

EEN ARNEMUIDENAAR OP GARNALENVANGST

Voorpublicatie uit een nieuw boek van Jules van Beylen

Dit najaar verschijnt bij Uitgeverij Hedeby Publishing B.V. in Leeuwarden een nieuw boek van Antwerpenaar Jules van Beylen onder de titel 'De Hoogaars, en de visserij van Arnemuiden'. Het wordt een omvangrijk, royaal geïllustreerd standaardwerk waarin de auteur uitgebreid in gaat op nagenoeg alle zaken die met de Arnemuidse hoogaars te maken hebben: het bouwen van de hoogaars (het boek bevat gedetailleerde bouwtekeningen en beschrijvingen), de kunst van het zeilend vissen, de gereedschappen aan boord, het dagelijks leven van de Arnemuidse vissersbevolking, de rampen waardoor ze getroffen werden, hun economische situatie, eigenlijk zijn er geen aspecten van de hoogaars die niet in het boek behandeld worden – zelfs het breipatroon van de authentieke Arnemuidse visserstrui is opgenomen. Om U een indruk te geven van Van Beylens nieuwe boek volgt hier een voorpublicatie. Elders vindt U een gesprek met de auteur, en de bestelinformatie staat op pagina 27.

Evenals in Veere werd vanuit Vlissingen op tij gevestigd. Bij eb werd afgevaaren en dat ging bij de sluis vaak gepaard met gedrum en gekraak, want iedere visser wilde wel eerst en zo vlug mogelijk buitengaats geraken. Het ging er dan vaak erg onvriendelijk en ongezouten aan toe. Door gebruik te maken van de ebstroom kon men – zelfs bij weinig wind – een heel eind opschieten en ook vissen. De heen- en terugreis duurden ieder zowat zes uur. Bij heel weinig wind werd de hoogaars een kilometer of tien buiten Westkapelle geroeid met de lange slagriemen. Dat gebeurde op het 'wekkertje' dat op het luik van het kot werd geplaatst. Na een kwartier loste men elkaar af en dat ging heel precies. 'Het was zwaar werk: ik ging soms niet in mijn kooi, ik viel erin....'

De thuisreis werd aangevat met de vloedstroom, zodat de vissers na ongeveer twaalf uur weer in de haven konden afmeren. De garnalenvisserij werd bedreven met twee garnalenkorren, een soort schrobnet ook boomkor genoemd. Tijdens de heenreis werden de korren klaargelegd om te worden uitgezet. Op een door de schipper bepaald tijdstip en op de gewenste visgrond werd de hoogaars met de kop op de zee en de wind gelegd en werd een koelben in de mast gehesen ten teken dat het vissen begonnen was. De schoten werden losgezet en men liet de zeilen killen. Nu konden de twee korren aan stuurboord overboord worden gezet, een aan het voorschip, een andere aan het achterschip. Naar aloude gewoonte sprak de schipper dan de wens 'op hoop van zegen' uit. Hoewel een kor niet heel zwaar woog, was ze door het fijnmazige net en de

lijnen toch een vrij onhandelbaar ding, in het bijzonder op een rollend en stampend, vrij drijvend schip. Men moest er voor zorgen niet aan klampen of korvijnagels te haken, waarom er op deze hoogaarzen ook geen boven het boeisel uitstekende bolders voorhanden zijn.

Eerst werd de kuil op het voorschip overboord gezet. Het net stroomde dan uit, waarna de ruifel met de ijzeren viskoppen volgde. Hetzelfde manoeuvre werd op het achterschip herhaald met de tweede kor. De schoten werden dan aangehaald en het schip kwam dwars op de stroom te liggen, waardoor het begon te verlijeren, daarbij de korren over de zeebodem slepend. Afhankelijk van de diepte van de visgrond, de sterkte van de stroom en van de wind, bepaalde de schipper hoeveel reep er moest worden uitgevierd. Dit kon worden nagegeld aan de hand van muisjes op de reep, die daar om de vijf vadem (1 vadem: 6 voet of 1,698 mtr.) op aangebracht waren. Werd teveel gevierd, dan hing de kor voorover en klapte de smoel van het net zelfs dicht.

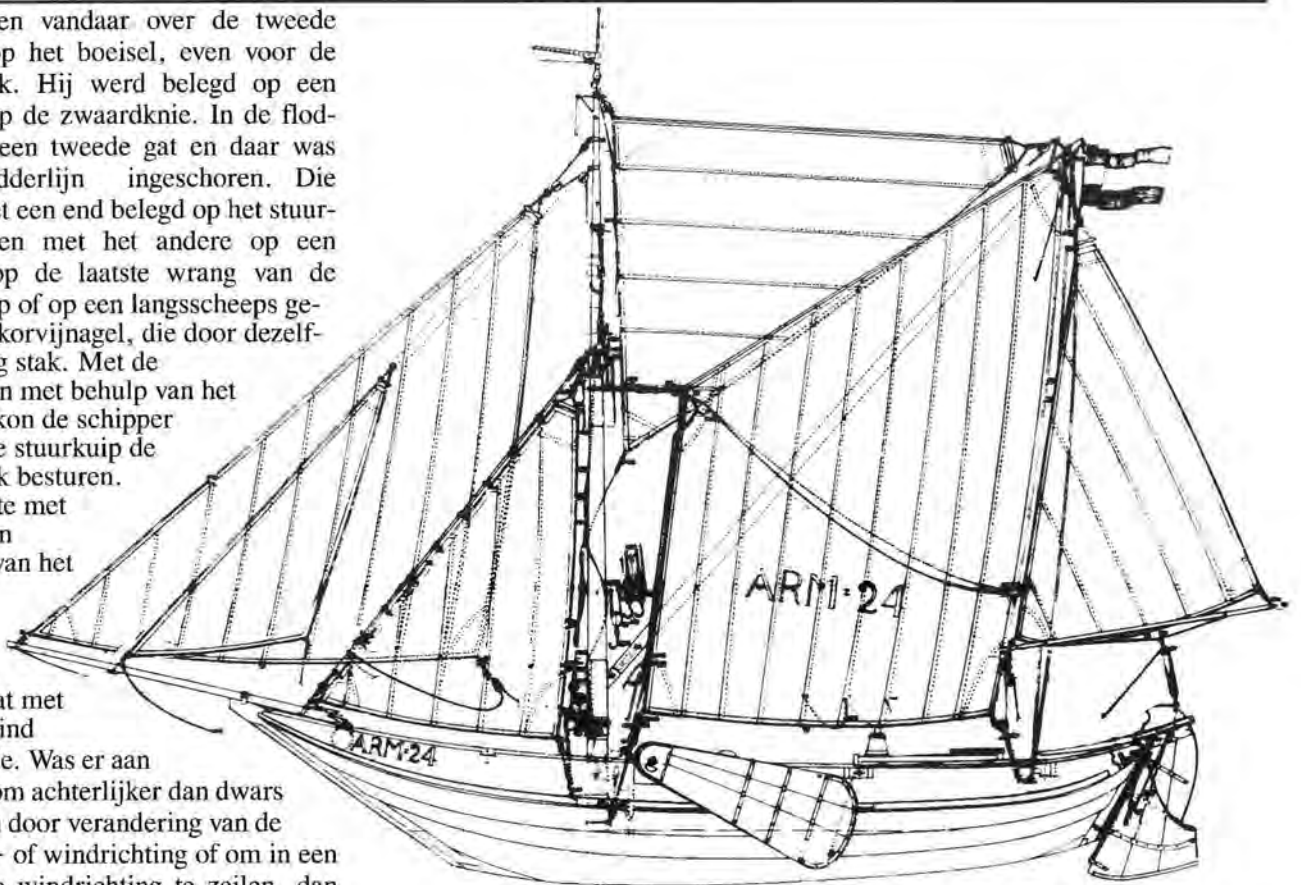
IK GING SOMS NIET
IN MIJN KOOI,
IK VIEL ER IN'

Te weinig reep had tot gevolg dat de kor niet voldoende grond raakte en het net boven de grond scheerde. Op bevel van de schipper werden de reepen belegd. De voorreep liep over de eerste lipklamp op het boeisel, vlak naast het braadspil en werd belegd op een van de moedernagels van de eerste wrang achter het braadspil. Op de voorreep zat nog een tweede touw: de menne. Die zat met een ankersteek op de reep en werd belegd op een nagel van een klos in de stuurbak, binnen handbereik van de schipper. De achterreep liep van de achterste kor door een gat in een houten klos – „de flod-



der – en vandaar over de tweede klamp op het boeisel, even voor de mastbank. Hij werd belegd op een klamp op de zwaardknie. In de flodder zat een tweede gat en daar was een flodderlijn ingeschoren. Die werd met een end belegd op het stuurboogje en met het andere op een klamp op de laatste wrang van de stuurkuip of op een langsscheeps geplaatste korvijnagel, die door dezelfde wrang stak. Met de menne en met behulp van het zwaard kon de schipper vanuit de stuurkuip de hele zaak besturen. Men viste met de korren "dwars van het

schip, dat met ruime wind verlijerde. Was er aan leiding om achterlijker dan dwars te vissen door verandering van de stroom – of windrichting of om in een bepaalde windrichting te zeilen, dan werden de schoten dunner gezet en werd het schip door middel van de menne meer bij de wind gelegd. Daardoor kwamen de korren dichter bij elkaar te liggen en de ene voor de andere, waar ze feitelijk op ruime afstand naast elkaar moesten gesleept worden. Om de sleep te ordenen, werd dan gebruik gemaakt van een wipperstok of loefhout. Dit was een lange spier met een lipklamp, die tegen de reep van de kor werd geplaatst, waardoor de voorste kor een eind werd weggedrukt. De achterkant van de wipperstok steunde tegen het boeisel. Vermoedelijk kwam de wipperstok eerst tegen het einde van de 19e eeuw in gebruik. Dat kan worden afgeleid uit de bestekken van de gebouwde schepen. In deze documenten worden de bij het schip te leveren losse delen opgesomd: mast, spriet, of giek en gaffel, roer, zwaarden, 'aak en boomstok', boegspriet en riemen. Soms staan de afmetingen van die delen erbij vermeld. Het valt op dat de afmetingen van de ruifels van de korren niet in de oudste bestekken worden genoemd. Uit oudere documenten blijkt echter dat bij nieuw gebouwde schepen tot vier ruifels werden geleverd, terwijl regelmatig nieuwe ruifels werden besteld of oude werden



J. van Duinen 1938

hersteld. Een 'wupstok' wordt voor het eerst in een bestek genoemd in 1885 (?), te leveren bij een hoogaars met bezaantuij met een 'zout en koolbak, 3 ruifels, 2 aak en boomstokken, 2 dweilstokken en 2 mikken wupestok'.

Als er te weinig wind was, werd het kontzeil bijgezet tegen het afvallen en om bij te liggen. 'Met het kontzeil was het moeilijk zeilen; dan was er te veel wind, dan te weinig; men moest voortdurend bergen en hijsen; 'was ellendig werk'. Het kontzeil, ook gatzeil of noodzeil genoemd, moet omstreeks 1892 in gebruik zijn genomen. In het begin werd er een oude fok of kluijfok voor gebruikt. Later werd dit zeil speciaal gemaakt. 'Als men moest roeien en men zetten het zeil bij, dan was er maar een roeier nodig en kon de andere werken'. Een andere methode om het gebrek aan wind enigszins te ondervangen was het uitzetten van een waterzeil. Daarvoor werd de kluijfok

aan de wipperstok vastgemaakt, naast het schip te water gelaten en tot op ca. 8 vadem afstand gevierd., verzwaard met een zeugje. Door de lijnen aan de wipperstok te vieren of in te palmen, kon het schip gemend worden om het in de gewenste koers te houden. Door het zeugje – dat 20 a 25 kg woog – op te halen of te laten zakken, kon ook de snelheid worden aangepast. In plaats van de kluijfok werd ook wel de vlieger gebruikt. Door zijn vorm was die beter geschikt, maar als er weinig wind was, werd 'neusje fok' gevaren. De stagfok werd dan ten dele gestreken, zodat de bovenste rijkous van het voorlijk als hals kon worden gebruikt en die van het achterlijk als schoot.

Een sleep kon tot een uur duren en daarvan werd gebruik gemaakt om in het kot wat te rusten en te eten. De jongen moest ervoor zorgen dat de avempeur brandde, zodat de nodige koffie kon worden gezet, tenzij dit bij afwezigheid van een jongen door de potman werd behartigd. De maaltijd bestond doorgaans uit brood, want voor een warm maal was er zelden tijd en de omstandigheden waren er ook niet naar. Vroeger beschikten de



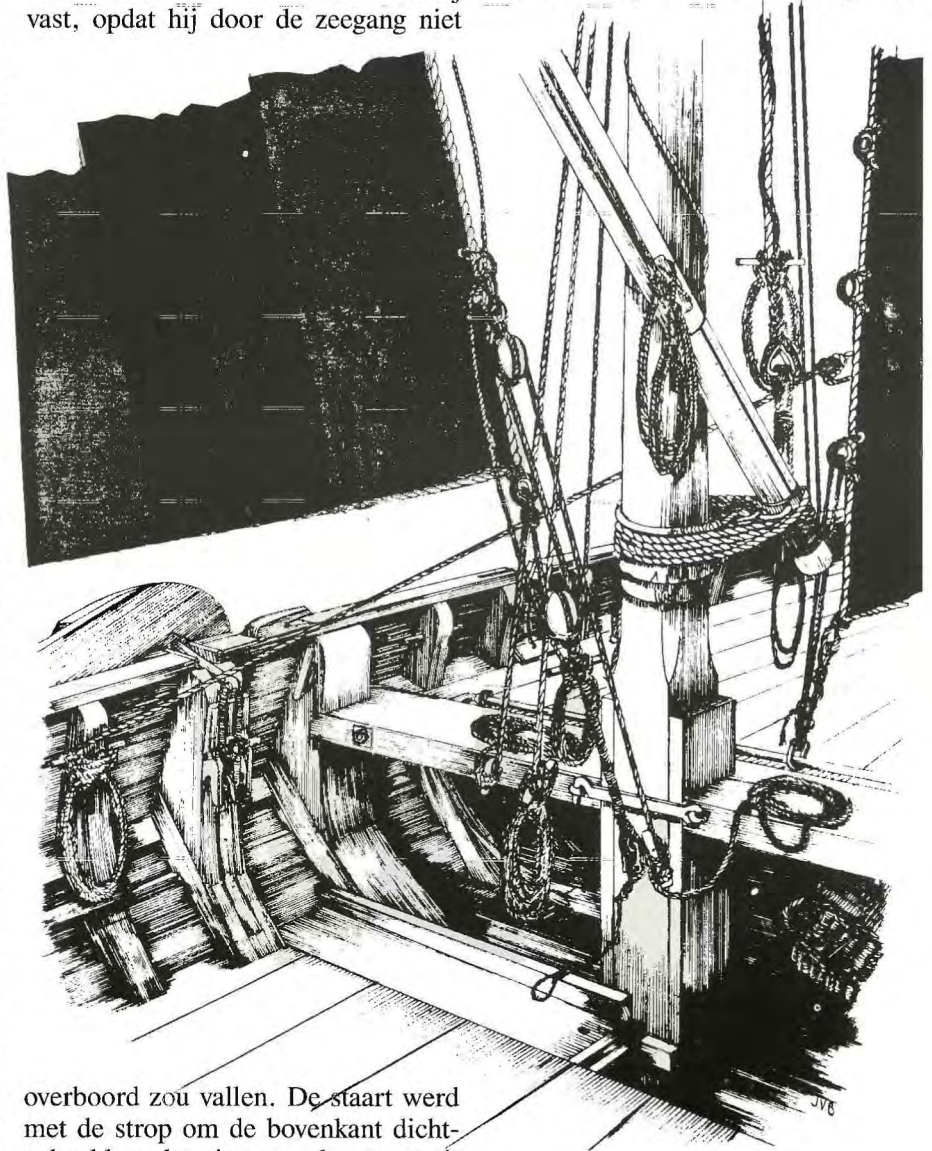
vissers over een treeft om een en ander op te verwarmen. Dit was niet meer dan een stenen vloertje, waarop een vuurtje werd gestookt onder de ketel of pot die aan een heugel hing. Ergens in de 19e eeuw werd die vervangen door een avempeurtje, en door de wat ruimere vuurduivel. Veel ander comfort waren de vissers ook niet gewoon. In het kot konden vijf personen slapen. In ieder van de twee kooien kon twee man liggen. Als er nog een jongen aan boord was, moest die genoeg nemen met de vloer tussen de kooien, tussen de avempeur en het luik. Gelegenheid om in enige afzondering zijn gevoeg te doen, was er niet. Aan boord was geen toilet of zelfs geen kakkedoor. Als het dan toch moest gebeuren, ging men overboord op het berghout hurken. Bij koud of slecht weer gebruikte men de hooschop als opvang, die dan in zee werd gespeeld.

Kort voor de korren werden opgehaald, trokken de vissers hun zeildoekse schort en leren armstukken aan. Eerst werd de flodder losgegooid, wat men 'breken' noemde, en die zoefde door de lucht ten gevolge van de spanning die op de reep zat. Het schip ging dan meteen met de kop op de wind en de stroom liggen, in zekere zin hangend aan de voorste kor. De kluiver werd gestreken en de schoten losgezet. Ook de menne werd gevierd. De reep van de voorste kor werd nu door twee man op de voorplecht ingepalmd. Daarvoor werd de reep uit de lipklamp genomen en in een mik gelegd, die even achter het braadspil tegen het boeisel werd geplaatst. De reep van de achterste kor werd eveneens door twee man ingepalmd. Hij werd uit de tweede lipklamp gelicht en in de tweede mik gelegd, die een eind achter de eerste werd geplaatst. Dit werd uitgevoerd door een derde matroos, die op de plecht stond, terwijl de schipper in de last (ruim) bleef en hielp bij het inpalmen van de tweede reep.

Als de kuil gevuld was, werd 'op het zeetje' gehaald. Dook het schip in een golfdal, dan kwam er loos in de reep en die werd dan vlug doorgehaald en vastgehouden terwijl het schip door de golf weer terug in de hoogte werd getild. Daalde het vaartuig weer, dan

werd de loos weer doorgehaald tot de ruifel werd opgehaald. De ruifel van de voorste kor werd op de voorplecht gehesen, die van de achterste kor half in het ruim. Door middel van het staarttouw (kuiltouw) werd het achtereind van de kuil naar het schip getrokken. Een van de matrozen ging nu met een been op het berghout staan, het andere binnenboord om een strop rond de kuil te halen, boven de zak die door de gevangen garnaal werd gevormd. Een maat hield hem daarbij vast, opdat hij door de zeegang niet

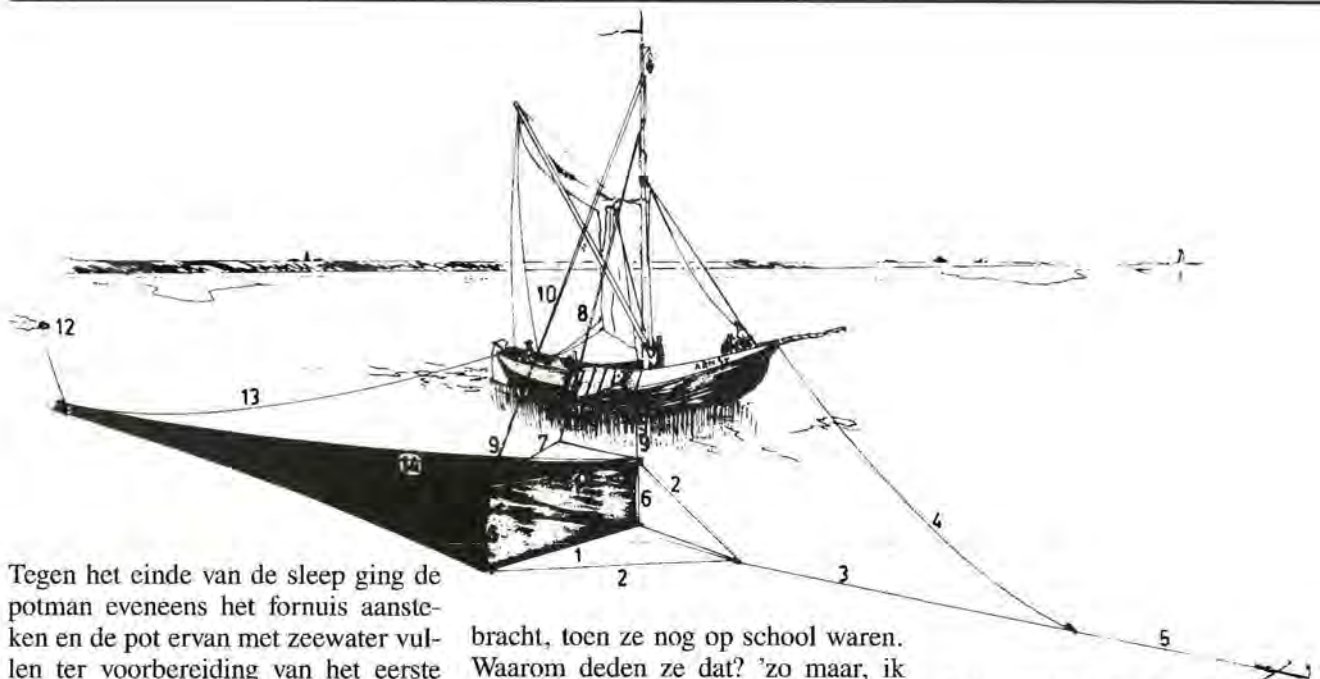
knoopt, dan het staarteindje dat de kuil van het net aan de onderkant dichtield. De hele vangst stortte dan uit op de buikdenning. Later —wanneer is niet bekend— werden vele hoogaarzen uitgerust met een handlier om de korren te water te laten of binnen te halen. Dit hulpwerktuig werd even boven de mastdocht tegen de achterkant van de mast bevestigd en kon van in het ruim worden bediend. Onmiddellijk daarna werden de korren weer uitgezet en de zeilen gesteld



overboord zou vallen. De staart werd met de strop om de bovenkant dichtgehaald, zodat niets van de vangst uit het net kon ontsnappen. Nu werd het onderblok van de takel (vierloper), die aan de mast hing, aan de strop geslagen en kon de kuil uit het water getakeld worden tot boven het ruim. Eerst werd het staarttouw losge-

voor een nieuwe sleep, hetzij nog steeds op de eb op dezelfde visgrond, of een andere waar eventueel meer vangst zou kunnen worden gemaakt. Als nog verder op de eb werd gevestigd, werden de repen en andere lijnen nu al onder het schip doorgehaald en op het ander boord belegd. Men kon dan de volgende sleep van de vloed over de andere boeg maken.





Tegen het einde van de sleep ging de potman eveneens het fornuis aansteken en de pot ervan met zeewater vullen ter voorbereiding van het eerste 'kooksel'. Het zeewater werd dan nog met een aantal scheppen zout gezouten, afhankelijk van de bestemming van de garnaal. Hoeveel scheppen de potman gebruikte was zijn geheim. Als die bestemd waren om te worden uitgeleurd, werden met 1,5 tot 2 scheppen zout gezouten, deze bestemd voor de uitvoer naar Engeland met 7 a 8 scheppen. Garnalen die naar België en Frankrijk werden uitgevoerd, werden half-om genoemd, omdat ze maar half werden gezouten. Het zouten gebeurde met grof zout of klipzout.

TATOEEREN

Het is bekend dat varenslui en zeelieden zich vaak lieten tatoeëren om uiteenlopende redenen als versiering, als herkenningsteken van een bepaalde groep, om godsdienstige, bijgelovige, politieke standpunten of gevoelsredenen. Sommigen lieten zich gewoon tatoeëren uit naïverij of om stoer te doen. Vissers waren vaak getatoeerd, in Arnemuiden en ook in andere vissershavens. De aanleiding daarvoor is niet steeds duidelijk. De Urker visser Louw de Boer had op zijn rechterhand zijn initialen als tatoeage. Hij vertelde dat dit bedoeld was als herkenningsteken in geval van verdrinking. Gesprekken met Arnemuidse vissers toonden aan dat zij zich niet – of niet meer – van deze betekenis bewust waren. De tatoeëring die zij op hun handen droegen, waren al in hun jeugd aange-

bracht, toen ze nog op school waren. Waarom deden ze dat? 'zo maar, ik weet het zelf niet, iedereen deed dat: we kochten oostindische inkt en drie, vier naalden en dan maar prikken, prikken tot er bloed uitkwam. We deden dat op het kerkplein, na de school' weet Dingenis van Belzen (Meinhart) zich te herinneren. Andere vissers, zoals Klaas Marijs (Kopmeeuw) gaven een soortgelijk antwoord. 'Ze deden het met een kroontjespen en met inkt uit de klas' vertelde Arnold Visser.

Het feit dat het tatoeëren plaats greep op jeugdige leeftijd wijst erop dat deze jongens dat waarschijnlijk van ouderen hebben afgekeken en even 'groot' wilden zijn, een verschijnsel dat te vergelijken is met jongeren die gaan roken in navolging van ouderen en even stoer willen doen. Misschien waren de vroegere Arnemuidse zeevissers ook getatoeerd en vormden zij het voorbeeld?

Als regel hadden de Arnemuidse vissers allen de voorletters van hun naam op de handen getatoeerd. Dit laat vermoeden dat de uitspraak van Louw de Boer de oorspronkelijke aanleiding moet zijn geweest. Het is dezelfde reden waarom vissers van een bepaalde haven truien dragen met een kenmerkend breimotief, waardoor hun herkomst kan worden vastgesteld. Als onderliggende reden voor beide her-

Schardijnvangst met de geikuil. Aan de leggers (1) van het net zitten vier sprenkels (2), die aan de reep (3) zijn vastgemaakt. De ankerkabel (4) wordt aan de reep geslagen en beiden zijn vast aan een zwaar end (5), dat verbonden is met het anker. De leggers worden opgehouden door de geien (6), die op een hanepoot (7) uitlopen en die aan een masttakel (8) hangt. Aan beide zijden van de bovenlegger is een leuter (9) bevestigd, waarvan de buitenste aan het kluierval (10) hangt en de binnenste (11) binnenboord is belegd. Achter aan de kuil zit een boei (12), terwijl het staarttouw (13) op de kont is belegd. De pooklijn (14) is op de bovenlegger geknoopt.

(Tekening: Jules van Beylen)

kenningstekens kan de bekommernis aanwezig zijn, niet als een onbekende te worden begraven, maar een christelijke begrafenis te krijgen, zodat het feitelijk om een godsdienstige bekommernis gaat.

RAMPEN

In de loop van de jaren werd de Walcherse vissersvloot geteisterd door ongelukken van verscheiden aard. Een scheepsramp verwekte in de kleine gesloten vissersgemeenschappen als deze van Arnemuiden, Veere en Vlis-



singen grote opschudding. Overigens was men zich ervan bewust dat een visser zekere risico's liep, afhankelijk als hij is van de wispelturige natuur. Soms werden ganse families door een ramp getroffen en steeds treurden ouders, vrouwen en kinderen en andere familieleden om het verlies van een zoon, man of vader. Sommige rampen hebben bijzonder veel slachtoffers geëist. De stormen van respectievelijk 1903 en 1924 zijn daarvan de meest bekende.

Rampen uit de vorige eeuw zijn blijkbaar in de vergetelheid geraakt. Toch zijn er in de zestiger jaren van de 19e eeuw ook enkele rampen geweest, waarbij van vijf tot twaalf slachtoffers vielen. Op 11 september 1903 vergingen drie hoogaarzen in een vliegende storm in de Roompot (ten Noorden van Walcheren). Op 10 september zeilden vijf hoogaarzen uit de haven van Veere: de ARM 12, schipper A. de Gruiter, de ARM 19, schipper B. de Nooijer, de ARM 22, schipper J. de Nooijer, de ARM 25, schipper K. van de Ketterij en de ARM 47, schipper J.

Meerman. Het opstekende slechte weer dwong hen te schuilen in Colijnsplaat (Noord-Beveland). De volgende dag, 11 september, stond er nog een stevige wind, maar toch niet zo hard dat niet gevaren kon worden. In de Roompot stak plots een vliegende noordwesterorkaan op. De schippers trachtten hun schepen voor de wind te krijgen om een schuilplaats te zoeken in de Zandkreek. De ARM 22 scheen in de richting van Zierikzee te zeilen om daar te schuilen. Hij verdween uit het gezicht en is nooit meer teruggezien. De ARM 25 zonk voor de ogen van de vissers van de ARM 47 in de diepte zonder dat men enige reddingspoging kon ondernemen. Ook de ARM 19 zonk met de hele bemanning in de kolkende zee. De ARM 12 en de ARM 47 konden met veel moeite de Nieuwe Sluis bij Kattendijke (Zuid-Beveland) bereiken. Door deze ramp

werden negen vrouwen weduwe en 25 kinderen halve wees. Van de dertien opvarenden werden er slechts tien teruggevonden.

De ARM 25 is later in Bruinisse aangespoeld. In het kot vond men de klok die om kwart over tien stil was blijven staan. Voor de nabestaanden werd een steunfonds opgericht dat ondermeer werd gespijsd door het verkopen van een omstreeks 1900 verschenen prentkaart met een afbeelding van de ARM 25 in de haven van Vlissingen. Een opdruk die speciaal op deze nieuwe uitgave werd aangebracht, onderstreepte de bedoeling van de verkoop. De achtergebleven weduwen kregen uit het fonds 1 gulden per week voor zichzelf en ieder kind.

(Om reden van de leesbaarheid zijn uit deze tekst de verwijzingen naar de voetnoten verwijderd.)

