

ghys BEI FLUOTE

SÆSEM GATBOLLE

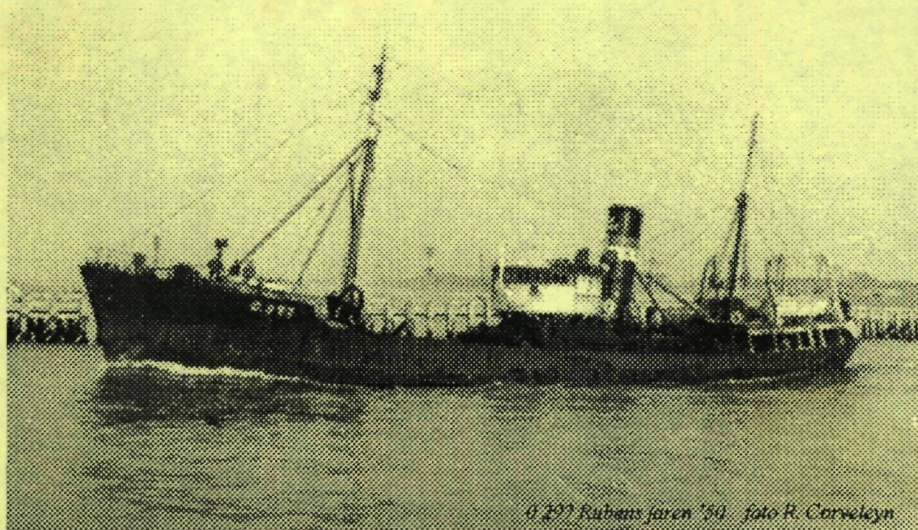
OPEN MONUMENTENDAGEN

11 en 12 SEPTEMBER 1999

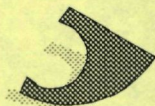
MANNEN VAN IJZER OP SCHEPEN VAN HOUT

Tentoonstelling over de IJslandvaart

BUURTHUIS "DE DRIE GAPERS"



0 277 Rubens jaren '50 foto R. Cerveleyn



TEN GELEIDE

Het thema van de Open Monumentendagen dit jaar is "via Europa". "Wat heeft het Westerkwartier met Europa te maken?" Niets! Of toch? Verschillende IJslanvaarders kwamen zich na hun vissersloopbaan in onze wijk vestigen. Waren de IJslanvaarders immers geen Europese "reizigers" avant la lettre? Zijn de IJslanvaarders niet stuk voor stuk levende monumenten die ons respect verdienen? Meteen vonden we het perfecte alibi om de handen uit de mouwen te steken om voor de derde maal in het Buurthuis een tentoonstelling op te zetten. Na enig speurwerk en diverse contacten in "het milieu" en contacten via contacten verzamelden we een schat aan exclusieve foto's, video's, documenten en scheepsmateriaal.

De IJslanvaart is een brok maritieme, sociaal-economische geschiedenis geworden die onlosmakelijk met het verleden van Oostende verbonden is. Wij hopen dan ook een bescheiden bijdrage te kunnen leveren om die herinneringen levendig te houden.

Wie herinnert zich nog de "Pelagus", de Lans ...? Wat waren nu precies die P.V's en M.V's...? En hoe kwam het ook alweer dat de "Rode Vloot" ontstaan is en één van de grootste Oostendse rederijen werd...?

Een "pangel", een "apekalle", "oliegoed", een "zootsje" of een "poester"... Waarover had men het dan?

Hoe herkende men de schepen van de verschillende rederijen uit elkaar? Waarvoor werd het "dieplood" gebruikt? Levertraan haalden de IJslanvaarders niet in de apotheek, ze maakten die zelf wel...

De "Breydel", de "Van Dijck", de "Rubens", de "Joh.", de "Edouard Anseele", de "Amandine"... deze en nog véél meer schepen stellen we allemaal aan u voor.

We hopen dat onze tentoonstelling er mag toe bijdragen dat stoere zeemansherinneringen en verhalen spontaan worden bovengedaald samen met de nodige aandacht en het respect voor zij die op zee bleven...

“ALLE DIE WILLEN NAER ISLAND GAEN...”



02/04/1995: De laatste Vlaamse IJslandtreiler, de AMANDINE, wordt uit de vaart genomen. Tegelijk wordt een stuk visserijgeschiedenis afgesloten. Onze visserij trekt een streep onder een legendarische periode die vorige eeuw in het Noordfranse Duinkerken start en later Oostende tot de belangrijkste vissershaven van onze kust maakt.

De overvloed aan kabeljauw rond IJsland en New Foundland wordt meer dan waarschijnlijk ontdekt in de 17^{de} eeuw door Hollandse walvisjagers. Zo vertelt een goed bewaard gebleven logboek, dat ze “ergens benoorden IJsland, tijdens het voorjaar van 1618, zoveel kabeljauw vangen dat het een wonder lijkt...”

Dat er 12 Hollandse hoekers in 1690 in IJslandse wateren vissen weet men zeker. Vanaf dat jaar wordt er ieder zomer “IJslandvaart” gesignaleerd.

Het verhaal van de Vlaamse IJslandvaarders begint in Noord-Frankrijk waar onze vissers zich in de vorige eeuw laten aanmonstern in Duinkerken aan boord van *gaffeltop(zeil)schoeners (goeletten of galetten)* voor een zes maanden durende vaart.

Een wet van 1793 liet de Fransen toe $\frac{1}{4}$, later $\frac{1}{3}$ van de matrozen samen te stellen uit "vreemdelingen" (meestal hardwerkende Vlaamse vissers).

Bij onze kustbewoners is armoe troef!

Vanuit De Panne, Oostduinkerke, Koksijde, Nieuwpoort en Lombardsijde vertrekken ze, vaak te voet, om voor de "Traverse" in aanmerking te komen.

De bemanning bestaat gewoonlijk uit een kapitein, stuurman, luitenant, 2 zouters, 1 kuiper en 7 tot 12 matrozen. Later 13 tot 17 matrozen, 2 jongens en 1 of 2 lichtmatrozen.

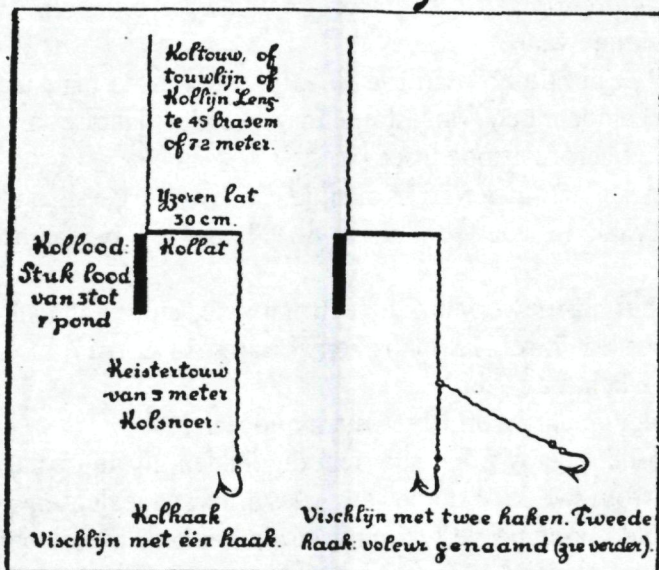
Eind februari, begin maart wordt het vertrek voorzien.

In het begin van het jaar worden alle benodigdheden uit de opslagplaatsen gehaald. Zeilen, touwwerk, visgerief enz... worden nagezien en eventueel hersteld. De kolen voor de verwarming en de keuken, petroleum en olie voor de verlichting, worden in de voorpiek gestapeld, onder het verblijf van de matrozen. Het zout voor het bewaren van de vis ligt midscheeps. Voedsel wordt geborgen in het achterschip, onder de verblijven van de kapitein en de overige bemanning. Zoet water steekt in tonnen. De zeelieden zorgen zelf voor hun kledij o.a. voor hun *oliegoed* - vest, broek, zuidwester van dik linnen of katoen en waterdicht gemaakt door gekookte lijnolie. Wanten worden gesneden uit een dikke stof of uit vilt.

Na gezellige bijeenkomsten, verschillende bedevaarten, het bijwonen van missen, de zegening van de schepen en nog een allerlaatste mis, samen met hen die afscheid komen nemen, is de tijd aangebroken om te vertrekken. Men stuurt richting Oostkust Engeland en Schotland en vervolgens bezuiden de Färöer richting IJsland. Met een gunstige wind duurt de reis 10 tot 15 dagen...

Doorgaans krijgen de vissers in het voorseizoen af te rekenen met vreselijke voorjaarsstormen. Meestal hebben ze nog geen kabeljauw gezien maar willen ze de steven al wenden. Doch veel tijd om erover te piekeren is er niet. Het schip moet erdoor worden gehaald...

De Kollijn



De kabeljauw (moluwe, aberdaan, laberdaan) wordt met *de lijn* gevangen. Van netten is nog geen sprake. Eenmaal op de visgronden aangekomen neemt iedereen aan de reling de plaats in die hij bij de afvaart heeft geloot en gaan de vislijnen over boord. Loten voor de plaatsaanduiding heeft zijn belang in opzicht van veiligheid en beschutting tegen 't slechte weer want zo kan niemand zeggen dat de kapitein deze of gene visser wil bevoordeligen. Het wordt ook uitdrukkelijk verboden met de voet op de vislijn te steunen of een slaglijn rond de hand te winden. Immers het is wel meer gebeurd dat een kleine walvis of een uitzonderlijk grote edelbut zich aan de haak vergapt en de onvoorzichtige visser dreigt overboord te trekken.

Van de kabeljauw gaat bijna niets verloren. De vis wordt onmiddellijk "gevet" (in de lengte langs de graat middendoor gesneden) gezouten en in vaten geperst.

(Visserij "te zoute" in tegenstelling tot later de visserij "te verse").

De kaakstukken worden apart gehouden want dat is het fijnste van de vis. Van de lever wordt olie en traan gemaakt.

Het aantal afgesneden kabeljauwkoppen per visser wordt dagelijks door de kapitein genoteerd en bepaalt de verdienste.

Zes maanden is men weg. Gedurende de heenroute eet men beschuit, vlees, erwten, bonen, eieren, hesp en aardappelen. De van huis meegebrachte provisie is nu voor het grootste gedeelte naar binnen gewerkt. Om de laatste proviand voor ergere nood en voor de terugreis te sparen, bestaan de maaltijden voortaan uit aardappelen en vis, vis en nog eens vis, tot de vissers geen vis meer kunnen zien. Steeds hetzelfde "zootje op 't vuur" dat gereedgemaakt wordt. Om beurten spelen de bemanningsleden voor kok maar er komt nooit iets nieuws op het menu. Het blijft vis! O ja, er is ook nog beschuit. Beschuit op allerlei wijzen: droog, geweekt, geroosterd, in een stukje boter gebruind...



Vier uren slapen en twintig uren vissen... De grootste troost is de dagelijkse sterke drank die ze spaarzaam in gloeiende hete koffie mengen. Zo'n "poester" doet deugd! Gebruikt men kokend water in plaats van koffie dan spreekt men van een "gloria". In de kost van een IJslandvaarder heeft de drank steeds de hoofdrol gespeeld. In tijden van angst en gevaar kan de brandewijn mirakels doen. De kapitein ziet dan op geen pint brandewijn min of meer en de bemanning slokt dat binnen om moed op te doen en leven en dood te vergeten. De drank geeft hen de moed de grootste waaghalzerijen uit te halen, die de redding van hun schip moet verzekeren, waar in normale toestand ze met de daver op het lijf de dood zouden afgewacht hebben...

De hygiëne aan boord tart in die dagen alle verbeelding. Toiletten zijn er niet en water om zich te wassen evenmin...

Velen trekken gewoon halverwege de reis hun kleren binnenste buiten aan of hebben voor 2 of 3 keer andere kleren mee. Eenmaal eind mei vaart men een baai binnen om vers water op te slaan en men blijft 3 à 4 dagen aan land. Even wordt de tijd genomen om wat kledij te wassen en enkele herstellingen uit te voeren. Met de plaatselijke bevolking is er een soort ruilhandel. Tabak en brandewijn voor wollen kousen, wanten enz.. Eventueel zijn er brieven van thuis.

In augustus loopt het schip Duinkerken weer binnen.

Van zodra het schip de thuisroute aanvangt keert de stemming. Maar in de thuishaven wacht dikwijls slecht nieuws. Schepen die vergaan zijn met bekenden en vaak familie aan boord. Wie half september nog niet gearriveerd is heeft schipbreuk geleden of komt nooit meer terug. Niet zelden gebeurt het dat tientallen vissers tijdens die IJslandvaarten in stormweer op zee blijven. De weduwe met haar kinderen blijft dan verweesd en in hemeltergende armoede achter.

Het was hard labeur op deze IJslandschoeners en galetten. Maar toch bouwden vele vissersfamilies uit de Westhoek hun huidige welstand op dankzij het spaargeld gewonnen met zweet, bloed en tranen. Na 5 à 10 reizen houden de meesten het voor bekeken en beleggen hun centen in een eigen schip. Daaruit kan dan soms een bloeiende familiebedrijf ontstaan. Verschillende van die families maken nu nog de harde kern van de zeevisserij uit.

Later verlegt het epicentrum van de Vlaamse IJslaanvaart zich naar Oostende. Die geografische verschuiving komt er vooral door de modernere types van vaartuigen die, eerst met stoom en later met motor, de verre reis in kortere periode kunnen afleggen.

Rond 1884 begint aldus te Oostende de zeilvaart stilaan plaats te maken voor een nieuwe uitvinding: *de stoomtreiler*. De stoommachine verdringt de zeilen en de menselijke spierkracht aan de vislier. Men is nu niet meer afhankelijk van de wind.

Ook de opkomst van het bordennet die de vroegere kollijnen en drijfnetten vervangt, leidt tot grotere vangsten. Omdat onze vissers niet opgeleid zijn om met die nieuwe schepen te varen, ontstaan eind vorige eeuw, ook de visserijscholen.

Het succesverhaal van de Oostendse IJslaanvaart wordt vooral geschreven in de eerste helft van de twintigste eeuw.



Omdat kleinere familiale rederijen zich meestal niet kunnen permitteren om een "visbak" in het leggen, ontstaan grote industriële rederijen die een hele vloot in de vaart brengen.

De eerste reder die onder stoom vaart is "Dossaert" (071 PRIMA), een naam die tevens blijvend met de vissersopstand van 1887 verbonden is. Maar het is John Bauwens die in 1896 de eerste grote stoomrederij sticht: de "S.A. Pêcheries à Vapeur" (PV)

In het daaropvolgend decennium volgen andere rederijen o.a.: "Aspeslagh-Zonnekeyn", "Baels-Mauricx", "Pêcheries d'Islande", "N.V. Motorvisserij" (Crops)... Een hoofdstuk apart vormt zeker het verhaal van de "Oostendsche Reederij", beter bekend als de "Rode Vloot" of "De Bond".

De grote doorbraak in de IJslandvaart is ook te danken aan de opkomst van het ijs als bewaarmiddel. Oorspronkelijk nog aangevoerd uit Scandinavië met ijsschepen of 's winters uit bevroren poelen en waterlopen gehakt, gaat men al vlug over tot de bouw van ijsfabrieken.

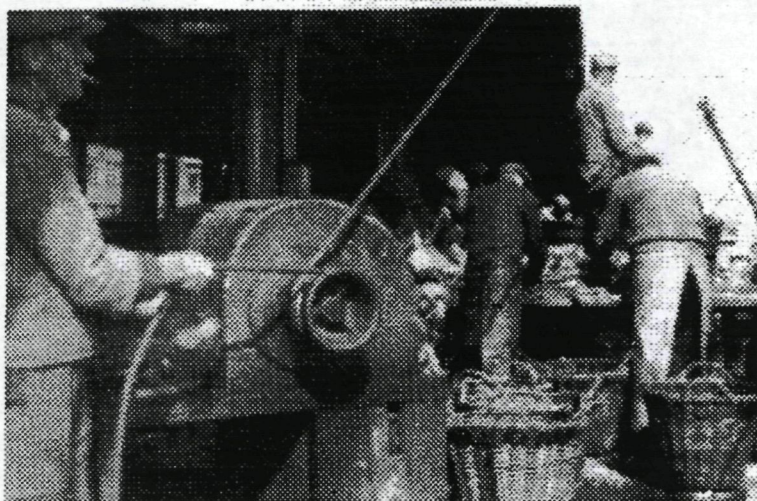
In het begin van de twintigste eeuw dagen de eerste *motortreilers* op en vervangen al vlug de stoomtreilers omdat de brandstoftanks minder plaats innemen en omdat de stookolie een rendabeler verbruik garandeert dan steenkool.

Rond 1935 zijn aan de Belgische kust 250 IJslandtreilers in de vaart waarvan 200 met een vermogen van 150 of meer PK.

In de vijftiger jaren is het nog de normaalste zaak van de wereld als er zich te Oostende wekelijks een dozijn "IJslanders" in de vismijn presenteren. De IJslandse vis is dan ook tot in 1960 goed voor meer dan één derde van de totale aanvoer.

De bemanning op die grote visbakken, bestaat normaal gezien uit 18 koppen en men is 18 dagen weg van huis. Tot aan de visserijgronden vaart men 4 dagen. Gedurende 10 dagen wordt dag en nacht gevist en dan wordt de terugreis aangevat. Deze reizen lopen soms wat langer uit of worden zelfs *dubbele* reizen. Al naar gelang het weer eventueel te slecht is om te vissen en men dus wat langer wegblijft, of omdat de vis in Engeland verkocht wordt. Zo moet niet tot Oostende worden teruggevaren maar keren ze onmiddellijk naar hun IJslandse visgronden terug. Tijdens de

terugreis brengt men het schip terug in orde voor de volgende afvaart. Toegekomen te Oostende wordt de vis gelost, brengt men mazout aan boord en wordt alles in gereedheid gebracht om reeds 3 dagen later terug een volgende reis aan te vatten.



Naarmate de jaren zestig voorbischuiven gaat het de IJslandse visserij minder voor de wind. De IJslandvloot verschrompelt. Daarbij komt nog dat de IJslandse autoriteiten buitenlanders steeds minder graag zien komen.

Met verschillende tussenfasen brengen ze hun limieten (territoriale wateren) maar liefst tot op 200 zeemijlen ! (1 zeemijl=1852m). Als enig Europees land mag België nog met een beperkt aantal "IJslanders" er een aan strenge beperkingen onderworpen visserij binnen de 50 mijl zone beoefenen. Het is een historische overeenkomst. De vaartuigen mogen evenwel niet door nieuwe eenheden vervangen worden, zodat de Vlaamse IJslandvisserij niet anders kan dan langzaam uitdoven.

De afvallingskoers is nu voorgoed gereden en uiteindelijk is het epos van de Vlaamse IJslandvaart definitief verleden tijd!

Bibliografie: Met dank aan Marc Loy (Het einde van een tijdperk – De Zeewacht 1995) - Bruno Wyns (Mannen van ijzer op schepen van hout – Het Nieuwsblad 1995)- Roland Desnerck (De Oostendse Visserij) en (Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen)

Werden eveneens als bron geraadpleegd: Verschillende bijdragen in het Visserijblad – de begeleidende tekst van Flor Vandekerckhove bij z'n theatermonoloog rond de IJstrandvisserij "Naar de Kloten" - "Hulde aan de vissers die in zee bleven" Victor De Meester en "De Laatste Vlaamsche IJstrandvaarders" J. Filliaert.

De mannen en de zee (Marcel Poppe) - Contactblad Paster Pypeschool (R. Decler) - Les Derniers Voiliers-Morutiers (Louis Lacrois) - Nieuwpoortse geschriften (Juil Filliaert) – Halen en Brengen (Dick Schaap) – De IJstrandvaarders van de westkust (Bert Bynens)

Wij danken graag al de personen en organisaties die ons spontaan hun fotoarchief of documentatiemateriaal ter beschikking stelden:

- Dhr. ANSEEUW Michel
- Dhr. BELPAME Daniël
- Dhr. BELPAME Blanche
- Dhr. BILLIAU Roland (Hulp in Nood)
- Dhr. BLOMME Eric (Loodswezen)
- Dhr. BLOMME Fernand
- Dhr. COLLE Eduard
- Mevr. CONSTANDT Nadine (Cultuurdienst)
- Dhr. CORVELEYN Roger
- Dhr. DANIELS Gerard
- Mevr. DEBODE Linda (Hulp in Nood)
- Dhr. DEMEY Reddy
- Dhr. DEWINTER (PMI)
- Dhr. DEZWELGH Roger
- Dhr. DEBLAUWE
- Dhr. DECLOEDT Eddy (dir. Godtschalck)
- Dhr. DEDRIE Jan
- Dhr. DEFRAYE Ivan
- Fam. DEGRAEVE-BUELENS
- Dhr. DELANOYE William (Amandine)
- Dhr. DEMAEGHT Dirk
- Dhr. DESNERCK Roland
- Dhr. DEVRIENDT Henri
- Mevr. DEVUYST Denise
- Dhr. D'HULSTER Dirk (SEO)
- DIENSTENCENTRUM DE SCHELPE
- Dhr. FALISE (De Plate)
- Dhr. GERMONPRE Julien
- Dhr. GRUNEWALD Victor (Loodswezen)
- Dhr. HUBRECHTSEN (De Plate)
- Dhr. KNOCKAERT Daniël
- KRINGLOOPCENTRUM KUST
- Dhr. LAFORCE Patrick
- Dhr. LANSZWEERT (Visserijmuseum Oostduinkerke)
- Dhr. LAPLASSE Henri
- Dhr. LAUWEREYNS François (PMI)
- Dhr. LIETARD Edwin
- Dhr. LOWYCK Jan

- Dhr. LOY Marc
 Dhr. MAES Henri
 Dhr. MASSCHAELE Marc (wijkagent)
 Mevr. MEIRE Martine (Cultuurdienst)
 Dhr. NIERYNCK Ronny
 Mevr. NIEUWENHUYSE Georgine
 Dhr. DE NOLF André (Amandine)
 Dhr. OCKET Jozef
 Dhr. PIETERS Willy
 Dhr. PINTELON Henri
 Dhr. PUYSTJENS August
REDERSCENTRALE
 Dhr. SIX Jozef
 Dhr. STEMGEE Jean
 Dhr. VAN ELVERDINGHE J.P (Loodswezen)
 Dhr. VAN ROOSE Jan
 Dhr. VANALDERWERELD Marcel
 Dhr. VANBLAERE J.-P (Loodswezen)
 Dhr. VANDECASTEELE René
 Dhr. VANDEKERCKHOVE Flor
 Dhr. VANDERWAL Roger
 Dhr. VANDURME Ambroos
 Dhr. VANIEUWENHUYSE Fernand (Loodswezen)
 Fam. VANTYGHM-RUMSBY René
 Fam. VANTROOST-HAMILTON Désirée
 Mevr. VENS Nicole
 Dhr. VENS Roger
 Dhr. VERLEENE Georges
 Dhr. VERLEENE Marcel
 Dhr. VERLEENE Daniël
 Dhr. VERLEYE Daniël
 Mevr. VERMAUT Claudia (stadsarchief)
 Dhr. VERMEYLEN Dirk
 Dhr. VERSLUYS Willy (Amandine)
 Dhr. VERSTRAETE Dirk
 Fam. VIEREN – VERLEENE
 Dhr. WALTERS Guido
 Fam. WILLEPUT – VERCRUYSSÉ
 Dhr. WYNS Bruno

STADSBESTUUR OOSTENDE
 OCMW OOSTENDE

**Dit initiatief kon tot stand komen dankzij de bijzondere inspanningen
van de werkgroep
“OPEN MONUMENTENDAG WESTERKWARTIER”
en talrijke vrijwillige medewerkers.**