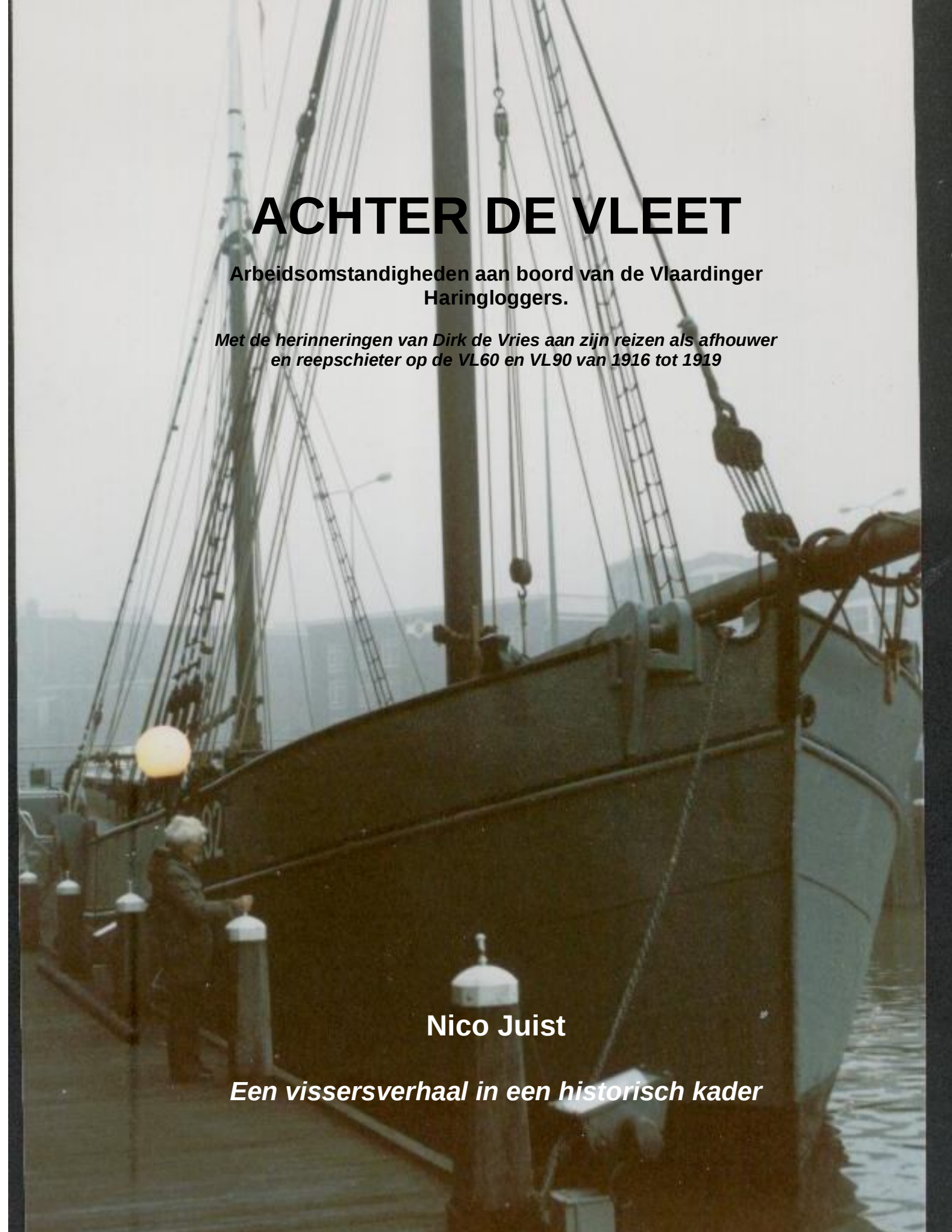




ACHTER DE VLEET

Arbeidsomstandigheden aan boord van de Vlaardinger
Haringloggers.

*Met de herinneringen van Dirk de Vries aan zijn reizen als afhouwer
en reepschieter op de VL60 en VL90 van 1916 tot 1919*

Nico Juist

Een vissersverhaal in een historisch kader

ACHTER DE VLEET

Een vissersverhaal in een historisch kader

Nico Juiſt
1987/2011

Inhoudsopgave

VOORWOORD	4
EEN GESCHIEDENIS VAN DE HARINGLOGGER	7
Een nieuw schip	7
Mechanisering	10
BESCHRIJVING VAN HET SCHIP EN DE VISSERIJ	13
Afmetingen en laadvermogen	13
De inrichting van het schip	13
De bemanning	15
De drijfnetvisserij	16
Bemanning tijdens het schieten van de vleet	18
Bemanning tijdens het halen van de vleet	19
Schieten, halen	20
Kaken en kuipen	20
Bemanning tijdens het kaken van de haring	22
Behouden teelt	23
ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN AAN BOORD	24
Smerig, hard, gevaarlijk en slecht betaald	24
Het vooronder	25
Kleding	26
Drinkwater	27
ARBEIDSVERHOUDINGEN	28
Een eeuwenlange traditie	28
Amelanders op de Vlaardinger loggers	29
HET VERHAAL VAN DIRK DE VRIES	31
<i>Een hartstikke fijn gezin</i>	31
NAAR ZEE	31
<i>Aanmonsteren</i>	32
<i>Het zeegat uit</i>	33
DE HARINGVISSERIJ	33
<i>Het schieten</i>	33
<i>Op hoop van zegen</i>	34
<i>Halen</i>	34
<i>Kwallen</i>	37
<i>Noorse stokken</i>	38
LEVEN AAN BOORD	39
<i>Een gezond leven</i>	41
<i>Proviand</i>	42
Het ongeluk dat Ome Wijnand zo'n poffer had	44
<i>Met de gellen achter de oren</i>	46
GEÏNTERNEERD IN ENGELAND TIJDENS WO I	46
<i>Op de zeiltjes naar huis</i>	47
TOT SLOT	50
Verklarende Woordenlijst	52
Bronnen	53
Literatuur	53
Noten	55

VOORWOORD

“Ik ben geboren op 9 oktober 1903 te Ameland. Ik was de laatste van de eerste vier. In vier jaar tijd waren we met z'n vieren.

Toen was ik in oktober vijf jaar geweest en in februari kwam er weer een zussie. Toen ik bijna twaalf was, kwam m'n jongste broer, die is in januari 1915 geboren. We hadden het niet rijk, maar we hadden een hartstikke fijn gezin, ondanks dat m'n vader nooit thuis was. En er werd bij ons thuis heel veel gezongen. M'n moeder was as de dood voor stormweer en als het dan stormde, dan zat m'n vader lekker in een luwte of op Curacao of in Paramaribo, nou, dan was m'n moeder nergens en dan zongen wij het hoogste lied. ...Scheepje onder Jezus' hoede...”

Zo begint het verhaal van Dirk de Vries dat ik in 1986 met een eenvoudige cassette recorder registreerde aan boord van de haringlogger VL90 “de Balder”. Dat schip lag, net grondig gerestaureerd, afgemeerd aan de steiger langs het scheepvaartmuseum te Amsterdam. Ik had Dirk uitgenodigd om op dat schip over zijn ervaringen als scheepsmaatje op de haringloggers Vlaardingen 60 en Vlaardingen 90 in de jaren 1916 en 1919 te vertellen.

Ik studeerde in 1986 geschiedenis aan het Nutseminarium van de Universiteit van Amsterdam en ik werkte aan mijn eindschrift over de arbeidsomstandigheden op de zeilvisserij aan het begin van de twintigste eeuw. Dirk, tijdens het interview 82 jaar oud, was één van weinigen nog in leven, die de glorie tijd van de zeilende haringloggers had meegemaakt. Al snel werd me duidelijk dat zijn verhaal zeer informatief voor mijn afstudeeronderwerp was, maar ook een prachtig zeer authentiek zeemansverhaal was.

En dat is nu voor mij de reden om deze scriptie, enigszins bewerkt, nogmaals te publiceren, niet meer in “gestencilde” vorm, maar digitaal en op het internet, beschikbaar voor een ieder die het lezen wil.

De haringlogger VL 92, “Balder”, het decor van ons gesprek, was in 1986 weer in de oorspronkelijke staat teruggebracht. De restaurateur van het scheepvaartmuseum, Sybe de Jong, had veel details die betrekking hadden op het dagelijkse leven aan boord, weer boven water weten te krijgen met behulp van “oral history”, zoals historici dat noemen, dus door oud visserlieden te interviewen.

Ik deed op die middag aan boord van “de Balder” eigenlijk het omgekeerde. Door Dirk de Vries te confronteren met een weer tastbaar geworden stukje van zijn persoonlijke geschiedenis, de haringlogger, werden zijn jeugdhervindingen weer naar boven gehaald.

Om een historisch kader van het verhaal te schetsen, gaan vier inleidende hoofdstukken aan het verhaal van Dirk de Vries vooraf, waarin ik, in de rol van historicus, getracht heb de geschiedenis van het scheepstype, de visserijtechniek en de arbeidsomstandigheden in die tijd te beschrijven.

In een scriptie wordt je geacht een vraagstelling uit te werken. De oorspronkelijke vraagstelling was hoe het leven en werken en vooral hoe de arbeidsomstandigheden aan boord van de haringloggers waren. Die waren vaak zo erbarmelijk dat er aan het begin van de twintigste eeuw, door regeringscommissies al de nodige aandacht aan besteed werd.

De scriptie herlezend, bijna 25 jaar later, zou ik de vraagstelling hebben verengd tot de vraag “Hoe het was om als kind arbeid te verrichten op een haringlogger?”. Het is binnen de huidige opvattingen van ouderschap en opvoeding onvoorstelbaar dat een jongetje van 12 jaar, op een paar geleende en te grote schoenen, met een plunjebaaltje over de schouder ‘s ochtendvroeg in Ameland op de veerboot stapt om de dag erop als visser aan te monsteren en voor weken het zeegat uit te gaan ter haringvisserij.

Dirk had zijn laatste verplichte schooljaar amper afgemaakt, maar kreeg als “vervolgonderwijs” een wel erg harde leerschool op het visserschip. Hoe keek hij daarop terug? En was die kinderarbeid een vorm van uitbuiting? Of was het inderdaad een leerschool?

Het verhaal van Dirk is doorspekt met haringloggers vakjargon. Veel daarvan wordt in de inleidende hoofdstukken verklaard. Verder is als bijlage is een verklarende woordenlijst en een literatuurlijst toegevoegd.

EEN GESCHIEDENIS VAN DE HARINGLOGGER

Een nieuw schip

De geschiedenis van de zeilende haringloggers is betrekkelijk kort en begint in het jaar 1865 en eindigt vrij spoedig na de eerste wereldoorlog. In 1865 kocht de Scheveningse reder A .E .Maas (1817 -1886) op een visserijtentoonstelling in Boulogne-sur-Mer een Frans vissersschip: een 'Lougre'.¹ Dit was voor de Nederlandse visserijvloot nieuw scheepstype.

De logger was een kielschip met een lengte van ruim twintig meter en een breedte van ongeveer zes meter. De introductie van dit nieuwe type schip zou een belangrijke innovatie blijken voor het toenmalige visserijbedrijf. Waarom kocht E. Maas die nieuwe schip?

Van oudsher was de haringvisserij een streng gereguleerd bedrijf. Met strenge regels probeerde de overheid de kwaliteit van dit, voor de Hollandse markt, zo belangrijke product te bewaken en probeerde men ook de marktpositie ten opzichte van de buitenlandse concurrentie, te beschermen. Al in 1519 vaardigde Karel V het uitvoerige *“Placaat ende Ordonnantie op 't stuk van den Haringvaert, 't branden van de tonnen en 't sou ten van den Haringh, wesende seer groot”* uit ² .

Door de haring te conserveren, door middel van het “kaken en zouten”, werd haring een exportartikel, dat aan de basis stond voor de Hollands-Zeeuwse handel en scheepvaart in de 15de en 16de eeuw. Er ontstond een groeiende vraag naar vissersschepen, die buiten het seizoen ook geschikt waren voor de zgn. “moedernegotie”, de handel op de Oostzeelanden. In die moedernegotie werd zout ingevoerd uit Frankrijk en Portugal en verwerkt in zoutziederijen en werd het “gezoden zout” uitgevoerd naar de Oostzeelanden. Als retourlading werd hout en graan mee teruggenomen. Omdat meer lading werd ingenomen dan voor de binnenlandse markt noodzakelijk was, werd ook daar weer handel mee gedreven.³ Deze moedernegotie legde een economische basis voor de latere gouden eeuw.

Maar na de Gouden Eeuw, in de tweede helft van de 17de eeuw en gedurende de 18de eeuw, verslechterde de positie van de Hollandse haringvisserij. De mercantilistische politiek (het heffen van invoerrechten) belemmerde de afzet van de haring, en broodnodige innovatie van de haringvloot en modernisering van de visserijtechniek bleven uit. De achteruitgang van de visserij werd nog versterkt door de sterke opkomst van buitenlandse concurrentie, vooral in Schotland en het Pruisische Emden. Een buitenlandse concurrentie, die moeiteloos de traditionele Hollandse vistechneken imiteerde.⁴

De Nederlandse overheid nam in de 18de eeuw een aantal maatregelen om de visserij te stimuleren. Door middel van een premiestelsel werd de visserij gesubsidieerd, maar tegelijkertijd werd de reglementering nog strenger dan ze al was. Er ontstonden vier monopolies, die vooral de reders van de grote- of pekelharingvisserij, de eigenaren van de haringbuizen en hoekers te Maassluis en Katwijk bevoorrechtten.⁵

Een vissende hoeker

Tegelijkertijd werd eigen visserij beschermd met een verbod om vreemde haring *“hetzij versch, gekaakt, gezouten of gerookt binnen dit rijk in te voeren op penne van verbeurd verklaring en eene boete van vijf honderd guldens voor iedere ton gezouten pekelharing en van vijf gulden voor iedere honderd stuks versche of gerookte haring”*.⁶



Deze politiek had niet het beoogde resultaat.

De strenge voorschriften maakten het onmogelijk nieuwe technieken in het visserijbedrijf te introduceren en de op oeroude tradities gebaseerde bedrijfsvoering te moderniseren. De mogelijkheden daartoe ontstonden echter na 1848. Onder het liberalistische getij werd in 1854 een staatscommissie ingesteld ter voorbereiding van een nieuwe wet *'op de zeevisscherijen'*, die in 1857 tot stand kwam en die vrijwel alle beschermende en belemmerende bepalingen en reglementen wegnam.⁷

Mogelijkheden tot vernieuwing werden dus geboden en het dus was de ondernemende reder A.E. Maas, die de geboden ruimte ging benutten. In 1855

experimenteerde hij op zijn bomschuiten met een katoenen drijfnet, waarvan hij in 1856 een paar bestelde in Lowestoft, waar ze (toentertijd heel modern) machinaal vervaardigd werden. Zo'n katoenen vleet (drijfnet) was aanmerkelijk lichter en dus beter te hanteren dan de, tot 1857 officieel voorgeschreven, drijfnetten van hennep. Daardoor kon ook de verhouding tussen het gewicht van het net en de totale lengte van de vleet ten opzichte van het gewicht van het schip, veranderen. Een langere vleet betekende uiteraard een grotere vangstkans. Een lichter en sneller schip maakt een kortere uit- en thuisreis mogelijk en dus meer visdagen per seizoen. Met de invoering van katoenen drijfnetten in combinatie met een sneller schip zou de winstmarge 8 van de ondernemer - de reder dus – aanmerkelijk vergroot worden.

En daarom ging Maas dus op zoek naar een “nieuw” schip, sneller en lichter dan de hoeker of de bom, maar ook met een, naar verhouding, groter laadvermogen.

De Franse "Lougre" voldeed blijkbaar zo goed aan deze eisen, dat Maas in 1867 twee "loggers" in Vlaardingen liet bouwen. Hij tuigde ze echter niet als de Franse driemast Lougre, maar als een, voor de Nederlandse visserij praktischer, tweemast kotter.



*Scheepsmodel van een logger
(Visserijmuseum Vlaardingen)*

Uiteraard werden deze noviteiten met de nodige argwaan bekeken in de traditioneel ingestelde visserswereld⁹, maar de zeer gunstige bedrijfsresultaten van reder Maas blijkbaar boekte, inspireerden waarschijnlijk snel tot navolging. In 1868 voeren reeds 11 zeilloggers op de Noordzee.¹⁰ De vergrote aanvoer van haring speelde in op een groeiende vraag; de export van pekelharing steeg van 14.490 tot 39.435 tonnen in de periode van 1850- 1870.¹¹

De eveneens explosieve groei van het aantal loggers blijkt uit het volgende overzicht 12

Jaar	Loggers	Totaal Ned. Vissersschepen
1870	51	309
1880	121	414
1890	189	462
1900	275	610
1905	425	685
1910	636	774

Mechanisering

Het visserijbedrijf was niet alleen een zaak van vissers en reders. Duizenden werknemers werkten in de talloze nevenbedrijven, onder meer de “natte en droge kuiperijen”, de scheepswerven, de zeilmakerijen, de netten boeterijen. Daarbij kwam nog het walpersoneel van de rederijen in diverse functies. Gezien de omvang en de kapitalistische structuur (elk schip was een forse investering en dus bedrijfskapitaal dat uitsluitend een vermogende reder kon investeren) kan het toenmalige visserijbedrijf als industrie beschouwd worden.¹³

Kuipers aan het werk te Vlaardingen

De mechanisatie drong echter vrij laat in deze industrie door. In 1890 werd de eerste stalen logger gebouwd op de “Werf van Figee” te Vlaardingen en zeven jaar later liep de eerste stoomlogger van stapel.¹⁴ Maar het zou tot 1930



duren, voordat de zeillogger echt van het toneel verdween.¹⁵

De drijfnetvisserij was een passieve vorm van visserij. De voortstuwing was alleen van belang voor de uit- en thuisreis en daarom leverde de overgang van

zeil naar stoomkracht weinig direct profijt op. Wel werden de stoomloggers ook geschikt gemaakt voor de beugvisserij op kabeljauw in de buurt van Noorwegen waarmee deze dure schepen ook buiten het seizoen productief waren.¹⁶

Een andere toepassing van de stoommachine werd echter wel snel op grote schaal toegepast. In hetzelfde jaar, waarin de eerste stoomlogger - in Vlaardingen 'fiets' genoemd - in de vaart kwam, werd ook voor het eerst aan boord van een zeillogger een zgn. "*donkey ketel*" geplaatst, een kleine stoommachine, die een stoomwinch (lier) aandreef.¹⁷ De introductie van deze stoomlier betekende een belangrijke verlichting bij het binnenhalen van het kilometerslange drijfnet en leverde daarmee ook een aanzienlijke arbeidsbesparing op. De bemanning van de zeilloggers kon hiermee namelijk worden ingekrompen van 14 naar 12 man.

In 1916 telde de Nederlandse visserijvloot het grootste aantal loggers. Dat jaar was trouwens ook wat betreft de opbrengst, een topjaar, terwijl de verliezen door de oorlogsomstandigheden nog gering waren.¹⁸ Dit veranderde echter in 1917, toen Duitsland de onbeperkte duikbootoorlog inzette, waardoor Engeland overging tot het opbrengen van vissersschepen, omdat de Engelsen alle mogelijk voor de export naar Duitsland bestemde vis als contrabande beschouwde.¹⁹ Ook de kolentoevoer uit Duitsland, uiteraard noodzakelijk voor de stoomloggers en trawlers, werd in 1917 gestaakt.

In de laatste twee oorlogsjaren namen de gevaren voor de vissers toe; sommige loggers werden door Duitse U-boten getorpedeerd, anderen kwamen in aanvaring met losgeslagen zeemijnen. In totaal kwamen in de Eerste Wereldoorlog 862 vissers om het leven.²⁰

Ook het naoorlogse jaar 1919 waarin de Noordzee weer vrij bevestigd kon worden, was een topjaar voor de haringvisserij; elk schip dat voor de visserij bruikbaar was, voer uit en de vangsten en daarmee de "besommingen" voor de bemanningen waren buitengewoon hoog.

Maar deze opleving was van korte duur. Door de inflatoire economie in het naoorlogse Duitsland viel dit belangrijke afzetgebied al snel weg en brak ook voor

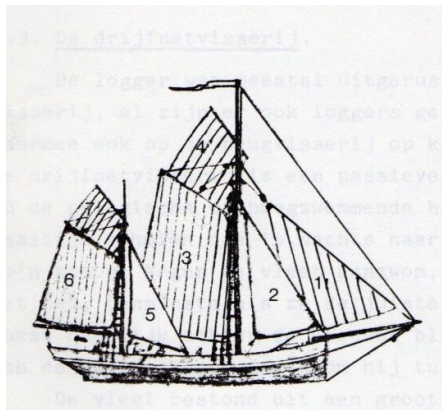
de haringvisserij een crisistijd aan.²¹ Vele schepen werden uit de vaart genomen, talloze vissers gingen op zoek naar ander werk.

De schepen, die in de periode tussen de twee wereldoorlogen in de vaart gehouden werden, waren voornamelijk de stoom- en motorloggers en trawlers. Door de ontwikkeling van het trawl-net, dat ook geschikt gemaakt werd voor de haringvisserij, verdween langzaam maar zeker de eeuwenoude drijfnetvisserij. In 1967 voer voor het laatst een logger ter haringvisserij uit.²²

BESCHRIJVING VAN HET SCHIP EN DE VISSERIJ

Afmetingen en laadvermogen.

De eerste haringlogger, de logger die A.E. Maas in Boulogne-sur-Mer kocht, had een lengte over alles van 17 meter, een breedte van 5,55 meter en een holte van 2,40 meter. Het laadvermogen bedroeg 15 last haring.²³ Een last haring was gelijk aan 17 kantjes of 14 gepakte of “opgehoogde” tonnen. De haring slonk namelijk onder invloed van het zout en daarom werden de kantjes in de 'natte' kuiperij aangevuld met andere haring, “opgehoogd” dus. In kilo's uitgedrukt komt een last overeen met 2100 kilo. De tuigage, oorspronkelijk drie masten voorzien van een loggertuig, werd aangepast aan de haring-drijfnetvisserij. De voormast verdween en het schip werd als een kotter getuigd. Ook het lijnenplan werd gewijzigd, zodat het schip van achteren minder diep lag en minder “stuurlastig” werd.²⁴



Zeilplan:

1. Kluiver
2. Stagfok
3. Grootzeil
4. Gaffeltopzeil
5. Aap
6. Bazaan of gatzeil
7. Bazaan gaffeltopzeil

In de periode 1865- 1891 werd een groot aantal houten loggers gebouwd. De lengte van de schepen nam toe tot tussen de 20 en 25 meter, het laadvermogen tot 25 last. De laatste houten loggers, die in 1915 gebouwd werden, hadden een lengte van 30 tot 32 meter.²⁵ De bouw van ijzeren schepen en de overgang op stoom en motorkracht deed de lengte van de schepen nog verder toenemen. Na de Eerste Wereldoorlog werden veel zeilloggers omgebouwd tot motorlogger en daarbij werd het schip met enkele meters verlengd.

De inrichting van het schip.

De logger was een bedrijfsvaartuig, een werkschip, en de beperkte ruimte werd zo goed mogelijk benut. De werkruimte was het dek, daar speelde het schieten (in zee zetten) en halen van de netten zich af, maar ook het kaken en kuipen van de gevangen haring. Onbeschut in weer en wind.



Het bemanningsverblijf - *het vooronder* - was een ruimte met een inhoud van ongeveer 14,5 m³,²⁶ waarin zich de slaapgelegenheid voor de bemanning, uitgezonderd de schipper en de stuurman, bevond. Deze ruimte diende tegelijkertijd tot kombuis, dat voornamelijk bestond uit een groot kolenfornuis, dat midden in het vooronder was opgesteld.

De ruimte “onderdeks” tussen de twee masten, vormde de “ruimen”, waarin de haringvaten, het zout, het proviand en het drinkwater werden opgeslagen. Er werd onderscheid gemaakt tussen de “droge” en “natte” ruimen. In de droge ruimen werd zout en proviand bewaard. Naarmate de reis vorderde, werden alle ruimen met tonnen (kantjes) haring gevuld. Was het schip vol en het zout op, dan werd de zoutvlag gehesen en ging men op huis aan.

Het ruim achter de haringruimen was bestemd voor het ongeveer twee kilometer lange drijfnet: de vleet. Daarachter bevond zich - na de introductie ervan in 1897²⁷ - de stoomwinch en het reepruim, waarin de tros waaraan de drijfnet

opgehangen was, de reep genaamd, werd opgerold. Het netjes oprollen van deze reep was het werk van de “reepschieter” meestal een jongen van een jaar of twaalf oud. Aan de andere kant van de winch bevond zich de donkey-ketel en de kolenbunker. Toegang tot de donkey-ketel-kamer had men via het achteronder ofwel “de kajuit”, de leefruimte voor de schipper en de stuurman. Daarachter bevond zich nog een ruim voor de tuigage.

De bemanning

De bemanning van een zeillogger, voorzien van een donkeyketel, telde 12 a 13 koppen. Ieder bemanningslid had, zowel bij het schieten en halen van de vleet, het kaken en kuipen van de haring, als bij de andere, aan boord voorkomende werkzaamheden, specifieke taken.

De functies aan boord waren als volgt:

1. schipper
2. stuurman
3. matroos
4. matroos
5. matroos
6. lichtmatroos
7. kok in het ruim
8. kok
9. oudste
10. oudste
- 12 jongste
- 13 reepschieter
- 14 afhouwer

Van deze 13 personen waren de nummers 9 t/m 13 jongens. De afhouwer was de jongste aan boord. In de jaren rond de Eerste Wereldoorlog meestal 12 jaar oud. Vaak werd de lagere school niet afgemaakt. In de oorlogsjaren monsterden gemiddeld per jaar 100 analfabeten aan.²⁸

De kok kon een jongen van 12- 16 jaar oud zijn, maar die functie werd ook weleens vervuld door een oude matroos, "*die voor matrozen werk te oud (is en) voor totaal versleten te jong (is)*".²⁹

De schipper en de stuurman zeilden het schip, voor de navigatie steunend op beperkte navigatie middelen en een eeuwenoude, via traditie doorgegeven, ervaring. Op die ervaring werd ook de plaats bepaald om "het net te schieten". Daarbij werd gebruik gemaakt van "het lood", een dieplood, waarin wat talkvet gedaan werd. Als het lood naar boven kwam en er schelpen aan kleefden, zat er waarschijnlijk geen haring. Zat er zand aan het lood, dan proefde de schipper er aan en dan besloot hij of het net gezet moest worden. (Het schieten)

De drijfnetvisserij

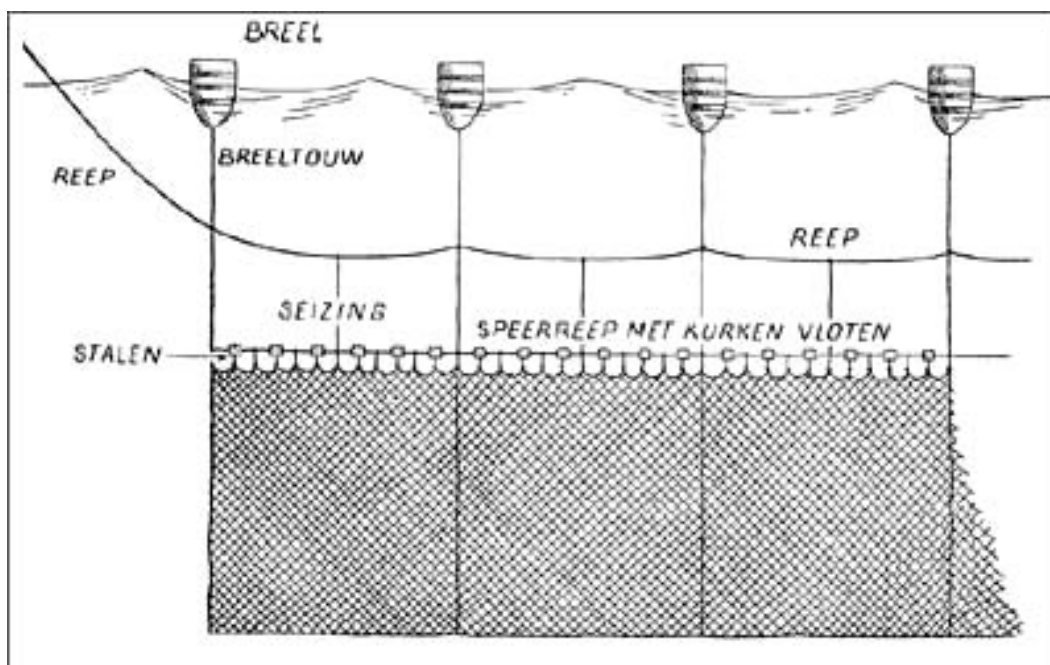
De logger was meestal uitgerust voor de grote- of drijfnet- visserij, al zijn er ook loggers gebouwd, voorzien van een bun, waarmee ook op de beugvisserij op kabeljauw gevist kon worden.³⁰

De drijfnetvisserij is een passieve vorm van vissen. Gevist werd op de *pelagische* of *hoogzwemmende* haring. De haring vormt in de paaitijd scholen die nachts naar de oppervlakte komen. Als zo'n school tegen de vleet aanzwom, raakten de haringen vast in het net, tenminste als ze de juiste afmetingen hadden. De haring moest namelijk achter de kieuwen blijven haken; was de haring te klein, dan zwom hij tussen de mazen van het net door.

De vleet bestond uit een groot aantal netten (100 tot 150), die elk 30 meter lang en 16 meter hoog waren. Ze waren aan elkaar geknoopt en langs de bovenkant door de speerreep met elkaar verbonden. Op die speerreep zaten kurken. De speerreep werd met seizings verbonden met de reep, een stevige tros. Aan de reep zaten met zgn. breeltouwen een aantal vaatjes, de breels, vastgeknoopt, die de hele vleet drijvend moesten houden. De totale lengte van een vleet was 3 tot 4 km; ieder kwart werd gemarkeerd met een joon, een drijver voorzien van vlaggenstok.

Nadat het laatste net overboord was gezet, werd de reep -afhankelijk van de wind -nog ongeveer 100 meter verder uitgevierd. Bij zwaar weer werd op de reep nog extra stuk tros, de zogenaamde “tijreep”, gezet.³¹

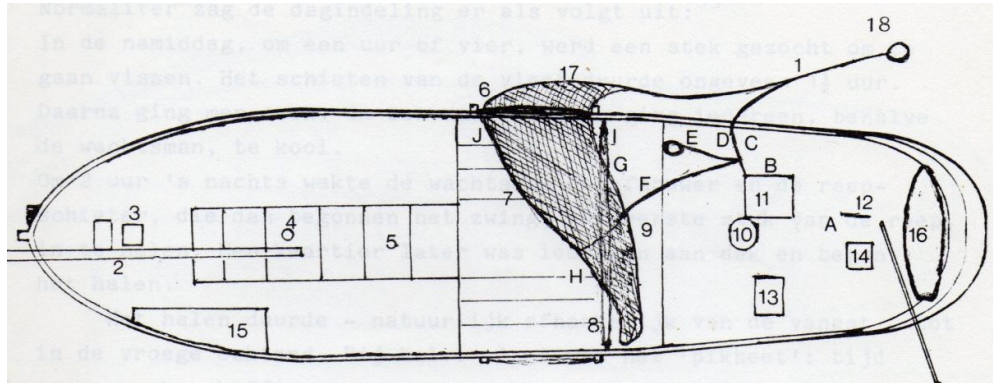
De vleet



Bemanning tijdens het schieten van de vleet

Ruiend zeilend voor de wind op het gatzeil (bazaan)

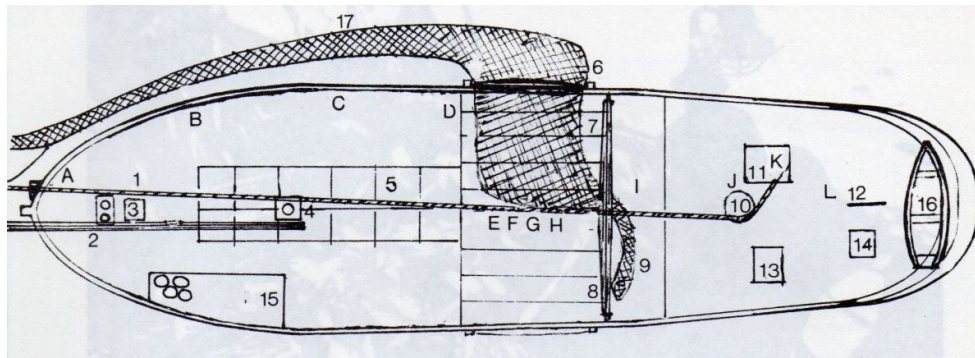
Deinzend (achteruit) drijvend bij harde wind



1. reep
2. kluiverboom
3. toegang tot vooronder
4. mast
5. ruimen
6. geesten met geestenrol
7. krebbs
8. koksrol
9. ruim voor de vleet
10. stoomwich (spil)
11. reep (rope)
12. helmstok
13. toegang tot kajuit
14. zeilruim
15. opbergvak (krebbs) voor breels
16. sloep
17. vleet
18. breel

A: schipper houdt het schip voor de wind
 B: matroos let op reep
 C: stuurman bevestigt seizings en breeltouwen en op de reep; afstand wordt aangegeven door merken zgn. muizen
 D: jongste geeft breeltouwen aan en gooit breels overboord
 E: afhouwer geeft seizings aan de stuurman
 F: matroos haalt seizings op
 G: Matroos haalt netten op
 K : "Kok in het ruim" haalt netten op ("wantophaler")
 I + J : matrozen trekken netten over de geestenrol en rekken ze om de 5 netten zodat ze goed in zee komen te staan
 Om de twintig netten werden I + J afgelost; twintig netten is een kwaartaal, een kwart van de vleet

Bemanning tijdens het halen van de vleet



1. reep
2. kluiverboom
3. toegang tot vooronder
4. mast
5. ruimen
6. geesten met geestenrol
7. krebber
8. koksrol
9. ruim voor de vleet
10. stoomwiche (spil)
11. reepuim
12. helmstok
13. toegang tot kajuit
14. zeilruim
15. opbergvak (krebbe) voor breels
16. sloep
17. vleet

A: jongste neemt de breels van de reep
 B: oudste; maakt seizings los en geeft ze door
 C: oudste : trekt netten aan de seizings door naar achteren
 D: matroos: trekt netten via de geesten naar binnen
 E t/m H: Matrozen en stuurman: trekken netten naar binen en schudden de haring er uit in de krebber. Zij werden de wantaannemers genoemd
 I: Kok in 't ruim: trekt de netten in het ruim en vouwt ze op
 J: Afhouwer; houdt de reep strak om de winch en bedient de winch
 K: reepschieter: schiet de reep op in het reepuim
 L: schipper: let op het schip[en de zeilen en zorgt dat de donkeyketel onder stoom blijft

Schieten, halen

De werktijden op de haringloggers waren lang. Ze werden in sterke mate medebepaald door de grootte van de vangst en door de weersomstandigheden. Gewoonlijk zag de dagindeling er als volgt uit:³²

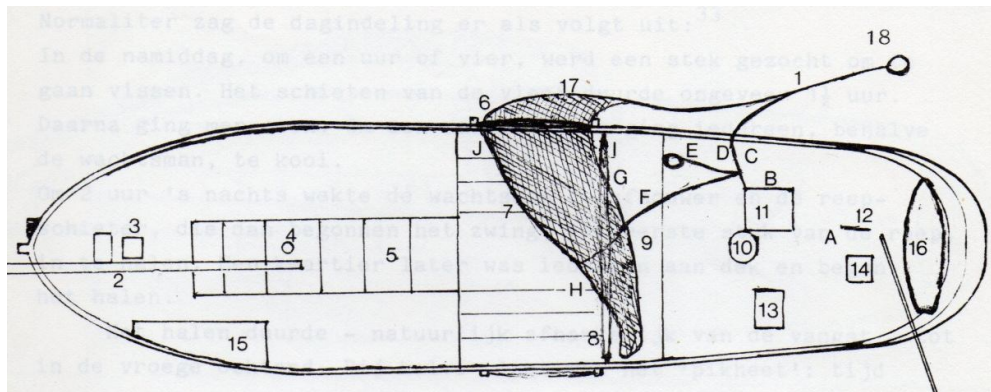
- In de namiddag, om een uur of vier, werd een stek gezocht om te gaan vissen. Het schieten van de vleet duurde ongeveer anderhalf uur. Daarna ging men eten. Om een uur of zeven ging iedereen, behalve de wachtsman, te kooi.
- Om 2 uur 's nachts wekte de wachtsman, de afhouwer en de reepschieter, die dan begonnen het zwing (het eerste stuk van de reep) in te halen. Een kwartier later kwam iedereen aan dek en begon het "halen".
- Het halen duurde -natuurlijk afhankelijk van de vangst -tot in de vroege ochtend. Bij halve vleet was het 'pikheet' : tijd voor een kop koffie en een scheepsbeschuit.
- Om 7 uur 's ochtends was het ontbijt: ook koffie met scheepsbeschuit. Was de hele vleet binnen, dan werd begonnen met het kaken van de haring.
- Om ongeveer 12 uur werd het middagmaal gebruikt.

Kaken en kuipen

Het kaken, is als uitvinding toegeschreven aan Willem Beukelsz. van Biervliet tegen het einde van de 14de eeuw en hield het volgende in: met een scherp mesje werd een kleine insnijding onder de keel van de haring gemaakt, waarna met een draaiende beweging de gal en een gedeelte van de ingewanden verwijderd. Het was belangrijk, dat een gedeelte van de darm - waarin enzymen zitten - naar buiten werd getrokken, maar wel met het de haring verbonden bleef. Dit enzym lost in de pekels op en geeft, door de inwerking op het vlees, de haring zijn smakelijke malsheid.³³ De manden met gekaakte haring werden in de warbak gegooid en *geward* (bedekt met een laag zout). Daarna werd de haring door de leggers in de tonnen gelegd.

Als al de haring geakaat en geward was, werden de vaten gekuip en gecontroleerd (het vat moest dicht zijn, anders bedierf de haring) en in het ruim gestouwd. Daarna had men soms nog wat tijd over om te rusten, maar om een uur of vier was het weer schieten. Een langere rusttijd dan 6 a 7 uur kwam zelden voor. Was de vangst zeer overvloedig, dan werkte men een etmaal door.

Bemanning tijdens het kaken van de haring



1. lege haringvaten
2. tonnen met zout
3. warbak
4. krebber
5. kaakplank
6. manden met gellen en gekaakte haring
7. kantjes klaar om gekuip te worden

- A: vier matrozen, die de haring in de vaten leggen
- B: warder: matroos die de haring overdekt met een laag zout
- C: oudste schept de haring in de manden van de kakers
- D: overige bemanningsleden (6 of 7) die kaken

Behouden teelt

De periode, waarin gevestigd werd op haring, werd *de teelt* genoemd. De teelt begon in juni. Dan viste men in het noorden van de Noordzee ter hoogte van Schotland. De reizen duurden dan een week of zes.

In de maanden, die volgden, zakte men langs de Engelse kust af naar het zuiden. In oktober was men dan op 't Zand, de Doggersbank. Daar ving men grote hoeveelheden haring. Vaak kaakte en kupte men dan niet alles aan boord, maar stuurde men een gedeelte van de lading. Sturen wil zeggen, dat de haring niet gekeukt werd, maar alleen licht gezouten. Die haring werd dan aan de wal gerookt tot bokking. De teelt was afgelopen in oktober. Dan was het 'afsnijden' of 'behouden teelt'. Het schip werd onttakeld voor de winter of gereed gemaakt voor de beugvaart op kabeljauw.

Als het behouden teelt was, kreeg de bemanning de besomming: een percentage van de opbrengst van de teelt. Met dat geld kon men soms de wintermaanden doorkomen. Vaak echter zocht men ander werk. De jongste bemanningsleden gingen ook wel weer voor een paar maanden naar school.³⁴ voor de oorlog lag het gemiddelde weekloon van de vissers op f 15. Uiteraard was het deel van de besomming voor de schipper groter dan dat van een matroos, laat staan voor de afhouwer. Dirk de Vries vertelde, dat hij per week f 2,50 verdiende, maar aan het eind van de teelt 800 gulden mee naar huis nam. Maar dat was wel in het topjaar 1916³⁵ Ook werd vaak een deel van het loon in natura uitbetaald.³⁶

Het bij het "afsnijden" overgebleven proviand werd onder de bemanning verdeeld en mee naar huis genomen.³⁷

Er was ook een mogelijkheid tot een bescheiden bijverdienste. Tijdens het zeilen naar de visgronden, werd wel eens een beug geschoten. Een beug was een lange lijn met haken, waaraan stukjes wijting als aas werden bevestigd. De kabeljauw, die op deze manier werd gevangen, werd in kleine vaten gezouten en op de veiling verkocht. De bemanning moest daarvoor *vaten- en zoutengeld* aan de maatschappij betalen. De resterende opbrengst werd verdeeld.

Later in het seizoen werd ook met de “draap”, een stuk gebogen ijzerdraad met drie haken, op wijting gevist. Deze wijting werd ook gezouten en aan het einde van de reis mee naar huis genomen voor de wintermaanden³⁸

ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN AAN BOORD

Smerig, hard, gevaarlijk en slecht betaald

"Werken, eten en slapen, dat waren de voornaamste dingen en werken was tussenbeiden het belangrijkste". Zo karakteriseert Dirk de Vries het leven aan boord van de haringlogger. De film "Het schot te boord" van Herman van der Horst, daterend

van 1948, laat duidelijk zien, hoe arbeidsintensief dat werk was. Het kilometers lange net binnenboord trekken en de haring er uit schudden, het urenlang kaken en kuipen van de haring. En het is niet moeilijk om een voorstelling te maken, hoe het zou zijn geweest onder minder prettige omstandigheden, in de regen en de kou, als de golven over het dek spoelden en het schip zwaar slingerde. Maar werken en dus vissen, hoe smerig, hard, gevaarlijk en slecht betaald ook, was pure noodzaak. Rond de eeuwwisseling leefde een groot percentage van de bevolking voortdurend van de bedeling. In de wintermaanden moesten vele vissers en hun gezinnen een beroep doen op de voorzieningen van armenbesturen, soepkokerijen en diaconieën.

De haringvisserij was een seizoenbedrijf en de wintervisserij, de beugvisserij op kabeljauw en schelvis, bood te weinig werk. Naast de pure noodzaak is de bereidheid van de vissers, dit zware en gevaarlijke beroep uit te oefenen, ook te verklaren uit

de overwegend protestantse geloofsovertuiging van de vissers, waarbinnen de aanvaarding van de gevaren past als de 'beschikking van de hogere macht'. D.J. Gouda verklaart hiermee, dat men de zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog tot het einde toe heeft volgehouden, ondanks de hoge verliezen.³⁹

Toch groeide ook onder de vissersbevolking aan het begin van de 20ste eeuw een sociaal bewustzijn. In het voetspoor en met steun van de typografen, de diamantbewerkers en de sigarenmakers ontstonden rond de eeuwwisseling zes

vissersverenigingen. De eerste loonacties werden gevoerd in 1906, toen veel vissers vanwege een loongeschil weigerden te monstren.⁴⁰

Ook van iets andere kant ontstond belangstelling voor de werkomstandigheden van de haringvissers. In 1910 bracht de commissie *'benoemd inzake de hygiënische toestanden aan boord van zee- visschersvaartuigen'*, een rapport uit aan het 15de Congres voor Volksgezondheid te Leiden.⁴¹ In datzelfde jaar studeerde de arts J.C. Mom af op de dissertatie, getiteld: *"Onderzoek betreffende de hygiënische toestanden in het zeevisschersbedrijf"*.⁴² Zowel de commissie als J.C. Mom constateerden, dat er nog al het een en ander mis was aan boord van de schepen op het gebied van huisvesting, voeding, drinkwater en werktijden.

Als Dirk de Vries, bijna 10 jaar later, op de VL 60 aanmonstert, is er nog niet veel veranderd. Een aanbeveling van Mom is echter wel opgevolgd: er is een privaat aan boord.



Het vooronder

Slapen, koken, eten gebeurde in het vooronder. Mom beschreef deze ruimte als volgt: *"In het logies bevindt zich ook het kombuis, waarop wordt gekookt en gebakken. Ook worden er nog allerlei huishoudelijke en scheepsvoorwerpen bewaard. Verder hangt ieder man er zijn natte, met allerlei vischafval besmeurde,*

oliekleding, wordt er tabak gerookt, dikwijls van zeer twijfelachtige kwaliteit, en wordt er, horrible dictu, soms visch gedroogd, zodat het woord 'bedompt' als qualificatie van de daar heersende atmosfeer als een epithon ornans moet worden opgevat".⁴³

Voorals het kolenfornuis flink werd opgestookt, kon de temperatuur flink oplopen in de kleine ruimte. De ventilatie liet veel te wensen over, omdat het vooronder in verband met de overkomende golven -goed afgesloten moest worden.

Het voedsel bestond uit spek, erwten of bonen, rijst, zeekaak en uiteraard vis. Het was een taak van de schipper om het proviand ⁴⁴ voor het vertrek te keuren.

Voor de persoonlijke eigendommen had elk bemanningslid een klein kistje, van 60 bij 30 cm, het zgn. 'stopperskistje'. Daarin werd het bestek, een verschoning (voor de thuisreis), tabak, suiker en vaak chocola bewaard. Dat kistje deed ook als eettafel dienst. De afmetingen van de kooien waren aan de krappe kant: de 45 lengte was 1.80 m, de breedte 0,80 m, de hoogte 1,10 m. ⁴⁵ Vaak deden de kooien ook dienst als opbergruimte voor allerlei materiaal. In de kooi van de 'afhouwer' stonden kleine houten vaatjes met boter, meel en bonen.

In het vooronder werd ook de kerkdienst gehouden. Zaterdagmiddags en zondagmiddags ging de schipper voor in een kleine dienst, waarbij vooral "De Godvreezende Zeeman" gebruikt werd: een boek met schriftlezingen ⁴⁶ en teksten, die vooral betrekking hadden op zeelieden

Kleding

Het werken vond aan dek plaats, bij nacht en ontij en vaak in de stromende regen. Mom gaf de volgende omschrijving van de kleding:⁴⁷

Bovenkleding

- flanellen hemd tot ongeveer halweg de dijen
- rood of blauw baaien hemd
- wollen gebreide borstrok
- blauw wollen trui

-
- (sommigen nog een 'gezondheid' een 25 cm. brede een baaien gordel)

Onderkleding

- onderbroek van rood baai
- twee paar dikke wollen kousen
- lange broek

daaroverheen tijdens het werk:

- oliemouwen schootsvel van oliegoed
- handschoenen (wanten)
- zeelaarzen

bij slechtweer:

- oliejas
- zuidwester

Drinkwater

Men maakte zo'n vijf reizen, waarvan de eersten ongeveer zes weken duurden, de laatste duurde een week of drie. Gedurende de reis kwam men niet uit de kleren. Water om zich dagelijks te wassen, was er niet. Het drinkwater werd uit een ijzeren, met cement beklede, tank gepompt. Deze tank werd onderweg steeds bijgevuld uit nieuwe, met water gevulde haringvaten. Naarmate de reis vorderde, ging de kwaliteit van het water uiteraard achteruit. De waterluis werd dan met een gloeiende pook wat uit de weg geruimd.⁴⁸ Mom merkt op, dat de hoeveelheid drinkwater aan boord per boord te gering was. Vandaar, dat men pas op de thuisreis per twee man een puts water kreeg om zich wat 'op te frissen'.

Naast thee en koffie, dronk men aan boord veel slap bier, dat ook over sommige gerechten gegoten werd.⁴⁹ Als er veel gevangen was en dus lang gewerkt moest worden, werden de matrozen op de been gehouden met een glas jenever. De werktijden waren vaak zo lang, dat allerlei middelen toegepast werden om wakker te blijven: koffie, jenever, koud water etc. Alles, behalve voldoende rust!

ARBEIDSVVERHOUDINGEN

Een eeuwenlange traditie

De haringlogger was een bedrijfsvaartuig, waarop 13 mensen werkten. De reder of de maatschappij was eigenaar van het schip. De bemanning verdiende een weekloon en kreeg na de teelt een percentage van de opbrengst. Aan boord had ieder bemanningslid zijn vaste taken en plichten, behorend bij de functie, waarin hij had aangemonsterd. Veel daarvan werd bepaald door de eeuwenlange traditie, die de drijfnetvisserij had. Het vissersvak kon uitsluitend geleerd worden aan boord van het schip, meestal door te beginnen als afhoutertje en alle daaropvolgende rangen te doorlopen.⁵⁰ Pas in de tijd, dat de zeillogger verdween, om plaats te maken voor de trawler, werd een deel van de opleiding overgenomen door de visserij scholen.

De schipper voerde uiteraard het bevel. Hij bepaalde de plaats en het tijdstip, waarop de netten geschoten werden. Het hing van zijn vakmanschap af, of er veel gevangen werd. Sommige schippers stonden als goede vissers bekend, die hoge opbrengsten hadden, Anderen, die minder gelukkig waren, werden soms weer gedegradeerd tot stuurman.

De schipper, de stuurman en de matrozen zeilden het schip. Als het goed weer was, liepen zij wacht met een van de jongeren. Als het zwaar weer was, moesten de jongens in het vooronder blijven. Aan dek was het voor hen dan te gevaarlijk. Verder werden ze bij het werken niet ontzien. Al liepen ze minder wacht, voor het overige hadden ze dezelfde werktijden als de ouderen, hoewel hun taken over het algemeen lichter waren: het bedienen van de spil (stoomlier) , koken, schoonmaken, etc.⁵¹ En misschien was hun tempo bij het kaken iets minder hoog, maar gekaakt werd er tot de manden leeg waren.

En toch, hoewel de ontberingen, kou, nattigheid, het invretende zoute water, de smerige gellen en schubben en de gevaren van de zee Dirk de Vries nog helder voor de geest staan, komt toch steeds weer de saamhorigheid in zijn herinneringen naar voren, het besef dat iedereen, aan boord - ook de jongste - onmisbaar was en gewaardeerd werd. Men ging gemoedelijk met elkaar om. De ouderen werden "Ome" genoemd. Familieleden voeren vaak samen op een

logger. Sommige Vlaardinger loggers werden geheel door Amelanders of Terschellingers bemand.

Amelanders op de Vlaardinger loggers

Dirk de Vries was in 1916 een van de 21 Amelanders, die in dat jaar in Vlaardingen aanmonsterden aan boord van de haringloggers. Vanaf 1859 was het gebruikelijk, dat een aantal Amelanders in juni naar Vlaardingen afreisde ter haringvisserij. Het grootst was hun aantal in 1903, namelijk 133.⁵¹ M. Schroor heeft in zijn historisch geografische studie "Op de loggers" dit verschijnsel wat de Terschellingers betreft, onderzocht. Het lijkt mij niet vreemd te veronderstellen, dat zijn conclusies voor een groot deel ook voor Ameland gelden. Tegelijkertijd met de opbloei van de haringvisserij in Holland ontstaan ondermeer door de introductie van de zeillogger en door de aanleg van het spoorwegnet, dat het afzetgebied vergrootte, kwijnde de kustvisserij op de eilanden weg.⁵² In 1850 waren er op Ameland nog 7 schuiten, elk met een bemanning van 6 koppen. Het 40-tal huisgezinnen, dat daarvan moest leven, verkeerde in grote armoede. In 1890 waren er nog 5 schepen en in 1898 werd het laatste schip gesloopt.⁵³

De andere bestaansbron op de eilanden, de agrarische sector, kon weinig mensen opnemen, terwijl de bevolking in aantal groeide. Het aantal zeelieden nam in deze periode dan ook sterk toe. Zij voeren voor het grootste deel in dienst van rederijen in Amsterdam en Rotterdam. Anderen voeren in de zomermaanden op de houtslepers naar de Oostzee en de Botnische Golf. Dit was een groep van voornamelijk ongeschoolde zeelieden. In de wintermaanden hielden ze zich meestal bezig met strandjuten of de "strand-rijderij": het bergen van schepen en scheepsladingen.

De overgang van de zeil- vaart naar de stoomvaart bracht voor deze ongeschoolde zeelieden problemen met zich mee. Gages daalden maar ook de strand-rijderij ging achteruit: stoomschepen strandden minder vaak dan zeilschepen. De bloei van de haringvisserij bood een alternatief; velen trokken in de zomermaanden dan ook naar de Maassteden of naar Emden en monsterden aan op de haringloggers⁵⁴

Ook Dirk de Vries kon, toen hij 12 jaar oud was, kiezen tussen de visserij of het boerenbedrijf. Voor hem werd de haringvisserij zijn eerste kennismaking met het zeemansleven. Toen na de teelt van 1919 de slechte tijd voor de haringvisserij aanbrak, monsterde hij als matroos op de koopvaardij. Tijdens de crises jaren voor de tweede wereldoorlog was hij enkele jaren werkloos. Aan die tijd bewaarde hij slechte herinneringen. Later belandde hij in de haven van Amsterdam en werd kraandrijver op een drijvende bok bij de Amsterdamse werf NDSM. Dit werk deed hij met veel plezier tot zijn pensioen.

HET VERHAAL VAN DIRK DE VRIES

Een hartstikke fijn gezin

Ik ben geboren op 9 oktober 1903 te Ameland. Ik was de laatste van de eerste vier. In vier jaar tijd waren we met z'n vieren.

Toen was ik in oktober vijf jaar geweest en in februari kwam er weer een zussie. Toen ik bijna twaalf was, kwam m'n jongste broer, die is in januari 1915 geboren. We hadden het niet rijk, maar we hadden een hartstikke fijn gezin, ondanks dat m'n vader nooit thuis was. En er werd bij ons thuis heel veel gezongen. M'n moeder was as de dood voor storm- weer en als het dan stormde, dan zat m'n vader lekker in een luwte of op Curacao of in Paramaribo, nou dan was m'n moeder nergens, en dan zongen wij het hoogste lied. ...Scheepje onder Jezus' hoede.

We hebben het wel arm gehad, maar om nou te zeggen dat we gebrek hadden? Nou ja, we hadden wel trek, maar om nou te zeggen, dat we honger geleden hebben, nee. Ik was 10 jaar en toen ging ik al met de beug naar het strand en daarom heb ik nog al 's vrij moeten nemen van school. En toen ik 11 jaar was, ben ik bij een boer gekomen. Daar kreeg ik landbouwwakantie voor van eind mei tot eind september. Ik werkte voor 15 gulden plus drie korf aardappelen, dat is anderhalve mud aardappelen en eten mee naar huis 's avonds. Dat was natuurlijk een groot voordeel voor m'n moeder.

Maar ik had helemaal geen behoefte om boer te worden en toen ben ik dan met 12 jaar naar zee gegaan. En dat was ook droefenis, maar beter dan om bij een boer te werken.

NAAR ZEE

Ik meen, dat het 12 mei 1916 was, dat we op Ameland weg gingen. Ik had schoenen van m'n grootvader gekregen, die waren maat 42; ik heb het nooit verder gebracht dan 39. Ik had een bont kussensloop op m'n rug met een verschoning d'r in en wat brood voor onderweg en dingetjes die je meenam: een blikje suiker, chocola en ook wat sago.

We gingen van Hollum af lopen naar de boot, dat was 2 uur, op die schoenen, twee maten te groot. En toen met het boemeltreintje naar Leeuwarden. Het liep

allemaal een beetje tegen; we kwamen 's avonds om 12 uur pas in Rotterdam. We hadden 's morgens de boot gehad van voor achten! En toen kwamen we in Rotterdam en die stationschef had ons zeker al zo'n beetje in de gaten, die zeelui, we kwamen de trein uit met ons plunjezakke en toen zei-die: "Schipper, waar naar toe?". "Nou, naar Vlaardingen, man". "Dan moet je wel lopen; de laatste trein is net weg!" Hij zei: "Weet je wat je doet? Ga met die en die tram naar Schiedam en dan ga je daarvandaan lopen!" Midden in de nacht, zeg... We waren misschien om een uur of twee in de remise en we kwamen om kwart over vier in ons kosthuis. Daar zaten ze al met de opgebakken aardappelen te wachten van 's avonds vijf uur! Ja, ik sliep meer als ik at natuurlijk en om acht uur gingen we weer op, om half negen gingen we monstere in Vlaardingen.

Aanmonstere

Die rederij had, dat noemden we de droge schuur, en daar was ook het kantoor en daar had je een grote tafel met een embleem d'r op en daar zat de waterschout achter en de klerk, de boekhouder en wij zaten zo in carre d'r om heen. En dan werd je naam afgeroepen. Eerst de schipper, op volgorde af en ik was de laatste. Dan kwam je op de monsterrol te staan. Het was oorlog, dus moest je allemaal een pas hebben. Ik had een pas en -dat heette toen zo - toestemming van m'n vader en moeder, ik had een geboortebewijs en ik had het bewijsje van de schoolmeester, dat ik alle klassen had doorlopen. Dat had Ome Jan nog tegen m'n moeder gezegd: "Heeft Dirk nou wel een bewijsje van school?". Dat was toen al verplicht. Kijk, ik kom bij het meestershuis, ik bel aan en meester Hamer doet open en die zegt: "Dirk, wat kom jij doen?" Ik zeg: "Met de compelementen van moeder - dat moest ik toen altijd zeggen. - of ik een bewijsje mag hebben, dat ik alle klassen doorlopen heb?". "Oo ...". hij pakte een notitieboekje, 9 bij 6 cm, uit z'n binnenzak, andere kant z'n vulpen, draaide de dop d'r af en schreef: "Ondergetekende verklaart dat D. de Vries, geboren 9 oktober 1903 te Ameland, alle klassen doorlopen heeft. F. Hamer". Ik doodgelukkig met dat stukkie, ook in die enveloppe. Maar die druilloor daar achter die tafel, die waterschout, die bekijkt al die paperassen, die sorteert dat en die kijkt me aan - ik ben nou niet groot en toen was ik twaalf, nog een kind natuurlijk - zegt-ie: "Nou, als ik het zo bekijk, dan ben je wel een voornamelijk goede leerling geweest op school!". Toen drong het pas tot me door! Nou, ik heb m'n tranen ingehouden, terwijl ik daar was en ik heb m'n handtekening gezet. Maar

tegenover de schuur had je de binnenhaven en daar liep een kippenbruggetje over en op dat kippenbruggetje heb ik het papiertje in stukjes en brokjes gescheurd en laten waaien...

En waardoor kwam dat nou? Weer door de strijd van het geloof, hoe heet het, hervormd en gereformeerd; dat was water en vuur op het eiland, nou ja en ik.... die Gereformeerde meisjes, die kregen allemaal van die grote plakken met twee engelen hand in hand, en ik als – hervormde - , kreeg zo'n papiertje. Hoe grote mensen een kind kunnen krenken; hij had toch wel een fatsoenlijk papiertje kunnen schrijven of zeggen "kom morgen maar terug" of zo. Nee, ik heb hem dat nooit kunnen vergeven...

Het zeegat uit

Maar goed, wij waren daar dan en een dag of drie daarna gingen we naar zee toe. De Waterweg af, dat ging prachtig mooi: sleepbootje ervoor en dan de zeilen op. De achterste maakt eerst los, die hees de zeilen en zodra de zeilen stonden, dat ie begon te trekken, lieten ze hem los en haalde de andere de reep in. Er zaten er een stuk of tien achter. En dan hobbelde je zo de Waterweg af en dan, zodra je de Waterweg uitging, kreeg je van die grote hobbels voor de pier, omdat het zo nauw was, van die grondzeeën. Nou, dat ging heel goed, maar het duurde niet lang - een halve dag - en ik was doodziek, zeeziek natuurlijk. Toen kregen we - we lagen net achter de vleet - die verschrikkelijke storm, die bijna al onze netten heeft gekost. Want alles zat om de reep. Doordat je achteruit vaart, door de storm achteruit wordt getrokken, komen die netten zo te staan, dat ze d'r overheen slaan en dan blijft er niet veel van over. Maar ja, we hebben het dan toch gered.

DE HARINGVISSERIJ

Het schieten.

De schipper zei op een gegeven moment: "Klaarmaken om te schieten" en dan werden de zeilen naar beneden gegooid. Als het knap weer was, gingen we ruien. Dan gingen we achteruit varen als het ware; dat noemden ze ruien. Dan stand de schipper wel een beetje aan het roer, een beetje bij te houden. maar dan ging het schip wel lekker achteruit. Het achterzeil ging nooit neer, al waaide het als een orkaan. Dat was om op de wind te blijven, anders zou het schip, op de vleet, heen en weer draaien .

Als het hard waaide, dan gingen de netten dwars uit. De reep werd dan buitenom genomen en de netten daarachter en die werden dan gewoon naar voren gebracht. Het want ging dan even los en de reep ging ook dwars uit en de netten werden dan meteen vastgeknoopt. Want op die reep zitten allemaal merken, muizen noemden ze dat. Het ene merk is voor de seizing en het volgende voor de breel. En zo ging het hele zootje eruit. Dan werd er een zweep op gezet om die reep vast te krijgen en dan ging het schip vanzelf een beetje zeilen en dan ving ze de reep voor op tot die in de gleuf lag.

Op hoop van zegen

Als de netten overboord waren, dan zei de schipper: "Op Hoop van Zegen". Dat was als het ware een gebed voor een goede vangst. Dat deed-ie elke keer. Elke keer als de netten in het water lagen, nam-ie zijn bolhoed af en zei die: "Op Hoop van Zegen". En dan zeiden we allemaal: "Ja".

Halen

Je werd om een uur of een, kwart over een gewekt, dan was het 'halen'. De afhouwer, de reepschieter en de twee oudsten, die werden het eerste naar boven gehaald en dan werd het zwing ingehaald, het eerste stuk van de reep en als dat binnen was, dan kwam alles aan dek en dan kwamen de netten binnen.

Om een uur of drie, half vier was de kok naar beneden geweest om koffie te zetten en dan kreeg je "halve vleet". Dan kreeg je ongeveer een kwartier tijd om een kop koffie en een scheepsbeschuit naar binnen te werken. En dan ging de andere halve vleet naar binnen. Hoe ver je was, kon je zien aan de jonen. Je had er een met een vlag, dat was een kwart en een met twee vlaggen, dat was 'een halve vleet' en dan weer een met een vlag, dat was weer een kwart. En op het eind stond er ook nog een, voor het oog natuurlijk, zodat de schepen konden zien waar de vleet lag. Als de vleet binnen was, ging je in de regel eerst effe eten: koffie met beschuit. Dat kon wel 's vijf uur wezen, het kon ook zes uur wezen, dat hing d'r vanaf hoeveel haring dat je gevangen had.

Want in het begin had je nooit veel, een kantje of vijf, zes, dan was je zo klaar. En dan ging je ontbijten: koffie met kaak en ging de kok z'n warme hap al klaar maken: z'n bonen met rijst of grauwe erwten of z'n snert. En de rest ging aan dek om de haring te kaken

Het kaken.

Als afhouwertje kwam je in de regel naast de schipper of naast een van de oudjes te zit ten en die vertelde je, hoe je het moest doen: je snee je wel een paar keer in je vlerken, maar die leerden je het. Je was wel de jongste, de anderen deden het veel vlugger, dus jij zat ook te poten om het ook maar zo snel mogelijk te doen. Het was in het belang van iedereen, of je nou oud of jong was, dat maakte niks uit.

Lijntrekken was d'r niet bij, dan kreeg je wel een rotschop! Je zat daar dan uren en uren achter elkaar, vaak drijf- en drijfmat. Ja, je had wel laarzen, maar die kon je net zo goed niet aantrekken, want het water ging er toch wel overheen. Nou, dan zat je op die kaakplank, dat was wel het ergste. Je lichaam had geen beweging, het ging alleen maar om je handen. Je zat met die mand tussen je



benen in, je moest je schrap houden, anders nam-ie de benen natuurlijk... en die glibberige rommel. En dan zat je maar te kaken, het onderstuk was helemaal verstijfd door de kou en je gezicht verstijfd van het bloed en de blubber. Ook de wantaanemer had zwaar werk, want die moest de haring uit de krebben scheppen en dat was een mand vol. Je zat om het hardst te kaken om te proberen je mandje leeg te krijgen en dan riep je: "Haring of kuit!". Nou, en dan kwam die en as je niet oppaste, dan sloeg die - die rotzak - dat stuk ijzeren beugel over je handen heen; dan zat je hem wel effe te knijpen. Maar je probeerde allemaal het zo gauw mogelijk weg te krijgen.

Als je nou, laten we zeggen, op zestien kantjes zat, - nou, da's aardig wat-, dan gingen de heren naar bed toe, te kooi. De schipper ging te kooi en de stuurman, noem maar op, en de drie jongens bleven aan dek en die moesten dan zorgen voor koffie.

En dan was het 'Pikheet' om een uur of drie en dan kwamen ze allemaal weer aan dek en als ze koffie gedronken hadden, dan gingen ze de vaatjes kuipen: dichtmaken. Ze hadden dan een uur of anderhalf geslapen, maar dat moest ook wel, want je begon 's nachts om een uur al. Dus dan moest het wel effetjes, dat je tot rust kwam.

Maar wij, als jongens zijnde, niet, daar prakkizeerden ze niet over, of je slaap had of niet. Wij haalden allemaal rotstreken uit in die tussentijd. Wij werden eerder geroepen als de matrozen, maar je ging ongeveer om zeven uur 's avonds te kooi en wij liepen geen wacht.

De leggers, dat waren een man of vier, die niets anders deden dan de haring leggen: de haring in de warbak, zoveel zout er overheen, dan in het vat gauw op net leggen en dan gaat er weer zoveel zout bovenop en dan weer een mand d'r op of een halve mand. Het moet een beetje op keuren leggen, want degene die het zaakje controleert aan de haven, die gaat er met z'n arm in en die voelt of dat goed ligt en die haalt niet een haring van boven af, maar uit de midden en dan gaat-ie kijken of het overnachte haring is. Dat wil zeggen, dat ie met z'n kop in het net gelegen heeft en dat kan je zien: dan is het vel stuk.

Als het bijvoorbeeld stormweer was, dan bleef het dus een nacht over en dan had je overnachte haring. Maar als je nou allemaal haring van dezelfde dag had, dan werd het nr. 1 of A, dat kregen ze dan op het vat geschreven. Als de vaten dan dichtgemaakt moesten worden, dan had de afhouwer een hele situatie om zich heen. Die had een schootsvel om en daar zaten houten pennen in en je had om je arm een zootje hoepen, die ze vast moesten maken. Je had een boor en je had - ja, hoe heette die rommel - een stuk talk.

Als je dat vat zo hebt, dan ging de bodem d'r in en dan werd die rand dichtgeslagen met werk. Dan wist je niet of-ie dicht was. Dus dan riepen ze mij - ik was afhouwer toen - dan riepen ze: "Boor!". En dan werd er een gaatje geboord en dan gingen ze blazen en als er dan lucht uitkwam, belletjes dus, dan werd er opnieuw werk ingesmeerd. Nou was-ie dicht, dan kreeg je die blaaspijp terug en dan moest je een pen geven en die werd erin geslagen en dan gooiden ze het plat en dan ging het naar achteren toe, de ruimen in.

Dan werd het schip in orde gebracht en dan ging je om een uur of een ('s middags) je middageten eten: warm. Bonen, snert of bonensoep. En dan ging om een uur of vier de vleet weer. Dan zat de reepschieter haring te bakken.

Het schieten van de netten duurde ongeveer anderhalf tot twee uur. En dan was het een uur of zes en dan at je rijst met gebakken haring, rijst met stroop en boter en bier. Een enkele keer kabeljauw, maar dat was te duur, die werd ingemaakt.

Als we nou aan het zeilen waren tussen de repen in, dan gingen we weleens een beug schieten. Dan werd de kabeljauw ingezouten en de koppen werden dan in een grote pan gekookt en opgeslurpt.

Die kabeljauw was in de regel voor eigen verdienste. Voor dat beugen moest je natuurlijk wel vatengeld en zoutegeld betalen. En wat er dan overbleef, was in de regel voor eigen verdienste, dat was van ons en dat werd verdeeld. De linkerzak noemden we dat. De rechterzak was voor moeder en de linkerzak was voor jou. En dan had je ook drapen, dan kreeg je een leeg botervaatje van de schipper, daar werden ze ingelegd en dat nam je mee naar huis.

En draap, dat was een stukje ijzerdraad met drie haken d'r aan. Dan nam je een makreel en die snee je in zulke stukjes en die deed je d'r dan an. En als je dan op het Zand zat (Doggersbank) in het najaar en je liet hem zakken, dan zaten er meteen drie aan, meestal wijting. Dan had je misschien twee vaatjes en die waren voor de winter thuis.

Kwallen

Die kwallen: degenen die met de haring bezig waren, die hadden er niet zo bar veel last van. Die hadden die handschoenen aan. Toen ik afhouwer was, had ik er ook niet zoveel last van, maar toen ik reepschieter was wel. Want dan loop je zo in de rondte en die reep komt van boven en al die kwallen zitten om die reep heen. Al die grote groene, rode en zwarte draden. Die pak je beet. en die komen allemaal tussen je mouwen tot je schouders an toe; dat jeukte en beet. Als het koud weer is, kan je de vlekken hier op m'n armen nog zien. Dat noemden ze zoutvreter, dat gaat wel over; maar je had tussenbeide wel hele gaten in je vel, tot je bot an toe!

Daar had je als reepschieter zijnde het meeste last van, de wantstaanders sloegen de netten uit en als er een kwal aanzat, grepen ze d'r wel effe naast en

ze kregen het alleen maar aan d'r handen. De reepschieter kreeg het bij de mouwen naar binnen en dat ging kapot. En weet je wat er ook bijkwam: je had oliemouwen aan en dat schavielde natuurlijk, dus dat ging open. Dat zoute water, dat is scherp en dan die kwallen, je veegde het er wel af, maar het ging toch kapot. En als je een wondje aan je handen had, dat genas ook niet en daar hadden ze een heel mooi woord voor. Dat werd op het laatst zo'n kloof: 'n zeekut en daar werd ook niks aan gedaan, dat moest vanzelf overgaan.

Noorse stokken

In het Noorden, dat was een slechte plek, hoor, want dat noerden ze 'Noorse Stokken', dat waren van die grote haringen: 'lele Haring' noemden ze dat, dus daar zat geen horn of kuit in. Ze waren zo scherp, dat ze zeer deden aan je handen. Ze waren zo breed ongeveer; je had er een hand vol aan om ze te kaken en ze waren zo hard als een keisteen. Ik denk, dat ze daar Harderwijkers van rnaakten. Nou ja, daar vandaan gingen wij dan van lieverlee terug en dan kregen we de vette haring. En in de tijd van augustus dan zaten we op 't Zand, dan kregen we feitelijk de maatjes.

Als we uitgingen naar de visserij toe, dan was het: "Nou schipper, wanneer zijn we d'r". "Morgen of overmorgen, we kijken wel". Maar als je naar huis ging, als je een vol schip had en de zoutvlag stond op, dus als je vol zat, dat je geen zoutmeer had, zogenaamd, dan was het alles op alles. Iedereen hielp mee en je mocht nergens aankomen, want overal moest snelheid uitgehaald worden. Ik weet nog wel, dat ik een draai om m'n oren kreeg; ik stond zo aan dat want, te rammelen en toen kwam de schipper van achteraf, toen kreeg ik een opflikker. Die trilling in de mast, die kon weer zoveel meters op de gang schelen!

Je werd veel gepraaid, als je op de visserij was. Als je alles onder dek had of je had niet zoveel gevangen en je was aan het scharrelen hier of daar naar toe en je kwam een Katwijker of een ander tegen, dan was het: "He, schipper! Hei-je wat gevangen van- nacht. ..?! .En dan werd alles dubbel gezegd: Hei-je wat gevangen vannacht?! . Nou, een kantje, schipper, een kantje!! . Of een braad- je, -dat was wat je opat die dag- Maar ze hadden nooit wat gevangen, al hadden ze een schip vol!

Maar dat was de enigste communicatie, die je had: dat je mekaar 's tegenkwam. Als d'r eentje naar huis ging, die vol zat dus, en hij kwam tussen die loggers door en het was een Katwijker of vooral, als het een Vlaardinger was, dan werd je

allemaal aangepraaid en dan werd meteen gezegd: "zo en zo staan we d'r bij en dan en dan komen we thuis." Dus dan wisten die vrouwen en de maatschappij ongeveer, wanneer je dacht thuis te kunnen komen.

En m'n tante, dus Ome Hendrik z'n vrouw, die woonde in Vlaardingen, die schreef dan weer 's een brief: Nou, Jan is gepraaid en hij denkt dan en dan thuis te komen. Dan ging er wel een week overheen met die brief, maar dan hadden ze toch een taal of teken.

Behouwen teelt

Verf hadden we niet bij ons, daar was geen tijd voor; dat werd in de wintermaanden gedaan. Afsnijen was dat, dat betekende, dat alle tuigage, alles werd van het schip afgehaald en alles ging naar de wal. Het want ging van boord en werd nagekeken in 'de Droge Schuur. Dat was de grote werkplaats en daar zaten de schippers en de stuurman, die bleven de wintermaanden daar werken met een paar matrozen die ze nodig hadden. En de anderen gingen naar huis. Als het 'Behouwen teelt' was, dan kreeg je je geld en dan was het afgelopen. Als je een goeie teelt had gehad, dan kon je er wel mee doorscharrelen. En vooral de eilanders, die konden een beetje vissen en een beetje jatten en in de regel hadden een heleboel vrouwen een' koetje of een stuk aardappelland. En ze gingen ook wel beugen vanaf het strand.

LEVEN AAN BOORD

De was doen en schoonmaken

Maar het is toch wel erg klein, dat je hier moest leven met soms veertien man.

Dan zaten hier allemaal touwen voor en achterlangs, anders zat je met je reet op de kachel natuurlijk, en daar werden ook kleren overheen gehangen. Je had wel eens natte poten.

Eh... die sokken had je vier of vijf weken aan. Ik was een keer aan het koken en die sok hing zo boven de kachel, ik was in de snert aan het leutelen, kom ik er zeker tegenaan of zo, flikkert die sok in de snert, sok eruit en maar doorleutelen. Maar ik lustte 's avonds geen snert! !

Je had van die Engels-leren broeken. En dan kreeg je om de beurt van groot tot klein het water van de grauwe erwten en daar zette je dan een nacht je broek in. En dat beet natuurlijk erg uit, dat scheen een soort soda-water te zijn. Een Engels-leren werkbreek met een klep en als je die dan gewassen had, dan ging er een touw omheen en dan liet je hem overboard hangen en dat was - ie hagelschoon! Dat was dan ook alles wat we wisten! Het stonk hier altijd als de

pest! Hier in dat hok stonk het al en dan stonden hier om de kachel heen van de balie-tjes, daar spuugden ze in, 'n dat balie-tje met zaagsel. Maar daar rond om heen was natuurlijk allemaal spuug. Dus het ene stonk met het andere. En de afhouwer moest het schoonmaken. Dan had je een puts en daar gooide je de balie-tjes in leeg en die werden boven schoongespoeld en schoon zaagsel d'r in. En dan werd de vloer gedweild. En dat was het enigste, dat een afhouwer kon zeggen, als de schipper daar zat en je kwam met een dweil aan, dan zei je: "Benen, voeten, vegen!" en als-ie z'n poten niet weghaalde, dan gaf je hem een sliert met die bezem, dat mocht, ongeacht wie het was, als je zei: "Benen, voeten, vegen", dan moesten de benen op de bank zitten.

De reepschieter boven, die gaf de natte dweil aan, de stokdweil. Die had het al een keer meegemaakt; die was afhouwer geweest. En jij ging dan dweilen en dan gaf je hem weer aan als-ie smerig was en dan spoelde hij hem schoon. Op een gegeven moment zei je: "Een droge dweil". Dan maakte hij 'm helemaal droog, dan droogde je het allemaal weer af en dan kwamen de spuugbalies weer naar beneden en dat was het hele servies weer schoon .

Ja, en je had natuurlijk ook het 'jachtgeweer : de stofkam. Daarmee kon je de beesten van je lijf af zien te krijgen. D'r was niemand, die nou veel naar je omkeek, je rommelde maar een beetje an. Het stikte van de vlooiën. Je ging voor 75 cent haverdoppen halen, bij Van Tooren in Vlaardingen, voor in je bultzak en je kussensloop en nou, in die haverdoppen zat soms wel een vlooi.

Als je zo'n week of drie op zee was, dan kwam de schipper en die zei: "Nou, laat es kijken hoe het is". En dan kwam-ie d'r bij staan en dan moes je op een ouwe krant staan, op een stuk papier of een stuk zeildoek en dan moest je je kop kammen en dan kijken, hoeveel luizen dat je had. Als het er een stuk of tien waren, dan was het niet zo erg, want alles was even smerig. Alles stonk tegen je aan, vandaar dat ze ook stinkertjes genoemd werden. Maar ja, je had gezonde lucht, je had goed te eten, je kwam niks tekort. Werken, eten en slapen, dat waren de drie voornaamste dingen en werken was tussenbeijën het voornaamste, want je stond wel anderhalf, twee dagen achter mekaar, nou ja, dat heb ik aan de wal ook wel gehad, dat ik drie dagen van huis was, dat maakte niks uit. En je had dit voor: als je klaar was, dook je je kooi in en je hoefde geen stap te lopen; je kon meteen gaan slapen en als het "t o r n toe" was, dan stond je meteen weer bij je werk!

Kijk, dan waren de heren aan dek en dan zat ik hier, toen ik reepschieter was, zo'n veertig haringen te bakken. Dan was het hier zo benauwd, dan zat ik onderhand op de trap bijna hoven, anders kreeg ik een bloedneus van de hitte. Nou, en dan was ik hier maar alleen, maar dan kwamen d'r twaalf man eten. Dus een grote pan met rijst stond hierzo en dan al dat oliegoed vol met schubben en bloed en gellen van de haring. En dat hing gewoon hier allemaal aan het schot heen en weer te slingeren en dat stonk as de pest en dan het grondwater onder de vloer, als het schip flink lag te slingeren, daar kwam natuurlijk pekewater bij; het schip werd natuurlijk bijna nooit van binnen schoongemaakt. Nou, dat grondwater heneden, dat stonk als de hel, daarvandaan dat wij toen ook de naam 'stinkertjes' hadden. Een logger, dan voer je op de 'stinkertjes'.

Een gezond leven

Het was wel een kei- en keihard leven, maar het was een gezond leven. En dan zeggen ze wel eens: Ja, je at alleen maar bruine banen en grauwe erwten en snert, maar ja, je at ontegelijk veel vis, hetzij gebakken of gekookt, het meest gebakken haring. En spek, van dat berekousebuikspek en aardappelen at je, zondags, als de heren wilden schillen."En as ze geen zin hadden om vroeg hun bed uit te komen om aardappelen te schillen, dan zei de schipper: "Nou enkelt zakkoek". Dat was dan Jan-in-de-Zak.

Toen ik reepschieter was, moest ik dat altijd maken. Dat werd in schijven gesneden, in blokkies en dan in een grote schaal op een stopperskissie. En dan stond er in de midden een grote kom met stroop en boter en daar doopte je zo die stukjes in. Zo zat je te kanen bij het stinkpotje.

Wat dronk je nou voor water? Je dronk feitelijk geen water, koffie of thee, maar als er weer een vat water aangeslagen was, dan zag-ie bruin van de waterluis en voordat je water kookte, dan ging je d ' r met een gloeiende pook in. Die had je van tevoren al in het vuur. Nou, dan was-ie zo dik van de waterluis. En dan was het goed.

Van drinken of zo iets, dat was nooit aan boord. Alleen bij de schipper was een borrel, die kregen de matrozen alleen, als er erg veel vis gevangen werd, dus als ze moe begonnen te worden.

Dan kwam de schipper met de 'schoot-an' .En dat was meestentijds een 'blinde', want gla-sies had-ie niet. Dan kregen ze allemaal een 'blinde' en wie de grootste bek had, kreeg het meeste!

Proviand

Als je weer van Vlaardingen vandaan ging, dan kreeg je zoveel brood mee, maar na twee of drie dagen zat de link erin. Dan werd het buitenboord gegooid en dan gingen we over op de scheepsbeschuit en ja, groente, meestentijds bij eten, rooie en witte kool, ook voor twee of drie dagen, dan was het afgelopen; voor de rest was het aardappelen met spek, want je at ontzettend veel spek. En dan was d'r zakkoek, dat was speciaal zondags en dat was wel lekker. Dat was gewoon deeg en dat werd aangemaakt met bier, slap bier als gist en dan gingen d'r krenten en rozijnen in en een stukkie sukade. En dat ging dan in een zak en die zak halfvol in een grote ketel met onderin een roostertje. Een stuk of vier, vijf zakken d'r in. En dan rees het wel, zodat je allemaal een stuk had van een centimeter of dertig. Die werden in plakken gesneden en in stukjes en dan zo gedoopt in stroop en boter. Hartstikke lekker. En als er dan over was, werd dat 's avonds in de stroop en boter bij elkaar in de koekenpan gebakken, stroopkoekjes, nou, heerlijk man! Je nam ook van die pakken sago mee, dat waren van die blauwe pakken. Sago en heet water en dan aanroeren met chocola d'r in. Slemp noemden ze dat hartstikke lekker. Ja, op de uitreis, als je dan al een reis gemaakt had, dan kocht je een blik ham. Maar dat was zo lekker, dat had je in de tijd van een of twee dagen op.

Dat was wel mooi met het eten: dan zat je hier met z'n vijven. Hier zat de afhouwer, dan de reepschieter, de oudste en de jongste. Dan haalde je zo'n kisse naar je toe en dat zette je in de midden. Je zat dan met je vinger onder die pan, want je zat met z'n vijven uit die hete pan te leutelen. Dus, als het schip omhoog ging, dan tilde hij hem op en andersom tilde jij hem op. En zo hield je je snert in de pan, anders zou die zo je gulp inlopen, natuurlijk. Dat ging gewoon allemaal automatisch en zo zat je te schransen.

Als er dan vis gebakken was, dan had de schipper de eerste trek: die mocht het eerste portie pakken en de tweede de stuurman, zo verder tot ik aan de beurt was. En dan ging het niet naar de schipper toe, maar dan zocht ik het grootste stuk uit en dan ging het weer rond naar de schipper toe. Het ging gewoon in de rondte. Feitelijk had iedereen recht op hetzelfde als waar de schipper recht op had. En dat vond ik juist zo mooi; het ging gewoon in de rondte!

De Vlaardinger schippers, die waren meestal allemaal hervormd. En de Katwijkers en de Scheveningers waren strenger. Maar die hadden toch en foefie. Een Vlaardinger schipper, die hield van 's zaterdagmiddags tot 's zondagmiddags

zondag. Maar die Katwijkers hadden de hele zondag. Zondagsmiddags gingen ze dus niet schieten.

Maar dan gingen ze zaterdagsavonds nog een schotje maken tot zondags tussenbeijen, als ze flink haring hadden gevangen tot zondags- middags een uur of een. Dan hadden ze helemaal geen tijd. Bij de Vlaardingers zat dat erg dwars, zo van: "Die Kattegers zit ten weer aan een zaterdagmiddag-schotje!" Op die manier brachten ze soms natuurlijk meer binnen dan een Vlaardinger. "Daar moet je gereformeerd voor wezen", werd er dan natuurlijk weer gezegd.

Zaterdagsmiddags was er kerk, dan was het een uurtje voor het eten en dan kwam de schipper met z'n Bijbeltje onder z'n arm en het Zeevaartboek, gebeden voor de zeevarenden of zoiets en daar las-ie dan uit voor. En dat we weer behouden waren en datte we gevangen hadden en dan werd gebeden, ook uit het gebedenboek voor de zeevaart. En dan werd er gezongen voor en na die tijd, nou, gewoon een kerkdienst. En's avonds na de kerkdienst en het was mooi weer en je zat allemaal aan dek en de een zat harmonica te spelen, dan wou het wel 's, dat de schipper tegen de stuurman zei: "Geef ze d'r maar eentje". Nou, dan kwam-ie met een glasie. Daar kreeg iedereen een borreltje uit, nou, dat was gewoon feest.

Alleen die jongen, die vroeg gestorven is, die we overgezet hebben op het hospitaalschip, die was atheïst en die zei altijd tegen z'n maat, Jan Roet: "Jan, ga jij maar naar beneden, ik doe het wel", want hij moest daar niks van hebben. En Jan Roet, die had daar weer mazzel aan, want hij kon naar de kerkdienst en de ander bleef op wacht. En dat was toch mooi van die knul, dat-ie dat van hem overnam, een heel aardige jongen. Maar hij paste toch niet helemaal in het patroon, want hij had heel andere gedachten, terwijl we d'r toch heel weinig over spraken. Maar als hij over het communisme begon, wat toen praktisch nog helemaal niet bestond, als-ie daarover begon, dan werd-ie gewoon weggetreiterd.

En dan dook je je kooi in en dan lurkte je je pijpje. Maar als je te kooi ging, dan kleedde je je niet uit, dan kleedde je je eigen aan. Want gewoon, als je vrij was, had je geen olie- mouwen om, maar dan dee je je oliemouwen om en je jopper aan met korte mouwen en je trok je klompen uit en je zette je pet af, die zette je neer en je dook je kooi in, aangekleed en wel.

Als ze je riepen, moest je binnen vijf minuten aan dek wezen, dus je pakte je schootsvel, dat deed je om, je trok je klompen aan, je wanten en meteen op dek.

Als er geroepen werd: "Schoeien" betekende dat, dat je je eigen schoeien moest, dat het regende, dan trok je je oliegoed aan en je laarzen. Zuidwester op. Dat waren meestal spullen, die je moeder zelf gemaakt had. Je oliejack aan en je laarzen en dan ging je, hupsakiedee!

Het ongeluk dat Ome Wijnand zo'n poffer had

Ik had nog nooit op een haringlogger gevaren, ik wist van toeten noch blazen, ik wist niet eens, hoe een zeil d'r op zat!

Maar als het nou reven was -dat was toen die storm van 1916 begon dan mocht je als jongen zijnde natuurlijk helemaal niet aan dek komen. Ten eerste liep je in de weg en ten tweede moesten ze ook nog op jou passen. Dus ik stond in die kap, de reepschieter lag te slapen. Toen kwamen de zeilen naar beneden en aan die zijkanten had je van die schootogen, dat noemden ze het 'pokhout' en Ome Wijnand moest dus een lijn daar doorheen trekken, zodat het zeil ingenomen werd en die krijgt dat stuk pokhout op z'n neus. Dus die was zo plat as een dubbeltje, het bloed spoot eruit, hij was gewoon in tweeën. En dat was ook het



enige ongeluk, dat ik heb meegemaakt. Ome Jan heeft het bij mekaar geplakt. Ome Wijnand heb nooit meer een knappe neus gehad. D'r was wel een verbandtrommel aan boord, maar niet om nou bijvoorbeeld die scheur te hechten of zoiets, nee, dat werd bij mekaar gefrommeld met pleisters en zo.

Je kreeg wel 's, als je erg je hand bezeerd had, een zwachtel d'r omheen, maar dat gaf geen zin, want onderwijl zat je toch weer in het water, dus in plaats, dat het beter werd, werd het nog erger. D'r waren wel wormekoekkies aan boord en brandzalf en perebalsem en zo. Het kwam haast niet voor, ik heb twee teelten en ja, een keer, de tweede teelt, toen was er eentje ziek, maar die jongen was al ziek. Ik heb er nooit eentje ziek zien worden, maar die jongen had zwaar t.b. of zo en die is binnen de reis van boord gehaald en voordat wij binnenkwamen, was-ie al dood. Het hospitaalkerschip had hem d'r afgehaald. Wij waren midden op de reis, dus dan ga je niet naar huis.

Schoon schip.

Wij hadden, dat was het laatste stukkie in 1916, toen gingen we naar huis toe, half oktober, "nee november" en toen riep Ome Jan: "Je hebt toch een dissel?". En Ome Wijnand, die snapte het niet zo gauw. Maar Ome Jan was een lieve, rauwe man en die hield van haast. Dat was dus het teken, dat-ie die reep af moest hakken. Dus zegt hij: gaan jullie maar naar beneden en hij pakt die dissel en hakt zo die 'reep doormidden. Het was nog maar een klein stukkie en die netten zaten om de reep heen, helemaal in de war, en dat liet-ie overboord hangen, zodat het gerafeld was, dat je niet kon zien, dat het doorgenhakt was.

Nou, het dek was natuurlijk hartstikke smerig -je had gesteurd, dus alles zat onder en in de krebben lag nog wat -maar alles was goed vast gesjord. Nou, dan gingen de zeilen d'r bij en dan zaten wij te koffie drinken en dan ging-ie. Ome Jan hield ontegelijk veel van zeilen en dan ging- ie tot de mast toe d'r in, aan bakboord en dan was die zijkant schoon en wat er wegging, ging er weg. En dan ging-ie door de wind in z'n eentje, op de andere kant. Dan had je schoon schip en dan had je niks meer te doen. Daar was-ie ontzettend makkelijk in.

Maar toch, als ik opnieuw zou moeten beginnen, zou ik dat toch overslaan, die haringlogger. Ik heb er werkelijk met plezier gevaren. Je had veel meer gezinsleven als tegenwoordig; alles wat je deed, deed je voor moeder. Want toen ik de eerste keer thuis kwam, toen waren we dus twee keer naar Engeland geweest en hadden we niks verdiend, toen hebben we nog drie kleine reizen gemaakt: eentje van drie weken en twee van veertien dagen ieder. En toen bracht ik toch 800 gulden mee. Nou dat was gewoon een feest: dat je dat thuis kon brengen, dat je dat aan je moeder kon geven. Vroeger leefde je als kind zijnde ook helemaal in het gezin; als moeder het maar goed had, dan vond hij het

allang fijn. Je kreeg dan wel een paar centen, een paar sigaartjes, zaterdags een en zondags twee.

Met de gellen achter de oren

Hoe je eruit zag, weet ik niet, maar als je zo deed, dan kwamen de gellen achter je oren vandaan. Als je dan naar huis ging dus een dag voordat je binnenkwam, dan mocht je allemaal een puts water pompen -want dat maakte niet meer uit -en dan soms met z'n tweeën een puts water, mekaar de ruggen afwassen en zo ging je je in je blote kont staan wassen en dan kwam je helder schoon gewassen terug en dan trok je pas schoon goed aam, als je aan de wal ging.

Dan ging je naar de wal toe, daar stond je grote zeemanskist en dan ging je daar schoon goed vandaan halen; je knappe pakkie! Dat was in de Schuur van Warneke. Dus dat was in de werkplaats, waar alles opgeslagen was en waar je allemaal je kist had.

En dan ging je weer aan boord, je weer een beetje bij wassen, want daar kan je water genoeg krijgen natuurlijk en schoon goed aantrekken en dan was je klaar.

Dan lag je drie dagen binnen en dan ging je weer weg, want naar huis, daar was geen sprake van. Alleen diegenen, die daar woonden. En dan ging je er weer tegenaan. En in de tussentijd werd zout geladen. En de schipper, die had het helemaal druk, want als de grauwe erwten niet gaar wilden, of de bruine bonen niet af wat dan raak, dan kreeg de schipper op z'n donder, want die moest het feitelijk altijd een beetje keuren, niet?

Ze waren allemaal een klein tikkeltje sentimenteel. D'r werd vaak over vrouwen gesproken en dan was het: "He joch, sodemieter op, naar boven!". En dan moest je wel maken dat je weg kwam, anders kreeg je een klomp in je nek. Als er over vrouwen werd gesproken door de heren beneden, dan moesten de reepschieter en de afhouwer naar boven. En dan lag je natuurlijk boven bij het luik te luisteren. Je begreep er toch niks van.

GEÏNTERNEERD IN ENGELAND TIJDENS WO I

De internering in Engeland, ja, dat was wel leuk, tenminste in den beginne niet. Toen we Peterhead binnengesleept werden door een ouwe raderboot -die Engelsen hadden ook niets -lagen daar trawlerhulken, van die ouwe schepen die niet meer gebruikt werden, wrakken kan je wel zeggen, die werden gebruikt als bunkerschepen. De schepen, die gebunkerd moesten worden, kwamen langs zij liggen.

D' er werden zulke stukken steenkool gegooid; we moesten de benen nemen, anders werd je doodgegooid. Ze riepen: "Fucking Germany", want ze waren als de dood op die Duitsers natuurlijk!

Wat we hadden, hadden we d'r op staan: vlaggen en wimpels, maar dat gaf niet veel. Maar toen ze eenmaal wisten, dat wij Hollanders waren, kwamen vooral die jonge meiden en die jonge vrouwen vragen om een dubbeltje, want die waren evengoed gek op Wille-mientje; een dubbeltje of een kwartje of een gulden, guldens had ik natuurlijk niet, maar wel dubbeltjes. Nou, wat 'n chocola ik daarvoor kreeg, voor een dubbeltje, want daar werden gaatjes ingeboord ,voor armbanden en zo.

Daar zijn we verbeurd verklaard en toen zijn we naar de havenstad Kirkwall gebracht. Daar moesten we lossen, maar dat wou de schipper niet. Daarom werden we opgebracht naar het politiebureau. Een dag hebben we in het politiebureau gezeten. Nou ja, toen heb-ie het maar opgegeven en toen werd later de haring gelost. Toen zijn we naar Lossiemouth gegaan, dat moet ergens bovenaan liggen. Daar hebben we dan een week of 10 gelegen met een goeie honderd loggers.

D'r lag zelfs een bom (bomschuit) bij en d'r waren schippers bij met zo'n ringetje door hun oor van een jaar of zeventig.

Op de zeiltjes naar huis

Kan je nagaan, daarvandaan gingen we op de zeiltjes naar huis. We hebben er ongeveer een dag of zeven over gevaren. En er was hier ergens een mijnenveld en toen stond de kok op de uitkijk. D'r was een boei, hadden we opgekregen van de Engelsen. Die boei moesten we aan bakboord houwen, dus daar moesten we voor oppassen. Nou ja, die kok was zeker in slaap gevallen en toen kwam Ome Jan boven en die zei: "Klaas, hei-je die boei gezien?". Nou die had-ie niet gezien.

Maar toen zaten we d'r midden in. We zagen d'r een langskomen. Die was door de boeggolf, het ging nogal hard, van het schip weggeduwd.

Toen we in 1916 uit Engeland vandaan kwamen, toen had Ome Jan de VL 60 en z'n broer Ome Hendrik de VL 27. Die waren allebei op dezelfde mal gebouwd, alles was precies hetzelfde. Maar als er weinig wind was, dan lag de 60, die lag praktisch stil en de 27, die liep gewoon uit. En zodra d'r weer een flinke bries kwam, dan liepen wij op de 27 uit. En zo kwamen we toch allebei, Ome Jan en Ome Hendrik, uit Engeland vandaan - je snapt het niet hoe ze dat allemaal flikten, ja, ze hadden sextant, nou ja, en zo kwamen we toch allebei gelijk voor de Waterweg. We werden gelijk opgepakt door het sleepbootje; de maatschappij had zo'n klein sleepbootje...

In september gingen we allemaal uit, we waren allemaal uit Engeland gekomen met al die loggers en trawlers en ze gingen allemaal zo kort mogelijk om de eilanden heen. En onze schipper, die had steeds onder de kust gelegen, over bakboord dus. En zij werden bij Den Helder naar binnen getrokken en toen zijn d'r een stuk of zeven, acht op de Vliehors terecht gekomen, een trawler ook en ze zijn d'r bijna allemaal bij verdronken. Toen het weer opknapte en het laag water was, konden ze gewoon om de loggers heen lopen, maar de mensen waren allemaal verdronken, dat was wel een van de grootste rampen die tijd. Ze zijn allemaal aan lager wal terecht gekomen, Jan de Boer was er ook bij omgekomen, dat was een Amelander.. Wij zaten net over bakboord, zij hadden de eerste slag over bakboord gemaakt, wij over stuurboord, wij gingen uit de wal en zij gingen in de wal. En die storm kwam zo plompverloren op, en als je eenmaal tussen de gronden zit, is er voor een zeillogger niets meer te doen; zelfs een stoomtrawler kwam er ook in. Als je in de grondzeen komt, is er geen redden meer aan.

Later - toen ik allang op de koopvaardij voer - toen kregen we allemaal papieren in achtvoud, die moesten we allemaal tekenen. De Engelse regering had zoveel miljoen beschikbaar gesteld voor de derving van de visvangst en voor onze gages. Want ik had drie- en-en-halve gulden per week en daar kwam de besomming bij, maar die was er natuurlijk niet. De schipper, die had twaalf - en-en-halve gulden in de week. En, dat zou aangezuiverd worden, met wat je zo ongeveer had kunnen vangen. Dat hebben we allemaal in moeten vullen voor Den Haag. En dat moest van Den Haag, naar, weet ik veel. Maar de

*maatschappij heeft alles schijnbaar in beslag genomen, want kort daarop was de
maatschappij verloren, die had geld genoeg natuurlijk. En van die miljoenen
hebben wij nooit niks gezien.*

*Maar toen was het met de haringlogger, de zeillogger, praktisch afgelopen. Die
zijn toen overgegaan op de stoomloggers.*

*Het leek wel, of er toen die tijd heel weinig haringloggers waren in Nederland.
En Duitsland begon toen zelf, dat hebben we allemaal aan ons eigen te danken.
De goeie vissers, die werden d'r uit gepikt door Emden, die betaalde veel meer
als in Vlaardingen. Dus diegenen, die goed wilden verdienen, hadden er maling
aan en die gingen naar Emden, die werden schipper op zo'n grote logger. En dan
moesten ze het de moffen leren en als die het konden, nou, dan konden ze naar
huis toe gaan. Mijn vader heeft ook nog voor Emden gevaren. En Ome Monse
z'n vader, die is in Emden nog verdronken met de logger...*

TOT SLOT

Een - met zorg en kennis van zaken gerenoveerd - industrieel object als de VL 92, de "Balder" , heeft uiteraard een grote historische waarde, als varend erfgoed, maar ook als historische bron. Meer dan bij het bestuderen van foto's en scheepsmodellen, krijg je aan dek van het schip of in het vooronder, een voorstelling hoe het geweest moet zijn om aan boord van zo'n schip te werken en er een week of zes achtereen met een man of 13 samen te leven. Juist bij het beoefenen van 'oral history' , kan een dergelijk object als de Balder, een belangrijke "herinneringsfunctie" vervullen. Dirk de Vries voelde zich aan boord van de VL 92 weer even een jongetje van 12 jaar. Zijn ontmoeting met het schip bracht zijn herinneringen tot in alle details weer tot leven.

Achter de schilderachtige tafereeltjes, nog te zien op foto's en ansichtkaarten, van vissershavens vol zeilloggers en kaden vol gepakte tonnen, ging een harde wereld schuil. Varen op de zeilloggers betekende: hard werken, vaak niet zonder gevaar, meestal voor een schamel loon.



Lange werktijden, vaak te weinig rust, smerige onderkomens vol vlooiën en luizen, te kleine kooien, eenzijdige voeding en bedorven drinkwater, kenmerkten de arbeidsomstandigheden aan boord. En die arbeidsomstandigheden aan boord van de zeevissersschepen veranderden pas ingrijpend na de Tweede Wereldoorlog, toen de schepen groter en beter uitgerust werden.

Dirk de Vries heeft als scheepjongen nog net de laatste jaren van de zeilvisserij meegemaakt. Hoewel de tijd "op de logger" slechts een paar jaar van zijn leven beslaat, heeft die periode een grote indruk op hem gemaakt en mocht hij er later graag over vertellen.

In de huidige tijd is het moeilijk om je voor te stellen dat een 12-jarige jongen, bij nacht en ontij op zee, in het reepruim de eindeloze reep op moest rollen, terwijl het zoute water en de kwallen zijn mouwen in liepen, om vervolgens, op een slingerend dek, uren haring te haken.

In 1901 was de leerplicht wet geëffectueerd. Kinderen werden door deze wet verplicht van 6 tot 12 jaar naar school te gaan. De teelt begon in juni, dus de verklaring die meester Hamer in z'n notitieboekje schreef was niet ver bezijden de waarheid, al het Dirk zich bij de waterschuit beter gevoeld met een mooi getuigschrift. En nadat aan de leerplicht was voldaan, moest er dus gewerkt worden. Dirk kon kiezen uit het boeren bedrijf op Ameland of de visserij. En hij koos duidelijk voor het laatste.

Naar onze huidige begrippen was het werk van Dirk op de logger kinderarbeid, maar in de tijd van Dirk was het normaal. Momenteel associëren we kinderarbeid met uitbuiting. Daar was op de logger ook geen sprake van. Het was hard werken voor iedereen aan boord en van de jongens aan boord werd dat ook verwacht. Een belangrijk aspect dat duidelijk in zijn verhaal naar voren komt, waren de “familie-achtige” verhoudingen aan boord van de logger. Er was respect voor de schipper en de stuurman, die met ‘ome” werden aangesproken, maar er was ook een vorm van gelijkheid en zeker saamhorigheid. Dat gevoel van gelijkheid en saamhorigheid en de noodzaak tot samenwerken, komt goed naar voren in het verhaal van Dirk.

Het was zeker een hard leven, maar volgens Dirk ook een gezond leven en daarmee bedoelde hij vooral dat er genoeg eten aan boord was. Ik denk dat hij daar op Ameland wel eens te kort aan had gehad, al noemde hij dat eufemistisch “trek”

Het verhaal van Dirk schetst inderdaad een beeld van een vorm van kinderarbeid in Nederland aan het begin van deze eeuw – en natuurlijk ook de eeuwen daarvoor. Het was de harde leerschool tot visserman, maar die tijd is door Dirk als minder erg ervaren dan de “crisisjaren” voorafgaand aan de tweede wereldoorlog, toen hij lange tijd door werkloosheid zijn gezin amper kon onderhouden.

Voor mij blijft zijn verhaal over “de haringlogger” een mooi zeemansverhaal uit de laatste jaren van de zeilvisserij, vandaar dat ik dit werkstuk, enigszins bewerkt, nogmaals publiceer.

Dirk de Vries is in juni 2000 op 96-jarige leeftijd te Purmerend overleden.

Verklarende Woordenlijst

Afhouwer	<i>Jongste aan boord van de logger, die bij het inhalen van de vleet de reep om de spil leidt en aan geeft in het reepruim</i>
Balie	<i>Half vaatje</i>
Beug	<i>Lange lijn met op bepaalde afstanden zij- lijnen met haken, gebruikt om kabeljauw en schelvis te vangen.</i>
Bomschuit	<i>Voorloper van de haringlogger; vierkant schip met platbodem, dat op het strand kon vastlopen.</i>
Breels	<i>Tonnetjes, die de vleet drijvend moesten houden.</i>
Bultzak	<i>Diende als matras: zak gevuld met haverdoppen</i>
Bun	<i>Ruimte in een schip, die in open verbinding staat met het buitenwater. Diende om de gevangen vis in te bewaren</i>
Deinzen	<i>Achteruit varen of drijven van een schip</i>
Donkey-ketel	<i>Kleine stoommachine, die de spil of winch aandreef</i>
Drijfnet	<i>zie vleet</i>
Fiets	<i>Stoomlogger</i>
Bezaanzeil	<i>Zeil aan de achtermast</i>
Gellen	<i>Ingewanden, gal van de haring.</i>
halen	<i>Het naar binnen trekken van de vleet</i>
Joon	<i>Drijver met vlaggenstok op ieder kwart van Vleet</i>
kaken	<i>Verwijderen van de ingewanden en de galblaas van de haring met een kaakmesje</i>
Krebben	<i>Vakken aan dek, Waarin de gevangen haring viel , die uit de netten geschud was</i>
Kuipen	<i>De haring in tonnen doen wen de tonnen dichtmaken en controleren op lekkage</i>
Leutelen	<i>Roeren</i>
Muizen	<i>Merken op de reep waar de seizings en de breeltonnen bevestigd moesten worden</i>
Praaien	<i>Aanroepen van een ander schip</i>
Reepschieter	<i>De op een na jongste aan boord, die bij het al inhalen van de vleet de reep opschiet</i>
Reep	<i>De tros, waaraan de vleet hangt</i>
Schieten	<i>Het in zee brengen van de netten</i>
Seizings	<i>Lijnen, die de netten met de reep verbinden.</i>
Steken	<i>Achter de vleet blijven liggen in geval van storm, het schip gebruikt dan als het ware aan de reep als zee anker</i>
Steuren	<i>Het licht zouten van onbekaakte haring t.b.v de rokerijen.</i>
Stopperskistje	<i>klein kistje voor de persoonlijke bezittingen van de bemanningsleden.</i>
Trawlvisserij	<i>Visserij met een kuilnet, dat wordt open- gehouden met uitscherende borden.</i>
Vleet	<i>Haringdrijfnet</i>
Warbak	<i>Bak, waarin de gekaakte haring gezouten werd</i>
't Zand	<i>De Doggersbank</i>
Zeekaak	<i>Scheepsbeschuit, hard brood</i>
Zwing	<i>Het stuk van de reep, dat tussen de vleet en het schip zit</i>

Bronnen

Film:

Polygoon De Noordzee visserij 1924 Visserijmuseum Vlaardingen.
Herman van der Horst 't Schot is te boord, 1948.

Schepen en scheepsmodellen:

Haringlogger VL 92 "DE Balder", bouwbaar 1912. Scheepvaartmuseum Amsterdam.
Diverse scheepsmodellen in het Visserijmuseum te Vlaardingen.

Gedrukte bronnen:

Rapport der Commissie, benoemd inzake Hygiënische toestanden aan Boord van Zeevisschersvaartuigen, Zwolle 1910.

Rapport omtrent den Arbeid door Leerplichtige Kinderen, uitgebracht door de gemengde commissie voor Onderwijsbelangen, Utrecht 190.

Rapport der Commissie van Onderzoek naar den Arbeidsduur aan Boord van Zeeschepen, is Gravenhage 1931.

Literatuur

D. Schaap	<i>Halen en Brengen, Visserij door de eeuwen heen</i> , Alphen a/d Rijn 1978.
H.C. Redeke	<i>Noordzeevervisserij</i> , Amsterdam 1935.
I.P. van de Voort	<i>Vissers van de Noordzee</i> , Den Haag 1975.
A. van Roon	<i>Halen maar! Herinneringen van een vissersman op de grootvisserij op de Noordzee</i> , Bussum 1975.
J.P. van de Voort	<i>De Nederlandse zeevisserij in oude Ansichten</i> , Zaltbommel 1978.
J.P. van de Voort	<i>Sloepen en Loggers, Hollands initiatief ca. 1800-1875, catalogus van de tentoonstelling van sloepen en loggers</i> , Visserijmuseum Vlaardingen.
Hans Vandersmissen	<i>Maritiem, Nederlanders en de zee</i> , Bussum 1983.

D.C. Vissers	<i>Afhouwer op de VL 2</i> , Ameland (z.j.)
S.I. Groot en S. Schaap	<i>De Nederlandse visserij rond 1900</i> , Amsterdam 1973.
P. Thompson	<i>The voice of the past, Oral History</i> , London 1978
M. Schroor	<i>Op de loggers Terschelling en de visserij rond de eeuwwisseling</i> , Buitenpost 1980.
S.I. van der Molen	<i>Vissers van wad en gat</i> , Leeuwarden 1976.
D.I. Gouda	<i>De Nederlandse zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog 1914-1918</i> , Haarlem 1978.
A. van der Veen	<i>Visserskinderen in de tweede helft van de 19-de eeuw, in: catalogus tentoonstelling Visserskind</i> , Visserijmuseum Vlaardingen.
E.I. de Boer en C. van der Ven	<i>Een Schip Vis, onze Noordzeevisserij</i> , in woord en beeld, Bussum 1976.
G. Frederiks,	<i>Fluiten geeft veel wind, over reizende koopvaarders</i> , Zevenaar 1977
E.W. Peertjes	<i>De Bomschuit, een verdwenen scheepstype</i> , Rotterdam 1977
H.A.H. Boelmans-Kranenburg en I.P. van de Voort	<i>Een zee te hoog, Scheepsrampen bij de Nederlandse zeevisserij, 1860-1976</i> Bussum 1979
H. den Haan	<i>Moedernegotie en grote Vaart, een studie over de expansie van het Hollands handelskapitaal in de 17 de en 18 de eeuw</i> , Amsterdam, 1977
Bosscher	<i>Een nuchter volk en de zee Beeldverhaal van de Nederlandse zeegeschiedenis</i> , Bussum 1979.
F. Endt	<i>Vissen op een laag pitje</i> , NRC- Handelsblad 1977.
B.P.M. Van der Spek	<i>Innovatie en ondernemingsgeest in het 1800-1875, in: catalogus van de tentoonstelling " Van Sloepen en Loggers"</i> Visserijmuseum , Vlaardingen, 1983.

Noten

- ¹ J.P. van de Voort, Sloepen en loggers, een Hollands initiatief, ca. 1800-1875, Catalogus tentoonstelling van Sloepen en Loggers Visserijmuseum Vlaardingen, 1983, 11
- ² D.J Gouda, De Nederlandse zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog 1914-1918, Haarlem/Antwerpen, 1978
- ³ H den Haan, Moedernegotie en grote vaart, een studie over de expansie van het Hollands handelskapitaal in de lade en lade eeuw, Amsterdam, 26
- ⁴ B.P.M van der Spekt Innovatie en ondernemingsgeest in het Nederlandse zee visserijbedrijf, ca . 1800- 1875 , catalogus van de tentoonstelling "Van sloepen en loggers", Visserijmuseum Vlaardingen, 1983, 4
- ⁵ D.J Gouda, De Nederlandse zeevisserij, 12
- ⁶ Idem, 13
- ⁷ B.P.M Van der Spek, Innovatie op ondernemingsgeest, 4
- ⁸ J.P. van de Voort Sloepen en loggers, 12; 13
- ⁹ E.J. de Boer en C van der Meulen, Een schip vis:Onze Noordzeevisserij in woord en beeld, Bussum 1976, 21; 13
- ¹⁰ I.P. van de Boer en C. van der Meulen, Zeevisserij in woord en beeld,
- ¹¹ B.P.M. van der Spek, Innovatie en ondernemingsgeest, 5
- ¹² D.J. Gouda, De Nederlandse zeevisserij, 12
- ¹³ Idem 13
- ¹⁴ M. Schroor. Op de loggers: Terschelling en de visserij rond de eeuwwisseling, Buitenpost 1980, 18; 19
- ¹⁵ E . J . d e Boer en C.van der Meulen , Een schip vis 23
- ¹⁶ D. Schaap, Halen en Brengen, Visserij door de eeuwen heen, Alphen a/d Rijn 1978, 75.
- ¹⁷ J.P van de Voort, De Nederlandse Noordzeevisserij in oude ansichten, Zaltbommel 1979, inleiding.
- ¹⁸ D.J Gouda, De Nederlandse zeevisserij, 40
- ¹⁹ Idem, 30
- ²⁰ Idem, 29.
- ²¹ Idem, 72.
- ²² H. Vandersmissen, Maritiem, Nederlanders en de zee Bussum 1983, 149.
- ²³ E.I. de Boer en C. van der Meuten, Een schip vis, 21.
- ²⁴ Idem 21
- ²⁵ Idem, 23.
- ²⁶ Idem. 23
- ²⁷ Idem
- ²⁸ D.I.Gouda, De Nederlandse zeevisserij, 46.
- ²⁹ I.C. Mom, Onderzoek betreffende de hygiënische toestanden
- ³⁰ E.I. de Boer en C. van der beulen, Een schip vis, 150.
- ³¹ H.C. Redeke, De Noordzeevisserij, Amsterdam 1935, 74 ev.
- ³² Idem, 87
- ³³ Idem 87
- ³⁴ Ervan der Veen, Visserskinderen in de tweede helft van de 19de eeuw, catalogus van de tentoonstelling Visserskind, Visserijmuseum Vlaardingen 1979, 15.
- ³⁵ D.I. Gouda, De Nederlandse zeevisserij, 41.
- ³⁶ D. Visser, Afhouwertje, 12 en 13.
- ³⁷ D. Vissers, Afhouwertje op de VL 2, z.j. 86.
- ³⁸ D. Visser, Afhouwertje, 12 en 13.

-
- ³⁹ D.J. Gouda, De Nederlandse zeevisserij, 48.
⁴⁰ D. Schaap, Halen en Brengen, 78.
⁴¹ Rapport der Commissie benoemd inzake hygiënische toestanden aan boord van zeevissersvaartuigen, Zwolle 1910.
⁴² I.C.Mom, Onderzoek betreffende de hygiënische toestanden in het zeevisschersbedrijf, Amsterdam 1910.
⁴³ Idem, 54.
⁴⁴ Rapport Commissie Hygiënische toestanden, 27.
⁴⁵ I.C. Mom, Onderzoek betreffende hygiënische toestanden, 53.
⁴⁶ A. van der Veen, Visserskinderen, 14
⁴⁷ I.C. Mom, Onderzoek betreffende hygiënische toestanden, 79.
⁴⁸ Idem, 38
⁴⁹ Idem 18;19
⁵⁰ A. van der Veen Schipperskinderen, 15; 16
⁵¹ Idem
⁵² M.Schroor, Op de loggers, 95
⁵³ Idem, 53; 54
⁵⁴ S . J. van der Molen, Vissers van wad en gat , Leeuwarden 1976 , 104