

ICELAND FISHING

Willem Lanszweert

National Fisheries Museum of Oostduinkerke, Municipal Museum of Koksijde
Pastoor Schmitzstraat 5, B-8670 Koksijde (Oostduinkerke), Belgium
E-mail: visserijmuseum@pi.be

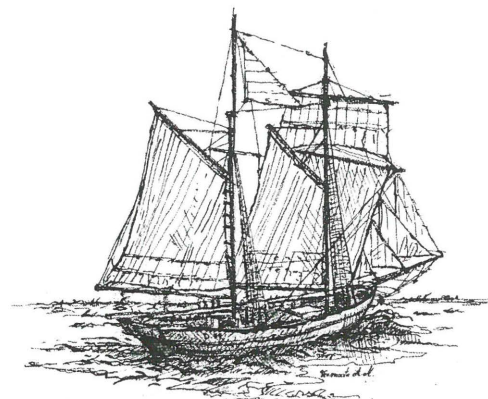
In the 17th and 18th centuries, Iceland fishing thrived very well. Many vessels from Flanders and French Flanders, in particular from Oostende, Nieuwpoort, Dunkirk and eventually Gravelines sailed to Iceland to fish cod. The rich cod fishing grounds were probably discovered by sailors when hunting whales which had migrated to the north. In 1614 the first ships left Dunkirk. Cod fishery around Iceland quickly developed; depending on the economic situation, succeeding wars and political tension, the most important centre was Dunkirk, Nieuwpoort, or Ostend.

One example: during the American independence war, the French and the British were at odds with each other, because the French had supported the Americans. The British started harassing the French ships at sea, and consequently the Dunkirk ship owners moved their companies to Nieuwpoort. The Dunkirk ships arrived on 16 October 1778 in Nieuwpoort to sail from there under the Austrian flag; the remainder of the French Iceland fleet arrived in Nieuwpoort on 4 March 1779. As a result, fishing activities in Nieuwpoort reached a peak. The vessels were equipped and crewed – with local people, among others – over there, and brought tons of salted cod ashore. In 1781, 45 ships brought no less than 13,000 tonnes of salted cod to Nieuwpoort. America became independent in 1783, and the hostilities between England and France were over as well. The French ship owners returned home with their company and many Flemish fishers went along. Hence, only 2613 tonnes of fish was brought ashore in Nieuwpoort in 1783.

The largest peak period was over for Nieuwpoort and, in spite of many attempts and small revivals, never came back again. Iceland fishing from Nieuwpoort and Oostende was completely over around 1884 and 1890 respectively.

However, Iceland fishing remained very important in Dunkirk. The number of vessels equipped in this North-French port prove this: 72 ships in 1890, for example. Pretty soon the signing up of Flemish sailors was provided for by law. Already in 1793 it was determined that a quarter of the crew could be Flemish, which came down to four Flemish sailors a ship. As the Dunkirk fleet was rather large, over a hundred Flemish sailors soon sailed on Icelandic vessels from Dunkirk every year. Young men, young married men and fathers of large families from Lombardsijde, Nieuwpoort, Oostduinkerke, Wulpen, Veurne, De Panne and Adinkerke went on foot to Dunkirk; from 1850 on they could take the train from Veurne to Dunkirk.

They boarded a 'galette', a corruption of the French 'goëlette', which means topsail schooner. This vessel was 25 to 30 m long. The two masts slightly slope backwards and carry a total of nine sails. Its sloping stem, heavy rigging and its forward part which comes to a point make this ship a fast sailing vessel. It had a marvellous shape. There were two living quarters: the crew slept in front of the ship while the captain, the lieutenants, the salter, the ship boy and the novice in the back. Between the living quarters the



fish hold was located. There was also some space to store fishing equipment, coal, water and victuals.

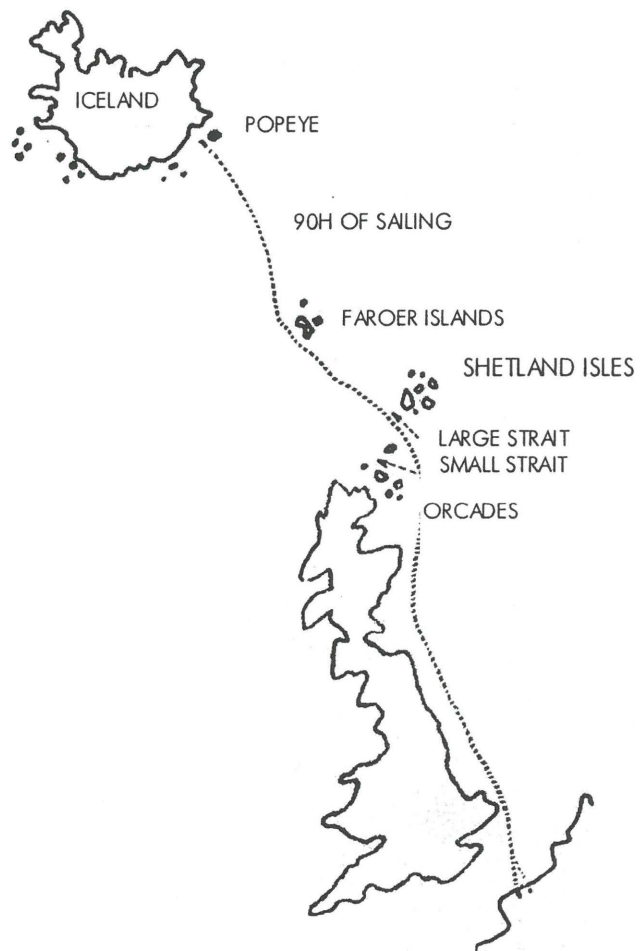
The cod fishing season around Iceland lasted from February-March to August-September. Iceland, the beloved and cursed island, 90 hours sailing from the Faeroer Islands. The traverse (voyage) took about 10 days. It could be a bit shorter, but a week longer as well, depending on the weather conditions. From Dunkerque the ship was blown away along the English coast, through the straight (between the Orkneys), past the Faeroer islands to the cod fishing grounds around Iceland.

It sometimes was pretty rough. In no time the calm sea could become very turbulent and choppy. Icy gales rose waves several meters high. The ships were creaking everywhere. Many 'Icelanders' never returned: ships stayed away and went down with all hands. No lack of disasters! In 1888, for example, 19 ships remained at sea; 165 men died, among which 17 Flemish sailors.

The epic of Iceland Fishing was described very clearly and gripping by Jules Filliaert in his book 'De laatste Vlaamsche IJslandvaarders'. He tells us the life story of the fishermen at the end of the 19th century. The last 'Icelanders' of Bray-Dunes told me their story about Iceland fishing: a hard, though and, to our standards, degrading existence full of dangers and hardships. An undervalued, even underestimated craft which was even often underpaid as well.

Each crew consisted of the captain, the helmsman, the first and second lieutenant (sometimes one of them was the helmsman as well), the cook, the cooper, this function disappeared when cod was no longer stored in barrels, but piled up in the hold with layers of salt in between), the two salters, the ship boy, the novice and the sailers. Eighteen or 19 men on board of a sailing vessel with a length of 20–25 m; six months together, six months of heavy labour, six months the same faces and the same stretch of water: that was Iceland. At the end of the season the sailors could barely stand each other. 'Les caractères se grisaient', according to Icelanders Jules and Henri Desmedt from Bray-Dunes in Northern France.

The cod was caught with a handline or 'kollijn'. This line consisted of a line of the right thickness made from hemp wire and was provided at the tip with a cylindrical piece of lead of about 2.5 kg and one or two side bars of about 2 m with a hook at the end. A cod is a gluttonous fish, so the choice of the bait was not very important. Historical sources mention gar, mackerel and cod¹ but the Bray-Dunes fishermen talked about cloths, pieces of pig skin or pieces of fish



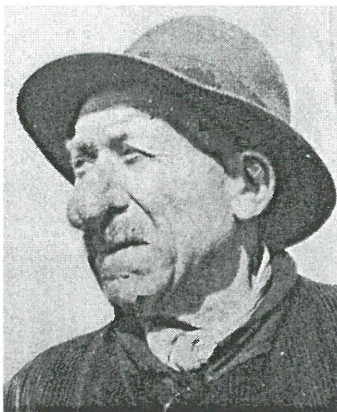
¹ La pêche maritime en Belgique, Charles De Zutere, Bruxelles, 1909.

waste². If one had a cod on the hook, the 'kollijn' was pulled in, the hook was cut out of the mouth with the 'kroepmes' (a kind of knife) and the line was thrown overboard again with a new piece of bait. There was no real strict timetable: as soon as a cod was seen, the fishing commenced. The caught fish ended up in a bin. When the fishing stopped the new order of the captain sounded across the deck: 'Head off'. This meant that every fisherman now had to clean his fish. The heads were cut off. The cod was torn open by a single stroke of the 'vlekmes' (another kind of knife). All the fish's intestines as well as the spine were removed. The fish was now very carefully cleaned, washed and finally thrown in the hold.

Until 1918, the cod was kept in barrels with salt. The cod was subdivided in advance into three categories according to size. The last drop of blood was squeezed out of it. To do this, the cod was held by the head and tail. The tail was folded to the head to squeeze out the blood, after which the fish were put into barrels and salted. The barrels were filled to the brim, covered with cloths and placed in the hold. A couple days later, when there was no work as the catch was small, the barrels were returned to the deck. The barrels were emptied on the deck and the cod was washed and cleaned once more. This was necessary in order to remove the last spat of blood that stuck to the fish the first time. This was the only way to obtain clean white fish. Afterwards the cod was put in the barrels for the second time and was salted again. The barrels were then boarded up by the cooper, tested upon their density and definitively placed in the hold.

In this manner the two salters and the cooper had to protect the fish against decay, which means they had a very responsible job. The cod was stored in the hold from 1918 on. The salter rubbed each codfish in salt and neatly classified the salted ones in the hold. The fish was carefully stretched to avoid any folds. Each time a layer had been placed, the salter scattered salt across the layer with a wooden scoop. Very much attention was paid to the salting: the salt was scattered in even quantities and in the right proportion in order to achieve a good end product.

Eventually even large-scale Iceland fishing became lost. The steamer introduced the modern times. The ship owners of the Iceland fishing sailing boats saw their profits decline and switched over to more lucrative activities. Many fishermen shipped on merchant vessels where social conditions were a lot better. In 1930 the Casselois was the last sailing ship to depart from Dunkerque to Iceland. In 1937 the St. Jehan, the last vessel used for Iceland fishing, had a very bad trip. After a failed season of only 3 months, and with one sailor dead on board, the ship arrived in Gravelines. The last trip of the St. Jehan was the ultimate end of traditional Iceland fishing. The epic is over. The Iceland fishermen will remain heroes in our collective memory.



Pette (Henricus) Corteel, °20/9/1853 Oostduinkerke – † 5/5/1935, 20 trips. His nose was frostbitten on Iceland in 1988 and reached enormous proportions. His father Thomas made 36 trips, his brothers August 28, Arthur 28, Emiel 22 and Leopold 8.

² Wat IJslandvaarders vertelden, Willem Lanzweert, 1979.

De laatste Vlaamse IJslandvaarders, Juul Filliaert.

De IJslandvaarders van de Westkust, Bert Bijmens, VVV Koksijde, 1976.

Situation des pêches de navires des quartiers de Dunkerque et de Gravelines armés pour la pêche de la morue en Islande.

IJSLANDVAART...

Willem Lanszweert

Nationaal Visserijmuseum Oostduinkerke, Gemeentelijk Museum van Koksijde
Pastoor Schmitzstraat 5, B-8670 Koksijde (Oostduinkerke), België
E-mail: visserijmuseum@pi.be

In de 17de en de 18de eeuw kende de IJslandvaart een grote bloei. Vanuit Vlaanderen en Frans-Vlaanderen, meer bepaald vanuit Oostende, Nieuwpoort, Duinkerke en uiteindelijk vanuit Grevelingen, trokken heel wat vaartuigen naar IJsland om er de kabeljauwvisserij te beoefenen. Wellicht had men de rijke kabeljauwgronden rond IJsland en Groenland leren kennen toen men ging jagen op walvissen die naar het noorden geëmigreerd waren.

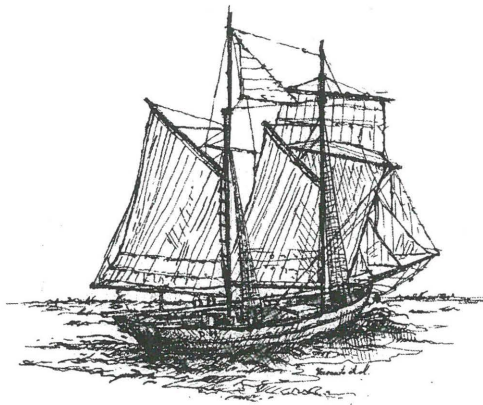
In 1614 hadden de eerste uitredingen vanuit Duinkerke plaats. De kabeljauwvisserij rond IJsland ontwikkelde zich en al naargelang de economische toestand, opeenvolgende politieke spanningen en oorlogen, werd Duinkerke, of Nieuwpoort, of Oostende het belangrijkste centrum.

Eén voorbeeld: als gevolg van de Amerikaanse vrijheidsoorlogen waardoor ook Frankrijk en Engeland met elkaar in conflict kwamen (de Fransen kozen de zijde van Amerika) verplaatsten de Duinkerke reders hun bedrijf naar Nieuwpoort. Op 16 oktober 1778 kwamen de Duinkerke schepen te Nieuwpoort aan om van daaruit onder Oostenrijkse vlag te varen. De Franse schepen werden immers door de Engelsen op zee lastig gevallen. Op 4 maart 1779 kwam de rest van de Franse IJslandvloot te Nieuwpoort aan. Hierdoor bereikten de visserijactiviteiten in Nieuwpoort een hoogtepunt. De vaartuigen werden er uitgereed, (onder meer met mensen van de Westhoek) bemand en brachten er uiteindelijk tonnen gezouten kabeljauw aan land. In 1781 brachten 45 schepen maar liefst 13.000 tonnen gezouten kabeljauw te Nieuwpoort binnen. In 1783 werd Amerika onafhankelijk. Er kwam bijgevolg ook een einde aan de moeilijkheden tussen Engeland en Frankrijk. De Franse reders keerden met hun bedrijf naar huis terug en Vlaamse vissers gingen mee. In 1783 werden te Nieuwpoort bijgevolg nog slechts 2.613 tonnen kabeljauw aangeland.

De grootste bloeiperiode voor Nieuwpoort was voorbij en kwam, ondanks herhaalde pogingen en kleine heropflakkingen, nooit meer terug. De Nieuwpoortse IJslandvaart had helemaal afgedaan omstreeks 1884, de Oostendse omstreeks 1890. In Duinkerke bleef deze visserijbedrijvigheid daarentegen zeer belangrijk. Dit mag blijken uit het aantal vaartuigen dat vanuit deze Noord-Franse havenstad werd uitgereed; 72 in 1890 bijvoorbeeld.

Het aanmonteren van Vlaamse vissers aan boord van Duinkerke schepen werd al vrij vlug bij wet geregeld. Reeds in 1793 werd bepaald dat maximaal 1/4de van de bemanning uit Vlamingen mocht bestaan. Dat kwam neer op vier Vlamingen per schip. De getalsterkte van de Duinkerke vloot kennende, waren er dus al gauw ruim enkele honderden Vlamingen die jaarlijks meevoeren op Duinkerke IJslandvaarders. Van Lombardsijde, Nieuwpoort, Oostduinkerke, Wulpen, Veurne, De Panne en Adinkerke trokken jonge lieden, jonge gehuwde mannen en vaders van kroostrijke gezinnen in trossen samen te voet naar Duinkerke. Vanaf 1850 konden ze met de trein vanuit Veurne naar Duinkerke.

Ze scheepten in aan boord van een 'galette', een verbastering van het Franse goëlette wat topzeilschoener betekent. De lengte van deze vaartuigen bedroeg 25 à 30 m. De twee licht achterover hellende masten voeren in totaal 9 zeilen. Door hun scherp toelopend voorschip, hun schuine voorstevens en hun flinke tuigage waren het snelle zeilers. Ze hadden een prachtige



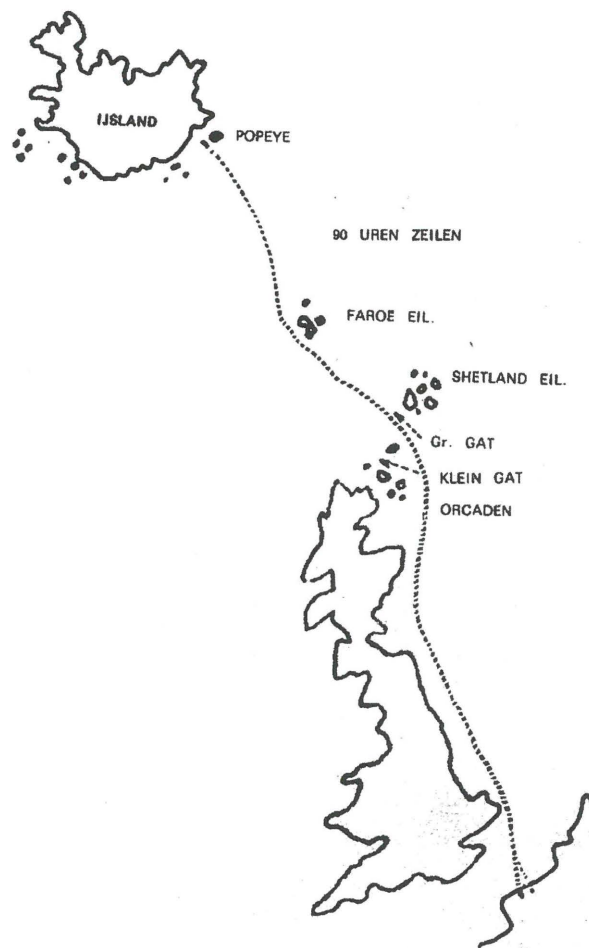
vorm. Er waren twee logiesruimen, de bemanning sliep vooraan, de kapitein, de luitenanten, de zouter, de scheepsjongen en de novice achteraan. Tussen beide logiesruimen in bevond zich het visruim. Verder was er plaats voorzien voor het bergen van vistuig, kolen, water en proviand.

De kabeljauwcampagne rond IJsland duurde van februari/maart tot augustus/september. IJsland, dat geliefde én vervloekte eiland, op negentig uren zeilen van de Faeröer-eilanden. De traverse (de reis) duurde een 10-tal dagen. Het kon iets korter, maar het kon

evenzeer een week langer, dit al naargelang de weersomstandigheden. Vanaf Duinkerke werd het schip weggeblazen langs de Engelse kust, door het gat (tussen de Orkneys door), voorbij de Faeroër-eilanden tot aan de kabeljauwgronden rond IJsland. 't Kon er wild tekeer gaan. In een minimum van tijd kon de zee er in een ware heksenketel ontwaarden. IJzige stormwinden joegen het water op tot metershoge golven. De schepen kraakten in hun voegen. Heel wat 'IJslanders' kwamen nooit meer terug: schepen bleven weg... met man en muis vergaan. Aan rampen geen gebrek! In het jaar 1888 bijvoorbeeld bleven 19 schepen op zee: 165 mannen verloren het leven, onder hen 17 Vlamingen.

Het epos van de IJslandvaart werd op zeer duidelijke en boeiende wijze beschreven door Jules Filliaert in zijn boek 'De laatste Vlaamsche IJslandvaarders'. Hij brengt ons een verhaal over het leven van de vissers aan het einde van de 19de eeuw. De laatste IJslandvaarders van Bray-Dunes vertelden mij hun verhaal over de IJslandvaart: een zwaar, hard en, naar onze maatstaven, mensonwaardig bestaan, vol ontberingen en gevaren. Een ondergewaardeerde stiel, miskend zelfs; een stiel die daarenboven meestal onderbetaald werd.

De bemanning bestond uit de kapitein, de stuurman, de eerste luitenant en de tweede luitenant (soms was één van hen ook de stuurman), de kok, de kuiper (deze functie verdween toen de kabeljauw niet langer in tonnen werd bewaard doch gewoon in het ruim, afgewisseld met lagen zout, werd gestapeld), de twee zouters, de scheepsjongen, de novice en de matrozen. Met achttien tot negentien man aan boord van een zeilschip van 20 tot 25 m lang. Zes maanden samen, zes maanden zwoegen, zes maanden dezelfde gezichten, zes maanden dezelfde plas water: dát was IJsland. Naar het einde van de campagne toe kon men elkaar nog nauwelijks uitstaan. 'Les caractères se grisaient' getuigden gewezen IJslandvaarders Jules en Henri Desmedt van het Noord-Franse Bray-Dunes.



De kabeljauw – waar het uiteindelijk allemaal om te doen was – werd gevangen met de handlijn of de kollijn. Dit vistuig bestond uit een lijn van geschikte dikte vervaardigd uit hennepdraad en was aan het uiteinde voorzien van een cilindervormig stuk lood van ongeveer 2,5 kg, één of twee zijstaven van ongeveer 2 m met op het einde een haak. Een kabeljauw is een vraatzuchtige vis. Wat men als aas gebruikte was dan ook niet zo belangrijk. Geschiedkundige bronnen hebben het over geep, makreel, haring¹ doch de vissers van Bray-Dunes hadden het over lapjes stof, lapjes varkensvel of stukjes afval van vis². Had men een kabeljauw aan de haak dan werd de kollijn binnengehaald, men sneed de haak uit de 'muil' met het 'kroepmes' en met een nieuw stukje aas ging de lijn opnieuw overboord. Van een echte dagindeling was geen sprake. Zodra men een bank kabeljauw opmerkte werd met het kollen (vissen) gestart. De gevangen kabeljauw kwam in een bak terecht. Wanneer de visserij werd gestopt galmde het nieuwe bevel van de kapitein over het schip 'kop of'! Hiermee beduidde hij dat iedere visser zijn kabeljauw moest kuisen. De koppen werden afgesneden. In één haal werd de kabeljauw van boven tot onder met het 'vlekmes' opengereten. De vis werd van alle ingewanden ontdaan. De ruggengraat werd weggehaald, de gevlekte kabeljauw werd zeer zorgvuldig gekuist en gewassen waarna hij in het ruim werd geworpen.

Tot 1918 werd de kabeljauw in tonnen met zout bewaard. De kabeljauwen werden hierbij voorafgaandelijk in drie categorieën volgens grootte verdeeld. Het laatste druppeltje bloed werd eruit geperst. Hiervoor hield men de kabeljauw bij staart en kop vast. De staart werd naar de kop toe geplooid om op deze wijze het bloed te verdrijven. Na deze behandeling werden de vissen in tonnen gelegd en gezouten in de pekel. De tonnen, tot aan de rand gevuld, werden met doeken afgedekt en in het ruim opgeslagen. Na enkele dagen, wanneer er weinig vangst en dus ook weinig werk was, werden de tonnen terug bovengehaald. De kabeljauw werd op het dek uitgegoten en opnieuw gewassen en gekuist. Dit was noodzakelijk om het laatste beetje bloed dat na de eerste behandeling aan de vis was blijven kleven te verwijderen. Alleen op deze wijze kon men mooie witte vis bekomen. Nadien werd de vis voor de tweede maal in de tonnen gestopt en gezouten. De tonnen werden door de kuiper dichtgeslagen, op hun dichtheid getest en definitief in het ruim gestapeld. Het was de taak van de twee zouters en van de kuiper om de vis op deze manier voor bederf te vrijwaren: zij hadden dus een zeer verantwoordelijke job. Na 1918 werd de kabeljauw in het ruim gestapeld. De zouter wreef iedere kabeljauw met zout in en klasseerde de behandelde exemplaren netjes in het ruim. De vis werd hierbij zorgvuldig uitgestrekt om alle plooiën te vermijden. Telkens er een laag gevormd was strooide de zouter met behulp van een houten scheppertje zout over de laag heen. Er werd grote zorg besteed aan het zouten. Het zout werd gelijkmatig en met de juiste hoeveelheid over iedere laag verspreid om een goed eindproduct te bekomen.

Uiteindelijk ging ook de grote zeilvaart op IJsland teloor. Met het stoomvaartuig was de moderne tijd komen aanvaren. De reders van de zeilende IJslandvaarders zagen hun winsten slinken en schakelden over op meer winstgevende bezigheden. Heel wat vissers monsterden aan op handelsvaartuigen waar de sociale toestanden een flink stuk beter waren. In 1930 was de Casselois het laatste zeilschip dat vanuit Duinkerke naar IJsland vertrok. In 1937 maakte de St.-Jehan, het laatste zeilschip dat voor de IJslandvisserij werd ingezet, een slechte reis. Na een mislukte campagne van slechts drie maanden, én met een dode aan boord, kwam het schip Grevelingen binnenvaren. Met de laatste reis van de St.-Jehan wordt in 1938 definitief een punt

¹ La pêche maritime en Belgique, Charles De Zuttere, Bruxelles, 1909.

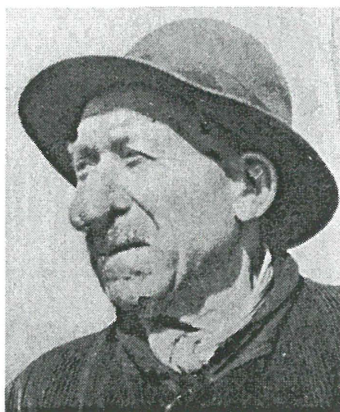
² Wat IJslandvaarders vertelden, Willem Lanszweert, 1979.

De laatste Vlaamse IJslandvaarders, Juul Filliaert.

De IJslandvaarders van de Westkust, Bert Bijnsens, VVV-Koksijde, 1976.

Situation des pêches des navires des Quartiers de Duinkerke et de Gravelines armés pour la pêche de la morue en Islande.

gezet achter de zeilvaart op IJsland. Het epos was voorbij. De IJslandvaarders blijven als helden in ons collectief geheugen bewaard.



Pette (Henricus) Corteel, °20/9/1853 te Oostduinkerke, †5/5/1935, 20 reizen. Zijn reukorgaan bevroor op IJsland in 1888 en nam ongemene afmetingen aan. Zijn vader Thomas maakte 36 reizen, zijn broers: August 28, Arthur 28, Emiel 22 en Leopold 8.