



# De verhalen van de palingaak

Feyte Terpstra deed een nazatenonderzoek voor de palingaken en stuitte op een dramatische episode. Zo blijkt maar weer eens dat varend erfgoed een bron van vele verhalen is. Verhalen die Stichting De Palingaak wil blijven vertellen door met het schip tochten te ondernemen zoals die ook in het verleden werden gemaakt.

Door: **Klaas Smit** Foto's: **Stichting De Palingaak**

**W**ie vanuit zijn elektrische auto aan boord van de palingaak stapt, keert onmiddellijk meer dan honderd jaar terug in de tijd. Je voelt en ervaart hoe onze voorouders met dit grote zeilende vrachtschip paling naar Londen vervoerden. Je stoot op dezelfde manier je hoofd aan de dikke balken onderdeks, je voelt hoe zwaar alles is aan boord en hoe degelijk dit schip is gebouwd. Op zee hoor je ook nog eens de bun zuchten als water en lucht erin en eruit geperst worden. Door mee te varen op de aak snap je beter wat onze voorouders hebben meegemaakt, je voelt je aan boord verbonden met vroeger, je bent dan onderdeel van een groter geheel. Kortom, je ondergaat de 'historische sensatie' ten volle.

Palingaak *Korneliske Ykes II* is gebouwd om als reconstructie de geschiedenis van de palinghandel levend te houden voor huidige en toekomstige generaties. In 2009 ging zij te water en voor het eerst in 65 jaar lag er toen weer een palingaak aan de vertrouwde wal in Heeg. Een reconstructie-aak, want alle originele aken waren vergaan of gesloopt toen deze werd gebouwd. Maar het gaat niet alleen om dit schip, het verhaal gaat ook over de dorpen waarvandaan de palinghandel met Engeland

plaatsvond: Heeg, Gaastmeer en Workum, en om de scheepsbouwers en hun vakmanschap, om de palingvissers, de nettenboeters, om de schippers, bemanningsleden en hun gezinnen. De reders verdienden er het meest aan, maar het hele dorp leefde van de paling, palinghandel en de palingaken.

## **Een lust en een last**

Het bezit van palingaak *Korneliske Ykes II* is een lust en een last. Een lust, omdat het een uniek schip is dat fantastisch vaart en dat het verleden tot leven brengt. Een last omdat de aak verplichtingen schept. Minimaal zijn aandacht, handwerk en euro's nodig om zo'n schip veilig in de vaart te houden. Het is van oorsprong een werkschip, dus glimmen van

de lak hoeft ze niet. Wel moet ze in goede staat van onderhoud verkeren. De stichting die de aak beheert wil daarom vele vrijwilligers aan zich binden om het onderhoud uit te voeren, al dan niet onder leiding van professionals zoals de bouwmeester van de palingaak Kees Sars en scheepstimmermannen als Ivor van Klink, Johan Prins en Martijn Perdijk.

En dit houten schip van bijna 20 meter heeft behoorlijk wat onderhoud nodig! Afgelopen winter bestond dat onder meer uit: droogtescheuren dichtten, boeisel kaalhalen en voorzien van een aantal lagen Perkoleum, mast laten keuren, nieuwe giek, zwaarden kaalhalen en restaureren. In de zwaarden zat witrot. Het slechte hout is eruit gefreesd en gebeiteld, en vervangen door nieuw. Ook in het boeisel

linkerpagina: De *Korneliske Ykes II* onder zeil bij aankomst op de Theems

onder links: Schipper H. Eier op de originele *Korneliske Ykes* op weg naar Londen (29 januari 1930)

onder rechts: Twee palingaken op de Theems, ingeklemd tussen stoomslepers

rechts: 'Vanaf het moment dat ik de aak stuurde op volle zee, was ik verkocht', zegt Douwe Bootsma





boven: Het schip wordt aangepakt, de rotte plekken worden uit de zwaarden gehaald

onder: De bun bleek te lekken en is daarom opengelegd om er goed bij te komen

rechts: Na een zeiltocht op het IJsselmeer loopt de palingaak Workum binnen

is schimmel en witrot geconstateerd. Voor het aanpakken van de boeisels wordt nu een plan gemaakt. Ook ander te verwachten groot onderhoud in de komende jaren wordt in een meerjarenplan uitgeschreven.

Johannes Hobma is een van de vrijwilligers die in de zomer als schipper vaart op de aak en 's winters het onderhoud aanstuurt en uitvoert. 'De grote vraag is altijd tot hoe ver je moet gaan,' zegt Johannes. 'Wij vinden dit schip waardevol en zolang er voldoende menskracht en middelen zijn kunnen we het schip in goede staat houden. Wat toekomstige

generaties ermee willen, is niet aan ons. Zij moeten daarover beslissen en als ze er minder aan doen dan wij nu, dan gaat het schip achteruit totdat het onveilig wordt om ermee te varen. Een palingaak is uiteindelijk vergankelijk, net als vroeger.' Maar twee jonge mannen, Douwe Bootsma en Jelger de Jong zijn nu 'ook van de palingaak', zoals ze dat zelf noemen. Douwe: 'Ik kan eigenlijk niet goed uitleggen waarom de aak mij aan de haak heeft geslagen, maar vanaf het moment dat ik stuurde terwijl we op zee voeren, was ik verkocht. Dit schip is gemaakt voor de Noordzee, ik voelde dat het daar thuishoort en dat het ons veilig naar de overkant zou brengen. Ik kan het proberen uit te leggen, maar beter is om zelf aan boord te stappen. In de zomer van 2024 gaan we weer naar Londen en ik weet zeker dat je na aankomst verknocht bent aan de aak.'

Jelger de Jong: 'Ook ik ben gegrepen door de reis naar Londen in 2019. Ik werd gevraagd om mee te gaan en daarover twijfelde ik geen moment. Persoonlijk vind ik het gebruik van traditionele schepen voor het doel waarvoor ze gemaakt zijn, het mooiste. We hebben met een leuke ploeg mensen de oversteek naar Londen gemaakt en hebben onderweg de dingen zoveel mogelijk gedaan zoals ze dat vroeger ook deden. Dus voor anker wachten op de kentering van het tij wanneer we niet meer tegen de stroom in konden komen en een vluchthaven opzoeken wanneer het weer daarom vroeg. Door deze zeereis hebben we als bemanning een band opgebouwd en dat maakt het dan weer leuker om tijdens het seizoen regelmatig met elkaar te varen. Iedere dinsdag- en donderdagavond tijdens het seizoen varen we met gasten op het Heegermeer.



rechts: Schipper Wiebe Mulder in zijn uitgaanstenuw in Londen. Margriet Nieveen (I) is zijn kleindochter en voelt zich verbonden met de *Korneliske Ykes II*

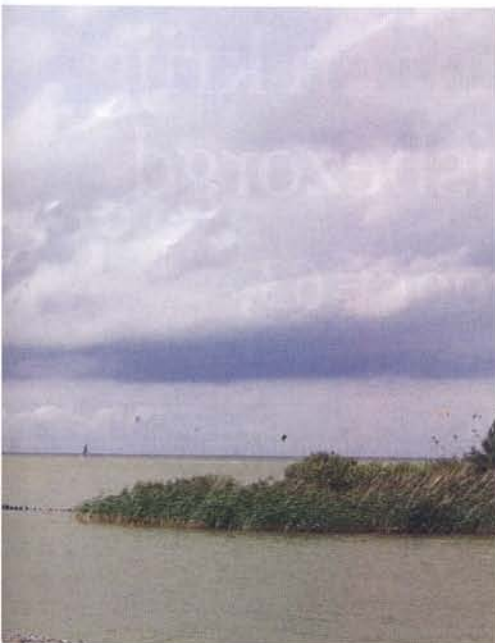
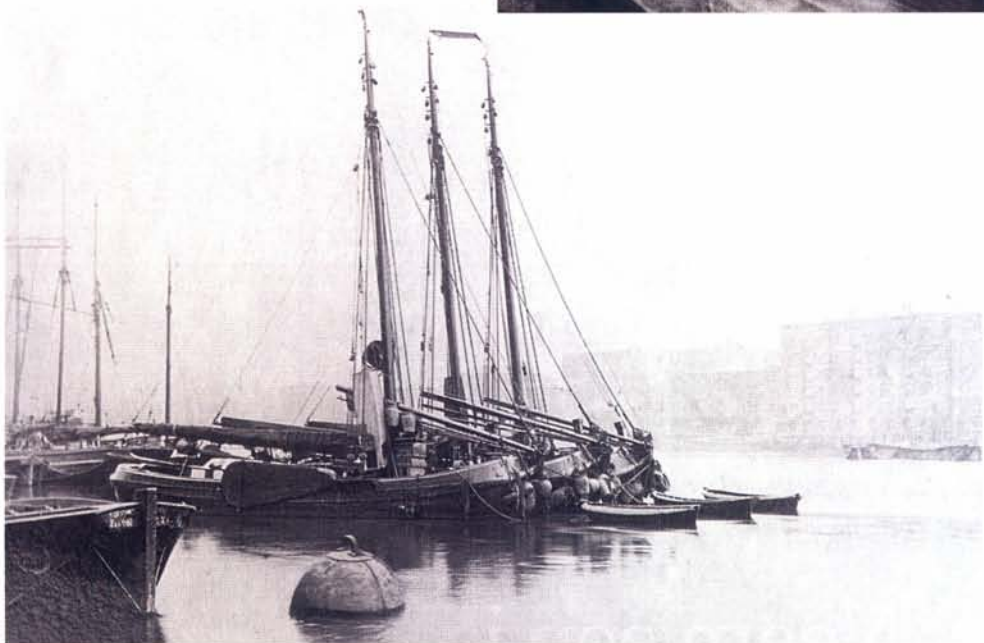
onder: Een prachtige foto van drie palingaken aan de eigen mooring in Londen. Let op de omhooggehesen kluiverboom zodat het voordek helemaal leeg was

Op zee is het een rustig schip dat gemoedelijk op en neer wiegt over de golven. Er gebeurt eigenlijk niets waar je van zou kunnen schrikken, het heeft een heel prettig karakter.'

Voorzitter en schipper Maarten Stuurman zegt: 'Naast Douwe en Jelger hebben we nog een stuk of drie tot vier jongeren die regelmatig meevaren. Het is belangrijk dat juist jonge mensen het varen met de aak meemaken, want zij maken de toekomst, ook die van de *Korneliske Ykes II*.'

### **Gegrepen door de aak**

De laatste schipper van de originele palingaak *Korneliske Ykes*, was Wiebe Mulder. Wiebe's zoon Ulbe leeft nog, hij voer zelf ook op aken en woont in Workum. Daar mocht Johannes Hobma tijdens een bezoek aan Ulbe al eens een blik werpen in een kasboek van schipper Wiebe. Dat kasboekje vermeldt een betaling aan een sleepboot voor de doorvaart door het KIELERKANAAL. Dat honderd kilometer lange kanaal bevoer de aak om in Denemarken en Zweden paling in te kopen toen Friesland zelf niet meer genoeg kon leveren voor de Engelse markt. Lang vroeg men zich af hoe dat ging op dat kanaal voordat er een motor in de *Korneliske Ykes* werd geplaatst. Ze lieten zich slepen, zo weten we nu. Nadat de *Korneliske Ykes* als enige met een motor was uitgerust, sleepte deze de zuster aak *De Heeg* vervolgens



door het KIELERKANAAL. Uit dat kasboekje is nog meer te halen. Ook de tolbewijzen laten veel zien, onder meer hoeveel aken er voeren en hoe vaak ze langskwamen.

Nazaten van voorouders die op palingaken hebben gewerkt, voelen zich sneller verbonden met de reconstructie-aak *Korneliske Ykes II*. Broer en zus Robert Jan en Margriet Nieveen hadden de week van hun leven aan boord van de palingaak op de Oostzee in de zomer van 2022. Hun moeder was een dochter van Wiebe Mulder en de familieverhalen kregen in die week aan boord nog meer betekenis.

### **Zelfmoord op een palingaak**

Feyte Terpstra deed voor de palingaak een nazatenonderzoek en heeft alle 126 schip-

pers en alle familieleden die daarbij horen in kaart gebracht, opgeteld dertienhonderd namen. Dankzij zijn werk weten we nu dat er in totaal 64 aken zijn geweest, die 84 namen droegen, want af en toe werd er één herdoopt bij verkoop. Alles wat Feyte te weten is gekomen, heeft hij in 1150 pagina's vastgelegd op: [https://www.wikitree.com/wiki/Space:The\\_Frisian\\_Eel\\_Sails\\_on\\_London](https://www.wikitree.com/wiki/Space:The_Frisian_Eel_Sails_on_London).

Maar er kwam meer boven water, vertelt Feyte. 'Op een reis naar Londen waren de jongste bediende (*lytsfeint*) Anne Hisses van 't Veer (1849-1919) en stuurman Tjibbe Jans van der Zee (1838-1917) aan dek bezig met hun werk op de aak *Anne Wiegers I* (WB 9), gebouwd door Eeltje Holtrop van der Zee in 1874/75. Het was in de nacht van 21 op 22 december


1880, vlak voor Kerst dus, en de zon was al een aantal uren onder. De aak moest nog een mijl of zeven afleggen, voor de Engelse kust bereikt zou zijn. Schipper Bouke Joh. Feenstra (1835) ging even onderdeks en kwam verzwaaard met gewichten aan zijn lijf weer boven, maar dat hadden de stuurman en de *lytsfeint* niet in de gaten. Hij zette zich aan de hoge kant op het boeisel en keek wat om zich heen. De beide bemanningsleden zagen hem daar rustig zitten en gingen door met hun werk. Toen de stuurman zich een tijdje later weer omdraaide naar de loefzijde, was de schipper verdwenen. Bouke had zich overboord laten vallen, 'zodanig dat redding onmogelijk was' aldus het logboek. Hij was klaar met het leven, hij wilde niet meer. Het was zijn keuze in het water te vallen in tegenstelling tot de vele anderen die op de bodem van Het Kanaal liggen, omdat ze tijdens ruig weer van dek zijn gespoeld. De stuurman en de *lytsfeint* voeren de aak



boven: Jelger de Jong zet het zeil door

links: Zwaar werk aan boord van de aak. Hoe deden ze dat vroeger met maar drie bemanningsleden?



was gelukt, tot groot verdriet van de schipper. De hoogste rechter in Nederland weigerde echter de schipper dood te verklaren. Hij vertrouwde het relaas van de stuurman en de *lytsfeint* niet. Beiden kregen promotie nu de schipper dood was en ook financieel was dat een behoorlijk stap. Hadden zij wel genoeg gedaan om de schipper te redden? Was hier niet sprake van onvermeld eigenbelang? Was het niet toch doodslag of moord? Ook voor de weduwe had de weigering van de rechter grote consequenties. Zij was geen weduwe, maar weer vrouw van, weliswaar van een vermiste man. De vergoedingen die zij had ontvangen, daar had ze nu geen recht meer op. Tot drie keer toe weigerden de instanties om de schipper officieel dood te verklaren. Het duurde een jaar, voordat hij ook in Nederland op papier niet meer bestond.' 

#### DOE MEE

**Stichting de Palingaak zoekt schippers, bemanningsleden en mensen die willen helpen met het onderhoud. Daarnaast enthousiaste verhalenvertellers die de prachtige historie van de palingaken aan boord weten te verwoorden. In 2024 staat de tweede zeereis naar Londen op het programma. Om deze reis zelf mee te maken kun je contact opnemen met een bestuurslid van Stichting De Palingaak via [www.palingaak.nl](http://www.palingaak.nl). Daar is ook te vinden hoe je bedrijfs- of familie-uitjes kunt boeken in het vaarseizoen.**

getweeën door de Tower Bridge naar de mooring in Londen. Daar liepen ze naar de consul om verslag te doen van wat er was voorgevallen. De consul tekende hun verhaal op en verklaarde zo dat de schipper zelfmoord had gepleegd en was overleden. Dit officiële schrijven stuurde hij naar Nederland, waar het overlijdensbericht bekrachtigd moest worden met een stempel van de autoriteiten. Maar het duurde meer dan een jaar om de schipper officieel doodverklaard te krijgen.

#### De nasleep

De schipper had acht kinderen bij zijn eerste vrouw gekregen. Vijf daarvan én zijn eerste vrouw waren al overleden. Het huwelijk met

zijn 23-jarige tweede vrouw was geen liefdevol huwelijk, maar noodzakelijk omdat de drie overgebleven kinderen nu in ieder geval werden verzorgd, als hij onderweg was met de palingaak. Maar de schipper was vanzelfsprekend veel van huis en zijn jonge, tweede vrouw voelde zich aangetrokken tot een jongere man. Overspel lag op de loer of was al in volle gang, dat vertelt het verhaal niet. Bouke's tweede vrouw was bijna half zo jong als de schipper en na zijn overlijden verkocht ze direct allerhande spullen en als weduwe ontving ze ook nog vergoedingen. Ze trok bij haar nieuwe man in, in Enkhuizen, en binnen de kortste keren was ze zwanger van hem, iets wat in de acht jaren dat ze met Bouke was niet