

# It Piipster sjeny

Hoe combineer je een Lotus-race-auto met een DAF-truck? Dat was zo ongeveer de opgave die Bauke Roorda zich in de beginjaren van de vorige eeuw stelde, en dan voor een schip, een *skûtsje*. Dat moest dus een hoge snelheid paren aan een groot laadvermogen. Maar hij kon geen sleepproeven doen in een waterloopkundig laboratorium, geen ingewikkelde weerstandsberekeningen maken op snelle computers en 3D-ontwerptechnologieën bestonden al evenmin.

Niettemin resulteerde zijn denkwerk én intuïtie in een briljant ontwerp dat tot op de dag van vandaag grote bewondering oproept bij scheepsbouwers en andere kenners. Maar dat niet alleen: bij het *skûtsjesilen* is de hegemonie van zijn *Piipster skûtsjes* onomstreden en een bron van veel kijkgenot bij de talloze toeschouwers.



### ■ Berend Tjeerds Roorda

Er ging natuurlijk wel het een en ander aan vooraf. We pakken dat verhaal op bij *heit* Berend Tjeerds Roorda (1849–1928). Via zijn moederskant was hij gelieerd met de Van der Werff-familie (pagina 36-39). Dat zal wel verklaren waarom Berend als *skûtmakkersfeint* aan de slag ging op Van der Werff-werven, eerst op het Buitenstvallaat, toen aan de Langewijk en tenslotte aan de Noorderdwarsvaart.



Van Berend Tjeerds Roorda zijn geen foto's bewaard gebleven, wel bestaat nog deze foto van zijn vrouw Bontje Pietersma (1856–1941)

In 1877 trouwde hij met Bontje Baukes Pietersma (1856–1941), telg uit een oud en – ook nu nog – bekend schippersgeslacht.

Naast de scholing die hij werkende weg op de werf kreeg, kon Berend Tjeerds nu ook putten uit de schipperservaring van zijn schoonfamilie.

Maar ook toen kwamen er al crisissen voor.

Door de landbouwcrisis in de

jaren negentig van de negentiende eeuw nam de vraag naar pramen sterk af. Het kwam dus goed uit dat Berend een wel heel bijzondere klus ging doen, ver weg zelfs (zie kader In Zwitserland).

Met deze opdracht was Berend Tjeerds een nieuw pad ingeslagen, dat van ondernemer. Waarschijnlijk mede dankzij de aantrekkelijke opbrengst van zijn buitenlandse avontuur kon hij na terugkeer uit Zwitserland een kleine houtbouwhelling beginnen, aan de oostkant van de Noorderdwarsvaart. Hier bouwde hij, samen met zijn zoon Wouter (1886–1943), vooral pramen. Ondertussen legde zoon Tjeerd (1881–1966) zich toe op het smidsvak, terwijl Bauke (1878–1958), de oudste zoon, buiten de werf ervaring opdeed.

### ■ Lytse Lies (foto linker pagina)

Net als aan Haiko van der Werff (pagina 39) hebben we aan co-auteur Bauke Roorda, zoon van Wouter Roorda (en penningmeester van Smelne's Erfskip) gevraagd om het mooiste op de werf gebouwde schip te benoemen. Het is de *Lytse Lies* geworden, in 1910 gebouwd en begin jaren negentig verlengd en prachtig gerestaureerd door Tony Brundel uit Gaastmeer. Ze zeilt succesvol in de A-klasse van de IFKS.

Maar de ambities van Berend reikten verder dan de pramenbouw. Dat vroeg echter om een betere bereikbaarheid van zijn werf. Vandaar dat hij in 1901 weer een nieuwe stap zette door aan de noordkant van de Drachtstervaart een stuk grond te kopen. Dat lag dus aan het Moleneind, vanuit Drachten komend vlak voor de *Piipster brêge* (pagina 5).

Op 28 januari 1902 vroeg Berend vergunning om hier een 'Scheepstimmeraffaire' op te richten. In de toelichting schreef hij 'Ondergeteekende verklaart bij dezen dat op de Scheepstimmerwerf welke hij wenscht te stichten, uitsluitend houten schepen zullen worden gebouwd'. Dat zou binnen vier jaar veranderen...

Op het terrein stond een stelpboerderij en daarnaast bouwde Berend een werfloods met timmerschuur, voor f 900,- gekocht uit een voor afbraak bestemd werfbedrijf bij Scharsterbrug. Met twee door hem zelf aangelegde sleepellingen lag er nu een goed geoutilleerde werf, op een locatie met intensief scheepvaartverkeer. Op die manier hoopte hij, naast nieuwbouw, ook het nodige onderhouds- en reparatiewerk te kunnen krijgen. Toch viel het niet mee: de concurrentie was groot en er was dat nieuwe materiaal – ijzer (pagina 12–13) – waar de 'houten' Roorda's nog geen antwoord op hadden.

### ■ Bauke Roorda

Al vroeg werd Bauke in het scheepbouwvak getrokken. Hij was nog maar negen jaar toen zijn vader hem meenam naar de werf van Pieter Haikes van der Werff aan de Noorderdwarsvaart. Daar werkte Berend toen nog en Bauke kon er

als *pikjonge* wat verdienen en het een en ander leren. Toen in 1896 de eigen houtbouwwerf werd opgestart, ging Bauke mee. Echter, zoals gezegd, dat was geen vetpot: '*it soppe thús net sa rom*'. Terug naar Pieter Haikes was financieel al evenmin aantrekkelijk, maar een plek op de befaamde houtbouwwerf van Eeltje Holtrop van der Zee was dat wél. Dus trok de negentienjarige Bauke naar Joure. Later

zou blijken dat dit een beslissende stap in zijn loopbaan was. Want hier kwam hij in aanraking met de mooiste en snelste schepen uit die tijd. Van *Eeltsjebaas* leerde hij de ontwerpfilosofie achter de vlot lossende kont.

Bauke keerde terug naar Drachten nadat zijn vader met de werf aan het Moleneind was begonnen. Maar niet voor lang, want hij zag in dat de slag van hout naar ijzer gemaakt moest

### ■ In Zwitserland

Berend was bevriend geraakt met de Drachtster kunstenaar Pier Pander (1864–1909), die vooral als beeldhouwer bekend is geworden. Hij was een schipperszoon en zijn vader lag 's winters met zijn scheepje bij de werf aan de Langewijk, waar Berend toen werkte. Uit de contacten op de werf groeide een hechte vriendschap.

Nu had een andere vriend van Pier Pander, de chirurg Berns, in de buurt van Basel een dokterswoning, uit hout opgetrokken. Maar het hout was gaan krimpen met een vreselijk tochtende woning als gevolg. Pier had voorgesteld om zijn vriend Berend over te laten komen om het probleem op te lossen door het huis als een schip te breeuwen. Aldus werd besloten en dus trok Berend in 1896 per stoomtram naar Heerenveen, om daar op de trein te stappen, richting Basel. Daar aangekomen was het nog een uur lopen. Kennelijk was het huis niet zo gemakkelijk te vinden, want Pier had de weg uitgeduid door middel van aantallen voetstappen en links of rechts. Berend bleef er zes weken om het huis tochtvrij te maken.

worden. Daarom ging hij weer in de leer. Nu bij de *Ijzeren Scheepsbouwwerf* – later *Barkmeijer* – in Vierverlaten. De scholing duurde hier gewoonlijk een half jaar, maar Bauke bleef drie jaar. Hij bekwaamde zich niet alleen in het ijzervak, maar volgde daarnaast in de avonduren theorielessen voor rekenen, technisch tekenen, wiskunde en bedrijfseconomie. Met deze rijk voorziene bagage kon hij bij zijn terugkeer in 1905 de impuls geven om op de Roorda-werf om te schakelen van hout naar ijzer.

#### ■ In kont en in piik

In 1905 was Bauke nog maar 27 jaar. Maar hij had al wel een intensieve en brede opleiding achter de rug van maar liefst achttien jaar. Al die ervaring en kennis bundelde hij – gesteund door zijn vader en broers – in het ontwerp van een eigentijds gelijnd roefschip. Het basisidee voor dit ontwerp had Bauke kernachtig samengevat met: *‘De kont moet meer behelle wurde en wy moatte der in bettere piik yn slaan’*. Zijn broers begrepen dat en het werd, na veel denk-, reken- en tekenwerk, het geheim van de Piipster skûtsjes (zie kader). Bauke verfijnde zijn skûtsje-ontwerp meer en meer. Hij had

#### ■ Het Piipster geheim

Het bijzondere van een Piipster skûtsje zit hem vooral in de achterstevan, de kont. De rondingen van het achterschip liggen meer naar voren. Op die manier buigt de romp vanaf de waterlijn eerder naar boven: de kont is mooi geveegd en loopt in een ideale lijn gepiekt uit het water weg. Het schip laat daardoor het water eerder los, wat minder weerstand en dus meer snelheid geeft.

In de kop maakte het nieuwe materiaal (ijzer/staal) het mogelijk om de boegen extra rond te kloppen. Boven de waterlijn worden zo wangen gecreëerd die in geladen toestand draagvermogen leveren, maar leeg geen extra weerstand geven. Ook valt het boeisel van de Piipster iets meer naar binnen dan bij de meeste andere skûtsjes.

Al met al werd zo de ideale verhouding tussen snelheid en laadvermogen bereikt en de voor de Piipster zo kenmerkende belijning.

een ideaalbeeld voor ogen, met mooie gebogen lijnen en rondingen. Daarbij maakte hij optimaal gebruik van het nieuwe materiaal ijzer (staal, zoals het eigenlijk genoemd zou moeten worden). Dat kon beter dan het stugge eikenhout in de door hem uitgedachte vormen gebogen worden. Veel schippers hadden in de gaten dat er iets bijzonders op de Piipster werf gaande was. Daardoor ging het, vooral dus dankzij het unieke talent van Bauke, steeds beter met de werf.



De drie zonen van Berend Tjeerds Roorda die op de werf werkten: Bauke (1878–1958) | Tjeerd (1881–1966) | Wouter (1886–1943)

Tussen 1906 en 1925 bouwden Bauke en zijn broers 42 ijzeren schepen, in heel wat verschillende typen: 26 tjalken (waar de skûtsjes onder vallen), 1 koftjalk, 5 aakschepen, 6 bolschepen, 3 klipperaken en een hevelaak. De opdrachtgevers, afkomstig uit heel Friesland, zetten de vrachtschepen vooral in voor het vervoer van terpaarde en mest. Ook werden er voor eigen rekening enkele jachten gebouwd, zoals de Kenau van onderstaande foto.



#### ■ Faillissement

Berend en zijn zonen hadden een gezond en goed bekend staand bedrijf opgebouwd. Toch ging het failliet. Een van de drie door hen gebouwde klippers verdween in 1909 in de golven bij Jutland. Ze was op haar eerste vaart onderweg naar de Oostzee, maar had niet het Kielerkanaal genomen. Hierdoor keerde de verzekering niet uit. Het was voor Berend een ramp, want hij was nog eigenaar omdat de opdrachtgever het schip niet had kunnen betalen. Die financiële constructie werd wel meer toegepast, maar nu pakte het desastreuus uit en uiteindelijk leidde het in 1911 tot een faillissement.

#### ■ Doorstart

De drie broers zaten niet bij de pakken neer en maakten, aangevuld met Berends vierde zoon Sietze (1888–1964) een doorstart. In juni 1911 werd de *Gebrs. B.T.W. en S. Roorda, Scheepsbouw- en Constructiewerkplaats* opgericht. Bauke ging als baas fungeren, ontwierp de schepen, verkocht ze en deed de inkoop. Het smids- en constructiewerk was in de



De Piipster werf op een foto uit de hoogtijdagen van het bedrijf

vertrouwde handen van Tjeerd, terwijl Wouter alle scheepstimmerwerk verzorgde. Ook hij was een echte vakman, zoals nu nog te zien is aan het fijne houtsnijwerk op de *Pijpsters* en in het Scheepvaartmuseum in Sneek.

Sietze zat wel als vennoot in het bedrijf, maar verzorgde de boerderij.

#### ■ *Sûnder wjergea*

De bloeiperiode van de skûtsjebouw op De Pijp begint ongeveer in 1909. Vanaf dan glijden er regelmatig skûtsjes de Drachtstervaart in die we anno 2013 zien zeilen in de SKS- en IFKS-competities. Voorbeelden zijn *It Doarp Grou* (1909); de *Lytse Lies* (1910, zie kader pagina 9); het Bolswarder skûtsje *Bolsward* (1910); de befaamde *Jonge Jan* (1911), ook wel de *Poep* genoemd, naar de bijnaam van de schipper; de twee Drachtster skûtsjes, beide van 1912, net als de *Klaas van der Meulen* van Woudsend; de *Sneker Pan* (1913); de *Gerben van Manen* van Heerenveen (1915); enzovoort.

De bloeiperiode is kort maar hevig: zo'n veertien jaar slechts. Maar wat zijn er in die luttele jaren veel prachtige skûtsjes gebouwd!



#### ■ De Pijpster hegemonie

Dat de Pijpster skûtsjes een dominante plaats innemen blijkt wel uit het artikel op pagina 30-33. Zo zijn vanaf 2013 maar liefst dertien van de veertien SKS-skûtsjes van Pijpster komaf; de eerste drie plaatsen in de twee-decennia SKS-competitie worden opgeëist door even zoveel skûtsjes van de Roorda-werf; in al die twintig jaren heeft er altijd een Pijpster op de hoogste trede van het ereschavot gestaan. Maar ook in de IFKS-competities doen de Pijpsters geducht mee. Neem alleen maar de *Jonge Jan* en de *Lytse Lies* (zie kader pagina 9).

#### ■ Einde verhaal

Nadat Berend Tjeerds zich in 1921 helemaal uit het bedrijf teruggetrokken had, werd het in 1922 omgedoopt tot *Gebrs. Roorda Scheepsbouw- en Constructiewerkplaats*. De nieuwbouw liep terug, wel bleef onderhoud en reparatie lange tijd een belangrijke bron van inkomsten. Weer werd omschakeling noodzakelijk. Deze keer ging het richting constructiewerk, met de nadruk op waterbouwkundige werken, zoals bruggen en sluisen. Als specialiteit ontwikkelden en maakten de broers baggermachines. Een bijzonder karwei was de bouw van een tribune voor een sportpark in Heerenveen. In 1933 viel het doek voor de scheepsnieuwbouw: het laatste schip gleed van de helling.



De werf op een tekening van Piet de Vries, links van de loods de stelboerderij

Het was aan Tjeerd als laatst overgeblevene van de drie 'werfbroers', om het bedrijf formeel op te heffen. Dat gebeurde in 1958. Maar het terrein van de werf was al in 1950 door Philips gekocht. Dat werd later parkeerterrein. Nog weer later, in 1971, werd het stuk van de Drachtstervaart dat voor de werf langs stroomde als laatste gedempt en de Pijpbrug gesloopt (pagina 5).

Wie het niet weet, zal nooit op het idee komen dat hier ooit een roemruchte werf was gevestigd: de Pijpster werf, bouwer van prachtig belijnde en supersnelle skûtsjes! ■

#### Bronnen:

- *Friesland Post* (juni 1978)
- Website [www.skutsjehistorie.nl](http://www.skutsjehistorie.nl)
- Roorda, Marten J., *Roorda's op het hellend vlak* (1999)
- Archief van de familie Roorda