

Onze Ijslandvaarders

Johan Depotter



Deel 1: A tot K

© De auteur

Deze uitgave kwam tot stand dankzij de medewerking van



INVESTEREN IN JE TOEKOMST GRENSOVERSCHRIJDEND SAMENWERKINGSPROGRAMMA 2007-2013
Medegefinancierd door de Europese Unie (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling)



Fascinerend
Koksijde
Oostduinkerke



hms
maritime-history.eu



Academia Press
Coupure Rechts 88
B-9000 Gent (België)
info@academiapress.be www.academiapress.be

Uitgeverij Academia Press maakt deel uit van Lannoo Uitgeverij, de boeken- en multimediativisie van Uitgeverij Lannoo nv.

Vormgeving en opmaak: Printmagazijn

Depotter, Johan
Onze IJslandvaarders (deel 1)
Gent, Academia Press, 2021, XXVII + 555

ISBN 9789401481670
D/2021/45/502
NUR1 680

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of vermenigvuldigd door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Ten geleide

Als achterkleinzoon van IJslandvaarder August Desaeveer – de vader van mijn grootmoeder aan vaderszijde – had ik als tiener al bijzonder veel interesse voor de visserij van weleer. In mijn ouderlijk huis, op zolder, lag het werk van Juul Filliaert, ‘De laatste Vlaamsche Yslandvaarders’. Eén van mijn jaarlijks terugkerende vakantietaken bestond erin om met de ragebol de zolder op te frissen. Snuisterend tussen oude prentkaarten vond ik dat oude boek terug. De spinnenwebben bleven hangen...

Ook de overgrootvader van mijn vrouw Anita, David Calcoen, deed vele IJslandreizen en diende vanuit Duinkerke op een houten zeilschip de zes maanden durende “campagnes” aan te vatten. Op naar de IJslandse zeeën om er met een eenvoudige kollyn kabeljauw aan de haak te slaan! Wat bezielde die jongelui, die mannen uit onze Westhoek toch, dat zij voor zo’n lange tijd van huis weggingen om zo de kost te verdienen? Die vraag hield me bezig en de lange zoektocht naar hun verhaal, naar hun drijfveren startte zo’n vijfentwintig jaar geleden. Wat ooit over die IJslandvaarders gepubliceerd was, werd bijeengezocht. Ik vond veel leerrijke informatie, maar des te meer vragen doken bij me op. Ik was gewoonweg in de ban geraakt van die vissersfamilies uit de 19^{de} eeuw!

Helaas kon ik geen oud-IJslandvaarders meer opzoeken; daarvoor was ik te laat geboren. Toen Anita en ikzelf een oud Oostduinkerks vissershuisje kochten, bleek dat ook hier een oud-IJslandvaarder, Gusje Trompe, gewoond had. In de buurt wisten mensen nog veel af over de oud-IJslandvaarders. We woonden als het ware in hun “nest”.

Als gids in het NAVIGO-Visserijmuseum van Oostduinkerke zocht ik contact met nabestaanden die er vol trots langskwamen en me hun verhaal deden over vader, grootvader, oom of aanverwante.

Ik startte een inventarisatie en bezocht vele archieven. Eerst kwamen de gemeentelijke archieven aan de beurt. Verdere verplaatsingen naar Oostende, Brugge, Brussel en Beveren-Waas volgden. De archieven in Duinkerke waren gelukkig bij de deur, maar de vele opzoekingen in Cherbourg en Bretagne eisten dan weer meer tijd op. Wat een verslaving!

Telkens vond ik nieuwe namen en vervolgens belde ik mogelijke nakomelingen op. Die contacten leverden veel op. Mensen kwamen aandraven met vergeelde foto’s en drukten me op het hart dat ze het verhaal van hun “pette” samen met zijn foto maar al te graag in een boek zouden zien prijken. Het opsporen van de IJslandvaarders in archieven was een tijdrovende en afmattende bedoening. Er waren dagen bij dat je nagenoeg niks vond en dat je jezelf afvroeg of je je tijd thuis niet beter had kunnen gebruiken. De zolder opruimen misschien?

Het contact met en de aanmoedigingen en hulp van andere onderzoekers, verzamelaars en genealogen waren doorslaggevend. Er moest wel een boek van komen. Ik voel mezelf allesbehalve een schrijver. Eerder een jager, een verzamelaar.

De tekstverwerking kwam op gang. Insiders raadden me aan om het werk encyclopedisch op te stellen. Er zouden wellicht verschillende delen moeten verschijnen, als we het verhaal van de meer dan 970 IJslandvaarders en hun gezin wilden brengen.

De puzzelstukken zijn nu gelegd. Bij ieder personage wordt een tipje van de “IJsland”-sluier gelicht, zodat men zich, aanbeland bij de familienamen met de letter “Z”, beslist een ruimer beeld kan vormen over de samenleving van onze kustbevolking uit de 19^{de} eeuw en in het bijzonder over het leven aan boord van een Duinkerkse of Grevelingse galette.

Het wordt een verhaal van mensen die het “Deugnieteland” IJsland moesten opzoeken. Ze wendden hun bekomen voorschotten van die visserij aan om de afbetaling van hun duinwoonst en de huur van hun zandkkering te vereffenen. Een verhaal van strevers, durvers, winnaars en verliezers. Als je het mij vraagt, eigenlijk een verhaal van alle tijden...

Hoeveel van onze IJslandvaarders zijn er ook niet gebleven op IJsland? Aan de kerksteen luidde de belleman: "Ze hebben nog veel mansvolk te kort in Duinkerke om naar IJsland te gaan. Jonge lieden, er is daar geld te verdienen, steunt uw vader en moeder en gaat al te gare naar deze stede den eersten zaterdag van 't jaar. Maakt er een mooie dag van en zoekt u een kapitein."

Het geld lokte. *Les avances*, de voorschotten op het loon, kwamen van pas. Binnenkort moest de zoon naar 'den troep' en dat betekende twee jaar geen inkomsten. Hij zou dus eerst een schone reis doen en de opbrengst kwam zijn ouders ten goede. Anderen wilden trouwen met hun lief. De jaarlijkse pacht moest nog betaald worden, er was geld nodig voor een stel haringnetten of men wilde mee betalen voor de aankoop van een schuit.

Allez les Flamands! De sukkelaars die tekenden, kregen een schone Duinkerke foocie: eten en drinken van buikje-sta-bij op kosten van de reder. Licht verzouten, maar met honderd frank of meer op zak keerden ze huiswaarts. Op naar de dag van het vertrek! Er was nu geen weg terug. Slechte herinneringen en sterke verhalen gingen rond: Cissenoom was toch ook door de golven verslonden... Moeder Gods, sta ons bij! Sussende woorden ook: "Allez, 't is toch voor geen eeuwe dat je weggaat? En iedere dag je volle pinte eau-de-vie!"

Meer dan duizend van de "onzen" zijn aan boord gegaan van een Frans zeilschip in de periode 1815-1938. Zeker honderddertig daarvan keerden zes maand later niet meer terug uit het "Deugnieteland".

Allez, 't is toch voor geen eeuwe...

Johan Depotter



A

Adam Joannes Baptiste “Tisten” °Veurne, 7/06/1869 †Noordzee, 2/12/1909 als kustvisser omgekomen, z'n lijk spoelde aan in Cadzand (NL.)

Hij was een zoon van Sebastien Adam, (°Nieuwpoort, 15/2/1822 †Veurne, 1881), weduwnaar van Anna Maria Vandewoude die eveneens in Veurne overleed.

Joannes Baptiste kwam er na een tweede huwelijk van vader Sebastien met Joanna Theresia Billoot, (°Koksijde, 1833). Zij woonde na het overlijden van haar man in het Handboogstraatje te Veurne. Haar broers waren IJslandvaarders.

Vanaf 1 april 1891 was Joannes Baptiste in het gehucht Zeepanne (Koksijde) werkzaam als knecht bij molenaar en kustvisser Engelbert Legein, alias Cissen Djaeke. Hij woonde daar in en leerde er in deze visserswijk Marie Justine Deramout, (°Koksijde, 18/06/1873) kennen. Ze was de dochter van IJslandvaarder Seraphien Deramoudt en van Sophia Maria Maes. Voor ze konden huwen, moest er eerst wat geld bijeengespaard worden en de voorschotten die men de IJslandvaarders aanreikte, zouden dienen om te kunnen inwonen bij z'n toekomstige schoonouders in de Koksijdse wijk Maartenoorn.

In 1894 maakte hij dus z'n eerste reis en kon hij als “groentje” rekenen op de steun van Henri Vilain, z'n toekomstige schoonbroer. Die reis bracht hem weinig geld op, maar hij keerde gezond en wel terug. In zijn brief naar huis schreef IJslandvaarder Victor Vandewoude dat hij Tisten tijdens de campagne gezien had. Hij moest via die brief zijn groeten overmaken.

Vanaf 1894 zou hij 16 jaar na elkaar de kollijn hanteren. Hij diende vooraf zijn guttersmes (6) en z'n vlekmes (5) te kopen. Oliegoed en laarzen had hij ook al niet! Voor z'n laarzen alleen al betaalde hij 16 frank. Zijn plunjezak bevatte natuurlijk de lange gebreide kousen, een dikke wollen trui die reikte tot aan z'n knieën, kolwanten, zuidwester, een huideken (voorschoot) en stukjes leder met laken omzwaachteld om de handpalmen te beschermen tegen het snijden van de kollijn. Om de polsen te behoeden voor ontstekingen van de huid, veroorzaakt door het contact met zout, werden ook mouwsels (halve ondermouwen in oliegoed) meegenomen.

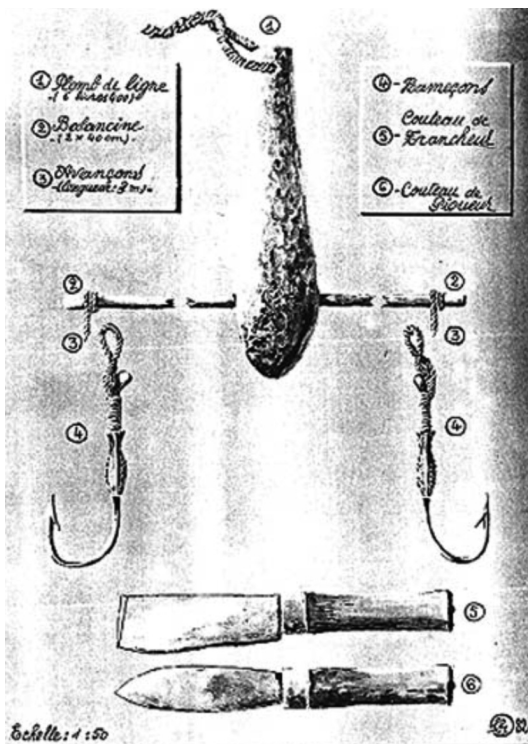
Zijn toekomstige schoonvader, Seraphien Deramoudt, zal er wel op gelet hebben dat een deel van z'n bekomen monstergeld wel degelijk werd aangesproken voor de aankoop van deze levensbelangrijke zaken. Niets mocht aan het toeval overgelaten worden, daarvoor duurde de reis te lang en was het IJslandse klimaat te hard.

In 1895 was “Tisten” aan boord van de goélette D.34 **Glaneuse**. Deze goélette van rederij Vincent & Lemmens was toen één der grootste van de hele Duinkerke IJslandvloot (in 1895 bestaande uit 86 schepen). De kapitein was Godin en er waren 19 bemanningsleden, waaronder vier Belgen: de neven Henri en Louis Vilain en Frans Vanelverdinghe waren zijn metgezellen.

Van zodra men eind maart aan de zuidkust arriveerde, was er storm en moest men op volle zee alle zeilen inhalen om de felle zuidenwind te trotseren. Tisten kreeg z'n vuurdoop! Ook zagen ze achteraf de Duinkerke goélette Jeanne nabij Langholt in de Poortlandsbaai op de klippen liggen. De Jeanne was op 18 april gestrand. Twee opvarenden verdronken toen ze 't land wilden halen. De 15-jarige scheepsjongen van de Jeanne kon wel de rotskust bereiken, maar stierf door onderkoeling.

De zuidenwinden hadden tijdens het voorjaar van 1895 het drijfjz ver noordwaarts gehouden, zodat de Duinkerke kapiteins hun schoeners hoog oostwaarts konden laten lopen.

Daar vonden ze zoveel kabeljauw dat ze al gauw de gruwelijke voorjaarsstormen uit hun zinnen konden zetten. Uiteindelijk kwam de Glaneuse begin september met meer dan 300 tonnen de haven van Duinkerke binnengelopen zodat Tisten fier als een gieter naar Maartenoorn kon om in datzelfde najaar te trouwen met zijn lief! Na z'n tweede IJslandcampagne huwde hij dus te Koksijde op 18 november met Marie Deramout, (°Koksijde, 1873), dochter van IJslandvaarder Seraphien en Sophie Maes.



De belangrijkste delen van de 75 meter lange kollyn.

Bemerk het kollelood (zevenponder). Dat lood moest de kollyn min of meer loodrecht in het water houden. Onderaan het lood was een ijzeren staaf van 30 à 40 cm vastgemaakt (de kollesteelde). Daaraan bengelde een eind keister-touw (versterkt touw) met de kabeljauwhaak eraan.

De kollyn

1. Onderaan was er een stuk lood met een gewicht van om en bij de zeven pond.
2. Daardoorheen zat de horizontale ijzeren lat van 40 cm lengte.
3. Aan die lat een versterkt, voor de vis minder zichtbaar eind touw (keister) van 1/2 vadem (75cm).
4. Een 16,5 cm grote haak waarvan in de basis de vorm van een klein loden visje gezet was. Als aas werd een lap varkensvel, stukken vis van o.a. zeewolf, heilbot en de maag van kabeljauw aangewend. Ook haring, geruild met de plaatselijke vissers voor wat proviand, was fel gegeerd aas bij de IJslandvaarders. Haring is trouwens het hoofdvoedsel van deze roofvis. Viel men met de lijnen middenin een school kabeljauw, dan kon men zelfs zonder aas (met de blote haak) die gulzigaards bovenhalen. Bij gebrek aan aas werd ook een rood lapje stof aangewend, gedrenkt in smout.

Men viste ook op grotere diepte door twee of meer lijnen aan elkaar te knopen en men zocht zelfs nog dieper. Wie dan eerst beet had, moest "zijn merk houden". Voor hij de lijn ophaalde, werd er een vod aan geknoopt en telde men het aantal vadem om de juiste diepte van de vangst te bepalen. Eens de vis boven was, besloot

men dan om alle lijnen op dezelfde diepte te laten zakken in de hoop middenin de school te vallen.

De kollyn was vervaardigd uit kol (fijn gehelnde hennep) en was 50 vadem (75 meter) lang. Men viste in N.O.-IJsland vaak een "triple liende" (drie aanéengeknoopte lijnen) diep.



De imposante stalen kabeljauwhaak met het uit lood vervaardigd visje.

Ook in 1896 was hij aan boord van de **Glaneuse**. Kapitein Godin kon rekenen op de medewerking van vier Koksijdse vissers. Schoonvader Seraphien Deramoudt was zouter aan boord en naast Joannes Baptiste waren ook Desiré Debergh en Basiel Haelewyck aangeworven als matroos. Ze vertrokken op 17 maart. Het werd een schrale reis.

Her en der zag je schepen zoeken naar goede visplekken. In mei zakte de Glaneuse zelfs af naar de Faeröer. Godin wilde daar z'n kans wagen. Ook vele andere Duinkerkerse schoeners visten er. Maar het voorseizoen bracht ook daar weinig op.

Bij zijn terugkomst was er wel een aangename verrassing: Marie was hoogzwanger. Helaas, waren

er op 7 november complicaties. Vrouw Marie stierf in het kraambed na de bevalling van een levenloos dochtertje. Het jonge paar was precies één jaar eerder gehuwd!

Als jonge weduwnaar verliet hij het huis van z'n schoonouders en kon inwonen bij z'n oom Engel Billoot en tante Johanna Maes in de wijk Zeepanne (thans uitgebaat als restaurant "De Kokkel"). In 1897 liet hij zich samen met Louis Calcoen (Lotten van Trieeltjes) en Pieter Vilain (Pier Schiette) aanmonsteren op de piepkleine goélette D.49 **Espérance** (48tx). Dit schip was eigendom van rederij Leroux/Savage. Het was in Fécamp van stapel gelopen in 1879.

Pas goed en wel vertrokken kreeg het frêle zeilschip zo'n pak zee te verwerken, dat het meermaals volledig onder water dook en de mannen in het vooronder alles rondom hen gevaarlijk hoorden kraken. Iedereen vreesde voor zijn leven terwijl ze daar opeengepakt elkaar in de ogen staarden. Via een luik raakte kapitein Maréchal vanuit zijn logies in het ruim en zag dat veel van het zout al "gesmolten" was door binnensijpelend water.

In de vroege morgen werden ze gelukkig opgemerkt door twee kleine Engelse stoomtreilers. Hoewel de zee nog heel woelig was, konden die toch dicht naderen. De reddingssloep werd uitgezet en de 16 opvarenden konden zonder problemen aan boord van een stomer gehesen worden. Rond half april kwamen de bemanningsleden aan. Verbaasd ontwaarde men toen in de visserswijk Zeepanne drie van hun IJslandvaarders die de zandwegel naar hun woonst insloegen. Toch bleef Tisten deze risicovolle visserij trouw en de jaren verstreken. De weduwnaar kon blijven inwonen bij z'n oom.

Op 3 maart 1900 vertrok hij met de goélette D.27 **Gracieuse** naar het noorden. Kapitein Merlen had vier Belgen mee: Louis en Karel Thieren, Engel Verhaeghe en Jean "Tisten" Adam.

In 1902 monsterde hij aan op de goélette D.14 **Confiance** van rederij Veuve Alfred Navet. De kapitein was Jules Merlen uit Gravelines en er waren 20 bemanningsleden.

Er bevonden zich vijf landgenoten aan boord, wat heel uitzonderlijk was. De overige Belgische zeelieden waren zouter Arthur Missuwe en de matrozen Emiel Cools, Frans Declercq en Alfons Visage. Ze vertrokken op 6 maart. Dat seizoen zouden ze een week baai leven meemaken in Dyrafjord van 22 tot 29 mei. Ze arriveerden in Duinkerke op 11 september met 21 last vis in het ruim. De Koksijdse zouter bekwam 441 fr. (21 fr./last) en de vier matrozen 420 fr. (20 fr./last) brutoloon. Voor hun vertrek hadden ze al 250 fr. aan voorschotten verworven.

In 1903 bescheepte hij zich op de goélette D.13 **Confiance** van reder Alfred Navet. Alweer was Jules Merlen de patron aan boord. Er waren nogmaals vijf landgenoten mee. Zouter Arthur Missuwe, uitbetaald aan 22 fr./last, zou bijgestaan worden door de ervaren zouter Eduard Alleweireldt. Die laatste werd helaas ziek tijdens het voorseizoen en moest van boord gehaald worden. Hij werd gerepatrieerd maar overleed te Koksijde. Jules Thieren uit Oostduinkerke was aangemonsterd aan 21 fr./last en de reeds 58-jarige Karel Deramout, Tistens oom, bekwam net als Tisten 20 fr./last. Ze vertrokken op 10 maart en legden terug in Duinkerke aan op 3 september met aan boord 20 en één halve last moruwe. Zo verdiende Joannes Baptiste Adam met die reis 410 fr. brutoloon.

In 1904 was hij mee aan boord van de goélette **Hélène & Adrienne** van rederij Alfred Navet. De kapitein was Jules Merlen uit Gravelines en tijdens de campagne liepen ze de baaien van Dyrafjord en Patreksfjord binnen. De vier Belgen aan boord waren Emiel Cools, Karel Lozier, Alfons Rigaux en Tisten Adam. Ze vertrokken op 7 maart en kwamen aan in Duinkerke op 10 september. De vier matrozen verdienden respectievelijk 560,66 fr. - 538,36 fr. - 580,46 fr. en 546,96 fr. brutoloon.

In 1905 diende hij zich aan op de goélette D.9 **Berthe** van rederij Alfred Macré.

Ze vertrokken reeds op 28 februari en kwamen terug in Duinkerke aan op 3 september. Er waren 19 bemanningsleden aan boord. De kapitein was François Clipet uit Gravelines.

Vele Duinkerke reders probeerden Grevelingse kapiteins binnen te halen omdat die de nodige ervaring hadden opgedaan aan de westkust van IJsland. Daar hadden de Bretoense IJslandvaarders alsook de schepen die uitgereed werden vanuit Gravelines in 1904 uitzonderlijk goede vangsten gehaald. Ook nu gingen er op deze grote goélette vijf Belgen mee. Tisten vergezelde de Oostduinkerkenaars Arthur en Leopold Corteel en Jules Thieren.

Uit de wijk De Panne was er ook nog Jacobus Arnold Matsuert.

In 1906 vertrok Tisten zelfs vanuit Gravelines op IJslandvaart. Hij was aan boord van de goélette G.6 **Elégante**. Deze goélette was eigendom van de Grevelingse reder Georges Gombert. De kapitein was Alfred Leprêtre, afkomstig uit Grand Fort-Philippe.

Er waren twee matrozen uit Koksijde mee: nieuweling Isidoor Verleene en hijzelf. Ze verdienden amper 270 fr. brutoloon en na de campagne moesten ze dus “ijdelhands” huiswaarts keren. De terugweg hebben ze toen zelfs helemaal te voet afgelegd.

In 1907 koos hij voor de goélette D.30 **Persévérance** van rederij Ambrosius & zoon. De kapitein was Jules Charles Vandenbussche uit Gravelines. Ze vertrokken op 5 maart en belandden terug in Duinkerke op 9 september.

Tisten was samen met twee andere Koksijdenaars aangeworven, nl. Florimond Calcoen en Emiel Vanbeveren. Vooraf werd bepaald dat elke matroos 1,25 fr. uitbetaald kreeg per ton moruwe (142 kg). Na eerder magere jaren besloten de reders in 1907 dus de bemanning niet meer uit te betalen per last verwerkte kabeljauw (muruwe). De Franse bemanningsleden voelden weinig voor de nieuwe loonmaatregelen en eisten grotere voorschotten (500 fr.). Bovendien wensten ze maar 10 centiem per dag te moeten afdragen voor het dagelijkse rantsoen brandewijn i.p.v. 12 centiem.

De eisen van de vissers werden ingewilligd en de Ijslandcampagne kon zonder verdere strubbelingen van start gaan. Tisten werd bij 't begin van de reis ingedeeld bij de stuurmanswacht (stuurman Léon Hars) samen met Florimond Calcoen. Ze vertrokken op 5 maart. Met 221 tonnen keerden ze huiswaarts, maar op 29 augustus viel luitenant Swyngedouw bij 't inhalen van de grote fokke overboord en verdronk. Tisten was getuige van dit drama. Op 9 september liep men met de Franse driekleur halfstok Duinkerke binnen.

In 1908 was Tisten aan boord van de goélette D.22 **Madeleine**. Op 1 maart vertrokken slechts twee Duinkerke “galetten” naar Ijsland. Het waren de Madeleine en de Reine des Mers van rederij Ambrosius & zoon. De kapitein was Gilliot en naast Tisten werd ook Emiel Vanbeveren als matroos aangeworven. De wind blies uit het N.O., dus werden ze met de stoomsleepboot uit de haven getrokken.

Op 19 april kwam het Franse hospitaalschip ‘Saint-François d’Assise’ bijliggen toen ze aan 't kollen waren in de nabijheid van de Westmaneilanden. Kapitein Gilliot liet weten dat ze al 110 tonnen bijeengevist hadden.

Dit stoomschip van “Société des Oeuvres de Mer” zou de Franse rederijen daarover kunnen inlichten. Zij brachten ook de brieven mee van het thuisfront. Tot 14 maart konden familieleden of kennissen der Ijslandvaarders die naar het hospitaalschip versturen, dat tot op die datum nog afgemeerd lag in de haven van Le Havre. Vele matrozen schreven bij de ontmoeting met het hospitaalschip ook hun briefje en gaven het mee. Men kon daarvoor terecht bij de aalmoezenier aan boord, Abbé Crémon.

Verzorging van zieken en gewonden door de dokter van de ‘Saint-François d’Assise’

Er waren tijdens de campagne van 1908 veel zieken te verzorgen. In de buurt van de Madeleine dobberden op 19 april nog acht andere Noord-Franse zeilschepen. Van de 162 Ijslandvaarders (aan boord van de negen schepen) dienden er die dag 25 behandeld te worden voor de meest diverse kwalen. Ook twee zieke vissers van de Madeleine kregen verzorging. Bij de Jeune Léonie was er één zieke, bij de Reine des Mers kregen twee vissers medische bijstand. Op de Amiral l’Hermite verzorgden ze één zieke en op de Arbalète zelfs vijf. Op de vier Grevelingse goéletten in hun nabijheid moesten veertien vissers dringend verzorgd worden.

Maar al te goed beseftte men hoe belangrijk die assistentie op zee was voor de Ijslandvaarders die maandenlang op zee zwalpten. Tot aan het eind van de 19-de eeuw kwam er slechts sporadisch hulp en een eventuele redding kon enkel als het Franse oorlogsschip in dezelfde baai voor anker lag. Tot 1857 was er zelfs geen opvangtehuis voor gestrande zeelieden in Ijsland. Enkel de Franse natieschepen (Navire de surveillance de la Marine) die meestal pas vanaf half mei assistentie brachten en de Franse Ijslandvloot surveilleerden, konden enig soelaas brengen. Aan boord van deze Franse oorlogsschepen waren er artsen en verplegers onder de mariniers. Op de visgronden aan het eind van het voorseizoen wachtten de Ijslandvaarders gedwee tot het natieschip opdoemde. Dan pas konden de zieke of gewonde bemanningsleden naar de dokter.

Zijn laatste reis maakte Tisten in 1909 aan boord van diezelfde goélette **Madeleine**, die dat jaar het kenteken D.19 droeg. De Duinkerke IJslandvloot kromp in... De kapitein Jules Vandenbussche vertrok reeds op 17 februari. Er waren achttien bemanningsleden. Emiel Vanbeveren was de andere Belg aan boord.

Zoals veel andere IJslandvaarders zocht Tisten bij z'n thuiskomst een kustvissersschuit om de haringcampagne te doen en om vanaf begin november ook de sprotvisserij te beoefenen.

Hij kon terecht op de de C.4 'Marie-Sophie', de Koksijdse pannepot van Karel Laplasse. Het noodlot sloeg echter toe. De C.4 verging tijdens de sprotvisserij nabij de haven van Zeebrugge en de vier opvarenden verdronken.

"IJsland wilde Tisten niet", zegden de oud-IJslandvaarders.

uit de Vlaamsche Zeevisser -decembernummer, 1909

"In de nacht van 1 december werd de boot van Coxyde C4, stuurman Karel Laplasse door het tempeest verrast op 't ogenblik dat hij een schuilplaats wilde zoeken in de voorhaven van Zeebrugge. Het lichte vaartuig werd door de golven terug naar zee gevoerd. Men zag de schipper het steven wenden in de richting van Vlissingen. Doch de wind brak de masten en het ontredderd vaartuig werd tegen de golfbrekers verbrijzeld.

De manschap is verdronken:

Karel Laplasse, stuurman, 48j. is aanstonds aangespoeld en te Coxyde begraven.

Engel Verhaeghe, 48j. is aangespoeld te Biervliet en aldaar begraven. Van zijn zoon Edmond, 13j. is het lijk nog niet gevonden.

Jan Adam, 35j. is aangespoeld in Cadzand en daar begraven."

Cadzand 7 December 1909

*Den Heer Burgemeester van Coxyde
arrondissement Veurne*

*Met beleeft verzoek aan de Familie
van Jean Baptiste Adam kennis te geven
dat Zaterdag 12 December het lijk ter aarde is
besteld, gevolgd, door ondergeteekende, door de
Predikant en de Gemeente Veldwachter, door
de Predikant als Geestelijke, zijn nog eenige
woorden bij het open graf gesproken.*

*De Burgemeester van Cadzand
J. Erasmus*

Aesaert Pieter Jacobus °Kaaskerke?, 18 of 19/12/1822

Hij werd te vondeling gelegd in Kaaskerke. Vermoedelijk is hij ook daar geboren op 18 of 19 december 1822. Hij groeide op te Kaaskerke, maar ging zich na z'n huwelijk met Joanna Clara Dalle, (°Lombardsijde, 1820) op 30 oktober 1847 voorgoed in Lombardsijde vestigen.

Joanna was een dochter van Louis Dalle en Marie Godelieve De Fraeye. Joanna's vader en moeder waren vanuit Bergues (F) uitgeweken naar Lombardsijde. Pieter kwam via z'n schoonbroer Joannes Baptiste Dalle, (°Lombardsijde, 1819) in contact met de IJslandvaart.

In 1864 ontscheept hij alleszins vanuit Duinkerke. Tijdens zijn afwezigheid zag zoon Philibert het levenslicht op 21 augustus. Zoals gebruikelijk bij kinderen van IJslandvaarders deed een vroedvrouw de aangifte van de geboorte bij de burgerlijke stand. Hier ging het om de 23-jarige Josepha Lefèvre, woonachtig te Lombardsijde.

Ook drie van Pieters zonen deden elk een paar "schone" reizen naar IJsland om daarna in het huwelijk te kunnen treden. De opbrengst moest hen in staat stellen om tijdens de eerste huwelijksjaren geen onoverkomelijke geldproblemen te krijgen en daarna als hovenier door het leven te kunnen gaan.

Vele Lombardsijde IJslandvaarders werden na een paar reizen al gauw hovenier in hun geboortedorp.



Aesaert Pieter Jacobus "Jacobus" °Lombardsijde, 27/10/1851

Deze zoon van Pieter en Joanna Dalle deed minstens twee reizen, nl. in 1874 en 1875. Hij huwde te Lombardsijde op 11 oktober 1876 met Sophie Heethem, (°Lombardsijde, 1851). Na hun huwelijk bleef hij kustvisser vanuit Nieuwpoort en na verloof van tijd ging dit gezin zich dan ook te Nieuwpoort vestigen.

Bij de geboorte van zoontje Philibert Joannes, (°Nieuwpoort, 22/8/1894), was vader "afwezig, zijnde op zee". Vroedvrouw Sophie Lams deed de aangifte.

Aesaert Philippe François "François" °Lombardsijde, 17/10/1853

Deze zoon van Pieter en Joanna Dalle werd door Karel Vanhooren, jachtwachter uit Westende en dienstdoend opzichter van grondeigenaar Mathieu uit Brussel, betrapt op 20 december 1871 toen hij op diens gronden stroppen plaatste om hazen te vangen. Voor dit jachtdelict moest hij 16

dagen cel uitzitten. Maar de jongeling had een verbintenis getekend voor een IJslandcampagne. Er werd een uitstel aangevraagd voor zijn gevangenzetting tot na de reis, dus tot eind september 1872.

Er volgden wellicht nog drie reizen, nl. in 1875, 1876 en 1877. Op 3 november 1876 werd hij samen met Pieter Labyt betrappt in de Lombardsijdse duinen na zonsondergang door jachtbewaker Engel Pauwels uit Westende. Hij kwam wel op tijd vrij om zich voor IJsland te beschepen samen met een andere Lombardsijdenaar, Desiré Vanhille. Samen waren ze aan boord van de goélette D.6 **Ouvrière** van rederij A. Bossaert. Kapitein Duquesne vertrok uit Duinkerke op 18 maart maar moest op 14 april de haven van Reykjavik binnenlopen. Het schip had veel schade opgelopen tijdens de storm van 6 en 7 april. De gewonde Desiré Vanhille werd van boord gehaald en naar het hospitaal overgebracht. Eén week later stierf hij echter en François' kameraad werd in Reykjavik begraven.

Op 2 juli 1879 huwde François dan met diens weduwe, Juliana Heethem.

De kolkklamp (mikke)

Dit was een houten blok waarin de uitgevierde kollijnen tijdens het vissen gelegd werden. De pin van de kolkklamp werd in een gat op de reling geplaatst, zowel aan bakboordzijde als aan stuurboord. Die gaten waren 15 cm diep geboord en zaten iets meer dan een meter van elkaar verwijderd. Wat boven de reling uitstak, was 12 cm hoog en 6 cm breed met bovenaan de gleuf waarlangs de kollijn gevierd werd. Die kollijn was 75 m lang en vervaardigd uit koord van 7 à 8 mm dikte. Ze was in teer gedrenkt om het rotten tegen te gaan. Met stevige knopen werden ook meerdere lijnen aan elkaar geknoopt, zodat men zelfs tot 300 m (200 vadem) diep kon vissen.

Aesaert Philippe Albert "Philibert"

°Lombardsijde, 21/08/1864

†Lombardsijde, 1947

Hij was de jongere broer van 'François' en 'Jacobus' Aesaert.

In 1887 en 1888 waagde ook die Philibert z'n kans. Tijdens het rampjaar 1888 was hij aan boord van de goélette **Concorde** (105tx) samen met de drie Oostduinkerke broers Corteel. Het waren August, "Pette" Henri en Arthur. Henri was vanuit Oostduinkerke naar Lombardsijde verhuisd. Ze vertrokken op 6 maart.

De orkaan van 28 april 1888 woedde in alle hevigheid. De Duinkerke vloot verloor in 1888 165 zeelieden en onder de slachtoffers was er ook de kapitein van de Concorde, nl. Jules Carru uit Fort-Mardyck. Bijna was ook Philibert gebleven. Samen met z'n kapitein moest hij in die woelige zee de wacht houden. Philibert stond aan het roer, maar een zwaar pak zee sloeg op hen in en rukte hem los. Samen met de kapitein viel hij overboord, maar met een nieuwe golf "paquet de mer" kwam hij wonder boven wonder terug op 't dek terecht. De kapitein had minder geluk en verdween voorgoed. Het sneeuwtempeest dat haast alle zicht belemmerde, maakte alle redding onmo-



Het werkterrein van de kolder: de reling aan loefzijde, de lange lijn vierend. Die kollijn lag in de gleuf van de kolkklamp (mikke). Op de reling bemerk je drie van die mikken.

gelijk. Philiberts leven had aan een zijden draadje gehangen.

Na z'n hachelijk avontuur zwoer hij dat hij nooit of te nimmer nog op IJsland zou varen.

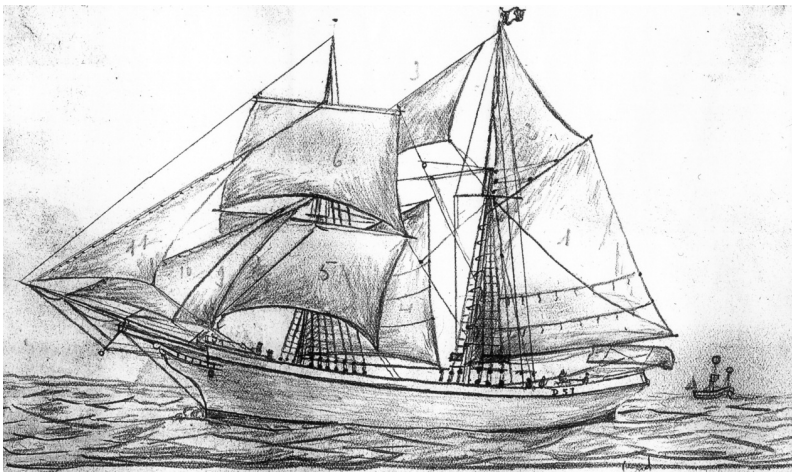
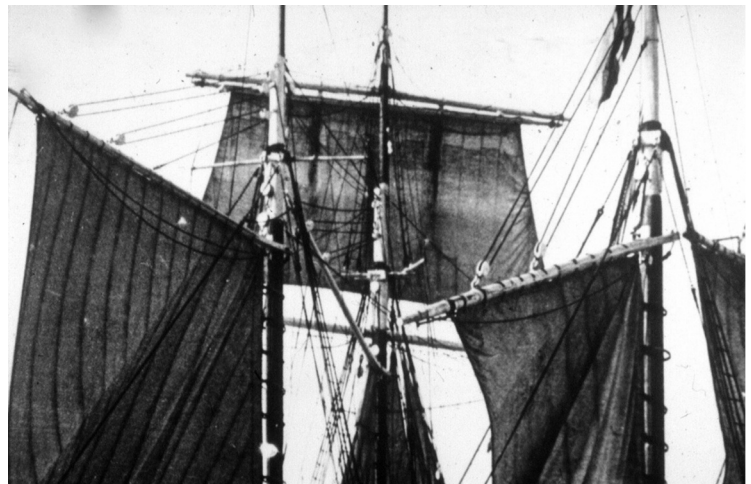
Op 9 september kwamen ze in Duinkerke aan. Ze hadden goede vangsten weten op te tekenen en er viel nog aardig wat geld op te strijken.

Het tweemastig zeilvaartuig was precies zoals op de tekening hieronder uitgerust met de volgende zeilen: aan de grote mast bevond zich het groot zeil of grand-voile (1) en daarboven het gaffeltopzeil of grand-flèche (2). Aan de fokkemast had men dwarsscheeps de brede fokke of reefokke (5) vastgemaakt aan de fokkera en het marszeil (6) vastgemaakt aan de marszeilra. De reefokke kon naar beneden gehaald worden. Het marszeil daarentegen werd bij nieuwere goélettetypes (vanaf 1870) steeds opgerold op een verdubbelde marszeilra. Men hoefde zo niet meer tot in de steng van de fokkemast te klauteren om dat marszeil in te nemen. Wel ging de stuurman de rollende elementen van die dubbele bovenra op regelmatige tijdstippen insmeren met vet. Op de foto zie je dan ook de vette strepen in het marszeil.

Langsscheeps was er ook een vierhoekig zeil tussen boom en gaffel gespannen: de galette (4) en daarboven door beide masten verbonden, de vlieger of het stengestagzeil of stengeflèche (3).

Aan de kluiverboom een aantal driehoekige zeilen: de buitenkluiver of flèchedzip/flindzip (11), de grote kluiver of grand-foc (10) en kleine kluiver (9).

Het driehoekig stagzeil of stagfokke (8) zit op deze tekening gedeeltelijk verborgen achter de brede fokke.



De Concorde was een typisch laat-19de-eeuwse topzeilschoener, in de volksmond "galette" genoemd. Het schip was gebouwd in Fécamp (F) in 1879.

Het marszeil: bemerk de vette strepen in het marszeil.

Deze potloodtekening van de hand van de Nieuwpoortse IJslandvaarder Jan Double stelt de Duinkerke topzeilschoener Sémillante voor die op 3 maart 1906 de haven verliet. Hij maakte deze documentaire tekening in opdracht van Nieuwpoortse geschiedschrijver Juul Filliaert.

(H)Allaert Hilaire Louis °Nieuwpoort, 3/03/1767 †IJsland, 11/05/1830

Hilaire "Louis" was tonnenmaker-zeeman en zoon van de Louis Hallaert en Sophie Messelis, (°Westende, 1736). Hilaire "Louis" huwde te Nieuwpoort met Anna Thérèse Vlasseman. Als kuiper aan boord van Nieuwpoortse sloepen trok hij meermaals naar de Faeröer en IJsland. Bij de terugkeer uit IJsland na de campagne van 1799 werd de Nieuwpoortse sloep 'La Marie' van rederij Weduwe Vroome door de Engelse marine gekaapt en naar Yarmouth, Wight, overgebracht. De bemanning van de Nieuwpoortse sloep belandde zo in Engeland. Kapitein Joannes Willaert bleef daar als gevangene achter, maar de tien overige bemanningsleden werden overgebracht naar de Duitse havenstad Cuxhaven, gelegen aan de monding van de Elbe. De tien Nieuwpoortse IJslandvaarders dienden er op eigen houtje de weg naar Nieuwpoort te vinden. Begin september verzeilden ze in Holland, maar eens in Vlissingen aangekomen, werden ze door Franse mariniers vastgehouden op het fregat 'La Foudroyante' die in de Westerschelde voor anker lag. De tien wanhopige vissers waren als deserteurs of potentiële spionnen aanzien en werden in dit gevangenschip vastgeketend. Het waren kuiper Louis Allaert, zouter Jacobus Meire en de matrozen: Jacobus Roose, Cornil Missuwe, Henri Dupont, Karel Coolen, Franciscus Wyckaert, Henri Broucke en de twee scheepjongens Franciscus Roose en Pieter Huyghe. Het Nieuwpoortse stadsbestuur richtte zich in een schrijven d.d. 21/09/1799 tot de commandant van De Franse vloot te Vlissingen. Ze hoopten de tien stadsgenoten zo spoedig mogelijk vrij te krijgen. Vanuit Nieuwpoort haastten de vrouwen van Jacobus Roose, Cornil Missuwe en Henri Dupont zich naar Vlissingen. Het lukte hen omstreeks begin oktober om hun mannen en de scheepjongens vrij te krijgen. Maar Louis Allaert, Francis Wyckaert en Jacobus Meire bleven vastzitten. Hun vrouwen waren niet kunnen meegaan naar Vlissingen... Zodoende diende het stadsbestuur een nieuwe smeekbede te richten. Een paar weken later kwamen ook de drie overige IJslandvaarders thuis. De kapitein (stuurman) Joannes Willaert bleef echter in Engeland vastzitten. Pas na de Vrede van Amiens op 27 maart 1802 konden de Franse en Vlaamse zeelui de Britse gevangenen verlaten. Ook Joannes Willaert kwam toen vrij. Maar onze vissersvloot bleef de speelbal van de Engelse en Franse marine. Op 17 april 1803 was er alweer een embargo afgekondigd m.b.t. de schepen die de visserij ten zoute beoefenden. Nieuwpoortse sloepen werden onteigend en de reders vergoed. Stuurman en matrozen werden opgeëist om op een Franse landingsvloot voor een aanval op Engeland te dienen.

Tijdens die beroerde periode stierf Louis' vrouw Anna Thérèse Vlasseman te Nieuwpoort op 18 december 1805. Louis hertrouwde op 1 mei 1806 te Nieuwpoort met de weduwe van de zeeman Dominique Hooft, Marie Elisabeth Waltre, (°Nieuwkerke, 7/05/1772). Hij bleef in Nieuwpoort wonen in de Kokstraat met zijn kinderen uit zijn eerste huwelijk tot in 1822.

Daarna verhuisde hij naar Duinkerke.

In 1815 was hij als kuiper aangemonsterd aan boord van een Duinkerke brick, de **Adelaïde**, die door rederij Veuve Dupouy & fils uitgereed werd voor de IJslandvaart. De kapitein aan boord was Jean Mathieu Dumont. Kuiper Louis Allaert was vergezeld van een andere Nieuwpoortenaar, de 45-jarige Joannes Soetemont. Tijdens deze reis moest de bemanning hun meester-zouter, Charles Pierre Delmodt, aan boord verliezen. Deze 62-jarige Duinkerkenaar gaf een moedeloze indruk, al bij het vertrek uit de haven. Hij wilde sterven en had daartoe een heksenbrouwsel van ongedierte ingenomen toen men op de visgronden aangekomen was. De kapitein zag dat de man zijn functie aan boord niet kon nakomen. Hij at niet meer en daarom werd hij apart gezet. In het ruim wachtte hij zijn dood af. Uiteindelijk stierf Charles Pierre Delmodt op 2 juli 1845. Daar het mistig en windstil weer was, besloot de kapitein niet naar een baai af te stevenen, maar het stoffelijk overschot over de reling in zee te laden glijden.

De kuiper, met een wilgenhouten hoepel in de hand, werd net iets beter vergoed dan de overige matrozen.

