

IN DE BIESBOSCH HERLEEF
OUDE ROMANTIEK IN
NIEUWE STIJL

Terugkeer van de zalm- schouw

door P. H. VAN DER WEEL

HET IS JAMMER dat de 87-jarige opa Van der Hof zo ontzettend doof is. Dat maakt het onmogelijk om hem uit te horen over een ongetwijfeld boeiend scheepsbouwersverleden. Opa beheerste de scheepsbouw in hout en later in ijzer toen het beeld op de rivieren nog werd beheerst door zeilschepen en stoomboten. Zijn werf, Den Bout, in Boven-Hardinxveld, dateert van 1830 en ontleende tot ver in onze eeuw zijn faam aan de drijversschuiten die er werden gebouwd.

Dat is met wel meer kleine werven langs Boven- en Beneden-Merwede het geval geweest, maar het verschil is dat Den Bout voor het eerst sinds tientallen jaren weer die kleine handige vissersboten bouwt.

Bescheiden

De drijversschuit, die misschien beter bekend is onder de naam van zalmshouw, is een zeer bescheiden vaartuigje, bestemd voor de visserij op de grote rivieren en in de Biesbosch. In hoofdzaak werd ermee gevist op zalm en tot zeer kort voor de jongste oorlog bezat een stadje als Woudrichem er nog vele tientallen van.

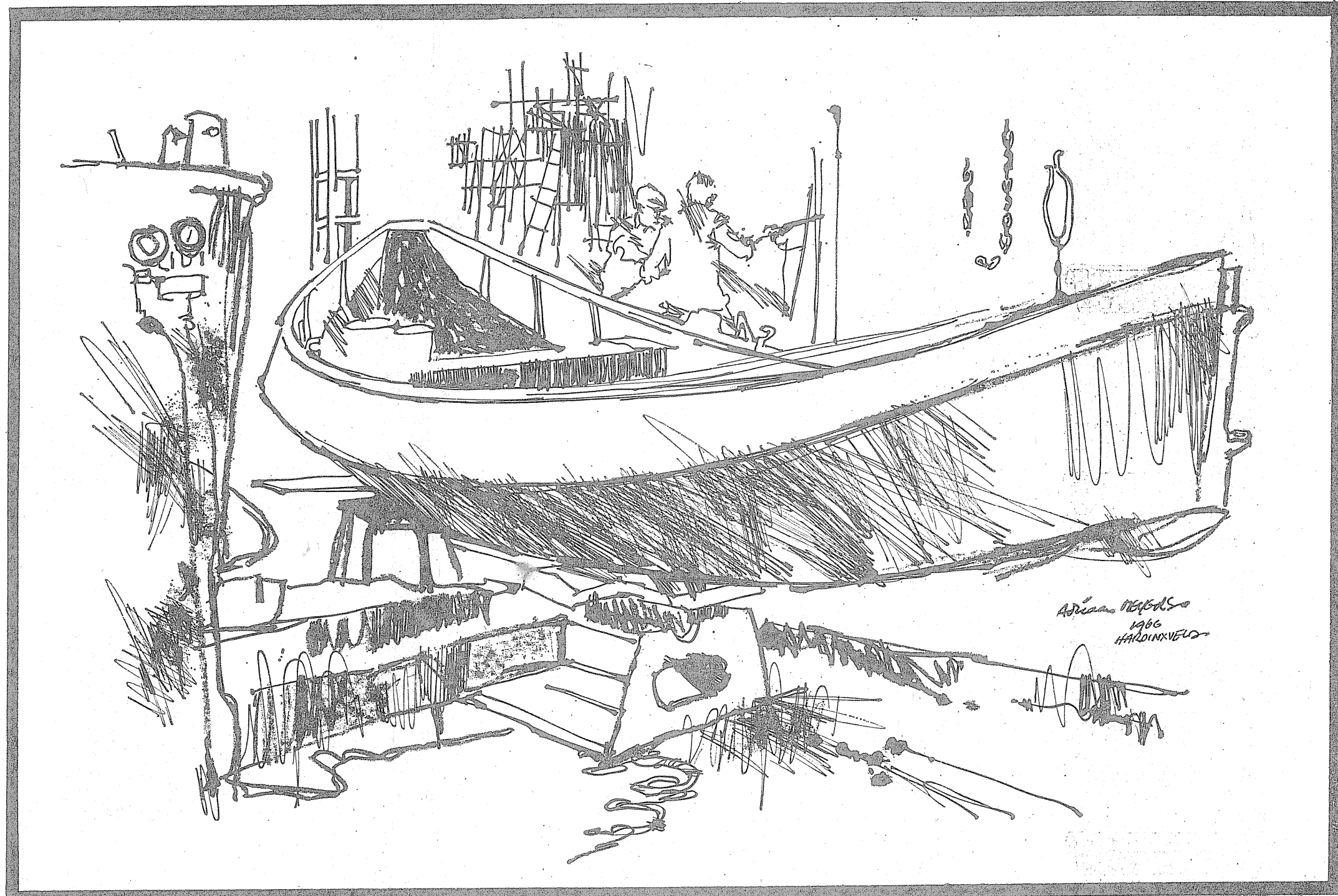
Toen met de vervuiling van de rivieren de zalmvisserij achteruit ging en omstreeks 1940 geheel verdween, waren de vloten van drijversschuiten niet langer nodig. Een groot deel ervan werd van de hand gedaan aan pleziervaarders die de veiligheid op ruw water van dit scheepstype wisten te waarderen. De rest bleef liggen of werd door een enkele beroepsvisser gebruikt voor het zetten van fuiken of het vissen van snoekvisjes voor de handel.

Nog altijd vraag

Gave drijversschuiten zijn langzamerhand een zeldzaamheid geworden en het komt nog maar hoogst zelden voor dat men zo'n scheepje compleet met huik, spiettuig en zwaarden, ziet varen. Toch is er nog altijd vraag naar, zowel bij broodvisser als bij pleziervaarders, want de zalmshouw is gebouwd voor het vaak ruwe water van de grote rivieren, maar ook voor de prielen en gaten van de Biesbosch, waar elke centimeter diepgang telt en waar een schip zo gebouwd moet zijn dat het gemakkelijk droogvalt.



● Dit is Rens den Breejen, die nu de scepter zwaait op de scheepswerf Den Bout en die het aandurfde weer zalmshouwen te bouwen. Hij is ervan overtuigd dat er vraag genoeg naar is, zowel bij vissers als bij pleziervaarders.



● Hoge kop, invallend boord, laag achterschip — de kenmerken van de drijversschuit. Dit is er een van ruim zes meter en die noemt men een Fannie. De grootste, 7,35 meter lang, is een Woerkommer,

die van zeven meter is een Hardinxvelder en de kleinste, die vijf en halve meter lang is, heet een Meerkoet. Dan is er ook nog een van acht meter,

die zegenschouw wordt genoemd, werkelijk een knaap van een schip. Van al die typen zijn de mallen teruggevonden. Men bouwt dus precies hetzelfde model als vroeger.

Wanneer de drijversschuit in zijn tegenwoordige vorm is ontstaan weet niemand. Opa van der Hof heeft ze nog in hout gebouwd in de vorige eeuw en daarna van ijzer en altijd volgens dezelfde oude mallen.

Schoonmaak

Toen bleek dat er wel vraag was naar zalmshouwen, wilde Den Bout de bouw ervan best weer ter hand nemen, al zet men natuurlijk liever een groter schip op stapel. Maar de moeilijkheid was dat de oude mallen bij een brand verloren waren gegaan en een bestaande boot nabouwen is niet zo gemakkelijk als het misschien lijkt.

Er ligt op Den Bout nogal wat rommel waar niemand ooit naar omkijkt — dat is zo op alle werven — en af en toe wordt er eens schoonmaak gehouden. Dat is afgelopen zomer ook eens gebeurd en boven in de spanten van de bouwloods vond men een stapel oud hout waarin prompt de verloren gewaande langsmallen van Opa's schouwen werden herkend.

Iedereen was vrij geestdriftig, maar Opa niet. Hij leeft nu eenmaal erg in het verleden en het wil er bij hem niet in dat men tegenwoordig, na een stilstand van een halve eeuw (dat er in die tijd ook enige technische vooruitgang is geweest, moet hem zijn ontgaan) van stal en dan nog gelast ook, nog zalmshouwen zou kunnen bouwen.

Fraai van lijn

Maar men gebruikt de oude mallen (die Opa ooit zelf heeft gebruikt) en het enige verschil is dat men last in plaats van klinkt. Er komt dus een bootje tot stand dat precies de vorm heeft van het vroegere. Opa geeft toe dat het aardige bootjes zijn.

„Maar 't is toch niet krek hetzelfde”, stelt hij niet zonder voldoening vast.

De romp van al deze boten — er zijn vier typen, die in model vrijwel eender zijn, maar in maten verschillend — is buitengewoon fraai van lijn: hoog in de kop, laag in de kont en met een ver invallend boord. Men ziet er de betrouwbaarheid gemakkelijk aan af. In beginsel is de zalmshouw een roeiboot, maar vrijwel allemaal hebben zij een buitenboordmotor achter opzij.

Twee slaappleatsen

Voor, in de hoge kop, ligt een verhoogde vloer. De visserman spreekt van de kooiplanken, want dat was de plaats waar hij sliep wanneer hij, soms dagenlang, van huis weg was, achter de zalm aan. Daar sliepen dan twee man en ze deelden hun slaappleats met een klein maar fel kachelje, een duveltje, waarin alles gestookt kon worden wat men tegenkwam: hout, stukken cokes, oude netten, oud touw of turf. Op het boord was een zelddoekse huik gespijkerd, goed getaand, die hun als dak diende. Die tent, die tegen de mast eindigde, kon helemaal worden gesloten en men sliep er veilig en warm. Vooral warm, want men hield voor alle zekerheid zijn kleren aan.

Het was een uiterst primitief bestaan, maar zeer avontuurlijk. Voor stroom roeide men naar de plek waar men wilde vissen, op de rivieren of in de Biesbosch, en eveneens voor stroom keerde men terug met de buit. Er leven in Woudrichem en Hardinxveld nog vele vissers die die tijd volop hebben meegemaakt en er smakelijk van kunnen vertellen.

Rens den Breejen, de man die nu aan het hoofd staat van Scheepswerf Den Bout, is zelf nog mee geweest op de zalmvisserij. Het was geen rijk bestaan,

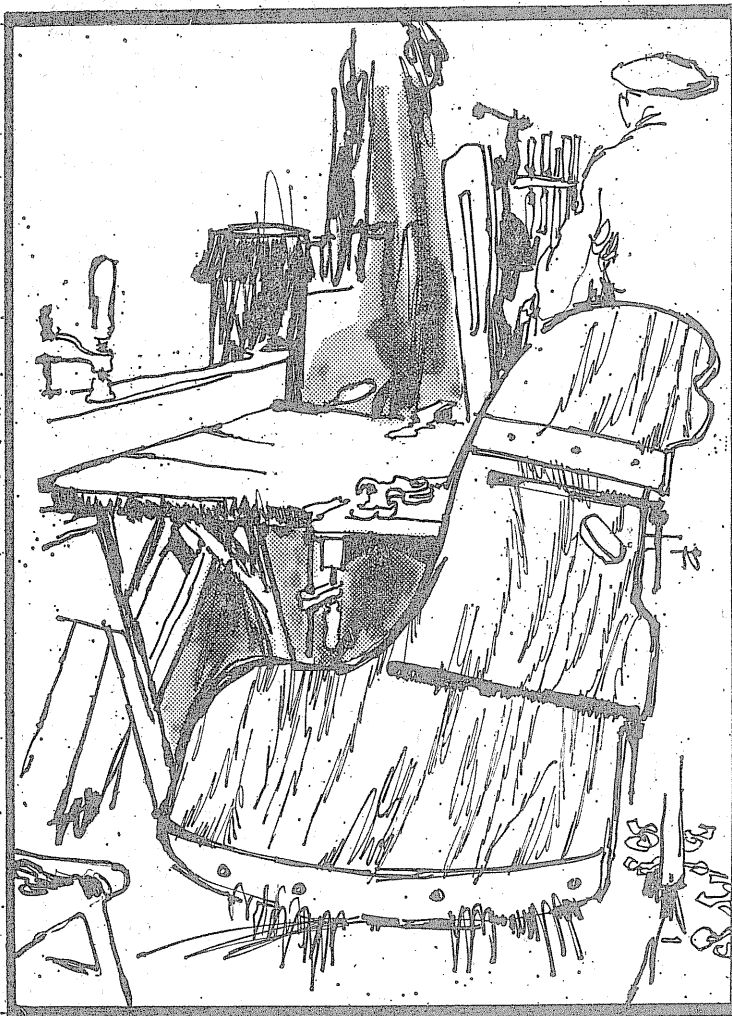
zeker niet, maar er werd tot na de Eerste Wereldoorlog voldoende zalm gevangen en de zalm bracht altijd flink geld op. Er was geen sprake van vangsten van honderden zalmen op één nacht, maar dat hoefde ook niet, want een zalm is een grote vis, die makkelijk anderhalve meter lang kan zijn en zijn gewicht is navenant.

Petroleumlamp

Men viste met eendelige lange zalmzegens, altijd in de nacht. Het primitieve onderkomen voor de mast was dan vaak de enige plaats in de schouw waar het een beetje uit te houden was. Soms waren er tussen Woudrichem en Hardinxveld wel honderd zalmshouwen in de weer, allemaal uit op de zalm, allemaal met een petroleumlampje in de mast en een lichtje op het begin van de zegen. Dat moet een prachtig schouwspel zijn geweest, maar omdat er geen zalm meer is zullen wij het nooit meer zien. Dat is misschien maar goed ook, want de scheepvaart is tegenwoordig zo druk en zo snel, dat een zegenvisser al overvaren zou zijn eer hij heel zijn net overboord had.

Goed werk

Dat is nu eenmaal zo. Wij moeten al blij zijn dat een oud inheems type vaartuig weer volop wordt gebouwd in volkomen oorspronkelijke vorm in plaats van langzaam uit te sterven en verloren te gaan zoals, met zoveel historische scheepstypen is gebeurd. Afgezien van de commerciële kant van de zaak doet Den Bout daarmee goed werk.



● Er zit aan een zalmshouw nogal wat houtwerk: zwaarden, roer, mast, vloeren en boeisel zijn van eikenhout. In de timmermanswerkplaats, waar een met krullen gestookte kachel snort, maakt men al die onderdelen pas.

Rademakers Metaal verwacht weer 8 pct.

ROTTERDAM. — Ook in de tweede helft van dit jaar is de orderontvangst bij Metaalbedrijf Rademakers niet onbevredigend geweest. Met verhoogde activiteit en gebruikmaking van nog modernere produktiemiddelen is het bedrijf erin geslaagd de doorstromingsnelheid in de fabrieken te verhogen. Daardoor kon de kostenstijging worden opgevangen.

De deelneming in de Combinatie Mobile Kranen heeft echter weer tot teleurstellende resultaten geleid.

Op grond van de tot nu toe behaalde resultaten verwacht de directie het dividend over 1965 te kunnen handhaven. Toen werd 8 procent uitgekeerd.

GELDMARKT KRAPPER

AMSTERDAM. — De Kerstdagen en het naderende einde van het jaar doen hun invloed al gelden op de geldmarkt. Het tarief van daggeld werd verhoogd met een half procent tot 3½ procent als gevolg van verkrapting. De laatste weken was het tarief geleidelijk verlaagd van 5 naar 3 procent.

Bij koopvaardij de helft buitenlanders

Van een onzer verslaggevers

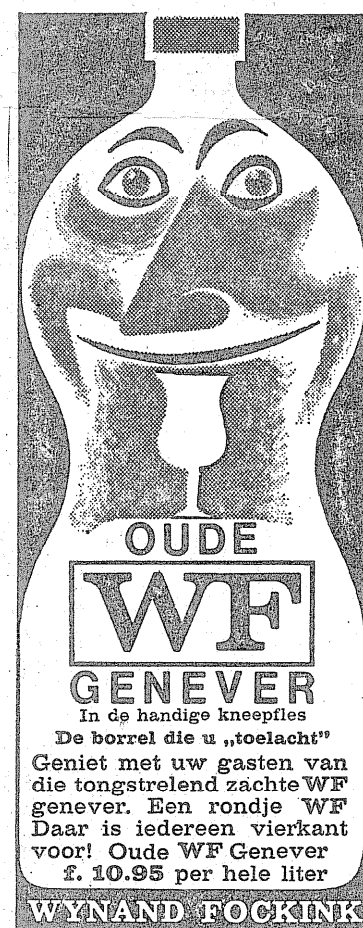
ROTTERDAM. — Steeds meer Chinezen worden tewerk gesteld bij de Nederlandse koopvaardijvloot. Tien jaar geleden was vijftien procent van de bemanningsleden uit Rood-China afkomstig, nu 25 procent.

Van de ongeveer 25.000 arbeidsplaatsen worden er twaalfduizend ingenomen door buitenlanders, van wie de helft uit Spanjaarden en Portugezen en de andere helft uit Chinezen bestaat.

„Als wij zo nog even doorgaan, zal onze koopvaardij als werkterrein voor Nederlandse scheepsgezellen zo goed als verloren zijn gegaan,” zei gisteren de voorzitter van de Centrale van zeevarenden ter koopvaardij en visserij, de heer D. Opmeer.

RUIM DE HELFT MINDER

De laatste tijd worden de Chinezen niet alleen aangesteld door rederijen die permanent in het Verre Oosten opereren. Het is een ontwikkeling, die

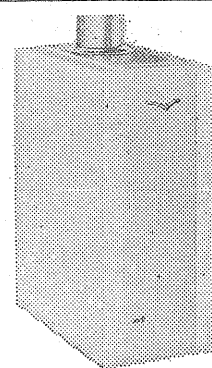


Resultaat Müller blijft op peil

DEN HAAG. — Wm H. Müller deelt mee dat enkele bedrijven van het concern, met name de belangen in de grote lijnvaart een beter resultaat te zien geven dan in 1965. Daarentegen bleef bij enkele andere bedrijven de winst, in hoofdzaak door de gestegen kosten, achter.

Dank zij de verscheidenheid van belangen zal, naar het zich laat aanzien, de winst over 1966 niet in belangrijke mate afwijken van die over 1965. Het jaar 1965 liet een 13 procent hogere winst zien dan zijn voorganger.

landse vloot plukken sinds 1963 de vruchten van het „wederkerigheidsverdrag” tussen Nederland en Spanje, waardoor zij onder de Nederlandse sociale verzekeringswetgeving vallen. Dit heeft intussen tot gevolg dat hoe langer hoe meer Spaanse zeelieden op de vloot worden vervangen door (goedkopere) Portugezen.



**Veilige
Vanandel
Verwarming**

Ketels voor CV op aardgas of olie.
Raadpleeg uw installateur