



De Piipster werf van de Gebr. Roorda, rond 1908. Voor de werf een aantal schepen, waaronder een zopas van stapel gelopen nieuw skûtsje.

„HET GEHEIM” VAN HET PIPSTER SKÛTSJE

Lieuwe Westra

Maar liefst zeven van de veertien skûtsjes, die straks in Grouw voor de startlijn liggen, werden op één en dezelfde werf gebouwd: de Piipster werf van de Gebroeders Roorda te Drachten. Het is niet vreemd dat het juist de skûtsjes van de Piip zijn geweest waarmee een lange reeks

van kampioenwimpels werd binnengehaald. Bauke, de oudste van de drie gebroeders van de werf op de Piip, zwoegde nachten met passer en sjablonen om zijn ideaalbeeld van een „Skûte” te verwezenlijken: „Ik wil een schip maken, dat laadt en dat vaart”. Dat is hem gelukt.

In het hellingboek (nog in bezit van de familie) heeft Bauke Roorda alle schepen genoteerd die hij tussen 1902 en 1925 heeft gebouwd. Daarin zijn in ieder geval zes Piipster skûtsjes terug te vinden.

De eerste die we tegenkomen is de „doarp Grou”. Het schip waarmee Ulbe Zwaga vele kampioenswimpels veroverde werd in 1908 gebouwd voor P. Stienstra uit Pieterzijl, begonnen 22 mei 1908, afgeleverd september 1908. Het Bolswarder skûtsje van Siete Meeter werd in 1912 gebouwd voor A. Epema, begonnen 1 februari, afgeleverd 27 april, prijs f 2335,-. De Twee Gebroeders, het Drachtster skûtsje van A.L. van der Veen (schipper Hatum Hoekstra) werd gebouwd voor Tjalling van der Veen te Drachten, begonnen 1 september 1912, afgeleverd 11 februari 1913. De jaar op jaar in de voorhoede strijdende „Sneker Pan” (schipper Jan van Akker), werd in 1913 gebouwd voor G. van der Schuit te Rottevalle, begonnen 7 augustus, afgeleverd 26 november, prijs f 2800,-. Het meervoudige kampioenschip „Gerben van Maanen” (Heerenveen) met aan het helmhout Tjitte Brouwer werd oorspronkelijk eigen rekening gebouwd, begonnen 15 april 1915, afgeleverd 4 december 1915 aan R. van der Veen te Heerenveen, zonder mast, prijs f 3950,-. En tenslotte het „nieuwe” skûtsje van Leeuwarden de „Nieuwe Zorg” (schipper Albert van Akker): in 1912 gebouwd door Fernand Deinum uit



De pijpbrug, waar de werf z'n naam aan heeft te danken. Op de achtergrond (links) is de werf gedeeltelijk zichtbaar.

Sloten, prijs f 2800,-. Niet met zekerheid uit het hellingboek te destilleren is het schip van Woudsend (Keimpe van der Meulen), maar het staat wel vast dat ook dit skûtsje op de Piipster werf is gebouwd. Evenals de respectievelijk voor twee jaar en vorig jaar „opgelegde” skûtsjes van Eernewoude (de „Poep”) en Leeuwarden.

Bauke Roorda en zijn broers Wouter en Tjeerd blijken dus uitstekende scheepsbouwers te zijn geweest. Maar pas jaren nadat het laatste skûtsje van de helling was gegleden, kwamen kenners daar achter. Op deze en de volgende pagina's gunnen wij hun de (postume) eer waar zij tijdens hun leven al recht op hadden.



Een mooie klus voor de „constructiewerkplaats” van de Gebr. Roorda. Einde jaren dertig reed in Leek(Gr.) de tram in de geopende brug en kwam midscheeps terecht op een in de brug liggende tjalk.

Bauke Roorda, de stamvader van het Piipster skûtsje.

Sietze Roorda werd boer. Hij „keek teveel door de gaten” zei vader Berend.

Tjeerd Roorda was de man van het smidswerk.

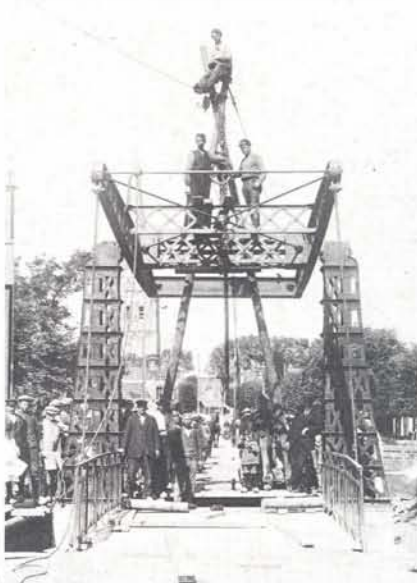
Wouter Roorda, de „beschie-ter”, was zeer bedreven in het sloopstimmerwerk.





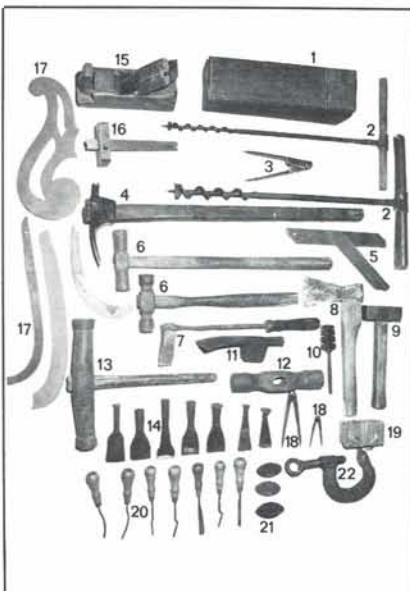
8

8
Friese Zeilichouw, gebouwd in de nadagen van de Piipster werf door Wouter Roorda.



11

13



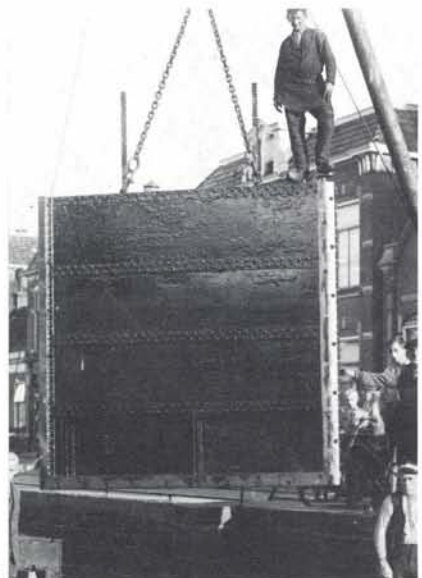
9



12

11
De Roorda's bouwden later ook zelf kunstwerken. Hier wordt een prachtig exemplaar in het dorpje Tjum geplaatst.

12
Berend Roorda jr., met de rij-schaaf waarmee grootvader Berend nog heeft gewerkt.



10

9
Bontje Pietersma, de moeder van de gebroeders Roorda, stamt regelrecht uit een geslacht van Friese turfschippers.

10
De constructiewerkplaats Roorda had ook het onderhoud van sluisen en bruggen in de Drachtster Compagnonsvaart. Hier wordt een van de sluisdeuren uitgenomen, die op een zolderschuit ter plekke werd gerepareerd.

13
Van de Piipster werf bleef niets over. Gelukkig wist de familie Roorda wel veel van het oude hellinggereedschap voor ondergang te behoeden. Op de foto ziet u dat gereedschap uitgesteld: 1 beetelkistje; 2 noker; 3 afschrijpasser; 4 dissel; 5 sweihaak; 6 klinkhamers; 7 bout; 8 handbijl; 9 moker; 10 handzaagzetter; 11 dissel; 12 rekhamer; 13 breeuwhamer; 14 breeuwijzers; 15 blokschaaf; 16 afschrijfblok; 17 sjablonen; 18 oude passers; 19 doosje met naamplaatjes; 20 beitels voor houtsnijwerk; 21 naamplaatjes; 22 ketelklem.



Scheepsbouwer Bauke Roorda:

„DE KONT MOET MEER BEHAALD EN WE MOETEN ER EEN BETERE PIEK INSLAAN”

Bijna tachtig jaar geleden zei scheepsbouwer Bauke Roorda tegen zijn broers: „De kont moet mear bihelle wurde en wy moatte der in bettere piek yn slaen”. Wouter en Tjeerd knikten instemmend en Bauke trok zich nog diezelfde avond met benodigd tekenmateriaal terug in zijn piepkleine kantoor.

De Drachtster scheepsbouwer kan onmogelijk hebben bevroed dat hij die nacht de eerste lijnen wrochtte van een vrachtscheepje dat nu - ruim driekwart eeuw later - door ingewijden in een enkele oogopslag wordt herkend als een Piipster skûtsje.

Bauke Roorda en zijn broers hadden hun tweede ijzeren tjalk opgeleverd, toen Bauke tot de conclusie kwam dat de op Groninger leest geschoeide schepen te hoekig en te plomp waren. „Laden, best”, vond bij, „maar het moet ook goed willen zeilen”. De hierboven aangehaalde krachtige Friese bewoordingen gaven aan dat naar het oordeel van Bauke Roorda de betere zeileigenschappen met name moesten worden gezocht in het achterschip. Die zou meer behaald moeten worden en ze zouden er een beter piek in moeten slaan.

Bij het wakkerende licht van de petroleumlamp vloeide schets na schets uit potlood en sjablonen van de getergde hellingbaas.

Tot tenslotte na een scheepslading schetsen een lijnenplan ontstond, waar een snel en mooi skûtsje volgens hem

recht op had. „Het ei is gelegd”, zei hij tegen zijn broers en het eerste Piipster skûtsje kon op stapel worden gezet.

De naam

Het Piipster skûtsje. Hoe kwam het aan die naam en wat was er zo speciaal aan het schip? De scheepswerf van de gebroeders Roorda was gelegen aan de Drachtster Compagnonsvaart nabij de Pijpburg. Deze brug en de naaste omgeving werd door de Drachtsters kortweg „De Piip” genoemd, vandaar.

Het geheim van het Piipster skûtsje zit voornamelijk in de achtersteven. Om het fijne ervan gewaar te worden moet het schip „recht in de kont” gekeken worden. Waar de steven van een ander skûtsje bol en rond is, buigt de Piipster vanaf de waterlijn eerder naar boven en loopt in een lichte heve op tot tegen

het boeisel. Het schip laat daardoor het water eerder los, en dat - zo hoort iedere varensman te weten - geeft het schip meer snelheid.

De skûtsjes van Bauke Roorda blonken verder uit door een bevallige ronde vorm en sierlijke lijnen. Het boeisel valt net iets meer naar binnen dan bij de meeste andere skûtsjes.

Ze hebben iets boeierachtigs, zeggen de kenners. Daar is niets vreemds aan als men weet dat Bauke Roorda in zijn jonge jaren - rond de eeuwwisseling - een aantal jaren in de leer was geweest bij „Eeltjebaas” Holtrop van der Zee, de beroemde boeierbouwer te Joure...

Bauke was de oudste zoon van Berend Roorda en Bontje Pietersma.

Vader Berend was sloopstimmerknecht bij Pyter Haikes van der Werff aan de Langewyk te Drachten. Zijn

moeder stamde regelrecht uit een Drachtster geslacht van turfschippers. In 1887 - Bauke was toen negen jaar - nam vader Berend hem mee naar de werf. Bauke bleek een uiterst ijverige leerling en paste al snel in de voetsporen van zijn vakbekwame vader.

Bij Eeltjebaas

Maar Bauke wenste zijn vaarwater te verruimen en wendde de steven naar Joure. Een andere reden was dat hij op de werf van Eeltje Holtrop van der Zee aanzienlijk meer kon verdienen dan de 12½ cent in 't uur bij Pyter Haikes. Voor Bauke reden te over om de „blaupûde” (reiszak) te pakken en Drachten de rug toe te keren.

Zijn eerste proeve van bekwaamheid op de boeierwerf was een werkstuk dat doorgaans aan geheel ander elementen wordt toevertrouwd dan het water. Toen hij 's avonds in Joure aankwam, gaf Eeltjebaas hem opdracht een lijkst te maken. Het was in die dagen namelijk niet ongebruikelijk dat op een scheepstimmerwerf ook lijkstten werden vervaardigd. Hoewel de term „spoedorder” toen nog geen begrip was, moest de produktie van een dergelijke attriboot toch als haastwerk worden aangemerkt.

De kist moest de volgende ochtend worden opgeleverd. Bauke werkte de hele nacht door en had het karwei 's morgens om vijf uur geklaard.

De scheepsbouwmeester had het gauw bekeken. Hij had er gisteren een uiterst vaardige knecht bijgekregen. Die tevredenheid van zijn nieuwe baas spaarde Bauke overigens voor een onsmakelijke verrassing. De andere knechts wilden hem die ochtend de gebruikelijke ontvangst bereiden en de blaupûde van Bauke werd gevuld met hondepoep. De krullenjongen, die met dat karweitje was opgescheept, kreeg van Eeltjebaas opdracht de reiszak terstond te reinigen. De hellingbaas wilde onder geen beding moeilijkheden met zijn pas verworven knecht.

Intussen was vader Berend Roorda omstreeks 1896 voor zichzelf begonnen met een werfje aan de Dwarsvaart te Drachten, waar hij zich eerst toeleg-



de op het bouwen van pramen. Met keihard werken verschaftte hij zich een aardig kapitaaltje en kocht in 1902 een perceeltje grond bij de Piip aan het Moleneind. Hij kocht een „hellinghûs” in Scharsterbrug, richtte dat aan het Moleneind weer op en bouwde er zelf een helling bij.

Gouden tijden

Dat was voor Bauke het sein om naar de thuishaven terug te keren. Niet voor lang. Het ijzer kreeg de scheepsbouw in zijn greep. Bauke voelde de revolutie aankomen, pakte andermaal zijn biezen en vertrok naar de - vroege - IJzeren Scheepsbouwwerf van Barkmeijer te Vierverlaten. Hij bleef er een jaar, tot hij ook het ijzer naar zijn hand kon zetten.

Op de Piipster werf werden nog twee houten schepen gebouwd.

Met de intrede van de ijzerbouw braken ook voor de Roorda's gouden tijden aan. De turfvaart was weliswaar niet meer wat het geweest was, maar het vervoer van mest (over het IJsselmeer naar het Westland) en terpaarde (uit het terpengebied van Friesland naar de arme grond van de Friese wouden en Zuidoosthoek) nam sterk toe.

Tussen 1906 en 1925 werden op de Piipster werf maar liefst 42 ijzeren schepen gebouwd. In het door Bauke Roorda nauwkeurig bijgehouden en

door zijn familie zorgvuldig bewaarde hellingboek staat precies vermeld om welke scheepstypen het ging:

26 tjalken (turf-, modder-, dong- en jarreskûten), 1 koftjalk, 5 aakschepen, 6 bolschepen, 3 klipperaken en een hevelaak.

De gebroeders Roorda waren niet alleen geduchte skûtsjebouwers, ook hun klippers waren kennelijk snelle zeilers. In het hellingboek vonden we deze: Klipperaak. J.M. Stuur te Groningen, groot 90 last, begonnen op 23 november 1908, afgeleverd 16 juli 1909, prijs f 10.700,—. Dit schip voer veel - via de Oostzee - op Zweden. En steeds bleek de klipper aanzienlijk sneller dan de concurrentie.

Duitse interesse

Een Duitse reder heeft toen eens geïnformeerd naar de tekeningen, maar Bauke Roorda liet hem met een vriendelijk „auf wiedersehen” en zonder tekening naar de heimat terugreizen.

Hoewel de gebroeders hun zaakjes ook financieel naar behoren op een rij hadden, bracht één van de drie klippers die ze bouwden hun toch een gevoelig verlies. De bewuste klipper is op haar eerste reis „om de noord” bij Jutland met man en muis vergaan. Omdat deze vaarroute in die dagen vrij wat risico inhield, dekte de verzekering alleen de vaart via het Kieler kanaal. De Roorda's hadden nog geld

„onder het schip”, iets wat toen wel meer gebeurde omdat de schipper zelf dikwijls niet kapitaalkrchtig genoeg was om het nieuwe schip kontant te betalen.

Bauke Roorda had drie broers, Tjeerd en Wouter hebben altijd op de helling gewerkt, maar in de derde broer, Sietze, stak geen hellingman. Hij werd boer. De nu 68-jarige Berend Roorda, zoon van Tjeerd Roorda, weet bij overlevering dat volgens grootvader Berend „oom Sietze teveel door de gaten keek”. De kleinzoon van Berend legt uit wat dat betekende: „Als mijn oom op de kielplaat in het schip stond te klinken, keek hij gedurig door de spanten heen over het weiland in

plaats van zijn aandacht bij het klinken te houden”.



Prachtig gehoor

Berend Roorda is de enige nazaat van de Roorda's die uit eigen ervaring nog over het actieve Piipster scheepsbouwbedrijf kan vertellen.

Zo herinnert hij zich dat het kloppen van het plaatjzer tot in de verre omtrek was te beluisteren. „Voorals 's morgens vroeg met windstil weer konden we het kloppen van de andere werven aan het Oosteinde horen. Een prachtig gehoor was dat. Het kloppen en rekken deed je met drie of vier man. Eerst sloeg de voorslager, daarnaast sloeg nummer twee, daarnaast nummer drie, dan nummer vier en dan weer de voorslager”.

Ook bij het klinken van de platen van schepen, baggermachines en onderlosers liep het aantal decibels flink op. Berend: „Het eigenlijke klinken werd door twee man gedaan. Ze zaten onder of naast het schip, tegenover elkaar. In het vuur op de poester (veldsmitse) lag een plaatje met gaten, waarin klinken van verschillende lengte staken. Het werk van de nageljongen was daarbij erg belangrijk. Het was zijn taak het tempo van de klinkers voor te houden, de nagels vlug goed warm te maken, ze in de klinkgaten te deponeren en weer nieuwe aan te dragen. Was de nagel op temperatuur (witgloeiend), dan kwam de dollie (tegenkeerder) erop en werd aan de andere kant twee keer met de klinkhamer geslagen.

Maar wee, als de heren klinkers de nagel afkeurden. Er werd dan twee keer naast de klink geslagen en „verbrand” of „blauwkop” geschreeuwd. Dan kwam de dollie eraf en een van de heren aan de andere kant sloeg de verbrande of te koude klink met geweld terug. Het was dan wel zaak om uit de buurt van het betreffende klinkgat te zijn”.

Nageljongen

Het zag er echter helemaal beroerd uit als de nageljongen het vuur te heet had opgestookt, zo blijkt uit de herinneringen van Berend. Dan smolten alle nagels aan elkaar en op de helling heerste plotseling een ongewone stilte.

Het nieuwe skûtsje van Leeuwarden. De „Nieuwe Zorg” ligt hier op de helling in Lemmer, waar het in slechte staat verkeerende schip werd gerestaureerd.

Dat had tot gevolg dat de baas pools-hoogte kwam nemen, want een hellingbaas moest te allen tijde het klinken en het kloppen van de hamers of het ritme van de breeuwhamers horen. Over breeuwen gesproken.

Berend Roorda heeft de houten scheepsbouw niet meer meegemaakt, maar wel kwamen in zijn tijd nog houten schepen aan de werf voor reparatie. Het breeuwerk werd gedaan door een oude rot in het vak, die „pake Jan” werd genoemd. Berend herinnert zich hoe Jan eens een lastige schipper heeft aangepakt.

„Het breeuwsel werd afgedekt met een laagje hete pek. De pek kromp daarna nog iets en die schipper vond altijd nog wel ergens een gaatje. Pake Jan had op een gegeven moment z'n buik vol van dat muggeziften en vond er iets op. Voordat hij zoals gebruikelijk met die lastige schipper meeliep om het breeuwsel te controleren, had hij de pekstok ongezien in de hete pek gestoken. Jan, daar zit nog een gaatje, zei de schipper. Waar?

Wijs het eens aan, vroeg Jan. De vinger van de schipper ging gretig naar het gaatje. Pake Jan zette vliegensvlug de pekstok op het gaatje en de vinger. Die schipper heeft nadien nooit meer een gaatje gevonden”.

Als er op de Piipster werf een nieuwe kracht bijkwam, dan moest deze zich aan een test onderwerpen. Het oudere werfpersonnel nam het examen af. De nieuwbakken hellingknecht kreeg een korf over zijn hoofd en moest dan een liedje zingen. Boven hem, op zolder, stond dan iemand met een emmer water gereed. Halverwege het lied werd de emmer boven de korf geleegd. Zong de „groene” knecht door zonder een noot te missen, dan kon hij zich als geschikt voor het hellingwerk beschouwen.

Het einde

Bauke Roorda is op de werf, nadat de broers die omstreeks 1920 van hun va-



Het Grouwster Skûtsje ▼





der Berend hadden overgenomen, altijd de baas geweest en als zodanig ook door zijn broers erkend. Tjeerd ging over het smidswerk en Wouter was de man van de scheepsbetimmering, de „beschieder”. De mannen waren beiden zeer bedreven in hun specialiteit. Tjeerd heeft nog bakken van baggermachines uit de hand gemaakt en Wouter verrichtte prachtige staaltjes van houtsnijwerk op bijvoorbeeld de helmhouten van de Skûtsjes.

Na 1925 ging het met de skûtsjebouw snel bergaf. Het vervoer per spoor werd een gevoelige concurrent. De „dong” en „jarre” werden vervangen door kunstmest. De gebroeders Roorda zagen het zwerk drijven en probeerden op tijd de bakens te verzetten.

Ze gingen zich meer en meer toeleggen op het bouwen van baggermachines en kunstwerken. Op de Piip werden de bordjes tenslotte helemaal verhangen: „Scheepswerf” veranderde in „Constructiewerkplaats”.

Bauke Roorda overleed in 1958, zijn broer Wouter was hem in 1943 voorgestaan en Tjeerd was 85 jaar toen hij in 1966 naar zijn laatste rustplaats werd

gedragen. En niets herinnert meer aan de plaats waar de beroemde Piipster werf van de gebroeders Roorda heeft gestaan. De vaart en de Piipbrêge werden geofferd aan de expansiedrift van de voormalige veenkolonie Drachten.

Wat bleef, is het Piipster skûtsje. Straks, als de skûtsjevloot voor de jaarlijkse zeilslag wordt losgeschoten, zullen er zeven Piipsters bij zijn. De andere zeven zullen alle gelegenheid krijgen om ze „in de kont te kijken”...

