



Vollenhovense Bol *Goetsee* zeventig jaar liefde

Tekst: Jan Paul Loeff

*De Goetsee tijdens de Van Loonrace 2010.
Foto Wim de Bruijn.*

“Het schrijven over een schip waar je zo lang lief en leed mee hebt gedeeld en waar je zoveel van houdt is een hachelijke zaak. Ik loop het risico u met mijn lofzang te vervelen. Ik zal proberen me bij de feiten houden.” Zo ongeveer begon mijn vader in 1950 het stuk in *De Waterkampioen* over zijn *Goetsee*. Ik kan hier goed zijn echo spelen met hetzelfde risico, want die liefde heeft hij op mij overgebracht.

Goetsee is een Vollenhovense Bol, gebouwd in 1939/40 bij W Huisman & Zn in de Ronduite, gemeente Wanneperveen. De bouwers waren de broers Jan en Jacob Huisman. Vermoedelijk bouwden zij onder het toezicht van hun vader Wolter, die eind jaren dertig met pensioen ging en dus zelf niet mee bouwde. Jan is de vader van de in 2004 gestorven Wolter Huisman, de man die de werf groot heeft gemaakt. Zijn dochter Alice leidt het bedrijf nu en is daarmee de vijfde generatie bootbouwers in de familie. Het was overigens de al in 1945 gestorven broer Jacob Huisman die



Goetzee tijdens de bouw (foto's: Ir. J. Loeff).

de 'kunstenaar' was in die samenwerking. Een beoordeling en waardering die mij zowel door mijn vader is verteld, als door Wolter Huisman. Hij vertelde me dit tijdens het feest voor het honderdjarig bestaan van de werf. De werf die nu Royal Huisman Shipyards heet en in Vollenhove is gevestigd.

Zusterschip

De naam Goetzee is geen verzonnen zee of

eigenschap van het schip, maar de familienaam van mijn overgrootmoeder van vaders kant. Deze naam heeft een aantal schepen van mijn vader gesierd. Hij heeft het schip laten bouwen als zusterschip van de *Vrouw Lucia* van Willem Dudok van Heel, een goede vriend. Hij was al jaren verliefd op dat schip en had al die tijd het plan ook zo'n scheepje te laten bouwen. Toen de Duitsers op 1 september 1939 Polen binnenvielen, heeft hij de

knoop doorgehakt en opdracht gegeven voor de bouw. Hij had de Eerste Wereldoorlog bewust meegemaakt en de inflatie over die periode gezien, zelfs in een neutraal land als Nederland. Met die geldontwaarding in zijn hoofd had hij zoiets van "het is nu of nooit, als het weer zo gaat zal ik het geld er nooit voor hebben".

De eerste offerte viel mee, maar er moest natuurlijk wat aan worden gewijzigd. Ten eerste moest er een binnenboordmotor in. Verder had hij een comfortabele indeling getekend die er ook in moest. Toen hij Huisman daarmee confronteerde, bromde hij: "We zullen eens zien of dat er in past." Begrijpelijk, want *Goetzee* is niet van te voren ontworpen; de bouw ging op het oog. Het paste er uiteindelijk niet in en het scheepje moest vijftig centimeter langer worden. Dat kostte tweehonderd gulden extra.

In die eerste winter van de Tweede Wereldoorlog is het schip op stapel gezet en is mijn vader elke week in de Ronduite aanwezig geweest om te bekijken hoe de bouw vorderde. Toen de stevens stonden, vroeg hij Jacob Huisman waar de zwaarden zouden komen. Huisman stapte het nog niet bestaande schip in, deed een paar passen en mompelde: "Hier komt de bun, hier de mast en dan komt hier het zwaard." Hij redeneerde dus nog volkomen op het oog en vanuit een vissermanuitvoering met bun. *Goetzee* heeft overigens geen



bun, maar een gietijzeren scheg om het gewicht van de bun te compenseren en dus de benodigde stabiliteit te verkrijgen.

Inventaris

In mei vielen de Duitsers ons land binnen en was het reizen naar de werf er niet meer bij. De laatste fase van de bouw heeft mijn vader dus niet van dichtbij kunnen bekijken.

Hij was intussen wel de inventaris aan het regelen. Hij moest veel zaken bij elkaar scharen en veel dingen kon hij niet zo krijgen als hij ze wilde hebben. Op het Waterlooplein kocht hij een tweedehands gietijzeren gasstel van de Meterfabriek Dordrecht dat, in gedomerniseerde vorm, nu nog wordt gebruikt. Het kompas vond hij in een rommelwinkel nabij datzelfde plein en het was naar verluidde geroofd uit een op Schiphol neergeschoten Dakota. Een oom van mij maakte er van koper een beugel voor, zodat het in de kajuitingang kon worden opgehangen. Koperen beslag was uiteraard niet meer te krijgen en ook de knopjes van de deurtjes, klerenhaakjes, sloten, gordijnenroetjes en bekleding van de matrassen waren vaak niet zijn eerste keus. Het is wel grappig dat veel van die zaken, zoals de deurknopjes en de klerenhaakjes nu, zeventig jaar later, nog steeds werken.

Onvindbaar

Toen *Goetzee* in de zomer van 1940 te water was gelaten, is hij met *Vrouw Lucia* en een dubbele inventaris aan boord naar de Ronduite gevaren. Een andere manier van vervoer was er niet. Toen hij bij de werf arriveerde, waren de klampen (houten kikkers) nog niet gezet. Hij moest namelijk zelf aangeven waar ze moesten komen. Ook is een boel van het kleine beslag dat hij bij elkaar had gesprokkeld er toen opgezet en is de indeling van de laatjes bepaald en gemaakt.

In de oorlog werd er gezeild voor zover de bezetter dat toeliet. Het tweede en derde jaar werden de grote rivieren bezocht en het vierde (1943) seizoen de Nieuwkoopse Plassen. Daarna was er geen sprake meer van tochten. Je mocht al die tijd niet overnachten aan boord, dus was het 's nachts zaak stil te zijn en geen licht te tonen, wat natuurlijk door de verduistering toch al niet mocht. Verplaatsen door kanalen en rivieren die niet bezeild waren, betekende jagen of, als het mogelijk was, een sleepje van een visser of binnenvaarder. In de jaren dat groot open water, zoals het IJsselmeer, verboden gebied was, werden er op de Loosdrechtse Plassen wedstrijdjjes gezeild.

Goetzee heeft de oorlog overleefd doordat de



Uitvaren uit Muiden voor de Flevorace 1940. De klik van het roer is nog niet gesneden. In de winter van 1940/41 heeft mijn vader er een Eenhoorn in reliëf in gesneden (foto: NV Verenigde Fotobureaus).

bezetter niet echt in dit soort scheepjes geïnteresseerd was. Die waren niet 'rassich' genoeg. In het laatste oorlogsjaar kwam de havenmeester van de Vereniging (KWVL) in Loosdrecht, Hoekzema, naar mijn vader met de boodschap: "Er draait een begerige mof om het schip heen. Zal ik *Goetzee* maar niet onvindbaar maken op de plas?" Aldus geschiedde en mijn vader heeft nooit geweten waar de *Goetzee* dat jaar heeft gelegen. Op die manier kon hij het ook niet verraden en hij vertrouwde Hoekzema volkomen. Het schip zal vermoedelijk in de Kievitsbuurt hebben gelegen, een deel van de plas met legakkers vol wilgenbosjes waar eigenlijk nooit iemand kwam. De Duitsers dus ook niet.

Wedstrijden en tochten

Na de oorlog is het schip veel gebruikt voor wedstrijdzeilen, waarbij *Vrouw Lucia* de tegenstander van keuze was. De andere schepen in het veld waren minder relevant. Ook maakt hij er elke zomer tochten mee. Vanuit de haven van de Koninklijke in Muiden, want daar lag het schip zomers, was de Waddenzee een favoriet doel. De diverse mooie havens langs 'de Zuiderzee', zoals hij koppig het IJsselmeer bleef noemen tot ook Zuidelijk Flevoland dicht was, werden ook regelmatig bezocht. In de jaren zestig gaf hij het wedstrijdzeilen eraan en werden de vakanties veel in Zeeland doorgebracht. Ook Veere, de huidige ligplaats, werd dan vaak aangedaan. Hij

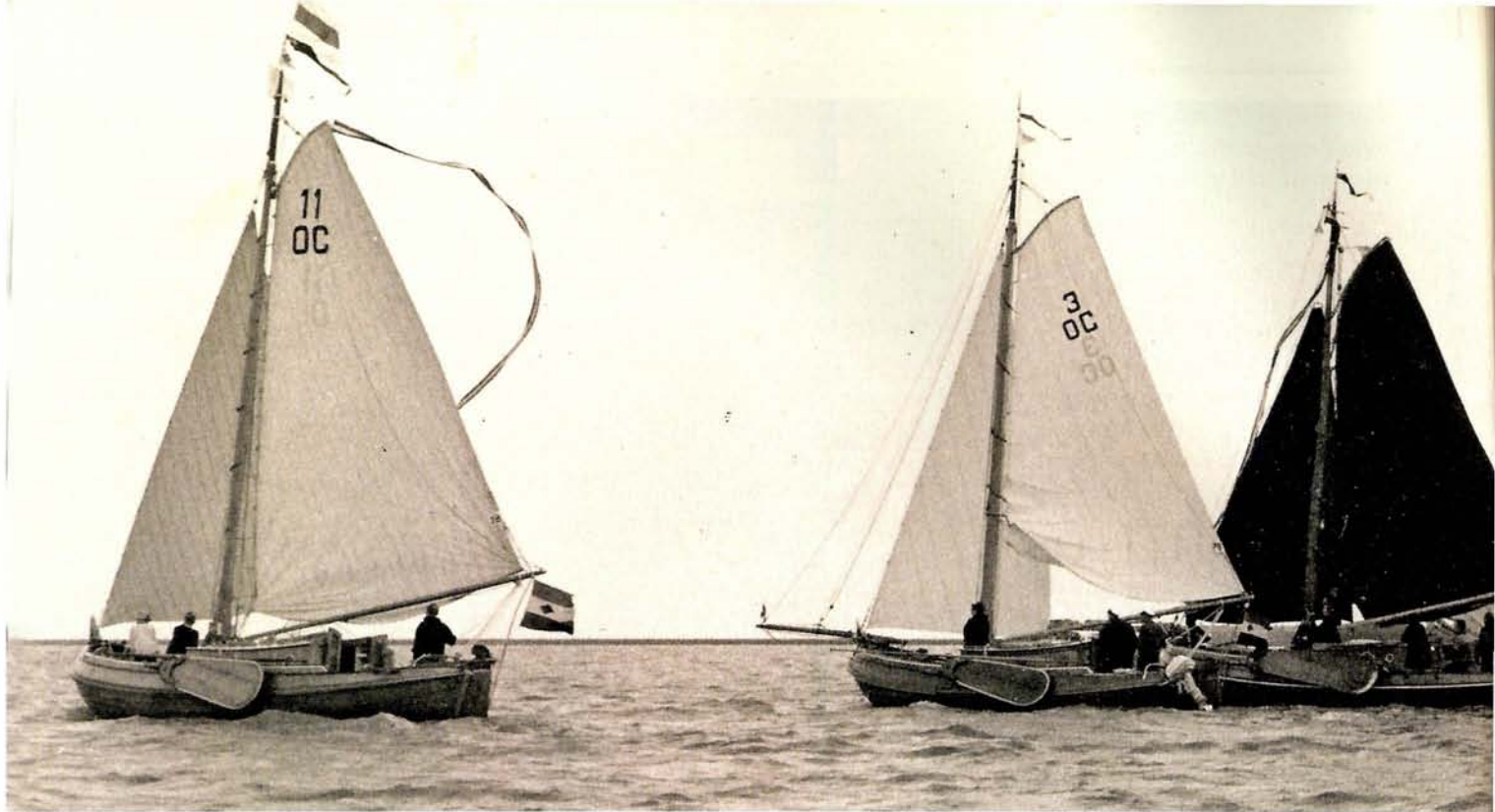
lag dan achter de sluis in het Kanaal door Walcheren. Hij maakte dagtochten om Noord-Beveland heen: met het tij mee de Zandkreek in, tijstoppen achter het eiland en met het tij over de Oosterschelde richting zee. Vanuit zee met het begin van het opkomende tij naar binnen en tegen de avond weer voor de wal. Afhankelijk van wind en tij kon dat natuurlijk ook de andere kant om.

Cadeau

In 1967 verhuisde *Goetzee* definitief naar Veere en kreeg de ligplaats waar ze nu nog ligt. Vanuit Veere verkende mijn vader in de late jaren zestig en begin jaren zeventig heel Zeeland, meestal met een vriendje van me en mijzelf als bemanning. Op mijn achttiende verjaardag kreeg ik het schip voor het eerst mee zonder hem. Hij was wel zo dat hij me niet vertelde dat het zijn cadeau aan mij was. Achteraf misschien wel het mooiste cadeau ooit. In de jaren daarna hebben *Goetzee* en ik samen veel beleefd. Veel mooie tochten en later ook veel onderhoudswerk. Tot twee maal toe zijn we naar Denemarken geweest en verder hebben we gezworven door heel Nederland. De laatste jaren doen we het wat rustiger aan en blijven we meestal in Zeeland.

Met de hand

Mijn vader had de gewoonte om havens zoveel mogelijk in en uit te zeilen. Dat was niet alleen trots, maar ook een beetje een inge-



sleten gewoonte. De eerste jaren na de oorlog was er immers geen benzine. De schroef is dan ook pas in 1945 gemonteerd. Het stuk dat toen uit het roer is gezaagd, heb ik nog steeds: een keihard stuk eikenhout. Die motor, een Albin O2 van 10 pk, heeft hem die verwaarlozing nooit vergeven. Zolang als hij in het schip stond, gaf hij problemen.

Na die Albin heb ik zelf een tweede, wat nieuwere Albin O21 gemonteerd. Die motor was

Goetsee op het punt van uitvaren. Aan het roer Jan Loeff (foto: OA Loeff - van Tijen).



weliswaar beter dan de eerste, maar probleemloos was hij niet. Het was nog steeds met de hand starten en uitzetten door de benzinekraan onder de tank dicht te draaien. Op die manier had je geen benzine op plekken anders dan in de tank. Dat was veiliger. Die motor ging dood op het verste punt van de eerste tocht naar Denemarken. Gelukkig konden we heel wat mijlen worden gesleept door een goede vriend. Intussen was ik aan de motor aan het dokteren. Hij was het ook die met dat najaar de wel verdiende schop onder de kont gaf om een goede motor in *Goetsee* te zetten. Dat is een Yanmar 2GM geworden, die sinds 1985 dienst doet.

Voor de wind

Maar de hoofdaandrijving was natuurlijk de tuigage. *Goetsee* is aan haar vierde tuig bezig. De eerste drie waren van Molenaar in Grouw. De laatste van die drie was één van de eerste kunststof tuigen die Molenaar maakte en dat heeft het lang uitgehouden. Het lijkt langs de gaffel was, net als bij een katoenen tuig, op de krimp gemaakt. In al die jaren was het nooit gekrompen en bleef steeds een heel klein beetje te lang. Nu varen we met een slecht passend tuig, gemaakt bezuiden de grens.

Oorspronkelijk waren er vier fokken aan boord: een stormfok, een stagfok, een kleine botterfok en een grote botterfok. De beide eerste fokken werden op een overloop gevoerd, de botterfokken via leiogen in het gangboord vanuit de kuip. De laatste jaren wordt volstaan met een grote botterfok, stagfok en

De indeling

De indeling waardoor het schip wat groter moest worden dan de *Vrouw Lucia* was zeer doordacht en is tot op heden nauwelijks veranderd.

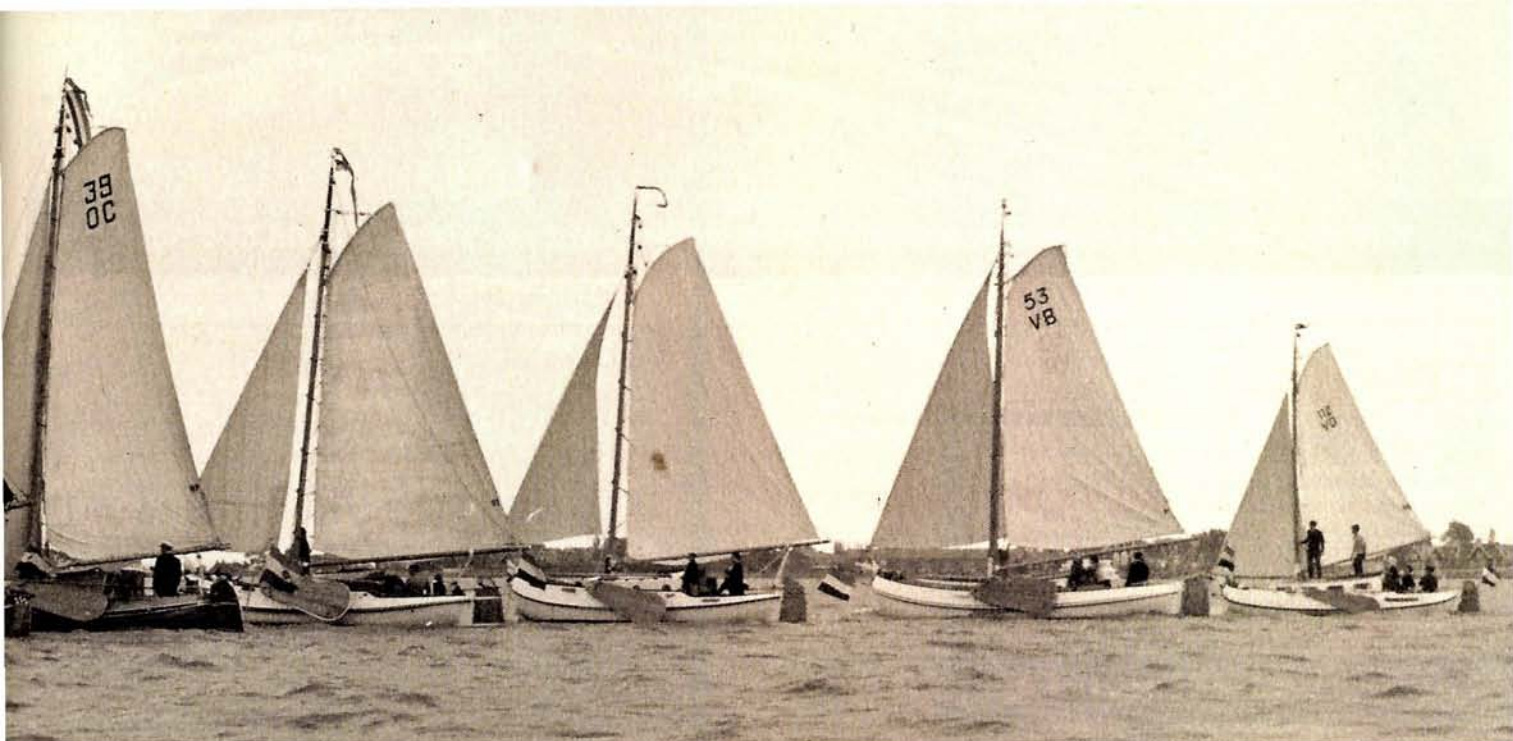
Aan stuurboord

Meteen bij binnenkomst zit een oliegoedkast, zodat de natte plunje niet te ver de boot in kwam. Erboven een klein schap dat 'het petten kastje' was gedoopt. Daarna een klerenkast waar een jasje rechtop in kon hangen met daarvoor een randje voor diverse zaken, zoals asbakken, kaartgewichten, pennen en zeilmessen. Eronder een ruime kast voor linnengoed, de broodtrommel en de theepot. Aan bakboord de kombuis met het tweepits gasstel, een vleugelpomp voor drinkwater en een wastafel onder het gasstel dat daarvoor opklapbaar is. Er is dus geen gootsteen. Onder het aanrecht zitten een lade, een kast en een hooikist.

Aan bakboord

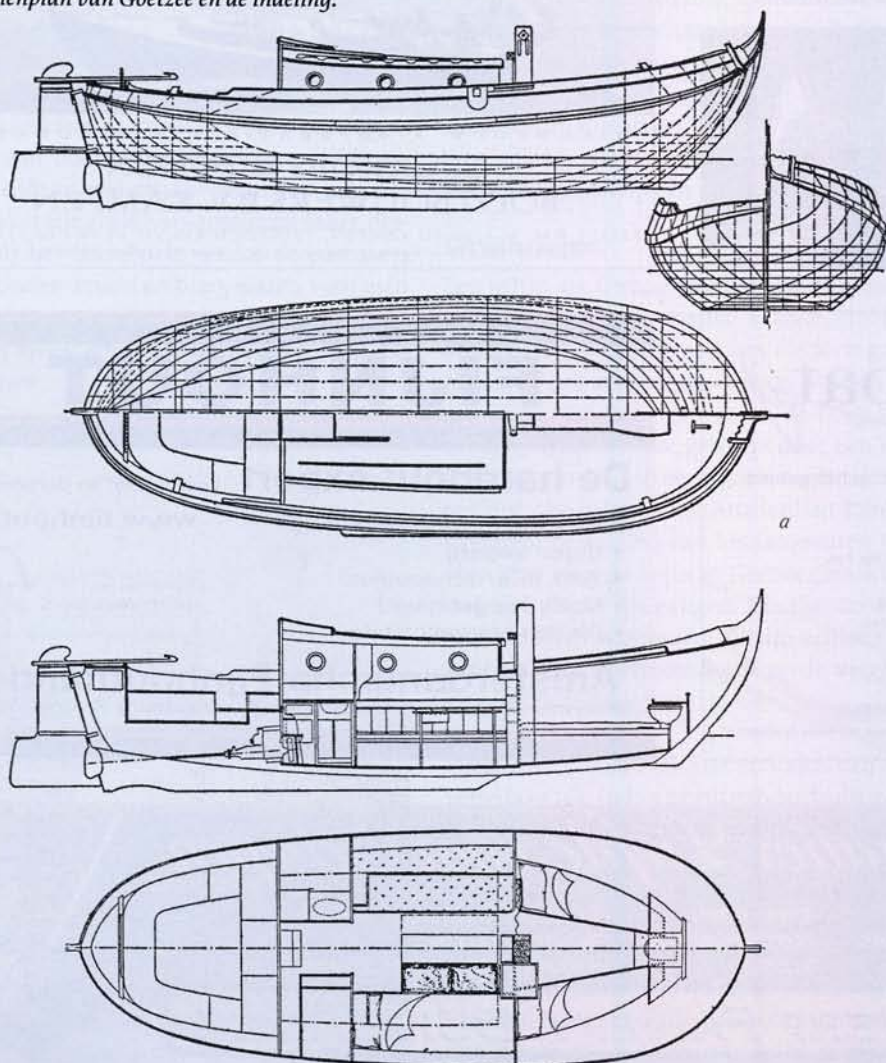
De kajuit heeft aan bakboord een semibrede kooi. Aan stuurboord is de indeling wat afwijkend, want daar is een loodskooi gemaakt waar je zeilend ook in kunt slapen met een zitbankje ervoor.

Voor in de kajuit zat een glazenkastje achter de mast en een ijskast er aan stuurboord naast. Die was geïsoleerd met houtwol en werd daadwerkelijk koud gehouden met een



Admiraalzeilen Reünie Monnickendam 1966. Van links naar rechts: Goetzee, Vrouw Lucia, Boronia, Eudia en vier stalen bollen (foto: Dutilh).

Het lijnenplan van Goetzee en de indeling.



staaf ijs. Die houtwol is door lekkage gaan rotten en was er in later jaren de oorzaak van dat we de mastkoker en de mastdoft moesten vervangen. Deze ruimte gebruiken we tegenwoordig als voorraadkast.

De doorgang naar het vooronder is aan bakboord en wordt met een gordijntje afgesloten. Het vooronder is simpel gehouden met aan beide zijden een kooi en er voor overdwars een kooi. Daaronder, tussen voeteneinden van de kooien en onder het voorluik zit een toilet.

In de kuip

Ook de kuip bestaat niet zomaar uit een stel banken. Uiteraard is hij zelflozend als het schip niet schuin gaat. Tijdens het zeilen moeten er echter twee stoppen in de gaten gedraaid worden om vollopen van de kuip te voorkomen. Water dat in de kuip komt, blijft er echter in doordat de scheiding naar de kajuit een brugdekje is waar je overheen moet om in het schip te komen. Aan beide zijden is een verlaagd bankje dat een heerlijke plek uit de wind biedt voor degene die ertussen past. Verder vormt het een soort opstapje om naar het gangboord te gaan en kun je er goed afzetten voor het doorhalen van de botterfok. In de ronding aan de achterzijde, vóór het achterdekje, zit je voortreffelijk.

Onder het achterdek zit de koperen brandstoftank die het enige deel van de oorspronkelijke motorisering is dat we hebben gehandhaafd.



Op de bankstelling bij Sas van Goes (foto: J.P. Loeff).

stormfok. De kleine botterfok heb ik nooit gebruikt. Op de kluiverboom kunnen de kluiver en de halvewinder worden gevoerd.

Naast al dit standaard werk is er ook een spinnaker aan boord, die in de jaren vijftig en zestig tijdens wedstrijden werd gebruikt. De spinnaker sneuvelde, volgens mijn vader, destijds bij het Stamboek, omdat de beslissers niet konden zeilen en bang waren voor zo'n

Goetsee tijdens één van de eerste Van Loon races voor Veere.



stuk geweld. Of dat waar is, kan nu niet meer worden nagegaan. Maar jammer is het wel. Want de moderne halvewinder, die ook bij de tuigage zit, geeft lang niet zoveel kick als die oude witte spinnaker uit de jaren vijftig. Bovendien is zijn moderne vorm eigenlijk net zo min origineel op een platbodeme.

Vervangingen

Een schip als *Goetsee* wordt natuurlijk geen zeventig jaar oud zonder schade, zonder onderhoud en zonder plekken die toch gaan rotten en dus vervangen moeten worden. In de oorlog zijn twee gangen in de boeg vervangen, nadat *Goetsee*, gesleept door een Yerseksse visserman, op een stalen roeiboort was geklapt. Die werd in het Amsterdam-Rijnkanaal door de zuiging van het langsvaren van die kotter voor de kop van *Goetsee* getrokken en beschadigde die gangen. Die zijn door de Vries Lentsch vervangen. Ze zijn echter niet gebrand maar gestoomd om ze de vereiste kromming te geven.

Goetsee is uiteraard elk jaar voorzien van een verse laag lak. In het begin gebeurde dit door de zoon van de havenmeester in Loosdrecht, Wessel Hoekzema. Later, vanuit Veere, verzorgde Van Duivendijk in Tholen het onderhoud, het nodige timmerwerk en ook de inbouw van die nieuwe motor. Verder hebben ze beide zwaarden vervangen. Hierbij moet worden gezegd dat de nieuwe zwaarden de vormgeving van de oude volgen, maar een ander stromingsprofiel hebben. Ze zijn bedui-

dend effectiever dan de oorspronkelijke. Ook hebben de Duivendijken een nieuw voordek gelegd, beide voorbolders vervangen, aan bakboord het grootste deel van het boeisel vernieuwd en nog talloze andere kleinere reparaties verricht.

Klussen

De afgelopen jaren doen we het onderhoud en veel timmerklussen zelf. Zo hebben we een aantal stukken roefdak vervangen en een deel van het boeisel en de achterbolder aan stuurboord. Na het ontdekken van de rotte plekken – veroorzaakt door de isolatie van het ijskastje – hebben we de mastdoft deels en de mastkoker in zijn geheel vervangen. Een paar jaar geleden hebben wij in het najaar de hele huid opnieuw vastgezet met bronzen schroeven. Die zat namelijk deels los, doordat de gegalvaniseerd ijzeren spijkers op een aantal plaatsen aan het doorroesten waren. Het zink van die spijkers was door het zure eikenhout dermate aangetast dat dit geen bescherming meer bood. Hierdoor werden de spijkers dun en hebben geen sterkte meer. De stijfheid van het schip was daardoor ver te zoeken en je voelde het bewegen als je er met zwaar mee zeilde. Door het vastzetten van de huid is dat nu gelukkig over.

Wat de toekomst voor *Goetsee* ook inhoudt, zolang we het kunnen, blijven we voor haar zorgen. Het is een voorrecht, maar ook een last die we met liefde op ons hebben genomen.



Aan een eilandje in het Veerse Meer op een mooie zomerdag (foto: J.P. Loeff).

