





De Hollandse boot

Kruiwagen van de binnenduine vaart?

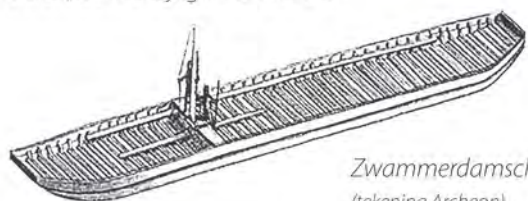
Jelle Joosse



Parlevinker J. Kersten in zijn Boot. Kersten was Sparwinkelier uit Stampersgat; in de bietentijd ging hij met zijn roeiboot de schepen langs, die op hun losbeurt bij de suikerfabriek lagen te wachten. (tekening Jan Neef- uit: Een veger wind, Koppejan & Helmig)

Inleiding

Niet lang na de uitvinding van het wiel zal de kruiwagen wel bedacht zijn. Nog steeds wordt deze een-wieler volop gebruikt. Een verbluffend nuttig en weid verspreid stuk gereedschap! We beweren niet dat de Hollandse Boot kort daarna is ontstaan. Dat was wel even later. Maar als werkboot heeft ze ook overal nuttig gebruik gevonden. En haar basisvorm is zeker ook oud. De opgegraven Romeinse schepen bij Zwammerdam uit de tweede eeuw tonen al de ruime, platte bodem, die zich omhoog buigt aan beide uiteinden. Een vrachtscheepje, zonder kiel- en stevenbalken dat zich liet roeien, bomen, jagen en zeilen.



Zwammerdamschip
(tekening Archeon)

Middenpagina

'Grachtenparade' in Hollandse Boten door de verzamelde binnenvaart schippers, Brouwersgracht, Amsterdam, 1931. Het protest betreft de ministeriele verordening, die schippers verplicht werkelozen in te huren voor het laden en lossen, teneinde de werkeloosheid te verlichten. We kunnen het zelf wel, zo zeggen de schippers, dan verdienen we tenminste nog iets!
(coll. Fotodocumentatiecentrum Amsterdam)

Sinds die tijd is dit aaktype, met de omhoog gebogen einden, heve's genaamd, niet meer weggeweest van onze wateren. Thedo Fruithof¹ noemt een schilderij van Cornelis Claeszn van Wieringen (1580-1633) waarop een duidelijke herkenbaar - want tegen een dijk opgetrokken - exemplaar van de Hollandse Boot is te zien. Ook op latere schilderijen van onder andere Ludolf Bakhuizen (1630-1708) zijn ze regelmatig afgebeeld. In ieder geval is de Hollandse Boot al volop in gebruik tegen het begin van de negentiende eeuw.

In ruim anderhalve eeuw zal dat gebruik alleen maar toenemen, in aantal, in geografische verspreiding, en in verspreiding over sectoren van de binnenlandse vaart. Je kan het type met recht de meest gebouwde Nederlandse platbodem noemen. Tot dat.... plotseling, als bij toverslag, de Boten tussen 1950 en 1960 van het water verdwenen. En evenzeer verbazingwekkend, geen haan die er naar kraaide! (afb. 2)

Bijna geen haan! In Sliedrecht heeft de werf Nieuwendorp het volgehouden tot in de jaren tachtig. Daarnaast waren er een aantal initiatieven en publicaties in de afgelopen halve eeuw, die getracht hebben de belangstelling te doen herleven. Veelal waren het artikelen die vooral de variaties in de vorm en uitvoering tussen Boten van verschillende sectoren, landstroken en werven benadrukten. De driedelige serie van de hand van Maurice Kaak in de Spiegel der Zeilvaart springt eruit als bron van informatie.² Binnen een drietal sectoren zijn er lofwaardige initiatieven geweest het type te laten herleven in staal: binnenvaart (Henk Bos, Landelijke Vereniging Behoud Historisch Bedrijfsvaartuig), pleziervaart (Jan Kooijman, Kooijman & de Vries), en in hout: visserij (Gerrit Zomer, Stichting Behoud Hoogaars). Een aantal particulieren slagen er in hun



2

Een heel gewoon plaatje tot in de jaren vijftig: een onooglijk, zwart geteerd bootje bij een sluisolkje in de Biesbos.

(foto Charles Breyer, ca 1939)

Bij de helling van Nieuwendorp ca.1970 (coll. Gerrit van Driel)

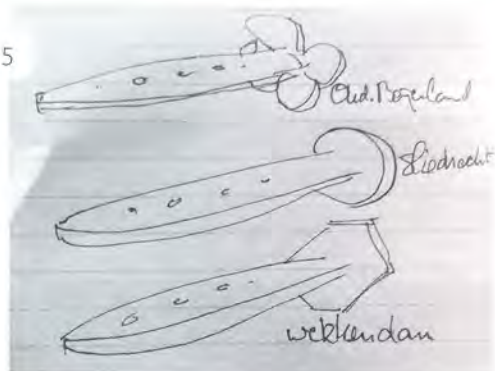


3



4

Broertje en zusje, maar zeker geen tweeling! Links de 'Twee Gebroeders', Sliedrechtenaar en rechts 'Botje', Zeeuws model, beiden zonder spiegel. (foto Gep Engler)



5

Voorkomende verschillen: Rozetten of Rozebouten: van buiten naar binnen gestoken smeedijzeren pennen, door berghout, bovenboord en knie om met nagels door de gaatjes de doften vast te zetten en het dwarsverband te versterken.

(schets Gerrit van Driel)

De benaming 'Hollandse Boot'.

Het type is vernoemd naar het gebied waar zij ontstaan is en het meest gebouwd is, namelijk Zuid Holland. Dat werd vaker gedaan. Denk bijvoorbeeld aan een Groninger sloep of een Brabantertje. Variaties op de Hollandse Boot kregen soms ook weer een lokale aanduiding, zoals Doesburger of Sliedrechtenaar. In Zeeland werd de benaming niet gebruikt: de toevoeging Hollands had hier een negatieve bijklank. De hoogaars was het schip; daarachter hangt de 'boot' of de 'sloep'. In het artikel zullen we steeds de benaming 'Boot' gebruiken.

Links een Boot met spiegel, rechts de uitvoering met achterheve (foto Wim van den Berge)



6

oude Boot in de vaart te houden. Bij de historische modelbouw zijn prachtige modellen geproduceerd door Maurice Kaak, Han Reijnhout en anderen. Het Baggermuseum toont de geconserveerde Sliedrechtenaar 'Zoef', oorspronkelijk van de werf van Nieuwendorp. (afb. 3)

En onlangs de restauraties van de 'Twee Gebroeders' en de 'Butes' door Willem Hamelink en zijn ploeg van de SBH op de Historische scheepswerf Meerman te Arnhem. Maar het algemeen belang van deze Boten voor alle sectoren van de binnenlandse vaart gedurende de afgelopen eeuwen kwam zelden aan bod.

Om deze reden is er in 2015 door een groepje enthousiastelingen van de Werf Meerman een tentoonstelling ingericht, die deze omissie, in hun ogen, moest rechtzetten. Al bij de opening bleek het doel aan te slaan. Enthousiaste bezoekers reageerden met aanvullende informatie en beeldmateriaal. Dit artikel is een neerslag van de opzet van de tentoonstelling en de vrucht van daarop volgende informatie die we nadien kregen.

Ontwerp en bouw

Het basismodel kenmerkt zich door de platte bodem met de twee heve's. De lengte varieert tussen 4,5 en 7 meter. De Boten in de twintigste eeuw waren doorgaans toegerust met een halve autoband op de boeg, een niet bijzonder scheepse, maar wel een heel effectieve oplossing voor twee problemen: het voorkwam het inwateren van de kopse kant van de heve, maar bood tevens bescherming tegen schade als gevolg van aanvaringen. Effectiever dan genageld blik! De Boot was doorgaans gemaakt van eikenhout, het vlak en de boorden duims



Kitsgetuigd: een uitzondering heb je natuurlijk altijd! (coll. Koen de Vriese.)

dik. Maar ook iepen werd gebruikt, als eiken niet voorradig was. Iepen is vooral onder water een redelijk alternatief. Hoewel primair een roeiboot, waren toch veel Boten getuigd. Spriettuig met fok had de voorkeur. Een enkele Boot had een gaffelgrootzeil. Zijwaarden en een roertje completeerden het zeiltuig. (afb. 7)

De belangrijkste afwijking van het basismodel was de toepassing van een spiegelkje; de achter-heve werd, als het ware, voor de helft afgezaagd en van een verticaal boordje voorzien. De meeste Hollandse Boten bij de Zeeuwse visserij hadden deze voorziening. De visboot of sloep, want zo noemde de Zeeuwen deze boten liever, waren in deze uitvoering handiger bij het schieten van botnetten (uitzetten in het water) en bij het zetten van staken. (afb. 6)

Ook het zogenaamde Sliedrechtse model kreeg een spiegel, al was dat heel veel later. Hier was het doel een buitenboordmotor te kunnen dragen. De meeste andere variaties waren graduele aanpassingen naar de functie, lokale bouw-cultuur en tradities. Het liefst spreken we van de familie van Hollandse Boten, waarin de familiegelijkenis overduidelijk is, maar geen exemplaar hetzelfde. (afb. 4, 5)

Het benadrukken van voorkomende verschillen is weliswaar interessant, maar het is juist wat deze boten gemeen hebben, dat gezorgd heeft voor de gigantische aantallen en verspreiding.



Vier man, waarbij drie aan stuurboord een net ophijsen. (Werf Meerman documentatie)

Roeiers halen een tros door!
 (Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht)



Gemeenschappelijke eigenschappen.

pluspunten

- + grote vormstabiliteit
- + sterke, robuuste bouw
- + korte bouwtijd
- + scheert niet uit als bijboot
- + relatief groot draagvermogen
- + veel binnenruimte voor lengte

minpunten

- hoog eigen gewicht
- zwaarder roeien
- buist makkelijk onder zeil

Het platte vlak en de breed uitgaande boorden staan garant voor een enorme vormstabiliteit. Vooral deze eigenschap is voor veel sectoren doorslaggevend. We tonen op foto een voorbeeld uit de visserij en een van de Roeiers in Rotterdam, een havendienst die hulp biedt bij het afmeren van koopvaardij-schepen. (afb. 8, 9)

De binnenruimte en het draagvermogen hebben ook hun voorstanders. (afb. 10, 11)

Met 'niet uitscheren' wordt bedoeld dat een Boot blijft sporen achter het slepende schip. Hij zwenkt niet uit het kielzog weg. Veel bijboten, eenmaal door een golfje uit het spoor geslagen, gaan gieren. Dat verschijnsel kost snelheid. Een keerzijde van deze koersstabiliteit is dat, als het slepende schip plotseling snelheid verliest, de Boot dan recht op de kont dondert. (afb. 12)

Een halve autoband krijgt dan toch ineens een scheepsere uitstraling! Deze 'boot-op-rails' eigenschap komt ook in een andere situatie van pas. Stel het moederschip ligt voor anker op stroom. Met de bijboot (van onbekend merk) is proviand



10

Deze parlevinker in de Rotterdamse haven kan zijn complete aanbod uitstellen om de schipperse tot aankoop te verleiden (ca.1930, J. van Maanen)



11

Het kroostrijke gezin van een naburige boerderij is op bezoek bij brugwachter Tissink (met pet) van de Arnebrug. Een van de veertien kinderen ontbreekt op de foto, maar er hadden er zeker nog meer bij gekund, wat de boot betreft althans. Nauwelijks gezakt op de waterlijn! (ca 1930, coll. Historische Vereniging Arnhemuiden)



12

Een binnenvaarder maakt vaart, met gegeid grootzeil. Je wil niet dat je bijboot nu gaat gieren! (documentatie Werf Meerman)



13

Mini Bout roeit haar eerste slagen in de haven van Tholen. Broer Jan, in de boeg, kijkt toe. Het botnet ligt standaard in de Boot. Enige jaren later: broer Jan en vader Frans van de TH 47, botvisser, mogen trots zijn. Mini verleent zo'n boot zelfs elegantie! (coll. Chiel van de Linde)



14

aan de wal gehaald. Bij het schip gekomen wordt de voorlijn van de bijboot vast gemaakt. De mand met proviand wordt aangereikt. Als het bemanningslid bijvoorbeeld achter in de bijboot staat, dan zal de druk op de kiel door de stroom als gevolg van het overhellen van de boot, die bijboot eerst naar buiten rukken en vervolgens fel tegen het schip aan laten klappen. Knappe jongen die overeind blijft en het droog houdt! Behalve dan natuurlijk als je een Hollandse Boot hebt! Die blijft gewoon liggen.

De robuuste bouw maakt de Boot relatief zwaar en log. Dat betekent dat je als leek er niet zomaar mee weg roeit. Het vereist techniek en ervaring. Schippers- en visserskinderen, die opgegroeid zijn met de Boot, kunnen er mee lezen en schrijven. (afb. 13, 14)

De bouw.

Het verloop van de bouw is duidelijk omschreven in de artikelenreeks van Maurice Kaak². Daarnaast verschaft een bijzonder boek 'inside information'. In 1975 nam Thedo Fruithof vrijaf om als 'stagiaire' bij Nieuwendorp in Sliedrecht de bouw mee te maken. Hij deed de stuurboord kant, de baas bakboord. In een later verschenen boekwerk, 'Kleine Houten Vaartuigen' wordt van deze participerende observatie tijdens de vier weken durende bouw, verslag gedaan¹. In grote lijnen is het bouwproces van de Boot vergelijkbaar met dat van bij voorbeeld hoogaarden, alleen stevens ontbreken in het verhaal. Het vlak wordt gelegd, de langsscheepse kromming erin wordt aangebracht, met behulp van mallen de boorden gemonteerd, waarna de inhouten passend worden gemaakt en daarna vastgezet.

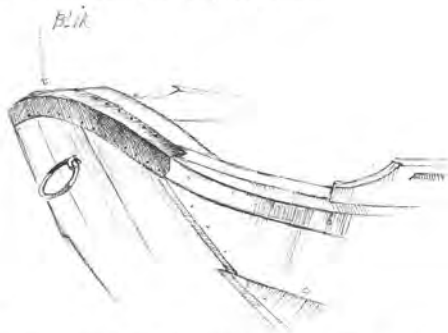
Twee punten ter nadere toelichting.

Bij het krommen van de heve's is de voor- heve het lastigst: een sterke kromming over een korte afstand. Verzwaren met gewichten tijdens het branden volstaat niet. Men gebruikt een hefboom om de benodigde kracht te zetten. (afb. 15)



15

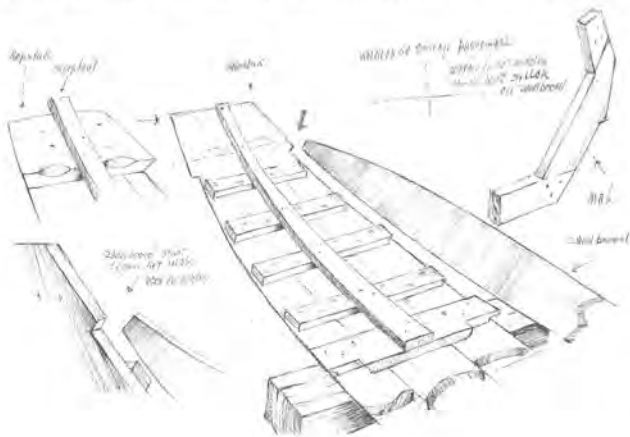
Werfbaas Nieuwendorp aan het branden. Door tijdens het branden het dwarsplankje achterop het vlak, onder de hefboom, naar de ketting toe te schuiven wordt de benodigde kracht gedoseerd om een steeds sterkere kromming te verkrijgen. (foto coll. Gerrit van Driel) Elders werd hiervoor ook wel een dommekracht onder de hefboom gezet.



16

Linksonder de detailtekening van de 'stoot' aan bakboord; midden-boven geeft het dikke pijltje de stuurboord stoot aan.

Hier het eindresultaat, ogenschijnlijk simpel: De stoot lijkt in een punt te eindigen. In werkelijkheid stomp, zoals links te zien.



17

Een tweede punt dat lastig is betreft het vormgeven van het onderboord. Het gaat daarbij vooral om dat de 'stoot' voor en achter precies moet passen. Twee tekeningen van de hand van Han Reijnhout maken het duidelijk. (afb. 16, 17)

De stoot, de naam zegt het al, moet sterke klappen tegen de punten van de heve's constructief opvangen. Het geeft geen pas dit niet correct af te werken.

De sectoren en het gebruik

We maken een rondgang langs alle sectoren van de binnen-duinse vaart, waar de Boot in gebruik was.

Bruggen en sluisen.

Elke brug of sluiswachter had graag zo'n stabiele, robuuste werkboot om onderhoud te plegen aan zijn kunstwerk. Een keukentrapje in de boot en je kon overal bij. Het is zeker een van de laatst overgebleven sectoren, waar nog Boten aange-troffen werden. Stalen boten namen de taak over in de jaren vijftig van de vorige eeuw.

Ponten en veren.

Vooral als voet/fiets veer in gebruik. Vaak werd naast de grote veerpont ook een Boot ingezet voor de kleine uurtjes. Zo kende het Veer over de Eendracht tussen Oud- en Nieuw Vossemeer het zogenoemde 'vrijerspontje': de laatste overtocht 's avonds had, ondanks luide aanmaningen van de veerman, vaak vertraging. (afb. 18)



voetveer Gouda
Stolwijkersluis
(uit: 'Schipperen'-
van der Spek)

18



19

Een zinkstuk wordt
beladen.
(coll. Baggermuseum)



20

1960: Feest bij de
werf Nieuwendorp
(foto: 'Sliedrechtse
Scheepsbouwers'
P.J. ter Laak, 1991)

Waterbouw en baggerij, zand- en grindwinning.

Letterlijk duizenden Boten zijn in gebruik geweest bij de waterbouw, voor allerlei doeleinden. Een voorbeeld: een zinkstuk wordt drijvend gehouden door talloze Boten, terwijl het met ballastkeien beladen wordt. Als de ballast er op ligt en naar behoren verspreid is, worden op commando de lijnen losgemaakt, opdat het stuk rechtstandig op de juiste plaats kan afzinken. (afb. 19)

Alleen al de werf Nieuwendorp, een van de hoofdleveranciers van Boten en ankeraken voor deze bedrijfstak, vierde in 1960 het 500e bouwnummer. In 1983 bouwde Nieuwendorp er nog een voor zichzelf, met een kajuitje. Daarnaast leverden Nieuwendorp en zijn collega werven in de omtrek van de Merwede veel Boten en boten die een variatie erop waren, voor het werken in de Biesbos. (afb. 20, 21)

Dijkonderhoud.

Veel waterschappen, evenals Rijkswaterstaat, gebruikte Boten als inspectievaartuigen en als peilboten. Een paar jaar geleden is een constructietekening van een peilboot voor het Rijk uit 1898 tevoorschijn gekomen bij de Werf van Van Duivendijk, Tholen. Bijzonder is dat het een tekening vooraf is, niet een opmeting achteraf! Mogelijk was het een voorwaarde voor de gunning van de opdracht tot een serie van deze vaartuigen. Hollandse boten werden niet van tekening gebouwd! Naast Hollandse Boten werden ook vletten en ankeraken voor het 'peilen op de riemen' ingezet. (afb. 22, 23)



21

De 'Weltevrede' van de Fa. van Ouwerkerk te Middelburg, zand- en grind handel, vaart huiswaarts (1925) na volgekruid te zijn met zand van de zandbank. De grotere schragen van de rijplank voor de kruiwagen worden in de Boot vervoerd. Te lastig op dek bij het zeilen. (coll. Willem van Ouwerkerk)

Peilboot bij Oud Beijerland. (coll. Gerrit van Driel)



22

Rampen.

In de verslaggeving over watersnoden zien we steeds een hoofdrol weggelegd voor de Boten. Hun vermogen tot stabiliteit, de grote ruimte en de geringe diepgang maakten ze bij uitstek geschikt voor reddingswerk in ondergelopen gebieden. (afb. 24, 25)

Visserij, als bijboot.

In de mosselvisserij waren de Boten onmisbaar bij het werk op ondiep water. In de drie jaar die het broed nodig heeft om volwassen te worden, worden de schelpen verschillende malen verplaatst. Als dat met de slagrijf gebeurde, een grote hark voorzien van opvangnet, dan werden de mossels eerst in de boot geladen. Het 'moederschip' kon dan vrij van de bank blijven. Ook bij de botvisserij, met het uitzetten van de lange botnetten waren ze onmisbaar. In Tholen, ooit tot in België gekend om haar kwaliteit bot, lag de haven voor de helft vol met deze sloepen, zoals de Boten daar genoemd werden. (afb. 26, 28)

Zelfstandige visboot.

Op de tentoonstelling was het prachtige model van de hand van Han Reijnhout te zien van de kruisnetvisser. Ooit een gewoon onderdeel van ons landschap met al zijn watergangen.

Ook is de Hollandse Boot ingezet bij de zalmvisserij. Voorzien van het gebruikelijke tentje en een spriettuig werd de Boot 'zalschouw' genoemd. Lekker verwarrend! (afb. 27)

23



Boten aan de dijk van de Westerschelde (coll. Koen de Vriese)

24



Noord Holland, 1916 (foto Spaarnestad)

25



Ruimen van dode koeien, 1953 (foto Christelijk Nationaal Weekblad 'De Spiegel' nr. 22, 1953)

26



Jacob en Johan Schot van de hengst TH 5. Niet alleen was de Boot handig voor vervoer van die kreeftenkorven. Ook prettig om met dit vaartuig dicht bij de dijk te kunnen komen - indien lagerwal - om ze uit te zetten. (coll. Adrie Blaas)

27



'Van alles' in een haven van Dordrecht: als eerste een Hollandse Boot, die wordt gehoosd, daarachter een vlieger (?), dan een Hollandse Boot als zalschouw ingericht, dan een witte 'gewone' zalschouw. (coll. Gerrit Zomer)

28



De mosselhengst GRA 9 met Boot op weg naar de haven van Paal in 1939 (Le Petit Perroquet, nr. 19, 1976)



29

Werfje in de Zalmhaven, Rotterdam. (foto Wim Brusse, 1939) Nu gedempt, binnenkort verrijst hier een woontoren van 217 meter.

coll. Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht



31



30

Dit is geen boegseren!
coll. Koninklijke Roeiers Vereniging
Eendracht



32

Boegserende jonge vrouw (coll. Gerrit van Driel)

Havendiensten.

In alle havens groot of klein trof men Hollandse Boten aan. In grotere havens vaak met een specifieke functie, bij allerlei havendiensten. We belichten er twee.

Allereerst noemen we de parlevinkers. Daar waar veel binnenvaarders langskwamen of enige tijd afmeerden gingen (wal) kruideniers per boot hun waren aanbieden aan de schippersvrouwen. De Hollandse Boot was populair onder de parlevinkers door de stabiliteit, de ruimte binnenboord voor de koopwaar en de wendbaarheid (afb. 1, 29)

Een heel bijzondere havendienst was die van de Roeiers. Zo is er in Rotterdam aan de Waalhaven de eigen haven van de "Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht". Vanaf de oprichting in 1895 tot aan 1955 werd er door de leden met Hollandse Boten gewerkt. Pas daarna werd de vloot geheel gemotoriseerd. Hun taak is het hanteren van de trossen bij het afmeeren en ontmeeren van de grote zeeschepen. Zwaar en risicovol werk op alle uren van de dag in elk seizoen. (afb. 30, 31)

De Boten van de havendiensten hadden verplicht zogenaamde blokbanden op het boeisel geschilderd: zwart-wit voor de Roeiers, groen-wit voor de parlevinkers, rood-wit voor opkopers van overbodige spullen en groen-wit met een blauwe baan eronder voor de peterolie-leurders Deze maatregel moest identificatie vereenvoudigen, om zo diefstal in de havens tegen te gaan.

Zeilende binnenvaart.

Op al onze wateren heeft de Boot furore gemaakt als bijboot voor de zeilende binnenvaart. Kijk op schilderijen uit de 19^e eeuw, of op oude foto's tot na de grote motorisering (ca. 1935 voltooid), en je ziet de keuze van de schippers! Elk type bijboot is geschikt voor het overzetten van mensen en kleingoed en klein onderhoud aan de romp. Maar voor moeilijker werk, zoals manoeuvreren in lastige situaties, dan had je toch echt een Hollandse Boot nodig.

Eén zo'n lastige situatie is het weggkomen van lagerwal. Als het schip aan de kant ligt waar de wind naar toe waait, kan ze niet weg op de zeilen. Dan heb je de Boot nodig! Anker en lange tros aan boord nemen van de Boot, het eind aan het schip vast. Daarna zo ver mogelijk naar buiten roeien, tegen de wind in, en dan het anker laten vallen. Dan het schip van lager wal af trekken door de tros met de lier binnen te draaien. De ankerlier is daarvoor uitgerust met verhaalkoppen. Als het schip ver genoeg van lagerwal is kunnen de zeilen gehesen worden, in de hoop dat het schip snel genoeg vaart maakt om niet weer terug te verlijeren. (afb. 32)

Boegseren, het schip (opzij) trekken met de Boot, was wel één van de belangrijkste manoeuvres. Doorgaans wordt de sleeplijn vastgeknoopt aan de middelste doft van de Boot. Zo behoudt deze zijn wendbaarheid. Een aantal situaties die om boegseren vragen:

- koershouden bij voorstrooms varen en geen wind, wegtrekken bij kribben op de rivier, in de sterkste stroming blijven.
- afslaan naar ander vaarwater, vooral bij geen wind en voorstrooms.

33

Aken, klippers en
Hollandse Boten
(documentatie Werf
Meerman)



35

De 'Butes' met
mooie zeeg en
fraaie roerkop
(foto Gep Engler)



- bij kunstwerken, bij voorbeeld een vaste brug bij weinig wind en geen stroom tegen: schipper laat al varende het zeil vallen en strijkt de mast op de lier, zijn vrouw en grotere kinderen gaan in de Boot aan de riemen. Zo glijdt het schip gecontroleerd onder de brug en tussen de pijlers door. Direct na de brug hijst de schipper het zaakje opnieuw, terwijl vrouw en kinderen weer aan boord komen, om hun eerdere bezigheden weer op te pakken.
- Vooral grotere, volgeladen, binnenvaartschepen hadden, bij weinig wind hulp nodig om de kop om te krijgen bij het overstag gaan.
- Kleinere ongeladen schepen konden bij geen wind en geen stroom tegen, wel korte tijd gesleept worden. (afb. 33)

Na de motorisering was de Boot niet meer nodig als hulpmiddel bij manoeuvres. Een kleine boot voor schip-wal communicatie volstond. Liefst ook nog één, die opgehangen kon worden in de davits (ophangbeugels bij het achterdek). Slepen kost nu eenmaal extra gasolie. Zo verdween bij de binnenvaart de houten Hollandse Boot gaandeweg uit beeld.

Pleziervaart.

Tijdens wachtperiodes bij de binnenvaart of tijdens de vrije tijd van de vissers was er volop ruimte voor spelevaren met de Hollandse Boten. Maar alleen voor recreatief gebruik gebouwde Boten zijn er niet veel. De werf van Kooiman & de Vries, gespecialiseerd in stalen platbodem jachten, ontwierp er een, compleet met kluiver en spriettopzeil. Er zijn er een zevental gebouwd. (afb. 34)

34



De 'Levant', een Kooijman & de Vries
Boot met vereenvoudigde tuigage
(foto fam. Houkema, Kampen)

De 'Butes' is een ongewoon kleine houten Hollandse Boot, met jolige vormen, en ornamenten ter verfraaiing. Zij lijkt een uitzondering te zijn. Op moment van schrijven in restauratie. We zijn benieuwd naar haar zeileigenschappen! (afb. 35)

Tot slot

Het langdurige intensieve gebruik van de Hollandse Boot gedurende anderhalve eeuw in zoveel sectoren mag wel een unicum heten. Ik daag de lezer uit om eens opnieuw te kijken naar zijn of haar oude schilderijen en foto's uit deze periode met de vaart als onderwerp. Misschien wel op tachtig procent ontdekt u nu ook Hollandse Boten!

Met dank aan de tentoonstellingsploeg: Wim van den Berge, Gerrit van Driel, Lieven Kusse, Henk Meijer en Gerrit Zomer, evenals aan de velen die ons zo hulpvaardig voorzien hebben van informatie en beelden over de Hollandse Boot.

Belangrijkste literatuur.

1. Thedo Fruithof e.a. Kleine Houten Vaartuigen. Evers, Almere. 1998
2. Maurice Kaak. De Hollandse Boot, 3 afleveringen. Spiegel der Zeilvaart, nrs. 1, 2 en 3, jaargang 1993