

DE FRIESE BOEIER 'CONSTANTER' 1877-1977

H.G. VAN SLOOTEN



*Afb. 1 Vergulde leeuw van de boeier
'Constanter' vermoedelijk gesneden door
Auke van der Zee. Foto: Obbema*

"'k Geeft voor de waarheit uyt, al heeft het schijn van liegen;
 "(De Tuygen zijn te veel, all socht ick te bedriegen.)
 "Twee hondert kielen zijn voor Hofwijck heen getelt,
 "Die dagelicks door Zeit of Mensch, of Peerds geweld
 "Voor Hofwijck henen gaen."

Zo bezong 'Constanter' in 1653 het uitzicht vanuit zijn buitenplaats 'Hofwijck', gelegen aan de Vliet bij Den Haag. 1)

Men zou in 1977, gezeten in de 'bolle-stal' van de boeier 'Constanter', bijna hetzelfde kunnen dichten tijdens een zomer-reünie van de 'Stichting Stamboek Ronde- en Platbodem-jachten'. 'Twee hondert kielen' zijn immers geen uitzondering meer tijdens een reünie. Onder al deze ronde- en platbodems neemt de 'Constanter' wel een bijzondere plaats in, niet alleen omdat het één der fraaiste schepen is, maar ook omdat de eigenaren van dit 'varende monument' altijd een grote liefde voor het ronde jacht hebben getoond.

Het lijkt ons dan ook verantwoord eens wat dieper op de historie van dit schip in te gaan, te meer, daar het thans honderd jaar geleden is, dat het zijn vaart over de Friese wateren begon.

Afb. 2 Bladzijde uit het werfboek van Eeltje Holtrop van der Zee te Joure uit 1877, waarin alle maten en verdere gegevens betreffende de boeier 'Constanter' staan vermeld (zie bijlage 1).
 Archief Ottema-Kingma Stichting, Leeuwarden

*Met jagt van den Heer Marinus de Buma 256
 Constanten.
 Lang 28 voet 10 duim In 1877 afgeleverd etc. 23 Junij*

*Met jagt boven genoemd laatste afgeleverd van den Heer
 W. H. Grop hangenomen te Lissenen met by levering van
 met goed behou. boomen teeden meest genoght
 Estimmering of gewijst koper en een goed alles op de
 Zeeftomastek etc*

*Met hout vorderen 9 voet 10 duim dik 3 1/2
 Achter steven 5 voet 4 duim breed 15 duim dik 3 1/2
 Met 24 voet breed 12 duim dik 3 1/2*

aan geveesen te Lissenen over de Jan Van twee chustzen Gildend

<i>De Zeeven. best goed 162 el</i>	<i>133 65</i>
<i>3 koper yzerenck kooptje yzer aan de gaffel</i>	<i>10 10</i>
<i>groot rook 7 1/2 el</i>	<i>61 25</i>
<i>hinderboek</i>	<i>51 56</i>
<i>van hooft</i>	
<i>Zeeftomast yzerenck en allemaal met</i>	<i>320 63</i>
<i>hooft. Hoop</i>	<i>14 28</i>
<i>1 Tiekman over toerwach</i>	<i>37 27</i>
<i>acht overdoopen help met vegen en beugel hooftmaged</i>	<i>33 50</i>
<i>hooft</i>	<i>86 00</i>
<i>maten</i>	<i>1 80</i>
<i>bestant van de Rechten</i>	<i>15 50</i>
<i>van hooft en geveesen</i>	<i>3 82</i>
<i>een hooft met</i>	<i>2 00</i>
<i>Overeen hang achter hooft water test 28 voet</i>	
<i>Met 8 voet hooft 8 voet</i>	
<i>Balk 3 voet 10 duim</i>	
<i>hooft van de Zeeftomast hooft en op Landhooft 3 voet 8 duim</i>	
<i>Waringen 2 voet 18 1/2 duim</i>	
<i>hooft 9 duim hooft op schuinstekken 2 voet</i>	
<i>Scheerzangen breed 1 1/2 duim</i>	
<i>hooft van de hooft de hooft op water 3 1/2 voet</i>	
<i>hooft 2 voet 10 duim, hooft hooft 15 1/2</i>	
<i>2 hooft lang 1 voet 10 duim, hooft 1 voet 10 duim</i>	

De bouw

Het was in de herfst van het jaar 1876 dat de toenmalige griffier van het Gerechtshof te Leeuwarden, mr Jan Minnema Buma, aan Eeltje Holtrop van der Zee opdracht gaf tot de bouw van een boeier. 2)



Afb. 2a Mr Jan Minnema Buma (1828-1900), opdrachtgever tot de bouw van de 'Constanter'.

Foto: collectie mr B. van Haersma-Buma

Dat 'het Jagt van den Heer Minnema Buma' (afb. 2) zoals van der Zee in zijn werfboek schrijft, inderdaad een boeier was, blijkt duidelijk uit de vermelding 'roef 8 voet' (zie bijlage I). Trouwens in de werfboeken 3) treft men meer schepen aan, aangeduid als 'jagt', die in feite door ons boeiers zouden worden genoemd. Dat Eeltjebaas wel de naam boeier kende, blijkt onder andere uit zijn dagboek in 1852, wanneer hij noteert: 'Een boeier' gemaakt voor den heer A. Hulk van Amsterdam'.

Buma en Van der Zee kenden elkaar

reeds, want in 1868 was te Joure 'een Boot' gebouwd voor dezelfde opdrachtgever. 'Dit Boot gemaakt met bijlevering van alles buiten Zeillen de som van achthonderd Guldens; hierbij tafel, kisten, slotten van koper, afgeverft en alles best en mooi, betaald bij de levering' schrijft Eeltje in zijn Dagboek. 4) Deze 'boot' nu, is de latere 'Dolphijn', eigendom onder andere van wijlen commissaris H. Voordewind te Amsterdam en één der meest interessante schepen van onze vloot, namelijk niet een Fries jacht zoals 'Mercurius', doch een vis-aak. Ze had dan ook oorspronkelijk een bun.

Hoewel mr Buma opdracht gaf tot de bouw van de boeier, schijnt hij zich te hebben bedacht, want zeker is dat de afbouw plaats vond voor de heer Wigle Ages Tromp te Woudsend. Duidelijk zegt het werfboek: 'In 1877 afgelevert den 13 Juny. Dit Jagt boven genoemd laater afgemaakt voor den Heer W.A. Tromp aangenomen te Leveren voor de som van twee duizent Guldens'.

De nieuwe eigenaar, de man die als eerste met de boeier heeft gevaren, was dus Wigle Ages Tromp, directeur van de Onderlinge Brandwaarborg Mij. 'Woudsend', die in 1825 aldaar was geboren. 5) (afb. 3). Hij was een man van middelbare leeftijd en had uit zijn beide huwelijken zes kinderen, waarvan de oudste, zijn enige zoon, in 1877 18 jaar was. Leden van de familie Tromp, een echt Woudsender geslacht, waren reeds bijna twee eeuwen met de scheepvaart verbonden als reders, scheepsbouwers en assuradeuren; Wigle zat het varen wel in het bloed, bovendien bezat hij reeds een boeier 'De jonge Age'. 6) Hij pakte de zaak goed aan, want reeds op 24 mei 1877 werd voor hem een nieuw schiphuis opgeleverd, gebouwd aan de Ee te Wouds-



Afb. 3 Wigle Ages Tromp, Woudsend (1825-1900), directeur Onderlinge Brandwaarborg Maatschappij 'Woudsend', eerste eigenaar van de boeier 'Constanter'. Archief Familie Van Slooten

end. In het familie-archief Tromp is de volgende kwitantie bewaard: '1877, 24 mei voor het maken van een nieuw Boeyerhuis, slatswerk enz. aangenomen voor de som van f 450,- voldaan den 15 maart 1878. w.g. L.R. Rijnja'. (afb. 4)

Maar laten we eerst nog eens een blik slaan in het werfboek. Behalve de maten van schip en onderdelen, worden als 'meerderwerk' en bijleveringen verschillende zaken genoemd. In de eerste plaats natuurlijk het tuig, bestaande uit een grootzeil van 162 el, een grote fok van 74½ el, een middelfok en een kluiver, waarvan de eerste drie tesamen kostten f 246,46. De prijs van de kluiver wordt niet specifiek genoemd, doch zit versmolten in de post 'zeikkleed, ijzerwerk en allemaal met' voor f 320,63, waarbij dus al het ijzerwerk en het arbeidsloon van de smid is inbegre-

Woudsend 1877 Den Wel Eel Heer W. A. Tromps aan ^{Frederiksh.}
 L. Van Rijnsjes Debet
 Mei 24 voor het maken van een nieuw Boijerhuus
 Motwerk ende, aangenomen voor de 1700 450 00
 voldaan den 15 Maart 1878
 L. Van Rijnsjes

Afb. 4 Rekening van het eerste schiphuis van de 'Constanter' aan de Ee te Woudsend, mei 1877 Familie-archief Tromp

Afb. 5 Versierde hennebalk en naamplaat van de boeier 'Constanter'. Brandmerken in de spant onder de achterdoft. Foto: F.C.D. Popken



pen. Voor de aankleding van de kajuit was natuurlijk 'kleed en Tapijt' voor f 14,28 en 'kuszen' voor f 86,- bestemd, waarbij wij willen opmerken, dat althans in latere jaren dit soort zaken werd gemaakt door familieleden van Van der Zee.

Verder werd nog extra betaald aan knechten f 14,50 en werd waarschijnlijk bij de aflevering een knecht meegezonden op de reis van Joure naar Woudsend, wat nog eens f 2,- kostte. Natuurlijk werd er getraceerd bij de tewaterlating en hiervoor staat: 'aan koek en genever' f 3,82. Daarvan kan men tegenwoordig beslist niet meer dronken worden!

Een aantekening, die ons eerst problemen opleverde, was 'meetten' voor f 1,80. Het schip was toch geen officieel wedstrijdship, dat gemeten moest worden? Deze post werd ons echter duidelijk, toen wij op een ander probleem stuitten. Beziet u met ons eens afb. 5, waar u in de spant in de bewust open gelaten achterdoft van de boeier enige brandmerken ziet, waarvan één duidelijk is te herkennen als een leeuw met een zwaard in de klauw. Dit merk, doet sterk denken aan het Nederlandse wapen. Verder zijn nog vaag enige andere merken, cijfers, te herkennen. Nu hadden wij dergelijke brandmerken, op dezelfde plaats aangebracht, ook gezien in de boeier 'Maartje' en in het

Friese jacht 'Mercurius', zonder dat ons de betekenis duidelijk was. Dankzij echter de speurzin van de heer F.G. Spits te Groningen werden wij volledig geïnformeerd. Wat is het geval?

In 1852 werd een herziening van de Wet der Patenten ingevoerd. 7) Recht van Patent was verschuldigd voor binnenvaartuigen, berekend naar de ruimte dier vaartuigen. De ruimte is het aantal tonnen inhoud, hierbij de ton gerekend ter grootte van 1 kubieke el, onder aftrek van $\frac{1}{3}$ voor de ruimte ingenomen door de mast en pompkokers, kabelstellingen, roef, dekken, roeibanken enzovoorts. De vaartuigen werden verdeeld in twee klassen, te weten:

- 1ste klasse: overdekte vaartuigen. Verschuldigd patent 20 cent per ton.
- 2de klasse: open vaartuigen. Verschuldigd patent 12 cent per ton.

Vaartuigen gebouwd voor, of voornamelijk in gebruik voor vermaak (dat is dus hier het geval), waren onderworpen aan een verhoging gelijk aan de helft van het recht van de klasse, waarin de vaartuigen behoorden. Vrijgesteld waren open vaartuigen van minder dan 4 ton.

De gemeten vaartuigen werden gebrand met merken, aanwijzende:

1. het Rijkswapen
2. de jaarletter
3. het merk van de scheepsmeter
4. het getal der tonnen
5. het doorlopend jaarnummer.

Deze brandmerken dienden op een zodanige plaats te worden aangebracht, dat zij niet teloor konden gaan bij reparatie.

Tot zover deze officiële omschrijving. Bezien we nu nogmaals de brandmerken op afb. 5, we zien dan duidelijk het Rijkswapen en een gotische M. Deze laatste is kennelijk de jaarletter. Daarnaast is dan het merk van

de scheepsmeter aangebracht, terwijl de andere cijfers staan voor het aantal tonnen en het doorlopende jaarnummer.

Er moest dus voor pleziervaartuigen 30 cent patent per ton worden betaald en daar voor het meten een bedrag van f 1,80 werd betaald is de 'Constanter' dus 6 ton, hetgeen naar onze mening wel klopt. Interessant zou zijn, eens na te gaan of deze merken ook voorkomen in oude scheeps-registers. Wij hebben dit niet gedaan. Bij de oplevering staat niet vermeld wie de zeilmaker was, maar misschien is de veronderstelling dat dit T. Sikkema in Grouw was, niet van alle grond ontbloeit. Zeker is in ieder geval, dat de heer Tromp reeds in 1879 bij hem klant was.

De naam van de boeier

Bij de tewaterlating werd het schip natuurlijk gedoopt. Nu moet u weten, dat de heer W.A. Tromp een zeer belezen man was en een groot bewonderaar van Constantijn Huygens, die meerdere van zijn dichtwerken ondertekende met 'Constanter' en dit was dan ook de reden waarom deze boeier aldus genoemd werd en sedert altijd deze mooie naam is blijven dragen.

Wedstrijden

Er is ongetwijfeld veel met het schip gevaren in de Zuidwesthoek. Wij hebben getracht na te gaan of de boeier in die jaren ook heeft deelgenomen aan wedstrijden te Sneek en Grouw, maar in de compleet aanwezige archieven der zeilverenigingen te Sneek, Grouw en van 'Oostergoo' te Leeuwarden, welke laatste vereniging in die tijd echter steeds haar wedstrijden in Grouw hield, blijkt van deelname niets.

Toch moet de heer Tromp een verwoed zeiler zijn geweest, want reeds in 1881 liet hij een volledig nieuw en groter tuig maken bij bovengenoemde Sikkema te Grouw. In het familie-archief Tromp is een nota bewaard gebleven uit dat jaar. Hierop staat: '1881 July Een nieuw zeil geleverd uit extra zwaar geweeft carlboek halve breete met blinde naden groot 177 $\frac{1}{2}$ el a 92 $\frac{1}{2}$ ct. f 164,19'. (afb. 6) Dit zeil was dus 15 $\frac{1}{2}$ el groter dan het oude en paste dan ook niet meer aan de oorspronkelijke gaffel. Dus werd er een nieuwe gemaakt. Tevens werd een nieuwe fok geleverd, groot 79 el, van hetzelfde carlboek, 4 $\frac{1}{2}$ el groter dan de oude. In totaal kostte de nieuwe tuigage f 265,53, doch daar ging f 100,— af voor inlevering van het oude tuig en de gaffel!

Bij zijn plaatsgenoot A.L. Tromp kocht W.A. Tromp in dat zelfde jaar nog een nieuwe stagstalie en 20 vadem witte lijn.

Intussen bleek de heer Tromp de boeier met schiphuis ook verzekerd te hebben, zoals een goed assuradeur betaamt, bij de Hollandsche Brand-Assurantie Maatschappij te Amsterdam voor een bedrag van f 4.200,—. Het schip kreeg dus in 1881 een nieuwe tuigage en ook verder werd het danig onder handen genomen, natuurlijk op de werf te Joure. Behalve een bedrag voor hout vermeldt de bewaard gebleven rekening een post van f 106,66 voor het geheel lakken en verven van de boeier, terwijl in verband met het grotere tuig ook een nieuwe mast werd geleverd. Die kostte f 30,—. Hadden Tromps damesgasten geklaagd dat er geen spiegel was? In het ontbreken van dit voorwerp werd thans voorzien door in het deurtje van het kastje in de kajuit er één te plaatsen, voor de prijs van f 1,80.

Dat een dergelijk schip veel onderhoud vraagt, blijkt uit een nota van

9

Grouw, den 10 September 1881.

Nota voor de Wld. Heer W. A. Tromp te Houtrop
van T. Sikkema.

1039	Volgens in geleverde rekening	f 73 66
1039	ten minste deel geleverd ten ontra. ten ontra.	
1039	geweefde carl doek halve breede met blinde naden groot 1 1/4 el en 1 1/4 el	164 19
	aan koper werk	7 55
	lassen en gaffel lijn	40
	voor de gaffel, de naden, de lijn en timmeren ten minste deel ten ontra. ten ontra.	8 45
	groot 1 1/4 el en 1 1/4 el	73 07 1/2
	aan koper en koper werk	2 00
	22. minste deel ten ontra. ten ontra.	40 1/2
		f 265 53
	hier gaat af het een deel ten ontra. ten ontra.	100
		f 165 53

Wagen, de 2 Januarij 1882.
T. Sikkema

Afb. 6 Rekening van de zeilmaker T. Sikkema te Grouw uit 1881 voor een nieuw grootzeil en fok van 'extra zwaar geweeft de carl doek met blinde naden', waartegen het oude tuig en de gaffel voor f 100,- werden ingeleverd. Familie-archief Tromp

1885 (afb. 7), eveneens van Van der Zee. Toen werd voor een bedrag van totaal f 108,67 vertimmerd, maar bij dit bedrag was ook f 25,- voor een jaar huur voor een boot. Zou dit voor een bijbootje voor de boeier zijn ge-

weest? Het is interessant dergelijke rekeningen te bezien, met name wat de werklonen betreft. In 1881 verdiende Hendrik voor 32 uur een bedrag van f 4,96, dat is 15½ cent per uur, terwijl Sjoerd het niet verder bracht dan 12 cent per uur. Hij kreeg voor 13 uur f 1,56 te ontvangen. In 1885 werkte Hendrik 116 uur voor f 17,40, zijnde 15 cent per uur. En dan te bedenken, dat Eeltje-baas ook nog moest verdienen, om van de 'overhead costs' maar niet te spreken.

SCHEEPS-BOUWMEESTER

JOURE, den 10 Sept.

De Heer W. A. Tromp te Houtrop
aan **E. HOLTROP VAN DER ZEE.**

110	voor de helling en den tuig	
108.67	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	108 67
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	4 96
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	1 56
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	4 96
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	25
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	60
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	50
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	20
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	1 96
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	17 40
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	5 00
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	23 50
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	55
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	85
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	13 67
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	15 00
	22. vertimmerd ten ontra. ten ontra.	108 67

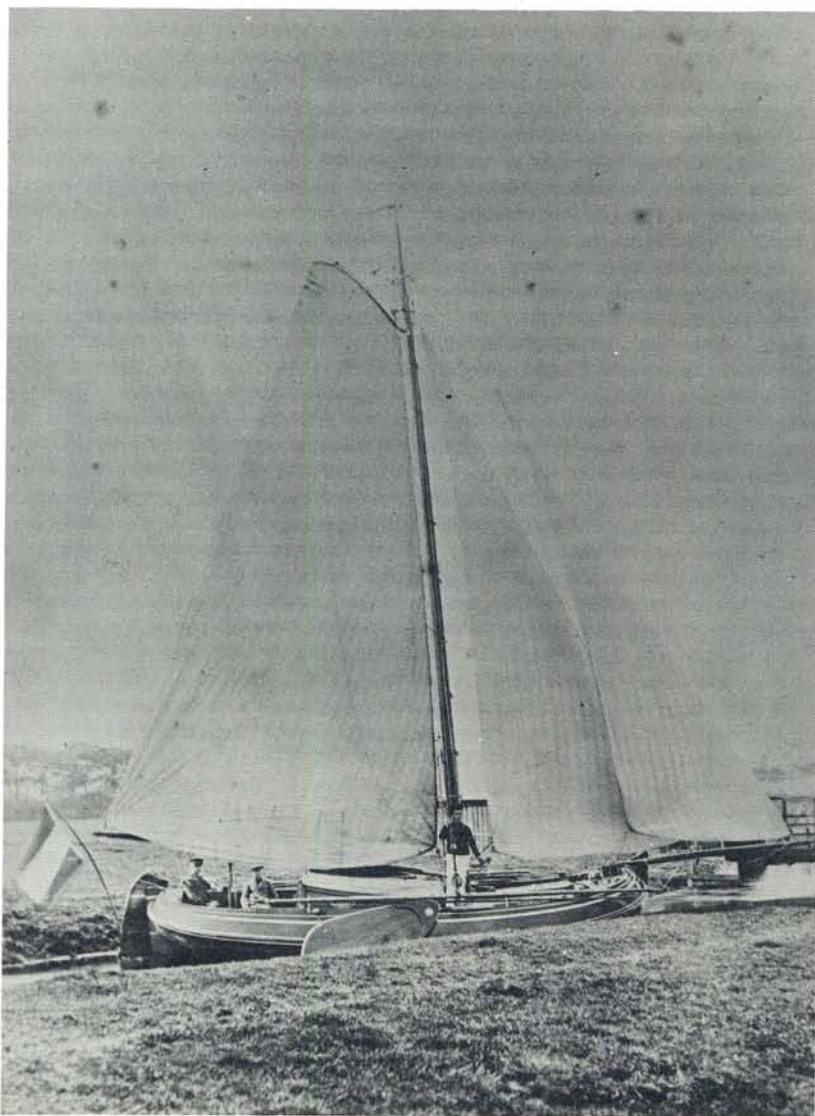
Tromp

110
108.67
1.56

E. Holtrop van der Zee

Afb. 7 Rekening van de bouwer E. Holtrop van der Zee voor reparaties verricht aan de 'Constanter' in 1885. Familie-archief Tromp

Twee jaar na de reparatie besloot de heer Tromp het schip te verkopen. Zou het zeilen ermee hem te zwaar geworden zijn bij het vorderen der jaren? Feit is dat in 1887 de overdracht plaats vond.



Afb. 8 De 'Constanter' in 1901 kort voor de verkoop aan de familie Halbertsma, liggende in Schipsloot dichtbij het buitengoed 'De Klinze' te Oudkerk, toen bewoond door jonkheer A.J. van Sminia. Aan het roer zit de eigenaar jonkheer Arent Johannes van Sminia (1866-1931). Naast

hem zijn jongste broer jonkheer Hector Willem Menno Coehoorn van Sminia (1877-1946). Let op de kleding van de knecht, kenmerkend voor die tijd. Foto is eigendom van jonkheer W.J. van Sminia.

De 'Constanter' eigendom van de familie Van Sminia

De nieuwe eigenaar werd jonkheer Arent Johannes Van Sminia, geboren te Oudkerk op 'De Klinze' in 1866 en in 1887 ook aldaar wonende.

In tegenstelling tot de vorige eigenaar, die behoorde tot een typisch koopmansgeslacht, was jonkheer Van Sminia een vertegenwoordiger van de Friese landadel, die, residentie op een landgoed, zijn boerderijen en landerijen beheerde en daarnaast alleen functies in het openbare leven bekleedde. Zo was jonkheer Van Sminia enige jaren wethouder van de gemeente Tietjerksteradeel. Hij was gehuwd met een baronesse van Welderen Rengers, dochter van één onzer bekendste staatslieden uit die tijd, baron mr Wilco Julius, voorzitter van de Eerste Kamer. 8)

Evenals de heer Tromp was ook hij lid van de Zeilvereniging 'Oostergoo' en van 1896-1900, als commissaris, bestuurslid van deze oudste zeilvereniging (van 1848) in Friesland.

Of het in 1890 de eerste keer was, dat hij deelnam aan een zeilwedstrijd, weten we niet met zekerheid. Wel weten we dat hij in dat jaar voor het eerst mee deed aan de wedstrijd op de beroemde 'Hardzeildag' van de Zeilvereniging 'Sneek' en dat deze deelname hem zou heugen, blijkt uit het volgende:

'Het woei die dag bijzonder hard, waardoor het programma niet kon worden aangehouden en veel te laat was afgewerkt. Intussen begon de schemering al te vallen. De stormachtige westenwind toonde niet de minste neiging af te nemen. Mede om deze redenen bestond er veel meer liefhebberij voor een sleepje dan voorzien was, ook al waren daartoe twee stoomboten beschikbaar - de Drachtster stoomboot en de 'Barend Jan', welke tevens tot directieschip

diende. De eerste boot was al met veel moeite voor het Roekoegat geboegseerd, toen de tros van de boeier 'Constanter', het vierde schip in de rij, afknapte - de schipper had zijn nieuwe tros willen sparen. De stoomboot trachtte de snel afrijvende sleep weer vast te maken maar kwam daarbij zelf in moeilijkheden te verkeren terwijl tot overmaat van ramp de eerste sleep in de tweede verward dreigde te raken. Met veel inspanning, geroep en geraas werden de schepen herenigd en opnieuw ging het, zeer langzaam, voorwaarts, recht tegen de regenvlagen van de nog aanwakkerende zuidwesterstorm in. Bij het rondenvan het baken op de hoek tussen Roekoe en Kruiswater bleek de Drachtster stoomboot niet langer het machinevermogen op te kunnen brengen om er de vereiste gang in te houden, met het gevolg dat de gehele sleep stuurloos werd en op lagerwal sloeg, de stoomboot inclusief. De 'Barend Jan' schoot te hulp en trok de ongelukkige vloot eindelijk vrij maar ondertussen was het aardduister geworden en scheen het de bemanningen een eeuwigheid te duren voor men tussen de beschutte wallen van Sneek voer, tot op de huid doorweekt en verkleumd'. 9)

Gunstiger liep de wedstrijd af, welke op maandag 20 juni 1892 gehouden werd op het Sneekermeer, ter gelegenheid van het bezoek van H.M. de Koningin en H.M. de Koningin-Weduwe Regentes, georganiseerd door de zeilverenigingen 'Sneek' en 'Oostergoo'. Naast de, door de koninginnen uitgelooft, gouden, zilveren en bronzen medailles, waren er bijzonder fraaie prijzen. Er werd in vier klassen gevaren onder andere die van de boeiers met 8 deelnemers en wel:

'Standfries', jonkheer mr C. van Eysinga, Leeuwarden,

'Fortuna', Johs. Fortuin, Sneek,
'Bever', firma N.J. Wouda, Sneek,
'Friesland', G. Reitsma, Sneek,
'Constanter', jonkheer A.J. Van Sminia, Oudkerk,
'De Zwijger', F.O. Sleswijk, Lemmer,
'Hermina', G.H. Ter Horst, Sneek en
'Jonge Durk', D.J. Bakker, Sneek.
Het lijkt ons aardig u de route te beschrijven, welke gevaren diende te worden. Deze werd aldus aangegeven: van de bakens door de Kolmeer naar de uitlegger bij Sybesloot, vervolgens om deze uitlegger en de uitlegger bij Heerezijl, om de uitlegger bij de Provinciale betonning, om de Roekoepôle, om de uitlegger bij Sybesloot en deze route zoveel maal te zeilen als het aantal witte seinvlagjes op de uitlegger bij Sybesloot zal aanwijzen. Na de laatste route om de uitlegger bij Sybesloot (stuurboord te passeren) terug naar Kolmeersgat, Kolmeer, om de ton bij de Drie Pollen elk aan zijn baken.

Als tuigage gold voor de boeiers zeil en stagfok en men mocht gedurende de wedstrijd reven en ontreven; 'verder zal ieder op de gebruikelijke wijze den door het Bestuur en Keurmeesters bepaalden zeilkoers moeten afvaren en niemand zijne wederpartij mogen hinderen of schade toebrengen of hulp van derden aannemen'. De prijs werd gewonnen door de 'Bever' van Wouda, de premie door de 'Standfries' van jonkheer Van Eysinga en de 3e prijs door de 'Friesland' van G. Reitsma maar er ontstond een meningsverschil over de toekenning van deze prijzen, waarbij de heer Reitsma beweerde de premie te moeten ontvangen. Leest u wat hij schrijft: 'Dat evenwel de 2de premie aan hem is toegekend, zoodat hem daardoor onrecht is aangedaan, doordat bij het aankomen aan de bakens geen der keurmeesters bij de nummers waarvoor moest worden

geschoten aanwezig was, eerst nadat de bemanning van de 'Friesland' herhaaldelijk had geroepen om te schieten, iemand namens de keurmeesters voor de 'Friesland' heeft geschoten of beter gezegd, nadat het geweer weigerde, de hoed daarop deed, ten teken dat de 'Friesland' zijn baken nr 4 gepasseerd was, terwijl toen de 'Standfries' aan wie de 1ste premie abusievelijk is toegekend zijn baken nr 1 nog niet had bereikt'. 10)

U ziet een uiterst delikate zaak, waarbij Oostergoo's president rechtstreeks was betrokken. Het resultaat van maandenlang geschrijf is geweest dat het protest van Reitsma werd afgewezen in een koud briefje van de secretaris, meldende dat hij de 2e premie, een bronzen medaille en twee kristallen vazen op zilveren voet, kon afhalen bij een kastelein in Sneek! Hij heeft dit echter nooit gedaan en misschien liggen de prijzen er nog!

Er is in het eind der 19e eeuw meer 'gehardzeild' met de 'Constanter', al bleef dat wel beperkt tot één of hooguit twee wedstrijden per seizoen. Zo werd er op zaterdag 11 augustus 1894 te Wartena een wedstrijd gehouden voor leden van de Zeilvereeniging 'Oostergoo', waar 7 deelnemers, zijnde boeiers en Friese jachten, elkaar bekampten'. 11)

Hoe ongelijk de schepen waren blijkt uit de deelnemerslijst, die we hier laten volgen:

'Njord', mr S. Boltjes, Bolsward (klein Fries jacht),

'Posijdon', S. Reeling Brouwer, Leeuwarden (klein Fries jacht),

'Stavo', jonkheer mr W. van Eysinga, Leeuwarden (18e eeuwse *Dordse overnaadse* boeier),

'Standfries', jonkheer mr C. van Eysinga, Leeuwarden (boeier van circa 8 m.),

'Neptunus', L.G. Lykles, Grouw (klein Fries jacht),

'Hou Moed', mr N.M. Lebret, Dordrecht (Fries jacht van ruim 6 m.), 'Constanter', jonkheer A.J. Van Sminia, Oudkerk (boeier van ruim 8 m.). De prijs werd gewonnen door jonkheer Van Sminia in deze 'friendly game'. Na afloop begaf men zich met de dames naar Bergumerdam in 'De drie gekroonde Baarzen', de bakermat van 'Oostergoo', voor een gemeenschappelijke maaltijd.

Het volgend jaar op zaterdag 10 augustus 1895 werd er gezeild te Grouw. Er was een klasse 'Boeiers en Jachten, bestuurd door H.H. liefhebbers'. De 'Constanter' deed mee en de heer Van Sminia mocht als prijs oestervorkjes meenemen naar 'De Klinze'. Blijkbaar was de onderlinge wedstrijd van leden van 'Oostergoo' in 1894 zo goed bevallen, dat men deze in 1896 herhaalde. Het weer was prachtig. Het festijn werd opgeluisterd door Wartena's fanfare-corps, terwijl wederom de 'Constanter' won!

In 1898 bestond 'Oostergoo' 50 jaar. Ter gelegenheid van het jubileum werd een grote zeilpartij te Grouw gehouden. Men had de schepen nu meer naar grootte ingedeeld en zo was er een aparte klasse Boeiers met vaste roef, echter met helaas maar 4 deelnemers, alle oude bekenden: 'Standfries', 'Stavo', 'Bever' en 'Constanter', waarvan de laatste de prijs won, een zilveren presenteerblad. Nu wij de route bij Sneek hebben vermeld, willen wij ook die bij Grouw noemen: Van de bakens in de Tijnje om de Frisia-ton bij de Jansloot bakboord passeren; vandaar om de Frisia-ton bij de Kromme Ee en om het klein eiland (Bloedkamp) in het Pikmeer. Deze route zoveel maal te zeilen als de rode seinvlagjes bij de Tijnje aanwijzen en dan ieder aan zijn nummer.

Het was die dag, ondanks slecht weer en harde wind, groot feest in Grouw. Duizenden mensen kwamen per trein om de strijd gade te slaan en zelfs de voorzitter van de Koninklijke Nederlandsche Zeil- en Roei Vereeniging jonkheer W. Six uit Amsterdam was met zijn jacht 'Yum Yum', een centerboard, aanwezig. De Leeuwarder Courant schrijft: 'toch kwam er zulk een groote toevloed van bezoekers, dat na afloop van den wedstrijd alle ververschingslokalen bezet waren, terwijl op het kernsterrein bijna geen doorkomen aan was'. De prijsuitreiking in het logement 'Oostergoo' werd een groot feest met zelfs een daarvoor speciaal uitgegeven liederenbundel, waaruit uit volle borst werd gezongen! (bijlage 2)

Behalve voor wedstrijd-activiteiten werd de 'Constanter' in hoofdzaak gebruikt voor tochtjes en tochten met familie en vrienden. Zo maakte jonkheer Van Sminia enige malen een reis over de Zuiderzee en verder via Dordrecht, in gezelschap van Baron Van Pallandt met zijn grote boeier 'Noordster', over de Zeeuwse stromen naar Antwerpen. Hiervoor werd een loods aan boord genomen. Dit onder convooivaren was niet alleen voor de gezelligheid, maar ook omdat de 'Constanter' in feite te klein was voor het ruwe Zeeuwse water. De heer Van Sminia was typisch iemand, die van het ruimere water hield. Hij reisde ook menigmaal met de boeier naar Amsterdam. Bij die reizen deed hij de ervaring op, dat zijn schip hiervoor eigenlijk niet was gebouwd. Hij wilde een groter schip hebben en dit is dan ook de reden geweest, dat hij in 1901 besloot de boeier te verkopen. 12) Na 14 jaar uitstekend beheer - in 1893 werd nog een nieuwe mast gemaakt en ook verder werd de boeier regelmatig gehellingd bij Van der Zee - kwam er een nieuwe eigenaar.

De 'Constanter' eigendom van de familie Halbertsma.

De nieuwe eigenaar was Pieter Goslik Halbertsma, geboren te Grouw in 1860, oprichter der bekende houtfabrieken aldaar. 13)

Het schip kwam weer in handen van een 'koopman', stammend uit een bekend Fries geslacht. In zijn familie zou het schip tot heden blijven!

De overdracht door jonkheer Van Sminia vond in het voorjaar van 1901 plaats. De gehele inventaris werd in het schip gelaten, zelfs een lepeldoosje met zilveren lepeltjes. Toen het schip werd opgehaald en in Grouw aankwam, stapte mevrouw Halbertsma van boord, onder haar arm het lepeldoosje geklemd. Het is nooit weer aan boord teruggekomen! De verkoopprijs bedroeg f 1.600,-. Als we bedenken dat de boeier gebouwd werd, compleet, voor bijna f 2.800,-, dan was dit geen slechte koop. De nieuwe eigenaar werd ook terecht in het dorp Grouw 'de koopman' genoemd!

Bijna was de 'Constanter' weer terug verkocht aan de heer Van Sminia; deze kreeg een jaar later spijt van zijn daad en bood aan het schip voor f 2.600,- weer te kopen. De heer Halbertsma had hier wel oren naar, mede gezien het feit, dat juist toen in Grouw het kleine Friese jacht 'Frisia' (in 1876 te Joure gebouwd) te koop lag, compleet met schiphuis, tegen een prijs waardoor 'de koopman' nog winst zou maken ook. Maar nu kwam zijn 'koopmanschap' in conflict met de opvatting van zijn vrouw, die duidelijk stelde, dat ze niet bereid was ooit aan boord te komen van de 'Frisia', omdat het zitten zo ongemakkelijk was met het gehesen loefzwaard. Het spreekt vanzelf dat nu de transactie niet doorging.

De 'Constanter' kon tevreden zijn, want voor de komende 75 jaren en

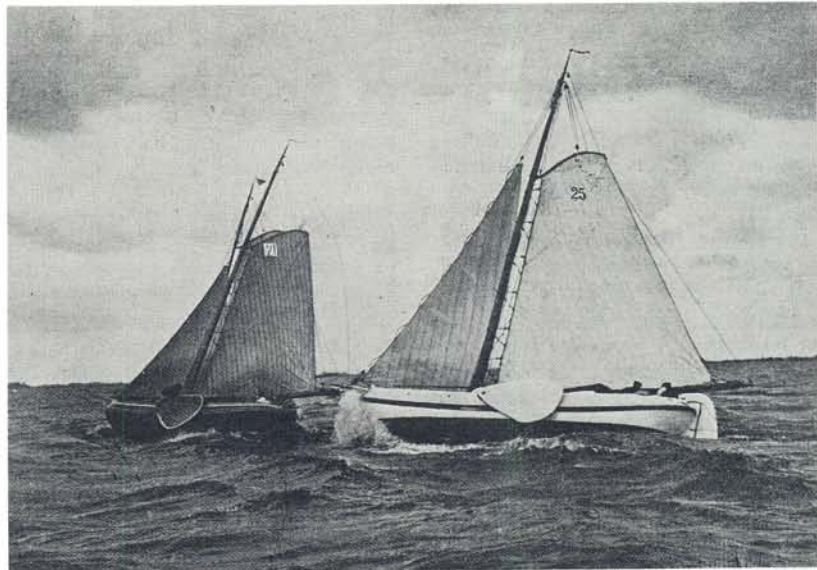
naar wij verwachten langer, was haar bestaan 'waardevast' verzekerd!

Wedstrijdzeilen

Pieter Halbertsma was, toen hij de boeier kocht, reeds een zeiler, al was hij voor een geboren en getogen Grouwster laat begonnen. Hij was voorzitter van de Zeilvereeniging 'Frisia', in 1907 zou hij bestuurslid en van 1911 tot zijn dood in 1925 voorzitter zijn van de sedert 1923 Koninklijke Zeilvereeniging 'Oostergoo'. In 1903 deed hij voor het eerst mee aan een wedstrijd in Sneek, maar hij won niets. 14)

Nog in dat zelfde jaar op woensdag 16 september zeilde hij mee bij 'zijn' vereniging 'Frisia' te Grouw. 15) Boeiers, Jachten en 'Booten' werden in één klasse ondergebracht en nog waren er maar vier deelnemers. 'Constanter' won geen prijs en wel om het volgende treurige incident: 'Hoewel er eerst een matig briesje was, zodat er prachtig kon worden gezeild, nam de wind later zodanig toe, dat enkele schouwen, die te veel tuig en te weinig ballast voerden, omsloegen, met het treurige gevolg dat een oppassende jonge man zijn graf vond in het water. Zodra dit ongeval bekend was, werden de routen door de keurmeesters ingekort, terwijl de directie de muziek-instrumenten liet opbergen'. De heer Halbertsma staakte terecht de wedstrijd.

In 1904 werd aan twee wedstrijden deelgenomen. Bij 'Oostergoo', op 31 juli, in de klasse Boeiers en Jachten met vier deelnemers, won de 'Constanter' een premie, terwijl bij 'Frisia' op 14 september met 5 deelnemers in dezelfde klasse de stuurman zich verzeilde, waardoor de prijs gewonnen werd door zijn neef L.G. Lykles met het Jacht 'Neptunus'. Later in een bestuursvergadering zei de heer



Halbertsma, 'dat bij de laatste route de muziek afgevendende directieboot zoo ver mogelijk in de reidpôle op den hoek der Galle moet worden gestationeerd, om de winnende zeilers bij hun laatste pogingen te inspireren en den verliezenden door kalmeerende toonen te doen berusten'. Woorden van een wijs man! In 1906 werd er alleen in Sneek deelgenomen, waarbij de 'Constanter' voor het eerst de boeier 'Friso' van Baron Van Harinxma die later zijn grote concurrent zou worden ontmoette. Deze won de prijs in een tijd van 1.33.31, terwijl de 'Constanter' een tijd van 1.35.6 liet afdrucken en daarmee de premie won vóór de boeiers 'Hermina' van de heer Ter Horst en 'Johanna' van mr Risselada, beide uit Sneek. In 1907 werd wederom alleen in Sneek gezeild. Thans had de klasse 'Ronde Boten met en zonder roef' 7 deelnemers, waarbij wij onder andere aantreffen de 'Albert en Nelly', de fjouwer-acht van de heer Ten Cate.

Afb. 9 Hardzeildag Sneek 21 aug. 1912. No 21 'Constanter', P.G. Halbertsma, Grouw. No 25 'Entreprise', D. Hoekstra, Kolderwolde. Fotoreproductie: Paul Janssen.

Helaas moest de 'Constanter' opgeven wegens een gebroken fokkeval. Bij het 60-jarig bestaan van 'Oostergoo' in 1908, was er weer een echte klasse boeiers, bestuurd door H.H. liefhebbers en varende onder gewone belasting. Helaas waren er maar 3 deelnemers en wel de 'Johanna' van H. Halbertsma te Sneek, onze 'Constanter' en de 'Mimi' van Mr P.C. Andreae, eveneens uit Sneek. De prijs een gouden medaille van H.M. de Koningin, werd door de 'Constanter' gewonnen, bij praktisch stil weer, de schepen dreven uren op Wijde Ee en Pikmeer. 'Dit nam niet weg, dat het feest volkomen slaagde. Ouden van dagen herinnerden zich niet, ooit zooveel toeschouwers en schepen bij den wedstrijd te hebben gezien. Ten 5 ure had een geanimeerd diner

bij Dokter plaats, waar ongeveer 50 leden met hunne dames en gasten aanzaten en waar zelfs in vreemde talen den lof van 'Oostergoo' werd bezongen. Eene zeer druk bezochte prijsuitdeeling besloot deze onvergetelijke dag', aldus de toenmalige secretaris Roelof Buisman. (zie bijlage 2)

In 1910 werd tweemaal gestart en wel te Sneek op 'Hardzeildag', waar in een veld van 5 boeiers een derde plaats werd behaald en bij het 50-jarig bestaan van 'Frisia' te Grouw op zondag 11 september. Voor het eerst deden toen midzwaardjachten te Grouw mee. De boeierklasse telde 4 deelnemers, die elkaar wel vaker be-

Afb. 10 Hardzeildag Sneek 21 aug. 1912. V.l.n.r. 'Njord', mr S. Boltjes, Leeuwarden, 'Entreprise', D. Hoekstra, Kolderwolde, 'Constanter', P.G. Halbertsma, Grouw, 'Albatros', Th. Plet, Nijmegen.

Rechts is nog de mast te zien van een gezonken tjotter of schouw. De foto is eigendom van het Fries Scheepvaart Museum.



kampen. De gloednieuwe boeier 'Njord', gebouwd bij Wester te Grouw, van mr S. Boltjes won de prijs, terwijl de premie voor de lelijke ijzeren boeier (is het dat wel?) 'Entreprise' van de heer D. Hoekstra uit Kolderwolde was (afb. 9).

Wij komen dan bij 1912, in welk jaar de 'Boeier-heren' elkaar tweemaal op het Sneekermeer ontmoetten. De eerste keer op 27 juli ter gelegenheid van de A.N.W.B.-feesten, waarbij een denderende ruzie ontstond: 'In de klasse Boeiers ontstond ruzie. De A.N.W.B.-ers meenden dat de schuiten pavoiseerden; wij brachten ze echter aan 't verstand, dat het allemaal protestvlaggen waren'. Hoe het zij, de 'Constanter' kreeg geen prijs, die ging naar de 'Johanna' van de heer R.S.H. Visser te Sneek en de 'Aaltje Johanna' van notaris A. Tadmema te Sint Jacobi Parochie. 16) De tweede keer, op 'Hardzeildag', (afb. 10), kwamen liefst 8 schepen aan de start. Nu, die hebben het geweten, want het was bar en boos weer. Een

journalist beschreef dit als volgt: 'Dat die onverbeterlijke Sneeker optimisten, het aantal kilo's (bedoeld is windkracht) veel te laag taxeerden, zoodat men het hartverheffende schouwspel kon genieten van schuiten, met het grootste wedstrijdtuig op, die in een halven orkaan voor het lapje naar het meer stoven en meer op moderne-hydro-aero-planes dan op erentfeste zeilschepen geleken. 't Is heus waar, de inzittenden kunnen het bevestigen, dat een schuit van de Nationale klasse - namen zal ik niet noemen - in de Houkesloot door 'n rukwind op de wal geslagen, er een eindje overheen hobbelde, door eene volgende vlaag weer in 't water terecht kwam en op de manier van de beroemde snip, die iets anders dan spuitwater gedronken had, verder - ja - zeilde, vloog, ik weet het niet, enfin zich in de richting van het meer voortbewoog.

Eindelijk om half twee begon de wedstrijd en wat voor een wedstrijd. Zo'n schouwspel komt nooit weer. Dat veertig-tal schepen in dien vliengenden storm op dat woeste mooie meer! 't Was van eene vreemde ontzagwekkende schoonheid. Je had het gevoel, dat een soldaat midden in de kogelregen moet hebben, je voelde dat er iets moest gebeuren, dat een absolute veiligheid uit je leven was verdwenen, maar wat en waarom, dat wist je niet; het ging buiten je om. Als daar onder in het meer, de metershooge golven tegen je boeg opvlogen, de schuit onder den winddruk steeds meer helde; als om je heen alles kreunde en kraakte, gierde en kookte, het touwwerk snerpte, de fok even zoo gemeen hardscherp sloeg, dan zag je door het spatwater heen de gezichten van je schuitgenooten, als in een vreemd licht; strakke oogen, kletsnatte vastgeplakte haren, vastgeknepen tanden en hoorde je boven alles uit, als revolverschoten

zoo kort, de bevelen van den man aan het roer'.

En hij vervolgt dan: 'Zeer mooi was de strijd in de klasse boeiers waar het ging om een eere-medaille, aangeboden door H.M. de Koningin en den wisselprijs 'Zilveren Boeier'. Van de 8 deelnemers ('Entreprise', D. Hoekstra, Kolderwolde, 'Njord', mr S. Boltjes, Leeuwarden, 'Constanter', P.G. Halbertsma, Grouw, 'Albatros', Th. Plet, Nijmegen, 'Baldur', E. Wester, Grouw, 'Agonisma', Johns. Kievits, Dordrecht, 'Hermina', mr P.C. Andrae, Sneek en 'Johanna', R.S.H. Visser, Sneek) passeerden slechts vier den eindstreep. Door averij, gebroken zwaard, moesten twee schuiten den strijd opgeven, één kon het spoedig niet meer banken, terwijl ook de 'Baldur' het bij de derde ronde opgaf. Prijs: 'Entreprise', D. Hoekstra, Kolderwolde 1 u. 24 m. 14 sec. Premie: 'Constanter', P.G. Halbertsma, Grouw 1 u. 30 m. 8 sec.

De 'Njord' was binnen de ton langs gevaren, waardoor aan dezen boeier de premie ontging. Wel werd door den schipper van 'Njord' beweerd, dat ook de 'Entreprise' de boei niet goed had genomen, maar daar er niet officiëel geprotesteerd werd, kon de jury die aanklacht niet behandelen'. 17)

Wij zijn zo uitvoerig op deze wedstrijd ingegaan, omdat dit één van de meest spectaculaire in de boeierklasse in Friesland is geweest.

De klasse begon weer wat op te leven, zodat op 6 juli 1913 bij 'Oostergoo' te Grouw 8 deelnemers aan de start verschenen (afb. 11). Het erelid jonkheer mr C. van Eysinga had een fraaie zilveren wisselcup uitgelooft, welke driemaal achter elkaar of viermaal in het geheel gewonnen moest worden. Daar is in de volgende jaren om gestreden! De eerste winnaar was notaris Tadema met de 'Aaltje Johanna', die tevens als bestuursprijs, een

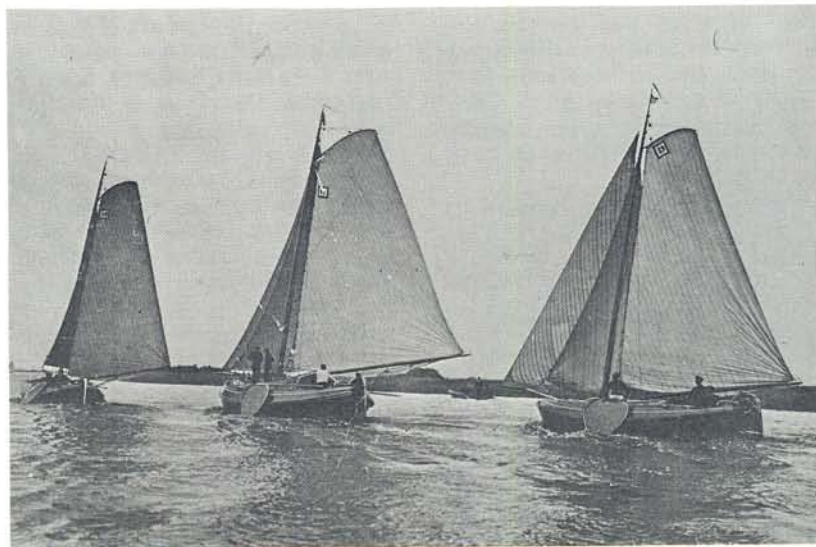
Oostergoovlag met inscriptie, kreeg, terwijl de premie, een reis-necessaire, voor de 'Njord' was. Op 10 juli berichtte 'De Watersport': 'Met bakken werd zondags 't water uit de hemel gegoten en tot 11 uur vertoonde zich geen zeiltje, geen roeiboetje. Toen klaarde de lucht op, de schepen kwamen opdagen, eerst die van Grouw, daarna die van Leeuwarden en Sneek. Toen om één uur het oogenblik van den start was aangebroken was daar al weder een heele vloot om het 'Groot Eiland' verzameld. Er was een stevige bries en een prachtige deelname in de boeierklasse'.

Toen in 1914 de eerste wereldoorlog uitbrak, dacht niemand aan zeilen en vele wedstrijden gingen dan ook niet door, 'Oostergoo' echter viel juist vóór het uitbreken van deze catastrofe, zodat op 3 juli de wedstrijd wel doorging. De 'Constanter' had geluk en won de zo begeerde wisselprijs van Van Eysinga!

In het tweede jaar van de oorlog gin-

gen de wedstrijden gewoon door en de belangstelling onder de boeiers bleef groot. Op drie wedstrijden troffen elkaar, eerst op 4 juli te Grouw, waar de heer Halbertsma de premie won (dus niet de wisselprijs, die ging naar de heer Wegener Sleswijk in Lemmer). 'Bij tientallen', zo schrijft 'De Watersport', 'kwamen motorboten en zeilvaartuigen opzetten van alle kanten van de provincie; de eene boot was al voller dan de andere en zeker zal van dit waterfestijn een roep uitgaan, ver over de grenzen van onze provincie'. En dan verderop: 'De schepen die een prijs gewonnen hadden heschen de vlag in top en onder lustige tonen der muziek van de stoomboten koerste alles huis-

Afb. 11 Boeiers en Friese Jachten in de wedstrijd van 'Oostergoo' op 6 juli 1913 te Grouw. V.l.n.r. Fries jacht 'Maria' van P. Vrolijk, Sneek, die in zijn klasse de prijs won; 'Constanter' van P.G. Halbertsma, 'Aaltje Johanna' van Notaris A. Tadema, St. Jacobi Parochie, die de prijs bij de boeiers won. Archief 'Oostergoo'



waarts. Tot laat in den avond was 't dorp vol, want de ééndaagsche kermis ter eere van 'Oostergoo' trekt altijd honderden van buiten, die zoo'n dag de bloemetjes buiten zetten en het geld laten rollen'.

De tweede wedstrijd was op 'Hardzeildag' te Sneek, waar 9 schepen aan de start verschenen, waaronder de 'Constanter', die echter geen prijs won. Wel was onder de inschrijvers de heer D.J. Bouma uit Sneek, die voer in het schip 'Novum'. De naam zegt het al: het was geen traditioneel gebouwd schip, dat bij gebrek aan beter maar bij de boeiers werd ingedeeld. 18)

Tenslotte zag men elkaar op 12 september bij 'Frisia' te Grouw, waar ook weer de 'Novum' op de lijst voorkwam, ja zelfs de premie won, terwijl de 'Standfries' van Wegener Sleeswijk uit Lemmer met de prijs ging strijken.

In 1916 verscheen voor het eerst een nieuwe concurrent en wel de heer P. Bokma met de 'Albatros' (gekocht van de heer Plet uit Nijmegen, die reeds in 1912 in Sneek van de partij was; het schip was grondig door Auke van der Zee opgeknapt). Dit was het begin van de jarenlange strijd tussen de 'Constanter' en de 'Albatros'. beide rivalen zetten tenslotte als laatsten der Mohikanen de 'boeier-traditie' voort.

Bij 'Oostergoo' was het dadelijk raak en won Bokma de premie. De 'Constanter' moest in hem en de 'Njord' zijn meerderen erkennen. In 1916 werd te Sneek wel door de boeiers gevaren maar de 'Constanter' heeft daar niet meegedaan. Bij 'Frisia' kwamen 4 schepen, Bokma mocht het genoegen smaken de prijs te winnen, terwijl de heer H.B. Halbertsma de premie won. Hier wordt voor het eerst Hidde Halbertsma genoemd als stuurman van de 'Constanter'. Wij twijfelen of hij niet eerder al eens de

stuurman was, gezien zijn groot enthousiasme voor de zeilsport, maar de officiële gegevens noemen steeds zijn vader Pieter.

In 1917 waren er bij 'Oostergoo' wederom 4 deelnemers, waarbij Boltjes weer met de prijs ging strijken en Hidde Halbertsma als premie een met zilver gemonteerd roomstelletje won. Er stond die dag een harde bries uit het oosten en er werd heel wat water geschept. Met olieassen aan zag men de zeilers in de booten.

Zeilen en fokken lagen vaak te water. Er waren weinig motorbooten, gevolg van het gebrek aan benzine. Eén eigenaar van een motorboot had daarop een mast met zeilgerei geplaatst om aldus te kunnen profiteren van de watersport. Zijn vaartuig was typisch gedoopt met den naam 'Benzine-nood' schrijft 'De Watersport' in haar verslag.

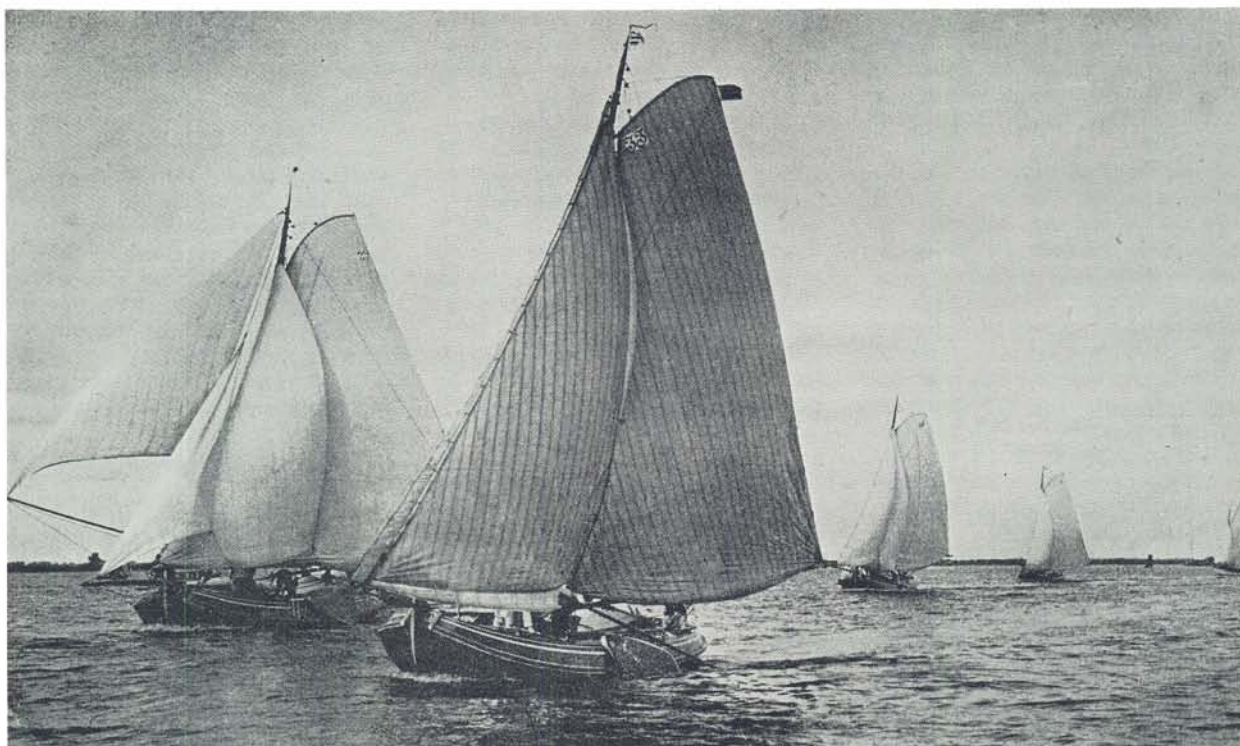
Bij 'Frisia' op 8 september te Grouw waren er slechts twee boeiers, die van Bokma en Halbertsma, waarvan de eerste won.

U ziet, het aantal deelnemers begon terug te lopen. Alle wedstrijden op de voet te volgen, zou ongenietbaar zijn, maar wel willen wij voor de volledigheid van de historie van de 'Constanter' ze kort vermelden.

Beginnen wij bij 'Oostergoo'. tot 1925 startten er ieder jaar boeiers, zo in 1918 drie, waarvan de 'Constanter' won; in 1919 vier, winnaar Bokma, terwijl Halbertsma de premie kreeg, twee Gouda-vazen; in 1920 wederom vier schepen, winnaar Bokma, de tweede prijs, een zilveren kandelaar, was voor Halbertsma; in 1921 vier boeiers, Bokma leek niet te verslaan, hij won de prijs en daarmee ook definitief de zilveren wisselcup van jonkheer Van Eysinga, door deze in 1913 geschonken ter stimulering van de deelname; Halbertsma won wederom de premie: een gouden vulpen!; in

1922, drie deelnemers; de wedstrijd werd voor het eerst gezeild onder het reglement van de N.N.W.B., Halbertsma behaalde de prijs, een zilveren suikerstrooier, Bokma de premie, een zilveren sigarettenkoker; 1923 was het lustrumjaar voor 'Oostergoo', 75 jaar oud, en mocht de vereniging het predicaat 'Koninklijk' gaan voeren. Helaas deden maar drie boeiers mee, die streden om twee zilveren kandelaars aangeboden door mr S. Boltjes, oud-bestuurslid en grote concurrent gedurende vele jaren van de 'Boeier-heren'. 'De uitslag werd bemoeilijkt door het feit, dat tusschen twee deelnemers een aanvaring had plaats gevonden. Tenslotte kreeg 'Constanter' van P.G. Halbertsma de prijs'. In 1924 drie deelnemers en wel notaris Faber met de 'Standfries' uit Langweer en de heren Bokma en Halbertsma. De prijzen waren kunstvoorwerpen en het verslag van Oostergoo's secretaris zegt: 'Keiharde wind, de schepen hadden moeite overeind te blijven. Met den boeier van notaris Faber gelukte dit laatste trouwens niet; het schip kenterde op de Ee en daar de heer Halbertsma assistentie verleende was de strijd daarmede ten einde, daar 'Albatros' van den heer Bokma nu verder een 'walk-over' had'.

Of dit incident bepalend is geweest voor het verdwijnen van de boeierklasse bij 'Oostergoo' kunnen we niet zeggen, maar feit is, dat deze klasse enige tientallen jaren verstek liet gaan. Wel werd in 1931 een poging gewaagd de ronde jachten aan de start te krijgen, nu gecombineerd 'boeiers en open jachten', hetgeen met 5 deelnemers in dat jaar redelijk lukte mede door het beschikbaar stellen van een zilveren medaille door H.M. de Koningin en een wisselprijs door notaris G. Sluis te Wageningen. Men ziet hieruit, dat het bestuur van 'Oostergoo' zijn uiterste



Afb. 12 100ste jaarlijkse wedstrijd Sneek 20 aug. 1913. No 29 'Noordster', E.H. Crone, Amsterdam. No 33 'Constanter', P.G. Halbertsma, Grouw.
Fotoreproductie: Paul Janssen

best deed deze fraaie klasse in ere te houden. Beide prijzen gingen de boeg van de 'Constanter' voorbij, want de 'Mercurius' met de betoefte heer Buisman aan het roer won, waardoor het verhaal in de wereld kwam, dat open Friese jachten sneller zouden zijn dan boeiers!

In 1932 had Halbertsma meer geluk, hij won de premie. In 1933 won hij niets, maar in 1934 met een mooie topskoelte was Hidde Halbertsma niet te verslaan! Zo ook in 1935, maar

toeg voeren alleen de 'Constanter' en de 'Mercurius'. In 1936 kwam er een kleine opleving door de deelname van 5 schepen. Bij het bekende trio hadden zich nu 'neef' Roelof Buisman uit Zwartsluis gevoegd met de 'Frisia' en de heer F. de Boer uit Huizum met de 'Etty'. Bokma won, daarmee de wisselprijs van notaris Sluis definitief, terwijl Halbertsma de premie mocht verdienen.

Bij het 90-jarig bestaan van 'Oostergoo' in 1938 kwamen er 5 deelnemers misschien mede aangelokt door de fraaie prijs: een antiek tegeltableau waarop een kofschip, aangeboden door de heer A. Wevers uit Enschede. Er stond een dikke smeer wind en dat beloofde wat! Helaas werd deze belofte niet vervuld. De 'Mercurius'

kreeg vlak voor de start bij een sterke rukwind zoveel water binnen en raakte zodanig in het ongerede, dat ze ver na de anderen startte. Toch wist Buisman nog enige plaatsen op te halen. De 'Constanter' nam dadelijk de leiding, vergrootte haar voorsprong voortdurend, zodat ze met groot verschil als eerste eindigde en de 'Albatros' moest met een tweede plaats genoegen nemen. Het tegeltableau is ongetwijfeld een der mooiste prijzen geweest ooit met de 'Constanter' gewonnen. Het wordt dan ook door de familie Halbertsma in hoge ere gehouden.

Het duurde tot 1948 bij het 100-jarig bestaan van 'Oostergoo', eer de boeiers weer in de strijd verschenen. Vijf schepen, natuurlijk de 'Constanter'

en de 'Albatros', de oude rivalen, dan de 'Maartje' van G.E. Sluizer te Amsterdam, de 'Vliegende Hollander' van C.J. van der Hoeven te Grouw en de 'Oude IJssel' van U. Tieleman uit Doetinchem.

Hoe zeldzaam het was geworden dergelijke schepen in de strijd te zien, blijkt uit het verslag: 'Zaterdagmorgen boden Pikmeer en Wijde Ee reeds een zonderlinge aanblik met al die ronde schepen. Van heinde en ver waren de toeschouwers gekomen om nog éénmaal een echte ouderwetse hardzeilpartij mee te maken. Er waren vijf klassen: boeiers, Friese jachten, tjotters, grote- en kleine schouwen. Er werd gestart vanuit het Nieuwe Kanaal op welks noordelijke oever bakens waren geplaatst. Als eerste klasse vertrokken vier boeiers, want de 'Maartje' was absent. Er stond eerst niet veel wind en het gelukte alleen de 'Constanter' het Kleine Eiland te bezeilen en daardoor direct een flinke voorsprong te nemen. De 'Albatros' bleef te lang 'hangen' en zodoende ontbrak alle spanning. De aanblik vergoedde echter alles. De 'Constanter' won de prijs en de 'Albatros' was tweede'.

Dit zou misschien de laatste keer geweest zijn een dergelijke vloot bij elkaar te zien, ware het niet, dat in de vijftiger jaren de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten werd opgericht! Maar dat is een geheel ander verhaal.

De Koninklijke Zeil Vereeniging 'Sneek' trachtte in 1918 en volgende jaren de boeierklasse te handhaven, helaas zonder resultaat. In 1918 was de deelname minimaal en won de 'Constanter' de premie. In 1920 waren er drie deelnemers, waaronder een stalen boeiertje 't Waterhoentje' van G.H. Kaars Sijpestein te Overveen, woensdags gestuurd door een vrouw (grote bijzonderheid!) die de prijs won. De 'Constanter' won de

premie. Donderdags, bij harde wind was 't Waterhoentje' niet van de partij en won de 'Constanter' met grote voorsprong onbedreigd.

In 1921 was er slechts één inschrijver, de 'Constanter', en daarna hielden de Sneker heren het wel voor gezien! Bezien we nu nog even de wedstrijden van 'Frisia' te Grouw. In 1918 5 deelnemers: de 'Constanter' wint de prijs en de 'Albatros' de premie; in 1919: de 'Standfries' van notaris Faber uit Langweer de prijs en de 'Albatros' wederom de premie; in 1920 bij het 70-jarig bestaan van 'Frisia': prijs de 'Albatros', premie de 'Constanter'; 1921: Laag water, te veel wind en af en toe regen, toch 4 deelnemers, de 'Constanter' won en de 'Albatros' kreeg de premie.

En dan is het gedaan met de boeiers bij 'Frisia': ze zijn niet weer gestart in een wedstrijd!

U leest het, een aflopende zaak wat de wedstrijden betreft, maar niet voor de boeier 'Constanter'.

'De Halbertsma's en de 'Constanter'

De 'Constanter' werd in stand gehouden en gekoesterd. Eerst door de heer P.G. Halbertsma, die onder andere in 1914 en 1917 het schip op zijn geboortehelling, door Auke van der Zee, een goede beurt liet geven. Later kwam de boeier in onderhoud te Grouw bij de werven van Postma en Wester, terwijl de zeilmaker Molenaar de tuigen maakte. In de zogenaamde snijboeken van de Firma T. Molenaar en Zn is nauwkeurig na te gaan, welke zeilen er in de loop der jaren zijn gemaakt. Een schip als de 'Constanter' kon nooit in de vaart gehouden worden, als de familie Halbertsma in de loop der jaren niet over de toewijding en zorg van de opeenvolgende knechten had kunnen beschikken.

Was het in de oorsprong der zeilerij zo, dat de knechten eigenlijk het schip zeilden, vooral bij wedstrijden sloeg de eigenaar dikwijls de prestaties van zijn schip gade vanaf de wal of vanaf een stoomboot, later gold wel het gezegde: 'meneer zit aan het roer, maar de knecht stuurt met de fok'. Dat kan waar zijn, maar zeker weten wij, dat met name Hidde Halbertsma niet alleen het roer in handen had, maar ook verder precies vertelde wat er aan boord moest gebeuren. Hij was de schipper en wee degene, hetzij knecht of opstapper, die niet precies zijn commando's opvolgde.

Op de knechten hopen wij later nog terug te komen.

Tot zijn dood in 1925 bleef Pieter Halbertsma eigenaar, al heeft in de latere jaren vooral zijn zoon Hidde met het schip gevaren. Het was nadien Hidde Binnert Halbertsma, geboren te Grouw in 1888, die practisch tot zijn dood in 1971 de 'Constanter' die faam gaf, welke ze nog altijd geniet. 19) Hij was de man die experimenteerde, de boeier trimde en ook als hij voor plezier met gasten voer, steeds een wedstrijd tegen zich zelf hield, om daardoor uit het schip te halen wat er uit te halen was. Reeds jong werd zijn kinderen gevoel voor het schip bijgebracht. Hidde zette ze aan het roer en als het dan niet helemaal goed ging stuurde hij ongemerkt wat 'bij', maar steeds vroeg hij 'voel je het wel?' Ja, het is dat gevoel, dat een rond jacht doet 'lopen', maar dan moet er ook voortdurend met de zwaarden, de 'broodjes' (ballast) en de stand van de zeilen en vallen worden gewerkt. Nog herinneren wij ons zijn gezegde: 'ze danst vederlicht over de golven'; dan te bedenken dat de 'Constanter' een zware eikenhouten boeier was en geen polyester racemachine!

Hidde heeft eens zijn ervaringen, met

de boeier en met het zeilen in het algemeen, op papier gezet en wij beschouwen het als een voorrecht deze aan het einde van ons verhaal te kunnen laten volgen.

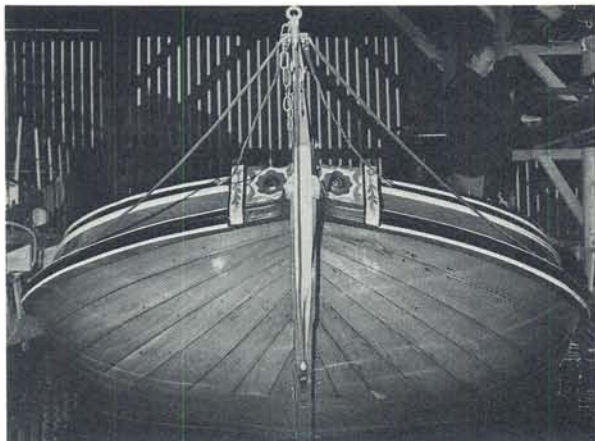
Een boeier, en zeker deze boeier, was een echt familieschip, dat ook dikwijls gasten aan boord had, die dan mede konden genieten van het varen met een dergelijk schip. Eén dezer gasten 20) verwoordde eens zijn gevoelens in het volgende Friese gedicht:

'Oan ús Gasthear en Gastfrou fen jister. 21)

*For al it maoije, det wy smakken -
De tocht oer 't wetter, dy 't wymakken,
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',*

Afb. 13 Kop van de boeier 'Constanter', waarop duidelijk de bouwwijze en de versierde kluisborden en beretanden uitkomen.

Foto: Paul Janssen



*En ek for 't noflik wiet en droech,
Det ús de dei sa ryklik joech, -
Mar 't measte for de freonskip yet,
Dy 't efter dit ús foarrjucht stiet -
Bistjûgje 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.'*

Velen hebben het voorrecht gehad gast te zijn aan boord. Helaas is er niet een volledig gastenboek bijgehouden. Er zouden interessante namen uit te voorschijn komen, maar we weten wel dat de Canadese commandant, generaal Simonds, reeds in de meidagen van 1945 één der gasten was. Hidde Halbertsma zelf was daar niet bij tegenwoordig, want hij was in de laatste oorlogswinter door de Duitsers gevangen genomen en naar Duitsland gevoerd. Na de bevrijding verstreken weken zonder dat taal of teken van hem werd vernomen. Eerst op 30 mei keerde hij terug, vermaerd maar gezond kon hij reeds de volgende dag een tochtje met zijn geliefde schip maken.

In juli 1947 bezocht het Prinselijk Paar Friesland en het was bij die gelegenheid, dat Prins Bernhard een zeiltocht maakte met de 'Constanter'

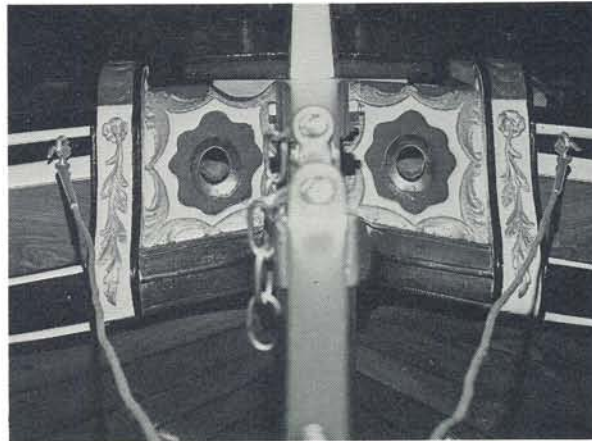
van de Hoodammen naar Grouw. 22) Prinses Juliana was toen aan boord van het Friese jacht 'Mercurius'.

De boeierknechten

Wij spraken reeds over de boeierknechten. 23) De man die het langste op de 'Constanter' heeft gevaren is Gerrit Wester, die in het dorp Grouw de bijnaam had van 'de dúvel fen Earnewâld'. Hij was van daar afkomstig. Het was een oersterke kerel, opgegroeid op het water en in de natuur, soms met een grote mond, maar met een heel klein hartje. Hij kende het schip door en door en vertoetelde het als was het van hem zelf. Toen er in juni 1960 een grote brand uitbrak op de houtwerf van de N.V. Halbertsma, waaraan de schiphuizen grensden, waarin onder andere de boeier lag, was hij het, die onmiddellijk het gevaar zag dat voor de 'Constanter' dreigde. Bij het eerste alarm was hij present, gooide de

Afb. 14 Detail-opname van de versierde kluisborden- en gaten en de beretanden, de zogenaamde 'mantsjes' van de boeier 'Constanter'.

Foto: Paul Janssen



boeier los en liet deze voor de wind wegdrijven. Daarna werd alles, wat nog in het schiphuis was achtergebleven, in het water gegooid en daardoor gered, want het dak stond reeds in brand. Vele zijn de verhalen, over Gerrit in omloop. Wij willen u enige niet onthouden.

Iedere zondagmorgen kwam hij bij het woonhuis van de heer Hidde Halbertsma om te horen of er gezeild werd. De eerste vraag aan hem was: 'Hoe is de wind?' Aan de hand hiervan werd dan de route vastgesteld en kwam de opdracht: 'Ongereefd, grote fok, wij varen om 9 uur' en dan werd er ook gevaren, en hoe! Op één

Afb. 15 Achterfront van de roef van de boeier 'Constanter' met de vergulde bloemenkorf, waaruit de eveneens vergulde ranken zich op een wit fond sierlijk langs de opbouw slingeren. Fraai gesmede deurtralies. (De foto werd gemaakt in de winterberging, zodat de koperen deurknop ontbreekt). Foto: Paul Janssen

van die zondagen kwam Gerrit hollend bij het huis van zijn 'baas' aan en zei: 'Och heden nou is it ek hwat, ús omke Jan hat him forhongen'. Hidde, die wist dat Gerrit zelf ook zwaarmoedig was, antwoordde prompt: 'Pas op astû dat dochste, dan krigest in wan bruijen fan my en tink der om, 9 ûre sile'.

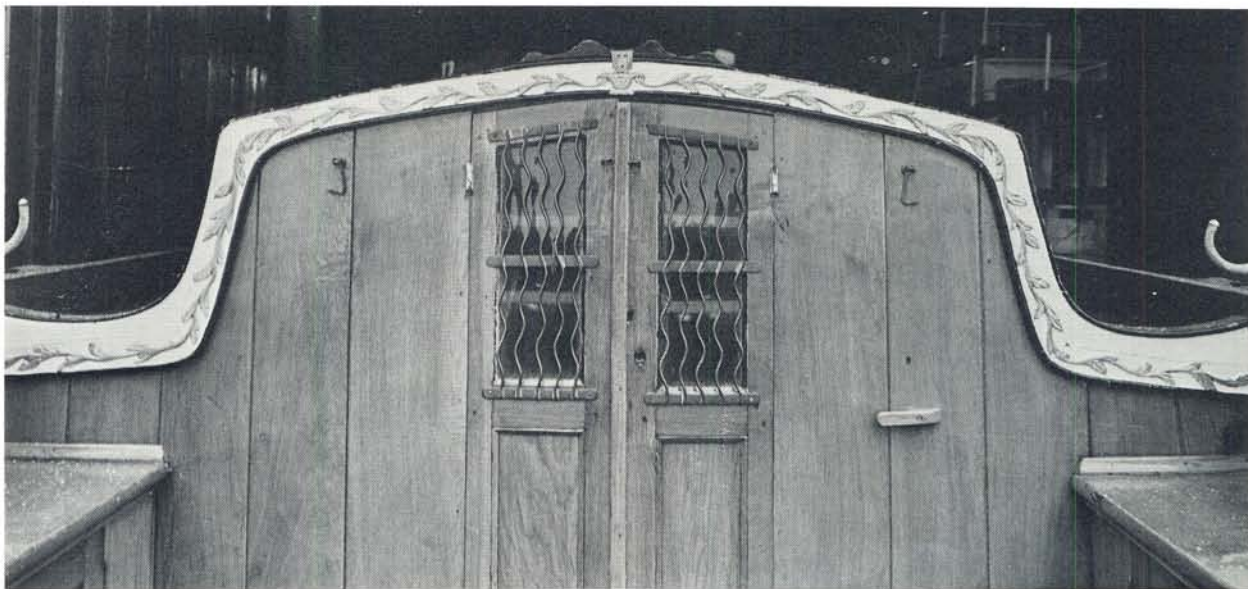
Op een dag waren er gasten aan boord, die gewend waren vóór het eten te bidden. Hidde, zijn knecht wel kennende, zei tegen hem dat hij er goed aan moest denken die dag niet te vloeken en voor de broodmaaltijd, die altijd in een speciaal trommeltje werd meegenomen, even stil te zijn en de pet af te zetten. Toen men onderweg was en Wester gewoontegetrouw met de koffie in de bollestal kwam, vroeg hij: 'Moeten we nu ook stil zijn, of heeft onze Lieve Heer dit niet onder de distributie?'

Aan boord heerste altijd orde en regelmaat, dus werd er op tijd koffie en thee geserveerd, wind of geen wind.

Gerrit 'biredde' dat allemaal in het vooronder op een, in een koperen goteling staand pretraleumstel. Op een morgen kwam hij met zijn hoofd uit het voorluik. Hij zei: 'Der is gjin kofje-wetter'. Kennelijk had hij zelf vergeten water mee te nemen. Prompt reageerde Hidde, toen Gerrit bij de fok ging zitten, door de boeier even vol te laten vallen, waardoor het water over het voordek en de waring spoelde. 'Nou hastû wetter genôch'. Toen Gerrit ouder werd kwam hij als vaste schipper op de motorboot 'Greta' van de familie. Hij werd vervangen door Teake Brouwer, een schipperszoon, thans nog steeds actief als schipper van het Philips-skûtsje in Drachten.

Ook Teake had grote liefde voor de boeier en huldigde altijd de leus, wanneer men nat en koud van het zeilen terugkwam, 'Eerst het schip droog en dan de man!'

Na Teake hebben we Jaap de Jong nog gekend. Misschien was hij min-



der schipper dan de beide anderen, maar wel een man, die de boeier op voortreffelijke wijze verzorgde, waardoor de 'Constanter' een voorbeeld bleef voor dit type schip. Wat heeft hij geschuurd en gepoetst op het schip. Toen in 1953 de eerste reünie van ronde jachten in Grouw werd gehouden en vele schepen uit 'Holland' kwamen, stond de 'Constanter' model voor een perfecte verzorging en dit was de verdienste van Jaap de Jong. Voor ons bleef het altijd een raadsel, als we eens als gast meevoeren, hoe katachtig snel hij zich op het gladde voordek kon bewegen, om even later weer in de roef 'broodjes' te verleggen of snel even een zwaard te verplaatsen.

Na 1953

Wij schreven reeds dat de opbloei van de belangstelling voor ronde schepen in Friesland te danken was aan de reünie in 1953. In deze opbloei had Hidde Halbertsma zijn grote inbreng, in de eerste plaats door zijn persoonlijkheid en zijn kennis van zaken, maar ook als bestuurder van de Koninklijke Zeilvereniging 'Oostergoo', die hij van 1925-1957 diende als penningmeester, om vervolgens van 1957-1963 de voorzittershamer te hanteren. Terecht werd hij dan ook bij zijn aftreden tot erelid benoemd, een voorrecht, dat ook zijn vader Pieter in 1925 te beurt was gevallen. De hernieuwde belangstelling voor ronde jachten: Hidde Halbertsma was lid van de zogenaamde boeiercommissie, die in 1954 de boeier 'Friso' als Statenjacht aan het Provinciaal Bestuur overdroeg en sedert hebben de 'Friso' en de 'Constanter' meerdere malen tegen elkaar gestreden. Hidde was ook bij verschillende reünies van de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten aan-



Afb. 16 Leggers en inhouten met tevens een doorkijkje vanuit de roef in het vooronder van de boeier 'Constanter'.
Foto: Paul Janssen

wezig en velen zullen van zijn gastvrijheid en zijn kennis hebben genoten. Terecht heeft dan ook het bestuur van de Stichting hem in 1960 de W.H. de Vos prijs toegekend (zie bijlage 3). 24)

Bij die eerste reünie in 1953 was Hidde Halbertsma vice-admiraal, hij voerde het tweede eskader aan. De volgende dag bij de wedstrijden van 'Oostergoo', toen voor het eerst sedert 1948 weer ronde schepen in Grouw voeren, won hij de prijs en tegelijk de zilveren masttop, beschikbaar gesteld door de Leeuwarder Courant. 25) Ook was hij in 1956 aanwezig te Joure bij de onthulling van de grafmonumenten voor Eeltje Holtrop van der Zee en zijn zoon Auke op de begraafplaats te Westermear, terwijl op de middag van die dag bij de wedstrijden op het Sneekermeer de 'Constanter' de prijs won voor de 'Friso' van Van der Lande en de 'Maartje' van Van Waning.

In 1959, tijdens de reünie in Den Helder, was hij present met boeier en motorboot. Hoe fel hij was om ook daar te winnen, moge blijken uit het feit, dat hij een visserman in dienst nam, wegens zijn kennis van de ondiepten, maar deze man, die zelf al lang niet meer voer, hield niet voldoende rekening met de stroom, waardoor de 'Constanter' achter raakte en Van Waning, als oud-marineman daar goed bekend, de prijs won. Dit was voor Hidde een diepe teleurstelling.

Gelukkig kon hij zich, bij de wedstrijden tijdens het eerste Lustrum der Stichting in 1960 te Grouw, revancheren, door in een veld van 11 deelnemers de prijs te winnen, dit maal ver voor de 'Maartje'. Bij het tweede lustum in 1965, eveneens te Grouw, had hij het als starter van de wedstrijdgevende vereniging te druk en liet hij het roer over aan zijn zoon Pieter. Hij was toen al 77 jaar en zijn gezichtsvermogen verminderde. Toch bleef hij varen en, al zag hij tenslotte bijzonder slecht, zijn gevoel voor het schip hield hij onverminderd.

In 1967 werd de boeier overgedragen aan de N.V. Halbertsma. De onderhoudskosten werden te hoog. Nog steeds had het schip geen hulpmotor, maar de steeds toenemende drukte op het water maakte dit noodzakelijk en zo werd in de winter van 1967-'68 een motor in de kajuit aangebracht, waardoor niet alleen de 'bollestaal' ruim bleef, maar ook de ligging van het schip weinig werd beïnvloed. Hoewel het schip nu niet meer zijn eigendom was, bleef hij bijzonder geïnteresseerd en in vele gesprekken getuigde hij van zijn liefde voor de 'Constanter', die een stuk van zijn leven was geworden.

Hidde Halbertsma stierf te Grouw op 11 februari 1971. Nog slechts enkele dagen vóór zijn dood werden hem

onderdelen van het schip gebracht. Hij betastte en bekeek ze met zijn bijna blinde ogen en stelde vele vragen. Het was ontroerend te zien, hoe hij de helmstok streelde die hij zo vaak in handen had gehad en waarmee hij onder vaak moeilijke omstandigheden zijn schip meester was gebleven. Een groot schipper in het aanschijn des Heeren is met hem heengegaan.

De derde generatie Halbertsma wordt eigenaar.

In de zomer van 1970 werd de N.V. Halbertsma overgenomen door Swedish Match en dit was aanleiding voor Pieter Goslik Halbertsma, geboren te Grouw in 1917, de boeier terug te kopen en deze daardoor voor Friesland en de familie te bewaren. 26)

Reeds dadelijk in dat jaar bij de lustrum-reünie van de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodem-jachten in Lemmer won hij, in een veld van 5 schepen, de prijs. Dit zou niet de laatste keer zijn, want ook in 1973 te Monnikendam, bij harde stormachtige wind, wist hij zijn rivalen te verslaan. Ook in Zierikzee was de 'Constanter' present, en vertegenwoordigde ze de Friese vloot. Dat deelgenomen werd aan de lustrum-reünie op het Sneekermeer in 1975 spreekt wel bijna van zichzelf; helaas vergiste stuurman Pieter zich in de route en ontging hem daardoor een prijs, want ondanks de ingevoerde T.C.F. (Tijd Correctie Factor), waardoor de in afmetingen en zeilvoering ongelijke schepen meer gelijke kansen krijgen, blijft de 'Conster' een bijzonder snelle boeier. Zoals wij uit de opmerkingen van Hidde Halbertsma kunnen Jeren, ligt dit voor een groot deel aan stuurman en bemanning.



Afb. 17 Het Statenjacht 'Friso' (1894) en de boeier 'Constanter' (1877) voor de oude werf van E. Holtrop van der Zee te Joure, 21 aug. 1956. Foto: G.L.W. Oppenheim

Ook bij de zogenaamde Friese reünie, welke telkenjare in Heeg wordt georganiseerd en waar uitsluitend de kleinere schepen komen, is de boeier een bekende verschijning. Zij fungeerde als admiraals-jacht met aan boord, als commandant van de vloot, mr dr T. Huitema, secretaris der 'Stichting'. Bovendien won ze in 1973 en 1974 de wedstrijd.

De tijd dat de 'boeierheren' knechten hadden, die het onderhoud verzorgden, is voorbij. Het is verheugend dat de huidige eigenaar persoonlijk veel zorg aan zijn schip besteedt. Daar-

naast vinden regelmatig op de werf 'De Pôlle' te Grouw reparaties plaats, waarbij wij met name willen vermelden, dat thans geen gegroeide krommers meer worden gebruikt voor de spanten, maar dat deze gelamineerd worden. De nieuwe constructiewijze heeft in de praktijk bewezen veel sterker te zijn. Van doorslag gevende betekenis is hierbij dat de eigenaar alles van hout afweet. Daarnaast wordt ook grote aandacht besteed aan de tuigage.

Nog in 1970 werden een geheel nieuw grootzeil en een fok door de Firma Molenaar en Zn gemaakt. Terwijl van het fraaie katoendoek door de 'Stichting' uit Engeland van Ratsey en Lampton geïmporteerd, voldoende werd gereserveerd voor nieuwe zeilen in ?



Afb. 18 Wedstrijd Sneekermeer, 21 aug. 1956. No 2 'Constanter', H.B. Halbertsma, Grouw. No 1 'Friso', Provincie Friesland, stuurman mr H.P. Linthorst Homan. Foto: G.L.W. Oppenheim

Wij kunnen met voldoening vaststellen dat de 'Constanter', 100 jaar oud, kernegezond is. Nog vele jaren zal dit schip een sieraad van de ronde-jachtenvloot zijn.

Wij willen besluiten met een variant op een gedicht van Constantijn Huygens:

*'t Kan mijn schip niet qualick gaen,
't Kan mijn schip niet qualick gaen;
'k Sie mijn schip nog lang bestaen
Mijn dierbare 'Constanter'.
Stierman houw uw koers vrij aen
Tot voordeel van 'Constanter'. 27)*

Thans laten wij het, door Hidde Binnert Halbertsma opgestelde, verhaal volgen:

'Zeilen met een boeier is als het dansen met een mooie vrouw, je moet haar leiden!'

Men heeft mij gevraagd eens wat te vertellen over de 'Constanter' en zo mogelijk over het zeilen er mee. Het leek mij wel aardig, hieraan iets vooraf te laten gaan over het zeilen in het algemeen en speciaal wat dit voor mij heeft betekend. Het zeilen heeft van jongs af aan een grote rol in mijn leven gespeeld en ik kan er nooit genoeg van krijgen. Met recht kan men, voor wat mij betreft, van een hartstocht spreken.

Mijn herinneringen 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. Wij hadden zelf nog geen eigen schip. Het Grouwster veerschip, van hout gebouwd op de werf van Van der Zee te Joure, werd dan voor de pleziervaart klaar gemaakt, 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, zoals dat nu nog wel op 'skûtsjes' gebeurt. Dit veerschip was echter heel wat kleiner en handiger, zodat er goed mee kon worden gemanoeuvreed. Het waren opwindende tochten vaak, want de heren zeilers waren lang niet zo bedreven als tegenwoordig. Ten eer-



ste bood de gelegenheid zich niet zo vaak en ten tweede had men, met enkele uitzonderingen, de gewoonte het zeilen aan de knechten over te laten en zich onder het genot van de nodige spiritualiën te laten varen. Dit was eigenlijk ook het geval wanneer zij zelf met hun eigen jachten de zeilsport beoefenden.

Mijn vader had een andere inslag en deed het graag zelf, hetgeen tot gevolg had, dat wij eens bij buiig weer tot de mast op de wal liepen! Gevolg: in het ruim alles door elkaar, tafels, stoelen, koffiekopjes, schotel-tjes met taartjes en daartussen de mensen. Het vele gebruik van drank tijdens zeilpartijen was de reden, dat mijn vader eerst op 38-jarige leeftijd een plezierscheepje aanschafte. Natuurlijk waren er wel uitzonderingen, maar men ging onder het zeilen niet voorbij. Men nam het mee, of pleisterde bij een waterherberg, zoals er toen nog legio waren; men vertoefde dan te lang, het werd stil en de knecht kon het vrachtje naar huis bomen. Die kreeg natuurlijk ook zijn deel, zoals blijkt uit het verhaal van Ruurd Protter, de knecht van mijn oom Lykle, die bij aankomst te Grouw zei: 'Welkom aan wal heren' en pardoes overboord stapte!

Later is dat wel beter geworden, toen de dames mee gingen, maar dat men ook toen nog niet altijd nuchter aan wal kwam, blijkt wel uit het verhaal van het jonge echtpaar dat, nadat dit het jacht in het schiphuis had opgeborgen en goed en wel in bed lag, tot de ontdekking kwam dat het kind nog onder het voordek vergeten was! Dat scheepje van mijn vader, ik was 9 jaar, was een overnaadse sloep met middenzwaard en emmer-tuigje. Het

Afb. 19 De 'Constanter' in volle actie. Aan het roer Hidde Binnert Halbertsma, die zo dikwijls zijn schip ter overwinning stuurde!
Foto: J. Dutilh W.F. zn.

heette de 'Meeuw' en kwam tegelijk met twee andere, de 'Dolfijn' en de 'Sirene', van scheepsbouwer Loynes uit Birmingham in Grouw. Dat was een hele sensatie en de critiek was vaardig. Maar toen ze al gauw hun goede kwaliteiten bewezen en de snelheid voor die van de kleine tjotters, vooral na het bijplaatsen van een boegspriet en fok, niet bleek onder te doen, verstomde die al-lengs, hoewel de liefde voor de tjotters en schouwen wel bleef prevaleren.

Als jongen van tien jaar ging ik er alleen met de jol op uit; het eerste jaar nog zonder fok, maar het volgende mocht ook de fok er bij en vanaf dat ogenblik heb ik er nooit genoeg van kunnen krijgen. Vooral in de vacaties ging ik 's morgens vroeg op pad met een paar kameraden en kwam 's avonds tegen donker terug. De Oude Venen waren toen nog 'terra incognita' en die hebben wij tot en met verkend! De mooiste maand was Mei, want in April moest altijd een gedeelte van de kameraden eierzoeken, terwijl na 1 juni een aantal wilde vissen. Voor mij bestond er maar één ding: zeilen!

Ik moest op de Kostschool in Leeuwarden eens een opstel maken over een vrij onderwerp en ik koos natuurlijk: zeilen. Ik vertelde daarin, hoe ik iedere morgen eerst uit het raam keek om te zien hoe de wind was, opdat ik aan de hand daarvan de tocht van die dag kon uitzetten, hetzij een slag om Syteburen of bij de Hooi-dammen langs, of eerst naar de Kruiswaters bij Wartena, opdat er zo weinig mogelijk gelaveerd behoefde te worden. In dit opstel kwam de volgende fraaie zin voor: 'Ja ik haat de winter, die mijn water verstijft en mijn boot aan boeien legt'. Ik kreeg een 3 voor taal en een 9 voor stijl en moest het voor de klas voorlezen! Dit

gaf mij de bijnaam van 'de kapitein'. '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, terwijl in de herfst zo laat mogelijk werd opgeborgen en vroeg in het voorjaar, zelfs wel eens in Februari, was het bootje al klaar en zat ik op het water.



Afb. 20 H.B. Halbertsma, Grouw (1888-1971). Directeur N.V. Halbertsma's Fabrieken voor Houtbewerking. Hier aan boord van zijn boeier 'Constanter', 1952. Foto: P.G. Halbertsma

En nu de boeier

De 'Constanter' werd tijdens de bouw verkocht aan de heer W.A. Tromp te Woudsend en ik herinner mij, dat wanneer wij vroeger op onze tochten door de Zuid-Westhoek in Woudsend aan wal lagen, binnen vijf minuten de oude knecht van de boeier bij ons kwam en dan van vroeger vertelde. Op een keer stapte één van de kinderen, van de wal komend, op de fok, hetgeen tot gevolg had, dat het een geduchte schrobbering van de knecht kreeg, zo veel zorg had hij nog voor 'zijn' schip, 'men soe se de poaten brekke!'

De familie Tromp heeft de boeier jaren in eigendom gehad en verkocht deze aan jonkheer Van Sminia in Oudkerk. Mijn pa kocht de 'Constanter' in 1901.

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 hand-langer meeging. Het had dit voordeel, dat ik het behandelen van alle onderdelen, de zwaarden, de hals, de stropen om de mast, de stag voor de fok, en niet te vergeten de wijze waarop het schip gebalanceerd moest worden, goed leerde kennen. Ik ben er als het ware mee vergroeid en voel het schip volkomen aan. En hiermede ben ik dan gekomen aan het belangrijkste, namelijk om iets te vertellen van het zeilen en ook iets van het wedstrijdzeilen.

Aan de 'Constanter' is zo voor en na nog al wat veranderd. Om eerlijk te zijn, niet altijd ten goede. Met de gedachte het schip gemakkelijker bestuurbaar te maken, werd de loef-schaak abnormaal vergroot. Om de loefgierigheid weg te nemen, kwam er een opsteker op, zodat een grotere fok gevoerd kon worden. Beide dingen waren beslist fout. Door deze veranderingen vatte de mening post, dat boeiers beslist minder snel waren dan de open Friese jachten en ten gevolge daarvan hebben wij jaren met wedstrijden aan de wal gelegen. Wat men heel goed door had, was hoe de stand van de zeilen moest zijn, waarbij men besepte, 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 daar langs niet gespannen worden, want dan komen de gaten voor de rijglijn, waarmede het zeil aan de gaffel zit, niet meer tegenover die in de gaffel, of de vorm van het zeil past niet meer in de ronding, gesteld dat

men nieuwe gaten in het zeil zou aanbrengen. Dit 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 wel praktisch.

De ervaring leerde ons, dat de ligging van de boeier van heel grote invloed is op de snelheid en wat daarmee samenhangt: de bestuurbaarheid. De ligging is niet alleen afhankelijk van de plaats waar de ballast ligt, maar ook van de windkracht. Iedere ronde-jachteneigenaar weet dit en beschouwt dit als een waarheid als een koe. Doch toen destijds door de Hollandse zeilverenigingen de wedstrijd-bepalingen werden vastgesteld, kostte het heel wat moeite de mensen die hiermede belast waren, te overtuigen van het feit, dat het voor ronde- en platbodemjachten niet opging om te bepalen, dat tijdens wedstrijden de ballast niet verplaatst mocht worden. Belangrijk is ook voor dit soort schepen, dat de mast van een zo licht mogelijke constructie moet zijn. Voor het opzetten van de mast heeft men een contra-gewicht nodig en hoe zwaarder de mast, des te zwaarder het contra-gewicht, terwijl het juist voor een goede balancerings van het schip 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 er af 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 loefschaaak geheel weggenomen. Ook de achter-

schaak 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 losser in het water te liggen en is voor zijn bestuurbaarheid meer afhankelijk van de snelheid. Verliest men snelheid en komt men praktisch stil te liggen, dan geeft een dergelijk



Afb. 21 Voordek boeier 'Constanter'. Let op de keurige wijze waarop de vallen zijn 'geklaard'. De meestal ongestaagde mast, is hier gestaagd in verband met de zeegang voor Den Helder. Zomer-reünie Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten, 1959. Foto: J. de Vries

rond nestei, waarmee ik het wel eens vergelijk, grote moeilijkheden bij het sturen.

Ook de stand van de zwaarden heeft grote invloed op de snelheid en deze verandert nog al wat naar gelang van de windkracht en de grootte van het zeil, dat men voert. Hiermee bedoel ik het voor- en achteruit verschuiven der zwaarden, dat van heel groot belang is voor de bestuurbaarheid. Men raakt echter nooit uitgestudeerd

op deze zaken, daarvoor moet men heel veel zeilen en dan experimenteren. Als ik mijn eerlijke mening moet zeggen, geloof ik dat mijn achterschaak wel wat erg klein is; bovendien heb ik deze vrij dan laten uitlopen. Daardoor heeft het schip bij weinig wind achter te weinig steun. Ik zal dit weer wat moeten veranderen en de vergroting van de hak van het roer iets verder doorvoeren.

De, door mij aangebrachte, wijzigingen zijn, 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 deze richting ook proeven te nemen. Wat de stand van de zwaarden betreft, is het dunkt mij een uitgemaakte zaak, dat de sleep-latten evenwijdig moeten lopen. Het schip ligt toch altijd al iets scheef in het water, waardoor het hoogteverlies voldoende wordt tegengegaan en de schoorstaande zwaarden remmen naar mijn gevoel de snelheid.

Overigens meen ik, 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.

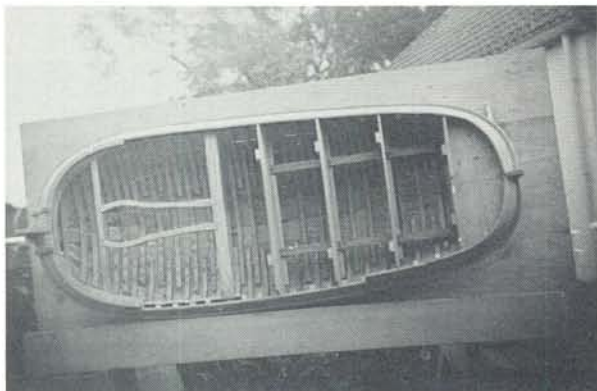
H.B. Halbertsma

Wartoe de boeier 'Constanter' inspireerde

Het spreekt vanzelf, dat een dergelijk fraai model als dat van deze boeier vele modelbouwers lokte om op schaal na te bouwen. Wij weten, dat er meerderen zijn geweest, waarvan sommigen het slechts bij een poging hebben moeten laten. Maar er zijn ook anderen.

Zo heeft in 1958 de heer *H.U. Hoogeveen te Balk* een groot model op schaal gemaakt, dat in 1961 te zien is geweest op de winterreünie van de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten in het Frans Halsmuseum te Haarlem. In een speciaal voor dit doel vervaardigde kist, geplaatst op een aanhangwagen, werd dit bijzonder fraaie model, op verzoek van Hidde Halbertsma, derwaarts vervoerd. De bouwer was toen al een man op jaren en wij weten niet waar dit model is gebleven. 28) Behalve dit en misschien een paar andere modellen, wij vernamen dat in het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam één aanwezig moet zijn, is er één man, die niet een model heeft gebouwd, maar bezig is aan de

Afb. 22 Bovenaanzicht model 'Constanter'. Foto: Hoogeveen



enorme taak de 'Constanter' op ware grootte na te bouwen.

Deze man is de heer G. van Heyst te Eindhoven, die reeds meer dan vier jaren bezig is aan dit geweldige karwei. Wij hebben de boeier van de heer Van Heyst gezien en hebben diepe bewondering voor de wijze waarop en het doorzettingsvermogen waarmee hij dit werk verricht. Het is een genoegen met hem te spreken en hem te horen vertellen over zijn 'levenswerk'. Op ons verzoek was hij bereid 'iets' op papier te zetten en bescheiden als hij is, heeft hij het kort gehouden.

Wij laten het thans volgen en weten, dat de kenners tussen de regels doorlezend, met ons vervuld zullen zijn van diep respect voor deze prestatie!

Gaarne wil ik iets vertellen over mijn beweegredenen, een lastig karwei als het bouwen van een boeier, aan te gaan en over mijn ervaringen daarbij. Ik zal proberen het vooral kort te houden, zonder te veel in technische details af te dalen.

Mijn beweegredenen waren vele. Toen ik, 62 jaar oud, met pensioen ging, voelde ik me te jongen te goed in conditie om te gaan rondhangen

zonder gericht doel, na als ontwerper creatief te hebben gewerkt. Creatief werken zit me van jongs af ingebakken; op verschillende terreinen had ik, al doende, een zekere vaardigheid verkregen, ook door het gadeslaan van bekwame vaklieden als timmerlui, wagenmakers, smeden, remmingwerkers. Voor zulke vaklieden had en heb ik groot respect. Ik moest iets gaan doen, waarin ik me echt zou kunnen uitleven, zo moeilijk als ik zou aan kunnen en de moeite van het doen waard zou zijn.

Een boot! Met die gedachte liep ik al jaren rond. Wat was mooier dan een eiken rond- of platbodems altijd al mijn favoriete schepen, mooie, echte werkpaarden met historische achtergrond, echt vakwerk! Ook op dit gebied had ik enige ervaring, had eerder een scheepje gebouwd en restauratiewerk gedaan. Eigenlijk had ik al besloten!

Ervaringen

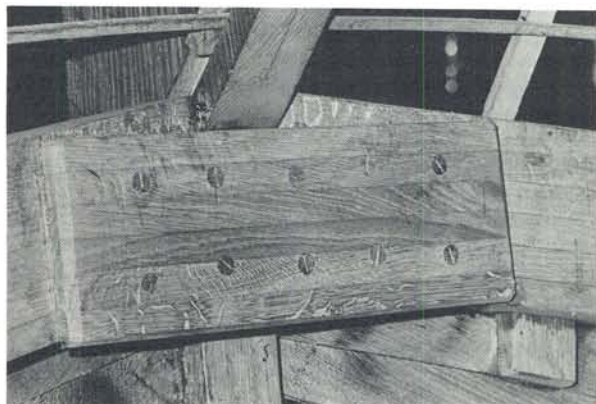
Mijn keuze viel op een rondbodem met kajuit. Van de heer T. Huitema verkreeg ik de tekeningen van de

Afb. 23 Model van de 'Constanter' in aanbouw. Foto: Hoogeveen



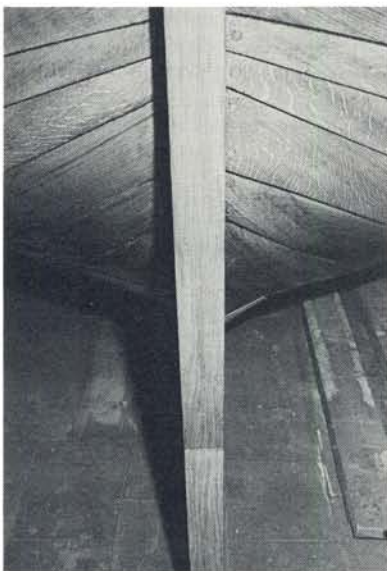


Afb. 24 De boeier wordt gekeerd, nadat zij 'op de kop' is gebouwd.
Foto: G. van Slooten



Afb. 26 Constructiefoto. Duidelijk is het gelamineerde versterkingsstuk te zien.
Foto: G. van Slooten

Afb. 25 De achtersteven van de Eindhovense boeier. Foto: G. van Slooten



Afb. 27 De heer G. van Heyst te Eindhoven aan de arbeid.
Foto: G. van Heyst.



'Constanter' en tevens een introductie bij de heer Halbertsma te Grouw. Deze heeft me enige malen in de gelegenheid gesteld zijn schip uitgebreid te bekijken en te fotograferen; zijn, op lange ervaring berustende, adviezen zijn me van groot nut geweest.

Geschikt hout was moeilijk te krijgen, maar het gelukte me tenslotte 5 gezaagde stammen Frans eiken, waarbij 1 kromme, duimsgezaagde en 1 stam 3 duims gezaagd, te kopen. De kromme stam bestemd voor de boegen. Niet vaardig met de disselen niet beschikkend over een lintzaag, besloot ik spanten en wrangen uit dunne stroken, uit de 3 duims stam gezaagd, op te bouwen en te verlijmen met water- en kookvaste tweecomponenten lijm. Voor elke spant of wrang moest dan een aparte mal worden gemaakt. Hier zal ik niet op details ingaan, maar alleen het maken van de 24 spanten duurde 7 maanden! Het schip werd ondersteboven gebouwd op 9 bouwspanten uit sloophout, het geheel opgesteld op twee lange balken en geschoord;

de stevens en de kiel aangebracht; op de bouwspanten werd met latten gestrookt. Na dit stroken aan beide zijden van de kiel drie huidgangen in de vorm gebrand en aangebracht, daarna respectievelijk de wrangen, 23 stuks, gemaakt en aangebracht, roestvrij geschroefd aan de drie gangen.

Nu was de beurt aan de spanten, die uit één stuk werden gemaakt, inclusief de oplangers. Ze werden pas gemaakt op de reeds aanwezige drie gangen en daaraan verschroefd en sloten aan tegen de strooklatten. Vervolgens werden de resterende gangen tot aan de berghouten gemaakt en aangebracht en de spanten bijgewerkt naar de vorm van deze gangen. Na het aanbrenge van de berghouten moest het schip 180 graden worden gedraaid, waarvoor ik deskundige hulp verkreeg, want nu zaten er vier jaren werk in het schip en ik kon alleen maar toekijken. Maar mijn helpers waren bekwaam en alles liep gesmeerd! De bouwconstructie werd verwijderd; ik merk hierbij op, dat de huid zelfs niet met

één spijker daaraan bevestigd is geweest.

Inmiddels zijn het mastspoor, de koker en verder zeilwerk aangebracht, de dekbalken gemaakt, is het schip gebreeuwd en gecompound en in de grondlak gezet. Er wacht nog veel werk!

Algemene samenvatting

Het bouwen van een rondbodem is moeilijk en zwaar en vereist een lange adem. Het maken van de gangen, vooral het branden, is een nauwkeurig werk, waarbij teleurstelling niet uitblijft. Wilt u iets dergelijks gaan doen, hebt u genoeg in de vingers, genoeg uithoudingsvermogen en idealisme, want dat hebt u nodig, zoek dan een betrouwbare en enthousiaste hulp, want voor één man is het dikwijls echt te zwaar. Maar gaat u er toe over, u zult er geen spijt van hebben, want mooi is het!'

G. van Heyst

NOTEN:

- 1) Pseudoniem van Constantijn Huygens (1596-1687). Hij studeerde rechten en deed in staatsdienst reizen naar Londen en Venetië. In 1625 werd hij secretaris van Frederik Hendrik. Later was hij dat ook van Willem II en Willem III. Uit zijn huwelijk met Suzanna van Baerle sproten vijf kinderen, waaronder de wereldberoemde wiskundige Christiaan. Zijn laatste levensjaren bracht hij door op zijn buitengoed 'Hofwijck' bij den Haag.
- 2) Mr Jan Minnema Buma, geb. Leeuwarden 8 mei 1828, advocaat, burgemeester van Franeker, griffier Gerechtshof te Leeuwarden, lid Gemeenteraad ald., ontv. St Jobsleen en mr W.W. Bumaleen, volm. Waterschap Vijf deelen Zeedijken binnendijks, overl. den Haag 8 febr.

- 1900, tr. 1ste Scharmer 2 augs 1855 Sibendina Maria van Arnhem, geb. Groningen 25 jan. 1832, overl. Scharmer, huize Tilburg 16 augs 1859, dr van Jan Pieter en Udonia Hendrika Jacoba Hoeksema; tr. 2de den Haag 8 sept. 1865 Catharina Jacoba Louisa Pols, geb. ald. 13 augs 1833, overl. ald. 23 sept. 1913, dr van mr Jacques en Jannetta Harmina Deketh (zie: Nederlands Patriciaat 1964, pag. 104).
- 3) De werfboeken van de Van der Zee's berusten in de bibliotheek van de Ottema-Kingma Stichting te Leeuwarden. Fotocopies van de eerste drie boeken zijn in: het Fries Scheepvaart-Museum te Sneek en het Zuidzee-museum te Enkhuizen

Er zijn de volgende delen:

1. Een dagboek uit de scheepmakerij. In dit deel worden de schepen vermeld die tussen 1848 en 1894 gebouwd zijn. Van 17 maart 1870 tot 1 januari 1873 is er een hiaat. In het grootboek komen echter wel schepen voor die in deze periode gebouwd zijn.
2. Een grootboek. Hierin komen bestekken en kostenberekeningen voor van een groot aantal door E. Holtrop van der Zee gebouwde schepen.
3. Een grootboek. In dit boek komen de bestekken voor van de door E. Holtrop en A. van der Zee na 1894 gebouwde schepen. Bovendien is in dit boek nog een door Eeltje Romke-

- ma uit andere boeken samengesteld uittreksel van enkele bestekken overgenomen.
- 4) Rekeningboeken. In totaal zijn er 13 rekeningboeken, ze geven een overzicht van reparaties en verbouwingen gedurende de periode 1881 tot 1930.
 - 4) Zie noot 3 onder 1.
 - 5) Wigle Ages Tromp, geb. Woudsend 18 oct. 1825, directeur Onderl. Brandw. Mij 'Woudsend', overl. ald. 23 mei 1900, tr. 1ste Wymbritseradeel 3 juli 1858 Grietje Klazes Koopmans, geb. Oosterzee 7 augs 1833, overl. Woudsend 10 apr. 1862, dr van Klaas en Johanna Kingma; tr. 2de mei 1864 Maria Oldendorp, geb. 24 mrt 1844, overl. Woudsend 30 nov. 1907, dr van T en Titia de Haan (vriendelijke mededeling van mevrouw Tromp-Swama, Oosterbeek).
 - 6) Het familie-archief Tromp berust thans bij mevrouw Tromp-Swama te Oosterbeek. In het Fries Scheepvaartmuseum te Sneek bevindt zich het bedrijfsarchief van de familie.
Zie ook: Aantekeningen omtrent het Friesche geslacht Tromp afkomstig uit Woudsend, door wijlen mr A.S. Miedema in 'De Nederlandsche Leeuw', LXXXIe jaargang nov. 1964 pag. 383 e.v.
 - 7) H. Eisma, geëxamineerd scheepsmeter te Dokkum, 'Handleiding ten dienste van scheepsbouwers', Heerenveen 1856.
 - 8) Jhr. Arent Johannes van Sminia, geb. Oudkerk, huize 'De Klinze' 19 mei 1866, weth. van Tietjerksteradeel, overl. Leeuwarden 9 augs 1931, tr. aldaar 5 oct. 1893 Berendina Johanna van Welderen barones Rengers, geb. Leeuwarden 20 augs 1870, overl. aldaar 11 febr. 1848, dr van baron mr Wilco Julius en Catharina Theresia Looxma (zie: Nederlands Adelsboek 1951, pag. 417).
 - 9) H. Halbertsma, 'Sneeker Hardzeildag'. Amsterdam z.j., pag. 84 e.v.
 - 10) H.G. van Slooten: 'De geschiedenis van de Koninklijke Zeilvereeniging 'Oostergoo' 1848-1973, pag. 50 (niet in de handel).
Het begin, nog voor de grote dag, was onaangenaam, aangezien de Commissaris der Koningin zonder overleg met

de besturen der beide zeilverenigingen reeds dit evenement had gepland en 'Sneek' en 'Oostergoo' eigenlijk voor een fait accompli werden gesteld. En wat is dan het grote struikelblok? Natuurlijk, wie zal dat betalen! Daarover is enorm getwist, met het uiteindelijke resultaat, dat beide verenigingen ieder f 525,- op tafel moesten leggen en de Provincie de rest zijnde f 655,11½ voor haar rekening moest nemen.

Er waren meer moeilijkheden buiten de eigenlijke wedstrijd om. Het meer en de Houkesloot waren overvol met schepen van allerlei soort en er deden zich aanvaringen voor, waarbij zelfs de politie in het geweer kwam. Dit was aanleiding voor de beide besturen om op 25 juni 1892 het volgende briefje aan de Procureur Generaal te Leeuwarden te schrijven:

'De vereenigde Directies der Zeilvereenigingen 'Sneek' en 'Oostergoo' uitmakende de Directie van den, ter eere van het bezoek harer Majesteiten, op 20 juni l.l. op het Sneeker Meer gehouden wedstrijd verneemt, dat er tijdens dit feest door de Rijkspolitie eenige processen verbaal zijn opgemaakt. Naar aanleiding daarvan neemt zij de vrijheid zich tot u te wenden met het beleefde verzoek om zoo in het geheel niet, dan toch zoo weinig mogelijk daarop te vervolgen. Nu toch het Feest zoo wel is afgelopen en het gebleken is dat door de groote opeenhooping van vaartuigen de voorschriften voor het bewaren der orde moeilijk waren op te volgen, zoude het der Directie aangenomen zijn, dat ieder bezoeker van dit feest daarvan alleen eene aangename herinnering bewaarde'. Of de Procureur Generaal deze zaken heeft geïmponeerd? We weten het niet. Hoe het ook moge zijn, voor de beide besturen was de nasmaak niet zo prettig! De vorstelijke personen hebben hiervan natuurlijk niets bemerkt. Zij scheepten zich te Sneek in op de raderboot 'Industrie', die rijk met tapijten en bloemen was versierd. Naast deze boot lag de oude boeier 'Stavo', van de beschermheer van Oostergoo, Jonkheer Van Eysinga, die toen Minis-

ter van Staat was en dikwijls de Regentes in allerlei zaken adviseerde. Hij was niet in zijn statiepak van minister, maar in een blauwe jekker met de bestuurspet van Oostergoo met de bekende gouden band, dat hij de vorstinnen ontving, waarbij de jonge Wilhelmina geruime tijd aan boord van de 'Stavo' vertoefde.

- 11) Gegevens over deze en volgende door 'Oostergoo' georganiseerde wedstrijden werden ontleend aan het archief der Koninklijke Zeilvereeniging 'Oostergoo', Pelikaanstr. 29, Leeuwarden.
- 12) Daarom liet hij in 1904 bij F. Lantinga te IJlst een boeier bouwen, die aanzienlijk groter was dan de 'Constante', namelijk 10,54 m. lang en 3,94 m. breed, welk schip tot 1922 in de familie bleef (Zie: Mr Dr T. Huitema e.a. - Ronde en Platbodemjachten, Amsterdam 1970, pag. 71).
Wel had de heer Van Sminia eerst prijsopgave gevraagd bij de Jouster werf, maar de order ging daar niet door omdat men geen offerte wilde maken.
- 13) Pieter Goslik Halbertsma, geb. Grouw 11 nov. 1860, opr. en dir. N.V. Halbertsma's Fabrieken voor Houtbewerking, Lid Raad Idaarderadeel, lid Prov. Staten van Friesland, overl. Grouw 7 juni 1925, tr. aldaar 21 mei 1883 Grietje Halbesma, geb. Hardegarijp 18 apr. 1862, overl. Grouw 20 juli 1930, dr van Lieuwe en Saakje Douma (Zie Nederlands Patriciaat 1954, pag. 195).
- 14) De gegevens over wedstrijden te Sneek werden ons verstrekt door Ir E.F. Nierstrasz, secretaris van de Koninklijke Zeilvereeniging 'Sneek', waarvoor onze dank.
- 15) De boeken met de wedstrijdverslagen en de notulen van de Zeilvereeniging 'Frisia', thans Koninklijke Watersportvereniging 'Frisia', te Grouw berusten in het Gemeentemuseum te Grouw.
- 16) 'De Watersport' 1912, pag. 135.
- 17) 'De Watersport' 1912, pag. 180.
- 18) De 'Novum' werd in 1911 bij de Roos en van der Meijden te Leeuwarden gebouwd voor de heer D.J. Bouma te Sneek. Het leek wel een schouw. De roef was wat hoog maar dat was voor het comfort. Lengte 9½ m., breedte 3

m. Het schip voerde een boeiertuig met losse broek en kromme gaffel, het had echter geen zijwaarden maar een middenwaard (Zie: 'De Watersport' 1913, pag. 262. Op pag. 227 staat een foto van dit schip).

Er is een felle strijd over geweest of dit schip wel mee mocht varen bij de ronde jachten. Vele pro's en contra's zijn beschreven in 'De Watersport'. Eigenlijk is dit schip mede aanleiding geweest tot een besluit op het Congres voor Watersport te Amsterdam in 1915, om door een commissie bestaande uit de heren H.T. van der Zee te Sneek, P.G. Halbertsma te Grouw en R. Buisman te Leeuwarden, te laten uitmaken wat nu eigenlijk onder een rond jacht moest worden verstaan. Zij kwamen tot de volgende definitie:

1. Het schip moet rond zijn zonder eenigen stilstand.
2. De verhouding van de grootste breedte tot grootste lengte zij grooter dan 1:4.
3. De bovenkant van de voorbolder, welke niet achterlijker geplaatst mag zijn dan de helft van den afstand tusschen den voorstev en den mastkoker, mag zich niet hooger boven de waterlijn bevinden dan de bovenkant van den achterstev.
4. De grootste breedte moet bij het zeilwerk zijn.
5. De achterstev moet een zekere helling hebben en mag een hoek van 7 graden niet overschrijden.
6. De afstand van den voorstev tot voorzijde van den mast mag variëren van 30% tot 35% van de totaal lengte van het vaartuig.
7. De zwaarden moeten een breedte hebben van minstens $\frac{1}{3}$ van de lengte.
8. De hoogte van de kiel, ook wel scheg genaamd, gemeten op het grootspant, onder het vlak, mag niet meer dan 4% van de lengte op de waterlijn bedragen.
9. De hoek tusschen de gangen bij hun aanhechtingspunt aan den steven en de middellijn van het schip moeten minstens 90 graden bedragen.
10. De gaffel moet gebogen zijn en de

broek van het grootzeil los. Het schip moet een ijzeren botteloef hebben.

- 19) Hidde Binnert Halbertsma, geb. Grouw 30 oct. 1888, dir. N.V. Halbertsma's Fabrieken voor Houtbewerking, O.O.N., overl. ald. 11 febr. 1971, tr. Amersfoort 27 nov. 1911 Petronella Catharina Hylkema, geb. Grouw 23 sept. 1891, lid Gem. Raad ald. en lid van Prov. Staten van Friesl., overl. Hilversum 14 nov. 1975, dr van Ir Kerst Hette en Grietje van Riesen (Ned. Patriciaat 1954, pag. 195).
- 20) Ds L Bonga, Doopsgezind predikant te Leeuwarden en mede-rotarian van Hidde Halbersma.
- 21) *Aan onze gastheer en gastvrouw van gisteren.*
Voor al het mooie, dat wij smaakten –
De tocht over het water, die wij maakten,
Het stil, uitzonderlijk genieten,
Van Friesland's weiden tussen het water
Van meer en sloot en schaduw en zon
Met om ons heen God's vrede alleen –
Voor alles wat de dag van gisteren
Ons oog en hart zo gul, zo wonderbaarlijk
Op de 'Constanter' liet proeven,
Te midden van groen en bloemen van de voorjaarsvelden,
En ook voor het genotvolle natje en droogje,
Dat ons die dag zo rijkelijk werd geboden.–
Maar het meeste toch voor de vriendschap,
Die achter dit alles ons voorrecht is –
Betuigen wij langs deze weg
Onze dankbaarheid: 't Was een mooie dag!
Die in zo'n sfeer over het water mag varen,
Kan daar weer tijden lang op teren.''
- 22) Willem van Poll "Ons Prinselijk Paar in Friesland". Amsterdam z.j.
- 23) Met vriendelijke dank aan onze informante Mevrouw M.C. Alingh Prins-Halbertsma te Rotterdam.
- 24) Deze prijs werd ingesteld door de heren Dr. J.H. de Vos te Bergen op Zoom en A.J. de Vos te Strijen ter nagedach-

tenis aan hun vader de heer W.H. de Vos, bouwheer en eigenaar van de Lemsteraak 'Onrust' (thans eigendom van de heer F.G. Spits te Groningen). De prijs wordt periodiek toegekend aan diegene der 'Vrienden van het Ronde- en Platbodemjacht', die zich bijzonder verdienstelijk heeft gemaakt voor het door de Stichting 'Stamboek' nagestreefde doel, dan wel blijk gegeven heeft van uitermate grote zorg en toewijding bij het onderhoud en de instandhouding van zijn jacht.

- 25) Deze unieke wisselprijs werd de Koninklijke Zeilver. 'Oostergoo' aangeboden in 1952 bij het 200-jarig bestaan der Leeuwarder Courant. Jaarlijks wordt deze in een andere klasse verzeild. Ze is ontworpen en vervaardigd door J.A. van den Houten te Leeuwarden.
- 26) Pieter Goslik Halbertsma, geb. te Grouw 9 febr. 1917, dir. N.V. Halbertsma's Fabrieken voor Houtbewerking, tr. Wassenaar 4 febr. 1950 Anna Wilhelmina Elizabeth Fauël, geb. Batavia 15 juni 1924, dr van Ir Pieter Leendert en Geertruida Huizinga (Zie: Ned. Patriciaat 1954, pag. 195).
- 27) De oorspronkelijke tekst van dit 'lied' van Huygens luidt:
" 't Kan mijn Schip niet qualick gaen,
't Kan mijn Schip niet qualick gaen,
'k Sie mijn Sterr in 't Oosten staen,
Mijn' Morgensterre;
Stierman houw vrij Oostwaerts aen,
Het land en is niet verre."
(Sterre is de troetelnaam van Huygens' vrouw).
- 28) De heer H.U. Hoogeveen te Balk schrijft op 28 augustus 1958 aan de heer H.B. Halbertsma te Grouw het volgende:
"Het doet mij genoegen U thans een 4-tal foto's van 't in aanbouw zijnde Boeier-model 'Constanter' te kunnen zenden. U zult er uit kunnen afleiden in hoever de bouw gevorderd is. Wat 't bovenaanzicht betreft, ziet U naast de dekbalken en inhoutconstructie, ook nog een 4-tal hulpschotjes, als ook een horizontaal hulpstuk voor 't achterverband. Zoodra deze weggenomen konden worden, moesten nog

een paar leggers en inhouten aangebracht worden.

Wat 't model betreft, hoop ik dat U ten opzichte van 't moederschip geen of zeer weinig afwijkingen zult vinden. In het gangboord ziet U nog een opening. Deze onderbreking was noodig om een gedeelte voordek en de legwaring tot naar de buitenkant door te laten schieten. Het gangboord is thans reeds volledig ingebouwd. De belijning hiervan, evenals de berghout-

strook, kan mij bevredigen.

De Leggers en de ondereinden inhouten worden met hout gepend; overigens wordt alles met koper gespijkerd. U ziet, alles origineel!

Zoodra 't schip van de kielbalk en fundatieplaat kan worden verwijderd, ga ik de boegjes afspijkeren en rond afwerken. Uit de aard der zaak is een en ander nog al bewerkelijk. Het vraagt tijd en geduld. Wat dit laatste betreft heb ik heel veel. Ze blijft voor mij een

prachtige ontspanning. De gedachte troost mij, dat we over de 'Almeri' bij Auke-baas ook 1½ jaar met 5 man gewerkt hebben. *) Dat was natuurlijk een schip van 20 m lengte. Dat van mij is 806 mm. Vraagt intusschen dezelfde zorg en inspanning."

*) Hoogeveen werkte gedurende enige jaren als jongeman op de Jouster werf.

TRANSCRIPTIE WERFBLAD

Het Jagt van den Heer Minnema Buma.

Lang 28 voet vooren. In 1877 afgelevert den 13 Juny.

Dit Jagt boven genoemt laater afgemaakt voor den Heer W.A. Tromp aangenomen te leveren met bij levering van mast gieken bolken boomen looden mastgewigt betimmering afgeverfd koper in een woord alles op de zeil touwwerk na.

Het hout voorstevan 9 voet br. 8 duim dik 3½

Achter steven 5 voet 4 duim breed 15 duim dik 3½

Kil 24 voet breed 12 duim dik 1½

aangenomen te Leveren voor de som van twee duizen Guldens.

De zeilen het groot 162 el	133,65
3 koper ijzerwerk klotjes ijzer aan de gaffel	10,40
groote vok 74½ el	61,25
middelvok	51,56
een kluiwok	
zeilkleed ijzerwerk en allemaal met	320,63
kleeden Tapijt	14,28
J. Tieleman voor touwwerk	37,27
achter overlooper Galg met oogen en beugel haak	
in de gieken	33,50
kuszen	86,00
meeten	1,80
betaald aan de Knechten	14,50
aan Koek en genever	3,82
een knecht met	2,00

vooren lang achterkant waterlist 12 voet

roef 8 voet stuirstoel 8 voet

bank 3 voet 10 duim

hol onder zeilwerkbalk en op zaadhout 3 voet 18 duim

waringen wijd 18½ duim

koker 9 duim hoog op scheerstokken 2 voet

Scheergangen breed 11¼ duim

hoog voor onder de banden op water 3½ voet

achter 2 voet 11 duim, in de midden 11½

zwaarden lang 7 voet 10 duim, br. 4 voet 10 duim.

Bijlage 1

Bijlage 2

**IN LIET
FOR DE PRIISÚTDIELING FEN OOSTERGOO,
12 JULI 1908**

(De Zilvervloot)

Helje nou ris op mei in fiks fleurich sin,
En swets net oanhâldend oer farren!
Hy spant hjir de kroan, dy't plezier meitsje kin
En moed het, om flink him to warren.
Hy mei tonei net d' ear' ha fen 'e dei,
Syn namme klinkt yn 't roun, (twaris)
Hwent hy het de eare dochts fen 'e joun. twaris

(Margarine)

Wit op tiid fen praten en fen swijen,
Wol foaral net sûpe, om moed to krijen;
Dat bikaem al mennigien forkeard:
Jenevermoed het faek de tonge dûbeld teard.

(Springt als een dolleman)

Mar dy't hjir komt, wolnouw, komt, wolnouw,
Dy is net minskeskou, minskeskou;
Hy doar wol en hy seit
Rounút, hwet him op 't herte leit.
Is 't praet, hwer 't fut yn sit, fut yn sit,
En dat yen laitsje lit, laitsje lit,
Den klinkt: Hoera, hoera!
De hiele seal sjongt him it komplemintsje ta:

(Wy hawwe al ien nei hûs ta brocht)

„Dy sprekker het ús wille joun.
Hwer het er dochts de wirden foun!
Dat laitsjen, dat laitsjen, dat laitsjen is gesoun.”

(Frysk Folksliet)

Wy wolle joun alhielendal net hearre
Fen ljue mei 'n dwêrs en noartich sin;
Hjar selskip scoe al licht ús feest bidjerre,
Dêr gyng de nocht for op 'e rin.
Fredich en froalik giet alles hjir ta,
Sa wier 't fen âlds en ek nou komt it sa. } twaris

(Geef me nog een drupske)

Tink ris om jou bûrman, } twaris
Tink ris om jou bûrman, } twaris
Och, hwet sjucht dy bûrman blier!
Hjer syn sjongen!
Dêr komt hwet yn fen "sechstich jier".
Hjer syn sjongen!
Hy sjongt fen "sechstig jier".

(O, Japie is getrouwd)

Ja, Oostergoo wirdt âld,
Mar 't krige nije krêften, twaris
Ja, Oostergoo wirdt âld,
Mar 't krige nije krêften
En dat 's syn bihâld.

(Wie in Januari geboren is)

By dit koeplet gear' w' allegear oerein;
Ik mien, dêr wirdt fen nimmen né op sein.
En nou ropt elk fen herten: „O,
Ik rin sa heech mei Oostergoo!
Lang, lang bloeije Oostergoo!" twaris

C.W. (C. Wielsma)

Bijlage 3

**MUTATIE
bij de toekenning van de
W.H. DE VOS - PRIJS
aan de Heer H.B. Halbertsma
op 9 Juli 1960**

De Heer *Hidde Binnert Halbertsma*, geboren te Grouw op 30 October 1888, heeft zich bijzonder verdienstelijk gemaakt voor het door de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodem-jachten nagestreefde doel.

Door sinds 1901, in welk jaar de boeier 'Constanter' eigendom van zijn vader Pieter Goslik Halbertsma werd, aan deze boeier trouw te blijven en deze in 1877 door E.H. van der Zee te Joure gebouwde boeier te omringen met alle toewijding en zorg, welke dit monument van Friese ambachtskunst verdient.

Door van 1909 tot 1946 als bestuurslid en secretaris der Zeilvereniging 'Frisia' en van 6 Juni 1925 tot heden als bestuurslid-penningmeester en sinds Juni 1958 als Voorzitter der Koninklijke Zeilvereniging 'Oostergoo' actief mede te werken aan het hooghouden van de met het ronde jacht sterk verbonden tradities van de Friese zeilsport.

Door van 1953 tot heden als lid van de 'Boeier-Commissie', ingesteld door het Departement Leeuwarden van de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel en de K.Z.V. 'Oostergoo' krachtig mede te werken aan het initiatief, leidend tot de overdracht van de boeier 'Friso' aan het Provinciaal Bestuur van Friesland op 22 Mei 1954, en in de volgende jaren aan de restauratie en instandhouding van het 'Statenjacht'.

Door onder alle omstandigheden, zowel bij wedstrijden als tijdens toertochten, het zeilen met zijn boeier 'Constanter' als een ware kunst te beoefenen, waarbij hij zijn grote kennis en ervaring aan vele vrienden van het Ronde- en Platbodem-jachten ten goede liet komen.

Bijlage 4

**BOUWBESCHRIJVING VAN
DE FRIESE BOEIER 'CONSTANTER'**

In 1955 kreeg de heer L. Stelwagen te Grouw opdracht van de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodem-jachten de boeier op te meten. Hij geeft bij deze tekeningen de volgende beschrijving:

Voornaamste afmetingen

Lengte over de stevens gemeten 8,06 m.

Grootste breedte op de berghouten 3,36 m.

Totaal tuig-oppervlakte 48,00 m².

Bouwwijze

De oorspronkelijke manier, van op het zicht bouwen, met behulp van een enkel mal van steven en spant en enige geërfde gegevens kan, met alle respect voor de bouwers van vroeger, bij dit plan niet worden toegepast.

Blad I, Het lijnenplan, verstrekt de hulpspanten of bouwmallen, vorm van stevens kiel enzovoorts.

Blad II, het constructieplan, geeft indeling en uitvoering weer.

Blad III, het zeilplan is getekend met de normale tuigage, het zeil vertoont 3 stel reefkousen; in de praktijk wordt bij het aanbrengen van 2 reven de zogenaamde middelfok gevaren, terwijl bij 3 reven de kleine of stormfok wordt gebruikt.

De romp

Deze is karweel gebouwd van 2½ cm. dik eikenhout, behalve de boeisel van 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. (thans in 1977 gebruikt men roestvrij stalen schroeven).

Spanten of inhouten en leggers

Eikenhout, dik 7½ cm., gezaagd naar het vereiste model; voor deze spanten worden zogenaamde 'krommers' gekozen, dit zijn zeer krom gegroeide stammen, gezaagd aan platen van 7½ cm. (thans lamineert men dikwijls deze spanten, waardoor ze veel sterker worden; bovendien zijn goede 'krommers' nauwelijks meer te bezetten). Evenals de leggers zijn de spanten 8 cm. hoog, de leggers worden op de kiel zwaarder gemaakt, ongeveer 12 cm.

Dekbalken en mastkoker

Het zogenaamde zeilwerk vraagt speciale aandacht, daar bij de boeier de mast doorgaans zonder zijwanten wordt gevaren; de eiken mastkoker meet 8 x 20 cm. en dient zeer solide op mastspoor en brede zeilwerk-dekbalk verkeert en verbonden te worden.

Dek en kajuit-opbouw

Het eikenhouten dek is 2½ cm. dik, hol op 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.

Betimmering

De uitvoering hiervan is bij de boeier variërend, naar verkiezing kan hiervoor mahonie- of eikenhout worden gebezigd. De vloeren zijn van grenen- of vurenhouten.

Beslag en ijzerwerk

Het smeedwerk is over het algemeen van zeer massieve uitvoering, de ijzeren botteloef bijvoorbeeld meet vlak voor de steven in doorsnee 5 x 7 cm., naar voren verjongd. Roerhaken met vingerlingen zijn eveneens zwaar. De sleepijzers of beslag om de zwaarden zijn van scherp profiel. De zijkanten der zwaardkoppen zijn met geel koper beslagen; dergelijk koper beslag wordt eveneens toegepast op de achterkant van het roer, bovenkant van de hennebalk enz. Dit beslag vraagt veel onderhoud, het ijzerwerk wordt namelijk 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 20x20 cm. in de koker, de top is 1,50 m. lang, van bout tot onder meet ze 1,75 m. De giek is totaal 6,00 m. lang (met ijzeren zwanenhals), de grootste diameter heeft deze bij de schootoogbeugel namelijk 14 cm., voor 7 en achter 6 cm.

Binnenballast

De 'Constanter' vaart plm. 1000 kg. binnenballast, waarvan 480 kg. aan loodplaten aan de mastvoet is aangebracht, wat tevens ten doel heeft dat de mast gemakkelijk kan worden gestreken. Verdeeld over ongeveer 20 blokken, welke passen tussen inhouten en leggers, wordt plm. 520 kg. ijzerballast op de vereiste plaatsen, onder de vloer aangebracht.

Zeil- en touwwerk

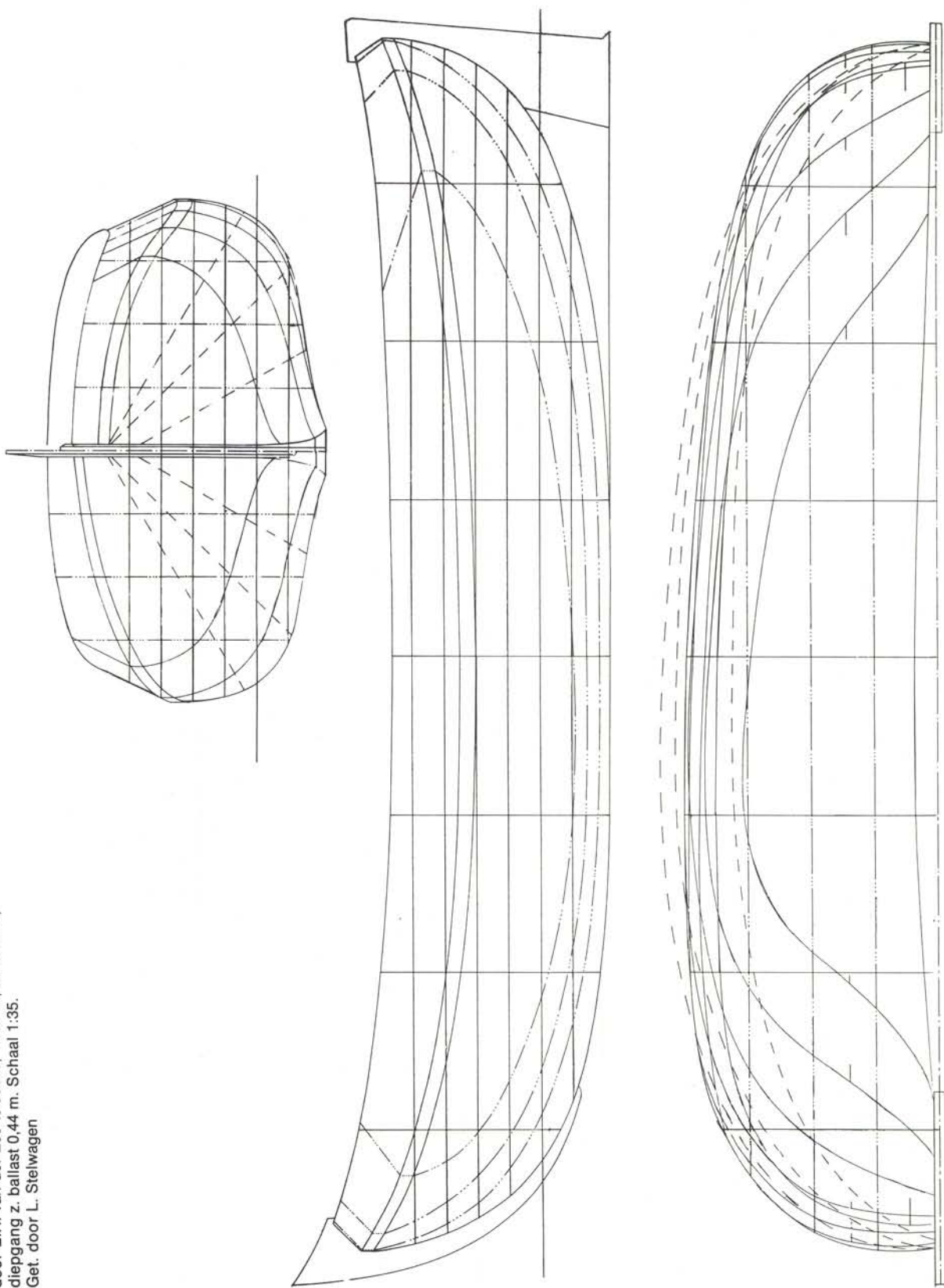
De zeilen worden gemaakt van zwaar Egyptisch of Amerikaans katoen, met smalle staande banen of kleden. Vallen en schoten zijn van Manilla touw. Alle jachtblokken zijn uitgevoerd met buitenbeslag.

Algemeen

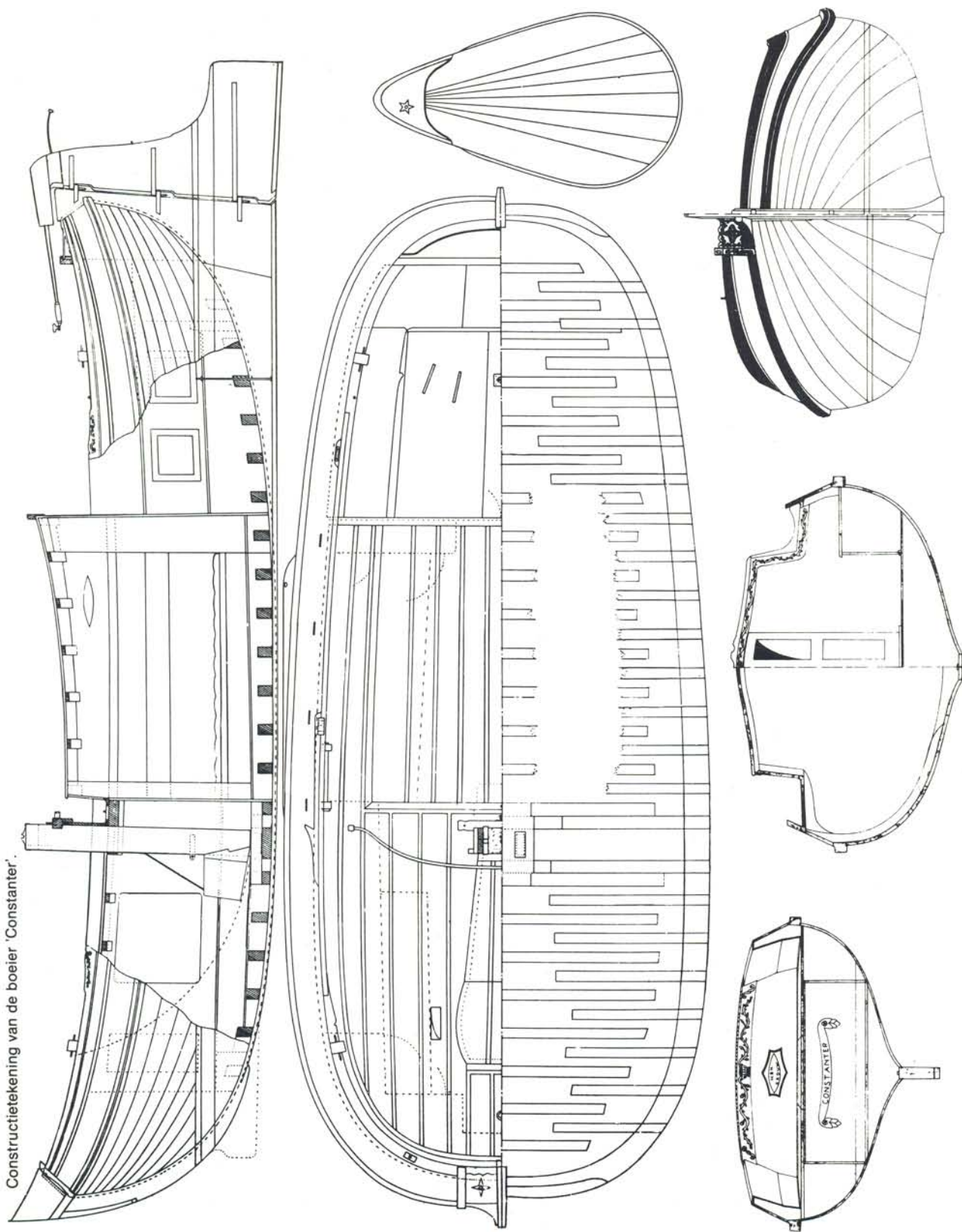
De boegnaden van de boeier worden, na gebreeuwd te zijn, van een peklaag voorzien (tegenwoordig gebruikt men meestal rubber-compound). De sierlijsten op het boord worden gemaakt van een zeer taai houtsoort bijvoorbeeld iepen of essen. Het houtsnijwerk ter versiering op kluisborden, lijst om kajuitopbouw van het achterschot, hennebalk evenals de leeuw op het roer, wordt verguld. Buitenkant der boorden (tot de onderste witte sierlijst) en de buitenkant der berghouten zijn zwart geverfd. Romp (tot waterlijn), dek en opbouw, zwaarden en roer zijn blank gelakt.

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

Lijnetekening van de boeier 'Constanter', gebouwd in 1877
door E.H. van der Zee te Joure, 1.806 m, br. 3.40 m,
diepgang z. ballast 0.44 m. Schaal 1:35.
Get. door L. Stelwagen



Constructietekening van de boeier 'Constanter'.



$\frac{104}{184} = 62\%$

Zeiltekening van de boeier 'Constanter',
grootzeil 38.5 m², fok 19,5 m²

