

Herbouw palingaak *Korneliske Ykes II*



Tekst: Maarten van Mesdag, foto's Maarten van Mesdag en Theo Kampa

Al eerder in SdZ 2005.6 en 10 en 2006.1 en 6 hebben we aandacht besteed aan de bouw van de palingaak in Heeg. Nu gaan we in op de minder bekende aspecten van de bouw van de laatste replica. Deze palingaak wordt voor het gemak *Korneliske Ykes II* (*K Y II*) genoemd, naar het origineel.



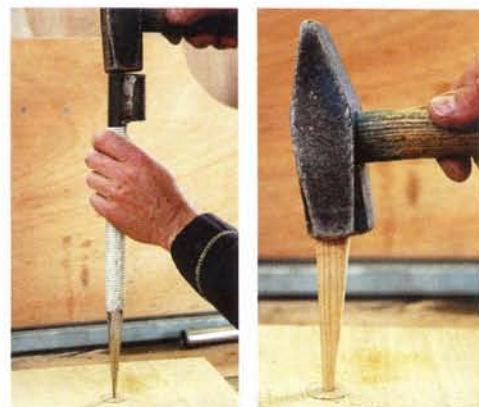
Palingaken op hun ligplaats aan de Theems in Londen.

Onder: De inhouten staan dicht op elkaar.

De *Korneliske Ykes* was de laatst overgebleven palingaak die tot 1935 levende paling naar Londen bracht. In dat jaar droogde de palinglevering aan Londen op. Daarna werd de *Korneliske Ykes I* (= *K Y I*) als pleziervaartuig gebruikt tot 1953 en in dat jaar gesloopt. Dat gebeurde in de tijd dat er nog anders over historisch erfgoed werd gedacht. Denk maar aan Schokland, waarvoor toen een plan werd bedacht om er een reepje, netjes geploegde Noordoostpolder van te maken; het is net op tijd tot een kostelijk reservaat bevorderd. Evenals de vloot verwaarloosde, roestige, afgedankte vracht- en vissersschepen, die nu tot 'Bruine Vloot' is ontwikkeld.

Moderne technieken en materialen

Bij moderne (na)bouw van traditionele schepen wordt doorgaans gebruik gemaakt van materialen en werktuigen die in de tijd van die traditionele schepen niet bestonden. Dit leidt duidelijk tot schepen die waterdichter, van langere levensduur, cosmetisch fraaier, lichter en eenvoudiger te onderhouden zijn dan de oorspronkelijke schepen. Bij de bouw van *K Y II* speelt authenticiteit een belangrijke rol, maar er worden wel enkele bochten afgesneden. Wanneer men naar het raamwerk van inhouten kijkt die men in *K Y II* inbouwt, dan is het de vraag waarom men



daarbuiten nog huidplanken zou willen aanbrengen, zo dicht staan die inhouten (spanten en knieën) naast elkaar. Op modernere wijze zou men sneller een lichtere constructie kunnen bouwen. Echter, terwijl ik dit schrijf, worden die huidplanken van tien centimeter dik en grotendeels gedroogd en op maat gezaagd. Tegen de tijd dat dit verhaal wordt gedrukt, zullen die huidplanken ter hoogte van de kim beginnend opwaarts richting boeisel reiken. Inmiddels zullen ook de zware berghouten zijn aangebracht.

Wat materialen en constructiemethoden betreft, is de palingaak veel 'authentieker' dan de moderne boeier of het Fries jacht. Maar afzuiginstallaties, oordoppen en maskers tegen ongezonde dampen en stof, de opvang van afvalwater op de werf, decoupeerzagen, elektrische schaven en schroevendraaiers, schuurmachines, snoerloos elektrisch gereedschap worden bij de bouw van *K Y II* wel gebruikt. Ook komen er hier en daar niet-negentiende-eeuwse bouwmaterialen voor, zoals waterwerende coatings op liggers en kopeinden van inhouten en roestvrij stalen bouten en moeren. Ook de dieselmotor is gloednieuw. Ik vroeg Pier Pieter Piersma of hij gelamineerde inhouten zou toepassen als gegroeid hout moeilijk te krijgen mocht zijn. Hij antwoordde dat hij met laminaten gewerkt had, maar niet met onverholten succes: verschillende inhouten in een boeier moesten later worden vervangen.

Vierkante spieën in ronde gaten

Al eerder heeft de SdZ-lezer kennis gemaakt met tree-nails. Een woord dat verworden is tot 'trunnels' en in Nederland worden het 'deutels' genoemd. Het zijn hardhouten pennen, waarmee in de houtbouw bodem- en huidplanken bevestigd worden aan inhouten. Zo kunnen ze niet roesten, maar wel een trekspanning van 3,5 ton weerstaan. Tot voor kort had ik in Nederland, Engeland en Amerika alleen maar trunnels zien toepassen waarin de uiteinden van de trunnel haaks op elkaar

dwars over werden ingezaagd en de wig dezelfde breedte had als de trunnel. De wig pérst zo het eind van de deutel van oost naar west en de andere kant van noord naar zuid. Bij de bouw van de *K Y II* zag ik wiggen en ook (piramidevormige) spieën liggen. Deze dienden om de buitenzijde van het onderwaterschip waterdicht te krijgen (en te houden). Was de deutel van binnenuit met een wig gezekeerd, dan werd van buitenaf een nauw, vrij diep gat in de kopse kant van de deutel geslagen met een wigvormig deutelijzer en daar werd er een spie, met z'n vierkante doorsnee, ingeslagen. Hierdoor perste de deutel vervolgens alle kanten uit.

Drinkend mos

De voor- en achterschotten van de bunnenscheiden een natte ruimte van een droge. Om dit te bewerkstelligen werden die (20 cm dikke!) schotten van een 1 x 1 cm groef voorzien die met een moderne coating en vulmiddel de helft van die groef vulde. De andere helft werd op traditionele wijze stijf vol gehamerd met droog mos. Mos heeft de eigenschap om zich vol te zuigen met water zodra het daarmee in aanraking komt. Uiteraard zet het dan uit waardoor een effectieve waterkering ontstaat.

Vervoerders zijn machthebbers

De rol van palingaken... en tankwagens. De grootste afzetmarkt voor de Friese palingvisser was Londen. De visserlui hadden echter noch de schepen, noch de logistiek om zelfstandig hun levende vis naar de overkant van de Noordzee te vervoeren. Op dat vervoer had zich een beperkt aantal grote, zware schepen met bunnens gespecialiseerd. Het waren de eigenaars van deze schepen die, al dan niet via agenten, hoeveelheden vis, leverdata en prijzen vaststelden. Op deze grootheden hadden de vissers weinig of geen invloed. Niet zelden werden de vissers uit een gebied, zeg Denemarken, uitgespeeld tegen die uit een ander gebied, zeg Friesland. Zo kwam het nogal eens

In de houten pennen wordt aan de buitenzijde met een deutelijzer een wigvormige opening geslagen, daarna wordt er een vierkanten houten spie in geslagen om de pen vast te houden en waterdicht te maken..

tot ruzie tussen deze partijen en de handelaren. Overigens ook aan Londense zijde buiten de palingaakschippers hun oligopolie uit. Nochtans hield de functie van de palingaak eeuwenlang stand.

Ruim tien jaar geleden had ik de gelegenheid iets aan de weet te komen over de palingkwekerij. 'Onze' wijfjespaling (de Atlantische; er zijn andere soorten in andere delen van de wereld) paait in de Sargasso Zee, een kleine duizend kilometer zuidelijk van Bermuda. Daar zwemt de wijfjespaling uit West-Europese wateren heen. Geholpen door de golfstroom komen dan de daar geboren glasaaltjes, die 0,1 tot 0,3 gram wegen, terug de oceaan over en een deel ervan wordt in Ierland, Spanje, Engeland en Frankrijk voor de voortkweek gevangen. Door voortkwekers worden die aaltjes dan tot groei gebracht tot ze 125 gram wegen en vingerling worden genoemd. Vanaf dat stadium gaan ze hetzij naar eindkwekers, die de grootte leveren die de consument hebben wil, hetzij naar een tussenliggend stadium vanwaar verschillende grootten naar verschillende eindkwekers gaan.

In het wild groeien glasaaltjes ook op, maar hun overlevingskansen zijn veel en veel geringer dan de vis uit de kwekerij. Het enige dat de kwekerij tot op heden nog niet gelukt is, is de gekweekte volwassen paling ertoe te brengen te paaien zonder de noodzaak van die retourreis naar de andere kant van de Atlantische Oceaan. Het gevolg van deze toestand is dat er paling in alle stadia van hun groei levend vervoerd moet worden, vaak over lange afstanden. Deze ingewikkelde procedure wordt dan in Europa nog verder gecompliceerd, doordat de grote consumptielanden niet of weinig voortkweekmogelijkheden hebben. Duitsland, bijvoorbeeld, is het groot-

ste Europese consumptieland, maar heeft heel weinig kwekers. Bovendien wil de Duitse consument grote paling hebben en omdat wijfjespaling groter is dan mannetjespaling gaat in hoofdzaak wijfjespaling naar Duitsland. De mannetjespaling is geliefd in Nederland, waar ook weinig gekweekt wordt. Door haar klimaat en haar vele lagunes heeft Italië verreweg de grootste kweekcapaciteit en die is ingericht op levering van alle maten paling in welk Europees land dan ook. Mijn naspeuringen naar de functie van de palingaak klonken mij bekend in de oren. Ik leerde dat het vervoer en de handel in paling in wezen bepaald werden, niet door de kwekers, niet door de palingvissers, maar door een klein aantal gespecialiseerde zeetransportbedrijven. Ook toen moest vis van verschillende oorsprong, grootte en geslacht vervoerd, geprijsd en geleverd worden. Die palingaken, zoals de *Korneliske Ykes*, hadden drie bunnen, zodat een grove scheiding naar grootte en geslacht mogelijk was. De palingaken kochten in continentaal West-Europa de hoeveelheden van de verschillende maten paling waarvan ze de vraag in het bestemmingsland (veelal Engeland) hadden vastgesteld.



Om de opwaartse druk op de deek te weerstaan worden er zware kniën geplaatst. De bovenkant van de deek is 4 Friese duimen, oftewel 9,5 cm, dik.

Van aak tot tanker

Ook heden is de handel en het vervoer van levende paling in handen van een klein aantal gespecialiseerde vervoersondernemingen. Met kostbare, hi-tech tankwagens spoeden zij zich over de autobanen. Deze wagens hebben vijf à zes tanks waarin de paling naar maat, geslacht, temperatuur, saliniteit van het water en nog andere variabelen kunnen worden ondergebracht. In een gesprek met een van de grote Italiaanse voortkwekers vertelde de directeur me dat zijn bedrijf had uitgerekend dat het lonend zou zijn een eigen tankwagen voor het vervoer van hun vis, voornamelijk naar Frankrijk, te laten bouwen. Zojuist was daartoe een eerste gesprek gevoerd met een daarin gespecialiseerde leverancier. Een paar dagen later kreeg deze kwekerij een telefoontje van een van de bestaande transportbedrijven, waarvan de directeur deze kweker veel geluk toewenste en daaraan toevoegde: "Maar u moet wel bedenken dat zodra uw nieuwe wagen op de weg komt, ik ervoor zal zorgen dat geen enkele van uw Franse klanten nog met u zaken zal willen doen". Plus que ça change!

