

Zeilvaart in de kunst

Boeiers in de kustvaart

Bij het woord boeier denken wij aan het klassieke ronde jacht, waarvan er gelukkig een aantal wordt gekoesterd en waarmee nog enthousiast wordt gevaren. Vrijwel vergeten, want veel ouder, is de vrachtboeier, een kustvaarder die slechts in naam verwantschap heeft met “onze” boeier. Die vrachtboeiers vindt je veelvuldig terug op schilderijen.

Door: **Anton Wegman**





In de vijftiende en zestiende eeuw ontwikkelde de boeier zich van een klein zee-waardig schip tot een in karveel – dus met een gladde huid – gebouwde vaartuig. Het was getuigd met een sprietzeil aan de grote mast en een bezaanmast met latijnzeil. In de zeventiende eeuw wordt die spriet vervangen door een staande gaffel zodat de zeileigenschappen aan de wind verbeteren. Het betrekkelijk kleine latijnzeil dat helemaal achterop stond was onder meer nuttig tijdens het overstag gaan, waarbij het zeil de kont van het schip door de wind hielp.

Vrachtboeiers waren heel zwaar gebouwd en hoog opgeboeid (vandaar waarschijnlijk de naam boeier) om de ruige omstandigheden te weerstaan die ze op de Noordzee, de Oostzee en in Het Kanaal konden tegenkomen. Zware berghouten rondom het schip moesten de romp extra sterkte en verband geven.

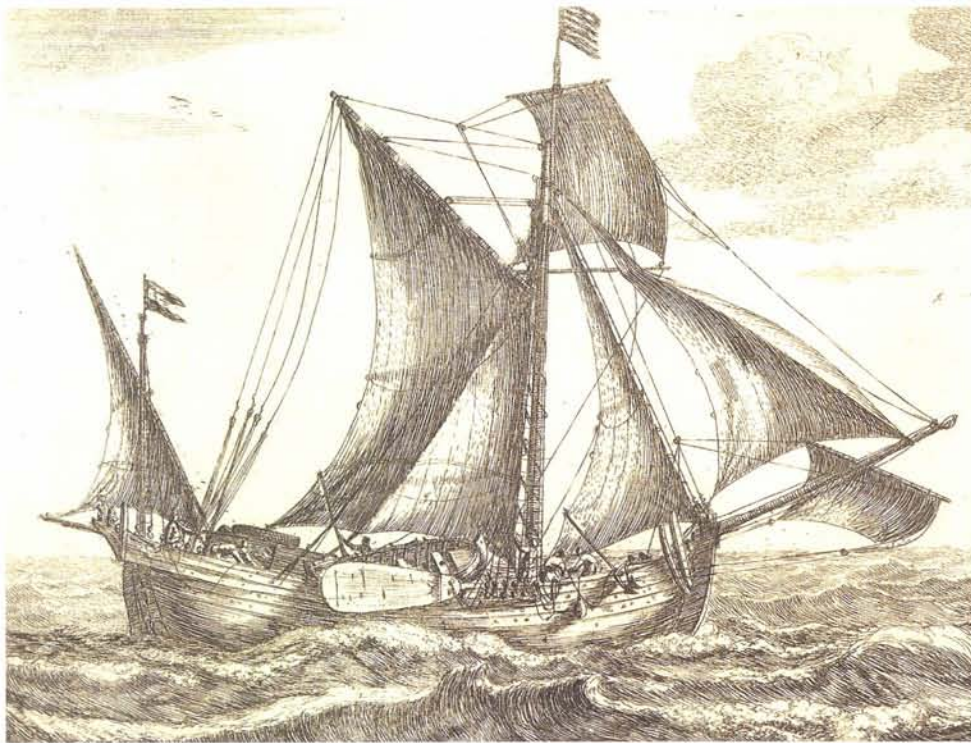
Voorals toe de schepen in het laatste kwart van de zestiende eeuw werden uitgerust met zijswaarden bleek het grote voordeel van de langsscheepse tuigage: de boeiers konden aanzienlijk hoger aan de wind zeilen dan schepen met razeilen. Dat maakte ze bijzonder geschikt voor de vaart op belangrijke havens die aan een lastig te bezeilen riviermonding lagen, zoals bijvoorbeeld Londen aan de Theems, Rouen aan de Seine en Hamburg aan de Elbe.

Beurtveren op buitenlandse havens

Niet toevallig ontstonden begin zeventiende eeuw, tijdens de relatief rustige en veilige periode van het Twaalfjarig Bestand, in veel Hollandse en Zeeuwse steden beurtveren op die havens. Amsterdam, Rotterdam en Middelburg kenden dergelijke vaste verbindingen, maar ook andere steden als Haarlem, Dordrecht en Hoorn hadden gedurende een aantal jaren beurtveren op een of meer belangrijke buitenlandse havens.

In Amsterdam kreeg het gilde der Buitenlandsvaarders in 1611 toestemming om veren op Rouen en Londen te vestigen. Die vertrokken vanuit het Singel, een prominente plaats dicht bij het hart van de stad. Beurtvaart hield in dat er op vastgestelde dagen een schip moest vertrekken, al of niet volledig geladen. De boeiers namen naast vracht (uitsluitend stukgoed), ook passagiers mee. Die moesten

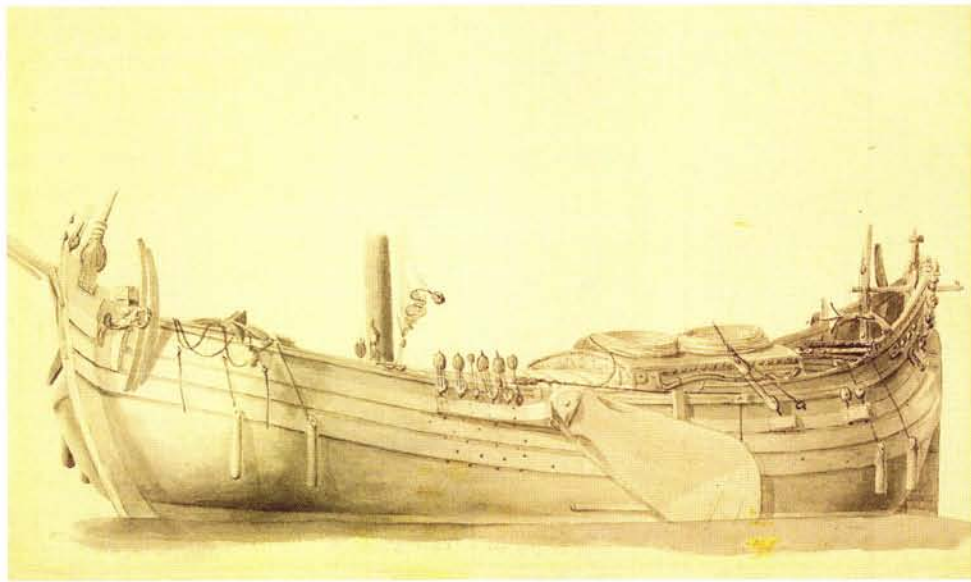
links: Op dit penschilderij van Willem van de Velde de Oude zeilt rechts een boeier hoog aan de wind. De bezaan is niet aangeslagen. De zware constructie met dikke berghouten is hier duidelijk zichtbaar, evenals het hekwerk achteraan met het hennegat waardoor de helmstok steekt. (Collectie Maritiem Museum, Rotterdam)



boven: Een Hollandse boeier met spriettuig, maar nog zonder zijzwaarden, op een kaart van de stad Visby op Gotland in Zweden, eind zestiende eeuw, vervaardigd door Braun & Hogenberg.

links boven: Deze ets van Reinier Nooms Zeeman uit circa 1660 laat goed de uitgebreide tuigage van de boeier zien. Voor elk soort weer was er wel een passende zeilvoering mogelijk. Deze boeier voert een grootzeil met een staande gaffel die de plaats van de eerdere spriet heeft ingenomen. De schepen waren circa 24 m lang, 6,5 m breed en hadden een bemanning van vijf tot zes koppen.

onder: Een Rouaanse boeier, getekend door Gerrit Pompe rond 1675. Op de roef liggen dikke ankertrossen. De bezaan staat helemaal achterin op een balk waaronder de helmstok kan draaien. (Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam)



een rekest tot het stadsbestuur van Amsterdam voor hulp en ondersteuning. Zij wachtte al een jaar op de terugkomst van haar man, die met zijn boeier beladen met zout, haring en specerijen in 1662 onderweg was gegaan naar Norrköping in Zweden, maar ze wist sinds kort dat hij samen met hun zoon van twaalf jaar en de rest van de bemanning het slachtoffer was geworden van zeeroverij op de Oostzee. Baron Gustav Skytte en zijn zwager Gustaf Drake hadden eerder een Hollandse galjoet gekaapt en zij beroofden daarmee schepen tussen het Kattengat en Öland aan de zuidkant van Zweden.

Zo ook de boeier van Jan Claesz. Zijn boeier werd geënterd, waarna vervolgens de hele bemanning werd vermoord en in zee geworpen. Nadat de zeerovers alles van waarde van het schip hadden gehaald hakten ze gaten in de romp en vertrokken in de veronderstelling dat het wrak zou zinken. De boeier spoelde echter in augustus 1662 aan op de kust van Öland en na onderzoek werden Skytte en Drake als daders ontmaskerd. Drake vluchtte naar het buitenland, maar Skytte kreeg in april 1663 de doodstraf. (Bronnen: Riksarkivet Zweden en Stadsarchief Amsterdam) 

wel over een sterke maag beschikken, want de tocht uit Amsterdam over de Zuiderzee, door het Marsdiep naar de Noordzee en vervolgens door Het Kanaal was allesbehalve een plezierreisje bij harde zuidwestelijke wind.

De boeierschippers kenden de route goed en waren daarom niet afhankelijk van loodsen, het moesten uitstekende zeelieden zijn geweest. Om stormachtige omstandigheden het hoofd te bieden waren de luiken klein en goed afsluitbaar. Ook werden de schepen voorzien van zware ankers en trossen om op een geschikte plek beter weer af te kunnen wachten of enkele uren te stoppen tot het tij gunstig was. Een stevige sloep om ankers uit

te brengen of contact met de wal te onderhouden hoorde bij de scheepsinventaris.

Door de vlakke bodem en de geringe diepgang konden de boeiers bij laagwater droogvallen en hadden ze geen lichters nodig om een deel van de vracht naar de haven van bestemming te brengen. Ook buiten de beurtveren werden boeiers als vrachtvaarders gebruikt die tot ver in de Oostzee voeren. Dat weten we uit de tragische gebeurtenissen rondom boeierschipper Jan Claesz Leeuw.

Piraterij

In 1663 richtte Trijntje Tjerx, weduwe van boeierschipper Jan Claesz Leeuw, zich met