

De Heeger palingaak zeilt

Tekst: Wim de Bruijn,
foto's Theo Kampa

Vanaf 2006 hebben we verschillende artikelen gewijd aan de bouw van palingaak *Korneliske Ykes II* in Heeg. De bouwmeester was Pier Piersma en de bouwleider was Kees Sars(47). We spraken met Kees, een tijdje na een hectische afbouw, tewaterlating en de nodige proefvaarten, waarbij we de eerste vaartocht zelf van dichtbij meemaakten.



Kees Sars heeft een eigen bedrijf met enkele vaste vakkrachten: Sars Houtbouw in Utrecht. Kees is al vele jaren actief als bouwmeester en voelt zich hierbij helemaal in zijn element. Hij bouwde van 1986-1992 als leermeester mee aan de *Batavia*. In het Archeon bouwde hij met een collega van '92-'94 een Romeins vrachtschip en middeleeuwse huizen. Toen kwam een periode van vier jaar in Kampen waar hij de bouw van de *Kamper Kogge* in goede banen leidde, vervolgens het Statenjacht *Utrecht* met een bouwtijd van 1998-2003. Het werd wat rustiger met replica's, maar in Utrecht was er volop werk voor Kees' bedrijf in kerken en monumentale panden, waar op zeer historische wijze gerestaureerd moest worden. Toen in Heeg plannen werden gesmeed om de palingaak *Korneliske Ykes II* te herbouwen nam Pier Piersma contact met hem op. Het klikte tussen deze twee vakmensen en nadat alle afspraken met de stichting De Palingaak onder voorzitterschap van Marius Jonkhart waren vastgelegd konden Pier en Kees met zijn mensen en twee andere collega's aan de gang. Over de details van de bouw kunt u in de Spiegels lezen die in bijgaand kader staan aangegeven. Het was geen eenvoudige opgave,

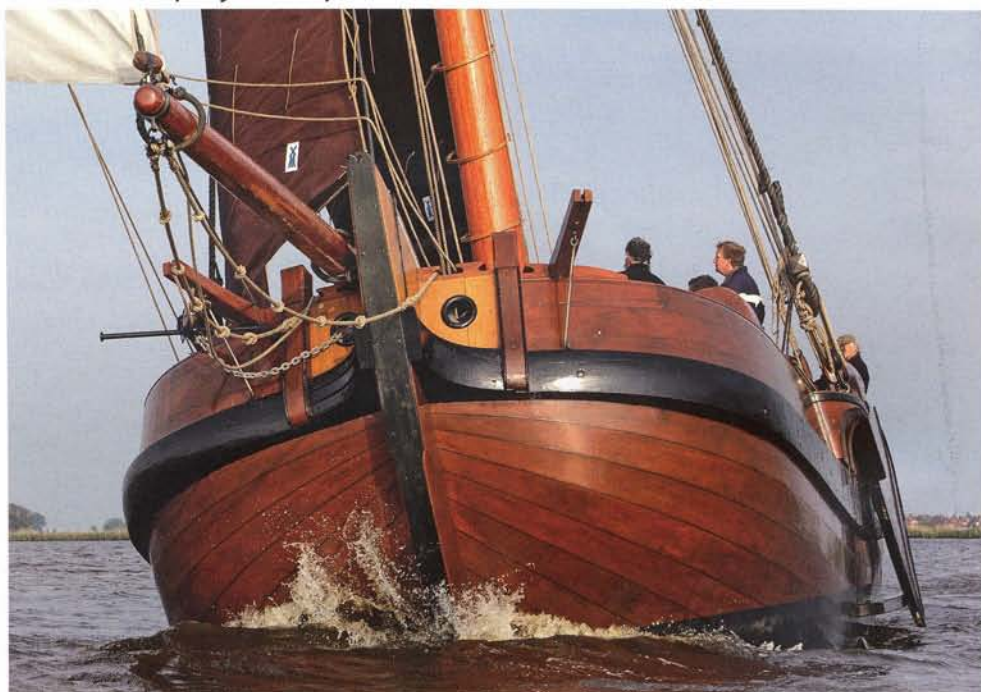


De Korneliske Ykes II voor het eerst onder vol tuig op het Heeger Meer.

zeker toen een deadline moest worden gehaald vanwege subsidies die na 4 april 2009 afliepen. Op mijn vraag of zich voldoende

werklozen hadden gemeld, kreeg ik als antwoord dat zich al die tijd slechts één werkloze had gemeld, die al na drie weken met succes uitstroomde. Wel zijn er in totaal 40 leerlingen geweest van het Hout- en Meubilerings College uit Amsterdam en van het Friesland College in Heerenveen, die een of twee periodes van drie maanden stage hebben gelopen en daarmee hebben kunnen snuffelen aan de sfeer van het ambacht en al dan niet verliefd werden op het echte timmerwerk. Want het

Wat een stoere kop heeft zo'n schip.



bouwen van een dergelijk groot schip, met zulke zware onderdelen, komt niet zo vaak voor. Daarnaast was er een vaste groep trouwe vrijwilligers die op vaste tijden kwamen helpen.

Zoals gezegd was er een prima werkverdeling tussen Kees en Pier. Pier had een groot vertrouwen in het vakmanschap van Kees. Ze beslisten o.m. over de materiaalkeuze, het te gebruiken roestvrij staal, enzovoort.

Documentatie

Veel informatie voor de bouw werd gehaald uit het boek *De Friese palingaken* van Jan Zetzema dat in 1976 verscheen, het was voor velen een openbaring. Voor het eerst werd beschreven hoe het leven aan boord was geweest, de zorg over de lading, de inrichting van het schip, het was een uniek document. Maar enkelen zullen zich het artikel van de heer J. Vermeer in SdZ 1989.2 herinneren over Wieger Bruin die het presteerde om een complete serie lijnen- en constructietekeningen uit te werken van dit schip, dat in dienst was van de Friese palinghandelaren. En dat aan de andere kant van de wereld in Auckland. Het voordeel was dat Wieger Bruin in 1941 zelf als jongen de palingaken in Nederland had kunnen bestuderen. Achteraf blijkt dat zijn onderzoek heel nauwkeurig klopt met de herinneringen van Jan Zetzema. Dat is mede het gevolg dat beide mannen een uitgebreide briefwisseling hebben gevoerd over de vele details aan boord van de palingaken. Tenslotte bouwde Bruin een zeer fraai model van het schip. Na zijn dood in 1987 schonk zijn weduwe alles aan het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek.

Ook bleek het onderzoek dat Sicco van Albeda al jarenlang in Friesland naar oude werven, werkboeken e.d. uitvoert heel belangrijk als het ging om hoe bepaalde onderdelen er uit moesten hebben gezien, hij vond ook nog bestekken die her en der bewaard waren gebleven.

Het zeilen

Omdat de palingaak moet worden geëxploiteerd om het onderhoud terug te verdienen en zo mogelijk een stukje van de bouwkosten die 1,4 miljoen euro bedroegen, zijn er momenteel zes schippers en de nodige bemanningsleden in opleiding. Elke donderdag- en vrijdagavond wordt er gezeild. Nu al wordt er met betalende gasten gezeild. Op zich is het Heegermeer niet het geëigende water voor een palingaak. Het is een zeeschip waarmee naar Londen werd gezeild vanuit Heeg. Binnenkort worden de proefvaarten dan ook uitgebreid naar het IJsselmeer. We zijn benieuwd hoe het schip gaat



Foto onder: In Zetzema lezen we op blz. 65: "In de ochtend van 16 oktober boksten we weer de Elbe uit. Toen de dichter het liedje maakte over de Noordzee, die vriendelijk bruisend de Nederlandse kust begroet, heeft hij op het moment van zijn inspiratie niet op het voordek van een aak gelegen. Was dit wel het geval geweest dan zou er een minder lieflijk liedje uit zijn dichtader gevloeid zijn. Ik lag daar in die vroege ochtend van 16 oktober (1930?) echter wel. En ik probeerde zelfs om er te blijven liggen, wat me niet lukte, want toen wij vlak na een wending bezig waren om het loefzwaard op te halen kwam er een zwaar brok water aan dek. Het ophalen van de zwaarden was op een aak een van de lastigste karweitjes. De zwaardloper liep horizontaal over de verschansing naar voren. Je had weinig om je schrap tegen te zetten. En je kon bij het hijsen geen gebruik maken van je lichaamsgewicht, omdat je er nagenoeg bij moest gaan liggen. Wanneer er wat extra water over kwam ging je drijven. Als je dan je voetsteuntje verloor lag je zó in lij. Maar aken waren doelmatige schepen. Op alles was gerekend. Als je namelijk de halende part van de zwaardloper maar goed vasthield, werd je door het neervallende zwaard vanzelf weer naar de loefkant gesleurd. Als je dat niet deed, liep je de kans dat je maats de rest van het traject met zijn tweeën moesten varen. Maar natuurlijk hielden wij vast en toen wij in de avond van 17 oktober voor het Thomas Smitgat arriveerden, was ik er nog steeds bij.





De mast was zwaar gestaagd. De talrepen met jufferblokken zorgden voor voldoende spanning op het want.

De kluiverboom kan naar binnen worden getrokken, zodat hij bij het manoeuvreren in havens geen problemen oplevert.



lopen als het ruim water onder de kiel heeft. Zetzema schreef dat er voor elke windkracht een kluiver aan boord was. Wellicht zullen er meer kluivers aan boord komen. Want ook vroeger waren de palingaken nogal loefgierig en er werd wel met een rif in het grootzeil gezeild om de druk op het roer te verminderen. Behalve enkele zeilfoto's laten we bewust ook een aantal details zien, die het werken aan een dergelijk schip zo uniek hebben gemaakt.

Kees Sars gaat na de zomer aan het werk in Millingen aan de Rijn. Zijn volgende opdracht is het bouwen van een Romeinse Liburna. Een multifunctioneel schip uit de tweede eeuw na Chr., dat op de Rijn werd gebruikt voor grensbewaking, troepentransport, personen- en goederenvervoer. De afmetingen waren 18 x 3,50 m. het is geen platbodemschip, maar daarmee een echte nieuwe uitdaging voor Sars Houtbouw.



Alle details op de boeg kloppen exact met het origineel.

Blokken met buitenbeslag gemaakt door Ording, houten hoepels in plaats van rakbanden. De mast en de rondhouten werden gemaakt door Bart Vermeer. De zeilen zijn gemaakt door Molenaar in Grou. Zo waren er vele toeleveranciers actief.

De verbinding van het grootschootblok aan de giek.

Kijk voor meer info op www.sarshoutbouw.nl
 Voor boekingen van de palingaak bel 0515 442 150 of mail naar contact@palingaak.nl
 Bij de doop is een leuk boekje verschenen: *Korneliske Ykes II, Van bestek tot varen*. Van oude zeevaart tot moderne charter, samengesteld door Caroline Jonkhart. Het boekje is te bestellen via www.palingaak.nl ofwel te verkrijgen in het museum De Helling in Heeg. 

In *Spiegel der Zeilvaart* zijn in de loop der jaren in dertien uitgaven maar liefst dertig pagina's aan palingaken besteed. Oude nummers, of als ze niet meer voorradig zijn, fotokopieën, kunt u bestellen via spiegelderzeilvaart@gmail.com. In de index op www.spiegelderzeilvaart.nl zijn alleen de exacte titels van de artikelen te bekijken. Het gaat om 1983.9, 1984.2, 1989.2, 2000.1, 2002.4, 2003.7, 2005.9, 2005.10, 2006.1, 2006.6, 2007.8 en 2009.5

