



(Foto Warburg)

Als men geen dichter is, is het een delicate aangelegenheid te schrijven over zijn liefde. Dit dierbaar scheepje heeft mijn liefde — is dat een wonder, wanneer zo'n juweel voor je ogen tot stand is gekomen en wanneer je tien jaren lief en leed samen hebt gedeeld. Tien jaren van trouw, tien jaren waarin je schip gedaan heeft, wat je er van verwachtte en soms zelfs meer. Tien jaren van genieten — ook van zorg voor dit kostelijk bezit.

Een boot groot of klein is een kostelijk bezit voor wie er de waarde van kent — niet de waarde in het stomme geld, maar die van een onuitputtelijke bron van puur genot. Laat ik niet lyrisch worden, want ik schrijf voor watersportmensen, die voor een goed deel kunnen meevoelen wat ik wil zeggen. Wie geen liefde voor zijn scheepje voelt is dat eigenlijk niet waard!

Ik wil liever vertellen hoe de „Goetzee“ tot stand is gekomen. Toen in September 1939 de wereldoorlog losbarstte wist ik — gedachtig de jaren 1914-1918 — dat als ik nu niet een boot liet bouwen, daarvan niet gauw, misschien nooit, iets zou komen. Och ik wist ook wel, dat het met de slaolie en de thee en de jenever en met zoveel meer de verkeerde kant op zou gaan, maar dat deerde minder. Dat de prijzen van jachten en boten tot het waanzinnige zouden stijgen was ervaring uit de vorige oorlog.

Nu had ik allang met verliefde

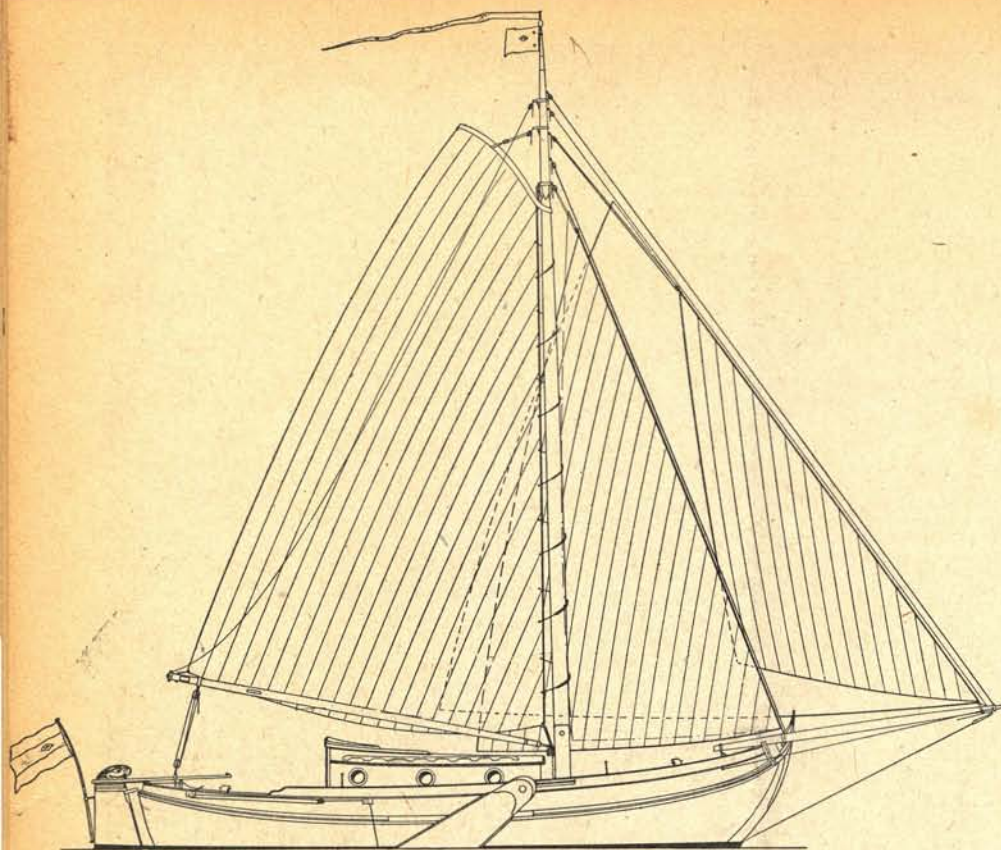
ogen naar een kleine platbodem „De Vrouw Lucia“ gekeken en aan de bouwer de Fa Huisman & Zn te Ronduite in de gemeente Wanneperveen richtte ik dus een aanvraag om prijsopgave voor juist zo'n scheepje. Dat kwam vrij schappelijk uit de bus, al bleek later, dat deze prijs berekend was voor een scheepje, zoals dat twaalf jaar geleden was afgeleverd, zonder dus de talloze verbeteringen, die een liefhebbend eigenaar er in de loop der jaren aan had aangebracht. Hoe het zij, ik bestelde zo'n schip. Maar ook ging ik nu kritisch kijken naar het voorbeeld, ik ging passen en meten en eigen eisen op papier zetten. Zo kwam ik al gauw tot de slotsom, dat mijn boot iets langer (35 cm.) moest worden.

Tergend lang duurde het voor het schip op stapel kwam en slechts langzaam, maar zeker vorderde de bouw. Ik had intussen een inrichtingsplan ontworpen, gebruik makende van maten genomen op „De Vrouw Lucia“, want een tekening was er niet. Toen ik dan ook met de inrichting op de werf kwam, kreeg ik te horen: we zullen wel eens zien of dat er allemaal in kan. De bouw was van a tot z een zaak van ervaring, overgeleverd van vader op zoon en door elk nieuw geslacht aangevuld. Toen ik eens vroeg naar de plaats van de mast, werd er gemeten van voorkant voorstevan naar waar de bun zou komen als het een visserman zou worden, van daar naar voren tot waar

het zeilwerk zou behoren te komen. Als men zelf scheepsbouw heeft gestudeerd en moderne jachtbouw jarenlang je grootste belangstelling heeft gehad, zijn zulke methodes wel wat beangstigend. Maar alles ging goed en ik kreeg voor deze bouwers meer en meer respect. Toen in Mei '40 de Duitse horden ons land binnenvielen was de romp op het dek na gereed. Ik was tijden lang afgesloten van de werf, die moeilijkheden kreeg met het krijgen van het gegalvaniseerde ijzerwerk. Gelukkig waren er geen moeilijkheden met rondhout en zeilen en zelf had ik de inventaris gedurende de winter en het voorjaar geleidelijk bijeengebracht.

Hoe het zij op 1 Juli 1940 werd de „Goetzee“ aan mij afgeleverd en begon in Ronduite de eerste vaart in konvooi met „De Vrouw Lucia“, waarmee de inventaris naar de werf was vervoerd. Toen we na enige dagen in Volendam lagen, achterhaalde de telefoon mij om te melden, dat de bezetters mijn huis tot „Lazarett“ wensten in te richten. Dat werd dus verder een overhaaste tocht huis toe.

Na die eerste zomer, werd de Zuyderzee voor ons zeilers verboden gebied, maar ook voor de Loosdrechtse Plassen bleek het bolletje een heerlijk vaarttuig. Tweemaal maakte ik gedurende die oorlogsjaren een tocht naar de rivieren en de Biesbosch, de volgende vakantie ging ik naar Nieuwkoop. Dat alles nog zonder hulpmo-



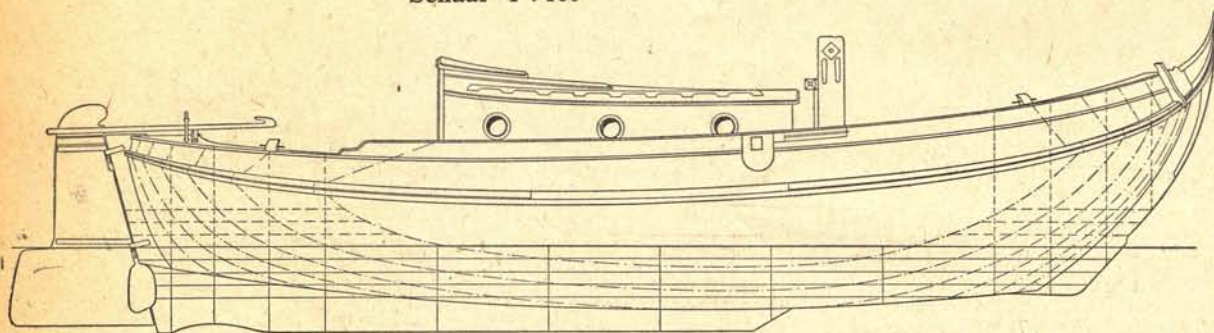
Vollenhovense Bol „Goetzee”, bouw Huisman & Zonen te Ronduite.
 Zeilplan: zeiloppervlak 36 m², grootzeil 22,50 m², stagfok 9,70 m²,
 botterfok 13,50 m², kluiver 7,30 m², halfwinder 23,80 m².
 Schaal 1 : 100

tor of liever gezegd zonder schroef, want de motor was geplaatst, maar de voortstuwer liet ik weg, zelfs het schroefgat in het roer werd eerst na de oorlog aangebracht. Toch kon ik deze tochten maken, slechts met z'n tweeën aan boord, zonder al te grote moeilijkheden.

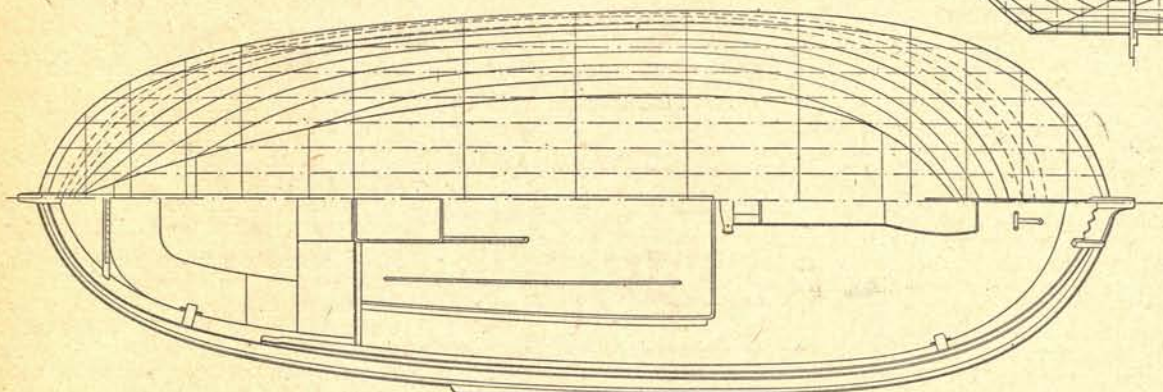
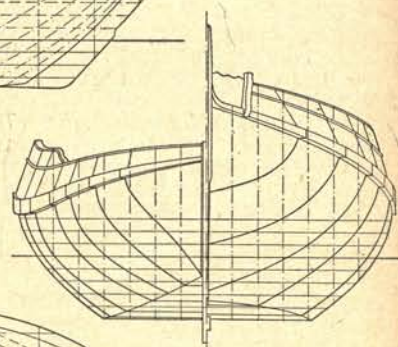
Van Nieuwersluis naar Gorcum en terug kon ik telkens een sleepje krijgen. Van Breukelen naar Nieuwkoop jagen tegen de harde wind door de bijna met waterplanten dicht zittende Heikop en Bijleveld, was heel wat moeilijker.

Achteraf ben ik blij, dat ik het vijf jaren zonder motor heb moeten doen — dat is dé manier geweest om het scheepje terdege te leren kennen en waarden. Men leert dan, wat verwacht mag worden en wat men liever niet moet proberen. Vooral bij het zeilen op stroom moet zonder motor het uiterste uit de zeilen gehaald worden en moet zuinig, maar voorzichtig worden gevaren.

In 1944 hielden we ons zelf en onze boten maar liever schuil. Pas in 1945, laat in het seizoen, kwam ik weer op de Zuiderzee voor een tocht van een week. De volgende twee jaren waren het de Wadden, die trokken. Wanneer meest op de afgesloten Zuiderzee met zijn moeilijk water wordt gevaren, zijn die Wadden een openbaring. In dat zoute water met een veel langere deining is het varen een weelde. Ook een tocht buiten om Terschelling en van Schiermonnikoog buiten om Ameland



Vollenhovense Bol „Goetzee”, ontwerp en bouw Huisman & Zn. te Ronduite. Lijnentekening. Lengte over alles 8,75 m, lengte w.l. 7,70 m, breedte 3,00 m, diepgang 0,70 m. Schaal 1 : 60



— natuurlijk bij handzaam weer — liet zien hoe heerlijk zo'n bolletje het in de lange Noordzeedeining doet.

Het Olympiade jaar gaf geen tijd voor een grote tocht, maar in 1949 waren de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen aan de beurt. Dat zeilen op zout water is een onvolprezen genot.

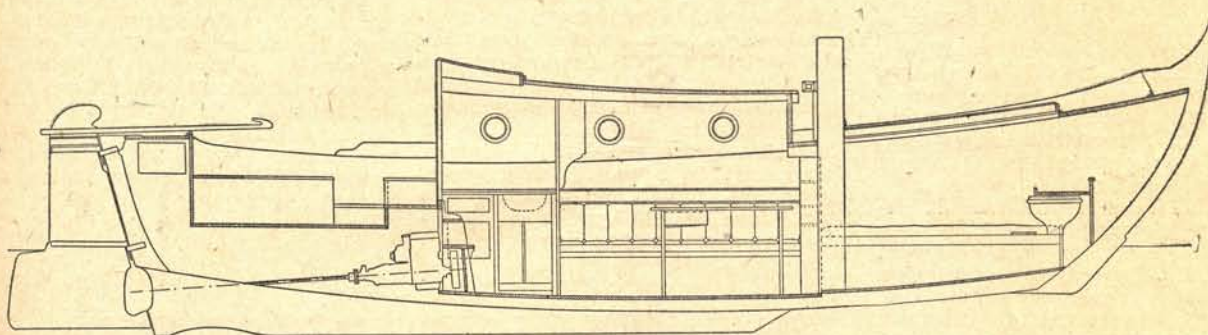
Laat ik nu iets vertellen aan de hand van de tekeningen, die door opmeting aan het schip tot stand zijn gekomen. Wie de lijnen bekijkt zal verbaasd zijn over de geraffineerde vorm van het vlak en over de prachtig verlopende lange lijnen vooral in het achterschip. De spantvorm is ook zeer fraai, alleen in het achterschip komt een kleine holte voor, die minder mooi aandoet. De kiel, die onder het schip zit is van gietijzer, waardoor in het geheel geen binnenballast nodig is.

Omdat hiervoor geen ruimte onder de vloeren nodig was en ik de hoogte onder dek zo groot mogelijk wilde hebben, liet ik in de liggers openingen aanbrengen, waarin de vloerdelen rusten.

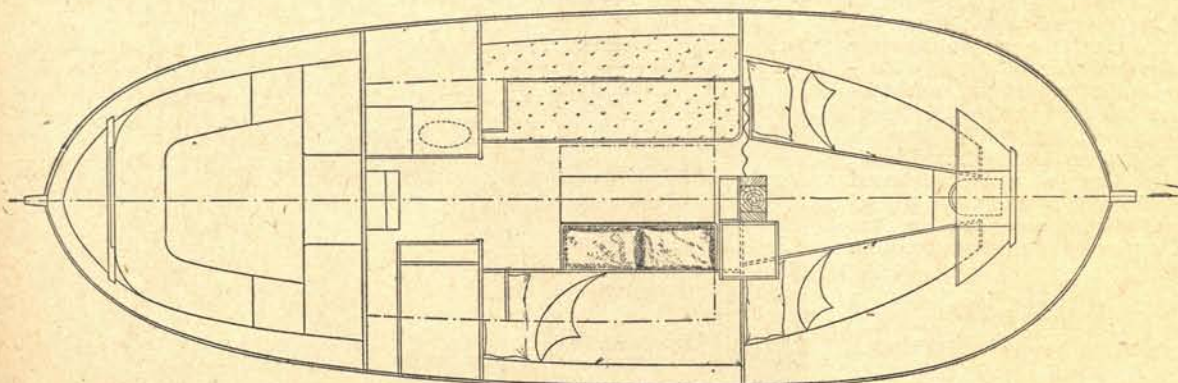
Aan het uitdenken van de inrichting heb ik heel wat aandacht besteed en ik zou niet weten hoe het beter zou kunnen. De kuip is waterdicht, maar bij scheefliggend schip niet zelflozend — in de afvoerpijpen zitten schroefdobben, die dan dicht gaan. De banken zijn breed en geven veel berging. Aan weerszijden en in het brugdekje voor de kajuitingang is een verlaagd deel in de banken. Talloze malen is mij gevraagd waar-



„Goetzee” met ruime wind.



Vollenhovense Bol „Goetzee”, inrichtingsplan. Schaal 1 : 60





Vier platbodems in de haven van Enkhuizen: de blazer „Vlieland”, de botter „Vrijheid” en de Vollenhovensse bollen „Goetzee” en „De Vrouw Lucia”.

voor dat dient. In de eerste plaats geven die verlaagde plaatsen een heerlijk vaste zitplaats, verder dienen ze als opstapje en geven ze een voetsteun bij het doorhalen van de schooten van de voorzeilen. In het brugdek is aan bakboord de watertank van 100 liter geplaatst, aan stuurboord de butagasketel. Daar is verder ruimte voor het bergen van aardappels, groenten en vruchten. De hulpmotor, een 2 cylinder Albin, staat in het midden, een motortje als 't ware voor die plaats gemaakt. De benzinetank is onder het achterdekje.

Binnen is aan bakboord de kombuis met roestvrij stalen aanrecht, ingebouwde hooikist, laden voor borden, messen, vorken en ander keukengerei, een kast voor provisie en de pannen, die niet in de hooikist worden geborgen. Een deel van het aanrecht is opklapbaar en daaronder is een wasbak, waarin water gepompt kan worden. Zo'n wasgelegenheid is naar mijn mening veel meer waard dan de gebruikelijke gootsteen.

Aan stuurboord is eerst een open vak voor het hangen van oliejasen met een pettenvak er boven. Dan volgt een hangkast en legkast en een vakje voor toiletgerei.

Het was allang een illusie om een vaste kooi te hebben, wanneer ik een toerscheepje zou nemen. Deze is in de kajuit aan stuurboord ingebouwd, daarvoor is een bankje voor twee personen aangebracht. Aan bakboord is een flinke brede slaapsofa; aan die kant heeft de tafel een opklapbaar blad. Zo kan met vier, of, als een klappstoeltje gebruikt wordt aan het achtereind van de tafel, behoorlijk met vijf man aan de tafel worden gezeten om te eten. Onder de bakboord-bank en onder het bankje aan stuurboord is ook ruimte voor provisie, waterlaarzen en wat al niet meer. Onder het achtereinde van de stuurboordkooi is

een lade voor kaarten en daaronder een vak voor flessen. Tegen de achterkant van de mastkoker is een glazenkastje waaronder drie flessen kunnen staan. Aan stuurboord naast de mast werd een ijskastje ingebouwd, aan bakboord is de doorgang naar het vooronder.

In het vooronder is aan weerszijde een kooi met tussen het voeteneinde een pomptoeilet. Voor zo'n onmisbaar geval weet ik op een klein schip geen betere plaats.

Het zeilplan laat zien, dat er behalve het grootzeil van de gebruikelijke vorm, een mooie keuze is van voorzeilen. De stagfok wordt op een overloop gevaren, dat is zeer praktisch met een stijve bries als men niet te zwaar bemand is. Ook de stormfok is op die manier geschoot. Veel prettiger is het varen met de botterfok. Op de kluiwerboom kan behalve de kluiwer, een grote halfwinder worden gevaren, die er met ruime wind geweldig aan trekt. Voor de wind wordt een spinaker van zo'n vijftig vierkante me-

ter gezet. Dit alles wordt gevoerd aan een strijkbare mast zonder want of bakstagen. Het is natuurlijk een vrij zware paal, met een mastvoet verzwaaard met een tegenwicht, die door het dubbele voorluik komt bij strijken. Toch is dit strijken zo eenvoudig, dat één man het zonder krachtsinspanning kan verrichten.

Ik moet eens aan een eind van dit verhaal gaan denken. Ik zal zien dat kort te maken. De „Goetzee” is niet alleen een bron van genoegen, ook een vreugd voor het oog — hoeveel zeilers, schippers en vissers al niet gezegd hebben: „mooi scheepje meneer” of „wat een fijn spulletje” of woorden van soortgelijke strekking weet ik niet.

Het schip is geheel van prachtig gelijkkleurig blank eikenhout gemaakt met een blank geschuurd teakhouten dek.

Een platbodem van deze grootte is met z'n tweeën altijd goed te varen. Op de Zuiderzee, in de wind en met een knobbelige zee, zou een langer schip het zeker beter doen. Maar ik beschouw deze maat van schip wel als het grootste, dat men zonder moeite met een vriend of z'n vrouw kan varen. En een groter schip brengt direct veel meer kosten mee voor onderhoud en wat dies meer zij. Ook een dektent wordt dan een onhanteerbaar geval.

De naam ten slotte is geen fantasie. Het is de familienaam van mijn grootmoeder, een oud dametje met sierlijke pijpekrullen, aan wie ik de liefste herinneringen heb. Als ik oud zal zijn, te oud om met mijn stijve botten een levendig klein schip te bevaren, zal ik aan deze „Goetzee” ook herinneringen hebben, die onuitwisbaar zullen zijn.

L.



Voor de wind „De Vrouw Lucia” leidt de „Goetzee”.