

ARM 4, een Arnemuider visser in oorlogstijd

Peter Hamer

Het was 1912 toen de Arnemuider visser Marien van de Gruiter naar de werf van Jan Francies de Klerk in Kruispolderhaven toog om een nieuw schip te bestellen. De visserij op gornaet was goed en beloofde nog beter te worden: de vangsten namen toe en de prijzen stegen. De oude hoogaars voldeed niet meer, die was te klein en te traag om nog echt mee te kunnen. Twee jaar eerder had zijn collega Marinus Grootjans op dezelfde werf een zeer snel schip laten bouwen, de hoogaars ARM 30. Hij was als eerste op de beste visgronden en omdat hij meestal eerder aan de afslag was dan de andere vissers kreeg hij betere prijzen voor zijn vangst. Van de Gruiter wilde net zo'n schip, en met de opdracht het snelste schip van de vloot te bouwen kon De Klerk vooruit. Het schip werd in maart 1913 opgeleverd en voldeed aan de opdracht: het was zo snel dat er in Vlissingen en Breskens met bewondering over werd gesproken. Maar de snelheid was niet alles: het schip was ook heel rank en had daardoor hoog aan de wind de neiging te duiken. Volgens Lein de Nooyer, zoon van de latere schipper van de VLI 27 (ex ARM 30), 'zeilde hij zijn kop eronder.'

(Volgens de bepalingen van de visserijwet had elke vissershaven zijn eigen lettertekens: ARM voor Arnemuiden, VLI voor Vlissingen en BR voor Breskens).

De reden dat Van de Gruiter naar De Klerk ging voor zijn nieuwe schip kan dus het schip van Grootjans geweest zijn, het kan ook zijn dat De Klerk goedkoper was dan Meerman. Die vroeg tien jaar eerder al tweehonderd gulden meer voor een jachthoogaars van de zelfde lengte.

In maart 1913 werd de nieuwe hoogaars opgeleverd. Het schip kreeg als visserijnummer ARM 4, hetzelfde nummer als de oude hoogaars, en voldeed naar verwachting. In een interview met dagblad De Stem in de jaren zeventig vertelde zoon Cees van de Gruiter: 'Terwijl de collega vissers met moeite tegen de laatste vloed op probeerden te varen om beneden het Vlissingse havenhoofd te komen, om met de eerste eb naar zee te komen, haalde de ARM 4 dat gemakkelijk. Ze waren meest vlot weg om als eersten het Oostgat af te vissen.' Maar na 1912 werd de vangst op garnalen in de Westerschelde minder. De schepen moesten steeds verder de zee op om nog redelijke vangsten binnen te brengen.



Marien van de Gruiter

De buitenvissers zoals Van de Gruiter visten in de monding van de Schelde en op de banken voor de kust. De vangst werd aan boord gekookt. Veel van de vangst ging naar Engeland met de Stoomvaart Maatschappij Zeeland. Zoon Cees vertelt: 'De garnalen werden zwaar gezouten en vaak de hele week bewaard onder de plecht van de open hoogaars met het logies achterop. Dan werden ze in mandjes gedaan, dicht genaaid met een biezen deksel en afgegeven aan de mailboot, die vanuit Vlissingen een dagdienst op Queensborough (Engeland)



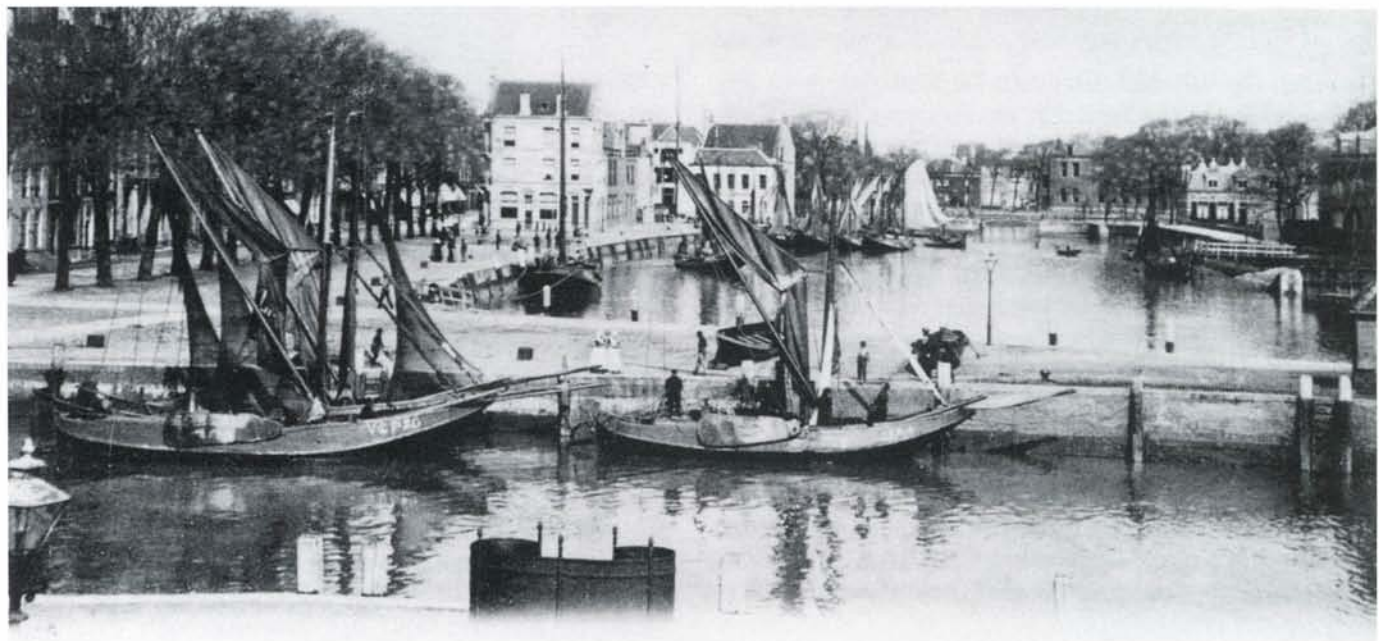
Jetty als jacht in de dertiger jaren

onderhield.' Of er wat mee werd verdiend bleek pas een week later, wanneer de commissionair terugkwam met de centen. Meer dan eens was het bericht: shrimp stinks ten teken dat de garnalen te lang onderweg waren geweest en bedorven. Dan mochten ze blij zijn als de manden terugkregen. Ook werd de vangst regelmatig in Breskens afgeleverd. De vissersvloot van Breskens bestond in die dagen uit slechts een twintigtal hoogaarzen en een paar botters. Daardoor was de aanvoer beperkt en de opbrengst vaak beter dan in Vlissingen. De vangsten werden uitgeleurd of verkocht aan opkopers, die ze naar België exporteerden.

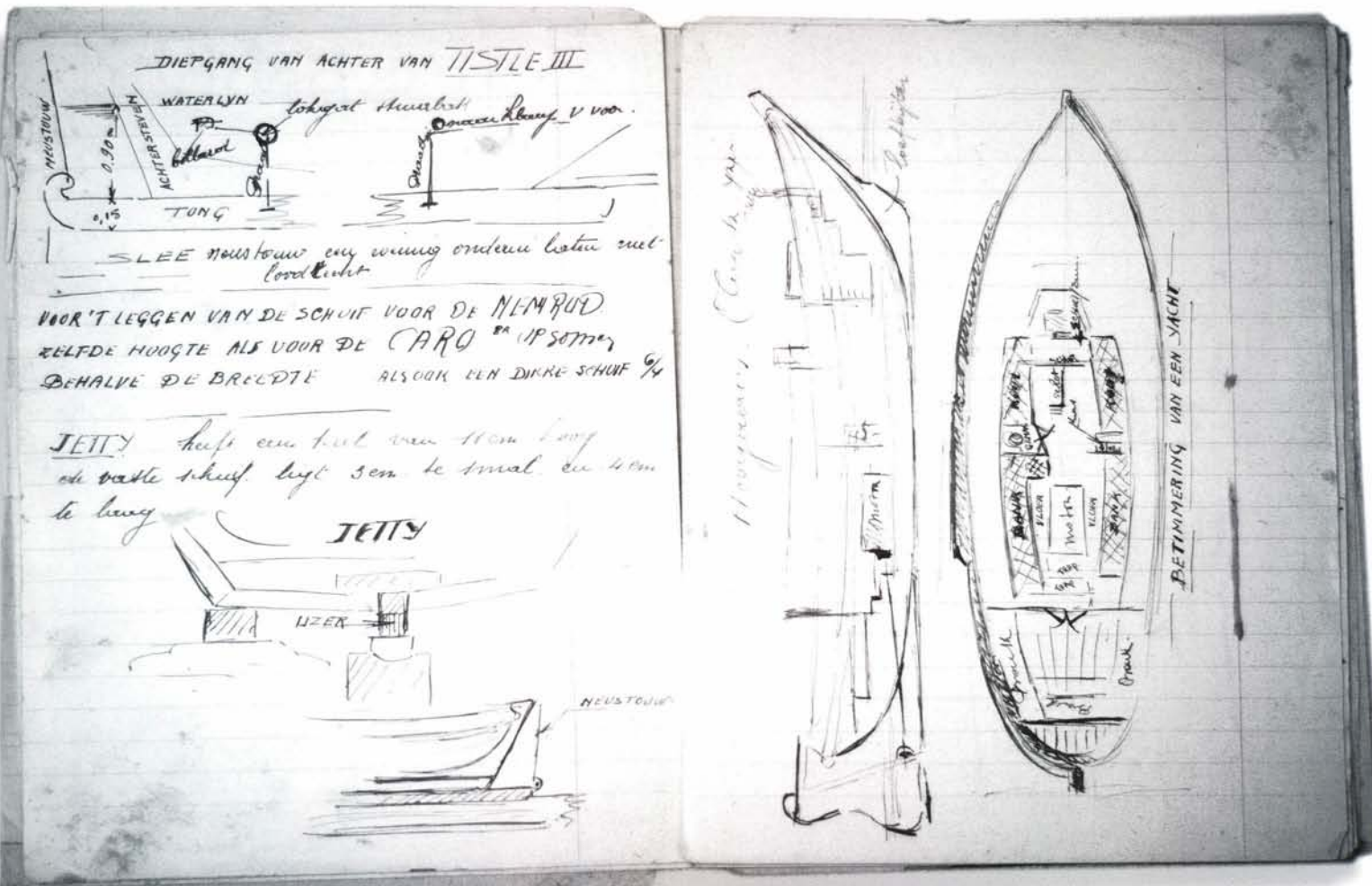
In augustus 1914 brak de eerste wereldoorlog uit, in oktober werd Antwerpen aangevallen. Het Belgische leger trok zich terug op de IJzerlinie en de bevolking sloeg op de vlucht. Zoals te lezen elders in deze Consent raakten de vluchtelingen over heel Nederland verspreid. Koningin Wilhelmina had opgeroepen de Zuiderburen die Nederland binnenkwamen waar mogelijk te helpen.

Zeeuws-Vlaanderen kon de enorme aantallen vluchtelingen nauwelijks aan. Wanneer Van de Gruiter met zijn vangst aankwam in Breskens, had hij politiebescherming nodig om de hongerigen op afstand te houden terwijl hij zijn handel naar het goedbeklante café van Sanne van Grol bracht. Deze weduwe had een huiskamercafé in de 1e Zandstraat. Hij was wel eens naar Cambier, de groothandelaar geweest en naar het café Centraal van Miete de Draaier. Het liefst ging hij toch naar het café in de Zandstraat, daar voelde hij zich, evenals veel van zijn plaatsgenoten, het meest thuis.

Het was duidelijk dat er veel te veel vluchtelingen in Breskens waren. Het was winter en zelfs naast de rommel achter de loodsen in de haven sliepen vrouwen en kinderen. In Sluis werd de vluchtelingen halverwege februari verteld dat ze binnen een week weg moesten zijn. Een collega visser had vluchtelingen meegenomen naar de overkant. Er stond veel wind en de twee gezinnen die meevoeren, waren bang. Bij het overstag gaan had de schipper de angst op de gezichten van



De oude ARM 4 (midden) in de haven van Vlissingen ca. 1910



Werfschriftje met schetsen van de Jetty

de vrouwen gezien. Ze spraken alleen Frans en hadden hem geld gegeven als dank voor de overtocht. In de haven van Vlissingen lagen Vlaamse schepen van uitgeweken schippers die met een eigen schip waren gevluht.

Woensdagochtend 17 februari 1915 waren Van de Gruiter en zijn bemanning in het donker uitgevaren. Vanwege de oorlog mocht dat niet, van zonsopgang tot zonsopgang mocht er niet worden gevaren. Alle wallichten waren gedoofd en ook op de tonnen brandde geen licht. De wind was zuidelijk, het was afgaand tij en extreem laag water. Aan het eind van de morgen liep de ARM 4 op de Nolleplaat aan de grond en kapseisde. Het ongeluk werd gezien vanuit Vlissingen en enkele roeiers van de loodsdiens wisten na vier tochten de hele bemanning te redden. De beschadigde hoogaars werd de haven in gesleept. Op 27 maart werd schipper Kamermans van het Loodswezen voor deze redding geëerd met een medaille.

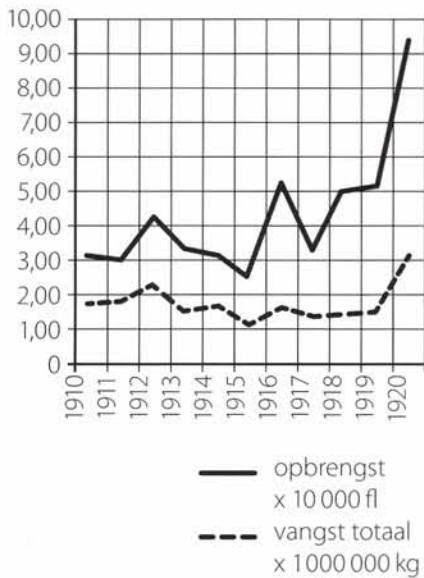
De Nederlandse neutraliteit maakte het vissen ronduit gevaarlijk. De Nederlandse marine had overal in de Schelde mijnen gelegd tegen ongewenste Engelse en Duitse schepen. Elke keer dat de vissers een wat ongebruikelijke route kozen, werden ze door de marine aangehouden en ondervraagd, verdacht van smokkel of spionage. Op 16 juni voer de hoogaars BR 19 op een mijn en verging. De hele bemanning kwam daarbij om.

De controle werd opgevoerd, voortaan moesten vissers die buiten de route voeren, een boete betalen. De garnalenexport naar Engeland via Vlissingen stopte, de export via Hellevoetsluis gaf problemen omdat de garnalen niet zo lang vers bleven. De schippers stapten over op andere soorten vis. Op de Westerschelde liepen in 1916 drie schepen van de Stoomvaart Maatschappij Zeeland op een mijn.

De oorlog in de omringende landen had grote invloed op de visserij. Het Oostgat werd afgesloten door mijnen, waardoor grote delen van de visgronden onbereikbaar werden. Doordat er 's nachts niet gevaren mocht worden, misten de vissers regelmatig het afgaand tij en was de dag verloren. Kolen voor de garnalenketel waren schaars en duur. Bovendien hadden België, Noord-Frankrijk en Duitsland hun grenzen gesloten voor de garnalen uit Nederland.

De huispellerij van garnalen werd aan strenge banden gelegd en de prijzen kelderden in de eerste maanden van 1917 dramatisch, van 40 cent per kilo in januari tot 15 cent enkele maanden later. Bovendien kon vanwege ijsgang lange tijd niet gevestigd worden. Eind februari trad de dooi in, maar het bleef ijskoud. Maart en april van dat jaar staan te boek als de koudste van de 20e eeuw. Er zat door de kou minder garnaal. Volgens de sluisregisters van Veere trokken de meeste buitenvissers naar de Oosterschelde en stapten over op haringvisserij.

Opbrengst van de buitenvisserij op garnaal.
Bron: Verslagen Bestuur der Visscherijen

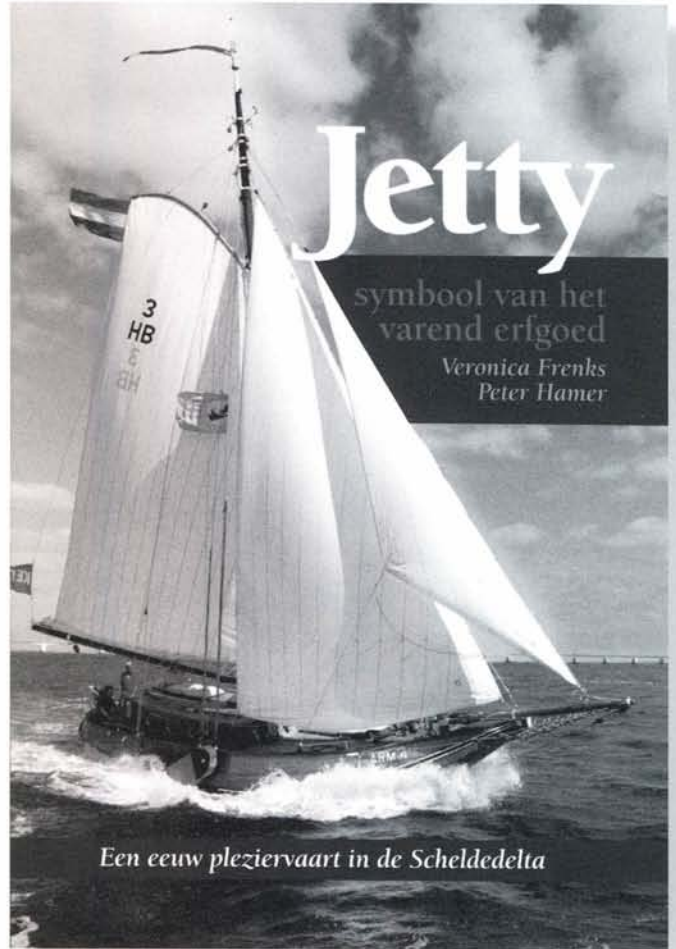


Ondanks een korte opleving in 1916 was aan het eind van de zomer in 1917 de situatie dermate slecht dat Van de Gruiter besloot zijn schip te verkopen en voor een andere schipper te gaan varen.

Voor 6000 gulden wisselde de ARM 4 van eigenaar. Veel geld, maar de reputatie van het schip was het waard.

Op 8 augustus 1918 noteerde de sluismeester in Veere het passeren van de ARM 4, leeg, met bestemming Dordrecht. De schipper was ene W. Takema uit Den Helder. In de daarop volgende jaren vestigt de tot jacht verbouwde hoogaars onder de naam Jetty vanuit Antwerpen haar reputatie als een van de snelste platbodemjachten.

Zonder de oorlog had de geschiedenis van deze inmiddels 100-jarige hoogaars er zeker heel anders uitgezien.



Dit artikel is een bewerking van de eerste hoofdstukken van het boek *'Jetty, symbool van het varende erfgoed'* door Veronica Frenks en Peter Hamer. Daarin wordt het hele verhaal over de 100-jarige geschiedenis van de hoogaars Jetty en de ontwikkeling van de watersport in de Scheldedelta beschreven. Het boek is te bestellen bij de Stichting Historische Scheepswerf C.A. Meerman te Arnemuiden (info@werfarnemuiden.nl). De prijs is € 29,95 exclusief verzendkosten.



De Jetty na 100 jaar nog steeds in de vaart