

# Pleziervaartuigen in de 17de en 18de eeuw

*Jachten, sloepen en schuiten, deel 2*

*Na in het vorige nummer het pleziervaartuig in de 17de en 18de eeuw – jachten, sloepen en schuiten – meer in het algemeen behandeld te hebben wordt in dit artikel verder ingegaan op de boeier, het meest algemene type plezier-vaaruitg uit die periode.*

---

**Robert Vorstman**

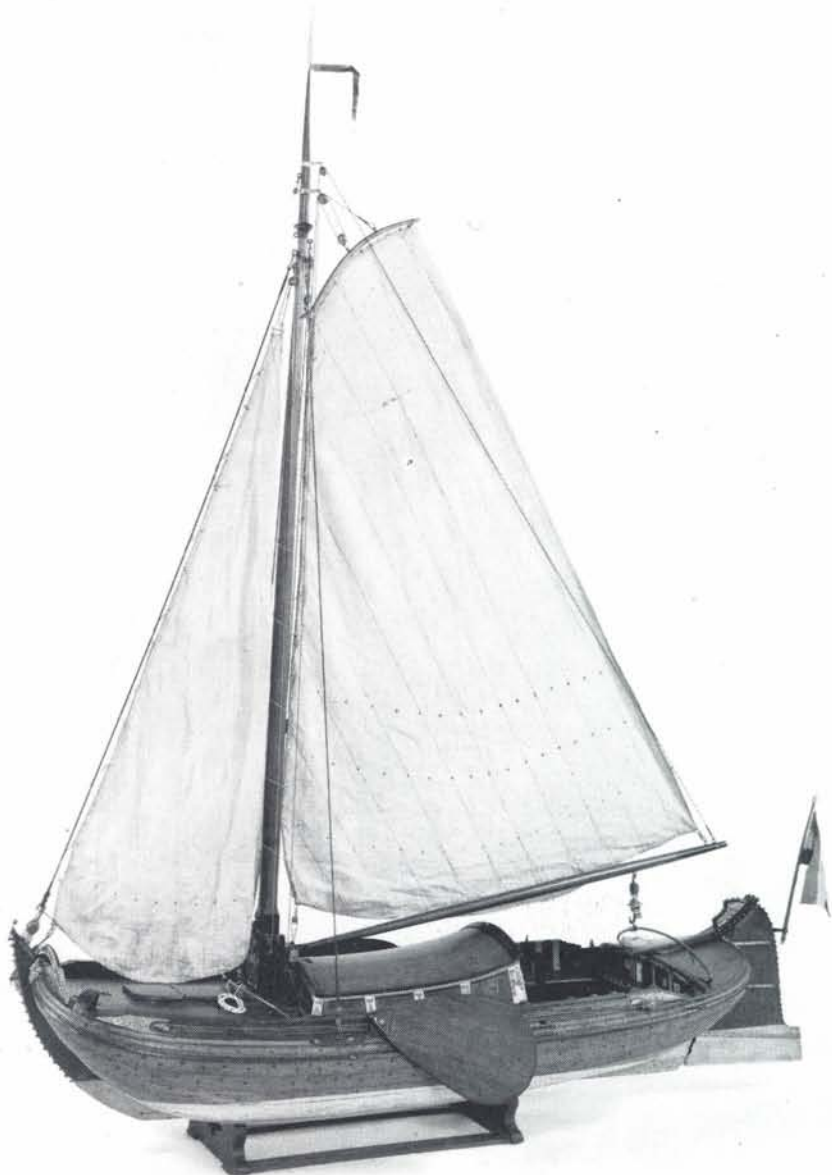
---

Niet minder belangrijk dan voorgaand schilderij is een model in de verzameling van het Rijksmuseum Nederlands Scheepvaart Museum te Amsterdam. De romp van dit gladboordige, eikehouten sloopje, dat gewoonlijk in het vierde kwart van de 17de eeuw wordt gedateerd, is uit acht gangen opgebouwd. Het heeft een laag liggende roef zonder zijwaringen. De kap vormt namelijk met de gangboorden een licht gebogen vlak, dat naar achteren toe een oplappende welving vertoont en aan de voorzijde door een boogvormig schot wordt gemarkeerd. De roef ontvangt haar licht via een lantaarn in de kap en ronde raampjes terzijde van de roefdeuren. Het achteronder wordt verlicht door poortjes in de romp. Omdat er in het voorschot van de roef geen deuren zitten, kan men het vooronder alleen via het luik in het voordek bereiken. Op het hoge, smalle roer prijkt een roerkop, die de mythologische god van de handel Mercurius voorstelt. Terzijde van de stuurstoel zijn als afsluiting van de zetboeïsel engelenkopjes aangebracht. Kluisborden en beretanden zijn uit één stuk hout gesneden en stellen stroomgoden, respectievelijk hermen voor. Stootklossen en strijklampen voor de

zwaarden ontbreken. Onder de mastwortel aan de top van de mast zijn een prinsenvimpel en een blauwe vlag met het monogram sw gehesen. Niet onvermeld mag blijven dat de voet van de overloop voor de schoot van het grootzeil op het berghout is bevestigd. Deze

bevestigingswijze zien we ook toegepast bij een boeier op het welbekende schilderij van Abraham Storck, dat het spiegelgevecht ter ere van tsaar Peter de Grote in 1697 uitbeeldt.

Het geringe aantal bronnen uit de 17de eeuw dat bewaard is gebleven, staat in



*Model van een Zaanse boeier.*

schril contrast tot het grote aanbod aan informatie uit de 18de eeuw. Allereerst zijn er een aantal belangrijke modellen bewaard gebleven, voorts veel picturale bronnen en ten slotte een grote hoeveelheid archivalia. Wat het laatste betreft, doelen wij op een verzameling affiches van scheepsverkoopingen in het Gemeente Archief van Amsterdam. Zij bevatten veel wetenswaardigs betreffende de afmetingen, de tuigages, de inventarissen, de scheepsnamen, de makelaars, de kopers en de verkoopprijzen van de schepen. Aan de hand van deze affiches kunnen wij vaststellen dat van de circa vijfenveertig boeiers die in de periode van 1733 tot 1797 bij openbare veiling werden verkocht, de kleinste boeier een lengte had van 25½ voet over steven, een breedte van 8½ voet binnen de huid en een holte van 3 voet en 4 duim. De grootste boeier mat 42 voet over steven, bij een breedte van circa 13 voet over de berghouten. Het merendeel van deze schepen was met drie tuigen uitgerust, dat wil zeggen een middenzeil en een stormzeil met de daarbij behorende fokken en kluivers. De affiches leveren de volgende reeks scheepsnamen op: *Mercurius*, 1734; *Nepthunis*, 1734; *Jonker*, 1745; *De Segeninge Jacobs*, 1750; *De Snelheydt*, 1751; *De Jonker* 1754; *De Vryheid*, 1754; *'t Fortuyn*, 1767; *De Europa*, 1772; *De Minerva*, 1775; *De Vreedde*, 1775; *De Josua*, 1775; *Le Dauphin*, 1776; *De Nepthunis*, 1777; *De Phenix*, 1778; *De Unie*, 1785; en *De Valk*, 1795.

Zoals gezegd informeren de verkoopaffiches ons ook over de prijzen van de schepen. Alhoewel de bedragen moeilijk zijn in te schatten, lijkt het ons toch zinvol te vermelden dat de bedragen die men voor tweedehands boeiers betaalde, varieerden van f 126,- voor een kleine boeier van 31¼ voet lengte tot f 1650,- voor een boeier van 39 voet. Het laatstgenoemde vaartuig, dat in 1741 op stapel was gezet en in 1749 werd verkocht, was volgens de bekendmaking: „een capitaale en daar voor bekend extra fraaye als ook hartzeylende boeyer [...] lang over steeven 39 voet, wyt binnen zyn huid 11 voet 5 duym, hol in 't ruym op zyn uytwatering 4 voet 4½ duym. Alles Amsterdammer voeten. Is



*Model van een boeier.*

van binnen voorzien van diverse commoditeyten, zynde 't selve van binnen zeer uytvoerig gemaakt, zoo van timmeragie, beeldwerk en verder zoo als 't door de gegadingdens kan besigtigt werden”.

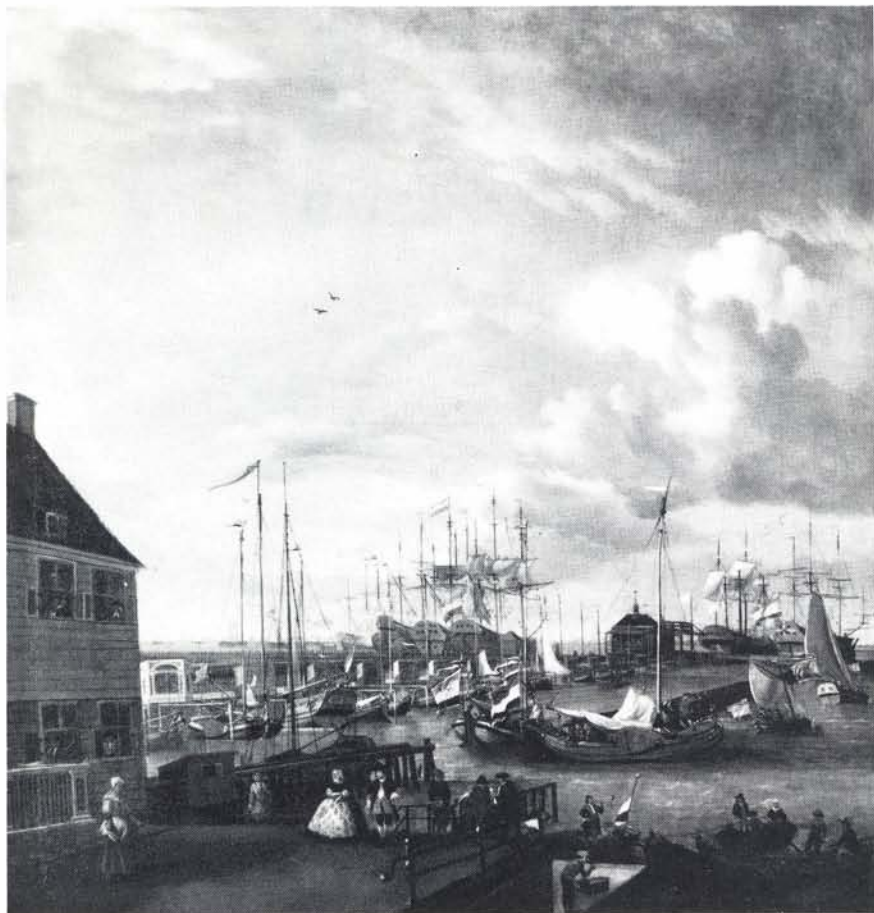
In 1767 haalde „een extra ongemeen fraaye en hartzeylende boeyer” van 37 voet het bedrag van f 1020,-, een bedrag dat door de verkoper kennelijk te laag werd bevonden, want het vaartuig werd op de veiling opgehouden. Informatiever wellicht dan de hiervoor vermelde bedragen zijn de verkoopprijzen van twee boeiers, beide 36 voet lang, die in 1733 werden verkocht. Een van deze twee scheepjes was „een nieuw en weergaloos hartzeylende boeyer lang over steeven 36 voet, wyt op de buytenkant van syn boeysels circa 12 voet”. Dit scheepje werd op de veiling voor f 950,- verkocht. Het andere was een spiksplinternieuw schip, waarvan de bouw voor f 1650,- door de scheepstimmerman was aangenomen.

Om de lezer een indruk te geven van wat er al zo in de koopsom was inbegrepen, laten wij hieronder een fragment volgen uit de verklaring die „Dirk Doesburgh mr. scheepstimmerman woonende op den buyten Amstel” op 26 mei 1733 ten overstaan van notaris Jan de Vicq junior aflegde. Daarin verklaarde hij geleverd te hebben: „een roer en helmstok, twee

swaarden, een mast met zijn gewicht, het lopende en staande touwerk, alle met beslaagen blokken na behooren, een boegspriet met sijn beugel, binnen in de roeff voetleuningen en drie losse banken, twee uijtgewerkte deuren met tralien voorsien, voorders in de stuurstoel met voetleuningen en banken, twee spiegeldeuren voor de zijlkooij, twee gesneden kluisen en beretanden, een betingbalk, een schilt voor de mast, in de roeff een stuk tegen het waterbord, de deuren voor de roeff en het leijstje voor de roeff, twee kardoesen op de seijde van de deuren, het leijstje voor de seijlkooij, twee poortjes, twee sonneblommeties, een losse gesneede klik en een Jonas aan de helmstok, een gesneede vlaggestok, een kloot en tuygh van 2½ voet op de vlaggestok, een tuugh van vier voet op de mast, een geusstok met zijn kloot, een seijl en fok, een feijne catoene vlagh, langh vier en een halff ell breed, een wimpel langh 6 ell, een geus langh 1½ el, en breed 1 el, een vleugel op de mast, een vleugel van agteren, een boom van 28 voet, 1 haak van 18 voeten, een dito van veertien voeten, ses beugels, een beslage puts, een hoosvat, en een gieter”.

Uit een drietal bewaard gebleven taxatielijsten uit 1719, 1720 en 1721 blijkt dat de boeier in het eerste kwart van de 18de eeuw het meest algemene pleziervaartuig was. Op die lijsten, die jaarlijks





door de overlieden van de Oude Jachthaven ten behoeve van de inning van de wettelijk verplichte belasting op schepen werden opgesteld, werden niet alleen de namen van al diegenen die in de Oude Jachthaven een ligplaats hadden vermeld, maar ook het type vaartuig dat men in eigendom had, de geschatte waarde van het vaartuig en het percentage waarvoor men werd aangeslagen. Een eenvoudige optelsom van alle scheepstypen leert dat tweederde van alle schepen in de Oude Jachthaven van het type boeier was.

Het is voornamelijk dit type vaartuig dat wij vinden afgebeeld op een schilderij van de Oude Jachthaven uit omstreeks 1725. De anonieme schilder gunt ons een blik in de haven vanaf de steiger voor de Oude Stadsherberg. Rechtsachter dit gebouw zien wij de lange steiger aan de westzijde van de haven, waaraan met uitzondering van een groot spiegelpaviljoenjacht een groot aantal scheepjes ligt afgemeerd dat een rond achter-schip heeft. Meer nog dan deze scheep-

jes interesseren ons de twee boeiers die tegen de remming aan de ingang van de haven liggen. Beide scheepjes verschillen qua bouwwijze nogal van elkaar: het linker is gladboordig gebouwd, het rechter overnaads. Ook de roerbladen verschillen onderling, want eerstgenoemde boeier heeft een smal, laatstgenoemde boeier een breed roer. Wellicht mogen wij in beide vaartuigjes representanten zien van twee lokale bouwwijzen, waarvan de gladboordige naar Amsterdam, de overnaadse naar Zaandam en omgeving verwijst. Helaas staan ons geen bronnen ter beschikking waaruit wij met zekerheid zouden kunnen opmaken dat men te Amsterdam gladboordig bouwde. Noch de notariële verklaring van de hiervoor genoemde Dirk Doesburgh, noch een bestek van de Amsterdamse particuliere scheepsbouwer Jacob Vlamingh geeft enige aanwijzing daarvoor. Wat de overnaadse wijze van beplanken aangaat, hebben wij meer houvast. Op een tekening van de Amsterdamse kunstenaar Hendrik Rietschoof, voorstel-

*Een Amsterdamse en een Zaanse boeier aan de ingang van de Oude Jachthaven.*

lende een aantal overnaadse boeiers die voor anker liggen, komt de volgende aantekening voor: „Een Sardammer boeier en watermoolen te Zeeburg”. Een aantekening van gelijke strekking komt voor op een tekening van J. C. Greive. Daarop noteerde de kunstenaar: „Stavo Zaanl. boeyer v/d Heer Eysinga geteekend te Wartena 10 Aug 81”. Deze boeier kon men in het begin van deze eeuw nog op de Nederlandse wateren zien varen. Helaas besloot de eigenaar in 1923 het schip te slopen!

Een bijzonder fraai model van een dergelijke Zaanse boeier valt in het Rijksmuseum Nederlands Scheepvaart Museum te Amsterdam te bewonderen. Het scheepje moet op grond van de stijl van diverse versieringsmotieven aan het einde van het vierde kwart van de 18de eeuw zijn gebouwd. Deze versiering is namelijk uitgevoerd in de zogenaamde Lodewijk XVI-stijl, die een voorkeur had voor klassieke versieringsmotieven, zoals guirlandes, rozetten, strikjes en architecturale vormen, waaronder pilasters en entablementen. Het op spanten gebouwde model heeft een romp die uit zes gangen is opgebouwd. Hiervan zijn de twee in het vlak liggende gangen glad aangebracht, de vier daarboven echter overnaads, met uitzondering van de derde gang die in de zijden glad, maar in de boegen overnaads is gelegd. Opvallend fraai zijn de boegen van het vaartuig. Opgemerkt dient te worden dat de ramen van de roef niet rond of ovaal, maar trapeziumvormig zijn. In het inwendige van de roef bevinden zich banken met tegen het achterschot twee klappkooien en twee kasten. Tegen het voorschot is een stookplaat met een vuurkorf. De mantel ervan is gemarmerd en de boezem versierd met een geschilderde, maar niet identificeerbare voorstelling. Het plafond is blauw en in het midden geornamenteerd met een vergulde rozet te midden van bladranken. Zowel aan stuurboords- als aan bakboordszijde van het voorschot geven deurtjes met ruiten erin toegang tot het vooronder. Daarin bevinden zich in de neus een stookplaats, alsmede twee kooien die



