

TEKST: W. VAN
ZIJDERVELD

Sierlijk en robuust, een blank eiken of witgelakte houten romp met zoetvloeiende, ronde lijnen en met veel zeil, dat is een boeier! Welke rechtgeaarde schepenliefhebber wordt dan ook niet enthousiast als hij bij een stevige bries een zeilende boeier ziet? Het type boeier dat wij nu nog tegenkomen, de Friese boeier, is de laatste telg uit een uitgebreide boeierfamilie. Over deze familie gaat het hier. Geput is uit eigen waarneming en vele bronnen, die lang niet allemaal hetzelfde verhaal vertellen. Soms bevat een publikatie zelfs intern tegenstrijdigheden. Getracht is nu een zo korte, waarheidsgetrouw mogelijke historie te krijgen.

DE NAAM

„Boeier” is ongetwijfeld afgeleid van het middeleeuwse woord „boeyen” dat „ophoging van het scheepsboord” betekent⁷. Met andere woorden, boeiers waren schepen waar de holte en/of verschansing hoger was/waren dan in die tijd gebruikelijk. De naam boeier is al oud en bestond reeds in de eerste helft van de 15e eeuw⁴ en werd gebruikt voor een bepaald type vrachtschip. Dit was lang voordat boeiers speciaal voor het spelevaren werden gebouwd.

ZEEGAANDE BOEIERS

Boeiers waren oorspronkelijk grotere, zeeгаande kromstevens, die werden gebruikt voor de kustvaart. Ze kwamen zowel in Friesland als in Holland en Zeeland voor⁴ en bleven tot aan het einde van de 17e eeuw in gebruik.^{3,9} Alleen op de route Amsterdam-Rouaan bleef de zeewaardige boeier langer varen en wel zeker tot in de laatste jaren van de 18e eeuw. De schepen die voor de kustvaart werden gebruikt, waren in onze begrippen nog tamelijk klein. Dat kwam omdat havensteden vaak diep in het land lagen en de hoeveelheden die werden vervoerd, waren geringer. Uit de naam boeier mag men afleiden dat de zeeгаande boeiers ontstaan zijn uit minder zeewaardige schepen of mischien wel uit binnenvaartschepen. Zeeгаande boeiers werden gebruikt voor de vrachtvaart maar ook voor oorlogsdoeleinden. Ze waren dan voorzien van enkele kanonnen. In de



tweede helft van de 16e eeuw was hun rol als oorlogsschip echter al uitgespeeld. Ze werden toen verdrongen door snellere schepen. Ook hun rompvorm begon toen te wijzigen.

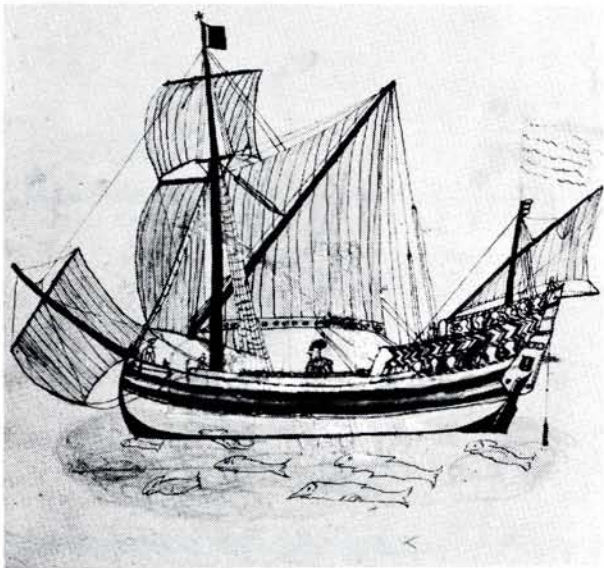
In de 16e eeuw hadden de boeiers een platte spiegel, met of zonder achterkasteel⁴. In de 17e eeuw werd de spiegel echter rond en begon meer op de huidige vorm te lijken. Het achterkasteel verdween toen definitief. Vaak hadden de zeeгаande boeiers twee masten, waarvan de voorste meestal was voorzien van een of twee

razeilen en een sprietzeil. Later werd dit vervangen door een staand gafeilzeil. De achterste mast voerde een latijnzeil of een gaffelzeil.

BINNENVAART BOEIERS

Er waren ook boeierachtige kleine vrachtscheepjes die voor de binnenvaart werden gebruikt. Of deze waren afgeleid van de zeeгаande boeiers of dat het een aparte ontwikkeling was, is niet duidelijk. Hoe dan ook, deze vrachtscheepjes werden echter ook op

Model van de Friese boeier Sperwer, gemaakt door de auteur, aan de hand van eigen opmetingen aan het schip dat ligt opgesteld in het Zuiderzee Museum te Enkhuizen.



Zeegaande boeier, in 1569 getekend in één van de Dordtse keurboeken. De tekenaar is waarschijnlijk de klerk Cornelis Cornelisz. Kloof. De boeier heeft een ronde kop en een rijk versierd achterkasteel met een platte spiegel. Het wapen dat hierop staat is waarschijnlijk dat van Dordrecht. Let op de stagfok die aan de voorstag is vastgebonden om plaats te maken voor de breefok. Kennelijk worden beide zeilen afwisselend gebruikt.

open water gebruikt. Dat was niet zo verwonderlijk, want kust- en binnenvaart waren nauw met elkaar verbonden. Noord Nederland had z'n Wadden en West Nederland had vroeger veel open water, zoals meren en zearmen, die de binnenvaartschepen veelal moesten oversteken om weer in beschut water terecht te komen. Echte binnenschepen waren daarvoor niet geschikt.

Met de kleine boeiertjes werden ook zeereizen gemaakt.⁹ De scheiding tussen binnenvaart en zeegaande boeiers was daarom waarschijnlijk niet scherp te trekken. Zeer waarschijnlijk hadden alle binnenvaartboeiers slechts één mast. Dit zal, behalve verschil in lengte en holte, ook een verschil geweest zijn waaraan men binnen- en kustvaartboeiers kon herkennen. Misschien was het wel het belangrijkste herkenningpunt. Het is niet te verwonderen dat voor hetzelfde type schip de benaming boeier daarom zowel voor de kustvaartboeiers als voor de binnenvaartboeiers werd gebruikt. Boeiers die zowel voor zee(kust-)vaart als voor de vaart op ondiepe rivieren werden gebruikt, schenen op zee toch niet goed te voldoen. In 1681 schrijft W. A. Winschoten tenminste in zijn boek „Seeman”: „Een boeier is een Seeknoeier”.⁶

In de 17e eeuw, toen de zeegaande boeier steeds meer werd verdrongen door smakken, galjoten en koffen, werd „boeier” steeds meer een soortnaam voor kleine, rondgebouwde zeilvaartuigen.⁹

De binnenvaartboeiers werden gebruikt voor vrachtvervoer in de wilde vaart en in de beurtvaart (de zogenaamde veren). Tot ver in de 19e

eeuw werden houten boeiers nog als vrachtscheepje gebouwd. Pas in de late tweede helft van de 16e eeuw werden zwaarden in de Nederlanden toegepast.^{1,2} Men mag aannemen dat zwaarden toen ook op boeiers werden gebruikt. Volgens Van Yk waren in het laatste decennium van de 17e eeuw nog enkele zeegaande „vierkante boeiers” met zwaarden uitgerust.¹⁰

KOOPMANSBOEIERS

Bij de binnenvaartboeiers die voor vrachtvervoer werden gebruikt, was het laadvermogen belangrijker dan de snelheid. In de kleine scheepjes, die de boeiers toch waren, moest men woekeren met de ruimte. De echte vrachtboeiers waren daarom nogal hoekig en vol, wat de zeileigenschappen en de snelheid niet ten goede kwam. Het waren relatief trage scheepjes.

Kooplui hadden echter wat meer haast. „Tijd is geld” gold toen ook al. Zo snel mogelijk wilden ze met hun koopwaar op de markt of bij hun klanten en leveranciers zijn. Ook rivaliteit, in de trant van „Ik kan harder dan jij,” zal zeker een woordje hebben meegesproken. Op het snelle traject Amsterdam-Zaanstreek was het zelfs een sport geworden om sneller te varen dan je collega-koopman. Over het algemeen zullen ze niet veel vracht bij zich hebben gehad en was de behoefte aan een vrachtruim niet groot of zelfs afwezig. Deze groep gebruikers ging daarom andere eisen stellen aan de boeier en zo ontstond in het midden van de tweede helft van de 17e eeuw een type boeier dat fijnere, sierlijker lijnen had en beter en sneller zeilde dan de vrachtboeier. Ter onderscheiding van de wat bonkiger vrachtboeiers werden ze jachtboeiers genoemd. Toen de vrachtboeiers verdwenen, werden de jachtboeiers kortweg met boeier aangeduid.

JACHTBOEIERS

De koopmansboeier (jachtboeiers dus) en ongetwijfeld ook de vrachtboeiers, zullen wel eens voor het

spelevaren, de pleziervaart zijn gebruikt.

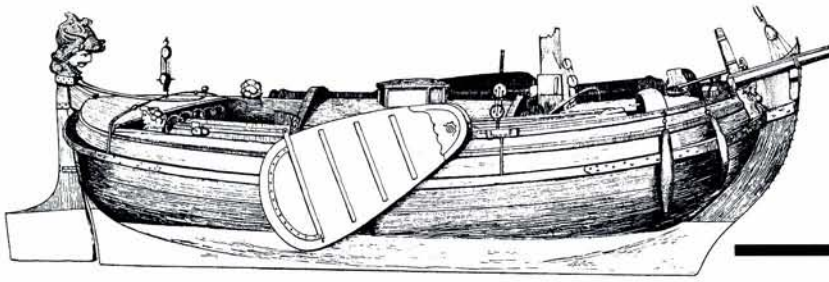
De jachtboeiers, die speciaal waren gebouwd voor het spelevaren, kwamen pas in de tweede helft van de 17e eeuw in zwang en werden in de 18e eeuw zelfs zeer populair. Zo bestond in het eerste kwart van de 18e eeuw de jachtvloot van Amsterdam al voor 60 à 70 procent uit boeiers.⁸ Het waren prettige scheepjes, wat wel blijkt uit het feit dat ze na de 18e eeuw bijna niet zijn gewijzigd.

Veelal zullen het in het begin scheepjes zijn geweest die nauwelijks afwijken van de kleinere boeiers die voor vracht- en veerdiensten werden gebruikt of waarmee kooplui naar de marktplaatsen voeren. Wat de vorm betreft waren de verschillen tussen koopmans- en plezierboeiers (dus tussen de jachtboeiers onderling) vaak zeer klein of in het geheel niet aanwezig. De plezierboeiers waren alleen wat luxer uitgevoerd en met (meer) houtsnijwerk en kleuren verfraaid. De verschillen tussen jachtboeiers en vrachtboeiers uit een zelfde periode waren vaak wat groter, maar soms ook bijna niet aanwezig.

Een aardig voorbeeld hiervan is de nu nog varende, 6,20 m lange *Lytse Bever*. Deze is in 1820 gebouwd als beurtschip en daarna omgebouwd tot jacht. Haar afkomst ziet men er niet meer aan af! Boeiers die voorzien waren van een smal roer met een gebeeldhouwde kop erop, werden ook wel kopjachten genoemd. De kop was vaak een gehelmde mannenkop of een Mercuriuskop.

DE ROMPVORM

Boeiers waren/zijn schepen die tot de kromstevenfamilie behoren. Ze hadden/hebben een geringe diepgang, een grote breedte, een brede, weinig getilde bodem, een naar binnen vallend boeisel, een overal gebogen romp („nergens stilstaand”) met bolle stevens, meestal een zwaar berghout, brede zijzwaarden en één mast. Ze hadden in de midscheeps een ruim of een kajuit en achter een kuip. Naast en voor de kajuit bevond zich een dek. Hun mast was vrij hoog



Romp van een boerjacht (kopjacht) uit de 17e eeuw. Tekening van Pieter Pouwels, gepubliceerd in *De Modelbouwer 1941 en Oude Zeilschepen en hun Modellen*, beide door E. W. Petrejus.

en het zeiloppervlak vrij groot. Zoals we gezien hebben weken de zeegaande boeiers op sommige punten af van deze beschrijving. Door bewaard gebleven modellen, tekeningen en beschrijvingen kunnen we ons enigszins een beeld vormen hoe de boeiers er hebben uitgezien. Deze bronnen beslaan een tijdsbestek van enkele eeuwen en zijn te weinig in aantal en te globaal om een volledig beeld te

krijgen van de details, enkele uitzonderingen daargelaten. Dit geldt met name voor de vorm en kenmerken per streek, stad of bouwer.

De verscheidenheid aan vormen was enorm. Zeegaande boeiers met platte spiegel en met of zonder achterkasteel, boeiers met veel of weinig zeeg, sterk of helemaal niet gepiekte vorm, enz., geven al aan dat men niet van „de” boeievorm kan spreken. De vorm blijkt sterk bepaald te zijn door:

- * bouwjaar
- * streek waar gebouwd
- * scheepsbouwer
- * vaargebied
- * doel van het schip of soort vracht
- * eisen opdrachtgever.

Aanvankelijk bouwde men schepen, dus ook boeiers, overnaads. Pas in 1459 werd in Zeeland voor het eerst de karveelbouw toegepast.⁴ Een jaar later, in 1460, begon men ook in Hoorn voor smakken en boeiers de karveelbouw toe te passen.⁶

Slechts langzaam evolueerde de rompvorm van de vrij hoekige vorm (hoekig voor- en achterschip en scherpe kimmen) tot de meer elegante huidige vorm.

In de tweede helft van de 17de eeuw waren de voor- en achtereinden veelal nog flauw gepiekt. In het eind van de 17e eeuw, begin 18e eeuw, werden de jachtboeiers echter ronder en sierlijker. Het voorschip werd voller en het achterschip scherper en meer ge-

veegd.⁵ Deze sierlijkheid en rondere vormen waren echter wel duurder, maar dat had men er wel voor over.

Boeiers bereiken hun grootste breedte meestal ongeveer bij de mast, op 30 à 40 % van hun lengte en worden dan naar achter toe iets smaller, maar niet veel.

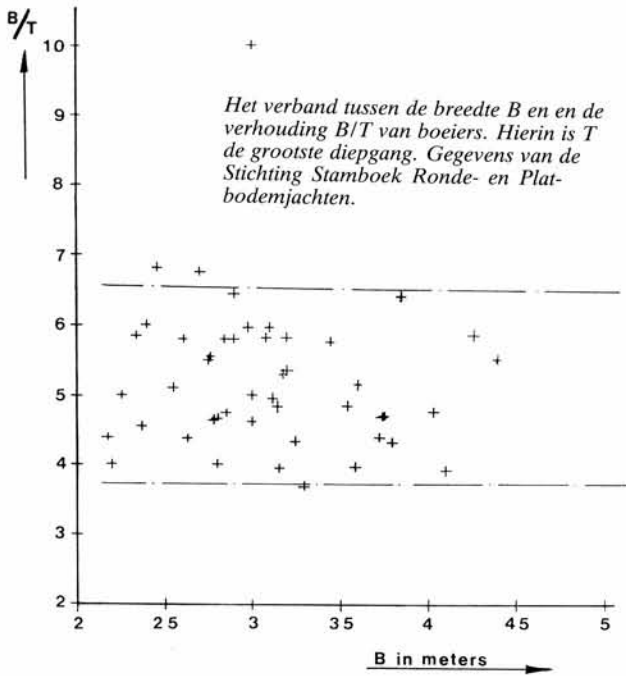
De boegen, dat zijn de huidplanken aan de einden, stonden aanvankelijk onder een hoek, kleiner dan 90 graden, op de steven. Deze hoek werd bij sommige typen steeds steiler. In het begin van de 18e eeuw stonden de boegen bij o.a. de Zaanse, Dordtse en Leidse boeier vaak haaks op de steven. In de kop stonden ze zelfs onder een nog grotere hoek en vielen dus weer naar binnen. Zo'n anderhalve eeuw later, dus in de tweede helft van de 19e eeuw, werden bij de Friese boeier de boegen pas haaks (en niet verder) op de steven gezet.

AFMETINGEN

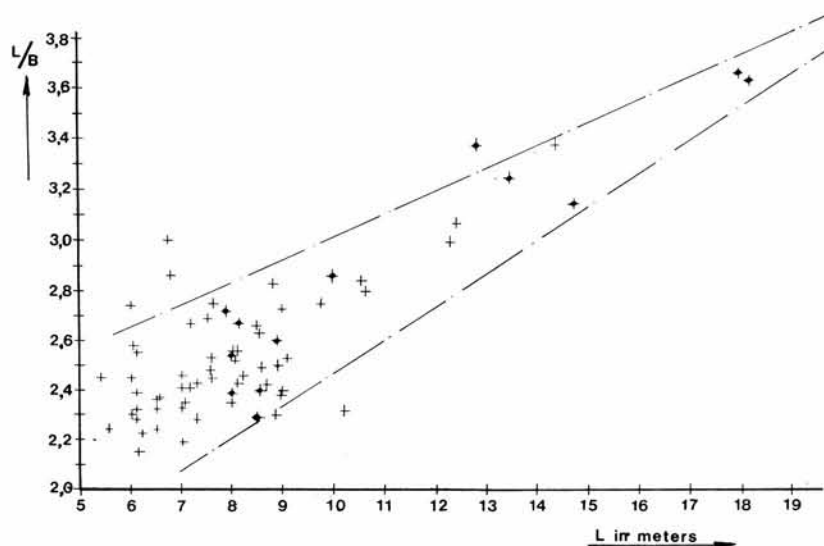
De lengte van de boeiers varieerde in de 17e eeuw van zeven tot twaalf meter. In later eeuwen zijn deze grenzen iets verruimd. Boeiers waren en zijn korte, brede schepen. De verhouding tussen de lengte over de stevens (L) en de grootste breedte (B) over de strijklampen, neemt toe bij groter wordende lengte. Dit is duidelijk te zien op bijgaande grafiek. Uit de andere grafiek blijkt dat de verhouding tussen de breedte en de diepgang ligt tussen ca. 3,8 en 6,5. Hierbij maakt het niet uit hoe groot de breedte is. Deze verhoudingen zijn gebaseerd op gegevens van de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodempjachten, aangevuld met gegevens van boeiers die gebouwd zijn door E. H. en A. van der Zee.⁴ De holte is circa de halve breedte maar varieerde sterk per vaargebied en doel.

TUIGAGE

De ontwikkeling van de tuigagehoofdvormen der boeiers is in grote lijnen zoals hieronder beschreven, waarbij er natuurlijk veel variaties zijn geweest.



Het verband tussen de lengte over de stevens (L) en L/B bij boeiers. Hierbij is B de grootste breedte over de strijklampen. De kruisjes zijn boeiers die staan ingeschreven bij de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodempjachten. De van een punt voorziene kruisjes zijn van E. H. en A. van der Zee.⁴





De typische kop van een Friese boeier (links). Foto Theo Kampa. Rechts een detail van een schilderij met een boeier met hoog bezaantuig en gestreken voorzeil. (NHSM Inv. A. 5203(2)).

De eerste boeiers hadden een sprietzeil, dat ook wel smakzeil werd genoemd. Het zeil kon niet worden afgenomen. Als het niet werd gebruikt, werd het met een lijn opgegeid tegen mast en spriet. Een nadeel van het spriettuig was dat in zwaar weer de spriet, door haar onhandelbaarheid, een gevaarlijk onderdeel was.

In het begin van de 17e eeuw kwam naast het sprietzeil het staande gaffeltuig in gebruik. Dit bestond uit een lange gaffel, die tegen de mast steunde en in het midden was opgehangen. Ook hier was het zeil vastgemaakt aan

de gaffel en als er niet werd gezeild bleef het daaraan hangen. Dit zeil was gemakkelijker te hanteren dan de zware, onhandelbare spriet.

Het gaffeltuig werd vaak gecombineerd met een marszeil. Zo'n marszeil was onder andere ook gebruikelijk bij de Statenjachten en bij de kustboeiers. Een model van een Zaanse boeier in het Nederlands Scheepvaart Museum te Amsterdam, uit het midden van de 18e eeuw, toont dat dit marszeil, samen met een staand gaffeltuig, toen nog werd gebruikt.

In de eerste helft van de 17e eeuw komt dan het beter te hanteren bezaantuig. Dit had een hoger geplaatste korte en rechte gaffel, terwijl een giek werd gebruikt om de onderste zeilpunten op afstand te houden. Het zeil had een losse broek, het was dus niet vastgemaakt aan de giek.^{10,3}

Marszeilen werden toen niet meer toegepast. Eveneens in het begin van de 17e eeuw verscheen het bezaanzeil met een zeer korte, rechte gaffel, hoog in de mast.¹ Het is echter niet zeker of dit zeil ook op boeiers werd



gebruikt. Wel gebeurde dit zeker op speeljachten met twee masten.

Op het eind van de 17e, begin 18e eeuw, dus rond 1700, werd de gaffel langer en naast de rechte gaffel ontstond nu de duurdere gebogen gaffel. Het is de enige die nu nog op boeiers wordt gebruikt. De andere twee soorten verdwenen geleidelijk in de 18e eeuw, alhoewel vrachtboeiers ze, door de lagere prijs, nog langer bleven gebruiken. In de 18e eeuw kwamen gaffel- en bezaanzeil naast elkaar voor en in mindere mate het sprietzeil. Uiteindelijk kwam in het begin van de 19e eeuw het bezaanzeil als winnaar uit de bus.^{3,5}

Incidenteel werd op jachtboeiers ook wel een gaffeltopzeil gevoerd, zoals bijvoorbeeld de beroemde boeier *Sperwer* (nu in het Zuiderzee Museum) bij wedstrijden wel deed. Stagfok, en veelal een kluiver, zijn altijd aanwezig geweest. Bij de eerste zeegaande boeiers werd ook wel een breekfok en/of blinde toegepast.

Een botteloef was in de eerste helft van de 19e eeuw zeker nog geen vast uitrustingsstuk, dit in tegenstelling tot een kluiver.³ De mast stond bij de eerste boeiers voorover, maar werd nadien vertikaal of achterover gezet. Tegenwoordig staat de mast altijd iets achterover, zij het niet meer zoveel als vroeger.

VERSCHILLEN PER STREEK

Boeiers werden op veel plaatsen in het noordoosten en het westen van ons land gebouwd. Het water waarop en de omstandigheden waaronder de boeiers moesten varen, verschilden van streek tot streek. De factoren bepaalden voor een groot deel de karakteristieke scheepsvormen. Ook de bouwwijzen waren per streek verschillend. Bovendien had elke scheepsbouwer zo zijn eigen ontwerp. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er geen strakke indeling van de verschillende typen boeiers kon worden gegeven. Er werd daarom een grove indeling gebruikt die aangaf uit welke streek het type afkomstig was. Zo sprak men van o.a. Friese, Zaanse,

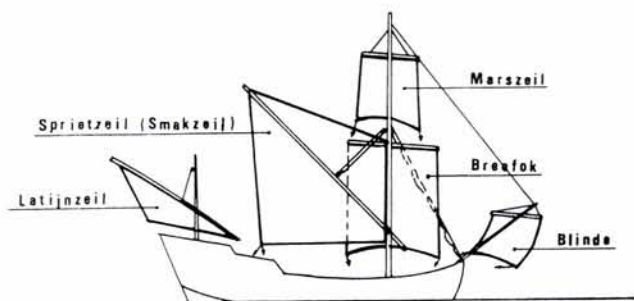


Noord-Hollandse, Zuid-Hollandse en Zeeuwse boeiers. Soms werd alleen de bouwplaats als type-aanduiding gebruikt. Zo werd het Noord-Hollandse type ook wel gedeeltelijk onderverdeeld in Amsterdamse, Zaanlandse, Alkmaarder en Enkhuizer boeiers.

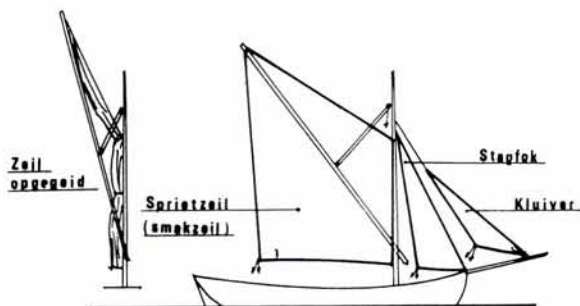
In Zuid-Holland kende men ook de Dordtse en de Leidse of Rijnlandse boeier en in Friesland o.a. de Sneker en Jouter boeier. Van de Zeeuwse boeier is geen onderverdeling bekend. Soms werd deze in een adem genoemd met de Dordtse boeier.

Zo'n indeling kon alleen maar heel globaal zijn en grote en kleine afwijkingen kwamen ongetwijfeld veel voor. Hierdoor konden sommige boeiers uit verschillende streken toch veel op elkaar lijken. In de loop der tijd vond er ook een ontwikkeling plaats waardoor bepaalde kenmerken van een type zich wijzigden. Bovendien vond indeling, liever gezegd naamgeving, van een boeier vaak alleen plaats op grond van opvallende kenmerken. Het *kopjacht* is hiervan een sprekend voorbeeld. De conclusie is dan ook dat als het boeiertype niet

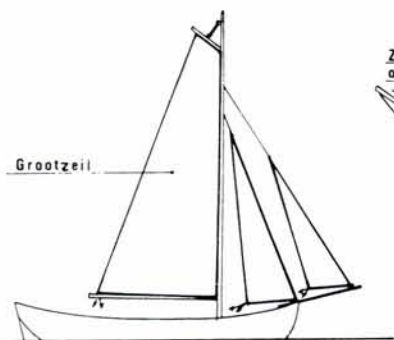
De boeier door de eeuwen heen



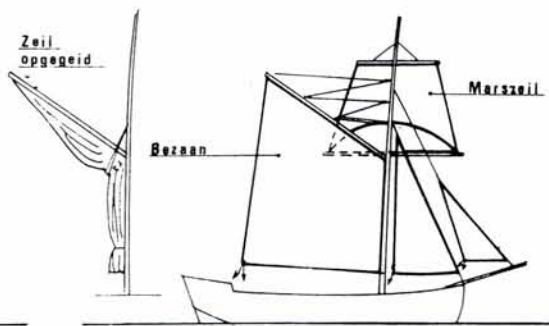
Zeegaande boeier, 16^e eeuw



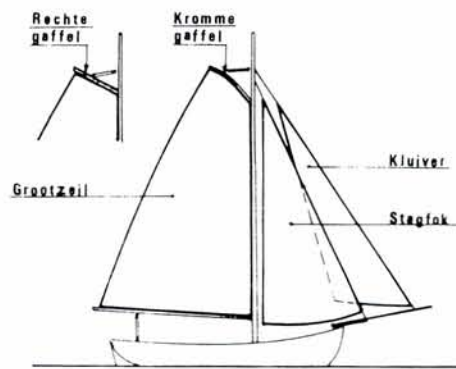
Spriettuig (Smaktuig)



Hoog bezaantuig



Bezaantuig lange rechte gaffel



Bezaantuig korte gaffel

Hoofdvormen van de tuigage die op boeiers werd toegepast. Uiteraard is dit een grove indeling. Variaties en mengvormen kwamen veel voor.

bekend is, het maar weinig voor zal komen dat het van een afbeelding of een model met zekerheid kan worden bepaald.

Generaliserend kan worden gezegd dat de Dordtse en de Zeeuwse boeiers een grotere zeeg hadden (vooral achter) dan de andere boeiers. De Leidse boeier had echter ook een flinke zeeg, maar voor weer minder. De minste zeeg hadden de Friese boeiers. De Zaanse zat hier tussenin. Waarschijnlijk waren de Dordtse boeiers achter wat minder geveegd en minder gepiekt (of helemaal niet) dan de Zaanlandse, maar hun voorsteven en voorschip waren meer vallend. Dit laatst gold ook voor de Zeeuwse boeiers. De Dordtse en Zeeuwse boeiers waren wat ronder dan de andere typen.

De Amsterdamse boeiers konden overnaads of karveel gebouwd zijn, de Zaanlandse meestal overnaads. De Friese boeier was karveel gebouwd, was platter en minder hoog opgeboeid dan de meeste typen uit West Nederland. Hij was minder zeewaardig en

kennelijk ontworpen voor ondieper en minder ruw water. Het roer stond vrij recht, terwijl dit bij de boeiers uit Holland en Zeeland tamelijk schuin stond.

Bovenstaande kenmerken kwamen voor in het midden van de 18e eeuw en zijn later in grote lijnen zo gebleven. Als u zichzelf wilt overtuigen, moet u maar eens een kijkje gaan nemen in het Nederlands Scheepvaart Museum te Amsterdam waar veel boeiers uit die periode bij elkaar staan opgesteld.

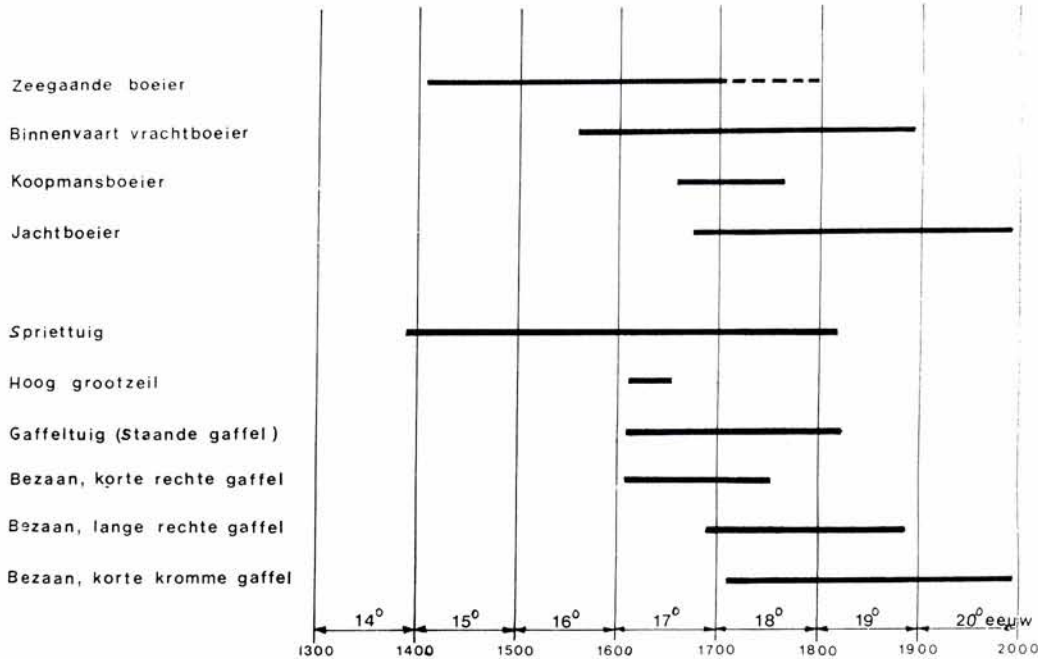
DE FRIESE BOEIER BLIJFT OVER

Tot in de eerste helft van de 19e eeuw werden de verschillende regionale boeiertypen gebouwd. Daarna stierven ze langzaam uit. Alleen de Friese boeier overleefde het en na verloop van tijd werd ze zelfs als standaard beschouwd. Alleen de Friese boeier zou volgens velen een zuiver type zijn,

de sublimage van alle andere typen en het summum van haalbare sierlijkheid en eigenschappen.

In het eind van de 19e en het begin van de 20e eeuw werden ook schepen die op de Friese boeier leken of ervan waren afgeleid, als boeier aangeprezen. Ze deelden zodoende in de vermaardheid die de Friese boeiers toen hadden. Dat ging de puriteinen te ver en in 1915 werd er een commissie benoemd, bestaande uit drie Friese deskundigen, die een aantal regels opstelden waaraan een boeier moest voldoen om boeier te mogen worden genoemd. Zo werd een eeuwenlange ontwikkeling ingevroren. Als men voorgaande boeiers, zoals de Zeeuwse, Dordtse, Zaanlandse, enz. aan deze regels zou toetsen, zouden de meesten hier niet aan voldoen. Het wijde begrip boeier was nu wel erg eng geworden. De tegenwoordige boeiers, rond of gepiekt, zijn nu uitsluitend Friese boeiers.

Bij de invoering van deze kunstmatige definitie mochten veel schepen dan ook niet meer boeier worden ge-



Indicatie (en niet meer!) over het voorkomen van de verschillende soorten boeiers en hun soorten tuigage. Begin en einde zijn geleidelijke overgangen. Het is niet zeker of het hoge grootzeil veelvuldig is toegepast.

Amsterdamse boeier, waarschijnlijk uit de 18e of begin 19e eeuw. Kopie van een tekening die zich bevindt in het Maritiem Museum te Rotterdam. Gepubliceerd in o.a. De Modelbouwer van januari 1941, „Binnenschepen boeiers“ door E. W. Petrejus. De waterlijnen (fig. B1) zijn door Petrejus toegevoegd om de modelbouwers van dienst te zijn.

noemd. Zo ontstonden namen als boeierschuit, boeieraak, boeierjacht, enz. Vaak mooie schepen maar toch geen zuivere Friese boeiers! Momenteel is een soortgelijke discussie over wat wel en wat niet gewijzigd mag worden ook aan de gang bij Lemsteraken. Hoe zal dat aflopen?

MODELBOUW

De boeier is een mooi schip om een model van te maken. Naast het niet geheel waarheidsgetrouwe model van de Sperwer, uitgebracht als bouw-pakket door Billingboats, en een

bouwpakket van een Friese boeier van Sliedrecht Speelgoed BV, zijn in De Modelbouwer de volgende beschrijvingen verschenen:

- Zeer summiere beschrijving en romptekening van een Amsterdamse boeier door E. W. Petrejus (januari 1941). Tekening is ook opgenomen in zijn Oude Zeilschepen en hun Modellen.

- Model van een boeier uit het jaar 1834 door J. C. G. M. Muskens (maart 1951). De tekening is gebaseerd op een plan van J. H. Schalm, aanwezig in het Nederlands Scheepvaart Museum te Amsterdam. Het

tuigplan is erbij verzonnen. Het is beslist niet het tuig van een boeier, maar meer dat van een tjalk.

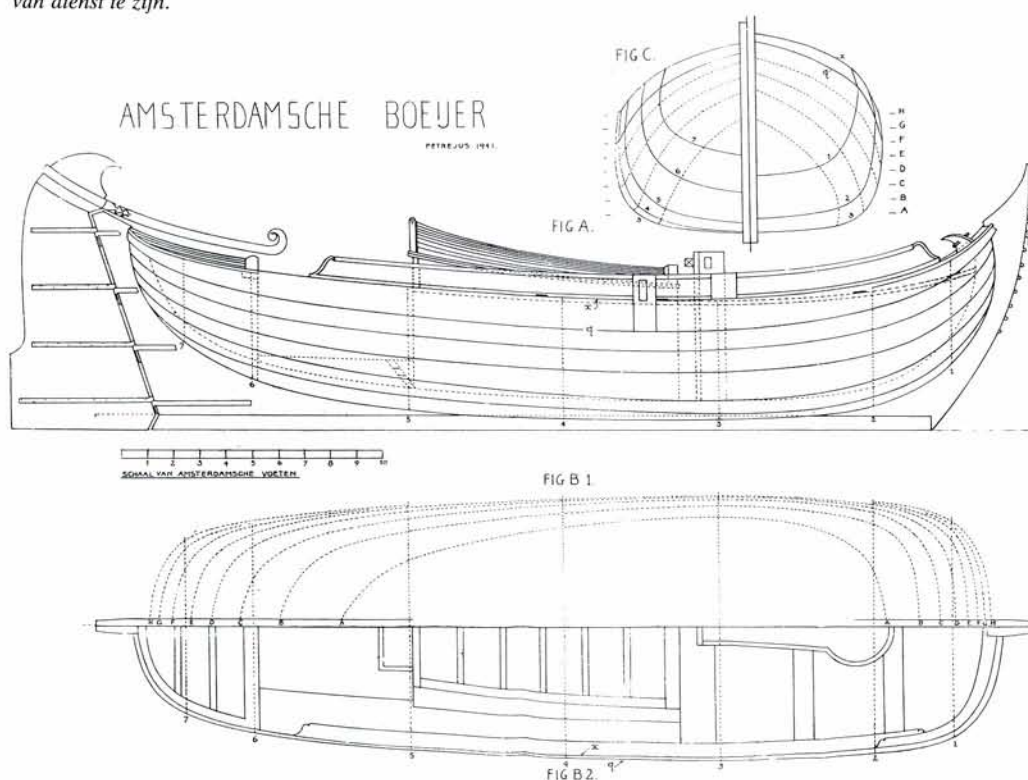
- Boeier (paviljoenjacht) De Waakzaamheid (E. T. Holtrop) door A. van der Starre (sept./okt. 1981)

Het Ned. Scheepvaart Museum te Amsterdam verkoopt vanaf ca. 1968 tekeningen van het aldaar aanwezige model van de Dordtse boeier en sinds enkele jaren zijn in het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen tekeningen te koop van de boeier Sperwer, die daar in de schepenhall ligt te pronken.

Voor modelbouwers wordt de keuze dus gelukkig steeds groter.

TENSLOTTE

In het eind van de 19e eeuw en het begin van de 20e eeuw kwamen scherpe jachten opzetten en verdrongen de boeiers. Gelukkig zijn de boeiers de laatste decennia weer meer populair geworden. Houten boeiers, zowel nieuw gebouwd als zorgvuldig gerestaureerd, blijven voor velen „het einde“. Mooier kan niet! Moge de boeiers en soortgelijke schepen nog lang onze wateren sieren!



Legenda

1. J. van Beylen, Schepen der Nederlanden, P. N. van Kampen en Zoon, Amsterdam, 1970.
2. G. C. E. Crone, Onze schepen in de Gouden Eeuw, P. N. A. Kampen, Amsterdam, 2e druk, 1943.
3. G. C. E. Crone, Nederlandse jachten, Binnenschepen, Visschersvaartuigen en daarmee verwante kleine Zeeschepen 1650-1900, Swets en Zeitlinger, 1926. (Interboek Int. BV, Schiedam, 1978)
4. Mr. dr. T. Huitema, Ronde- en Platbodendjachten, P. N. van Kampen en Zoon, Amsterdam 1977.
5. E. W. Petrejus, Oude Zeilschepen en hun Modellen, Unieboek NV, Bussum 1971.
6. C. H. M. Philippona, Van Zeilkano tot Oceaanjacht, Nijgh en Van Ditmar, Rotterdam, 1991.
7. J. Verdam, Middel Nederlandsch Handwoordenboek, Martinus Nijhof, 's-Gravenhage, oplage 1981.
8. Drs. R. Vorstman, Pleziervaart in de 17e en 18e eeuw, Spiegel der Zeilvaart, okt. 1982, sept. en okt. 1983.
9. C. J. W. van Waning, Van Vrachtboeier tot Jachtboeier, Spiegel der Zeilvaart, maart 1978.
10. Cornelis van Yk, De Nederlandsche Scheepsbouwkunst open gesteld, Amsterdam, 1697.