

# Van vrachtboeier tot jachtboeier

C. J. W. van Waning

Met de type-benaming: boeier-boyer-boyaert worden tenminste vier eeuwen kromstevens-zeilvaartuigen aangeduid; opgeboeid met planken boven dekkhoogte en omboeid door één of meer berghouten. Kromstevens worden reeds in de 15de eeuwse bronnen genoemd onder de roei- en zeilvaartuigen, die de rivieren en stromen van de Lage Landen bevoeren en bevisten (Rijn- en seinschepen, kromstevens, roeijachten en buizen).

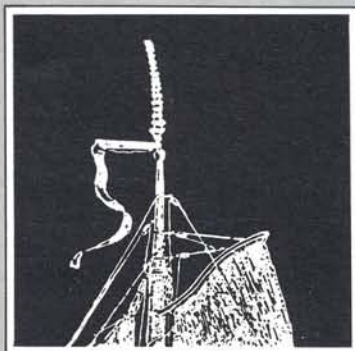
Het merendeel van de toenmalige rivierschepen behoorde tot het aaktype, waarbij de zijbeplanking tegen het voor en achter opgebogen vlak - de hevel - werd bevestigd.

Naast deze stevenloze, op heven gebouwde Rijn-, sein- en bijtelschepen, bestonden overnaads gebouwde binnenvaartuigen met een rechte- of licht gebogen „vallende” (d.i.: vooroverhellende) voorstevens. De kromstevens was oorspronkelijk een bepaald scheepstype.

De kromme steven bepaalde de ronde vorm van de boeg en van het achterschip. Deze afgeronde scheepsvorm met het brede vlak zou kenmerkend worden voor vele scheepstypen, die in het Delta- en Waddengebied tussen het Zwin in het Zuiden en de Weser in het Noordoosten werden ontwikkeld.

In de schipperswereld bleef kromstevens tot in de 20ste eeuw behouden als soortnaam voor de vele typen van zeilschepen, die dit wezenskenmerk gemeen hadden. Reeds om die reden is dit een juistere naam dan „tjalk-achtig”.

De boeier behoort met de heude, buis, pleit en poon tot de oudere kromstevens, daterend van vóór 1500. De tjalk, de kof, wijd- en smalschip, damlooper, lemsteraak, bol en paviljoenschuit tot de jongere soortgenoten, ontwikkeld na 1500 tot in de 19de eeuw.



Boeier met één mast-gaffelzeil, stagfok-blinde en topzeil. Getekend door: Pieter Goos - 1642.





## Opkomst en bloei

Uit de schaarse vermeldingen in kronieken en keuren blijkt, dat de vroegste kromstevens oorspronkelijk binnenvaartuigen en wadvaarders waren, met dien verstande, dat hun soortgenoten, boeiers en heuden reeds in de 15de eeuw verre reizen ondernamen overzee.

Omstreeks 1515 vermeldden kronieken en „Informatiën”, zowel in Zeeland (Johan Reygersbergh), Holland (Dordrecht 1514 Informatie) als in Oost-Friesland (Hamburger kroniek - Bernd Gyseke 1525) opmerkelijke prestaties van boeiers en geboeide heuden.

Deze scheepjes van nauwelijks 20 lasten waagden zich met „smakzeilen” (spriettuig) naar Engeland en in de volgende jaren tot in Schotland, Noorwegen, Riga en Dublin. In 1531 naar IJsland en in 1534 tot in „Bourwasie”, (Brouage op de Franse N.W. kust, beoosten Isle d'Oleron).

Deze vrijwel gelijktijdige vermeldingen uit verschillende bronnen verspreid van de Schelde tot de Elbmond, kan nauwelijks toevallig zijn. Opmerkelijk daarbij is, dat in diezelfde tijd de - omboeide - karveelbouw (de gladboordige huid met hierin ingelaten zware berghouten) door-drong tot de kleinere scheepsbouw in de Lage Landen.

Deze karveelbouw beperkte zich toch geenszins tot de huid: doch deze zette zich ook binnenboord voort in een hecht „verweven” (zegt Nicolaas Witsen) langs- en dwarsverband, omboeid door „barkhouten”. „Deeze dienen om het schip t'zamen te houden”. (Nicolaas Witsen - „Aaloude en Hedendaagsche Scheeps-Bouw en Bestie (2de uitg. 1690 pag. 95).

Het heeft er dan alle schijn van dat, dankzij deze hecht omboeide en verweven constructie, ook kleine scheepjes zich met een langsscheepse tuigage „smakzeilen” ver overzee konden wagen.

Immers met deze langsscheepse zeilage kon men hoger aan de wind zeilen; doch dit „opwerken” tegen de zee-gang stelde hogere eisen aan het gehele scheepsverband dan de ook op boeiers gebruikelijke razeilen.

Vanaf die tijd drongen Nederlandse boeiers

en heuden zich met groeiende kracht en in alle jaargetijden in de vaarroutes en vrachtenmarkten in, die voordien in hoofdzaak aan veel grotere hulken, razeilen en grote karvelen waren voorbehouden.

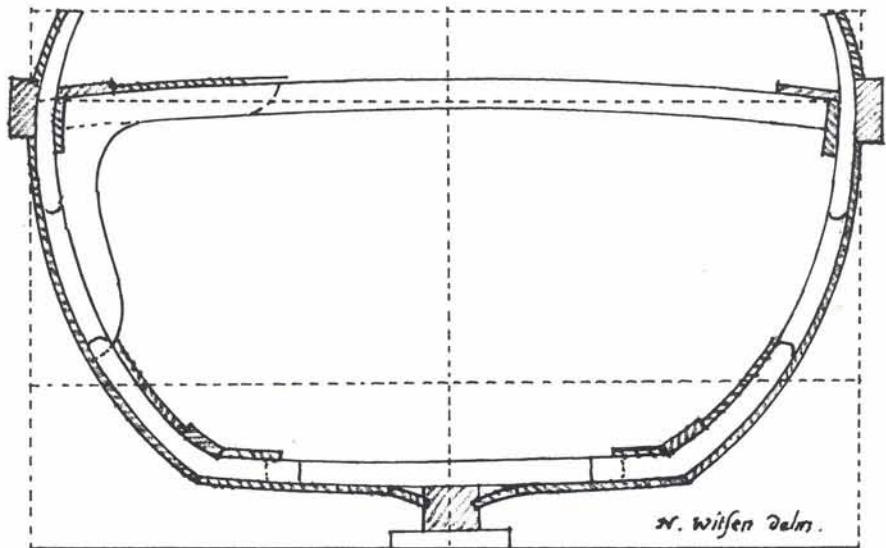
Ondanks de in de 16de eeuw toenemende onveiligheid - door zeestrijd, zeeoverrij en kaapvaart - steeg het aandeel van de Nederlandse zeelieden in vaart naar alle bestemmingen in Noordwest-Europa.

In de vaart op de Noord-Westkust van Frankrijk („de Baaivaart”), die op Enge-

vak van 1437-1540 voeren gemiddeld nog 640 Nederlandse schepen boven 100 lasten (hulken, razeilen en grote karvelen) door de Sont in beide richtingen. Dit was nog rond 40% van het totaal van 1300.

In het tijdvak van 1568 tot 1600 daalde dit percentage grotere schepen van 3% tot nauwelijks 1% van het totaal van rond 3300 Nederlandse schepen in 1600.

In de jaren 1572 tot 1575 stond de boeier en de hiermede sterk verwante - en dan ook vaak met de boeier verwarde (kleine) karveel op hun hoogtepunt in de vaart op N.W. Europa. Dit waren tevens



LII.

*Omboeide karveelbouw: Nic. Witsen, Aaloude Scheeps-Bouw en Bestie - 1675.*

land, Schotland en Ierland, op Schonen (Zuid-Skandinavië), en bovenal in de vaart door de Sont („de Oostvaart”) naar de graanschuren van Europa, speelden Nederlandse boeiers, heuden, buizen en kleine karveelscheepjes een meer en meer overheersende rol.

Zo steeg het jaarlijks gemiddelde aantal Nederlandse schepen, die door de Sont passeerden van rond 1300 in het tijdvak van 1537-1540 tot 3230 in het tijdvak van 1591-1600. Dit was in laatstgenoemd tijdvak reeds 58% van het internationaal gemiddelde van 5554 Sont-doorvaarten per jaar. Dat het bij de Nederlanders om kleinere schepen ging blijkt uit de opmerkelijke daling in aantal en percentage van Sont-doorvaarten door Nederlandse schepen groter dan 100 lasten. In het tijd-

de meest rampzalige jaren van de tachtigjarige oorlog. Amsterdam, dat nog in 1556 strenge maatregelen moest nemen om het groeiend aantal „Razeilen en de Boeyers overzee buyten duynen varende” uit haar binnenhavens (Damrak) te weren en deze „buyten deser Stedepalen” (naar het IJ) te verwijzen, werd van juli 1572 tot einde 1578 geblokkeerd door haar prinsgezinde zuster-zeesteden van het Noorderkwartier. Het gehele beeld van het zeeverkeer op Nederlandse havens werd door deze langdurige blokkade ernstig verstoord.

In 1574 passeerden nog slechts 2 schepen uit Amsterdam de Sont, terwijl in datzelfde jaar 738 schepen uit Enkhuizen, Hoorn, en Medemblik door de Sont voeren.

De Amsterdamse kooplieden wisten zich echter wel te behelpen. Bij tientallen verplaatsten zij hun zetel naar Emden, naar

welke toen zeer belangrijke Oostfrieze havenstad reeds in de jaren zestig enige honderden Nederlandse protestanten waren gevlucht. Kooplieden en schippers namen hierbij hun schepen mee.

De koopvaardij-vloot, die in 1575 uit Emden overzee voer telde: naast 75 ra-zeilen (à 60 last gemiddeld), 4 raboeyers (à 46 last), 3 krayers (à 46 last) en 1 hulkje (à 30 last) een opmerkelijk aantal kromstevens-schepen, waaronder 128 boeiers (à 36 last gemiddeld en variërend van 24 tot 64 last) en 128 karvelen (à 18,5 last - 11-29 last). Tot de kromstevens behoren nog 2 hoyes (karveel) van 34 en 24 last en 3 wijdschepen à 26 last gemiddeld.

Onder de vissersschepen, die zowel bij de visserij als in de vrachtaart betrokken waren bevonden zich:

10 buizen (à 60 last); 7 boten (à 22½ last) en 1 pink (à 9 last).

Voegt men hierbij nog: 31 schuiten (à 13 last), die in hoofdzaak de Waddenvaart (binnen duynen) uitoefenden, dan komt men tot een totaal van 396 schepen met een gezamenlijk draagvermogen van 14.845 lasten. De 261 kromstevens-vrachtaarders (boeiers e.d.) telden gezamenlijk 7.292 lasten. (Deze gegevens uit de Import-registers van Emden staan vermeld in het interessante boek van Bernhard Hagedorn: „Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen” (Hamburg 1914).

Reeds voor 1574 voeren de meeste schippers van de Waddeneilanden voor Amsterdamse rekening. Dit was welhaast zeker het geval bij de 282 schepen uit Terschelling (120) en Vlieland (162), die in 1574 de Sont passeerden in beide richtingen.

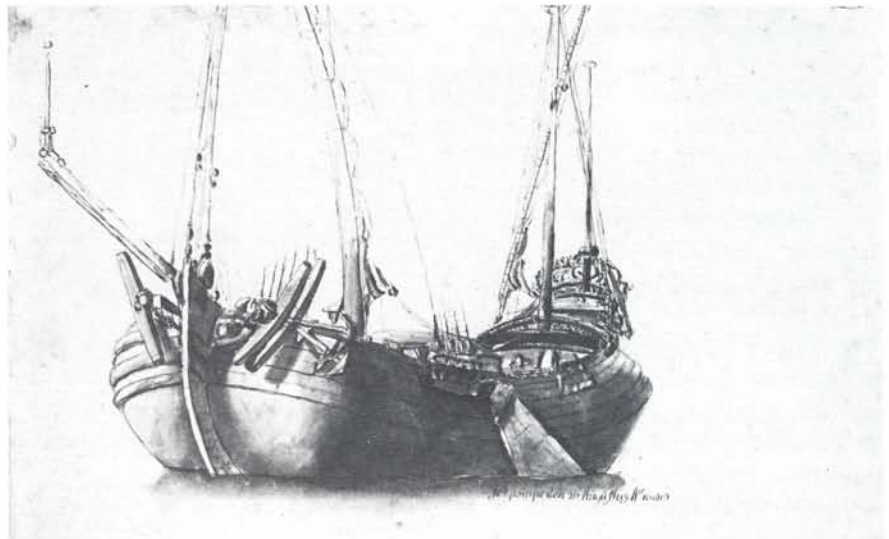
Opmerkelijk daarbij is, dat deze tendens zich ook na de opheffing van de blokkade van Amsterdam (1589) voortzette.

In 1597 voeren 255 schepen uit Amsterdam door de Sont, waarbij men gerust het aantal van 535 schepen van de Waddeneilanden mag optellen. Zeker wanneer men de uit Emden en uit de Friese kuststeden zeilende schepen buiten beschouwing laat.

Het totaal voor Amsterdamse rekening varende „Oostvaarders” mag men dan ten minste op 790 stellen. Ogenschijnlijk nog aanzienlijk minder dan het aantal „Oostvaarders” uit het Noorderkwartier,

dat in 1597 1066 telde (514 uit Enkhuzen, 310 uit Hoorn en 242 uit Medemblik).

Het aandeel van de boeiers, heuden en buizen in de vaart door de Sont is moeilijk te schatten. In de jaren na 1570 steeg het aantal „Vlieboten” in de Oostvaart door de Sont. Meer nog in de „Baai-vaart” door het Engelse kanaal waar de



#### *Boeier.*

*Getekend door „N. Pompe, den 26 Augustus 1688”.*

*Opvallend zijn het niet alleen voor en achter, doch ook in het middenstuk naar binnen valende hoge boeisel.*

*De scheergangen van dit boeisel zijn om de boeg versterkt door twee boeisel-berghouten, die boven het berghout van de romp zijn geplaatst. Om de duidelijk naar voren wijzende grote mast is het gaffelzeil bijgebonden. De staande gaffel is op de tekening niet zichtbaar. De zeer achterlijk geplaatste bezaansmast staat op een hoge mastdoft, waar de - niet zichtbare - helmstok onderdoor-draait. De rijke hekversiering doet vermoeden, dat deze boeier een advies-jacht was van één der Admiraliteiten.*

Duinkerker kapers voortdurend driester optraden met hun wel bezeeide en bewepend boten.

De „Vlieboot” was in tegenstelling tot de boeier ontwikkeld uit een zeegaand vissersschepje, dat evenals de buis zich steeds verder uit de Noordelijke zee-gaten

(het Vlie) buitengaats waagde. Daarbij buiten het haringseizoen (mei tot oktober) ook vrachtreizen maakte: naar Schonen - door de Sont „oostwaarts” - door het Kanaal naar de „Baay” en steeds verder van huis.

In de jaren na 1570 werd „de boot” ontwikkeld tot een spiegelschip van 60 tot 90 en meer lasten. Voerende twee vierkant

getuigde masten en een kortere mast met langsscheepsplatijnzeil op het achterschip. Scherper belijnd dan de boeier, gekield en dus geen zwaarden behoevende, was de Vlieboot meer mans dan de boeier.

Oorlogsomstandigheden hebben de ontwikkeling en de verspreiding van de Friese Vlieboot in sterke mate in de hand gewerkt.

Wij zagen reeds hoe de Friese schippers van de Waddeneilanden in de blokkadejaren en daarna de „Oostvaart” goeddeels overnamen van de Amsterdamse kooplieden. Schippers uit Stavoren, Hindeloopen en Harlingen deden dit eveneens. Deze Friese schippers voeren als regel met in Friesland gebouwde schepen.

Van de weinige contemporaine afbeeldingen van Vlieboten behoren die in de atlanten van Braun en Hogenberg tot de beste.

In hun grote werk „Orbis terrarum”, deel IV 1690, tekenden deze kaartenmakers Vlieboten - zeker niet toevallig - bij de plattegronden van bovengenoemde Friese steden.



## Opkomst van de Vlieboot

Na de verovering van Duinkerken in 1583 door de hertog van Parma, werden de nu tot kapers bevorderde zeeroevers van deze onneembare vestingstad uitgerust met „Vlieboots”. In de eerste jaren daarna probeerde de Republiek de nauwe blokkade van Duinkerken nog uit te oefenen met bewapende boeiers en heuden, doch kennelijk vergeefs.

De bewapende boeier kon de Duinkerker Vlieboten het uitlopen niet beletten, hen niet met succes achtervolgen, laat staan hen verslaan. Kustkonvoeien van boeiers e.d., met bewapende boeiers als escorteurs vielen veelvuldig aan de Duinkerker boten ten offer.

Hetzelfde lot onderging bij herhaling de Nederlandse buizenvloot tijdens haringtrek door het Kanaal. Uit „Ordre op de beveiliging ter zee”, het jaarlijks vlootprogramma van 1589 tot 1596, blijkt dat ieder jaar tientallen kustschepen - vlieboten en pinassen van 30 tot 70 lasten naast enkele kleinere jachten werden uitgerust, ter beveiliging van de koopvaardij en visserij in het Kanaal.

Uitdrukkelijk werd daarbij elk jaar opnieuw bepaald, dat deze bodems „geheel slecht” (vlak zonder bovenbouw) als koopvaarders „toegemaakt” dienden te worden. „Zonder marsen, vlaggen en topstanders” (commando-vlaggen), doch wel voorzien van een „boevenet” (boven-net, dat het binnendringen van vijandelijke enteraars onder dek moest belemmeren).

In verband met de verwachte komst van de Spaanse Armada werd in 1588 in Holland en in Zeeland een scheepstelling gehouden.

Deze telling wees uit, dat er in deze beide zeeprovinciën samen „over de twee duysent vlieboots waren - en andere die groter waren (Elias - De Vlootbouw in Nederland 1596-1655, pag. 3-5).

De vraag mag hier worden gesteld of de juist genoemde sprekende feiten en klinkende cijfers de conclusie wettigen, dat reeds omtrent 1590 de rol van de zee-gaande boeier goeddeels was uitgespeeld?

Reeds de, zeker in vergelijking met de Vlieboot, uit de 17de eeuw en later be-waard gebleven vele afbeeldingen, be-

schrijvingen en ‘certen’ (bestekken) en zelfs modellen van zee-gaande boeiers doen vermoeden, dat dit geenszins het geval was.

Het oorlogstoneel trok nu eenmaal, ook in die tijd, aanzienlijk meer tekenaars, schilders en schrijvers dan het vreedzame bedrijf van kleinere koopvaarders en vis-sers.

Daarnaast kreeg de Grote Vaart naar Oost- en West-Indië en Wereldrond in de 17de eeuw veel meer aandacht van kunstenaars, dichters en kroniekschrijvers dan de nog steeds voor 's lands welvaart tenminste even belangrijke vaart op nu geheel Europa.

Hoe dan ook, de boeier wist zich zeker te handhaven naast de boot. Zelfs naast de na 1570 snel opkomende fluit.

Het fluitschip was bestemd om als een sterk stimulerend werkzaam instrument bij de verovering van de vrachtenmarkten op geheel Europa te dienen. Inclusief die in de Middellandse Zee. Bij zulk een zich steeds wijder uitstreckende belangensfeer, die zich bovendien verder oost- en westwaarts verbreidde over de Oce-

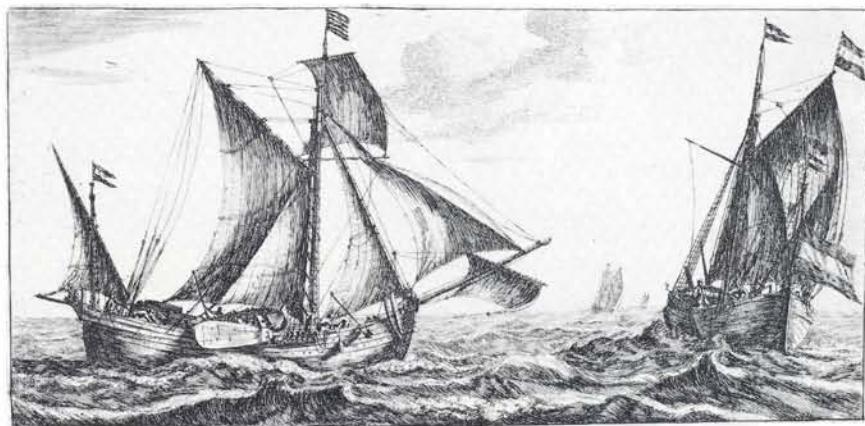
## Boeier en galjoot

Nicolaas Witsen noemt in zijn voor-noemde standaardwerk de galjoot meer-malen in één adem met de boeier, zoals oudere schrijvers de boeier veelal samen noemen met de heude.

Reinier Nooms, alias Zeeman (ca. 1623-1664) naast vader en zoon Willem van der Velde, één der beste „scheepspor-trettisten” van de 17de eeuw, tekende te-recht een boeier en een galjoot op één plaat. De overeenkomst en de verschillen komen aldus goed tot hun recht (zie afbeelding).

De overeenkomst in afmetingen en tui-gage is opvallend. Beide voeren een staand gaffelzeil aan de grote mast, die op beide schepen op een derde van de lengte staat. Stagfok, kluiver en blinde zijn op de boeier getekend, doch konden op de galjoot eveneens worden gevoerd. Onduidelijk is of de vaste onderra van het topzeil tevens kon dienen als bovenra voor een breekfok.

Hiertoe schijnt deze ra wat mager. Het zal dan wel een maagdelijke „begijnera” zijn geweest.



*Een boeier en een galjoot.*

*Getekend door Reinier Nooms - 'alias Zeeman' (1623-1664).*

aan, waren kortere - toe- en afvoer - zee-lijnen onontbeerlijk.

Al staan ons hieromtrent geen exacte gegevens ter beschikking, toch schijnt ons het vermoeden gewettigd dat de Nederlandse boeier haar aloude taak als kust-vaarder in N.W. Europa behield.

Zij het in een bescheidener positie en met als nieuwe partner de galjoot.

De verschillen in rompvorm zijn duidelij-aangegeven. De ronde vorm van de boeg komt bij de boeier - als op zoveel afbeeldingen - minder tot zijn recht door de brede voorsteven. Het bij de boeier sterk naar binnen vallende boeisel boven het voorschip, minder in de zijden, schijnt bijzonder zwaar. Zelfs even zwaar als het onderste eigenlijke berghout.

Naar het achterschip loopt het boeisel uit tot een „staats” of „staatsie” waarbij de boeiselplanken boven het achterschip



doorlopen ter bescherming van het achterdekje.

De korte bezaansmast staat op een maststoel of doft, waar de helmstok onder doordraait. De roerpen komt tussen de mastdof en kajuitwulft. „De man te roer staat voor de kajuit” (Witsen pag. 182).

Van de galjoot is alleen de kont zichtbaar op de tekening van Reinier Nooms. „De voorsteven en boegen aan galjoots zijn in 't algemeen hoger en ronder als op de boeiers”, zegt Witsen - pag. 183. De achtermast moet op de galjoot zó voorlijk staan, dat de helmstok erachter langs kan draaien tot buiten boord: „Waarvan deze vaartuigen de naam Draai-over-boord hebben bekomen” (Witsen a.v.).

De roerganger stond dan op de verhoogde kajuitwulft.

Het boeisel staat hier althans in het vrij rechte middenstuk vrijwel vertikaal en

Op verscheidene tekeningen van de beide Willem van der Velde's staat het 'galjootje' afgebeeld waarmede zij 's lands vloot en later de Britse vloot volgden. En waarop wij zo menige zeeslag tussen beide vloten schetsten met vaak verbluffende nauwgezetheid voor de details van zeil- en vlagvoering.

De door Reinier Nooms getekende boeier en galjoot kwamen waarschijnlijk in afmetingen overeen met die beschreven door Nicolaas Witsen.

Witsens boeier is lang over steven 86 voet, wijd 20 voet en hol op zijn uitwatering  $9\frac{1}{2}$  voet (24 x 5,6 x 2,5 m).

Witsen's galjoot is lang 85 voet, wijd 21 voet en hol 11 voet (23,7 x 5,9 x 3,1 m).

Reeds in de 17de eeuw zou de zeegaande vrachtgaljoot haar oudere zuster - de boeier - ontgroeien, zowel in afmetingen, laadvermogen en in verre reizen.

Het waren toch in hoofdzaak deze kromsteven, waarmede schippers van de Waddeneilanden, uit Friesland, tot het einde van de 18de eeuw de Sontvaart bedreven. Varend onder de neutrale vlag van Duitse staatjes, als Kniphausen, wisten de zeelieden uit de Noordelijke Provinciën, zowel de Engelse blokkade, als de Franse douaniers te verschalken. Zelfs in de moeilijkste jaren (1806-1814) van de Franse tijd.

De grotere kof varieerde toen van 50 tot 100 (rogge) lasten ofwel 100 tot 300 Nederlandse tonnen. De smak van 35 tot 70 lasten. Beide voeren een tweemast bezaanstuig met één of twee top-zeilen en met stagfok en 1 tot 3 kluivers (Zie P. le Comte: „Vijftig Afbeeldingen van Schepen en Vaartuigen”, Amsterdam-1831). Eveneens Gerrit Groenewegen: „Verzameling van 84 Hollandse Schepen”, Rotterdam-1789).



*Dorpsfeest. Thomas Heeremans - 1682.  
(West Friesch Museum - Hoorn.)*

volgt meer de lijn van het schip onder het berghout. Dit boeisel is even dik als de 3-pols brede huidplanken. De galjoot was in het algemeen hoger en stak dieper dan de boeier. Nicolaas Witsen wijst reeds op de verscheidenheid aan galjoten; zowel in grootte, scheepsvorm, bestemming en inrichting. Behalve voor de vrachtaart, werden zij ook gebruikt als „advysjachten” en ter visserij.

Een veertigtal vracht-galjoten volgde de vloot van De Ruyter op de tocht naar Chatham (juni 1667) als troepen- en voorraadschepen.

Vele Nederlandse galjoten voeren reeds naar Oost- en naar West-Indië en naar andere delen der aarde.

### *Koffen, smakken en tjalken*

In de 19de eeuw zouden galjoten groeien van 150 tons (75 last) anderhalf masters tot drie masters van 500 ton. Deze laatste waagden zelfs de vaart rond Kaap Hoorn. Intussen verdween weliswaar de type-aanduiding 'boeier' uit de zeevaart. Bepaald niet de andere kleinere kromsteven, als de kof, de smak en later de tjalk. Die men alle mag beschouwen als opvolgers van de boeier.

„Koffen en smakken zijn waterbakken”, zong een rijmpje.

W. A. Winschoten die zich ook „Seeman” noemde schold de boeier voor een „zeeknoeier”.

In de tijd van Le Comte was de Friese tjalk reeds een binnenvaartzeilvaartuig, variërend van 32 tot 80 ton.

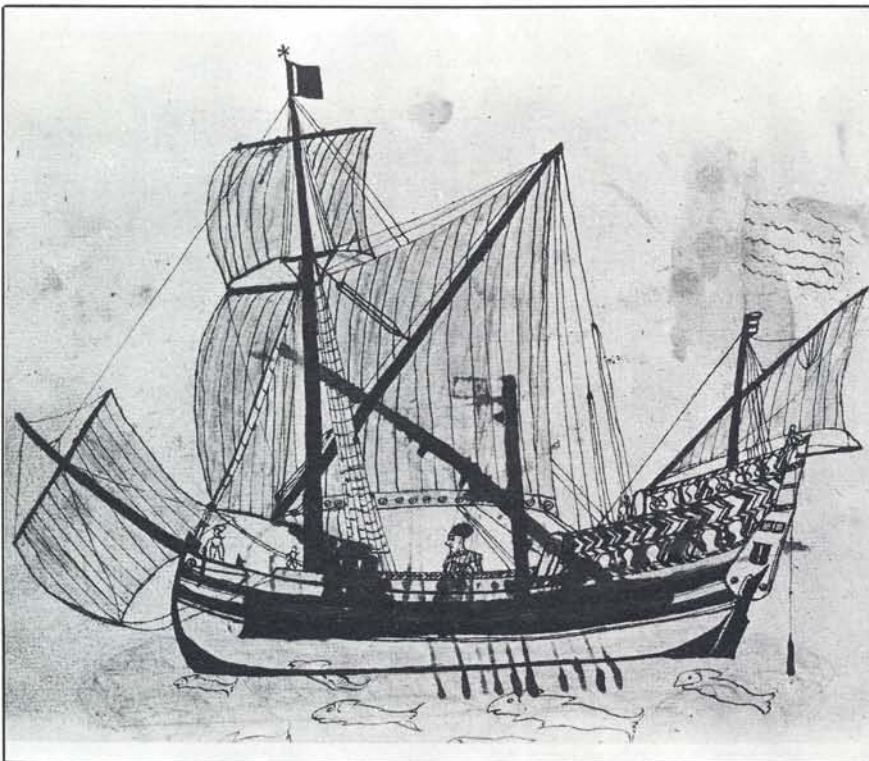
De tjalk was een wat hoekige - laag geboeide - hecht met een zwaar berghout omboeide kromsteven, met een lang recht middenstuk. Zij voerde een ferrytuig - een soort spriettuig - ofwel een bezaanstuig. Beide zeilages met de nodige voorzeilen.

Duidelijk Fries van oorsprong en van benaming - 't(s)jalk schijnt „kleine kiel” te beduiden - was de Groninger zeetjalk bestemd om de laatste fase van het kromsteven-tijdperk in de zee- en kustvaart af te sluiten. Tot ongeveer 1930 voeren nog zeetjalken louter op de zeilen. Ontakeld en gemotoriseerd overleefde nog menige motor-tjalk de Tweede Wereldoorlog. Haar taak werd in de jaren vijftig overgenomen en voortgezet door het steeds fraaiere en grotere Nederlandse motor-kustvaartuig („coaster” misnoemd).

Deze moderne kustvaarder brak met groeiende kracht in de „trades”, die voordien aan grotere stoom- en motorschepen waren voorbehouden.

Gelijk de boeier vier eeuwen eerder deed - in het tijdvak van rond 1540-1580.





Voor een juiste beschouwing van deze tekening moet men de, vlak voor het achterkasteel getekende, dikke mast met schuin naar het voorschip wijzende „gekaaide” spriet wegdenken. Evenals de band over de berghouten met tien naar beneden gedruppelde inktstralen, die ten onrechte wel eens als „roeiriemen” werden beschreven.

Hier is duidelijk sprake van een mislukte tekenpoging van de Dordtse klerk. Denkt men deze weg, dan toont het resterend beeld een - voor die tijd zeldzaam exact scheepsportret van een karveel gebouwde - 1 1/2 mast smakzeil boeier. Het wapenschild op de spiegel is waarschijnlijk dat van de Stad Dordrecht. (rood-wit-rood, in drie verticale banen; de middelste smaller).

De kromme steven en twee zware berghouten markeren de boeier-scheepsvorm. Ook het achterschip is rond gebouwd op de eveneens kromme achtersteven. De vorm van de roerscheg met aangehangen roer zijn duidelijk aangegeven.

Het voor een boeier bijzonder hoge achterkasteel is in zijn geheel met de vlakke spiegel boven het achterschip gebouwd. Dit kasteel, noch de spiegel maken deel uit van het scheepshol.

Het hoge achterkasteel met haar rijke versiering doet een bijzondere bestemming van

deze boeier vermoeden. Zo ook de imposante figuur, die als een reus tussen de dwergen (het scheepsvolk) het schip kennelijk overheerst.

Het sprietzeil heeft nog een los voorlijk, dat nog met rakbanden aan de mast verbonden is.

Het verdubbelde onderlijk is voorzien van omboorde gaten voor het aanzetten van de bonnet.

Een reep, rechthoekig, zeildoek waarmee het zeiloppervlak kan worden vergroot. Het bindrijf werd, althans op zeegaande schepen, nog niet gebruikt.

Behalve een topzeil voert deze boeier tevens een breesfok. Om deze te voeren is de stagfok keurig over de volle hoogte bijgebonden tegen het voorstag.

De boegspriet voert alleen een blinde.

De bezaansmast steekt door vermoedelijk twee dekken van het achterschip heen en staat dan waarschijnlijk op een hoge mastdoft, waar de helmstok onderdoordraait. Of de roerganger een dek hoger stond en het roer reeds met een kolderstok bediende is - voor die tijd - op zijn minst twijfelachtig.

Let op de „loodsman”, die hoogstaande op het bovenste halfdek het lood ver naar voren kan zwaaien. (De topvlag op de bezaansmast is vermoedelijk een mistekening).

## De boeier in de binnenvaart

Zo veelvuldig als de benaming „boeier” wordt genoemd in verband met de krijgsbedrijven in de Zeeuwse stromen en in en om de Zuiderzee, zo weinig wordt deze benaming gebruikt in de ons ten dienste staande bronnen omtrent de binnenlandse vrachtvaart en het passagiersvervoer.

Dit feit is wellicht ten dele te verklaren uit de omstandigheid, dat de zeevaart en de binnenlandse vrachtvaart nauw verbonden waren en door dezelfde soorten van schepen werden uitgeoefend.

Onder het dertigtal plaatsen waar reeds in de 14de eeuw „oostvaarders” werden uitgereed en althans laadden en losten, komen naast de steden en dorpen aan de Zuiderzee en die bij de riviermonden (Kampen) ook ver de rivieren opwaarts gelegen steden voor als: Doesburg, Zutphen, Tiel, Zaltbommel, Nijmegen; zelfs Venlo en Roermond (dr. P. A. Meilink: „De Nederlandse Hanzesteden tot in het laatste kwart van de 14de eeuw).

De in 1494 en 1514 om fiscale redenen gehouden „Enquêtes en de Informatiën”... naar de inkomstenbronnen in steden ende dorpen van Holland en Friesland” bevestigen deze verbondenheid van zee- en binnenvaart.

Ook uit andere bronnen krijgt men de indruk, dat in de 16de eeuw de benaming „boeier” in hoofdzaak voor de zeegaande kromstevens werd gebruikt. Daarentegen groeide reeds in de 17de eeuw het gebruik om de benaming „boeier” te gebruiken als een soortnaam voor de kleine, rondgebouwde, zeilvaartuigen waarmee kooplieden uit Amsterdam, Zaandam, enz. de markten bezochten in andere Hollandse steden. Veelal beladen met lichte koopmans-goederen of wel monsters hiervan. Deze „jachten” overtroffen soms het aantal eenvoudige markt-schuiten.

Hoewel deze „koopmans”-boeiers zeker tevens als speel- of plezierjacht werden gebruikt, was dit slechts zelden hun hoofdfunctie.

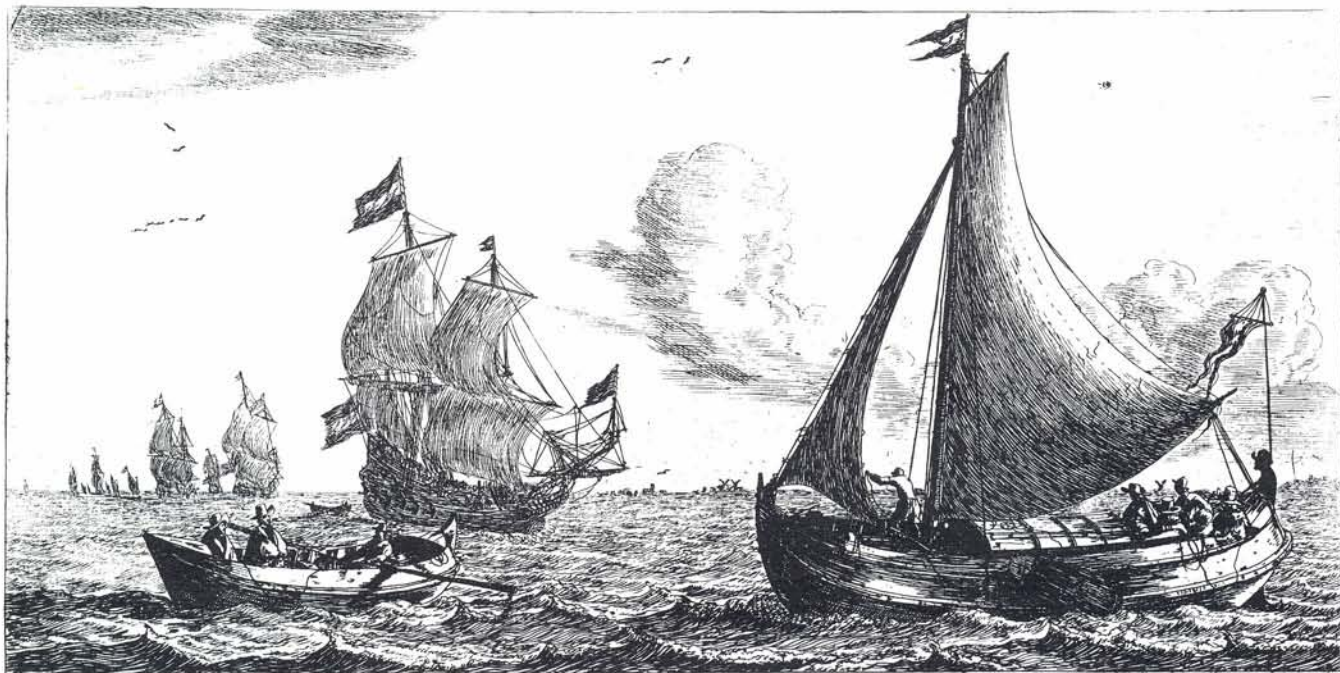
Het aantal vrije dagen dat zelfs de rijke kooplieden zich gunden was nog gering. Voor zijn genoeg gaan zeilen op zonen christelijke feestdagen werd door zeer





*De in 1963 herboren "Lytse" Bever.*





Twee Steyger Schuyten,

15

*Amsterdamse Steigerschuiten.  
Reinier Nooms - ± 1650.*

velen in den lande als een zonde beschouwd.

De opeenvolgende „jachthavens van Amsterdam”, waar Ernst Crone ons zo smakelijk over vertelt in zijn Gedenkschrift ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan der Zeilvereniging „Het IJ” (1885-1925), boden sinds ongeveer 1620 ligplaats aan bedrijfs- en speelvaartuigen van velerlei slag, die de Amsterdammers gemakshalve alle boeiers noemden.

De Amsterdammers noemden hun jachthavens dan ook veelal „boeier-haven”. Laten we de verdere ontwikkeling tot de echte jachtboeier hier verder buiten beschouwing, dan zullen wij zien, dat het boeier-type in de binnenlandse vrachten passagiersvaart onder velerlei functie-benamingen schuil ging. De zeilende toe- (overdekte) steygerschuit, die Reinier Ooms (1623-1664) rechts op plaats 15 van zijn „Verscheydene Schepen en Gesichten van Amsterdam” aftekent, is in scheepsvorm en zeilage een zuivere binnenvaart-boeier.

De steigerschuiten ontleenden hun benaming aan de steigers in het IJ, waar zij te huur lagen. Witsen zegt, dat er „tweederley zijn, kleine en groote, dienen om

menschen over de binnensee en inlantsche meeren te voeren. Zij dragen twee zeilen”.

Te oordelen naar het met ronde luiken afgedekte ruim, dienden zo deze zeilende steigerschuiten tevens voor het vervoer van „koopmanschappen”. Evenals de roei-steigerschuit links op de tekening. De zeilende steigerschuit heeft zelfs een uit hout gesneden mensenkop op het roer. Aan deze roerkop, vaak een „Mercurius”-kop ontleende de 18de eeuwse jachtboeier de benaming „kopjacht”. Ook onder de op vele andere 17de eeuwse prenten afgebeelde smalschepen, damlopers en vooral beurtschepen en -scheepjes waren er verscheidene met de uiterlijke kenmerken van het binnenvaart boeiertype.

Als hoofdkenmerken van dit boeiertype kunnen worden beschouwd:

1. Een karveel-, gladboordig gebouwde kromstevan; opgeboeid bovendeks en omboeid door één of meer berghouten.
2. Rond gebouwd en nergens in haar scheepsvorm stilstaand - d.w.z. dat in haar scheepslijnen en doorsneden geen rechte lijn voorkomt. Tjalken, pramen, kraken e.d. hebben een recht middenstuk).
3. Gedrongen in haar lengte-breedte

verhouding, die zelden 4:1 overschrijdt.

4. Het boeisel wijkt over de volle lengte van het schip naar binnen. Deze afwijking van de opgaande lijnen van het schip is veel sterker bij boeg en achterschip dan in het middenstuk. Ook hierin onderscheidt de boeier zich van de tjalk-achtigen.
5. Een brede, ronde, - weinig zijwaarts getilde - bodem met ronde kimmen.
6. Als regel één mast, staande op ongeveer een derde van de scheepslengte, waar het schip haar grootste wijde heeft.
7. Het bezaanszeil met losse broek vervang in de loop van de 17de eeuw het aanvankelijke smakzeil.
8. Een smal roer en brede zwaarden.

Deze kenmerken gelden ook voor de Zeeuwse poon, wier scheepsvorm in tegenstelling tot de boeier buikig is.

De meeste kenmerken golden eveneens voor de zeegaande boeier. Daarentegen vertonen de eertijds als bijzonder snelle zeilers bekende grote Dordtse (vracht)boeiers nauwelijks enige uiterlijke gelijkenis met de hierboven beschreven naamgenoten. Zij waren niet echt rond en bovendien overnaads gebouwd; hadden licht gebogen vallende stevens; waren nauwelijks opgeboeid,



daarbij niet omboeid door een echt berg-hout. Evenmin als de van deze vracht-boeiers afgeleide Dordtse jachtboeiers (Zie G. C. E. Crone „Nederlandsche Jachten, Binnenschepen en Visschers-vaartuigen”, plaat 13).

Dergelijke vracht- en jachtboeiers werden eveneens gebouwd aan de Zaanstreek en bij het Alkmaarder meer. Het zou slechts van 20ste eeuws perfectionisme of eigenwijsheid getuigen, deze prachtige schepen hun aloude, eerbiedwaardige betiteling te misgunnen. Dit aparte overnaadse type boeier was echter geenszins typerend voor geheel Holland.

De *Werkendamse boeier(schuiten)* waren korte, brede, welbezeilde waakzame schepen van 30-50 ton. Gebouwd voor het van oudsher bekende bedrijf van de Werkendamers: de bouw en het herstel van dijken. Hiertoe haalden zij rijshout

De eigenlijke „aardappelboeiers” van Zuid- en Noord-Holland waren kleinere, ondiepgaande kromstevens. Zij waren niet groter dan 20 ton en konden schier overal komen waar aardappels en andere gewassen werden verbouwd.

Vermaard om hun sierlijke lijnen en kostelijke afwerking waren de boeierschuiten, die in de IJsselstreek de vaste beurtsdiensten onderhielden tussen de IJsseldorpen en de steden Rotterdam en Gouda.

Beurtschipper was van oudsher een geprivilegeerd beroep en zij wilden dit best weten. Plaatsruimte verbiedt ons hier verder op in te gaan, doch één aantekening uit het dagboek van beurtschipper Frans Goudriaan wil ik de lezer niet onthouden:

Ouderkerk a/d IJssel, 13 febr. 1841.

„Ik, ondergetekende F. Goudriaan, heb een nieuwe Boeier-schuit besteld aan A.

De scheepmaker A. Pot werd in vier termijnen betaald, doch daarmee had beurtschipper Goudriaan zijn nieuwe boeierschuit nog niet gereed en onder de zeilen.

Getuigd en toegerust kostte de boeierschuit *Vrede-Best* f 3.197,80. Van welk bedrag „Zijlmaker” M. Taselaar te Rotterdam f 288,85 ontving. Kennelijk voor alle zeilen.

De touwslager leverde het touwwerk voor f 58,20. Het toeuigen geschiedde vrijwel altijd in eigen beheer, door de schipper en zijn knecht.

Na dit tipje van de sluier te hebben opge-licht, zullen wij het beurtbedrijf in Holland laten rusten en wagen nu een uitstapje naar Friesland.



*Dordtse boeier - ±1751.*

uit de Biesbos, bazaltblokken uit Rotterdam (aanvoer uit Noorwegen). Dit dijk-materiaal werd vervolgens afgeleverd bij de vaak moeilijk bereikbare plaatsen waar de waterschappen hun dijkvoorraden opsloegen of wel direct bij het werk. Kort kunnen draaien in nauwe vaarwaters was een eerste vereiste voor deze boeiers. Waarschijnlijk hielpen deze zelfde boeiers in het aardappelseizoen bij dit „boerenvervoer” van de Zeeuwse eilanden naar Holland.

Pot te Bolnes, Gemeente Ridderkerk volgens bestek, alsmede:

Lang vier en veertig en een halve voet (12.70 m.)

wijdte veertien en een halve voet (4.16 m)

*Voor de somma van negentien honderd gulden.*

De schuit te leveren met een beschoot onder het bint en zwaarden, roer, mast, giek en verder al het normale hout en I gangplank.

## *De beurt- en vrachtvaart-boeier in Friesland*

Over de Friese jachtboeier, het Friese jacht, de tjotter en de Friese schouw werd reeds vaak en veel geschreven.

Veel minder over de houten vrachtvaarders, de vissersvaartuigen, en de boerenboten waarin de grootste Friese boeierbouwers in hoofdzaak hun bestaan vonden.

Aan de Friese scheepsbouwkundige *Folkert Nicolaas van Loon* (1775-1840) komt de eer toe de eerste te zijn geweest, die in de 19de eeuw in Nederland de trom roerde over de toestand van verval waarin zich de „burgerlijke scheepsbouw” juist in Friesland in het begin van de 19de eeuw bevond. Wij zouden aan zijn verdiensten te kort doen wanneer wij zouden pogen deze in te kort bestek te schetsen.

Met het merendeel der profeten heeft Van Loon gemeen, dat hij eerst lang na zijn dood in eigen land werd geëerd. Zij het in uiterst bescheiden mate.

In de IJlster skûtmakker Eeltje Teadzès Holtrop (1769-1848) vond Van Loon een man die bereid en in staat was deze welhaast geniale theoreticus in zijn vaak excentrieke ideeën te volgen en deze met eigen practisch vakmanschap in goede banen te leiden.



Het pleit zeker voor zijn vakmanschap dat - tenminste - nog twee boeiers gebouwd door E. T. Holtrop tot de huidige dag bewaard bleven. Het zijn de „Lytse Bever” (lang 6.50 m) in 1820 en de drie jaar later op stapel gezette forse boeier Hilda (lang 10.50 m) ex Tjet Rixt. De scheepshistorie van de „Hilda” komt godeldeels overeen met die van de meeste Friese jachtboeiers, die zelden of nooit buiten Friesland zeilden. Zij was vele jaren het trotse bezit van de familie Hepkema te Leeuwarden, die haar familieschip „Tjet Rixt” in ere hield en haar tenslotte afstond aan het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen, waar zij nu onder de nieuwe naam „Hilda” prijkt in de schepenloods.

De „Lytse Bever” werd als vrachtboeiertje gebouwd met een ronde luikenkap boven het kleinere ruim achter de mast. Haar eerste, ons nog onbekende, eigenaar verzorgde vele jaren de beurtvaart tussen Eernewoude en Leeuwarden. Omstreeks 1895 kwam zij in handen van Tjeerd Voordewind, de vader van de later welbekende schrijver-commissaris Hendrik Voordewind, die een botenverhuurderij voerde te Leeuwarden. Vader Tjeerd was bovendien jachtschipper op de prachtige 18de eeuwse Dordtse boeier „Stavo”, wier toenmalige eigenaar dit unieke varende monument in 1932 liet slopen door haar schipper . . .

Toen T. Voordewind het beurtscheepje „Bever” kocht, verwijderde hij de luikenkap en maakte er een „open boeier” van.

Na het overlijden van T. Voordewind (1920) leed deze „Bever” een zwervend bestaan en raakte daarbij tenslotte totaal in verval. Tot in 1958 dr. C. F. Diesch zich over het wrak ontfermde en haar toevertrouwde aan de bekwame schepen-restaurateur Tjeerd van der Meulen. In 1963 kon deze „Bever” als herboren te water worden gelaten. Fraaiër ingericht dan zij ooit in haar verleden was. In 1965 maakte de familie Diesch met dit boeiertje van 6.5 x 2.3 m een reis buitenom naar de Oostzee . . .

De „Bever” van dr. Diesch werd reeds in Voordewinds tijd de „Lytse” Bever genoemd, ter onderscheiding van de „Greate” Bever, wier historie in het straks volgende artikel van Robert Vorstman wordt beschreven.

Deze oude Friese boeiers hebben iets onverwoestbaars in zich, dat hen door hun scheppers werd meegegeven en door hun schippers werd bewaard.

Eeltje Teadzes Holtrop was de grootvader en leermeester van Eeltje Holtrop van der Zee (1823-1901).

Volgens overlevering waren de vele vrachtschepen, waaronder een drietal vrachtboeiers, boerenboten en vissersschuiten die Eeltjebaas bouwde welhaast even fraai belijnd als de dertien jachtboeiers en twee loodsboeiers, die hij sinds 1848 te Joure schiep. Zes van deze

jachtboeiers bleven bewaard, waarvan de oudste de „Constanter” - gebouwd in 1877 en in „Spiegel der Zeilvaart” No. 2 (sept. 1977) beschreven.

Vrachtboeiers hadden van nature een zwaarder leven dan de jachtboeiers. Niettemin bleven twee vrachtboeiers uit het houten tijdperk bewaard als jachtboeiers.

Deze twee „Bever” sieren onze Ronde Jachten-vloot en zijn thans Neerlands oudste *Varende Monumenten*. ●

*De „Greate” Bever*

