

DE PALINGAKEN

In het Jaarboek 1964 - 1965 van het Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer te Sneek heeft de heer S. J. van der Molen een artikel gewijd aan de „ielaken en ielbûsen“.

De schrijver begint zijn artikel aldus: „Hoewel er zeker behoefte besraat aan een monografie over de bekende palinghandel van Heeg, Gaastmeer en Workum op Engeland (alsook op Amsterdam) en over de daarbij gebruikte schepen, is het nog te vroeg voor een dergelijke studie. Er zal zeker meer materiaal moeten worden verzameld, vooral wat de oudste tijd betreft.“ Aan het einde van zijn artikel wijst van der Molen erop, dat zijn bijdrage „niet meer wil zijn dan een simpele bouwsteen voor een eenmaal te verschijnen publicatie over de palinghandel“.

Deze zinsneden uit het artikel van van der Molen heb ik geciteerd, omdat mijn bijdrage uit dezelfde overwegingen is ontstaan en niet meer pretendeert dan, uitgaande van zijn publicatie, verdere gegevens aan te dragen, die als bouwstenen voor een roekomsrige studie over de palinghandel van de Friese Zuidwesthoek en de hiervoor gebruikte schepen kunnen worden benut.

De namen en herkomst van enkele palingaken.

Aan een bericht uit de Leeuwarder Courant van 5 februari 1886 ontleent Ypma, (dr. Y. N. Ypma Geschiedenis van de Zuiderzeevisserij) dat toen geregeld 16 aken tussen Friesland en Londen op en neer voeren.

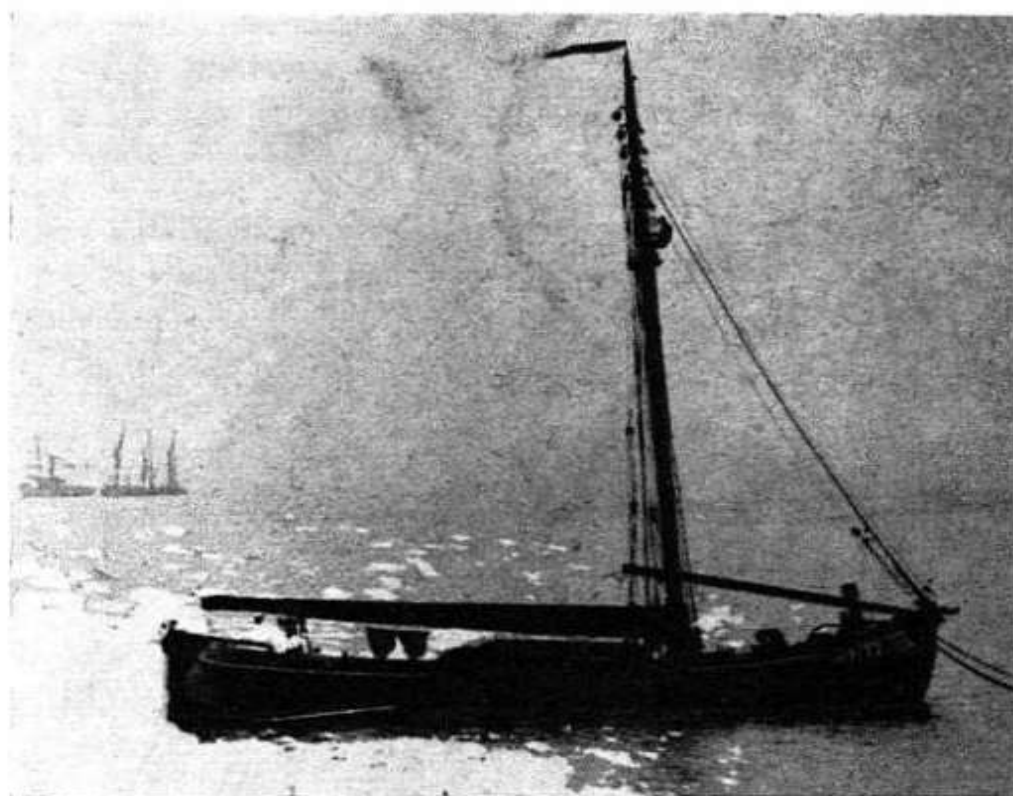
Volgens de Vries (F. S. de Vries. „Oer de ielhannel, de ielaken en it aeksfolk“ in Friso Workum Jg. 1952) behoorden omstreeks 1900 zes aken tot het „kanroor“ (rederij) te Workum nl. de „Londen“, de „Stad Workum“, de „Mentor“, de „Maria“, de „Standfries“ en de „Herstelling“.

Uit een gesprek dat D. Huismans (technisch hoofdamtenaar van het Zuiderzeemuseum) in 1946 met de thans reeds overleden heer J. Visser te Heeg heeft gehad blijkt, dat volgens hem in ieder geval de „Stad Workum“, de „Maria“ en de „Mentor“ te Workum zijn gebouwd.

De „Maria“ en de „Stad Workum“ zijn in Engeland verkocht; de laatste voor £ 45.

De „Standfries“ is op 16 januari 1905 onder de Engelse wal vergaan. Van der Molen vermeldt in zijn bovengenoemde artikel, dat volgens de heer H. de Blauw, archivaris van de gemeente Wymbritseradeel in 1866 tien schepen van Heeg en Gaastmeer naar Londen voeren.

Tot 1898 waren er behalve het kantoor te Workum nog kantoren te Gaastmeer en Heeg, die in dat jaar werden samengevoegd.



De „Stad Workum” op de rede van Stavereen.

Behalve de zes eerder genoemde schepen van het kantoor te Workum zijn mij nog de volgende namen van palingaken bekend: de „Noordzee”, de „Twee Broeders”, (de „Wieger Wiegers Visser”?), de „Vrouwe Dieuwke”, de „Corneliske Ykes”, de „Visscherij” en de „Dorp Heeg”.

Van deze schepen behoorden in ieder geval de „Twee Broeders”, de „Vrouwe Dieuwke” en de „Visscherij” aan het kantoor te Gaastmeer.

De „Noordzee” is in Engeland verkocht.

De „Dorp Heeg” is in 1868 als laatste aalaak op de werf van de Jong te Heeg op stapel gezet, daarna in 1922 te Heeg in het ijzer gezet en voor het laatst in Makkum door de Gebr. van der Berg als vislegger gebruikt. In 1946 werd deze aak voor f 300,— voor de sloop verkocht, nadat zij eerst voor zover mogelijk, door de heer D. Huismans opgemeten was. Foto's van de „Dorp Heeg” in 1946 genomen, bevinden zich in het Openlucht Museum te Arnhem en in het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen.

Van deze aak bestaan enkele modellen. Het eerste is gemaakt door de vader van B. de Jong, scheepsbouwer te Heeg. Dit model dat thans in het Zuiderzeemuseum is, is echter in zoverre niet geslaagd, dat de lengte-breedte verhouding niet in overeenstemming is met het oorspronkelijke

schip. De palingaken konden, vermoedelijk mer het oog op de doorvaatten van bruggen en sluizen niet te breed worden gebouwd. Door hun grote lengte wekten ze de indruk extra alle schepen te zijn.

Later zijn door de Jong nog twee modellen van de „Dorp Heeg” gemaakt. Een re an is in het bezit van oud-notaris A. H. Ages te Leens en het andere bevindt zich te Heeg. Deze modellen zijn wel goed van verhouding. De heer B. de Jong, rhans scheepsbouwer te Heeg heeft ook een model van deze palingaak gemaakt, dat vermoedelijk in het bezit is van de heer H. Halbersma.

Hoeveel palingaken te Heeg gebouwd zijn is mij niet bekend. Vroeger waren er drie werven te Heeg en op alle drie zijn (volgens J. Visser) palingaken gebouwd.

Behalve te Workum en Heeg zijn deze schepen ook te Woudsend (één palingaak volgens J. Visser) en verder te Joure op de werf van E. H. van der Zee gebouwd.

Over de schepen, die te Joure gebouwd zijn, zijn we iets beter ingelicht, dank zij het feit, dat de werfboeken bewaard gebleven zijn.

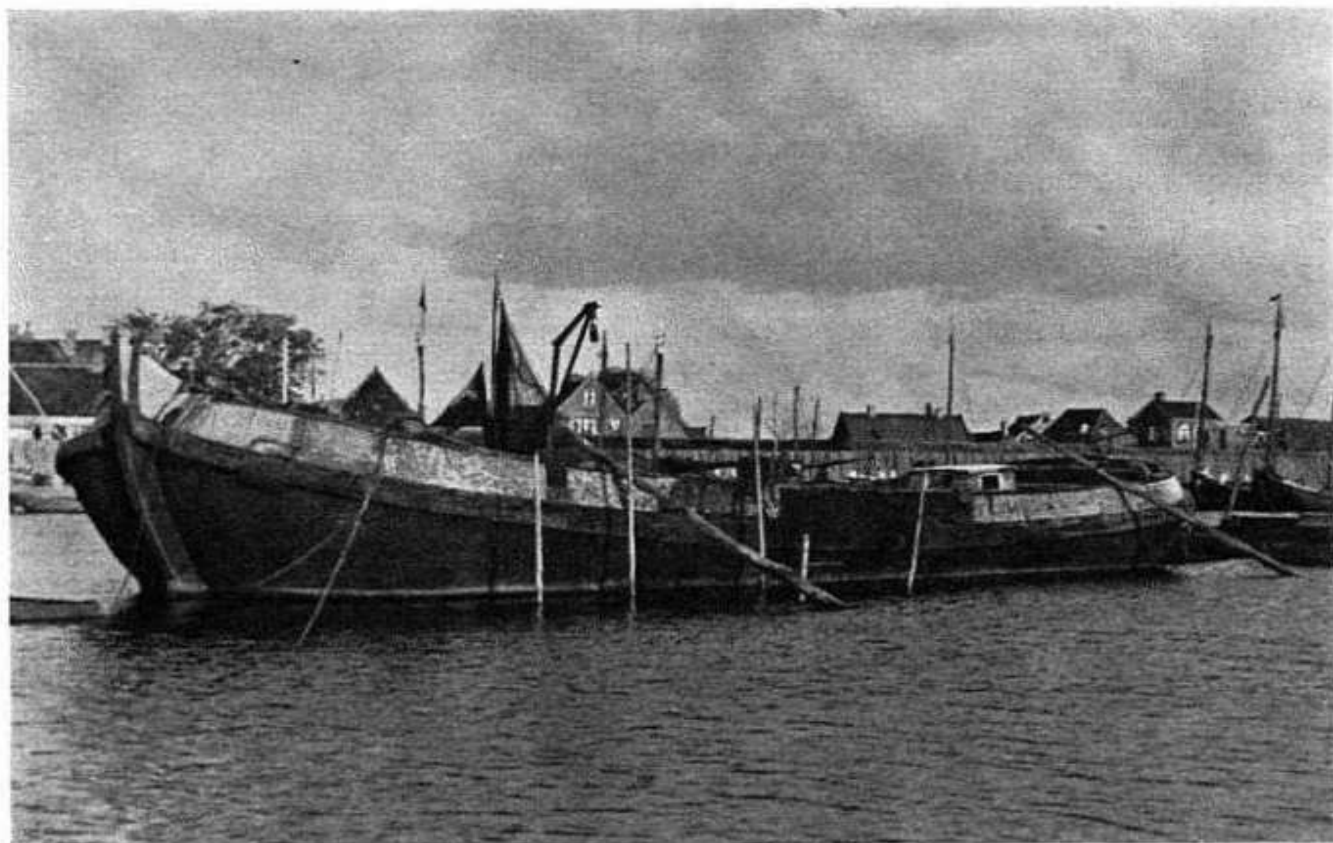
Palingaken, gebouwd op de werf te Joure.

Bij het bestuderen van de werfboeken van E. H. van der Zee te Joure blijkt, dat hier vier palingaken zijn gebouwd voor het kantoot van de heren Visser te Gaastmeer. Dit is in tegenstelling tot de mening van C. J. W. van Waning, die in een artikel: „De oude werf op'e Jouwer” (De Waterkampioen 1961 pg. 100 e.v.) schrijft, dat er zes „Engelse” aalaken in Joure op stapel zijn gezet.

Deze vergissing is vermoedelijk ontstaan, doordat bepaalde schepen tweemaal vermeld worden: eenmaal in het grootboek, waarin een beschrijving gegeven wordt van het benodigde materiaal en eenmaal in een orderboek, waarin het bestek voorkomt. De palingaken worden aangeduid als: „Engels aak”, de namen van de schepen worden niet vermeld. Behalve de grootboeken zijn er echter ook nog een aantal reparatie- en rekeningboeken bewaard gebleven en daarin wordt soms de naam van een schip vermeld.

De vier Engelse aalaken zijn gebouwd in de jaren 1859, 1870, 1875 en 1887. De laatste drie zijn dus van jongere datum dan de „Dorp Heeg”, die in 1868 te Heeg op stapel werd gezet en die, naar verluidt, de laatste „ielaak” zou zijn, die gebouwd is.

Op de naamplankjes op de werf te Joure komen tussen 1850 en 1880 de volgende namen voor: „De goede bedoeling”, „De Twee Broeders”, „Wieger Wiegers Visser” en „Standfriesch”. Verderop de lijst komt de naam „Visscherij” voor met het jaartal 1887.



De „Dorp Heeg” als legger in gebruik te Makkm.

In de rekeningboeken komen de volgende aantekeningen voor, die enig houvast bieden:

1887 — Een nieuw zwaard aan de Aak Vrouwe Dieuwke.

1888 — De Aak Visser. De nieuwe Aak f 7.234.

1893 — Wegens timmeren van de aak Twee Broeders.

De heren Visser van het kantoor te Gaastmeer lieren niet alleen de paling-aken, maar ook de aalbuizen, de Amsterdammer aak en nog vele andere schepen op de werf te Joure bouwen. Bovendien werden de reparaties aan de schepen in Joure uitgevoerd. Interessant is bovendien, dat uit de werfboeken blijkt, dat het kantoor te Gaastmeer verschillende opdrachten gaf voor het bouwen van binnenaakjes en vissersboten ten behoeve van vissers uit het Friese merengebied. Het kantoor betaalde het grootste deel van bouw- en reparatiekosten en zal zich op deze wijze verzekerd hebben van de aanvoer van paling voor een prijs, welke het zelf kon bepalen.

Wat de palingaken betreft: de naam „de Goede Bedoeling” wordt nergens genoemd in verband met het kantoor te Gaastmeer en de palinghandel. De naam „Twee Broeders” echter wel; op grond van de volgorde van de namen op de plankjes is het misschien mogelijk de „Twee Broeders” te identificeren met de Engelse aalaak, die in 1859 gebouwd is.

De naam „Wieger Wiegers Visser” houdt ongetwijfeld verband met het kantoor te Gaastmeer. Dit zou dan de aak kunnen zijn, die in 1870 op stapel werd gezet. Deze naam komt echter nergens meer in de rekeningboeken voor, wel wordt regelmatig de Engelse aalaak „Vrouwe Dieuwke” genoemd. Van dit schip is meer bekend. Hoewel deze naam niet voorkomt op de bordjes te Joure, verzekerde de heer Wiebe Mulder, oud palingaak-schipper te Workum mij, dat dit schip in 1872 te Joure van stapel is gelopen. Zelf heeft hij jarenlang op dit schip, dat later de naam „Corneliske Ykes” had, gevaren en het jaartal stond ergens ingebrand.

Ook J. Visser vertelde in 1946 aan D. Huismans, dat deze aak te Joure gebouwd was. Daar naamsveranderingen regelmatig voorkwamen, mogen we misschien de veronderstelling wagen, dat de oorspronkelijke naam van dit schip „Wieger Wiegers Visser” is geweest en dat deze vóór 1886 (het jaartal, waarin de „Vrouwe Dieuwke” voor het eerst in de reparatieboeken van E. H. van der Zee vermeld wordt) veranderd is. Toen in 1898 de kantoren van Gaastmeer en Heeg werden samengevoegd, is deze naam weer veranderd en werd het schip „Corneliske Ykes” genoemd. In 1928 is deze aak voorzien van een motor, die door de thans nog in leven zijnde heer E. Zwolsman te Workum werd ingebouwd. Het inbouwen van een motor in een palingaak was op zich zelf een probleem, daar dit in ieder geval moest gebeuren achter het achterste hoofdschor. Hier bevond zich oorspronkelijk het verblijf van de schipper, die daardoor naar voren moest verhuizen. In 1935 heeft de „Corneliske Ykes” de laatste tocht naar Denemarken gemaakt, waar paling gehaald werd voor Londen. Schipper was toen W. Mulder. Later is het schip voor f 1900,— naar Dokkum verkocht, waar de motor er uitgenomen werd. De aak is toen doorverkocht naar Duitsland, waar zij vermoedelijk nog dienst heeft gedaan als vissersvaartuig. Van dit schip bestaat een model, dat zich in het Nederlands Historisch Scheepvaartmuseum te Amsterdam bevindt. In zijn boek „Nederlandse Jachten, binnenschepen en vissersvaartuigen” heeft Crone een afbeelding van dit model opgenomen. Dit model is vervaardigd door de palingaak-schipper Siebren de Jong uit Heeg (volgens J. Visser).

Volgens dezelfde informant is de aak „Visscherij” te Joure gebouwd. Dit zou dan het schip moeten zijn, dat in 1887 van stapel is gelopen, de laatste Friese palingaak dus. De naambordjes op de werf te Joure vermelden: „Visscherij 1887” en in het grootboek komt de volgende korte notitie voor:



De „Stad Workum“ (links) en de „Visscherij“ (rechts) te Londen.

„Joure 1888 de Maart. Een Engels Aak gemaakt voor Wieger Jan Visser gelijk de andere. Deze aak is de water gegaan den 17 Februari en heeft hier gelegen aan de Maart toe altijd in ijs en ...”

De „Visscherij” heeft lange tijd, ontdaan van mast en tuigage, in Londen als legger (een grote, drijvende bun voor het bewaren van levende paling) dienst gedaan en is daar verkocht.

De aalaak, die in 1875 gebouwd is, vormt een probleem. Her schip komt voor in het grootboek en er is een bestek van gemaakt. De naam is echter niet bekend. Nu wordt er in de rekeningboeken eenmaal gesproken over de aak „Standfriesch”. Deze vermelding komt voor op een verzamelnota over 1887 en 1888 voor W. Jzn. Visser te Gaasmeer. Er staat: „1888 Mei. Aak Standfriesch f 417,24.” Hiermee is echter nog niet bewezen, dat deze aak een palingaak geweest moet zijn. In het reparatieboek wordt in mei 1888 echter een overzicht gegeven van her hout, dat gebruikt is en de uurlonen, die betaald zijn voor de reparatie van een niet nader genoemd schip, ten laste van W. J. Visser. De totale rekening bedraagt f 417,24. Één post vermeldt: „een scheergang 52 vt br 19 en 4 f 90,—”.

De kleinere aken, die te Joure gebouwd werden, waren gemiddeld 28 vt lang. De palingaken echter 64 vt. Nu komt de lengte, breedte en dikte van

deze scheergang volledig overeen met de afmetingen van de scheergangen, zoals deze in het bestek en de beschrijving van het hout van de in 1859 gebouwde aalaak worden opgegeven. Ook in dit geval hebben we dus te maken met een palingaak, die de naam „Standfriesch” voerde. Mogelijk is dit het schip, dat in 1875 te Joure gebouwd is, dat later is overgegaan naar het kantoor te Workum en in 1905 voor de Engelse kust is vergaan.

Enkele technische gegevens over de palingaken.

Van drie palingaken, gebouwd op de werf te Joute zijn de bestekken bekend. Bovendien is van het schip, dat in 1859 op stapel werd gezer een beschrijving met de afmetingen van het verwerkte hout gemaakt.

Ter vergelijking volgen hier enkele maten:

	Lenigte	Hoogte voor	Hoogte achter	Wijde vlak voor	Wijde vlak achter	Wijde over deken voor	Wijde over deken achter	Deken lang	Hol voor onder de deken
1859	64 vt	10 V 2	8 V 10	15 V 5	10 V 5	15 V 3	12 V 8	32 V	2 V 3
1870	64 vt	10 V 9	9 V 2	13 V 5	9 V 6	13 V 4	11 V 8	32 V	—
1875	64 vt	10 V 4	9 V 1 $\frac{1}{2}$	13 V 6	10 V 6	15 V 4	12 V 2	—	—

Ter verduidelijking: een Amsterdamse voet is 28,3 cm. Er gaan 11 duimen in ten voet en gewoonlijk rekent men dat 7 voeten overeenkomen met 2 m. De drie aken waren dus evenlang, ongeveer 18 m. De schepen van 1870 en 1875 waren wat hun afmetingen betreft vrijwel gelijk. De aak van 1859 was vóór echter ongeveer een halve meter breder in het vlak (de bodem) dan de andere schepen. Daar de breedte van de deken (de bovenkant van de bun) aan de voorkant ook ruim 15 voet was, betekent dit, dat de eerste gang van het vlak af tot aan de deken tamelijk recht op dit vlak stond. Bij de palingaken was de eerste gang gewoonlijk een kaarstuk, d.w.z. een koperen plaat met gaten, om doorstroming van het water in de bun te krijgen. Bij de aak van 1859 was de holte vóór onder de deken 2 vt. 3,



De „Corneliske Ykes” op de werf van Zwolsman te Workum tijdens het inbouwen van de motor.

d.w.z. dat de afstand van de onderkant van de deken tot de bovenkant van het vlak 2 vt 3, ongeveer 63 cm was. De kaartstukken lagen in een sponning van ongeveer 6 cm diepte in het vlak en in de deken. Deze koperen platen zijn dus minimaal 75 cm breed geweest.

Niet alleen aan de zijkanren maar ook in het vlak zelf bevonden zich kaartstukken of bunbladen. Het bestek van 1859 zegt hierover het volgende:

Vier stroken in het vlak;

de eerste 2 voet van de midden.

de tweede 1½ voet daar vanaf of 4 voet van de midden.

iedere strook 6 duim.

Uit de opmetingen van de „Dorp Heeg” door D. Huismans blijkt, dat de verdeling in de bun van vlakdelen en bladen als volgt verliep: eerste gang tegen kiel 31 cm breed, koperen blad 18 cm breed, tweede gang 3 cm breed, koperen gang 18 cm breed, derde gang 59 cm breed. Ook hier dus vier bunbladen in het vlak. Deze bladen waren ook in sponningen aan de

binnenkant van het vlak gelegd, zodat de bun met het opstrijken van de vis glad was. De sponningen waren rot 5 cm breed. Het vlak zelf was 9 cm dik; wanneer men de dikte van de bunbladen op ongeveer 2 cm schat, dan staken er onder het schip randen van 7 cm uit. Dat dit de snelheid van de palingaken niet ten goede kwam, spreekt vanzelf.

In het bestek van 1859 wordt vermeld, dat de stroken in het vlak 6 duim breed moeten zijn. Het bestek van 1870 zegt, dat de stroken in het vlak niet smaller dan 8 duim mogen zijn. Naatmate de doorstroming van vers water in de bun geringer was, werd de sterfte onder de vis groter. Misschien is dit het geval geweest bij de palingaak van 1859.

Zes hoofdschorten vormden de afsluiting van vijf bunnen. Deze hoofdschorten zorgden tevens voor het dwarsverband van het schip. De voorste en achterste waren bijna 23 cm dik, de tweede 18 en de overige 15 cm. De bunstroken in het vlak liepen onder de hoofdschorten door. Deze schorten hadden van voor naar achter de volgende hoogten: 27 - 26 - 24 - 24 - 24 - 12 duim. Omgerekend in cm is dit 67 - 65 - 60 - 60 - 60 - 30 cm. Bij de „Dorp Heeg”, door D. Huismans opgemeten, waren deze hoogten resp. 61 - 64 - 66 - 65 - 59 - 46. Vergelijking van deze getallen van beide schepen leveren enkele merkwaardige gegevens op.

De hoogte van de hoofdschorten bepaalt de diepte of holte van het schip onder de deken. De bovengenoemde getallen zeggen dus iets over het verloop van het vlak. Terwijl het diepste punt van de „Dorp Heeg” ongeveer in het midden lag, bevond dit punt zich bij de palingaak van 1859 (vermoedelijk de „Twee Broeders”) voorin. Bovendien was het vlak van deze aak over de lengte van twee bunnen volkomen recht, om daarna ineens een scherpe stijging omhoog te maken. Het verschil in hoogte tussen het voorlaatste en het laatste hoofdschot is de helft van het derde, vierde en vijfde schot. Dit verschil is zo groot, dat het bijna niet voor te stellen is, dat er geen knik in het vlak zou ontstaan. Men kan zich afvragen of dit schip misschien gepiekt was (vorm, welke het waterschip verkrijgt bij een s-vormig verloop van de spanten).

Om de lezer, die niet in de techniek van de scheepsbouw geïnteresseerd is, niet te zeer te vermoeien, wil ik de opsomming van details, zoals deze uit de bestekken - van Eeltjebaas - naar voren komen, hiermee beëindigen.

In het begin van dit artikel heb ik gezegd, dat de bedoeling van deze bijdragen geen andere was dan, uitgaande van de publicatie van van der Molen, verdere gegevens aan te dragen als bouwstenen voor een studie over de palinghandel en de daarvoor gebruikte schepen. De informanten van van der Molen gaven verschillende meningen over het aantal te Joure



De „Corneliske Ykes” tijdens de proefvaart met de nieuwe motor. Aan boord (v.l.n.r.) de heren E. Zwolsman, J. Visser en W. Midder.

gebouwde palingaken. Volgens de werfboeken zijn er vier door E. H. van der Zee gebouwd. Enkele informanten zeiden bovendien, dat de te Joure gebouwde schepen een iets afwijkend model hadden. Wanneer men de „Dorp Heeg” als prototype van de te Heeg gebouwde aken ziet en men vergelijkt dit schip met de bestekken van 1859 van de werf te Joure, dan moet men concluderen, dat deze schepen inderdaad anders van model waren.

U. E. E. Vroom