

VI

FRANS-VLAAMS JAARBOEKJE

1973

MEDEWERKERS :

E.H. Beun, Bulsscheure.
J. Beun, Nieuwpoort.
B. Bijnens, Koksijde.
F. Routu, Brokzele.
Mevr. J. Feys - Vuylsteke, Geluwe.
A.R. Gousse, Nieuwpoort.
E.H. C. Moeyaert, Ieper.
E. Morel, Reninge.
G. Prun (+), Winnezele.
J. Tillie (+), Steenvoorde.
L. Vandenberghe, Koksijde.

ILLUSTRATOR :

G. Ocquet, Koksijde.

UITGAVE :

Heemkring „Bachten de Kupe”, V.Z.W.,
Kokstraat 53 - 8450 Nieuwpoort.

REDAKTIE EN BEHEER van het „Frans - Vlaams Jaarboekje” :

BERT BIJNENS,
Dirk Boutselaan 8 - 8460 St.-Idesbald - Koksijde.
P.R. 93.59.48.

DE IJSLANDVAART IN BEIDE WESTHOEKEN - II (1)

De eerste aanwas van de vloot te Duinkerke 1730 - 1748

De Duinkerke reders stuurden hun boten daarheen waar enig opbrengst te verwachten viel. Aan initiatief ontbrak hen niet, de visserij in de Kolarivier in Russisch Lapland bewees hun ondernemingsgeest. Vaartuigen uitgerust door drie reders genaamd Vanhee, Coppens en Linotte zochten in 1736 zalm op in deze rivier.

Rond dat tijdstip steeg te Duinkerke het aantal schepen die ingezet werden voor de visvangst langs de IJslandse kusten. In 1736 telde men 10 boten, 1737: 15, 1738: 18, 1739: 21. Toen brak de Oostenrijkse suksessieoorlog uit, de vloot verminderde tot 9 boten, in 1741 tot 8. De oorlog tussen Engeland en Frankrijk ontketend in 1744 ontmoedigde de Duinkerke reders, zodat geen enkel schip meer koers zette naar IJsland. In 1751 werden opnieuw 12 schepen ingelegd voor het vangen van kabeljauw bij IJsland, New-Foundland en Shetland. Dit aantal viel in 1756 terug tot twee gezien de oorlogssperikelen.

De grote opgang van de IJslandvaart te Duinkerke 1763 - 1792

Van de zes eenheden welke in 1763 kabeljauw gingen opzoeken bij IJsland, steeg dit aantal vier jaar later reeds tot 64, waardoor de Nederlandse vangsten van de Franse markt werden geveegd. Gedurende enkele jaren bleef dit aantal behouden. De oorlog in Noord-Amerika bracht niet de verwachte doodsteek, daar de Duinkerke schepen onder neutrale vlag vaarden.

In 1782 telde men te Duinkerke



86 schepen, de walvisvaart kende éénzelfde bloei. Het totaal aantal boten te Dieppe, Bonen, Kales en Grevelingen bereikte nooit de sterkte van de Duinkerke IJslandvloot.

In 1767 werd ridder de Kerguelen vanuit Versailles belast met het hevelhebberschap over het fregat „La Folle”, uitgerust met 26 kanonnen en 200 manschappen, om bij de IJslandse kusten toezicht te houden over de Duinkerke vissersvloot. Dit schip moest tevens de Duinkerkenaars verdedigen tegen het optreden van een Deense „compagnie”, die het monopolie bezat van de handel in de IJslandse havens.

(1) De eerste aflevering verscheen in het „Frans-Vlaams Jaarboekje”, nr. 4, 1971.

DE LAATSTE IJSLANDVAARDERS UIT KOKSIJDE - St-IDESBALD



DEBERGH Desiré
1867 - 1953
7 reizen



CALCOEN Isidoor
1869 - 1953
1 reis



DEPOTTER Theodoor
1871 - 1953
1 reis



VERMOOTE Engel
1876 - 1968
5 reizen



VERMOOTE Isidoor
1877 - 1957
5 reizen



VERHAEGHE Edward
1877 - 1968
8 reizen



DERAMOUDT Engel
1881 - 1960
12 reizen



VANNEUVILLE Achiel
1882 - 1964
3 reizen



DESAEVER August
1883 - 1965
7 reizen



RIGAUX Alfons
1885 - 1957
8 reizen

(— Cliché bereidwillig afgestaan door Edgard Bogaert)
(— Samenstelling Bert Bijmens en L. Vandenbergh)

De gelijke voorschriften werden uitgevaardigd in het Nederlands en Frans wat betrof het verblijf in de baaien. De visser mocht de huizen van de eilandbewoners niet betreden, noch hun kudden verontrusten. Het was hen verboden de eieren van zeevogels te roven of de eiders te verjagen. Men had geen recht op het drijfhout, terwijl men drie mijlen van de kust diende te vissen.

In 1772 werd een „invalidienkas” opgericht om de vissers bij te staan, die niet meer bij machte waren om in hun levensonderhoud te voorzien.

In 1774 werden 68 schepen uitgerust door 19 reders, nl. dhr. Gillodts, Power, L'Hermite, Pol, Grimonpré, Moreel, Pollet, D. Morel, Lorthuuy, Lerou, Fockedeij, Nottebaert, Mazurier, Ryngaert, F. Morel, Delbare, Jonckhere, Longeville en J.B. Casteleyn. Het betrof 42 doggerschepen en 28 korvetten welke gezamenlijk 4.820 ton telden of een gemiddelde van 71 ton. Deze vloot werd bemand door 848 vissers of 12 per schip.

Nieuwe levenstekens te Nieuwpoort

De oorlog welke losbrandde tussen Frankrijk en Engeland (10 Juli 1778) lag aan de basis van de uitwijking der Duinkerkerse vissers, zij vestigden zich te Oostende en Nieuwpoort. Zij leerden opnieuw het bedrijf aan, aan de Nieuwpoortse en Oostendse zeelui, wier vaders de Duinkerkenaars de IJslandvaart hadden bijgebracht. (2)

Van 1779 tot 1781 vaarden 70 Duinkerkerse boten onder neutrale (Oostenrijkse) vlag, zij moesten echter te Nieuwpoort worden uitgerust. In het archief van Nieuwpoort, bundels 4.813, 4.814 en 4.857 vindt men deze periode belicht.

In een brief uitgaande van dhr. De Grysperre „raedt van haere majesteits Domeinen en Financieën”, gericht tot de Nieuwpoortse burgemeester De Brauwere, verneemt men dat op 18.3.1779 slechts aan twaalf werkelijk „nationale” schepen zeebrieven mochten afgeleverd worden. De burgemeester liet op 26.3.1779 een antwoord geworden, daarin verdedigde hij het verblijf van de Duinkerkerse vissers te Nieuwpoort. De plaatselijke vissers konden immers slechts instaan voor het vormen van 2/3 der bemanning, waarna niemand meer voorhanden was voor de haringvangst gedurende de zomer. De burgemeester wees vervolgens op het feit, dat de Duinkerkerse vissers aan boord onontbeerlijk waren, daar zij alleen inzake IJslandvaart bevoegd waren. De eerste drie Nieuwpoortse reders die zich klaar maakten voor de reis hielden zich niet aan het dekreet van 13.3.1779 en wensten niet dat hun schip met ongeschoolde Nieuwpoortse vissers naar IJsland trok. Reeds dertig jaar was het geleden dat een Nieuwpoorts schip voor IJsland werd uitgereed.

Uit een monsterrol van 12 april 1779 kan men de samenstelling nagaan van het „houckerschip”. De Stad Nieuwpoort, „gedistinctieert naer de vrie

IJslandsche visscherie van alhier”. Schipper: Henderick den Ouden, Meester van de visscherie: Pieter Soetenay, Stuurman: Joannes Dumont, Zouter: Pieter Joans Breiart, Kuiper: Joseph Duplessis, verder nog negen jongens. Gewoonlijk waren er veertien tot vijftien manschappen aan boord.

Uit een brief van 29 mei 1779, uitgaande van de Nieuwpoortse burgemeester, verneemt men dat twintig boten uitgereed werden voor de vaart op IJsland, doch dat er geen vissers meer voorhanden waren voor het bemannen van 23 schepen, die aldus niet konden worden ingezet. Op 8.10.1779 wenst dhr. Grysperre de burgemeester geluk met de zeer goede vangsten die door elf doggers en negen sloepen, uitgerust te Nieuwpoort werden aan wal gebracht.

In 1781 kwamen de Duinkerkenaars nog steeds te Nieuwpoort hun zeebrieven halen en een twintigtal hunner boten sloegen er hun voorraad in vooraleer naar IJsland af te varen. In 1783 werden 24 boten uitgereed voor het vangen van winter- en zomerharing en kabeljauw bij Shetland; negen trokken naar IJsland.

Premies werden door de regering geschonken voor het aanmoedigen van de „morue vangst op IJsland”, de rechthebbende te Nieuwpoort in 1783 waren:

		Aantal der geembarqueerde tonnen op IJsland
Stierlieden		
Nobert Boudeloot	Guitte Roose	379
Dito	François Roose	281
B. Bertram	Cornelis Roose	329
Jouf. Vadera Adam	Mattheus Mestdag	400
Nobert Gommers	Laureins Lammen	379
B. Van den Abeele	Pieter Missen	340
Ant. Vroome	Adolph Missen	384
Jacq. Del Baere	Bert Minneere	380
Mich. Meyne	Pieter Loppens	434

Vanaf 1785 bezat Nieuwpoort een keur aan ervaren IJslandvaarders en stond meteen heel wat verder dan in 1768, toen men in de „Lyste van d'eedelike verclaersen gedaen door de respective stierlieden deser stede” slechts 21 stuurmannen aantrof die enkel „visch en harynck packers” waren. Ondanks deze vooruitgang volgde spoedig het verval van de IJslandvaart te Nieuwpoort.

In 1787 brachten nog zeven schepen 2191 tonnen aan wal. In 1841 werden nog premies toegekend aan drie rederijen voor zes schepen die kabeljauw gingen opzoeken bij IJsland, Feroë of de Doggersbank. (3)

(2) M. Cloquet - Etudes sur la pêche nationale en Belgique - 1842.

(3) Charles De Zuttere - Enquête sur la pêche maritime en Belgique”, 1909.

Een korte heropflakking kwam met de stichting van „De Nieuwpoortse Maatschappij voor nationale visserij" in het jaar 1853. (4)

Deze maatschappij werd opgeheven in 1861. De gebruikte kutters waren toen te Nieuwpoort tweemasters, heel wat kleiner dan de Duinkerke galetten, die zes maanden onafgebroken bij IJsland verbleven. De Nieuwpoortse schepen bezaten een bemanning van zeven tot acht man, deden twee reizen van drie maand (juni-augustus en december-februari).

In 1880 naar getuigenis van de oud-IJslandvaarder Double, wiens vader op een van dergelijke kutters aangemonsterd was, beliep het aantal boten niet meer dan zeven; de namen van de toenmalige kapiteins waren: Pier en August Karoen, Gust Lauwereyns, Lou Montigny, Vrome, Corneel Matthys, Eugene Billeaert en Lowie Messen.

In 1884 trok voor het laatst een Nieuwpoortse kutter naar IJsland, uitgereed door dhr. Gommers. Het was de „Doggersbank nr. 5". Nadien weken de kapiteins uit naar Oostende.

Uit deze laatste periode van de IJslandvaart te Nieuwpoort, dateert het tragisch gebeuren welke ons destijds werd medegedeeld door Alida Messen. In het jaar 1880-81 verdrongen, na amper twee dagreizen, vader Messen, patroon Lowie Messen, samen met haar drie broeders: Lowie, Pitau en Julien, een hunner was nog speciaal uit Brussel overgekomen om de vaart mede te maken. Het schip droeg het nr. 10, medevarenden waren Montigny en Kootje Nassau.

Het aantal schepen welke te Nieuwpoort werden uitgerust voor de winter- of zomervangst tijdens de periode 1836-1882 schommelde tussen 4 en 12 om te dalen tot 1 in 1883 en 1884.

Eerste vertrek uit Grevelingen

Reeds in 1778-1779 genoot de kabeljauw uit Spanje, Holland, Zweden en Denemarken een zekere bescherming bij Invoer in Frankrijk; de kabeljauw uit Nieuwpoort en Oostende werden er echter geweerd. Lodewijk XVI handhaafde dit verbod, door op 20 januari 1782 nog groter tolrechten te heffen op de ingevoerde kabeljauw, aan wal gebracht in beide havens. De schepen werden er dan maar verkocht aan Duinkerkenaars, terwijl de bemanningsleden de doggers volgden. Zo kon Duinkerke met sukses opnieuw van wal steken.

Te Grevelingen vertrok op 10 januari 1788 „La Marianne" met een bemanning bestaande uit 10 Nederlanders. Zij brachten van de Doggersbank slechts matige vangsten mede. De oud-bestuurder van de visserij te Vlaardingen, de Nederlander Dirk Speelveld vertrok met „La Bienfaisante" naar Shetland. Dit was het eerste schip dat voor een dergelijk doel werd uitgerust.

De Franse Revolutie en tal van oorlogen legde de IJslandvaart te Duinkerke stil van 1793 tot 1799.

(4) Juul Filliaert - De laatste Vlaamse IJslandvaarders - Lannoo 1944.

De Republiek en het Keizerrijk

In 1799 werden er acht schepen uitgerust, in 1804 twee, in 1805 acht, in 1806 twee, toen volgde een periode waarin de IJslandvaart werd opgegeven (tot 1814).

Bij het nieuwe visserijvoorschrift van 1817 werd voor het eerst het Nederlands over het hoofd gezien: „Nul ne pourra commander un bâtiment-pêcheur, s'il n'est français ou naturalisé et s'il ne sait parler et écrire la langue française."

Sont cependant excepté de l'obligation d'écrire la langue française les maîtres qui auront obtenu un commandement antérieur au présent règlement.

Il ne pourra être embarqué plus d'un sixième de marins étrangers, non compris l'état-major et les officiers marinières qui devront toujours être français. Ce nombre pourra être réduit par le ministère.

Le last se compose: pour la morue en vrac mise en tonnes: de 14 tonnes de produits. Pour la morue repaquée: 12 tonnes..."

Bloei en eerste verval te Duinkerke

Aantal schepen: 1814: 4, 1815: 27, 1816: 60, 1817: 52, 1818: 31, 1819: 30, 1820: 42, 1821: 44, 1822: 43.

In 1821 werd voor de laatste maal een schip uitgerust voor de visvangst bij New-Foundland. In 1822 namen de Duinkerkenaars nog vaak hun toevlucht tot het hijsen van een neutrale vlag. Zo bekam „La Jeune Anna" zeebrieven te Oostende, waar zij werd omgedoopt in „Vrouw Anna".

Tijdens de gespannen betrekkingen tussen Spanje en Portugal zorgden de reders voor de veiligheid van hun schip die om graan of zout trokken, door het schip te toelen met een Hollandse vlag, alle bemanningsleden spraken immers Vlaams.

Het aantal schepen voor de vaart op IJsland bedroeg in 1822: 41, 1824: 50, 1825: 47, 1826: 67 (6 gingen toen verloren met 56 man aan boord), 1827: 76, 1828: 82, 1830: 7, 1831: 60, 1832: 68, 1833: 62, 1834: 74 (2 vergingen, 1835: 96 (5 schepen leden schipbreuk en 17 vissers verloren het leven).

In 1836 vertrok men reeds op 23 februari naar IJsland, acht schepen kwamen niet meer terug in de thuishaven naast 132 bemanningsleden. In 1837 vergingen twee schepen bemand door 23 vissers. In 1838 vertrokken 94 boten; vijf verdwenen in de golven met 47 man. In 1839 vertrokken er 90, doch 18 bleven op IJsland met 185 man.

Rond 1825 waren er te Duinkerke 250 tonnenmakers bedrijvig, waaronder 50 meesters. Zij vervaardigden tot 25.000 tonnen per jaar. Deze tonnen moesten een geijkt gewicht bezitten en ingebrande initialen. De tonnenmakers bezaten het voorrecht, lawaai te mogen maken tot tien uur 's avonds.

Na de kapitein was de kuiper de nuttigste man aan boord. In 1861 door het gebrek aan ervaren tonnenmakers kwamen de schepen toe met heel

wat bedorven ladingen. In 1880 kenden hun eisen geen grenzen, zij joegen de uitredingskosten de hoogte in, daar door toename van de vloot er een groot gebrek was aan ervaren tonnenmakers.

De omvang van een ton bedroeg 2,27 m., het hout betrof men vooral uit de streek van Ekelsbeke, Hooimille, Roesbrugge en Proven. Na de ontbossing van de streek kwam het hout vooral uit Hongarije.

De brandewijn die moed schonk of waarmede de visser een inzinking kon te boven komen was tenzeerste gegeerd. In 1839 dronk een IJslandvaarder per reis 40 liter. In 1862 ontving ieder visser per week 1 liter 75 cl. In 1904 werd dit 0,12 cl. per dag. In 1908 werden 486 liter voor een tijdspanne van 180 dagen en 18 man aan boord gebracht.

De dekreten van 10 januari 1862, 6 december 1864 en 3 maart 1866 bepaalden dat de kapitein deze drank in een speciale kast moest wegbergen, waarvan hij alleen de sleutel bezat. Voor het vertrek kwamen de rijkswachters dit nazien.

Een dekreet uit 1896 luidde: „Les capitaines devront surtout empêcher que les pêcheurs, et ils sont nombreux ceux qui ont cette fâcheuse coutume, réservent pendant plusieurs jours leurs rations quotidiennes, afin de les boire en une seule fois et se procurer ainsi une ivresse complète...”

De wet van 17 april 1907 werd behouden tot het einde van de IJslandvaart. Hierbij werden de reders verplicht de vissers een menswaardig onderkomen te verschaffen in het voorruim. De wet van 13 januari 1908 verscherpte nog de voorgaande betreffende de bedeling van brandewijn, het rantsoen werd verlaagd tot vier centiliter per dag.

„LA STATION D'ISLANDE" beschermster van de vloot

Teneinde de IJslandvaarders te beschermen tegen het optreden van een Deense maatschappij, die het handelsmonopolie bezat in de IJslandse havens, had hertog de Praslin in 1767 het bevelhebberschap van een beschermingsvaartuig toevertrouwd aan kapitein de Kerguelen.

In 1831 werd de брик „La Mènagère" belast met het toezicht op de visserij in de IJslandse wateren. De kapitein van dit schip had tot taak de brieven van de reders over te maken aan de kapiteins, de opstandelingen in de ijzers te slaan, hulp te verlenen aan de schepen in nood en de verzorging van zieken en gekwetsten.

In 1833 was het de beurt aan de брик „La Lilloise", met kapitein-ontdekkingsreiziger en poolvorser De Blossville om de vissers bijstand te verlenen tot in de Groenlandse wateren. Het laatste bericht dat men omtrent dit schip ontving dateerde van 6 augustus, toen het bedreigd werd door pakij's. In 1834 was het „Le Bordelaise", welke echter geen spoor meer vond van het vermiste schip. In 1835 het korvet „La Recherche" evenals in 1836. [5]

[5] X. Marnier - Lettres sur l'Islande.

In 1837 werden twee kutters ingezet om nazoeken te verrichten nopens de oorzaken van de menigvuldige schipbreuken („L'Eperlan" en „Le Passe-Partout"). In 1841 telde men drie bewakingsvaartuigen, in 1842 zelfs vier. Dit aantal werd spoedig herleid tot twee.

In 1846 werden „Le Favori" en „L'Expéditive" met de bewaking belast. In 1852 „L'Expéditive" en „La Prévoyante". Voor het eerst werd toelating verleend aan een aalmoezenier om deze „natieschepen" te vergezellen. De officieren van deze schepen waren verheugd om hun aanduiding met het oog op de jacht, de visvangst, het paardrijden en het natuurschoon. [6]

In 1892 werd de oude „Château Renault" vervangen door een nieuwe kruiser „La Manche" metende 1.680 t. met 164 matrozen aan boord. Hierdoor vergat de IJslandse bevolking de vroegere baldadigheden in de baaien en werden de betrekkingen hartelijker tussen de eilandbewoners en de vreemde vissers die voortaan woonst en kudde eerbiedigden.

Stilaan kwam het tot een ruilhandel, zout en drank werden geruild tegen een schaap of koe.

In 1896 werd het „natieschip" belast met het overbrengen van de briefwisseling voor de matrozen. Voortaan werden alle brieven naar het „natieschip" gestuurd, zodat men er geen meer in de baaien aantrof die meer dan 10 jaar oud waren. De kapitein stelde zich in verbinding met deze der galetten om zich te laten inlichten omtrent het tijdstip waarop het visserschip in de baai zou komen water inslaan. De vloot uit Duinkerke en Grevelingen telde toen 110 schepen en was bemand door 2.000 vissers.

Van 1900 tot 1914 werd het toezicht op de visserij uitgeoefend door „La Manche", daarna door „Lavoisier".

De IJslandvaart werd opgegeven tijdens de eerste wereldoorlog; rond New-Foundland werd echter toezicht uitgeoefend in 1917 en 1918 door een schoener met vier masten; van 1918 tot 1935 was het de „Ville d'Ys".

De aanmonstering van Belgische vissers aan boord van de Duinkerke IJslandvloot

De vele zware schipbreuken, de grote aanwas van de vloot, de lichtingen voor de oorlogsmarine... brachten de reders in verlegenheid.

Een wet van 21 november 1793 liet hen toe van één vierde van de bemanning samen te stellen uit vreemdelingen, alleen de officieren dienden van Franse nationaliteit te zijn.

Na de rampen van 1836, 1839 en 1846 zagen de reders zich verplicht meer Belgische vissers aan te werven. Hun aantal beliep rond dat tijdstip 250. Men vroeg zich af wat van de IJslandvaart geworden zou zonder hun inzet. De Belgische vissers uit de dorpen gelegen tussen De Panne en Westende genoten snel een goede faam. De leden van de Duinkerke

[6] Georges Aragon - Un voyage en Islande - 1875.

handelskamer vroeger in januari 1844 bij de bevoegde instanties hun aantal op een derde van de bemanning te mogen brengen. Zij vulden de bressen geslagen door de lichten voor de oorlogs- en handelsvloot.

Verdere bloei

In 1844 werden 87 schepen aangewend (5 vergingen), in 1845: 79, in 1846: 91 (50 vissers verdronken), 1847: 87, 1848: 76, 1849: 68.

Rond dit tijdstip verscheen de eerste goëlette (galette) „La Flèche”. Enkele jaren nadien telde de Duinkerke vloot slechts goëlettes en loggers. De dogger van Hollandse oorsprong verdween, dit schip was een slechte loper al hield het goed zee.

1850: 88 schepen, 1851: 102, 1852: 101. In 1850 werden voor het eerst speciale treinen vanuit het binnenland ingelegd naar Duinkerke om er de afvaart van de IJslandvloot bij te wonen, Duinkerke was toen sedert twee jaar per spoor uit Rijsel te bereiken.

De IJslandvaart in de Bretoense havens

De eerste pogingen werden te Dieppe ondernomen in 1826, waar men beroep deed op kapiteins uit Duinkerke, Fécamp startte in 1852 met vijf schepen, Paimpol met twee, de „Occasion” met de Mardijkse kapitein Druel en „Argus”.

In 1856 telde men veertien Bretoense schepen, in 1857 een en twintig die naar IJsland trokken.

Hoogtepunt van de vaart op IJsland te Duinkerke

1853: 102, 1854: 95 (50 vissers verdronken), 1855: 88, 1856: 104, 1857: 105, 1858: 124, toen werden te Duinkerke 1.880 vissers aangemonsterd.

1859: 128, 1860: 132, 1861: 131, 1862: 134, 1863: 131.

Duinkerke-Grevelingen prijken in 1860 bovenaan de lijst, deze havens bezaten de 2/3 van de Franse IJslandvloot, Kales slechts een, Boulogne: 6, Dieppe: 2, Saint-Valéry: 5, Fécamp: 13, Granville: 5, Saint-Brieuc: 8, Paimpol: 24 schepen.

In 1862 noteerde men in Frankrijk 231 schepen uitgered voor de kabeljauwvangst bij IJsland. Duinkerke bezat er 134 met 2.219 vissers,

Grevelingen	17	287
Boulogne	8	140
Dieppe	4	75
Fécamp	12	219
Saint-Valéry	5	86
Granville	5	86
Saint-Malo	2	22
Saint-Brieuc	13	179
Paimpol	31	418

BERT BIJNENS.

FRANS - VLAANDEREN VOLKSVERMAAK EN VOLKSFEESTEN

Een handschrift uit 1699 berustende in de Gentse Universiteitsbibliotheek, geschreven door een Fransman die een militaire of administratieve functie bekleedde in een van de steden van de Westhoek door de Franse kroon aangehecht, werpt enig licht op de volksfeesten aldaar in het verleden. (1)

„Les flamands sont grands amateurs des festes publiques, chaque ville et chaque village a la sienne tous les ans, qu'on nomme kermesse, et qui dure ordinairement huit jours. L'ouverture s'en fait par une procession du St.-Sacrement, là se mêle souvent le sacré avec le profane, des geans, de grands poissons, des représentations du Paradis et de l'Enfer, des Saints et des diables qui marchent en cortège dans la rue, font le principal divertissement du peuple...”

E.H. Ch. De Croocq belicht een ander kleurrijk aspect. (2)

„Les viandes sont découpées généralement sur la table, sous les yeux des convives, en tranches vivement enlevées. On félicite l'écuyer tranchant de son adresse, on se plaît à louer la belle viande cuite à point, on hume, toutes narines ouvertes, le parfum de la bombanée qui flotte dans l'air; de tous les visages rayonne une gaieté franche qui monte graduellement à mesure que les plats défilent et repassent, à mesure aussi que la bière et le vin aux plus muets fournissent des paroles.

Les propos, épicés comme les mets, tombent drus, chargés d'un réalisme puissant qui excite la grosse hilarité. A la mi-repas, on chante, et chacun y va de bon cœur. Entre les services, les pipes s'allument, quand les viandes sont consommées, l'usage est de sortir un moment de table, de respirer l'air du dehors, et de faire un tour dans la pâture pour voir le bétail. L'on rentre pour le dessert et le café; l'eau-de-vie et le genièvre sont versés pour les hommes; les dames se réservent les liqueurs douces.

Le repas dure longtemps; on se sent heureux d'être ensemble en joyeuse compagnie, il faut se donner un moment de joie puisque l'occasion se présente. Ainsi la nuit est tombée quand on se sépare.

Ceux qui ne partent point s'en vont à l'agglomération continuer la fête au cabaret, où ils trouvent compagnie animée, abondance de bière brune ou blonde et danses joyeuses aux sons d'un orchestre ou d'un piano mécanique.

Aux kermesses flamandes d'autrefois: les quadrilles, les voltes, les courantes, les pavanés et le menuet, la marche des bœufs, la danse du balai... Il aimera le festival de musique, les cortèges du mardi-gras, les grandes foires, les processions, les spectacles où l'extraordinaire et

(1) Dr. Ludo Millis - De Vleming door een Franse bril - „Ons Erfdeel”, 12e jg., nr. 3.

(2) Ch. De Croocq - Le peuple flamand chez lui - „Journal des Flandres”, 5.1.1969.