

Ik liep er al enige tijd over na te denken om, bij eerste gelegenheid, een on-
ander vast te leggen over het leven en werk van onze vissers die destijds met de
zeilschepen ter visvangst uitvoeren.

Onder onze hoistse bevolking hebben wij nog steeds een aantal vissers die voor de
voortstuwung van hun vaartuig de onuitputtelijke energiebron, " wind " genaamd,
gebruikten ! Voor deze mensen speelde de prijs van de stookolie geen de minste
rol ! Zij konden bovendien geen huurprijzen voor navigatie- en dedectiotcestellen.
De enige " computer " die ze bezaten was hun eigen brein. Daarentegen moesten ze
beschikken over een grote dosis zeemanschap om, enkel afgaande op eigen ervaring
en op de natuurelementen, hun visserij te plannen en met een lonende vangst naar
binnen te komen. Hier kwam heel wat om de hoek kijken !

Om getuigen te ontmoeten uit deze tijd, had ik nog een tamelijk ruime keuze. Ik
kon mijn licht gaan opsteken bij Camiel van Foks, Maurice van Medard De Grootte,
Pol Klokke, Jef Vereman, Thei van Benarnes of Frans van de Grauwes. En er zijn er
nog ! Ik ben dan uiteindelijk bij Frans van de Grauwes verzeild. Bij een ander ge-
legenheid laat ik dar de andere vrienden eens aan het woord, dat is beloofd !
Het is onmogelijk om, binnen het bestek van twee of drie bladzijden het volledig
gesprek met Frans weer te geven. Dat is de reden waarom ik mij dan moet beperken
tot datgene wat meest met het zeilen te maken heeft. De rest vertellen wij dan
later maar eens.

Ik gooi dus maar het einde los bij Frans in de Hoistlaan !

Fransiscus Vantorre werd geboren in 1904 uit een groot vissersgezin in de Kerk-
straat. Vanaf zijn tiende jaar ging hij reeds met vader mee naar zee, dat was dan
in de vakantie. Hij werd écht gemonsterd in het jaar 1918 toen hij, welgeteld,
veertien jaar was. Dan nam hij dienst aanboord van de HEIST 70 de " Koningin Eli-
sabeth ". Het schip behoorde aan de rederij met de mooie franse naam " F&chorie
Heistoise ". Deze rederij had te dien tijde twee kleine zeilschepen verkocht.
Eentje ging er naar Blankenberge, het andere werd eigendom van Miel van Cens. De
HEIST 70 was een forme bark (= zeilschip met 3 of meer masten) van 15 meter
lengte op dek en die 9 voet diep voer. Er zat twee en dertig duizend kilogram be-
last in, onder de vorm van platte geuzen (= lichamen van gegoten ruw ijzer) die
tussen de spanten geplaatst waren. Het schip was zes meter op zijn breedst juist
op de waterlijn. Naar boven toe werd het smaller. De grote mast was zo hoog als
het schip lang was. Het bezat uiteraard nog een bezaansmast (= achterste mast)
en een kluiiverboom. In de zeilkooi, in het voorpiek, lag de zeilage geborgen, dat
wil zeggen: het groot zeil, het topzeil, het bezaanszeil, het vierkant topzeil,

de stormkluiver, viskluiver, de "grote juil", namelijk de grote jager, het grote en kleine fokzeil. Naast visruim en logist was er beneden ook nog ruimte voor een koolbunker met een capaciteit van 40 zakken kolen en een watertank van 2000 liter. Er stond ook een grote donkey, een stoommachine die diende als hulpkrachtbron voor verschillende werktuigen.

Een viste toen met één boel. De korreboom (kor = trechtervormig net) had een lengte van 11,50 m. Bij redelijk weer werd er dwars gewonden en bij slecht weer liet men het touw vooraan pakken. Men wond toen tot het korreijzer aankwam. Dan pikte men het op met de vistalie (= takel tot het inkieuwen van de korreboom), nam de achtersprank in een davit (= houten kraanbalk) en legde hem aan de koo, een toestel om de korre aan boord te winden.

Godurende ons gesprek had Frans het ook, af en toe, over "den uuthoalder" (de uithaler). Dat was een tamelijk lange stok voorzien van een haak om het tuig uit de ruimen te halen. In de omgangstaal spreken wij nog wel eens over een "uuthoalder" maar dan in een overdrachtelijke zin!

Ondertussen zal de lezer opgemerkt hebben dat alles wat er aan boord van een schip was zijn eigen preciese benaming had. Zelfs het koordje waarmee de scheepsbel werd geluid had zijn eigen specifieke naam, het was het "allemansendje". Die juiste benamingen waren onontbeerlijk in bepaalde omstandigheden. Als het erop aan kwam, en dat was vaak het geval, dan moest men zeer nauwkeurig kenbaar maken wat men nodig had, men had meestal niet de tijd om veel omschrijving te geven. Men kende wel de sprang of de rif, de gaffel of de giek, de takel of de blok, maar geen "dingen" of "dit daar", kort en goed maar juist moest het zijn.

Met zo'n soort zeilschepen maakten onze vissers traversen (= afstand van thuishaven tot visgrond) van maximaal 50 mijl uit de haven weg; meestal echter visten ze in de nabije wateren. Op de visgronden kwamen ze regelmatig in contact met de Britse vissers uit Lowestoft met hun snelle en ranke smacks. De plaats waar er gevist werd was grotendeels afhankelijk van het jaargetijde. 's Zomers bijvoorbeeld liep men naar de Schouwenbank, het Steendiep of de vlakte van de Maas. Zo moest er uitgezien worden naar het droog vallen van sommige banken zoals de Baaiard en het Rakske. Schepen van enige diepgang konden daar gewillig vast lopen. Onze zeilers waren echter zeer goed vertrouwd met de banken. Ze kenden ook zeer goed de "lopen" of vaarroutes van de grote passagiers- of koopvaardijochepen. Was de scheepvaart toen in deze routes niet zó druk als heden ten dage, toch diende er steeds een oog in het zeil gehouden te worden als ze in de nabijheid van de lopen kwamen. Zij wisten dat ze daar bij mist of tegenweer, zeer voorzichtig moesten zijn en dat ze, in geval het zicht te slecht werd, ieders twee minuten moesten loeteren of bellen vanop hun dek.

Om aan te tonen dat er onder onze vissers knappe zeelui te vinden waren, vertelde Frans ons dat het vaak gebeurde dat zij door de grotere schepen uitgenodigd werden om te loodsen. Nonkel Pier (Pictje Vantorré) heeft zo de eerste schooner van aan de Welkombank tot binnen de haven van Nieuwpoort geloodst en hij werd er bovendien nog " reaal " voor betaald !

De taken van de bemanning aan boord van een zeilschip waren zeer goed omschreven. Wij noemen ze niet allemaal op maar, zegt Frans, het lavertje moest in ieder geval de lichten poetsen en onderhouden, hij moest water halen om de tank te vullen, de vaat doen, het roef netjes houden en helpen op dek. Om te trekken en te sleuren moest je sterke armen hebben, dat had Frans aanvankelijk niet, het waren maar pijp- armpjes. Dat was te wijten aan de slappe kost van binst de oorlog, zegt Frans, maar achteraf is dat snel veranderd.

Aan boord van een zeilder werd er uiteraard ook gegeten. Gewoonlijk was er brood, smout, gerookte haring, spek en gort voorhanden. Dagelijks werden ook zeevruchten klaar gemaakt op het frans kacheltje dat aan boord was. Krabben en wullocks bijvoorbeeld werden in de pan gebakken met schelp en al! Men liet ze de nodige tijd stoven, op een zacht vuurtje, en dan liet men ze bakken. De koffie werd klaargemaakt in een grote moor. Men goot er wat water in tesamen met de gemalen koffie en de " pak ". Als het gruis gezakt was kon men geurige verse koffie inschenken. Zo zie je naar hoe het er allemaal aan toeging in deze tijd. Er valt echter nog zoveel meer te vertellen en aan te tekenen !

Gedurende ons praatje heeft Frans nog verschillende stoten verteld over vastlopen, naar binnen komen van " vliegende were " (stormweer) en allerlei wedorvaren op zee en in de haven.

Wij hopen daar later nog wel eens op terug te komen. Tegen die tijd zal de stook- olieprijs helaas weeral sterk de hoogte zijn ingegaar, maar de wind zullen wij nog altijd gratis krijgen !

Robert Decorte