

PIER PIERSMA'S WERFHUIS DRIEHONDERD JAAR OUD!

De helling onder Heeg



Gezicht op de Wegsloot aan de Noordkant van Heeg. De helling is links achter ons. (Gravure door C.F.Bendorp Vischer uit de *Vaderlandsche Gezichten*, 1790)

De muurankers van het werfhuis in Heeg waar Pier Piersma woont, vormen het jaartal 1699. Het werfhuis bestaat dus precies driehonderd jaar. Een mooie aanleiding om onderzoek te doen naar de geschiedenis van de werf. Een en ander wordt in boekvorm uitgebracht. Dit artikel is hiervan een samenvatting.

Tekst: Sicco van Albada

Behalve de muurankers bevat de gevel een steen met de namen van de bouwers, Joucke Fetzes en Hylck Wytses en een wapen. De helling zelf is ongetwijfeld ouder dan die drie eeuwen. Er is een document waaruit blijkt dat Joucke Fetzes al schuitenmaker was in 1660.

Zoals de helling in Heeg waren er meer dan honderd in het Friese waterland. Iedere leefgemeenschap had zijn eigen werf of werven. Dorpen en steden waren over de wegen vele malen moeilijker te bereiken dan over water.

Hoewel er geen gegevens beschikbaar zijn, mogen we aannemen dat Jouvkes klanten dorpsgenoten waren, boeren, vissers en schippers en dat er op zijn werf werkboden werden gebouwd, boerenboten, vissersboten, transportscheepjes... Midden in dat waterland, in die dagen van toen, moet bijna iedereen een boot hebben gehad...

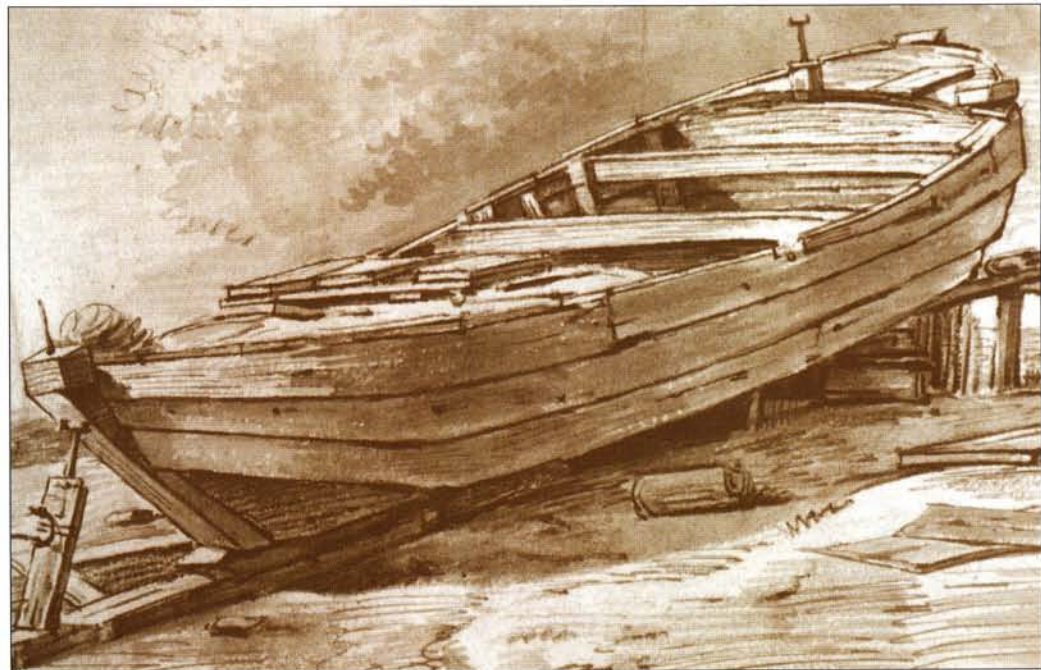
Elke dag een boot te water

De documenten die ik in de archieven vind, liggen steeds ver uit elkaar in de tijd. Het eerste 'scheepse' document is een zogenaamde 'Bijlbrief'. Waarschijnlijk zo genoemd omdat de bijl

symbool was van de beroepsgroep der sloopstimmerlieden. Deze Bijlbrief dateert van 10 oktober 1743 en hij bevat een verklaring van Jaitze die de werf van zijn vader had overgenomen, dat hij het eigendom van een nieuw schip over-

droeg aan de nieuwe eigenaar. Ook bij Jaitze zijn er geen gegevens beschikbaar welke schepen hij heeft gebouwd en in welke aantallen. Wel heeft Wumkes in de *Stads- en dorpskroniek van Friesland* een bericht van 30 januari 1747 over-

D.P.Sjollema (1760-1840): Een houten praam op een langshelling



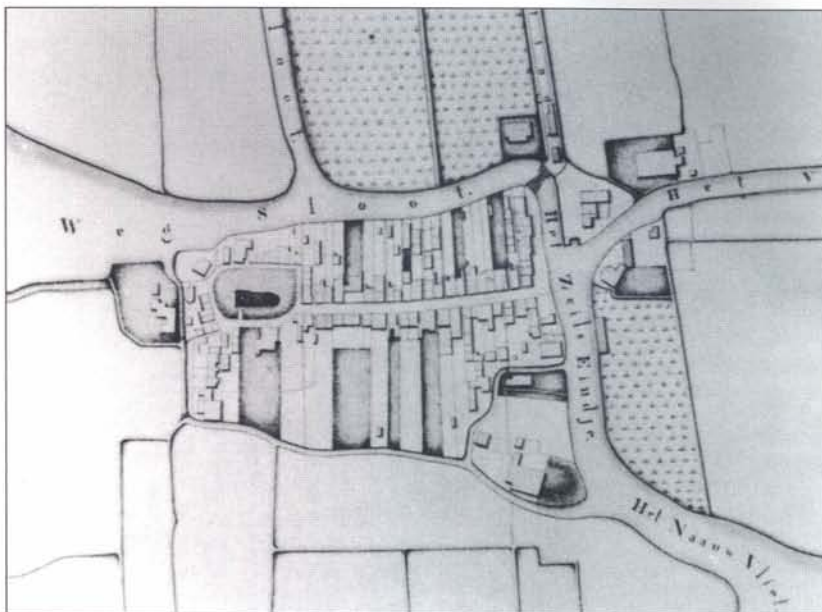
genomen dat "de scheepsbouw van smakken, jachten, schuiten, pramen en andere vaartuigen te IJlst meer bloeiend is dan in enige Friese stad. Elke dag, het ganse jaar door, wordt een afgeleverd." Zo'n driehonderd tot driehonderdvijftig schepen per jaar...

Uit diezelfde tijd dateren de Quotisationskohieren. Quoten waren de vaste bijdragen die de gewesten moesten leveren aan de Generaliteitslasten van de Republiek der Verenigde Nederlanden. Inspecteurs gingen de dorpen af en beschreven de situatie per gezin: naam, beroep, gezinsleden boven de twaalf jaar en onder de twaalf, en hun welstand. In het Quotisationskohier van 1749 van IJlst vind ik acht meester-schuitenmakers. Verder waren er vier 'praamkemaakmakers'. En er werkten negentien schuitenmakersknechten. In totaal een dertigtal scheepstimmerlieden. En die zouden met elkaar driehonderd schepen per jaar hebben gebouwd, waaronder smakken, jachten, schuiten en pramen? Dat is onmogelijk. Daar moeten meer mensen aan hebben gewerkt. Zou een schuitenmakersknecht een soort onder-aannemer zijn geweest die op zijn beurt weer een aantal mensen aan het werk had? Per werf werden er in IJlst een dertig tot veertig schepen per jaar gebouwd. Hoeveel boten zouden ze per jaar in Heeg hebben gebouwd? Ook enkele tientallen?

De havenkom van Heeg

Wat het varende deel betreft: Heeg telde eenentwintig schippers, onder wie de aakschipper en palinghandelaar Anne Wiegers Visser. En deze Anne Wiegers Visser en zijn nazaten werden sleutelfiguren in de verdere ontwikkeling van Heeg. In 1782 betrok Anne Wiegers zijn nieuwe huis, 'Siet U Sels', en daarmee werd hij overbuurman van de werf. En zo kwam een belangrijk deel van de verdere geschiedenis van Heeg aan de havenkom van het dorp te liggen. De Vissers waren palinghandelaar. Behalve het kantoor in Heeg bezaten ze een kantoor in Workum en een ander in Gaastmeer. Hun invloed deed zich gelden in heel Zuidwest-Friesland, ja zelfs daarbuiten. Ze haalden de paling tot uit Groningen, Overijssel en de Zuiderzeehavens. De vis werd in 'lëgers' verzameld. Dat waren grote, in het water zwevende kisten met gaten die groot genoeg waren om vers water door te laten, maar te klein voor de vis om naar buiten te zwemmen. Ze lagen in de vaart in Workum, Gaastmeer en Heeg. Vandaar werd de paling in grote aken

Een aak op de heling



die van een bun waren voorzien, naar de afnemers gebracht, naar Antwerpen bijvoorbeeld en vooral naar Londen. Een handel die tot ver in de Middeleeuwen teruggaat en toen vooral een Hollandse aangelegenheid was, maar die met de droogmakerijen in Holland meer en meer door de Friezen werd overgenomen. Daar hadden zij bij Billingsgate Market op de Thames, hun vaste ligplaats, de 'Dutch Mooring'.

Een miljoen pond paling per jaar

Omstreeks 1775 nam Meinert Gosses de werf van Jaitse over. Hij was in ieder geval Jaitses schoonzoon en misschien ook nog zijn neef, zoon van Gosses Jouckes. Dankzij de administratie van de firma Visser krijg ik een beetje zicht op de scheepsbouwactiviteiten in Heeg, tenminste voorzover het Heegermer kantoor daar de hand in had. In 1792 kreeg Meindert Gosses de opdracht om een 'nieuwe aaks-hol' te bouwen. Het zou de zee-aak 'Twee Gezusters' worden.

Aken... Palingaken... Engelse aken of zee-aken werden ze ook wel genoemd. Grote, zware schepen, een kleine twintig meter lang en zo'n vier en een halve meter breed. Ze deden aan grote boeiers denken, zo mooi blank was het houtwerk. Het bestaan op deze aken was legendarisch zwaar. Onderbemand, drie man moesten het schip onder alle omstandigheden varen... Wachten van acht uur op en vier uur af, maar van die vier uur af kwam in de praktijk niet veel terecht, want er was altijd wel iets te doen... Bunschepen waren het. In de plaats van het laadruim hadden ze een bun met in het vlak en aan stuurboord en bakboord koperen platen die van talloze gaten waren voorzien. Door deze gaten stroomde het verse water dat de vis in leven moest houden. Zo'n 15.000 tot 20.000 pond paling. Die platen waren kwetsbare plekken. Een obstakeltje waar door een gewoon schip nauwelijks notitie werd genomen, niet verlichte tonnen bijvoorbeeld, kon voor een palingaak het



verlies van een gedeelte of soms zelfs de hele lading betekenen. Ook de vlakstroken werden bij het aan de grond lopen gemakkelijk beschadigd. En dan zwom de lading eenvoudigweg naar buiten. Zeven tot acht reizen per jaar kon een aak maken en in 1886, toen de handel op zijn hoogtepunt was, waren er zestien aken in de vaart. Dat wil zeggen dat er toen ruim een miljoen pond paling per jaar naar Londen werd gebracht om daar tot 'eal soup' te worden verwerkt.

Het is een sloopstypen waarvan er niet één meer over is. Er bestaan nu alleen nog enkele modellen en tekeningen die van één van deze modellen zijn gemaakt. Dat wat er over bekend is, wordt grotendeels bewaard in het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek.



De 'Heeg' vaart uit bij De Lemmer.

De werfbewoners

Terug naar de werfbewoners: Na de dood van Meinert in 1797 drevén zijn beide zoons Gosse Meinerts en Jaaitse Meinerts de werf. Met hen zijn we inmiddels al bij de vierde generatie sinds Joucke Fetses, bij zijn achterkleinzoon. Jaaitse bleef zijn leven lang ongetrouwd. Gosse niet. Hij en zijn vrouw Gerbrich Zikkas kregen drie zonen: Jouke, Sikke en Meinert.

Ook in die jaren werden er aken gebouwd in opdracht van het Heegemer kantoor. Het is niet bekend op welke werf of werven ze werden gebouwd, want naast de werf aan de Syl van Gosse en Jaaitse waren er inmiddels nog drie andere hellingen.

Gosse overleed in 1826 en Jaaitse in 1830. Zij bleken inmiddels, dankzij Napoleon, de achternaam Palsma te dragen, net als de rest van de familie.

Gosse's zonen Jouke, Sikke en Meindert liepen toen al tegen de vijftig. En ieder van hen had zijn eigen werf. Jouke en Sikke hadden elk een werf buiten het dorp, Meindert zat op de werf aan de Syl en hun leeftijdgenoot Age Wiebes van den Berg had zijn werf in het dorp.

Weer is het de administratie van de palinghandelaren Visser in Heeg die iets zichtbaar maakt van wat er in Heeg gebouwd werd. Ze bestelden bij de drie broers een vijftal aken en een buis bij Age. De bestektekeningen van enkele aken bestaan nog.

Van de drie broers overleed Jouke Gosse's het eerst. Zijn zoon Gosse zette de werf nog drie jaar voort, maar Gosse stierf jong, toen hij nog maar twintig was. En in 1841 verdween de werf uit de boeken.

En tien jaar later stond daar die adver-

tentie in de Leeuwarder Courant van 3 mei 1850: "Uit de hand te koop: eene ruime sloopstimmerwerf met twee sloophellingen, eene huizinge, eene knechtswoning met timmerschuur, een hok en een schiphuis, te bevragen bij S.G. Palsma". Het lukte niet om de helling te verkopen. Korte tijd daarna overleed Sikke. Zijn weduwe zette de werf nog een paar jaar voort. Uiteindelijk werd de helling nog een aantal jaren verhuurd, maar in 1863 kwam ook daar een eind aan en werd de werf opgeheven.

Bij Jouke en Sikke was de opvolging mislukt. Ook bij Meindert en zijn Afke overleden de zoons op jeugdige leeftijd. Ook Afke overleed... In 1831, toen Meindert vijfenveertig was, bleef hij achter met vier dochttertjes...

In 1857, kort voor zijn dood verkocht hij de werf voor f 4500,00 aan Anne Annes Visser senior, Jan Annes Visser



Historische palinghandel komt tot leven in Heeg

Vijf keer zal in de late avonduren, in het waterrijke centrum van Heeg, de 'Palingopera' of 'Spul yn Hegemer Viserslatyn' worden opgevoerd. Hoewel de première van dit muzikale openluchttheater pas voor half juli op het programma staat, zijn nu al honderden Hegemers druk in de weer om het spektakel tot een succes te maken.

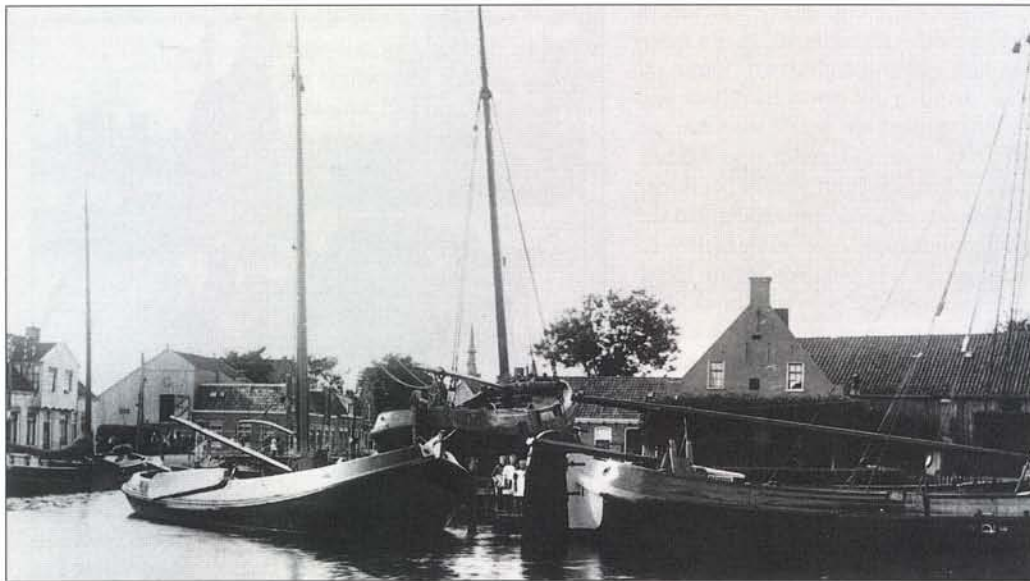
Het 'iepenloftspul' zoals de Friese benaming luidt, is momenteel uitermate populair. Op tal van plaatsen in Friesland wordt er maanden achtereenvolgens koortsachtig gewerkt om de 'spelen' tot een succes te maken. Veelal gaat het hierbij om bestaande toneelstukken die in de openlucht worden opgevoerd.

In Heeg heeft men echter gekozen voor een 'variant op het thema'. Niet alleen heeft men de schrijver Hans Brans ingehuurd om een compleet nieuw stuk te schrijven, ook valt er volop te genieten van muziek. Ongeveer de helft van deze muziek is geschreven door initiatiefnemer van dit alles: Sjoerd van der Veen. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van onlangs ontdekte muziek van de componist en oud-hegemer Bouke Visser.

Voor de regie heeft de Stichting Iepenloftspul Heech het oog laten vallen op Piter Stellingwerf, die in voorgaande jaren furore maakte met producties als 'De Bloedbruiloft' en 'Ajax'. Stellingwerf heeft inmiddels een groep acteurs om zich heen verzameld en is reeds gestart met de repetities.

Centraal in 'De Palingopera' staat de palinghandel op Londen en met name de teloorgang daarvan. Tot de jaren dertig was deze palinghandel de voornaamste broodwinning voor vele Hegemers. Voor het publiek wordt een tribune neergezet op het erf van de driehonderd jaar oude akenwerf van Pier Piersma. Het decor zal op pontons op het water worden gebouwd. Het stuk wordt in de late avonduren opgevoerd om op een fraai uitgelicht decor de sfeer van de jaren dertig optimaal tot zijn recht te laten komen.

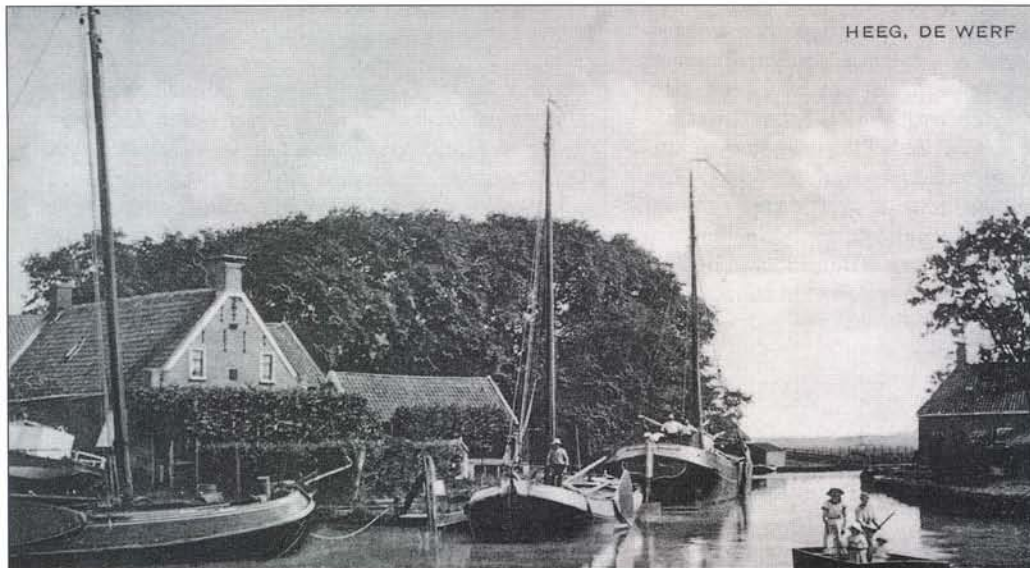
De première staat gepland op 15 juli. Daarna volgen nog vier voorstellingen. Een ieder die zeker wil zijn van een plekje op de tribune wordt aangeraden telefonisch kaarten te reserveren. Dat kan op 14, 15 en 16 juni 's avonds van 19.00 uur tot 21.30 uur via de nummers: 0515 442648 en 0515 442748. Voor verdere informatie kan men zich wenden tot de plaatselijke VVV.



Voorjaar 1930. Op de helling de 'Heeg', voor de helling de Lemsteraak 'Harmonie' en de 'Corneliske Ykes'.



1935. Geheel links: Michiel Hendriks de Jong, voorgrond: zoon Hendrik Michiels en schipper Oebele Visser uit Idskenhuisen.



1912: Gezicht op de helling.

junior, Bauke Annes Visser junior en Anne Adamus Guldenarm, allen kooplieden te Heeg. Er staat in dat het ging om "een scheepstimmerwerf met timmerschuur, riethok en twee hellingen benevens een huizing met erve en twee bleken cum annexis", die zij op 12 mei 1858 vrij konden aanvaarden. Meindert was al te zwak om van huis te gaan, die negende oktober 1857 - het was elf dagen voor zijn dood - en daarom werd de akte bij hem thuis, op de werf, gepasseerd.

Moeilijke opvolging

Van de vier werfbazen leefde toen alleen nog Age Wybes van den Berg, maar hij was al over de zeventig. Zijn werf werd omstreeks 1860 gesloten.

Wat was er aan de hand in Heeg, dat het kennelijk zo moeilijk was om een nieuwe eigenaar voor een scheepswerf te vinden? Economisch gezien waren de tijden niet slecht. Er was geen crisis. Harlingen was zelfs de derde haven van Nederland. Er moet in die dagen in de scheepsbouw een goede boterham te verdienen zijn geweest.

Kennelijk was het moeilijk of zelfs onmogelijk om een opvolger voor een werf te vinden, wanneer de werf niet van vader op zoon kon worden overgedragen. Roelof Ages Wildschut werkte bij Meindert op de werf, maar in plaats van de werf aan de Syl te huren, ging hij na Meinderts dood naar Gaastmeer om daar een eigen helling te beginnen.

Uiteindelijk werd de werf na Meinderts dood verhuurd aan Hendrik Miggels de Jong, een jeugdige scheepstimmermansknecht uit Heeg. De huur bedroeg f 150,00 per halfjaar, met 12 mei en 12 november als de vervaldatum, en er was de voorwaarde bij dat de Visser-aken altijd voorrang zouden krijgen bij het hellingen. Ongetwijfeld maakten de Vissers zich zorgen over de afnemende hellingcapaciteit in Heeg. Immers, zij dreven een complexe organisatie van aanvoer, opslag en export van levende vis. Schade aan een schip moest terstond kunnen worden hersteld, want de vis wachtte niet, totdat de helling vrij zou zijn... Overigens schijnt het dat ze nooit van dat hellingrecht gebruik gemaakt hebben.

Het is aan te nemen dat de firma Visser de werf niet verhuurde aan de eerste de beste scheepstimmerman. Ze moeten iemand hebben gezocht die de nodige deskundigheid bezat om hun aken te onderhouden, want ze waren met die grote, zeegaande bunschepen afhankelijk van deze werf. Die deskundigheid moet de Hegemer Hendrik Mig-

gels dus bezeten hebben. Waar anders kon hij het vak hebben geleerd dan op een Palsma-werf, bij Sikke of bij Meindert? Ongetwijfeld heeft zijn vakkennis de Palsma-signatuur gehad.

Dankzij zijn werfboeken zijn de klanten van Hendrik Miggels de Jong met naam en toenaam bekend gebleven. Het waren merendeels lokale mensen die hun boot beroepshalve gebruikten, boeren, vissers, schippers. Ze waren meestal vaste klanten en vaak meer dan dat. "Vriend Bakker" schrijft Hendrik aan een van zijn klanten. "Vriend de Jong" schrijft schipper Vlietstra uit Amsterdam. En er waren veel vaste klanten. In 1879 - Hendrik Miggels was toen in het midden van zijn werkende leven - was Heeg thuishaven voor alleen al een zestigtal skûtsjes en dan praten we nog niet over de aken en de vissers- en boerenbootjes.

Niet iedere Friese werf was evenzeer als de werven in Heeg aan de beroepsvaart gebonden. Meindert Gosses Palsma's tijdgenoot, Eeltje Teadzies Holtrop uit IJlst en zijn kleinzoon Eeltje Holtrop van der Zee uit Joure bouwden niet alleen 'booten, vischaken en marktschuiten' voor de beroepsvaart, maar ook 'jagten' voor de pleziervaart: boeiers, Friese jachten en tjotters, veelal voor Hollandse rekening. Niet minder dan elf nieuwe boeiers bouwde Eeltje Holtrop in het laatste kwart van de negentiende eeuw, waarvan er tien voor de pleziervaart waren en één, van achttien meter(!), voor Rijkswaterstaat.

Dergelijke opdrachten kreeg Hendrik Miggels niet.

Lange werkdagen, weinig verdienen

Voor het personeel bestond een week uit zes werkdagen van twaalf uur en er waren ook weken met werkdagen van twaalf en een half en zelfs dertien en een half uur. Lange dagen in onze ogen, maar in die tijd was een werkdag van twaalf uur normaal voor bijvoorbeeld een boerenarbeider. Seizoenarbeiders bij de boeren en in het veen werkten zelfs zeventien tot achttien uren per dag. Bakkersknechts maakten dagen van gemiddeld zestien uren. Ook een zesdaagse werkweek was lang niet overal vanzelfsprekend. Het was normaal dat, als de baas dat verlangde, er op zondag werd doorgewerkt. Winkels bijvoorbeeld waren ook dan gewoonlijk open.

En wat het inkomen van een knecht betreft, Jan verdiende zo'n f 450,00 per jaar. De betere veenarbeider kwam niet verder dan f 350,00 per jaar. En een



De Syl omstreeks 1895. Op de voorgrond een 'lèger', links de palinghuis 'Voorwaarts', voor de helling een grote Engelse aak.



1929. De werf in de tijd van Michiel Hendriks de Jong. Bij de praam: Arjen Plantinga en zoon Sytse Michiels.



De helling in de jaren zestig.

Het hellinghuis vanuit het oosten gezien. Daarvoor het kleine timmerschuurtje dat in de zeventiger jaren werd afgebroken.



leerlooiersknecht niet verder dan een kleine f 160,00 per jaar. Er waren er die het moeilijker hadden.

Reparaties, daar ging het meestal om. Ergens een nieuw stuk hout inzetten, een paar nieuwe inhouten, leggers, gangen, reparaties aan dek, zwaarden, een roer. Vaak ook ging het alleen om breekweten en pek.

Sommige klussen waren klein: "de Oude Boort van Hilke Viskerman" was na een reparatie van vijftientig cent weer klaar: een plank, spijkers, breekweten en pek, een uur of drie werk, vandaag goed voor zo'n f 250,-. Op de aak van Guldenarm daarentegen waren vier man drie weken aan het werk en de rekening was f 513,37. Een hoop geld, want "een nuw zeeviskers boort met roer en zwaarden" kostte f 85,- en er was voor "de Boor aan de burd een nuw boortje met rijmmen" oftewel "de boer aan de Bird een nuw boortje met riemen" voor f 46,-.

Ook de firma Visser was natuurlijk klant: met hun 'liggers' - dat zijn de karen waarin de paling bewaard werd - waarvan ze er in 1884 twintig hadden liggen en die bij tijd en wijle gehellingd moesten worden. De gaten mochten niet te

klein worden door de aangroei, want dan stikte de paling. Daarom werden ze om de zoveel tijd schoongebrand, maar daarvan mochten ze ook weer niet te groot worden, want dan zwom de paling naar buiten. Jelle had het niet goed gedaan, mopperde één van de Vissers ergens, ze raakten paling kwijt.

En natuurlijk waren er de aken. De Eendracht bijvoorbeeld of "de aak van Guldenarm". Regelmatig moet de wal voor de werf er vol mee hebben gelegen: de aak van Durk Boontje, die van Jan Tjerks, die van R. Bijkerk, de grote Amsterdammer aak, de aak van Albert Fortuin, de Zuiderzeese aak, de aak van Pieter Jelsma...

Naast de reparaties was er natuurlijk ook nieuwbouw: in 1867 een twintigtal schepen, waaronder een Engelse aak, de Heeg, en vier schepen van vijftien ton of meer.

Een onvoorstelbaar lange lijst, als je hem bekijkt met de ogen van vandaag. Als ik me dan bedenk dat Pier één schip bouwt in een winter en als het heel mooi is, twee of drie... Met de apparatuur van tegenwoordig...

De grote prestige-projecten in de

nieuwbouw moeten de aken zijn geweest: twee keer bestelden de Vissers in Heeg een aak bij Hendrik Miggels, in 1863 de *Vriendschap* en eind 1867 de laatste aak die ze zouden bestellen, de *Heeg*, die de naam had de mooiste van alle aken te zijn. Een palingaak bouwen, dat was een bijzondere opdracht. Bladzijden lang werd Hendriks werfboek ermee gevuld.

Een aak werd in de open lucht gebouwd. De boegen in het vlak waren wel vier duim dik, tien centimeter. De spanten en leggers maten achttien bij achttien en voor in de kop zaten de spanten zo dicht tegen elkaar dat er amper een mes tussen gestoken kon worden. Is het een wonder dat Hendrik zich een jaar later in een advertentie "scheepsbouwmeester" noemde, terwijl hij tot dan toe altijd "scheepstimmerman" was geweest?

Maar wezenlijke veranderingen waren op komst. Het handelsverkeer in het binnenland en met het buitenland groeide sterk. De verbindingen over land werden verbeterd. Er kwamen betere wegen, tram- en treinverbindingen. Het was de tijd van ijzer en stoom. De zeilende, houten vrachtschepen werden meer en meer verdrongen door de ijzeren zeilvaart en met enige afstand ook door de ijzeren stoomvaart. De nieuwbouw in hout nam af. Reparaties waren er voldoende, maar aan het einde van de negentiende eeuw werd er vrijwel niet meer in hout gebouwd voor de beroepsvaart.

In 1893 droeg Hendrik Miggels de werf over aan zijn twee zoons, Berend en Michiel, die toen vierendertig en zestentwintig waren. In dat jaar moest de Syl, het vaarwater ten westen van de werf, drie tot vier meter verbreed worden en dat betekende een wezenlijke verkleining van de ruimte op de helling naast het huis. In verband daarmee werd het nodig het huis een drietal meters naar het oosten en een tweetal meters naar het noorden te verplaatsen. De timmerschuur die aanvankelijk evenwijdig aan de achterkant van het huis had gestaan, werd licht gedraaid naar het water toe om zo de schepen vanuit het oostelijke hellinggat gemakkelijker naar binnen te kunnen krijgen. Dit alles betekende wel dat de oude lengte van het woonhuis niet meer gehandhaafd kon worden. Zowel het voor- als het achterhuis werd zo'n anderhalve meter korter.

Werkboeken van 1893 - 1940

De werkboeken van de beide broers

De jaren zestig.



liggen in het archief van het Fries Scheepvaartmuseum. Ze beslaan vrijwel de hele periode van oktober 1893 tot 1940. Alleen de jaren 1898 - 1900 en 1905 - medio 1914 ontbreken.

De hoeveelheid werk moet tot 1905, de eerste twaalf jaar van Berend en Michiels bestaan als werfbaas, nog tamelijk constant gebleven zijn. Ook de lonen bleven vrijwel gelijk.

Hoewel er vooralsnog voor acht man werk was op deze 'houten' werf, werd het steeds duidelijker dat deze manier van schepen bouwen zijn tijd had gehad. De beroepsvaart schakelde van hout over op ijzer. Als Berend en Michiel met hun tijd wilden meegaan, dan zouden zij moeten omschakelen. Jammer genoeg zijn er juist over de jaren waarin het ijzer ook op hun werf zijn entree moet hebben gedaan, geen werfboeken voorhanden. Het is dus niet mogelijk om aan de hand van hun eigen notities een beeld van de gebeurtenissen te krijgen.

Zelf konden Berend Hendriks en Michiel Hendriks niet in ijzer bouwen. Om de ijzerbouw voor hen op te zetten trokken zij een nieuwe man aan, Abram de Jong. Dat moet ergens tussen 1904 en 1907 zijn geweest. Abram werkte bij hen tot mei 1917. Zijn vertrek betekende niet het einde van de ijzerbouw. Hoewel het niet bekend is hoeveel skütsjes er in Heeg werden gebouwd, is het toch wel duidelijk dat de gebroeders De Jong als ijzeren nieuwbouwwerf niet in de voorste geleerden meededen.

In september 1921 overleed Berend Hendriks. Zijn broer Michiel Hendriks nam de leiding van de werf over.

Volgens de werfboeken bestond de houten nieuwbouw alleen uit kleine bootjes voor vissers en boeren uit de omgeving. Maar deze lijst is naar alle waarschijnlijkheid hoogst onvolledig. Volgens Berend Michiels had zijn vader Michiel ooit in één jaar drieëndertig bootjes gebouwd.

Een in dit verband belangrijke gebeurtenis deed zich voor in juli 1928, toen Madlener met een tweetal boeiers bij de werf verscheen. Een van vijftien meter, de *Olga*, in het werfboek "de grote boeier" en een van acht meter, de *Alice*, "de kleine boeier". De grote boeier moest een grote opknapbeurt krijgen en kreeg dat. De opknapbeurt van de kleine boeier dreigde te groot te worden. Het schip was al te ver heen om nog gerestaureerd te kunnen worden. Een nieuwe boeier, de *Ibbe*, werd op stapel gezet.

In 1940, na het overlijden van vader Michiel, namen Hendrik en Berend de

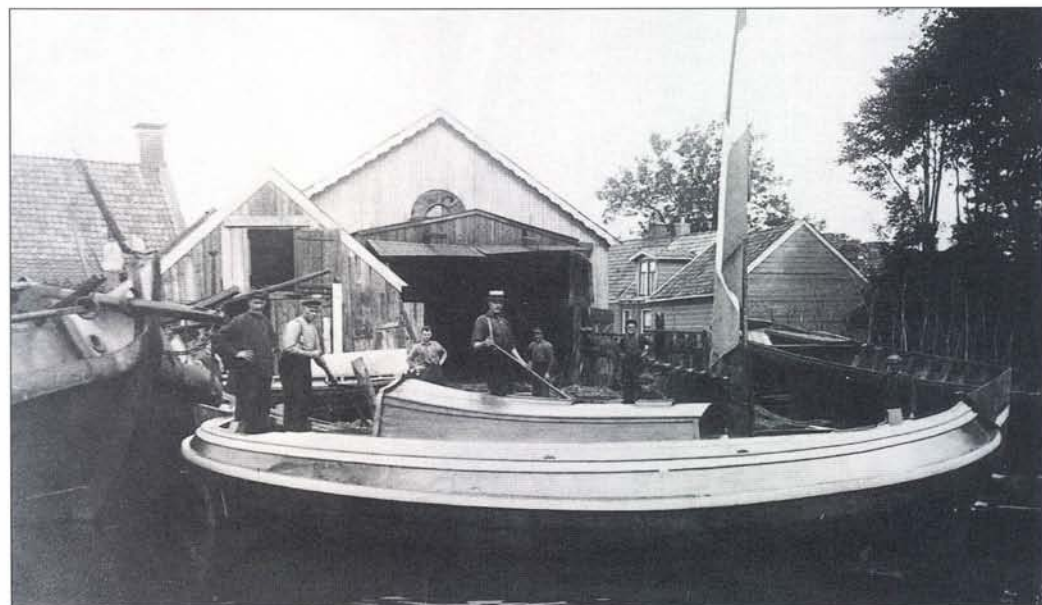
werf over. Hendrik deed het 'ijzer' en Berend het 'hout'. Het 'ijzer' verdween niet, maar werd ondergeschikt aan het hout. De werfhuur betaalden Hendrik en Berend nog steeds tweemaal per jaar, in mei en in november en deze bedroeg nog steeds de honderdvijftig gulden waartoe hun grootvader, Hendrik Migels, zich in 1858 had verplicht.

Rijke westerlingen...

Op 8 oktober 1955 werd de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten opgericht. Al in november van datzelfde jaar betaalde Berend zijn contributie aan de Stichting: f 5,00. Dat lijkt nu niet veel, maar het waren toen twee uurlonen. Het verlangen van een kleine groep mensen om het 'varende erfdeel' niet te laten verdwijnen, bleek door onverwacht velen herkend en gedeeld te worden. En Berend en Hendrik waren een van de weinige werven bij wie men terecht kon om aan dit verlangen vorm te geven. Berend bouwde nog steeds alles 'op het oog'. Nog steeds bedreef hij de kunst van het schuitten maken zoals die in Joucke Fetsets' dagen werd beoefend.

Plotseling verschenen daar die rijke westerlingen met namen die in heel Nederland bekend waren. En zij bestelden tjotters bij hem, de ene na de andere. Ze verdrongen elkaar bijna... Zo ging er een deur naar de toekomst open,

*Boven: Boerenbootjes, vissersbootjes...
Midden: De twintiger jaren: Staand v.l.n.r.: zoon Hendrik, vader Michiel Hendriks de Jong, Doris Potma, Hielke van der Zee. Zittend: de zonen Berend, Sietse en Klaas.
Onder: 1929. De 'Ibbe' van Madlener. Op de boeier v.l.n.r.: Hielke van der Zee, Herten van der Schuit en zoon Klaas Michiels.*

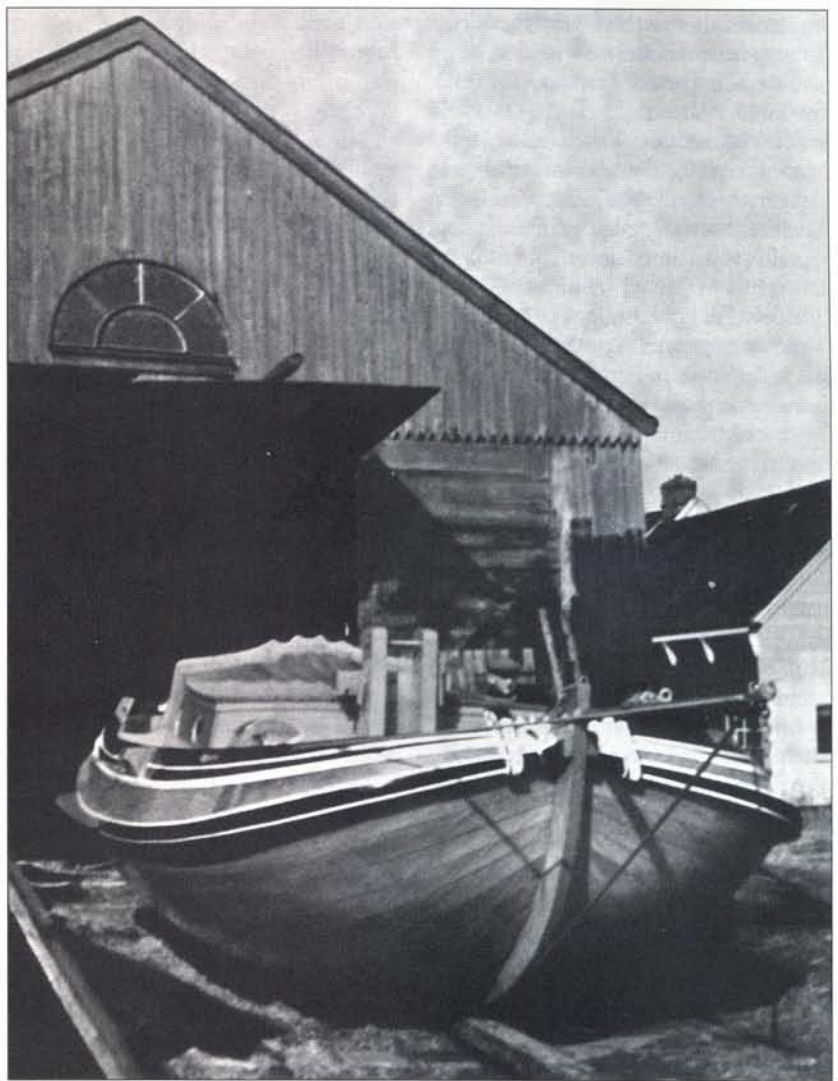


1962. De 'Boreas' klaar voor de grote timmerschuur.

wagenwijd, maar tegelijkertijd werd die naar het verleden gesloten. Die van het verleden was die van de armoe, van boerenbootjes, van de vissers.

In plaats van die wereld van de beroepsvaarders van vroeger kwam bijna van de ene dag op de andere de pleziervaart met lak, koper en witte zeilen. De bouwwijze en de vormgeving veranderden niet of nauwelijks. Wat wel veranderde was het publiek, het geld en de afwerking van de boten. Verguld houtsnijwerk, gepoetst koper en de geur van vernis in plaats van ijzer en de geur van carbolineum. Stortingen op de giro van duizend, tweeduizend, drieduizend gulden, soms meerdere keren per maand. In 1960 was de werf al voor drie jaar volgeboekt. En zo kon Berend dus op zijn vijftigste aan zijn tweede jeugd beginnen... Eigenlijk is het meest verbazende dat hij zich op die leeftijd nog met zoveel elan in deze nieuwe ontwikkeling heeft gestort. Dat hij het avontuur nog aandurfde om een Fries jacht, de *Eleonora* en zelfs twee boeiers op het water te brengen. In de winter van 1962, toen de *Boreas* op stapel stond, was Hendrik veel ziek. In gemeenschappelijk overleg werd besloten dat hij zou ophouden met werken en dat Berend alleen de werf zou voortzetten. Het viel niet mee om er alleen voor te staan. Een leerling kon hij eigenlijk best gebruiken. En zo kwam Pier Piersma bij hem in de leer. Het was 1966. Berend was al over de zestig. Na

Berend de Jong bij een van zijn tjoters in aanbouw.



een paar weken gaf hij te kennen dat het met deze jongen wel goed zou komen...

300 jaar!

Het is 1999. Weer is de helling opgeschoven, net als in 1893, maar nu een vijftigtal meters verderop en naar de overkant van het water. Eigenlijk is het woord 'helling' niet meer echt van toepassing, want tegenwoordig wordt er gewerkt met een moderne portaalkraan. Hier zwaait Pier Piersma de scepter. Van Berend leerde hij de kunst van het bouwen op het oog, zoals de familie De Jong van generatie op generatie had overgedragen wat Hendrik Miggels van de Palsma's had geleerd. En zo stamt Pier zijn deskundigheid in rechte lijn af van Joucke Fetsses...

Toen hij als eenentwintigjarige in 1970 voor zichzelf wilde beginnen, kwam de oude werf daarvoor niet meer in aanmerking volgens het plaatselijke bestemmingsplan. En zo begon hij in zijn eentje in die tijdelijke loods in Heeg

aan zijn eerste klus, de restauratie van de boeier *Nine*. Het was 1 mei 1970. Later dat jaar kon hij de loods bouwen waarin zijn helling vandaag de dag gevestigd is. Het werk werd al gauw teveel voor een man. De opdrachten volgden elkaar snel op. Na twee jaar kwam Theo Potma bij Pier werken en hij is er nog steeds. En het is bijna alsof de geschiedenis zich herhaalt, want Theo is de kleinzoon van Doris die in het begin van de eeuw bij Michiel H. de Jong werkte. Met de jaren kwam er werk voor een man of drie, vier. Soms meer, soms minder. De personeelssterkte volgde de golven van de conjunctuur. Want de traditionele jachtbouw bleek zeer conjunctuurgevoelig te zijn. Eerder dan in andere sectoren pleegt daar de malaise te beginnen en later dan in de andere sectoren komt het herstel. Het maakt duidelijk zichtbaar dat deze schepen die vroeger een noodzaak waren om te kunnen overleven, inmiddels een luxegoed zijn geworden.

Pier Piersma

De klanten op de werf wonen niet meer in Heeg en omgeving. Integendeel, ze wonen overal, in Nederland, in het buitenland. Ze schrikken er niet voor terug om hun schip in een container te zetten, zoals de nieuwe *Chotto Go* die in 1983 naar Japan ging of de *Sperwer* die in 1998 uit Amerika kwam voor een restauratie. Ze schrikken er ook niet voor terug om honderden kilometers te reizen om naar hun boot te gaan voor een weekeindje zeilen. Joucke Fetses' wereld staat op zijn kop. Toen moest men varen om te kunnen reizen, nu moet men reizen om te kunnen varen.

Bovendien zijn het klanten die, anders dan vroeger, bereikt moeten worden via de weg van de reclame. De klanten van vandaag bezoeken boatshows, ze lezen tijdschriften en kranten, ze kijken televisie, ze zoeken op Internet. De klanten komen niet meer uit zichzelf zoals vroeger. Hun aandacht moet getrokken worden. Als scheepsbouwer heb je er een educatieve taak naast.

Op deze weer 'scheeps' geworden werf is er een ontwikkeling te bespeuren naar grotere efficiency, in gereedschappen en in materialen. De komst van de epoxy betekende een doorbraak op het gebied van constructie en van onderhoud. Het maakte de bouw van schepen mogelijk waarbij de gangen tegen elkaar worden gelijmd. Waarna het schip wordt afgewerkt met een aantal epoxylagen zowel aan de binnenkant als aan de buitenkant. Het hout is daar-

mee rotvrij opgeborgen in de epoxy. Breeuwen en rubberen verdwijnen naar het museum, er ontstaat een blijvend waterdicht schip dat met alleen een kwastje lak genoeg neemt. Zo zijn er sinds 1993 al een Staverse jol en twee tjotters op de werf gebouwd, waaronder de eerste 'fjouwer acht' die sinds 1916 is gebouwd. En de tweede met epoxy afgewerkte jol, een visserman, gaat in 1999 te water. Eigenlijk is er ongelooflijk veel gebeurd de afgelopen vijftientig jaar.

Gelukkig vonden de Friese houtbouwers elkaar in gemeenschappelijk overleg temidden van deze snelle ontwikkelingen, want om je eigen positie te bepalen zonder over een klankbord te kunnen beschikken... Computers, veiligheids- en gezondheidsaspecten, materiaalontwikkelingen, milieu-eisen, inspectie, controle, overheidsbemoeienis alom...

Zo er op de werf een streven was naar kostenbesparing op de arbeidstijd, kan van de overheidsinvloeden niet hetzelfde worden gezegd. Aanvankelijk zag het er zelfs naar uit dat de Europese wetgeving verdere traditionele nieuwbouw onmogelijk zou maken, doordat er eisen zouden worden gesteld die absoluut onmogelijk waren. De traditionele bouw in heel Europa had hiermee grote problemen. Inmiddels is er nu een wetgeving van kracht, die werkbaar is. Alleen is de hoeveelheid schrijfwerk exponentieel toegenomen. Bij iedere nieuwbouw

moeten voortaan lijvige documenten worden geproduceerd. Bij seriebouw is dat steeds hetzelfde document. Helaas voor de 'schuitenmaker' van tegenwoordig is iedere nieuwe boot die hij bouwt, een unicum en de documentatie dus voor een belangrijk gedeelte ook...

Maar het gaat goed met de traditionele schepen, ook al is door het veranderde gebruik van de schepen de nieuwbouw bij lange na niet wat hij vroeger was. Daar staat wel tegenover dat het restaureren van een boot, wat vroeger nauwelijks gedaan werd, tegenwoordig een activiteit van belang is. Vandaag de dag wordt er eigenlijk nooit meer een houten schip als 'niet restaurabel' afgedankt. Boten die vroeger regelrecht naar de sloper of in de kachel gingen, worden nu liefdevol 'teruggebracht'. Sommige restauraties wegen met gemak op tegen een aantal nieuwbouwschepen. Een goede indicatie hoe goed het met de 'houten schepen' gaat, is de winterberging. In de wintertijd is de loods meer dan gevuld. De vraag naar een plaatsje voor de winter groeide en groeit. Om de paar jaar moest er een stuk aan de loods worden bijgebouwd. 'Werkschepen' staan er niet in deze loods. Wat zouden die hier ook moeten doen? Dit is een andere wereld. Hier liggen schepen van nu die zich verder ontwikkelen in respect voor vroeger. Varen is ontspanning geworden. Het duurt nog maar een gedeelte van het jaar, van april tot oktober. De rest van het jaar is het winter...

Het boek 'De Helling onder Heeg', is een uitgave van Uitgeverij Jitris te Leeuwarden. ISBN 90-805007-1-2. Het boek heeft een omvang van 140 pag. en kost f 27,50. Het is op meerdere adressen in Heeg verkrijgbaar alsmede bij de uitgeverij, tel. 058-2139516.

1999: Pier Piersma. Foto Theo Kampa



Nieuwbouw Pier Pieter Piersma

1967 tjotter 4.95x1.85 "Froask"	P.P. Piersma, Heeg
1971 tjotter 5.00x1.90 "Jeltje"	H. Geertjes, Assen
1972 tjotter 5.00x1.90 "Govert Jan"	J. Kooijman, Deil
1974 tjotter 4.60x1.90 "Smjunt"	E.v. Bruggen, Opeinde
1974 tjotter "Sijbeltje"	
1975 boatsje 4.00x1.60 "Vrouwe Cornelia"	A.A.W. Tjalma, Sloten
1975 tjotter 4.45x1.50 "Deelswâl"	J.F. Wierda, Leeuwarden
1975 Fries jacht 5.14x2.26 "Waterprins"	H.C.J. Prins, Amsterdam
1976 Fries jacht 5.57x2.65 "Eark"	J. Brilleman, Zaandijk
1976 Friese klasse schouw	De Jong, Oppenhuizen
1977 Fries jacht 6.06x2.83 "Hiltje"	J.A. Keverling Buisman, Arnhem
1977 tjotter 4.73x2.10 "Frouke"	L.J. Koning, Santpoort
1978 tjotter 5.00x2.20 "Froukje"	D. Wesselius, Koudum
1978 vistjotter 5.00x1.90	De Leeuw, Sneek
1979 Friese klasse schouw "Wetterfaem"	De Jong, Koudum
1979 Staverse jol 7.00x3.00 "de Lytse Bear"	S.L. v. Albada, Leeuwarden
1979 tjotter 4.60x1.90 "Freya"	B.F. Gigengack, Velsen
1980 tjotter 5.00x2.20 "Framke"	K. Brasser, Wormer
1980 Fries jacht 5.60x2.51 "Circe"	A.W. Thöne, Bloemendaal
1980 tjotter 4.80x2.00 "Buizerd"	J.F.W. Swanenburg, Breda
1980 vistjotter 4.90x1.60	R.van der Dong, Oostwold
1980 boatsje 4.00x1.60 "Lytse Liew"	ELion, Amsterdam
1982 vistjotter 4.80x1.55	E. de Vries, Giekerk
1983 tjotter 4.60x1.75 "Chotto Go"	J. de Vries, Tokyo
1984 tjotter 4.70x1.70 "Waerlamke II"	N.J.H.C., Heeg
1987 Fries jacht 5.76x2.58 "Riemke Idskje"	J.F. Vink, Heelsum
1990 boeierke 4.20x1.75 "Catharina"	H. Kingma, Gouda
1991 boeierke 3.99x1.46 "Nautilus"	J.A. Nouwen, Warns
1991 tjotter 4.80x2.15	J.F.W. Swanenburg, Breda
1993 Staverse jol 7.50x3.00 "Pieter Pier"	G. Stam, K.v.Lübeck, Blokzijl
1997 tjotter 4.80x2.40 "Astrea"	C. Schaap, Heemstede
1998 tjotter 4.90x1.90 "Seute Deern"	Felsenstein
1999 Staverse jol 6.50x2.65	R. Ouwerkerk, Heeg
2000 Fries jacht 6.50	Ooiman



Foto's
Theo Kampa.

Restauraties Pier Pieter Piersma

- 1970 boeier "Nine"
- 1971 tjotter "Anna Beatrijs"
- 1971 boeier "Vriendschap"
- 1972 tjotter "Rüzer"
- 1972 Friese schouw "Noord Fries"
- 1972 grundel "Wilhelmina"
- 1973 Fries jacht "Joris"
- 1973 boeier "Stânfries"
- 1974 Fries jacht "Peep"
- 1975 tjotter "Noorderling"
- 1975 Staverse jol "Olle"
- 1975 schouw "Tjitske Maria"
- 1976 boeiertje "Argus"
- 1976 tjotter "Twa Sisters"
- 1976 tjotter "Wilster"
- 1976 Fries jacht "Bonte Vogel" ?
- 1977 boeier "Albatros"
- 1978 Vollenhovense bol "Vrouwe Lucia"
- 1982 boeier "Ibbe"
- 1984 schouw "Meerkoet"
- 1985 tjotter "Argo"
- 1985 boeier "Mientje"
- 1988 Fries jacht "Tjits"
- 1994 tjotter "Greate Liuw"
- 1994 Westlandse grundel "Brando"
- 1995 boeier "Maartje"
- 1996 schouw "Meeuwke"
- 1996 boeier "Ellert"
- 1997/1998 boeier "Njord"
- 1998 tjotter "Sperwer"
- 1999 boeier "Friso"

