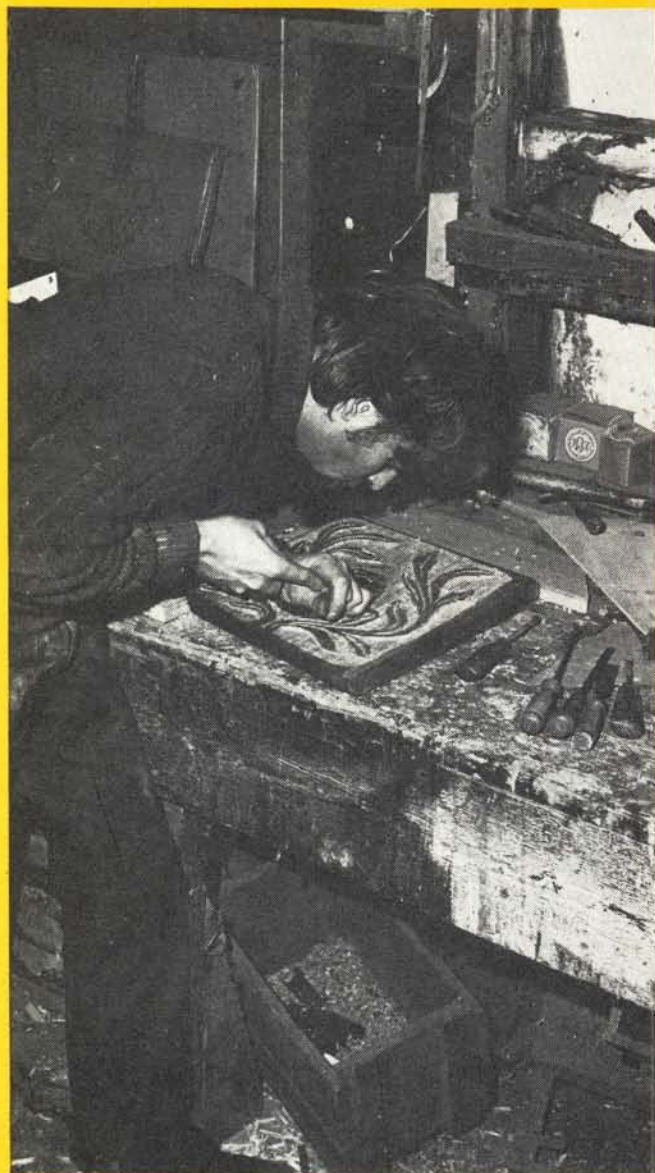


Oud Handwerk



De naam Pier Pieter Piersma heeft in de kring van liefhebbers van traditionele houten schepen al enige faam verworven. Zijn nieuwe tjotters, Friese jachten en niet in de laatste plaats de restauraties aan deze schepen en boeiers, hebben hem de reputatie bezorgd van een degelijk vakman en dat op een leeftijd van 31 jaar. Sommigen gaan zelfs zover dat ze in hem de opvolger zien van Eeltjebaas, een beroemd Fries bouwer, die van zichzelf zei, 'mijn oog is mijn lineaal'.

De stap naar een eigen werf is voor Pier Piersma niet onlogisch geweest, als zoon van heit Piersma, jeugdherbergvader in Heeg en zeilinstruc-teur in hoofdzakelijk tjotters is hij opgegroeid met houten schepen. Op z'n negende jaar won hij z'n eerste zeilwedstrijd in een tjotter en op 14-jarige leeftijd was hij instructeur op de zeilschool van zijn vader. Na de LTS meubelmaken en jachtbouw heeft hij nog een jaar de UTS bezocht, dat liep niet zo het wilde en in 1966 is hij als volontair gaan werken bij Berend de Jong in Heeg die hem het vak van jachtbouwer, in klassieke zin, heeft geleerd zoals dis-selen en rondbranden van de gangen.

Samen met Berend de Jong bouwde hij zijn eerste tjotter de Frosk, een tjotter waar-mee hij nu nog regelmatig wedstrijden wint. Bij Berend de Jong leerde hij niet alleen zijn handen te gebruiken, maar ook zijn ogen, want net als alle oude scheepsbou-wers maakt hij geen gebruik van tekeningen of ingewik-kelde uitslagen. Toen deze in 1970 65 jaar werd en Pier het vak in de vingers had, heeft hij de stap gewaagd om voor zich zelf te be-ginnen.

Restauratie

Het eerste karwei dat hij onder handen kreeg was de restauratie van de boeier Henriette in een gehuurd stuk van een winterber-gingsloods. Die boeier is 70 tot 80% vernieuwd en daar heeft hij in z'n eentje ver-schrikkelijk hard aan moe-ten werken want voor het winterseizoen moest hij uit de loods zijn. In december van dat jaar heeft hij met de hulp van de gemeente Heeg een nieuwe loods laten zet-ten die inmiddels al twee keer vergroot is met daar-voor een sleephelling tot 15 ton. De tweede boeier die hij onder handen kreeg was de Anna Beatrijs waarvan al-

leen het naambordje en de lijn nog origineel zijn. Het zijn niet alleen boeiers die hij restaureert, ook Friese jachten, tjotters en alle andere houten klassieke schepen. Maar geen bot-ters, 'daar ben ik niet op ge-bouwd' de botters zijn hem te groot.

Bomen en tekeningen zijn twee verschillende dingen

In de loop van de acht jaar dat hij met zijn later bijgeko-men twee medewerkers bouwt zijn er in totaal 20 nieuwe schepen gebouwd waaronder vier Friese jach-ten. 'In tegenstelling tot poly-ester of staal maak ik geen confectie, maar maatkos-tuums, ik kan de copers niet laten zien hoe hun schip er precies uit komt te zien. Dat is een zaak van vertrouwen.' Voor het bouwen van zijn tjotters, Friese jachten, een schouwtje en een Stavere jol gebruikt hij alleen de vas-te verhoudingen, en voor de tjotters is er een beperkt aantal hardboard mallen. 'Het is niet mogelijk om een houten schip helemaal sym-metrisch te bouwen, want je hebt te maken met eikehout, waarvan het onmogelijk is om de huidgangen aan stuur- en bakboord hele-maal precies in dezelfde ronding te branden. Het is best mogelijk dat het hier en daar een halve centimeter scheelt. Het belangrijkste is dat de lijnen van het schip goed stroken. Ik bouw daar-om ook grotendeels op het oog.' Hij gaat er vanuit dat een tekening je in een keurs-lif dwingt waaronder het schip te lijden zou krijgen omdat je om precies opteke-ning te blijven soms onge-oorloofde spanning op de huidgangen moet brengen. 'Het is een stijl om op het oog te bouwen'. Zijn liefde gaat uit naar oude Friese schepen en er is niet zo'n behoefte om het pro-gramma uit te breiden. Ze



Theo Potma werkt het roer van de Staverse jol af.

bouwen op de werf tjotters van drie tot vijf meter, Friese jachten van vijf tot zeven meter en als het mogelijk is willen ze heel graag een boeier bouwen.

Het schip waarmee ze nu bezig zijn is een Staverse jol. De eigenaar zijn wens ging in eerste instantie uit naar een Fries jacht, maar omdat dat een boot is die nogal wat van het lichaam eist en de eigenaar wat last heeft van zijn rug, is de keus uiteindelijk gevallen op de Staverse jol.

Liever niet veel uitbreiden

Pier heeft drie jaar alleen gewerkt tot in 1973 Theo Potma, nu 29 jaar, er bij kwam, die al behoorlijk wat ervaring had opgedaan op andere werven en sinds drie jaar werkt Evert Gerritsma bij hem, die vanaf zijn twaalfde al op de werf hielp als krullenjongen. Pier heeft niet erg veel behoefte aan uitbreiding, het is een goede ploeg zo. Niet dat hij geen andere mensen zou kunnen aantrekken, die melden zich regelmatig zelf. Er is zelfs

eens een oud KLM-piloot komen solliciteren die voor een zakcentje het vak wilde leren. Dat is ook een van de redenen waarom hij nog nooit op de HISWA heeft gestaan. De kans acht Pier niet gering dat er op een HISWA zoveel belangstelling voor zijn boten komt dat hij de vraag niet meer aan kan. Hij staat wel ieder jaar op de Recreana, want als Friese bouwer kan hij daar niet wegblijven.

Een groter bedrijf past ook nog niet in zijn filosofie, 'Je bent pas een goed scheepsbouwer als je aan een schip werkt vanaf het opzetten van de stevens tot en met de laatste laklaag'.

Grotendeels handwerk

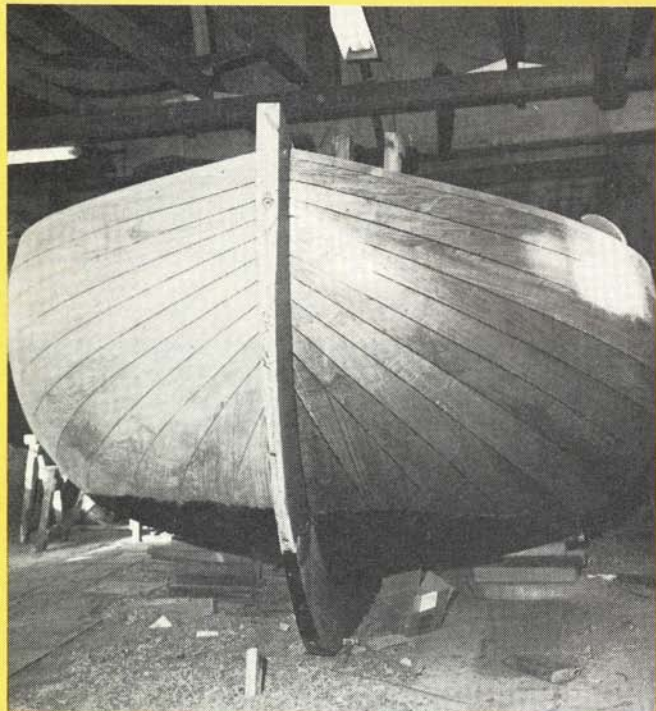
Het bouwen van een houten schip op de wijze als het nu in Heeg gebeurt, verschilt niet veel van de wijze waarop het vroeger gebeurde. Eerst worden de stevens opgezet met de kielbalk en dan worden de op juiste ronding

gebrande gangen gemontereerd. Het branden gebeurt niet meer met riet maar met butagas, uit oogpunt van veiligheid en omdat ze de hitte meer in de hand hebben. De gangen blijven voorlopig bij elkaar door klampjes pas als de laatste gang op zijn plaats zit, komen de spanten erin met roestvrijstalen schroeven

en spijkers. Lijm is in deze constructiewijze onbekend. De naden van de gangen breeuwen ze met katoen, waarna er aan de buitenkant de naden met een modern tweecomponenten rubber worden afgewerkt. Natuurlijk maakt hij ook gebruik van andere moderne mid-

Evert Gerritsma geeft hetzelfde zwaard de eerste laklaag.





De bolle wangen van de nieuwe Stavertse jol, de naden zijn gebreeuwd met katoen en afgedicht met rubbercompound.



De spantjes in hetzelfde tjottertje

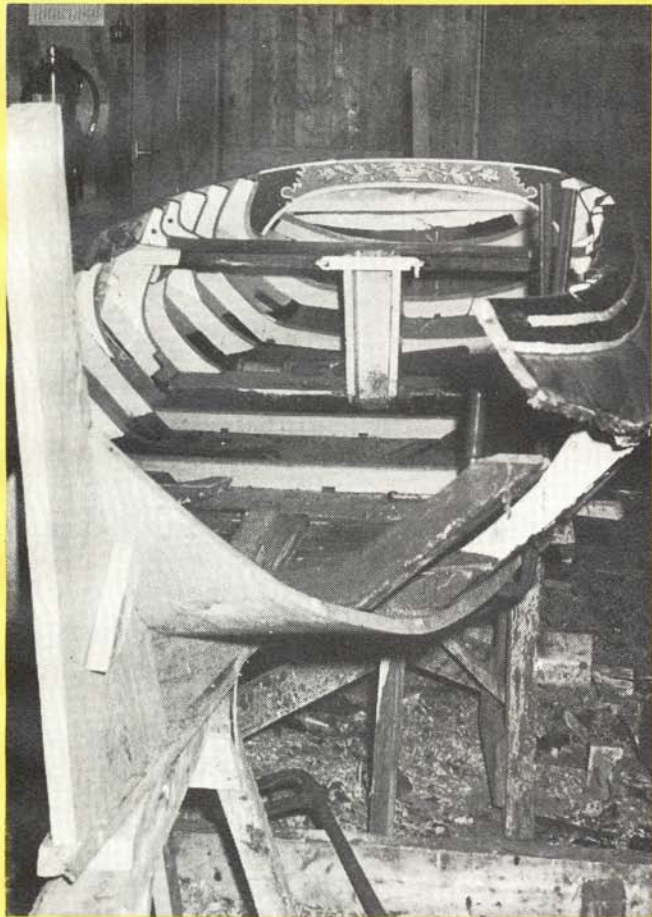
(Foto's Ellen Martens)

delen, zoals een impregneermiddel om het hout tegen rot te beschermen en op het onderwaterschip een epoxyteer met antifouling. Over het algemeen gebruikt hij Frans eikehout, de ervaringen met Pools en Tsjechisch zijn niet zo goed door de aanwezigheid van veel kogels en granaatscherven. Voor de aftimmering gebruiken ze eikehout.

Bestond het machinepark van de oude bouwers uit hoofdzakelijk handgereedschap, op de werf van Pier Piersma staat een lintzaagmachine, een cirkelzaag, een vlak- en vandiktebank, elektrische handschaven, elektrische schroevendraaiers en natuurlijk elektrische handboormachines. Het zou ook te dwaas zijn als ze daar geen gebruik van zouden maken. Maar ook met deze moderne gereedschappen blijft het hoofdzakelijk hand- en oogwerk, ook



Een tjottertje.



Restauratie van de tjotter Rûzer.

al heeft de dissel plaats moeten maken voor de elektrische schaaaf.

Het is ook niet zo verwonderlijk dat Pier het niet helemaal eens is met polyester boeiers en tjotters.

Duuren veel onderhoud?

Volgens Pier Piersma hebben goedgebouwde houten schepen niet veel meer onderhoud nodig dan stalen schepen, als het onderhoud maar zeer regelmatig gebeurt. Er varen nog steeds houten schepen rond die 50 jaar en ouder zijn.

Het zijn dan ook meer schepen voor mensen die echt van hun schiphouden en het vertroetelen. Niet voor niets komt er op iedere tjotter een Fries jachthoutsnijwerk, dat hijzelf of heit Piersma maakt.

De belangstelling voor klassieke houten Hollandse schepen schijnt volgens

Het Friesjacht Waterprins, gebouwd in 1974-1975, onder zeil. (Foto Willem Leniger)

hem ook weer steeds groter te worden, als reactie op al die moderne 'tupperware' boten en het is ook een verschijnsel dat je meer ziet in de maatschappij. Grootmoeders koffiemolen krijgt weer een ereplaats in de keuken en de meeste oude kaasvormen staan met bloemen voor de ramen. Maar ook komt er meer belangstelling voor het echte vakwerk, nu dat op erg veel gebieden vrijwel is verdwenen. Gelukkig zijn er nog plaatsen zoals hier in Heeg waar dit handwerk in ere wordt gehouden.

De boten zoals die worden gebouwd door Pier Piersma hebben de naam duur te zijn, iets dat hij betwist. De Staverse jol van 7,5 x 3 m die in het voorjaar klaar moet zijn kost met binnenboordmotor, zeilen en betimmering f 90.000,— een prijs die een soortgelijk schip van staal ook moet opbrengen. Een tjotter van ongeveer vijf meter is compleet f 18.000,—. Veel geld, maar ook voor dit oude handwerk?

hm

