



[PDF](#)

"Roeien en voor het waterzeilen"

Stukje tekst uit "**Vissermans**"
van Jack Vader & Peter Verdurmen.

Aan het woord :

Willem (Siek) van Haneghem.....

Het vissersgezin Van Haneghem bestond uit zestien kinderen. Het merendeel van de acht broers zou in de visserij terechtkomen, die gekenmerkt werd door zeilen en roeiriemen. Een hard bestaan was het en van enige weelde was geen sprake. Datgene wat bijeen gevestigd werd was nauwelijks genoeg om alle monden te voeden. Toen Siek (Willem) in 1920 als dertienjarig jongetje met zijn vader mee naar zee ging werd er dan ook nog niet over geld gesproken, maar moest hij zich niettemin 'de naad uit zijn lijf werken'

Ondergoed hadden we 'met fatsoen' (nagenoeg) niet. Een 'panen broek' (rib), een Engelse trui en een kiel die moeder zelf maakte was zo ongeveer het enige wat je aan kleding droeg. Het oliegoed (regenkleding) leek niet voor water bestemd, dus nat en koud! Maar wat moet je als je in zo'n tijd geboren werd.

Altijd vertrokken we met hoogwater. Een motor hadden we niet, dus met de bootshaak afduwen, de zeilen erop en weg. En als we dan recht in de wind de kaai uit moesten, dan kruisten al die botters en hoogaarsen elkaar op centimeters afstand. De ene week niet uit voor de ander. Maar liefst een dertigtal scheepjes wilden gelijktijdig weg, en dat allemaal 'op' de zeiltjes. De 'zate's' (droogvallende havengedeelten) aan weerskanten maakten alles er niet gemakkelijker op.

Het vissen deden we met twee korretjes, die aan loefzijde (kant waar vandaan de wind in de zeilen komt) werden 'weggegooid'. 1 vanaf voorop en 1 vanaf achterop. Een man gooide een korretje weg. De roefeltjes (die de netmond openhouden) waren van achthoekig geschaafd Amerikaans grenen. Al 'prangende' (zo hoog mogelijk aan de wind zeilend) en **tegen het getij in** visten we ons traject af. Tegen een droogte of niet visbare grond gekomen, zetten we de korretjes aan dek om dan terug te zeilen naar het begin van de visgrond.

We navigeerden met behulp van een kompas, dat niet meer dan een ronddraaiende schijf op een pin in een kistje was. De diepte en grondsoort bepaalden we met een lood, dat aan een geteerd touw hing. We gooiden het voor het schip uit. Aan de merkjes zagen we hoe diep het was. Op hard zand en blauwe modder ving je niets, 'spiergrond' was beter. Dat kon je zien in het gaatje onder in het lood, waar altijd wel wat grond in bleef zitten. Dat 'looijen' was de belangrijkste handeling van het vissen die dagen, tegenwoordig wordt het niet meer gedaan.

Het 'halen' van de korretjes werd 'op het zeetje' gedaan. Met dikke wanten aan, anders gingen je handen kapot, werd het geteerde touw elke keer als de kop van de botter naar beneden ging een stuk binnentrokken door houten mikken, en afgeklemd als ie weer naar boven ging. En reken maar dat je er dan goed je best voor deed dat er geen centimeter terug gleed, want die moest je dan weer opnieuw binnenhalen. Een zwaar karwei. De staarten van de netten werden leeggeschud in het ruim, waar ik als jongen de garnalen met de hand uitzocht. Een schop kwam er niet aan te pas; er mocht er eens een kapot gaan! De 'hornaotpot' (kookpot, ook wel fornuis) werd nog met kolen gestookt. De kolenbak stond er naast.

'Wat te zeggen' als de wind het liet afweten! Dan werd de 'barlijn' (met haken en riemen) gereed gemaakt, dan staken we de riemen door de roeigaten op het voordek en met twee man aan 1 riem roeiden we dan naar Breskens! Dat heb ik heel wat keren gedaan. Ik vergeet nooit dat ik 'met mist de mijlboot' (Mailboot Engeland) hoorde komen. Als we voor 1 uur 's middags vanuit de 'Put' kwamen roeien, dan was ik er nooit gerust op. Die 'mijlboot' stoomde rond die tijd volle kracht door de Wielingen. Het leek wel een dolle stier. Je roeide voor je leven!

(uitleg waterzeil). Met weinig wind gebruikten ze het waterzeil (driehoekig zeil, fok) met gewichten verzwaard voorop aan de boeg neergelaten in het water en maakten gebruik van eb en vloedstroom om te vissen en ook om thuis te varen. Het waterzeil werkte het beste met een lichte tegenwind. Gingen ze met het waterzeil niet de goeie richting uit, dan moest worden overgeschakeld op roeien. **(Eindeuitleg waterzeil)**

Kwam je dan uiteindelijk binnen, dan kon je met de vangst op de schouders naar de koopman toe, een vismijn was er nog niet. Vaak namen de 'koopmans' je garnalen, als je wat laat was 'op risico', wat meestal betekende dat je er niets voor ving als ze, ze zogenaamd niet meer konden verkopen.

De staarten van de netten werden leeggeschud in het ruim, waar ik als jongen de garnalen met de hand uitzocht. Een schop kwam er niet aan te pas; er mocht er eens 1 kapot gaan ! De 'hornaetpot' (kookpot, ook wel fornuis) werd nog met kolen gestookt. De kolenbak stond er naast. Als jongens onder elkaar werd er vaak gedold aan boord, totdat vader uit de stuurbak kwam en je een draai om de oren verkocht. Als een ander het pak slaag kreeg, was het oppassen dat vader je niet zag lachen. Anders kreegje ook nog een veeg uit de pan. Ja, vader Hendrik was een harde en strenge man. Als mijn broers en ik 'met de zomerdag' in het zonnetje op de

voorplecht lagen, dan gooide hij een 'puzze' (emmer) water over ons 'donder'. Hij kon ons gewoonweg niet zien liggen. 's Nachts als het koud was probeerden we ons in de stuurbak, waar een klein kacheltje brandde, te warmen. Maar zover kwam het nooit. ' 'Ga daar maar zitten en kijk maar een beetje naar de lichtjes", zei vader dan. Toen de hoogaars eens 'van de wind afviel' riep ik naar vader: Verdikke, let toch eens op dat roer!" Maar 'dan' had ik wat gezegd! Om het schip al vissende weer hoog aan de wind te krijgen viel niet mee. Om de koers te corrigeren 'neep' (klemde) vader uitgerekend op dat moment zijn vingers tussen de helmstok en een draad. Hij trok woest zijn handen los, pakte een stuk ijzer en kwam uit de stuurbak naar mij toe. Ik dacht dat ie mij 'desses' (hersenen) in wou slaan en kon niet anders dan als een aap de mast in klimmen. Maar daar kon ik natuurlijk niet in blijven zitten. Toen ik weer eenmaal aan dek aan de zoekbak stond, hield ik de 'ouwn' (vader) dan ook goed in de gaten. Als ik hem aan zijn snor zag draaien wist ik genoeg. Weer kwam hij met dat 'ende' ijzer aangezet. Ditmaal sprongen mijn broers ertussen om hem van mij af te houden. Reken maar dat hij had geslagen! God allemachtig, dat was me een tijd. 'Wat te zeggen' als de wind het liet afweten! Dan werd de 'barlein' (haken en riemen) gereed gemaakt. De riemen door de roeigaten op het voordek en met twee man aan 1 riem roeiden we dan naar Breskens! Dat heb ik wat keren gedaan.

Ik vergeet nooit dat ik 'met mist de mijlboot' (Mailboot Engeland) hoorde komen. Als we voor 1 uur's middags vanuit de 'Put' kwamen roeien, dan was ik er nooit gerust op. Die 'mijlboot' stoomde rond die tijd volle kracht door de Wielingen. Het leek wel een dolle stier. Je roeide voor je leven! Kwam je dan uiteindelijk binnen, dan kon je met de vangst op de schouders naar de koopman toe. Een vismijn was er nog niet. Vaak namen de, koopmans ' je garnalen' op risico', wat meestal betekende dat je er niets voor ving omdat ze zogenaamd niet meer konden verkopen."

Hartje winter werd er gekuild. Voor anker liggend werden de netten gevierd en wachtte men af wat er in zwom "Je ging af op de zeehonden en de 'schardeinstekkers' (sterns) waar het anker te laten vallen. Waren die 'druk' aan het duiken, dan zwom er 'schardein' (sprot) genoeg om een kansje te wagen. Je zette twee 'kuilen' (netten) met een hoogte van twee meter, een breedte van vijf meter en een staart van dertig meter 'weg'. In het 'Soregat' lagen er zo'n honderd tot honderd vijftig zeehonden op de plaat. Knorren dat die deden! Ik was er niet zo happig op, want ze waren in staat om een gat in de staart van de 'kuil' te vreten en zich tegoed te doen aan de inhoud.

inruil kreeg je een leeg en kapot net terug Als er nu nog voldoende voedsel was, zouden de zeehonden er nog zijn. In vergelijking met vroeger zwemt er minder vis rond de banken. Een put in de Breskense Plaat, die inmiddels verzand is, heette in die dagen het 'Zeehondengat' . Daar ben ik later bijna verdronken."

Menig angstig uurtje bleef Siek niet gespaard. 18 juli 1924 is een dag die hem nog vers in het geheugen ligt "Het zag er 's morgens al niet mooi uit. De lucht kleurde paars en groen, en het was doodstil. We lagen met onze hoogaars (BR 4) in de Put en vader wilde 'voor het water zeilen' naar de 'Lichter'. De kluiffok (driehoekig zeil aan de boegspriet voor de gewone fok) werd met een punt voorop en een punt achterop vastgemaakt. Een 'broodje' (stuk ijzer) werd aan de derde punt vastgemaakt en over boord gegooid zodat je, met een zeil onder water en het andere tuig normaal op, dwars in stroom 'voor het water zeilde'. Over de andere zij gooiden we de korretjes weg en 'gaven we ze net de grond'. Een paar uur later konden we weer zeilen, nadat er wat wind opgekomen was. Vooral met zo'n zware lucht stond vader niet te slapen aan het roer. Hij zag dat westelijker van ons de scheepjes plots 'uit de zeilen gingen' (de zeilen reefden). Er kwam een

'uitschot' wind (storm) zodat je geen zeil meer kon voeren. Van vader moesten we de zeilen laten zakken en die vastbinden. Het was goed dat we dat bijtijds gedaan hadden, anders waren ze er terug op gewaaid, dan waren we omver gedonderd. Maar de korretjes lagen nog overboord en vader wilde die niet zomaar 'verspelen' (kwijtraken). Tijd om ze binnen te halen was er niet. Hij 'verboeide' ze met een reserve roefeltje (de korren bleven onder water en aan de touwen werd een houten roefel vastgemaakt, welke bleef drijven) en overboord ermee. Later, met beter weer, zouden we ze zodoende wel weer terug vinden.

Op dat moment werden we gegrepen door de storm. Het werd aardedonker. Een orkaan blies recht tegen het tij in. Een zee zo hoog als huizen! Ik moest me aan de 'boeie' (verschansing) vastklemmen, om niet van boord geblazen te worden. Vader probeerde in de stuurbak terug te komen om de hoogaars van 'op de wind' (steven recht in de wind) naar 'voor de wind' (steven van de wind af) te krijgen. Gebeurde dit niet bijtijds en kwamen we dwars, dan zou de storm ons doen omslaan. Wonderwel zorgde een samenspel van wind en golven dat we voor de wind werden 'gegooid' op het moment dat vader de helmstok pakte. Dit draaien van de hoogaars op het water was een hachelijke zaak, maar daarmee waren we nog niet terug in de haven. Als een luciferdoosje vlogen we over het water. Om dan voor de wind te kunnen blijven was geen kleinigheid; de kleinste stuurfout zou ons van een golf doen scheren, waarna we onherroepelijk zouden omslaan! Maar vader was een zeeman als geen ander, en met stalen zenuwen stuurde hij de hoogaars voor de woeste zee uit. Was er echter een gasboei of iets dergelijks op onze weg gekomen, dan waren we er alsnog geweest. Uitwijken zou ons dwars hebben doen komen En dan te

bedenken dat we slechts een halve meter diepgang hadden met die schuit. Zo werden we 'naar binnen gezet' en kwamen we voor het 'hoofd' (havenhoofd van Breskens). Maar hoe moesten we nu in die 'kaai-je' komen? "Zet er maar een puntje fok op", riep vader en hoopte daarmee dat hij dan de hoogaars binnen kon sturen.

Maar dat puntje fok pakte zoveel wind dat hij hem 'niet meer kon houden'. Hij verloor de macht over de schuit. De hoogaars 'vloog naar de wind' (loefde op) en het 'hoofd' kwam op ons af! Maar vader kon op het laatste moment het roer 'overboord douwen' (roer omgooien). De boegspriet mistte net de palen, anders 'hadden we gewoon de kop ingelopen'! (te pletter geslagen). Op het 'hoofd' stond een hoop volk dat, in paniek door de zware storm, op de vloot stond te wachten. Daarna kwamen we tegen de stenen te liggen, waarop vanaf de kant een touw werd opgegooid dat we konden vastzetten. Het 'kontje werd omgetrokken' en zo zwierden we de 'kaai-je' binnen. Twee scheepjes uit Arnemuiden en twee uit Vlissingen zijn die dag gebleven in de Deurlo. In totaal waren er na de storm vijftien 'vissermans' vermist.

Die vergane scheepjes hadden 'spriettuigen' (tuigage-type), die je niet zo snel als ons 'tuig' kon laten zakken. Ik denk dat ze overvallen werden door de noordwesterstorm en omver geblazen zijn. Dat er toen niet meer gebleven zijn mag een wonder heten. Twee Breskense spriettuigen (Van de Heuvel en Van de Broecke) 'zaten in het strange' (op het strand). Het was maar goed dat die twee 'kort onder de wal' lagen te vissen, anders waren ze ook vergaan. Naar aanleiding van deze ramp werd het spriettuig op de kleinere hoogaarsen vervangen door gaffeltuig. Tja, dit alles is na zoveel jaren vlug verteld, maar op zo'n dag zelf

Een andere herinnering

"We hadden aan 'Westkappel' liggen 'kuilen'. Het werd avond en we moesten naar huis, dus de 'kuil' en het anker eruit, maar er stond geen wind. Dus 'aan het roeien', van 'Westkappel' tot voor de 'kaaije'. Je weet wel hoe hard dat gaat Er waren al verscheidene botters met 'motors' erin die scheepjes op sleep namen, maar ons lieten ze liggen. Pech hebben, eeh. Toen we aan de eerste berm (paalhoofd) aan de 'kaaije' waren 'geraakt' (gekomen) begon het te waaien; een onweersbui met harde windstoten. Mijn oudste broer Bram, die toen schipper was, 'steekt die hoog es op het gat' (wil met de hoogaars de haven oplopen), maar verdikke nog toe, die fok wou wel zakken, maar dat grootzeil kregen we niet naar beneden. Door het bladstille weer die dag lag het 'niet klaar'. De hoogaars begon te loeven, want de 'piek' (gaffel) stond er nog op. Bram kon hem niet meer houden. Op de wind gekomen sloeg het zeil kapot en aan het eind van het 'hoofd' waaiden we de kaai weer uit! Toen zijn we langs de Oostdam 'weg gaan slingeren' en gooiden we het anker overboord. Nog voordat we ten anker kwamen was broer 'Eine' (Hein) er in paniek uit gesprongen. De BR 4 bonkte enorm tegen de stenen dam en ook ik sprong op de stenen. Een ogenblik later brak de 'reep' van het anker en kwam het schip in de hoek van het standje bij de Oostdam terecht. Daar heeft ie op de stenen liggen rammen, ongelooflijk, zo hard datje op de dijk stond te dreunen. Daar lukte het mijn broers Jan en Bram ook om veilig aan land te komen door er af te springen. Onder het volk dat stond te kijken waren ook een hoop 'vissermans'. Die zeiden: "Laat ons 'm van die stenen aftrekken, misschien zinkt hij dan wel en komt hij op de modder te liggen". De hoogaars zou dan niet zo zwaar beschadigen. Met man en macht is ons dat gelukt. Na het vallen van het water zijn we zolang mogelijk aan boord gebleven om orde op zaken te stellen. Met het volgende hoogwater hebben twee vaartuigen de BR 4 tussen zich ingepakt en naar de 'oude kaaije' (Handelshaven) gevaren.

Daar hebben we 'm weer een beetje 'dichtgefoefeld' (zeewaardig gemaakt). Er was niet te veel 'aan' hoor, wel was het vlak wat gerafeld. Er zat slechts een klein gat in. Dan besepte je pas hoe sterk zo'n houten schip was. Vader, die toen al niet meer viste, besloot naar aanleiding hiervan er een motor in te zetten. Het moet vlak voor de jaren dertig geweest zijn en er luidde een nieuw tijdperk voor ons in."

In 1934 voer Siek al twee jaar als schipper

"Ik voer als zetschipper op een blazer (een lichte botter) van Leenhouts. In het 'Zeehondegat' lagen we te vissen. Na hoogwater 'viste ik de BR 12 aan de grond', en kwam er niet meer af. Het was mijn eigen schuld. Ik had die middag het slechte weer zien aankomen, maar ik wilde teveel. Maar ja, je denkt: het kan nog net en we liggen dicht bij huis. Het zag er niet mooi uit, 's nachts om twee uur was het pas weer hoogwater. We kregen een 'smoker' , eerst regen en dan de wind. Een storm stak op. Samen met Bom (Jacob Vermeulen) en 'Jas' de Feyter spijkerden we de luiken dicht en konden niets anders doen dan afwachten. De zuidwester storm zou ons boven op de plaat blazen, maar er overheen, zodat we in het Pas van Terneuzen terecht zouden komen, leek ons onmogelijk. Zelfs met giertij (springtij) kon je er hier niet over. 's Avonds werd er niet veel tegen elkaar gezegd.

We zaten in angst voor de brekers van het opkomende vloed, die de storm op de blazer zou laten slaan. En komen deed het die nacht! Het woeste water dat de plaat oprolde leek een 'kooi-je' (troep) wolven die het op ons voorzien had. Eenmaal bij de blazer sloeg het water tot over de mast! Toen hebben we ondervonden hoe sterk de BR12 was. Met het vlot komen gaf hij opdonders tegen dat zand, het leek wel of we op beton sloegen. Doodsangsten stonden we uit. Onze enige hoop was dat de blazer het zou houden en dat we over de plaat gezet zouden worden. Een week daarvoor was de blazer nog 'dicht opgekalfaterd' (dichtgesmeerd) in Oostende,

misschien is dat ons geluk geweest. Steeds verder werden we op de plaat 'gesmeten' en ik riep naar de mannen dat we maar geluk moesten hebben. En god zij dank kwamen we aan het randje van het Pas. Nog even dachten we dat we zouden zinken toen de BR 2 met zijn kont op een 'rikje' (zandrug) bleef hangen en voorover kwam te liggen. Maar nee hoor, we kwamen in die- per water. Gauw de luiken open gemaakt, maar tot onze verbazing was er geen druppel water ingekomen! De motor startte echter niet meer omdat hij vol water zat. Dan zijn we op de zeilen, zo goed en zo kwaad als het ging, Terneuzen binnengelopen, waar we dan ook nog eens op de stenen terecht kwamen. De volgende morgen kreeg ik de motor weer aan de praat en voeren we naar Breskens, waar men vreesde dat ze ons nooit meer terug zouden zien. Van een marifoon hadden we nog niet gehoord en eenmaal de plas op was het voor het thuisfront maar raden waar je uithing. Later heb ik nog vaak aan deze nacht teruggedacht en mezelf afgevraagd hoe het mogelijk was dat het zo goed afgelopen is. Siek behaalde in zijn vrije uren zijn diploma voor schipper en motordrijver bij de heer Ter Meulen. Een ex- marine officier die vele vissers in die dagen wegwijs maakte in de wereld van kompas en zeekaart. De openbare lagere school in het vissersdorp fungeerde daarbij op tal van avonden als visserijschool.

Na vijf jaar als schipper gevaren te hebben op de 'blazer', waarmee hij bijna vergaan was, liet Siek in 1937 bij scheepswerf P.J.de Klerk uit Breskens een houten kottert je bouwen, hetgeen hem inclusief motor fl.3000,- kostte. De twaalf meter lange en drie meter en vierentachtig centimeter brede Br 12, Christina geheten, zou het enige houten vissersscheepje zijn dat ooit in Breskens van stapel liep. Het bleef in de oorlog gespaard. Hiermee zou Siek tot in 1970 blijven varen, waarna hij om gezondheidsredenen aan de wal moest blijven. In zijn schoonzoon Staf Steyaert vond hij een waardig opvolger.