

De Hollandse boot

deel 1

In enkele afleveringen zal Maurice Kaak ons inwijden in de geheimen van de Hollandse boot. Gelukkig varen er nog enkele van deze fraaie scheepjes. De vlieger en de Hollandse boot werden vroeger door niet-ingewijden wel eens met elkaar verward. Zij hebben beide de aakvorm gemeen. Niettemin zijn er genoeg verschillen om ze te kunnen onderscheiden.

TEKST EN
TEKENINGEN:
MAURICE
KAAK

Om te beginnen is de breedte van de Hollandse boot aan de kop meestal groter dan bij de vlieger. Het onderboord kan meer of minder vallen, maar staat altijd bol naar buiten en wordt gedekt met verschillende gangen. De overhangen zijn korter en steiler, zodat in het midden altijd een recht stuk in het vlak blijft. De berg-houten of schuurlijsten bevinden zich aan de bovenkant van het onderboord, in plaats van op de boeisels. De einden van de boeisels landen niet op de kopstukken, maar zijn onderbroken op een bepaalde afstand ervoor, en zijn afgewerkt met een motief, een gilling. In de boeisels zijn roeipoorten uitgewerkt. De bovenzijde van de boeisels zijn nooit afgewerkt, noch met een dolboord, noch met een potdeksel. De koppen van de oplangen zijn naar binnen afgerond. De tenen van de oplangen staan in de boegen niet volledig haaks op het vlak en hellen minder naar het midden dan bij een vlieger. De liggers van de Hollandse boot worden altijd tussen de oplangen geplaatst. Een brede, gebrande duimse plank, een soort binnenkiel of slaper, ligt in de voorboeg met in het midden over de leggers en de oplangen, vanaf het kopstuk tot onder de voordoft. Vanachter is een scheg aangebracht die tot aan de bovenkant reikt en voor alle Hollandse boten gelijk is.

VERSPREIDING

Vroeger was de Hollandse boot verspreid over het grootste deel van Nederland en werd door een brede laag van de bevolking voor beroepsdoel-einden gebruikt. Zo was hij in gebruik als schippersboot, werkboot, visboot, boereboot en marktschuit. De inrichting was altijd een beetje aange-

past aan de bestemming, maar niet in die mate dat belangrijke uiterlijke verschillen daarvan het gevolg waren. Belangrijke onderlinge verschillen in vorm en constructie kwamen voort uit de plaats van herkomst, waar duidelijke afgescheiden typen zijn ontstaan. Drie van deze typen zijn in België goed bekend geweest. Het Zeelandse type, dan een variant uit Zeeuws-Vlaanderen en de Doesburger. Het Zeelandse en zeker het Zeeuwse type fungeerden als bijboot van de vissersvaartuigen uit het Delta-gebied. Hoogaarsen, hengsten, schouwen en boerieraken namen dat type boot mee om alle karweitjes op te knappen waar de grote schepen als gevolg van hun diepgang niet bij konden, zoals het uitzetten van netten tegen de wal, het laden van mosselen en oesters op de zandbanken en later het werk in de ondiepe perken, enz. In het Scheldegebied over de Nederlandse grens verschenen ze dagelijks, vooral in Antwerpen, maar ook in steden dieper in het binnenland als Gent, Mechelen en zelfs Brussel. Ze kwamen

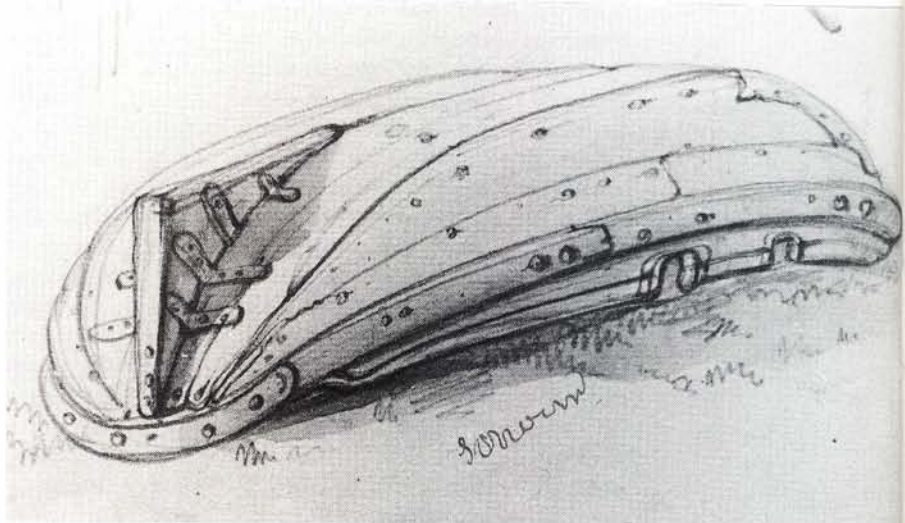
hun vangsten te koop aanbieden in de plaatselijke vismijnen en aan de opkopers op de kade.

Bij vele Zeelandse schippers vielen deze twee soorten wel in de smaak, maar de andere, de Doesburger stond in België beter bekend als schippersboot. Nederlandse schippers, eerst hoofdzakelijk de tjalkschippers en later ook de anderen, namen ze mee op hun tochten. In de haven van Antwerpen kon men de verschillende Hollandse boten bewonderen naast de plaatselijke soorten als Brabanders en jollen. Langs rivieren en kanalen, het hele land door kon men ze als volgbboot achter de grote vaartuigen aantreffen.

ANDERE TYPEN

In Nederland bestonden nog andere typen, wier faam de grenzen niet heeft overschreden en die slechts een kleine of grote plaatselijke bekendheid hebben gehad. Zo is er een tweetal typen geweest in Zuid-Holland, in de grote omtrek van Rotterdam, het Sliedrechtse type ten oosten en het Boskoper type ten noorden. Boven Zwolle in de provincie Overijssel vond men dan weer een andere die men het Hasselter type zou kunnen noemen. Over deze soorten zullen we het niet hebben. Laat dit voer zijn voor een Nederlandse botenfanaat. Het onderwerp is een grondig onderzoek waard.

Albertus van
Beest, Neder-
lands Scheep-
vaartmuseum
Amsterdam.



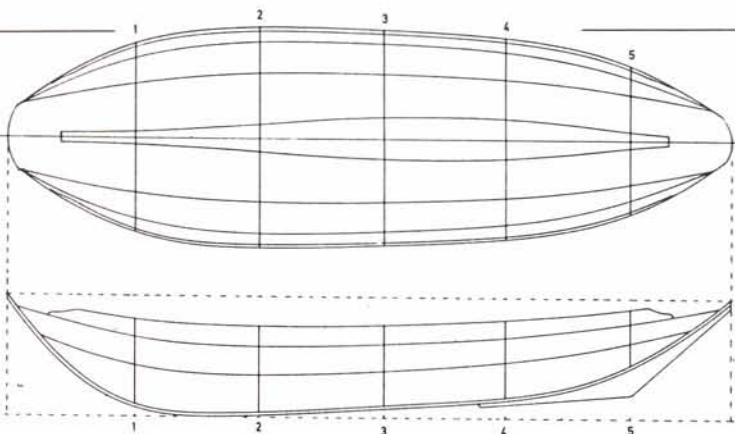
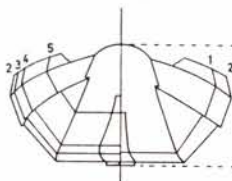
Albertus van Beest, een bekende Nederlandse marineschilder, schetste in het begin van de 19e eeuw een Hollandse boot van het Zeelandse type. Hij ligt omgekeerd en toont op voordelige wijze zijn belangrijkste kenmerken. Het bolle onderboord bestaat uit twee brede gangen. Het bovenste overlapt het onderste en op de bovenzijde van de eerste is een schuurlijst aangebracht. Het middengedeelte van het vlak is recht en buigt naar achter langzaam op. Dit stemt overeen met de boot uit de collectie van het Nationaal Scheepvaartmuseum van Antwerpen waarvan de tekening staat afgebeeld. De overhang van achter is langer en minder vol dan van voor. In de vorm van de overhangen zat nogal wat variatie, meer dan in de evenwichtige banaanvorm van de vlieger. Soms was de helling van de boegen omgekeerd aan die op de tekening, een andere keer waren beide boegen vol en steil. In deze materie hebben we te maken met de voorkeur van de botenbouwer en met de eisen van de opdrachtgever. Een visser was meer gediend met een boot die vol was in de boegen, zeker van achter waar hij het meest stond te werken. Een andere die de nadruk legde op de roeieigenschappen zal gevraagd hebben om een meer geveegd gat.

BOOT RIJKSWATERSTAAT

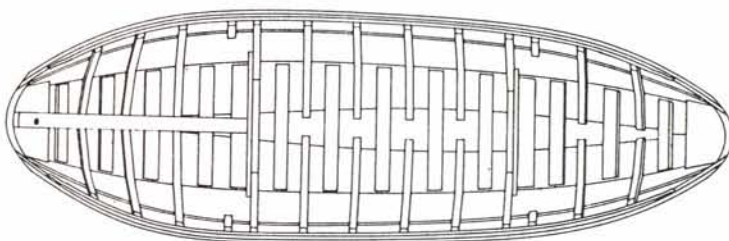
Wie het opgemeten exemplaar heeft gemaakt is niet bekend. Het is eigendom geweest van de Nederlandse Rijkswaterstaat. Deze dienst gebruikte dergelijke boten voor inspectie, peilingen en als werkboot bij sluisen en gemalen, oever- en dijkwerken. Wat we ook weten is hoe men vroeger bij Van Duivendijk in Tholen de boten bouwde. Uit een lang gesprek met de heren Dirk en Simon van Duivendijk kwam het volgende aan het licht. Men begon met het maken van het vlak. Het werd in zijn geheel samengesteld zonder eerst de planken te plooiën. Men legde op enkele schragen van normale hoogte drie eiken planken van duim dik naast elkaar, erop lettend dat breedte en

HOLLANDSE BOOT

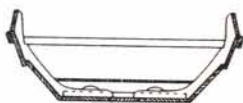
lang : 5,13 m
 breed : 1,68 m
 schaal : 1 / 25



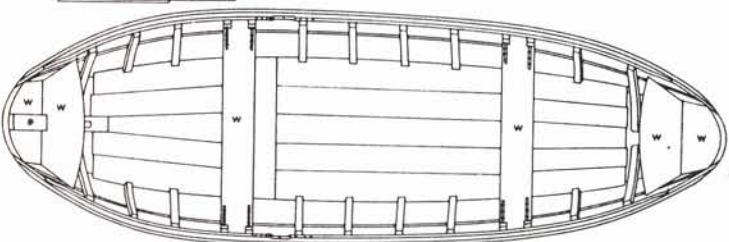
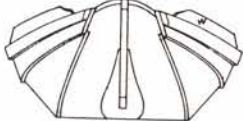
houtmaten
 boord 2,5 cm
 vrangen 10 x 4 cm
 knieën 6 x 5 à 8 cm
 doften 22,5 x 5 cm



doorsnede op 2



achter



voor

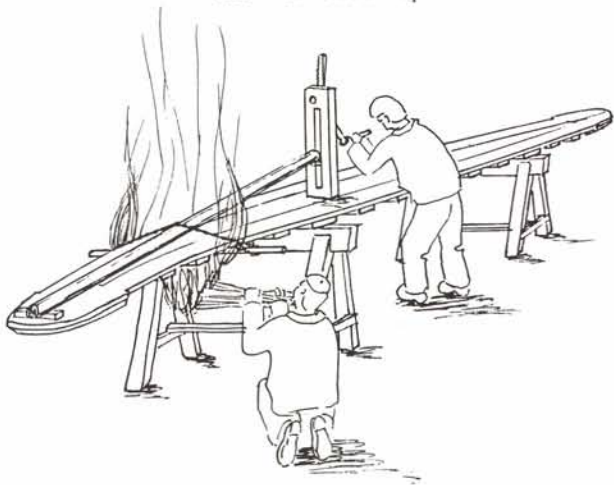


Maurice Kaak

lengte ruim voldoende waren, men voegde de planken, spande ze samen met handschroeven, trok een centerlijn in het midden, schreef de omtrek af en zaagde tenslotte het vlak uit met de nodige zweep. Dan plaatste men de kussings, de twee brede leggers onder de doften. Men maakte ze lang genoeg, want de koppen moesten aansluiten tegen de huid. Vervolgens

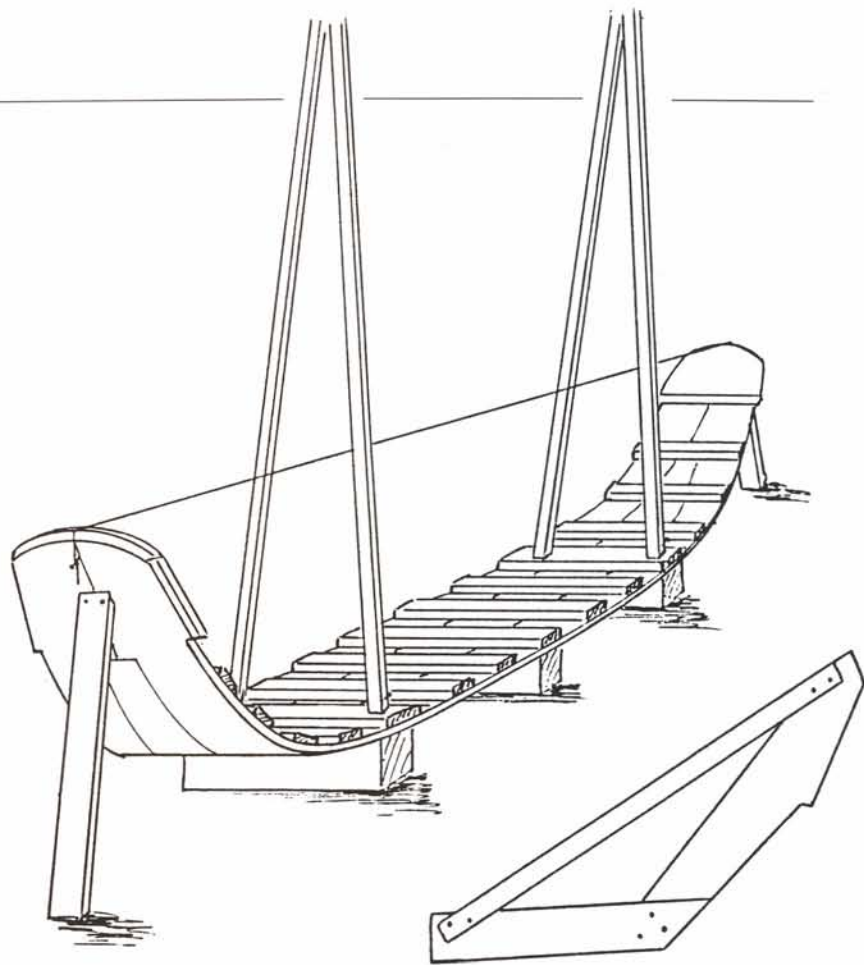
verdeelde men de andere leggers over de open ruimten. Men zaagde ze korter en haaks, zodat in de kim een opening bleef van anderhalve centimeter. Lokgaten in de leggers waren dan overbodig. Het water kreeg vrije doorgang op zij. De beide kopstukken werden net als de kussings van de nodige zweep voorzien. Al deze delen werden met houten nagels van on-

geveer negentien millimeter dikte met de vlakplanken verbonden. De nagels waren van greenhout en de konische, platte of vierkante keggen van eikenhout. Als dit achter de rug was legde men het vlak omgekeerd met de leggers naar beneden en begon men met de voorbereidingen om de boegen te branden. Op de werf had men de gewoonte, de plaats waar het hout met het vuur in aanraking zou komen in te smeren met slik, bijzonder om de reeds gevoegde naden tegen verschroeiing te beschermen. Het slik haalde men aan de oever net naast de werf. Het was erg leemhoudend en bleef goed aan het hout plakken. Om bij het plooiën te helpen maakte men gebruik van een hefboom, een lang stevig stammetje. Men legde het ene eind op de kop met een klosje eronder, kwestie van de huid te beschermen, en in het midden waar de bocht in het vlak diende te komen plaatste men onder een legger een ijzeren staaf. Met een stuk ketting maakte men een strop die over de hefboom lag en aan de einden van de staaf was vastgebonden. De andere kant van de hefboom liet men op de pal van een mechanische domme kracht rusten die wat verder op het vlak stond.



Door met de zwengel de pal omhoog te draaien, drukte de hefboom de kop van het vlak naar beneden. Spanning en vuur deden het hele vlak buigen. Men stookte met riet. Als het ene eind zijn gewenste vorm had kwam het andere aan de beurt. Voor controle gebruikte men een geplooid ijzeren staaf.

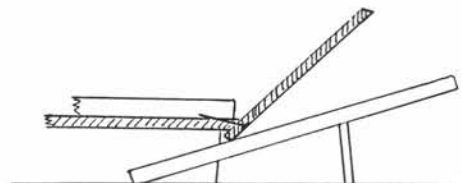
Als het branden achter de rug was en het hout afgekoeld, werd eerst het slik van de binnenzijde verwijderd en afgespoeld, dan het opgeboeide vlak omgekeerd, op een drietal korte bal-



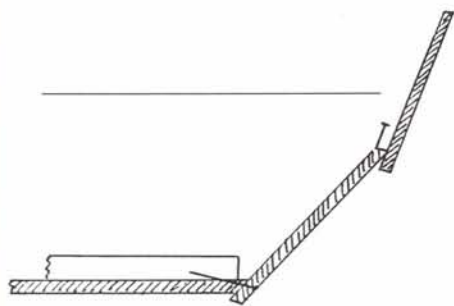
ken geplaatst en afgeschoord, zodat het bij de verdere bouw goed op zijn plaats zou blijven liggen. Op de kussings zette men twee schoren, kruislings naar de zoldering en onder de omhoogrijzende koppen een enkele schoor naar de grond. Om steeds over een vast punt te beschikken, om bijvoorbeeld de evenwijdige stand van de zijboorden in de gaten te houden, spande men over de middenlijn strak een smetkoord over de koppen. Men plaatste tenslotte ook nog de scheg, een krom lopende plank in de vorm van de achterboeg. Hij liep hoog naar boven op en kon dienst doen als steven om eventueel een roer aan op te hangen.

Nu kon het zijboord worden aangevat. Men beschikte over twee vaste mallen, die aan de binnenzijde van de voorste en de achterste kussing werden genageld. De mallen maakte het mogelijk om de schuine stand van de twee boorden te bepalen en om dan, wat eerst aan de orde kwam, de nog ruw gezaagde zwi van de vlakotrek met een strooklat te controleren en fijn af te werken. Voor het afschrijven van het onderste boord, het kimboord

noemde men het in Tholen, gebruikte men geen mallat. Het ging veel eenvoudiger. De ruwe boomplank werd gewoon tegen de zijkant gehouden om te kijken of ze groot genoeg was, dan op het zicht afgeschreven, in de vorm gezaagd en de bovenzijde fijn geschaafd, waarna men direct begon met het branden. Het kimboord vertoonde nergens een wrong, zodat men alleen aan de hand van het malijzer te letten had op de kromming. Zodra ze gebrand was ging ze er warm tegen.



Na aanpassen en schoonschaven werd ze ter hoogte van elke legger door middel van een scheepsnagel met het vlak verbonden. Daarna werd de nog onafgewerkte zijde onder het vlak gelijk gemaakt. Om de plank tijdens de hele behandeling op zijn plaats te houden, stak men enkele kepers schuin onder het vlak waarop de on-



de huid aangepast en langs buiten vastgenageld. De afwerking van de voorzijde van deze plechtjes is verschillend en hangt af van het werkhuis en de streek waar de boot werd gebouwd. Bij Van Duivendijk was deze zijde boogvormig. Bij anderen kon ze recht of hol zijn. Deze eigenaardigheid kan samen met andere elementen een hulp zijn om de herkomst te bepalen. De doften werden tussen de knieën ingepast, op een ingekapte zitting gelegd en met rozebouten op hun plaats verzekerd. De bouten lagen met de kop buiten op de schuurlijst, staken met het lijf door de huid en de knieën en kwamen met het achterste gekartelde deel op de doften, waar ze met krammen op werden vastgenageld. Het boeisel was het laatste essentiële deel van de romp. Het was dikker dan het hout van de andere boorden en dekte de naad van bovenboord en schuurlijst. Na plaatsing maakte men er de nodige roei- of dolpoorten in en werkte ze af met beslag. De hele romp kon nu verder worden afgenaagd. Eerst de zijboorden, dan keerde men de boot onder-

derkant kon rusten. Voor de andere zijde paste men hetzelfde procédé toe en verwisselde de mallen van plaats. Het bovenboord afschrijven gebeurde wel met de mallat. Deze plank vertoonde voor en achter enige scheluwte, die nagekeken en genoteerd diende te worden. Als ze na de hele behandeling van afschrijven en zagen ook nog gebrand was, hield men ze even op haar plaats om de helling van de landing aan het kimboord te bepalen. Men sloeg daarom elke dertig centimeter een speldenagel in de bovenkant van de plank in dezelfde helling die de stand van het bovenboord aangaf. Nu kon men de landing zelf, een vier centimeter brede strook aan de bovenzijde schaven. Na aanpassen en schoonschaven volgde het plaatsen. Tussen de naad van beide boorden legde men mos voor het waterdicht houden en de overlapping werd met klinknagels vastgemaakt. Was de andere zijde op dezelfde manier afgewerkt, dan kwamen de knieën aan de beurt. Bij Van Duivendijk noemde men de oplangen knieën. De teen van de knieën liep bijna tot in het midden van het vlak. De afronding van boven aan de koppen en aan de tenen gaf een verzorgde indruk. Er was sterk kromgegroeid hout nodig om ze niet door de draad te laten lopen. In het middengedeelte liet men de knieën zo haaks mogelijk op het vlak staan, terwijl ze in de boegen steeds meer naar binnen begonnen te hellen, echter niet overdreven. Men legde ze evenwijdig tussen de leggers. De twee nam als gevolg daarvan aan de onderkant van de tenen naar voor en naar achter steeds meer toe. De schuurlijsten, de slaper in de voorboeg, de plechtjes achter de kophouten en de doften kwamen in de opgesomde volgorde aan de beurt. De plechtjes gaven afgezien van hun praktisch nut als sta- en zitplaats, ook supplementaire steun aan de koppen. Ze werden daarom nauwkeurig aan



steboven en nagelde men de huid van het vlak aan de knieën. De vloer- of buikdenning, zoals schippers ze soms noemden, lag op drie niveaus. Het middenste deel rustte rechtstreeks op de knieën en leggers. Vanwege het verschil in dikte was het nodig de leggers te verhogen met een dun latje. Aan de voorzijde van dit middenste deel lag een losse, dwarse plank, die gemakkelijk weg te nemen was om het leeghozen van de boot mogelijk te maken. Voorbij de doften lag de vloer hoger en werd gedragen door klampen. Als tenslotte de nodige ruigen waren aangebracht voor het slepen en afmeren was het bouwen af. Zoals alle houten werkboden werd hij van binnen en van buiten geteerd. Als hij bestemd was voor Rijkswaterstaat werden de buitenzijde van het boeisel (het boeitje van Tholen) en de bovenzijde van de kophouten, plechten en doften wit geschilderd. Sommige vissers namen dit gebruik over, niet omdat het mooi stond, maar om bij ongunstig weer en 's nachts beter door motorvaartuigen opgemerkt te worden. De Hollandse boten van Rijkswaterstaat waren meestal voorzien van een zeiluitrusting compleet met zwaarden en roer. De traditie eiste een laag sprietzeil en een fok. Op een prentkaart van de jaren dertig met zicht op de Rupel bij Boorn in België staat een Hollandse boot van het Zeelandse type centraal. Hij voert een ongewoon tuig, als van een groot schip. De top van de grote mast is zelfs getooid met mastwortel en wimpel, feestelijker kan niet. Het ligt voor de hand dat dit een uitzondering op de regel was, een paradepaardje van een fiere Nederlandse schipper. Uit de prent valt verder te leren dat het type ook bij schippers in gebruik is geweest. Andere afbeeldingen ondersteunen trouwens deze vaststelling.

Zicht op de leggers en knieën, alsmede de overnaads liggende boorden van het Zeelandse type. Collectie Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen. Foto: M. Kaak



Model naar de tekening. Foto: M. Kaak

Prentkaart Scheepvaartmuseum Baasrode.

