

# CONSTANTER

## een Friese boeier

Monumenten van de Nederlandse jachtbouw zijn onze boeiers en een van de mooiste van deze monumenten is de *Constanter*. Het is bijzonder verheugend, dat wij — dank zij de activiteit van de Stichting Stamboek van Ronde- en Platbodemjachten — in staat zijn de tekeningen van dit bijzondere jacht weer te geven.

De beheerder van het Stamboek schrijft, dat hij maar over weinig historische gegevens van de *Constanter* beschikt.

In de werfboeken van Van der Zee wordt ook weinig over dit jacht gezegd: „Het jacht van de heer Buma te Leeuwarden, lang 28 voet, later afgemaakt voor de heer W. A. Tromp te Woudsend, aangenomen te leveren met alles op zeil en touwen na, voor twee duizend gulden. Afgeleverd de 13 Juni 1877.”

De tewaterlating ging blijkbaar met enige feestelijkheid gepaard, want Van der Zee schrijft er bij: „aan koek en jenever f 3,82.”

In 1894 kwam het schip in handen van Jhr. A. J. van Sminia te Oenkerk. Op de wedstrijden van „Oostergoo” te Grouw won zij in die jaren steeds de (eerste) prijs in de klasse: „Boeiers en jachten, bestuurd door liefhebbers.”

In 1901 kwam zij in het bezit van de familie Halbertsma te Grouw. Bij het admiraalzeilen in 1953 op het Pikmeer was zij het vlaggeschip van de vice-admiraal H. B. Halbertsma van het tweede eskader.

De boeiers werden niet volgens een tekening gebouwd, maar op het oog, hoogstens met enkele mallen van de steven en de grootspantvorm, ontleend

aan de gegevens van vorige schepen. De ervaring van de scheepsbouwer, zijn oog voor lijnen en verhoudingen waren het die ervoor zorgden, dat een mooi jacht tot stand kwam. De *Constanter*, een kunstwerk van de bekendste boeierbouwer van alle tijden, Eeltje Holtrop van der Zee uit Joure, is een prachtig voorbeeld van deze werkwijze.

De tekeningen, die wij hier afdrucken, werden aan het bestaande schip opgemeten door de heer L. Stelwagen, dank zij het Stamboek en dank zij de medewerking van de eigenaar, de heer H. B. Halbertsma te Grouw. Wij zijn de heer Halbertsma hiervoor erg dankbaar, ook voor het feit, dat hij iets heeft willen schrijven over zijn zeilen met de *Constanter*, hetgeen wij hier laten volgen.

### De heer H. B. Halbertsma aan het woord.

Men heeft mij gevraagd eens wat te vertellen over de *Constanter* en zo mogelijk over het wedstrijdzeilen daarmee.

Het leek mij wel aardig, hieraan iets vooraf te laten gaan over zeilen in het algemeen en speciaal wat dit voor mij heeft betekend en nog betekent.

Het zeilen heeft van jongsaf aan altijd een grote rol in mijn leven gespeeld en ik kan er nog nooit genoeg van krijgen. Met recht kan men, voor wat mij betreft, van een hartstocht spreken.

Mijn herinneringen eraan gaan terug tot de tijd, toen ik met mijn vader en verdere familie en vrienden zo nu en dan ging zeilen met het oude Grouwster veerschip. Mijn vader had toen nog geen eigen zeilschip, om redenen die ik straks nader zal vertellen. Het oude Grouwster veerschip, dat nog van hout was, werd dan voor de pleziervaart klaargemaakt, door op de buikdenning de zogenaamde kaasstellingen te timmeren. Het ruim was dan geheel open en ten gerieve van de passagiers waren er stoelen en tafels in gezet, op de manier zoals nu nog wel eens voor grote gezelschappen in „skùtsjes” gebeurt. Het veerschip was echter heel wat kleiner en handiger, zodat men er vrij wat meer mee kon doen dan met de 40-tons tjalkjes, waar men nu op aangewezen is.

Het waren vaak opwindende tochten, want ik geloof niet, dat de heren toen zo bekwaam waren in de zeilsport. Ten eerste bood de gelegenheid zich niet zo vaak en ten tweede had het vroegere geslacht, met uitzondering van enkelen, de gewoonte om de eigenlijke sport, het werk, aan de knechten over te laten en zich onder het genot van de nodige spiritualiën te laten varen, ook wanneer zij de zeilsport beoefenden met hun eigen jachten en boeiers. Mijn vader had een andere inslag en deed het graag zelf, met het gevolg dat wij al eens, tijdens buig weer, tot de mast op de wal liepen. Natuurlijk in het ruim alles door elkaar, tafels, stoelen, koffiekopjes, schoteltjes met taartjes en daartussen de mensen. Voor zover ik mij herinner, liep het verder zonder ongelukken af.

Zojuist noemde ik al even het gebruik van veel drank tijdens de zeilpartijen. En dat was nu juist de reden, dat mijn vader eerst op 38-jarige leeftijd een plezierscheepje aanschafte. Mijn grootvader was er, om dit overmatig drankgebruik, erg op tegen. Waarschijnlijk waren er wel uitzonderingen op die regel, doch stellig nam men bij het zeilen veel te veel, hetzij dat men het meenam of onderweg bij een herberg aan het water (Hooi-dammen) aanging. Vaak kwam het voor, dat men dan te lang pleisterde, het werd stil op de avond en de knecht kon het vrachtje naar huis bomen. Die kreeg natuurlijk ook wel zijn deel, zoals blijkt uit het verhaal van Ruurd Protter, de knecht van mijn oom Lykele, die bij aankomst te Grouw zei: „Welkom aan wal, heren”, en pardoes overboord stapte.

Later is dat beter geworden, toen de dames meedingen. Maar dat men ook toen nog niet altijd nuchter aan wal kwam,



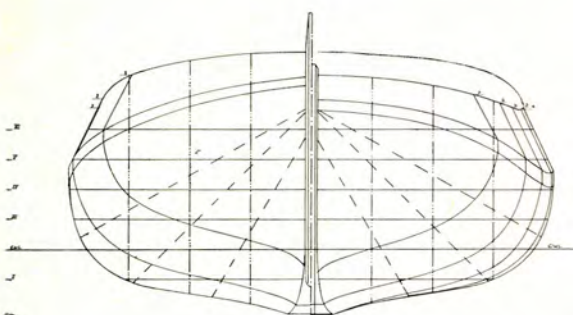
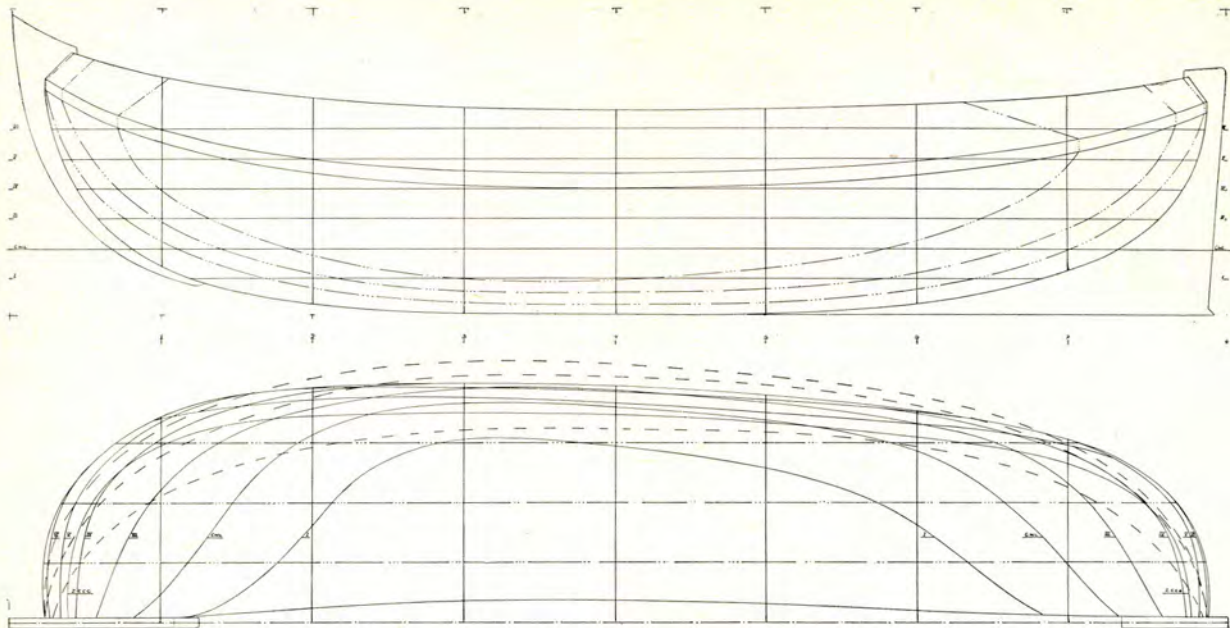
„Constanter” met rechte gaffel  
...een foto uit de oude doos....

blijkt wel uit het verhaal van het echtpaar, dat, toen het na terugkomst het jacht in het schiphuis had opgeborgen en al goed en wel in bed lag, tot de ontdekking kwam dat het kind nog onder het voordek vergeten was.

Maar, zoals gezegd, toen de vrouwen meedingen werd dit beter en toen ik 9 jaar was en pa al 38, schafte hij zijn eerste scheepje aan. Het was een overnaadse sloep met middenzwaard en emmer-tuigje, zoals toen in Grouw nog niet bekend. Het heette de *Meeuw* en kwam tegelijk met twee andere, de *Dolfijn* en de *Sirene* van de scheepsbouwer Loynes uit Birmingham, Engeland.

Het was een hele sensatie toen deze scheepjes aankwamen en de kritiek was vaardig. Maar toen ze al gauw hun goede kwaliteiten bewezen en de snelheid voor die van de kleine tjotters,

(Vervolg op blz. 138)



**FRIESE BOEIER „CONSTANTER“**

LIJNENPLAN SCHAAL 1:50 BLAD J

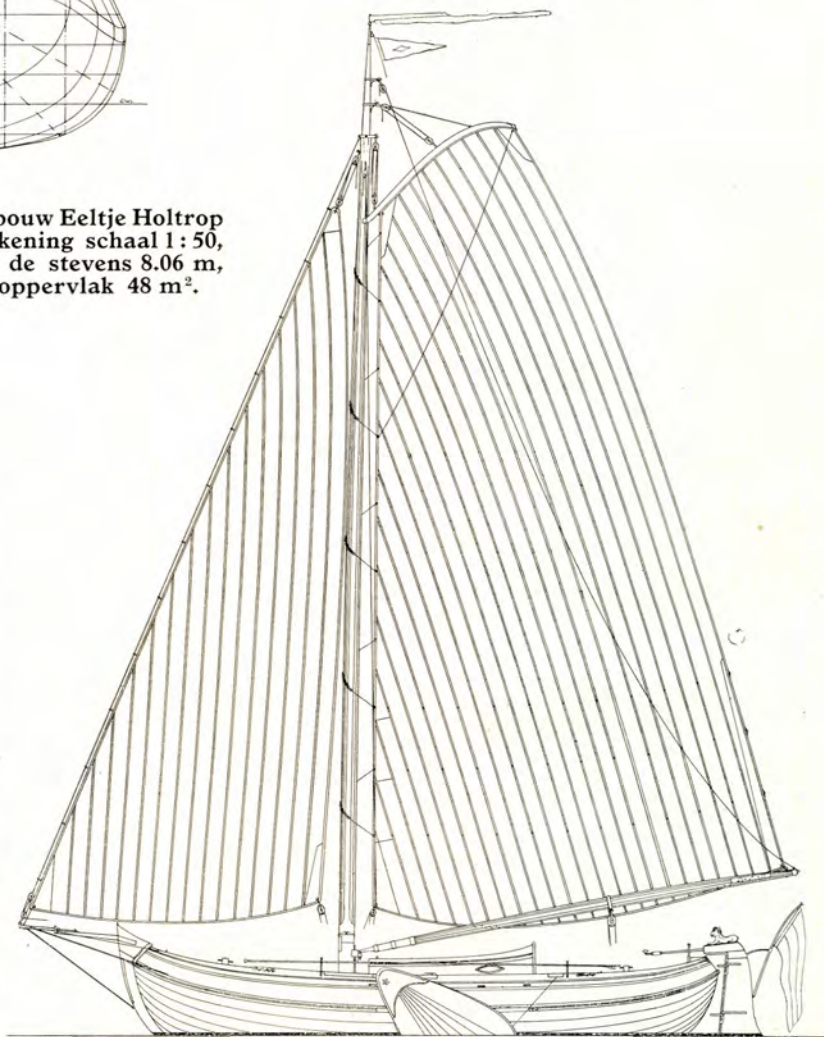
Friese boeier „Constanter“, ontwerp en bouw Eeltje Holtrop van der Zee. Lijntekening en bouwtekening schaal 1:50, zeiltekening schaal 1:100. Lengte over de stevens 8.06 m, breedte op de berghouten 3.36 m, zeiloppervlak 48 m<sup>2</sup>.

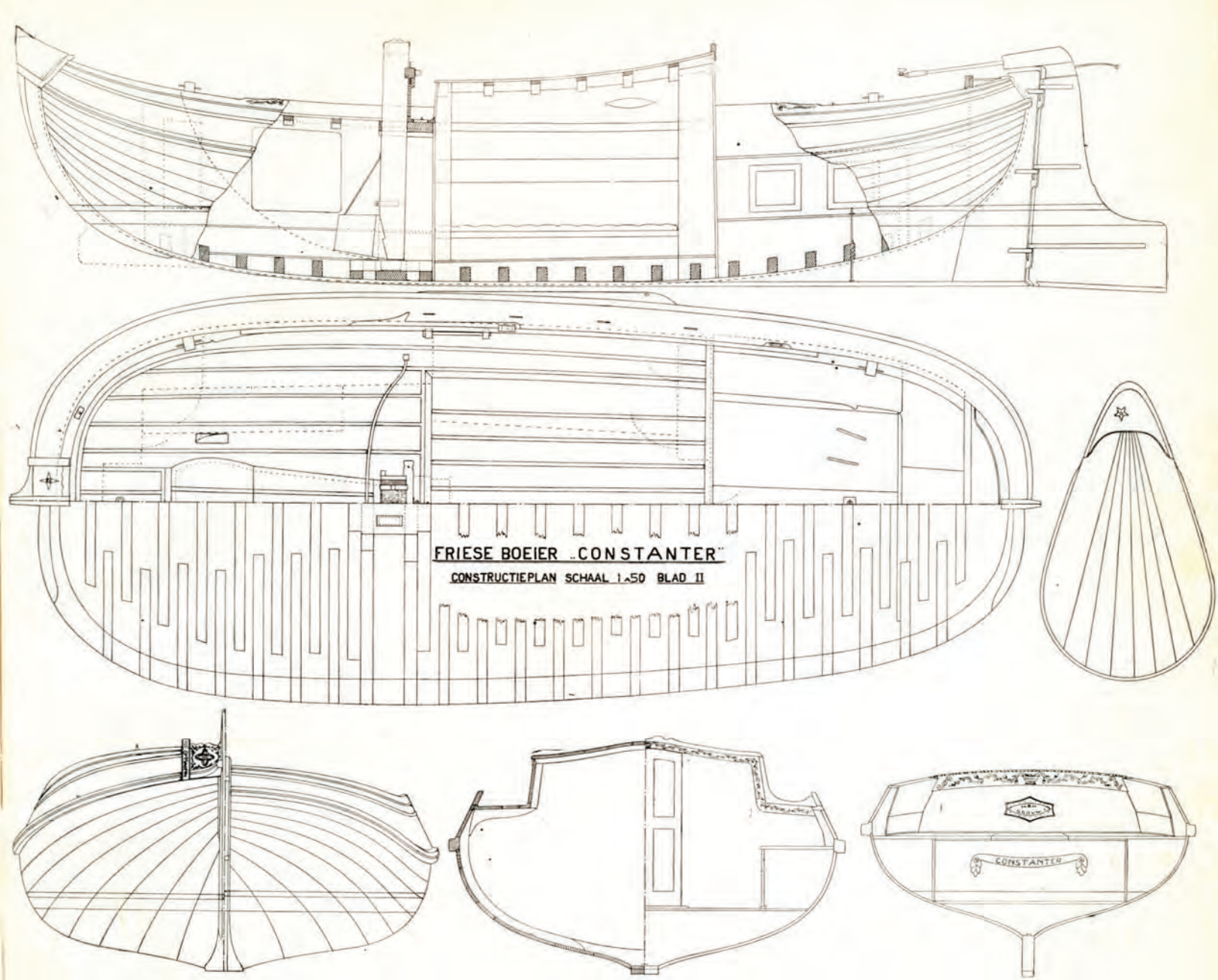
**Beschrijving van de bouwuitvoering**

De romp is karweel gebouwd van 2½ cm dik eikenhout, behalve de boeïsel van boorden, deze zijn 4 cm dik, de bochtstukken hiervan zijn echter weer 2½ cm dik. De zandstrook of eerste boeg tegen kiel en stevens is 3 cm dik. Het materiaal voor boegen dient, gezien de grote kromten waarin het moet worden aangebracht, taai en van prima kwaliteit te zijn, zij worden op spanten en leggers gespijkerd, bij voorkeur met gegalvaniseerde draadnagels.

Spanten of in houten en leggers van eikenhout, dik 7½ cm, gezaagd naar het vereiste model; voor deze spanten worden z.g. „krommers“ gekozen, dit zijn zeer krom gegroeide stammen, gezaagd aan platen van 7½ cm dikte. Evenals de leggers zijn de spanten 8 cm hoog, de leggers worden op de kiel zwaarder plm. 12 cm gemaakt.

Dekbalken en mastkoker, het z.g. zeilwerk vraagt speciale aandacht, daar bij de boeier de mast doorgaans zonder zijwanten wordt gevaren; de eiken mastkoker wordt 8 × 20 cm en dient zeer solide op mastspeer en brede zeilwerk-





dekbalk verkeert en verbonden te worden.

**Dek en kajuit-opbouw:** Het eikenhouten dek is 2½ cm dik, hol of waterlijsten langs kajuit-opbouw en kokerluik zwaarder.

De dekdelen evenals die van het kajuitdak worden uitgevoerd met persenningnaden, de persenningband wordt later geteerd met bruine teer.

**Beslag en ijzerwerk:** Het smeedwerk is van zeer massieve uitvoering, de ijzeren botloef b.v. meet vlak voor de steven in doorsnee 5 × 7 cm naar voren verjongd.

Roerhaken met vingerlingen zijn eveneens zwaar. De sleepijzers of beslag om de zwaarden zijn van scherp profiel.

De zijanten der zwaardkoppen zijn met geel koper beslagen, dergelijk koperbeslag wordt eveneens toegepast op de achterkant van het roer en bovenkant van de bedelbalk (achter).

Dit beslag vraagt veel onderhoud, het ijzerwerk wordt nl. blank en het koperwerk gepoetst gehouden.

**Roer en zwaarden:** Het eiken roer is 6 cm dik, en wordt naar achteren (hak van het roer) tot op 3 cm bijgeschaafd. De eiken zwaarden zijn 4½ cm dik.

**Rondhout:** Mast en giek zijn gemaakt

van Amerikaans of Noors grenen, de kromme gaffel van taai essenhout.

De mast is totaal 13.80 m lang en meet 20 × 20 cm in de koker, de top is 1.50 m lang, van bout tot onder meet 1.75 m.

De giek is totaal 6 m lang (met ijzeren zwanenhals), de grootste diameter heeft deze bij de schootoogbeugel nl. 14 cm, voor 7 en achter 6 cm.

**Binnenballast:** De „Constanter” vaart plm. 1.000 kg binnenballast, waarvan 480 kg aan loodplaten aan de mastvoet is aangebracht, wat tevens ten doel heeft dat de mast gemakkelijk kan worden gestreken. De ballast is verdeeld over ongeveer 20 blokken, welke passen tussen inhouten en leggers.

**Zeil en touwwerk.** De zeilen worden gemaakt van zwaar Egyptisch of Amerikaans katoen, met smalle staande banen of kleden. Vallen en schoten zijn van manilla touw. Alle jachtblokken zijn uitgevoerd met buitenbeslag.

Oorspronkelijk werd bij de *Constanter* nog een kluiver op een losse houten boegspriet gevaren, bij vernieuwing der tuigage is deze vervallen; de afmetingen van het getekende tuig zijn toen dienovereenkomstig bepaald.

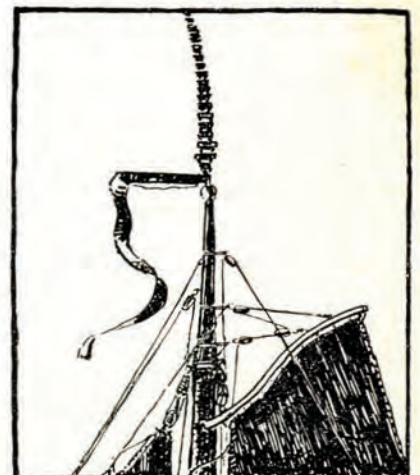
**Algemeen.** De boegnaden van de

boeier worden, na gebreeuwd te zijn, van een peklaag voorzien. De sierlijsten op het boord worden gemaakt van een zeer taai houtsoort b.v. essen.

Het houtsnijwerk ter versiering op kluisborden, lijst om kajuitopbouw van het achterschot, bedelbalk evenals de leeuw op het roer, wordt verguld.

Buitenkant der boorden (tot de onderste witte sierlijst) en de buitenkant der berg-houten zijn zwart geverfd.

Romp (tot waterlijn), dek en opbouw, zwaarden en roer zijn blank gelakt.





„Constanter” in 1953

(Vervolg van blz. 135)

vooral na het bijplaatsen van een boegspriet en fok, niet bleek onder te doen, verstomde die allengs, hoewel de liefde voor tjotters en schouwen ook nu nog niet uit de harten der Grouwsters verdreven is. Integendeel.

Als jongen van 10 jaar ging ik er al alleen met de jol, zoals wij hem noemden, op uit. Het eerste jaar nog zonder fok, maar het daarop volgende mocht ook die erop. En vanaf dat ogenblik heb ik er nooit genoeg van kunnen krijgen. Als ik de kans had, vooral in de vakanties, ging ik 's morgens vroeg weg met een paar kameraden en kwam 's avonds tegen donker terug. De Oude Venen waren toen nog „terra incognita”. Die hebben wij tot en met verkend. Het mooiste was voor mij de meimaand, want in april was er altijd een gedeelte van de kameraden dat wilde eierzoecken en na 1 juni waren er, die wilden gaan vissen. Voor mij bestond er maar één ding, zeilen.

Ik herinner mij, dat ik als jongen van een jaar of 13 op school een opstel moest maken over een vrij onderwerp. Ik koos zeilen. Ik vertelde daarin, hoe ik elke morgen, uit bed komende, altijd het raam uitkeek om te zien hoe de wind was en hoe ik er dan over dacht welke waters wij voor een bepaalde route, de slag om Syteburen, bij de Hoodammen om, over Goingahuizen, over de Kruiswaters, konden zeilen, en welke gelaveerd moesten worden. Ik was er blijkbaar zo vol van, dat ze mij op school vaak „kapitein” noemden.

's Zondagsmorgens zat ik vaak om 7 uur al te poetsen aan het koper van het scheepje en voor het ontbijt maakte ik al een klein tochtje de Rechte Grou op en neer. In de herfst werd het zo laat mogelijk opgeborgen en vroeg in het voorjaar, zelfs wel eens in februari, was het al klaar en zat ik op het water.

In het bovengenoemde opstel kwam, naar ik mij herinner, de volgende prachtige zin voor: „Ja, ik haat de winter, die mijn water verstijft en mijn boot aan boeien legt”. Ik kreeg er een 3 op voor taal en een 9 voor stijl en moest het voor de klas voorlezen. Dat was een denderend fiasco, want ik stotterde toen nogal wat.

De *Constanter* werd oorspronkelijk besteld door de heer Minnema Buma uit Leeuwarden. Deze heer was een groot bewonderaar van de schrijver Constantijn Huygens, die zijn pennevrienden ondertekende met *Constanter*. Daaraan werd de naam ontleend. Tijdens de bouw werd hij echter verkocht aan de heer W. A. Tromp te Woudsend. Ik herinner mij dat, wanneer wij vroeger op onze tochten door de zuidwesthoek in Woudsend aan wal lagen, binnen 5 minuten de oude knecht van de boeier bij ons kwam en dan van vroeger vertelde. Op een keer stapte een van de kinders, van de wal komend, op de fok. De oude knecht had toen nog zoveel zorg voor zijn vroegere schip, dat hij het kind ontzettend uitschold. „Men soe se de poaten brekke!”

De familie Tromp heeft hem jaren in eigendom gehad, doch

later verkocht aan de familie Van Sminia te Oenkerk. Mijn pa kocht hem van hen naar ik meen in het voorjaar van 1901, voor in totaal f 1.600,—. De aflevering was tot en met royaal. De gehele inventaris, bedden, kachel, potten en pannen, servies, messen, lepels en vorken, tot zilveren theelepeltjes waren erbij. Ik herinner mij nog dat pa en moe ermee aan wal kwamen. Maar toen had moe het lepelkistje met de zilveren theelepeltjes onder de arm. Die bleven er niet in.

Een jaar later kreeg pa van de familie Van Sminia de vraag, of hij de boeier weer aan hen wilde verkopen met een winst van f 1.000,—. Op datzelfde ogenblik was er ook een open jacht *Frisia*, eveneens een produkt van Eeltje-baas, te koop, met inbegrip van het schiphuis voor f 1.000,—. De „koopman”, zoals mijn vader vroeger genoemd werd, had er wel zin in, maar moeder heeft het gekeerd. „Je krijgt mij niet in een jacht, waar ik altijd moet zitten met de rondhouten in mijn nek”. Nu, toen ging het natuurlijk over.

Wat het begin van mijn prestaties aan boord van de boeier betreft, spreekt het vanzelf dat ik de eerste jaren als passagier en hoogstens als handlanger meeinging. Het heeft dit voor gehad, dat ik het behandelen van alle onderdelen, de zwaarden, de hals, de stroppen om de mast, de stag voor de fok, en niet te vergeten de wijze waarop het schip gebalanceerd moet worden, goed leerde kennen. Ik ben er als het ware mee vergroeid en voel het schip volkomen aan.

En hiermee ben ik gekomen bij dat, wat eigenlijk het doel was van dit artikel, namelijk om iets te vertellen van het zeilen en ook iets van het wedstrijdzeilen, „hardzeilen”, zoals wij hier in Friesland zeggen, met de *Constanter*.

Toen de *Constanter* in ons bezit was gekomen, is er zo voor en na nogal wat aan veranderd. Om eerlijk te zijn, niet altijd ten goede. Met de gedachte om het schip gemakkelijker bestuurbaar te maken, werd de loefschalk abnormaal vergroot. Om de loefgierigheid weg te nemen, kwam er een insteek op, zodat een grotere fok gevoerd kon worden. Beide dingen, die beslist fout waren. Het kwam dan ook zover, dat de overtuiging had postgevat, dat boeiers met hun opbouw beslist niet konden zeilen tegen open, ronde jachten en wij hebben tengevolge van deze conclusie bij wedstrijden jaren aan de wal gelegen.

Wat men heel goed door had, was hoe de stand van de zeilen moest zijn en men kreeg dan ook door, dat een ronde gaffel op den duur voor de goede stand van het zeil te bezwaarlijk was. Een zeil rekt natuurlijk en door de vorm van de ronde gaffel kan het daarlangs niet gespannen worden. Dan komen de gaten voor de touwen, waarmede het zeil aan de gaffel geregen wordt, niet meer tegenover die in de gaffel te liggen, of de vorm van het zeil past niet meer in de ronding, gesteld dat men nieuwe gaten in het zeil zou aanbrenge. Dat was dan ook de reden, waarom mijn vader destijds een rechte gaffel liet maken, welke hij bij wedstrijden gebruikte. Ik geef graag toe, dat het ontzettend lelijk was, maar het was praktisch.

De ervaring leerde ons, dat de ligging van de boeier van heel grote invloed is op de snelheid en wat daarmee samengaat, de bestuurbaarheid. En de ligging is niet alleen afhankelijk van de plaats waar de ballast ligt, doch ook vooral van de windkracht. Het is eigenlijk dwaas om dit in een gezelschap van deskundigen te vertellen, omdat iedereen die met de praktijk te doen heeft, dit beschouwt als een waarheid als een koe. Doch toen destijds door de Hollandse zeilverenigingen de wedstrijd-bepalingen werden vastgesteld, heeft het heel wat moeite gekost om de mensen die hiermede belast waren, te overtuigen dat het voor ronde en platbodemschepen niet opging om te bepalen, dat tijdens wedstrijden de ballast niet verplaatst mocht worden.

Een belangrijk ding voor een rond schip en waarschijnlijk ook voor een platbodemschip, is dan ook, dat de mast van een zo licht mogelijke constructie moet zijn. Men heeft voor het opzetten van de mast een contragewicht nodig en hoe zwaarder de mast is, hoe zwaarder het contragewicht moet worden, terwijl het juist voor een goede balancering van het schip vaak van belang is, dat een dergelijk zwaar gewicht zich niet in de kop bevindt. In de meeste gevallen haal ik dan ook, wanneer de mast eenmaal staat, een gedeelte van de gewichten eraf en verdeel deze over het schip, al naar mij, in verband met de windkracht en het gewicht van het gezelschap dat ik aan boord heb, wenselijk voorkomt.

Verder heb ik, om de wendbaarheid te bevorderen en het verlies in snelheid, dat van het wenden een gevolg is, te voorkomen, de loefschalk geheel weggenomen. Ook de achterschalk nam ik voor een groot gedeelte weg, tegelijk met een deel van de voorkant van het roer, terwijl ik de hak van het roer verdiepte en verlengde. Het verlies aan snelheid wordt daardoor enorm beperkt, in de eerste plaats bij het wenden, maar ook

bij het één koers zeilen. Het schip komt veel lossier in het water te liggen en is voor zijn bestuurbaarheid nog meer afhankelijk van enige snelheid. Verliest men zijn snelheid en komt praktisch stil te liggen, dan geeft een dergelijk rond nestei, waarmee ik het wel eens vergelijk, grote moeilijkheden met het sturen. Ook de stand van de zwaarden heeft een grote invloed op de snelheid en deze verandert nogal wat naar gelang van de windsnelheid en de hoeveelheid zeil, welke men voert.

Ik zou evenwel niet graag willen zeggen, dat ik in al deze dingen uitgestudeerd ben. Ik doe het daarvoor te weinig, misschien 25 maal per jaar en dan is de windkracht lang niet altijd geschikt om proeven te nemen en, om niet te vergeten, ook het gezelschap niet. Op het ogenblik is, naar mijn gevoelen, mijn achterschaak wel wat erg klein. Bovendien heb ik deze vrij dun laten uitlopen. Daardoor heeft het schip bij weinig wind achter te weinig steun. Ik ben van plan om dit, in overleg met de scheepstimmerman, weer wat te wijzigen, en de vergroting van de hak van het roer iets verder door te voeren.

De door mij aangebrachte wijzigingen zijn allemaal, wanneer het schip in het water ligt, zo goed als niet zichtbaar en doen niets af aan het beeld dat men van het schip krijgt, wanneer het zeilt. Ik acht dit dan ook geen bezwaar en zou eigenaren van ronde en platbodemschepen aan willen raden, om in die richting zelf ook proeven te nemen. Het is, dunkt mij, helemaal niet nodig, dat wij ons binden aan de lijnen, welke Eeltje-baas vastgesteld heeft. Wat is er in de loop van de jaren, vooral toen ze nog van hout gebouwd werden, veel geëxperimenteerd met de vorm van coasters. Er zijn er zelfs geweest met zwaarden en zonder zwaarden.

Wat de stand van de zwaarden betreft is het dunkt mij een

uitgemaakte zaak, dat de sleeplatten evenwijdig moeten lopen. Het schip ligt toch altijd al iets scheef in het water, waardoor hoogteverlies voldoende wordt tegengegaan en te schoor staande zwaarden remmen naar mijn gevoel de snelheid.

Overigens zullen wij het er wel over eens zijn, dat een boeier niet is om te wedstrijden, maar in de eerste plaats een schip om een prettige zeilsensatie te geven en om er gezellig met gelijkgestemde lieden mee uit te gaan. Toen ik een jaar of wat geleden mijn helaas overleden vriend Ds. Bonga een dagje meegenomen had, kreeg ik een paar dagen later een gedichtje toegestuurd, waarvan de inhoud voor zichzelf spreekt:

Oan us gasthear en gastfrou fen jister

For al it moaije, det wy smakken —

De tocht oer 't wetter, dy 't wy makken,

It stil, útsûnderlik geniet

Fen Fryslâns greiden twisken 't wiet

Fen mar en sleat en skaed en sinne

Mei yn it roun Gods frede allinne —

For alles hwet de dei fen jister

ús each en hert sa gol, sa bjuster

op de „Constanter” smeitsje liet,

Mids grien en blomt' fen maityds mied',

En ek for 't noflik wiet en droech,

Det ús de dei sa ryklik joech, —

Mar 't measte for de frjeonskip yet,

Dy 't efter dit ús foarrjucht stiet —

Bitsjûge wy lâns dizze wei

ús tankbrens: 't Wier in moaije dei!

Hwa 't yn sà'n sfear oer 't wetter farre,

Kin dêr wer tiiden lang op tarre.