

«MANNEN TUSSEN LAND EN ZEE»

Over de Honte of Westerschelde staat een natte westenwind. Het zicht is matig zoals zo vaak in dat gebied als het opgezwepte zeewater als fijne regen wordt voortgejaagd. Eén van de drukst bevaaren zeewegen ter wereld. De toegang tot de wereldhaven Antwerpen, tot Gent, Terneuzen en de Sloehaven van Vlissingen zelf.

De Westerschelde met zijn zandbanken, slikplaten en ondiepten staat bekend als een moeilijke toegangsweg. Hoewel, geen enkel schip daarom de Schelde zal mijden. De loodsen behoren ongetwijfeld tot de besten ter wereld. En hun geschiedenis gaat terug tot in de 19de eeuw, zo je wil tot in de Middeleeuwen. Want reeds toen piloteerden kustvisserij de galjoenen via de brede Zwinmonding tot het glorieuze Brugge.

Een beroep, wellicht even oud, als het bestaan van de scheepvaart op vreemde kusten. Een reportage over het loodswezen kan niet zonder even te verwijzen naar de historische tijden, naar de wilde konkurentievaart enz... Maar het is evenzeer het verhaal van mannen die vrij willen zijn in hun job en die houden van de zee en de wind. Want hoe enorm de technologische vooruitgang ook, het blijft een job voor individualisten. Voor mannen uit één stuk. Geen goden die een prinsbestaan leiden. Wel mensen met een grote verantwoordelijkheid. Ze hebben ons ontvangen met die typisch nonchalante gastvrijheid van mannen die de hele wereld hebben rondgezworven als kapiteins of luitenant ter lange omvaart, en die zelf nog steeds in kontakt zijn en blijven met gezagvoerders en bemanningsleden van schepen uit alle hoeken ter wereld.

... «De radio aan boord van de redeboot «12» kraakt... een nieuwe oproep. De meertouwen worden in een flits losgegooid en in een brede bocht jaagt het redebootje met krachtige motor de Schelde op. Even later bereiken we de Japanse tanker «Rukkohsan Maru» afkomstig uit de Japanse havenstad Kobe. De rivierloods die van Antwerpen tot Vlissingen meekwam klautert omlaag via de lange ladder. De andere loodsen gaat hier aan boord. Aan hem de taak om de tanker naar volle zee te loodsen. De redeboot poogt inmiddels met huilende motor ter plaatse te blijven liggen. Naast ons rijst de romp van het schip op als een koude zwarte muur. Laag over de Schelde trekken zeven zwarte aalscholvers weg. We duizelen even. En dan zet redeboot 12 zich met volle kracht af van het grote vaartuig. Nog even een loods ophalen van een kleinere Oostduitse cargo. Admiraal De Ruyter tuurt vanaf de beroemde boulevard aandachtig in de verte als we weer aanleggen aan de steiger. De avondzon



Een loodskotter nog uitgerust met zeil. Beeld uit lang vervlogen tijden.

kleurt rood en de veerboot Prinses Irene drijft stil weg in de richting Breskens. In de Belgische Loodsensociëteit - bestaat straks 100 jaar - gaan we nog een laatste jonge klare drinken. Ver en nog verder, twinkelen romantisch haast de lichtjes van voor anker liggende zeeschepen.

Venetiaanse galeien en Bretoense galjoenen

Van in de Middeleeuwen was het beloodsen van koopvaarders doorheen het ingewikkelde zandbanken- en stromingssysteem vóór onze Vlaamse kust reeds georganiseerd. En met georganiseerd bedoelen we letterlijk dat niet zo maar iedereen loods kon of mocht worden. Voor 1442 was dit nog wel zo. En het aantal al dan niet opzettelijke schipbreuken moet dan wel vrij hoog hebben gelegen. Een schip dat op het strand liep was nu eenmaal een welkome buit voor de toenmalige kustbewoners. Doch met de toenemende betekenis van Brugge als handelscentrum van West-Europa zag men zich genoodzaakt een maritieme koers in te slaan die een maximale garantie op veiligheid voor de schepen gaf.

Dus werd het aantal loodsen beperkt en waren zij die beëdigd waren ook verplicht op de linkermouw van hun kleed een kenteken te dragen dat aangaf dat ze een schip mochten piloteren. Dit symbool in zilver was een roer in miniatuur. Ook dienden de loodsen in die tijd reeds te werken in een soort ploegendienst. Meestal bevonden ze zich aan boord van vóór de kust vissende sloepen. Wanneer dan een koopvaarder onze kust naderde zeilde het vissersschip er op af of omgekeerd. Die loodsen zelf waren praktisch allemaal zelf vissers. Wie kenden tenslotte beter de wegen in de kustzeeën en de toegangsroute tot en in het Zwin dan zij? Maar het waren eenvoudige mensen die ten dien tijde voor een zware taak werden gesteld. Bij een schipbreuk konden zowel hun goe-

deren als hun eigen persoon verbeurd worden. Niet niks!

Dat het bovendien voor de loodsmannen van toen al een drukke bedoening was bewijst een archiefrekening van de stad Brugge uit 1464. «Rond het nieuwjaar van 1464 lagen er op de rede vóór het Zwin niet minder dan zestig grote zeeschepen voor anker. Daaronder bevonden zich Venetiaanse galeien, Schotse baardsen, Schotse karvelen, een Portugese hulk, een Spaans karveel, een Normandische baardse en zo maar eventjes eenenveertig Bretoense karvelen. In de luwte van de duinruggen die het Zwin beschermden tegen de open zeewind lagen vervolgens nog een zesendertig haringbuizen. Heel erg druk dus. Een bron uit 1468 gewaagd zelfs van 150 koopvaarders die onder zeil de haven van Sluis binnenvoeren. Een zekere overdrijving lijkt ons hier echter niet onwaarschijnlijk.

De loodsen in die tijd werden vergoed al naargelang de grootte van het schip, de weersomstandigheden enz... Soms werd ook rekening gehouden met de vracht.

Uit archiefgegevens van het jaar 1488 weten we dat er toen reeds 75 beëdigde loodsen in dienst waren. En het leeuwendeel waren Oostendenaars... toen al.

De roeispanslag te Vlissingen

De strijd is gestreden, de horizon schijnt. Belgische en Nederlandse loodsen leven nu broederlijk naast elkaar te Vlissingen. Hun respectieve loodsensoctiëteit hebben ze vlak naast elkaar. Vanuit één gezamenlijke uitkijkpost met ontvangstinstallatie overzien ze de Schelde en waar nodig vullen ze elkaar aan teneinde de dienst op de Schelde te verzekeren. En overigens zoveel «Vlissingse Belgen» zijn er niet meer. Maar dat het lang niet altijd zo geweest is, is geen geheim. Iedereen kent wel het verhaal van de harde oppositievaart, de incidenten waarbij de bemanning van de loodsbootjes elkaar met roeispansen te lijf

gingen en de vechtpartijen onder de Belgische en Hollandse jongeren in Vlissingen.

Tussen het geleidelijk verval van Brugge is de opkomst van Antwerpen eerder traag gekomen. Als de Hanzehaven en de opkomst van Antwerpen als wereldhaven zijn vele jaren verlopen. Het belooden van schepen bleef bestaan. Doch de economie in West-Europa bleef tengevolge oorlogsverwikkelingen lange tijd op een laag pitje staan. Pas onder Oostenrijks bewind zou daar weer verandering in komen. «De Oostendse Compagnie» maakte furore. Nadien kwamen echter de Fransen roet in het eten gooien zodat pas begin van de jaren 1800 een serieuze kentering komt. Steeds meer schepen zoeken Antwerpen op als Europees haven nummer één. Doch nu zijn het de Nederlanders die vervelend gaan doen. Na de onafhankelijkheid van België in 1830 blijven de Nederlanders hun zuiderburen beschouwen als opstandelingen. De Nederlanders hadden bovendien een comfortabele controle vanuit Vlissingen op de Schelde. Bijgevolg op alle scheepvaartverkeer van en naar Antwerpen. Het vredesverdrag - wie kan zich dat voorstellen - van 1839 gaf België echter de mogelijkheid om vanuit Vlissingen een eigen loodsdienst op te richten.

Het was op 15 augustus dat een kleine Belgische vloot bestaande uit een zestal vaartuigjes en onder bevel van ene André Ocket in Vlissingen toekwam. Het hoongelach van de Vlissingse loodsen en zeelui was aanvankelijk niet uit de lucht. Op een bepaald moment kwam het zelfs tot vechtpartijen in regel. De Belgen weliswaar in de minderheid waren alvast geen katten om zonder handschoenen aan te pakken. Uiteindelijk diende zelfs een Nederlandse legereenheid ingezet.

André Ocket, de eerste chef-loods moet zijn mannen wel bijzonder goed in handen gehad hebben. Want zij bleven en zouden op korte tijd bewijzen wat ze waard waren. Zonen uit generaties vissersgeslachten die op hun beurt nu van vader op zoon loods zouden worden. Met namen als Calcoen, Legein, Timmerman, Hendryck, Vollemaere, Lauwereins, Neyrinck, Van Neuville, enz... Tegenwoordig zijn er vele anderen bijgekomen. Men wordt geen loods meer omdat zijn vader het was en omdat zijn grootvader ook in de scheepvaart zat. De meesten komen nog naar Vlissingen voor hun werk, maar wonen doen ze weer in Nieuwpoort, Oostende, Brugge, Gent of Antwerpen. De tijd dat er in Vlissingen zo'n twee à drieduizend Belgen woonden is voorbij. De werktijd lag toen ook anders en zonder eigen vervoer zat men er niet zo bijster goed. Als je 11 dagen moest werken en er daarvan slechts drie thuis waard dan kon je inderdaad maar best in Vlissingen komen wonen. Dat was ook de reden dat de Belgische loodsen naar ginder trokken met vrouw en kroost en dat aldaar Belgische kinderen geboren werden en



Romantisch beeld op de rede voor Vlissingen. Een Japanse supertanker vertrekt naar het land van de rijzende zon. Wel even duizelen als je tegen de donkere wand opkijkt.

school liepen op de «Belzeshool». De Vlissingse Belgen.

De harde «oppositievaart»

De harde jacht om het eerst bij een schip te komen. De risico's die genomen werden tussen Belgische en Nederlandse loodsen waren groot; te groot. Menig loods is in dien tijd verdronken op de Schelde. Vaak lag de oorzaak in de verregaande competitiefeer die er heerste. Een schip belooden betekende een premie opstrijken. En dat de Belgen zowel als de Nederlanders elkaar daarbij zoveel mogelijk poogden te hinderen hoeft geen betoog. Meertouwen werden losgegooid, loodsboden ramden elkaar, bemanningsleden gingen elkaar te lijf met de roeispanten als het nodig was en men probeerde vaak aan boord te klimmen van vrachtschepen bij weersomstandigheden die daarbij absoluut niet geschikt waren. De oudsten onder hen kunnen er nog over meespreken. Ze praten met die typisch Hollandse tongval. Zij voeren op motorsloepen. Maar vaak hebben ze hun vader nog weten uitvaren met de loodsboot uitgerust met zeilen. Gewoon onvoorstelbaar... zonder radar of mechanische peilapparatuur. Teneinde tijdig aan boord van een schip te geraken dat Antwerpen wou aandoen breidde de loodsdienst zich ook verder uit op zee. Men ging verder en verder van Vlissingen om de schepen tegemoet te varen. Soms tot bij het eiland Wight in het Engels Kanaal of bij Helgoland, in de Duitse bocht. Een Oostends loods Emiel Nierynck herinnerde zich dat nog levendig. Zelf maakte hij de oppositievaart mee, net zoals zijn vader vóór hem.

Stuurman wordt dekschrobber

De heer Coenye, adjunct-directeur bij het loodswezen te Oostende had het eventjes voor ons uitgezocht. Op zoek naar een loods die het nog allemaal had meegemaakt?

Miel Nierynck, geboren te Oostende doch opgegroeid in Vlissingen. Zo'n Belgische Hollander dus... zijn vader loods, hij ook. Want zo ging dat nog in dien tijd. Maar Emiel bereiken leek niet zo gemakkelijk. We hadden aanvankelijk zijn vrouw aan het telefoontoestel.

De zeeloods stapte over in de redeboot die hem naar Vlissingen zal brengen. De rivierloods heeft zijn plaats ingenomen en vaart nu verder mee de Schelde op naar Antwerpen.



«Nee, vanmorgen is hij er niet. Deze middag... maar dan moeten we eten. En deze namiddag gaat Emiel een fietstocht maken. Vanavond... ja dat is goed.»

Emiel Nierynck wordt dit jaar tweeëntachtig. Maar dat is hem langs geen kanten aan te zien. Te oordelen naar zijn drukke dagprogramma zeker niet.

Emiel Nierynck en zijn echtgenote wonen rustig aan het Mc Leodplein te Oostende. Gezellige woonkamer, herinneringsfoto's, veel tijdschriften en uitzicht op het parkje in lentekleed. Tussendoor tuiniert Emiel ook nog wat in het voortuintje.

«'t Ja, een ouwe loods kan nog altijd tuinier worden hé... maar stel je voor een tuinier die in zijn ouwe dag zou willen gaan loodsen.»

U bent nog één van die oude garde niet? Op 16-jarige leeftijd reeds het zeegat uit. Waarom bent U eigenlijk loods geworden. Voor de vetbetaalde job, het herenleven?

«Vlissingen, dat was in dien tijd een echt dood gat. Ik liep er lagere school, maar eigenlijk gebeurde er nooit iets. Er was alleen dat scheepsverkeer op de Schelde. Een maritieme sfeer, die had je er wel. Wat me uit mijn jeugd jaren levendig is bijgebleven, dat is het beeld van die loodsen die op vrije dagen in hun gala-uniform gingen paraderen op de 'Boulevard'. In de ogen van een kind... goden... leken dat. En uiteindelijk was mijn vader ook loods. Aanvankelijk visser te Oostende, later bij de staatspakketboten en dan loods te Vlissingen. Van roeier tot schipper-loods. Ikzelf ben op mijn zestiende als lichtmatroos gaan varen bij de koopvaardij. Ik bleef er tot in 1927 en was toen eerste stuurman. Mijn vader had me echter altijd voorgehouden dat ik bij het loodswezen moest zien te komen. Dan ben je ambtenaar en nooit meer zo lang weg van huis. Wacht maar eens tot je getrouwd bent zei hij altijd. Maar het was zeker niet voor de vetbetaalde job of het goede leven dat je het destijds moest doen.»

Emiel Nierynck zei de grote vaart adieu, trok naar de Zeevaartschool te Oostende alwaar hij het diploma van luitenant behaalde. Loods worden in dien tijd betekende echter van onderaan beginnen.

«Stel je maar eens voor. Van eerste stuurman op een koopvaardij was ik opeens alleen maar het manasje van alles op een loodsboot. Dat betekende, roeier spelen, dek schrobben, spuugbakjes ledigen van de loodsen enz... De werktijden waren zeer hard. In het winterhalfjaar echt uitputtend.»

Ging het er dan echt zo hard aan toe in die tijd?

«Ik heb nog een tijdje de oppositievaart meegemaakt. Kun je je nauwelijks voorstellen. Dat tart iedere verbeelding. We lagen steeds paraat. Een Hollandse

Een Hollandse en een Belgische loodsbboot. Wachten tot de jacht kon geopend worden. Zenuwslopend was dat. Er op uit elkaar de loef af te steken en dat was bittere ernst. Want het ging om de centen. Eens een schip gesignaleerd stevenden we er volle kracht op af. Steeds weer een verbeterde race. Het gebeurde dan wel meer dat al varende de sloep met roeiers werd uitgezet om zo bij het te beloodsen koopvaardijchip te komen. Grote risico's werden soms genomen. Want ook de Hollanders wilden er het eerst bij. En dan kwam het wel eens tot confrontaties. Elkaar de huid vol schelden, dat hoorde er bij. Soms werd er echter letterlijk op elkaar inge-mept. Een niet ongevaarlijke bedoe-ning. Zeker bij minder gunstig weer. Dat premie jagen op schepen, want dat was het, was bepaald een ongezonde werksituatie. Dat bracht er ook toe dat loodsen steeds verder op zee koopvaardijschepen tegemoet gingen varen. Zo voeren wij soms tot in de Duitse Bocht of zuidelijk tot ver in het Engels kanaal.»

Kompleet met rosse baard en al. De Nieuwpoortenaar gestationeerd als zee-loods in Vlissingen. Hij is Voorzitter van de Loodsenbond en als dusdanig gemachtigd de pers te woord te staan.

Het is rustig op zo'n doordeweekse dag in de Belgische Loodsensociëteit te Vlissingen. Vanuit de grote ramen prachtig overzicht op de Scheldemonding waar alle schepen voor anker blijken te liggen. Wachten op hoogtij?

Hoe wordt men zeeloods?

Wilfried Vanhove: «De scheepvaart kende een enorme evolutie. De technologische vooruitgang treffen we ook hier aan. Supertankers zijn uitgerust met computerbediening enz... Alleen al het in de vaart brengen destijds van de zogenaamde superschepen heeft ook zijn consequenties meegebracht voor de loodsen.

Om nu binnen te komen als loods moet men minstens «luitenant ter lange omvaart» zijn. De praktijk wijst echter uit dat de meesten «kapitein ter lange om-



Wilfried Vanhove met baard.

Loodsen zijn geen elitaire lui. Als dat vroeger zo overkwam, dan was dit een gevolg van het isolement waarin men in Vlissingen moest leven.

Het zijn deze mannen die de basis hebben gelegd voor het veilig uitgebouwde loodsensysteem op de Schelde en langsheen onze Belgische kust. Een stuk Belgische Zeevaartgeschiedenis waarover men zowel een historische roman zou kunnen schrijven als een trilogie. «Van visser tot loods». Van premiejagers tot staatsambtenaren.

Emiel Nierynck zou loods blijven te Vlissingen van 1933 tot het jaar waarop hij met pensioen ging; 1962. Een loopbaan van 44 jaar... tussen land en zee!

Zeeloodsen en superschepen

Hij heeft de kop van een zeebonk.

vaart» zijn. Maar hoe dan ook, iedere loods begint als leerling. Geleidelijk krijgt hij meer bevoegdheid. Dus hoe ouder men wordt, hoe groter de schepen. Na vijf jaar krijgt een loods alle tonnemaatsbevoegdheid en na elf jaar wordt hij geselecteerd loods. Dat laatste wil zeggen dat hij ook de grote superschepen alleen mag gaan beloodsen.»

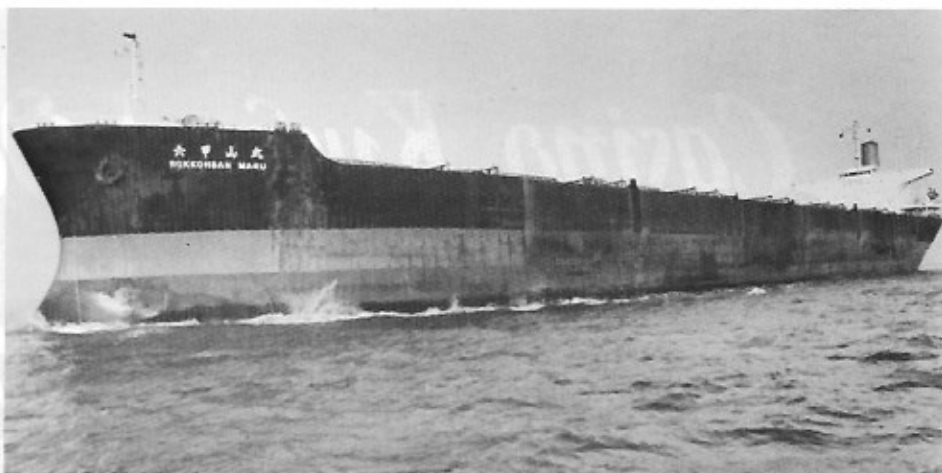
Zijn loodsen inderdaad van die elitaire lui zoals wel meer wordt beweerd?

Wilfried Vanhove: «Vroeger was dat misschien zo. Maar niet omdat men het zelf zo wou. Wilde men vroeger als Belgisch zeeloods een gezinsleven leiden, dan was men verplicht met vrouw en kinderen in Vlissingen te komen wonen.

Gewoon een noodzaak. In die tijd was er nagenoeg geen verkeersverbinding met België. Zelfs nu is het nog vaak een probleem. Men zat toen ook met lange werktijden en minder vrije dagen. In Vlissingen komen wonen was echter ook niet alles. Integreren met de plaatselijke bevolking stak er niet in. Nu is dat allemaal wel veranderd. Dus de Belgische loodsen waren ook buiten werktijd verplicht met elkaar te leven. Dat was de enige mogelijkheid tot ontspannings- en gemeenschapsleven. En zo ontstond inderdaad zoiets als kastevorming. Want ook in België zelf voelde men zich niet meer thuis. En uit dat isolement ontstond een beetje dat elitaire, dat aparte... een andere soort. Nu is dat helemaal veranderd. Loodsen zijn niet meer alleen afkomstig uit de kuststreek. »

Wat is nu eigenlijk een zeeloods. Want er zijn klaarblijkelijk loodsen en loodsen.

Wilfried Vanhove: « De Schelde die is ingedeeld in twee zones. Vooraan is er het gebied met de monding zelf als centraal gedeelte. Dit is het operatiegebied van de zeeloods. Logisch, het is de overgang van de zee naar het stroomgedeelte. Dit gebied situeert zich ongeveer vanaf de A1 Boei - De Wandelaar en het Oostgat, buitengaats, tot zowat ter hoogte van Terneuzen landinwaarts. Voor dit gebied zijn we momenteel met zo'n 110 zeeloodsen. Met de drukke scheepvaart en het feit dat de loodswacht natuurlijk dag en nacht moet bemand worden, wel wat weinig. Het ge-



De Japanse supertanker «Rokkohsan» verlaat de Schelde.

bied tussen Terneuzen en Antwerpen is dan het gedeelte dat bemand wordt door de zogenaamde rivierloodsen. »

Zijn er drukke en minder drukke periodes?

Wilfried Vanhove: « Ja, natuurlijk. Drukt is het bijvoorbeeld over het algemeen vanaf valavond. De meeste schepen trachten Antwerpen 's avonds of 's nachts binnen te lopen. Omgekeerd, ook het uitvaren is veelal een nachtelijke aangelegenheid. Overdag kan er immers gelost en gewerkt worden in de haven. 's Nachts ligt alle activiteit in de haven stil. Vandaar dat wij in verhouding meer nachtwerk hebben. »

Tot daar deze bijdrage over de loodsen van Vlissingen. Dit naar aanleiding van

de oprichting, honderd jaar terug, van de Belgische Loodsensociëteit.

Veel is inmiddels veranderd. Maar één ding hebben zij die vandaag de Schelde beloodsen met hun voorgangers gemeen. Het zit hen in het bloed, de zee en de wind, de drang naar een bijna onbegrensde vrijheid. Men heeft weliswaar gepoogd hen administratief in te kapselen. Maar het is geen job voor bureaurokraten. Zal het ook nooit worden. Alle technologische vooruitgang ten spijt. Zeestromingen, weer en wind zullen altijd even onvoorspelbaar blijven als de godin « Aphrodite ». Alleen zij die bereid zijn haar te leren kennen met de intuïtie van hun voorgangers, zijn in staat deze job met grote verantwoordelijkheid, maar ook van enorm economisch belang, uit te voeren.

C.W.