gaf dit gesprek wel een bijzonder aspect.

De VLI 3 is door Piet Verras in de Paal in Zeeuws Vlaanderen gebouwd in opdracht van Lijn de Nooyer uit Vlissingen. Zij was oorspronkelijk geen zeilschip, maar is gebouwd als motorhoogaars. De Nooyer was dan ook zeer verwonderd dat zij thans een goed zeilschip is. Het achterschip is

immers zwaarder en dieper uitgebouwd i.v.m. de veertig pk. 1 cilinder Kromhout gloeikopmotor. De Nooyer achtte het niet mogelijk dat het een goed zeilschip is. Uit oude foto's valt af te leiden dat er indertijd niet mee gezeild werd. Het zeil zal wel als steunzeil zijn gebruikt, maar het schip had toen geen zwaarden.

Zij is afgeleverd op 17 juni 1932 compleet inclusief de motor voor de somma van vierduizend-vijfhonderdvijf-



Toen de Geertrui nog de ARM 15 was: een motorhoogaars zonder zwaarden, het zeil was waarschijnlijk slechts een

entachtig gulden. De oorspronkelijke VLI 3 heeft ook gevaren onder de zeilnummers ARM 10 en ARM 15, een tijdlang zelfs met twee masten. De eerste meetbrief was van 18 Augustus 1932 en een afschrift is gedateerd 21 Augustus 1962. De schipper was toen Jos. Rolf. De VLI 3 is op 20 Augustus 1932 ingeschreven in het register van Zeeuwse vissersschepen met als vaargebied Westerschelde en Noordzee. Ze heeft uitsluitend vis gevangen, geen garnalen of mosselen. Als VLI 3 droeg zij oorspronkelijk de naam: De Vrouw Grietje. Daarna als ARM 10 ook Vrouw Grietje en later De Vrouw Klazina en weer later als ARM 15 De Vrouw Jannetje.

Tijdens de oorlog werd, ondanks de vele mijnevelden, regelmatig met Hoogaarsen op zee gevestigd. Vooral bij mist maakten de vissers van de gelegenheid gebruik om de Duitsers te ontlopen. Maar de VLI 3 is toch bij Westkapelle door een patrouilleboot aangehouden en volgeladen met vis opgebracht. Hoewel er regelmatig Engelse vliegtuigen overkwamen, zijn de Vlissingse vissers nooit beschoten. Wel is zij voor nog een tweede keer door een Duits patrouilleschip, dat tussen de vloot doorvoer, geënterd. In 1942 is de VLI 3 door de Duitsers in beslag genomen en gebruikt om er rookgordijnen voor de havens mee te leggen. In 1946 heeft Lijn de Nooyer na een tip van een Urker visser zijn schip in Wilhelmshaven gevonden en heeft hij haar weer naar huis teruggehaald, onder meer met behulp van een sleep van de politie.

De VLI 3 is in 1950 verkocht aan Meulmeester van Belzen in Werkendam. Toen heeft Lijn de Nooyer in Nieuwpoort voor 50.000 gulden een houten kotter gekocht. Nu nog vaart de vierde generatie Lijn de Nooyer als zelfstandige visser met de grote viskotters de VLI 27 en de VLI 26. De hoogaars is enkele jaren van Andelaar geweest. Hij heeft er de 2 cilinder Samofa motor in laten bouwen en had grote plannen om er tochten mee over zee mee te maken, maar dat is er niet van gekomen.

In 1963 kocht drs. A.W. van der Flier uit Wassenaar het schip naar aanleiding van een advertentie in de krant. De familie van der Flier heeft er tot 1976 mee gevaren. In die dertien jaar is de Geertrui met veel zorg omringd. Zij kreeg de naam van de echtgenote van de eigenaar. Zij had toen nog de oorspronkelijke twee kajuiten, zoals dat gebruikelijk was bij originele hoogaarzen. Dek en interieur zijn door Meerman in Arnemuiden totaal gewijzigd. Het schip heeft toen de indeling van een plezierjacht gekregen. Het hele onderwaterschip stond in de plastic. Dat is er daar op de werf afgehaald.

Door Simon van Duivendijk in Tholen zijn toen zwaarden gemaakt. Het eerste stel was te licht van aard. Het tweede stel was veel zwaarder. Het verhaal gaat dat voor die zwaarden van 10 cm dikte 2 m³ eikehout van de allerhoogste kwaliteit nodig was.

De afmetingen van de Geertrui zijn: lang 14.34 – breed 5.14 – diepgang 1.54 – 148.58 m² zeiloppervlak en metend 17.15 ton. Als jacht zeilnummer VA 43 – plaquettenummer Stichting Stamboek Ronde- en Platboedemjachten 328.

In de periode van Van der Flier heeft de Geertrui nogal wat beleefd. Tochten naar de zuidkust en oostkust van Engeland, de River Blackwater en de Thames op, rond het Isle of Sheppey. De Medway op tot Rochester en Chatham in navolging van Michiel de Ruyter, zoals die dat in 1667 deed, tochten naar Denemarken en dwars door het zuiden van Zweden en een stuk langs de Zweedse oostkust.

De Geertrui heeft als representatieschip bij Boskalis verschillende schippers gehad. De eerste was Wil Wesse-mius broer van de havenmeester van Willemstad. Daarna is Jos. Rolff, ex-bootsman van de Eendracht de schipper geweest. Ook Michiel van Lunteren, zoon van Peter van Lunteren het lid van de raad van bestuur van Boskalis dat er destijds voor zorgde dat de Geertrui werd overgenomen van de familie Van der Flier.

De eerste onderhoudsbeurt is uitgevoerd op de grote houtbouw-werf van Bultjer in Ditsum aan de Dollard. Daarna is er ook een beurt geweest bij

Van der Werf, eertijds de bekende oude werf van Zwolsman in Workum.

In de beginperiode bij Boskalis had de Geertrui nog een heel nare ervaring. Terwijl ze afgemeerd lag, is ze aangevaren door een hard achteruitvarende sleepboot van Rijkswaterstaat. Er is toen zware schade aan de kop ontstaan. De reparatie ervan is uitgevoerd door Van Duivendijk in Tholen.

Er is overwogen de Geertrui naar Zuid-Amerika te verschepen voor PR-doeleinden. Er is daar een groot pijpleiding-project dwars door Zuid-Amerika uitgevoerd van Rio de Janeiro tot aan de Patagonische kust. De Geertrui is daar niet bij geweest, maar wel de Lemsteraak de Moddergaas.

De Geertrui heeft wel acte de presence gegeven bij grote feesten in New-York. Ze heeft toen met een vloot Nederlandse schepen rond het vrijheidsbeeld en op de Hudson gevaren. Bij de Bicentennial feesten heeft Boskalis de kleinere hoogaars De Vrouwe Lotje daartoe aangeschaft en mee laten varen.

Nico van Walree is geruime tijd schipper op de Geertrui geweest. Daarna Jasper Zondag en nu vaart al geruime tijd Ron Kaper met de Geertrui.

In de periode 1991-1992 werd bekeken of de Geertrui aangepast kon worden om haar beter geschikt te maken voor het forsere wedstrijdwerk zoals de Flevo- en Deltaweek. Daar moest heel wat voor gebeuren. De constructie van het schip moest flink verbeterd en versterkt worden. André Hoek maakte daartoe voor de Geertrui een nogal revolutionair ontwerp, waarbij de mast 2.30 meter langer moest worden, de klui-verboom 1 meter korter, de giek 60 cm. langer de gaffel zwaarder. Dat wil dus zeggen: een totaal ander zeilplan.

Op de werf van Kees Droste te Hoorn werden de veranderingen aan het schip uitgevoerd. In Alphen aan de Rijn werden de rondhouten ten dele nieuw gemaakt, ten dele veranderd. De nieuwe zeilen kwamen van TD-

sails Edam en het schip werd door Schokker in Volendam getuigd.

Het is een traditie geworden dat aan het eind van het vaarseizoen de zeilen- de aannemers van waterwerken en de baggeraars bij elkaar komen voor een hardzeildag. Daarbij is de Geertrui een keer bijna verspeeld. Aan het eind van een mooie zomer – naseizoen – slecht weer – windkracht 8. Door lange tijd felle zon waren de naden van de Geertrui boven de lijn flinks opengetrokken.

Maar ondanks dat alles lag de Geertrui in de wedstrijd voor en had ze bij de laatste boei die gerond moest worden zelfs de Kaatje van Sassen wegge-varen. De Geertrui heeft de wedstrijd gewonnen, maar het was wel pompen of verzuipen. De schipper was uitgeschakeld – zeeziek. De leiding van Boskalis moest zelf het roer van de Geertrui in handen nemen. Overwogen werd nog wel het schip droog te zetten om zinken te voorkomen. Dat is niet gebeurd. Er is zo hard gepompt dat het niet nodig was. Het nieuwe zeilplan was toen overigens nog niet uitgevoerd.

Op 17 Juni 1992 vierde de Geertrui haar 60-jarig bestaan. We mogen de hoop uitspreken dat dit prachtige schip nog heel lang de Nederlandse wateren zal blijven bevaren.

Bernard van Gils

