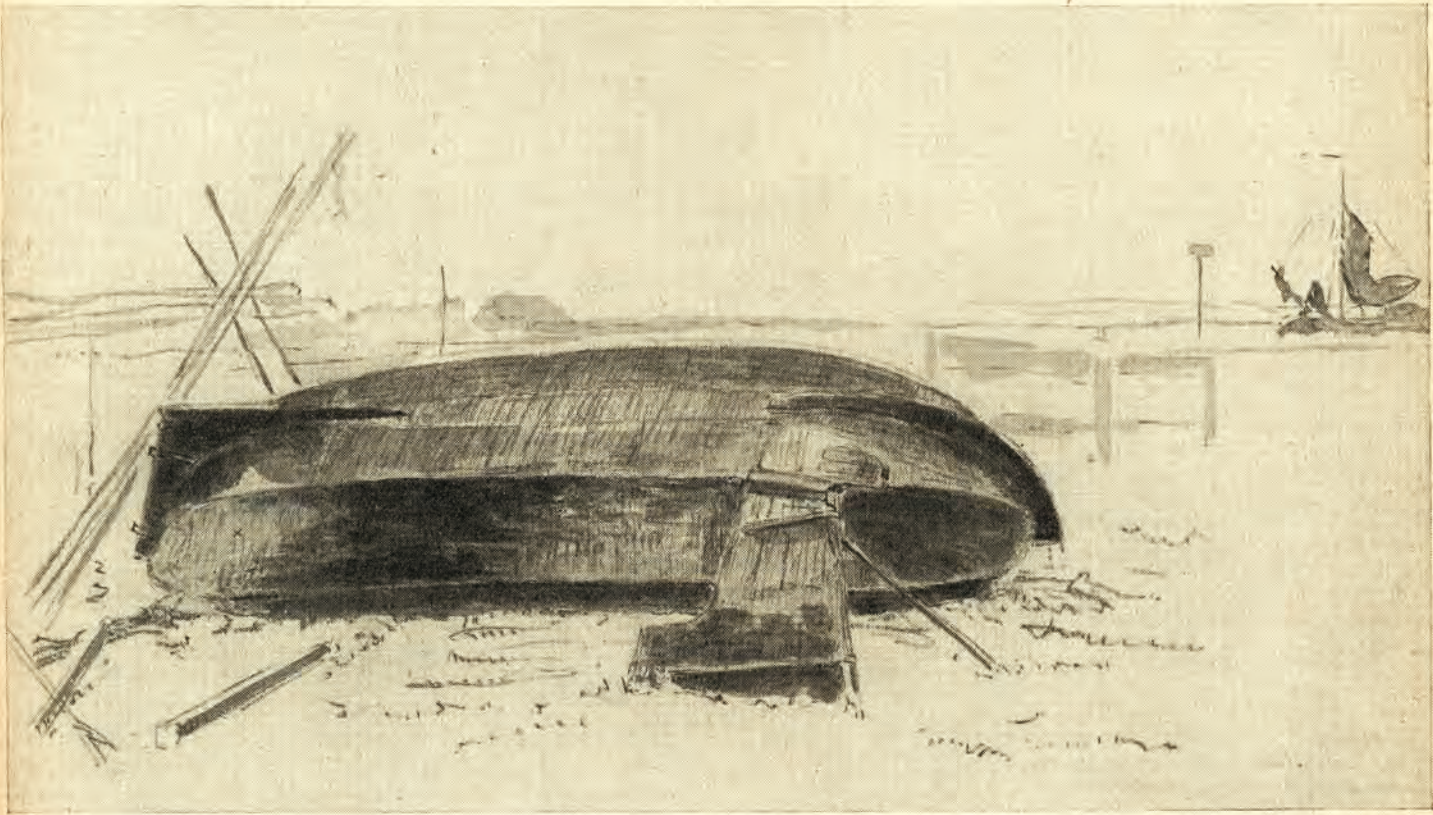


Vissersboten en Palinghandel



De omgekeerde boot van Rintsje.

Een vraag in de rubriek „Onze lezers aan 't woord” naar de Heeger Palingaken, bracht ons, behalve een aantal brieven, een bezoek van de bekende Haagse schilder W. J. Dijk. De heer Dijk heeft een grote liefde voor schepen — ze zijn het onderwerp van vele zijner schilderijen en tekeningen. Aan zijn liefde paart hij grote kennis van het Nederlandse binnenschip. Hij stond ons toe uit zijn manuscript „De schoonheid onze binnenschepen” het hierbij afgedrukte hoofdstuk te publiceren, waarbij wij slechts een deel van de prachtige illustraties konden plaatsen. Reeds eerder in 1939 gaf De Waterkampioen een ander hoofdstuk uit dit boek, dat handelde over tjalken. Het is verwonderlijk, dat er nog geen uitgever is, die de mogelijkheid dit boek te laten verschijnen met twee handen heeft aangegrepen. Het zou door vele liefhebbers van schepen dankbaar worden begroet en de uitgave zou steun verdienen van culturele instellingen, zoals de verschillende musea op scheepvaartgebied en zeker ook van het Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen.

REDACTIE.

Ik heb de omgekeerde vissersboot van Rintsje van der Veen getekend. Een Friese visser is altijd bezig, hij is er op uit om zijn dobbers en zijn fuiken na te zien, hij vist met blij- of snoekbaarsnetten, met schakels of met de zegen, hij is bezig met het schoonmaken of het tanen van de netten, hij houdt rekening met de maan, als hij de fuiken op de wal zet, en tenslotte teert hij zijn boot. En dan zijn er nog honderd karweitjes, waarvan wij 't bestaan niet eens vermoeden en die alweer van het seizoen afhangen. Soms heeft zo'n visser in de laatste zomermaanden en in de herfst ook nog een dichtzet te verzorgen, de palingvisserij in 't groot, waarover niet alleen daags zijn zorgen gaan, maar waarvoor hij ook in de nacht moet waken, omdat hij bij 't passeren van schepen een groot keernet, dat over een gedeelte van het kanaal reikt, moet laten zakken. Al die vissers gebruiken een fraai rond boot-



19-voets boot van Visser te Woudsend



**Zeilende
vissersboten.**

adressen te Gaastmeer, Ylst, Veenwouden enz., waar het bootbouwen een speciaal bedrijf is, ik mag wel zeggen een kunst, die soms al lang in het geslacht der bouwers wordt beoefend. Kortgeleden heb ik een vissersboot gezien, die in Veenwouden was gebouwd en die niet gladboordig was, maar overnaads. En dan krijgt men een waakzaam, levend bootje (het mag niet zwaarmoedig zijn), wie durft nog te zeggen, dat een schip een dood ding is? Ik zal U nog meer menselijke deugden en ondeugden noemen van een schip: een slechtvarend schip toont humeur, d.w.z. het is grillig en onberekenbaar; men prijst daarentegen een schip als men het weerbaar noemt. Zo zegt de schrijver F. N. van Loon van een bootje, dat het „lang waakt en zeer weer-

★



**Spoelingschouwen met
spriettuig op de
Vliet.**

je, alle van 't zelfde model, 't een mag wat groter zijn dan 't andere, maar 't zijn alle kleine ronde schepen. Zo'n boot heeft van binnen geen losse buikdelling, d.w.z. er ligt geen vloertje in van losse planken, men loopt op het vlak. Er is maar één bank overdwars, dat is de mastbank, achter in de boot onder het helmhout is de bun, die tevens zitplaats is voor de roerganger. De mast staat in een koker, die aan de voorkant met een klink is afgesloten en draagt het sprietzeil, waarop ik straks nog een lofzang wil zingen. De fok wordt los gehesen (dus geen stag), waardoor hij in no time gezet kan worden en weer verdwijnen en de mast kan in een paar seconden gestreken worden. Met dit tuigje doet de visserman wonderen. Ik begon met U te vertellen, dat ik de omgekeerde boot van Rintsje v. d. Veen had getekend en onderwijl teerde hij de onderkant en de zijstukken, de zwaarden en het mooi gevormde roer, dat voorzichtig met een steuntje werd weggezeten om te drogen. Ik ruik nog de prikkelende geur van de teer, die je met zonneshijn moet gebruiken, dan smeert ze gemakkelijker.

Onderwijl vertelt v. d. V. dat dit een ééngangsboot is. Op de tekening van de omgekeerde boot kunt U het best zien wat een eengangsboot is; bedoelde gang (= plank) heb ik met een kruisje gemerkt. Gebruikt men nu daarvoor twee gangen, die met een hoek tegen elkaar liggen, dan

wordt de boot dus wijder en ronder, maar ook duurder.

En zoals men een transatlantische lijner bij de Amsterdamse Scheepsbouw Mij. of op de werf De Schelde laat bouwen, zo zijn er in Friesland bekende werven, waar men vroeger een vissersboot voor U bouwde voor f 145.— en nu voor mischien wel f 400.—, waarbij er verschil in prijs is tussen een ééngangs- en een tweegangsboot, terwijl de lengte ook meetelt, die zo om de 16 voet is. Maar ik heb ook een getekend van 19 voet en op het IJselmeer, beter op de Zuiderzee, gebruikte men nog grotere. Er zijn bekende



Dichtzet met aak.

baar is". Een schip, dat neiging heeft om loefgierig te worden bij harde wind, heet wreed, het tegengestelde noemt men laf. Een schip kijkt om, als het bij 't doordewindgaan te veel afvalt, dus niet direct weer op koers is. En wees niet bang voor de wraak van een schip. Men bedoelt er mee het naar lij afzetten van een vaartuig, waarbij het dus niet op koers blijft. Men zegt, dat het schip wraakt.

Maar voor de visser moet het nog één deugd hebben, die voor hem de voorname is: het moet licht werken. Want v. d. Veen en zijn collega's gaan de hele dag met hun boot om waarbij ze vaak de boom gebruiken, een boom niet met een druif op het eind maar met een dwarse jelt, als ze niet kunnen zeilen.





Hoogaarzen met spriettuig op de Wester Schelde.

De Hollandse vissers gebruiken roeiboten, waarschijnlijk omdat hun viswater dieper is. Dat bomen gebeurt bij stilte en harde wind, bij mooi zomerweer en in de ruwe herfst- en wintermaanden als het aardig spookt op de meren. Daarom kan een visser geen banken hebben in zijn boot, behalve de mastbank. Dat ogenschijnlijk zo eenvoudige bomen vereist bij ruw weer bij 't nazien der netten een enorme handigheid, die alleen na jaren hanterens wordt verkregen. Ze bomen de ene kilometer na de andere, drie stappen naar achteren, drie naar voren en wee de visser die een boot heeft, die zwaar werkt; dat verkort zijn leven. Nu gaat het als bij zoveel andere dingen, de ogenschijnlijk mooiste boot werkt soms het zwaarst en beroemde bootbouwers maken nog wel eens een trage boot. Een boot kan ook vermoeid worden als haar baas, het ligt aan een kleinigheid, aan een te sterke bocht, aan iets te wijd of te nauw, het is niet te zeggen. Maar de eigenaar verwenst zijn boot. Ze worden niet op tekening gemaakt en lijken niet als een haar op elkaar, zoals jachten. Het zijn snelle en vertrouwde zeilers, de klasse vissersboten was vroeger in Eernewoude bij het hardzeilen een geliefd nummer. Ze zijn geschikt voor ondiep water, smalle kanalen en de wijde meren, die gewoonlijk ook niet erg diep zijn, en zo kan men een visser bezig zien, die alleen in zijn boot geregeld om de zoveel meter een dobber met steen en aasvisje wegwerpt, terwijl de boot onder zeil rustig haar weg vervolgt. In plaats van een berghout, zit er rondom de boot een smalle koperen band,

waar de netten makkelijk overglijden en niet kunnen haken. En kledingstukken met knopen zijn om dezelfde reden niet wenselijk.

En nu het zeil, dat is nog het oude sprietzeil, op alle zeventiende- en achttiende-eeuwse schilderijen te zien. Het is buitengewoon schilderachtig, eeuwen heeft het standgehouden, maar nu is het langzamerhand door het gaffel- of bezaanzeil verdrongen. In het laatst der vorige eeuw zag men soms nog binnenscheepen met sprietzeil, Jongkind heeft ze

geschilderd, maar Jan H. Weissenbruch ook en de schilders uit een vroegere periode der 19 de eeuw, de romantici, waren er even grote bewonderaars van als hun 17de en 18de-eeuwse voorgangers.

Nu varen er in ons land nog de Friese vissersboten met een sprietzeil en de Friese schouwen. De Zeeuwse hoogaarzen zijn nagenoeg uitgestorven, de spoelingschouwen op de Vliet bij Delft ziet men ook niet meer. Maar op de Brasemermeer varen nog een klein aantal „Veense pramen”, afkomstig van Roelof Arendsveen,

Dichtzet, niet in scheepsvaarwater.





Londense aken te Heeg, op de helling een Kof- of Klaveraak.

boeid door een schip op de helling, dat men bezig was met ijzer te bekleden. Wat vond ik het een genot nog eens de goudig glimmende kleuren van een flink houten schip te zien en wat was ik verbaasd daar een model aan te treffen, dat aan de tijd van het begin en midden der negentiende eeuw herinnerde. Het lage brede berg-hout deed aan een kof denken en 't verwonderde me dan ook niet, toen ik het later de kof of klaveraak „De stad Workum” hoorde noemen, eigenaar de firma Lankhorst. Ik was met een tekening bezig, toen een gelukkig toeval me kennis deed maken met de Heer A. Visser, een der firmanten van de firma W. en A. Visser en Zonen en eigenaar van de beide voorste schepen op de houtsnede. En niet lang duurde het, of we zaten te bomen over schepen en nog eens schepen. Mijn vriendelijke gastheer had bij zijn drukke werkzaamheden, die de handel meebrengt, nog tijd en lust om allerlei wetenswaardigs te verzamelen over het oude bedrijf en was de bezitter van een mooi oud blauw, van goede schilderijen en van prenten naar zijn schepen. Zo kreeg ik heel wat waardevolle gegevens te horen, die ik straks zal mededelen. Maar eerst nog iets over de schepen zelf. Want wat me zozeer verheugde, was nog eens echte schepen te zien, waaraan en waaromheen nog hing de lucht van „oak and hemp”.

Ongetwijfeld behoren ze tot de oudste van 't land, de leeftijd van de klaveraak (de kop van 't roer eindigt in een klaverblad) werd op 80 jaar geschat. De voorste aak op de houtsnede is van 1868, de andere iets jonger. De aak op de helling heeft nog kraanbalken, terwijl het want van de beide voorste op rusten staat. De lengte is $\pm 18,5$ m, breedte 4,85 m. Ze kunnen 11.000 kg paling in de bun laden, vallen onder de Koopvaardijwet (Schepenwet), hebben hun jaarlijks onderzoek en dragen het uitwateringsmerk der Scheepvaart-Inspectie. Tot voor kort voerden ze nog briefok en gaftopzeil, nu alleen nog grootzeil, fok en kluiver. De oude zeilen worden niet meer aangemaakt. Hoewel ze ook in de winter geregeld reizen doen naar Engeland of naar Denemarken om hier paling te halen, varen ze heel gelukkig, wat wel wijst op hun zeewaardigheid. Naar Engeland zijn er steeds twee onderweg. De bemanningen komen uit de Z.W.-hoek, stoere, geharde zeelui, dikwijls jaren in het bedrijf werkzaam en de waardige nazaten van een zeevarende bevolking, die vroeger de honderden schepen van Stavoren, Molkwerum, Hindeloopen en Workum bemande. In het prachtige werk van Crone, Nederlandse Jachten, binnenschepen en visschersvaartuigen, komt een afbeelding voor van een palingaak, naar een model in het Scheep-

vaart Museum te Amsterdam. Het is een model van „De Vrouw Dieuwke” en behoorde vroeger aan de firma in de Gaastmeer. Die zaak is door de firma Visser overgenomen en thans is het schip nog in de vaart onder de naam „Korneliske Ykes”. De Heer Crone prijst het als „geheel op schaal en van de allerfijnste afwerking”, en de Heer Visser noemde het buitengewoon goed van afmetingen. Ik meen dat het door een scheepsbouwer te Heeg is vervaardigd. Ik heb het origineel gezien (de tweede aak op de houtsnede) en ook het model in Amsterdam en stem graag in met hun lof, maar het model maakte niet zo'n forse indruk als het schip zelf, wat m.i. komt door de te korte top en daardoor te hoog tuig.

De kracht van de Friese palinghandel was altijd: levende paling aan de markt te brengen. Motoraken en bidders halen niet alleen de paling op van de Friese meren en binnenvaarten, maar ook uit Groningen, van de Waardgronden tussen Friesland en de eilanden, van Enkhuzen, Wieringen en Harderwijk, van de Zuidhollandse stromen en van Denemarken. Een van de schepen werd juist klaargemaakt voor een reis naar Denemarken; zoals men ziet zijn de zwaarden nog afgenomen. Ik heb ze beide geproefd, Friese en Deense paling, en zou niet weten welke ik de prijs moet geven, maar de fijnproe-

vers geven aan de eerste verre de voorkeur.

Vroeger, toen het water op de Theems nog niet zo vervuild was, hielden de schepen de paling in de bun. Door de uitbreiding van Londen loost er veel meer afvalwater op de Theems, waardoor vooral in de zomer veel paling stierf. Daarom heeft de firma Visser een grote motorboot aangeschaft, die de paling in tanks overneemt en om de twee dagen de rivier afvaart om bij de mond vers water in te nemen. Een Kromhoutmotor zorgt voor de voortbeweging, twee Bronsmotoren voor de beweging van het water in de tanks.

Vroeger waren het hoofdzakelijk de Friese schepen, die paling aanvoerden. Maar zo langzamerhand is er een grote concurrentie gekomen van Ierland, Noorwegen en Denemarken. Zelfs Italië voert paling in bevroren toestand aan. De Hollanders hebben echter een prachtige ligplaats vlak bij de vismarkt (Billingsgate bij London Bridge). Ze doen zaken met oude Engelse firma's, waarbij er zijn, die al meer dan honderd jaar de paling van de firma betrekken. Ook in de eerste Wereldoorlog is het bedrijf, hoewel met grote moeilijkheden, nog voortgezet. Het laatste schip werd in 1914 door de Engelsen opgehaald. Toen verzocht het Engelse Gouvernement geen schepen meer te zenden, omdat het varen in convooi voor deze minder snelle zeilschepen te veel bezwaren opleverde. Met twee schepen is het bedrijf toen voortgezet, echter niet met Friese, maar met Ierse paling.

En nu nog iets uit de geschiedenis van de palinghandel, die tot de oudste bedrijven van ons land behoort. Er waren

vroeger drie zaken: die te Heeg, Workum en Gaastmeer. De zaak te Gaastmeer werd in 1898 bijgekocht door W. en A. Visser Zonen te Heeg, die te Workum kwam in 1906 aan de Heren Lankhorst.

En nu citeer ik verder de gegevens, die de firma zo welwillend was mij te verstrekken. Crone haalt in zijn werk, voor hij het over de palinghandel heeft, Hendrik Soeteboom aan (Zaanlandse Arcadia 1658). Uit het geciteerde krijgt men de indruk, alsof de palingschepen in die tijd niet altijd op de Theems aanwezig waren, maar het bedrijf meer in herfst en winter uitoefenden. Dit is niet juist want ongeveer van 1600 af waren de palingschepen steeds op de Theems aanwezig. Het oudste stuk betreffende de palinghandel, hetwelk Crone aanhaalt is: „Informatie upt Stuck der verpondinghe van 1514". Deze handel is echter nog heel wat ouder. W. J. Roberts schrijft in zijn werkje: „Some old London Memorials", waarin ook de palingschuiten behandeld worden, dat Koning Henry V op 18 Februari 1412 reeds een wet uitvaardigde, waarin de palinghandel met de buitenlanders geregeld werd. Deze buitenlanders kunnen volgens hem alleen de Hollanders zijn geweest. In deze wet werd de prijs der paling bepaald en wel voor dikke 2 stuivers, middel 1½ stuiver en kleine 1 stuiver per pond. Het is zeer wel mogelijk, dat deze handel nog van veel vroegere datum is als bovengenoemde wet. Wanneer we in oude oorkonden lezen, dat 23 Augustus 1224 de Koning van Engeland beveelt, alle schepen uit Friesland vrij te laten, en gezien de buitengewoon levendige handelsrelaties tussen Stavoren en Engeland in die tijd, dan is

het helemaal niet uitgesloten, dat ook toen reeds de palinghandel bestond. Van ongeveer 1600 af hebben we zekerheid, dat de palingschuiten voortdurend aanwezig zijn. In het British Museum te Londen bevindt zich een plaat van Londen, getiteld: „View of London 1616". Op deze kaart komen op de Theems tegenover Queenshythe twee scheepjes voor en onder deze scheepjes staat „The Eel-ships". Dit alleen zou niet voldoende verklaren, maar Ben Jonson (1573-1637) zegt in een zijner werken getiteld: The staple of news (1625): „The eelboats here, that lie before Queen-hythe, come out of Holland". Door deze regels hebben we volkomen zekerheid omtrent de nationaliteit der eelships voor Queenshythe en weten we, dat in het jaar 1616 de Nederlandse palingschuiten in Londen zich reeds in een zekere populariteit mochten verheugen, anders waren ze noch op een prent voorgekomen met genoemd onderschrift, noch door Jonson genoemd. Ook de bekende etser Wenceslaus Hollar (1607-1677) zal niet nalaten om de palingschuiten op zijn etsen te plaatsen met 't onderschrift: „The eel-ships". Ik wil me bepalen tot deze gegevens, de Heer Visser heeft me nog meer meegedeeld, maar deze lijken me voldoende. Hij besluit zijn schrijven met: „Balansen van het bedrijf van jaren en jaren her, meer of minder officiële documenten, geel van ouderdom, zijn de bewijzen, dat het bedrijf een der oudste in Nederland is en wij hopen ook weder de brandende fakkel aan het nageslacht over te reiken."

Zoals ik reeds hiervoor heb medegedeeld is deze hoop niet in vervulling gegaan.

Twee Heeger aken op de Theems, op de achtergrond Towerbridge en links een Thames barge.



Over mijn bezoek aan de palingschepen in Londen kan ik kort zijn. Op een Zondagmorgen liep ik over de stille vismarkt van Billingsgate, ontmoette daar een agent en vroeg hem, hoe ik aan boord van de palingschepen kon komen. Deze lagen nml. niet aan de kade, maar een eindje uit de wal voor anker, ik had ze reeds van de Londonbridge in de verte gezien. Ze hadden alleen het recht van „mooring”, maar geen ligplaats aan de wal. Daar wordt dan gewoonlijk bij verteld, dat ze dit recht reeds in vroegere eeuwen hadden verkregen. Ik kan me niet herinneren, dat de Heer Visser me daarover inlichtingen heeft gegeven, maar in het werk van Chatterton „Sailingships and their Story” lees ik „From the time of Charles I the Dutch have had the privilege of mooring three of their fish-carrying craft off Billingsgate in recognition of „their straightforward dealings with us”, and any day the reader likes to go down in the vicinity of London Bridge he will see two or three Dutch schuyts swinging to their moorings.”

Wat dit laatste betreft, toen ik ze gezien heb lagen ze voor en achter verankerd. De agent dan zei tegen me: Moet U bij Pieter zijn? Inderdaad was Pieter een van de schippers, hij had bijna veertig jaar daar op de Theems doorgebracht en was niet alleen een goede bekende van talloze schippers van barges en sleepboten, maar had ook zijn vrienden aan de wal. De agent floot op zijn vingers toen we aan de kade waren en weldra werd de jol van een van de schepen losgemaakt, een van de opvarenden wrikte naar de wal en zo maakte ik toen voor het eerst kennis met mijn oude vriend Pieter Tjerkstra van Heeg, nu reeds lang overleden. Het verblijf aan boord was alleraardigst, de tekeningen zijn een herinnering aan dat bezoek. De ligplaats was tussen London- en Towerbridge, het gedeelte van de Theems, dat de Pool genoemd wordt en dat bekend is door zijn enorme scheepvaart; 't is tevens het eindpunt voor de grote schepen, omdat de Londenbrug de eerste vaste brug is.

Hier moet ik helaas afscheid nemen van Pieter en zijn maats, van de Theems en de mooie bruggen, het zijn dierbare herinneringen voor me. W. J. DIJK

Alle illustraties zijn naar tekeningen, etsen, houtsneden of aquarellen van de schrijver)



PRIJSVRAAG

Door de KONINKLIJKE VERBONDEN NEDERLANDSCHE WATERSPORT VEREENIGINGEN wordt een prijsvraag uitgeschreven voor het

ontwerp van een klein

Rond- of Platbodem kajuit-jacht

De eisen, waaraan het gevraagde vaartuig moet voldoen zijn:

1. Het jacht moet de kenmerken hebben van de oud-Nederlandse typen, zoals zijwaarderen, gebogen gaffel, losse broek van het grootzeil enz.
2. Lengte in de waterlijn 7 meter.
3. Geschiktheid voor Zuiderzee, Waddenzee, Zuid-Hollandse en Zeeuwse Stromen, grote rivieren en andere binnenwateren.
4. Er moeten vier slaappleaatsen in zijn.
5. Er moet plaats zijn voor het inbouwen van een motor van ten minste 8 pk.
6. De hoogte van een mogelijke kiel, mag, gemeten op het grootspant niet meer dan 14 cm bedragen.
7. Gestreefd moet worden naar een zo goedkoop mogelijke uitvoering en onderhoud, zonder daardoor de deugdelijkheid of het goede uiterlijk te schaden.
8. Het uiterlijk moet aan hoge eisen voldoen.

Door de inzenders moet worden *overgelegd*:

- A. Een lijnentekening, schaal 1 : 10 met vermelding van hoofdafmetingen, waterverplaatsing en gewichten en langscheepse ligging van het drukingspunt.
- B. Een dek- en inrichtingsplan, schaal 1 : 10.
- C. Een bouwtekening met opgave van maten en ten minste drie dwarsdoorsneden, schaal 1 : 10.
- D. Een bewerkt grootspant, schaal 1 : 5, waarin het volledige bestek moet zijn verwerkt, waar nodig met details.
- E. Een zeiltekening met gegevens van tuigage en rondhouten, schaal 1 : 20.
- F. Een motivering van het ontwerp met opgave van hoofdafmetingen, waterverplaatsing, verdeling van het gewicht en verdere algemene gegevens.

Alles moet in *drievoud* worden ingezonden, A, B, C, D en E in lichtdruk *gevoeven*, F in machineschrift. B en C mogen desgewenst in één tekening worden gecombineerd.

De *beoordeling* zal geschieden door een commissie, aan te wijzen door het bestuur. De beslissing van de commissie is bindend.

De beschikbare *prijzen* zijn: eerste prijs f 250,—, tweede prijs f 100,—, derde prijs f 50,—. De beoordelingscommissie heeft het recht, het totale bedrag der prijzen op andere wijze te verdelen, indien zij dit in verband met de verdiensten der voor een bekroning in aanmerking komende ontwerpen billijk acht.

De *voorwaarden voor deelneming* zijn: de prijsvraag is open voor onderdanen van België, Luxemburg en Nederland. Alle tekeningen en bescheiden moeten voorzien zijn van een motto, waardoor de inzender anoniem blijft. In een gesloten enveloppe, voorzien van ditzelfde motto, moeten duidelijk worden aangegeven naam en volledig adres van de inzender. Het staat een ieder vrij, meer dan één ontwerp in te zenden.

Alle ingezonden ontwerpen blijven het eigendom van de ontwerpers, maar de beoordelingscommissie heeft het recht tot publicatie van ontwerpen, die haar daartoe geschikt voorkomen, waartoe desverlangd de calques tijdelijk moeten worden afgestaan. De ingezonden lichtdrukken worden niet teruggezonden.

De *inzendingen moeten vóór 1 Juni 1954* ontvangen zijn door het Centraal Bureau voor Watersport, Nieuwezijds Voorburgwal 104, Amsterdam-C. Op de buitenzijde der inzending moet duidelijk de aanduiding: „Prijsvraag 1954” zijn aangegeven.