

Met levende Paling naar Engeland.

De „Helene” lek maar zeewaardig.

Langs zij een uitgestrekt korenveld, dat in het Buiten Spaarne bij Spaarndam verankerd is, ligt laag op de waterlijn het m.s. „Helene” van de Fa. Kuyten en Zn. te Bloemendaal. Zo op het oog is moeilijk vast te stellen, of het nu een waalkruiper, dan wel een volwaardige kuster is, maar inderdaad blijkt de „Helene” een zeeschip te zijn, zij het een bijzonder, want het is met opzet zo lek als een vergiet.

Behalve in de machinekamer en in de bemanningsverblijven is de huidbeplating van de kiel tot aan de waterlijn met talrijke gaatjes doorboord. Het buitenboordwater stroomt vrij in en uit en de aldus lekkende ruimen zijn een el-dorado voor de paling, die de „Helene” levend van de vangstgebieden haalt en levend aflevert op iedere markt in West-Europa, waar maar paling wordt gevraagd.

Geladen of ongeladen: de „Helene” heeft er geen weet van en of er nu tien- of honderdduizend pond paling in de ruimen rondzwemt, het schip ligt altijd op zijn Plimsoll-merk.

Niet alleen in Nederland, ook in Engeland weet men een palinkje te waarderen en zo maakten we een reisje mee met dertigduizend pond paling, bestemd voor Maldon aan de Black-waterrivier, die hun einde zullen vinden als paling in gelei, dat de Engelsman uit een potje savour eert, zoals wij een ijsco aan een karretje op een hete zomerse dag.

Men is nog aan het laden als wij aan boord komen. Een van de karen is uit het water getrokken. Met grote schepnetten wordt de van leven glibberspartelende aal overgescheept in de weegemmers, zorgvuldig gewogen en uit de emmers weer in hun element, maar nu in de „Helene” teruggegooid.

Je zou het niet van die Deense paling zeggen, dat ze nu al drie maanden hier in de karen bij Spaarndam wordt bewaard, maar het heldere brakke water van het Buiten Spaarne is voor de paling een watertje om oud in te worden. Traag sijpelt de regen uit een loodzware lucht en als er bij de sluis niet wat scheepvaart-drukte was, zou men denken, dat Spaarndam uitgestorven was. Dat dat niet zo is bewijst Ome Jaap de kok, die (zoals het een goede kok betaamt) op het laatste ogenblik tot ontdekking komt, dat hij nog wat vlees kan gebruiken en (natuurlijk) met een lading vlees komt aandraven, als de „Helene” al op het Spaarne drijft. Tenslotte was hij voor dienst op stap en wordt alsnog opgepikt.

Naar IJmuiden.

Andermaal wordt de „Helene” rustig en zorgvuldig op het Spaarne slaags gebracht en met zestig van de honderd twintig naardekrachten

IJmuidenaren door Ome Jaap beantwoord.

Op zee.

Of het nu voor een reis naar de Oost of voor een klein kustreisje is, het is altijd een evenement de pieren van IJmuiden uit te varen. Tussen de grijparmen van de pieren liggen achter ons het fort met rechts daarvan de semaphore, de vuurtoren en de huisjes van IJmuiden. Voor ons het glinsterende watervlak van de Noordzee, die zich deze middag ontpopt met een rust als het Sneker meer op een stille zomeravond.

En de eindelijk dorgebroken zon overstroomt alles met zijn onvergelijkbare luister.

West ten Zuiden, zegt kapitein De Leeuw van Weenen tegen zijn roerganger, en het is de kompas-koers, die ons rechttoe, rechtaan naar het Sunk-vuurschip aan de mond van de Theems zal brengen.

Over de „Helene” daalt de rust, die een schip op zee bij mooi weer kenmerkt, daar kan zelf het regelmatige pof-pof van de motor geen afbreuk aan doen. Waar is het mooier toeven op een varend schip, dan in het stuurhuis? Met een half oog op het kompas en de andere helft op de kim staat stuurman Frits Kuyten, jongste zoon van de baas, aan het roer.

scheepje van nog geen zestig ton een oppertje zoeken.

Nu, met het dek vrij van overkomende zee is het een genoegen om te varen. Als om vier uur de zee-wacht wordt ingesteld en de kapitein met Leen de motordrijver aan het roer de platvoet neemt, gaan wij met Frits Kuyten de lading controleren.

Bunnen open.

De loodjes aan de bundeksels mogen nu verbroken worden en nadat een van de deksels open ligt, zien we een traag zwemmende, glibberige palingmassa aan de oppervlakte drijven. Vanmorgen in Spaarndam zat er meer leven in. „Dat komt niet door het zoute water”, zegt Kuyten Jr., die de geestdrift voor paling met zijn vader deelt, „paling leeft zowel in zout als in zoet water, vraagt helder water maar heeft voorkeur voor helder brak water. Altijd op zee is zij in de bunnen zo loom en wij weten daarvoor geen verklaring.” Een schepnet wordt door de hun gehaald en de paling schiet naar alle kanten weg.

Weinig vaart.

Er is weinig vaart op deze route, een enkele visserman passeert ons. Bij de overgang van platvoet naar eerste wacht om acht uur wordt in de kleine gezellige cockpit, die dienst doet als messroom, kaartenkamer enz. het sobere en overvloedige avondeten gebruikt.

Sober door kommaliewant en bediening, overvloedig door wat de pot schaft en dat is per slot van rekening de hoofdzaak.

De kapitein ontfermt zich over het kaassnijden, omdat Ome Jaap daar geen raad mee weet en stuurman Frits, die nog de verantwoording van de wacht heeft, heeft zijn krukje zo gezet, dat hij onder het eten het kompas in het stuurhuis in de gaten kan houden.

De zee licht.

Als we na het avondeten met de kapitein in het stuurhuis klimmen, komen we in een wereld van vuur.

Ondanks de maanloze nacht is het schip van voor tot achter verlicht door het fosforiserende zeewater. De tuimelende boeggolf is als een vurige snor, de bungaatjes op de waterlijn spetteren vonken en tezamen ploegt de „Helene” zich een lichtende heirweg.

„Een teken, dat er meer wind komt”, zegt de kapitein en hij krijgt gelijk, want in de loop van de wacht

maar wel om de thee, die naar zijn smaak te slap is en waarin de eetlepel suiker en de grote scheut blikjesmelk, die Ome Jaap er royaal in doet, geheel uit den boze is, want een Engelsman en zijn thee... Enfin, daar kan het zorgvuldig opdienen van zijn gekookt eitje, dat op een onwaarschijnlijk groot bord rond-drijft, geen verandering meer in brengen en zolang de loods aan boord blijft, glijdt er bij het zien van Ome Jaap een sombere trek op zijn gezicht. Wat Ome Jaap niet verdient.

„De Johan”.

Het is mooi varen op de Black-waterrivier, het doet enigszins denken aan de vaart op de Zeeuwse stromen en ook hier is het oppassen in het grillige vaarwater tussen het groen omzomende land, dat iedere boei wordt verkend. Met het laatste van de vloed in de rug zit je zo maar op een plaat.

Dichtbij onze bestemming ligt op de rivier een schip voor anker, dat de goed Nederlandse naam „Johan” op de voorsteven voert. Het schip heeft Nederland nimmer gezien en zal er ook nimmer komen, want het is een karenschip, dat een andere zoon van de heer Kuyten, n.l. Hans, in Engeland liet bouwen en waarin hij de paling bewaart, die door de „Helene” wordt aangevoerd.

Hij is de enige in Engeland, die de paling levend kan bewaren en vond in het heldere, brakke water van de Black-waterrivier een geschikt ar-beidsterrein.

Hij bouwde een bedrijf op, dat het moederbedrijf in Spaarndam naar de kroon steekt en zodra de aanvoer in kisten, rechtstreeks van de vangstgebieden op het vaste land minder wordt, dan komt hij met zijn reserve op Billingsgate, de Londense vismarkt en zorgt, dat de aanvoer stabiel blijft. Honderdduizenden ponden aal zet zijn bedrijf jaarlijks om en het maakte van Heybridge-basin bij Maldon een palingplaatsje bij uitnemendheid.

Een traditie.

De „Helene” maakt vast, de Engelse douane legt geen onoverkomelijke moeilijkheden in de weg. Dra liggen de bundeksels open en wordt de paling, glibberspartelende van leven en gezond als een visje maar zijn kan, overgescheept. Hoe vlugger, hoe liever, want de heer Kuyten Sr. heeft getelegrafeerd, dat hij zo om-trent Tunis een partij paling heeft

Naar IJmuiden.

Andermaal wordt de „Helene” rustig en zorgvuldig op het Spaarne slaags gebracht en met zestig van de honderd twintig paardekrachten van de Benz-motor als voortstuwing varen we met een kalm gangetje in de richting van het Noordzeekanaal.

De laatste restjes palingslijm worden van dek gespoeld en zowaar doet het zonnetje een schuchtere poging om door de wolkenlaag heen te breken.

Mooi zonnig weer en een zwakke Zuid-Oostelijke wind was de weersvoorspelling van gisteren en als die zon nu maar zijn best wil doen dan zal het nog uitkomen ook.

De brug aan het einde van het Spaarne kost geen geld, dus... vliegt hij open als wij met een attentiezin daarom vragen.

De „Nigerstroom” van de Holland West-Afrika Lijn passeert juist, als wij het Noordzeekanaal indraaien.

Hij heeft er de gang in en het lijkt, dat de sleepboot, die hem aan de kop heeft, moeite moet doen om hem voor te blijven.

Ook wij geven een klapje meer op dit prachtige brede kanaal en langs de vele wachtende binnenschepen in de haven van Velsen en door de waarachtig openstaande Velserspoorbrug bereiken wij IJmuiden en maken vast voor de kleine sluis.

Uitklaren.

De douane in IJmuiden blijkt zake-lijk te zijn en bovendien vriendelijk en meegaand, zodat het uitklaren maar weinig tijd vergt.

De ambtenaren proeven mee van de voortreffelijke soep, die Ome Jaap in het kombuisje van 1 m² heeft getoverd en nadat de verfkwaast nog met enige potten onontbeerlijk loodwit is aangevuld, wordt afscheid genomen van de oudste Kuyten Jr., die van Spaarndam nog even in zijn auto kwam overwippen om de laatste instructies te geven.

In het kleine sluisje wordt alles wat maar aan dek kan worden gemist opgeborgen, de rest wordt zeevast gesjord en als de buitendeuren opengaan, verdwijnt ook de laatste tros in het kabelgat.

„Ah, die Japie”, roepen de mensen van de boten van Wijsmuller, die in de buitenhaven op karwei liggen te wachten. Met een minzame grijns wordt dit huldebetoon van zijn mede-

toeven op een varend schip, dan in het stuurhuis? Met een half oog op het kompas en de andere helft op de kim staat stuurman Frits Kuyten, jongste zoon van de baas, aan het roer.

Eigenaardig bedrijf.

Kapitein De Leeuw van Weenen gaat er eens gemakkelijk bij zitten, alhoewel zo, dat hij het kompas in de gaten kan houden en is graag te porren voor een gezellig praatje. Opgegroeid in de binnenvaart kreeg hij op latere leeftijd zijn eigen coaster en uit zijn verhalen blijkt, dat hij zowel binnen- als buitengaats zo het een en ander heeft meegemaakt. Nu vaart hij paling voor de Fa. Kuyten en gaat geheel op in dit eigenaardige bedrijf.

De heer Joh. Kuyten te Bloemendaal is de reder van het schip en is een man, die in het leven zo het een en ander met paling van doen had. Hij begon als venter (u weet wel zo met twee korven aan het juk) en leidt nu met zijn drie zoons een bedrijf, dat zijn vertakkingen over geheel Europa heeft. Palingvervoer is ook een vak en of ze nu voor de verse verkoop, voor de rook of voor de verwerking in gelei bestemd is, paling moet levend op de markt worden gebracht en hoe de paling levend te houden is het grootste vraagstuk, waarvoor de palinghandel zich gesteld ziet.

Uiterst snel vervoer in kisten is één manier, maar de heer Kuyten zei: „paling leeft in het water, dus laten we ze in het water”, en hij ontwierp de „Helene”, die ondanks zijn geperforeerde huidbeplating drijft en nog in aanmerking kwam voor een zeebrief ook.

Zeewaardig.

En of de „Helene” zeewaardig is? Wel... kapitein De Leeuw van Weenen weet wat zijn schip waard is bij de dreigende grommers van de Goodwinsands of in de hoge zeegang bij het Elbe-vuurschip als er niet zo een lauw uitlandig koeltje waait als vandaag, want de Noordzee is zijn arbeidsterrein. Vooral in het late najaar, tijdens het Deense vangstseizoen, kan de „Helene” niet vlug genoeg tussen de Oostzee en Nederland heen en weer varen om de handel, die aan de IJsselmeer paling niet genoeg heeft van Deense paling te voorzien en dan moet het wel heel slecht weer zijn, wil het dappere

spetteren vonken en tezamen ploegt de „Helene” zich een lichtende heirweg.

„Een teken, dat er meer wind komt”, zegt de kapitein en hij krijgt gelijk, want in de loop van de wacht schiet de wind iets uit en neemt in kracht toe. Er komen vurige kammetjes op de golven, die allengs kammen worden en tegen het einde van de wacht is het vuur en nog eens vuur tot aan de einder toe.

Er komt meer beweging in het schip, het begint water over te nemen, dat met vurige tongen door de lenspoorten en spuigaten wegvloeit en als wij na middernacht voor het slapen gaan nog met de kapitein een stevige slaapmuts nemen, is het met de rust gedaan.

„Als je over een uur de Outer Gabbard nog niet ziet, dan por je mij maar uit”, horen we de kapitein nog zeggen als we naar het achteronder afdalen om boven de grommende schroef onze kooi op te zoeken.

De Sunk.

Bij het ochtendgloren van de volgende dag rondten we de Sunk. De wind is aangewakkerd tot een stijve bries en het vuurschip ligt te rijden op zijn ankers, als een waakhond trekt aan zijn ketting. Iets verder naar binnen houdt de loodsboot op en neer, een kloek schip met twee motorbarkassen aan weerskanten in de davits en vergeleken met de „Helene” is het een zaekasteel.

De letter G, die we met de morse-lamp seinen, wordt begrepen, een van barkassen wordt volbemand gestreken, komt bij ons aan lij langs zij en met een gemak, dat je van een bejaard mannet zou verwachten tjompt de loods op het zeetje over en staat aan dek.

West by South $\frac{3}{4}$ South is zijn eerste roercommando en met de Engelse wal aan stuurboord de Gunfleetbank aan bakboord laten we de Theems liggen en zoeken de Black waterrivier op.

Breakfast.

„Ha, Ha Dutch breakfast”, zegt de loods en wrijft zich in de handen als Ome Jaap in de stuurhut komt vertellen, dat het ontbijt op tafel staat. Helaas het wordt een teleurstelling voor hem, niet om het brood, niet om de vele soorten belegsel en niet om de plankjes, die in plaats van boterhambordjes worden gebruikt (gemakkelijk bij slingerend schip),

de paling, glibberspartelende van leven en gezond als een visje maar zijn kan, overgeschept. Hoe vlugger, hoe liever, want de heer Kuyten Sr. heeft getelegrafeerd, dat hij zo ontrent Tunis een partij paling heeft gekocht, die met tankwagons naar Calais onderweg is en die de „Helene”, van daar naar Engeland moet brengen.

Zo blijven de Nederlanders zorgen, dat de traditie, die door de Friese palingscheepjes bij de Tower bridge over de Theems werd gevestigd, in stand blijft.

A. de Jong.

SCHEEPSBOUW.

Op de Eems heeft deze week de proefvaart plaats gehad van het 350 grote motorschip „Barracuda”, van de heer Vogelzang te Groningen.

Het schip is gebouwd bij de Scheepsbouw Unie N.V., Zuiderdiep 31 te Groningen en voorzien van een 4 cyl. 4-tact „Industrie” dieselmotor van 195 pk en voorts van 1 stalen mast met 2 laadbomen, moderne motor laad- en ankerlieren, radiozend en telefonie installaties, echolood, stromend koud en warm water voorziening, badkamer en douche- cel, centrale verwarming en frigidair. Het schip een snelheid van 9 mijl behaalt.

Na de geslaagde proefvaart, waarbij de, werden schip en motorinstallatie in volle tevredenheid door de besteller overgenomen.

In opdracht van de rivierpolitie te Rotterdam werd door de fa. J. Hendriks te Dodewaard de 21 m lange motorboot „Politie I” gebouwd. Het stalen casco is geheel gelast terwijl de opbouw uit lichtmetaallegeringen werd vervaardigd. Aan deze boot waren in verband met de aparte taak van de rivierpolitie zeer bijzondere eisen gesteld. Zo werd de door de fa. A. van Bennekum te Sliedrecht ingebouwde „Davey-Paxman” 6 R.P.H.M. zes cyl. 235 pk motor trillingvrij opgesteld op rubberplaten van speciale kwaliteit en afmetingen, teneinde bij het vervoer van zieken of gewonden geen hinder van de motor te ondervinden. Bij de zeer geslaagde proefvaart werd een snelheid van 23 km bereikt. Opvallend hierbij was, dat tussen topsnelheid en stilliggen nog geen halve minuut verliep. Van belang is ook het snelle reageren op het roer, waardoor in volle havens gemakkelijk tussen de schepen gemanoeuvreerd kan worden. Verder is in de stuurhut een slingeruit aangebracht zodat ook tijdens slagregen het zicht vrij blijft. Nog vele andere bijzonderheden vallen op, zoals centrale verwarming, 500 watt zoeklicht, radio-telefonie enz.

Dat de boot aan alle verwachtingen ten volle voldoet bleek wel uit de enthousiaste woorden van de Commissaris der rivierpolitie bij de overname.

- Krant: Weekblad 'Schuttevaer'
 - Publicatiedatum: 20-5-1950
 - Taal: Nederlands
-

Met levende Paling naar Engeland.

De „Helene” lek maar zeewaardig.

Langs zij een uitgestrekt korenveld, dat in het Buiten Spaarne bij Spaarndam verankerd is. ligt laag op de waterlijn het m.s. „Helene” van de Fa. Kuyten en Zn. te Bloemendaal. Zo op het oog is moeilijk vast te stellen, of het nu een wadkruiper, dan wel een volwaardige kuster is, maar inderdaad blijkt de „Helene” een zeeschip te zijn, zij het een bijzonder, want het is met opzet zo lek als een vergiet.

Behalve in de machinekamer en in de bemanningsverblijven is de huidbeplating van de kiel tot aan de waterlijn met talrijke gaatjes doorboord. Het buitenboordwater stroomt vrij in en uit en de aldus lekke ruimen zijn een eldorado voor de paling, die de „Helene” levend van de vangstgebieden haalt en levend aflevert op iedere markt in West-Europa, waar maar paling wordt gevraagd.

Geladen of ongeladen: de „Helene” heeft er geen weet van en of er nu tien- of honderdduizend pond paling in de ruimen rondzwemt, het schip ligt altijd op zijn Plimsoll-merk. 'Niet alleen in Nederland, ook in Engeland weet men een palinkje te waarderen en zo maakten we een reisje mee met dertigduizend pond paling, bestemd voor Maldon aan de Black-waterrivier, die hun einde zullen vinden als paling in gelei, dat de Engelsman uit een potje savouereert, zoals wij een ijsco aan een karretje op een hete zomerse dag.

Men is nog aan het laden als wij aan boord komen. Een van de karen is uit het water getrokken. Met grote schepnetten wordt de van leven glibberspartelende aal overgeschept in de weegemmers, zorgvuldig gewogen en uit de emmers weer in hun element, maar nu in de „Helene” teruggegooid.

Je zou het niet van die Deense paling zeggen, dat-ze nu al drie maanden hier in de karen bij Spaarndam wordt bewaard, maar het heldere brakke water van het Buiten Spaarne is voor de paling een watertje om oud in te worden. Traag sijpelt de regen uit een loodzware lucht en als er bij de sluis niet wat scheepvaartdrukke was, zou men denken, dat Spaarndam uitgestorven was. Dat dat niet zo is bewijst Ome Jaap de kok, die (zoals het een' goede kok betaamt) op het laatste ogenblik tot ontdekking komt, dat hij nog wat vlees kan gebruiken en (natuurlijk) met een lading vlees komt aandraven, als de „Helene” al op het Spaarne drijft. Tenslotte was hij voor dienst op stap en wordt alsnog opgepikt.

Naar IJmuiden

Andermaal wordt de „Helene” rustig en zorgvuldig op het Spaarne slaags gebracht en met zestig van da honderd twintig paardekrachten van de Benz-motor als voortstuwing varen we met een kalm gangetje in de richting van het Noordzeekanaal.

De laatste restjes palingslijm worden van dek gespoeld en zowaar doet het zonnetje een schuchtere poging om door de wolkenlaag heen te breken. Mooi zonnig weer en een zwakke Zuid-Oostelijke wind was de weersvoorspelling van gisteren en als die zon nu maar zijn best wil doen dan zal het nog uitkomen ook.

De brug aan het einde van het Spaarne kost geen geld, dus.... vliegt hij open als wij met een attentiesein daarom vragen.

De „Nigerstroom” van de Holland West-Afrika Lijn passeert juist, als wij het Noordzeekanaal indraaien. Hij heeft er de gang in en het lijkt, dat de sleepboot, die hem aan de kop heeft, moeite moet doen om hem voor te blijven.

Ook wij geven een klapje meer op dit prachtige brede kanaal en langs de vele wachtende binnenschepen in de haven van Velsen en door de waarachtig openstaande Velser spoorbrug bereiken wij IJmuiden en maken vast voor de kleine sluis.

Uitklaren

De douane in IJmuiden blijkt zakelijk te zijn en bovendien vriendelijk en meegaand, zodat het uitklaren maar weinig tijd vergt. De ambtenaren proeven mee van de voortreffelijke soep, die Ome Jaap ín het kombuisje van 1 m2 heeft getoverd en nadat de verfkwaast nog met enige potten onontbeerlijk loodwit is aangevuld, wordt afscheid genomen van de oudste Kuyten Jr., die van Spaarndam nog even in zijn auto kwam overwippen om de laatste instructies te geven.

In het kleine sluisje wordt alles wat maar aan dek kan worden gemist opgeborgen, de rest wordt zeevast gesjord en als de buitendeuren opengaan, verdwijnt ook de laatste tros in het kabelgat.

„Ah, die Japie”, roepen de mensen van de boten van Wijsmuller, die in de buitenhaven op karwei liggen te wachten. Met een minzame grijns wordt dit huldebetoon van zijn mede IJmuidenaren door Ome Jaap beantwoord.

Op zee

Of het nu voor een reis naar de Oost of voor een klein kustreisje is, het is altijd een evenement de pieren van IJmuiden uit te varen. Tussen de grijpparmen van de pieren liggen achter ons het fort met rechts daarvan de semaphore, de vuurtoren en de huisjes van IJmuiden. Voor ons het glinsterende watervlak van de Noordzee, die zich deze middag ontpopt met een rust als het Sneker meer op een stille zomeravond. En de eindelijk doorgebroken zon overstroomt alles met zijn onvergelykbare luister.

West ten Zuiden, zegt kapitein De Leeuw van Weenen tegen zijn roerganger, en het is de kompaskoers, die ons rechttoe, rechtaan naar het Sunk-vuurschip aan de mond van de Theems zal brengen.

Over de „Helene” daalt de rust, die een schip op zee bij mooi weer kenmerkt, daar kan zelf het regelmatige pof-pof van de motor geen afbreuk aan doen. Waar is het mooier toeven op een varend schip, dan in het stuurhuis? Met een half oog op het kompas en de andere helft op de kim staat stuurman Frits Kuyten, jongste zoon van de baas, aan het roer.

Eigenaardig bedrijf

Kapitein De Leeuw van Weenen gaat er eens gemakkelijk bij zitten, alhoewel zo, dat hij het kompas in de gaten kan houden en is graag te porren voor een gezellig praatje. Opgegroeid in de binnenvaart kreeg hij op latere leeftijd zijn eigen coaster en uit zijn verhalen blijkt, dat hij zowel binnen- als buitengaats zo het een en ander heeft meegemaakt. Nu vaart hij paling voor de Fa. Kuyten en gaat geheel op in dit eigenaardige bedrijf.

De heer Joh. Kuyten te Bloemendaal is de reder van het schip en is een man, die in het leven zo het een en ander met paling van doen had. Hij begon als venter (u weet wel zo met twee korven aan het juk) en leidt nu met zijn drie zoons een bedrijf, dat zijn vertakkingen over geheel Europa heeft. Palingvervoer is ook een vak en of ze nu voor de verse verkoop, voor de rook of voor de verwerking in gelei bestemd is, paling moet levend op de markt worden gebracht en hoe de paling levend te houden is het grootste vraagstuk, waarvoor de palinghandel zich gesteld ziet.

Uiterst snel vervoer in kisten is één manier, maar de heer Kuyten zei: „paling leeft in het water, dus laten we ze in het water”, en hij ontwierp de „Helene”, die ondanks zijn geperforeerde huidbeplating drijft en nog in aanmerking kwam voor een zeebrief ook.

Zeewaardig

En of de „Helene” zeewaardig is? Wel.... kapitein De Leeuw van Weenen weet wat zijn schip waard is bij de dreigende grommers van de Goodwinsands of in de hoge zeegang bij het Elbevuurschip als er niet zo een lauw uitlandig koeltje waait als vandaag, want de Noordzee is zijn arbeidsterrein. Vooral in het late najaar, tijdens het Deense vangstseizoen, kan de „Helene” niet vlug genoeg tussen de Oostzee en Nederland heen en weer varen om de handel, die aan de IJsselmeerpaling niet genoeg heeft van Deense paling te voorzien en dan moet het wel heel slecht weer zijn, wil het dappere scheepje van nog geen zestig ton een oppertje zoeken.

Nu, met het dek vrij van overkomende zeetjes is het een genoegen om te varen. Als om vier uur de zeewacht wordt ingesteld en de kapitein met Leen de motordrijver aan het roer de platvoet neemt, gaan wij met Frits Kuyten de lading controleren.

Bunnen open

De loodjes aan de bundeksels mogen nu verbroken worden en nadat een van de deksels open ligt, zien we een traag zwemmende, glibberige palingmassa aan de oppervlakte drijven. Vanmorgen in Spaarndam zat er meer leven in. „Dat komt niet door het zoute water” zegt Kuyten Jr., die de geestdrift voor paling met zijn vader deelt, „paling leeft zowel in zout als in zoet water, vraagt helder water maar heeft voorkeur voor helder brak water. Altijd op zee is zij in de bunnen zo loom en wij weten daarvoor geen verklaring.” Een schepnet wordt door de bun gehaald en de paling schiet naar alle kanten weg.

Weinig vaart

Er is weinig vaart op deze route, een enkele visserman passeert ons. Bij de overgang van platvoet- naar eerste wacht om acht uur wordt in de kleine gezellige cockpit, die dienst doet als messroom, kaartenkamer enz. het sobere en overvloedige avondeten gebruikt. Sober door kommaliewant en bediening, overvloedig door wat de pot schaft en dat is per slot van rekening de hoofdzaak.

De kapitein ontfermt zich over het Kaas snijden, omdat Ome Jaap daar geen raad mee weet en stuurman Frits, die nog de verantwoording van de wacht heeft, heeft zijn krukje zo gezet, dat hij onder het eten het kompas in het stuurhuis in de gaten kan houden.

De zee licht

Als we na het avondeten met de kapitein in het stuurhuis klimmen, komen we in een wereld van vuur. Ondanks de maanloze nacht is het schip van voor tot achter verlicht door het fosforiserende zeewater. De tuimelende boeggolf is als een vurige snor, de bungaatjes op de waterlijn spetteren vonken en tezamen ploegt de „Helene” zich een lichtende heirweg.

„Een teken, dat er meer wind komt”, zegt de kapitein en hij krijgt gelijk, want in de loop van de wacht schiet de wind iets uit en neemt in kracht toe, Er komen vurige kammetjes op de golven, die allengs kammen worden en tegen het einde van de wacht is het vuur en nog eens vuur tot aan de einder toe.

Er komt meer beweging in het schip, het begint water over te nemen, dat met vurige tongen door de lenspoorten en spuigaten wegvloeit en als wij na middernacht voor het slapen gaan nog met de kapitein een stevige slaapmuts nemen, is het met de rust gedaan.

„Als je over een uur de Outer Gabbard nog niet ziet, dan por je mij maar uit”, horen we de kapitein nog zeggen als we naar het achteronder afdalen om boven de grommende schroef onze kooi op te zoeken.

De Sunk

Bij het ochtendgloren van de volgende dag ronden we de Sunk. De wind is aangewakkerd tot een stijve bries en het vuurschip ligt te rijden op zijn ankers, als een waakhond trekt aan zijn ketting. Iets verder naar binnen houdt de loodsboot op en neer, een kloek schip met twee motorbarkassen aan weerskanten in de davits en vergeleken met de „Helene” is het een zeekasteel.

De letter G, die we met de morselamp seinen, wordt begrepen, een van barkassen wordt volbemand gestreken, komt bij ons aan lij langszij en met een gemak, dat je van een bejaard man niet zou verwachten tjompt de loods op het zeetje over en staat aan dek.

West by South 3/4 South is zijn eerste roercommando en met de Engelse wal aan stuurboord de Gunfleetbank aan bakboord laten we de Theems liggen en zoeken de Black waterrivier op.

Breakfast

„Ha, Ha Dutch breakfast”, zegt de loods en wrijft zich in de handen als Ome Jaap in de stuurhut komt vertellen, dat het ontbijt op tafel staat. Helaas het wordt een teleurstelling voor hem, niet om het brood, niet om de vele soorten belegsel en niet om de plankjes, die in plaats van boterhambordjes worden gebruikt (gemakkelijk bij slingerend schip), maar wel om de thee, die naar zijn smaak te slap is en waarin de eetlepel suiker en de grote scheut blikjesmelk, die Ome Jaap er royaal in doet, geheel uit den boze is, want een Engelsman en zijn thee.... Enfin, daar kan het zorgvuldig opdienen van zijn gekookt eitje, dat op een onwaarschijnlijk groot bord rondrijft, geen verandering meer in brengen en zolang de loods aan boord blijft, glijdt er bij het zien van Ome Jaap een sombere trek op zijn gezicht. Wat Ome Jaap niet verdient.

„De Johan”

Het is mooi varen op de Blackwaterrivier, het doet enigszins denken aan de vaart op de Zeeuwse stromen en ook hier is het oppassen in het grillige vaarwater tussen het groen omzomende land, dat iedere boei wordt verkend. Met het laatste van de vloed in de rug zit je zo maar op een plaat.

Dichtbij onze bestemming ligt op de rivier een schip voor anker, dat de goed Nederlandse naam „Johan” op de voorsteven voert. Het schip heeft Nederland nimmer gezien en zal er ook nimmer komen, want het is een karenschip, dat een andere zoon van de heer Kuyten, n.l. Hans, in Engeland liet bouwen en waarin hij de paling bewaart, die door de „Helene” wordt aangevoerd.

Hij is de enige in Engeland, die de paling levend kan bewaren en vond in het heldere, brakke water van de Black-waterrivier een geschikt arbeidsterrein.

Hij bouwde een bedrijf op, dat het moederbedrijf in Spaarndam naar de kroon steekt en zodra de aanvoer in kisten, rechtstreeks van de vangstgebieden op het vaste land minder wordt, dan komt hij met zijn reserve op Billingsgate, de Londense vismarkt en zorgt, dat de aanvoer stabiel blijft. Honderdduizenden ponden aal zet zijn bedrijf jaarlijks om en het maakte van Heybridge-basin bij Maldon een palingplaatsje bij uitnemendheid.

Een traditie

De „Helene” maakt vast, de Engelse douane legt geen onoverkomelijke moeilijkheden in de weg. Dra liggen de bundeksels open en wordt de paling, glibberspartelende van leven en gezond als een visje maar zijn kan, overgeschept. Hoe vlugger, hoe liever, want de heer Kuyten Sr. heeft getelegrafeerd, dat hij zo omtrent Tunis een partij paling heeft gekocht, die met tankwagons naar Calais onderweg is en die de „Helene” van daar naar Engeland moet brengen.

Zo blijven de Nederlanders zorgen, dat de traditie, die door de Friese palingscheepjes bij de Tower bridge over de Theems werd gevestigd, in stand blijft.

A. de Jong.