

boven: Drooggevallen bij het Groene Strand laat de Piipster *Vertrouwen* zijn lijnen zien

links: De *Vertrouwen* met de nieuwe mast omhoog afgemeerd in Sloten

Een stalen mast voor een Piipster

*Claus Bollaert van het skûtsje *Vertrouwen* vond altijd dat hij heel ambachtelijk bezig was als hij kokende harpuis in de windscheuren van zijn mast goot. Maar het was niet genoeg om die paal te redden. Tijd voor een nieuwe dus. En durfje dan de stap te zetten naar een stalen exemplaar?*

Door: **Claus Bollaert**

Tja, daar sta je dan met je goeie gedrag. Heb je dik honderd jaar je best gedaan, zonder kronkelige uitstapjes of onverantwoorde groeispurten. Heb je braaf elk najaar je naalden laten vallen en kaal en koud de winterstormen getrotseerd. Ben je eindelijk, statig en recht, opgeklimmen tot de hoogste regionen van het woud, komt er zo'n eikel met een zaag en ben je, na een koud bad van een jaar of wat, geworden tot een geschilde paal op een boot. Oké, het uitzicht is beter, maar heb je het daar nou allemaal voor gedaan?

Zo verging het menige lariks in de bloeitijd van de zeilende vrachtaart. Prachtige stammen met minuscule jaarringen, zo sterk dat ze soms net zo

lang megingen als het schip waarop ze stonden. De mast van mijn buurman Leo telt een ongehooflijke 375 ringen en staat al 66 jaar op zijn *Wakend Oog*. Zo niet ons skûtsje, waarvan de eerste mast 2022 nooit heeft gehaald. Sterker nog, toen pa het schip dik een halve eeuw geleden kocht had ze niet eens een mast. Er kwam een massieve Douglas stam op en een slordige 25 jaar later de volgende. Niet gewaterd en met ringen als Saturnus.

Geen krimp

Bij onze eerste mast was ik een jochie; de tweede herinner ik me maar al te goed. Dankzij twee

keer dezelfde meetfout werd hij een meter te kort en bij de eerste de beste brug bleek het nieuwe beslag toch net iets hoger dan voorheen... (De beschadiging werd een rotte plek, wat je natuurlijk ontdekt wanneer de vakantie moet beginnen. Het provisorisch ingelijmde stukje vloerplank heeft het tot het eind gehouden.) Al snel kwamen de eerste windscheuren waar we enthousiast harpuis in goten. Enthousiast, want het ruikt lekker en knettert geweldig wanneer je het bijna kokend in een scheur giet. We vonden dat we heel ambachtelijk bezig waren, maar desondanks werden de scheuren breder en dieper. Onverantwoord was het gelukkig nog niet, wat bleek toen we een paar jaar terug op het IJsselmeer werden overvallen. Ongereefd 7-8 Bft; we stegen bijna op, maar de mast gaf geen krimp. Toch moest er iets gebeuren, maar het was alles of niets. De *Vertrouwen* is een Piipster skûtsje; kenners weten dan genoeg. Begin vorige eeuw rekende en tekende Bouke Roorda op scheepswerf De Pijp in Drachten net zo lang tot hij het ultieme skûtsje had ontworpen. Bolle kop, geveegde kont; het ideale compromis tussen laadvermogen en snelheid. Met de nadruk op het laatste. Van de meer dan duizend gebouwde skûtsjes zijn de Piipsters de snelste van de vloot. En de mooiste. Het stak dan ook dat het schip zo ondertuigd was. Destijds een bewuste keus van pa (op die vergeten meter na), maar nu frustrerende het enorm. Ergo, langere mast en meer tuig. De financiële aspecten van zo'n ingreep zouden echter tot hevig uitstelgedrag leiden.

Lassen

Zo werd een paar jaar doorgemijmerd totdat uiteindelijk niet de mast, maar de fok finaal versleten was. Alles vervangen dus, maar wat gaat dat kosten? Massieve mast: duur. Verlijmde mast: nog duurder. Stalen mast: niet op een skûtsje... toch? Op grotere schepen met stengen algemeen aanvaard, maar op skûtsjes... Totdat iemand op een van de schepen van de betreunde Peter de

SKÛTSJE VERTROUWEN

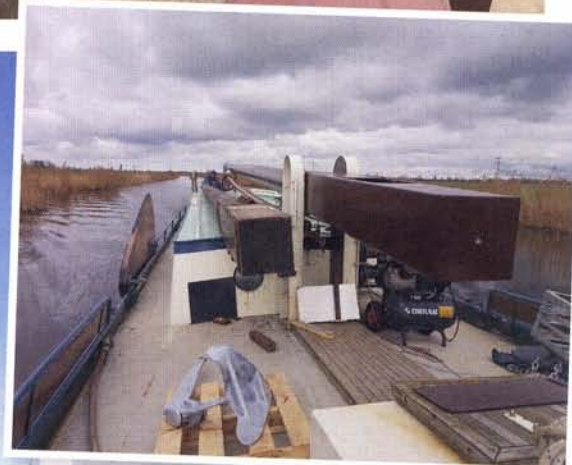
Lengte:	17,06 m
Breedte:	3,44 m
Holte:	1,12 m
Gewicht:	32 ton
Bouwjaar:	1914
Werk:	Gebroeders Roorda, De Pijp Drachten

boven, links: De productie van de nieuwe stalen mast bij Klaas Jan Koopmans. Door uit de ronde buis vier heel scherpe driehoeken te snijden en daar een ring omheen te slaan (nog te zien in het midden) wordt de mast verjongd

rechtsboven: De vierkante mastvoet zou nog een luikje krijgen om er de loodballast in te kunnen leggen. Die bleek niet genoeg om de mast omhoog te krijgen zodat er nog wat bij moest (rechtsonder)

onder: De mast wordt aan boord getakeld

midden, rechts: Met de oude en nieuwe naast elkaar richting de thuishaven



Koe de mast tegen de brug van Woudsend aan barrels voer. Midden in het seizoen laste Peter in vier dagen een nieuwe in elkaar. Niet verjongd, maar door de hoogte viel dat niet zo op. 'En het kan wel,' zei Peter. 'Praat maar eens met Klaas Jan Koopmans, die maakt stalen masten met verjonging.'

Praten met Klaas Jan dus. Na wat gereken (in

meters en euro's) waren we het gauw eens en de mast kwam er. Vijftien meter 4-streeps dik (of dun, het is maar hoe je het bekijkt) staal, want dat is sterk genoeg. Vierkante mastvoet met een luikje waar het lood door kan. Mooie overgang naar de ronde buis van zevenentwintig cm. Vanaf ongeveer halverwege werden vier hele scherpe driehoeken uit de buis gesneden. Ver-



linksboven: De 'poepbruine' mast draagt nu een groter tuig daarom is er nu ook een lier nodig voor het fokkeval

rechtsboven: Ook een andere gaffel bleek nodig. Deze is gemaakt van essenhout

links: Een tuintafeltje is alles wat er rest van de oude mast

februari voeren we als tweemaster van Harlingen naar Sloten. Gebroederlijk lagen oud en nieuw naast elkaar. Van oud dacht ik destijds nog wel iets te kunnen maken, maar uiteindelijk is de kettingzaag erin gezet. Tip: doe dit niet als het waait. Ik kwam een half jaar later nog overal zaagsel tegen.

Overeind

We mochten nu dan wel een nieuwe mast hebben; hij moest ook nog overeind. De extra lengte deed zich gelden en loodbroodje na loodbroodje verdween in de voet. En toen die vol was ook nog een paar honderd kilo erop. Maar toen kwam hij! Een magisch moment. Statig verhief het kunstwerk zich en met een provisorische voorstag trokken we hem rechtop. 'En hij staat!!!' riep ik, met een Olympische Epke Zonderland in gedachten. Daar moest op gedronken worden.

Uitgedronken leidde deze mijlpaal – passende naam voor een nieuwe mast – de volgende fase in. Volgens de handleiding van Wim Mendelts van Scheepstimmerwerf 't Berghout maakte ik een gaffel. De dikke essen plank die hieraan ten grondslag lag vonden we bij een zagerij op een Gelders landgoed. 'Goh, wat stoer, die boom

heeft nog ridders en jonkvrouwen voorbij zien komen.' De illusie was van korte duur. Navraag leerde dat de stam uit Flevoland kwam wat toch net iets minder romantisch klonk.

Zeilmakerij Molenaar kwam het nieuwe tuig inmeten en zwaardere verstaging werd besteld. Ook waterstag en boegstagen moesten vervangen worden, want Klaas Jan had *en passant* de botteloef verlengd. En gericht, want door een dukdalf zonder verstand van voorrangregels stond die een beetje uit het lood.

Finetunen

Twee seizoenen verder zijn we nog steeds aan het ontdekken en finetunen. Er kwam een nieuwe zeillier, want er moest nu toch wel wat meer gewicht omhoog. De oude lier kon wel gereviseerd worden, meende ik. Strikwerda was echter onverbiddelijk: we hoefden de lier niet eens van de aanhanger te halen, tenzij we hem bij het oud ijzer wilden leggen. Verder moest er een winch komen voor de grootschoot en ook eentje voor het fokkeval. De halstalie werd verbeterd en de blokken vernieuwd. Alles om de grotere krachten de baas te kunnen.

Volop werk dus en over vermogensbelasting hoeven we ons voorlopig geen zorgen meer te maken. Maar het was het waard. Eindelijk komt de Piipster tot leven en ze zeilt als een dolle. Het regent complimenten voor die mast en hij staat op het schip alsof het nooit anders is geweest. Wij zijn tevreden. En ik denk dat ook Bouke Roorda, de grote meester in staalijzer, vanaf zijn wolk goedkeurend toekijkt.



volgens werd een ring om de buis geslagen waardoor de mastdelen naar elkaar werden gedreven. Vastlassen en de volgende, iets kleinere, ring kon erop. De mast werd hierdoor taps tot 18 cm bij de hommer. Die hommer is een kunstwerkje van acht plaatjes. Masttop met doorgestoken beslag erop en klaar is Klaas. Oh ja, er zit ook nog een doorvoer voor elektra in; het moet niet gekker worden. Wordt het ook niet, want een ankerlicht ontbreekt nog steeds. Het roestige olielampje doet het nog net zo goed als 50 jaar geleden. Tenslotte kreeg de mast een mooi kleurtje. Chocoladebruin, zei Klaas Jan enthousiast. Poepbruin, meende dochterlief. Klaas klaar, Claus moest nu aan de bak. Ergens in