

TEKST: W. VAN
ZIJDERVELD

De naam zegt het al. Dit type boeier kwam uit Dordrecht (en omstreken). De boeiers werden in Dordrecht waarschijnlijk gebouwd bij een van de vele werfjes die zich in de nabijheid van de Dom bevonden. Tegenwoordig heet de straat waaraan deze werfjes lagen nog steeds de Hellingen.

Wie de boeiers in Dordt en omstreken bouwden is echter niet bekend, evenmin wanneer de laatste van stapel liepen. De Dordtse boeiers werden later waarschijnlijk ook elders in de regio gebouwd, bijvoorbeeld in de westhoek van de Alblasserwaard.



De hier door de Rotterdamse kunstenaar G. Groenewegen in de 18e eeuw getekende overnaadse boeier is ongetwijfeld een Dordtse boeier, alhoewel ze niet hoog is opgeboeid. De boeier vaart hier naar alle waarschijnlijkheid op de Lek. Links ligt dan Lekkerkerk en rechts zien we de uitwateringsluizen van de Overboezem en het Waardhuis, beide gelegen in Kinderdijk. Bron: Verzameling van 84 Hollandse schepen, G. Groenewegen, 1789.

Van de Dordtse boeiers, eigenlijk van alle overnaadse boeiers, is weinig bekend. Gelukkig zijn er nog twee authentieke modellen. Een bevindt zich in het Nederlands Scheepvaart Museum te Amsterdam en het andere in het Maritiem Museum te Rotterdam. Waarschijnlijk dateren beide schepen uit dezelfde periode, want het Amsterdamse model is gedateerd 1751 en het Rotterdamse 1747. Op het Amsterdamse model bevindt zich boven de roefdeurtjes het rood-witte wapen van Dordrecht. Het Rotterdamse model staat te boek als Zeeuwse of Dordtse boeier. Dit is tekenend voor het feit dat boeiertypen vaak in elkaar overgingen en een scherpe scheiding niet viel te maken.

Maar laten we beide modellen eens aan de hand van de tekeningen met elkaar vergelijken. Hierbij nemen we aan dat de tekening van het Amsterdamse model juist is, alhoewel hierover gereede twijfels bestaan. Hoe de

tekening van het Amsterdamse model tot stand kwam, wordt verderop verteld.

Het Rotterdamse model werd door de auteur opgemeten en in tekening gebracht. In een volgend artikel zal het Rotterdamse model wat meer uitgebreid worden besproken.

Maar nu de vergelijking. We zien dat het Amsterdamse model een meer gedrongen indruk geeft dan het Rotterdamse model. Dit komt door de relatief grotere holte, het vollere voor- en achterschip en de steilere stevens. De ronde, sterk vallende voorstevens van het Rotterdamse model lijkt veel op dat van de Zeeuwse en van de Zaanse boeier in het Amsterdamse museum.

De achterstevens van het Amsterdamse model staat circa 22 graden, die van het Rotterdamse model circa 27 graden schuin. Het roer van het Amsterdamse model is verhoudingsgewijs groter.

Het is niet zeker of de kielbalk horizontaal loopt. Volgens Van den Broek, die het Amsterdamse model in tekening heeft gebracht, is de kiel van het Amsterdamse model bij het roer 15 cm dieper dan voor.² Het Rotterdamse model is niet voorzien van een waterlijn, zodat de ontwerpdiepgang niet eenduidig vastligt. We nemen maar aan dat de kiel horizontaal was, maar zeker is dit niet.

In beide modellen lopen de gangen hoog naar de stevens op. De boegplanken in het Amsterdamse model gaan in het voorschip door de 90 graden heen en het achterdek is rond. Bij het Rotterdamse model staat in het voorschip de boeg precies 90 graden op de steven en het achterdek eindigt spits. Het aantal gangen van de zijhuid is in beide modellen gelijk, namelijk vier.

In beide modellen valt het boeisel sterk naar binnen. Het bestaat uit drie smalle gangen.



Op het doek, getiteld „Gezicht op de Merwede tegenover Papendrecht”, schildert Martinus Schouwman in circa 1800 deze Dordtse boeier. Het schip vertoont opmerkelijk veel overeenkomst met het model van de Dordtse boeier uit het Maritiem Museum te Rotterdam.
Bron: Gemeentelijke Archiefdienst Dordrecht.

De tuigage van beide modellen vertoont veel gelijkenissen. Het Amsterdamse model heeft een korte, rechte gaffel en het Rotterdamse model een kromme. Alleen het Amsterdamse model heeft een kluiverboom met kluiver.

Al met al zijn er volgens de tekeningen toch aardig wat verschillen tussen beide modellen.

De echte Dordtse boeier heeft, door het relatief geringe aantal gangen, een nogal hoekige doorsnede. De zin: „Een Dordtse boeier had de meeste huidplanken en daarmee was dit type het rondste van Nederland” in het boekje „Dichter bij Dordt”⁴, is dan ook ver bezijden de waarheid.

HOE BETROUWBAAR ZIJN DE MODELLEN?

Het karakter van beide modellen is gelijk. Uiteraard zijn er verschillen, want elke bouwer en klant had zo zijn eigen ideeën. Bovendien kunnen het model en het werkelijke schip (zo dat al bestond) verschillend zijn geweest. Het is bekend dat modellen uit de 17e en 18e eeuw soms breder waren dan het werkelijke schip. Het zou echter wel erg toevallig zijn als dit bij beide modellen zo was, dus nemen we maar aan dat dit niet het geval is. Dit blijkt ook wel uit de grafiek van de verhouding tussen L/B en B/T.

Hoe lang de boeiers in werkelijkheid waren? Van den Broek schat dat de Dordtse boeier uit het Amsterdamse Museum 7.60 m lang was tussen de stevens. De modelschaal schatte hij op 1:5. Voor het Rotterdamse model zou deze schaal een lengte van 5.70 m opleveren. Het lijkt waarschijnlijker dat hier de modelschaal ca. 1:8 was, wat een lengte van ca. 9.10 m oplevert. Bij schaal 1:10 zou de lengte 11.40 m zijn, wat te groot lijkt.

Hoe dan ook, omdat beide modellen aardig met elkaar overeenkomen, mogen we aannemen dat in het midden van de 18e eeuw de Dordtse boeier er ongeveer zo uitzag. Dit wordt bevestigd door her en der verspreide afbeeldingen waarop de Dordtse boeier voorkomt.

Het Maritiem Museum te Rotterdam heeft nog een ander model dat te boek staat als Dordtse boeier. Het is een prachtig model en terecht is het opgenomen in de tentoonstelling Goud van Hout (1991). Helaas is het geen authentieke Dordtse boeier. Het model is in 1970 gemaakt door de Duitse modelbouwer H. Bahrs, met als uitgangspunt enkele gegevens uit het Amsterdamse museum. Vorm en details zijn afgeleid van andere modellen en tekeningen.¹ In de tekening van de romp, gemaakt naar het model, is duidelijk te zien dat de boeier

vlakker is en minder holte heeft dan beide oude modellen. Het heeft ook meer gangen en heeft derhalve een

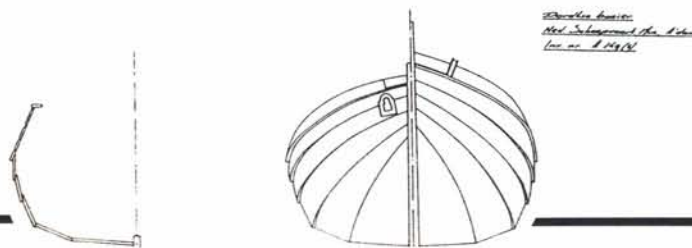
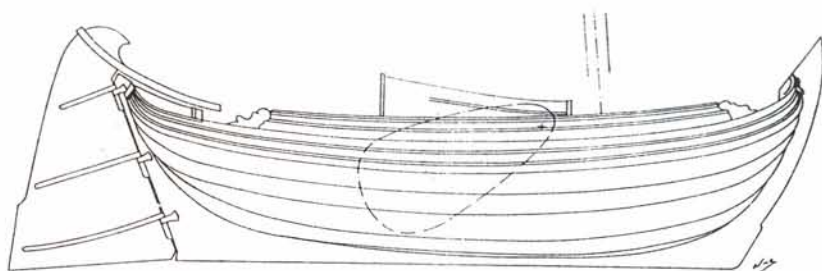
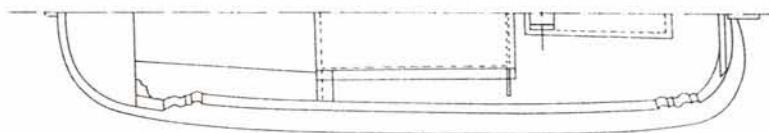


ronder grootspant. Het staat dus niet terecht als Dordtse boeier te boek.

Dit is wel het geval met het contemporaine model dat in het Dordtse Museum Van Gijn aanwezig is, maar daarover later.

DE DORDTSE BOEIER, HET SNELSTE JACHT?

Overal waar in boeken of artikelen de Dordtse boeier wordt genoemd, wordt altijd in een adem vermeld dat dit type het snelste was van de toen-



Tekening van de romp van het model van een Dordtse boeier dat zich bevindt in het Nederlands Scheepvaart Museum te Amsterdam. (Inv.nr. A149(5)). Naar de tekening door J. L. van den Broek.

De Dordtse boeier

malige Nederlandse schepen of jachten. Altijd baseert men zich dan op een uitspraak uit 1838 van de bekende 19e-eeuwse promotor van een betere rompvorm, F. N. van Loon.⁷

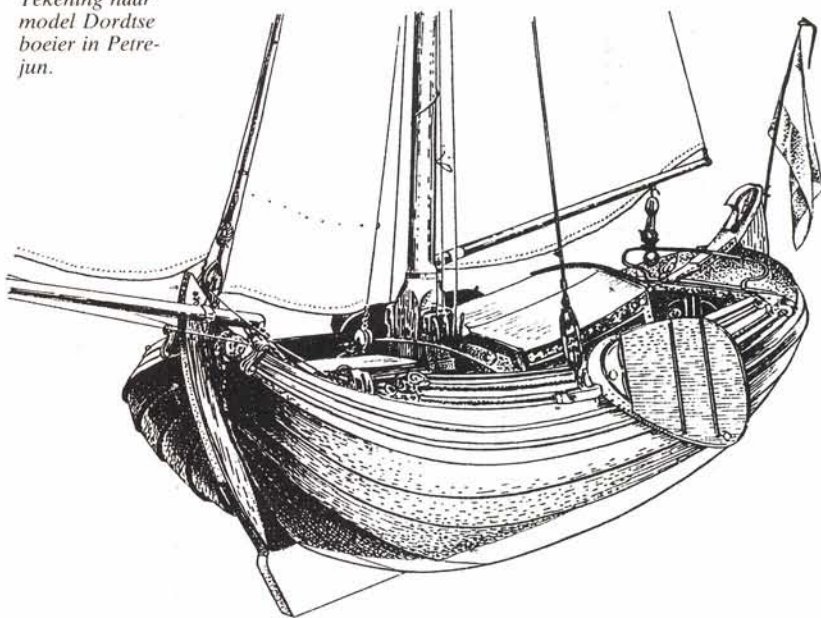
In de beschrijving van het zeiljacht van 's Graveland, dat hij zijn meest geslaagde ontwerp vond, vertelt hij dat zijn schepping sneller voer dan de Volendammer visschuiten, die als zeer snelle zeilers bekend stonden en alle langer waren dan zijn jacht. En dan volgt: „Terwijl ik hier wegens het snelste zeiljagt (dus dat van 's-Graveland), dat, na de vernietiging der wijzvermaarde groote boeijers van Dordrecht, wellicht ooit in Nederlands wateren gevaaren is, eenige bijzonderheden plaats, ...”, enz.

Uit deze passage blijkt dat hij de Dordtse boeier dus het snelste zeiljacht vond. Van Loon verstaat onder een snelle zeiler een schip dat hoog aan de wind kan zeilen en ook bij wind over andere boegen snel vaart. Voor hem was maatgevend de kortste tijd die een zeilschip erover deed om van A naar B heen en terug te varen.⁶ Het hoog aan de wind kunnen varen vormde voor hem dan ook het verschil tussen snelle en langzame zeilers.

De Dordtse boeier kon ongetwijfeld hoog aan de wind zeilen (mede door de overnaadse bouw?) en wordt daarom door Van Loon in 1838 als de snelste zeiler aangemerkt. De Dordtse boeier was toen, volgens zijn eigen zeggen, echter al „vernietigd”, bestond dus niet meer. Het is niet bekend of andere bronnen de Dordtse boeier ook als snelste schip hebben genoemd.

Vreemd is het dat Van Loon in het stukje van zijn eerdere boek uit 1820, waar hij een beschouwing geeft over snelle zeilers, de Dordtse boeier niet noemt. Als voorbeelden van snelle schepen vermeldt hij: „De boeyers van Rijnland, de Zaan, Alkmaar, Sneek en andere plaatsen, strekken tot fraaije bewijzen van gevorderd kunstvermogen” om een snel (= hoog aan de wind) zeilend schip te bouwen. Wanneer de Dordtse boeier in die tijd (1820), toen er waarschijnlijk nog een aantal van deze schepen rondvoeren, als snelste zeiler van de vloot bekend

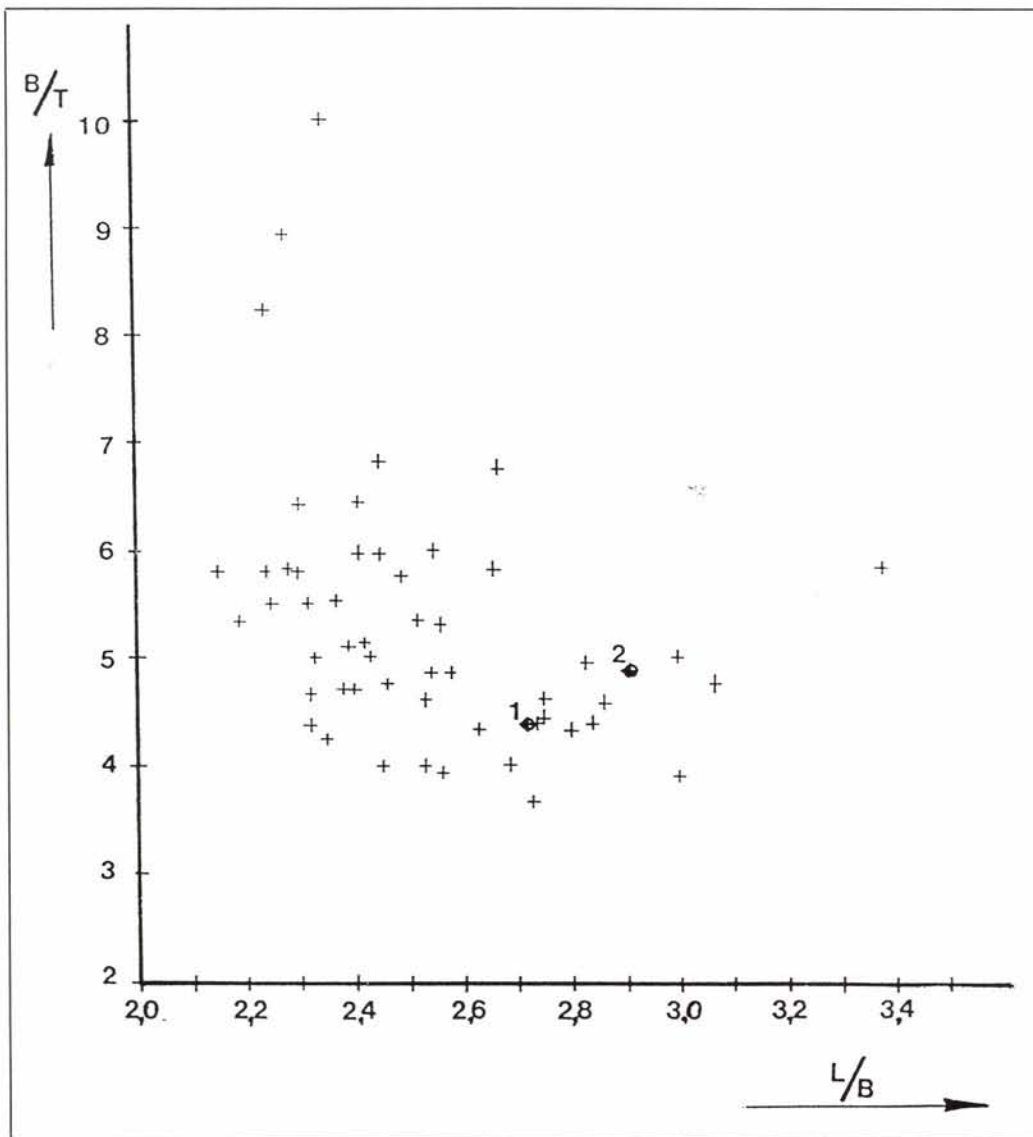
Tekening naar model Dordtse boeier in Petrejun.



*Tekening van het model van de Dordtse boeier uit het Maritiem Museum te Rotterdam.
Tekening van de auteur.*



De Dordtse boeier



De tabel geeft de verhoudingen Lengte (L)/breedte (B) en Breedte (B)/diepgang (T) van de boeiers uit het Stamboek Ronde- en Platbodemjachten. De verhoudingen van het Amsterdamse (1) en Rotterdamse (2) model van de Dordtse boeier zijn ook ingetekend. De diepgang van beide boeiers is daarbij geschat aan de hand van de vorm van de loefbijter en/of het roer.

Een hoge waarde van L:B betekent dat de lengte groot is t.o.v. de breedte. Uit de grafiek blijken beide Dordtse boeiers bij een bepaalde breedte langer te zijn geweest dan het gros van de andere boeiers.

Een hoge waarde van B/T betekent dat de diepgang klein is t.o.v. de breedte. Beide Dordtse boeiers hebben een relatief lage B/T-waarde en horen dus tot de diepstekende boeiers.

Al met al verklaart dit enigszins de snelheid van de Dordtse boeiers (grotere lengte) en blijkt dat het type voor dieper water geschikt is dan de Friese boeier.

DORDTSE HEIMWEE NAAR DE DORDTSE BOEIER

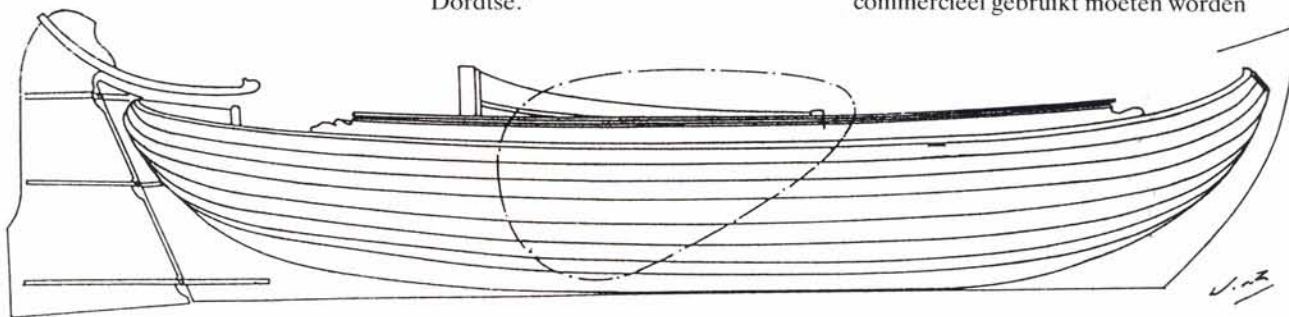
Dordtenaren zijn terecht trots op hun stad en haar verleden. Dordtse liefhebbers van schepen voelen zich bovendien nog aangetrokken door het specifieke schip: de Dordtse boeier. Helaas was in onze eeuw in Dordrecht geen tastbaar bewijs van de Dordtse boeier meer aanwezig, uitgezonderd enkele prenten. In 1987 heeft de in Zwijndrecht wonende Dordtenaar J. G. K. de Munter hieraan een eind gemaakt door een zelf gemaakt model van de Dordtse boeier te schenken aan het Dordtse Museum Van Gijn. Het model is een kopie van het in Amsterdam aanwezige model uit 1751.

Ongeveer in dezelfde periode lanceerde de Dordtenaar K. de Ridder het plan om de Dordtse boeier nieuw leven in te blazen. Het schip zou commercieel gebruikt moeten worden

had bestaan, zou de Dordtse boeier zeker door Van Loon in het rijtje boeiers zijn opgenomen. Het lijkt dus verantwoord om de conclusie te trekken dat de Dordtse boeier weliswaar een snel schip was, maar toch niet

zo snel als huidige auteurs ons willen doen geloven. Hun enige bron was de enkele zin in Van Loon's boek! Alleen Crone is wat genuanceerder als hij schrijft dat de overnaadse Zaanse boeier even vermaard was als de Dordtse.⁵

Romp van het als Dordtse boeier te boek staande model uit het Maritiem Museum te Rotterdam, gemaakt in circa 1970 door H. Bahrs. Tekening: auteur.



(Chartervaart), als toeristische trekpleister voor Dordrecht fungeren en de stad bij grote evenementen in andere plaatsen moeten promoten. Ook moest het mogelijk zijn dat B en W van Dordrecht aan boord konden vergaderen (als tegenprestatie voor verleende subsidie) en H.M. de Koningin moest stijlvol aan boord ontvangen kunnen worden.

De HTS te Dordrecht verleende haar medewerking aan het plan door F. C. Rebel in 1988 een afstudeeropdracht te geven voor het ontwerp van een houten, overnaads gebouwde Dordtse boeier. Het schip zou moeten voldoen aan bovengenoemde en andere eisen

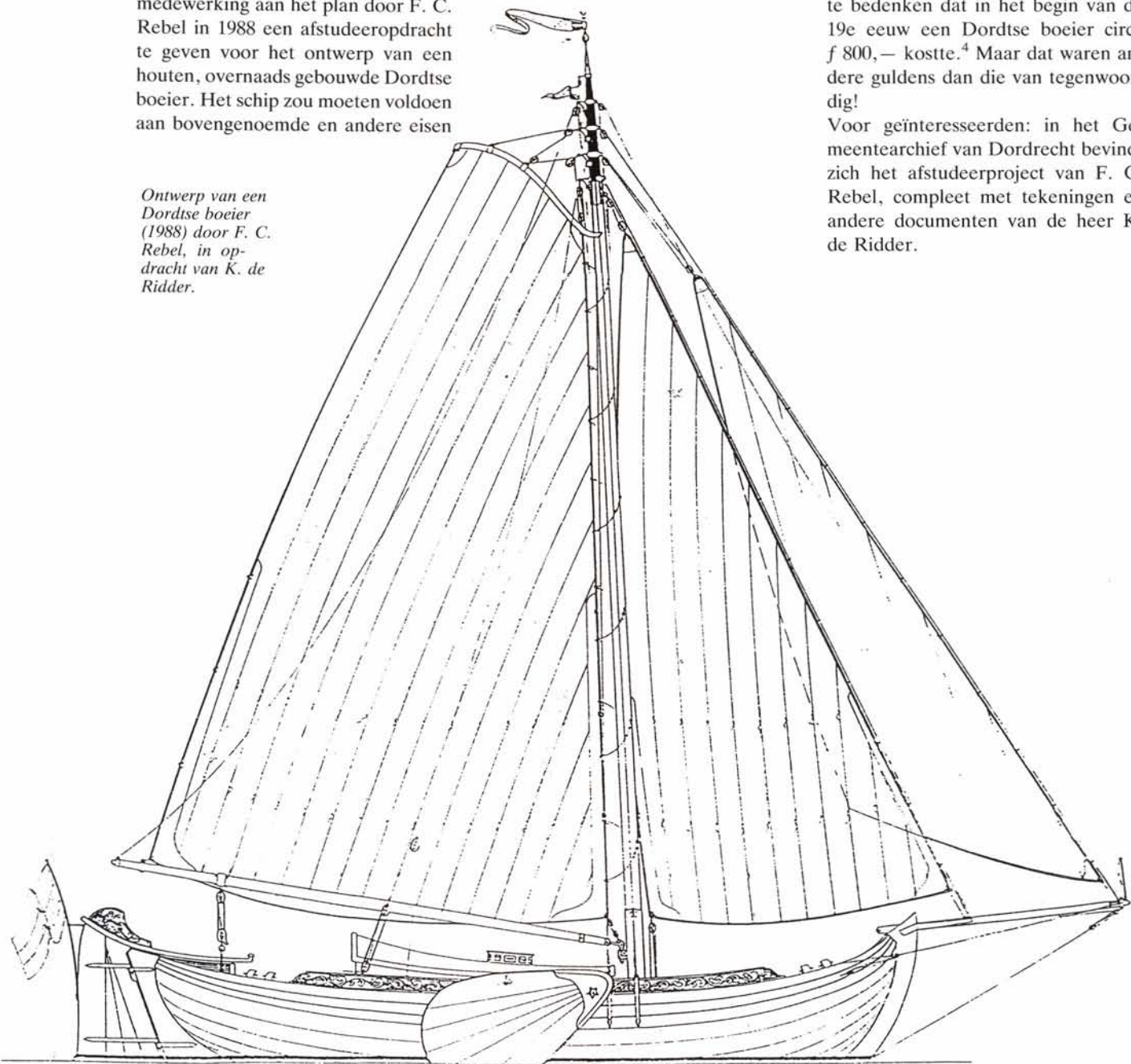
Ontwerp van een Dordtse boeier (1988) door F. C. Rebel, in opdracht van K. de Ridder.

die de heer De Ridder had opgesteld. Als uitgangspunt werd voornamelijk gekozen het in 1970 door H. Bahrs gemaakte en niet historisch juiste model. Dit is vooral aan het achterschip nog wel te zien. Uiteraard werd de romp volgens moderne inzichten en methoden ontworpen en heeft dan ook een andere vorm dan de authentieke Dordtse boeier. Maar zo'n ontwikkeling moet mogelijk zijn!

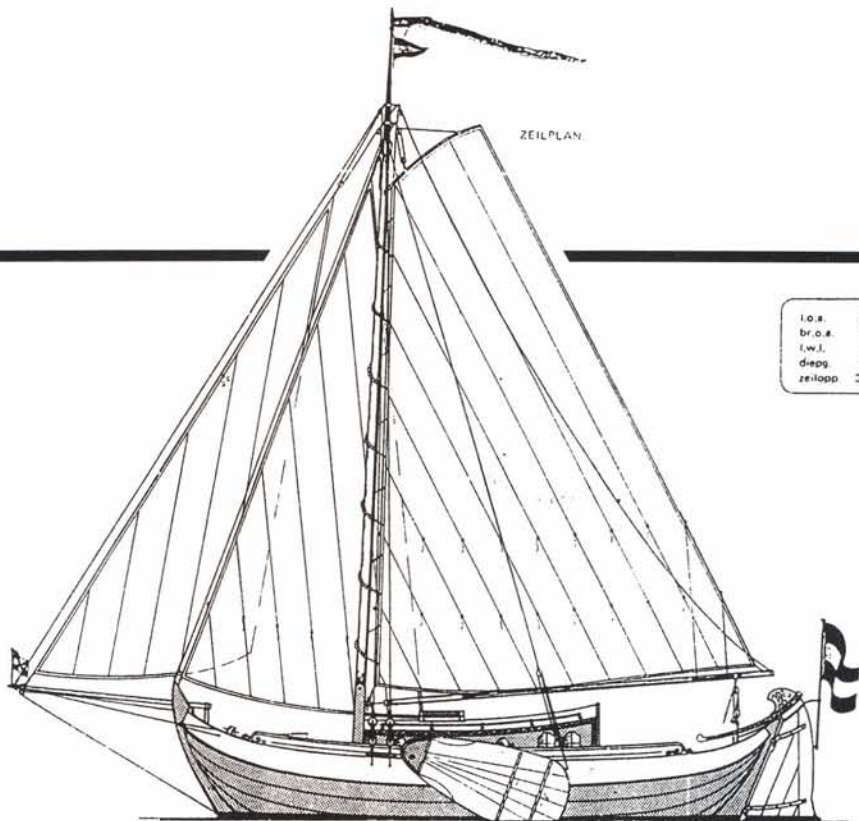
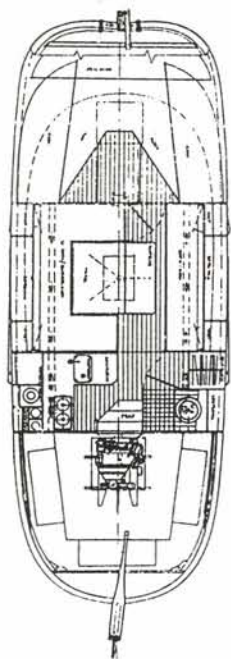
Het ontwerpresultaat was een schip met een lengte over de stevens van 10.50 m en een breedte van 3.45 m.⁸ Het schip voldeed aan de voorschriften van de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten.

De Ridder stopte veel energie in het promoten van zijn plan, maar uiteindelijk bleken de bouwkosten (f 500.000,—) toch te hoog te zijn en het plan ging in rook op.^{3,4} En dan te bedenken dat in het begin van de 19e eeuw een Dordtse boeier circa f 800,— kostte.⁴ Maar dat waren andere guldens dan die van tegenwoordig!

Voor geïnteresseerden: in het Gemeentearchief van Dordrecht bevindt zich het afstudeerproject van F. C. Rebel, compleet met tekeningen en andere documenten van de heer K. de Ridder.



Het ontwerp van P. Ilmer van een Dordtse boeier, gemaakt in circa 1978.



| | |
|----------|---------------------|
| l.o.a. | 8,60 m |
| br.o.a. | 3,00 m |
| l.w.l. | 6,92 m |
| diepg. | 0,65 m |
| zeilopp. | 34,6 m ² |

OOK ELDERS LEEFT DE DORTSE BOEIER VOORT

Toch waren deze Dordtenaren niet de eersten die de Dordtse boeier nieuw leven wilden inblazen. Die eer komt (zover bekend) toe aan J. L. van den Broek uit Zoeterwoude.² In 1968 schrijft hij in *De Waterkampioen*: „een van de eerste dingen die ik deed (in 1966) was het opmeten en in tekening brengen van het model in het Nederlands Historisch Scheepvaart Museum. Daarbij moest het model in de vitrine blijven, ik mocht het zelfs niet aanraken, maar ondanks deze handicap meen ik geslaagd te zijn in een nauwkeurige weergave van het zeilplan en van de voor- en achterstevens. Daarna heb ik met behulp van beschrijvende meetkunde het bovenaanzicht terug-geconstrueerd alsmede het lijnenplan. Dat heeft mij bijna al mijn vrije tijd gekost gedurende drie jaren. Uit de tekeningen blijkt mijns inziens echter, dat het schip al die moeite ruimschoots waard is geweest.”

We kunnen niet zeggen dat Van den Broek er maar met de pet naar heeft gegooid. Bewondering voor zo'n vasthouder! Helaas is het door zijn methode van werken, veroorzaakt door de „medewerking” van het museum, niet zeker of zijn tekeningen ook inderdaad klopten met het model. Het museum geeft ze nu uit, maar of ze op waarheidsgetrouwheid zijn gecontroleerd, is niet bekend.

Van den Broek schrijft verder: „Ik heb nu bruikbare bouwtekeningen, maar geen geld om zo'n schip te laten bouwen.” En daar bleef het bij. Zover bekend is er niemand geweest die daar wel geld voor had en zo bleef de Dordtse boeier ongebouwd. De heer P. Ilmer uit Leusden heeft in ca. 1978 voor de inmiddels verdwenen werf 't Speeljach te Nijkerk een ontwerp gemaakt voor een stalen Dordtse boeier. De lengte bedroeg 8.60 m over de stevens en de breedte was 3.0 m. Ook dit ontwerp is nooit gerealiseerd.

Toch zijn er ook nu nog mensen die aan de bouw van een Dordtse boeier denken, maar of hun plannen ooit gerealiseerd worden? We wachten maar af!

WEER EEN VARENDE DORTSE BOEIER?

Van een Leidse particulier (dus geen Dordtse!) heeft de heer F. C. Rebel opdracht gekregen om een stalen (helaas geen houten!) Dordtse boeier te ontwerpen met een lengte van 8 à 8.50 meter. Het is de bedoeling dat de opdrachtgever het schip in z'n vrije tijd zal bouwen. Het resultaat zal door de fans van de Dordtse boeier met spanning worden afgewacht.

De kans is dus groot dat er toch nog een stalen boeier rond zal varen die als Dordtse boeier zal worden aangeduid. Het is de bedoeling dat de overnaadse houtbouw met relatief

weinig gangen, die het schip een hoekig grootspant gaven, zoveel mogelijk wordt nagebootst. Daarom wordt gedacht aan gangen met een breedte van circa 300 mm.

We hopen maar dat het een zo authentiek mogelijke Dordtse boeier wordt. Het mag mijns inziens best een verder ontwikkeld model zijn, als de grondvormen maar herkenbaar blijven die zo karakteristiek zijn voor de Dordtse boeier. De Dordtse boeier mag best wel verder ontwikkeld worden. Anders krijgen we dezelfde laakbare situatie die in 1915 ontstond toen geleerde heren besloten om de Friese boeier te laten verstenen en verdere ontwikkeling binnen bepaalde grenzen niet toe te staan.

Moge de Dordtse boeier eens onze wateren sierren. We kunnen dan meteen vaststellen of het inderdaad zo'n goede zeiler was!

Legenda

1. H. Bahrs, mondelinge mededelingen.
2. J. L. van den Broek, *De Dordtse boeier in tekening gebracht*, *Waterkampioen* nr. 4, 1968.
3. J. Bouman, *De Prins verdronk in een Dordts bootje*, *De Dordtenaar*, 5 maart 1991.
4. J. Bouman, „Dichter bij Dordt...”, oude binnenvaart onder zeil, *Landelijke vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig*, Dordrecht, 1991.
5. G. C. E. Crone, *Nederlandsche Jachten, Binnenschepen, Visschersvaartuigen*, *Swets en Zeitlinger 1926* (Interbook Int. BV, Schiedam, 1978).
6. F. N. van Loon, *Beschouwing van de Nederlandschen Scheepsbouw*, Wed. A. Loosjes Pz., Haarlem, 1820.
7. F. N. van Loon, *Handleiding tot den burgerlijken Scheepsbouw*, H. Brandenburgh, Workum, 1838.
8. Gemeentearchief Dordrecht.