

Visserijonderwijs

nu

DE VISSERISCHOOLO

'Zie je niets in een zouteloos bestaan...? Zoek dan de zee op!' Met deze wervende tekst trekt de School voor de Zeevisvaart, zoals de Katwijkse Visserijschool officieel heet, sinds 1999 nieuwe leerlingen. Een jaar daarvoor dreigde voor deze instelling nog de ondergang wegens gebrek aan voldoende leerlingen: een neerwaartse



Het visserijonderwijs zit in de lift. De Katwijkse Visserijschool, onderdeel van het Scheepvaart en Transport College, had in 2009 vijftig nieuwe leerlingen.

trend die al vanaf de jaren zeventig was ingezet. De school moest een jaar de deuren sluiten en leerlingen werden met bussen van en naar IJmuiden vervoerd. Na verwoede onderhandelingen lukte het in 1999 om de school te behouden; de Visserijschool in Katwijk maakt een doorstart als zelfstandige vestiging van het Scheepvaart en Transport College te Rotterdam. Medio 2009 zijn er tweënegentig leerlingen, met vijftig aanvragen voor het nieuwe schooljaar. Volgens de vestigingsmanager/directeur maakt de school op dit moment een sterke groei door. De visserij raakt weer in trek.

In Nederland kunnen leerlingen verschillende opleidingen volgen op het gebied van de visserij. Op de Katwijkse Visserijschool gaat het om drie voltijd opleidingen (beroepsopleidende leerweg) voor zestienjarige en ouder:

- Stuurman/werktuigkundige zeevisvaart SW 6 – twee jaar
- Stuurman/werktuigkundige zeevisvaart SW 5 – drie jaar
- Stuurman/werktuigkundige zeevisvaart SW 4 – vier jaar

Alle drie de varianten zijn opleidingen op mbo-niveau. SW 6 geeft de bevoegdheid om na de nodige vaartijd (stagevaren) schipper te worden op kotters kleiner dan 24 meter in beperkt vaargebied (maximaal 30 mijl uit de kust) of stuurman of machinist op iets grotere schepen. SW 5 leidt op tot schipper op kotters tot maximaal 45 meter, die vooral op de Noordzee varen, of als machinist/stuurman op schepen tot 60 meter. SW 4 geeft een wereldwijde vaarbevoegdheid op alle vissersschepen. Na het doorlopen van elk



Praktijkles derdejaars leerlingen: boeten en splitsen op de boetzolder van de Visserijschool.

niveau kost het behalen van een hoger niveau een jaar extra. Het is ook mogelijk om – met de juiste vooropleiding – meteen met de SW 4-opleiding te starten. In verschillende steden bestaat verder de opleiding tot Maritiem Officier (Marof) – een dagopleiding op mbo-niveau, met de mogelijkheid om door te stromen naar het hbo. Alle werkzaamheden die vroeger door de stuurman, scheepswerktuigkundige en de radio-officier werden uitgevoerd, behoren nu tot het takenpakket van de maritiem officier; het is een brede functie.

STAGE VAREN

Bij alle opleidingen is veel aandacht voor de praktijk. Gedurende het laatste jaar lopen leerlingen stage op een vissersschip: voor SW 6 is dat drie maanden en voor SW 5 en 4 een jaar. De SW 4- en SW 5-

leerlingen verdelen hun tijd tussen de machinekamer, de brug en het dek, zodat ze alle facetten van het visserijbedrijf in de praktijk leren kennen. Pas na het stagevaren en goedkeuring van alle verslagen en uitgevoerde werkzaamheden ontvangen zij hun diploma.

Tot een paar jaar geleden konden ze praktijkervaring opdoen op de Koningin Juliana, het opleidingsschip voor de scheepvaart- en visserijscholen. De leerlingen van de Nederlandse visserijscholen brachten er gemiddeld vier weken op door. Eind jaren negentig waren dat nog tussen de vijf- en zeshonderd jongens. In 2004 viel het doek voor de Koningin Juliana. Stages en vaarsimulatoren voorzien sindsdien in de behoefte aan praktijkervaring voor leerlingen. Een duur opleidingsschip daarvoor in de vaart houden zou inefficiënt zijn.



Agnes en Koos de Bruin

*“Zaterdag komen de nieuwe meubels.
En hij weet van niets”*

“ALS HIJ THUIS IS, dan zet hij de wekker vroeg en gaat hij hengelen. Hij kan gewoon niet zonder de visserij.” Agnes de Bruin (1968) is getrouwd met visserman Koos (1965) die al sinds 1979 op de visserij zit. Hij werkt op een trawler van rederij Vrolijk die vrijwel continu voor de kust van Afrika ligt. Agnes en Koos hebben twee kinderen, Danny (1991) en Nicolette (1995). In de loop van een aantal jaren voerden we een paar gesprekken. Het eerste, met Agnes alleen, vond plaats in januari 2005. Later dat jaar zagen we Agnes samen met haar man. En in juni 2007 treffen we Agnes weer alleen in hun appartement in het centrum van Katwijk – haar Koos zit op zee.



“Ik ben in 1979 begonnen, ik was toen vijftien”, vertelt Koos. “Ik wilde de rottigheid thuis ontlopen. Ik had een vader die was zwaar aan de alcohol. Op school kwam er niks van mij terecht. Meneer was ’s nachts altijd in de weer, dus slapen deed ik niet. Ik ben op mijn twaalfde naar de Visserijschool gegaan om uit die ellende weg te zijn. En daarbij trok de zee gewoon. Ik heb niet eens getwijfeld, het was gelijk de Visserijschool. Ik had geen voorbeelden in mijn omgeving, ik had wel een oom op de binnenvaart maar dat is toch wel een groot verschil.”

“Er is in de afgelopen dertig jaar zo veel veranderd – een echte visserman ben je niet meer. Je bent gewoon een fabrieksarbeider die vis verwerkt. Ik ben meteen naar de trawlers gegaan, heb nooit op een kotter gewerkt. Ik zou bij God niet weten hoe dat werkt. Die kottermensen zijn wel meer echte vissers. Maar ook dat verandert: die kotters worden steeds groter, in vergelijking met die van vijftien jaar terug. Als je er een hekje op zet is het een hektrawler.”



Agnes en Koos kennen elkaar sinds 1989. In die tijd werkte Agnes als verbindingsofficier bij de Koninklijke Marine. “Toen ik hem leerde kennen voer hij al tien jaar. Ik heb wel ooms gehad die op een kotter hebben gevaren, maar verder was ik er helemaal niet mee



Koos de Bruin met zijn kinderen Danny en Nicolette.

bekend, met die visserij. Op een gegeven moment in de kroeg, op Oudejaarsavond, lag zijn hand ineens op mijn knie en toen was het aan. Daarna is het allemaal heel snel gegaan. Ik heb hem naar zee gebracht, een maand later woonden we samen en binnen het jaar waren we getrouwd. Als hij dan weg moest, in het begin, dan huilde ik tranen met tuiten. Je moest me niet zien zitten in de auto van IJmuiden naar huis. Tot in ons trouwen heb ik dat gehad. Maar ja, nou is het zo iets van: het is nu eenmaal zo, dus wat wil je dan? Hij zou aan de wal doodongelukkig worden. Hij gaat lachend naar zee en hij komt lachend thuis. Hij heeft het zo verschrikkelijk naar zijn zin.”

“De tijd dat ik Koos in IJmuiden ging ophalen was leuk. Soms gebeurde het wel dat hij eerder was binnengekomen. Dan zat hij al in de bus naar huis toe en stond ik daar aan die

kade. Wegbrengen doe ik nu niet meer, hij wordt tegenwoordig opgehaald met de taxi en rijdt dan naar Schiphol. Maar ophalen doe ik nog steeds. Ik vind het nog steeds spannend om hem weer te zien na al die weken. Met de kinderen erbij is het wel minder romantisch. Als ze meegaan naar Schiphol, is hij net een magneet, dan plakken ze aan hem vast.”



Toen Agnes zwanger was van de oudste, is ze gestopt met haar werk bij de marine. “Koos wilde niet dat ik bleef werken, daarin is hij heel ouderwets. Blijf jij maar lekker thuis bij de kinderen, zei hij. Het hoeft niet, we hebben geld genoeg. Hij wou niet dat ik een oppas nam en zelf ging werken. Daar hebben we geen kinderen voor genomen, zei hij. Pas toen onze dochter naar de kleuterschool ging, heb ik weer werk gezocht.”

In 2000 vond ook Koos dat het tijd werd om meer tijd aan zijn gezin te besteden. Zoals veel ex-visserlui zocht hij een baan als baggeraar. “Ik wilde op het water blijven – ik weet niet, dat trekt gewoon. In de bagger ben je zes weken op en zes weken af, dus zes weken thuis, tenminste als je in het verre buitenland zit. In de visserij krijg je voor elke week dat je weg bent een dag thuis, dus als je vier weken weg bent geweest, ben je maar vier dagen thuis. Dat was veel te kort voor mijn dochter, die was toen een jaar of vijf. Ik wilde gewoon meer thuis zijn.” Maar uiteindelijk was de bagger toch niet wat Koos ervan had verwacht. Hij verdiende er een stuk minder en moest er een bijbaan naast nemen. Bovendien was de werkmentaliteit op de baggerschepen niet te vergelijken met die op zee. “Ik denk, waar ben ik in terechtgekomen? Anderhalf uur koffiedrinken, zo begonnen ze de dag.”



In juni 2004 is Koos weer gaan varen, op de SCH 81 (Carolien) van rederij Vrolijk. Hij is lid van de achteropploeg en invalbootsman. De achteropploeg is verantwoordelijk voor het uitzetten en binnenhalen van de netten. Die eerste reis was meteen vertrouwd, vond Agnes. “Hij stapte dinsdagochtend de deur uit, ik heb hem hier staan uitzwaaien op de galerij, ik stapte weer naar binnen en ik was er gelijk aan gewend. Je stelt je er ook op in. Ik zou gek worden als-ie gewoon van negen tot vijf zou werken. Nee, daar zou ik niet tegen kunnen. Als ik hem nou had leren kennen en hij had zo’n baan, dan wen je er natuurlijk aan. Maar dat vrije leven... Je hebt van die mannen die tussen de middag thuiskomen om warm te eten – ja, de ene keer heb ik wel tijd om om twaalf uur de aardappels op te zetten en de andere keer ben ik nog druk bezig of kom ik net ergens vandaan. ’s Avonds ook, ik vind het heerlijk om in mijn eentje een beetje op de bank te zitten voor de televisie en te zappen.”

“Ik vind het dus niet erg dat-ie weer is gaan varen – ik heb liever dat-ie vaart en dat-ie gelukkig is en het gezellig heeft thuis dan dat-ie niet zou varen en in die bagger was blijven hangen. En dat-ie niet lekker in zijn vel zou zitten, want dat heeft toch ook zijn weerslag op het gezin, dus ja, we zijn er allemaal happy mee.”

Volgens hun cao krijgen bemanningsleden op Koos zijn schip een dag vrij voor elke week op zee. Koos: “Ik weet niet altijd van tevoren hoe lang ik weg ben. Drie, drieënhal, vier, zes of negen weken. Halverwege kun je te horen krijgen dat je een dubbele reis krijgt. Die ouwe waarschuwt wel op tijd dat je er rekening mee moet houden. Je hoort gauw genoeg of de kans bestaat.” “De reis voor de kerst in 2004 was het ergst”, valt Agnes in. “Toen is hij eind oktober naar zee gegaan. Op een gegeven moment kreeg ik een mailtje dat het een dubbele reis werd. Ze zijn twee dagen in de haven geweest en daarna gingen ze weer naar zee. Hij is toen in totaal negen weken weggeweest.”

Koos vindt zo'n dubbele reis ook veel te lang, maar berust in zijn lot: “Je kunt er wel tegenin gaan – dat heb ik wel een keer gedaan, maar daar waren ze niet zo blij mee. Hoe je het ook wendt of keert, de rederij heeft altijd het laatste woord. Of je nou bij een vakbond aangesloten bent of niet, dat maakt niet uit, ze hebben gewoon een monopolie. Als je ergens de zak zou krijgen, dan kom je er niet meer tussen. Ik ben blij dat ik naar zee kan, dat ik een baan heb en een baan naar mijn zin – dus het is mooi zo.”



Aan boord deelt Koos zijn tweepersoons hut met een ander bemanningslid. Het is een kleine ruimte van ongeveer drie bij drie meter met een hoekbank, een kast, een tafeltje, een bureau en een stapelbed. Ze hebben ook een stereotoren en een televisie, maar geen eigen douche en wc. Het is een hele verbetering in vergelijking met vroeger, vindt Koos: “Nu hebben we allemaal tweepersoonshutten, vroeger had je vier- of zespersoonshutten. Die heb je bij ons aan boord niet meer. De officieren op de tweede verdieping hebben een eigen hut. Ik zit nu met de kok. Ik heb veel privacy, want die kok is altijd in de kombuis bezig en dan heb ik de hut voor mezelf. Tussen de middag heeft de kok wel vrij maar dan gaat-ie sporten – hardlopen voorop het schip. Ik werk dag en nacht. Op en af. Als ik vrij ben dan kijk ik een film, lig ik op bed, of schrijf ik een e-mail.”

“Koffie drinken, dat is het enigste wat we veel met elkaar doen. Ik heb een senseo'tje in de hut staan en 's avonds komen dan de gasten, van de achteroploeg dan, en soms komen de stuurmannen. Heel af en toe komt er een vreemdeling aanwaaien. Je hebt vaste groepjes aan boord. Heel zelden, als er echt niet veel te doen is beneden in de fabriek, zeg maar, dan gaan we weleens kaarten. Vorig jaar hebben we vaak Monopoly gespeeld. En schaken. Dat doen die Engelsen vooral. Verder is het lekker rustig. Je zit vier tot zes weken met elkander aan boord dus je moet elkaar ook niet te veel zien, want dan ga je je ergeren.”

“Buiten het werk zien we elkaar niet veel, het liefst niet. Sommigen wel, die zitten elkaar constant op de lip, dan gaan die vrouwen ook weer goed met elkaar om, die kennen elkaar goed. Als Agnes naar haar werk is, vind ik het prima als er iemand even een bakkie komt doen. Maar als zij thuiskomt, dan is het *moven*, dan wil ik tijd met mijn vrouw doorbrengen, met mijn gezinnetje. Dat is gewoon normaal.” Agnes vult aan: “Ik heb geen contact



De SCH 81 (Carolien) van rederij Vrolijk. Sinds 2004 zit Koos de Bruin in de achteroploeg en is hij invalbootsman op dat schip.

met de vrouwen van zijn collega's. Nee, absoluut niet. Ik heb daar helemaal geen behoefte aan. Ik heb mijn kinderen, ik heb mijn werk en ik heb genoeg aan me eigen: ik kan mezelf goed vermaken. En, daarbij, er is best wat jaloezie onder de vrouwen van de bemanning. Ik snap niet waar je het van doet, hoor je dan. Ik heb het een keer aan de stok gehad met de vrouw van een machinist. We stonden in de haven van IJmuiden en ze zegt: Mijn man komt vanavond thuis. Mijn man komt vanavond ook thuis, zeg ik. Nee, zegt ze, jullie *venten* komen vanavond thuis. Ik zeg: Moet je eens goed luisteren, als mijn *vent* zijn handen niet uit zijn mouwen steekt, komt jouw *man* niet thuis, hoor. Tegenwoordig gaan die mannen wel normaler met elkaar om. Vroeger was er meer hiërarchie. Dat was ook een reden dat hij overstapte naar de bagger, want we hielden niet van die scheve ogen. Die jaloeerse blikken als je een nieuwe auto had of zo. Werk en privé houd ik helemaal gescheiden. Ik vind het heel leuk als ze iets komen halen of brengen maar ik zal niet snel vrouwen van de bemanning uitnodigen voor de koffie.”



Het is voor Koos tegenwoordig een stuk eenvoudiger om contact te onderhouden met het thuisfront wanneer hij langere tijd op zee zit. “In de messroom staat de computer, die is

aangesloten op het netwerk, daar kan ik e-mailen. Maar in de hut maak ik op mijn eigen laptop mijn mailtjes klaar – ik heb geen zin om te wachten op mijn beurt in de messroom. En ik heb een bakkie – een heel leuke hobby – daar kom ik echt wereldwijd mee, heel ver, soms zelfs naar huis, maar dat is maar zelden. Thuis hebben ze er ook eentje.” Agnes vult aan: “Vóór 2000 zat-ie ook in de buurt van Mauritanië en had-ie ook zo’n bakkie aan boord. Ik wist dan hoe laat hij van dek kwam – bijvoorbeeld ’s middags om half één of om half vijf. Dan zette ik mijn bakkie aan en hoorde ik zijn fluitje. Een herkenningsfluitje had-ie, het liedje ‘In een blauwgeruite kiel’. Dan sprak je een frequentie af en zat je gewoon met elkaar te praten. Toentertijd ging dat super.”



*Communicatiekamer op de KW 172, begin jaren negentig.
“Vroeger was het Scheveningen Radio bellen of een faxje sturen
– tegenwoordig gaat alles per e-mail.”*

“Toen ik Koos net leerde kennen was het zo, dan kwamen die vissers thuis, en dan wisten ze niet wat er in de wereld was gebeurd. Tegenwoordig hebben ze het internet, en de stuurman maakt een krantje en legt dat in de messroom neer. Als ik de voetbaluitslagen doormail, dan heeft hij die vaak al van het internet geplukt. Dat is allemaal zo veranderd.” Aan boord van de SCH 81 loggen ze een paar keer per dag in om te zien of er nog e-mail is. Aan het eind van elke reis wordt gekeken hoeveel e-mails iedereen heeft verstuurd en ontvangen, en dan wordt de afrekening gemaakt. Koos heeft zijn eigen account en wachtwoord, dus niemand kan erbij. “Vroeger kostte het bellen over de satelliet achttien gulden per minuut”, herinnert Agnes zich. “En nou mail je voor acht euro in een hele reis. Ik stuur bijkans wel elke dag een mailtje – zodat hij op de hoogte blijft van wat er hier gebeurt. Ja, er gebeurt thuis elke dag wel wat. Van hem krijg ik dan eens in de drie, vier dagen een mailtje. Hij schrijft vaak: Bij ons aan boord gebeurt niet veel. Slapen, werken en eten. En

dan reageert hij weer op het mailtje dat ik gestuurd heb. Daarna wacht-ie een paar mailtjes af en komt er weer wat van zijn kant.”

Veel bellen doen Koos en Agnes niet: “Na een week of drie mailt Koos dat hij mij op een bepaalde dag gaat bellen, om mijn stem even te horen. Dat gaat ook weer via de satelliet. Vroeger was het Scheveningen Radio bellen: Goedenavond, Scheveningen Radio, we hebben de Dirk Diederik voor u aan de lijn. Dat hebben wij nog meegemaakt. Je hoorde wel wat de vrouwen tegen de mannen aan boord zeiden, maar niet andersom, dat ging dan blijkbaar via een andere frequentie. Toen kwam op een gegeven moment de fax. Maar het kantoor wilde eerst het faxnummer niet geven, bang dat er te veel gebruik van gemaakt zou worden. Als ze in de buurt van Ierland lagen, dan hadden ze een ander faxnummer dan voor de kust van Mauritanië. Een keer per week stuurde ik een brief per fax. Het nadeel was dat iedereen hem kon lezen. Vroeger kreeg je thuis via de post ook weleens een telegram, die werd verstuurd door de marconist. Op de Dirk Dirk was er nog een marconist, maar op Koos zijn volgende schip, de Dirk Diederik, was dat niet meer zo. Dat was veel te duur geworden.”



Hoewel Koos in loondienst is, is hij net als de meeste anderen geheel afhankelijk van de besomming. Gewoon wat de vis opbrengt. Zesentwintig procent van de besomming is voor de bemanning. “Met systeem varen wordt er precies uitgerekend hoeveel vis er gevangen is in de periode dat jij aan boord bent geweest”, legt Agnes uit. “Maar dan kan je de pech hebben dat er net in die drie weken dat jij thuis bent, heel goed besomd wordt en dat geld loop je dan mis. Dat gaan ze hopelijk recht trekken, zodat het wat eerlijker wordt.”

“Ze doen negen tot elf reizen per jaar en je hebt twaalf maanden vaste lasten. Je moet dus van alle reizen wat sparen om je vaste lasten te kunnen betalen in de maanden dat je man niet op zee is. Dus als je moet overbruggen, moet je dat van je spaarrekening halen. Standaard drie weken nadat het schip is vertrokken krijg je het loon uitbetaald. Zodat de gezinnen wel vooruit kunnen. Ik weet hoe het werkt, en ik ben wel tevreden. Het is je eigen verantwoordelijkheid hoe je met je geld omgaat.” Zoals veel vissersvrouwen doet Agnes thuis de administratie en is ze verantwoordelijk voor de uitgaven. “Ik probeer Koos weleens uit te leggen hoe je geld overmaakt via de computer, maar hij heeft er geen interesse in. Het gaat goed zo en hij vertrouwt mij daarin. Toen wij ons eerste huis kochten, heeft hij het wel mee helpen uitzoeken. Maar hij ging naar zee en toen hij thuiskwam, zat ik al in ons nieuwe huis. Toen stond hij op het raam te tikken: Hallo, mag ik erin? Zo gaat het niet altijd: we zijn nu bezig met een nieuwe keuken en dan wacht ik wel met beslissen totdat hij thuis is.”

“Maar soms krijg ik het toch op mijn heupen en regel ik het zelf. Een paar maanden geleden zijn we samen meubels wezen kijken en we hadden toen iets leuks gezien, maar nog

niet gekocht. Een paar weken geleden kreeg ik het in mijn hum. Want die meubelzaak is alleen op vrijdag en zaterdag open. Nou, zaterdagmiddag komt hij thuis, dan zie ik hem echt niet direct vanaf Schiphol met mij om meubels gaan. En als ik dan moet wachten totdat hij de volgende keer thuis is, zijn we weer een paar weken verder. Dus ik dacht: ik zet die oude meubels te koop en ik ga nieuwe bestellen. Vanavond wordt de televisiekast opgehaald en de salontafel. De kast is al weg. En zaterdag komen de nieuwe meubels. En hij weet van niets. Nee, hij weet er echt niets van.”



Anno 2009 werkt Agnes als administratief medewerkster op een school voor speciaal onderwijs in Katwijk: een bijna full-time baan. Het gezin verhuisde in 2008 vanuit hun appartement in het centrum naar de nieuwbouwwijk Zanderij, aan de zuidoostkant van het dorp. Zoon Danny is nu achttien jaar en doet de opleiding SW 4 op de Visserijschool in Katwijk. Hij is al een aantal reisjes als werkprenter (betaald) mee geweest op diverse schepen. Zodra hij zijn diploma heeft gehaald, hoopt hij uiteindelijk op een stee (een vaste baan) op een hektrawler. Dochter Nicolette zit in de tweede klas van het vmbo. Ze weet nog niet welke richting ze opgaat. Koos, die inmiddels al dertig jaar vaart, weet voorlopig nog niet van ophouden.

Koos de Bruin aan het werk op de SCH 81.

