

Mistige middagwacht mijmerij

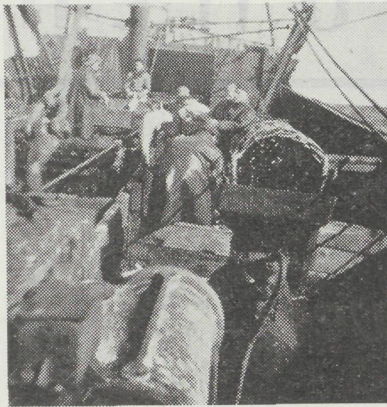
Ons heldentijdperk steekt ons nog helder in de koker, maar al een eind, ver in 't verleden. Een tijd waarin het avontuur om de hoek, niet ver af lag en waarnaar onze onvoldane rabauwengeesten dorstten. Een stuk met roest overdekte zeedijkreling welke onze magere jongensvingers nauwelijks konden omspannen; dat was de buitenbrug van het wheelhouse van waarop wij met snel kloppend hart en met gezaghebbende stem onze luide bevelen uitdeelden. Tijdens roemrijke tochten over verre en woeste zeën. De piekenas in onze rechterbroekzak was de oktant waarmee we steeds ons juist bestek vonden. In korte broek, kubistisch gelapt. De onstuimige Noordzee die vaak onze slecht geschoeide voeten overspoelde was het decor van deze heldhaftige snottersdromen. Op een onwrikbare, getegelde zeedijk.

In een nóg waarachtiger omgeving met minder dromen, zouden wij weinige tijd laten verzeilen. De werkelijkheid in dit glorie-tijdperk van ons, was de hoge gekalkte muur met de groene poort. Een voorlopige werkelijkheid, in de Schipperstraat, met hoge huizen, kletsende vrouwen van bootjes-sjouwers en spelende kinderen. En, hoog opgehangen, de drogende toten. Onze grootste belangstelling aan boord der garnaalschiptjes, verboden aan kwajongens, die toch onze beste speelplaats waren, ging steeds naar het muffige logiesje. Liefst als de noordoostenvogels geschuifeld hadden. Dan stond zware deining in het kaaiegat. 't Geluid van de wrijvend schuivende oliebaaitjes en zuidwesters langs 't schot samen met 't zicht van het alleenbewegende zware oliegoed, verhoogden de illusie van koene zeevaarder die we ons maakten naar het sentimenteel patroon dat we ons, na alle gehoorde vertellingen, hadden gemaakt van onze grootvader die eens niet meer teruggekomen was in 't kaaiegat.

«Join the deck under a sail, that's the life of men».

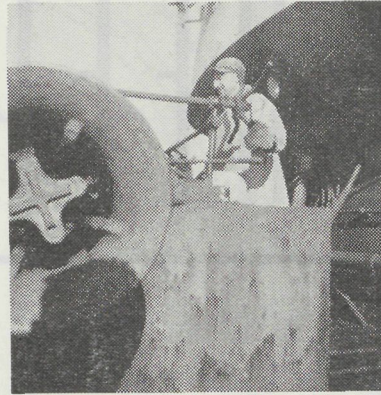
Onversaagd, boordevol plannen, bemerkten wij daar aan boord de eerste tekens van het verschil tussen het statische walleven en een toekomst vol deining, verrassing en beweging. Deining, daaraan zou het niet ontbreken, meer dan genoeg, zouden we even later onder vinden. Maar dit kan ons niet afschrikken. Neen, zo waren we niet. En hoe kon het ook anders. Kleuters en snotneusjaren gedrenkt in Schipper- en Franciscusstraat, in ruwe maar open hartelijkheid, omhuld van de vis- en rokerijreuk. Kon het anders of wij ook waren van het heilig sop overgoten. Al bekeek moeder het anders, vond ze het zó al welletjes, en kon ze geen goedkeuring hechten aan een natte zeemansloopbaan. Maar óns niet gezien. Zelfs niet na een lange visbakreis die ze goedkeurde in de hoop dat wij, na een ontmoeting met de zeeduivel, niet meer zouden meedoen, maar óns niet verschalkt. Al hadden we hem helemaal gezien. Maar zo 'n kolenbrander zou-

den we ook eens onder de voeten hebben. En niet meer als laver. De stoomtrawler van de Oostendse rederij, met hun hoge schuine schouwen, waren gevolgd op de zeilschepen. En dat was, door minder gevaar en geringer vermoeienis, een bijzondere verbetering geworden voor de opvarenden. Bij de varende mens had de zeilsloep afgedaan. En er werd overgestapt naar veiliger varen waardoor de zeilsloepen, met reden, geen volk meer vonden.



En dan, achter die hoge bak, vóór die grote winch, voeren wij. En vóór de mast. Was dat allemaal zó groot of waren wij zó klein? Dwars van de zee schepte het schip met zijn massieve verschansingen, waarvan de potdeksels laag op het water waren, de zeeën. Boord in boord uit wanneer de zeetjes met opgerolde hemdemouwen begonnen te lopen en onze wijdbeens aan dek geplakte voeten in zeelaarzen tot aan de knieën, beklommen. Met de telegraaf op langzaam vooruit en het roer aan stuurboord, de planken klaar buiten de galgen, zetten wij de kuil overboord. En dan maar vieren, de voorlopers, de planken, met volle kracht vooruit en mis-scheeps het roer vierden de winches gelijk. Dan lag het schip vaster en kon meteen de zware haak over het voorste touw naar achter glijden tot hij het achterste touw raakte. Dan het eind op de kop van de winch en de beide touwen werden naar de scheepszijde toegeheugd en in de sletchblok gelegd die dan vlug toegeslagen werd. De laatste en gevaarlijkste karwei voor het korren, met een endje rond de tappen van het grote wiel korden we dan vast op 't zeetje. Iedereen probeerde, in het vooruitzicht van de komende taak, het beste te halen uit dit aan-de-korre-liggen. Drie uur later mochten wij dan, een gewichtige opdracht, 't machien waar-schuwen. Er was dan immers niet meer zoveel stoom meer van doen waardoor onze gebrilde, behaarde meester zijn briketten kon sparen. In 't logist, achterin schoven de kooideurtjes, op onze luide schreeuw « porren », open en maakten wij veiligheidshalve maar dat we wegwamen. Dan werd, met de nodige oplettenheid voor de schroef, traag gewonnen. Als met de stuurboordzijde in de wind, het voorste touw na de nodige slagen

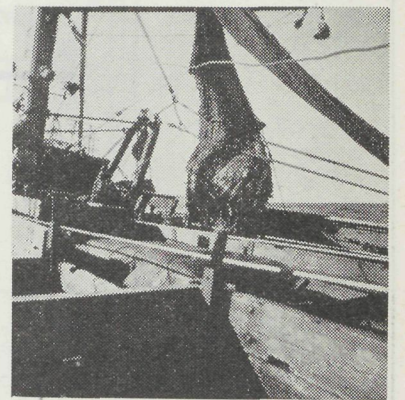
uit het sletchblok schiert, giert het snijdend als een mes door het groene wateroppervlak. Dan staan de beide touwen strak gespannen, elk voor hun galg, haaks op de scheepszijde.



En maar winden terwijl de roeste winch door dikke pakken witte stoom aan 't zicht onttrokken, bediend door de stuurman, onverstoorbaar luid knarsend de staal-draad opwindt. Een wrak, een grote zak, hij maalt maar voort, instuifbaar, indien de mens niet ingrijpt. Zelfs als iemand bij het oliebaaitje gepakt, op de rol gedraaid wordt tussen de wires. Onmisbaar zijn hier handige, bekwaame en bijzonderlijk ervaren mensen, die dan nog moeten geleid worden door een wakkere schipper die de zeemans- én de visserijkunst onder de knie heeft. Want visser zijn is nóg meer zijn dan zeeman. En dan opnieuw, meer nog door de aanschietende zeeën, een gevaarlijke taak; de planken komen boven. Dan springt, midden een bleekgroene stervormige plek vol luchtbelleten, de kuil aan de zee-oppervlakte. Loodzeil en bollen worden opgekieuwd en op dek gevierd. En



dan met de haak en met het zeetje. Houden maar wat binnen is tot de lenden in de zee. Dan wordt de zak gehieugd met het zeetje tot hij eerst tegen de verschansing hangt en dan boven dek slingert en de stuurman zich goed beschermt met oliegoed, onder de gutsende zak laat besproeien om de pooklijn los te trekken. De pooklijn los en de kuil rond en spannend als een kolokwint, verandert met een smakend geplets, in een oogwenk, in

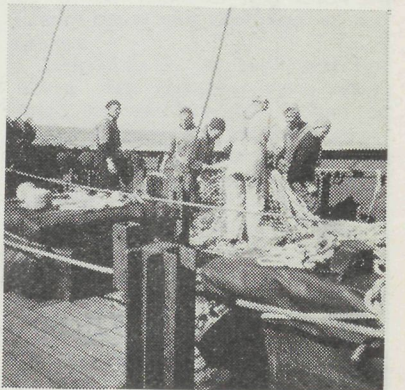


een platte lege zak. Dan terug tot de knieën nu in de vis, de pooklijnsteke, de kuil overboord, vieren en korren maar. En de geschiedenis herhaalde zich, terwijl de bemanning aan het gutten ging en wij water op de donkey gingen vragen aan onze behaarde meester. En wij moesten dan ijs kappen samen met de « lichten » met een werktuig waarvan men aan boord van een schip verwacht dat het alleen maar dient om te gebruiken in geval van nood. Veertien dagen lang ijs kappen met de pöche.



« The bunks were hard and the watches long, the seas were high and the winds were strong ».

Veertien dagen lang gutten, ijs kappen, winden, vermaken, vieren, eten, en een beetje slapen. Achttien dagen kwamen wij niet uit onze kleren. Achttien dagen waarvan ieder andere menselijke activiteit uitgesloten was. En onze moeder



probeerde de zwarte korst, resultaat van hopeloos tijdgebrek, uit onze nek te wassen, toen wij 's

nachts thuiskwamen. Misschien was het ook wel het gevolg van te-willen-doen-gelijk-de-anderen. Wij weten het niet meer. Wat we wél nog weten is dat we overtuigd waren nu, na deze achttien dagen, wel eens te mogen taxi-rijden. En, al hadden we achttien dagen lang, dikwijls meer dood dan levend van de zeeziekte, tersluiks verlangend naar die bieteboew van een dikgebuikte schipper opgekeken om de gezegende woorden « nog één trekje » te horen uitspreken, ons kranig besluit stond vast: we trokken naar de vissersschool. Met de



reeds gekloofde handen in onze vriezebroekzakken stapten wij rollend de straat op. En wij hebben het voortgezet. We hebben gevaren, bijgelegen met zwaar weer, met mist, met ijs, met grote hitte op een zee van gesmolten lood, gekapseisd met stormweer en drie dagen op 't droge gezeten. Tot we ons tenslotte nog afvroegen wat er voor gevaarlijks aan kon wezen.

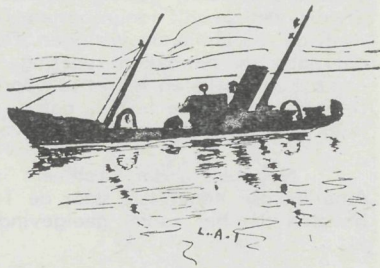
« Aan boord van een vaartuig in de storm, wanneer iemand gerust kan zeggen: « ik ben maar een worm ». Die noch zijn eigen kan helpen, noch zijn natuurgelijken, al stond hij ook op zijn achterste poten ».

We stelden ons zelfs geen vragen. En ook niet aan elkaar. Van tussen de schuifdeurtjes van onze kooi met als matras een stuk korre, keken we in het veilige logiest waar aan de koperen baar onder het skylight, de eiermandjes slingerden. Daar werd enkel kort ge-

praat en meestal niet. Neen, hier was stellig geen plaats voor romantiek. Als 't overschot van een menselijk lichaam in gezelschap van een pak koolvis, kabeljauw, enkele zeeschijters en een zonnevis op dek neerslaat, dan is er ook geen sprake van dichtelijkheid. Nadien lachten wij ermee maar heel de verdere reis durfde d'er niemand van de kopage meer van voren kommen.

« Now fill up you glasses, and say « fare you well ». To the pretty young lasses who loved you too will ».

Dertien zielen waren er toen aan boord, en één jongetje, die geen had. Daaraan dachten wij allemaal eigenaardig genoeg met voldaning, toen wij visten aan boord van een rumoerige hekreiler waarvan het lawaai der motoren ons de geluidloze reizen aan boord van kolenbranders deed betreuren. Maar daar eindigde ook onze spijt. Daaraan dachten wij toen we van boven op de buitenbrug, de werkzaamheden op het visdek langs achter gadesloegen. Vroeger keken we naar voren en zouden nooit gedacht hebben dat het anders kon. En dan zijn we beneden geweest en hebben voor de eerste keer de vis zien gutten tussendeks in een plaats verlicht door patrijspoorten. En we waren voldaan. Voldaan over alles want wij betrapten ons zelve op een glimlach terwijl we alleen op de brug stonden neer te kijken op het winden van de korre recht achteruit. Over de beslissing die we in onze heldhaftige jaren namen. En wij dachten nog dat hij die niet weet hoe te bidden, niet vloeken kan of zich verveelt maar eens naar zee moest gaan. Voor één reisje, met een visbak.



L.A. INGHELBRECHT



Fueloil Dieseloil Gasoil

Voor scheepvaart — Centrale verwarming
— Nijverheid —

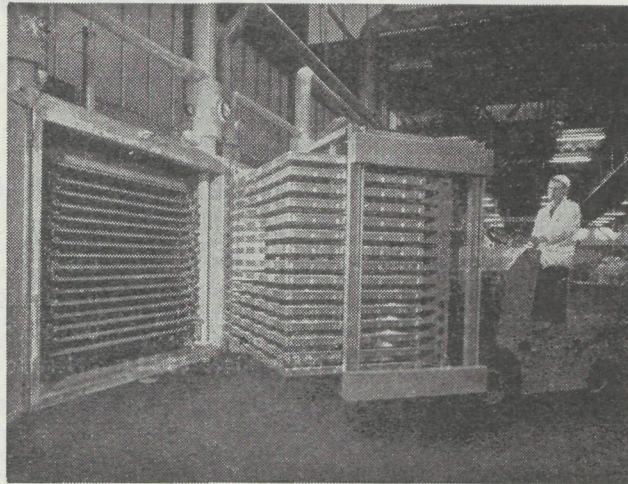
Handelsmaatschappij **ANTOINE VLOEBERGH**S

ANTWERPEN — ITALIELEI 66 — Tel. (03) 31 18 00 (10 lijnen)

Voor de Kuststreek — Depot te Oostende

SCAP, H. BAELSKADE 27 — Tel. 729 51 - 745 32 (na 18 uur)

KOELEN EN VRIEZEN



geleider K 639

Over de gehele wereld zijn GRASSO's koel-, vries- en diepvriesinstallaties tot grote tevredenheid der gebruikers in bedrijf.

Waarom zoudt ook U niet van onze ervaring profiteren ?



licentie GRASSO

ATELIERS FRANÇOIS N.V.

CLAESSENSSTR. 53 - BRUSSEL 2 - TEL. (02) 25 43 03
FABRIEKEN TE SLESSIN (LUIK) - TEL. (04) 52 21 63

ACEC-CARELS

Scheeps-dieselmotoren
van 500 tot 30.000 PK

ACEC Afdeling Gent

Verkoopdienst: "MACHINEBOUW"

Dok 52, Gent - Tel. (09) 25.76.01

Telegr.: ACEC Gent

Telex: ACEC Gent (09) 267

Algemene vertegenwoordigers van de
ACEC-CARELS DIESELMOTOREN

R. BAUWENS & C°

Henri Baelskaai 14, Oostende. - Tel. (059) 713.92



ATELIERS
DE CONSTRUCTIONS
ÉLECTRIQUES
DE CHARLEROI S.A.

ADVERTEERT IN

« HET VISSERIJBLAD »
UW VAKBLAD