

Naer Iseland, naer Iseland, naer Iseland toe

Een verhaal vol heroïek en doffe ellende

Eind negentiende, begin twintigste eeuw was de Vlaamse kuststreek een uitgestrekt, desolaat duinenlandschap met weinig wegen, enkele vissersdorpen verscholen in de duinen en de havens van Nieuwpoort, Oostende en Blankenberge. De lokale bevolking leefde van de kust- en strandvisserij en van de povere opbrengsten van hun moestuintje. De grote ellende in onze gewesten dreef vele vissers uit pure noodzaak naar IJsland, een van de rijkste wateren ter wereld. De IJslandvaart krijgt bijzondere aandacht in het NAVIGO-Nationaal Visserijmuseum.

HOE MEER VIS, HOE MEER GELD

De kabeljauwcampagne rond IJsland besloeg zes maanden, van februari-maart tot augustus-september. De reis naar IJsland zelf, de traverse, duurde 10 tot 18 dagen afhankelijk van de weersomstandigheden. De zeilvaart op IJsland werd vooral vanuit het Noord-Franse Duinkerke en Grevelingen intens bedreven. Per schip mocht een kwart van de matrozen uit het buitenland komen. Zo waren er soms vier en hoogst uitzonderlijk vijf Vlamingen mee. Hun reputatie van noeste werkers maakte mannen uit de Westhoek gewilde bemanningsleden bij de Franse kapiteins. Elk voorjaar trokken dan ook een paar honderd Vlamingen uit Lombardsijde, Nieuwpoort, Oostduinkerke, Wulpen, Koksijde, Veurne, De Panne en Adinkerke te voet, en later met de trein naar Duinkerke.

Aanvankelijk bepaalde de reder het loon volgens het aantal tonnen meegebrachte moruwe, gezouten kabeljauw. Een ton moruwe woog ongeveer





*Vertrek voor de Ijslandvaart
vanuit Duinkerke*
MUSÉE COMMUNAL JEANNE
DEVOS, WORMHOUT

*volgende pagina:
Bemanning van de
topzeilschoener Rigoletto*
ALAIN DEFLESSELLES,
GRAVELINES











140 kg. Voor het vertrek maakten de vissers financiële afspraken met de reders: bijvoorbeeld 10 frank per last (last = 12 tonnen moruwe).

Elke visser had een vislijn om de kabeljauw te vangen. De kollijn had een lengte van ongeveer 75 meter en was onderaan voorzien van een stuk lood en een vishaak. Soms werden er twee lijnen aan elkaar geknoopt. De vissers stonden naast elkaar op het dek aan de loefzijde van de schip (met de neus in de wind). De lijn liep over een kolkklamp die in de reling stak. Om de kabeljauw te lokken, speelden de vissers met het aas door de lijn op en neer te bewegen. Wie heel goed kon kollen kon zelfs tot 20% meer verdienen. Vanaf 1906 werd een visser betaald per kabeljauw die hij zelf ving. Hoe meer vis, hoe meer geld. Bij iedere gevangen kabeljauw sneed de visser de driehoekige keelstreek met de tong uit. De 'keeltjes' werden na de visbeurt geteld om het loon te berekenen.

Wie aanmonsterde kreeg een voorschot op het verwachte loon. Het voorschot dekte amper de kosten voor de uitrusting, laat staan dat er nog veel over was voor het thuisfront dat het een half jaar zonder kostwinner moest rooien. Het voorschot vertegenwoordigde ongeveer 10 last of 120 tonnen vis. Een vangst van minder dan 200 tonnen kabeljauw betekende een kale reis. Waar een goede vaart wel iets kon opbrengen, betekende een slechte vangst hongers en armoede voor het huisgezin.

De opkomst van het stoomvaartuig luidde het einde van de grote zeilvaart op IJsland in. Reders zagen hun winsten slinken en schakelden over op meer winstgevend bezigheden. Heel wat vissers monsterden aan op handelsvaartuigen waar de sociale omstandigheden een flink stuk beter waren. Na de Tweede Wereldoorlog vernieuwde men de vissersvloot in snel tempo door steeds zwaardere eenheden met krachtiger motoren en grotere vangstcapaciteiten te bouwen.

Naast de kustvisserij kende ook de hoogzevisserij een steile vlucht, met de IJslandvaart als belangrijke economische peiler. In de jaren na 1945 betekende de visserij in de IJslandse wateren tot een derde van de totale bevoorrading. Vanaf 1952 stelde IJsland een voor zichzelf voorbehouden visserijzone in. Deze maatregel wekte heel wat wrevel en frustratie. In 1972 mochten negentien Belgische vaartuigen onder welbepaalde voorwaarden in de IJslandse wateren blijven vissen. Drie jaar later kregen nog twaalf vaartuigen deze toelating, maar mocht men de schepen niet meer vervangen.

Uiteindelijk is de IJslandvaart gestopt. De 'Amandine' was in 1995 de laatste Belgische trawler die deze vorm van visserij beoefende. Het gerestaureerde vaartuig ligt vandaag als museum in Oostende.

HET HARDE LEVEN AAN BOORD

De kapitein voerde het bevel over de bemanning, bijgestaan door de stuurman en door een eerste en soms een tweede luitenant. Verder bestond de bemanning uit een kok, een kuiper, twee zouters, een achttal matrozen, een novice en een scheepsjongen. In totaal leefden zo'n 17 tot 19 man gedurende zes maanden samen aan boord van een IJslandvaarder.

De jongste matroos, de 'mousse' was amper 10 tot 12 jaar. Zijn taak bestond erin om de vissers bij te staan, het dek te schrobben en allerlei klusjes te verrichten. Tot 1908, voor de wettelijke verplichting om een kok aan boord te

vroge pagina:
Topzeilschoeners in een IJslandse baai

ALAIN DEFLESSELLES,
GRAVELINES

Aan boord

ALAIN DEFLESSELLES,
GRAVELINES

Topzeilschoener

JOHAN DEPOTTER,
OOSTDUINKERKE





Herrebrecht, 24, place Jean-Bart. — Dunkerque

19
29 Dunkerque
DUNKERQUE — Goëlette rentrant au Port

ND. Phil

nemen, moest hij vaak de maaltijden voor de bemanning bereiden. Soms gebruikte de kapitein hem als spion om te weten wat reilde en zeilde aan boord van zijn schip. Als zondebok van de bemanning had de mousse het zwaar te verduren.

Het logies vooraan in het schip had maximum 10 kooien voor 14 bemanningsleden. Dit was de slechtste plaats aan boord. Met volle geweld stootte of stampte het schip met de voorsteven tegen de woeste golven aan. De kapitein, de stuurman en de twee scheepsjongens sliepen in het logies achteraan waar het iets comfortabeler verblijven was.

Op de kachel, die tijdens de reis nooit gedoofd werd, stond twaalf uur per dag water te koken of pruttelde de warme maaltijd uren aan een stuk. De dampen en de te drogen gehangen kledij verpestten het slaapvertrek constant. Een rokerige lamp, gevoed met levertraan, bracht nauwelijks licht. Alles was klam, het was er broeierig heet en het stonk er. Het is dan ook niet te verbazen dat in die omgeving zieke mensen helemaal verkommerden.

De hygiënische toestand aan boord was erbarmelijk. Niemand waste zich. Het bloederige slijm van de kabeljauw kon enkel met zeewater van de kledij weggespoeld worden. Men sliep met zijn kleren aan en verschoonde zich zelden. Schimmel tussen de tenen kwam bijvoorbeeld vaak voor door weinig of nooit de kousen te ververset. Velen schoren zich ook nooit tijdens de reis, anderen deden dat enkel in de baai.

Aan boord was er voldoende voedsel, maar nauwelijks afwisseling in het menu. Van huis uit brachten de IJslandvaarders wat smout, een hesp en eieren mee. De matrozen brandden hun eigen meegebrachte groene koffiebonen. Vlees kwam alleen op donderdag en zondag op tafel. Eieren draaide men in krantenpapier en legde men in een gesloten doos. Vooraf had men de schaal van het ei ondoordringbaar gemaakt met lijnzaadolie. Zo bleven de eieren tot twee maanden vers, maar elke week moest men de eieren ‘keren’, zodat de dooier zich niet kon vasthechten aan de schaal. Gekookte aardappelen met kabeljauwkoppen stonden bijna dagelijks op het menu. Na drie maanden was de aardappelvoorraad uitgeput en at men een dikke bonensoep aangevuld met lappen spek. Dit gezouten varkensvlees lag drie maanden in een houten ton en meestal moest men eerst de schimmel van het vlees afkrabben voor men het in de pot gooide. Het drinkwater werd bewaard in houten tonnen. Na een aantal weken had het drinkwater veel eerder de kleur van karnemelk. Vers drinkwater kwam enkel aan boord als het schip een baai aandeed.

Door het zware leven aan boord en heimwee naar het thuisfront zochten veel vissers versterking en troost in alcohol, met alle gevolgen van dien: vechtpartijen, ongelukken, leveraandoeningen... Uiteindelijk bepaalde de overheid de maximaal toegestane hoeveelheden alcohol per dag om het drankmisbruik in te toemen.

Eenzijdige voeding, gebrek aan groenten, slecht drinkwater, overmaat aan alcohol en onguur weer ondermijnden de gezondheid. Verzwakte en oudere bemanningsleden waren vaak de eerste slachtoffers. De meest voorkomende ziektes waren ontstekingen allerhande, maar in bepaalde periodes ook cholera, tyfus en pokken. Anderen overleden aan tuberculose,



*Topzeilschoeners vertrek-
kensklaar*

JOHAN DEPOTTER,
OOSTDUINKERKE

leveraandoeningen en allerlei ontstekingen. Velen werden ook geteisterd door vervriezingen en etterende wonden.

Na drie maanden zochten de schepen een IJslandse baai op. Tijdens die week bracht men vers drinkwater aan boord en voerde men de nodige herstellingen uit aan het schip. Daar kreeg men ook de brieven die IJsland bereikt hadden met de natieschepen. Het baaileven was voor vele IJslandvaarders synoniem van vrijheid en losbandigheid. Met kennissen op andere schepen in de baai zette men drankfeesten in met de opgespaarde eau-de-vie. Er werd gezongen, getierd en gebruld. Vaak mondden die avonden uit in

gevechten tussen dronkemansbenden. Bij het terugroeien naar hun schip zijn sommige IJslandvaarders verdronken. Controle en ordehandhaving was in de fjorden zo goed als onbestaande. Bij ongelukken of steekpartijen werd daar geen akte van genomen. Wie in de baai om het leven kwam, kreeg in de overlijdensakte de vermelding: “tombé à la mer en baie de ...fjord”.



EEN VISSERSVROUW IS TWEE VADERS WAARD

Wanneer vader zes maanden op IJslandvaart was, stond moeder er thuis alleen voor. Het dagelijkse huishouden en de opvoeding van een vaak grote kroost – acht, twaalf en meer kinderen waren geen uitzondering – kwamen volledig op haar schouders terecht.

He gezin woonde in een klein huis in de duinen, verstoken van alle comfort. Samen zwoegden ze zich krom op het lapje grond rond hun woning. Regelmatig trok de vissersvrouw zelf of met enkele kinderen naar zee om er met het steeknet wat garnalen te vangen. Andere vrouwen werkten in de oogst of in de steenbakkerijen in Noord-Frankrijk.

Bij rampen op zee of tegenslagen leefden de vissersvrouwen intens mee met de families van de slachtoffers. In 1888 vergingen niet minder dan 19 schepen met man en muis. Tussen 1870 en 1899 zijn 643 IJslandvaarders voor altijd op zee gebleven. Kreeg men van de rederij het bericht ‘is vermist’, betekende dat in feite dat de visser op zee was gebleven. Toch klampten de vissersvrouwen zich vast aan valse hoop. Wekenlang knaagde de onzekerheid. Het ontbreken van elke vorm van communicatie versterkte de ongerustheid over het lot van hun echtgenoot. Er waren toen geen sociale voorzieningen en ‘vermist’ betekende voor hen, naast het verlies van man of zoon, de dreigende schaduw van armoede en ellende.

Volgens het burgerlijk wetboek kon in zo’n gevallen geen overlijdensakte worden opgemaakt. Dit zorgde voor een lijdensweg want de leningen bleven lopen en de belastingen dienden betaald te worden. Het overlevingspensioen bleef uit en men viel terug op schamele steun van de ‘visserijkas’. Voor een weduwe met kinderen was hertrouwen meestal de beste oplossing.

Het ontbreken van een gewaarborgde verzekering tegen arbeidsongevallen betekende een onherstelbare tegenslag voor de slachtoffers die nog in leven waren en hun families. De oprichting van een verzorgingskas voor de zeevisserij kwam pas in 1930 in voege.

Topzeilschoeners in de haven
van Duinkerke

JOHAN DEPOTTER,
OOSTDUINKERKE