

Heeg en zijn karakteristieke werf

Niet voor niets vindt in Heeg jaarlijks de reünie van ronde- en platbodemjachten plaats. Heeg, even ten zuidwesten van het friese watersportcentrum Sneek, is het mekka geworden van de liefhebbers van ronde- en platbodemjachten. De naam Piersma is daarmee nauw verbonden. Jeugdherbergvader „Heit Piersma” vergaarde met zijn ronde en platbodems vermaardheid tot ver over de landsgrenzen. Iedere liefhebber van dit scheepstype weet door hem Heeg te vinden. Anno 1983 is het zoon Pier Pieter Piersma, die de familienaam zeer hoog houdt. Al vanaf 1970 bouwt de jonge Piersma ronde en platbodemjachten. Aanvankelijk startte hij met de restauratie van Tjotters, Friese Jachten, Boeiers en andere typen houten schepen. Later kwam daar dus de nieuwbouw bij. Inmiddels zijn er op de werf in Heeg zo'n dertig nieuwe jachten van stapel gelopen. In de beginperiode werkte Piersma in een loods van tien bij twintig meter. Op dat moment was die ruimte voldoende, maar na een korte tijd was de jas veel te krap. De werf werkhof van Piersma beslaat nu 680 vierkante meter en men heeft de beschikking over twee scheepshallen, waarvan één een draagvermogen heeft van achttien ton. Friesland telt maar een bescheiden aantal vakmensen, dat de kunst verstaat volledig op het oog en voor een belangrijk deel op dezelfde manier als honderd en tweehonderd jaar geleden de friese rondjachten te bouwen. De Heger scheepsbouwer Pier Pieter Piersma is één van hen. Hij begon na een opleiding voor meubelmaker als knechtje van pakweg vijftien jaar bij Berend de Jong in het dorp Heeg. Toen „baas” De Jong in de richting van zijn pensionering liep, besloot de jonge Piersma dat hij ervoor diende te zorgen dat Heeg niet zonder zijn karakte-

ristieke werf kwam te zitten. Daarmee begon hij in de kleine houten loods aan de overkant van het water zijn eigen werfje. De ingrediënten die Pier Pieter voorhanden had, waren zeer beperkt: Wat oude gereedschappen en een grote portie lef. Maar als geboren en getogen Fries had Pier ook een forse dosis doorzettingsvermogen en zelfvertrouwen meegekregen. Zijn eerste klus was de restauratie van een uit de eerste helft van de vorige eeuw daterend Boeiertje. Daarna volgde een lange rij van grote en kleine restauraties. En natuurlijk de nieuwbouw.

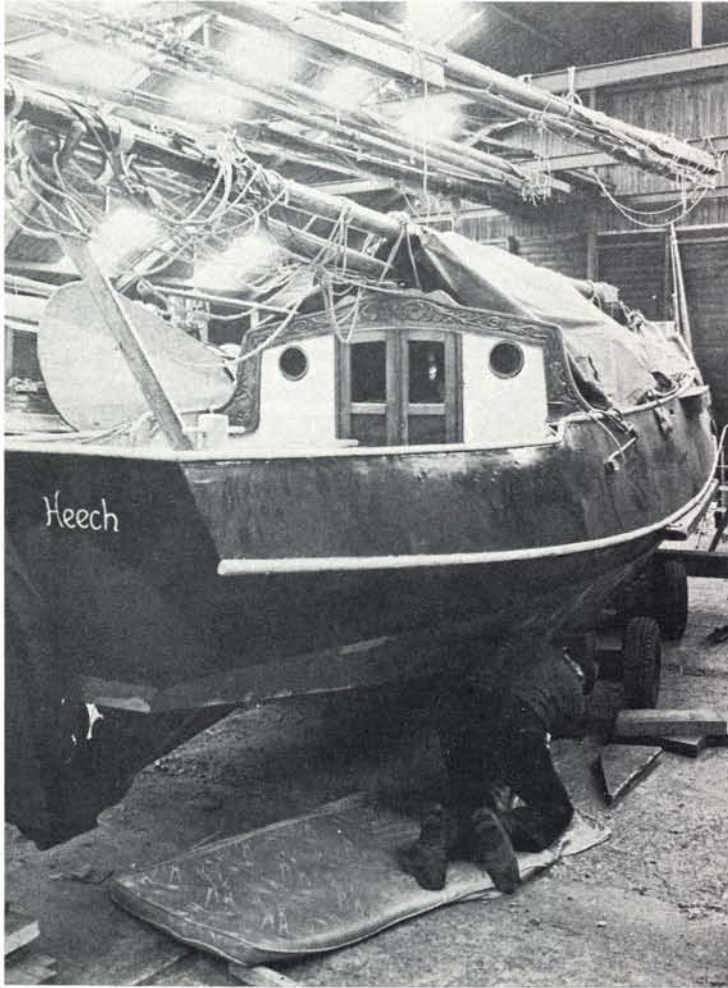
In principe kan Piersma nu ieder schip in eikehout leveren, maar zijn specialiteit is het rondjacht. Daarnaast heeft hij een zeer geslaagde Staverse Jol en de Friese Klasseschouw gebouwd.

Pier Pieter Piersma was zeer nauw betrokken bij de oprichting van de Stichting Houten Schepen. Sterker nog: Hij was één van de grondleggers. Pier Piersma is evenwel uit de club gestapt. „Ik kon mij niet verenigen met de ideeën van algemeen secretaris Dekens en daarom ben ik opgestapt”, verklaart de friese scheepsbouwer, „ik vond de fundamenten onder de SHS niet degelijk genoeg”. Over de samenwerking met de andere bouwers in de SHS zegt hij: „Die was uitstekend, dat zijn ook idealisten”. Vrijwel tegelijkertijd met Pier Piersma verlieten mede-oprichters Van der Meulen en Brandsma de stichting. Om dezelfde reden als Piersma. De SHS, die overigens ook van andere kanten zware kritiek heeft te verduren, houdt zich nu bezig met een aantal leerlingbouwplaatsen en een zeer ambitieus plan om twee Oostindiëvaarders in een permanente expositieruimte te laten na bouwen. Het zogenaamde Batavia project.



„Te ambitieus”, zeggen sommigen en ook staatssecretaris Van Zeil van Economische Zaken schaarde zich enige maanden geleden onder de critici. „De SHS moet zich eerst maar eens waar gaan maken. Eerder stelt Economische Zaken geen geld beschikbaar voor een groot project, als het Batavia project is”. „De ideeën zijn best goed”, zegt Pier Piersma, „maar je moet natuurlijk wel met je beide benen op de grond blijven staan”. Piersma blijft dat in ieder geval wel doen, maar dat houdt niet in dat hij met oogkleppen loopt. Piersma ziet zeer gericht

naar de toekomst en tracht zijn beleid daar zoveel mogelijk op te richten. „Je moet als ondernemer ook meer naar het buitenland gaan kijken en dan heb ik het niet over botenbeurzen, die over de grenzen worden gehouden, die zijn voor de kleinere bedrijven onbetaalbaar geworden”. Er zijn volgens Pier Piersma andere methoden om met het buitenland zaken te gaan doen. „Wij hebben bijvoorbeeld een agent in Denemarken. Daardoor is het voor ons mogelijk hier deense viskotters te koop aan te bieden. Door de slechte situatie in de visserij worden veel van



die fraaie schepen nu verkocht. Wij verbouwen ze op onze werf eventueel en dan zijn ze, aangepast en wel, in één woord magnifiek", aldus een enthousiaste Piersma. Men heeft er in Heeg overigens ook aan gedacht om zo'n deense viskotter zelf op stapel te zetten, maar dan moet er eerst een koper zijn, want anders gaat er teveel geld inzitten. „We blijven een klein bedrijf en moeten duidelijk met onze benen op de grond blijven", benadrukt de Heger scheepsbouwer. Ook onze Zuiderburen hebben Heeg ontdekt. Pier Piersma: „De watersport is daar altijd onderdrukt, maar er zitten in

België wel degelijk fervente liefhebbers". Andere markten die worden aangeboord bevinden zich in Zwitserland en Amerika. „Ja inderdaad er is behoorlijk veel internationale belangstelling voor onze karakteristieke schepen. In Amerika heeft het blad *Wooden Boat* zelfs een artikel aan ons gewijd. Als je je bedenkt dat *Wooden Boat* niet één van de eersten de besten is, mag je toch wel een beetje hoop hebben voor de Amerikaanse toekomst". Pier Piersma heeft het niet zo staan op botenbeurzen. Vaak zijn ze naar zijn gevoel te duur. „Soms moet je er wel staan,

want anders denken ze dat je failliet bent. Echt verkopen op beurzen valt tegen. Dat men weet dat je er nog bent is je enige winst".

Mond op mond reclame schijnt vooral voor Piersma jachtbouw van groot belang te zijn. Liefhebbers spreken elkaar in havens en wisselen ervaringen uit. Dat in die gevallen met waardering de naam Piersma wordt uitgesproken is van evident belang voor de Heger scheepsbouwers. „De liefhebbers en kenners weten ons te vinden", aldus Pier Pieter Piersma.

In Heeg worden ronde- en platbodemjachten voor bijna elke portemonnee met puur vakmanschap gemaakt. Van kleine tjotter tot grote dure boeier. De prijzen variëren van tienduizend gulden tot enige tonnen. „Het is maar wat de klant wenst, maar in alle gevallen zullen wij optimaal zorg besteden aan de schepen. Kwaliteit staat bij ons voorop". Eén van de paradijstjes is het Friese Jacht. Terecht met hoofdletters. Het Friese Jacht heeft nimmer als echt werkschip gediend, maar is uit de friese rondjachten, die door handelaren en boeren werden gebruikt ontstaan als een echt jacht. Als plezierschip dat vooral werd en wordt gebruikt om lange toertochten te maken of een wedstrijd te zeilen. Friese Jachten zijn doorgaans tussen de vijf en zeven meter lang. De breedte is relatief zeer groot: een Fries Jacht van zes meter heeft bijvoorbeeld een breedte van wel 2,65 meter. De Friese Jachten worden op het oog en met de hand gebouwd uit eikhout. Bij de bouw wordt, net als bij de tjotter en de boeier, begonnen met het plaatsen van de kielbalk en het opzetten van de voor- en achterstevan. Vervolgens worden één voor één de huidplanken in de juiste ronding gebrand en door middel van korte stukjes hout provisorisch vastgezet. Dat branden gebeurde vroeger met riet en tegenwoordig met de veel veiligere gasvlam. Kenmerkend voor het Friese Jacht is dat het een vast voordek heeft waar in de meeste gevallen slaappleatsen onder zijn gemaakt. Verder heeft het Friese Jacht in tegenstelling tot de Tjotter een zwaar berghout en een zogenaamd boeierroer. Dat is een roer met een grote hak zodat het onder water breed is, met een smalle kop en een gesmede ijzeren helmstok. Op het roer wordt vaak een stuk houtsnijwerk geplaatst. De grote zwaarden beperken de drift van het slechts veertig tot vijftig centimeter stekende scheepje. Een hoog gaffeltuig en een brede fok die op de ver-

vooruit stekende botteloef is bevestigd, zorgen ervoor dat het Friese Jacht een snel schip is dat onverwacht hoog aan de wind loopt. Op een Friese Jacht van zes meter wordt 32 vierkante meter zeil gevoerd. Dat een Fries Jacht zoveel tuig kan verdragen, komt niet in de laatste plaats door de grote waterverplaatsing van zo'n zwaar gebouwd schip. Maar vooral de unieke ronde vorm geeft dit schip zeer goede zeileigenschappen.

De Boeier heeft zich twee tot drie eeuwen geleden ontwikkeld tot het jacht bij uitstek voor de rijken. Een schitterend geconstrueerd zwaar eikehouten schip met veel houtsnijwerk en op de klik van het roer een mooi stuk beeldhouwwerk. Boeiers zijn in de loop der jaren gemaakt in afmetingen van zes tot achttien meter toe, maar de meest gangbare maat ligt tussen de acht en de tien meter. Een Boeier vertoont veel overeenkomst met het Friese Jacht. Een leek wil weleens zeggen dat het enige verschil de kajuit is, die bij het Friese Jacht ontbreekt. Waar is het niet. Integendeel. De Boeier is vanaf het berghout naar boven gerekend een totaal ander schip. Bij de Boeier staan de boeiersels veel rechter op dan bij het Friese Jacht. De Boeier is daardoor boven het berghout inwendig veel breder, hetgeen nodig is om voldoende ruimte in de kajuit te scheppen. Die kajuit zelf moet zo laag mogelijk worden gehouden om de fraaie lijnen van het schip niet te storen. Elke Boeier wordt geheel uit massief eiken gebouwd. De huid is meer dan duims dik en er wordt een groot aantal zware spanten in aangebracht. Vooral ter plaatse van de strijkbare mast met het contragewicht is een zeer sterke constructie in hout uitgevoerd. Heeft houtbouw volgens Pier Pieter Piersma toekomst? „Jazeker, er wordt wel eens gezegd dat het meer onderhoud vereist dan schepen die van andere materialen zijn gemaakt, maar dat bestrijd ik. Elk schip verdient onderhoud. Of het nu van hout is of van staal of van polyester. Daarnaast vind ik dat een houten schip een stuk karakter in zich heeft. Het is stoer en bovenal oerdegelijk. En hier op de werf bij ons ruik je dat we met hout bezig zijn. Het heeft iets hè. . ."

Peter Prijs

