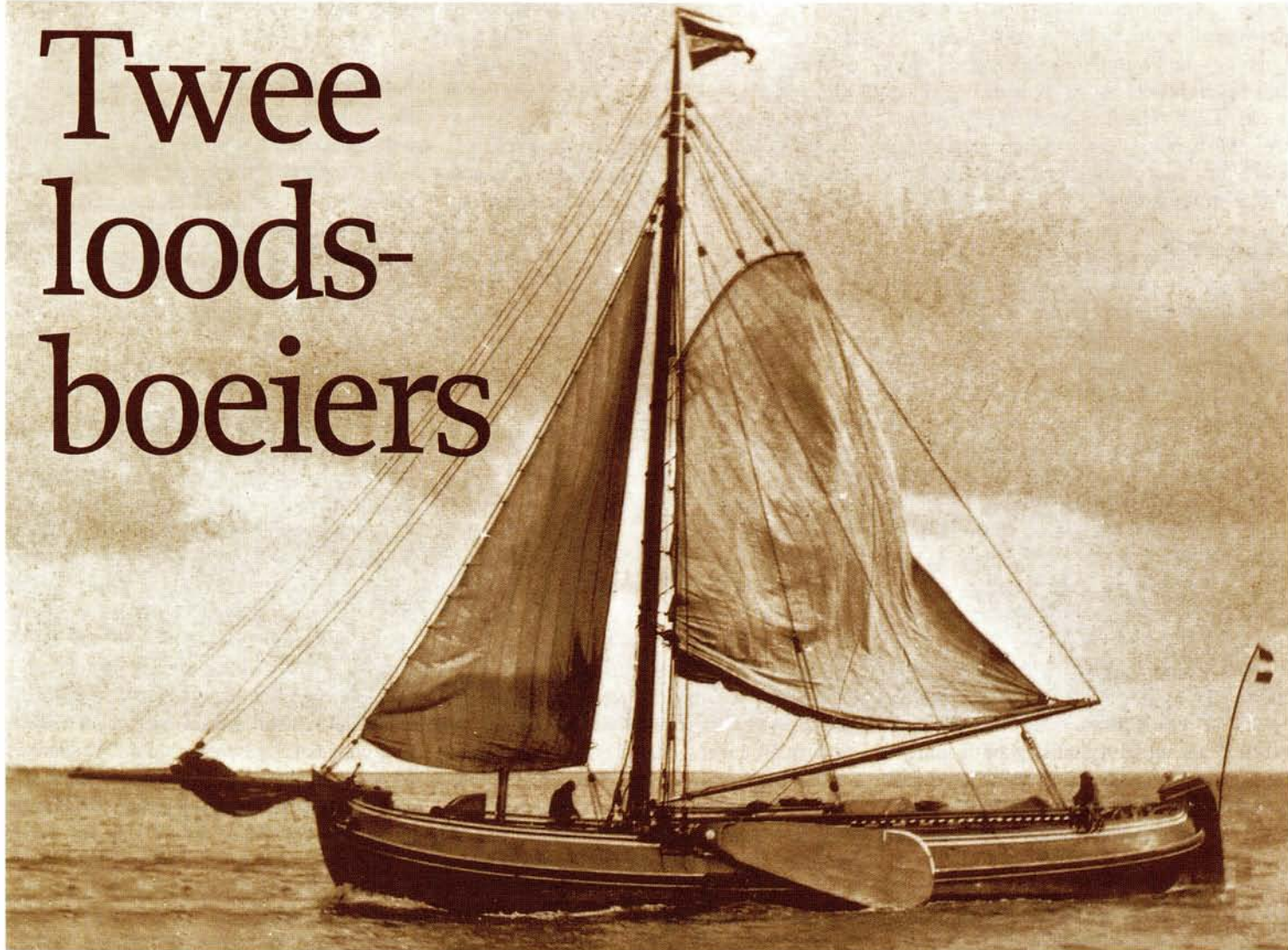


Twee loods- boeiers



Soms word je opeens verrast door informatie waarvan je niet meer had verwacht dat die nog boven water zou komen. Ik heb de heer Vermeer mogen helpen bij het schrijven van zijn boek *De Boeier*. We hebben na veel speurwerk naar de herkomst van boeiers soms moeten besluiten niet verder te zoeken. De reden daarvoor was dat verdere duidelijkheid op dat moment uit bleef.

Foto Instituut voor Maritieme Historie te Den Haag.

Op de pagina's 126 en 127 van het boek staat in de beschrijving van de boeier Jan Spanjaard over de brief die Eeltje Romkema schreef aan de heer van Waning, (1952):

'De Jan Spanjaard is in 1897 of in 1898 gebouwd door mijn grootvader (Eeltje Hol-trop van der Zee) voor het loodswezen te Den Helder of Nieuwe Diep. Dat was nog weer een hele opleving weet ik nog wel na een periode van werkloosheid. In diezelfde tijd moest ook Terschelling een dergelijk schip hebben. Maar

wat deed de Overheid in Den Haag. In laten schrijven, geen 2 of 3 tal uitnodigen, ieder had er recht op. De tekenaars moesten maar zorgen dat er een boeier kwam van 18 m lengte... Op een teleurstelling is dat uitgelopen voor ons als bouwers en voor de Ingenieur H. te Terschelling of Harlingen die er alles al had op gezet dat het schip bij ons zou worden gebouwd. De bouw werd toegewezen aan een scheepsbouwer in Z. Holland. Ik meen Papendrecht. Halverwege de bouw moest de

Tekst: Peter Tolsma

romp worden afgebroken en één van de Gebr. De Boer van de Lemmer werd aangezocht van verder te helpen voltooien. Wat zoiets voor mijn grootvader betekende, dat zult U zich kunnen indenken.'

Uit deze regels blijkt dat er destijds twee loods-schepen nodig waren, maar dat slechts één ervan, die de naam Jan Spanjaard kreeg, aan de Jouster werf werd gegund. De andere loods-boeier bleef een beetje een raadsel.

Ten tijde van het schrijven van het boek, heb-

ben we gepoogd te achterhalen wat er van deze loodsboeiers, maar ook van andere, verloren gegane (Water)Staatsboeiers is geworden. Noch via het Loodswezen, noch via Rijks-waterstaat was veel informatie te achterhalen. We hebben toen besloten een aantal zaken maar niet verder uit te zoeken. Het boek moest immers af.

Nieuwe feiten

Groot was mijn verassing toen ik onlangs een brief mocht ontvangen van de heer J.M. van der Esch uit Papendrecht:

‘Veel van mijn voorouders waren riviervisser of scheepmaker. De werf van Willem van der Esch heeft van 1721 tot 1906 bestaan en er zijn uitsluitend houten schepen gebouwd. De bewuste boeier die op 7 april 1900 te water ging, was waarschijnlijk één van de laatste grote, houten schepen die daar gebouwd is. Via de heer Frans de Boer uit Den Haag kreeg ik de volgende gegevens over dit schip door: de lengte was 16 m., de breedte 4,8 m., de holte 1,85 m. en de diepgang 0,88 m. Volgens hem is het schip op 1 april (?) 1900 te Harlingen gekeurd en daarna gebruikt als loodsvaartuig op de Waddenzee. Van 1918 tot 1921 werd het gebruikt als opleidingsschip voor de marine. De ligplaats was Hoorn. In 1921 werd deze boeier opgelegd te Amsterdam en in 1923 werd het afgekeurd. Verdere gegevens ontbreken.’

De mededeling van Eeltje Romkema dat de tweede loodsboeier was gegund aan een scheepsbouwer in Papendrecht blijkt dus te kloppen. En we kennen nu ook de werf waar het schip is gebouwd: Scheepswerf Willem van der Esch. Deze werf was in het centrum van Papendrecht gelegen naast de plek waar in vroeger tijden de veerboot naar Dordrecht vertrok. Bij de splitsing van de Veerweg en het Westeinde van de Dijk. Het was een flinke werf met drie sleephellingen en rond 1890 zo'n twintig man personeel. De werkzaamheden betroffen met name de reparatie en nieuwbouw van tjalken en Zeeuwsche ponen.

Afwijkingen

Een paar afwijkende gegevens vallen op: de loodsboeier zou volgens Romkema 18 meter moeten worden. Het blijkt hier echter te gaan om een boeier met een lengte van 16 meter. Nu was de boeier die Eeltjebaes bouwde voor het loodswezen, de *Jan Spanjaard*, echter ook maar 16,20 m en moeten we in de gaten houden dat er verschillend werd omgegaan met maten van een schip. Soms werd de precieze lengte over de stevens gebruikt, met name door de bouwers, en soms werd de totale lengte vermeld, door eigenaren en havenmeesters, met inbegrip van roer en soms ook nog bot-teloef. Al met al kunnen we aannemen dat we hier over hetzelfde schip praten en dat dit inderdaad de tweede genoemde loodsboeier

moet zijn geweest, waarover Romkema schreef.

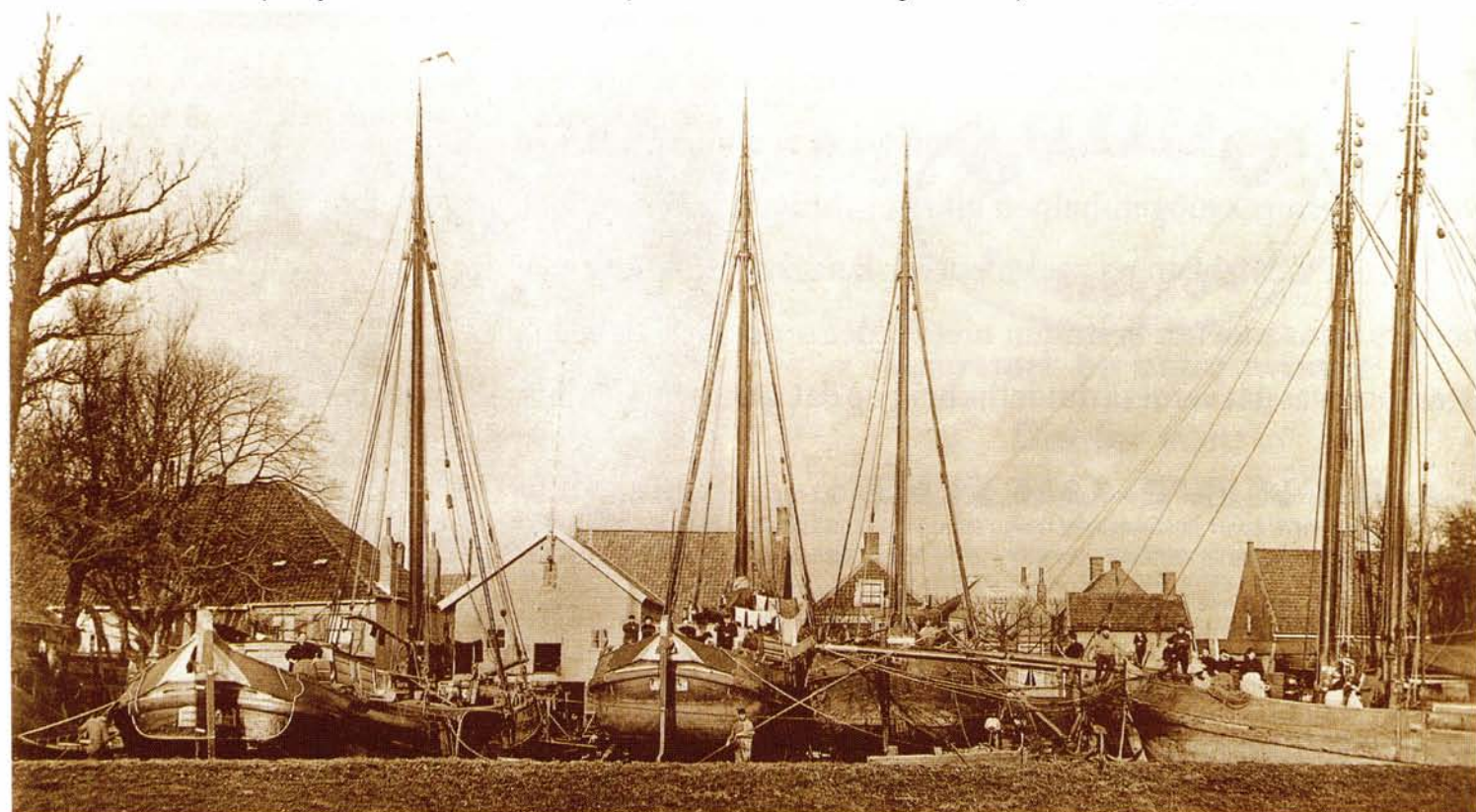
Kan dit wel kloppen?

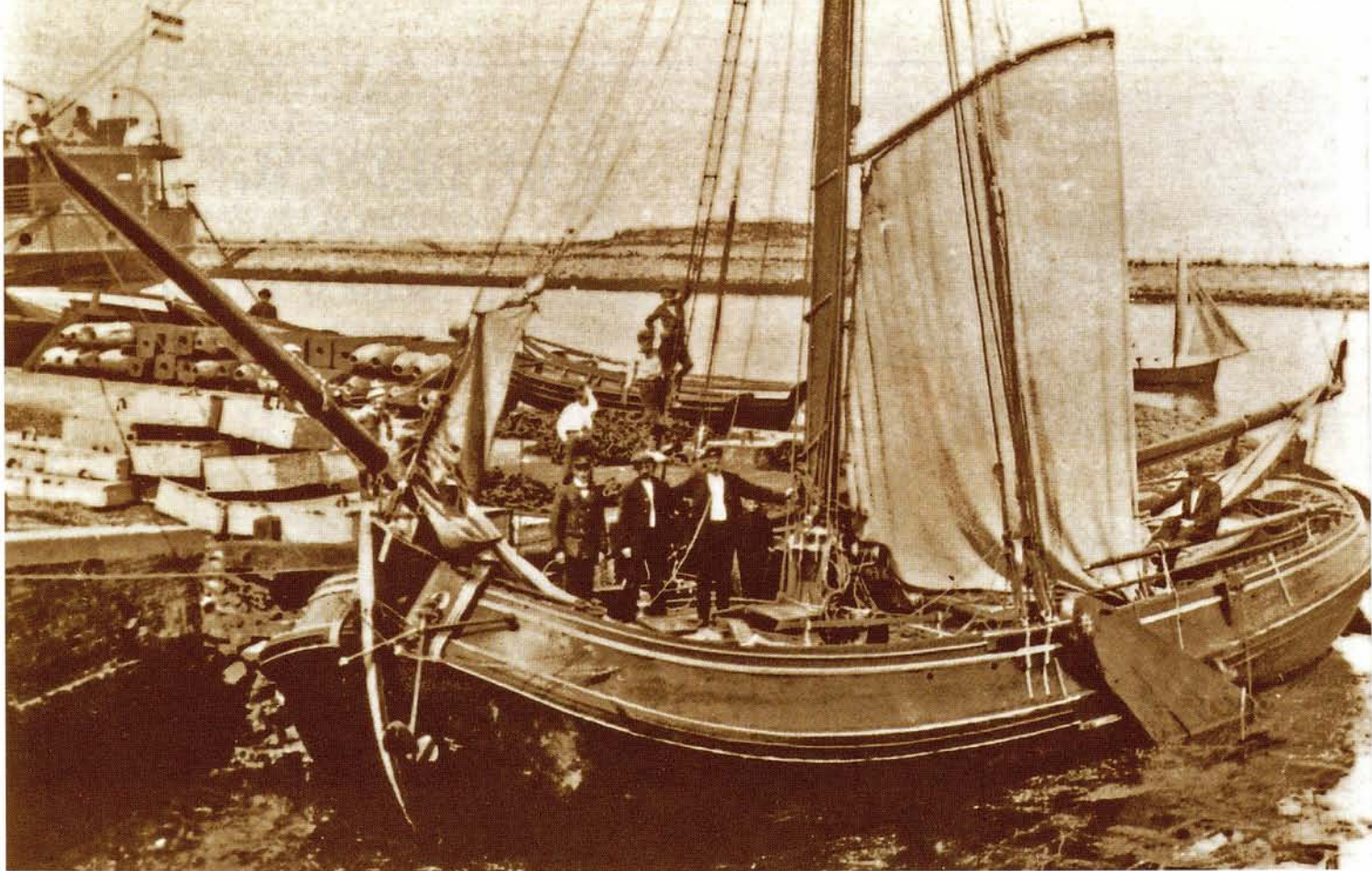
Een ander opvallend gegeven is dat de boeier in Harlingen op 1 april 1900 zou zijn gekeurd en dat Van der Esch vermeldt dat het schip op 7 april van dat jaar te water ging.

Uit verdere naspeuringen van de heer Van der Esch blijkt dat De Merwedebode van 7 april het bericht van de tewaterlating heeft vermeld, evenals het Weekblad Schuttevaer van dezelfde datum¹. Uit het laatste bericht blijkt echter ook duidelijk dat de tewaterlating plaatsvond te Papendrecht op 31 maart 1900. Het schip is dus wel degelijk reeds op 31 maart in Papendrecht van de werf gelopen, om vervolgens op 1 april ter keuring in Harlingen te kunnen worden aangeboden.

Dat betekent dat het schip wel heel vroeg 's morgens van stapel moet zijn gelopen, en dat het daarna met een rotvaart naar Harlingen moet zijn gevaren om aldaar nog tijdig ter keuring te kunnen verschijnen. Uit het kaart-systeem van de heer de Boer uit Den Haag² blijkt dat het na keuring op 1 april 1900 tot 1918 dienst heeft gedaan als inspectievaartuig voor het loodswezen op de Waddenzee (district 2). Van 1918 tot 1921 werd het gebruikt als opleidingsschip voor de Marine en was het gelegen te Hoorn (NH). In 1919 is het voor een onderhoudsbeurt op de werf van

Een overzicht van de Scheepswerf van Willem van der Esch in Papendrecht. Foto beschikbaar gesteld door J.M. van der Esch.





Krul te Terschelling geweest. Naam en verdere gegevens ontbreken helaas*².

Onverwachte foto's

Het Instituut voor Maritieme Historie te Den Haag (tegenwoordig ondergebracht in het Nederlands Instituut voor Militaire Historie aldaar) meent nog een tweetal foto's van deze boeier te hebben. Eén is identiek aan de foto die we in *De Boeier* op pagina 119 afdrukten in de veronderstelling dat het hier de Waterstaatsboeier *Noord Holland* betrof. Als we de foto's bekijken, dan lijkt het inderdaad om dezelfde boeier te gaan. Toch levert nadere beschouwing twijfel op. Is de gaffel van de *Noord Holland* niet een stuk krommer dan die op de andere foto? Is ook de kluiverboom niet net iets rechter? Staat het dekhuis/ingang voorop wel op dezelfde plaats, als we de vertekening van het perspectief van de foto in aanmerking nemen? Is de zwaardbout wel op dezelfde plek door het zwaard gestoken of is in het Papendrechtse geval, de bout excentrischer geplaatst? Zijn de puttingen op een bepaald moment zwart geverfd in plaats van wit, of andersom? Wie het weet mag het zeggen, maar ik denk dat we er wel nooit helemaal achter zullen komen of het hier nu om één dan wel om twee boeiers gaat. Als het twee verschillende boeiers betreft, dan lijken ze in elk geval wel heel veel op elkaar.

De Noord Holland

De foto van de *Noord Holland* kregen we van de heer Ir. V.G. de Blocq van Kuffeler te Bergen (NH), een zoon van de laatste inspecteur van Rijkswaterstaat die nog met het schip gevaren had. Geen twijfel over de juiste toeschrijving ervan aan de *Noord Holland* dus. De duidelijk herkenbare peilstok in de scepters kan mogelijk een verdere aanwijzing zijn dat het hier wel degelijk om een boeier van Rijkswaterstaat gaat. Ook de foto die we destijds van de heer C.P. Hos uit Westerland (Wieringen) hebben gekregen en die door hem persoonlijk uit het districtskantoor van Rijkswaterstaat te Hoorn is gehaald bij de ontruiming ervan, en bovendien door hem geïdentificeerd, bevestigt dat nog eens.

De toeschrijving van het NIMH moet dus wel op een vergissing berusten. Maar is dan de bijgevoegde foto, die uit hetzelfde Instituut afkomstig is, misschien ook verkeerd te naam gesteld? Zou het hier niet gaan om een derde foto van de *Noord Holland* en dus niet om een opname van de Van der Esch boeier?

Van de heer Frits Loomeijer van het Maritiem Museum Rotterdam kreeg ik wat aanwijzingen en een aantal foto's. Onder deze foto's een ansichtkaart van het Houten Hoofd te Hoorn met botter en boeier en een opname van een loodsboeier, gelegen aan de Zuiderhaven te Harlingen. Hiermee had ik wat vergelijkingsmateriaal in handen en kon ik een en ander

De Noord-Holland?

Onder: *De Noord-Holland, gepavoiseerd in een onbekende haven, uit De Boeier, pag. 119.*



nauwkeuriger bekijken. Betere beschouwing van de bijgeleverde foto van het Instituut voor Maritieme Historie leerde me toen dat er op het voordek van de afgebeelde boeier helemaal geen dekhuis/vooronderingang aanwezig is (maar een kist met beslag op de wal). Op het boeisel is een handreling geplaatst, die bestaat uit een door twee ijzeren steunen gedragen rechte houten reling. Bovendien lijkt de plaats van de zwaardbout mogelijk verschillend van

Rechts: De boeier Noord-Nederland rond 1912 in Hoorn.

Onder: Zuiderhaven Harlingen, rond 1910. Bij de mast staat Piet Nadorp en naast hem Wijbe Wijga (1883-1974). Beide foto's zijn ter beschikking gesteld door het Maritiem Museum, Rotterdam.



die van de *Noord Holland*. Opeens valt me ook op dat de vlaggenstok wit geschilderd is en iets rechter lijkt dan die van de *Noord Holland*.

Ik kom tot de conclusie dat het aannemelijk is dat de toeschrijving van het Instituut aan de bijgeleverde foto - die met half gestreken zeil in een onbekende haven - juist is en het hier inderdaad de Van der Esch boeier moet betreffen.

Ook de ansichtkaart van het Houten Hoofd te Hoorn beeldt naar ik denk deze andere boeier af. De handreling is hier ook goed herkenbaar, terwijl we die op de *Noord Holland* missen. Omdat de loodsboeier van Van der Esch in Hoorn gestationeerd is geweest, zou dat dus ook heel goed kunnen. Omdat het voor de Marine als opleidingsschip voer, eerst alleen

in de zomer maar daarna helemaal, ligt het schip waarschijnlijk aan het Houten Hoofd. De Rijkswaterstaatboeiers lagen in Hoorn altoos aan de Karperkuil (naast de werf van Kaat) en, in die tijd, soms voor het kantoor aan de Oude Doelenkade, maar eigenlijk nooit bij de Hoofdtoren. Saillant is in dit geval dat de Marine ook na de Tweede Wereldoorlog nog een hoek aan het Houten Hoofd had waar ze haar (opleidings)schepen afmeerde. Dat maakt het nog waarschijnlijker dat het hier dus om een marineboeier, ofwel de Van der Esch boeier gaat.

Jaartallen

Van de *Noord Holland* is bekend dat deze gebouwd is in 1878 en in 1912 is afgevoerd

met rotte kimmen in de zijkant. Waarschijnlijk is zij in 1913 gesloopt op de werf in Joure. De rotte plekken waren het gevolg van slecht onderhoud op die plaatsen, omdat daar de beschieting niet wegneembaar, maar vast was. Dit tot verdriet van onder andere Romkema, die meende dat zijn grootvader en/of zijn oom Auke er nog best weer een heel goed schip van hadden kunnen maken.

De Van der Esch boeier - gebouwd in 1900 en gemakshalve de *Noord Nederland* genoemd - is vanaf 1918 afgestaan aan de Koninklijke marine voor de opleiding van onderofficieren. Dat gebeurde in de zomers van 1919 en 1920. Het is daarna, na een werfbeurt bij Krul op Terschelling, opgelegd te Amsterdam en in 1923 afgekeurd.

Een goede datering van de verschillende foto's zou dus ook uitsluitsel kunnen geven omtrent de identiteit van de schepen. Helaas ontbreekt die. Op de ansichtkaart van Hoorn staat toegevoegd dat deze omstreeks 1912 zou zijn gemaakt, maar aangezien dat later is toegevoegd kan dat evengoed niet kloppen. De ansichtkaart is bovendien, naar ik denk, qua stijl en compositie een later product. Misschien dat we een betere datering kunnen verkrijgen door de botter die ook op de foto staat te identificeren.

Twijfels

Bij een nadere beschouwing van de eerste foto van de *Noord Holland*, dus het origineel van de afdruk zoals weergegeven in het boek, zie ik ook daar de handreling die ik zo kenmerkend achtte voor de *Noord Nederland*. De foto waarop de zwaardbout wat excentrischer geplaatst lijkt, is onder een andere hoek genomen, hetgeen het verschil kan verklaren. De gaffel lijkt in het ene geval wat krommer, maar is ook verder gehesen, waardoor de kromming mogelijk beter tot zijn recht komt. De vlaggenstok kan best eens zijn vervangen of bij de schilderbeurt waarbij het beslag ook wit is geschilderd, zijn meegenomen. En de instap kan best later zijn weggehaald, omdat ze niet meer effectief was. Of wellicht was ze wegneembaar en werd ze alleen in de winter (zie kachelpijp) op volle (Zuider)zee benut.

Kortom, er is ook alle reden om aan te nemen dat alle foto's (die van de Zuiderhaven te Harlingen uitgezonderd) allemaal hetzelfde schip betreffen, met mogelijk een paar jaar verschil in de opnames. Ik zou de zeilende foto als de oudste willen bestempelen en de andere twee in de verschillende havens, net als die aan het Houten Hoofd, van latere datum.

Eigenlijk zijn te veel details zodanig identiek dat ik, de gelijkvormigheid van de schepen in oenschouw nemend, moet bekennen dat het

hier steeds om één en hetzelfde schip gaat. Daarmee zijn er mogelijk dus een tweetal foto's van de *Noord Holland* bij gekomen. De aanduiding op de ansicht *Noord Nederland* is kennelijk een verschrijving en ook de tweede foto is, naar ik meen, door het Instituut voor Militaire Historie foutief benoemd.

Bestek en voorwaarden

De heer Van der Esch heeft naast de feiten in het Nationaal Archief te Den Haag het bestek en de voorwaarden teruggevonden.⁶ In datzelfde Archief zouden ook nog de bouwtekeningen aanwezig zijn van dit schip, waarvan we nog steeds de naam niet kennen.

Naspeuring aldaar levert een boeiertekening op, maar deze kan qua ouderdom, afmetingen en vorm nooit de boeier van Van der Esch zijn. Het is een tekening met de enkele aanduiding Boeijer, die naar het mij dunkt van 18^e of begin 19^e eeuw is. Het lijkt meer op de schepen zoals Van Loon die tekende. Foutieve informatie dus. Als we het bestek van deze boeier doorlezen, zien we dat de hoofdafmetingen hetzelfde zijn als die eerder opgegeven werden (16 x 4,8 m.). Dat de opdracht, als gevolg van de door Romkema genoemde slapte in de scheepsbouw, een uiterst concurrente inschrijving moet zijn geweest, moge blijken uit het feit dat op het bestek is vermeld dat de begroting voor het schip weliswaar was geraamd op f 13.000,-, maar de opdracht aan Willem van der Esch werd gegund en door hem aangenomen, voor een bedrag van f 9.335,-.

Het hier gaat om een echte overheidsopdracht. Alles wat er op of aan het schip moet komen, staat beschreven: van kielbalk ('dik 0,14, breed 0,26 voor en achter op dikte der stevens afgewerkt') tot aan de het linoleum op de vloer en de lamp in het volkslogies ('een hanglamp (systeem Lampe Belge) in cardanus beugel'). Ook wordt beschreven hoe in de menselijke nood aan boord werd voorzien: 'In een der bergplaatsen vooruit te stellen een draagbaar closet!'

Er wordt niet gesproken van een dekhuis of instap naar het vooronder, maar slechts over: 'De opening van de ramen van kap en luik in het voordek', hetgeen de eerdere veronderstelling staft dat deze boeier geen instap had op het voordek. Ook kent het bestek onder het kopje Bolders de volgende beschrijving: 'Zoowel voor als achter twee stuks van voldoende zwaarte'. Maar werd daarmee ook bedoeld 'aan beide zijden', zodat er twee bolders voor en achter, zowel aan bak- als aan stuurboord stonden?

Tijdsbepalingen

Bij doorlezing van het gehele bestek blijkt dat

de scheepsbouwer in art. 7, Tijdsbepaling en aflevering, de bouwtijd voorgeschreven krijgt: 'De levering van het vaartuig geheel afgebouwd, beschoten en voorzien van mastgestel, tuig en zeilen, moet zijn geschied binnen acht maanden na de goedkeuring van het Contract. Eene korting van tien gulden is op de aanbestedingsom verschuldigd voor elken dag dat die levering later geschiedt. Het vaartuig zal nadat het geheel gereed is aan de werf van den aannemer in ontvang genomen en van wege de Marine afgehaald worden'.

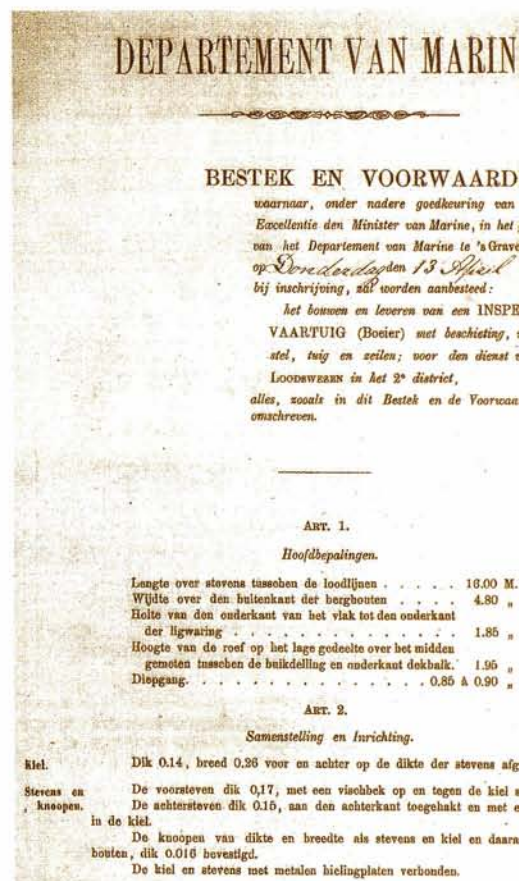
Op de laatste pagina waarop getekend is voor het contract staat de datum van goedkeuring: 'Goedgekeurd door den Minister van Marine bij resolutie van den 22 April 1899 no 41; mij bekend, De Secretaris Generaal (get.) Hartman C.S.G.'.

Toch blijkt het schip pas op 31 maart te zijn opgeleverd en op 1 april te zijn gekeurd. Heeft Willem van der Esch door tegenslag bij de bouw, het schip ongeveer vier maanden te laat kunnen opleveren? En heeft de Minister van Marine zijn opgelegde strafkorting voor een te late levering ook gestand gedaan? Dat zou betekenen dat van de bouwsom van f 9.335,-, nog eens ongeveer f 1.200,- is afgegaan. Ook hier dus weer een paar leuke en harde feiten, die nog weer meer vragen oproepen. We zullen het waarschijnlijk nooit te weten komen, nu de werfboeken van Van der Esch verloren zijn gegaan.

Duidelijk is nu echter wel dat de Marine dus de snelle tocht van Papendrecht naar Harlingen heeft afgelegd op 31 maart en 1 april om het aldaar te kunnen laten keuren. Om deze hele snelle tocht te kunnen maken, moeten ze wel buitenom (over de Noordzee langs de kust) zijn gevaren, de medewerking van de sluiswachters hebben gehad en een optimaal gebruik hebben gemaakt van het tijen de stroming voor de kust. Het betekent dat ze de gehele nacht hard door hebben moeten varen en dat de keurmeesters dan nog, pas aan het eind van de middag hun werk hebben kunnen doen. Kennelijk is dat toch gelukt.

Bemoenien van Dirk de Boer

Blijft nog het heikele punt dat het schip ten tijde van de bouw weer deels zou zijn afgebroken en onder toezicht van één van de Gebr. De Boer uit Lemmer zou zijn afgebouwd. Het lijkt wat bijzonder dat een gerenommeerde scheepswerf als Willem van der Esch zo iets zou overkomen. De overschrijding van de opgegeven bouwtijd is echter een aanduiding dat het mogelijk minder vlot is verlopen dan door de bouwver vooraf werd ingeschat.



6) Bestek verkregen van het Nationaal Archief te Den Haag; 4.MST hfdst. 1.1.19 blz. 146

Lemsteraak, tjalk of boeier

Het bestek vermeldt de aanbesteding van een Inspectievaartuig (boeier), maar de Merwedebode spreekt van de tewaterlating van een boeier-tjalk! Zelfs de inhoudsmaat wordt genoemd: 50 ton. Me dunkt dat in die tijd een behoorlijke tjalk ook zo'n laadvermogen moet hebben gehad. Vergelijk het bijvoorbeeld eens met de Friese skûten met een inhoud van tussen de 30 en 55 ton (niet de skûtsjes want die waren nog kleiner en niet geschikt voor de (Zuider)zee). En aangezien mogelijk Dirk de Boer betrokken was bij de bouw, zou het niet aannemelijk zijn dat zijn ideeën omtrent een groot zeewaardig jacht, later uitmondende in de vormen van een Lemsteraak, daarin ook verwerkt zijn? De *Eersteling* heeft immers nog niet de uiteindelijke vorm van de latere Lemsteraaken. Kortom, kunnen we hier wel spreken van een boeier? Voor deze discussie verwijzen we graag naar hetgeen Dr. Ir. J. Vermeer opmerkt in zijn boek *De Boeier* (pagina 12): 'De verwarring over wat een boeier genoemd mag worden, werd door het werk van de Commissie (de boeiercommissie) trouwens niet weggenomen. Integendeel, de reeds ingesleten benamingen 'boeier' voor grote (vaak stalen) ronde jachten waarop deze eigenlijk niet van

toepassing is, heeft nog lang stand gehouden...’ Bekend is dat in het begin van de twintigste eeuw de aanduiding ‘boeier’ dus niet eenduidig was. Naar ik denk was het toen vaak meer de aanduiding voor een (groter) rond, luxe- of pleziervaartuig met roef, ter onderscheiding van de werkschepen die er gebouwd werden. Een voorbeeld daarvan is bijvoorbeeld de notitie (één van de vele) in 1899 in het snijboek van de firma Molenaar, 1899: ‘Geleverd een grootzeil en een fok, van eerste soort karl-doek, halve breedte met blinde naden, aan Gustaaf Steurbout te Gent voor diens Lemsteraak of Boeyer’ *⁷

De schepen voor het Gouvernement waren een zodanig luxe dat opdrachtgever en scheepsbouwers in dit geval waarschijnlijk al snel de neiging hadden om van een boeier te spreken. Bovendien ging het er niet om, zoals bij werkschepen, dat de inhoud zo groot mogelijk was, maar stonden de zeewaardigheid en veiligheid voorop. De vormen van het schip dienden daarop aangepast te worden. Het schip voor het Loodswezen moest immers zo lang mogelijk kunnen blijven varen, weer of geen weer. Een tjalkschipper bedacht zich onder dezelfde omstandigheden nog wel eens, zeker als hij dan nog moest uitvaren. In dit geval is met name de breedte-lengteverhouding ten opzichte van wat wij thans als boeier aanduiden te groot. (4,80 m.:16,00 m. = 0,3 t.o.v. de Commissiestandaard: **max.** 1:4 = 0,25). Ook de *Jan Spanjaard* kende wat dat betreft een te grote breedte-lengteverhouding

(5 m.: 16,20 m. = 3,086). Toch spreekt Eeltjebaes wel degelijk van een boeier, terwijl in zijn werfboeken ook tjalken en beurtschepen voorkomen. De zeeg en de ronde vormen laten, in dit geval echter ook zien dat het geen echte tjalkachtige is geweest; daarvoor staat midscheeps de zeeg te weinig stil en zijn de boeisels te vallend en de zijkanten te vloeiend en te rond. Al met al kunnen we, denk ik in dit geval rustig spreken van een boeier, al is het dan misschien net een iets andere boeier dan we heden ten dage nog tegenkomen.

Slot

Ten slotte blijft er een aantal vragen open staan, waarop we het antwoord, in elk geval op dit moment, schuldig moeten blijven. Zou bijvoorbeeld de foto van de boeier aan de Zuidehaven te Harlingen niet de Van der Esch boeier kunnen betreffen? Het is verleidelijk om dat te veronderstellen, maar onderzoek te Harlingen (oude fotoboeken, havengeldregisters etcetera) is daarvoor dan toch nog wel nodig. Kan de naam *Noord Nederland* inderdaad ooit op deze boeier gevoerd zijn? We weten dat de Fa. Doeksen een veerboot van deze naam in de vaart heeft. Zou die vernoemd zijn naar een bekende Harlingse Loodsboeier, gebouwd door Van der Esch? Is er een (aangetrouwde) familieband tussen Dirk de Boer en de werfbaas Willem van der Esch. Toch hebben we dankzij de nijvere naspeuringen van de heer J.M. van der Esch en de systemen van de heer F. de Boer, alsmede dankzij

de foto's een paar onduidelijkheden weg kunnen nemen. De hulp van de heer M. Seffinga van het Fries Scheepvaart Museum te Sneek en die van de heer F. Loomer van het Maritiem Museum te Rotterdam hebben tevens meegeholpen om wat meer duidelijkheid te krijgen omtrent deze verwarrende boeierkwestie. En die mogelijke duidelijkheid is een belangrijke toevoeging aan de gegevens zoals vermeld in het boek *De Boeier*.

Bronnen

- 1) De Merwedebode, d.d. 7 april 1900: ‘Papendrecht, voor rekening van het Gouvernement is aan de werf van de heer W. van der Esch alhier, te water gelaten een prachtige houten boeier-tjalk, groot 50 ton, bestemd voor de inspectiedienst van het loodswezen in het tweede district.’ Weekblad Schuttevaer, d.d. 7 april 1900: ‘Papendrecht, 31 maart. Van de werf van den scheepsbouwmeester W. van der Esch alhier, werd heden met gunstig gevolg te water gelaten een gouvernementstvaartuig zijnde een boeier van 50 ton, bestemd voor de inspectiedienst van het loodswezen in het 2e district.’
- 2) Dhr. Frans de Boer, oud Adjunct secretaris van de Werkgeversvereniging voor de Chemische Industrie, uit Den Haag heeft de heer Van der Esch gebeld en hem gemeld dat hij na jaren als vrijwilliger werkzaam te zijn geweest op het Nationaal Instituut voor Maritieme Historie een eigen kaartstelsel heeft bijgehouden van een aantal schepen, waaruit onder andere blijkt dat de keuring plaatsvond op 1 april te Harlingen.
- 4) Mr. T. Huitema, Lemsteraken: van visserman tot jacht. Monografie van de Stichting Ronde- en Platbodemjachten. Tevens uitgegeven in boekvorm door Uitgeverij Heureka, Weesp, 1982
- 5) Foto van Dirk Piers de Boer en andere informatie afkomstig van www.members.home.nl/visser.hh1/Stamboom%20Visser%20publiek/Stamboom%20Visser%20publiek.htm 1071392092
- 7) Snijboeken firma Molenaar, Friesch Museum te Leeuwarden.