

De Hollandse boot (slot)

Bij Van Duivendijk rekende men voor het bouwen van een visboot vier weken. Dat betekende werk voor twee man, een vakman en een helper die naar de gewoonten van toen tien uur per dag presteerden. De week telde zes werkdagen. De werf was niet gespecialiseerd in de reeksbouw van kleine boten. De normale bedrijvigheid bestond in het bouwen van de traditionele vissersschepen van de streek. In de kleine werkhuizen die zich uitsluitend toededen op de roeiboten ging het natuurlijk vlugger. Toen de ontwikkeling van de ijzerconstructie ook hier de houtbouw kwam verdringen, zag men dat kundige metaalbewerkers, met het materiaal dat hen vertrouwd was, sommige oude boten nabouwden. De visboot was er één van. De imitaties waren perfect, getuige daarvan het exemplaar dat in de lente van 1986 gezien werd in het haventje van Tholen. Ondanks deze perfectie zijn er toch niet veel van in omloop geweest.

VISSERIJ

De grote staartloze Hollandse boten deden in het vissersbedrijf hetzelfde werk als de kleinere. Zij dienden als laadbak om lege mossel- en oesterschelpen, oude dakpannen, het broed, manden, werktuigen en wat men maar nodig had naar de kweekpercelen te brengen en later om de

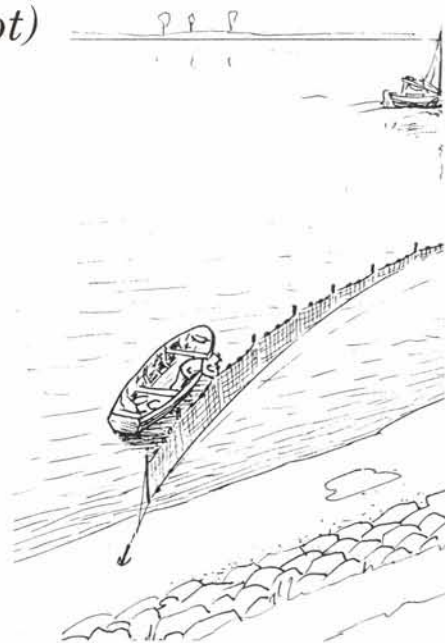
grote hoeveelheden volwassen schelpdieren te vervoeren naar de mijn. De botvisserij met het staand want was eveneens een bezigheid waar hij voor in aanmerking kwam.

Botvisserij gebeurde dicht bij de oever waar het grote schip niet bij kon. Een botnet bestond dikwijls uit verschillende delen van 45 tot 70 meter elk, die aan elkaar genaaid wel 1 kilometer lang konden zijn. Het was niet erg hoog en had grote maten van 10 centimeter vierkant, zodat enkel de grote vissers zich in het net verstrikten. De onvolgroeiden glipten erdoor. De bovenreep was voorzien van drijvers en van onder hingen loden gewichten om het rechtstaande in het water te houden. Vandaar de naam staandwant. Een uur voor de was van het water begon men het net uit te zetten.

Eerst verankerde men het ene eind met een dreg op de oever. Dan roeide men met de boot van de oever weg in een grote boog, terwijl men het net geleidelijk te water liet. Op geregelde afstanden plantte men een paaltje erachter en bond het vast. Als het volledige net uitgevierd was, bevond men zich weer tegen de wal en verankerde ook dit einde met een dreg.

Het bleef daar staan tot 1 uur na laag water van het volgende tij, waarna men het binnenboord haalde en de vangst verzamelde. De boot fungeerde niet alleen als standplaats om te werken, maar vervoerde al het materiaal, de dreggen, de paaltjes, de enorme lange netten en de nodige manden voor de vangst. De vis werd levend gehouden in de kaar, een eenvoudig bootje, doorboord met gaten, dat achteraan werd meegesleept.

Het vissen op paling kwam ook op de dagorde voor. Daarvoor beschikte men over fuiken. In Tholen sprak men wel eens van kubben. De fuiken van de visboten waren klein en bestonden uit een cilindervormig net, dat over zijn hele lengte door vier hoepels van een veertigtal centimeter doorsnede werd opgehouden. Om de hoepels op afstand te houden waren ze aan vier stokken verbonden. De lengte bedroeg ongeveer 1 meter. Van bin-



nen bevonden zich twee kelen van netwerk, ter hoogte van de twee middenste koepels. Het fijnmazige net sloot zich achter de laatste koepel als een beurs en vormde de krop. Daar kon men de vangst uithalen en eventueel aas inleggen. Dit laatste schijnt echter niet de gewoonte te zijn geweest. Het was heel gebruikelijk een groot aantal van deze fuiken aan een reep te hangen. Met de reep viste men natuurlijk ook zonder fuiken, alleen met haken. De zeer grote palingfuiken met een doorsnede van anderhalve meter, de kor, de kuil en het warnet was vistuig voor de grote vaartuigen.

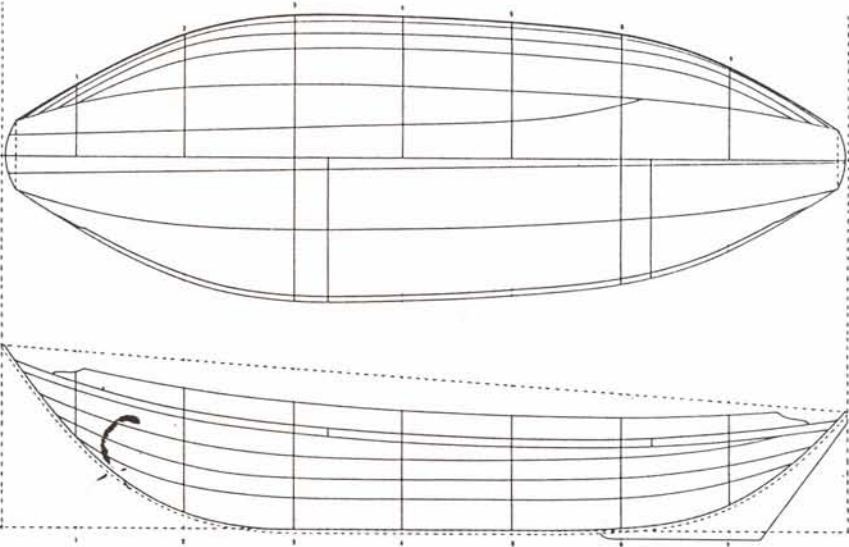
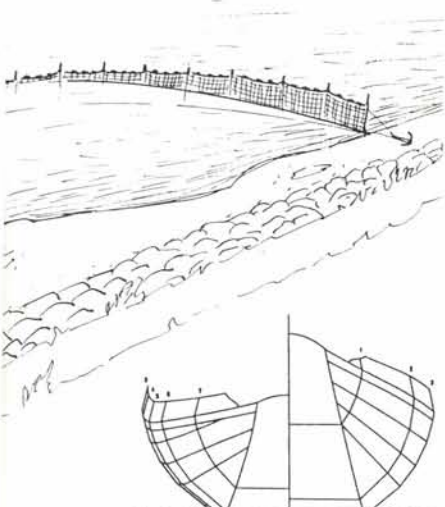
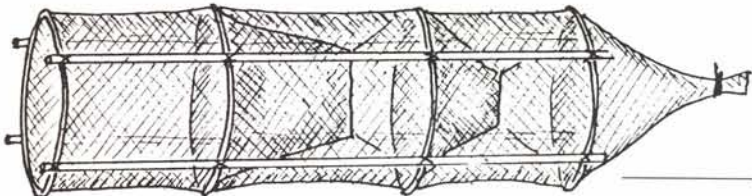
DE DOESBURGER

De Doesburger is heel apart in de familie van de Hollandse boten. Zijn naam dankt hij aan de stad die waarschijnlijk beschouwd mag worden als het centrum van de streek waar hij gebouwd werd en waar zich zijn evolutie heeft voltrokken. Doesburg ligt ver van het Delta van de grote rivieren, ergens ten oosten in de provincie Gelderland. Duitsland is niet ver weg. Op het eerste gezicht lijkt hij op alle andere Hollandse boten. Bij nader inzien komen duidelijke verschillen aan het licht. De boot die als voorbeeld werd genomen maakt deel uit van de verzameling van het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen. De uiterlijke beoordeling leert dat we te doen hebben met een stoere boot, die

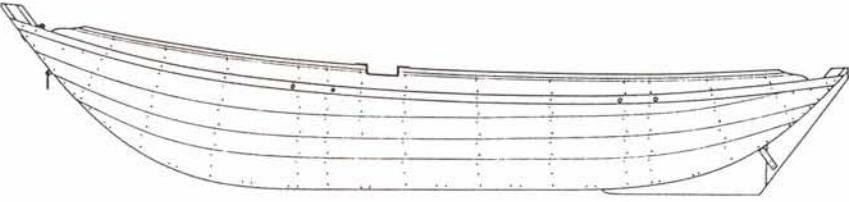
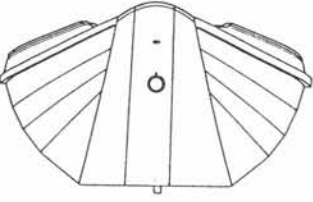
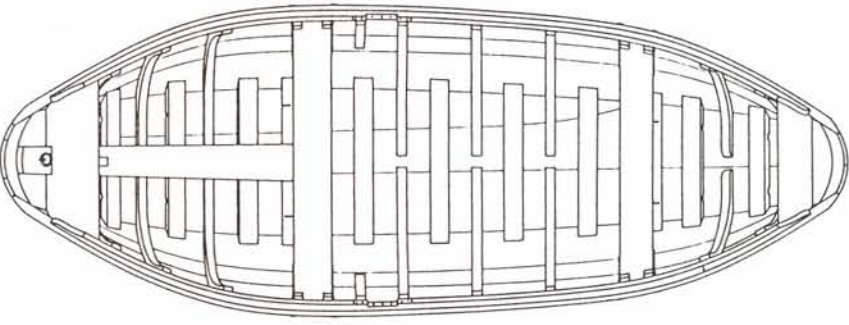
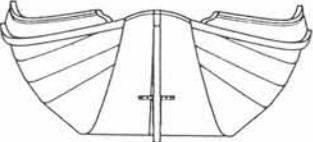
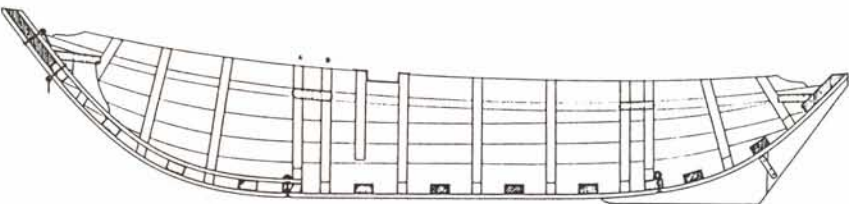
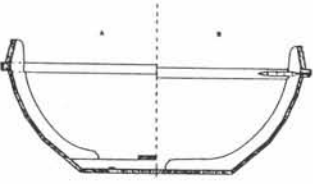
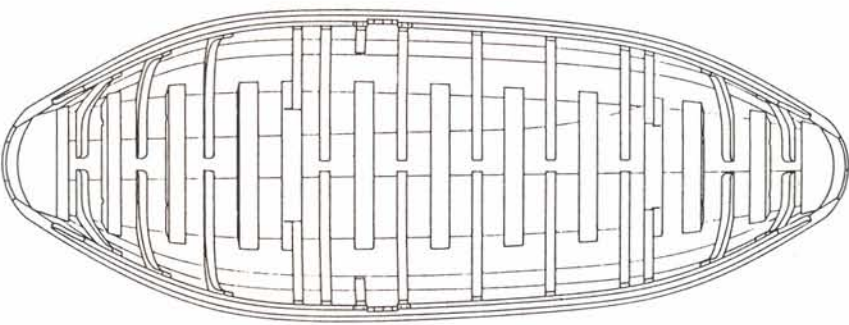
Een getrouwe kopie in staalplaat van de Zee-landse visboot. Tholen 1986. Foto: M. Kaak

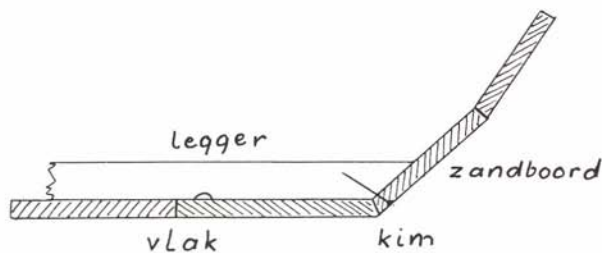


19999999 1 999 99 9



Hollandse boot - type „Doesburger“ gebruikt als schippersboot. Collectie Zuiderzee Museum, opgemeten in 1990. Lang: 4,56 m, breed op het berghout: 1,67 m, diep: 0,62 m. Schaal: 1 : 10.





1 *Doesburger als visboot, gebouwd door Kamiel Verras (met vloer). Collectie Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen. Foto: M. Kaak*

2 *IJzeren Hollandse boot uit de collectie van het Zuiderzeemuseum van Enkhuizen. Foto: M. Kaak*

ruw water kan verdragen. De boegen zijn vol en de overhangen toch ruim. Hij is zichtbaar hoger van boord dan de Zeelandse en eveneens breder, dit in tegenstelling met het vlak. Het zijboord staat goed rond. Ondanks dat de kop van voor hoog naar boven loopt is de zeeg aan de bovenzijde van het boeisel gestrekt. Wat de constructie aangaat ligt het opmerkelijke verschil in de wijze van beplanking. Elke zijde wordt gedekt door vier smalle, gladliggende gangen, met



bovenaan een berghout. U herinnert zich nog wel dat de Zeelandse twee brede, overnaadse gangen heeft. En er is meer. In de kimmén liggen de onderste boorden niet tegen de zijkant van het vlak aan, maar staan in verstek met de vlakplanken, net trouwens als alle koppen van de boorden, de berghouten inbegrepen. Omdat deze naad niet voldoende houvast biedt om de kimboorden aan het vlak te bevestigen, lopen alle leggers sluitend tot tegen de huid, zodat men voldoende hout krijgt om de nagels vast te zetten. Om het lenswater doorgang te verlenen is aan de onderzijde van de leggers een dwarse groef gemaakt, het loggat. De knieën onder de doften zijn niet onderbroken. Een stel staat met een korte teen op de kussing en een ander met een lange op het vlak. Voor elke roeipoort staat een halve knie. Omdat het een schippersboot is geweest, zijn op de kussings vier ogen geplaatst om hem met een vierspan aan boord te halen. Dit gebruik is van latere datum. In de tijd van de zeilvaart werden de boten uitsluitend gesleept en werden dergelijke oogbouten niet aangebracht. Zoals in de meeste schippersboten liggen geen vloerdelen op de bodem en het is te betwijfelen of het een gevolg is van de verwaarloosde toestand waarin de opgemeten boot zich bevindt. De buitengewone slijtage van de leggers, bijzonder tussen de doften, laat vermoeden dat er nooit een vloer heeft ingelegen. Schippers gaven daar blijkbaar niet veel om. De leggers en knieën op het vlak bieden immers een grote steun om zich schrap te zetten tijdens het roeien of wrikken. Vissers zouden echter nooit op het water gaan zonder een effen loopvlak onder de voeten. Misschien is de reden dat de visser er zich een hele dag op moet bewegen en de schipper niet. In de verzameling oude boten van het Nationaal scheepvaartmuseum van Antwerpen bevindt zich een Doesburger. Hij was bestemd als visboot en bijgevolg voorzien van een volledige vloer. Hij werd gebouwd door Kamiel Verras te Paal in Zeeuws-Vlaanderen voor eigen gebruik. Een eigenaardige be-

slissing, want hij had ook een type kunnen bouwen dat in eigen streek algemeen voorkwam. Zeker is, dat het zijn goede vakmanschap onderstreept. Als de Doesburger zo geliefd was, dat hij ook op andere plaatsen in Nederland werd gebouwd, moet hij in eigen streek niet alleen door schippers zijn gebruikt, maar door vele anderen.

De Hollandse boot was te populair om hem zo maar te vergeten toen hij niet meer in hout werd gemaakt. Voor velen bleef het de ideale boot bij uitstek en men trachtte hem in stand te houden door hem in ijzer na te bouwen, tegen een meer concurrerende prijs. Het Zuiderzeemuseum bezit een zeer gaaf exemplaar. De vorm doet zowel aan de Doesburger denken als aan de Zeelandse. Het bolstaande hoge boord heeft hij van de eerste, de twee brede gangen van de tweede. De gangen zijn zo te zien weinig of niet uitgehamerd, behalve dan de naad waar de platen elkaar overlappen. Deze band heeft een duidelijke knik om de voeg goed te laten sluiten. Het principe van de slaper in de voorboeg is toegepast in de vorm van een geplooid profielijzer. Alle delen zijn met klinknagels aan elkaar vastgemaakt. Het moet dus een vroeg bouwsel geweest zijn. Uit de weinige afbeeldingen en gegevens van bouwplaatsen valt af te leiden, dat ook hij in zijn nieuwe huid geen overdreven succes heeft gekend. Uiterlijk is hij mooi en evenwichtig, maar hij mist het forse van de houten boot.

Bronnen

- „Oude zeilschepen en hun modellen”, E. W. Petrejus.
- „Schepen op de Schelde”, M. Seghers en R. de Bock.
- Opmeting van Zeelands type en Zeelandse visboot uit verzameling van Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen.
- Opmeting van Doesburger uit verzameling Zuiderzeemuseum Enkhuizen. Fotoarchief Scheepvaartmuseum van Baasrode.
- Fotoarchief Nationaal Scheepvaartmuseum van Antwerpen.
- Onderhoud met de heren Dirk en Simon van Duivendijk uit Tholen over Hollandse boot-visboot.
- Onderhoud met oud-visser Marinus Borgert uit Tholen over visboot en visserij.
- Onderhoud met de heer Ir. J. Roelfzema uit Amsterdam over Hollandse boten.