

De Hollandse boot

Wat zit er in een naam? Je zult maar een klein scheepje zijn en dan **Hollandse boot** heten. De hele wereld spitst de oren, want Holland heeft in de scheepshistorie een grote naam. Zo'n **Hollandse boot** moet dan wel iets heel bijzonders zijn. Nou, dat is hij dan ook, maar op andere wijze dan zijn naam in het buitenland zou doen vermoeden. De **Hollandse boot** is naar afmetingen en hoedanigheid geen schip dat lijkt op de vaartuigen van **Tromp** en de **Ruijter**. Het is in verhouding tot die trotse zee kastelen maar een klein bootje. En het woord **Hollands** betekent dan ook geen verwijzing naar het land **Holland**, zoals **Nederland** in het buitenland wel wordt genoemd, maar naar de latere provincie **Zuid Holland**, waar het bootje zijn oorsprong vond. Qua naamgeving zit de **Hollandse boot** in het zelfde rijtje als de **Brabantse boot**, de **Groninger boot** enzovoorts.



Een klein aakje

De **Hollandse boot** is wel klein, maar bijzonder van vorm. Hij is naar het type een *aakje* en, zoals Petrejus in zijn boek *Oude Zeilschepen* zegt, een juweeltje van scheepsbouwkunst. Wat het gebruik betreft was hij een alleskunner. In de eerste plaats was er het gebruik als schippersboot. *Tjalken* en andere vrachtschepen hadden vaak een *Hollandse boot* als bijboot. Hij was hiervoor heel geschikt. Daarnaast was er het gebruik als waterstaatsboot bij sluizen en havens, als werkboot bij baggerwerken, ook voor overzetveren werd de *Hollandse boot* gebruikt, en als werkboot voor vletterlieden die in zeehavens de trossen van de zeeschepen op de boeien moesten vastmaken. Hier en daar zie je nog een enkele *Hollandse boot*, maar van de grote aantallen, die er oorspronkelijk geweest zijn, bleven er slechts weinige over. Dat de *Hollandse boot* in zekere zin een alleskunner was komt heel goed tot uiting in het artikel in „*Spiegel*“ februari 1987 waar *Willem Eerland* schrijft over het gebruik als zeiljachtje. Die grote verscheidenheid van doeleinden had tot gevolg dat de leng-

te-afmetingen en ook de lengte-breedte verhouding varieerden. Er waren er die door één persoon konden worden geroeid, maar twee roeibanken en een extra stel *roeidollen* waren minstens even gebruikelijk. Het zeilvermogen, indien aanwezig, werd soms geleverd door een spriettuig, soms door een galfeltuig. De variatie was groot.

Tekst en illustraties:
Jan Kooijman

Werkpaard

Je mag zeggen dat de **Hollandse boot** in de Nederlandse schipperij een echt werkpaard is geweest. Misschien is dat ook de reden dat hij in de literatuur zo onderbelicht is gebleven. Paarden die de haver verdienen krijgen ze immers meestal niet.

Hij had voor die genoemde uiteenlopende eisen speciale kwaliteiten: voor het gebruik als bijboot kwam goed van pas dat hij gemakkelijk kon worden geroeid en gesleept en verder dat de ronde kop - zonder steven - het achterschip van het moedervaartuig niet gemakkelijk beschadigde; voor het ge-

bruik als werkboot was de stevige constructie een voordeel; ook de zeileigenschappen waren uitstekend zoals uit het artikel van *Willem Eerland* uitdrukkelijk blijkt. Ik weet van de ontwerper *J. K. Gipon* dat ook hij lange jaren geleden in het bezit is geweest van een zeilende **Hollandse boot**, die heel snel was.

Vorm

Zoals gezegd was de **Hollandse boot** een *aakje* en wel van zodanige vorm als speciaal de **Hollanders** en de **Zeeu-**

Opname uit juli 1946. De veerboot was heel geschikt voor vakantie op de rivier.



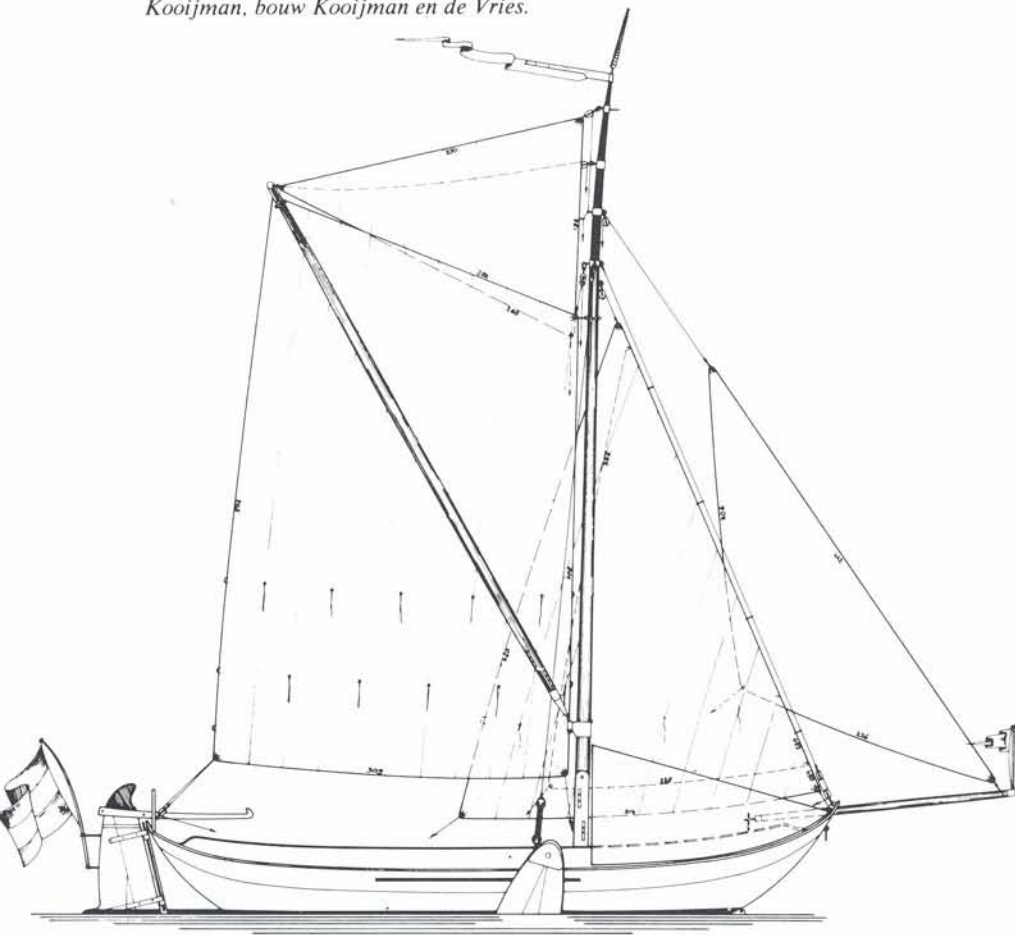
wen daaraan plachten te geven, al komen ook elders vormen en bouwwijzen voor die daarmee verwant zijn. De kop was niet voorzien van een steven, maar het platte vlak liep, zowel vóór als achter, met een vloeiende bocht omhoog tot bovenaan toe, waar het eindigde in een fraaie boog, die als het ware gemaakt was om er een halve autoband overheen te leggen. Overigens kreeg de autoband pas in de latere jaren die functie, want het oorspronkelijke „ontwerp” van het scheepje dateert al van vóór die autoband. De verzameling Hollandse boten van de foto uit „Schepen die voorbijgaan” is dan ook nog geheel zonder een enkele autoband. Het grote aantal van de boten op die foto geeft wel een indruk van de populariteit van het type. Het achterschip was zoals gezegd gelijkvormig aan het voorschip, zij het dat de romp naar achteren toe lager en smaller werd. Het achterschip was voor-

zien van een scheg - een steven kun je het in de oorspronkelijke vorm nauwelijks noemen - die kon worden benut voor het aanhangen van een roer. De houten boten hadden in het algemeen een zeer sterke constructie en een stevig betrekkelijk hoog gelegen berghout, dat als bescherming tegen stoten goed van pas kwam. Vaak zag men onder het berghout, op verschillende plaatsen verticale glijhouten gemonteerd, om te voorkomen dat het berghout ergens op bleef hangen. Het boeisel was invallend (bij het ene model meer dan bij het andere) en was in hoogte vrij gering. De openingen voor de roerriemen waren in het boeisel uitgespaard. Bij voor - en achterschip verdween dit boeisel met een sierlijke zwaai in de lijn van het daar omhoog lopende berghout. De totaalindruk van het scheepje was er een van sierlijkheid, betrouwbaarheid, en degelijkheid.



Geklonken ijzeren Hollandse boot in de winter van 1984 gefotografeerd in de omgeving van Gouda. De boot is al half vol regenwater en zal weken daarna inderdaad zinken om tenslotte in het voorjaar te worden gelicht.

Zeiltekening Hollandse boot, ontwerp Jan Kooijman, bouw Kooijman en de Vries.



Van hout naar ijzer

De tijd van ontstaan van de *Hollandse boot* is niet erg duidelijk, al doet de karakteristieke en zeer aansprekende vorm een respectabele leeftijd vermoeden. De basisvorm komt trouwens ook elders in *Europa* voor. Op enkele aquarellen van *Groenewegen* zijn kleine boten te zien die onmiskenbaar de trekken van de huidige *Hollandse boot* vertonen, zodat de voltooiing van het type al voor het jaar 1800 kan worden gedateerd. Ook is niet nauwkeurig bekend hoe de overgang van hout naar ijzer is gegaan. We weten we het een en ander over de vraag wanneer de bouw van de grote ijzeren schepen een aanvang nam. Voor de kleinere boten en bootjes is dat tijdstip wat minder duidelijk omdat daaraan in de literatuur uiteraard minder aandacht is besteed. Een jaar of vijftien geleden werden in een klein dorpje aan de *Linge* in de buurt van *Leerdam* delen uit het dagboek gepubliceerd van de plaatselijke smid, uit het begin van de vorige eeuw, zo omstreeks 1830. Hij beschrijft hoe er in één van die jaren een heel strenge winter was; het ijs in de sloten tot ver in het voorjaar. En toen het eenmaal ging dooien kwam er een macht water opzetten, dat de dijken doorbrak, waardoor op verschillende plaatsen de thans nog aanwezige wieden ontstonden. Hij beschrijft daarbij tevens hoe hij in dat jaar zijn eerste

ijzeren roeiboot bouwde en vermeldt met een uitroep: „En hij zonk niet!” Wel kan met enige zekerheid worden gezegd dat de overgang van hout naar ijzer voor de Hollandse boot een geleidelijke zaak is geweest, in die zin dat er houtbouwers naast ijzerbouwers bleven bestaan.

De musea van *Rotterdam*, *Amsterdam* en *Enkhuizen* beschikken over veel informatie en over goede modellen. Om-

streeks 1973 is er in *Sliedrecht* voor het *Zuiderzee museum* nog een houten Hollandse boot op ware grootte gebouwd volgens de afmetingen en de constructiemethoden die in *Sliedrecht* gebruikelijk waren. Een model - van de hand van de heer *de Jong* uit *Amsterdam* - is eveneens in het *Zuiderzee museum* te bewonderen.

Jan Smit

Op verschillende werven waren de Hollandse boten min of meer constant in aanbouw. Aanvankelijk uitsluitend in hout, later vooral in ijzer. Ze werden tenslotte opgevolgd door de stalen *Beenhakker vlet*, die goedkoper te bouwen is en eveneens heel praktisch in het gebruik als schippersboot. Onder de naam *Lelie-vlet* is hij bij de padvinderij (*Scouting*) een gewaardeerde zeilboot voor jeugdgroepen. Een van de laatste bouwers van houten Hollandse boten was *Jan Smit* in *Oud-Beijerland*. Voor de schrijver van dit artikel bouwde hij in de vijftiger jaren één van zijn houten Hollandse boten, hij was toen al een eind in de zeventig. De boot was een klein exemplaar met het gebruikelijke voorschip, maar met een plat spiegeltje en tamelijk verticaal staande boorden. *J. K. Gipon* tekende hiervoor het zeilplan. Het was de bedoeling om er mee te zeilen en te roeien op de rivier de *Oude Maas* en

Nieuwe Hollandse boot met spriettuig en topzeil, Biesbos 1976.

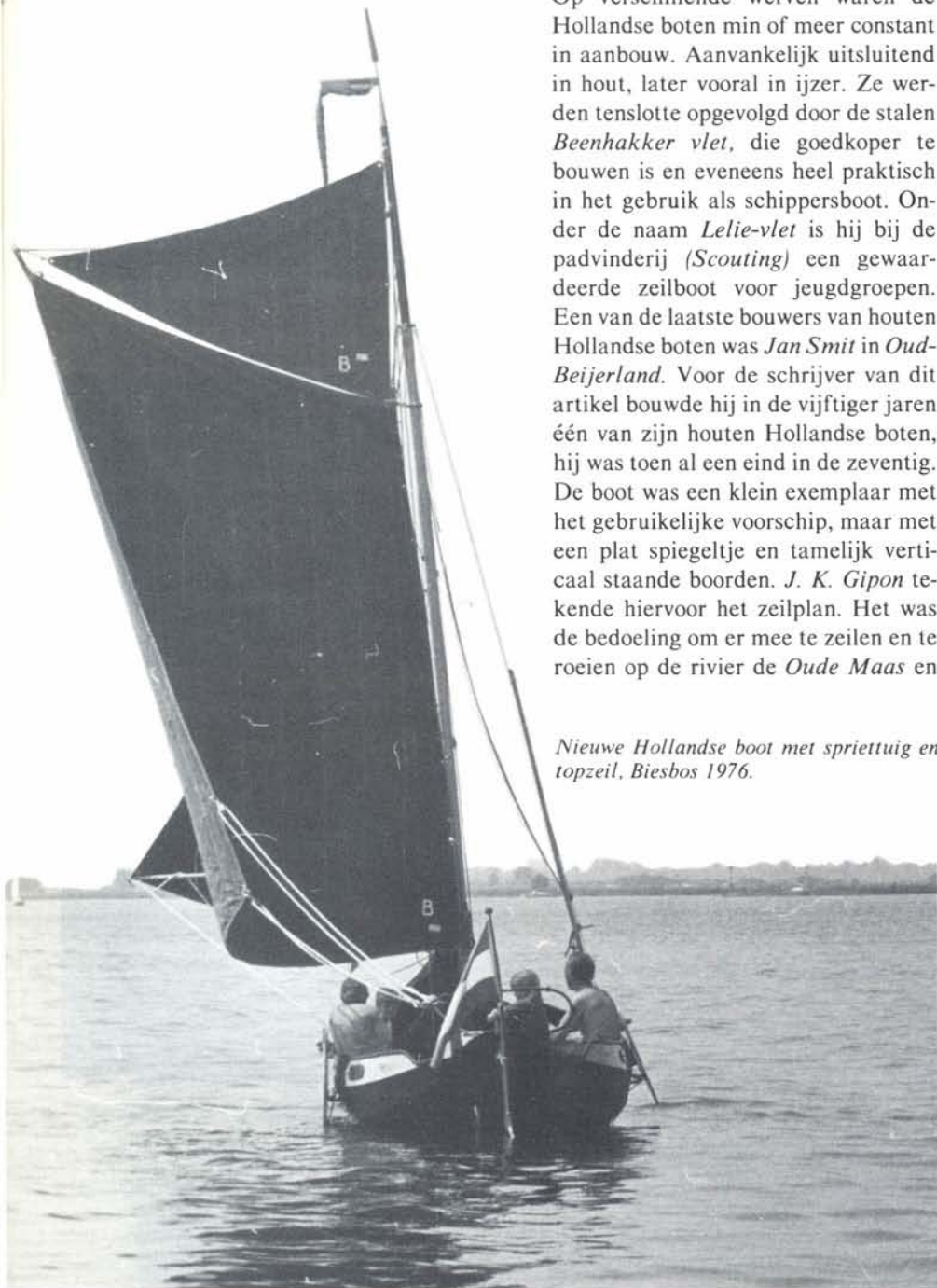


Een foto met een goed overzicht van de complete tuigage van de Hollandse boot van Kooijman en de Vries.

het Spui in de omgeving van *Oud-Beijerland*. Voor dit doel voldeed het bootje uitstekend.

Pleziervaart

Voor de pleziervaart heeft de Hollandse boot op den duur slechts geringe betekenis gehad doordat het model bij de watersporters niet of nauwelijks aandacht heeft gekregen. Door de werf *Kooijman en de Vries* in *Deil aan de Linge* zijn destijds een aantal Hollandse boten gebouwd, maar meer dan een stuk of tien zijn dat er niet geweest. De werf had daartoe een exemplaar gekozen van flinke afmetingen om er een boot van te maken, waarmee geriefelijke toertochten door het Nederlandse watergebied konden worden gemaakt. Een oude ijzeren Hollandse boot was naar de werf gehaald en diende als voorbeeld. De afmetingen van de nieuwe boot werden $6.15 \times 2.07 \times 0.25$ meter. Over het voorschip was een tent gepland, juist op de wijze zoals de *zalmschouwen* die hadden. Die tent, die tijdens het zeilen gehandhaafd kon blijven omdat de fok er bij het overstag gaan overheen kon glijden, bood een onderkomen tijdens de nacht en diende als permanent kajuitje. Op deze wijze werd een zo eenvoudig mogelijk jachtje met een permanent onderkomen gecreëerd. Er was een buitenboordmotor in een bun. Als tuigvorm werd het aloude spriet-



tuig gekozen. De masttop kreeg een naar voren gebogen vorm om het traditionele karakter nog wat meer te doen uitkomen. Naar keuze kon het grootzeil worden uitgevoerd met of zonder giek. Een kluiver en een topzeil maakten deel uit van de zeilvoering. Het materiaal was bruin katoen, uiteraard met staande banen. De romp was zoals voor de werf gebruikelijk, uitgevoerd in staal met banken en vlanders in grenenhout. De zwaarden waren de brede, platte zwaarden, zoals die voor grundels gebruikelijk zijn. De bouwwijze, de uitvoerige uitrusting en het spriettuig, dat met topzeil en kluiver ingewikkelder was dan een tuig met strijkende gaffel, maakten de boot relatief duur, wat een nadeel was. Voor jeugdgroepen, bij wie zo'n boot onder meer belangstelling zou oproepen, was hij daarom minder geschikt, zodat er zoals gezegd slechts een klein aantal zijn gebouwd.

Het wat duurdere, en bij het zeilen wat ingewikkelder, spriettuig met topzeil heeft overigens voor de toerzeiler niet onbelangrijke voordelen, al was

het alleen maar dat bij het aanleggen aan een walkant of een strandje het grootzeil met één beweging kan worden weggenomen, door het tegen de mast te trekken. Dit Oud-Hollandse systeem van het zeil wegnemen is zeer efficiënt en is in een oogwenk gebeurd. Bij het weer van wal steken is het schip in een minimum van tijd opnieuw onder zeil.

De nieuwbouw boten die in de zeventiger jaren in de vaart kwamen gingen naar diverse bestemmingen: *de Biesbos*, de *Grevelingen* en de *Hollandse plassen*; zelfs gingen er twee naar de *Verenigde Staten* en *Duitsland*.

Een reconstructie

Het hiervoor beschreven ontwerp is een Hollandse boot, die speciaal voor de pleziervaart bedoeld is. Van *Henk Bos* (de man van de fraaie tekeningen bij de artikelen over de typologie van platbodems) verneem ik, dat er door zijn toedoen weer een paar Hollandse boten zijn gebouwd. Een lofwaardig initiatief! In een volgende *Spiegel* zal hierover verslag worden gedaan.

Hoe groot het aantal Hollandse boten destijds wel was toont deze foto van vóór 1927 uit het boek „Schepen die voorbijgaan“ van H. C. A. van Kampen.



Nieuwe Hollandse boot met spriettuig, gefotografeerd op het Haringvliet.



Houten Hollandse boot, gefotografeerd in Zwartsluis 1986. Af en toe zie je er nog één!



Jan Smit, met hoed op aan het werk aan een van zijn laatste boten. Hij was taai en sterk. Zo'n lange eiken plank voor de zijden zaagde hij met de hand in één keer in de lengte door, zonder te pauzeren; hij was toen al in de zeventig. Zijn recept: gezond leven, hard werken en af en toe een lepeltje bruine teer tegen de bronchitis.