



Houten schepen in Friesland: *de palingindustrie* (3)

Tekst en tekeningen: Gerrit Schutten

Friesland is een waterland en bij uitstek een vaarprovincie. Tot ongeveer 1930 vond vrijwel alle vervoer plaats over water. Ook Friesland kende zijn vele houten zeilvrachtschepen. Dit artikel is vrijwel geheel gebaseerd op materiaal dat rechtstreeks afkomstig is van informanten. Deze informanten waren Hendrik W. de Jong uit Heeg, Wiebe Mulder in Workum, F. Boomsma in Berlikum, Tj. van der Schouw in Terhorne, A. Hoekstra en Roelf A. Toering in Eernewoude en Jan Bakker uit Balk.

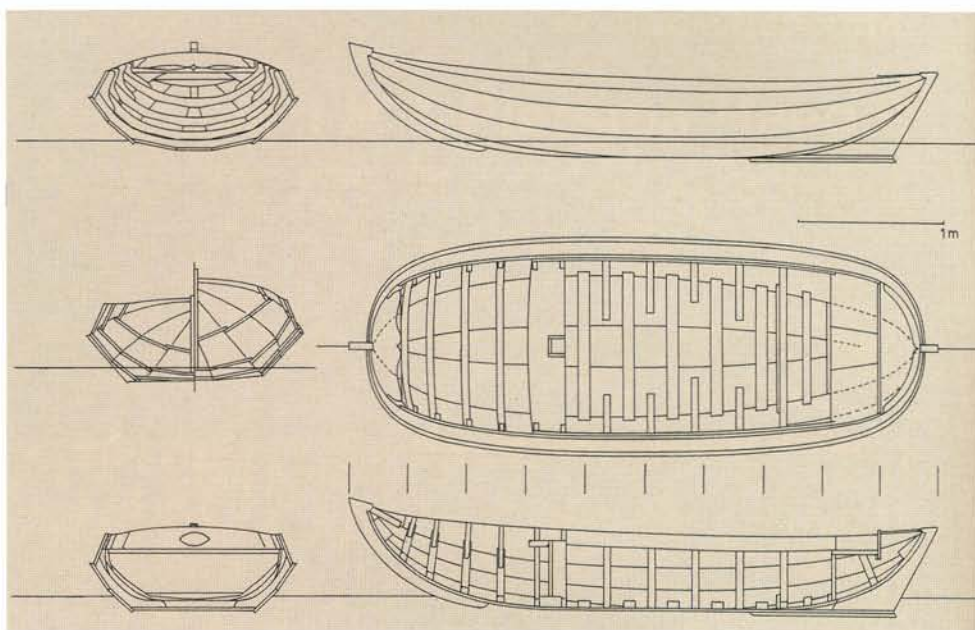
Kleine boten

De Friese kleine boot vormde met zijn zeven gangen een geniale conceptie van eenvoud en schoonheid. Met drie vlakgangen en één gang met boeisel in elke zijde werd een mooi rond bootje opgebouwd. Eerst werd een kiel gelegd; deze plank was in het midden ongeveer 30 cm breed en liep naar de einden spits toe. Vóór liep deze kiel sterk op, daarop was de gebogen voorsteven bevestigd. De rechte achtersteven stond op het horizontale achtereind van de kiel. De hoek tussen achtersteven en kiel werd opgevuld met een lage teen of tjinstik. De bovenkant van dit teenstuk liep naar achteren langzaam omhoog, om achter met een sierlijke bocht omhoog te gaan tegen de achtersteven.

Aan weerszijden van de kiel werd een brede vlakgang gelegd. Deze werd voor en achter omhoog en scheluw (in de lengterichting gedraaid) gebrand. Deze vlakgang werd pas gemaakt tegen de kiel en een sponning in de voorsteven, in het teenstuk en in de achtersteven. De buitenkant van de vlakgangen kreeg een mooie, ronde bocht. Vlak en kiel werden bijeengehouden met vlakke leggers, op afstanden van twee voet. Grotere boten hadden aan weerskanten twee gangen in het vlak. Op of tegen die buitenkant werden de brede zijgangen bevestigd, die sterk naar buiten vielen. Ze kregen voor en achter een sterke bocht. Ook werden ze aan de einden scheluw gebrand, zodat ze goed pasten in de sponning in de stevens. De buitenkant kreeg een flinke bocht, zodat het bootje voor en achter mooi rond werd. Op die buitenkant kwamen de boeïselen te staan, die enigszins naar binnen vielen. Vóórin kwam aan de binnenkant dwars tegen de steven een brede en dikke plank (de draam?) waarop zijden en boeïsel waren bevestigd. Achter liep bovenaan een bandstuk van boeïsel naar boeïsel. Vlak en zijden werden bijeengehouden met korven die midden tussen de leggers stonden.

Deze Friese boten waren in Friesland in meerdere vormen te vinden. Er waren boerenbootjes om te gaan melken, 16-voets eengangs visboten of *denneboten* voor de palingvisserij en 18-voets visboten of *marboten* voor de zegenvisserij op de meren.

Visboten hadden achter een visbun: een dik schot overdwars met een dekje en in de twee vlakgangen rechthoekige gaten, afgedekt met stuk blik met gaatjes. Vanwege die bun was een visboot van achteren breder dan bijvoorbeeld tjotters. Om voldoende water in de bun te krijgen, hadden deze boten achterin een grote steen liggen. Als ze gingen zeilen, dan werd de steen naar de mast gerold. Deze boten werden geboomd of gezeild met een spriet



Friese gèrsboot (4,0 x 1,5 m), gebouwd door Ger Douma in Terwellingerga.

tuig. De 18-voets visboot werd op de meren gebruikt voor de zegenvisserij op karper, snoek, blij en brasem. Hij was groter en holler; het was een tweegangsbboot. Deze had een bezaantuijge.

De *Friese boerenbootjes* om te gaan melken (*gèrsboot*) waren 14 à 15 voet lang, hadden twee gangen in de zijden en een leuk bezaantuijge. Met deze boerenboten moest men onder alle weersomstandigheden het meer kunnen oversteken om te gaan melken: oermelken. De koeien konden immers niet wachten. In Langweer, Hoornsezwaag en Koe-furde waren de boten holler en beter bestand tegen golven.

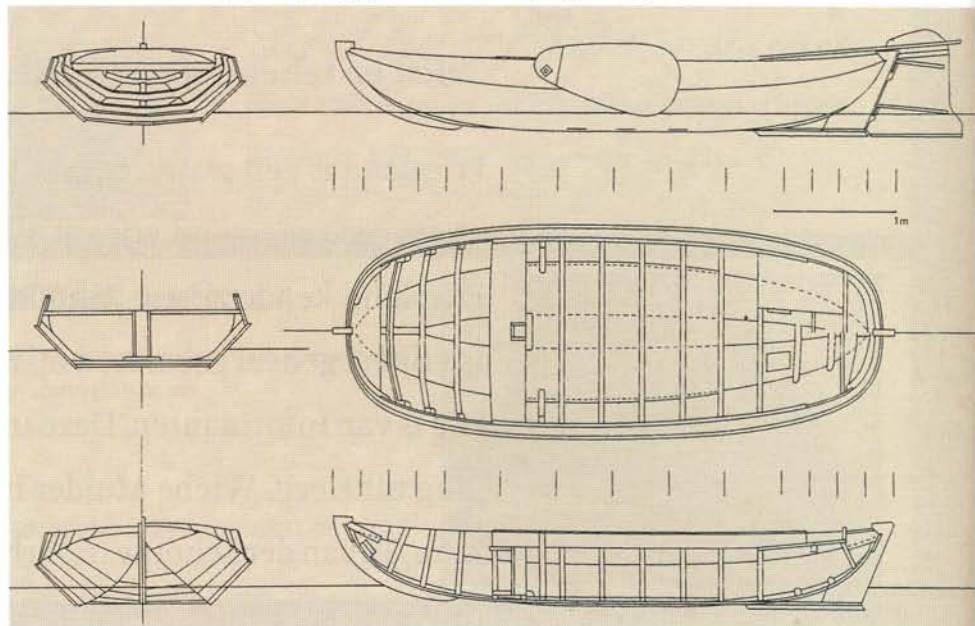
Met zo'n bootje voer ook de bakker langs de

boeren om zijn brood uit te venten. Hiervoor werden ook wel (zeil)schouwen gebruikt. De kruideniers en meelhandelaren in de kleine dorpen gebruikten vaak een 17-voets tjotter, een Fries jacht of een handelaarsschouw om hun waren in Sneek op te halen. Deze scheepjes waren breed en diep, zodat ze een paar ton konden laden.

Daarnaast werden er *jagersbootjes* gebruikt, de wildschieters of *wylsjiitters*. Deze waren laag en plat om daarmee vlak achter het riet langs te varen. Een tjotter werd nooit als schippersboot gebruikt.

De 16-voets visboten werden gebruikt voor de palingvisserij. Bij de fuikvisserij werden de

Friese 16-voets visboot (4,6 x 1,8 m), gebouwd door De Jong te Heeg.



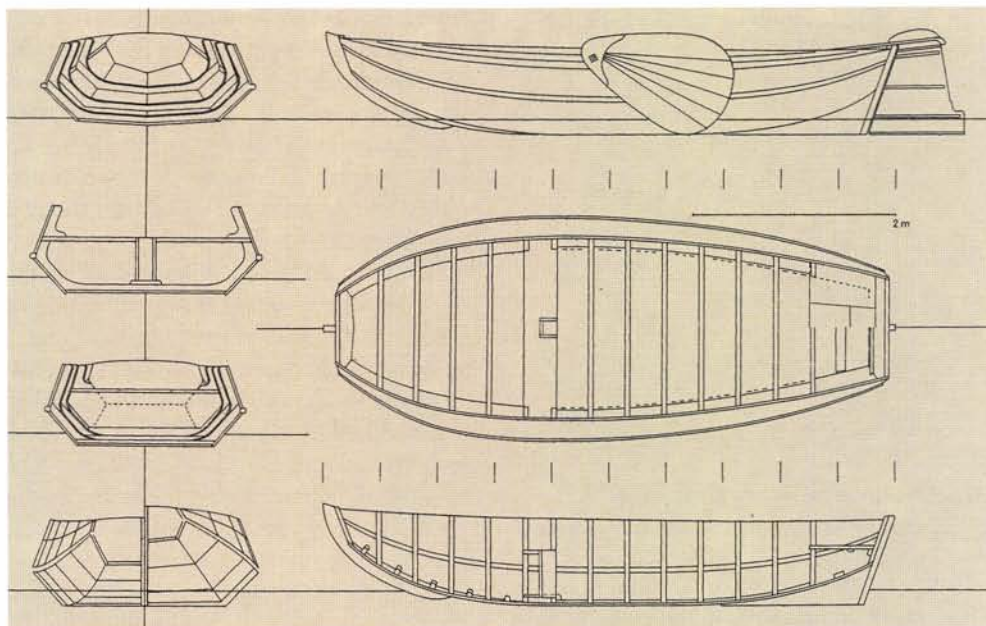
fuiken vóór de mast opgeslagen. Achter de mast was een werkvloertje. Deze vorm van visserij begon in maart en eindigde in oktober. In Friesland werden circa 30.000 fuiken gebruikt met één vleugel, vijf kleine hoepels en drie inkels of inkelingen (die in Holland hadden zes hoepels). Van eind augustus tot ver in de herfst werd in Noord-Nederland een tweede vorm van palingvisserij uitgeoefend. Met zogenaamde dichtzetten werd de naar zee trekkende, geslachtsrijpe paling tegengehouden en gevangen. Een dichtzet was een net waarmee een vaart volledig werd afgesloten. Voor en achter dat net waren zes à tien fuiken opgesteld. Voor naderende schepen liet men het losse middendeel van dat net tijdelijk zakken.

Voor een derde vorm van palingvisserij werden dobbers gebruikt. Twee even lange touwtjes werden aan een houten klosje bevestigd. Aan het ene touwtje was een kwart baksteen bevestigd, aan het andere touwtje een vishaakje. Deze haakjes werden geaasd met kleine, ondermaatse visjes. Deze werden opgescheept met een groot driehoekig schepnet, de gebbe of jouw. 's Avonds werden 100 à 200 opgerolde en geaasde dobbers in het water gegooid. Door het gewicht van de steen rolden de touwtjes af en kwam het haakje met aas net boven of op de bodem te hangen. 's Morgens werden de dobbers weer opgezocht en werd de gevangen paling aan boord in de bun verzameld. De vissers sliepen in de tussentijd aan boord. Visboten voor de dobbervisserij zijn voorzien van een opklapbaar voordekje en een tent of tinte. Deze konden dus niet worden gebruikt voor de fuikenvisserij en omgekeerd. De dobbervisserij duurde van het vroege voorjaar tot in de herfst.

De Jong in Heeg heeft vele vissersboten, tjoters, pramen en preamkes gebouwd. Hendrik deed hierbij het ijzerwerk en Berend het houtwerk. Het bouwen van een boot kostte tien dagen, maar dan moest je wel werken van 4 tot 21 uur. Eens hebben ze met zijn tweeën in vier weken zes boten gebouwd!

Visaken

Friese visaken, in het Fries *viskesaak*, waren binnenaken, in tegenstelling tot de zeeaken. Ze werden ook wel *poepaken* genoemd, omdat ze uit de Wouden kwamen. Voor het begrip van de Friezen kwamen *poepen* uit het oosten, uit de Wouden, uit Drenthe, of uit Groningen. Een visaak was 28 voet lang (= 8,0 meter) en 11 voet breed (= 3,1 meter). Achter de mast was hij open met in het midden een grote bun voor duizend pond aal. Vóór de mast was een voordek met tent of *tinte*. Het grootste deel van het voordek kon worden opgeklapt. Bij de mast



werd dan een achterwand met deur geplaatst en opzij driehoekige stukken tentdoek of schotten met een raampje. Later had men vaak een vaste *tinte*, waaronder zich een ingericht vooronder met kooien, kastjes en een kachel bevond. Door de *tinte* neer te klappen, kon men met een bezaantuig goed zeilen.

Volgens Roelf A. Toering werden veel van deze aken - gepiekt - gebouwd door Van der Zee in Joure. Dat was aan de aak van zijn vader goed te zien. Deze aken waren vrij zeewaardig. Zijn vader is eens met een halve storm van Lemmer naar Schokland gezeild; deze durfde wel wat. Zo'n aak kostte ongeveer duizend gulden.

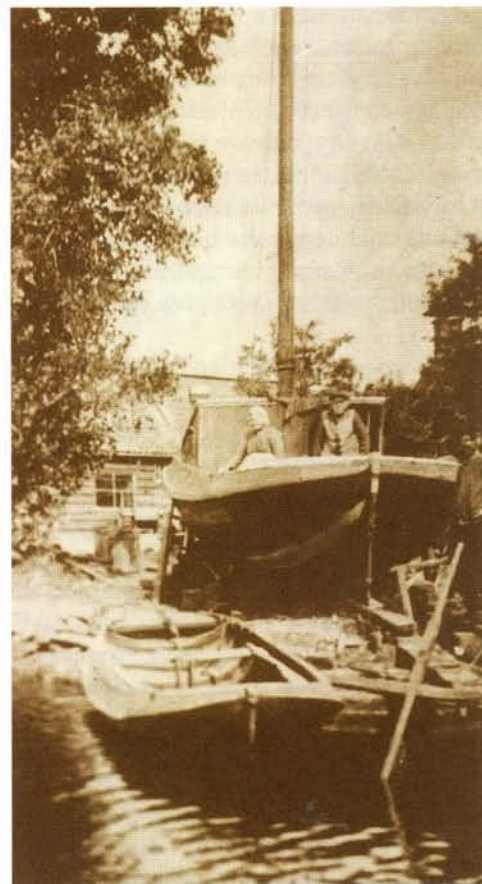
In Eernewoude hadden veertig vissers met een *viskesaak* hun domicilie. Deze visserij is in de 19^e eeuw ontstaan als gevolg van het uitgeput raken van de venen. De vissers zwierden eind februari tot eind augustus uit naar hun zimmerstede, waar ze bleven liggen en tot in de verre omgeving hun fuiken uitzetten. Elke visser had zo'n 80 à 100 fuiken waar ze elke dag met hun 16-voets visboot langs gingen. Plaatsen waar de Toering's visten, waren Langeree, Terhorne, Broek en Idskenhuisen.

Ook ging zijn vader geregeld de Vecht op. Men ging zelfs wel naar Amsterdam, waar de fuiken werden opgehangen aan de grachtenmuren. De aken waren allemaal geregistreerd; in het zeil stond TDL (Tietjerksteradeel) met een nummer. Een enkele visser onder hen waagde zich in mei aan de visserij op ansjovis.

Eind augustus gingen ze naar hun jeststede, waar ze hun dichtzet opbouwden. De meeste jeststeden lagen boetedieks, achter de Slachtedijk, vaak bij een spuisluis. Hier bleven ze liggen tot eind oktober. Daarna gingen ze

Tekening van een Friese handelaarsschouw (5,7 x 2,3 m). Volgeladen met 10 à 15 cm vrijboord kon 4000 kg aan zakken meel worden geladen. Dit scheepje lijkt heel geschikt als boot voor sea-scouts. Hij is ruim bij geringe afmetingen en relatief eenvoudig in staal te bouwen. Met één of twee paar riemen is deze schouw goed te roeien.

Foto van een Friese viskesaak op de helling van de werf De Polle in Grouw. Collectie Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer te Sneek.





Reconstructietekening van het zeiltuig van een Friese handelaarsschouw, zeiloppervlak 13,5 + 7,5 m²

weer naar hun domicilie waar ze hun fuiken repareerden en nieuwe breiden. Bij dit breien zat men gezellig om een grote tafel. Aan de zoldering was een rechte breitstok bevestigd, waaraan de fuiken werden opgehangen.

De fuiken werden in eerste instantie gemaakt van hennep, later van katoen en weer later van zijde of nylon. Ze werden getaand om rot te voorkomen. Hierdoor werden ze harder en ruwer. Hoe onzichtbaarder het net, hoe beter men ving. Men sprak dan van visnamige netten. Netten met grote mazen vingen beter, maar waren vaak niet sterk genoeg. Pas getaande netten liet men een veertien dagen drogen, omdat ze dan beter vingen. Roelf Toering's vader probeerde zijn netten visnamig te houden door het tanen uit te stellen en in plaats daarvan zijn netten tussentijds goed te drogen. Bij het uitzetten van een fuik werd het dwarsstokje op de vaarboom, de hjelte, gebruikt om de voorste hoepel stevig in de grond te duwen. De vleugel in het midden werd altijd vastgemaakt aan de wal.

De palingvisserij in Friesland was boesenhandel. Alle aal ging naar de ielboes. Deze aalbuisen waren hetzelfde als de *viskesaken*; alleen hadden ze geen tinte. Voorin was wel een voordekje. In plaats van een ankerspil hadden ze een beting om het ankertouw aan vast te maken. Achter de mast was het scheepje open met een grote bun, met drie ruimen en geschikt voor 1000 pond aal en aan de buitenkant afgesloten met koperen platen met gaatjes. Op deze *boesen* waren zetschippers die langs de steden voeren en de aal opkochten. De *boesen* waren het eigendom van grote palinghandelaren: Visser in Heeg, Lankhorst in Gaastmeer en later in Heeg, en van twee maatschappen in Workum. Visser had twee *boesen* en een punter. Deze punter was 10

meter lang en vlak; het was meer een bok met opzij boegsels. Voorin konden twee man slapen. Visser had op de Dollard en de Eems een wat grotere aalbuis. Lankhorst had twee motorbootjes, een botter op de Zuiderzee en een lemmerak op de Eems; deze was de vervanger van de aalbuis *De Dollart*, gebouwd door Croles in IJlst.

De vissers waren afhankelijk van deze handelaren. Om hun *viskesaak* te kopen hadden ze bij één van hen geld moeten lenen. Ze moesten daarvoor aan hun leveren. Roelf's grootvader was niet arm, maar de vissers waren wel de afhankelijke partij. Deze *boesen* hadden de volgende namen: die van Visser de *Hegemerboot*, die van Lankhorst de *Gaastmeerderboot* en die van Workum de *Verenigde boten*. Ook pachten de Lankhorst'en viswater die ze weer verhuurden aan vissers. Daarnaast was er tussenhandelaar Valk in Wartena; deze had twee *boesen*.

Palingaken

De bijeengekochte paling werd verkocht in Londen. Ze werd daarheen vervoerd met speciale schepen: de Londense palingaken. Hierin had men een tjalkmodel en een kofmodel; de laatste was een kofaak of klaveraak. Klaveraken verschilden niet zoveel van de Amsterdamse beurtman met hun dubbele berghouten. De term klaver is afgeleid van het bekende klavertjedrie op de klik van het roer; beter bekend als de drie tonnetjes. Een bekende klaveraak was *De Stad Workum*.

Visser in Heeg had zes aken, waaronder de *Voorwaarts* en de *Mercurius*. Ook in Gaastmeer had men vroeger aken. Deze aken werden meest gebouwd door Croles in IJlst en door Van der Zee in Joure en één aak in Workum. Hendrik de Jong vertelde dat de *Dorp Heeg* was gebouwd door zijn grootvader. De klaveraak uit Workum had een kromme gaffel; bij de andere waren die recht.

De afmeting van een palingaak was ruwweg 18 x 5 meter. Zetzema schat de waterverplaatsing van de *Cornelisz Ykes* op 70 ton. Het gewicht van het water in de bun schat hij op 23 ton. Vermoedelijk was dit iets hoger, circa 30 ton. Als men bedenkt dat een tjalk van 20 meter ongeladen zo'n 30 ton woog, dan komt men op een leeg gewicht van circa 40 ton. (Momenteel wordt een replica van de *Cornelisz Ykes* in Heeg gebouwd. Zie ook www.sars-houtbouw.nl, red).

Normaal was de scheepshuid van een tjalk niet dikker dan twee duim, omdat men dikker hout niet goed krom kon branden. Bij deze schepen was het langverband het zwakke punt. Buikdenning, kimwegering en balkwegering ontbraken, evenals de kimgangen vanwege de bunopeningen opzij. Dit kon alleen worden opgevangen door het dek, de deek, bovenop de bun en het vlak. Het dek was tweeduims met tussen mast en voorsteven een verdikt gedeelte van 3 duim, de vissing. De twee gangboorden liepen in één stuk van voor tot achter. Bij de bidders van de Zuiderzee was de deken al gauw 3 duim dik, dus net zoals bij deze aken. Langs de buitenkant lag een deel dat nog dikker was, voor een goede steun voor de knieën op de deek. Voor een goed langverband moet het vlak wel 4 duim dik zijn geweest. Aan de buitenkant van dit vlak liepen over de gehele lengte zware kimkielen die de kaardeksels moesten beschermen. Verder waren de inhouten erg dik, bijvoorbeeld 8 x 8 duim.

De bun liep van de mast tot het achteronder. Boven de bun stonden een rij zware knieën op de deek en een rij onder tegen het dek, met daartussen de deksbalken. De bun kende vijf ruimen, dus met zes dikke hoofdschotten. Deze waren afgedekt met dikke, gebogen koperen platen. Van voor tot achter kende men het vooronder - het schapenhok - met de ruimte boven de deek, het achteronder voor

Duidelijk zijn de vijf ruimen in de bun zichtbaar bij de in aanbouw zijnde palingaak Cornelisz. Ykes in Heeg. Foto Theo Kampa.





Foto van een Friese palingaak. Collectie Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer te Sneek.

de schipper en een berguimte voor de achtersteven, ofwel de durk. Het schapenhok diende als opslag. Alles was goed beschoten; er kwam geen water in de kooien. Binnen was al het hout netjes houtachtig beschilderd. De stuurman en de kok woonden vóórin. Daar waren aan weerszijden twee kooien en een fornuis; voor werd er ook gekookt.

Om de druk van de mast op te vangen, lagen daar op het vlak drie zware leggers. Ter hoogte van de zwaarden lag dwars over het dek een zware waterbalk. Daarop was het beslag bevestigd van de zwaardbouten. De mast was achtkantig en rondom vastgekegd in dek. Daarover was een zeildoeken broek vastgespijkerd, die goed in de teer was gezet. De wanten en het verdere touwwerk waren van heel zwaar hennetouw. Om de wanten niet los te laten hangen, werden de middens daarvan naar elkaar toegetrokken met een slingertalie. Er was een kleine, een middel en een grote kluiver. Ook was er een vlieger. De breek werd weinig gebruikt. Deze zeilen waren van krommeniedoek. Dit was geen katoen, maar hennep in smalle banen. Het zeil was gemaakt door Van Brug, zeilmaker in Heeg.

Men voer met drie man in drie à vier dagen over. Men had wel zogenaamde wachten van vier uur op en vier af, maar bij het varen kon eigenlijk niemand worden gemist. Aan het einde van de tocht was de bemanning dan ook geheel uitgeput. Men vertrok vanuit het Marsdiep nooit zonder een bezeilde wind. Laveren zou te lang duren en dat kon de bemanning niet aan. Men keek naar het weer,

totdat de koers bezeild was. Elke week ging er een weg. Visser ging eens mee. In Southend stapte hij af met de woorden: "Ik heb er genoeg van". De aak slingerde sterk in zee en de klui-verboom raakte vaak het water.

Het anker woog meer dan 200 kg. Vóór waren aan weerskanten kraanbalken met in elk een schijf. Over deze schijf werd met een dunne ketting en het fokkenval het anker opgehesen en met de handen op de boeg gelegd. Een hand van het anker lag binnenboord op de beting van het braadspil. Het anker werd geborgd door de stok te beleggen op de berestander. Het ankerspil had dubbel ringwerk: een met een zware pal en een met vier lichte pallen. Onderin het vooronder waren twee kettingbakken. Het ankerspil had geen spenen. Tijdens het inhalen van de ankerketting liep de ketting enige malen tegen het palwerk op. Dan moest vliegenvlug loos worden gegeven in de ketting en deze naar links of rechts gesmeten worden. Dit ketting verzeisen was een handigheidje. Men kon daarbij ook de kettingschaar voor de kluis steken.

De aken waren snel wreed op het roer. Zij hadden altijd een takel op het helmhout met twee schijven in het helmhout, voor iedere kant een schijf. Daarvoor was er een takel zonder eind die werd vastgezet. Anders stond je lenedenen kapot te duwen. Achter het achter-schot was de durk, waarin de stormzeilen werden opgeborgen. Het luik van de durk was onder het helmhout.

Wiebe Mulder was na één reis als stuurman al schipper van de *Cornelis Ykesz*. Dit was de enige

aak met een relinkje. Midden op dek stond het katheter, een soort vast scheilicht met daarin het kompas. In Engeland kwam men aan bij de kreek van Thomashaven en bleef daar liggen. Er was een stoombootje of sleepbootje dat elke dag een voorraad paling ophaalde. Als de aak leeg was, ging hij weer terug. Er werd ook wel paling verkocht aan andere schippers. Dan kon je eerder naar huis. Waar ze het meest bang voor waren, was het verloren gaan van de paling. Eens is bij Wiebe in de winter in één nacht alle paling doodgevroren; dit was bij harde vorst en oosterstorm. Het grondijs - water van 0°C met daarin brokjes ijs - had de gaten in de bundeksels afgesloten, waardoor de vis geen lucht meer kreeg. Wie de meeste dode aal had, was de slechtste schipper.



Literatuur:

Lezing van J. Bakker op 28 maart 1993 in Het Fries Scheepvaartmuseum te Sneek.

Over 'ielaken' en 'ielbusen'. Jaarboek 1964-65 van het Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer, door S.J. van der Molen, 1965, pag. 34-40.

De visaak, Spiegel der Zeilvaart 24 (9), door M. Smit, 2000, pag. 38-41.

Beschrijving van lijnenplan, constructie en inrichting van de visaak 'Dolfijn'. Jaarboek Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer, door J. Vermeer, pag. 43-52.

Ien en oer de ielhannel op Ingelân: de rol dy't benammen War-kum dêryn spile hat. It Baeken: meidielingen van fan de Fryske Akademy 49, door W.T. Beetstra, 1987, pag. 129-150.

De Friese palingaak herleefde in Nieuw-Zeeland. Spiegel der Zeilvaart 13 (2), door J. Vermeer, 1989, pag. 7-10.

De Friese palingaken, door J. Zetzema, 1976.