

UNIVERSITEIT GENT  
FACULTEIT LETTEREN EN WIJSBEGEERTE



‘ALLEN DIE WILLEN NAER ISLAND VAREN’  
*NOORD-FRANSE EN VLAAMSE IJSLANDVAART IN DE 18DE EEUW*

Promotor

Prof. Dr. Michael Limberger

Scriptie

Licentiaat in de Geschiedenis

door

Igor Antonissen

2008

Deze pagina is niet beschikbaar omdat ze persoonsgegevens bevat.  
Universiteitsbibliotheek Gent, 2021.

This page is not available because it contains personal information.  
Ghent University, Library, 2021.



UNIVERSITEIT GENT  
FACULTEIT LETTEREN EN WIJSBEGEERTE



‘ALLEN DIE WILLEN NAER ISLAND VAREN’  
*NOORD-FRANSE EN VLAAMSE IJSLANDVAART IN DE 18DE EEUW*

Promotor

Prof. Dr. Michael Limberger

Scriptie

Licentiaat in de Geschiedenis

door

Igor Antonissen

2008



“Het is geen vis die u daar koopt, het zijn mensenlevens!”

Visboer tegen een klant die afdingt op de prijs van kabeljauw

*Sir Walter Scott, The Antiquary, 1816*

## Dankwoord

Op deze plaats wil ik graag iedereen bedanken die op één of andere manier heeft geholpen bij het uitvoeren van dit onderzoek en het schrijven van deze licentiaatsverhandeling. In de eerste plaats wil ik mijn ouders bedanken voor de kans die ze mij gaven deze boeiende opleiding te volgen. Daarnaast ook dank voor hun begrip en vertrouwen in de goede afloop van deze verhandeling.

Ik wil ook mijn promotor, Dr. Jan Parmentier bedanken voor de gastvrijheid tijdens elke bijeenkomst. Ook dank voor zijn luisterend oor, tips en adviezen bij het uitvoeren van dit onderzoek. Helaas verliet hij in de loop van dit academiejaar deze Universiteit. Bij deze wens ik hem alle succes toe in zijn verdere academische carrière. Bijgevolg ook een woord van dank en verwelkoming aan zijn opvolger, Prof. dr. Michael Limberger voor het opnemen van het promotorschap.

Vervolgens ook dank aan Willem Lanszweert, conservator van het Nationaal Visserijmuseum Oostduinkerke, voor de kritische bemerkingen bij het samenstellen van de literatuurlijst. Ook dank aan het personeel van het Musée portuaire de Dunkerque, dat mij steeds te woord stond en de vrije toegang tot hun bibliotheek verleende. Voorts ook een woordje van dank aan Jan Haspeslagh, bibliothecaris van het Vlaams Instituut voor de Zee (Oostende), voor de gastvriendelijkheid en vlotte consultatie van sommige werken.

Verder wil ik ook mijn erkentelijkheid betuigen aan het personeel van de Universiteitsbibliotheek Gent, het Rijksarchief België en de Archives Municipales de Dunkerque voor hun vlotte dienstverlening. Ook zonder de inzet van de medewerkers van de Oostendse en Brugse Stadsbibliotheken zou deze verhandeling moeilijk tot stand zijn gekomen.

Tot slot rest mij ook nog een aantal familieleden, vrienden en kennissen te bedanken, die mij onbewust de voorbije maanden hebben gesteund bij het schrijven van deze scriptie. Bijgevolg is het eindresultaat ook voor een groot deel hun verdienste.

Gent, 22.05.08

## INHOUDSOPGAVE

Woord vooraf .....	vi
Bibliografie .....	viii
Bronnen .....	viii
Onuitgegeven bronnen .....	viii
Gedrukte bronnen .....	x
Uitgegeven bronnen .....	x
Werken .....	xi
Toelichting bij de bronnen .....	xvii
Hoofdstuk I – Privaat versus overheidsinitiatief. De evolutie van de visserij in de Oostenrijkse Nederlanden .....	1
1. De Zuid-Nederlandse visserij aan de vooravond van het Oostenrijkse bewind, 1560-1713 .....	1
2. Het particuliere initiatief en de heropleving van de Zuid-Nederlandse visserij onder Karel VI, 1713-1740 .....	3
2.1. <i>De poging van Gollet de La Merveille</i> .....	4
2.2. <i>De Nieuwpoortse ‘Compagnie van Visch-vaert’, 1727-1738</i> .....	5
2.3. <i>Het redersbedrijf Douchelet-Ray, 1732-1740</i> .....	9
2.4. <i>Louis Bernaert en de ‘Societeit van Vischerye van Harinck’, 1736-1744</i> .....	11
3. De ontwikkelingen tijdens en na de Oostenrijkse Successieoorlog, 1744-1752 .....	13
4. Overleg binnen de nationale visserij: de ‘Caemer der Visscherije tot Oostende’, 1754-1794 .....	14
5. De visserij tijdens en na de Zevenjarige Oorlog, 1755-1765 .....	16
6. De wedergeboorte van de haringvisserij in de Zuidelijke Nederlanden, 1765-1778 .....	18
6.1. <i>Nationale protectiemaatregelen</i> .....	18
6.2. <i>Brabantse tegenspraak en haringfraude</i> .....	18
6.3. <i>De firma C. Clays &amp; Cie</i> .....	20
7. De uitbouw van de kabeljauwvisserij onder het Oostenrijkse gezag, 1778-1794 .....	23
8. Besluit .....	28
Hoofdstuk II – Op gescheiden wegen. De evolutie van de Duinkerke visserij tijdens de 18de eeuw .....	30
1. Het turbulente verloop in de aanloop naar de scheiding, 1532-1662 .....	30
2. Op gescheiden wegen. De Duinkerke visserij onder Lodewijk XIV, 1662-1715 .....	33

2.1.	<i>Nieuwe impulsen onder het Franse bewind</i>	33
2.2.	<i>M. Barentin en de 'Chambre de Commerce de Dunkerque', 1700-1791</i>	35
2.3.	<i>Het ambitieus project van Petit, 1708</i>	36
3.	De Duinkerke visserij na de Vrede van Utrecht, 1713-1763	37
3.1.	<i>De visserij vanuit de interim-haven van Mardyck</i>	37
3.2.	<i>Terra incognita: de Kola-visserij</i>	38
3.3.	<i>De ontwikkelingen tijdens en na de Oostenrijkse Successieoorlog, 1740-1763</i>	41
4.	Een mislukt initiatief tot overheidsprotectie: het project 'Grande Société de Pêche', 1758	42
5.	De grote bloeiperiode van de Duinkerke kabeljauwvisserij, 1763-1777	43
6.	De visserij tijdens en na de Amerikaanse Vrijheidsoorlog, 1778-1782	46
7.	Een veelbelovend bedrijf. De uitbouw van de walvisvisserij, 1777-1793	50
8.	Besluit	54
Hoofdstuk III – 'Al die willen naer Island varen'. Productiviteit, kosten en winst bij de vaart naar IJsland		56
1.	Productiviteit: evolutie van de gebruikte scheepstypes	56
1.1.	<i>Het doggerschip</i>	58
1.2.	<i>Het hoekerschip</i>	59
2.	Kosten: de uitreding of het 'armement'	61
2.1.	<i>Definitie van het rederschap</i>	61
2.2.	<i>Uitrustings- en uitredingskosten</i>	68
2.3.	<i>Samenstelling van de bemanning</i>	70
3.	Evolutie van de loonkosten	71
3.1.	<i>Nieuwpoort en Oostende</i>	71
3.2.	<i>Duinkerke</i>	77
3.3.	<i>Loonsvergelijking</i>	81
3.4.	<i>IJslandvaart = levensvatbaar?</i>	83
4.	Winst	84
5.	Besluit	85
Hoofdstuk IV – 'De coers regte naer Island'. De heenreis		87
1.	Gebruikte navigatietechnieken	87
1.1.	<i>Navigeren op het zicht</i>	87
1.2.	<i>Bepaling van de breedteligging</i>	89
1.3.	<i>Bepaling van de lengteligging</i>	92
1.4.	<i>De cartografie</i>	93
2.	Op weg naar het verre Noorden	84
3.	In IJslandse wateren	98
4.	Orde en tucht	100
Hoofdstuk V – Het IJslandvissen: een risicovolle onderneming		102

1.	Uitputtings- en infectieziekten .....	102
2.	Het voedingspatroon .....	104
3.	Bedrijfsongevallen .....	107
4.	Averij en schipbreuk .....	109
5.	Vissen in tijden van oorlog .....	115
6.	Geloof en bijgeloof .....	117
Hoofdstuk VI – ‘Collen op de cabilliau’. De jacht op een fel begeerde vissoort .....		121
1.	Het voorseizoen .....	121
1.1.	<i>Vistechnieken</i> .....	121
1.2.	<i>Bewaring en verwerking van de vis aan boord</i> .....	127
1.3.	<i>Zoutgebruik</i> .....	127
2.	Het tussenseizoen en het baailieven .....	128
3.	Het naseizoen .....	129
4.	De terugreis .....	130
5.	Verwerking van de kabeljauw in de haven .....	132
Hoofdstuk VII – De 18de-eeuwse IJslandvaart vanuit Nieuwpoort en Oostende: evolutie opbrengsten en resultaten .....		135
1.	J.-B. Stauffenbergh en de hernieuwde belangstelling voor de IJslandvisserij in het eerste kwart van de 18de eeuw .....	135
1.1.	<i>Expedities door de Nieuwpoortse ‘Compagnie van Visch-vaert’, 1727-1732</i> .....	135
1.2.	<i>Overheidsmaatregelen m.b.t. het vistransport in de Oostenrijkse Nederlanden</i> .....	138
1.3.	<i>Afzetmarkt van de ‘Compagnie van Visch-vaert’</i> .....	141
2.	De IJslandvaart als particulier initiatief, 1732-1754 .....	143
3.	De ontwikkelingen tijdens en na de Zevenjarige Oorlog, 1755-1768 .....	145
4.	De renaissance van de IJslandvisserij in het laatste kwart van de 18de eeuw .....	145
5.	Besluit .....	152
Hoofdstuk VIII – De 18de-eeuwse IJslandvaart vanuit Duinkerke: evolutie en resultaten .....		154
1.	De eerste expedities op IJsland, 1614-1717 .....	154
2.	De campagnes vóór en tijdens de Oostenrijkse Successieoorlog, 1730-1748 .....	155
3.	Een toename van de vloot, 1749-1763 .....	156
4.	De periode van de grote expedities, 1763-1792 .....	158
4.1.	<i>De uitbouw van de IJslandvloot na de Zevenjarige Oorlog, 1763-1767</i> .....	159
4.2.	<i>Een korte terugval in de sector, 1768-1770</i> .....	162
4.3.	<i>De campagnes van 1771 tot 1778</i> .....	163
4.4.	<i>De evolutie tijdens de Amerikaanse Vrijheidsoorlog, 1778-1782</i> .....	164
5.	Van een korte renaissance naar een zwanenzang, 1782-1793 .....	165
6.	Besluit .....	167

Algemeen besluit .....	169
Epiloog – Liederen van en over de IJslandvaart .....	171
Munteenheden .....	185
Terminologie .....	186
Over de kaarten .....	191
Bijlagen	
Bijlage I – Reglement de pêche 1764 .....	207
Bijlage II – Reglement de pêche pour l'année 1770. Notables additions .....	210
Bijlage III – Dagverhaal van De Jonge Alida .....	215
Bijlage IV – De afvaartmis (Juil Filliaert) .....	227

## WOORD VOORAF

Traditioneel wordt de visserij beschouwd als een van de belangrijkste menselijke activiteiten. Samen met de landbouw en de veeteelt, draagt ze bij tot de voedselproductie en is ze nauw verbonden met tal van nevenindustrieën. Niet alleen staan deze in voor de verwerking van de vis, eveneens stellen ze middelen ter beschikking opdat de visserij haar taak als voedselleverancier ten volle zou kunnen uitvoeren. De visserij en haar nevenberoepen, waartoe onder meer de scheepsbouw en de vishandel behoren, stellen op dat vlak heel wat arbeidsplaatsen ter beschikking. Hierdoor alleen al is de visserij een belangrijke economische bedrijvigheid, die door elk land op eigen wijze wordt beheerd en geëxploiteerd. Een dergelijke overheidsbepinning is echter geen modern verschijnsel. Reeds in de middeleeuwen had elke vorst of graaf er baat bij de eigen visserij op een gunstige manier te laten functioneren en verder tot ontwikkeling te laten komen. Vooral wanneer de zeevisserij economisch interessant begon te worden (door bijvoorbeeld het innen van de zgn. ‘haringtienden’), ontstond een intense belangstelling voor deze sector. In sommige gevallen werden wetten en regels in het leven geroepen om de nationale visserij te ondersteunen en te vrijwaren van buitenlandse concurrentie. Niettemin verhinderden oorlog en allerhande internationale verdragen dit opzet maar al te vaak, waardoor het visserijambacht meerdere malen onder zware druk kwam te staan. Bijgevolg biedt historisch visserijonderzoek niet enkel inzicht in het economische beleid van een bepaalde natie, ook kan ze worden opgevat als een reflectie van het internationale politieke gebeuren, waarbinnen de visserij zich doorheen de eeuwen heen ontwikkelde.

Vooral in het recente wetenschappelijk onderzoek is hiervoor een vernieuwde aandacht ontstaan. Niettemin beperkt het aantal noemenswaardige auteurs zich slechts tot het trio Cabantous-Parmentier-Pfister. Alledrie zijn ze er in geslaagd de studie over de visserij te plaatsen binnen een ruimere economisch-sociaal-politieke context, zonder daarbij het unieke volkskundige karakter van dit bedrijf uit het oog te verliezen. Deze scriptie, *‘Allen die willen naer Island varen’. Noord-Franse en Vlaamse IJslandvaart in de 18de eeuw*, tracht zich bij deze recente ontwikkeling in het onderzoek aan te sluiten. Ze heeft als doelstelling de rol van de Oostenrijkse en Franse regering op de ontwikkeling van de IJslandvaart tijdens de 18de eeuw te onderzoeken. Hierbij is het in de eerste plaats de bedoeling zowel de Vlaamse, als de Noord-Franse variant elk binnen zijn eigen algemene visserijgeschiedenis te plaatsen. Een eerste vraag die we ons stellen, is welk aandeel de expedities op IJsland in deze evolutie hadden? Of ook: in welke mate was de IJslandse kabeljauw in staat de ‘koning der vissen’ (de haring) op de Frans-Vlaamse markt weg te concurreren? Aangezien de havens van Nieuwpoort, Oostende en Duinkerke de enige plaatsen langs de kust waren die zich in de 18de eeuw op deze visserij toelegden, is het in het kader van deze studie interessant de verschillende resultaten in een comparatieve analyse te gieten. Daarnaast onderzoeken we ook in welke zin de IJslandvaart een winstgevende onderneming was. Deed zich een wijzigende tendens voor in de uitredingen of bleef het bedrijf in de eerste plaats een nevenactiviteit voor de reders? Hier kan alleen maar op worden geantwoord door kosten, lonen en

prijzen te analyseren. Uiteraard mogen we ook niet om de praktische zaken heen kijken. Wat kwam er allemaal bij een uitreiding kijken en hoe verliep de tocht naar ‘het land van het ijs’? Welke vistechnieken werden gehanteerd en tot op welke hoogte deed zich hierin een evolutie voor? Ook het menselijke aspect komt in het onderzoek aan bod. Was het beroep van IJslandvaarder risicovol en in welke mate verschilde dit van andere beroepen uit die tijd? Konden de lonen die werden uitbetaald voldoen in de alsmaar stijgende levensbehoeften die zich in de tweede helft van de 18de eeuw opdrongen? Aangezien het maritieme milieu in de 18de eeuw een internationaal karakter droeg, worden migratoire aspecten eveneens behandeld. Welke nationaliteiten waren op de IJslandschepen vertegenwoordigd en in welke mate trachtte de overheid op de migratiestromen binnen het internationale vissersmilieu in te spelen?

Over de de Vlaamse IJslandvaart in de 18de eeuw is nog geen enkele detailstudie beschikbaar. Ook voor de 19de-eeuwse variant beperkt de informatie zich nog steeds tot wat in algemene overzichtswerken en gelegenheidspublicaties is opgenomen<sup>1</sup>. Enkel de bijdrage van Filliaert over de Nieuwpoortse ‘Compagnie van Visch-vaert’ overstijgt datgene wat doorgaans over dit scriptieonderwerp is verschenen, ware het niet dat het werk zich slechts focust op een korte periode<sup>2</sup>. Ook voor Duinkerke limiteert de kennis over de 18de-eeuwse IJslandvaart zich tot slechts twee studies, namelijk die van Du Rin en De Molandière. Net als de meeste auteurs in het vak, behandelen zij deze visserij samen met de expedities op Newfoundland<sup>3</sup>. Toch is het aanbod aan literatuur ruimschoots voldoende om dit alles in een mooie studie samen te brengen<sup>4</sup>. Ook in de archieven bevinden zich heel wat documenten die samen een brede kijk geven op de 18de-eeuwse IJslandvaart<sup>5</sup>. Aangezien de besluitvorming rond deze bedrijvigheid – en de visserij in het algemeen – zich van het lokale tot het nationale niveau uitspreidde, werden meerdere archiefvormers bij dit onderzoek betrokken. Voor België was dit op het lokale niveau het archief van het Nieuwpoortse Magistraat. De bescheiden die in Oostende werden geproduceerd, konden jammer genoeg niet worden geconsulteerd, aangezien het archief van de stad in 1940 in vlammen opging. Niettemin bracht de uitstekende archiefgids van Vermaut ons een aantal andere interessante bronnen op het spoor<sup>6</sup>. Onder andere in de Gentse Universiteitsbibliotheek werden naast het Fonds Hye Hoys nog twee interessante bronnen over de Oostendse visserij teruggevonden. Met betrekking tot het verzamelen van informatie over de Duinkerke IJslandvaart, werden enkel de registers van de ‘Chambre de Commerce’ en de magistratsresoluties aldaar geconsulteerd. Op het gewestelijke niveau vormden het archief dat door de Staten van Vlaanderen werd gevormd, een bijkomende bron van gegevens. Tot slot werden ook de archivalia van de Conseil Privé autrichien en de Brusselse Raad van Financiën doorgenomen. Daar waar mogelijk werden ook familie- en notariaatsbescheiden ingekeken.

---

<sup>1</sup> Voorbeelden zijn de publicaties van Bijnens 1985 en Cazeils 2005

<sup>2</sup> Filliaert 1939

<sup>3</sup> Du Rin 1936 en De La Morandière 1962

<sup>4</sup> Aangezien het ons te ver zou leiden alle werken hier op te sommen, laat staan te bespreken, verwijs ik graag naar de Bibliografie in deze scriptie.

<sup>5</sup> Een uitvoerige bespreking van het bronnenmateriaal, is vlak na de Bibliografie opgenomen.

<sup>6</sup> Vermaut 1998



# BIBLIOGRAFIE

## I. Bronnen

### ONUITGEGEVEN BRONNEN<sup>1</sup>

Brugge, Rijksarchief (RAB)

*Oud Archief Nieuwpoort (OAN)*<sup>2</sup>

Archieven van de magistraat

- 3252 Register met de keuren en statuten van de gilden, ambachten en neringen (1753)  
3458 Papieren van het ambacht (1724-1793)

Archieven van en over de Haven en de Zeevaart

- 4807 Diverse verordeningen en reglementen over allerhande punten de zeevaart en het havenbestuur aangaande (1717-1758)  
4809-4811 Briefwisseling, rekwesten en memories over de havenbelangen en de visscherij (1650-1770)  
4813 Dossier over de vischvangst op IJsland (1779-1781)  
4854-4856 Registers van paspoorten en zeebrieven voor zeevaarders  
4857 Lijsten van afgeleverde zeebrieven (1768-1781)  
4858-4860 Zeebrieven (akten) (1783)  
4861 Registers van bemanningsrollen (1795)  
4862 Bemanningsrollen (akten) (1644-1780)

De groote nationale compagnie voor zeevaart en vischvangst op IJsland (1727-1780)

- 4877 Ontwerpen en projekten voor de stichting van de Compagnie  
4878 Aandeelen  
4879 Inventarissen van de archieven der Compagnie  
4880 Resolutieboek van de Compagnie (1730-1731)  
4881 Dokumenten van de vergaderingen der aandeelhouders (1730-1732)  
4882-4883 Briefwisseling (1726-1780)  
4884-4885 Rekeningen, kasboeken, ontvangstboeken, enz.  
4886-4889 Kwijtschriften en andere finantieele papieren  
4890 Inventarissen van de schepen der Compagnie

---

<sup>1</sup> De archiefbewaarplaatsen worden alfabetisch per stad gerangschikt.

<sup>2</sup> L. Van Werveke, *Stad Nieuwpoort. Inventaris van het archief van het oud regime*. Nieuwpoort, 1937

4891	Documenten over de opbrengst van de vangst
Familie-archieven	
5000	Boudeloot
5168-5188	Douchelet
5460	Offert
5573	Loose
5914-5915	Vroome
6065	

Brussel, Algemeen Rijksarchief (ARB)

*Conseil privé autrichien (Oostenrijkse Gebeime Raad)*<sup>3</sup>

1201a-c	Pêche nationale, 1755-1782
1202a-b	Pêche nationale, 1783-1787/93

*Raad van Financiën (Conseil des Finances)*<sup>4</sup>

5141	Pêcheries d'Ostende, 1721-1755
5143	Pêcheries de Nieuport, 1731-1740
5144-5154	Faveurs à la pêche nationale, 1763-1794
5155	Statistique de la pêche nationale, 1792-1793
5156-5173	Commerce du poisson, minques

Dunkerque, Archives Municipales (AMD)

*Fonds ancien, Archives Municipales*

35	
37	Délibérations du Magistrat (1754-1790)
48	
B3-108	
C5-55	

*Fonds ancien, Chambre de Commerce de Dunkerque*<sup>5</sup>

Registres de pêche (1763-1792)

<sup>3</sup> A. Gaillard, *Inventaire des registres des Conseil privé. Complété par M. Soenen d'après l'inventaire 11 de la 1ère section*. Brussel, 1991

<sup>4</sup> J. en P. Levefre, *Inventaire des archives du Conseil des Finances*. Brussel, 1938

<sup>5</sup> Geen inventaris beschikbaar

Gent, Rijksarchief (RAG)

*Staten van Vlaanderen*<sup>6</sup>

Registers nr. 250, 522, 678, 721, 925 en 929

- |        |  |
|--------|--|
| 11.047 | Diverse stukken m.b.t. de nationale visserij, 1787-1790                                    |
| 11.048 | Briefwisseling en diverse boekhoudkundige stukken m.b.t. de nationale visvangst, 1787-1794 |
| 11.054 | Briefwisseling, en diverse bijlagen, m.b.t. de nationale visvangst, 1789-1793              |
| 11.059 | Briefwisseling en statistische tabellen i.v.m. visserij en vissersvaartuigen, 1790         |
| 11.073 | Maandelijkse overzichten van visvangst te Oostende, 1794 (met bijlage)                     |

Gent, Universiteitsbibliotheek (UBG)

Fonds Hye Hoys (Collectie Vliegende Bladen)

Hs. 1256 - Resolutie-boek der vrije visscherie van Ostende, 1753-1793

Hs. 3385 – Documenten betreffende Oostende

#### GEDRUKTE BRONNEN

Bowens 1792 – Bowens, J. *Nauwkeurige beschryving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryksch Vlaenderen ... tot het jaer 1787. Op de wyze van jaer-boeken*. Brugge, 1792, 2 dln.

Desperières 1776 – Desperières, M.P. *Réponse d'un chirurgien au second mémoire qui concerne le régime végétal proposé pour les gens de mer*. Londen, 1776

Duhamel du Monceau 1769 – Duhamel du Monceau, H. *Traité général des pêches, et histoire des poissons*. Parijs, 1769

Faulconnier 1730 – Faulconnier, P. *Description historique de Dunkerke*. Brugge, 1730, 2 dln.

#### UITGEGEVEN BRONNEN

Costumen Nieuwpoort 1774 - *Costumen ende usantien der stede ende port van Nieuport*. Gent, 1774

Gilliodts-Van Severen 1892 – Gilliodts-Van Severen, L. *Coutumes des petites villes et seigneuries enclavées. 4: Ostende, Oudenbourg, Sluis*. Brussel, 1892 (Coutumes des pays et comté de Flandre. Quartier de Bruges, Recueil des anciennes coutumes de la Belgique)

<sup>6</sup> M. Nuyttens, *Inventaris van het Archief van de Staten van Vlaanderen*. Brussel, 1986

Gilliodts-Van Severen 1901 – Gilliodts-Van Severen, L. *Quartier de Furnes. Coutumes de la ville de Nieuport*. Brussel, 1901 (Coutumes des pays et comté de Flandre, 5)

Recueil des mémoires sur le commerce 1787 – *Recueil des mémoires sur le commerce des Pays-Bas Autrichiens, suivi d'un Recueil complet des pièces relatives à la pêche nationale*. S.l., 1787

Verhaegen 1914 – Verhaegen, M.P. *Recueil des Ordonnances des Pays-Bas Autrichiens, XIII*. Brussel, 1914, 15 dln. (Recueil des anciennes ordonnances de la Belgique, publié par ordre du Roi, sous les auspices du Ministre de la Justice et par les soins d'une commission spéciale, 3ième série (1700-1794)

## II. Werken

Baels 1972 – Baels, E.J. *De generale keizerlijke en koninklijke Indische Compagnie gevestigd in de Oostenrijkse Nederlanden genaamd de Oostendse Compagnie*. Oostende, 1972

Baetens 1977 – Baetens, R. 'Le rôle de Dunkerque dans l'histoire maritime et commerciale des Pays-Bas méridionaux (16e-18e siècle).' In: *Les Amis du Vieux Dunkerque*, 1977, 35-44

Barend-van Haeften 1990 – Barend-van Haeften, M. 'Van scheepsjournaal tot reisverhaal. Een kennismaking met zeventiende-eeuwse reisteksten'. In: *Literatuur* 7(1990), 222-228.

Beaujon 1985 – Beaujon, A. *Overzicht der geschiedenis van de Nederlandsche Zeevisscherijen*. Leiden, 1985

Bijnens 1985 – Bijnens, B. *De Ijslandvaarders van de westkust*. Koksijde, 1985

Bruijn 1990 – Bruijn, J.R. 'Productivity, profitability, and costs of private and corporate Dutch ship owing in the seventeenth and eighteenth centuries.' In: J.D. Tracy (ed.). *The Rise of Merchant Empires. Long-distance trade in the early modern world, 1350-1750*. Cambridge, 1990, 174-194

Cabantous 1977 – Cabantous, A. en Messiaen, J. *Gens de mer à Dunkerque aux XVII et XVIIIe siècles*. Duinkerke, 1977

Cabantous 1980 (1) – Cabantous, A. *La mer et les hommes: pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*. Duinkerke, 1980

Cabantous 1980 (2) – Cabantous, A. 'Mutations économiques et sociales de Dunkerque pendant la guerre d'Amérique.' In: *Revue du Nord* 62(1980), 246, 579-590

Cabantous 1983 (1)– Cabantous, A. *Histoire de Dunkerque*. Toulouse, 1983

Cabantous 1983 (2) – Cabantous, A. 'Une groume à Islande.' In: *Revue des Amis du Vieux Dunkerque* 16(1983), 179-181

Cazeils 2005 – Cazeils, N. *Les pêcheurs d'Islande*. Rennes, 2005

- Coopman 1990 – Coopman, J. 'Vismijnperikelen in 1751.' In: *De Plate* 19(1990), 2, 38
- Coppejans-Desmedt 1952 – Coppejans-Desmedt, H. 'Bijdrage tot de studie van de gegoede burgerij te Gent in de 18de eeuw.' In: *Verhandelingen van de Koninklijke Vlaamse Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, Klasse der Letteren* 14 (1952), 17, s.p.
- Cotter 1968, C.H. *A History of Nautical astronomy*. Londen, 1968
- Craeybeckx 1957-60 – Craeybeckx, J. 'De Handarbeiders. De 17de en de 18de eeuw.' In: Broeckx, J.L., De Clercq, C., Dhondt, J. e.a. (red.). *Flandria Nostra: ons land en ons volk, zijn standen en beroepen door de tijden heen, I*. Antwerpen, 1957-1960, 281-328
- Daudruy 1979 – Daudruy, P. *Familles de la marine Dunkerquoise*. Duinkerke, 1979
- Davids 1985 – Davids, C.A. *Zeewezen en Wetenschap. De wetenschap en de ontwikkeling van de navigatie in Nederland tussen 1585 en 1815*. Amsterdam, 1985
- Davids 1997 – Davids, K. 'Maritime labour in the Netherlands, 1570-1580.' In: Van Royen, P.C. e.a. (eds.). *"Those emblems of hell"? European sailors and the maritime labour market, 1570-1870*. St. John's, 1997
- Davids 2001 – Davids, C.A. *Wat lijdt den zeeman al verdriet, het Nederlandse zeemanslied in de zeiltijd (1600-1900)*. Den Haag, 1980
- Decavele 1986 – Decavele, J. *Poorters en buitenpoorters van Gent, 1477-1492 en 1542-1796*. Gent, 1986
- de La Morandière 1962 – de La Morandière, C. *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amerique septentrionale (des origines à 1789)*. Parijs, 1962, 2 dln.
- De Coussemaker 1971 – De Coussemaker, C.E.H. *Chants populaires des Flamands de France*. Hildesheim, 1971 (Anastatische herdruk Gent, Gyselincx, 1856)
- Degryse 1944 – Degryse, R. *Vlaanderen's haringbedrijf*. Antwerpen, 1944
- Degryse en Parmentier 1995 – Degryse, K. en Parmentier, J. 'Kooplieden en kapiteins. Een prosopografische studie van de kooplieden, supercargo's en scheepsofficieren van de Oostendse Oost-Indië en Guinea (1716-1732).' In: *Collectanea Maritima* VI. Brussel, 1995, 119-241
- de Saint-Léger 1907 – de Saint-Léger, A. 'Mémoire sur la situation économique de la Flandre maritime en 1699.' In: *Annales de l'Est et du Nord*, 1907, 84-104 en 209-237
- De Schrijver 1942 – Deschrijver, H. *De oude landmaten in Vlaanderen*. Gent, 1942
- Desmedt 1951 – Desmedt, H. 'De oesterbanken van Oostende. Een voorbeeld van economische interventiepolitiek in de 18de eeuw.' In: *Belgisch Tijdschrift voor filologie en geschiedenis* 29(1951), 1, 496-512
- Desnerck 1974 – Desnerck, G. en R. *Vlaamse visserij en vissersvaartuigen*. Handzame, 1974, 2 dln.

- Deweerd 1969 – Deweerd, M.C. *Les activités maritimes de Dunkerque de 1763 à 1789*. Rijsel (onuitgegeven licentiaatsverhandeling Universiteit Rijsel), 1969
- De Zuttere 1909 – De Zuttere, C. *Enquête sur la pêche maritime en Belgique. 1: Enquête économique de la pêche maritime*. Brussel, 1909
- Dreesen 1996 – Dreesen, J.-P. 'Oostendse schepen uit de 18de eeuw.' In: *De Plate* 25(1996), 11, 243-249
- Dumarey 1961 – Dumarey, R. *Bijdrage tot de sociaal-economische studie van de haring- en kabeljauwvisserij te Nieuwpoort in de 18de eeuw (1715-1793)*. Gent (onuitgegeven licentiaatsverhandeling Universiteit Gent), 1961
- Dupaquier 1968 – Dupaquier, J. 'La démographie française aux 17e et 18e siècle.' In: *Revue Historique*, 1968, 43-79
- Du Rin 1936 – Du Rin, H. *Historique de la pêche dunkerquoise à la morue sur les côtes d'Islande, sur le Grand banc de Terre-Neuve et dans les mers du Nord*. Duinkerke, 1936, 2 dln.
- Filliaert 1939 – Filliaert, J. *De Compagnie van Vischvaart te Nieuwpoort (1727-1737)*. Nieuwpoort, 1939
- Filliaert 1944 – Filliaert, J. *De laatste Vlaamse IJslandvaarders*. Tielt, 1944
- Filliaert 1980 – Filliaert, J. 'De afvaartmis.' In: *Nieuwpoortsche geschriften. Zo zag Juul Filliaert zijn Westhoek*. Langemark, 1980, 179-190
- Finot 1998 – Finot, J. 'Notice historiques sur la pêche du hareng et de la morue à Dunkerque.' In: *Bulletin de Géographie Historique (Dunkerque)*, 1998, 199-203
- Hersart de la Villemarqué 1995 – Hersart de la Villemarqué, J. *La pêche morutière Française de 1550 à 1950. Statistiques, climat, société*. Plouzane, 1995
- Hoogendijk 1983 – Hoogendijk, A. *De grootvisserij op de Noordzee*. Haarlem, 1983
- Hovart 1985 – Hovart, P. *Zeevisserijbeheer in vroegere eeuwen. Een analyse van normatieve bronnen*. Oostende, 1985
- Huisman 1902 – Huisman, M. *La Belgique commerciale sous l'Empereur Charles VI. La Compagnie d'Ostende*. Brussel, 1902
- Jacobs 1994 – Jacobs, M. 'Oude structuren en verse vis. Representaties van corporaties te Nieuwpoort in de tweede helft van de achttiende eeuw.' In: Lis, C. en Soly, H. (eds.). *Werken volgens de regels: ambachten in Brabant en Vlaanderen 1500-1800*. S.l., 1994, 283-320
- Jansoone 2004 (1) – Jansoone, R. 'Scheepsdrankjes, onmisbare metgezel van de zeeman.' In: Jansoone, R. en Klausling, J. (ed.). *Op de vismarkt ben ik geboren! Zeevisserij en maritieme volkskunde*. S.l., 2004 (Jaarboek V.W.V. en K.B.O.V.), 55-58

- Jansoone 2004 (2) – Jansoone, R. ‘Sociale verhoudingen in de zeevisserij.’ In: In: Jansoone, R. en Klausing, J. (ed.). *Op de vismarkt ben ik geboren! Zeevisserij en maritieme volkskunde*. S.l., 2004 (Jaarboek V.W.V. en K.B.O.V.), 59-64
- Jochems & Joosten 2000 – Jochems, A.A.F. en Joosten, F.W.G.H. *Zakwoordenboek der geneeskunde*. Arnhem, 2000
- Keesom 2001 – Keesom, T. *Over shanty’s en seasons: 40 zeemansliedjes ontrafeld*. Haarlem, 2001
- Koninckx 1978-79 – Koninckx, C. ‘Voeding op zee in de 18de eeuw. Een kwalitatief en vergelijkend onderzoek.’ In: *Mededelingen van de Marine Academie* 25(1978-79), 1-32
- Kurlansky 1997 – Kurlansky, M. *De kabeljauw. Biografie van een vis die de wereld veranderde*. Antwerpen, 1997
- Lemaire 1976 – Lemaire, L. *Histoire de Dunkerque: des origines à 1900*. Brussel, 1976
- Lepage 1974-75 – Lepage, J. ‘Les ex-voto marins dunkerquois.’ In: *Neptunus* 12(1974-75), 17 e.v.
- Les Islandais 1987 – *Les Islandais. Navires et Marins du Nord (Exposition Musée des Beaux-Arts de Dunkerque. 24 janvier-13 avril 1987)*. Duinkerke, 1987
- Magosse 1999 – Magosse, R. *Al die willen te kap’ren varen: de Oostendse kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog (1702-1713)*. Oostende, 1999 (Oostendse Historische Publicaties, 7)
- Malo 1912 – Malo, H. *Les corsaires dunkerquois et Jean Bart*. Parijs, 1912, 2 dln.
- Malo 1925 – Malo, H. *La grande guerre des corsaires: Dunkerque (1702-1713)*. Parijs, 1925
- Merck en Tillie 2000 – Merck, A. en Tillie, J. *Trois siècles d’histoire de la Chambre de Commerce et d’Industrie de Dunkerque*. Duinkerke, 2000
- Minchinton 1976 – Minchinton, W.E. ‘Western Europe and the Atlantic economy in the eighteenth century.’ In: *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 2 (1976), 91, 273-292
- Mollat du Jourdin 1993 – Mollat du Jourdin, M. *Europa en de Zee*. Amsterdam, 1993
- Mörzer Bruyns 1994 – Mörzer Bruyns, W.F.J. *The cross-staff: history and development of navigational instrument*. Amsterdam, 1994 (Jaarboek van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum)
- Parmentier 1996 – Parmentier, J. ‘Vlaardingse vissers onder Zuid-Nederlandse vlag, 1781-1783.’ In: *Netwerk* 7(1996), 1, 16-26
- Parmentier 1997 (1) – Parmentier, J. ‘Profit and Neutrality: The Case of Ostend, 1781-1783.’ In: Starkey, D.J., e.a. (eds.). *Privates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*. Exeter, 1997, 206-226

Parmentier 1997 (2) – Parmentier, J. ‘To the Doggersbank, the Faroes and Iceland. A joint stock fishing company in Nieuport, 1727-1737.’ In: Holm, P. en Uwe Janzen, O. (eds.). *Fiskeri-og So-fartmuseets studierieserie* 10(1997), 39-56

Parmentier 2002 – Parmentier, J. *Oostende & Cie. Het verhaal van de Zuid-Nederlandse Oost-Indiëvaart 1715-1735*. Gent-Amsterdam, 2002

Parmentier 2003 – Parmentier, J. ‘In de wereld is niets volmaekt: de evolutie van de Zuid-Nederlandse visserij in relatie tot de Zeeuwse en Hollandse invoer tijdens de achttiende eeuw.’ In: *Archief: mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch genootschap der wetenschappen*, 2003, 31-61

Parmentier 2004 – Parmentier, J. ‘Protectionisme en kennisoverdracht. De ontwikkeling van een nationale visserij in de Oostenrijkse Nederlanden tijdens de achttiende eeuw als reactie op de Hollandse en Franse dominantie.’ In: *Netwerk. Jaarboek Visserijmuseum* 13(2004), 28-49 (Fish, War and Politics, 1300-2003. Internationale Conferentie Amsterdam-Middelburg, 2003)

Pfister-Langanay 1985 – Pfister-Langanay, C. *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*. S.l., 1985

Picagnol de la force 1905 – ‘Picagnol de la force: Notice sur Dunkerque au XVIIIe siècle.’ In: *Bulletin Union Faulconnier* 8(1905), 405-431

Prims 1946 – Prims, F. ‘Het Antwerpsche haringvraagstuk der XVIIIde eeuw.’ In: *Antwerpiensa* 17(1946), 5-10

Schutten 2004 – Schutten, G.J. *Verduwenen schepen: de houten kleine beroepsvaartuigen, vrachtvaarders en vissersschepen van de Lage Landen*. Zutphen, 2004

Scott 1816 – Scott, W. Sir. *The Antiquary*. Oxford, 1816

Sebrecht 1972 – Sebrechts, M. ‘Louis Bernaert (1685-1741), “commissionaris” van de Oostendse Compagnie, zijn bloed- en aanverwanten.’ In: *Ostendiana. Lustrumboek van de Vlaamse Vereniging voor Familiekunde. Afdeling Oostende-Kuststreek*, 1972, 33-47

Simon Thomas 1935 – Simon Thomas, M. *Onze Ijslandvaarders in de 17 en 18e eeuw. Bijdrage tot de geschiedenis van de Nederlandsche Handel en Visscherij*. Amsterdam, 1935

Thomazi 1947 – Thomazi, A. *Histoire de la pêche: des âges de la pierre à nos jours*. Parijs, 1947

Turgeon 1987 – Turgeon, L. ‘Le temps des pêches lointaines. Permanences et transformations (vers 1500-vers 1800).’ In: Mollat, M. (ed.). *Histoire des pêches maritimes en France*. Toulouse, 1987

Van Beylen 1970 – Van Beylen, J. *Schepen van de Nederlanden. Van de late Middeleeuwen tot het einde van de 17de eeuw*. Amsterdam, 1970

Van Beylen 1985 – Van Beylen, J. *Zeilvaartlexicon: maritiem woordenboek*. Weesp, 1985



- van Bockhove 2004 – van Bockhove, C. 'De Hollandse haringvisserij tijdens de vroegmoderne tijd.' In: *Tijdschrift voor sociale en economische geschiedenis*, 1, 2004, 3-27
- Van Bruyssel 1861-63 – Van Bruyssel, E. *Histoire du Commerce et de la Marine en Belgique*. Brussel, 1861-65, 3 dln.
- Vancaeynest 1996 – Vancaeynest, R. 'Vergaan met man en muis bij IJsland in 1775.' In: *De Plate* 25 (1996), 5, 153-158
- Van Craeynest 2004 – Van Craeynest, A. 'Bijgeloof in de zeevisserij ... en de impact ervan op het visserijgebeuren.' In: Klausning, J. en Jansoone, R. (red.). *Op de vismarkt ben ik geboren: zeevisserij en maritieme volkskunde*. Assebroek, 2004, 39-44
- Vandenbroeke 1971 – Vandenbroeke, C. 'Bijdrage tot de studie van de voeding en de lonen van de zeelui tijdens de tweede helft van de achttiende eeuw.' In: *Tijdschrift voor Sociale Wetenschappen*, 16 (1971), 403-424
- Vandenbroeke 1984 – Vandenbroeke, C. *Vlaamse koopkracht gisteren, vandaag en morgen*. Leuven, 1984
- Vandenbroeke 1994 – Vandenbroeke, C. *Hoe rijk was arm Vlaanderen? Vlaanderen in de 18de eeuw. Een vergelijkend overzicht*. Brugge, 1994 (Vlaamse Historische Studies uitgegeven door het Genootschap voor Geschiedenis "Société d'Emulation" te Brugge, 8)
- van Duyse 1903 – van Duyse, F. *Het oude Nederlandse lied. Deel 1*. Antwerpen, 1903
- Vanhamme en Delporte 1982 – Vanhamme, M. en Delporte, J. *Ostende: d'un village de pêcheurs à la reine des plages*. Brussel, 1982
- Van Houtte 1910 – Van Houtte, H. 'Chambres de commerce et tribunaux de commerce en Belgique au XVIIIe siècle.' In: *Handelingen der Maatschappij voor geschiedenis en oudheidkunde te Gent* 10(1910), 3-72
- Vermaut 1998 – Vermaut, C. *Archiefgids: een overzicht van bronnen van en over Oostende bewaard*. Oostende, 1998
- Vermeyden 1997 – Vermeyden, P. '1782: the wreck of "De jonge Alida"'. In: *Yearbook of European Studies*, 10(1997), 101-118
- Vlietinck 1910 – Vlietinck, E. *Cartulaire d'Ostende*. Antwerpen, 1910
- Waters 1958 – Waters, D.W. *The Art of Navigation in England in Elisabethan and Early Stuart Times*. Londen, 1958
- Weexsteen 1959 – Weexsteen, R. 'La bourgeoisie dunkerquoise de 1662 à 1789.' In: *Bulletin du Comité Flamand de France* 16(1959), 1 en 2, 287-291

## Toelichting bij de bronnen

Deze scriptie vormt de neerslag van een groot aantal onuitgegeven bronnen, die her en der in archiefdepots opgeborgen zitten. Bij de uiteenzetting van de probleemstelling aan het begin van deze bijdrage, werd reeds aangehaald dat dit onderzoek gevoerd werd op zowel het centrale, gewestelijke als lokale niveau. In wat nu volgt, wordt een overzicht gegeven van de verschillende archiefbescheiden die door de instellingen op deze drie bestuursniveaus werden geproduceerd. Hierdoor wordt duidelijk hoe het administratieve besluitvormingsproces tijdens de 18de eeuw verliep. Er werd geopteerd de verschillende bronnen en archieven per instelling te bespreken. Ter verduidelijking zijn de verschillende archiefbundels cursief gedrukt.

### *Magistraat van Nieuwpoort*

Net zoals alle andere steden in de Zuidelijke Nederlanden, was het Magistraat van Nieuwpoort belast met het algemene bestuur van de stad. Naast het uitvaardigen van normatieve teksten van hogerhand (ordonnanties, reglementen, ...) en het toezien op de naleving ervan, stelde zij ook eigen voorschriften en verordeningen op m.b.t. alle mogelijke aspecten van het stedelijke leven. Vooral op economisch vlak had zij heel wat bevoegdheden. Zo stond de Magistraat in de eerste plaats in voor de goede werking van de haven en het onderhoud van de haveninfrastructuur. De beslissingen die hiervoor werden genomen, zijn terug te vinden in de resoluties van het Magistraat en de stadsrekeningen. Bij de ontsluiting van het oude stadsarchief van Nieuwpoort in 1936 door L. Van Werveke, werden alle beslissingen m.b.t. de havenwerking en de visserij opgenomen in een afzonderlijk fonds 'Archieven van en over de Haven en de Zeevaart'. Vooral de nummers 4807 t.e.m. 4811 uit dit fonds zijn voor dit onderzoek van belang. Het betreft hier voornamelijk allerhande briefwisseling en uitvoeringsbesluiten die door de Magistraat en de schepenbank van de stad Nieuwpoort werden opgesteld. Daarnaast was het stadsbestuur ook belast met het registreren en goedkeuren van allerlei toelatingsvoorwaarden en het opstellen van reglementen voor de verschillende ambachten, gilden en neringen die in de stad actief waren. Voor dit onderzoek zijn vooral de reglementen van de Gilde van de Reeders en het ambacht van de Visschers (St. Jacob) van nut (*RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nrs. 3353, 3376, 3457-3459 en 3468-3469*). Voor het bevissen van de Noordzee, verleende de stad Nieuwpoort ook octrooien en paspoorten. De registers, akten en de lijsten van de door de stad afgeleverde zeebrieven en paspoorten bevinden zich eveneens in het fonds 'Archieven van en over de Haven en de Zeevaart' (*RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nrs. 4854-4856, 4003bis, 4857, 4858-4860*). Jammer genoeg zijn enkel 150 à 170 brieven uit de tweede helft van de 18de eeuw bewaard gebleven. In ditzelfde fonds bevinden zich de bemanningsrollen van de verschillende schepen die vanuit de haven van Nieuwpoort de Noordzee bevisten (*RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nrs. 4861-4862*). Deze registers en akten werden door de stad bijhouden. De lijsten vermelden naast de namen van de opvarenden ook de naam van de reder, de naam van het schip, de tonnage en de 'observation' of de toestand van de vissers (vermist,

uitgeweken, opgepakt door de vijand, enz.). De akten vermelden daarnaast ook de afkomst van de bemanningsleden en het loon dat de vissers ontvingen. In het kader van het financieel beheer hief de stadsmagistraat tot slot ook nog allerhande belastingen. Naast de gebruikelijke beden die in samenspraak met de Raad van Financiën werden geheven, moesten de economische actoren in de stad vaak bijkomende belastingen betalen. Voor de vissers waren dit o.a. 'vishtienden' (een belasting die op de gevangen vis werd geheven), zeeacijnzen (een soort tol om toegang tot de zee te verkrijgen) en allerhande taksen op de voor de visserij levensnoodzakelijke grondstoffen (vb. zout). Daarnaast werd soms ook nog kadegeld gevraagd. Ook ambachten moesten een bijdrage tot de stadskas leveren. Sporen van deze financiële overdrachten vindt men verspreid terug in het reeds vermelde fonds over de haven van Nieuwpoort, de ambachtsarchieven, het archief van de 'Compagnie van Visch-vaert', alsook de bescheiden geproduceerd door de Staten van Vlaanderen en de Raad van Financiën (*cf. infra*). Uittreksels van diezelfde rekeningen vindt men ook terug in het 'Dossier over de Vishvangst op IJsland (1779-1781)' (*RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4813*). Dit onsamenhangend geheel van documenten bestaat voornamelijk uit briefwisseling tussen de burgemeester van Nieuwpoort en de hogere overheidsinstanties (o.a. de Raad van Financiën). Ook treffen we er brieven van de Oostendse en Duinkerse Magistraten aan, van reders en de stad Rijsel. Zijn eveneens in dit dossier opgenomen: klachtbrieven, meldingen van herstellingen van schepen, omgekomen vissers en gezonken schepen, enkele reisbeschrijvingen, aanmonsteringsbrieven, subsidiebewijzen, reglementen m.b.t. de visserij, bemanningslijsten, lijsten met lonen, enz. Kortom, voor de studie van de Nieuwpoortse IJslandvaart in de 18de eeuw, is het consulteren van deze bron noodzakelijk.

Het archief van de Magistraat van Nieuwpoort is bijna volledig bewaard gebleven. Samen met de ambachtsarchieven, het fonds 'Archieven van en over de Haven en de Zeevaart' en het 'Dossier over de Vishvangst op IJsland (1779-1781)' bevindt het zich thans in het Rijksarchief te Brugge (*RAB*), waar het deel uitmaakt van het fonds Oud Archief Nieuwpoort. De consultatie ervan verloopt via de uitstekende inventaris van L. Van Werveke. Sommige van de bescheiden zijn echter in zeer slechte staat. Vooral waterschade en verzuring hebben ervoor gezorgd dat vooral de zeebrieven slecht leesbaar zijn. Andere documenten vertonen dan weer heel wat breuken en gaten, waardoor de inhoud van de tekst vaak zeer moeilijk te achterhalen is. Niettemin is het merendeel van de archiefbescheiden goed gepreserveerd.

### *Magistraat van Oostende*

Het oud stadsarchief van Oostende levert ons meer problemen op. Dit archief werd op 27 mei 1940 door brand geteisterd, waardoor o.a. alle bescheiden van de Magistraat in rook opgingen. Niettemin zijn dankzij de inzet van archivaris Claudia Vermaut heel wat bronnen m.b.t. het oude stadsarchief herontdekt en toegankelijk gemaakt voor de onderzoeker via haar archiefgids<sup>1</sup>. Deze leert ons dat heel wat originele stukken her en der terug te vinden zijn in andere collecties. In het reeds besproken archief van de Nieuwpoortse Magistraat vinden we zo de briefwisseling van de Magistraat van Oostende voor de periode 1761-1776 terug (*RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 145*). Vervolgens zijn heel wat

---

<sup>1</sup> Vermaut 1998

briefwisseling, bemanningslijsten, rekeningen, enz. opgenomen in enkele Nieuwpoortse archieffondsen. Vooral het 'Dossier over de Vishvangst op IJsland (1779-1781)' bevat er zo'n aantal (*RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4813*). In de archieven van de Oostendse ambachten en neringen (aanwezig in het Brugse Rijksarchief) bevinden zich ook een aantal interessante gegevens. Jammer genoeg is er op dit moment nog geen inventaris beschikbaar, waardoor het vrij moeilijk is de volledige samenstelling van dit fonds te achterhalen. Bescheiden m.b.t. het Oostendse vissersambacht bevinden zich trouwens ook in het archief van de Nieuwpoortse Magistraat (*RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nrs. 3468 en 3469*). Het betreft hier vooral documenten over vrije schippers die zowel vanuit de haven van Oostende als Nieuwpoort de Noordzee bevisten. Ook zijn heel wat Oostendse archiefdocumenten in het bezit gekomen van de Heemkundige Kring De Plate. Het betreft hier voornamelijk kaarten van de Oostendse haven, enkele bescheiden m.b.t. de visserij en familiedocumenten. Tot slot vermeld ik nog dat heel wat materiaal over de Oostendse visserij opgenomen werd in de archieven van de Raad van Financiën, alsook in het Fonds Heye Hoys en de handschriften 1256 en 3385 van de Gentse Universiteitsbibliotheek. Vooral Hs. 1256 handelt over de 'Oostendse Caemer van Vischerije' (*cf. infra*) en is als dusdanig van onschatbare waarde.

#### *Magistraat van Duinkerke*

In de regel waren de bevoegdheden van de Franse Magistraten dezelfde als die van de Zuid-Nederlandse stadsbesturen. Bijgevolg verkeerden de Duinkerke schepenen in de mogelijkheid invloed uit te oefenen op de eigen visserij-activiteiten. Van belang zijn dus de resoluties die tijdens de vergaderingen werden goedgekeurd en die een volledig fonds omvatten (*AMD, fonds ancien, 2ème division*). Daarnaast is de correspondentie met de Intendant, La Cour en l'Assemblée du Département van belang (*AMD, fonds ancien, 6ème division*). Opvallend is dat een deel van deze brieven terug te vinden zijn in het archief van de Nieuwpoortse Magistraat (*RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 144*). Tot slot bevinden er zich nog enkele bescheiden aangaande verkoopprijzen in het Duinkerke stadsarchief (*AMD, fonds ancien, 4ème division, folio 5, nr. 211*), alsook documenten m.b.t. de verkoop van schepen (*AMD, fonds ancien, 4ème division, folio 5, nr. 213*).

Ook het archief van de Duinkerke Magistraat is volledig bewaard gebleven en verkeerd integraal in een zeer goede staat in de Archives Communales de Dunkerque (AMD). Dit komt doordat de Franse archiefwet bepaalt dat de steden met een groot aantal inwoners zelf verantwoordelijk zijn voor de eigen archiefbescheiden. M.b.t. de vindplaats van archiefdocumenten kent men in Frankrijk bijgevolg niet de chaotische toestand zoals dat in België het geval is. Niettemin laat de ontsluiting van het Duinkerke stadsarchief toch wat te wensen over. Zo ontbreekt een goed gestructureerde inventaris en zijn de documenten m.b.t. de visserij over meerdere fondsen verspreidt, wat voor heel wat verwarring kan zorgen. Het feit dat dus niet een centrale instelling, maar wel een lokale instaat voor de ontsluiting van de stadsarchieven, brengt toch wel enkele problemen met zich mee.

*Conseil Privé autrichien*

De Geheime Raad of Conseil privé is een van de drie Collaterale Raden die op 1 oktober 1531 door Karel V werd ingericht om de landvoogd(es) bij te staan in het bestuur van de Nederlanden. Ondanks het feit dat de Raad van State als de voornaamste van de drie raden werd beschouwd, was het de Geheime Raad die na verloop van tijd uitgroeide tot dé regeringsraad bij uitstek. In tegenstelling tot de adviserende Raad van State, slaagde de Geheime Raad er in een grote beslissingsmacht te verwerven. Wetgeving, bestuur en rechtspraak werden aldus de drie grote werkterreinen van de raad. Met betrekking tot deze scriptie zijn bijgevolg vooral de reglementen aangaande de nationale visserij van belang (*ARB, Conseil privé autrichien, nrs. 1339 (liasse B), 1201-1204*).

Het archief van de Geheime Raad bestaat uit een 1200-tal liassen die chronologisch per jaar en op naam van de uitvoerder geordend zijn. Het ganse archief bevindt zich in het Algemeen Rijksarchief te Brussel (ARB). Handig is dat heel wat van de wetgeving die door de Geheime Raad werd opgesteld, reeds in uitgegeven vorm is verschenen. Hierbij denken we in de eerste plaats aan de bijdrage van M.P. Verhaegen, alsook het 18de-eeuwse rapport over de handel in de Oostenrijkse Nederlanden<sup>2</sup>. Voor de studie van de 18de-eeuwse IJslandvaart en haar invloed op de consumptiepatronen binnen de Oostenrijkse Nederlanden vormt dit historisch document een uitstekende bron van informatie.

*Raad van Financiën (Conseil des Finances)*

Deze derde Collaterale Raad was in de eerste plaats bevoegd voor het algemeen beleid inzake staatsfinanciën. Zijn hoofdopdracht bestond er in voldoende inkomsten uit de gewesten te genereren zodoende de te verwachten uitgaven te bekostigen. Daartoe werden door de instellingen begrotingen opgesteld. Daarnaast was de Raad ook belast met het toezicht op de rekenplichtige ambtenaren die enige vorm van vorstelijk inkomen beheerden. De eigenlijke controle werd echter overgelaten aan de Rekenkamers, waarvan die van Rijsel de belangrijkste was. Vooral de beden, accijnzen en andere vormen van belastingen, vormden de belangrijkste pijler van het vorstelijk inkomen. De Raad van Financiën stond op die manier in voor het indienen van subsidieverzoeken bij de provinciale Staten. In de 18de eeuw werd het aantal terreinen waarop de Raad van Financiën actief was sterk uitgebreid. Het douanebeheer en de daarmee samenhangende economische politiek werden bijgevolg uitgeroepen tot de hoofdtaak van de Raad onder het Oostenrijkse bewind. Het departement Economische Zaken ging in de tweede helft van de 18de eeuw op in het departement Douane. Daarbij kwam dat de Raad ook nauw betrokken werd bij het sluiten van handelsovereenkomsten en het verlenen van octrooien ter bevordering van landbouw, visserij en industrie. Ten slotte fungeerde de Raad van Financiën tevens als een ministerie van Openbare Werken. Advies hiertoe werd gegeven door de provinciale Staten.

Het archief van de Raad van Financiën bevindt zich in het Algemeen Rijksarchief te Brussel en is samen met de archieven van de twee andere Collaterale Raden één van de meest volumineuze archieven die de centrale overheid tijdens het ancien regime heeft geproduceerd. Van de drie tijdsvakken waarin het archief is opgedeeld, is vooral dat van de Oostenrijkse periode voor dit onderzoek van belang.

---

<sup>2</sup> Verhaegen 1914

Aangezien het grootste deel van het archief van de Raad van Financiën in de nacht van 6 februari 1731 in vlammen opging, vormen deze 18de-eeuwse bescheiden tegelijkertijd het grootste deel van het archief. Vervolgens bevat het fonds 'Département du commerce et des douanes' heel wat informatie over de Nieuwpoortse en Oostendse visserij-activiteiten: registers met douanetarieven, accijnzen en andere belastingen, statistieken i.v.m. de nationale visserij, enz. (*ARB, Conseil des Finances, nrs. 5141, 5143, 5144-5154, 5155 en 5156-5173*).

#### *Staten van Vlaanderen*

Dit vertegenwoordigingsorgaan van de steden, dorpen en kasselrijen in het graafschap Vlaanderen had haar voornaamste bevoegdheid op het fiscale vlak. Haar fundamentele taak was de toekenning van de beden aan de vorst. Deze belasting kon enkel met toestemming van de Staten worden geïnt. De opbrengsten voor de staatskas kwamen voort uit zowel indirecte belastingen op wijn, bier, vis, zout, ... en anderzijds uit een directe heffing die vastlag (het zgn. 'Transport van Vlaanderen'). Daarnaast inde de Staten van Vlaanderen ook voor eigen rekening. Barrièrerechten en tolgelden zijn hier voorbeelden van. Tot slot stonden ze tevens in voor de uitvoering en financiering van bepaalde openbare werken (handelswegen, kanalen, havens). Ten gevolge van het toegenomen economisch belang van het platteland, deed zich in het midden van de 18de eeuw een ingrijpende verandering voor. Voortaan kregen ook kleinere steden en kasselrijen stemrecht in de Statenvergadering. Als gevolg hiervan breidden de bevoegdheden van de Staten van Vlaanderen uit. Voortaan begaven ze zich meer en meer op het pad van handel en economie. Het spreekt bijgevolg voor zich dat in de archieven van de Staten van Vlaanderen heel wat bescheiden terug te vinden zijn die betrekking hebben op de 18de-eeuwse visserij in het graafschap Vlaanderen. Zijn o.a. aanwezig in het Gentse Rijksarchief (RAG): diverse rekeningen m.b.t. de visvangst in de Vlaamse havens Nieuwpoort en Oostende (*RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 11.047*), briefwisseling en allerhande boekhoudkundige stukken (*RAG, Staten van Vlaanderen, nrs. 11.048 en 11.054*), verslagen en rapporten (*RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 11.059*) en maandelijks en jaarlijkse statistieken aangaande de vangst (*RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 11.073*).

#### *Chambre de Commerce de Dunkerque*

Ingericht in het begin van de 18de eeuw was de 'Chambre de Commerce de Dunkerque' belast met het algemeen beheer van de Duinkerke haven. Haar taken richtten zich dan ook op alles wat met handel en visserij te maken had: het registreren van de inkomende en uitgaande schepen, inclusief hun bemanning en tonnage, het controleren van de zeebrieven, het berechten van zeelieden, enz. De archieven die deze instelling ons heeft overgelaten, vormen dan ook een uitstekende bron om de IJslandvaart vanuit de Duinkerke haven aan een historische analyse te onderwerpen. Een eerste reeks informatie vinden we terug in de resoluties en de verslagen van de zittingen van de Kamer. Verdeeld over 50 volumes met elk 100 à 150 akten, omvat deze bron de periode 1700 tot 1791. Daarnaast bevat het archief van de Duinkerke Kamer van koophandel een ganse bundel gewijd aan de visserij. Het betreft hier een statistisch register met het aantal uitgevaren vissloepen, de naam van de schepen en de

reder, hun tonnage, bestemming en vangsthoeveelheid, de verkoopprijs van de vis, alsook de namen van de bemanning. Daarnaast treffen we er ook een ganse reeks zeebrieven aan voor de periode 1772-93.

Het archief van de Duinkerke Chambre de Commerce maakt deel uit van het stadsarchief van Duinkerke en bevat dus alle bescheiden aangaande de maritieme geschiedenis van de stad. Voor het ontsluiten van het fonds is er echter geen inventaris voorhanden. Sowieso is een deel niet meer toegankelijk. Gelukkig is heel wat van dit materiaal gepubliceerd en/of verwerkt in de studies van Cabantous en Pfister-Langanay<sup>3</sup>.

#### *Nieuwpoortse 'Compagnie van Visch-vaert'*

Deze compagnie werd in 1727 in het leven geroepen door de toenmalige burgemeester van Nieuwpoort Jean-Baptiste Stauffenbergh. Bedoeling was zich hoofdzakelijk te concentreren op visactiviteiten in de IJslandse wateren. Het archief dat deel uitmaakt van het Oud Archief Nieuwpoort bevat dan ook heel wat interessante gegevens aangaande de 18de-eeuwse Vlaamse IJslandvaart. Naast de stichtingsakte, treffen we er de condities aan waaronder de Compagnie mocht worden ingericht (*RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4877*). Daarnaast vinden we er een groot aantal bescheiden terug die betrekking hebben op de aandeelhouders (*RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nrs. 4878 en 4880-4881*). Het merendeel is briefwisseling: tussen de aandeelhouders zelf, tussen de Compagnie en het stadsbestuur. Ook correspondentie met buitenlandse (vnl. Duinkerkse) en hogere instanties komen veelvuldig terug (*RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nrs. 4882-4883*). Statistisch materiaal kan opgesteld worden aan de hand van de rekeningen, kasboeken en ontvangstboeken (*RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nrs. 4884-4885*), alsook de documenten over de opbrengst van de vangst (*RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nrs. 4891*). Tot slot bevat het archieffonds ook nog enkele staten van goed van sommige zeelieden, alsook de inventarissen van de verschillende schepen die uitvaardden onder Nieuwpoortse en – opvallend – Oostendse vlag (*RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4890*).

#### *Familie- en notariaatsarchieven*

Met betrekking tot de 18de-eeuwse IJslandvisserij kan ook heel wat materiaal teruggevonden worden in allerhande familie- en notariaatsarchieven. Dit komt doordat deze vorm van hoogvisserij meestal gestuurd werd vanuit kapitaalkrachtige milieus. Dergelijke compagnieën waren vaak familiebedrijven, die van generatie op generatie werden overgedragen. Niettemin konden de meeste maatschappijen enkel draaiende worden gehouden door financiering van meerdere aandeelhouders. Het spreekt dan ook voor zich dat in de verschillende familie- en notariaatsarchieven van deze personen heel wat informatie terug te vinden is die betrekking heeft op de IJslandvisserij. Onder andere de familie-archieven van de families Douchelet, Offort en Loose leveren heel wat interessante informatie op (*RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nrs. 5168-5188, 5460 en 5573*). Door de onvolledigheid van het

---

<sup>3</sup> Zie o.a. Cabantous en Messiaen 1977 en Pfister-Langanay 1985

stadsarchief kunnen voor Oostende enkel de notariaatsarchieven geconsulteerd worden. Voor Duinkerke kan grotendeels beroep worden gedaan op de publicatie van Daudruy<sup>4</sup>.

Veel van het historisch materiaal dat voor deze scriptie haar nut heeft, bevindt zich ten slotte in enkele gedrukte en uitgegeven bronnen. Tot de belangrijkste behoren de verschillende uitgaven met de Nieuwpoortse en Oostendse wetten en keuren<sup>5</sup>. Vooral de reeks tot stand gebracht door L. Gilliodts-Van Severen is een uitstekende bron om de lokale maatregelen op de IJslandvaart te onderzoeken<sup>6</sup>. Voor de beslissingen op het centrale bestuursniveau is deze bron aan te vullen met het rapport over de nationale handel en visserij opgesteld in 1787, alsook de wettenverzameling van M.P. Verhaegen<sup>7</sup>. Een beschrijving van de stad Oostende en haar economische activiteiten vinden we dan weer terug in de bijdrage van J. Bowens<sup>8</sup>. Samen met het manuscript van Faulconnier zorgt het voor een unieke kijk op de Noord-Franse en Vlaamse visserij tijdens de 18de eeuw<sup>9</sup>. Uiteraard dienen we omzichtig om te springen met deze bronnen. Het hanteren van de verschillende regels van de historische kritiek is hier dan ook aan de orde.

---

<sup>4</sup> Daudruy 1979

<sup>5</sup> Costumen Nieuwpoort 1774 en Costumen Oostende 1774

<sup>6</sup> Gilliodts-Van Severen 1892 en 1901

<sup>7</sup> Recueil des mémoires sur le commerce 1787 en Verhaegen 1914

<sup>8</sup> Bowens 1792

<sup>9</sup> Faulconnier 1730



## HOOFDSTUK I

### Privaat versus overheidsinitiatief. De evolutie van de visserij in de Oostenrijkse Nederlanden

#### 1 De Zuid-Nederlandse visserij aan de vooravond van het Oostenrijkse bewind, 1560-1713

Bij de aanvang van de 18de eeuw was er in de Zuidelijke Nederlanden nauwelijks sprake van zeevisserij. Het verval van de haring- en kabeljauwvisserij, die vooral tijdens de 15de en 16de eeuw ongeziene successen had geboekt, begon bij het uitbreken van de Tachtigjarige Oorlog. Kapingen van Vlaamse zeeschepen, verdeeldheid onder de vissersbevolking, alsmede plunderingen en belegeringen van havens, zorgden ervoor dat de visserij een moeizame periode doormaakte. Vooral tussen 1576 en 1600 zou Nieuwpoort sterk onder de aanwezigheid van de Staatse troepen gebukt gaan. Het Beleg van Oostende (1601-1604), die ervoor zorgde dat de stad en de haven door de Spanjaarden volledig in de as werd gelegd, vormt misschien wel de meest dramatische gebeurtenis uit deze periode. Hoewel door de tussenkomst van de Aartshertogen Albrecht en Isabella de stad uit haar puin kon herrijzen, zou het economische klimaat er lange tijd ongunstig blijven. Als gevolg van de negatieve spiraal van gebeurtenissen migreerden bovendien een groot aantal vooraanstaande vissersfamilies naar Zeeland<sup>1</sup>. Aldus kwam heel wat maritieme kennis in Noord-Nederlandse handen terecht, alwaar de visserij in het eerste decennium van de 17de eeuw een hoge vlucht zou nemen<sup>2</sup>.

De Vrede van Munster (1648) bracht geen verbetering voor de visserij in de Spaanse Nederlanden. Dit kwam doordat zowel de Noordzee als het Kanaal het oorlogsterrein bleven waarop Spanje, de Republiek en de op expansie beruste Lodewijk XIV elkaar bekampten. Niettemin werden in de tweede helft van de 17de eeuw een aantal pogingen ondernomen om de Vlaamse visserij te doen overleven. In de eerste plaats bood het Oostendse magistratuur aan stuurlieden die zich in de stad kwamen vestigen een jaarlijkse huursubsidie van 4 ponden Vlaams aan, en werden de vissers vrijgesteld van de heffing van belastingen op hun vangsten die ze in de plaatselijke vismijn aanboden<sup>3</sup>. De meest lucratieve verordening volgde in 1666. Als bedanking voor zijn gunstig verblijf in de Brugse binnenstad tijdens zijn ballingschap onder het bewind van Oliver Cromwell, verleende de Engelse vorst Karel II aan de Brugse haringvissers de toelating om ongehinderd en kosteloos met 50 haringbuizen en andere

---

<sup>1</sup> Vanuit Oostende trokken 70 families naar Vere, 24 families naar Middelburg en 130 families naar Vlissingen. Desnerck 1974, I, 120

<sup>2</sup> Volgens de meest recente berekeningen van Van Bochove kende de Hollandse haringvisserij niet tijdens de jaren 1630-40 haar hoogtepunt, maar wel tijdens het eerste decennium van de 17de eeuw. Toen brachten zo'n 770 buizen ca. 31.000 last haring aan wal. Van Bochove 2004, 24

<sup>3</sup> Parmentier 2003, 33

'bequame schepen' langs de Engelse kust en in de Schotse wateren te vissen<sup>4</sup>. Hoewel de tegemoetkomingen door zowel de Oostendse als Brugse vissers werden gesmaakt, was er van een expansieve groei zeker geen sprake<sup>5</sup>. In de 17de eeuw slaagde enkel Blankenberge er in haar visserij enigszins te laten bloeien, door in 1648 een 72-tal schuiten de kustvisserij te laten bedrijven. Maar ook hier zorgde de oorlogsvoering op zee – de Eerste Engelse Zeeoorlog (1652-1654) – op korte termijn voor een halvering van de vloot<sup>6</sup>.

In 1662 werd de visserij een harde slag toegebracht. In dat jaar ging Duinkerke – op dat ogenblik de belangrijkste vissers- en handelshaven in de Zuidelijke Nederlanden – definitief over naar de Franse kroon. Enig lichtpunt was dat door de annexatie heel wat Franse vissers hun geluk gingen beproeven in Nieuwpoort en Oostende, doch een herstel van de visserij leverde dit niet op<sup>7</sup>. Naast de poging van Nieuwpoort in het laatste kwart van de eeuw om de zoutinvoer en de haringexport van alle rechten veilig te stellen, werden de meeste maatregelen voornamelijk teniet gedaan door de toezegging van de weinig actieve vissers aan de kaapvaart.

De Negenjarige Oorlog (1688-1697) betekende de doodsteek voor de Vlaamse visserij. Voortaan zouden de overige vissers zich volledig gaan toelagen op de kaapvaart en -handel. Deze door de Admiraliteit aangemoedigde onderneming bleek niet alleen zeer winstgevend te zijn, bovendien kon ze gemakkelijk d.m.v. kleine schepen met weinig diepgang worden uitgevoerd. Vooral tijdens de Spaanse Successieoorlog (1702-1713) zou ze het maritieme gebeuren langs de Vlaamse kust gaan beheersen<sup>8</sup>. Immers werd door de oorlog de aanvoer van Zeeuwse verse vis en Engelse droge haring bemoeilijkt. Bovendien was ook de bevoorrading via Duinkerke te gevaarlijk door de permanente aanwezigheid van Zeeuwse kapers. De situatie werd bijgevolg dermate precair, dat in 1704 de kerkelijke overheid het consumeren van vlees toeliet tijdens de vastenmaand (uitgezonderd op vrijdag en zaterdag). Niettemin gebeurde het soms dat er op de Oostendse markt vis, afkomstig van een veroverd schip, te koop werd aangeboden<sup>9</sup>.

Met de Engels-Hollandse inname van Oostende werd de stad voor de tweede keer in haar geschiedenis in puin geschoten. Opnieuw trachten heel wat vissers aan het oorlogsgebeuren te ontsnappen. Ditmaal vormden Nieuwpoort en Duinkerke de eindbestemmingen. Beide steden hadden zich onder Franse vlag geposteerd, met de bedoeling zich op de kaapvaart toe te leggen<sup>10</sup>. Toch herstelde de Oostendse visserij zich lichtjes tijdens het Anglo-Bataafs Condominium, zoals blijkt uit de verslagen van de Nederlandse kolonel Henry de Caris, die met zijn troepen in de stad gelegerd was: 2 à

---

<sup>4</sup> Desnerck 1974, I, 213 en De Zuttere 1909, 59-60

<sup>5</sup> Het op het charter van Karel II berustend kleine aantal uitgegeven zeebrieven te Brugge wijzen o.a. op een minimale participatie aan de zgn. 'voorvanc' en 'haringteelt'. Parmentier 2003, 33

<sup>6</sup> Desnerck 1974, I, 45-46

<sup>7</sup> In Nieuwpoort werden in de tweede helft van de 17de eeuw jaarlijks slechts 20 tot 30 vaartuigen uitgerust, en dit voornamelijk voor de kustvisserij. Desnerck 1974, I, 78

<sup>8</sup> Malo 1925, 169

<sup>9</sup> In 1703 bijvoorbeeld schreef de Oostendse commissiehandelaar Henry de Wael in een brief aan een Antwerps collega dat in zijn stad een Engelse 'prise' geveild werd, met aan boord 200.000 lb. stokvis en 400 tonnen zalm. Parmentier 2004, 28

<sup>10</sup> Niettemin is het onmogelijk vóór 1706 een kaperschip als Nieuwpoorts of Oostends te bestempelen, aangezien beide steden hun krachten bundelden om schepen uit te rusten en te bemannen. Na 1706 waren het vooral Oostendse kapers die de zee afschuimden op zoek naar vijandige schepen. Magosse 1999, 20

3 hoekers legden zich samen met een schelvissschuit tijdens de wintermaanden en het voorjaar toe op de kabeljauwvangst en de visserij ter verse. Daarnaast stonden 1 à 2 diepo's in voor de bevoorrading van het Engelse garnizoen. Dergelijke kleine, wendbare vrachtschepen verscheepten droge haring vanuit Engeland naar Oostende. Ook gebeurde het soms dat Suffolksse oesters en Zierikze haring en kabeljauw op de lokale markt te koop werden aangeboden<sup>11</sup>.

Niettemin was de toestand van de Zuid-Nederlandse visserij aan de vooravond van het Oostenrijkse bewind zeer slecht. Zo telde de Nieuwpoortse St.-Jacobsgilde in 1705 amper 24 sloepen en in 1711 slechts 16 stuurlieders die zich toededen op de haringvangst en de aanvoer van verse vis<sup>12</sup>. Bovendien kon dit aantal niet aangroeien, daar heel wat vissers steeds vaker Duinkerke opzochten. Door haar dominante positie stond deze haven bijgevolg in voor de bevoorrading van gans Zuidwest-Vlaanderen en het graafschap Henegouwen. Nieuwpoort moest zich hierdoor tevreden stellen met de kustzone van het graafschap Vlaanderen.

## 2 Het particuliere initiatief en de heropleving van de Zuid-Nederlandse visserij onder Karel VI, 1713-1740

De Vrede van Utrecht (1713) gaf aanleiding tot een nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van de Zuid-Nederlandse visserij. Onder het Oostenrijkse bestuur kwam de invoer van Zeeuwse en Hollandse haring, kabeljauw en verse vis via de haven van Antwerpen, het Sas van Gent en Sluis terug op dreef. Vooral de steden in Vlaanderen en Brabant waren sterk afhankelijk van deze import. Doordat bovendien Antwerpen en Mechelen als distributiecentra optraden voor gans Brabant, het Waasland en het Land van Aalst, bestond er aanvankelijk geen noodzaak tot het uitbouwen van een eigen vissersbedrijf in de havens van Nieuwpoort en Oostende. Daarbij kwam dat de ingevoerde vis uit Zeeland en Holland aan een relatief goedkope prijs werd gepresenteerd. Niet alleen de hevige concurrentie vanuit de Republiek zorgde voor twijfel, ook de instelling van het Barrièretraktaat in 1715 zou de uitbouw van de Zuid-Nederlandse visserij in de 18de eeuw aanvankelijk stroef doen verlopen. Als gevolg van deze overeenkomst fungeerden de Oostenrijkse Nederlanden voortaan als een Hollandse afweergordel tegen het Franse gezag. Door de dure onderhoudskosten van de Hollandse troepen in de acht garnizoensteden, ontliet de Zuid-Nederlandse economie niet enkel een jaarlijks bedrag van gemiddeld 1,2 miljoen gulden. Opnieuw was dit een van de zovele maatregelen die potentiële investeerders deed afhaken<sup>13</sup>. Het gevolg was dat in Oostende de lokale markt door amper twee Nieuwpoortse sloepen van vis werd voorzien<sup>14</sup>. Hoewel kort daarna het 17de-eeuwse initiatief

---

<sup>11</sup> Parmentier 2003, 34

<sup>12</sup> De St. Jacobsgilde was een stedelijke corporatie die alle Nieuwpoortse vissers groepeerde. Dumarey 1961, 31; RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 3252 – Lijst van stuurlieders (19 februari 1711)

<sup>13</sup> Baels 1972, 16

<sup>14</sup> In 1706 zag het Oostendse magistrat de noodzakelijkheid van een vismarkt in. Tot dan werd de vis verkocht op de Groentenmarkt en op de kade. Op 21 juli 1706 kocht het stadsbestuur voor 200 gulden een stuk braakliggende grond op (Cazzant), waar op 1 maart 1708 voor het eerst verkoop werd gehouden. Bowens 1792, II, 15-16

gelanceerd werd om 'vreemde' vissers aan te trekken, vormde de visserij langs de Vlaamse kust een kleinschalige bedrijvigheid die vooral tegemoet kwam aan de lokale consumptie.

### 2.1. *De poging van Gollet de La Merveille*

Ondanks de stevige Zeeuwse en Hollandse concurrentie, zouden in de eerste helft van de 18de eeuw een paar enkelingen het wagen de visserijsector een nieuw elan te geven. Een eerste poging daartoe werd ondernomen door Gollet de La Merveille. Geboren in Saint-Malo, was deze Bretoon verschillende jaren als scheepsofficier verbonden geweest aan de Franse Oost-Indische Compagnie. Op die manier had hij reeds meerdere malen de Indische Oceaan doorkruist en kennis genomen van de rijkdom die sommige gebieden in Arabië, Indië en China te bieden hadden. Toen hij in 1714 Lodewijk XIV er niet van kon overtuigen, hem de leiding te geven over een expeditie – die als doel zou hebben een nieuwe poging te wagen op Madagascar een permanente nederzetting te stichten – trok hij naar de Zuidelijke Nederlanden<sup>15</sup>. Dat La Merveille zich in Oostende vestigde, was allerm minst vreemd, aangezien hij er gedurende de Spaanse Successieoorlog reeds had geprobeerd zijn Spaanse 'prises' of gekaapte schepen te laten veilen. Bijgevolg zou hij er enkele oude bekenden tegen het lijf lopen. Eén daarvan was Thomas Ray – een Iers ondernemer uit Youghal die zich rond 1700 in de stad had gevestigd – met wie hij in 1715 besloot een compagnie op te richten, die handel zou drijven met Azië. In de overeenkomst verbond La Merveille zich ertoe op korte termijn een kapitaal van 300.000 pond tournois of 140.000 gulden aan te brengen. Ray en de Antwerpse bankier-koopman Jacobus de Coninck, een derde partner in het verhaal, beloofden elk eenzelfde bedrag te verzamelen<sup>16</sup>. Met het reeds aangebrachte geld werden twee schepen in Zeeland aangekocht. De bemanningsleden werden hoofdzakelijk uit Duinkerke, Brest en Saint-Malo aangetrokken<sup>17</sup>. Het initiatief stuitte niettemin op heel wat Frans en Engels protest, die de toekomstige compagnie als een bedreiging voor het eigen bedrijf zag. Door de druk die via de Franse gezant Picon de Lezes en de Engelse consul Jan Hogg op de Oostenrijkse regering werd uitgeoefend, zag Karel VI zich in 1715 genoodzaakt de onderneming te verdagen<sup>18</sup>. Niettemin bleef La Merveille in de Zuidelijke Nederlanden actief, alwaar hij vruchteloos nog enkele pogingen ondernam om handel te mogen voeren met de overzeese gebieden<sup>19</sup>. Uiteindelijk kreeg hij het idee om de zeevisserij te doen herleven. Hiertoe stelde hij een verzoek op voor de oprichting van een Oostendse compagnie, die het alleenrecht zou hebben om gedurende tien jaar stokvis en andere vissoorten te vangen. Ook vroeg hij om de vrijstelling van alle import- en exportrechten op de vis en het materiaal die via de havens van Nieuwpoort en Oostende in- of uitgevoerd zou worden. Tot slot wou hij dat alle vis die in het binnenland verhandeld diende te

---

<sup>15</sup> Immers richtte Frankrijk de volledige aandacht op haar belangen tijdens de Spaanse Successieoorlog, waardoor de kolonies op dat moment aan belang moesten inboeten. Huisman 1902, 86

<sup>16</sup> Parmentier 2002, 9

<sup>17</sup> Huisman 1902, 87-88

<sup>18</sup> Uit briefwisselingen blijkt dat La Merveille meerdere malen heeft getracht steun te vinden bij de Oostenrijkse overheid. Tevergeefs, zeker gezien de Europese ontwikkelingen in de aanloop naar het Barrièretraktaat. Huisman 1902, 88 en Baels 1972, 24

<sup>19</sup> Nog datzelfde jaar overtuigde de La Merveille een aantal kooplieden in Oostende, Antwerpen en Gent om 600.000 pond tournois te investeren in twee Oost-Indische handelsreizen. Zelf beloofde hij de helft van het bedrag op te hoesten. Uiteindelijk bleek hij hierin niet te slagen, waardoor de expedities afgeblazen werden. Parmentier 1997, 40

worden, aan geen enkel recht onderworpen werd<sup>20</sup>. Gezien de positieve houding van het Oostenrijkse bestuur tegenover dergelijke initiatieven, werd het project van La Merveille goedgekeurd en het desbetreffende octrooi afgeleverd op 16 juni 1717, doch ze had een rechtsgeldigheid van slechts drie jaar<sup>21</sup>. Het octrooi was exclusief, in die zin dat niemand anders stokvis mocht produceren. De haring-, kabeljauw- en verse visvangst bleven daarentegen voor iedere visser vrij toegankelijk.

Het reglement van de vennootschap voorzag een startkapitaal van 50.000 gulden courant, dat verdeeld zou worden in aandelen van 500 gulden courant. Hoewel de voornaamste aandeelhouder in Gent verbleef, waren de meeste vennoten afkomstig uit maritieme vissers- en handelskringen (Oostende en Brugge). Naast een hoofddirecteur – Gollet de La Merveille zelf – werden nog twee andere beheerders aangesteld: Jan de Schonamille en Daniël Vanderheyde. Beiden afkomstig uit Oostende, zouden ze belast worden met het uitgeven van de aandelen, de uitrusting van de schepen, het aanwerven van de bemanning en de visverkoop. Het startkapitaal voorzag o.a. de aankoop van 6 vissersschepen. Opmerkelijk was de participatie van de Staten van Vlaanderen, die voor het eerste visseizoen één schip voorzag, alsmede 20 aandelen in de compagnie op zich nam, op voorwaarde dat de taken van De Schonamille en Vanderheyde door de Bruggeling A.I. van Steenlandt zou worden overgenomen<sup>22</sup>. Door druk van bovenaf trok de Staten echter haar eis in. Eén van de redenen hiervoor was dat zowel de Nieuwpoortse als de Brugse vissers vreesden, dat door de vrijstelling van rechten, de compagnie tot zeer lage visprijzen zou overgaan, waartegen geen enkele concurrentie op zou kunnen<sup>23</sup>. Mede door dit protest zag Gollet de La Merveille al vlug in dat hij het nodige kapitaal niet bijeen zou krijgen. Bijgevolg werd het octrooi voor 100 pistolen aan de Staten van Vlaanderen verkocht, waardoor de compagnie nooit van start ging<sup>24</sup>.

## 2.2. *De Nieuwpoortse 'Compagnie van Visch-vaert', 1727-1738*

De poging van Gollet de La Merveille werd duidelijk met argusogen vanuit Nieuwpoort gevolgd. Nu duidelijk was dat de visserij onder het Oostenrijkse bestuur opnieuw kans op slagen had, richtte het Nieuwpoortse magistratuur zich in 1724 voor een eerste maal tot de hogere instanties. Immers telde de Nieuwpoortse haven op dat ogenblik nog slechts 17 sloepen, terwijl een groot deel van de vroegere actieve vissersbevolking zich door de noodlottige economische toestand in Duinkerke had gevestigd<sup>25</sup>. Bovendien, zo dacht men, kon Nieuwpoort niet worden achtergesteld, aangezien in het voorgaande jaar de Oostendse Indische Compagnie van Karel VI een gunstig advies had verkregen<sup>26</sup>. Hoewel het

<sup>20</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 678 – Règlement et devis pour l'établissement et la direction de la compagnie des Pays-Bas Autrichiens au fait de la pêche des merlues et autres poisson, suivant l'octroy obtenu par le sieur Gollet de La Merveille, 16 juni 1717, fol. 321r-324r

<sup>21</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 678 – Règlement et devis..., 16 juni 1717, fol. 314r-318r

<sup>22</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 250 – Resolutie van 21 juli 1717, fol. 300v-303v

<sup>23</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 721 – Rapport van de Staten van Vlaanderen aan de Geheime Raad (2 augustus 1726), fol. 174r-175r

<sup>24</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 721 – Ibidem., fol. 174r-175r; Een pistool of goudstukje van 10 franken.

<sup>25</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 3458 – Brief van de St.-Jacobsgilde aan de stadsmagistraat van Nieuwpoort (6 mei 1724)

<sup>26</sup> Nochtans hadden de Nieuwpoortse vissers geen reden tot klagen. In 1724 (en het jaar daarna) mochten zij o.a. door bemiddeling van de plaatselijke St.-Jacobsgilde tegen betaling de uit Indië terugkerende schepen vanop zee de Oostendse haven binnenloodsen.

Nieuwpoortse stadsbestuur met de beste bedoelingen het tekort aan werkgelegenheid in de haven trachtte weg te werken, werd het plan om 'voor stadsrekeninghe ende risico' enkele sloepen te laten bouwen, op groot protest van het visverkopersambacht onthaald. Het eigenhandig op de markt brengen van de vis door de stad (in de hoedanigheid van reder), zagen zij nu eenmaal als concurrentie<sup>27</sup>. Niettemin zou het idee om de 'grootte visscherye' te doen herleven nog datzelfde jaar door Jean-Baptist Stauffenbergh worden opgevestigd. Afkomstig van Ieper, werd hij in 1719 poorter van Nieuwpoort, alwaar hij zich al vlug liet onderscheiden als een uiterst gedreven zakenman. Als tolontvanger wist hij zich bovendien de knepen van het vak eigen te maken en zich in hogere kringen op te werken. Daarnaast bouwde Stauffenbergh ook een politieke carrière uit. Uiteindelijk zou hij in 1724 tot burgemeester van de stad Nieuwpoort worden benoemd.

In maart 1725 startte Stauffenbergh zijn pogingen tot het verkrijgen van de nodige voorrechten voor zijn visserijmaatschappij<sup>28</sup>. Aanvankelijk had de aldus op te richten 'Compagnie van Visch-vaert' als doelstelling het monopolie op de kabeljauw- en haringvisserij in de Zuidelijke Nederlanden te verkrijgen. Ondanks het uitgebreide pleidooi dat Stauffenbergh en de medepromotors van het project aan het adres van de Raad van State afleverden, werd – mede door de tussenkomst van enkele belangrijke ingezetenen van Oostende, Brugge en Blankenberge, alsook het protest vanuit het Nieuwpoortse vissersambacht – het verzoek om een negatief advies van de Raad onthaald. Hoewel men de problemen in de grote visserij erkende, was men vooral bang dat het exclusieve octrooi de vrije concurrentie zou schaden. In 1726 en het jaar daarop werden nog verschillende verzoekschriften ingediend, die steeds meer afweken van de oorspronkelijke doelstelling. Om het verzet van de Brugse vissers te ontcrachten, stelde Stauffenbergh bijvoorbeeld voor om de helft van de hoekers hun vis in Brugge te laten veilen. Maar aangezien deze stad in 1727 een eigen onderneming mocht verwelkomen, lijkt de toegeving van Stauffenbergh vooral in dovemansoren terecht te zijn gekomen<sup>29</sup>. In een allerlaatste poging een gunstig advies af te dwingen, werd voorgesteld dat de compagnie zich hoofdzakelijk zou toespitsen op de IJslandvisserij naar Duinkerks en Hollands model. Immers was de haven van Nieuwpoort in staat schepen met een grote diepgang de toegang te verlenen<sup>30</sup>. Hoewel de maatschappij in het tussenseizoen ook zou trachten de haringvisserij te bedrijven, bleek de opmerking dat de compagnie geen concurrentie zou vormen voor de zogenaamde 'cleene visscherye' – die voornamelijk in Blankenberge werd beoefend – uiteindelijk doorslaggevend.

Na drie jaar intensief pleiten voor de oprichting van een compagnie die de Nieuwpoortse visserij met haar roemrijk statuut van weleer wou doen aanknopen, kon eindelijk in augustus 1727 de uitbouw

---

Filliaert 1939, 8 en RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4809 – Brief van de St.-Jacobsgilde aan het Nieuwpoortse stadsmagistraat (27 januari 1725)

<sup>27</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4809 – Protestbrief van de viskopers aan het stadsbestuur van Nieuwpoort (4 mei 1724)

<sup>28</sup> Voor een uitvoerig overzicht van de verschillende verzoeken die door J.-B. Stauffenbergh werden ingediend, verwijzen we graag naar Filliaert 1939, 10-31

<sup>29</sup> Omstreeks dezelfde tijd dat Stauffenbergh inspanningen deed om een exclusief octrooi te bekomen, maakte de Handelskamer van Brugge haar plannen kenbaar om de visserij te beoefenen. Men schijnt trouwens niet gewacht te hebben op de vrijstelling van rechten om een maatschappij op te richten: reeds in maart 1727 beschikte zij over een nieuwe dogger van 70 vaten, die hetzelfde jaar nog naar IJsland vaarde. Dumarey 1961, 112

<sup>30</sup> Hoewel Oostende een betere infrastructuur had dan Nieuwpoort, bleek volgens Stauffenbergh het hinterland van deze haven minder geschikt. Parmentier 1997 (2), 41

van start gaan. Jammer genoeg verliep ook de uitwerking van Stauffenbergh's plan minder vlot als verwacht. Zo werd het verhoopte startkapitaal van 200.000 gulden – dat zou worden opgesplitst in 2.000 aandelen, met de bedoeling een groot aantal kleine investeerders te lokken – niet bereikt. Bij het sluiten van de inschrijvingslijst kwam men tot de ontnuchterende vaststelling dat slechts 115.000 gulden wisselgeld ingetekend was<sup>31</sup>. Dat slechts weinig investeerders kapitaal vrijmaakten voor het nieuwe initiatief, was in grote mate te wijten aan de moeilijkheden die de Oostendse Compagnie dat jaar ondervond<sup>32</sup>. Opmerkelijk was dat het merendeel van het geld (80%) uit Gent en Brussel afkomstig was<sup>33</sup>. Ook Antwerpen bleek weinig interesse voor de vereniging te tonen, daar waar zij in de Oostendse Compagnie toch 2/3 van het kapitaal (6 miljoen gulden) verzorgde<sup>34</sup>. Enkel zeven procent van de aandeelhouders was uit Nieuwpoort afkomstig. Van de beloofde aandelen die het stadsmagistraat zou opeisen, was echter geen sprake. Met uitzondering van één eigenaar van een schip, Cornelis Vandenaabeele, waren het aan Nieuwpoortse zijde voornamelijk lokale handelaars die hoopten dat de nieuwe compagnie de sectoren verwant aan de visserij wat zou opfleuren<sup>35</sup>. Van Oostendse inbreng was er – zoals verwacht – geen sprake.

Aangezien het haringseizoen reeds volop bezig was, begon de maatschappij in oktober 1727 met enkele sloepen te huren of er parten in te nemen. Zo werd de sloep van stuurman A. Vynck bijvoorbeeld door de compagnie voor de helft afgekocht van haar eigenaar Pieter Cornelis Vandenaabeele, die vervolgens zijn helft aan de maatschappij verhuurde voor 100 gulden courante munt voor het haringseizoen van 1727<sup>36</sup>. Op de eerste bestuurvergadering van de compagnie (26 september 1727) werd het plan van Stauffenbergh om 3 sloepen in Nieuwpoort en een andere in Duinkerke op te kopen, goedgekeurd. Daarnaast werd ook vismateriaal uit Duinkerke (drijfnetten voor de haringvisserij) en Dordrecht (vier vishoekers) aangeschaft<sup>37</sup>. In januari van het daaropvolgende jaar beslisten een aantal aandeelhouders zelf schepen te gaan bouwen. Hiervoor investeerde men een deel van het startkapitaal in de reorganisatie en uitbreiding van een bestaande scheepswerf te Nieuwpoort<sup>38</sup>. Het hout werd voornamelijk vanuit Zomergem (nabij Gent) en Poperinge aangevoerd. Ook investeerde de compagnie in de aanwerving van acht timmerlieden. Slechts twee ervan woonden in Nieuwpoort; de rest werd gevonden in Oostende (2 lieden), Brugge (2) en Duinkerke (4). J. Wijdeleijne, uit Duinkerke overgekomen, stond in voor de algemene leiding op de werf<sup>39</sup>. Uit

---

<sup>31</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4885 – Cladbouck, fol. 1r

<sup>32</sup> Zie o.a. Parmentier 2002

<sup>33</sup> Bijgevolg werd de hoofdzetel der maatschappij niet in Nieuwpoort, maar in Gent ondergebracht. In de eerste plaats omdat de belangrijkste aandeelhouder, Cornelis Walckiers, er woonde, anderzijds doordat de stad gemakkelijk te bereiken was voor alle leden. Voor een volledig overzicht van de aandeelhouders, zie: Hoofdstuk III, 2.1. Definitie van het rederschap

<sup>34</sup> Huisman 1902, 243

<sup>35</sup> Parmentier 1997 (2), 42

<sup>36</sup> Filliaert 1939, 41 en Dumarey 1961, 76

<sup>37</sup> Aanvankelijk werd Stauffenbergh door de Hollandse overheid tegengewerkt, die de levering van 4 gekochte schepen en materieel verbood. Na tussenkomst van de Oostenrijkse regering, bereikten de met gereedschap beladen hoekers eind april-begin mei 1728 de haven van Nieuwpoort. Filliaert 1939, 58

<sup>38</sup> Een zekere Emmanuel Jorgel verhuurde de plaats 'Hoorenwerck' voor 800 ponden groot Vlaams wisselgeld voor de duur van de scheepsbouw. RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4883 – Pachtbrief van 23 februari 1728. Volgens Filliaert was deze scheepswerf vlak over de haven gelegen. Filliaert 1939, 52

<sup>39</sup> Parmentier 1997 (2), 43

tijdsgebrek werden de tuigage en de zeilen in Brugge en Oostende aangekocht. Na het bouwen van deze vissersschepen, bezat de compagnie in 1729 aldus 2 buizen, 6 hoekers en 8 sloepen<sup>40</sup>. De totale kostprijs van 59.586 gulden voor de bouw van de nieuwe schepen betekende echter dat, samen met de uitgaven die gedaan waren bij de aankoop van het andere materieel, het startkapitaal bijna volledig opgebruikt was<sup>41</sup>. Hierdoor werd reeds van in het begin een hypotheek gelegd op de verdere uitbouw van de Nieuwpoortse Compagnie.

Zoals in het keizerlijke octrooi nauwkeurig stond opgetekend, bestond de hoofdactiviteit van de 'Compagnie van Visch-vaert' voornamelijk uit de kabeljauwvaart nabij IJsland en de Faroër. Voor de eerste expedities werd beroep gedaan op drie Hollandse stuurlieden. De anderen werden gevonden in Brugge (1), Duinkerke (2), Oostende (1) en Nieuwpoort<sup>42</sup>. Eveneens ging Stauffenbergh in Holland op zoek naar vissers die de Nieuwpoortse bemanning de praktijk van het hoekvissen konden aanleren. Door een tekort aan vissers in Nieuwpoort en omstreken, was men sowieso verplicht vreemde vissers aan te trekken, voornamelijk uit Duinkerke. Om problemen met de Hollanders te vermijden, verwierven alle aangetrokken vissers het poorterschap van de stad. Voor de Franse overheidsinstanties vormden Duinkerke vissers op Vlaamse schepen geen probleem.

De opbrengst van 1728-29 bleek echter onvoldoende om de gedane investeringen te dekken. Aangezien nieuwe investeerders uitbleven, werden een aantal hoekers en buisschepen ook aan Oostendse handelaars verhuurd voor de vrachtvaart op Ierland en Frankrijk. Een voorbeeld uit 1729 leert ons hoe omvangrijk dergelijke handelsreizen vaak waren. Op 23 februari vertrok de buis *Sz. Cornelis* naar Dublin met een lading graan voor rekening van de Oostendse handelaar N.H. Emmery. Na lossing te Dublin, zette het schip zeil naar Nantes, van waaruit het met 34 muiden zout op 25 mei opnieuw in de haven van Nieuwpoort aanmeerde<sup>43</sup>. Hoewel dergelijke reizen weinig veranderden aan de financiële toestand van de Compagnie, besliste men in 1730 de vissers- én handelsactiviteiten toch verder te zetten. Een goede beslissing, want de handelsreizen naar Nantes bleken ditmaal wel te renderen, waardoor Stauffenbergh voldoende geld kon verzamelen om zeven schepen die zomer naar IJsland te zenden<sup>44</sup>. Stormweer nabij het eiland zorgde echter voor een slechte opbrengst. Daarbij kwam dat in Nantes het importgeld op de gezouten kabeljauw dat jaar nog verhoogd werd, waardoor in 1731 de vooropgestelde winst niet zou worden behaald<sup>45</sup>. In een laatste poging de situatie te verbeteren, werd het merendeel van de vloot ingezet op de Doggersbank en de haringvisserij. Het aldus toepassen van een goedkope Noordzeevervisserij, bleek echter ook in 1731 de slechte financiële toestand niet te kunnen omkeren, waardoor Stauffenbergh zich genoodzaakt zag af te treden. Onder de leiding van zijn opvolger werd getracht zoveel mogelijk geld te recupereren door de vloot volledig uit te reden

---

<sup>40</sup> Desnerck 1974, I, 78-80; "Twee buysschepen, twee hoeckersschepen met beuns, twee chalouppen met beuns" werden te Nieuwpoort vervaardigd. Daarnaast werd nog een "sloep met beun" in aanbesteding gegeven te Brugge, waar ze onder het toezicht van Marius Raveschodt werd gebouwd. Filliaert 1939, 45 en 55

<sup>41</sup> Parmentier 1997 (2), 44

<sup>42</sup> Parmentier 1997 (2), 46

<sup>43</sup> Filliaert 1939, 74 en 93

<sup>44</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4809 – Uitreed- en retourrekeningen van de schepen van de Compagnie van Visch-vaert (1730-1731)

<sup>45</sup> Vreemd genoeg bleef de massaal ingevoerde Hollandse kabeljauw in Frankrijk volgens de oude regels belast. Parmentier 1997 (1), 47



naar IJsland (tot 1732). Maar toen bleek dat de magere winst de achterstallige schulden niet kon aflossen, werd de inboedel stelselmatig verkocht en de compagnie na meerdere processen in 1738 uiteindelijk opgedoekt<sup>46</sup>.

Hoewel de mogelijkheden aanwezig waren om uit te groeien tot een nationaal visserijbedrijf, lag een gebrek aan geld na 1730, onvoldoende overheidssteun bij de start, en het feit dat het merendeel van de aandeelhouders weinig interesse vertoonden in de visserij als dusdanig, aan de basis van de ondergang van de Nieuwpoortse Compagnie. Naast een voor die tijd relatief omvangrijke vloot waren er ook geen problemen om de vis aan de man te brengen. Naast de voor de hand liggende lokale afzetmarkten (Brugge, Oostende, Diksmuide, Ieper en Veurne), werd er ook soms vis geëxporteerd naar Duinkerke, Rijsel en Nantes. Vaste klanten waren daarenboven de Paters Recolletten uit Poperinge, die steeds een halve ton ‘moluwe’ voor twee gulden per ton onder de normale prijs betaalden<sup>47</sup>. De relatie tussen de Nieuwpoortse vissers en de kloosterorden was trouwens eeuwenoud en beruste – zoals we verder zullen zien – vooral op een wederzijdse dienstverlening. Toen de zaken in 1729 dermate slecht gingen, meende De Vallejo, die belast werd met de verkoop van de vis, dat “zelfs de Engelsche Recolletten van Duay hebben commen coopen.”<sup>48</sup> Niettemin vormde de compagnie nooit een bedreiging voor de Zeeuwse en Hollandse aanvoer van vis.

### 2.3. *Het redersbedrijf Douchelet-Ray, 1732-1740*

Eén van de bijkomende redenen waarom de Nieuwpoortse ‘Compagnie van Visch-vaert’ de verwachtingen niet kon nakomen, lag verborgen in de discrepantie tussen het aangebrachte kapitaal en het praktijkgebeuren. Doordat de aandeelhouders uit het binnenland afkomstig waren, was de verbondenheid met de visserijsector ver zoek. Bovendien stonden geldschietters sowieso eerder wantrouwig tegenover grootschalige projecten zoals dat van Stauffenbergh. Het investeren van kleine bedragen hield nu eenmaal – zeker gezien de toenmalige economische omstandigheden – minder risico’s in. Een voorbeeld van zo’n kleinschalige onderneming was de Nieuwpoortse-Oostendse rederij Douchelet-Ray. Profiterend van de achteruitgang van de ‘Compagnie van Visch-vaert’, kochten twee Nieuwpoortse handelaars, Jacobus Douchelet en Guibert Offert de la Croix, in 1732 twee schepen over: de buis *St. Carolus Borromeus* en de hoeker *De Stadt Nieuwpoort*<sup>49</sup>. Met hun respectievelijke 90 en 85 ton ging het om redelijk grote schepen, die naast de traditionele kabeljauwvisserij ook voor de koopvaart zouden worden ingezet. Samen met de Oostendse zakenman Thomas Ray richtten ze een rederij op<sup>50</sup>. In totaal brachten acht vennoten een startkapitaal van 10.495 gulden courante munt bijeen. Niettemin werd ditmaal afgesproken dat de geassocieerden hun aandeel binnen een termijn van 3 maanden dienden te storten bij J. Douchelet en niemand zich kon terugtrekken vooraleer een termijn

---

<sup>46</sup> Om de vele schuldeisers tegemoet te komen, werden o.a. de schepen met veel verlies verkocht. Zo ging de hoeker *St. Antoine* voor 1.300 gulden de deur uit, terwijl ze vroeger voor 3.000 gulden werd aangeschaft. Filliaert 1939, 112

<sup>47</sup> Filliaert 1939, 70

<sup>48</sup> Filliaert 1939, 97

<sup>49</sup> De schepen werden voor respectievelijk 5.575 en 4.920 gld. courant overgenomen. Filliaert 1939, 123

<sup>50</sup> Thomas Ray had een belangrijke rol gespeeld bij de oprichting van de Oostendse Compagnie. Filliaert 1939, 126

van vijf jaar verstreken was<sup>51</sup>. Onder de vennoten werden twee agenten te Oostende en Brugge aangesteld. Zij werden o.a. belast met de distributie van de aangevoerde kabeljauw, traan en andere goederen, het regelen van contacten met mogelijke bevrachters, enz<sup>52</sup>. Op die manier werden alle functies binnen de rederij ingevuld door personen die een nauwe verbondenheid met de visserijsector tentoon spreidden en reeds voldoende ervaring hadden opgedaan om op een doordachte manier handel te voeren.

Vooraf Thomas Ray bleek de knepen van het vak goed onder de knie te hebben. Zo verkocht hij in 1734 de *St. Carolus Borromeus* pro forma aan de Rotterdamse handelaar J. Archdeacon, aangezien op dat ogenblik Nederlandse schepen voor een voordeliger toltarief in een Franse haven konden aanmeren<sup>53</sup>. Sowieso wijzen de scheepsrekeningen en de winst- of verliesdelingen van de expedities van datzelfde schip voor de periode 1732-41 op een positieve balans voor de rederij. Acht keer werd het schip op IJsland uitgereed met een gemiddelde nettowinst van 49,76%. Daarnaast werd de buis in het zogenaamde 'stille seizoen' succesvol uitgerust voor de kaapvaart vanuit Oostende. Eveneens ondernam het schip vanuit deze haven vrachtreizen naar Bordeaux, Nantes, Seudres, Bourgneuf en Cork. Met uitzondering van het zouttransport vanuit de Loiremonding leverden de 14 vrachtreizen van de *St. Carolus Borromeus* een gemiddelde winstpercentage van 8,92% op<sup>54</sup>. Hoewel dit 3 à 4% onder het niveau van de Hollandse en Friese voorbeelden van maritieme expedities naar het Balticum en de Franse Atlantische havens lag, was dit voor de rederij een zeer goed resultaat. De gezouten kabeljauw of 'moluwe' werd voor een vierde in Oostende verkocht door Judocus van Iseghem, terwijl 60% in Nieuwpoort en omgeving te koop werd aangeboden. Daarnaast werden kleine hoeveelheden naar Ieper en Brugge getransporteerd. Tot slot blijken ook kloosterorden uit Poperinge, St.-Winoksbergen, Ieper en Nieuwpoort grote afnemers te zijn geweest<sup>55</sup>.

Het stilzwijgen van verdere activiteiten van de compagnie na 1740 kan wijzen op de teloorgang van de maatschappij vanaf dat jaar. Niettemin was deze ondernemingsvorm geen zeldzaam verschijnsel in de eerste helft van de 18de eeuw, waardoor de kans groot is dat de inboedel door andere visserijmaatschappijen binnen en buiten Nieuwpoort werd overgenomen.

---

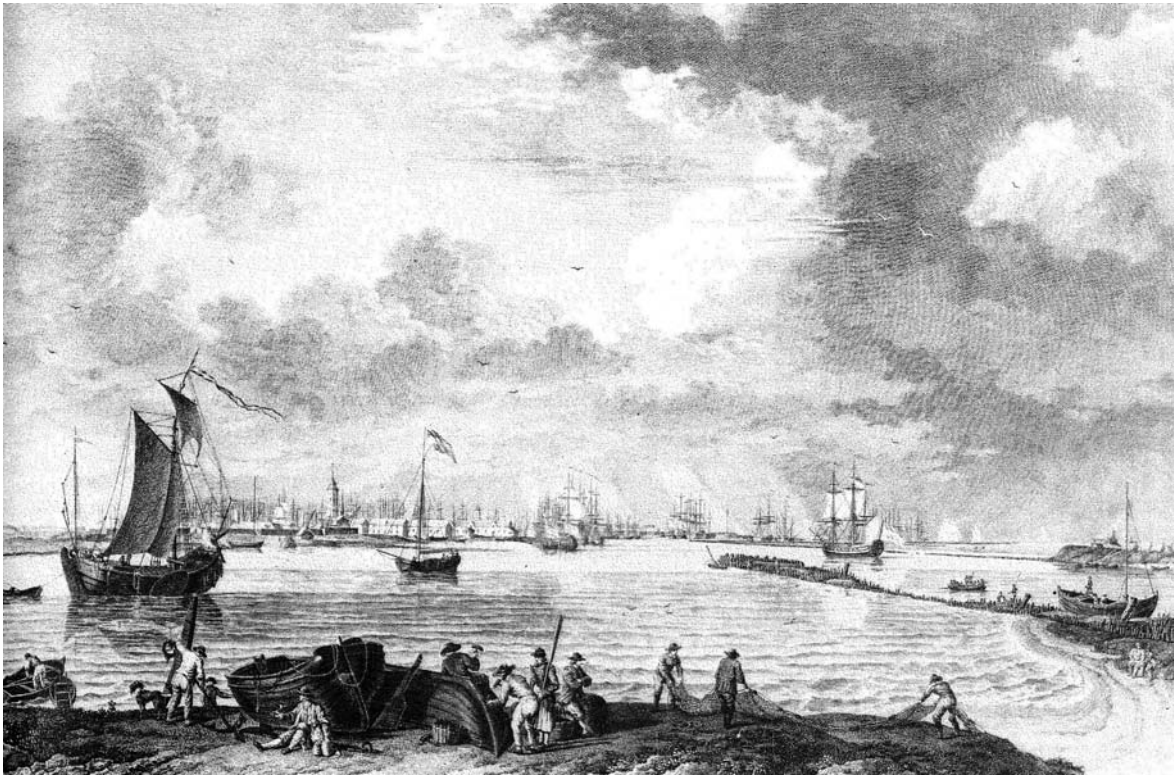
<sup>51</sup> Voor een overzicht van de individuele inbreng van de geassocieerden in de compagnie, zie: Hoofdstuk III, 2.1. Definitie van het rederschap

<sup>52</sup> Voor Brussel was dit J. De la Tour; in Oostende nam Judocus van Iseghem de zaken waar. RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4877 – "Reglement voor de ghecomitteerde ter directie van den vischvaart binnen Nieuport ghemaect tot Ghendt door de geauthoriseerde onder de generaliteyt der geïnteresseerde in den selven vischvaart" (21 februari 1729)

<sup>53</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 6065

<sup>54</sup> Parmentier 2003, 37

<sup>55</sup> Dumarey 1961, 105



Afbeelding 1. Gezicht op Oostende, gegraveerd door L.J. Masquelier naar een schilderij van O. le May (1782). Op de voorgrond zijn vissers aan het werk met hun schepen en netten. Verder in de haven koopvaarders, oorlogsschepen en links een smak. Collectie Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen.

#### 2.4. *Louis Bernaert en de 'Societeit van Visscherye van Harinck', 1736-1744*

Ondanks de teloorgang van de 'Compagnie van Visch-vaert', vormde de haven van Nieuwpoort tijdens de jaren dertig de belangrijkste vissershaven van de Oostenrijkse Nederlanden. Van de oorspronkelijk ca. 235 vissers die verbonden waren geweest aan de Compagnie, waren er in 1739 nog steeds 163 in de visserij actief. Slechts 1/5 daarvan was tewerkgesteld in de haven van Duinkerke of Oostende. Ook telde de Nieuwpoortse vloot nog 17 sloepen, 2 hoekers en 1 buisschip<sup>56</sup>. De aandacht voor de visserij in Oostende beperkte zich daarentegen tot slechts enkele kooplieden: Louis Bernaert, Nicolaas Carpentier en Judocus van Iseghem. Louis Bernaert zou o.m. op 28 september 1736 de 'Societeit van Visscherye van Harinck' in het leven roepen. Als voormalig hoofdcommissionair van de Oostendse Compagnie – officieel de Generale Keijzerlijke Indische Compagnie (GIC) genoemd – bleek hij met zijn ruime nationale en internationale vriendenkring de geschikte persoon om de haringvisserij opnieuw te laten aanknopen met haar notoir verleden. Vooral via zijn contacten binnen de hoge Brusselse ambtenarij hoopte hij voldoende overheidssteun te vinden om de moeilijke beginfase door te komen. Hoewel het exacte startkapitaal niet gekend is, schat Parmentier het op een 40 à 50.000 gulden<sup>57</sup>. Louis Bernaert voorzag zelf 1/3 van het kapitaal, terwijl Nicolaas Carpentier en François Erreboot elk eenzesde ophoestten. De resterende gulden werden aangebracht door Herboldus Rotsaert,

<sup>56</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4887 – Lijst van aangemonsterd scheepsvolk

<sup>57</sup> Parmentier 2003, 38

Joannes Dillebeke, Judocus van Iseghem en Thomas Ancke. Vooral de participatie van Nicolaas Carpentier in het project was een uitstekende zaak. Als voormalig kapitein van de Oostendse China- en Bengalenvaart én diplomaat van de GIC, was hij een van de weinige dynamisch en kapitaalkrachtige handelaars die Oostende op dat ogenblik telde<sup>58</sup>. François Erreboot moest echter niet onderdoen. Na drie succesvolle campagnes als supercargó aan boord van de GIC-kantonvaarders had hij in 1733 voor de functie van adjunct-commissionair gekozen<sup>59</sup>. Iets minder kapitaalkrchtig, maar niettemin zeer belangrijk voor het welslagen van de onderneming, was Judocus van Iseghem, een zeer ervaren kracht in het vissersbedrijf. Tevens trad hij reeds enkele jaren als veilingmeester van de Oostendse vismijn op<sup>60</sup>. Meester-scheepstimmerman Joannes Dillebeke was dan weer handig voor de uitrusting en het onderhoud van de vloot<sup>61</sup>. Tot de zogenaamde ‘stille vennoten’ behoorden de Brugse koopman Thomas Ancke en de Oostendse stuurman Herboldus Rotsaert<sup>62</sup>.

Reeds in het voorjaar van 1736 bestelde Louis Bernaert twee visserssloepen bij Joannes Dillebeke: de *Petrus en Paulus* en de *Neptunus*. Een derde sloep – de *St. Louis* (35 ton) – werd door Judocus van Iseghem en Nicolaas Carpentier bij Guillaume Emmerij in Duinkerke aangeschaft, alwaar het voor een bedrag van 2.625 gulden volledig werkklaar werd gemaakt<sup>63</sup>. Via Bernaert’s contacten bij de Duinkerke Admiriteit konden ook nog 240 haringnetten op de kop worden getikt. Daarenboven slaagde hij erin om enkele Duinkerke vissers door middel van dubbele lonen bij hem in dienst te laten treden. Dat hij een grote aanzien genoot in Brussel, bleek nogmaals in 1737, toen hij van de overheid een belastingsvrijstelling verkreeg om het nodige ‘St. Ubes-zout’ (Setubal-zout) in te voeren<sup>64</sup>. Echter werd aan zijn verzoek om tot een drastische verhoging (met 50%) van de invoerrechten op de buitenlandse haring over te schakelen, door de Raad van Financiën geen gehoor gegeven. Immers waren grote steden als Brugge, Gent, Antwerpen, Mechelen en Brussel nog zeer sterk afhankelijk van de Hollandse en Zeeuwse aanvoer van gezouten haring en kabeljauw<sup>65</sup>.

Voor het seizoen 1736-38 noteerde de sociëteit goede vangstresultaten, waardoor er zelfs een tijdje werd overwogen om een vaartuig voor de kabeljauwvisserij uit te reden. Wel werd in Oostende een magazijn gebouwd om de aangevoerde haring te pekelen en te drogen. Afzetmarkten voor deze pekelharing en ‘crakelo’ (bokking) werden gevonden in Brugge en Gent, waar respectievelijk Jacques van de Kerckhove en weduwe Verhegghe als verkopers optraden. Daarnaast werd ook vis geleverd aan de mijnen van Veurne, Ieper, Menen en Doornik. In 1739 werden zelfs 186 vaten lichtgezouten haring naar Marseille getransporteerd.

In september 1741 kwam de optimale samenwerking tussen de verschillende vennoten onder spanning te staan. De reden hiervoor was het conflict tussen Bernaert en zijn goede vriend

---

<sup>58</sup> Voor een overzicht van de handelsactiviteiten van Nicolaas Carpentier in dienst van de GIC, zie: Degryse en Parmentier 1995, 156

<sup>59</sup> Degryse en Parmentier 1995, 176

<sup>60</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5141 - Brief A. Lanszweert aan de Raad van Financiën (24 september 1752)

<sup>61</sup> Joannes Dillebeke was één van de tien scheepsbouwers werkzaam te Oostende in 1728. Parmentier 2003, 57

<sup>62</sup> Herboldus Rotsaert had eveneens een Oost-Indisch verleden. Degryse en Parmentier 1995, 208

<sup>63</sup> Inbegrepen in de prijs waren een vleet, lijnen en 35 razieren zout.

<sup>64</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5143 – Document van 18 januari 1737. Dit Portugese zeezout werd tijdens de zeventiende en achttiende eeuw als het kwalitatief beste zout beschouwd voor de visverwerking.

<sup>65</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5141 – Rétablissement de la pêche à Ostende

Carpentier<sup>66</sup>. Deze laatste verweet Bernaert immers de visserssloepen ook voor andere doeleinden aan te wenden dan oorspronkelijk voorzien, en eiste bijgevolg in naam van alle participanten een financiële tegemoetkoming hiervoor. Aangezien Bernaert weigerde te betalen, werd de associatie ontbonden. Kort daarna, op 9 november 1741, overleed L. Bernaert, waarna de problemen startten tussen zijn erfgenamen en Carpentier. Immers wilden zij de sloepen en het patrimonium van de vereniging verkopen, terwijl Carpentier en de andere vennoten de rendabele visvangst net wilden verderzetten<sup>67</sup>. Uiteindelijk werd beslist om de 'Societeit van Visscherye van Harinck' onder de leiding van Nicolaas Carpentier te plaatsen, tot in 1744 het uitbreken van de Oostenrijkse Successieoorlog elke vorm van visserij vanuit Oostende onmogelijk maakte.

### 3 De ontwikkelingen tijdens en na de Oostenrijkse Successieoorlog, 1744-1752

De Oostenrijkse Successieoorlog luidde opnieuw een moeilijke periode in voor de visserij in de Oostenrijkse Nederlanden. Ondanks het feit dat Oostende vanaf 23 augustus 1745 door de Franse troepen van Lodewijk XV bezet werd, poogden enkele handelaars aldaar kleine pogingen te ondernemen om de lokale markt met vis te bevoorraden. Tussen 1747 en 1750 bedreven Andreas Jacobus Flanderin en Joannes de Vette met de sloep *Den Jongen Andreas* de kustvisserij vanuit Oostende. Jammer genoeg weten we weinig over hun vangstresultaten. In 1750 werd wel een nettowinst van 36 procent geboekt<sup>68</sup>. Daarnaast waren ook Pieter Löhr, Franciscus Judocus Kempe, Joannes de Roo en Henry Josephus Gyselinck aan het Oostendse vissersbedrijf verbonden, doch door een groot verlies hadden zij er zich in 1751 reeds uit teruggetrokken. Ondermeer het ongunstige mijnreglement, dat bepaalde dat alle vis die door zowel lokale als vreemde vissers te koop werd aangeboden met één *sol* per pond moest worden belast, lag aan de basis van de stagnatie van de Oostendse visserij in de loop van de 18de eeuw<sup>69</sup>.

Na de Tweede Vrede van Aken (18 oktober 1748) werd de Oostendse visserij gedomineerd door Judocus van Iseghem. Onder zijn leiding werd sinds 1741 het doggerschip *Jonge Pieter* elk jaar uitgereed naar IJsland. Vanaf 1752 werd zijn vloot aangevuld met 4 open vissersschuiten die belast werden met de dagelijkse aanvoer van verse vis<sup>70</sup>. Daarnaast werden ook twee grote sloepen voor de IJslandvaart aangekocht: de *Concordia* en een Duinkerks schip dat ingehuurd werd<sup>71</sup>. Voor het beoefenen van de kabeljauwvisserij werd hij gesteund door enkele medereders waarvan de namen ons onbekend zijn. Op die manier slaagden Van Iseghem en zijn handelspartners erin de helft van de globale visaanvoer in Oostende te verzorgen. Het succes beperkte zich niet alleen tot het uitreden van

---

<sup>66</sup> UBG, Fonds Hye Hoys, nr. 1881

<sup>67</sup> De belangen van de familie Bernaert zouden vnl. door zoon Jacobus-Louis worden waargenomen. Sebrechts 1972, 38

<sup>68</sup> UBG, Hs. 3385, nr. 1187

<sup>69</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5141 – Verklaring van enkele Oostendse notabelen en handelaars m.b.t. de achteruitgang van de Oostendse visserij (29 november 1751)

<sup>70</sup> De schepen die voor de verse visvangst werden ingezet, waren de *Maria*, de *St. Felix*, de *Neptunus* en de *Fortuin*. ARB, Raad van Financiën, nr. 5141

<sup>71</sup> Parmentier 2003, 40

vissersschepen. In de uitoefening van zijn functie als veilingmeester van de Oostendse vismijn had Judocus van Iseghem sowieso het voorrecht om buitenlandse vis tegen een bepaalde commissie te verkopen (o.a. Zeelandse en Suffolkse kreeft en oesters). Deze monopoliepositie en de mistoestanden die hieraan verbonden waren, stuitte op protest van Andreas Lanzweert, actief in de haringvisserij nabij de Orkaden en de Hebriden<sup>72</sup>. Het protest leidde ertoe dat Pieter Löhr in 1752 het veilingcontract van de Oostendse vismijn verwierf<sup>73</sup>. Hiermee werd een liberalisering van de lokale visserij ingezet, die bovendien perspectieven zou openen voor een nieuwe generatie handelaars die gezamenlijk een nationale visserij wensten uit te bouwen.

#### 4 Overleg binnen de nationale visserij: de ‘Caemer der Visscherije tot Oostende’, 1754-1794

Op 26 juli 1754 werd na overleg tussen de reders Pieter Löhr, Andreas Lanzweert, Guilielmo de Brouwer en Antoine Constantin een instelling opgericht die in de tweede helft van de 18de eeuw een belangrijke rol zou spelen bij de uitbouw van de nationale vissersvloot. Op advies van deze ‘Caemer der Visscherije tot Oostende’ vaardigde de Oostenrijkse overheid decreten uit die als doel hadden de Zuid-Nederlandse visserij te beschermen. Het broederschap, dat zich tussen de 18de-eeuwse werkgeversorganisatie (de rederij) en het traditionele ambacht situeerde, kende een voor die tijd revolutionaire structuur, die minder strak zat dan bij de bestaande visserscorporaties. Het reglement en de structuur van de Kamer zagen er in grote lijnen als volgt uit<sup>74</sup>:

- de organisatie richtte zich tot alle Oostendse zeelieden, reders en andere personen die aan het vissersbedrijf verbonden waren. Men was a.h.w. verplicht zich erbij aan te sluiten, aangezien men anders beschouwd – en vooral belast – werd als een vreemde visser/reder;
- jaarlijks verkozen de leden een deken en twee ‘zorgers’ of assistenten;
- de Caemer kon problemen tussen vissers en reders zelf oplossen en trad hierin arbitrair op;
- de kas werd gespijst door een jaarlijkse kleine belasting: voor een hoekerschip of ander schip die de grote visserij beoefende, werd 4 gulden getaxeerd; voor een schuit of ander klein schip moest 2 gulden worden betaald. In 1787 was dit bijvoorbeeld een belasting van 0,5 procent op alle aangevoerde verse en gezouten vis, uitgezonderd haring;
- vreemde en buitenlandse vissers werden onderworpen aan het plaatselijke visserijreglement van 1752, die o.a. de Oostendse vissers/reders betere verkoopsmodaliteiten garandeerde dan hun concurrenten. Ook waren de vreemde vissers verplicht een vergoeding te betalen aan de mijnmeester en 6 penningen te storten in de stedelijke armenkast;

<sup>72</sup> Onder andere in 1752 werd J. Van Iseghem door A. Lanzweert ervan beschuldigd een lading oesters buiten de vismijn te hebben verkocht. Bovendien zette hij enkele vissers onder druk om – tegen het nieuwe reglement in – hun vis alsnog in de plaatselijke vismijn te verkopen. ARB, Raad van Financiën, nr. 5141 – Brief P. Löhr aan de Raad van Financiën (25 april 1752) en Coopman 1990, 38

<sup>73</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5141 – Brief A. Lanzweert aan de Raad van Financiën (24 september 1752)

<sup>74</sup> Het resolutieboek van de ‘Caemer der Visscherije tot Oostende’ wordt bewaard in de Gentse Universiteitsbibliotheek, HS. 1256

- de bemanning diende het ganse jaar haar verplichting tegenover de vissersschepen na te komen. Nieuwe overeenkomsten konden pas op Sint-Bartolomeusdag (24 augustus) worden afgesloten;
- de reders waren verplicht de nodige hoekers, sloepen of schuiten in een goede staat aan de vissers af te leveren. Voor de uitrusting van een schip ontving de reder een som van 1,5% op alles wat gevangen werd;
- de vissers dienden zelf in te staan voor het onderhoud van hun vleten (netten) en lijnen.

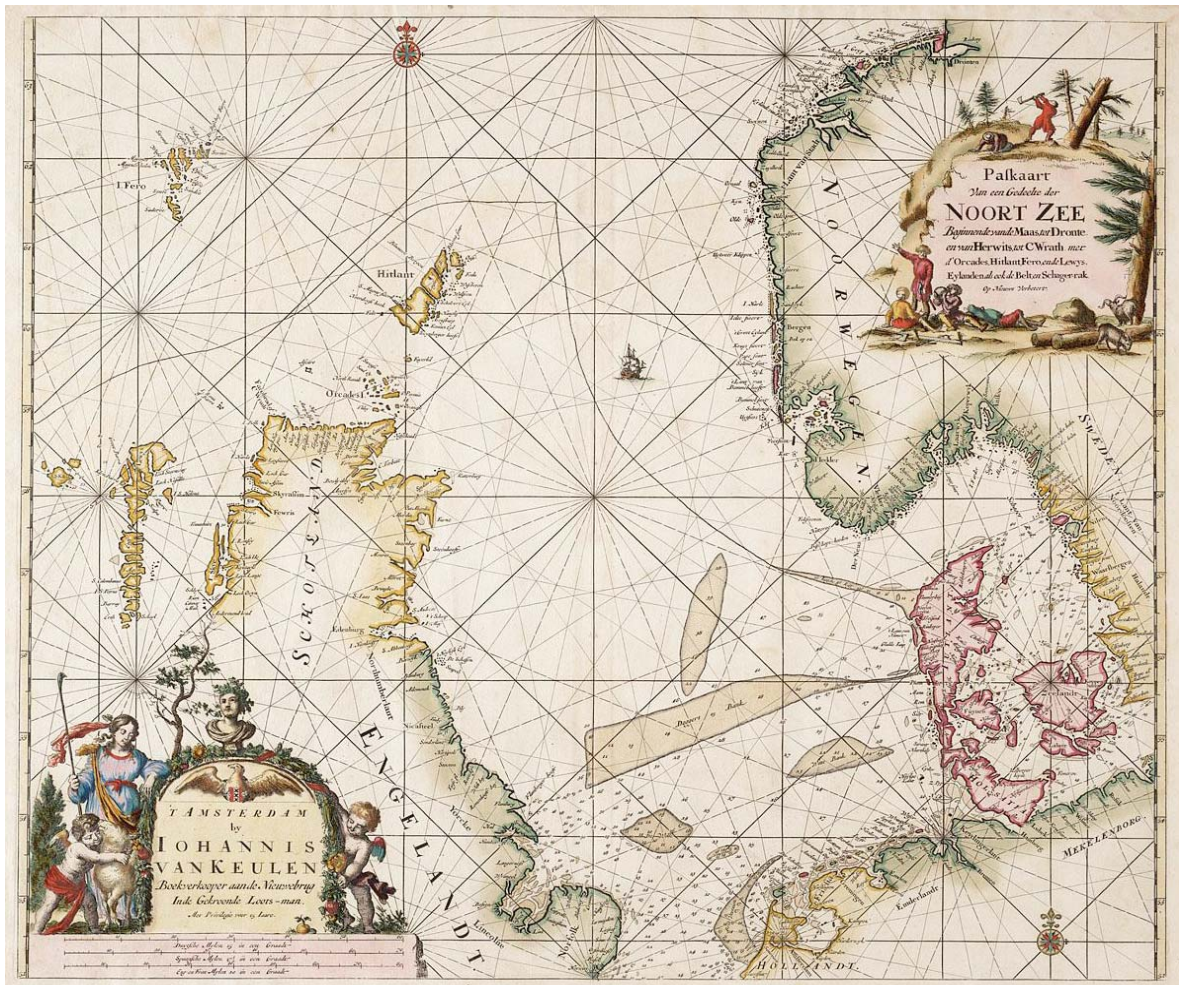
Het broederschap evolueerde in de jaren zestig en zeventig tot een ware rederij. Bovendien werd in 1767 te Nieuwpoort een gelijkaardige vereniging opgericht, wat aantoont dat de positieve invloed die de Oostendse 'Caemer' had op de visserij ook daar niet aan de aandacht was ontsnapt<sup>75</sup>. Verder bepaalde de 'Caemer der Visscherije tot Oostende', door overleg tussen de verschillende reders, hoeveel schepen per seizoen werden ingezet voor de haring- en kabeljauwvisserij. Ook legden ze het aantal schepen per vangstgebied vast, werden de prijzen vóór het vangstseizoen bepaald, enz. In 1785 bepaalde de Kamer bijvoorbeeld dat 1 ton IJslandse 'moluwe' die winter 30 gulden zou kosten, terwijl voor eenzelfde hoeveelheid Noordse kabeljauw 40 gulden betaald moest worden. De kwalitatief betere Doggerbankse gezouten kabeljauw was 42 gulden waard. Tot slot had de 'Caemer' haar eigen pakhuizen en vaste commissarissen in de belangrijkste Zuid-Nederlandse centra voor de visverkoop. Indien de uitgevaardigde resoluties door de leden niet werden nageleefd, voorzag het reglement onder meer de mogelijkheid tot het opleggen van boetes.

Het overleg tussen de Nieuwpoortse en Oostendse reders resulteerde in 1786 in een premiestelsel, dat met een deel van de invoerrechten op de buitenlandse kabeljauw werd gefinancierd. Tussen 26 februari en 12 april ontving men per ton aangevoerde gezouten Doggerbankse kabeljauw 15 gulden extra. Voor de 'moluwe' die tussen 13 april en 1 mei werd gevangen, volgde een beloning van 10 gulden. Daarnaast werd nog een premie van 150 gulden verdeeld onder de bemanning die de grootste vangst binnenbracht, en kreeg de sloep met de tweede grootste opbrengst een extra som van 100 gulden.

---

<sup>75</sup> Jacobs 1994, 308





Afbeelding 2. Paskaart van een gedeelte der Noordzee, gegraveerd door Jan Luyken (1649-1712) en uitgegeven door Joannes van Keulen te Amsterdam. Op deze zeekaart zijn duidelijk de verschillende haring- en kabeljauwvangstgebieden zichtbaar: de Doggersbank, de Schotse Oostkust, de Orkaden en de Shetland-eilanden ('Hitland'). Collectie Amsterdams Historisch Museum, Amsterdam.

## 5 De visserij tijdens en na de Zevenjarige Oorlog, 1755-1765

In de aanloop naar de Zevenjarige Oorlog nam de concurrentie van de Duinkerke vissersvloot toe<sup>76</sup>. Uit vrees voor Engelse kapers kozen heel wat Duinkerke schippers Nieuwpoort als ankerplaats om hun vangsten te lossen en te laten veilen. Niettemin werd het merendeel van de vis (voornamelijk haring) via barges naar Duinkerke getransporteerd. Hoewel de aanwezigheid van de Duinkerke vloot geen meerwaarde betekende voor de lokale markt, vormden de vreemde vissersvaartuigen een bedreiging voor de lokale visserij. Nadat in 1755 ook in Oostende Duinkerke schepen waren neergestreken, werd in dat jaar op advies van de Oostendse Caemer door de Oostenrijkse overheid een ordonnantie uitgevaardigd die Duinkerke vissersschepen verbood aan te meren in een Vlaamse haven. Allerlei manieren werden echter aangewend om deze overheidsmaatregel te omzeilen. Zo lieten de Duinkerke

<sup>76</sup> De Noord-Franse haven telde in 1754 vijftig haringsloepen en doggers. Pfister-Langanay 1985, 242



reders in de jaren 1755 en 1756 een aantal schepen voor hun rekening onder (neutrale) Oostenrijkse vlag vanuit Nieuwpoort de zeevisserij beoefenen. Om minder wrevel en argwaan te wekken, schreven zich tussen 1755 en 1760 ook een aantal Duinkerke vissers in als poorter van Oostende<sup>77</sup>. Tevens trachtten een aantal Duinkerke vissers vis op te kopen binnen de Oostendse vismijn.

Wanneer op 19 juli 1757 Oostende onder Franse voet wordt gelopen, evolueert de visserij er gaandeweg tot een noodlijdend bedrijf. Doordat men nog amper aan de lokale vraag kon tegemoet komen, werd het derde artikel van het Oostendse visserijreglement door de overheid aangepast: voortaan mochten lokale vissers hun kleine vangst rechteloos op de Oostendse markt verkopen<sup>78</sup>. Veel hielp dit niet, want toen in maart 1759 de Engelsen de havens van Nieuwpoort en Oostende als Franse haven erkenden – en dus hun neutrale status verloren – werden de Vlaamse vissers opnieuw belaagd door Engelse kapers. Ten einde aan deze dreiging te ontsnappen, lieten heel wat Vlaamse vissers hun sloep of schuit uitvaren onder de vlag van een neutrale buurstaat. Vooral Vere bleek bij de Oostendse scheepslieden in de smaak te vallen. Tussen 1752 en 1765 zouden 46 Zuid-Nederlanders het Veerse poorterschap aannemen. Achtendertig ervan waren uit Oostende afkomstig en voor het merendeel tewerkgesteld in het visserijambacht<sup>79</sup>.

In deze moeilijke tijden werd de Zuid-Nederlandse visserij gepromoot door de Oostendenaar Thomas de Gysperre. Als raadsheer-auditeur bij de Oostenrijkse Geheime Raad slaagde hij erin om in samenspraak met de Oostendse Caemer de verkoop van verse vis vanaf 1 januari 1765 te belasten met 2,5% en de buitenlandse met het dubbele percentage. De inkomsten van deze extra belasting werden vervolgens geïnvesteerd in de aanleg van de steenweg Oostende-Wijnendale, die in moest staan voor een verbetering van het transport naar het binnenland<sup>80</sup>. De lokale vissers kregen een compensatie door de afschaffing van de taksen op bier en alcoholische dranken die men als proviand aan boord meenam.

Naast De Gysperre zou ook Pieter Löhr zich inzetten voor een beter statuut van de visserij in de Oostenrijkse Nederlanden. In een pleidooi van 1765 suggereerde hij dat de overheid zich diende te spiegelen aan de Duinkerke protectiepolitiek. Daar werd de buitenlandse haring en kabeljauw sinds 1763 belast met 40 pond tournois met als resultaat een vertienvoudiging van de Ijslandvloot in twee jaar tijd<sup>81</sup>.

---

<sup>77</sup> Cabantous 1980 (1), 67

<sup>78</sup> UBG, Hs. 3385, nr. 995 en ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201b

<sup>79</sup> Parmentier 2003, 44

<sup>80</sup> De visserijsector betaalde in totaal 50.000 gulden voor de aanleg van de 'calsijde van Wijnendale'. ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201b

<sup>81</sup> Volgens Pfister-Langanay telde de Duinkerke Ijslandvloot in 1763 zes vaartuigen en in 1752 42 doggers. Pfister-Langanay 1985, 548

## 6 De wedergeboorte van de haringvisserij in de Zuidelijke Nederlanden, 1765-1778

### 6.1. *Nationale protectiemaatregelen*

In juni 1765 presenteerden de Nieuwpoortse en Oostendse reders aan Thomas de Grysperre een plan dat als doelstelling had de nationale haringvloot stapsgewijs uit te bouwen. Hierin stond dat het vanaf 1770 mogelijk moest zijn de volledige Zuidelijke Nederlanden te bevoorraden met ‘eigen’ vis, waardoor de behoefte aan geïmporteerde Noord-Nederlandse haring zo goed als onbestaande zou zijn. Om een gunstig resultaat te bekomen, moest aan twee voorwaarden worden voldaan. Enerzijds impliceerde het initiatief de bereidheid van de overheid om voldoende investeringen door te voeren. Anderzijds moesten reders instaan voor de uitbouw van hun vloot en meewerken aan de ontwikkeling van een transportnetwerk dat toeliet de haring zo snel mogelijk bij potentiële consumenten te brengen<sup>82</sup>. Opnieuw gaven de overheidsinstanties een positief signaal door op 14 april 1766 het verbod op de invoer van zomerharing van kracht te laten gaan<sup>83</sup>. Kort nadien volgde zelfs een verlenging van de beperking tot het einde van het jaar<sup>84</sup>. Op 8 november 1766 gaf Karel van Lorreinen – de toenmalige landvoogd van de Oostenrijkse Nederlanden – zelfs de toestemming tot ‘libere passage en repassage’ aan alle binnenschepen die zich vanuit het binnenland naar de havens van Nieuwpoort, Oostende, Brugge en Blankenberge begaven om aldaar verse of gezouten vis te kopen<sup>85</sup>. Met beide maatregelen ging de overheid verder dan de Vlaamse reders hadden verhoopt.

Voordien hadden de raadsheren van de Geheime Raad zich goed laten informeren door Pieter Löhr over de tijdstippen waarop en de gronden waar de haring werd gevangen. De zomerharingvangst begon zowel in Nieuwpoort als in Oostende op 16 juni en duurde tot 15 augustus. Hierbij werden de netten eerst uitgegooid nabij IJsland, om vervolgens af te zakken naar de wateren voor de Schotse kust. Op 23 september ging vervolgens de winterharingteelt van start, die duurde tot 1 december. Winterharing werd gevangen in de visgebieden tussen Schotland en de Vlaamse kust en was kleiner van stuk dan de zomerharing<sup>86</sup>. Bijgevolg bevatte een Oostendse ton zomerharing 700 tot 800 haringen, terwijl een ton winterharing 1.100 tot 1.200 stuks herbergde.

### 6.2. *Brabantse tegenspraak en haringfraude*

Het verbod op de invoer van buitenlandse haring stuitte op fel protest van de stedelijke centra in Brabant. Vanuit Nieuwpoort en Oostende werden 181,5 tonnen ‘eigen haring’ naar de Brabantse markt getransporteerd, wat minder was dan de Noord-Nederlandse import van 1764 en 1765<sup>87</sup>.

---

<sup>82</sup> ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201b en RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4810

<sup>83</sup> Een eerste verbod op de import van haring werd reeds op 17 september 1764 doorgevoerd. Het betrof hier enkel de haring die op de Zweedse kusten gevangen werd en door een te lichte inpekeling niet voor consumptie geschikt werd geacht. Recueil des mémoires sur le commerce 1787, 271-272 – Mémoire des négociants et armateurs de la pêche nationale de la ville et port du Nieuport, présenté à messeigneurs les États de Flandre le 19 juin 1787 en Costumen Nieuwpoort 1774, 386-387 en 409

<sup>84</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 416-417 – Ordonnantie van 26 juni 1766

<sup>85</sup> Prims 1946, 5

<sup>86</sup> Hovart 1985, 12

<sup>87</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5147

Immers ontving Brussel alleen toen respectievelijk 38,8 en 60,3 procent meer haring uit Holland en Zeeland<sup>88</sup>. Bovendien lagen de ‘nationale’ haringprijzen een kwart hoger dan die van de Noorderburen. Ook bleek de kwaliteit van de nationale haring soms van een mindere kwaliteit te getuigen. Over de lading haring (20.000 stuks) die Norbert Boudeloot in het najaar van 1766 bijvoorbeeld naar Brussel stuurde, werd gerapporteerd dat deze “sont d’une qualité extremement petite, dur or salé et pour ainsi dire point mangeable”<sup>89</sup>. Niettemin hield de Oostenrijkse overheid voet bij stuk, hoewel de smokkel langs de Antwerpse noordergrens onvermijdelijk bleek<sup>90</sup>.

Het verbod om buitenlandse haring in de Zuidelijke Nederlanden te importeren werd ook in het jaar 1767 terug ingevoerd. Meteen ging ook de maatregel van 8 november 1766 opnieuw van kracht<sup>91</sup>. De snelle evolutie die het nationale haringvisserijbedrijf doormaakte, zorgde bij sommige reders voor problemen. Voor de zomerteelt van 1767 reedden Nieuwpoort en Oostendse respectievelijk 5 en 6 vaartuigen uit<sup>92</sup>. Nieuwpoort slaagde er in om tijdens het daaropvolgende winterseizoen reeds 12 haringbuizen uit te rusten. De Oostendse haringvloot groeide in het najaar daarentegen niet zo snel aan, waardoor amper 6 eenheden konden worden ingezet<sup>93</sup>. Hoewel de opbrengst van 1767 een stijging van 16,3% kende ten opzichte van het jaar daarvoor, bleek de toename van de aangevoerde haring niet voldoende om de buitenlandse haringimport volledig uit te sluiten. Bijgevolg stond de Oostenrijkse overheid in 1768 de import van Noord-Nederlandse gerookte haring toe tussen 21 januari en 29 augustus<sup>94</sup>. Van de ingevoerde Hollandse en Zeeuwse ‘bokking’ zou 80% bestemd zijn voor Brabant, terwijl de resterende haring in Vlaanderen werd geconsumeerd. Toch zorgde de aanpassing van de maatregel voor geen protest bij de ‘Caemers’, aangezien enkel de gezouten en verse haring hun belangrijkste handelsproduct vormde<sup>95</sup>.

In de daaropvolgende jaren werden de Zuid-Nederlandse grenzen sporadisch opengesteld voor de Noord-Nederlandse haringimport. Enkel wanneer de zomer- en winterharingteelt op voldoende wijze kon worden georganiseerd, was dit niet het geval. Dit systeem leidde in 1772 echter tot een reeks strubbelingen, toen de overheid de twee uitstekende seizoenen van de Nieuwpoortse en Oostendse haringvisserij vergeten waren. In 1770 bedroeg de globale nationale opbrengst immers 6.933 tonnen haring. Het jaar erop steeg de opbrengst tot 8.793, wat respectievelijk 58,54% en 10,7% meer was dan in 1770<sup>96</sup>. Het protest van de Vlaamse reders in december 1771 werd nog versterkt door een drietal bijkomende wantoestanden. In de eerste plaats bleek dat nog ongeveer 2.900 tonnen ‘nationale haring’

<sup>88</sup> In 1764 en 1765 werden in Brussel respectievelijk 252 en 291 tonnen Hollandse haring ingevoerd. RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4807 – Notitie van de Hollandse haring gezonden naar de stad Brussel tussen 1763 en 1765

<sup>89</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4807 – Brief M. Baudier van 2 november 1766

<sup>90</sup> ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201b en Recueil des mémoires sur le commerce 1787, 353 – Mémoire des négociants et armateurs de Nieuport et d’Ostende, à la pêche nationale, présenté à l’Assemblée des Etats de Flandres (29 oktober 1787)

<sup>91</sup> Een ordonnantie van 29 mei 1767 verklaarde de Oostenrijkse Nederlanden de komende jaren van 10 juni tot 31 december ontoegankelijk voor vreemde haring. Op 21 december 1767 ging een totaal haringverbod van kracht. Costumen Nieuwpoort 1774, 422 en 429

<sup>92</sup> In 1767 telde de haringvloot nog maar 18 schepen. Dumarey 1961, 127

<sup>93</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5147

<sup>94</sup> In die periode kreeg de stad Antwerpen de toestemming om 50.000 stuk ‘bokking’ in te voeren. Voor 1.000 stuk ‘rookharingen’ betaalde men 12 tot 14 gulden. Prims 1946, 6 en 7

<sup>95</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5163

<sup>96</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 1202a – Mémoire relatif à la pêche nationale, nr. 16

onverkocht was, wat bij het openzetten van de grenzen prijsdalingen tot gevolg kon hebben. Ook verzetten ze zich tegen de grootschalige fraude die in de Antwerpse en Mechelse vissector werd gepleegd. Zo kochten de visverkopers uit deze steden in de periode dat de import van haring was toegestaan enorme hoeveelheden haring op, zodat de markt reeds verzadigd was wanneer de Nieuwpoortse en Oostendse ladingen arriveerden. Daarbij kwam dat de Hollandse en Zeeuwse haring tegen zogenaamde ‘dumpprijzen’ aan de Zuid-Nederlandse kooplieden werden verkocht, met de bedoeling de markt te verzwakken. Een andere wantoestand waarop het protest was gegrond, was dat onverkochte ‘vreemde’ haring enkele maanden later bij de Vlaamse haring werd gevoegd, zodat de nationale haringvisserij door de mindere kwaliteit in een slecht daglicht kwam te staan<sup>97</sup>. Het Antwerpse stadsmagistraat bleek hierin het verst te gaan, toen zij in 1772 nog voor een eventuele opening van de grenzen, ‘bokking’ bestelde in Katwijk aan Zee en Maassluis, om deze goedkopere haring vervolgens tegen forse winsten – en net onder de Nieuwpoortse en Oostendse prijs – door enkele Antwerpse kooplieden in Brabant aan de man te laten brengen. Overheidsmaatregelen bleven niet uit. Stadsofficieren werden belast met de taak elke oude haring die als nieuwe werd verkocht (of vermengd werd met nieuwe haring) in beslag te nemen en een boete van 3 pond parisis per haring aan de verkoper ervan op te leggen<sup>98</sup>.

### 6.3. *De firma C. Clays & Cie*

Vergelijken we de globale haringvangst in de periode 1767-77, dan stellen we enerzijds vast dat Oostende – met uitzondering van de jaren 1767-70 – de eerste plaats inneemt aangaande de haringaanvoer in de Zuidelijke Nederlanden. Vooral de investeringen die de firma C. Clays & Cie. in de sector doorvoerde, lijken doorslaggevend te zijn geweest. Opgericht door twee vooraanstaande Gentse handelaars – Jan en Pieter de Loose – richtte deze compagnie zich aanvankelijk op de productie en verkoop van oesters binnen het Zuid-Nederlandse gebied. In het licht van de protectie- en ondersteuningspolitiek die van het nationale gezag uitging, had zij hiervoor via de Raad van Financiën reeds op 1 juli 1765 een exclusief octrooi voor de duur van 15 jaar bekomen. Daarnaast werd haar de vrijstelling toegekend van invoertol en alle andere rechten voor de kweekoesters die het bedrijf importeerde (vnl. uit het Engelse Colchester en Harwich), terwijl een gelijkaardige vrijdom haar eveneens werd toegestaan voor alle oesters – afkomstig van haar eigen banken – die ze zou exporteren naar plaatsen binnen en buiten de landsgrenzen<sup>99</sup>. Aldus zou de vennootschap een jaarlijkse omzet van 150 à 160 tonnen per week bereiken. In ruil voor de uitsluiting van vreemde oesters in de Zuidelijke Nederlanden, sloot Clays & Cie in 1767 een overeenkomst met de Oostenrijkse overheid om het transport van oesters, haring, kabeljauw en andere gezouten vis van de Vlaamse kust naar het

---

<sup>97</sup> Ook werden andere minderwaardige vissoorten zoals gul en koolvis met de haring vermengd. RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 11.047 – Mémoire sur les inculpations dont ont charge la pêche nationale dans le public (28 juni 1787), fol. 3

<sup>98</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4810

<sup>99</sup> Desmedt 1951, 500; Vanhamme en Delporte 1982, 65

binnenland te verzorgen<sup>100</sup>. Op die manier zou de compagnie een belangrijke rol gaan spelen in de uitbouw van het nationale visserijbedrijf na 1765.

Naast de oesterproductie en het verschepen van vis d.m.v. ventschuiten naar het binnenland, legde de compagnie zich vanaf de zomer van 1769 toe op de uitreding van 5 sloepen voor de haringvangst. Tussen het winter- en zomerharingseizoen in zouden deze sloepen de verse visvangst ondernemen, speciaal met het oog op de Vastentijd. Een dogger zou onder Franse vlag op de IJslandvaart worden ingezet en daarnaast ook vrachtreizen ondernemen naar Noorwegen om kreeften, stokvis, vistraan en andere producten op te kopen<sup>101</sup>. Constantijn Clays, een oud zeekapitein die sinds de start van de compagnie in 1765 het directeurschap waarnam, stond in voor de uitreding der schepen die Oostende als thuishaven hadden. Zijn loon bedroeg 5% op de opbrengst van de vis en 2% op het bedrag van alle aankopen.

Jaarlijks vond op het einde van de maand mei te Brussel de algemene vergadering plaats. De bedoeling was dat Clays er bij agent Mertens verslag ging uitbrengen. Naast Jan en Pieter Loose, die elk voor 1/6 in de compagnie geassocieerd waren, waren de andere aandeelhouders enkel uit Namen afkomstig. Drie uitbaters van smederijen (W. Raymond, H. Raymond en Montperllier) en een directeur van een koperslagerij (M. Raymond) kochten elk 1/6 aandelen. Evenredig met deze vier eerste personen waren de burgemeester van Namen (Lamquet) en zijn broer in de compagnie vertegenwoordigd. J.B. Maloteau (zoon van een voormalig president van de Raad van Namen) en L. Bodart (koopman-leerlooiër) namen tot slot elk 1/12 aandelen voor hun rekening<sup>102</sup>. Verdere informatie rond deze compagnie ontbreekt ons. Wel had ze in 1771 vijf sloepen en 1 dogger in de vaart. In 1777 nog 'slechts' zes sloepen en in 1781 opnieuw negen vissersboten<sup>103</sup>. Niettemin is het bedrijf van C. Clays & Cie een typevoorbeeld van hoe door tussenkomst van Gents, Naams en Antwerps kapitaal de Vlaamse visserij er terug in slaagde te floreren<sup>104</sup>. De verschillende overheidsrapporten uit die periode tonen aan dat er een globaal productiepijl van 10.994 tonnen per jaar kon worden bereikt, wat ruimschoots voldoende was om de binnenlandse markt te bevoorraden. Immers tussen 1761 en 1765, toen de nationale haringvloot nog klein was, werd er jaarlijks ca. 7.725,9 ton haring ingevoerd<sup>105</sup>. Daarenboven toonde een officiële raming in februari 1788 aan, dat 9.000 tot 10.000 ton haring voldoende was om de markt in de Oostenrijkse Nederlanden te voeden<sup>106</sup>.

---

<sup>100</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5161 – Rapport van de Raad van Financiën van 8 augustus 1767 en ARB, Raad van Financiën, nr. 5162 – Ordonnantie van 9 september 1767

<sup>101</sup> De aankoop en uitreding van elke sloep schatte men op 7.000 gulden courant, de dogger op 10.000 gulden. Dumarey 1961, 114

<sup>102</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5146 – “Projet de souscription pour l'armement et achat de cinq chaloupes pour la pêche du hareng d'hiver et d'été...”

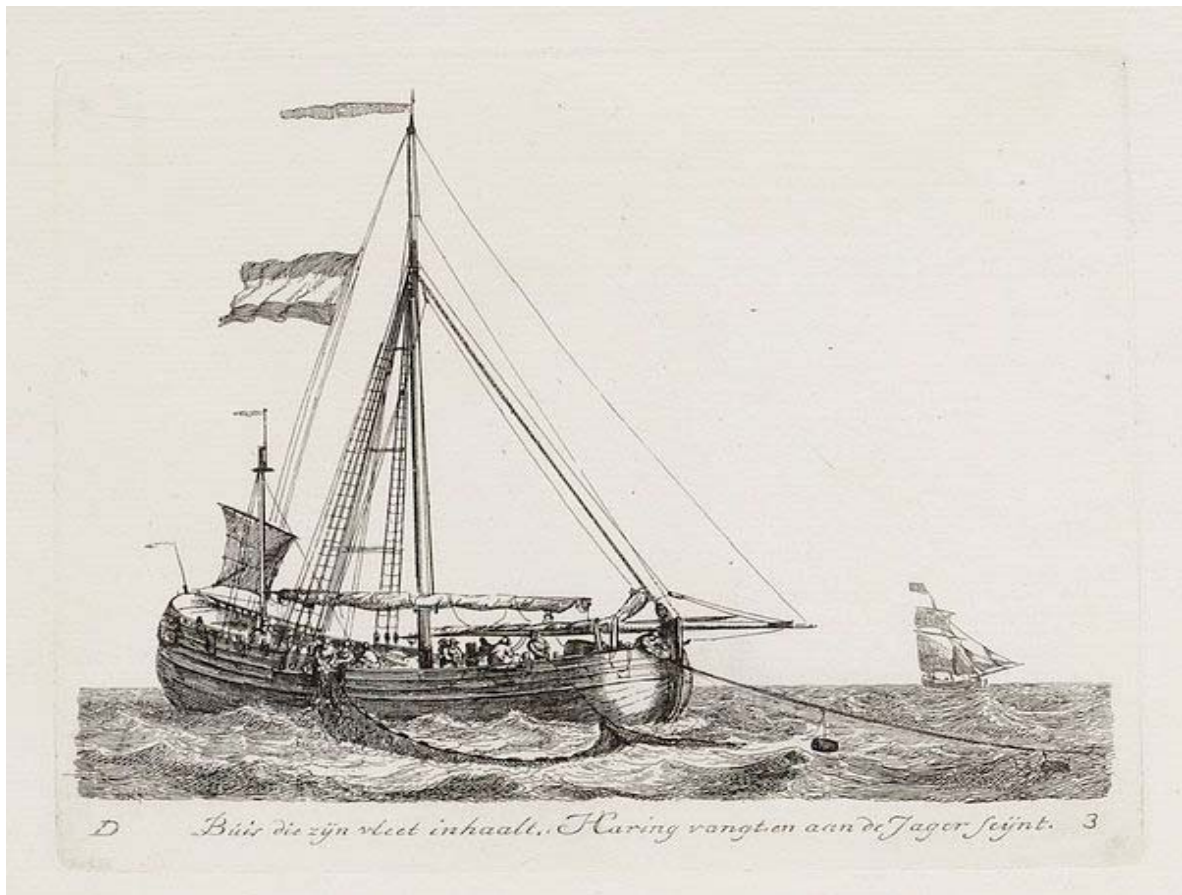
<sup>103</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5146 – Schrijven van 4 juni 1771

<sup>104</sup> Immers was de vennootschap van C. Clays ontstaan naar het voorbeeld van de compagnie opgericht te Oostende door De Wulf, een Gents zakenman, en de Antwerpenaar De Proli. Dumarey 1961, 115

<sup>105</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 1202a – ‘Copie du rapport fait au ministre par le Conseiller d'Etat de Külberg et le baron de Barstein’ (28 februari 1788)

<sup>106</sup> De telling voorzag jaarlijks 4 à 5 haringen per man. Het haringverbruik in de 18de eeuw was dus lager dan wat van een populair product verwacht mag worden. Dumarey 1961, 135

Nochtans bleven de Brabantse steden Antwerpen en Mechelen ook na 1775 klagen over een tekort aan haring. Tot ongeveer 1770 hadden zij namelijk het monopolie over het roken ervan<sup>107</sup>. Door de sterke toename van het aantal haringrokerijen in de rest van Brabant en Vlaanderen, raakten zij in een tiental jaren hun privilege kwijt<sup>108</sup>. Daarbij kwam dat de Antwerpse en Mechelse visverkopers weinig Vlaamse haring aankochten doordat de prijs duurder was dan in Holland en Zeeland. Meteen verklaart dit ook waarom allerlei verzoekschriften en rapporten aan de Oostenrijkse overheidsraden werden overhandigd, die bovendien in de meeste gevallen een vertekend beeld geven van de situatie. Of zoals de Nieuwpoortse reders het reeds in 1766 terecht omschreven: “de clachten [sijn] seer geexagereert ende ongefondeert”<sup>109</sup>.



Afbeelding 3. Vlaardingse haringbuis en jager (1791). Stadsarchief Amsterdam, Collectie tekeningen en prenten Gerrit Groenewegen

<sup>107</sup> Zelfs in 1787 werden in Antwerpen en Mechelen jaarlijks nog 5 miljoen haringen gerookt. Recueil des mémoires sur le commerce 1787, 344 – Représentation des bourgemesres et echevins de la ville et port de Nieuport (25 oktober 1787)

<sup>108</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4810 – Klaagbrief van de Brabantse gouverneur Mertens (Brussel, 25 oktober 1783) en Recueil des mémoires sur le commerce 1787, 353

<sup>109</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4807 – Opmerkingen en bemerkingen van reders actief in de haringvisserij te Nieuwpoort (1766)

## 7 De uitbouw van de kabeljauwvisserij onder het Oostenrijkse gezag, 1778-1794

De ontplooiing van de Zuid-Nederlandse kabeljauwvisserij in het laatste kwart van de 18de eeuw is in grote mate te danken aan de langdurige neutrale positie die Wenen tijdens de verschillende Europese conflicten innam. In tegenstelling tot de Vlaamse haringvisserij, meenden de Nieuwpoortse en Oostendse reders dat de kabeljauwvisserij haar verzadigingspunt nog niet had bereikt. Vanaf 1777 werd bijgevolg getracht de import van buitenlandse ‘morue’ aan banden te leggen. Sowieso brachten haringsloepen per vaart zo’n 40 à 50 ton kabeljauw aan wal. De Vlaamse reders richtten zich dan ook tot de overheid voor het uitvaardigen van een ordonnantie opdat haringvissers zich niet zouden toeleggen op de kabeljauwvisserij. Tevens hoopten ze door staatstussenkomst een groter rendement uit de kabeljauwsector te halen.

In Duinkerke daarentegen legden de Amerikaanse Vrijheidsoorlog en de Vierde Engelse Zeeoorlog in de jaren 1778-1783 een hypotheek op het voortbestaan van de visserij. Hoewel in 1779 tussen Engeland en Frankrijk een akkoord gesloten werd om elkaars vissersvaartuigen ongemoeid te laten, vonden tussen 1779 en 1781 toch een tiental kapingen in het Nauw van Calais plaats<sup>110</sup>. Meestal werd hierbij het schip en de bemanning na enige dagen teruggeven, weliswaar met grote schade en verlies van ladingen. Zeekapingen deden zich trouwens aan zowel Franse als Engelse zijde voor, waardoor het gevaar voor beide bemanningen reëel was. Tegelijkertijd bevreesd ingelijfd te worden bij de Franse marine, gaf de Engelse dreiging op zee aldus aanleiding tot de migratie van heel wat vissers naar Nieuwpoort en – in mindere mate – Oostende<sup>111</sup>. De overdracht beperkte zich niet enkel tot mankracht, ook materiaal werd als gevolg van de oorlog door heel wat Franse reders te koop gesteld. Zo ‘kochten’ de Nieuwpoortse handelaars Meynne en Gilliodts in maart 1778 respectievelijk 2 en 6 vaartuigen van Duinkerke origine, die ze vervolgens onmiddellijk uitrustten voor de IJslandvaart. De sloepen werden voornamelijk bemand door Duinkerke vissers die het poorterschap hadden verkregen in Nieuwpoort, Veurne en Lo<sup>112</sup>. Naast vissers werden ook heel wat Duinkerke reders aangetrokken om vanuit Nieuwpoort onder neutrale vlag de visserij te beoefenen. Het uitgeven van ‘keizerlijke’ zeebrieven aan dergelijke reders stootte op heel wat ongenoegen van Oostendse reders, die op die manier de Noord-Franse afzetmarkt verloren zagen gaan<sup>113</sup>.

Ondanks de Vierde Engelse Zeeoorlog (1781-1783) bleef de Zuid-Nederlandse vissersvloot zich uitbreiden. In Oostende werden in 1781 veertien schepen uitgerust, wat zo’n 60% meer was dan het jaar voordien. Ook waren vier grote vissersschepen in de aanbouw voor de IJslandvaart, en nam de vloot van Clays met 3 eenheden toe<sup>114</sup>. Nieuwpoort bleef echter door de Duinkerke migratie de bovenhand hebben in zowel de haring- als de kabeljauwvisserij. Het succes van Nieuwpoort was in de eerste plaats te wijten aan de gunstige geografische ligging ten opzichte van de Duinkerke haven. Daarnaast werden in Nieuwpoort vlugger Oostenrijkse zeebrieven verleend dan in Oostende. Meerdere domicilies bleken hierbij vaak geen hindernis te zijn. Dat de meeste stadsbesturen aan de Vlaamse kust

---

<sup>110</sup> Pfister-Langanay 1985, 450-453

<sup>111</sup> Cabantous 1980 (2), 130 en Pfister-Langanay 1985, 261

<sup>112</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5149

<sup>113</sup> Pfister-Langanay 1985, 449

<sup>114</sup> Parmentier 2004, 40

eerder terughoudend reageerden op aanvragen van reders en handelaars om de zeevisserij te beoefenen, was in grote mate te wijten aan de vrees dat de vangsten nooit in een Zuid-Nederlandse haven zouden worden geveild. Verschillende voorbeelden tonen aan dat deze vrees vaak terecht was. Zo had de Blankenbergse reder Pieter Pollet 28 Hollandse bomschepen in zijn bezit. Hoewel de schepen onder de keizerlijke vlag de visserij bedreven, hadden ze allemaal Katwijk aan Zee, Scheveningen en de Maasmond als thuisbasis<sup>115</sup>. Ook voor hogere inlandse officieren waren grote winstpercentages niet te versmaden. Bruno d'Hert, advocaat en raadsheer van de Raad van Vlaanderen, hielp tegen betaling bijvoorbeeld 280 Hollandse vissers aan het Gentse poorterschap. Op die manier kreeg hij de ganse vissersvloot uit de Maasmond in zijn bezit<sup>116</sup>. De Brusselse firma Joseph Olbrechts & Cie. kende eveneens de knepen van het vaak. Door in 1782 vierentwintig hoekers op haar naam in te schrijven, steeg volgens de officiële tellingen de Zuid-Nederlandse vissersvloot aanzienlijk, ware het niet dat de schepen vanuit Zaanvoort, Noordwijk en Katwijk aan Zee de Noord-Nederlandse visserij bedreven<sup>117</sup>.

De participatie van buitenlandse reders in de Oostendse visserij beperkte zich in de periode 1781-83 tot slechts drie Noord-Franse handelaren. Eén van hen was de Duinkerke jeneverstoker Joseph Louis Stival, die in 1781 lid werd van de Oostendse 'Caemer der Vrije Visscherij'<sup>118</sup>. Hoewel hij het eigendomsrecht bezat over 4 Oostendse sloepen, werden amper vangsten gelost in Oostende. Doordat de vier schepen in feite toebehoorden aan reders uit Arnemuiden, zeilden ze vanaf september 1783 terug onder Zeeuwse vlag<sup>119</sup>.

De Vrede van Versailles (1783) deed het productiecijfer van de Zuid-Nederlandse haring- en kabeljauwvisserij opnieuw dalen. Door de terugkeer van de Duinkerke vissersvloot naar hun thuisbasis, kende vooral de kabeljauwvisserij een chronisch tekort aan bekwame lieden die men in deze sector kon tewerkstellen. Bovendien hadden de Vlaamse vissers tussen 1781 en 1782 meer geld in de IJslandvaart geïnvesteerd, daar men hiervoor een gunstige afzetmarkt in Noord-Frankrijk had gevonden<sup>120</sup>. In Vlaanderen en Brabant was de gezouten kabeljauw die gevangen werd op de Doggersbank, langs de Schotse kust of nabij de Schetlandeilanden immers meer geliefd. Deze Noordzee-‘aberdaan’ was nu eenmaal groter en kwalitatief beter dan de goedkopere IJslandse kabeljauw<sup>121</sup>. Bijgevolg stelden de Nieuwpoortse en Oostendse reders in 1783 gezamenlijk voor om de schepen die in de maand augustus-september van IJsland terugkeerden, onmiddellijk naar de Doggersbank uit te reden<sup>122</sup>. Op die manier sneden ze opnieuw een tak van de visserijsector aan, die sinds oudsher relatief ongemoeid was gelaten<sup>123</sup>.

---

<sup>115</sup> Parmentier 2003, 51

<sup>116</sup> Zie o.a. Parmentier 1996, 16-26 en Decavele 1986, 263-280

<sup>117</sup> ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201c

<sup>118</sup> De Duinkerke handelaar Joseph Louis Stival weken samen met Pierre de Gravier en Louis Bernard Tribou tijdelijk vanuit Calais naar Oostende uit. Parmentier 1997 (1), 208-210

<sup>119</sup> ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 5140 en Dreesen 1996, 246 en 248

<sup>120</sup> Tussen 1780 en 1782 was de Nieuwpoortse IJslandvloot meer dan verdubbeld. Recueil des mémoires sur le commerce 1787, 274-275 – Mémoire des négociants et armateurs de la pêche nationale de la ville et port du Nieuport, présenté à messeigneurs les Etats de Flandre (19 juin 1787) en Du Rin 1936, 161

<sup>121</sup> “...puisque les Brabançons ne vouloient aucunement la morue d’Yslande, mais uniquement celle du Nord dite Doggersbanck”. RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4813 – Brief opgesteld te Brussel op 11 november 1784

<sup>122</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4810 – Brief De Brauwere van 17 juni 1783

<sup>123</sup> Reeds vanaf de 15de eeuw werd vanuit Oostende op de Doggersbank gevist. Vlietinck 1890 (2), 84



De zorgwekkende toestand van de kabeljauwvisserij zette de overheid bijgevolg aan tot het nemen van maatregelen. Zo werden de 'Caemers' om oplossingen gevraagd om de sector competitiever te maken t.o.v. de buurlanden. Door de slechte vangstresultaten van Nieuwpoort en Oostende, waren de Oostenrijkse Nederlanden nog steeds afhankelijk van Hollandse, Zeeuwse en Duinkerke invoer van gezouten kabeljauw. Deze denkoefening leidde in februari 1783 tot een comparatieve analyse van de Zuid-Nederlandse kabeljauwvaart door Pieter Löhr<sup>124</sup>. De hoofdvraag die Löhr zich stelde, was hoe de Noord-Nederlandse vissers betere kabeljauw op de markt konden brengen dan de Zuid-Nederlandse en Duinkerke reders, temeer omdat zij op hetzelfde ogenblik nabij IJsland visten. Twee redenen waren volgens de opsteller van het rapport verantwoordelijk voor de slechte kwaliteit van de eigen kabeljauw.

In de eerste plaats persten de Vlaamse en Duinkerke reders zo'n 30 à 40 stuks 'aberdaan' of IJslandkabeljauw in 1 ton. Hierdoor verloor de vis veel vet, waardoor ze sneller onderhevig werd aan bederf. In Noord-Frankrijk was deze methode nu éénmaal verplicht, aangezien elke gezouten kabeljauw in de vismijn minstens 312 lb. bruto moest wegen<sup>125</sup>. Onder dit gewicht kon en mocht men in Frankrijk de kabeljauw niet verkopen. De Hollandse en Zeeuwse vissers vulden de tonnen daarentegen met 18 à 24 stuks kabeljauw, waardoor de vis beter doordrongen werd met zout en dus langer houdbaar was. Bovendien werd de kabeljauw bij aankomst in de Republiek per stuk gereinigd, goed gewassen en vervolgens licht gepekeld met zout water. Hierdoor begon de aberdaan te zwellen en herwon ze zijn oorspronkelijke witte kleur.

Ten tweede maakten de Hollandse en Zeeuwse reders gebruik van ventjagers. Dergelijke kleine, snel varende schuiten vaarden in het midden van het seizoen reeds naar het IJslandse vangstgebied om er een deel van de vangst op te pikken en aan land te brengen. Hierdoor kon de IJslandse kabeljauw reeds in het begin van augustus op de Noord-Nederlandse markt verkocht worden, en was de vis verser dan wanneer ze in de loop van de maand september de vismijn bereikte. Bijgevolg was deze eerste 'moluwe' prima waar, waarvoor op de markt steeds 2 gulden per ton meer betaald werd dan voor de latere kabeljauw.

Omdat het gebruik van ventjagers enkel mogelijk was indien men beschikte over een grote vloot, stelde Pieter Löhr voor om in de wintermaanden naar de Doggersbank uit te wijken. Naar analogie van de Noord-Nederlandse kabeljauwvaart, zou men er gebruik gaan maken van zogenaamde bomschuiten. Dergelijke vissersschepen waren uitgerust met een 'bun' of reservoir om 500 à 600 kabeljauwen levend te transporteren<sup>126</sup>. Het voordeel hiervan was dat de vissers langer op zee konden blijven en dus grotere vangsten konden binnenrijven. Gecombineerd met enkele jagers zouden ze een garantie vormen voor hogere opbrengsten. Verder vormde, aldus Löhr, de ideale oplossing de oprichting van een nieuwe compagnie met voldoende kapitaal om 25 tot 30 hoekers met bunnen uit te rusten. In de wintermaand zouden ze worden ingezet op de Doggersbank (kabeljauw en haring), om dan in de zomer de IJslandvaart te bedrijven. Bovendien zouden de bomschuiten bemand worden door een gemengde Vlaams-Hollandse of Zeeuwse bemanning. Ook pleitte Pieter Löhr om de buitenlandse invoer van kabeljauw zwaar te belasten of te verbieden. Door de Noord-Nederlandse concurrentie op die manier

---

<sup>124</sup> ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201b

<sup>125</sup> Du Rin 1936, 115

<sup>126</sup> Van Beylen 1985, 44

te temperen, konden nieuwe investeerders worden aangetrokken. Tot slot was hij voorstander om via allerlei gunsten Zeeuwse en Hollandse experts op het vlak van de vangst en de verwerking van kabeljauw aan te trekken.

Hoewel niet aan alle eisen werd voldaan, liet de reactie van de Oostenrijkse regering op Löhrs's pleidooi niet lang op zich wachten. Een volledige beperking op de import van kabeljauw kwam er niet. De importbeperkingen van haring in de periode 1765-77 had immers te veel negatieve reacties vanuit het binnenland ontlokt (*cf. supra*). De eerste ordonnantie van 9 juli 1783 ten voordele van de kabeljauwvisserij hield eerder een subsidiëring van de sector in. Ze had als doelstelling de distributie van alle gezouten vis aangevoerd uit Nieuwpoort en Oostende te stimuleren, alsook de vis vrij te stellen van alle vismijnbelastingen en stedelijke tollens die in de Oostenrijkse Nederlanden van kracht waren. Ook gaf de overheid aan iedereen het recht om gezouten kabeljauw en haring te verkopen. Niettemin diende de vis verplicht in tonnen verpakt te worden, voorzien van het label 'Pêche d'Ostende' of 'Pêche de Nieuport'. Enkele weken later volgde een decreet die stelde dat de opbrengst van de invoerrechten bestemd was voor de nationale visserij<sup>127</sup>. Door de 'Caemers' werd beslist het geld te gebruiken om de productiviteit van de vissers te belonen d.m.v. premies<sup>128</sup>.

In augustus 1785 werd door Brussel uiteindelijk toch de import van kabeljauw verboden<sup>129</sup>. Hoewel de overheid goed op de hoogte was van het feit dat de nationale opbrengst de hoeveelheid ingevoerde vis niet overschreed, zorgde deze drastische maatregel voor een uitbreiding van de Vlaamse vissersvloot. Nog datzelfde jaar deed zich een verdubbeling van het aantal Oostendse vaartuigen voor (van 8 naar 16), die zich trouwens allen gingen toeleggen op de kabeljauwvaart. In 1786 was diezelfde vloot reeds uitgebreid tot 32 doggers. Het gevolg was een stijging van de kabeljauwopbrengst tussen 1784 en 1786 met maar liefst 236,87%. Niettemin was het importverbod niet lang van kracht. Op 22 juli 1787 werd opnieuw vreemde kabeljauw in de Zuidelijke Nederlanden toegelaten, mits het betalen van een belasting van 5 gulden per ton<sup>130</sup>. Hoewel deze nieuwe verordening tot de Franse overheersing in 1794 in stand zou worden gehouden, werd in 1788 beslist dat maximaal 2.000 ton Hollandse en Zeeuwse kabeljauw jaarlijks ingevoerd mocht worden. Daarenboven zouden enkel de grote Brabantse centra de buitenlandse kabeljauw mogen verkopen, en dit volgens een specifieke verdeelsleutel: 700 ton te Antwerpen, 350 in Mechelen en 950 door Brusselse verkopers<sup>131</sup>.

Om de kabeljauwvaart op de Doggersbank te steunen, werd begin februari 1787 de manier waarop de beide 'Caemers' deze visserij organiseerden, wettelijk vastgelegd. Zo besliste de Oostendse Caemer om een halve vloot tot 1 mei op de Doggerbankse aberdaan te laten vissen. Hierbij werd afgesproken met de vissers dat 2/3 van de opbrengst kabeljauw moest zijn. De steun aan de Vlaamse visserij beperkte zich niet tot de Brusselse maatregelen. De Staten van Vlaanderen kende in 1787 immers de som van 10.000 gulden toe aan de Nieuwpoortse en Oostendse reders, met de bedoeling voldoende

---

<sup>127</sup> Recueil des mémoires sur le commerce 1787, 288 – Schrijven van De Brauwere (Gent, 26 juni 1787)

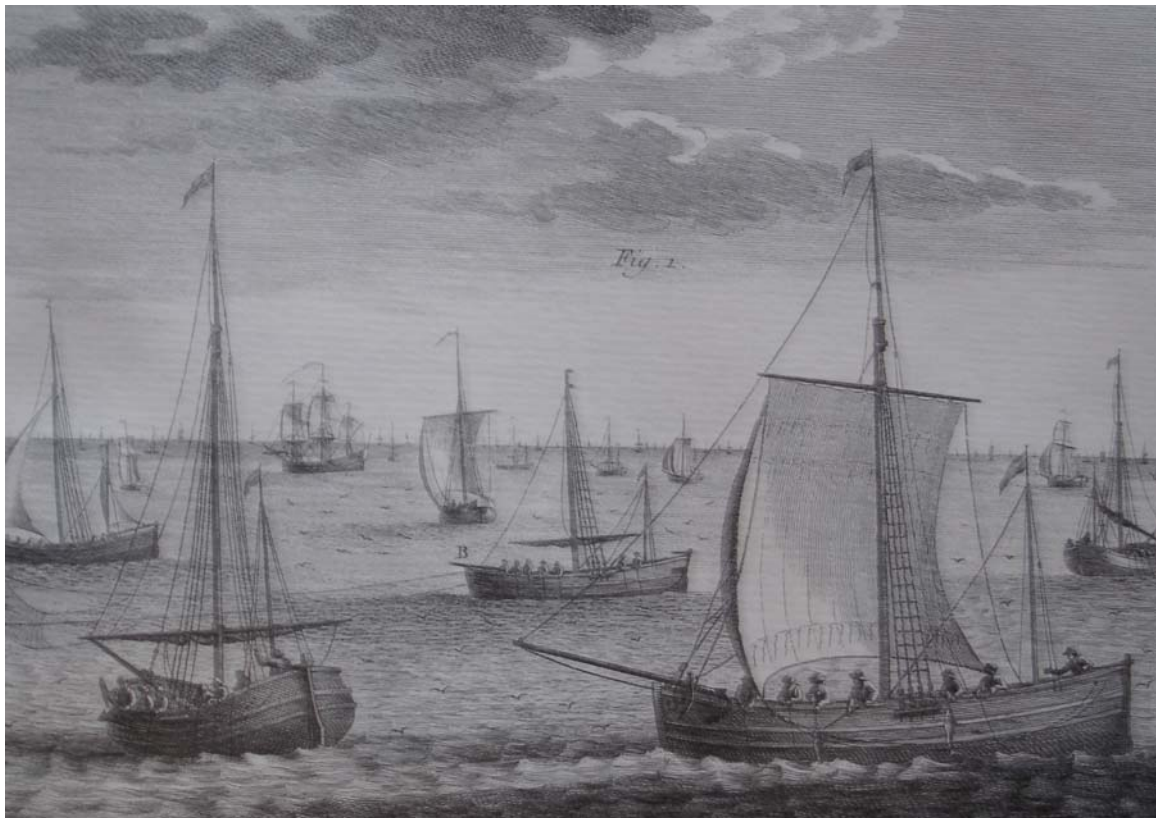
<sup>128</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5151 – Rapport van de Raad van Financiën van 30 juni 1783, fol. 8v

<sup>129</sup> Recueil des mémoires sur le commerce 1787, 278 – Mémoire des négociants et armateurs de la pêche nationale de la ville et port du Nieuport, présenté à messeigneurs les Etats de Flandre (19 juin 1787) en Recueil des mémoires sur le commerce 1787, 278 (Ordonnantie van 23 augustus 1785)

<sup>130</sup> Recueil des mémoires sur le commerce 1787, 287-288 (Ordonnantie van 22 juni 1787)

<sup>131</sup> Verhaegen 1914, 160-162

prik aan de kopen voor de komende seizoenen. Het jaar daarop werd een voorschot van 100.000 florijnen aan de steden Nieuwpoort en Oostende toegekend voor het bouwen van woningen voor vreemde vissers en zeelieden<sup>132</sup>. Bovendien kreeg elke reder vanaf 1789 een bouwpremie van 800 gulden voor elk nieuw schip dat aan de Doggerbankse visserij zou participeren<sup>133</sup>. Dit leidde tussen 1789 en 1790 tot een toename van de Oostendse vissersvloot met 19 eenheden of 26,27%. Tussen 1786 en 1790 werd ook werk gemaakt van de uitbouw van een netwerk om de kabeljauwvangst vlugger bij de potentiële klant te brengen. Het gebruik van jagers bij de expedities werd volledig bekostigd door de Staten van Vlaanderen. In 1788 ging men tot slot over tot de benoeming van Jan Baptiste Serruys tot commissaris van de visserij<sup>134</sup>. Deze Oostendse advocaat zou ondermeer instaan voor de uitwerking van een plan om de vis via ventschuiten naar het binnenland te transporteren. Mits financiële tussenkomst van de Staten van Vlaanderen slaagde het project erin om een derde van de nationale opbrengst voor te behouden aan de Brabantse markt, terwijl de rest openbaar verkocht kon worden aan Gentse, Brugse en Oostendse vishandelaren<sup>135</sup>.



Afbeelding 4. Kabeljauwvisserij in de Noord. Gravure uit H. Duhamel du Monceau, *Traité général des pêches* (Parijs, 1769)

<sup>132</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 11.047 – Schrijven gericht tot de Staten van Vlaanderen uitgaande van Maria Christina en Albert Casimir, 8 april 1788

<sup>133</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 11.047 – Resolutie van de Staten van Vlaanderen, 5 mei 1789

<sup>134</sup> Parmentier 2003, 54

<sup>135</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 11.054 – Verzameling adviezen, actum 4 oktober 1791

Dankzij overheidssteun en het winstgevend karakter van de kabeljauwvisserij breidde de Zuid-Nederlandse vissersvloot zich in de tweede helft van jaren tachtig van de 18de eeuw relatief snel uit. In 1779 waren 120 schepen in de vaart, waarvan er 80 te Oostende gestationeerd waren. Daar in 1767 nog 6.356 tonnen haring te Nieuwpoort en Oostende aan wal werden gebracht, werd in 1792 de maximale opbrengst van 16.074,5 tonnen haring bereikt. Hiervan werd 14.728 ton door Nieuwpoortse vissers aangebracht, wat onmiddellijk aantoonde dat voornamelijk Oostende zich meer op de kabeljauwvisserij ging toelagen. In 1792 werd van de totale nationale opbrengst van 12.017,25 tonnen kabeljauw 8.979,25 tonnen of 74,71% aangevoerd vanuit Oostende. 51,51% van de Oostendse schepen gingen naar Schetland- en de Faroëreilanden, de rest naar de Doggersbank. Bovendien konden tussen 1785 en 1793 jaarlijks 1 à 2 doggers extra naar Newfoundland worden uitgereed<sup>136</sup>.

Hoewel Löhr's plan tot een goed einde was gebracht, bleven de Brabantse centra zoals Antwerpen, Mechelen en Brussel klagen over de gebrekkige aanvoer of het tekort aan kabeljauw. Vooral de prijs die door de Vlaamse vissers werd gevraagd, vormde blijkbaar het grootste probleem. Zo varieerde volgens het relaas van een Antwerps vishandelaar de Oostendse kabeljauw tussen 39 en 41 gulden per ton, terwijl de kabeljauw die vanuit Vlaardingen en Maasluis werd aangevoerd slechts 21 tot 28 gulden kostte. De klacht was echter ongegrond, aangezien de prijs van de Oostendse aberdaan in werkelijkheid amper 23 tot 28 gulden bedroeg<sup>137</sup>.

## 8 Besluit

De godsdienststroevelen en politieke verwickelingen hadden na het midden van de 16de eeuw grote gevolgen voor de zeevisserij in de Zuidelijke Nederlanden. Hoewel de kust- en strandvisserij levensvatbaar bleef, leidde het uitbreken van de Tachtigjarige Oorlog de ondergang van de grote visserij in. Uitwijkingen naar Zeeland en het feit dat vissers als kapers in dienst traden van de Spaanse overheersers, zorgden ervoor dat het tot het begin van de 18de eeuw duurde vooraleer de visserij opnieuw enige vorm van betekenis kreeg. Occasionele privé-initiatieven zoals die tot uitvoer werden gebracht door Stauffenberg ('Compagnie van Visch-vaert', 1727-1738) en Louis Bernaert ('Societeit van Visscherye van Harinck', 1736-1744) leverden weinig succes op. Hoewel beide heren hun tijd ver vooruit waren en er een duidelijk toekomstvisie op nahielden, bleef het uitblijven van overheidssteun de voornaamste oorzaak voor het mislukken van beide initiatieven. Sowieso bleef de import van goedkopere Hollandse en Zeeuwe vis tot het midden van de eeuw een hypotheek leggen op de uitbouw van een sterk nationaal visserijbedrijf.

Het samenbundelen van krachten en middelen door de reders in een niet-corporatieve vereniging zoals de 'Camer der Visscherije', zette de nationale regering vanaf 1754 aan tot het voeren van een

---

<sup>136</sup> De eerste expedities naar Newfoundland werden vanuit de haven van Nieuwpoort opgezet. Nadien pas volgden de Oostendse vissers. *Recueil des mémoires sur le commerce 1787 – Mémoire des négociants et amateurs de la pêche nationale de la ville et port du Nieuport, présenté à messeigneurs les Etats de Flandre le 19 juin 1787*, 278-279

<sup>137</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5154 en *Recueil des mémoires 1787*, 321 – Schrijven van Auguste Wieland en Franc. De Bral aan de Staten van Brabant (1787)

mercantilistisch beleid. Het in de praktijk omzetten van dit van origine Frans economisch systeem gebeurde slechts stapsgewijs. Herhaaldelijk protest van ambachten, stadsmagistraten en visverkopers in het binnenland zorgde ervoor dat de plannen meermaals dienden aangepast te worden. Uiteindelijk zouden de Brussels raadsheren er 30 tot 35 jaar over doen om de productiecijfers en kwaliteit van de nationale visserij te doen aansluiten met die van de buurlanden, in het bijzonder Frankrijk en de Republiek. Door achtereenvolgens een invoerverbod op vreemde haring (1764) en kabeljauw (1785) in te voeren, alsook steun aan de sector te verzekeren door de taksen op het vervoer van vis afkomstig van de havens langs de Vlaamse kust op te geven (1765), groeiden de havens van Nieuwpoort en Oostende na de Oostenrijkse Succesieoorlog uit tot belangrijke spelers in de haring- en kabeljauwvisserij.

De eerste jaren van de achttiende eeuw werden gekenmerkt door een sterke drang naar winst. De kaapvaart en koopvaardij bleken in dit opzicht voor heel wat handelaars het ultieme middel om hun positie op de internationale markt te bevestigen of te verstevigen. In Oostende legde het succes van de Oostendse Compagnie tot 1735 een hypotheek op investeringen in de visserij. Stauffenberghe meende het tij te kunnen keren, doch stuitte op een gebrek aan overheidssteun in zijn zoektocht naar een rendabel visserijbedrijf. Bovendien bleken de sterk kapitalistisch ingestelde aandeelhouders te weinig voeling te hebben met de sector als dusdanig, waardoor de Compagnie door het uitblijven van kapitaal ná de oprichting een stille dood stierf. Niettemin toonden het redersbedrijf van Douchelet-Ray en Louis Bernaert's haringvennootschap kort daarop aan dat er in de Zuidelijke Nederlanden wel degelijk sprake kon zijn van een rendabele visserijsector. Maar het feit dat dit enkel kon door beroep te doen op ervaren Duinkerke en Hollandse krachten, toont onmiddellijk ook de precaire voorwaarden aan waaronder dit slechts mogelijk was.

Drie factoren lagen aan de basis voor de veranderingen die de visserij vanaf het midden van de 18de eeuw onderging. In de eerste plaats bracht het aantreden van Maria-Theresia een ander beleid tegenover handel en economie teweeg. Voortaan bleek in Brussel gehoor te worden gegeven aan goed opgebouwde projecten die de nationale welvaart ten goede konden komen. Ten tweede bleken de vernieuwingen die de visserij in het buitenland onderging een positief effect te hebben op de eigen visserij. Immers trachtte de Brussels regering het succes van Frankrijk en Holland – die erin slaagden hun productiecijfers op peil te houden of soms uitbouwden – na te streven. Tot slot bleek de samenhang van de reders meer succes te bieden dan de privé-initiatieven van voorheen. In hun ijver om de visserij tot ver boven het lokale niveau uit te laten stijgen, adviseerden zij de wetgever in alles wat de visserij aanbelangde. Daarenboven bestudeerden zij nieuwe technieken die door de Franse en Nederlandse vissers werden aangewend, ten einde die naar de eigen activiteiten te vertalen. Op die manier speelden zij ongetwijfeld een belangrijke rol in de uitbouw van de visserij tot een belangrijke pijler van de nationale economie. Naar het einde van de 18de eeuw had zowel de Nieuwpoortse als Oostendse visserij immers het lokale niveau ver oversteegen en was zij in staat de eigen bevolking ruimschoots met vis te voorzien.

## HOOFDSTUK II

# Op gescheiden wegen. De evolutie van de Duinkerke visserij tijdens de 18de eeuw

### 1 Het turbulente verloop in de aanloop naar de scheiding, 1532-1662

In navolging van Nieuwpoort en Oostende was de Duinkerke haringvisserij bij aanvang van de 16de eeuw een belangrijke economische activiteit. Niettemin beperkte het bedrijf zich enkel tot het bevissen van de haringscholen langs de kust. In 1532 telde de Duinkerke vloot niet minder dan 500 haringbuizen met een gemiddelde tonnage van 40 à 50 ton<sup>1</sup>. Aangezien het hier om relatief kleine sloepen ging, waren deze platbodemschepen voldoende geschikt om de Duinkerke haven in en uit te varen, zeker bij gebrek aan een spuidok. Dat Duinkerke op dat ogenblik de meest productieve vissershaven van het graafschap Vlaanderen was, blijkt uit de cijfergegevens van de periode 1544-45: de haringopbrengst bedroeg er ca. 1.875 last per jaar, wat meer was dan Nieuwpoort en Oostende samen bijeen visten<sup>2</sup>. Hoewel het aantal buizen in 1550 gedaald was tot 400, had de visserij ondertussen wel jaarlijks zo'n 400.000 Spaanse dukaten of 2 miljoen pond tournois opgebracht. Dit werd mede mogelijk gemaakt door de export van voornamelijk gerookte haring ('bokking') naar Italië en Spanje. Bovendien genoot de Duinkerke haring het privilege om vrij van elke vorm van belasting op de Vlaamse markten te worden aangeboden "lorsqu'elles avaient la marque de la ville"<sup>3</sup>.

Ondanks enkele gunstige maatregelen van Karel V en zijn erfopvolgers met betrekking tot de haringvisserij in de Spaanse Nederlanden, zou ook de Duinkerke visserij stelselmatig in verval geraken<sup>4</sup>. Vooral de permanente dreiging van vijandige schepen zorgde ervoor dat heel wat Duinkerke vissers zich gingen toeleggen op de kaapvaart. Ook de strijd van Filips II tegen de watergeuzen had nefaste gevolgen voor de Noord-Franse visserij. Tot grote ergernis van het stadsmagistraat nam de haringvloot jaarlijks aanzienlijk af: het aantal buizen daalde van 120 in 1566 naar amper twaalf ná 1572<sup>5</sup>. Twee jaar later was er nog slechts één haringsloep die de haven van Duinkerke dagelijks uitvaarde<sup>6</sup>. De voornaamste reden voor deze terugval lag in het feit dat een groot aantal vissers uit de stad verplicht dienst liep bij de koninklijke vloot te Antwerpen, alwaar hen niet de toestemming werd

---

<sup>1</sup> Pfister-Langanay 1985, 225

<sup>2</sup> Cabantous 1983 (1), 77

<sup>3</sup> Picagnol de la Force 1905, 410

<sup>4</sup> Een ordonnantie uit 1524 legde o.a. de maaswijdte van de haringvleten vast op minimum 4 duim, daar waar dat vroeger (ordonnantie van 20 april 1524) 3 duim bedroeg. Hierdoor konden de haringvissers meer vis in hun netten strikken. Hovart 1985, 34 en 36

<sup>5</sup> Het haringkaken leverde een gemiddelde productie van 33.600 tonnen op per jaar. Cabantous 1983 (1), 77

<sup>6</sup> Lemaire 1976, 98

gegeven naar Duinkerke terug te keren om het haringseizoen aan te vatten<sup>7</sup>. Anderzijds vormde de door premies aangemoedigde kaapvaart een aanlokkelijk alternatief voor de weinig florissante visserij. Ondanks de permanente dreiging op zee zouden enkele vissers zich omstreeks 1550 nabij de Doggersbank op kabeljauwvangst wagen, doch deze bedrijvigheid zou pas een eeuw later volledig op punt worden gezet<sup>8</sup>.

Pas na de economische achteruitgang van de haven van Antwerpen als gevolg van de sluiting van de Schelde in 1585, en de korte bloei van Calais – die van april 1596 tot mei 1598 onder Spaans toezicht stond – zou de Duinkerke handel er sterk op vooruitgaan<sup>9</sup>. Onder Alexander Farnese werd de haveninfrastructuur hersteld en nieuwe schepen gebouwd. Tot grote ergernis van Oostende kwamen boten van verschillende afkomst er goederen lossen en laden<sup>10</sup>. De toegenomen spanning tussen de verschillende internationale grootmachten en de daaraan verbonden reeks van zware zeeslagen zou deze bloei terug wat afremmen. De ontmoeting tussen de Spaanse Armada en de Engelse koninklijke vloot voor de kust van Gravelines (29 en 30 juli 1588) is misschien wel het meest dramatische voorbeeld uit deze periode. Jammer genoeg bracht ze geen einde aan de schermutselingen, aangezien tussen 1589 en 1594 de Hollandse vloot de Duinkerke havenmondning meerdere malen geblokkeerd hield.

Hoewel het opheffen van de blokkade in 1596 nieuwe perspectieven opende voor de haven, bracht de Vrede van Vervins (1598) – die de oorlog tussen Frankrijk en Spanje beëindigde – geen grote verbetering voor de visserij met zich mee. Niettemin zou de vloot lichtjes toenemen. Zo maakt een inventaris uit 1603 melding van 33 vissers, waarvan er tweeëntwintig eigenaar waren van een kleine sloep (ca. 6 ton). De andere eigenaars bezaten boten met een volume variërende van 7 tot 18 ton. De kleine sloepen voerden een bemanning van drie koppen, terwijl de grotere schepen bemand werden door vier vissers en twee jongens. Een tweede inventaris uit 1606 vermeldt 19 nieuwe vissers, waardoor dus in beide jaren 55 vissers in de Duinkerke haven actief waren<sup>11</sup>. Vermoedelijk waren er nog meer<sup>12</sup>. Sowieso moet de vissersvloot zich na de vredesonderhandelingen verder uitgebreid hebben, daar Faulconnier melding maakt van een toename van het aantal buizen. Cijfergegevens vermeldt hij evenwel niet<sup>13</sup>.

Met het in werking treden van het Twaalfjarig Bestand (1609) konden de vissers zich eindelijk opnieuw gaan concentreren op hun gebruikelijke bezigheden. Mede door het afschaffen van de tol op

---

<sup>7</sup> De zomerharingvangst vond plaats in de maanden juni, juli en augustus voor de oostkusten van Schotland en Engeland (het zgn. 'Nordpays'). Vanaf augustus/september-oktober startte de winterharingteelt in het zuidelijke deel van de Noordzee, eerst in de wateren voor de kusten van zuidoost-Engeland, daarna voor de Vlaamse kust en ten slotte tot het jaareinde in het Nauw van Calais. Degryse 1944, 28 en 31

<sup>8</sup> Duinkerke was hiermee één van de laatste Franse havens die zich op de gezouten kabeljauwvisserij ging toeleggen. Eerder hadden o.a. de havens van Dieppe, Honfleur, Caen en Fécamp de kusten van Normandië, Engeland en Noorwegen bevestigd. Du Rin 1936, I, 10 en Turgeon 1987, 136

<sup>9</sup> Antwerpen was niet helemaal van de wereld afgesloten. Immers werden de goederen tegen tolbetaling op Zeeuwse schepen overgeladen en zo naar de haven van Antwerpen getransporteerd.

<sup>10</sup> Vooral de textielhandelaars uit het Vlaamse hinterland zagen in de haven van Duinkerke een betere importhaven voor de Engelse wol. Baetens 1977, 118-119

<sup>11</sup> Voor beide inventarissen zie: AMD, Fonds anciens: archives municipal, 37 – nr. 1, fol. 329r-330v en nr. 2, fol. 24r

<sup>12</sup> Het beperkte bronnenmateriaal uit deze periode laat ons niet toe dit te bevestigen.

<sup>13</sup> Faulconnier 1730, II, 118

haring en kabeljauw, kwam de visserij terug op dreef<sup>14</sup>. Daarnaast zouden ook enkele nieuwe initiatieven worden gelanceerd. Eén ervan kwam van de hand van de Engelse reder Jean de Clerck. Getrouwd met de dochter van Willem Randal, resideerde hij te Duinkerke, van waaruit hij zich tussen 1614 en 1617 ging toeleggen op de walvisvaart nabij IJsland en Groenland<sup>15</sup>. Voor deze onderneming ging hij eerst een verbond aan met Abraham Lesturgon van Rouen, later met de Londense zakenman Juan Hosborn. Voor de expedities werden specialisten gecontracteerd: Baskische harpoeniers uit St-Jean de Luz en Engelse zeelui die zich toelegden op de traanproductie<sup>16</sup>. Er werd afgesproken dat de harpoeniers 120, de bootsmannen 90 en de roeiers en helpers 80 gulden zouden verdienen. Daarbovenop streken ze – in navolging van hun Hollandse collega's – een premie op voor elke walvis die gedood werd<sup>17</sup>. Met succes, zo bleek, want reeds bij zijn eerste campagne kon De Clerck met trots 396 vaten traan in de aanbieding brengen<sup>18</sup>. Duidelijk succesvol, reedde hij achtereenvolgens in 1616 en 1617 opnieuw 7 schepen uit<sup>19</sup>. Jammer genoeg zou het jaar daarop eenzelfde aantal schepen nabij Spitsbergen verzeild geraken in een konvooi van 4 zwaarbewapende Staatse schepen. Gelukkig kon de voltallige bemanning onder leiding van Philippe Gurtzen zonder averij terug de Duinkerke haven aandoen, weliswaar zonder opbrengst<sup>20</sup>. De dreiging van Engelse en Nederlands kaperschepen deden De Clerck en zijn collega's uiteindelijk afzien van verdere uitredingen. Pas in het laatste kwart van de 18de eeuw zou er vanuit Duinkerke opnieuw op walvis worden gejaagd (*cf. infra*). Hoewel de bronnen ons hierin geen duidelijkheid scheppen, mogen we er bijna zeker van zijn dat tijdens deze expedities de basis werd gelegd voor de latere kabeljauwvisserij op lange afstand, in het bijzonder de IJsland- en Newfoundlandvisserij.

Uiteindelijk zouden de daaropvolgende jaren geen verbetering voor de zeevisserij met zich meebrengen. Het verziekte economische klimaat als gevolg van de voortdurende twist tussen het Spaanse vorstenhuis, Frankrijk en de Verenigde Provincies, is daar niet vreemd aan. Kaapvaart bleef in vele gevallen voor veel reders dé aangewezen manier om te midden van het oorlogsgewoel te kunnen overleven<sup>21</sup>. Zelfs onder Engels bestuur (1658-1662) vertoonde de Duinkerke visserij geen beterschap. Integendeel, heel wat vooraanstaande reders die vroeger het kloppende hart hadden gevormd van de lokale visserij, verlieten de stad uit vrees voor wat de toekomst hen zou bieden. Niettemin zouden een noemenswaardig aantal handelaars zich blijven toeleggen op de import van 'vreemde' vis d.m.v. *pleit-*

<sup>14</sup> Volgens een ordonnantie van 1 juni 1588 werd de gevangen vis getaxeerd ten voordele van de stad. Zo werd elke ton verpakte of niet-verpakte haring met 10, een ton verse haring met 15 en een vat kabeljauw met 5 stuivers belast. AMD, Fonds ancien: archives municipal, 35 – nr. 2, fol. 13r

<sup>15</sup> Malo 1912, I, 275 en Cabantous 1980 (1), 107; AMD, Fonds ancien: archives municipal, 48 – nr. 14, fol. 155v

<sup>16</sup> Vanaf het midden van de 16de eeuw was de walvisvaart in Frankrijk voornamelijk een Baskische aangelegenheid. Bijgevolg deden heel wat reders uit verschillende havens beroep op de kennis van deze zeelui. Naast Duinkerke zijn de bekendste voorbeelden afkomstig uit de havens van Bordeaux en La Rochelle. Turgeon 1987, 137-138

<sup>17</sup> Zie voor de samenstelling van de bemanningen en een voorbeeld van een rekening: AMD, Fonds ancien: archives municipal, 48 – nr. 13, fol. 16r, 91v, 181v, 251r, 298v, 423v; nr. 14, fol. 7v en 31r

<sup>18</sup> Elke ton walvistraan werd verkocht voor de prijs van 12 pond en 10 stuivers. Finot 1998, 200

<sup>19</sup> Malo 1912, 165 e.v.

<sup>20</sup> Faulconnier 1730, II, 118

<sup>21</sup> Pas ná 1644 zou het aantal Duinkerke kaperschepen stelselmatig afnemen: in 1645 telde men 44 schepen, in 1646 waren er dat nog maar 36. Met de definitieve overdracht van Duinkerke naar Frankrijk zouden nog eens een 20-tal eenheden de Oostendse haven als thuisbasis krijgen. Baetens 1977, 38



of *schuit*-achtige boten<sup>22</sup>. Immers bleef de haven van Duinkerke doorheen het Spaanse bewind een belangrijk distributiecentrum voor Zweedse haring, zalm en Engelse 'stockfishes'. Hoeveel tonen jaarlijks in Vlaanderen en Brabant werden verkocht, is niet duidelijk vast te stellen. Wel weten we dat na de Vrede van Munster (1648) de Duinkerke import afnam, aangezien ook de havens van Nieuwpoort, Oostende en Antwerpen stelselmatig meer vis gingen invoeren<sup>23</sup>. Niettemin leverde deze handel geen meerwaarde op voor de lokale visserij, maar was ze in het verlengde van de kaapvaart een middel om in economisch ongunstige tijden te overleven. Pas na de definitieve afkoop van de Noord-Franse havenstad door Lodewijk XIV, zouden zich opnieuw mogelijkheden voordoen om de Duinkerke visserij terug op gang te brengen.

## 2 Op gescheiden wegen. De Duinkerke visserij onder Lodewijk XIV, 1662-1715

In 1662 veroverden de Franse koninklijke troepen Duinkerke op de Engelsen, waardoor de op dat ogenblik belangrijkste haven in de Zuidelijke Nederlanden definitief naar de Franse kroon overging. Dit verlies zou vooral voor de Zuid-Nederlandse economie drastische gevolgen hebben. Voor Frankrijk daarentegen betekende de annexatie van Duinkerke een extra troef in haar strijd met Engeland en de Republiek om het statuut van belangrijkste maritieme grootmacht. Onder het Franse bewind verkreeg Duinkerke het statuut van vrijhaven, wat betekende dat de poorters vrijgesteld werden van elke vorm van belasting, dat vreemde handelaars zich met behoud van nationaliteit in de stad konden komen vestigen, en dat de haven open werd gesteld voor alle verkeer<sup>24</sup>. Hoewel de inspanningen van Lodewijk XIV vooral de Duinkerke handelsactiviteiten ten goede kwamen<sup>25</sup>, mogen we stellen dat onder zijn bewind de visserij voldoende kansen werd geboden om zich na een periode van moeilijkheden te herstellen.

### 2.1. *Nieuwe impulsen onder het Franse bewind*

Reeds van bij de aanvang van het Franse bewind werden een aantal pogingen ondernomen om de visserij te laten herademen. Vooral onder impuls van N. Nacquart, plaatselijk raadsheer van de vorst, werkte de overheid een aantal plannen uit om de reders extra kansen op succes te bieden. Een eerste reeks maatregelen had als doelstelling vreemde vissers aan te trekken. Zo werden zalmvissers die zich in de stad kwamen vestigen een vermindering van belastingen beloofd. Het stadsmagistraat ging nog verder door Portugese joden en ca. 12.000 anabaptisten aan te lokken voor de haring- en

<sup>22</sup> Oorspronkelijk werden dergelijke kleine sloepen enkel ingezet voor het transport van goederen over het binnenwater. Gaandeweg werden ze ook ingezet voor handelsdoeleinden in het Kanaal.

<sup>23</sup> Baetens 1977, 121

<sup>24</sup> Faulconnier 1730, II, 64

<sup>25</sup> Elk jaar transporteerden 18 tot 20 schepen wijn, drinkwater en zout vanuit de havens van Bordeaux, Nantes en La Rochelle naar Duinkerke. Sommige van deze schepen vaarden voor rekening van handelaars uit Rijsel, Ieper en Doornik. Ook met de handelaars uit Cadix en de Levant werd opnieuw contact opgenomen. Zelfs Vlaamse laken werd via de haven van Duinkerke naar Portugal getransporteerd, alwaar oliën, fruit en tabak werden opgekocht. Tot slot werden in de Noordelijke Nederlanden zout, wijn, drinkwater en tabak afgeleverd in ruil voor hout, ijzerwaren, koper en teer. De Saint-Léger 1907, 102

kabeljauwvisserij<sup>26</sup>. Aan hen werd de belofte gemaakt aan elk vissersschip dat vanuit de haven zou opereren, ieder jaar 600 pond tournois over te maken<sup>27</sup>. Eveneens werd getracht de kabeljauwvisserij op de Doggersbank en nabij IJsland te stimuleren. Hiervoor kende Lodewijk XIV in 1681 aan elk schip dat zich op de kabeljauwvisserij zou toeleggen een som van 3.000 pond tournois toe<sup>28</sup>.

Daarnaast werden ook een reeks beschermingsmaatregelen genomen. Het statuut van vrijhaven zorgde er dan wel voor dat de vissers vrijgesteld werden van het betalen van invoerrechten op het noodzakelijke zout, door het openstellen van de haven, nam de buitenlandse concurrentie gevoelig toe. Vooral de rechtenloze import van Hollandse kabeljauw vormde al vlug een punt van discussie in het redersmilieu. Niettemin zou het enige tijde duren vooraleer de Parijse raadsheren gehoor zouden geven aan dit gemor. Pas in 1689 zag Versailles af van de vrije import van vreemde kabeljauw in Frankrijk. Een arrest van 4 oktober 1691 legde de importbelasting op buitenlandse kabeljauw uiteindelijk vast op 36 pond tournois per ton. Deze beschermingsmaatregel werd niet zomaar genomen. Zo vermeldt de memorie van de *Intendant de la Flandre Maritime* van 1690 dat “il y avait [à Dunkerque] cinq à six cents bâtiments de pêcheurs employés, ce qui donnait à vivre à plus de six milles matelots apportant pour cinq à six cent mille livres de hareng, morue et poisson salé et occupait cinquante-deux francs maîtres-tonneliers qui avaient chacun huit à dix garçons pour le barillage.”<sup>29</sup>

Wanneer Frankrijk op het einde van 1688 de oorlog verklaart aan de Republiek, Spanje en Engeland – beter gekend als de ‘Liga van Augsburg’ – komt de Duinkerke visserij opnieuw onder zware druk te staan. Door de aanwezigheid van Engelse kapers in het Noordzeekanaal, durven enkel nog grote bewapende schepen de haven uitvaren, terwijl nog amper 10 à 12 sloepen de haring- en kabeljauwvisserij beoefenen<sup>30</sup>. Zelfs de resultaten van de kustvisserij mogen bijna volledig genegeerd worden. Bijgevolg wordt de Duinkerke markt enkel nog bevoorrad door vis die door Nieuwpoortse vissers wordt aangevoerd. Ook vis afkomstig van een buitgemaakt Engels of Hollands schip, verschijnt er sporadisch in de aanbidding. Hoewel de overwinningen van Jan Bart en zijn collega-kapers de Franse staatskas heel wat geld opleverden, neemt het protest vanuit het Duinkerke maritieme milieu al gauw grote proporties aan<sup>31</sup>. Vooral de verschillende clandestiene transacties die tijdens de oorlog via de haven verliepen, worden op heel wat kritiek onthaald.

In de nasleep van het Verdrag van Rijswijk (1697) – die de Negenjarige Oorlog beëindigde – werd de belasting op vreemde kabeljauw op 5 pond tournois per ton teruggebracht<sup>32</sup>. Als gevolg hiervan werd de Franse markt opnieuw sterk overspoeld met Hollandse vis. Andermaal ontlieden de Duinkerke reders heel wat inkomsten<sup>33</sup>. Bovendien herverpakten de Hollanders hun kabeljauw met

<sup>26</sup> Lodewijk XIV zou enkel tegen de komst van deze groep andersdenkenden verzet aantekenen. Tegen het verlonen van Noord-Nederlandse vissers daarentegen had hij daarentegen geen bezwaar. Lemaire 1976, 203

<sup>27</sup> Cabantous 1983 (1), 92

<sup>28</sup> Du Rin 1936, I, 18

<sup>29</sup> Zoals geciteerd in Du Rin 1936, I, 18

<sup>30</sup> De Saint-Léger 1907, 102

<sup>31</sup> De verkoop van de ‘prises’ bracht de Admiraliteit een totaalbedrag van 22.177.000 pond op. Jan Bart alleen deponeerde tussen 1689 en 1692 alleen al 1.247.528 pond in de Franse schatkist. Lemaire 1976, 232

<sup>32</sup> Du Rin 1936, I, 19

<sup>33</sup> “On serait épouvanté des sommes immenses que les Hollandais ont retiré de la France!” AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Mémoire sur l’importation de la pêche (1761)

Spaans of Portugees wit zout, terwijl de Duinkerke vissers hiervoor grijs zout van eigen bodem (o.a. de Loire-monding) hanteerden. Bijgevolg was de Hollandse vis mooier van kleur dan de Franse, waardoor de keuze door de consument vlug gemaakt was<sup>34</sup>.

## 2.2. M. Barentin en de 'Chambre de Commerce de Dunkerque', 1700-1791

Ondanks tijden van oorlog en crisis worden in het eerste kwart van de 18de eeuw een aantal pogingen ondernomen om de lokale visserij enigszins levensvatbaar te houden. Vooral onder impuls van M. Barentin – in 1699 benoemd tot Intendant – tracht men de handel en visserij voor de tweede maal onder het Franse bestuur nieuw leven in te blazen. In zijn pleidooi dat hij nog datzelfde jaar aan de hogere instanties voorlegt, ijvert hij voor het opnieuw uitroepen van Duinkerke als vrijhaven, wettigt hij het nut van een Kamer van Koophandel en meent hij dat er dringend nood is aan de oprichting van een consulaat in de haven<sup>35</sup>. Of de auteur hierbij beroep heeft gedaan op het negen jaar oudere memorie van zijn voorganger, De Madrys, is niet duidelijk. Niettemin leggen beide documenten sterk de nadruk op de schrijnende toestand waarin zowel de haring- als kabeljauwvisserij zich op dat ogenblik bevinden<sup>36</sup>. Met succes, zo blijkt, want op 30 januari 1700 wordt Duinkerke in haar rechten en privileges van 1662 hersteld. Zelfs aan Barentin's idee voor de oprichting van een handelskamer wordt gehoor gegeven. Bijgevolg wordt op 16 februari de Duinkerke 'Chambre de Commerce' te Versailles bij koninklijke ordonnantie in het leven geroepen. Een maand later, op 14 maart, wordt ze effectief geïnstalleerd. Na Marseille was dit de tweede Kamer van Koophandel die in Frankrijk werd opgericht.

Haar belangrijkste taken waren:

- het bestrijden van handelsmisdrijven en het uniformeren van de verschillende transacties binnen de haven<sup>37</sup>. Hoewel de fraude in de haven na 1700 sterk zou afnemen, zou ze nooit volledig verdwijnen;
- het behandelen van klachten en grieven van reders en vissers die aan haar adres werden overgemaakt;
- het verdedigen van de belangen van stad en haven op elk hoger niveau en bij andere (rechts)instellingen. Hierbij profileerde de Kamer zich als hoeder van de privileges van de verschillende reders en vissers die in de haven actief waren. Zo verzette de Kamer zich in de periode 1730-1740 sterk

<sup>34</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Mémoire de la Chambre de Commerce au Conseil du Commerce à Paris (1701)

<sup>35</sup> Een afschrift van Barentin's pleidooi is terug te vinden in De Saint-Léger 1907

<sup>36</sup> In de memorie van De Madrys lezen we o.a.: "Il faudroit aussy, dit-il, pour le commerce de Dunkerque que Sa Majesté eût la bonté d'accorder aux habitants des moyens pour rétablir la pêche, laquelle y a autrefois flori (sic), qu'il y avoit cinq à six cents bâtiments de pêcheurs employés, ce qui donnoit à vivre à plus de six mille matelots, apportoit pour cinq à six cent mille livres de hareng, morue et poisson salé, et occupoit cinquante-deux francs-mâtres tonneliers qui avoient chacun huit à dix garçons pour le barillage, etc." Geciteerd in Finot 1998, 201-202

<sup>37</sup> "...la Chambre qu'on doit établir à Dunkerque y établira la bonne foi parmi les négociants et remédiera aux inconvénients que le défaut de cette bonne foi y a causés." Weexsteen 1959, 291

tegen de Nieuwpoortse haringvissers die een grote concurrentie vormden voor de 28 lokale vissersloepen<sup>38</sup>;

- in geschillen tussen reders en vissers onderling had ze een arbitraire functie;
- het geven van advies aan andere Franse kamers.

De raad, die vanaf 1701 elke woensdag vergaderde, bestond uit een voorzitter, vier raadsliden en een ontvanger. Alle leden werden benoemd door de Intendant. Met uitzondering van de voorzitter en de ontvanger, bekleedden de overige leden een mandaat van slechts één jaar<sup>39</sup>. Werkingsfondsen werden onttrokken uit de importbelastingen die op goederen werden geheven. De waarde ervan werd bij koninklijke ordonnantie vastgelegd. Naast het pondgeld – een taks van 2 penningen per pond, geheven op de bruto waarde van buitenlandse goederen, “vendues ou trafiques” in de haven – vormde het mijngeld een belangrijke bron van inkomsten. Dit was een belasting van 1 stuiver per pond vreemde vis die op de Duinkerke kaai werd verkocht<sup>40</sup>. Jaarlijks bracht dit tussen de 2.000 en 9.000 pond tournois op<sup>41</sup>.

### 2.3. *Het ambitieus project van Petit, 1708*

Hoewel de Duinkerke Kamer van Koophandel vanaf haar oprichting een actieve rol speelde in het geven van adviezen aangaande tarieven en reglementen met betrekking tot handel en visserij, leidde niet elke tussenkomst automatisch tot een positief akkoord op het nationale niveau. Zo wordt in 1708 het ambitieus project van Petit, reder te Duinkerke, door de overheid niet goedgekeurd. Naast een voorstel om enkele expedities op Newfoundland op te zetten, was het vooral de bedoeling enkele schepen nabij de Doggersbank op kabeljauw te laten vissen<sup>42</sup>. Uit het verleden was gebleken dat enkel de haringvisserij er renderde<sup>43</sup>. Aldus stelde Petit voor op de volgende manier te vissen. In plaats van op de kabeljauw te kollen, wou hij gebruik maken van netten. Aangezien enkel vissers uit La Rochelle deze techniek wisten te hanteren, betekende dit dat er een aantal vissers uit deze haven dienden aangetrokken te worden, wat niet meteen voor een positieve weerklank zorgde. Een ander struikelblok vormde het gebruik van zogenaamde bunschepen. Dergelijke schepen – zoals die door de Hollanders vanaf het eerste kwart van de 17de eeuw werden gehanteerd – waren voorzien van een reservoir, waarin de kabeljauw levend kon worden bewaard. Hierdoor bereikte de vis de haven veel verser dan wanneer ze op zee werd gezouten<sup>44</sup>. Hoewel het nut van deze schepen door de overheid erkend werd, bleek het gebruik ervan na verder onderzoek veel te vernieuwend voor het Duinkerke redersmilieu<sup>45</sup>. Maar

---

<sup>38</sup> Merck en Tillie 2000, 41

<sup>39</sup> Picagnol de la Force 1905, 406

<sup>40</sup> Pfister-Langanay 1985, 278

<sup>41</sup> Merck en Tillie 2000, 35

<sup>42</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Rapport présenté par Petit le 14 novembre 1708 à la Chambre de Commerce

<sup>43</sup> In 1706 visten 24 à 25 eenheden op de Doggersbank. AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 56 (24 februari 1706)

<sup>44</sup> Een andere benaming voor bunschip was ‘bomschip’. Beaujon 1885, 158

<sup>45</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 312 e.v. (14 november 1708)

vooral het feit dat Petit voor de aanschaf van deze schepen een voorschot van de overheid vroeg, zorgde er uiteindelijk voor dat het volledige project op een negatief advies werd onthaald. Noodgedwongen bleef Petit zich wel toeleggen op de verse visvangst langs de kust, de traditionele kabeljauwvisserij op de Doggersbank en de haringvisserij ten noorden van Schotland.

### 3 De Duinkerke visserij na de Vrede van Utrecht, 1713-1763

Ondanks het Engels toezicht breekt na 1713 een periode van relatieve welvaart aan. Hoewel de vredesconventie de oude haven gesloten houdt voor het grote zeeverkeer, slaagt men er in acht maanden toch in ten westen van de stad een nieuwe haven te construeren. Via de nieuwe haven van Mardyck zou de maritieme handel en de visserij in de Noord-Franse havenstad nooit volledig tot stilstand komen.

#### 3.1. *De visserij vanuit de interim-haven van Mardyck*

Op het vlak van de haveninfrastructuur betekende de Vrede van Utrecht (1713) een terugkeer naar de toestand van vóór Lodewijk XIV. Het negende artikel van het verdrag behelsde namelijk het met de grond gelijk maken van de fortificaties, het blokkeren van de haventoeegang en het vernietigen van de sluizen onder Engels toezicht. Ondanks de pogingen van het Duinkerke magistraat en de Chambre de Commerce in Londen tot een compromis te komen, waren de afbraakwerken binnen de vooropgestelde termijn van vijf jaar voltooid. Niettemin zou het onbevaarbaar maken van de havengeul door middel van rotsblokken een onverwacht, maar logisch vervolg kennen. Een probleem dat de Engelse ingenieurs immers niet hadden voorzien, was dat door de afsluiting van de havengeul, het water afkomstig vanuit het binnenland niet meer de zee kon instromen. Hierdoor kregen zowel de binnenstad als de omliggende gebieden in de streek te kampen met grote overstromingen. De oplossing voor het probleem werd gevonden in het delven van een kanaal tussen Duinkerke en Mardyck, een kustdorpje ten westen van de haven. Op die manier zou aan het rivierwater de mogelijkheid worden geboden zee te kiezen. Profiterend van de onkunde van de Engelse voogden, zouden de Fransen van de situatie gebruik maken om de Engelsen een hak te zetten en Mardyck in een nieuwe haven om te toveren. Hoewel de oorspronkelijke voorhaven open bleef voor het normale handelsverkeer, werd toch bereikt dat “les mêmes privilèges et franchises dont jouissaient les navires, qui entraient dans l’ancien port de Dunkerque” rechtsgeldig werden in de nieuwe haven van Mardyck<sup>46</sup>.

Door de creatie van een interim-haven kon de visserij aldus ongestoord verder evolueren. Bovendien zorgde het Engels gedoogbeleid voor een positief werkklimaat. Bijgevolg steeg de haringvloot tussen 1713 en 1743 van 15 naar 54 eenheden, ware het niet dat het merendeel van de opgebrachte haring in Spanje en de Amerikaanse gebieden werd verkocht<sup>47</sup>. De reden hiervoor was dat de Duinkerke markt met grote hoeveelheden Hollandse haring overspoeld werd, aangezien de

---

<sup>46</sup> Lemaire 1976, 262

<sup>47</sup> Cabantous 1983 (1), 85

Republiek in 1713 het recht had bekomen haar vis rechteloos op de Franse markt te brengen. Ook de kabeljauwvisserij kende hierdoor veel minder succes. Enerzijds doordat de expedities naar IJsland te wisselvallig waren, anderzijds omdat na 1718 de Hollanders er nog maar al te vaak in slaagden hun kabeljauw op de Franse markt te smokkelen. Bovendien werkten sommige lokale handelaars veelvuldig mee aan deze fraude. Zo kocht Jan Desmit grote hoeveelheden vis van Hollandse origine op, om die dan net onder de normale prijs op de Duinkerke markt te koop aan te bieden<sup>48</sup>. Hoewel de eigen kabeljauwvisserij er weinig voet aan de grond kreeg, zou het Magistraat in 1718 zo'n 75.000 pond tournois vrijmaken voor de fabricage van enkele doggers naar Zieriks en Zeelands model. Vermoedelijk werden deze schepen uiteindelijk niet gebouwd, aangezien tussen 1718 en 1730 amper op kabeljauw werd gevist. Immers legde een ordonnantie uit 1718 aan alle Franse vissersschepen een zeilverbod naar het verre noorden op, waardoor de IJslandvisserij tot de lente van 1730 werd opgeschort<sup>49</sup>. Met uitzondering van de exemplaren die zoals gebruikelijk in de haringvleten achterbleven, was het enkel 'vreemde' kabeljauw, die via de haven van Mardyck werd aangevoerd, die op de Duinkerke markt terecht kwam.

Geleidelijk aan zou de oude haven terug aan belang winnen<sup>50</sup>. In 1733 herbergt de haven 28 haringsloepen, die dat jaar samen 300.000 pond tournois opbrengen<sup>51</sup>. Vijftig procent van de vangst bestaat op dat ogenblik uit haring die op zee wordt geakaat en gezouten. De overige haring wordt vers aangevoerd of gerookt (elk 25%)<sup>52</sup>. Vanaf 1751 zou 3/4 van de haring worden gezouten<sup>53</sup>. Immers was de gezouten 'witte' of 'gekaakte' haring van een hogere kwaliteit dan de verse haring. De gerookte haring (bokking) was goedkoper dan de gezouten haring, maar duurder dan de verse variant<sup>54</sup>. In 1734 zouden de expedities op IJsland opnieuw hun normale productieniveau bereiken. Vanaf 1732 stijgt de vloot van 6 korvetten naar maximaal 21 in 1739. Bovendien zouden deze schepen vanaf dat jaar vlak na hun terugkomst onmiddellijk uitgerust worden voor de winterharingteelt. Op die manier slaagt Duinkerke er langzaam in de Noord-Nederlandse productiecijfers te evenaren.

### 3.2. *Terra incognita: de Kola-visserij*

De gunstige omstandigheden waarin de visserij zich na de Vrede van Utrecht bevond, zette heel wat reders aan hun vissersactiviteiten uit te breiden naar nieuwe oorden. De Kola-rivier – die gesitueerd is in het noordwesten van Rusland en uitmondt in de Barentssee – was reeds lang gekend voor haar rijke zalm populatie. Niettemin waren Franse vissers in dit gebied nog nooit actief geweest. Met het aansnijden van deze sector wou Duinkerke een belangrijke rol gaan spelen als importhaven van zalm in Frankrijk. Hoewel vermoedelijk in 1723 reeds enkele pogingen op Kola werden ondernomen, zou de

<sup>48</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Registers 7 en 29

<sup>49</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Registres 7 en 29

<sup>50</sup> Zo verklaart de 'Commissaire de la Guerre' in een memorie van 1729 dat in één jaar tijd 800 à 900 schepen – waarvan 400 Franse, 25 Hollandse en 150 Engelse – de oorspronkelijke haven opnieuw opzochten. Lemaire 1976, 268

<sup>51</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 178 (Brief van 22 augustus 1733)

<sup>52</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 194-206 (Mémorie van 1731)

<sup>53</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 43 (Brief van 19 februari 1752 en Mémorie van 25 januari 1753)

<sup>54</sup> Pfister-Langanay 1985, 243

zalmvisserij pas tien jaar later echt van start gaan<sup>55</sup>. In 1733 rustten de handelaars Franchois en Ficquet elke een schip uit op Kola: de *Mercure Volant* en de *Saumon Couronné*. Eenmaal ter plaatse, kochten of huurden de kapiteins er zogenaamde ‘jollen’, waarmee op de rivier werd gevestigd. Meestal werden deze kleine sloepen met platte bodem bestuurd door lokale zalmvissers, die de Fransen vervolgens de beste visgebieden aanwezen. In tegenstelling tot de verwachtingen, brachten de twee schepen respectievelijk 223 en 187 tonnen kabeljauw op<sup>56</sup>. Van een hoeveelheid zalm was amper sprake. Meteen stuitten de twee handelaars op protest van collega’s die zich exclusief op de IJslandvisserij toelieden. Bovendien, zo bleek, was het grootste gedeelte van de lading er niet zelf gevangen, maar aldaar overgekocht van lokale vissers. Bijgevolg was het grote struikelblok in het ganse conflict het feit dat de vis – hoewel ze dus niet eigenhandig was verworven – vrij van rechten in Frankrijk werd geïmporteerd, wat als een vorm van oneerlijke concurrentie werd beschouwd.

Hetzelfde probleem herhaalde zich in 1736. Drie reders verkregen dat jaar een exclusief octrooi om nabij Kola op zalm te vissen: J. Vanhée, R. Coppens en Delinotte<sup>57</sup>. Samen reedden ze twee schepen uit onder leiding van kapiteins Looten en Nottebaert. Om de gemoederen in het vissersmilieu deze keer te bedaren, besloot de Chambre de Commerce in juni 1737 dat de tonnen met Kola-kabeljauw voortaan speciaal gebrandmerkt moesten worden<sup>58</sup>. Als gevolg van het conflict zou het jaar erop Vanhée – die ditmaal in Tauzin een trouwe partner had gevonden – slechts één schip op Kola uitrusten. Niettemin bleek het probleem bij de terugkomst van het schip niet volledig van de baan. Hoewel de tonnen kabeljauw ditmaal apart gemerkt waren, wekte de import van kabeljauw door zalmvissers opnieuw heel wat ongenoegen bij de kabeljauwvissers op. Ook toen 100 vaten zalm door de twee handelaars naar Dieppe werden getransporteerd, zorgde dit voor protest. Uiteindelijk bezweken de initiatiefnemende reders onder de druk: vanaf 1740 legden ze zich enkel nog toe op de zalmvisserij. Tussen 1740 en 1755 werden in totaal zeven schepen in de richting van de Noordkaap gezonden, alwaar nabij Kildwyn (of Kilowyn) voor anker werd gegaan. In 1740 was dit bijvoorbeeld de *Espérance*, een 105-tonner die onder leiding stond van kapitein Bart, een zeer ervaren kracht in deze visserijsector.

Het uitbreken van de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748) verhinderde elke vorm van visserij nabij Kola. Pas vanaf 1749 werd de zalmvisserij vanuit Duinkerke verder gezet. Robert Coppens kreeg de smaak opnieuw te pakken en zond gedurende meerdere opeenvolgende jaren het schip *Demoiselle Jeanne* (130 ton) onder leiding van Pierre Lefebvre naar de Kola-rivier<sup>59</sup>. Ook Jean Vanhée zou zich opnieuw op de zalmvisserij gaan toelieden: in 1755 vaarde het fregat de *Victoire* (150 ton) met een 13-koppige bemanning en 10 kanonnen voor zijn rekening rond de Noordkaap. Het inzetten van stevig gebouwde – en vaak ook zwaar bewapende – schepen in deze gebieden was overigens niet nieuw. Ook voor de walvisvaart werden schepen met een hoog tonnage gebruikt. De *Société*, het grootste schip dat in 1754 werd ingezet, toont met zijn 250 ton, 23 zeelieden en 12 kanonnen bovendien nogmaals de

<sup>55</sup> Pfister-Langanay 1985, 274

<sup>56</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 232 (14 december 1733)

<sup>57</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 127 (5 december 1736) en p. 138 (31 december 1736)

<sup>58</sup> “...de donner à la Chambre de Commerce de Dunkerque une déclaration des barils, du sel et des autres marchandises embarqués et que les tonnes employées seraient marquées au feu avec le mot KOLA, et qu’une autre déclaration devait être faite au retour.” AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, s.p. (31 décembre 1736)

<sup>59</sup> Dit schip werd in de periode 1749-1752 jaarlijks op de zalmvisserij ingezet.

duidelijke evolutie aan die het materieel van de lange-afstandsvisserij in de loop van de geschiedenis had doorgemaakt.



Afbeelding 5. De haven van Duinkerke door Antoon Sanderus (1641). Boven zien we de toegangswegen tot de stad met Vlaamse en Hollandse handelaars. De kanaalverbinding Veurne-Brugge wordt onderaan afgebeeld. Collectie Universiteitsbibliotheek, Gent

De Zevenjarige Oorlog (1756-1763) betekende formeel het einde van de Kola-visserij, ware het niet dat Robert Coppens in 1756 de *Prince Charles* onder Oostenrijkse vlag op zalm (en kabeljauw) liet vissen in het verre noorden. Hij maakte de Duinkerke Kamer van Koophandel er attent op dat hij geen vertrekbewijs had aangevraagd en negeerde het maximum aantal lege tonnen en vaten zout die mochten worden ingescheept<sup>60</sup>. Na de campagne arriveerde het schip op 9 november in de Oostendse haven, alwaar de lading vis op drie 'neutrale' schepen werd overgeladen om naar Duinkerke te worden verscheept<sup>61</sup>. In april van 1757 wou Coppens een nieuwe expeditie opzetten. Hiervoor vroeg hij opnieuw de toestemming onder neutrale Oostenrijkse vlag te zeilen. Jammer genoeg verkreeg hij

<sup>60</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 548 (22 december 1756)

<sup>61</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 423 (22 september 1757)



ditmaal niet de nodige documenten. Na hem zou geen enkele Duinkerke reder nog een schip op de Kola-visserij inzetten. Hoewel de zalmvisserij een kleine bedrijvigheid vormde, had ze toch een belangrijke bijdrage geleverd aan de uitbouw van de Duinkerke visserij in het midden van de 18de eeuw.

### 3.3. *De ontwikkelingen tijdens en na de Oostenrijkse Successieoorlog, 1740-1763*

Naast de zalmvisserij maakten de traditionele visserijsectoren na 1715 een gunstige evolutie door. Het uitbreken van de Oostenrijkse Successieoorlog doet de Duinkerke visproductie echter opnieuw teruglopen. Het haringbedrijf, dat na de Vrede van Utrecht (1713) haar productie gestaag zag stijgen, komt vanaf 1743 in een periode van stagnatie terecht. Daarnaast krijgt ook de kabeljauwvisserij het opnieuw zwaar te verduren. In 1740 daalt de IJslandvloot spectaculair naar 9 eenheden. Het jaar daarop zetten nog 8 schepen koers naar het eiland. De officiële oorlogsverklaring van Frankrijk aan Engeland in 1744, legt de IJslandvisserij vervolgens volledig lam. Als gevolg van de oorlog stijgt de prijs van een ton ‘aberdaan’ tot boven de 50 pond tournois, wat het dubbele is van de jaren daarvoor. Het hogere tarief compenseert de kleinere opbrengst allerminst. Om de vraag naar kabeljauw tegemoet te komen, beslist Versailles in februari 1747 het importgeld op de ‘morues vertes’ te verminderen. In juli van datzelfde jaar volgt een daling van het importgeld op de Engelse ‘stockfishes’<sup>62</sup>. Beide beslissingen maken echter dat de hoop op een herleving van de eigen kabeljauwvisserij volledig de kop wordt ingedrukt.

Pas na afloop van de oorlog in 1748 herstelt de visserij zich opnieuw. Naast de winterharingteelt leggen korvetten zich voortaan ook toe op de zomerharingvangst nabij de Shetland-eilanden (‘Hitland’). In tegenstelling tot de winterharing – die gezouten, gerookt of vers op de markt komt – wordt de zomerharing gepekeld. De vis, die tussen eind mei en eind juli d.m.v. vleten of netten wordt gevangen, kan na ontzouting rauw geconsumeerd worden. Hoewel de techniek van het haringpekelen reeds vroeger gekend was, zorgde de sterke Hollandse concurrentie ervoor dat er zich in de eerste helft van de 18de eeuw amper Duinkerke vissers op deze visserij hadden toegelegd<sup>63</sup>. Enkel voor de periode 1733-36 vonden er 16 uitredingen op ‘Hitland’ plaats<sup>64</sup>. In 1740 plaatste het Franse hof bij de Duinkerke Kamer van Koophandel zelfs een bestelling voor “quelques douzaines de bon harengs pec”<sup>65</sup>. Toch zou de zomerharingteelt vooral in het interbellum (de periode 1748-57) een gunstige evolutie doormaken. In 1752 brengt de pekelharing 81.270 pond tournois op; het jaar daarop is dit reeds 83.009 pond tournois<sup>66</sup>. Het merendeel van de opbrengst wordt echter in de rest van Frankrijk verkocht, alwaar de pekelharing meer geliefd is dan op de lokale markt. Ook worden steeds grote hoeveelheden naar de Oostenrijkse Nederlanden getransporteerd<sup>67</sup>.

---

<sup>62</sup> Du Rin 1936, I, 40

<sup>63</sup> De Hollandse concurrenten waren van eind juni tot eind augustus nabij Shetland actief.

<sup>64</sup> Du Rin 1936, I, 29

<sup>65</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 136 (7 augustus 1740)

<sup>66</sup> Pfister-Langanay 1985, 263

<sup>67</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 342-357 (Memorie van De Beaumont, 18 december 1754)

Daarnaast legt de nationale overheid vanaf de vrede in 1748 de importrechten op 'vreemde' kabeljauw opnieuw vast op 12 pond tournois per ton. Deze gunstige maatregel, alsook de aanwezigheid van een groot aantal Nieuwpoortse en Oostendse vissers die zich ten gevolge van de Oostenrijkse Successieoorlog in Duinkerke hadden komen vestigen, inspireren de lokale reders opnieuw in de kabeljauwvisserij op lange afstand te investeren. In 1751 zijn er op IJsland, Newfoundland en Shetland samen 12 schepen actief. Hoewel nabij Hitland vooral op haring wordt gevestigd, brengen de korvetten ook vaak kabeljauw van goede kwaliteit mee. Aldus bedraagt de opbrengst van IJsland en Shetland dat jaar samen 85 last of 1.190 tonnen. Hoewel de schepen van Newfoundland dat jaar 99 last of 1.386 tonnen kabeljauw meebrengen, is dit ruim onder de verwachtingen<sup>68</sup>. Bijgevolg worden in 1752 alleen voor Newfoundland 8 schepen uitgerust door 9 verschillende reders. De campagne levert een gemiddelde van 258 tonnen per schip op. Eenzelfde aantal schepen wordt op IJsland ingezet. De uitredingen door Bonnet, Gillodts, Jolly jr. en J. Declercq brengen samen 90 last of 1.260 tonnen kabeljauw aan wal, die na verpakking de som van 38.600 pond tournois opleveren. Tot slot rusten Vandenbrouck, Gillodts, Pierre Nottebaert en Deroubaix 12 schepen uit voor de haring- en kabeljauwvisserij boven Schotland, met als resultaat 162 tonnen kabeljauw<sup>69</sup>. Hoewel men de Hollandse verwerkingswijze van de vis – d.w.z. het dubbel reinigen en zouten van de vis, gevolgd door een pekelp proces – trouw blijft, laat het resultaat nog vaak te wensen over. Pas door vanaf 1753 gebruik te maken van het witte Portugese St. Ubes-zout, zou men erin slagen de Hollandse kwaliteit te evenaren.

#### 4 Een mislukt initiatief tot overheidsprotectie: het project 'Grande Société de Pêche', 1758

De Zevenjarige Oorlog (1756-1763) deed de haring- en kabeljauwproductie opnieuw dalen. Wegens de permanente dreiging van kapers op de kust waren er in de periode 1759-1762 amper haringbuizen actief. Zo participeerden in 1758 slechts 8 à 10 korvetten aan het zomerharingseizoen<sup>70</sup>. In de loop van de maand mei raakten de relaties tussen Frankrijk en Engeland dermate verzuurd, dat van de voorziene 11 schepen die op IJsland zouden worden uitgereed, er uiteindelijk slecht twee korvetten op eigen risico de Noord-Atlantische Oceaan doorkruisten op zoek naar kabeljauw. Ondanks de permanente dreiging van Engelse kapers, losten deze schepen alsnog 188 tonnen kabeljauw en 17 vaten traan – ter waarde van 14.743 pond tournois – op de kade. Ondanks twee moedige pogingen het jaar erop, besliste het gros van de reders hun schepen onder neutrale (Oostenrijkse of Staatse) vlag uit te redden<sup>71</sup>. Enig nadeel was dat de kabeljauw op die manier belast werd als 'vreemde' vis wanneer ze de Duinkerke haven binnenkwam. Niettemin zou deze werkwijze tot in 1763 worden aangehouden.

Om aan de verzuchtingen van de reders tegemoet te komen, lanceerde de Duinkerke Kamer van Koophandel in volle crisis het idee om een overkoepelende organisatie op te richten die als doelstelling

<sup>68</sup> AMD, Fonds anciens: Chambre de Commerce de Dunkerque - Registres 24 en 25

<sup>69</sup> Daarnaast levert de Hitland-expeditie ook 11 last en 8 tonnen haring op, ter waarde van 133.723 pond tournois.

<sup>70</sup> Pfister-Langanay 1985, 240 en 263

<sup>71</sup> Een aantal reders zouden zich ook gaan toeleggen op de handel met de kolonies.

zou hebben de visserij te beschermen<sup>72</sup>. De leden van de Kamer keken hierbij verder dan de grenzen van het eigen bedrijf en wensten een financieel ondersteuningsfonds voor de nationale visserij in het leven te roepen. Hiervoor richtte Duinkerke zich tot de ‘Chambre de Commerce de France’ om informatie in te winnen aangaande de toestand van de visserij in de andere havens van Frankrijk. Vervolgens werd in een memorie, gericht aan de afgevaardigden in Parijs, gevraagd om de nationale visserij te beschermen d.m.v. het heffen van tarieven op de import van ‘vreemde’ vis. Daarnaast werd ook voorgesteld om na de oorlog een grote sociëteit op te richten die de belangen van de nationale visserij in de hoofdstad zou verdedigen. Ere wie ere toekomt, zou de hoofdzetel te Duinkerke gevestigd worden. Van hieruit zouden dan voldoende fondsen verzameld worden om de visserij te ondersteunen. Tot grote spijt van de initiatiefnemers had Frankrijk echter andere doelstellingen na te komen, waardoor het Duinkerke initiatief nooit in de praktijk werd omgezet.

Desalniettemin bleven de leden van de Duinkerke Kamer van Koophandel niet bij de pakken zitten. Op 18 maart 1761 richtten ze zich opnieuw in een memorie tot Parijs met als boodschap “l’interdiction du hareng sauret de Hollande en France”<sup>73</sup>. Op 15 april en 12 december 1762 volgden een tweede en derde verhandeling, waarin de reders het standpunt van de Kamer bijtraden<sup>74</sup>. Met deze drie pleidooien dwingt men de overheid er enkel toe de ingevoerde vis met 12 pond tournois te belasten.

## 5 De grote bloeiperiode van de Duinkerke kabeljauwvisserij, 1763-1777

Het Verdrag van Parijs (21 februari 1763) luidt een nieuwe welvarende periode in voor de Duinkerke visserij. Hoewel één van de clausules de vernietiging van de Duinkerke versterkingen en de kaaimuren voorschrijft, blijft de haven toegankelijk voor alle verkeer. Tussen 1763 en 1777 kent de kabeljauwvisserij een eerste fase van voorspoed. In 1763 stelt een overeenkomst tussen de Franse en Deense koning de Duinkerke vissers in de mogelijkheid langs de kusten van IJsland te vissen. Gestimuleerd hierdoor, worden in 1763 dertien schepen voor de kabeljauwvangst uitgereed, waarvan 6 op IJsland en 7 op ‘Hitland’. De verkoop van de vis en de traan levert samen 99.947 pond tournois op<sup>75</sup>. Voor de herverpakking van de kabeljauw richten de reders speciale ateliers op<sup>76</sup>. Opnieuw worden pogingen ondernomen om de importrechten op de vreemde vis te verhogen of een totaal importverbod te bewerkstelligen<sup>77</sup>. Ditmaal met succes, want op 6 juni 1763 levert de overheid een arrest af die de ‘morues vertes’ en andere buitenlandse kabeljauw belast met 12%. De droog gezouten kabeljauw en stokvis worden belast met 8%<sup>78</sup>. Een belangrijk figuur in deze periode is Tobias Nosten, een ervaren

<sup>72</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Registre 26

<sup>73</sup> Du Rin 1936, I, 56

<sup>74</sup> Respectievelijk AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Registre 30 en 31

<sup>75</sup> Du Rin 1936, I, 107

<sup>76</sup> Voor de herverpakking van de kabeljauw hanteerden de Duinkerke vissers sinds 1753 het Portugese St. Ubes-zout. Het ‘minderwaardige’ Franse zout daarentegen werd gebruikt voor de bewaring van de haring. AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Registre 32

<sup>77</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Registre 32 (Mémorie van 20 april 1763)

<sup>78</sup> Enkel voor de Engelse ‘stockfishes’ moeten de importeurs slechts 4 pond tournois per kwintal betalen. Du Rin 1936, I, 109

Duinkerks kapitein, die door de Kamer van Koophandel in 1763 wordt voorgeleid aan het Parijse parlement, om aldaar in naam van alle kabeljauwvissers adviezen te verstrekken<sup>79</sup>. Hoewel zijn optreden in de annalen van de Kamer als ‘succesvol’ wordt omschreven, kan de overheid niet om het feit heen dat de Duinkerks kabeljauwproductie ontoereikend is om samen met de andere havens in Frankrijk – naast de lokale markt – ook nog de kolonies van vis te voorzien<sup>80</sup>. Bijgevolg beslist de overheid in 1765 de import van de Engelse kabeljauw opnieuw met een gemiddelde van 8% te belasten. Nadat eerst de Kamers van Saint-Malo en Nantes hun protest hebben geuit, laat ook de Duinkerks Chambre de Commerce op 7 april 1765 van zich horen<sup>81</sup>. Helaas wordt aan het protest geen gehoor gegeven. Om het ongenoegen van de reders te ventileren, kent de vorst wel aan alle handelaars die vis naar de kolonies uitvoeren een premie toe van 25 stuivers per 100 pond<sup>82</sup>. Pas tien jaar later – nadat de Engelsen de Franse producten stelselmatig begonnen te weren op hun markten – greep de overheid drastisch in door alle vis die zich nog in de Franse magazijnen of op een Engels schip in een Franse haven bevond, te confisceren<sup>83</sup>. Meteen werd ook de premie van 25 stuivers op de geëxporteerde vis op 19 mei 1755 vernieuwd, en dit voor de termijn van zes jaar.

Ondertussen waren er met betrekking tot de kabeljauwvisserij een aantal cruciale maatregelen getroffen. Tussen alle polemiek door hadden de Duinkerks reders aan de Chambre de Commerce het idee geopperd de tonnenmaat te verhogen. Immers was gebleken dat door een te hoge pressing, de kwaliteit van de opgeslagen kabeljauw te wensen over liet. De aanbeveling werd door de Kamer op 29 oktober 1764 aanhoord, waarna er nog diezelfde dag een reglement werd gepubliceerd die de fabricatie van uniforme tonnen voor de kabeljauwvisserij te Duinkerke beval: voortaan moest elke ton 53 kannen of ca. 117 liter bevatten<sup>84</sup>. Daarnaast verschenen vanaf 1764 de eerste uniforme reglementen voor de IJslandvaart. De belangrijkste vernieuwing was het inruilen van het vaste maandloon voor een systeem waarbij de vissers betaald werden per opgebrachte last<sup>85</sup>. Elk jaar kwamen de reders samen om het reglement eventueel aan te passen. Zo werden in het reglement van 1770 nieuwe clausules ingelast voor de stuurman, de zouter en de ‘tonner’. In datzelfde jaar besliste men zelfs het lastensysteem ook op de haringvisserij te projecteren, wegens “la négligence et l’indolence des pêcheurs”. Het vast weekloon werd ingeruild voor een loon van 15 pond tournois in plaats van 20, bovenop de premies voor de toegevoegde tonnen haring<sup>86</sup>. De eerste reglementen voor de IJslandvaart waren voornamelijk bedoeld om de lonen uniform te maken. In de latere versies van het reglement werd alles voorgeschreven: de keuze van de kapitein, het rantsoen, de wijze van engagement, de minimumlonen in het geval van een slechte vangst, de vertrekperiode, enz. Van staatswege werd bovendien vanaf 1766 een premiestelsel ingevoerd. Immers was door de jaren heen gebleken dat de campagnes zeer wisselvallig waren en de vangsten per schip vaak sterk van elkaar verschilden. Het uitreiken van 4 premiebedragen vanaf de

---

<sup>79</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Registre 34

<sup>80</sup> De Franse kolonies strekten zich op dat moment uit van Quebec, Louisiana en het Caraïbische gebied tot enkele nederzettingen op de westkust van Afrika. Minchinton 1976, 273

<sup>81</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Registre 33

<sup>82</sup> Beslissing van 31 juli 1767

<sup>83</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Registre 40

<sup>84</sup> Reglement voor de IJslandvaart van 1764. Zie Bijlage I

<sup>85</sup> Cabantous 1977, 17

<sup>86</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 384 (15 december 1770)

campagnes in 1767 – van 500 tot 200 pond tournois voor de 2 doggers en 2 korvetten die de beste vangst oprachten – had bijgevolg als doelstelling de concurrentiegeest tussen de verschillende reders te verhogen<sup>87</sup>. Daarenboven bleek het ook een ideaal middel om het IJslandvissen na de Zevenjarige Oorlog terug van de grond te krijgen. Wegens budgettaire redenen – in 1778 brak de Amerikaanse onafhankelijkheidsstrijd uit waarin Frankrijk zich aan de zijde schaarde van de revolterende troepen – zou tijdelijk afgestapt worden van het premiestelsel, om vervolgens in 1783 opnieuw te worden ingevoerd.

Al deze maatregelen lieten zich merkbaar voelen in de sector. Vanaf 1763 nam de IJslandvloot spectaculair toe: in amper drie jaar deed zich een vertienvoudiging van de vloot voor (van 6 naar 64 schepen). Vanaf 1766 zou een zeer hoog productieniveau worden bereikt, die bovendien tot 1777 zou worden aangehouden: gemiddeld ca. 9.846 tonnen per campagne of 169,5 tonnen per schip. Daarenboven nam de opgebrachte waarde per schip elk jaar stelselmatig toe: van 8.051 in 1666 naar 14.515 pond tournois in 1777. Deze hoge productiecijfers zorgden er ondermeer voor dat de Duinkerke reders er voor het eerst in de geschiedenis in slaagden de Hollandse kabeljauw eigenhandig van de markt te verdringen<sup>88</sup>. Door bovendien vanaf 1767 jagerschepen – die de eerste ladingen kabeljauw nog voor de afloop van de campagne aan wal brachten – in te zetten, kon een even kwalitatief sterk product worden afgeleverd<sup>89</sup>.

Doordat vanaf 1770 de expedities op Newfoundland werden hernomen, ging ook export naar de buurlanden en de Amerikaanse kolonies tot de mogelijkheden behoren. Drie eenheden realiseerden dat jaar een opbrengst van 1.300 tonnen. Wegens de slechte resultaten in de jaren erop, zouden de uitredingen op Newfoundland vanaf 1776 opnieuw gestaakt worden. Ook de Doggerbankse visserij zou voor het uitbreken van de oorlog in 1778 geen rol van betekenis meer spelen. Na de ambitieuze poging van Petit in 1708 om de toestemming te verkrijgen op de Doggersbank te vissen op de “cabilleau en vie et sallée”, werden geen nieuwe verzoeken meer ingediend. Pas in 1776 zouden de reders M.M. Grimonpré, L’Hermite en John Holman een gezamenlijk project indienen om drie doggers met bun uit te rusten op de Doggersbank. Voor hun onderneming vroegen ze een premie van 3.000 pond tournois per schip “en raison de l’incertitude du succès et des risques de perte de leur capital”, doch dit bedrag werd door de Chambre de Commerce teruggebracht op 1.200 pond tournois<sup>90</sup>. In de realiteit bleek dat enkel Holman een dogger uitreedde, die dan nog een middelmatige opbrengst verwezenlijkte. Wanneer hij eind 1777 opnieuw een schip op de Doggersbank wil uitreden, wordt zijn plan door het uitbreken van de Amerikaanse Vrijheidsoorlog geannuleerd.

---

<sup>87</sup> Du Rin 1936, I, 126 en 129

<sup>88</sup> In 1781 werd in de Republiek voor het eerst haring als consumptieproduct ingevoerd. De eigen haring onderscheidde zich van de geïmporteerde door een specifieke wijze van herverpakking. Beaujon 1885, 160

<sup>89</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Registre 32

<sup>90</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 189 (21 september 1776)

## 6 De visserij tijdens en na de Amerikaanse Vrijheidsoorlog, 1778-1782

De haringvisserij, die Duinkerke voorheen als vissershaven op de kaart had geplaatst, had in de loop van de 18de eeuw aan belang moeten inboeten. Met het uitbreken van de Amerikaanse Vrijheidsoorlog en de Vierde Engelse Zeeoorlog zou de Chambre de Commerce er niettemin alles aan doen om deze bedrijvigheid in stand te houden, aangezien “elle est la seule branche qui reste à notre port et rend un bénéfice honnête aux propriétaires.”<sup>91</sup> In de eerste plaats zou ze zich engageren in een pleidooi ter bescherming van de visserssloepen op zee gedurende de oorlog. Deze maatregel oversteeg zelfs het lokale niveau, aangezien het Franse hof in juli 1778 oordeelde dat het aanvallen van vissersschepen die onder vijandig vaandel vaarden – alsook de schepen die vis transporteerden – bestraft zou worden<sup>92</sup>. Dergelijke bepalingen waren steeds wederzijds, waardoor ook de Franse schepen relatief veilig waren. Niettemin waren de Duinkerke reders het al vlug eens dat deze ene beperking onvoldoende zou zijn om de visserij op een vruchtbare manier te bedrijven. Bijgevolg richtten de Duinkerke patroons zich – samen met nog een aantal belanghebbenden uit andere Franse havens – tot hun Engelse collega’s. Bedoeling was om samen afspraken te maken ter bescherming van de visserij. Later konden die dan eventueel door de overheid officieel worden bekrachtigd. Voor het opstarten van de onderhandelingen werden Gamba, een vertegenwoordiger van de Duinkerke Kamer van Koophandel, en Lemoyne, burgemeester van Dieppe, naar Londen gestuurd<sup>93</sup>. Dit Frans-Engels overleg wierp zeker zijn vruchten af. Voor het jaar 1779 kondigden beide overheden het verbod af op het kapen van elkaars haringbuizen<sup>94</sup>. Jammer genoeg hield niet elke Duinkerke kaper zich aan deze afspraak, zoals twee voorbeelden uit het jaar 1781 aantonen. John Massie, een Engels reder, meldde in januari aan het adres van Gamba, dat zijn schip tijdens de terugvaart door een Duinkerke kaper geplunderd werd voor 200 Engelse goudmunt. Op 22 juni werden volgens R. Warmington twee makreelvaarders uit Yarmouth op volle zee overvallen<sup>95</sup>. Het spreekt voor zich dat ook de Engelsen zich niet onbetuigd lieten op het kaperstoneel. Zo vergeleek Cabantous het aantal Duinkerke vissers die in het jaar 1778 gevangen werden genomen met de jaren daarvoor, en stelde een stijging van 4,7% vast<sup>96</sup>.

Wanneer Frankrijk op 2 februari 1778 de Verenigde Staten van Amerika als onafhankelijke natie erkent en met hen een vredes- en handelsverdrag sluit, komen de Duinkerke reders in een benarde situatie terecht. Immers plaatst Parijs o.m. de havens van Bordeaux, Libourne, Bayonne, Cette en Toulon onder neutrale vlag, waardoor de reders aldaar het voordeel krijgen om in het transport van graan van en naar Frankrijk te voorzien. Binnen de Chambre de Commerce groeit al vlug het idee om tegen deze maatregel te protesteren, zeker nu zo’n 30 schepen – die normaal op IJsland en Newfoundland worden ingezet – werkloos aan de kade blijven liggen. Niettemin kan aan de beslissing van Parijs geen positieve wending worden gegeven. Om als redersbedrijf alsnog te kunnen overleven, beslissen enkele reders een aantal schepen op de Noordzee en de Doggersbank de verse visvangst en de

---

<sup>91</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Registres 43

<sup>92</sup> Cabantous 1980 (2), 581

<sup>93</sup> Cabantous 1980 (2), 581 en 589

<sup>94</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque, Registres de la Chambre de Commerce – Registres 43 (fol. 29 en 31)

<sup>95</sup> Cabantous 1980 (2), 582

<sup>96</sup> Cabantous 1980 (2), 582

gezouten kabeljauwvisserij (de zgn. *morue d'été* of zomerkabeljauwvangst) te laten beoefenen. Immers bezorgen de Engelsen hen op deze plaatsen geen problemen. Sporadisch slagen sommige schepen er toch in om de visgronden rondom 'Hitland' en IJsland op te zoeken, maar van een echte visserij aldaar kan moeilijk sprake zijn geweest<sup>97</sup>. In 1778 worden amper 2.200 tonnen IJslandse 'moluwe' in Duinkerke afgeleverd. Enkel de 75 pond tournois die een ton kabeljauw waard is, zorgt ervoor dat de vloot niet volledig in elkaar zakt.

De toestand is echter allerm minst positief te noemen. Het belabberde economische klimaat als resultante van de Amerikaanse Vrijheidsoorlog, de Engelse dreiging op zee en de vrees tegelijkertijd ingelijfd te worden bij de Franse marine, doet heel wat Duinkerke vissers naar Nieuwpoort en – in mindere mate – Oostende migreren. Naast vissers steken ook heel wat reders de grens over. Bijgevolg worden in de periode 1779-81 elk jaar 70 schepen onder neutrale Oostenrijkse vlag uitgereed op IJsland. Dit kon gebeuren door de eigenaar die zich in de Zuidelijke Nederlanden had gevestigd of door een lokale commissaris<sup>98</sup>. Het varen onder neutrale vlag was echter niet nieuw, aangezien ze binnen de maritieme handel reeds lang een courant verschijnsel was. Bovendien werd ze ook tijdens de Zevenjarige Oorlog door de Duinkerke vissers toegepast (*cf. supra*). Ter compensatie verkregen de Vlaamse havens de toestemming om tegen een zeer laag tarief hun gevangen haring op de Duinkerke markt te koop aan te bieden<sup>99</sup>. Niettemin leverde het vissen onder Oostenrijkse vlag voor beide partijen geen economische meerwaarde op. In de eerste plaats konden de Duinkerke vissersvloepen die met een keizerlijke zeebrief de zee wilden opvaren, zich praktisch niet bemannen met lokale vissers, aangezien het graafschap Vlaanderen zelf een tekort had aan zeelieden. Bijgevolg werden de doggers en korvetten steeds in Duinkerke klaargemaakt, om vervolgens naar Nieuwpoort of Oostende te varen, alwaar hen een keizerlijke vrijgeleide tot de zee werd verschaft<sup>100</sup>. Na de campagne meerde het schip echter niet meer aan in de Vlaamse havens, maar zeilde het onmiddellijk door naar Duinkerke. Op die manier ontlieden de havens van Nieuwpoort en Oostende heel wat inkomsten. Bijgevolg werd in 1779 te Brussel beslist dat enkel nog reders die zich in de haven kwamen vestigen, een keizerlijke zeebrief mochten krijgen. De Duinkerke vloot zakte hierdoor niet in. Integendeel, in 1782 zou de kabeljauwvisserij met 86 uitredingen zelfs haar hoogtepunt bereiken. De haringvisserij daarentegen zou met een gemiddelde van 30 campagnes per jaar tussen 1778 en 1783 nog een laatste keer floreren, alvorens stelselmatig achteruit te gaan.

Na afloop van de oorlog keerde de Duinkerke vloot naar haar thuishaven terug. Bovendien werd de stad na meer dan een halve eeuw verlost van het Engels toezicht. Tegelijkertijd werden de importgelden van 1763 opnieuw ingesteld. Niettemin zouden de Hollanders in afwachting dat de importbeperking effectief rechtsgeldig werd – het edict werd op 19 juni 1783 afgekondigd; pas op 30 oktober ging ze van kracht – nog grote hoeveelheden kabeljauw op de Duinkerke markt deponeren. Het herstel van de importbepalingen trof zeker de Nieuwpoortse en Oostendse reders, die op die

---

<sup>97</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque - Registre 40

<sup>98</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5149 – Mémoire des officiers principaux du département de Nieuport, sur la pêche du hareng de cette ville, 7 januari 1779

<sup>99</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5149 – Brief De Brauwere, 18 oktober 1779

<sup>100</sup> In Nieuwpoort werden vlugger zeebrieven uitgereikt dan in Oostende. Meerdere domicilies bleken hierbij vaak geen hindernis te zijn. Parmentier 2003, 51

manier een belangrijke afzetmarkt verloren zagen gaan. Bijgevolg werden in die periode heel wat Zuid-Nederlandse schepen in Duinkerke verkocht. Samen met de overdracht van het vismaterieel, staken heel wat vissers de grens over op zoek naar werk. Bovendien hoefden deze migranten zich vanaf 1785 niet meer te domiciliëren in de stad, aangezien Frankrijk aan reders de toestemming gaf om de helft (of zelfs meer) van hun bemanning met lieden van vreemde origine samen te stellen<sup>101</sup>. Op die manier slaagde de Noord-Franse IJslandvloot er in zich in een relatief korte periode na het Amerikaanse conflict te herstellen.

Niettemin zou de zwanenzang niet lang op zich laten wachten. Tussen 1786 en 1792 daalde het aantal schepen dat op IJsland werd ingezet met 64%. Enkel de campagnes van 1788 en 1789 konden de sterke terugval wat afremmen. De daling van het aantal schepen was vooral het gevolg van het feit dat de vissers zich voortaan meer gingen toeleggen op de kabeljauwvisserij op de Doggersbank. Immers was de ‘moluwe’ die aldaar werd gevangen, beter geliefd bij de consument dan de kwalitatief mindere IJslandse ‘aberdaan’. Sowieso gebeurde het ook vaak dat op de terugreis van IJsland op de Doggersbank werd gevestigd, met de bedoeling een mindere vangst alsnog recht te trekken. Vanaf 1785 zou deze visserij echter expliciet door de Franse overheid worden aangemoedigd door middel van premies, waardoor een aantal reders zich enkel nog op deze visserij zouden gaan toeleggen<sup>102</sup>. Na 1782 zou de Doggerbankse kabeljauwvisserij door J.B. Casteleyn gedomineerd worden. Deze reder was in de periode 1782-83 in de Noordelijke Nederlanden actief geweest, alwaar hij vijf campagnes op de Doggersbank had ingericht. Hiervoor maakte hij gebruik van bunschepen. In 1784 wenste hij een intrestloze lening van 120.000 pond tournois bij de koning af te sluiten voor een periode van 6 maanden. Met dit bedrag – die Casteleyn in jaarlijkse schijven van 20.000 pond tournois zou terugstorten – was het de bedoeling dat jaar vier schepen uit te redden. In 1785 en 1786 zouden dat er respectievelijk 6 en 8 schepen zijn. Hiervoor voorzag hij in zijn plan voor elk schip een premie van 1.500 pond tournois, die door de Duinkerke Kamer van Koophandel zou worden uitbetaald. Van de ministers in Parijs verkreeg hij de nodige fondsen<sup>103</sup>. Enkel de leden van de Chambre de Commerce tekenden bezwaar aan tegen Casteleyn’s plan, waardoor hij de premies niet verkreeg. Immers was Casteleyn volgens de leden kapitaalkrchtig genoeg om zelf in het onderhoud van zijn onderneming te voorzien<sup>104</sup>. Niettemin leende de Franse monarch hem wel het bedrag uit van 8.000 pond tournois per dogger. Daarbovenop zou hij gedurende een termijn van 6 jaar drie premies, gaande van 300 tot 100 pond tournois, toekennen aan de schepen die de beste vangsten realiseerden<sup>105</sup>. In 1786 probeerde Casteleyn de Duinkerke Kamer van Koophandel andermaal te overtuigen van zijn plan om met doggers op de

<sup>101</sup> Hiervoor werd het eerste artikel van het visserijreglement aangepast met “liberté de composer l’équipage d’étrangers, au moins pour la plus grande partie”. AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 144 (Brief van Calonne, 23 maart 1785)

<sup>102</sup> Het meest succesvolle schip kreeg 500 pond, het tweede schip 200 pond en het derde 100 pond. Du Rin 1936, I, 174

<sup>103</sup> “...il jouit de la confiance publique, au surplus, il offre caution suffisante.” AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 451 (Brief van Maréchal De Castries, 15 december 1784)

<sup>104</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 451 (Brief van M. De Castries, 15 september 1784). De eerste brief van De Castries dateert reeds van 16 februari 1783 (p. 93), die Casteleyn de premie van 1.500 pond tournois per schip weigert, gevolgd (p. 119) door een andere brief van de Chambre de Commerce aan Calonne die hem ook een negatief antwoord geeft.

<sup>105</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 49 (Brief van Calonne) en Du Rin 1936, I, 174-175



Doggersbank te vissen. Ondertussen had hij zijn bunschepen omgebouwd tot gewone doggers. Het grote struikelblok vormde alweer het feit dat Casteleyn een aantal privileges vroeg. Ondermeer wenste hij te beschikken over een aantal percelen in de haven, die hem in concessie zouden worden gegeven. Daarnaast stelde hij ook voor de inkomsten van de importbelasting, die op de gezouten en verse vis van toepassing was, om te zetten in premies voor de uitreding van zijn doggers. Helaas werd het plan van Casteleyn andermaal door de leden van de Chambre de Commerce unaniem verworpen<sup>106</sup>. Bijgevolg stopte het Duinkerke avontuur op de Doggersbank reeds in 1785. Enkel in de maanden januari-februari 1788 zou Casteleyn er als kapitein van de *Marianne*, bemand door 10 gevluchte Hollandse vissers, nog éénmaal actief zijn. Niettemin was de opbrengst met 8 ‘morues’ en 70 ‘cabiliaux’ zeer armzalig<sup>107</sup>. Ook in 1791 zouden nog 2 sloepen op de Doggersbank worden ingezet, doch de mindere resultaten – beide schepen brachten amper 12 tonnen kabeljauw op – in dit gebied hadden de Duinkekse vissers er reeds toe aangezet andere oorden op te zoeken. Onder andere de Faroë-eilanden bleek voor een aantal reders veel gunstiger te zijn, zoals in 1791, toen de *Espérance* en de *Damme Louise* van reder Aget een zeer goede opbrengst realiseerden; de 1.344 tonnen verpakte kabeljauw, 1.000 vaten zuivere traan, 900 tranen resttraan en 700 vaten olie brachten samen 67.457 pond tournois op<sup>108</sup>. Het succes zette Aget ertoe aan in 1792 opnieuw 2 doggers van elk 90 ton op Faroë uit te reden. Andere reders volgden zijn spoor, waaronder J. Delbaere die 2 doggers van 90 en 100 ton en een korvet van 40 ton inzette, alsook Thélu, die een kleine sloep van 15 ton voor deze visserij vrijmaakte. Hoewel de totale waarde van deze campagne opliep tot een aanvaardbaar bedrag van 157.685 pond tournois, bleef deze visserij een zeer kleinschalige bedrijvigheid<sup>109</sup>.

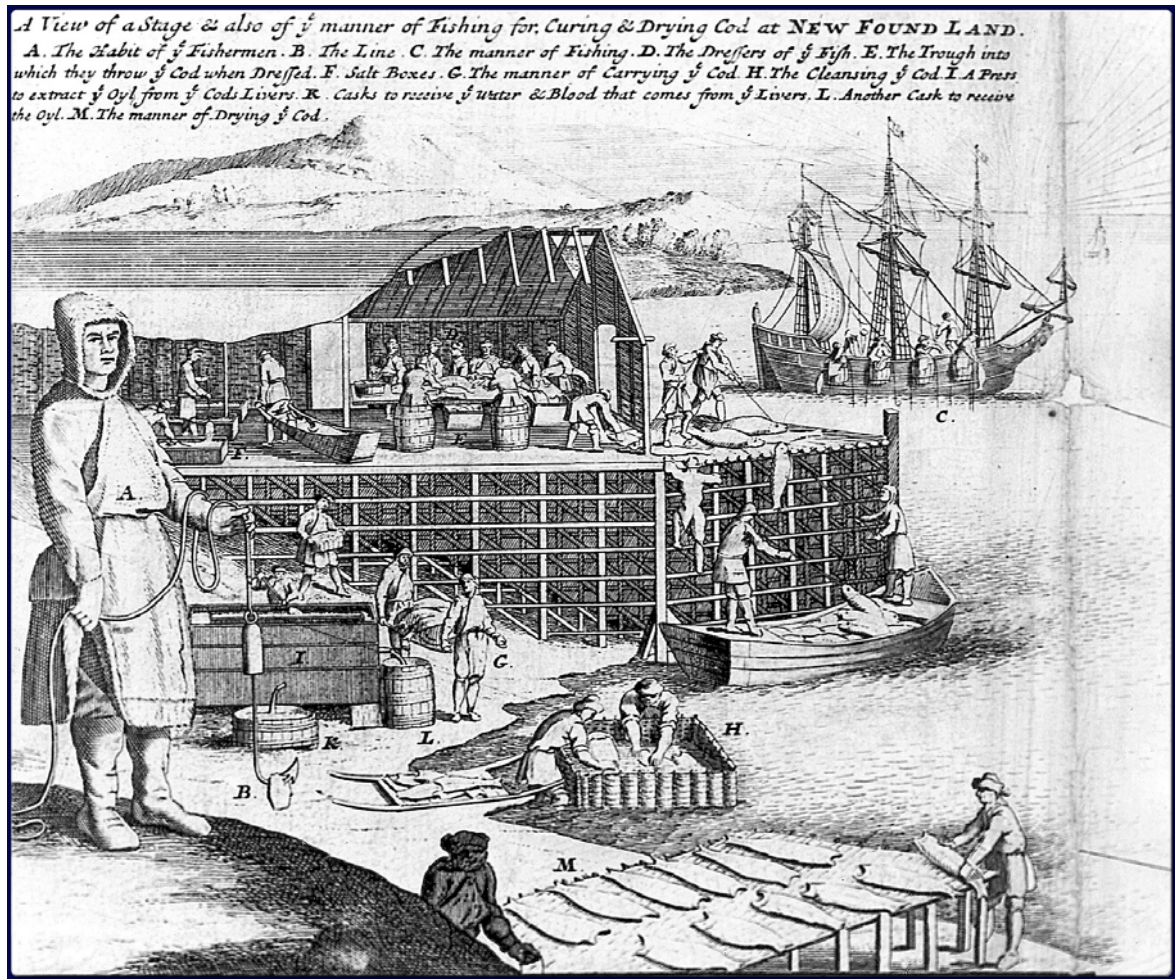
---

<sup>106</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 413 (Zitting van 3 november 1786, advies over de aanvraag van J-B. Casteleyn)

<sup>107</sup> Du Rin 1936, I, 177

<sup>108</sup> Pfister-Langanay 1985, 277

<sup>109</sup> De 6 schepen van Aget, Delbaere en Thélu brachten samen 2.290 tonnen kabeljauw en 6.220 vaten traan op. Pfister-Langanay 1985, 277



Abbeelding 6. De verwerking van de 'droge' kabeljauw op Newfoundland. Scène uit de Herman Moll-kaart van Noord-Amerika (18de eeuw). Prent uit C. di Volpi, *Newfoundland: A Pictorial Record* (Sherbrooke, 1972)

## 7 Een veelbelovend bedrijf. De uitbouw van de walvisvisserij, 1777-1793

Meer dan een eeuw na de expedities van Jean de Clerck ontstaat in het laatste kwart van de 18de eeuw opnieuw interesse om vanuit Duinkerke schepen de walvisvaart te laten ondernemen. Deze belangstelling was niet nieuw. Immers had het Magistraat reeds in 1700 overwogen om deze visserij te herlanceren. Slechts één reder (Davery) overwoog zich toen op deze bedrijvigheid toe te leggen, zonder verder succes<sup>110</sup>. In 1767 had de Intendant op zijn beurt een plan uitgewerkt, doch hij verkreeg onvoldoende steun van de leden van de Chambre de Commerce, waardoor zijn idee een stille dood stierf<sup>111</sup>. Pas in 1777 zou de walvisvaart opnieuw kansen op slagen krijgen. In dat jaar reedt Guillaume Aget, een handelaar uit de stad, het brigantijnschip de *Nouvelle Entreprise* (120 ton) uit op de Atlantische Oceaan<sup>112</sup>. Het schip, bemand door 14 koppen en met aan boord proviand voor 9 volle

<sup>110</sup> AMD, Fonds anciens: Archives Municipales – B3-108, fol. 24-30

<sup>111</sup> Deweerdt 1969, 100

<sup>112</sup> Het brigantijnschip van de late 18de eeuw is een zeilschip met twee masten, een scherpe boeg, een klipperstevan (een scherp steven met binnenwaartse welving) en een overhangend achterschip. De voorste mast in vierkant getuigd, de achterste mast in

maanden, verlaat op 5 november de haven. Tijdens de expeditie worden vlakbij de Braziliaanse kust vijf walvissen gedood. Toch is dit niet voldoende om de 310 ingescheepte vaten te vullen. Bij terugkomst op de Duinkerke rede op 17 juni 1778, blijkt dat er slechts 140 van traan voorzien zijn<sup>113</sup>. De mindere opbrengst wordt toegeschreven aan de slechte kennis van kapitein R.G. Crycx en Gennet, een Anglo-Amerikaans medereder die nochtans heel wat ervaring had in deze sector<sup>114</sup>. Bijgevolg weigert de Duinkerke Kamer van Koophandel het loon dat Aget had gevraagd aan de beide heren uit te betalen<sup>115</sup>. Dit is meteen het laatste feit dat we over deze onderneming terugvinden. Vlak erna maakt het uitbreken van de Amerikaanse Vrijheidsoorlog elke vorm van walvisvaart opnieuw onmogelijk.

Na de oorlog worden de initiatieven gewoon verder gezet. Op 1 april 1784 dient reder Calonne een tweeledig verzoek in. In de eerste plaatst wenst hij nabij Groenland op de grote walvis te jagen. Daarna wil hij zich toeleggen op de kleine walvis of potvis in de Atlantische Oceaan. Voor beide plannen krijgt Calonne een positief advies van de overheid. Daarenboven beslist Versailles meteen premies toe te kennen en geld voor rekruteringsmiddelen vrij te maken, wegens het speculatieve karakter van de onderneming<sup>116</sup>. Het positieve signaal van de overheid overtuigt ook G. Aget ervan zich opnieuw op de walvisvaart toe te leggen, ditmaal in associatie met de reders Jean-Baptiste Kenny en Coffyn. Terwijl Aget en Kenny zich zouden bezighouden met het ronselen van investeerders, zou Coffyn zich inlaten met de afhandeling van de administratie, de uitrusting van de schepen, de verkoop van het opgebrachte traan en vlees, enz. Samen reden ze zes schepen uit. Twee schepen zouden zich toeleggen op de jacht op de grote walvis: de *Louis XVI* en de *Marie-Antoinette*. De vier andere schepen zouden in de Atlantische Oceaan op zoek gaan naar potvis: de *Maréchal de Castries*, de *Comte de Vergennes*, de *Calonne* en de *Chardon*<sup>117</sup>. Voor de uitrusting van de 6 schepen wordt in totaal 671.460 pond tournois opgehoest, waarvan iets minder dan een derde door de overheid wordt vooruitbetaald; aldus is er sprake van een koninklijke (interestloze) lening van 200.000 pond tournois<sup>118</sup>. Tot slot voorzien de reders in een minimale uitbetaling van de bemanning in geval van een slechte expeditie en werden er vermoedelijk ook drie kapiteins uit Nantucket aangemonsterd.

Gezien de omvang van de vloot en de geïnvesteerde bedragen, alsook de grote overheidsparticipatie, mogen we misschien wel spreken van de grootste onderneming die in de Duinkerke haven tijdens de 18de eeuw op poten werd gezet. Wanneer in augustus 1785 de expeditie op zijn einde loopt en de schepen opnieuw koers zetten richting thuishaven, zijn de verwachtingen dan ook hoog gespannen. Al vlug blijkt echter dat de resultaten allerminst positief kunnen worden genoemd. Terwijl de bemanning van de *Marie-Antoinette* 3 walvissen doodde, wist de *Chardon* slechts zich slechts één exemplaar eigen te maken. Eén schip – waarvan de naam ons onbekend is – wist zelfs geen enkele walvis tijdens de zes

---

schoenergetuigd. De brigantijn werd veelvuldig ingezet door smokkelaars en piraten en is oorspronkelijk een mediteraan schip. Het schip werd gewaardeerd vanwege zijn wendbaarheid en goede vaareigenschappen tegen bij aandewindse koers (of zeilen wanneer de wind schuin van voor inkomt).

<sup>113</sup> Dupaquier 1968, 9-12

<sup>114</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 197 (9 juli 1778)

<sup>115</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 232 (Brief aan Caumartin, 10 augustus 1778)

<sup>116</sup> “...on ne peut espérer de ramener les armateurs de Dunkerque à des spéculations de ce genre.” AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 92 (Brief van Maréchal, 8 april 1784)

<sup>117</sup> Oorspronkelijk zouden slechts 2 schepen op potvis jagen (beslissing van 18 maart 1784). Pfister-Langanay 1985, 268

<sup>118</sup> 262.437 pond tournois voor de 4 potvisschepen en 409.023 pond tournois voor de 2 Groenlandschepen. De La Morandière, 150

maanden in het zicht te krijgen<sup>119</sup>. Niettemin schrikt de slechte opbrengst Calonne – die deze campagne met twee leningen van respectievelijk 80.000 en 77.000 pond tournois had bekostigd – niet af om zich datzelfde jaar opnieuw te associëren in een uitreding van zes schepen. Toch is deze tweede campagne nog slechter: de *Calonne* en de *Louis XVI* harpoeneren geen enkele walvis, de *Marie-Antoinette* slechts 3 exemplaren, terwijl de *Chardon* amper 18 vaten potvistraan opbrengt<sup>120</sup>. Bijgevolg worden in 1786 nog slechts drie schepen op de walvisvaart nabij Groenaland ingezet: de twee gebruikelijke schepen en de *Calonne*. De expedities in de Atlantische Oceaan worden aldus opgeschort<sup>121</sup>. Ook deze derde campagne wordt opnieuw met een verlies van 911.826 pond tournois afgesloten<sup>122</sup>. Van de in totaal 781.600 pond tournois die de koning in de drie campagnes samen had geïnvesteerd, won hij niets terug, aangezien de verkoop van de traan en het vlees amper 44.000 pond tournois opbracht. Bovendien bleven in de Duinkerke magazijnen voor een som van ca. 100.000 pond tournois grote hoeveelheden traan en walvisvlees onverkocht achter<sup>123</sup>.

Wanneer in de zomer van 1786 de associatie op het punt staat failliet te gaan, krijgt de Chambre de Commerce een document van de overheid doorgespeeld dat de voorbode zou worden van een heropleving van de walvisvaart. Het stuk met de titel “Facilités et prérogatives accordées aux Nantuckois qui viendront s’établir à Dunkerque” oppert het idee om walvisvaarders van het eiland Nantucket – zo’n 30 mijlen ten zuiden van Cape Cod, Massachusetts – naar Duinkerke te lokken om hen in het eigen bedrijf in te zetten. De keuze voor deze Amerikaanse vissers had een gegronde reden. Deze walvisvaarders lijdten na de oorlog sterk onder het sluiten van de Engelse markt, zeker aangezien de visvangst hun enige bron van inkomsten was. Bovendien werden ze wegens hun neutraliteit tijdens de Amerikaanse schermutselingen door de VS geminacht, waardoor ook naar daar geen export meer mogelijk was<sup>124</sup>. Tijdens het tekenen van de overeenkomst te Versailles (16 mei 1786) werden de Amerikaanse vissers vertegenwoordigd door W. Roth, die met 10 à 12 walvisvaarders naar Duinkerke beloofde af te zakken. Daarna reisde hij door naar Londen, alwaar hij het schip de *Pénélope* (290 ton) kocht. Roth verlaat Londen op 10 oktober en arriveert op 29 december terug op Nantucket. Ondertussen waren reeds 3 schepen te Duinkerke geankerd en van start gegaan. In mei brachten ze de eerste lading traan en walvisbaarden aan wal, nl. 100 tonnen traan en 6.000 *livre-poids de marc*<sup>125</sup>. In 1787 werd hen een aantal privileges toegekend waaronder o.m. vrijheid van godsdienst, een betaald logement, een premie van 50 pond tournois per ton en de vrijheid van rechten op de import van hun

<sup>119</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque - Registres des déclarations de pêche. Zie ook: AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 432 (Zitting van 28 september 1785)

<sup>120</sup> De La Morandière, 125

<sup>121</sup> De *Comte de Vergennes* en de *Chardon* worden uit de vaart genomen en voor 50% van hun waarde verkocht voor 120.000 pond tournois. AMD, Fonds ancien: Archives Municipales – C5-55, nr. 7 (Notice sur la pêche à la baleine écrite avant juillet 1787)

<sup>122</sup> Hoe slecht de zaken ervoor stonden, blijkt uit het feit dat in dit bedrag de 120.000 pond tournois van de verkochte schepen is ingebracht.

<sup>123</sup> Pfister-Langanay 1985, 270

<sup>124</sup> Niettemin had hun vloot een belangrijke rol gespeeld bij het helpen vluchten van heel wat opstandelingen.

<sup>125</sup> 1 livre-poids de mar kwam overeen met 489,5 gram; het is vrij moeilijk om het exacte begin van de Amerikaanse walvisactiviteiten vanuit Duinkerke te plaatsen wegens het ontbreken van het register van vertrek en terugkomst van 25 september 1785 tot 5 april 1787.

producten in de haven<sup>126</sup>. Daarnaast werd ook een werf gebouwd voor de herstelling van hun schepen<sup>127</sup>.

Hoewel Calonne van Spanje een negatief antwoord had gekregen op zijn verzoek om in geval van nood de schepen op de Falkland-eilanden te laten schuilen<sup>128</sup>, zou de walvisvaart met de hulp van de Amerikaanse vissers vanaf 1787 pas echt van start gaan. In dat jaar zijn 11 schepen in de haven actief, waarvan er 8 voor Amerikaanse rekening varen<sup>129</sup>. In 1788 vestigen zich drie extra reders van Nantucket in de haven; in 1790 zijn er dit opnieuw 6 à 7<sup>130</sup>. In 1792 wenst Wardrope zich met zijn familie in Duinkerke te vestigen, van waaruit hij drie schepen uitrust. Bovendien zendt Roth dat jaar minstens 12 extra schepen naar Duinkerke, waardoor er dat jaar 26 uitredingen op walvis plaatsvinden<sup>131</sup>. In vergelijking met 1787 is dit meer dan een verdubbeling van de vloot. Het merendeel van de uitredingen vindt plaats onder het toezicht van de gebroeders Debaecque, die als zaakgelastigden van Roth optreden<sup>132</sup>. Vanaf 1788 storten ook enkele lokale reders zich op het walvisavontuur: Christian Junior met 3 schepen en het redersbedrijf Morel met 1 schip. In 1789 volgt het bedrijf van Emmerly en in 1792 de reders Destouches, J. Watel<sup>133</sup>.

In tegenstelling tot de voorgaande jaren, vertonen de expedities vanaf 1787 wel een positieve evolutie. Dit blijkt vooral uit de premiebedragen die door de overheid aan de bemanningen worden uitgereikt: van 43.000 pond tournois in 1787 naar 411.750 pond tournois in 1792 of een stijging van maar liefst 95%<sup>134</sup>. Niettemin blijven de bemanningen overwegend uit buitenlandse zeelui opgebouwd. Zo telt de volledige vloot van de gebroeders Debaecque (10 schepen) in de periode 1786-87 slechts 3 officieren, 6 matrozen en 5 jongens die van Duinkerke origine zijn<sup>135</sup>. Van het oorspronkelijke plan om van de walvisvloot een kweekschool voor jonge matrozen van eigen bodem te maken, komt ook het daaropvolgende jaar niet veel in huis. Op een totaal van 13 schepen (261 koppen) tellen we 159 walvisvaarders van Amerikaanse origine of 60%. Slechts 51 koppen of 20% zijn van een Franse haven afkomstig<sup>136</sup>. Pfister-Langanay wijdt deze situatie aan meerdere factoren<sup>137</sup>. In de eerste plaats zijn niet

<sup>126</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 107 (Brief van M. de la Fayette aan Necker, 20 november 1788)

<sup>127</sup> Een ander voorrecht zorgde echter voor problemen. Immers mochten de Amerikaanse walvisvaarders hun schepen zelf bemannen. Niettemin trof de Intendant twee ‘zwarten’ aan boord aan. De twee vissers werden onmiddellijk van in de boeien geslagen en in het depot geplaatst van waaruit ze naar de kolonies zouden worden gestuurd. Door tussenkomst van gezant Roth, werden ze echter opnieuw vrijgelaten. Zie o.a. Archives Départementales du Nord – Série C, 6545 (Brief van Chardon, 12 september 1786) (niet geconsulteerd)

<sup>128</sup> Pfister-Langanay 1985, 271

<sup>129</sup> Zie o.a. Archives Départementales du Nord – Série C, 6545. De 8 Amerikaanse schepen zijn: *Les Etats-Unis*, de *Dauphin*, de *Nancy*, *Le Dunkerque*, de *Renommée*, de *Fleur de Mary*, de *Sophie* en de *Harmonie*. De 3 Franse schepen zijn: de *Comte de Montmorin*, de *Mal de Castries* en de *Chardon*. (niet geconsulteerd)

<sup>130</sup> De La Morandière, 128

<sup>131</sup> Pfister-Langanay 1985, 289

<sup>132</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 74 (Brief van Lambert aan Roth, 12 juni 1788)

<sup>133</sup> Pfister-Langanay 1985, 273

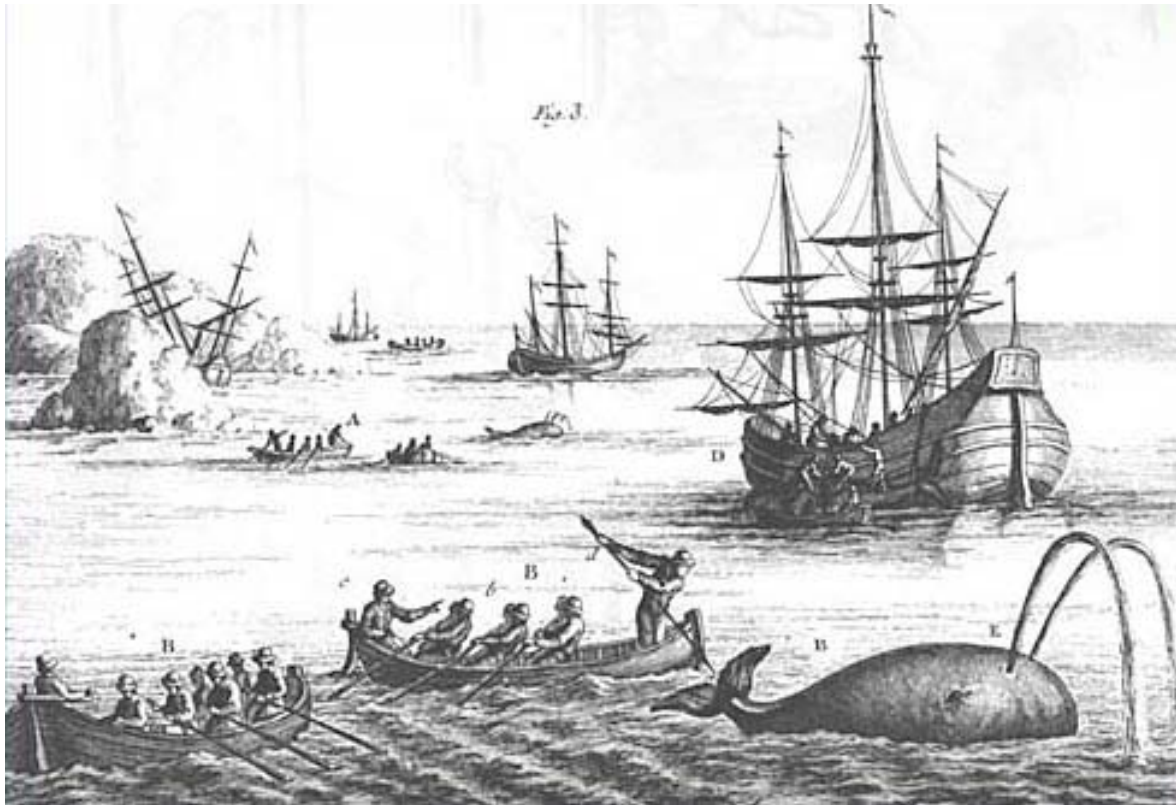
<sup>134</sup> Zie o.a. Archives Nationales de Paris – F12-1639b (niet geconsulteerd)

<sup>135</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 449 (Brief aan Chardon van 11 december 1787)

<sup>136</sup> Cabantous schat voor de periode 1786-93 alleen al het aantal walvisvaarders dat van Nantucket afkomstig is op 718 of 31,20% (op een totaal van 2.295 vissers). Het aandeel Franse vissers (Duinkerke inbegrepen) bedraagt amper 33,25%. Naast Fransen en Amerikanen werden ook veel Britten, Nederlanders, Duitsers en vissers uit Scandinavië aangemonsterd. Cabantous 1980 (1), 63-64

<sup>137</sup> Pfister-Langanay 1985, 272

veel Franse vissers te winnen voor zeer lange reizen op zee. Daarnaast liggen de lonen ook veel te laag, zeker in vergelijking met andere visserijsectoren. Een derde reden is de grote concurrentie van de traditionele visserijen (met de IJslandvisserij op kop) die nog steeds de voorkeur genieten van de Franse vissers en die op dat moment hun grootste successen boeken.



Afbeelding 7. Walvisvaart nabij Groenland tijdens de 18de eeuw. Gravure uit H. Duhamel du Monceau, *Traité général des pêches* (Parijs, 1769)

## 8 Besluit

De Duinkerke visserij werd tussen 1662 en 1793 in belangrijke mate gedomineerd door de kabeljauwen – in mindere mate – de haringvisserij. Een specifieke geografische ligging en beperkte ambities van veel reders zorgden ervoor dat de lokale vissers zich enkel in deze twee sectoren zouden gaan bekwamen. Het is als het ware kenmerkend voor deze beperkte ontwikkeling die de Duinkerke visserij in de loop van de 18de eeuw doormaakte, dat de twee enige succesvolle walviscampagnes die vanuit de haven werden ondernomen, op initiatief van vreemde reders tot stand kwamen: de Engelse reder Jean de Clerck in 1614-17 en enkele Amerikaanse patroons op het einde van de 18de eeuw (1784-93). Een drietal grote factoren liggen aan de basis van een eenzijdige ontwikkeling van de Duinkerke visserij tijdens de 18de eeuw.

In de eerste plaats mogen we de moeilijke momenten die de haven doormaakte zeker niet miskennen. Meermaals werden de traditionele visserijactiviteiten verstoord door de kaapvaart of een



destructie van de haveninfrastructuur. Samen met een gebrek aan veiligheid die de vissers tijdens het uitoefenen van hun metier op zee ervaarden, was dit ongetwijfeld één van de redenen waarom reders zich vast bleven klampen aan gevestigde technieken en sectoren.

Ten tweede leed de lokale visserij sterk onder de harde buitenlandse sector, niet in het minst die van de Republiek, die er bleef in slagen zijn vis op de Noord-Franse markt te dumpen. Zelfs protectionistische maatregelen konden de Duinkerke achterstand in de visserij op de Hollanders niet wegwerken.

Tot slot slaagde de Franse overheid er niet in het totale subsidiebedrag voor de visserij te verhogen. Té beperkte en té bescheiden maatregelen lagen aan de basis hiervan. Ook op steun uit de privé-sector was het tevergeefs wachten. Van de vijftig handelshuizen die Duinkerke in de 18de eeuw kende, konden de meest kapitaalkrachtige amper warm worden gemaakt voor de visserij. Met uitzondering van enkele grote redersfamilies – Gillodts, Vandenbroucke, Nottebart – rustte de rest amper één korvet of dogger per seizoen uit. Bijgevolg kunnen we stellen dat de lokale visserij het slachtoffer was van een slechte adaptatie van een kapitalistisch ingesteld handelsmilieu op een visserijsector die op zichzelf zwak competitief ingesteld was.

## HOOFDSTUK III

### ‘Allen die willen naar Island varen’. Productiviteit, winst en kosten bij de vaart naar IJsland

Een visserij in bloei vormde een bron van bedrijvigheid, van geldverhandeling, van inkomsten en van winsten in en om de haven. Een schip was als het ware een drijvend bedrijf, waar geen kosten konden of mochten aan gespaard worden, wilde men het zeewaardig en productief houden. Niettemin slokte de uitreding van een schip steeds grote bedragen uit de buidel van de investeerders op. Wanneer de opbrengst de kosten van uitreding dekte, leden de investeerders geen verlies. Enkel wanneer het geld van de verkoop van de vis de kosten oversteeg, kon er van een succes worden gesproken en nieuwe investeerders worden aangetrokken. Op zijn beurt konden zo meer schepen worden ingezet, grotere winsten worden geboekt, enz. Maar was het IJslandvissen wel een winstgevende onderneming? Dit is de hamvraag waar we in dit hoofdstuk zullen trachten een antwoord op te geven.

#### 1 Productiviteit: evolutie van de gebruikte scheepstypen

De productiviteit van een schip werd door meerdere factoren bepaald<sup>1</sup>. In de eerste plaats speelde de bouw van het schip een belangrijke rol. Een zwaar en log schip bewoog moeizaam door het water, waardoor het veel tijd verloor tijdens de reis en dus later in de haven aankwam. Niettemin hadden dergelijke schepen vaak een grote opslagruimte, waardoor er meer goederen in konden worden getransporteerd. Ook het tuigage speelde een belangrijke rol. Een driemaster kliefde meestal sneller door de golven dan een schip met twee masten, zeker wanneer het eerste schip uitgerust was met meerdere zeilen in verschillende verhoudingen. Ook voor de IJslandvaart gingen een aantal van deze principes op. IJslandschepen moesten sowieso in de eerste plaats sterk en stevig zijn en de koude temperaturen van het noorden aankunnen. De eerste schepen die vanuit Duinkerke op IJsland werden ingezet waren dan ook doggers. Du Rin maakt er melding van voor het jaar 1703 en de periode 1715-17<sup>2</sup>. Toch zouden ze pas omstreeks 1731 officieel in de registers van de Chambre de Commerce worden ingeschreven. Niettemin werden ze dat jaar nog niet ingezet als visboot, maar begeleidden ze 4 “batteaux pêcheurs” of korvetten<sup>3</sup>. Vanaf 1770 is het voor Duinkerke mogelijk de samenstelling van de vloot te traceren. Voor de periode 1770-92 zien we een dubbele beweging (zie Tabel 1). Aanvankelijk opteren de Duinkerke reders in de jaren '70 voor de dogger. Zijn grotere opslagruimte – 90 tot 100 ton tegenover 40 à 50 ton voor een korvet – is de belangrijkste reden. Daarenboven is hij door zijn

---

<sup>1</sup> Bruijn 1990, 174 e.v.

<sup>2</sup> Du Rin 1936, I, 15

<sup>3</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce – Délibérations, p. 67 (Memorie van 30 mei 1731)



rondingen en stevige bouw beter geschikt voor de IJslandse wateren dan de korvet<sup>4</sup>. Het enig minpunt blijft zijn trage snelheid, ondanks zijn twee masten. Immers doet hij er ongeveer 20 dagen over om IJsland te bereiken<sup>5</sup>. Dat de dogger populairder was dan de korvet, blijkt ook uit het soort schepen dat meester-scheepsbouwer J.D. Denys tussen 1762 en 1773 te Duinkerke bouwde: 12 korvetten van 30 ton tegenover 15 doggers van 115 ton<sup>6</sup>. Pas vanaf de Amerikaanse onafhankelijkheidsoorlog wint de korvet meer aan belang in het Duinkerke redersmilieu. Tot ca. 1790 wordt ze evenredig met de dogger op IJsland uitgereed. Pas in de periode 1791-92 worden er meer korvetten ingezet dan doggers. De doggers werden meestal naar Hollands model op de eigen werven gebouwd, aangezien een ordonnantie elke scheepsbouwer in de Republiek verbood een schip voor een buitenlandse reder te bouwen of te herstellen<sup>7</sup>.

Tabel 1 – Evolutie van de Duinkerke IJslandvloot, 1770-92

<i>Jaar</i>	<i>Doggers</i>	<i>Korvetten</i>
1770	73%	24%
1771	68%	28%
1772	69%	27%
1773	69%	25%
1774	73%	21%
1775	69%	23%
1776	73%	24%
1777	69%	22%
1778	0%	100%
1779	65%	35%
1780	60%	40%
1781	52%	48%
1782	57%	43%
1783	52%	40%
1784	48%	42%
1785	49%	42%
1786	46%	57%
1787	40%	52%
1788	47%	45%
1789	47%	43%
1790	41%	48%
1791	28%	62%
1792	22%	66%

Bron: Pfister-Langanay 1985, 229

Voor Nieuwpoort en Oostende kunnen we dergelijke vergelijkingen niet maken. Wel weten we dat de 'Compagnie Van Visch-Vaert' voornamelijk hoekers inzette op IJsland, die ze zelf bouwde of uit Holland liet overkomen (*cfr. infra*). Sowieso werd in Vlaanderen de dogger al vlug ingeruild voor de hoeker, aangezien deze sneller en handiger tijdens het zeilen was. *De Stadt Nieuwpoort*, de hoeker die door J. Douchelet werd overgekocht en op IJsland werd ingezet, was eveneens een hoeker. Ook de

<sup>4</sup> In 9/10 gevallen bleek een korvet schipbreuk te lijden door zijn lichte bouw. Pfister-Langanay 1985, 255

<sup>5</sup> Pfister-Langanay 1985, 230

<sup>6</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce – Registre 43, fol. 82

<sup>7</sup> Les Islandais 1987, 15

Oostendse reders Michel Meynne en Joseph Stival zouden gebruik maken van dit scheepstype op hun IJslandreizen<sup>8</sup>.

### 1.1. *Het doggerschip*

De dogger of 'dogboot' was in de 15de en 16de eeuw het scheepstype bij uitstek voor de kabeljauwvangst, in het bijzonder op de Doggersbank, de zandbank in de Noordzee die naar dit schip is genoemd<sup>9</sup>. Immers kwamen doggers uit allerlei regio's er de hoekwantvisserij of 'doggevaart' beoefenen. Doggers stonden bekend voor hun rigide bouw en waren aldus zeer betrouwbaar op een woelige zee. Op de prent uit J. Porcellis' *Icones variarum Hollandicorum* (1627) wordt het klassieke doggerstype afgebeeld (zie Afbeelding 8). De kleinste doggers hadden een tonnenmaat van 8 tot 10 last. Bij de grote exemplaren kon dit oplopen tot 35 last, waardoor ze ook als transportschip dienst konden doen. De eikenhouten romp was tamelijk rond in de buik of de kimmen en had bijna geen kiel. Hierdoor kon het schip, mits het intrekken van het roer, desgewenst op het strand blijven liggen. Het voorschip was iets lager dan het achterste gedeelte, waar de roerganger kon staan of zitten. Het vissersverblijf of de logies bevonden zich onder het achterdek. De kleine doggers hadden aan weerszijden twee lange, smalle planken of 'zwaarden', die in geval van zijwind het schip in de goede richting hielden<sup>10</sup>. Hiervoor werd het zwaard aan de lijzijde – de kant van het schip waar de wind niet op waait – in het water gezakt. De zwaarden hadden de functie van een kiel en gaven het schip aldus meer stabiliteit. Net achter het voorstevan bevond zich de fokkenmast. Bijna midscheeps, maar toch meer naar achter, stond de grote mast. Beide masten hadden allebei een ra, waaraan rechthoekige zeilen waren bevestigd. De fok was relatief hoger en smaller dan het grootzeil. Tussen fokkenmast en grote mast bevonden zich op het dek twee luiken, waarlangs de tonnen gezouten kabeljauw naar het ruim werden gebracht<sup>11</sup>.

In de 17de eeuw zouden zich uit de kleine doggers verschillende schuiten ontwikkelen. De grote doggers zouden gaandeweg evolueren tot snellere hoekers. Niettemin zouden beide types lange tijd naast elkaar blijven bestaan, waardoor het bijgevolg vaak moeilijk is een duidelijk onderscheid te maken tussen beide types. Niettemin zou de dogger in het midden van de 18de eeuw een aantal gevoelige veranderingen ondergaan. Zo werd de boegspriet langer en werd het schip rond en stomp in de kimmen. De grote mast met razeil werd meer midscheeps geplaatst, terwijl achteraan een derde mast werd toegevoegd: de bezaanmast met gaffelzeil. Naast driemastdoggers zouden ook viermastdoggers ontwikkeld worden. De dogger zou uiteindelijk in de loop van de 19de eeuw verdwijnen ten koste van het hoekerschip, dat veel sneller en efficiënter was.

---

<sup>8</sup> Zie Dreesen 1996, 243 e.v.

<sup>9</sup> De naam 'dogboot' gaat terug op het Angelsaksische woord 'docga' of gul, een kabeljauwsoort. In het Nederlands werd dit 'dogge' en later 'dogger' (lett.: 'wie op de dogge jaagt'). Desnerck 1974, II, 32

<sup>10</sup> Van Beylen 1970, 144

<sup>11</sup> Op de oude doggers was het dek volledig open. Desnerck 1974, II, 32



Abbeelding 8. Kopergravure van Claes Jansz Visscher de Jonge (1568-1652) naar Jan Porcellis (1584-1632). 'Een doghboot groot omtrent 8 last'. Prent uit J. Porcellis, *Icones variarum Hollandicorum...* (Amsterdam, 1627). Collectie Maritiem museum 'Prins Hendrik', Rotterdam

## 1.2. *Het hoekerschip*

De benaming 'hoeker' is ontleend aan de visserijmethode die met dit schip werd bedreven: de 'hoekwantvisserij' of het vissen met haken of 'houcken'<sup>12</sup>. De vroegste vermelding ervan vinden we terug in een Vlaamse kroniek uit 1269 ('heckre')<sup>13</sup>. Door de eeuwen heen ontstonden er verschillende soorten hoekerschepen, afhankelijk van de soort vismethode. De kleine hoekers werden gebruikt voor de kustvisserij, terwijl de grote hoeker op de Doggersbank, de Faröer-eilanden en IJsland werden ingezet. De hoeker ontwikkelde zich parallel met de dogger (*cf. supra*). Uit de éénmastboten ontwikkelde zich de iets grotere dogger, aanvankelijk een halfgedekt scheepje met fokkenmast en grote mast. De verdere reizen – o.a. naar de Doggersbank – vereisten een groter schip met meer opslagruimte, waardoor de driemastdogger met dek en lage opbouw bestaand uit visbakken ontstond. Deze visbakken waren de voorlopers van de bun. Voor de stapeling van de tonnen werd de dogger ook ronder in de kimmen en in het voor- en achterschip. Deze driemastdogger zou uiteindelijk hoeker of hoekschip worden genoemd. De kleinere tweemastdogger komt in de bronnen voor onder de benaming hoekboot. Dogger en hoeker hadden beide de logies in het vooronder onder de

<sup>12</sup> Zie ook Hoofdstuk VI, 1.1. Vistechnieken

<sup>13</sup> Van Beylen 1970, 140

roergangersplank. Sommige van de grote driemasthoekers zouden gebruikt worden voor handelsdoeleinden en evolueren tot de bekende koopvaardijhoekers van de 18de eeuw.

De vishoeker zou zijn typische vorm omstreeks 1600 bekomen (zie Afbeelding 9): volledig gedekt, het hoekertuig, een langere en diepere kiel in vergelijking met zijn voorgangers en een relatief breed dek en rond achterschip. Tot 1800 zou er weinig veranderen aan de romp. Wel werd de fokkenmast weggenomen en vervangen door een boegspriet met kluiver. Voor de grote mast kwam een stagzeil. Aan de bezaanmast achteraan het schip werd niet langer een razeil bevestigd, maar wel een latijn- of halfzeil (met of zonder gaffel). Het marszeil bleef behouden. Deze aangepaste zeilinrichting maakte van de hoekers zeer goede schepen om tegen de wind in te laveren<sup>14</sup>. De lage opbouw met visbakken boven het dek werd vervangen door een bun in het ruim. Vishoekers maten meestal een lengte van 15 tot 21m en waren gemiddeld 3,7 tot 5m breed<sup>15</sup>. Op het vaardek bevond zich een kabelluik – een luik tot het vooronder – en vlak voor de mast het grote luik, waaronder zich het tonnenruim bevond. Achter de mast bevond zich de plaats waar de kabeljauw verwerkt werd. Het schippers- of kapiteinsverblijf bevond zich op de achterdek. Achter de bezaanmast stond de roerganger.

De combinatie haring- en vishoeker leverde de hoekerbuis op. De vishoeker en hoekerbuis evolueerden tot de 18de-eeuwse Nieuwpoortse en Oostendse sloep. In de bronnen zouden zij voornamelijk als 'grande chaloupes' vermeld worden. In tegenstelling tot de klassieke hoeker, werden deze schepen gekenmerkt door een scherp en snavelachtig voorschip. Daarenboven maakte de inrichting van het tuig het mogelijk met de sloepen scherp in de wind te zeilen. Om die reden zou de chaloupe de hoekersschepen geleidelijk aan gaan verdringen uit de vaart<sup>16</sup>. Oorspronkelijk was de 'chaloupe' vol van boeg en laag in de kimmen. Later zou het schip een meer scherpe voorboeg en hogere kimmen van de logger overnemen. Het platte achterschip werd vervangen door een overhangende spiegel, waardoor het bovenschip werd verlengd. Al deze wijzigingen verhoogden het zeilvermogen. De sloep met het platte achterschip had aanvankelijk een grote mast, waaraan een groot zeil met zeilboom was bevestigd. Het grote zeil bleek echter dermate onhandig in de praktijk – en gevaarlijk bij stormweer – dat ze werd vervangen door een bezaanmast met bijhorend achterzeil. Op die manier kon het grote zeil worden ingekort, zonder daarbij het zeilvermogen van het schip te schaden.

---

<sup>14</sup> Schutten 2004, 407

<sup>15</sup> Desnerck 1974, II, 44

<sup>16</sup> Hoogendijk 1983, 61



Afbeelding 9. Hoekerschip met een mast (1790). Stadsarchief Amsterdam, Collectie tekeningen en prenten Gerrit Groenewegen

## 2 Kosten: de uitreding of het 'armement'

### 2.1. Definitie van het rederschap

Het rederschap is een economische functie die niet enkel in de visserij bekend is. Ook op de koopvaardij en kaapvaart is de term van toepassing. Aanvankelijk verhandelde de visser persoonlijk zijn product en was hij de enige bezitter van zijn sloep. De steeds groter wordende schepen, met hun omvangrijk vistuig, waren in de loop van de middeleeuwen alsnar duurder geworden, dat de financiering van nieuwbouw en onderhoud niet langer gedragen kon worden door de kapitaalsinbreng van slechts één persoon. Een redereigenaar op dat niveau bestond toen nog niet en al evenmin was er sprake van enige vorm van kredietverlening. Het probleem van financiering werd bijgevolg opgelost via een soort 'samenwerkende vennootschap', in die zin dat van diverse zijde de nodige fondsen – eventueel ook middelen in natura – werden bijeengebracht. Op die manier had elke visser een

zogenaamd 'part' in het schip<sup>17</sup>. In de loop van de 15de eeuw zou de visser beroep gaan doen op een tussenpersoon: de 'weerd'<sup>18</sup>. Naast het verhandelen van het eindproduct (de vis), gaf deze rechtspersoon geld in krediet aan de visser, die in naam van de weerd voor de economische exploitatie van het schip zorgde. Gaandeweg werd de weerd ook mede-eigenaar of enige bezitter van het vissersvaartuig. Op dat ogenblik spreken we van het rederschap<sup>19</sup>. Het aandeel van de reder in het kabeljauwschip schommelde steeds tussen de 25 en 70%<sup>20</sup>. De overige parten waren dan bijvoorbeeld in handen van de stuurman en de zouter. Uiteraard kon de reder ook de volledige eigenaar van het schip zijn. Vooral bij doggerschepen was dit het geval. In sloepen hadden de reders doorgaans slechts één part, hoewel de bouw ervan volledig door de reder werd vooruitbetaald<sup>21</sup>. Aangezien het vervaardigen van een sloep gemiddeld 3.000 gulden courante munt kostte, kon dit immers door de vissers niet meteen worden betaald. Bijgevolg diende de stuurman en/of zouter het schip in fasen af te betalen aan de reder. Niettemin ging dit vaak zo langzaam, dat de sloep al lang niet meer zeewaardig was wanneer de schuld nog altijd niet afbetaald was.

In Nieuwpoort werd men pas reder wanneer men poorter was van de (haven)stad van waaruit men zijn maritieme activiteiten ontplooid. In de 18de eeuw kende het rederschap dezelfde karakteristieken als in de periode daarvoor. Een Nieuwpoortse verordening uit 1685 stelde enkel dat, wanneer de reder ook als viskoper wou optreden, hij de schriftelijke toestemming van het stadsmagistraat moest vragen. In Nieuwpoort was het beroep niet erfelijk. Bijgevolg diende een volgende generatie opnieuw de goedkeuring van het stadsbestuur te krijgen<sup>22</sup>.

In de eerste plaats vervulde de reder enkele boekhoudkundige taken. Zo was hij verantwoordelijk voor het beheer en de administratie van de financiën vóór, tijdens en ná de reis van het schip. Concreet betekende dit dat hij instond voor de uitrusting van het schip en de aanwerving van het scheepsvolk. Eventueel werd onder zijn toezicht een schip aangekocht of gebouwd, leveranciers gezocht die het nodige materieel zouden leveren, enz. Daarnaast was hij ook verantwoordelijk voor het aanstellen van een kapitein, die op zijn beurt het toezicht hield op het schip. Tot slot zorgde hij voor de nodige papieren (zeebrieven, toelatingsbrieven om te lossen in de haven, enz.). Wanneer het schip de haven terug binnen zeilde, was hij belast met het beheer van de opgebrachte vis en traan, de verkoop ervan en de uitbetaling van de lonen. Daarnaast kon de reder in juridisch opzicht aansprakelijk worden gesteld wanneer het schip averij opliep of schade aan derden veroorzaakte (bijvoorbeeld bij een aanvaring met een ander schip). Het spreekt uiteraard voor zich dat de reder in dergelijke gevallen er niet voor terugdeinsde de extra kosten op de hoofden van zijn nalatige kapitein en/of bemanning terug te vorderen. Ondermeer het afhouden van loon behoorde tot de mogelijkheden. Ook wanneer het schip een té groot verlies had geleden, kon dit het geval zijn<sup>23</sup>.

---

<sup>17</sup> Jansoone 2004 (2), 61

<sup>18</sup> Andere benamingen voor 'weerd' zijn volgens E. Vlietinck: viskoper, boekhouder en schrijver. Vlietinck 1910, 29-39

<sup>19</sup> Niettemin zouden beide termen nog geruime tijd naast elkaar worden gebruikt.

<sup>20</sup> Dumarey 1961, 113

<sup>21</sup> De Nieuwpoortse stuurman A. Vynck had bijvoorbeeld voor de helft een part in de sloep van eigenaar Pieter Cornelis. Dumarey 1961, 76

<sup>22</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 507-509 – Besluit van het Nieuwpoortse stadsmagistraat, 11 december 1749

<sup>23</sup> Het vastleggen van een minimumloon in de reglementen verhinderde dit.

Net doordat de visserij een risicovolle onderneming was en het uitrusten van meerdere schepen tegelijkertijd tot grotere winsten kon leiden – maar eveneens ook duurder uitviel, besloten enkele reders gaandeweg samen schepen uit te reden. Op die manier ontstonden de zogenaamde partenrederijen, ook wel gewoon associaties of compagnieën genoemd. Hierbij was de geldinbreng verspreid over meerdere reders, die elke een aandeel of part in het schip hadden. Bij eventuele verliezen, bleef de financiële schade voor de verschillende aandeelhouders op die manier beperkt. Daarenboven voorzag een dergelijke samenwerking ook de mogelijkheid het totale investeringsbedrag te verdelen in kleinere parten, zodat ook kleine beleggers in het project konden stappen. De Nieuwpoortse 'Compagnie van Visch-vaert' (1727-1738) werd volgens een dergelijke constructie gefinancierd. Immers voorzag het project van Stauffenbergh het startkapitaal van 200.000 gulden op te splitsen in 2.000 aandelen, ten einde een groot aantal kleine investeerders te lokken. Niettemin zou bij het sluiten van de inschrijvingslijst slechts 115.000 gulden wisselgeld ingetekend zijn<sup>24</sup>. Aldus waren de aandelen in de Compagnie als volgt verdeeld<sup>25</sup>:

- Cornelis Walckiers <sup>26</sup> , ontvanger-generaal (Gent)	168
- Joan Walckier, ontvanger (Antwerpen)	50
- François Lepez, raadsheer (Brussel)	36
- H. Philips Albert d'Ursel, graaf van Milanen (Brussel)	32
- Barones de Meerbeck; graaf Martin; J.B. Fraula, voorzitter van de Rekenkamer (allen te Brussel), elk	30
- Pedro van Gogh, raadsheer (Brussel)	25
- Jan de Venyn, raadsheer (Gent)	24
- Gaston Cuvelier, raadsheer (Brussel)	20
- Guillaume Boxson; E. Henri Van Cutsem, geestelijke; burggravin Desneux; Mevr. Cuvelier de Ayasana (allen te Brussel), elk	20
- Guillaume Vrancx (Leuven)	20
- P.H. Mandelier (Brussel)	18
- François Ryan (Brussel)	16
- N. Quickelberghe, rekenmeester (Brussel)	14
- Prins de Rubenpré; Burggravin Tervueren; J.B. Lefebure; Rob. Herremans; Harry Beziers, Vanderhaegen en Coleyns; Martin Robyn, ontvanger; Van den Broucke, griffier; J.B. Morckhove; Mevr. Saupain; Frans Fraula; Baron Vanderhaghen; Thomas Fraula, raadsheer; Jacobus Liagre; J. Jud. Caro, Lefebure (allen te Brussel), elk	12
- Martin der Kinderen; P. Snouck, ambtenaar; Mathias Stevens (allen te Gent), elk	12
- J. De la Tour, handelaar <sup>27</sup> (Brugge)	12

<sup>24</sup> De inschrijving kon gebeuren in Antwerpen, Brussel, Brugge en Nieuwpoort. RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4877 – Project d'association pour l'établissement de la pêche de la morue, d'harang frais et salé, et autres poissons dans la ville de Nieuport (augustus 1727)

<sup>25</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4885 – Cladbouck, 1

<sup>26</sup> Voor hem 118 aandelen en 50 voor familieleden. RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4885 – Cladbouck, 1

- J.B. Fraula de Vadrez bois Ammas (Antwerpen)	12
- Baron van Galen, gouverneur; graaf Final, majoor; J.B. Stauffenbergh; Jacobus Douchelet; Antoon Goom, reder; Cornelis Vandenabeele, reder (allen te Nieuwpoort), elk	12
- Pieter Lefrancq (Ieper)	12
- Mevr. Maria Jacoba Van Schabroeck (Leuven)	12
- Pierre Espital (Doornik)	12
- F. de Giry; J.M. de Kimpe <sup>28</sup> ; J.Anne Marie Van Eck; N. Zeghers en Joan Zeghers (allen te Brussel), elk	10
- Jacobus d'Hooghe (Brussel)	8
- R. Backx (Antwerpen)	8
- M. Melchior; Jacobus Coutteau; P.C. Defraeye; N. Dogierlande; N. Dhuylenbroeck; Henri Febus; weduwe Pierre Deschamps; Guillaume Devos (allen te Brussel), elk	6
- A. Pottelberghe d'Onerdam; Norbert Huysens (Gent), elk	6
- Jossain Coussant (Brussel)	5
- Gilbert Medina; Nicolas Gritty; J. Isabella Duval; H. Vandeputte; Baron Fred. d'Hardenbrouck; Mevr. Castro; Fransisco Mangez (Brussel), elk	4
- Mevr. Maria Christine Elisabeth Vrancx (Leuven)	4
- L. Van Gutschonez (Antwerpen)	4
- Vincent de Vallejo; Jacobus Betten (Nieuwpoort)	4
- Michel Vandesterre; A.J. Cambier; Mevr. Anseau (Brussel)	3
- Pieter Vandersarre (St. Niklaas)	3
- Joannes Filliaert, slager (Nieuwpoort)	3
- Henri Dirickx (Antwerpen)	3
- Mevr. Anna Jonaert; H.E. en G. Defraeye; Mevr. Maria A. Roelofs (Brussel), elk	2
- Roeland Stevens (Gent)	2
- Kapitein de Bryes (Antwerpen)	2
- Thérèse Servallos; Ant. Frans Servallos; J. Decarion; Max A. Crabeels (Brussel)	1
Totaal:	1.150 <sup>29</sup>

Zoals we in het eerste hoofdstuk reeds aanhaalden, was de discrepantie tussen het aangebrachte kapitaal en het praktijkgebeuren één van de redenen waarom de Nieuwpoortse compagnie de verwachtingen niet kon nakomen. Immers was het merendeel van het kapitaal afkomstig uit handen die weinig voeling hadden met de visserijsector. Zo brachten Brussel en Gent samen ongeveer 80% van het kapitaal bijeen. De Antwerpse ingezetenen namen slechts voor 6,8% aan aandelen in de associatie, wat gevoelig minder was dan de 6 miljoen gulden (of 2/3) die ze in de Oostendse Compagnie hadden

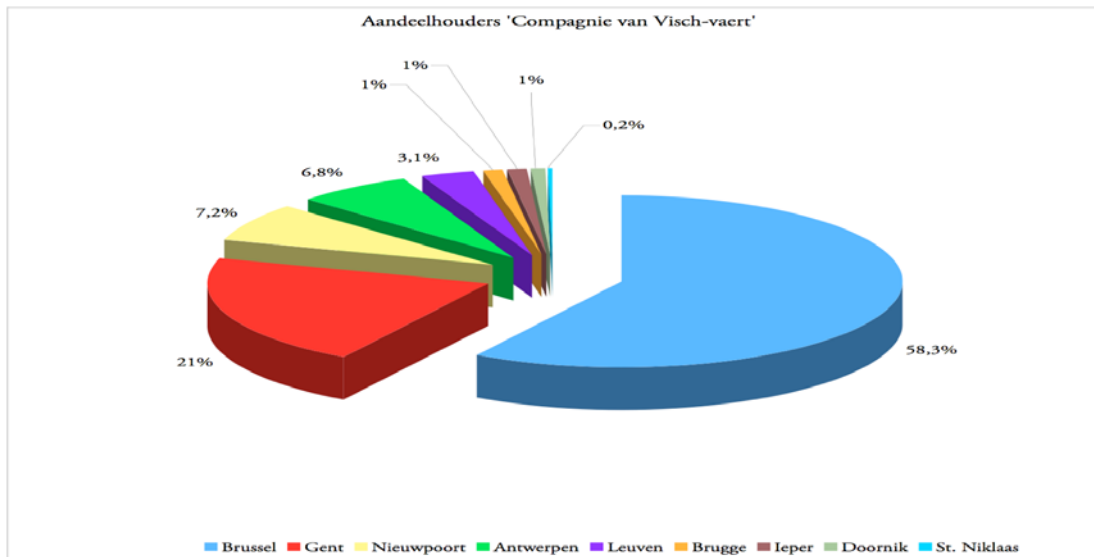
<sup>27</sup> Investeerde geld voor Graaf Mastaing

<sup>28</sup> Belegde geld voor Voilier Risoir

<sup>29</sup> De aandelen 831-838 bleven onverkocht, maar werden later door Stauffenbergh gebruikt en overgemaakt aan Pieter De Roo uit Nieuwpoort. Een paar inschrijvers betaalden zelfs niet. Staufenbergh nam deze inschrijvingen voor zijn rekening. Filliaert 1939, 36



belegd<sup>30</sup>. De Nieuwpoortse interesse (7,2%) beperkte zich – met uitzondering van drie reders en één schipeigenaar, Cornelis Vandenabeele – slechts tot enkele lokale handelaars, die hoopten dat de compagnie de sectoren verwant aan de visserij wat zou opfleuren<sup>31</sup>. Dat de andere Nieuwpoortse reders of zakenlui – of uit andere havens zoals Oostende – zich totaal niet engageerden in de compagnie, is wellicht het gevolg van het decreet van 5 mei 1727, dat bepaalde dat al wie de grote visserij wou ondernemen van rechten werd vrijgesteld<sup>32</sup>. Bijgevolg hoefden ze geen kapitaal in de Compagnie te investeren wanneer ze voor eigen rekening de haring- en kabeljauwvisserij konden ondernemen.



Ook wanneer we kijken naar de verschillende sociale klassen die het geld bijeenbrachten, stellen we vast dat de handeldrijvende burgerij slechts voor een klein deel betrokken was bij de compagnie. Adel en ambtenaren hadden 645 aandelen in handen of ca. 56% van het totale startkapitaal. Bovendien stonden de gestorte bedragen niet in verhouding tot het werkelijk vermogen van de beleggers, zeker wanneer we hun inbreng met die in de Oostendse Compagnie vergelijken. Zo schreef de voornaamste aandeelhouder, de Gentse bankier en belastingontvanger Cornelis Walckiers, in voor 84.000 gulden, terwijl hij in de GIC de derde grootste aandeelhouder was met 121.000 gulden courante munt<sup>33</sup>. Houden we er bovendien rekening mee dat Walckiers sowieso heel wat geld van Gentse handelaars toevertrouwd kreeg om eigenhandig in allerlei projecten te investeren, dan is zijn persoonlijk aandeel in de Compagnie van Visch-vaert minder groot als het op het eerste gezicht lijkt. Ook Gaston Cuvelier en Prins de Rubempré – beiden van Brussel – alsook G. Vranx (Leuven) ondertekenden slechts respectievelijk 20, 12 en 20 aandelen, daar waar zij in de Oostendse Compagnie in de vierde klasse (15 à 50 actiën van 1.000 gulden courant geld) der actionarissen stonden geboekt<sup>34</sup>.

<sup>30</sup> Huisman 1902, 243

<sup>31</sup> Parmentier 1997, 42

<sup>32</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 374-375

<sup>33</sup> Huisman 1902, 242

<sup>34</sup> Van Bruyssel 1861-63, 260-263

De wijze waarop de vennoten in de compagnie vertegenwoordigd waren, kon op verschillende manieren worden ingevuld. Meestal hadden de aandeelhouders een part in de vissersschepen. Voor het redersbedrijf Douchelet-Ray (1732-1730) zag die verdeling er als volgt uit<sup>35</sup>:

- Graaf Final	1/8 van <i>De Stadt Nieuwpoort</i>	615-0-0
- Thomas Ray	1/8 van de <i>St. Carolus Borromeus</i>	696-17-6
- P. Meynne	1/8 van de <i>St. Carolus Borromeus</i>	696-17-6
- N. Boudeloot	1/8 van beide schepen	1.311-17-6
- J. De la Tour	1/4 van <i>De Stadt Nieuwpoort</i>	1.230-0-0
	1/8 van de <i>St. Carolus Borromeus</i>	696-17-6
- G. Offort de la Croix	1/8 van beide schepen	1.311-17-6
- J. Douchelet	1/8 van beide schepen	1.311-17-6
- L. Blanckaert	1/4 van beide schepen	2.623-15-0

Binnen de drie maanden dienden zij hun aandeel gestort te hebben bij J. Douchelet. Niemand van de geassocieerden kon zich terugtrekken vooraleer vijf jaar verstreken was.

Als aandeelhouder binnen een partenrederij was het in principe mogelijk je part – die op naam stond – zonder toestemming van een medereeder te verkopen aan iemand anders. Niettemin kon de terugbetaling ervan pas plaatsvinden na een vastgelegde termijn. Voor de Compagnie van Visch-vaert was die in de statuten vastgelegd op 10 jaar<sup>36</sup>. Bovendien genoot men vanaf een bepaald percentage aandelen een aantal rechten die men in het bedrijf kon uitspelen: de mogelijkheid om deel te nemen aan de verkiezing van de directeurs, het uitoefenen van toezicht op de directie, het inzien van de boekhouding, enz. Uiteraard kon men steeds aandelen bijkopen om op die manier een grotere bepalende stem te verkrijgen in de associatie. Zo nam de Brusselse raadsheer François. Lepez op 24 oktober 1727 24 aandelen, kocht hij er op 23 mei 1728 acht bij en op 3 juli nogmaals drie<sup>37</sup>.

Afhankelijk van het aantal aandelen had elke geassocieerde een specifieke functie binnen het redersbedrijf. In de regel werden de boekhoudkundige taken verdeeld over meerdere personen die hiervoor een jaarlijkse bezoldiging kregen. De samenstelling van het bestuur van de 'Compagnie van Visch-vaert' geeft ons hieromtrent een duidelijk beeld. Om de dagelijkse werking van de compagnie te verzekeren, was het oorspronkelijk de bedoeling 2 directeurs, 1 ontvanger en 1 klerk aan te stellen. Om deze functies uit te oefenen, was een minimum aantal aandelen vereist: 12 voor de directeurs en ontvanger, 4 voor de klerk<sup>38</sup>. Tijdens de eerste vergadering op 26 september 1727 werd het bestuur echter uitgebreid door Cornelis Walckiers en P. Snouck als hoofddirecteurs te Gent aan te stellen. M. Stevens werd er als hoofdontvanger benoemd. J.B. Stauffenbergh, de stuwende kracht achter het ganse project, werd hoofddirecteur te Nieuwpoort, terwijl C. Vandenabeele in de hoedanigheid van vice-directeur zou optreden. Beiden zouden belast worden met de uitreding van de schepen. J. Douchelet

<sup>35</sup> De bedragen worden in gulden courant uitgedrukt. Dumarey 1961, 103

<sup>36</sup> Dumarey 1961, 66

<sup>37</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4885 – Cladbouck, 1-7

<sup>38</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4877 – Project d'association pour l'établissement de la pêche de la morue, d'harang frais et salé, et autres poissons dans la ville de Nieuport (augustus 1727)

werd vice-ontvanger en V. de Vallejo klerk<sup>39</sup>. J. Betten diende samen met V. de Vallejo als visverkoper de opgebrachte lasten kabeljauw en haring in de vismijn af te slaan en hoeveelheden vis van andere vissers voor rekening van de compagnie op te kopen<sup>40</sup>. In 1730 werd op de algemene vergadering te Brussel J. De la Tour als inspecteur-generaal aangesteld. Zijn loon bedroeg 1.200 gulden courante munt, ware het niet dat hij – in het licht van besparingsmaatregelen – met dit bedrag de vice-ontvanger J. Douchelet diende te betalen. J. De la Tour kreeg de opdracht inventarissen van het materieel op te maken en toezicht te houden op het uitrusten van de schepen. Ook werd hij gemachtigd contracten af te sluiten en de verkoopprijs van de vis te bepalen<sup>41</sup>.

In Nieuwpoort ontving elke individuele reder een salaris van 5% op de visopbrengst, waarvan wekelijks een afrekening tussen de visser en de reder moest plaatsvinden. Ook onder het Oostenrijkse bewind had de reder recht op 5% op de visopbrengst. In 1731 kregen de Nieuwpoortse reders daarbovenop nog eens 5% op de aankoop en de verkoop van de verse vis, wat uiteraard als een nadeel door de vissers werd ervaren<sup>42</sup>. Als eigenaars droegen de vissers, hetzij voor een deel of een geheel, 1/5 van de onkosten en ontvingen ze 1/5 van de zuivere winst. De Nieuwpoortse visreglementen van 1770 en 1789 bevestigden de bestaande toestand, maar verboden de reders wel om nog 5% op te strijken op de aankoop of verkoop van verse vis. Ook in de partenrederijen kregen de functionarissen die als verkopers optraden een bepaald winstpercentage op de verkochte vis. Als zaakwaarnemers van de *St. Carolus Borromeus* en *De Stadt Nieuwpoort* streken respectievelijk G. Offort de la Croix en J. Douchelet 4% procent op, bovenop hun gebruikelijk bedrag. Immers diende de winst na elke reis onder de verschillende vennoten te worden verdeeld volgens het partensysteem.

Aangezien de visserij – vooral in de eerste helft van de 18de eeuw – niet steeds even winstgevend was, legden de individuele reders zich daarnaast ook toe op andere maritieme activiteiten. Vooral de vrachtvaart bleek in de meeste gevallen de defectieve opbrengsten van de visserij alsnog om te buigen. In het eerste hoofdstuk wezen we al op vrachtreizen die de schepen van de Compagnie van Visch-vaert ondernamen om de gebrekkige visopbrengst alsnog te compenseren (zie o.m. het voorbeeld van de *St. Cornelis*). Verder in dit hoofdstuk gaan we op deze praktijk dieper in. Ondertussen halen we hier alvast twee voorbeelden aan die aantonen welke plaats de visserij slechts innam in het vroeg-kapitalistische handelsmilieu. In 1714 bezat de Nieuwpoortse reder P. Vroome een totaal kapitaal van 12.955-3-1 ponden groot Vlaamse courant. Van dit bedrag investeerde hij slechts 300 ponden in zijn visserijbedrijf. Daarnaast had hij voor 1/2 recht in 2 sloepen en bezat hij een haringvleet. Het resterende vermogen was verdeeld over huizen, renten, obligatiën, aandelen in koopvaardij-schepen en voornamelijk ook handelswaren zoals wijn, lijnwaad, zalm en stokvis<sup>43</sup>. Dat het vermogen van reders ook in grotere goederen belegd kon worden, toont N. Boudeloot. Eveneens opererend vanuit de haven

<sup>39</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4887 – Kopie van het verslag van de eerste algemene vergadering te Gent (26 september 1727)

<sup>40</sup> Vanaf 1729, na de dood van J. Betten, zou V. de Vallejo de functie als visverkoper alleen waarnemen. RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4877 – Reglement voor de gecommitteerde ter directie van den vischvaart binnen Nieuwpoort ghemaect tot Ghendt door de geauthoriseerde onder de generaliteyt der geïntereerde in den selven vischvaart (21 februari 1729)

<sup>41</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4887

<sup>42</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5162 – Rapport van het Nieuwpoortse stadsbestuur, 26 oktober 1767

<sup>43</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 5914 – Inventaris van de huizen, erven en renten als parten in de schepen toebehorende aan P. Vroome (1714)

van Nieuwpoort, bezat deze reder in 1763 een hoeve met 50 gemeten, 2 lijnen en 98 roeden land in de omgeving van Brugge<sup>44</sup>.

## 2.2. Uitrustings- en uitredingskosten

Met de geïnvesteerde bedragen konden één of meerdere schepen reisklaar worden gemaakt. Tot de uitrustingskosten behoorden de aankoop van het schip en het bijhorend materiaal. Aangezien schepen meerdere keren gebruikt werden, was deze kost eenmalig. De bedragen die werden neergeteld voor aanvullend materiaal, vielen hier eveneens onder: het tuigage, het vismateriaal, het navigatie-instrumentarium, kookgerei, tonnen, enz. Proviand, zout, drank en aas moesten bij elke uitreding opnieuw bekostigd worden. Ook de lonen maakten deel uit van deze kosten van uitreding, evenals het vergoeden van administratieve en andere diensten (het aankopen van zeebrieven, leveringskosten, enz.). Wanneer het schip hersteld moest worden – sowieso kreeg elk schip na de reis een grondige opknapbeurt – werd dit ook in de rekeningen opgenomen. Tot slot werd voor elke IJslandreis een bepaald bedrag vrijgehouden voor de misdiensten voor en na de expeditie.

Voor de 'Compagnie van Visch-vaert' geeft Filliaert ons het totale werkbedrag van enkele schepen die op IJsland werden ingezet (zie Tabel 2)<sup>45</sup>. Eveneens worden we op de hoogte gesteld welke goederen er allemaal aan boord werden meegenomen. We dienen hierbij op te merken dat de schepen die Filliaert vermeldt, deel uitmaakten van proefreizen die door de Compagnie in het jaar 1728 werden ingericht. Hoewel de genoemde bedragen aldus hoger konden uitvallen dan op latere (eerste) uitredingen, kunnen ze wel als indicatief worden beschouwd. Immers bleef de kostprijs van een schip en zijn materiaal doorheen de 18de eeuw vrij stabiel.

Tabel 2 – Uitrustings- en uitredingskosten proefreizen 'Compagnie van Visch-vaert' (1728)

<i>Schip</i>	<i>Stuurman</i>	<i>Uitredingskost</i>
<i>Sancta Maria</i>	H. Errebos	5.238-17-0 gulden wisselgeld
<i>St. Jacob</i>	J. Robbe	2.376-8-0 gulden wisselgeld
<i>St. Antonius</i>	F. Vynck	1.873-4-0 gulden wisselgeld
<i>Sr. Elias</i>	F. van Beekhuyze	3.054-8-0 gulden wisselgeld

Voor de 4 schepen samen werden nog 29-7-0 gulden wisselgeld inschrijvingskosten betaald. Hoewel Filliaert niet altijd alle bedragen vermeldt, geeft hij ons toch een beeld welke goederen werden ingescheept. Het feit dat niet alleen lokale handelaars een aandeel hadden in de uitrusting van de schepen, was het gevolg van het decreet van 5 mei 1727 – en de latere bekrachtigingen ervan – die de reders vrijstelde van alle in- en uitvoerrechten op vis en materieel die ze voor hun bedrijf nodig hadden<sup>46</sup>. Toch werd voor de levering van verse levensmiddelen steeds beroep gedaan op de lokale handelaars. Bakkers uit de binnenstad brachten steeds grote hoeveelheden beschuit en roggebrood

<sup>44</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 5.000

<sup>45</sup> Filliaert 1939, 58-64

<sup>46</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 373

aan<sup>47</sup>. Ook ander proviand – o.m. koffie, bonen, erwten, suiker, rijst, enz. – werden in manden en zakken door lokale leveranciers zoals De Roo, Frans Deconinck, Isabella Mestdagh en Madeleine Thibaut aangevoerd. Enkel boter van eigen bodem werd amper ingekocht, aangezien men de Ierse veel beter vond. Fruitpannen, ketels voor de soep en ander eet- en kookgerei (zoals vorken en lepels) werden aangekocht bij Jacob De Breydel uit Nieuwpoort. Een andere lokale handelaar (Filliaert) leverde – in kuipjes gepekeld – de ribbestukjes en het vlees voor de hutsepot. Ook de gerookte repen vlees, balgstukjes en de hesp voor de kapitein werden bij hem besteld. Na een strenge controle van de kwaliteit, werd elk vaatje vlees zorgvuldig gewogen en aan boord gebracht<sup>48</sup>. Op latere reizen werd het rundsvlees, gepekeld met het beste Portugese zout, bij Brugse handelaars aangekocht. Tot slot werden voor een bedrag van 1-18-0 gulden courante munt gemiddeld 15 vaten gerstenat per hoeker door de Nieuwpoortse brouwers P. Reynaert, Pieter Bouckenaere, Pieter Vroome en Maria Delahaye naar de kaai gebracht. Op latere reizen zou ook de Oostendse brouwer Frans-Judocus Kempe bier mogen leveren. Wie voor de vaatjes jenever en brandewijn zorgde, is niet bekend.

Al het andere materiaal was, afhankelijk van de prijs en de kwaliteit, van binnen of buiten de stad afkomstig. De lege tonnen werden door Joan Vermeeren vanuit Gent door middel van barge- of binnenvaartschepen naar Nieuwpoort getransporteerd. Ook De Wachter en Somer mochten lege tonnen leveren. De kollijnen waren afkomstig uit Ieper. Enkel de haken en 'pekhaken' werden in Nieuwpoort door Judocus Seys en Socrati gesmeed<sup>49</sup>. Het zout werd vanuit het pakhuis 'De Gouden Poorte' door voerman De Ruyter in lege tonnen overgeladen en nadien aan boord gehesen. Lijndraaier Philip Hubrecht kwam kabels en touwwerk voor het schip op steekkar leveren<sup>50</sup>. Om de tonnen met kabeljauw te dichten smeedde Joseph Geysen voor de 4 schepen 21.500 ijzeren hoepels. Voor onvoorziene gevallen nam de *St. Jacob* ook 100 pond kanonskruit mee, die door Andreas Vanderheyde voorzichtig aan boord werd gebracht<sup>51</sup>. Handwapens werden geleverd door de Luikenaar Henry de Villers, terwijl Pieter Vanhove de koninklijke vlaggen stikte. Nautische instrumenten en kaarten werden bij voorkeur in Engeland en Holland besteld. Tot slot betaalde men voor de afvaart- en dankmis gewoonlijk 3 gulden 6 cent<sup>52</sup>.

Speciale aandacht ging er naar de aankoop en de levering van de prik, het aas waarmee de eerste kabeljauw werd gevangen. Prik of lamprei, een soort rivierpaling, werd steeds in de eerste en laatste maanden van het jaar door de Brugse handelaar Coppejans geleverd. Ze kon in tonnen worden bewaard of levend in een zwembak op een barge naar de plaats van bestemming worden getransporteerd<sup>53</sup>. Aan het sas van Nieuwpoort werd de prik in een aalkarteel overgebracht en naar de

<sup>47</sup> Bakker Mathieu Vitse leverde het brood en beschuit ter waarde van 76-18-0 gulden wisselgeld voor één hoeker. Joan Dejonghe zorgde voor 500 pond beschuit.

<sup>48</sup> Het laden en lossen van de schepen was een voorrecht die de plaatselijke gilde van de kaailopers toekwam. Om gemakkelijk te kunnen werken, kregen ze van de stad Nieuwpoort "een pleckske landt van Oosten de groote cayepoort" waarop ze een kleine loods hadden voor het opbergen van hun materiaal. Filliaert 1939, 43

<sup>49</sup> Voor de vishaken baseerden de smeders zich op geïmporteerde Hollandse modellen.

<sup>50</sup> Normaal werd een nieuw schip steeds met tuigage geleverd. Aangezien het hier om hoekers ging die reeds in Holland waren gebruikt, was dit niet het geval.

<sup>51</sup> De *St. Jacob* was in 1728 naar alle waarschijnlijkheid het 'bewakingschip' van de IJslandvloot.

<sup>52</sup> Filliaert 1939, 42

<sup>53</sup> Een barge- of binnenvaartschip die prik vervoerde, werd ook wel prikboot of priksloep genoemd.

kaai vervoerd. Door de lange reizen via de binnenvaart, gebeurde het soms dat het prikaas niet altijd op tijd arriveerde. Bijgevolg legde men steeds een eigen voorraad aan. In de eerste jaren van de Compagnie werd de prik bij Duivelshoorn en de Palingbrug bewaard. Later zouden de prikbakken naar de Rattevallebrug – op ongeveer een uur van de stad verwijderd – verhuizen, alwaar de controle aan sasmester Labulcke werd toevertrouwd. Met paard en kar werd ze afgehaald. Wanneer het transport aan de Palingbrug toekwam, moest halt worden gehouden. Immers was vanaf dit punt een vrijegeleide nodig en moest er voertol worden betaald. Voor een prikboot bedroeg deze tol 3-12-6 gulden courant<sup>54</sup>. Om ervoor te zorgen dat dieven in de tussentijd niet met de prik aan de haal gingen, nam de Compagnie steeds een opzichter in dienst<sup>55</sup>. Sowieso was het transport van de prik steeds een delicate aangelegenheid. Zo vaarde Leendert Romp op 18 november 1729 namens de Nieuwpoortse compagnie naar 'Schipdaele' (nabij Brugge), om bij Jacobs Verschuere prik te gaan halen. Reeds op 20 november was hij terug, ware het niet dat hij de prik in het water had achtergelaten, uit vrees dat ze te Nieuwpoort zou sterven. In december ging hij terug, maar bij zijn aankomst te Nieuwpoort bleek de prik reeds gestorven te zijn<sup>56</sup>.

### 2.3. *Samenstelling van de bemanning*

Nadat de boekhouder de kapitein van het schip had gecontracteerd, startte deze laatste met de voorbereidingen van de reis. Naast de ravitaillering van het schip (*cf. supra*), werd hij ook belast met het aanwerven van de bemanning. Een kapitein werd steeds vroeg op het jaar door de reder of de eigenaar(s) van een schip onder contract gelegd. Immers kon het rekruteren van zeelieden veel tijd in beslag nemen, zeker wanneer de kapitein zelf zijn toekomstige bemanningsleden moest gaan zoeken. De rekrutering van de bemanning gebeurde zoals steeds in de herberg. Kroeghouders boden buitenlandse zeelieden sowieso steeds logement aan, waardoor dit de ideale plaats was om menig visser voor de IJslandvaart warm te maken. Bovendien werd de herberg in sommige gevallen uitgebaat door de reder of de eigenaar van het schip. Op die manier dienden geen extra kosten te worden betaald.

Een aantal vissers die op IJsland wilde varen, meldde zich steeds spontaan aan. Meestal kenden zij de kapitein van vroegere zeereizen, waardoor de contacten al vlug met een pot bier beklonken werden. Het merendeel van de bemanning moest echter gezocht worden. Vooral het aantal vissers die de techniek van het IJslandkollen onder de knie hadden, beperkte zich in de Zuidelijke Nederlanden slechts tot een kleine groep. Bijgevolg dienden de Nieuwpoortse en Oostendse reders in grote mate beroep te doen op Noord-Franse en Hollandse vissers. Op de eerste reizen initieerden zij hun Nieuwpoortse en Oostendse collega's in het IJslandvissen, waardoor zij op latere reizen in staat werden geacht dit zelf te doen. Niettemin zouden doorheen de ganse 18de eeuw de IJslandschepen een gemengde bemanning voeren. Hoewel het interessant zou zijn om de geografische herkomst van elk bemanningslid te reconstrueren, laten de bronnen dit niet altijd toe. Sowieso was het milieu van de scheepvaart zeer open en internationaal gericht. Havens waren steeds een smeltkroes van verschillende

<sup>54</sup> Filliaert 1939, 66

<sup>55</sup> "Betaelt aen taire ten huize van Joan van Overloop op de Paelingbrughe door 't volk die de prick twee nachten gewaect hebben 8 gld. 6 st. een wachtgeld 1 gld. 8 st.

<sup>56</sup> Filliaert 1939, 96

nationaliteiten. Hoewel bepaalde namen Frans, Hollands of Vlaams in de oren klinken, is het uiteraard onmogelijk om op basis van namen de herkomst van de vissers te bepalen. Verder onderzoek onder de vorm van een prosopografische studie zoals die voor de Oostendse Compagnie werd uitgevoerd, zou hier meer duidelijkheid in kunnen scheppen<sup>57</sup>.

Afhankelijk van de reglementen onderscheidde men aan boord van een IJslandschip steeds 6 à 7 functies. De reder werd op het schip vertegenwoordigd door de kapitein, die het algemene bevel voer. Hij was verantwoordelijk voor alles wat er op het schip gebeurde en diende hiervoor steeds verantwoording af te leggen wanneer hem hier om werd gevraagd. Een hulpmiddel hierbij was het logboek, waarin hij alle belangrijke gebeurtenissen die zich tijdens de reis voordeden, moest neerpennen. Na terugkeer in de haven werd die bij de Admiraliteit (Vlaanderen) of de Kamer van Koophandel (Duinkerke) neergelegd. De stuurman voldoende navigatiekennis te bezitten om het schip veilig van en naar IJsland te voeren. Op sommige reizen was het de kapitein zelf die het schip bestuurde. Alle andere koppen aan boord hielden zich uitsluitend bezig met het vissen. Toch was voor iedere matroos een specifieke taak weggelegd. De zouter hield zich enkel bezig met het zouten van de gevangen IJslandse kabeljauw. Meestal werkte hij samen met de tonner of kuiper, die de gevulde tonnen luchtledig sloeg en in het ruim stockeerde. Het eigenlijke vissen of kollen was voorbehouden aan alle andere lieden. Zij die de techniek van het vissen nog niet volledig beheersten, werden steeds als 'novice' of scheepsjongen aangemonsterd. Afhankelijk van hun leeftijd en fysiek vermogen werd er een onderscheid gemaakt tussen een 'grote' en 'kleine' jongen. Naast het kollen, knapten zij steeds de kleine klusjes aan boord op (schoonmaken van het dek, het bereiden van de maaltijd, enz.). Afhankelijk van de functie kreeg elk bemanningslid een specifiek loon. Op deze lonen gaan we nu dieper in.

### 3 Evolutie van de loonkosten

#### 3.1 *Nieuwpoort en Oostende*

In de periode 1727-32 werden de kabeljauwvissers van de Nieuwpoortse 'Compagnie van Visch-vaert' betaald volgens de grootte van de vangst. Dit betalingssysteem van Hollandse origine had als doel de bemanning te motiveren een goede vangst te verwezenlijken. Voor de periode 1728-30 gaf dit de volgende loonsverhoudingen<sup>58</sup>:

- kapitein:	6-0-0	gulden wisselgeld/verpakte last
- stuurman:	4-10-0	"
- zouter:	4-10-0	"
- matroos-visser:	3-6-0	"

<sup>57</sup> Zie voor deze studie: K. Degryse en J. Parmentier, 'Kooplieden en kapiteins. Een prosopografische studie van de kooplieden, supercargo's en scheepsofficieren van de Oostendse Oost-Indië en Guinea (1716-1732).', in: *Collectanea Maritima*, VI (Brussel, 1995), 119-241

<sup>58</sup> Dumarey 1961, 92

- scheepsjongens:	2/3	manspart <sup>59</sup>
	1/2	"
	1/3	"
	1/4	"
	1/6	"

Bij de uitbetaling van de lonen werd er aanvankelijk geen onderscheid gemaakt tussen kabeljauw van goede en slechte kwaliteit. Vanaf 1770 daarentegen schreven de reglementen voor 12 tonnen minderwaardige kabeljauw een halvering van het lastloon voor (*cf. infra*).

Het uitbetalen van de vissers per last zorgde voor een wisselvalligheid in de lonen, zoals blijkt uit 3 verschillende IJslandreizen die in 1729 door schepen van de 'Compagnie van Visch-vaert' werden ondernomen<sup>60</sup>:

#### Slechte reis – hoeker *St. Elias*

Opbrengst:	16,5 last (198 tonnen)	
Duur:	28 mei – 22 september 1729 (ca. 114 dagen)	
Lonen (in gulden courant):	- kapitein:	115-10-0
	- stuurman:	niet aan boord
	- zouter:	86-13-6
	- matroos-vissers:	74-2-3
	- scheepsjongens:	2/3 manspart = 49-8-2
		1/2 manspart = 37-1-1
		2 jongens elk 15-7-7

#### Middelmatige reis – hoeker *St. Antonius*

Opbrengst:	20,5 last (246 tonnen)	
Duur:	20 mei – 30 augustus 1729 (ca. 100 dagen)	
Lonen (in gulden courant):	- kapitein:	143-10-0
	- stuurman:	107-12-6
	- zouter:	107-12-6
	- matroos-vissers:	78-18-6
	- scheepsjongens:	1/2 manspart = 39-9-3
		1/3 manspart = 26-6-2
		1/3 manspart = 26-6-2

<sup>59</sup> Het manspart was een deel van wat een volwassen visser verdiende en was afhankelijk van de leeftijd en de sterkte van de scheepsjongen

<sup>60</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4886 – Bedrag van uitreding, winst en verlies van de vis- en haringvangst door de Nieuwpoortse 'Compagnie van Visch-vaert' voor het jaar 1729



*Goede reis – hoeker de Stadt Nieuwpoort*

Opbrengst:	28 1/3 last (340 tonnen)	
Duur:	9 juni – 10 september 1729 (ca. 90 dagen)	
Lonen (in gulden courant):	- kapitein:	198-6-8
	- stuurman:	154-0-0
	- zouter:	niet aan boord
	- matroos-vissers:	109-1-8
	- scheepsjongens:	2/3 manspart = 72-14-3
		1/2 manspart = 54-10-10
		2 jongens elk 44-9-7

Een goede reis leverde dus gemiddeld 38,34% meer loon op dan voor een middelmatige reis en 72,17% meer dan voor een slechte reis.

In de jaren 1731-32 schakelde de 'Compagnie van Visch-vaert' over naar een lager 'partloon'<sup>61</sup>:

- kapitein:	5-14-0	gulden wisselgeld/verpakte last
- stuurman:	3-18-0	"
- zouter:	3-6-0	"
- matroos-visser:	3-0-0	"
- scheepsjongens:	2/3	manspart
	1/2	"
	1/3	"
	1/4	"
	1/6	"

Aangezien het loon afhankelijk bleef van de totale opbrengst, betekende dit niet meteen dat de IJslandvissers minder verdienden. Zo bracht de hoeker de *Compagnie* in 1732 gedurende een reis van 90 dagen 29,5 last (318 verpakte tonnen) kabeljauw en traan op. De lonen die werden uitbetaald, evenaren de bedragen van de goede reis van de *Stadt Nieuwpoort* in het jaar 1729<sup>62</sup>:

- kapitein:	196-9-0	gulden courant
- stuurman:	134-4-6	"
- zouter:	113-8-0	"
- matroos-visser:	102-18-3	"
- scheepsjongens:	2/3 = 68-18-9	"
	1/2 = 51-9-0	"
	1/3 = 34-6-0	"
	1/4 = 25-13-0	"

<sup>61</sup> 'Partloon' is een andere benaming voor lastloon. Dumarey 1961, 94

<sup>62</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4886 – Loonlijst van de hoeker de Compagnie (augustus 1731)

Voor de vrachtreizen die de Nieuwpoortse Compagnie inrichtte, werd de bemanning aangeworven tegen een maandloon<sup>63</sup>:

- kapitein:	30 of 36	gulden courant
- stuurman:	26	"
- matrozen:	13 of 15	"
- scheepsjongens:	2 tot 8	gulden courant

Zetten we het lastloon naar een dagloon om (inclusief zon- en feestdagen), dan stellen we vast dat de IJslandvaarders gemiddeld meer verdienen dan de vissers die met de zomer- en haringvisserij, de verse visserij en de vrachtvaart hun brood verdienen. Voor het jaar 1729 geeft dit de volgende vergelijking<sup>64</sup>:

	<i>IJslandvaart</i>	<i>Zomerharing</i>	<i>Winterharing</i>	<i>Vrachtvaart</i>
kapitein	34 st.	20 st.	?	20 tot 24 st.
stuurman	28,5 st.	-	-	17 st.
zouter	20 st.	-	-	-
matrozen	15 st.	14-3-0 st.	17 st.	8-8-0 of 10 st.

Enkel de maatros-vissers in de winterharingvisserij verdienen 2 gulden per dag meer dan hun collega's die op IJsland werden uitgereed. Niettemin werden de Vlaamse IJslandvaarders relatief goed betaald, aangezien de gemiddelde handarbeider in de 18de eeuw 12 stuivers per dag verdiende<sup>65</sup>. Bovendien verdienen de vissers op de schepen een zuiver loon, daar het proviand en het materieel volledig door de reder werd bekostigd. Ook kreeg elke kop daarnaast stevast "een tonneken visch en een tonneke traan...een tonneke kibbels voor twee man, een tonne visch te bedeele onder 't volk of twee tonnen voor alleman"<sup>66</sup>.

In navolging van het Franse reglement voor de kabeljauwvisserij werden ook de lonen van de Vlaamse IJslandvaarders in maart 1770 vastgelegd<sup>67</sup>. In tegenstelling tot het loonstelsel van de Nieuwpoortse Compagnie werd voortaan een part- en maandloon uitbetaald:

		<u>maandloon</u>		<u>partloon</u>
- kapitein:	15	gulden courant	6-0-0	gulden courant
- zouter:	12	"	4-10-0	"
- tonner:	10	"	3-10-0	"
- vissers:	8	"	3-0-0	"
- grote jongen:	5	"	1-10-0	"
- kleine jongen	3	"	1-0-0	"

<sup>63</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4886 – Maandgages van de bemanning van het buisschip *St. Cornelis* (1730)

<sup>64</sup> Omgerekende cijfers onttrokken aan de gegevens van de *St. Elias*, de *St. Antonius*, de *Stadt Nieuwpoort* en de *Compagnie*. De lonen van de verse visvangst, die tussen het zomer- en winterharingseizoen plaatsvond, stemden overeen met die van de winterharingvisserij en zijn aldus niet in de tabel opgenomen.

<sup>65</sup> Meestal had men met 8 à 10 stuivers/dag voldoende om te overleven. Craeybeckx 1957, 316-317

<sup>66</sup> Filliaert 1939, 62

<sup>67</sup> Zie Bijlage II

Het lastloon van de kapitein en de zouter van 1727-30 werd aldus opnieuw ingevoerd, terwijl in vergelijking met 1731-32 beide bemanningsleden meer verdienden. De tonner verdiende 1 gulden minder dan in 1727-30, maar 4 stuivers meer dan in de voorgaande periode. Het loon van de vissermatroos bleef ongewijzigd in vergelijking met de periode 1731-32 (maar 6 stuivers minder dan in 1727-30). Niettemin werden alle tekorten ruimschoots gecompenseerd door het vaste maandsalaris. Wat echter als een nadeel uitviel, was dat voor 12 tonnen minderwaardige kabeljauw voortaan slechts de helft van het lastgeld werd uitbetaald. Op die manier compenseerde de reder het verlies die hij bij de verkoop van de vis opdeed.

In 1775 rekruteerde de Oostendse reder Pieter Löhr voor een schip dat hij op IJsland wou uitreden een Duinkerkerse kapitein en bemanning aan. Echter wilde de bemanning enkel onder de Duinkerkerse loonvoorwaarden van wal steken. Löhr vroeg de overheid de eis in te willigen, wat ook gebeurde. In plaats van een maandloon werd voor de ganse reis een vast bedrag uitbetaald (een soort minimumloon). Daarnaast kregen ze nog een part- of lastloon dat hoger lag dan wat in het reglement van 1770 voorzien was<sup>68</sup>:

		<u>handgeld</u>		<u>lastgeld</u>
- kapitein:	43	gulden courant	17-0-0	gulden courant
- zouter:	38	"	8-0-0	"
- tonner:	30	"	5-10-0	"
- vissers:	28	"	4-18-0	"
- grote jongen:	19	"	3-15-0	"
- kleine jongen	16	"	3-5-0	"

Het lastgeld van de kapitein lag 65% hoger ten opzichte van het gebruikelijke lastgeld. Enkel wanneer de reis minder dan 17 last of 204 tonnen kabeljauw opleverde, kreeg hij slechts 10-17-0 gulden courante munt per last. Ook het loon van de stuurman verdubbelde bijna. Dat van de zouter lag 60% hoger dan wat in het reglement van 1770 was vastgelegd. De vissers op de schepen van Löhr verdienden 1-18-0 gulden courant per ton meer dan hun Vlaamse collega's op dat moment. Om het vaste loon te verdienen, moesten kapitein en matroos-vissers volgens het tarief van 1770 respectievelijk 3 à 3,5 maanden op zee verblijven. Of anders gezegd: om voordeliger uit te vallen, mocht de reis hoogstens 3 maanden in beslag nemen. Hoewel dergelijke reizen mogelijk waren, kwamen schepen eerder uitzonderlijk na zo'n korte periode opnieuw binnen (zie Tabellen 9-12).

<sup>68</sup> ARB, Conseil Privé Autrichien, nr. 1201a – Brief aan het Oostendse stadsmagistraat, 16 januari 1775

In 1779 weigerden een aantal vissers naar IJsland te varen volgens de lonen die in het reglement van 1770 waren vastgelegd. In samenspraak met de reders werd bij de overheid een nieuw loonstelsel bekomen<sup>69</sup>:

		<u>maandgeld</u>		<u>lastgeld</u>
- kapitein:	15	gulden courant	9-0-0	gulden courant
- stuurman	12		7-0-0	
- zouter:	12	"	4-10-0	"
- tonner:	10	"	4-0-0	"
- vissers:	8	"	4-0-0	"
- grote jongen:	6	"	2-0-0	"
- kleine jongen	4	"	1-10-0	"

Het reglement van 1779 gaf de reder de mogelijkheid – zoals in Duinkerke – het maandloon te vervangen door een vast bedrag dat voor de totale duur van de reis van toepassing was. Verder werd vastgelegd dat de reder alle materieel ter beschikking moest stellen. Het proviand kon hij kosteloos aanbieden of voor een bedrag van de lonen afhouden. In het laatste geval gaf hij een vergoeding van 8 stuivers per dag aan ieder lid van de bemanning en bekostigde hij voorlopig het proviand. Na de reis betaalden de vissers dan hun openstaande schuld met deze vergoeding af. Volstond die niet, dan mocht de reder het tekort afhouden van het lastgeld<sup>70</sup>. In die periode verdiende een gewone matroos van een handelsschip 30 gulden courante munt per maand. Aangezien deze “ne font pas des voyages si penibles et dégoûtans que celle d’Yslande” wou De Brauwere allerminst dat de lonen nog lager zouden zakken<sup>71</sup>. In 1783 beslisten de ‘Caemers’ van Nieuwpoort en Oostende om het geld, afkomstig van de opbrengst van de invoerrechten op de Zeeuwse, Hollandse en Duinkerke vis, te gebruiken om de productiviteit van de vissers te belonen. Het schip dat tijdens het jaar de beste vangst op IJsland had bewerkstelligd, kreeg een premie van 200 gulden ; de tweede en derde grootste opbrengst gaf recht op respectievelijk 150 en 100 gulden<sup>72</sup>.

In 1789 werd een nieuwe regeling getroffen. Het maandloon werd opnieuw afgeschaft en tot op zekere hoogte gecompenseerd door een hoger partloon<sup>73</sup>:

- kapitein:	16-10-0	gulden courant
- stuurman	9-16-0	
- zouter:	6-10-0	"
- tonner:	6-0-0	"
- vissers:	5-8-0	"
- grote jongen:	3-16-0	"

<sup>69</sup> ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201c – Reglement voor de IJslandvaart van 8 april 1779, uitgeoefend in de havens van Nieuwpoort en Oostende (artikel 2)

<sup>70</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5149 – Reglement provisionel du 8 avril 1779 pour la pêche d’Yslande et les armemens y relatif à Ostende et à Nieuport

<sup>71</sup> ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201c – Brief van De Brauwere i.v.m. het nieuwe reglement voor de IJslandvaart van 1779

<sup>72</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4813

<sup>73</sup> Verhaegen 1914, 286-287 – Reglement van 12 mei 1789

- kleine jongen            3-16-0                    "

Net als in het voorgaande reglement moest de reder voor 12 tonnen minderwaardige kabeljauw slechts de helft van het lastloon betalen. Het visafval (kieuwen, zwemblaas, enz.) kon de reder aan de bemanning schenken of zelf verhandelen. In het laatste geval moest hij aan de kapitein 20, aan de 'volwassen' vissers 10 en aan de beide jongens samen 10 gulden betalen. Naast het materieel, diende het voedsel opnieuw volledig door de reder bekostigd te worden. Nieuw was dat voor het klaar- en schoonmaken van het schip voortaan een vergoeding aan de bemanning werd uitgekeerd. 80 gulden werden verdeeld onder de bemanning voor het reisklaar maken van het schip, terwijl bij de terugkeer in de haven 50 gulden aan de kapitein, 40 aan de stuurman, 36 aan de zouter en de tonner, 34 aan elke matroos-visser en 17 (of minder) aan elke jongen werd uitgekeerd.

Vergelijken we de lonen voor de IJslandvisserij voor de periode 1727-30 met die van 1789 dan stellen we doorheen de 18de eeuw een duidelijke evolutie vast. Alleen het lastgeld van de kapitein en de matroos-vissers steeg met respectievelijk 130 en 40%. Hiermee werd tegemoetgekomen aan de stijgende levensduurte waarvan vooral vanaf de tweede helft van de 18de eeuw sprake van was in de Oostenrijkse Nederlanden<sup>74</sup>. Op zich was dit een uniek gegeven, daar in de meeste economische sectoren de lonen tussen 1620 en 1789 relatief ongewijzigd bleven<sup>75</sup>.

### 3.2. Duinkerke

In Duinkerke onderging de wijze van betaling doorheen de 18de eeuw een aantal wijzigingen. Onder Louis XIV en tot vlak na het Verdrag van Parijs (1763) werden de IJslandvissers meestal per maand betaald. Van een premiestelsel was geen sprake, wat niet overeenstemt met de evolutie die de IJslandvisserij in die periode doormaakte. Op een aantal doggers werd de bemanning per last betaald, wat aantoont dat de reders vrij waren in de keuze van gagesysteem. Het eerste reglement voor de kabeljauwvisserij (1764) behandelt beide betaalwijzen in twee afzonderlijke artikels<sup>76</sup>. Het eerste artikel legt de maandlonen vast:

- kapitein:	100	pond tournois/maand
- stuurman:	60	"
- zouter:	50	"
- tonner:	41	"
- matroos-visser:	38	"
- grote jongen:	24	"
- kleine jongen:	tot 15*	"

\*afhankelijk van de sterkte

<sup>74</sup> In de periode 1750-1825 deed zich een forse toename van de prijzen van basislevensmiddelen met liefst 65% voor. Vandenbroeke 1994, 46

<sup>75</sup> Craeybeckx 1957, 312

<sup>76</sup> Zie Bijlage I

Het tweede artikel somt het hand- en lastgeld op. Het handgeld werd eenmalig per reis uitbetaald:

		<u>handgeld</u>		<u>lastgeld</u>
- kapitein:	90	pond tournois	14	pond tournois
- stuurman:	75	"	12	"
- zouter:	70	"	11	"
- tonner:	60	"	10	"
- matroos-vissers:	50	"	9	"
- grote jongen:	35	"	7	"
- kleine jongen	25	"	5	"

Omdat de verschillende betaalwijzen de rekrutering van de bemanningsleden beïnvloedde, eisten een aantal reders om het last-systeem uniform te maken. Meerdere samenkomsten werden belegd om tot een gemeenschappelijke regeling te komen. Wanneer het in 1766 aan de vooravond van het vertrek naar IJsland nog steeds niet tot een gezamenlijk akkoord tussen de reders was gekomen, besliste men het lastsysteem dan maar in te voeren. Op de opmerking van enkele reders dat korvetten door hun kleinere opbergruimte minder kabeljauw konden aanleveren, werd niet ingegaan. Immers werden er meer doggers dan korvetten op IJsland ingezet (43 tegen 28). Bovendien was het last-systeem in Holland zeer succesvol gebleken.

Toch zou er een onderscheid worden gemaakt tussen de lonen voor een korvet en een dogger. Het handgeld was voor beide type schepen hetzelfde, zoals blijkt uit het vierde artikel van het reglement van 1770, die de lonen voor het jaar 1771 vastlegde<sup>77</sup>:

- kapitein:	80	pond tournois
- stuurman:	70	"
- zouter:	60	"
- tonner:	55	"
- matroos-vissers:	50	"
- grote jongen:	35	"
- kleine jongen	25	"

Vóór elke campagne die een korvet naar IJsland ondernam, werd het loon per verpakte last kabeljauw vastgelegd door de Admiraliteit<sup>78</sup>. In 1771 stemde die overeen met 128 pond tournois, waardoor het lastgeld voor de bemanning van een korvet als volgt bedroeg:

- kapitein:	11	pond tournois
- stuurman:	6	"
- zouter:	2	"
- tonner:	1	"

<sup>77</sup> Zie Bijlage II

<sup>78</sup> Eén verpakte last kwam overeen met 12 tonnen kabeljauw of 10 vaten traan.

De resterende 108 pond tournois werd dan als volgt over de bemanning verdeeld:

- kapitein:	}	1 part
- stuurman:		
- zouter:		
- tonner:		
- matroos-visser:		
- grote jongen:		3/4 part
- kleine jongen:		1/2 part

Het lastgeld voor de bemanning van een dogger bedroeg in 1771:

- kapitein:	20	pond tournois
- stuurman:	15	"
- zouter:	11	"
- tonner:	10	"
- matroos-visser	9	"
- grote jongen	5 tot 7*	"
- kleine jongen	3 tot 4*	"

\*afhankelijk van hun sterkte

In vergelijking met 1764 verdiende de kapitein 6 pond tournois per last meer, oftewel een stijging van 42,8 %<sup>79</sup>. Ook de stuurman kreeg een loonsverhoging van 3 pond (25%). De zouter, de tonner en de gewone vissers bleven allemaal evenveel verdienen. Bovenop zijn normale loon kreeg de kapitein nog eens een premie van 12 pond tournois, op voorwaarde dat de vangst minimum 12 last (voor een dogger) of 8 last (voor een hoeker) bedroeg. Moest hij wegens een onverwacht voorval het schip vóór 25 augustus (voor een korvet) of vóór 1 september (voor een dogger) verlaten, dan werd zijn loon door de reder ingetrokken. Met dat geld kon hij zich dan schadeloos stellen. Deze regel was sowieso ook van toepassing op alle andere leden van de bemanning, maar werd specifiek voor de kapitein in een apart artikel uitgewerkt<sup>80</sup>.

Door het loon van de kapitein alleen al te verhogen, zette men de bemanning reeds aan tot een grotere werkwijver (zie verder). Voor een reder die vanuit Duinkerke een dogger op IJsland uitzond, leverde dit hem voor 20 last kabeljauw de volgende loonskosten op:

	<i>handgeld</i>	<i>lastgeld</i>	<i>premies</i>	<i>totaal</i>
- kapitein	80 lb. t.	20 lb. t. x 20 = 400 lb. t.	12 lb. t. x 20 = 240 lb. t.	720 lb. t.
- stuurman	70 lb. t.	15 lb. t. x 20 = 300 lb. t.	-	370 lb. t.
- zouter	60 lb. t.	11 lb. t. x 20 = 220 lb. t.	-	280 lb. t.

<sup>79</sup> ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201a – Règlement pour la pêche de la morue en Islande et pour celle du Banc de Terre-Neuve, pour l'année 1769 (artikel 4)

<sup>80</sup> Bij het verlaten van het schip diende de kapitein de toestemming van zijn bemanning te vragen. Deed hij dit niet, dan ging hem een vaarverbod van 6 maanden boven het hoofd. ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201a – Règlement 1770 (artikel 13)

- tonner	55 lb. t.	10 lb. t. x 20 = 200 lb. t.	-	255 lb. t.
- matroos-visser	50 lb. t.	9 lb. t. x 20 = 180 lb. t.	-	230 lb. t.
			voor 7 matroos-vissers =	1610 lb. t.
- grote jongen	35 lb. t.	6 lb. t.* x 20 = 120 lb. t.	-	155 lb. t.
- kleine jongen	25 lb. t.	3,5 lb. t.* x 20 = 70 lb. t.	-	95 lb. t.
				<hr/> 3.485 lb. t.

\* gemiddelde waarden

Wegens de slechte campagnes van de voorgaande jaren, voorzag het vijfde artikel van hetzelfde reglement in een minimumloon voor alle bemanningsleden, dat per maand werd uitbetaald en werd afgetrokken van het handgeld<sup>81</sup>:

- kapitein:	36	pond tournois/maand
- stuurman:	30	"
- zouter:	25	"
- tonner:	22	"
- matroos-visser	20	"
- grote jongen	14	"
- kleine jongen	9	"

Vanaf 1767 voorzag de overheid in een premiestelsel, waarbij de twee doggers en korvetten die de beste vangst hadden verwezenlijkt, bovenop het normale loon een beloning opstrekten. De beste vangst die door een dogger werd verwezenlijkt, leverde 500 pond tournois extra op, de tweede beste vangst 400 pond tournois. De premies voor korvetten lagen, gezien hun beperkte opslagruimte, lager: 300 en 200 pond tournois<sup>82</sup>. De bedoeling was de bemanningen aan te zetten tot het vangen van meer kabeljauw. Het invoeren van een premiestelsel had als gevolg dat kapiteins voortaan gingen wedijveren om het statuut van 'succesvolle kapitein' (zie Tabel 3). Ook gingen ze voortaan als uithangbord van een reder fungeren, aangezien zo'n 'succesvolle' kapitein gemiddeld veel meer vissers rekruteerde dan een kapitein die elk jaar een middelmatige of slechte campagne voer. Immers was de kans zeer groot dat men onder het gezag van een goede kapitein veel meer zou gaan verdienen. In 1767 zijn het de reders Delpont en Grimonpré jr. die enerzijds respectievelijk de eerste en tweede prijs, en anderzijds de eerste en vierde prijs onder elkaar verdelen. In 1769 kennen de reders Delpont, P. Gillodts, Lyon en Longeville succes met hun uitredingen op IJsland<sup>83</sup>.

<sup>81</sup> Artikel 5 van het reglement van 1770 was niet van toepassing wanneer de bemanning slecht had gewerkt of mouterij had gepleegd.

<sup>82</sup> Du Rin 1936, I, 126 en 129

<sup>83</sup> Pfister-Langanay 1985, 257



Tabel 3 – Premies Duinkerke, 1767-78<sup>84</sup>

<i>Jaar</i>	<i>Premie (lb. t.)</i>	<i>Naam dogger en kapitein</i>	<i>Premie (lb. t.)</i>	<i>Naam korvet en kapitein</i>
1767	500	<i>Prince de Robecq</i> M. Couster	300	<i>Saint-Joseph</i> ?
	400	<i>Union</i> T. Nosten	200	<i>Jeune Anne</i> Ch. Pieters
1768	500	<i>Prince de Robecq</i> M. Couster	300	<i>Les Deux Frères</i> Scharmyn
	400	<i>Union</i> T. Nosten	200	<i>Jeune Jean</i> J. Doens
1769	500	<i>Union</i> T. Nosten	300	<i>Les Deux Frères</i> Scharmyn
	400	<i>Marie-Thérèse</i> C. Langhetée	200	<i>Jeune Jean</i> Ph. Everaerdt
1771	500	<i>Prince de Robecq</i> Marin-Selle	300	<i>Jeune Jean</i> Ph. Everaerdt
	400	<i>Saint-François</i> Kerkhove	200	<i>Saint-Michel</i> A. Verhulst
1777	500	<i>Sainte-Cathérine</i> J. Fontaine	300	<i>Saint-Jacques</i> J. Saux
	400	<i>Solide</i> Harvey Vandooven	200	<i>Jeune Isabelle</i> J.J. Merlier
1778	500	<i>Bien Aimé</i> J.L. Denis	300	<i>Don de Dieu</i> J. Marin
	400	<i>Espérance</i> M. Boele	200	<i>Espérance</i> J. Bommelaer

De rol van Frankrijk in de Amerikaanse Vrijheidsoorlog zou het in stand houden van het premiestelsel financieel niet meer haalbaar maken. Na de oorlog, in 1783, zou het terug worden ingevoerd. In 1785 werd een totaal bedrag van 1.400 pond tournois aan premies gespenseerd.

### 3.3. Loonsvergelijking

Vergelijken we voor het jaar 1770 de Duinkerke lonen met die van Nieuwpoort en Oostende, dan stellen we vast dat de Duinkerke IJslandvaarders meer verdienden (zie Tabel 4). Indien men in de Zuidelijke Nederlanden de kapitein, zouter en tonner (kuiper) een handgeld zou hebben toegekend (omrekening van het maandgeld naar handgeld voor een reis van 5 maanden), dan zou die gemiddeld 15,2% hoger hebben gelegen dan in Duinkerke. De vissers zouden dan evenveel verdiend hebben (40 gulden courant). In Duinkerke ligt het handgeld voor de beide jongens in deze fictieve situatie zelfs hoger dan in Vlaanderen. Het lastgeld in Duinkerke lag gemiddeld 59,6% hoger in Duinkerke, wat het

<sup>84</sup> Tabel overgenomen uit Pfister-Langanay 1985, 256

lagere handgeld ruimschoots compenseert. Sterker zelfs, vergelijken we het loon van de gewone Duinkerke matroos-visser, dan stellen we vast dat die een even groot handgeld verdiende, maar een 58% hoger lastgeld kreeg.

Tabel 4 – Loonsvergelijking Nieuwpoort-Oostende-Duinkerke (1770)

	<i>Nieuwpoort + Oostende</i>		<i>Duinkerke</i>	
	handgeld (gld. c.)	lastgeld (gld. c.)	handgeld (gld. c.)	lastgeld (gld. c.)
kapitein	75-0-0	6-0-0	64-0-0	16-0-0
zouter	60-0-0	4-10-0	48-0-0	8-16-0
tonner	50-0-0	3-10-0	44-0-0	8-0-0
matroos-visser	40-0-0	3-0-0	40-0-0	7-4-0
grote jongen	25-0-0	1-10-0	28-0-0	4-16-0
kleine jongen	15-0-0	1-0-0	20-0-0	2-16-0
<b>totaal</b>	<b>265-0-0</b>	<b>19-20-0</b>	<b>244-0-0</b>	<b>51-4-0</b>

Voor een reis in 1779 van 5 maanden met een opbrengst van 20 last kabeljauw, levert de loonsvergelijking eenzelfde conclusie op (zie Tabel 5). Ondanks het feit dat het handloon in Nieuwpoort en Oostende ca. 12% hoger ligt dan in Duinkerke, kan het de uiteindelijke loonskost niet ombuigen: gemiddeld verdient de Duinkerke IJslandvaarder ca. 33,3% meer dan zijn Nieuwpoortse of Oostendse collega.

Tabel 5 – Loonsvergelijking Nieuwpoort-Oostende-Duinkerke (1779)<sup>85</sup>

	<i>Nieuwpoort + Oostende</i>			<i>Duinkerke</i>		
	handgeld	lastgeld	totaal	handgeld	lastgeld	totaal
kapitein	75-0-0	180-0-0	255-0-0	64-0-0	320-0-0	384-0-0
stuurman	60-0-0	140-0-0	200-0-0	56-0-0	240-0-0	296-0-0
zouter	60-0-0	98-20-0	158-0-0	48-0-0	176-0-0	224-0-0
tonner	50-0-0	80-0-0	130-0-0	44-0-0	160-0-0	204-0-0
matroos-visser	40-0-0	80-0-0	120-0-0	40-0-0	144-0-0	184-0-0
grote jongen	30-0-0	40-0-0	70-0-0	28-0-0	96-0-0	124-0-0
kleine jongen	25-0-0	38-0-0	63-0-0	20-0-0	56-0-0	76-0-0
<b>totaal</b>	<b>340-0-0</b>	<b>656-20-0</b>	<b>996</b>	<b>300-0-0</b>	<b>1.192</b>	<b>1.492</b>

Door het optrekken van het lastgeld, zouden de Vlaamse lonen pas vanaf 1789 die van Duinkerke gaan benaderen. Ze lagen weliswaar nog gemiddeld 3,2% onder het Noord-Franse niveau (zie Tabel 6).

Tabel 6 – Vergelijking lastgeld Nieuwpoort-Oostende-Duinkerke (1789)

	<i>Nieuwpoort + Oostende</i>	<i>Duinkerke</i>
kapitein	414-20-0 gld. c.	384-0-0 gld. c.
stuurman	271-20-0 gld. c.	296-0-0 gld. c.
zouter	199-20-0 gld. c.	224-0-0 gld. c.
tonner	170-00-0 gld. c.	204-0-0 gld. c.
matroos-visser	153-20-0 gld. c.	184-0-0 gld. c.
grote jongen	121-20-0 gld. c.	124-0-0 gld. c.
kleine jongen	116-20-0 gld. c.	76-0-0 gld. c.
<b>totaal</b>	<b>1.445-20-0 gld. c.</b>	<b>1.492 gld. c.</b>

<sup>85</sup> In gulden courant (gld. c.)

3.4. *IJslandvaart = levensvatbaar?*

We zagen reeds hoeveel de Vlaamse kabeljauwvissers in de periode 1728-32 gemiddeld per dag verdienden. Zetten we de lonen van Tabel 5 om in daglonen, dan bekomen we voor het jaar 1779 de cijfers die in Tabel 7 worden weergegeven. Opnieuw krijgen we een indicatie van het feit dat de Duinkerke IJslandvaarders per dag meer verdienden dan hun Vlaamse collega's (gemiddeld 33,5% meer).

Tabel 7 – Daglonen Nieuwpoort-Oostende-Duinkerke (1779)

<i>functie</i>	<i>dagloon Nieuwpoort/Oostende (st.)</i>	<i>dagloon Duinkerke (st.)</i>
kapitein:	34	51,2
stuurman:	26	39,4
zouter:	21	29,8
tonnen:	17,8	27,2
matroos-visser:	16	24,6
grote jongen:	9,2	16,6
kleine jongen:	8,4	10,2
<b>gemiddelde:</b>	<b>18,9</b>	<b>28,4</b>

Vergelijken we de daglonen met die van tijdsgenoten, dan stellen we vast dat de IJslandvaarders relatief goed betaald werden, aangezien de gemiddelde arbeider in de 18de eeuw 12 stuivers per dag verdiende<sup>86</sup>. Tot 1779, en later vanaf 1789 opnieuw, was dit een zuiver dagloon, aangezien alle proviand en materieel door de reder bekostigd werd. Zelfs wanneer tussen 1779 en 1789 voor het proviand dagelijks 8 stuivers werd afgetrokken (*cfr. supra*), hield een bemanningslid van een IJslandschip nog steeds gemiddeld 8 à 10 stuivers per dag over. Dit bedrag was in de 18de eeuw ruim voldoende om te overleven, ware het niet dat gezinnen met 3 of meer kinderen hiermee vaak niet genoeg hadden. Bovendien mogen we ook niet vergeten dat dit slechts het dagloon was van 5 maanden, en de visser buiten het IJslandseizoen nog een andere arbeid diende te verrichten, wou hij in het levensonderhoud van zijn gezin voorzien. Hoewel vrouwen en kinderen in het visserijambacht werden ingezet - breien van netten, strandvisserij of gewone huisnijverheid - was de man immers de enige kostwinner in huis.

---

<sup>86</sup> Vandenbroeke 1984

## 4 Winst

De hoogvisserij, waartoe de IJslandvaart behoort, stond bekend als een zeer kostelijke economische bedrijvigheid. Immers diende men gebruik te maken van stevige schepen en moest er voor de lange reizen meer geld aan proviand worden gespendeerd dan wanneer een schip een korte reis ondernam. Bovendien lag het risico in de poolgebieden ook hoger, waardoor de verzekeringspremies die per schip werden berekend, hoger uitvielen dan in een andere visserijsector. Meteen is dit een eerste verklaring voor de geringe interesse die deze visserij bij reders en potentiële investeerders uitlokte (zie het voorbeeld van de 'Compagnie van Visch-vaert'). Immers vormde de IJslandvaart nooit de hoofdactiviteit van een reder. Na terugkomst in de haven, werden de schepen stevast op de winterharingvisserij ingezet. Ook handelsreizen of – in tijden van oorlog – kaapvaart behoorden tot de mogelijkheden. In sommige gevallen kon hiermee een eventuele slechte campagne worden goedge maakt. Maar zelfs wanneer de reis met winst werd afgesloten, gebeurde dit ook. Waarom? Het antwoord is vrij simpel. De IJslandvaart was voor de reder(s) niet levensvatbaar. Immers waren de prijzen van de IJslandse aberdaan ontoereikend om hoge winsten te bekomen, waardoor andere uitredingen niet meer noodzakelijk zouden zijn. In de periode 1728-32 leverde de verkoop van een ton IJslandse aberdaan gemiddeld 14 à 18 gulden courante munt op, daar waar voor de Doggerbankse en Shetlandse kabeljauw 20 à 48 gulden/ton werd betaald. Dit prijsverschil was vooral te wijten aan de betere kwaliteit van de Doggerbankse moluwe. De IJslandse kabeljauw was dan ook niet geliefd in de grootsteden, daar waar ze in Frans-Vlaanderen en Henegouwen wel werd gesmaakt. Dit zou doorheen de ganse 18de eeuw het geval blijven.

Niettemin kon, afhankelijk van de grootte van het schip en de ervaring van de bemanning, grote productiecijfers worden behaald, waardoor winst mogelijk werd. Voor de 'Compagnie van Visch-vaert' zijn we voor het jaar 1729 goed op de hoogte van deze winstdelingen (zie Tabel 8).

Tabel 8 – Winstdelingen Nieuwpoortse 'Compagnie van Visch-vaert' (1729)

<i>Schip</i>	<i>type</i>	<i>kapitein</i>	<i>vertrek</i>	<i>terug</i>	<i>winst (gld.)</i>
<i>Sancta Maria</i>	H	L.J. Romp	17/05/29	20/09/29	+868
<i>St. Antoine</i>	H	J. Vroome	20/05/29	30/08/29	+942
<i>St. Elias</i>	H	M. Feliers	28/05/29	22/07/29	+435
<i>St. Jacob</i>	H	J. Errebon	9/06/29	22/09/29	+888
<i>Stadt Nieuwpoort</i>	H	M. Meyne	10/06/29	10/09/29	+1.842
<i>Compagnie</i>	H	P. Meyne	17/05/29	22/09/29	+796

Bron: Parmentier 1997 (4), 53-54

Voor de reis van de *Compagnie* gaf dit de volgende rekening:

<u>Reis van de hoeker <i>Compagnie</i> naar IJsland (17/05/1729 - 22/09/1729)<sup>87</sup></u>		
<u>Inkomsten (in gld.):</u>	366 ½ t. kabeljauw (verpakt: 303 t.) aan 14 gld.	4.242-0-0
	28 t. traanolie aan 18 gld.	504-0-0
	'retour-vivers, zout en tonnen'	693-14-0
	<b>Totaal inkomsten</b>	<b>5.439-14-0</b>
<u>Uitgaven (in gld.):</u>	uitreding	2.113-17-3
	goederen per jager gezonden	196-15-0
	verpakken van de vis	151-10-0
	waren	1-10-0
	lonen	1.156-10-6
	kuiper	38-15-9
	zout gebruikt bij het verpakken	105-0-0
	loskosten	16-11-0
	loods-, vier- en kaaigeld	10-10-0
	'deelvisch en traen'	44-18-0
	<b>Totaal uitgaven:</b>	<b>3.835-17-6</b>
	<b>Saldo:</b>	<b>1.603-16-6</b>

Bron: Parmentier 1997 (4), 49

De winsten zouden tijdens de 18de eeuw toenemen. Immers bleef de prijs van de IJslandse aberdaan relatief stabiel, terwijl de productie per schip steeds steeg. Efficiëntere schepen, een aantrekkelijkere loonstelsels en het invoeren van premiestelsels (*cf. supra*) lagen aan de basis van deze hogere productiecijfers. Voor Duinkerke is de toename van het aantal tonnen per schip zeer duidelijk (zie Tabel 22).

## 5 Besluit

Doorheen de 18de eeuw werd de productiviteit van de Noord-Franse en Vlaamse IJslandvaart stelselmatig verhoogd. Meerdere factoren waren hiervoor verantwoordelijk. In de eerste plaats zorgde het overschakelen naar efficiëntere schepen ervoor dat de kabeljauw veel sneller en verser de haven bereikte. In Vlaanderen had deze evolutie reeds in de 17de eeuw plaatsgegrepen, bij het inruilen van de dogger voor de hoeker. In Duinkerke daarentegen zou men pas in de jaren '70 van de 18de eeuw interesse gaan tonen voor de snellere korvet. Het doggerschip zou echter niet aan populariteit inboeten, daar het met zijn groot laadvermogen nog steeds de grootste hoeveelheden kabeljauw vanaf IJsland kon aanvoeren.

Een tweede factor die ervoor zorgde dat het aantal tonnen per schip toenam, was de introductie van een uniform loon- en premiestelsel. Zowel in Duinkerke als in Vlaanderen werd in het begin van de 18de eeuw geopteerd voor het lastloon. Daar het loon bepaald werd door het aantal opgebrachte tonnen kabeljauw, vormde dit een ideaal stimuleringsmiddel om de vissers aan te zetten tot een grotere werkijsver. Nadelig was echter dat bij een slechte vangst, de bemanning financieel in de problemen kwam. Om de bestaanszekerheid te verhogen, voerde de Oostenrijkse overheid vanaf 1770 naast het

<sup>87</sup> Filliaert 1939, 85-86

lastloon ook een vast maandloon in. Tussen 1775-79 werd nog verder gegaan, door ook in een vast minimumloon te voorzien. Een dergelijk vast bedrag waar de visser bij aanmonstering sowieso recht op had, was in Duinkerke reeds vanaf 1766 van kracht. In 1789 zouden in beide gebieden het maandloon worden afgeschaft. Niettemin bleef door een hoger lastloon het totale inkomen van de IJsland vissers behouden. Ook het vast minimumloon bleef van kracht.

Vergelijken we de Franse met de Zuid-Nederlandse lonen, dan stellen we vast dat de Duinkerke IJslandvaarders relatief gezien meer verdienden dan hun Nieuwpoortse en Oostendse collega's (ca. 15,2%). Pas door vanaf 1789 het lastgeld op te trekken, zouden de Vlaamse IJslandlonen de Noord-Franse gaan benaderen. Sowieso stegen de lonen binnen de IJslandvaart tijdens de 18de eeuw. Hiermee werd tegemoetgekomen aan de stijgende levensduurte waarvan vooral vanaf de 2de helft van de 18de eeuw in zowel Frankrijk als de Oostenrijkse Nederlanden sprake was. Op zich was dit een uniek gegeven, daar in alle andere economische sectoren de lonen tussen 1620 en 1789 min of meer ongewijzigd bleven. Bovendien verdiende een IJslandvaarder per dag meer dan de gemiddelde arbeider op het vasteland. Niettemin was hij na elke campagne aangewezen op een bijkomende arbeid binnen of buiten de visserij, aangezien het loon dat hij tijdens de 4 à 5 maanden op zee verdiende, ontoereikend was om zijn gezin gedurende de rest van het jaar te voeden.

Naast een efficiënt loonstelsel, zorgde ook de invoering van premies – eerst in Duinkerke, daarna in Nieuwpoort en Oostende – voor een hogere kabeljauwproductie. Concreet kwam het er op neer dat de 3 (in Vlaanderen) of 4 (in Duinkerke) bemanningen die dat jaar de beste vangst verwezenlijkten, zo'n bedrag toegekend kregen. Na omrekening volgens de hiërarchie aan boord, kreeg elke visser een deel van dit bedrag bovenop het gebruikelijk loon. In Vlaanderen werd het geld hiervoor onttrokken uit de importgelden op vreemde vis. In Frankrijk gebeurde dit via een rechtstreekse financiële injectie door de overheid. Naar analogie van de lonen, lagen ook de premies in Frankrijk hoger dan in Vlaanderen. Het invoeren van premies speelde een belangrijke rol in het aanscherpen van de concurrentie tussen de verschillende redershuizen. Ook de kapitein kon na opeenvolgende jaren een premie te hebben ontvangen, zijn statuut verhogen. Vooral met het oog op het rekruteren van vissers voor de IJslandvaart, was dit een ideaal hulpmiddel.

Omwille van het weinig winstgevend karakter vormde de IJslandvaart tijdens de 18de eeuw voor heel wat Noord-Franse en Vlaamse reders slechts een klein onderdeel van hun globale maritieme activiteiten. De hoofdreden hiervoor was dat voor de IJslands aberdaan amper hoge prijzen konden worden gevraagd, daar waar de Doggerbankse kabeljauw veel meer geld opbracht. Bijgevolg werden de schepen naast de campagnes ook ingezet op de winterharingvisserij, de verse visvangst of de koopvaardij. In tijden van oorlog konden de schepen – tenzij men onder neutrale vlag uitreedde – ook als kaapvaarder fungeren. Enkel op die manier kon de IJslandvaart worden bedreven.

## HOOFDSTUK IV

### ‘De coers regte naer Island’. De heenreis

#### 1 Gebruikte navigatietechnieken

De 18de-eeuwse navigatie in de Noordzee en de Noord-Atlantische oceaan was zeer moeilijk. Een ruwe zeebodem en grillige kustlijnen, gecombineerd met sterk wisselende stromingen, windrichtingen en -snelheden, zorgden ervoor dat het noodzakelijk was om op regelmatige tijdstippen de positie van het schip te (her)bepalen. Niet alleen was dit nodig om te weten waar men zich ten opzichte van de eindbestemming bevond, ook konden op die manier talloze zandbanken en ondiepten omzeild worden. Het navigeren in deze zeeën – tot de 19de eeuw ‘stuurmanskunst’ of ‘stuurmanschap’ genoemd – mag dan ook terecht als een zware opgave gezien worden, waarbij ervaring, kennis en doorzettingsvermogen van de stuurman steeds doorslaggevend waren. Hoewel steeds getracht werd zo snel mogelijk de eindbestemming te bereiken, maakten allerlei oponthoud onderweg – stormweer, allerhande averij, dreiging van kapers, enz. – een ‘coers regte naer Island’ niet altijd evident.

##### 1.1. *Navigeren op het zicht*

Om naar het verre IJsland te zeilen, werden meerdere navigatietechnieken gehanteerd. In de eerste plaats deed men beroep op een vaardigheid die de Portugezen en Spanjaarden reeds in de 15de eeuw in staat hadden gesteld zich geleidelijk langsheen de onbekende kusten van West-Afrika verder zuidwaarts te bewegen. Hierbij oriënteerde men zich op markante profielen die zich langs de kustlijn bevonden. Dit konden vuurtorens in een haven en vestingen op de kust zijn. Daarnaast bewoog schip en bemanning zich vaak in de richting van een eiland of een ander vast oriëntatiepunt. Op de route via de oostkust van Engeland waren dit bijvoorbeeld de eilanden ‘Fayerelle’ en ‘Fulot’, respectievelijk ten zuiden en ten westen van de Shetlandeilanden. Zeilde men via het Nauw van Calais langs de Ierse kust naar IJsland, dan vormden de ‘Schorrels’ of *Sorlingen* – een eilandengroep ten zuidwesten van Engeland, nu ‘Scilly-eilanden’ genoemd – het eerste punt waar men zich kon op ‘fixeren’<sup>1</sup>. Eenmaal de Faroë-eilanden gepasseerd, keek de bemanning vervolgens vol spanning uit naar het verschijnen van de Hekla-berg aan de horizon. Niettemin gebeurde het vaak dat door een beperkt zicht de kustlijn vanaf het schip niet waar te nemen was. In dergelijke omstandigheden schakelde men over op de navigatietechnieken die noodzakelijkerwijze steeds in volle zee werden toegepast: het bepalen op welke breedte en lengte het schip zich bevond.

---

<sup>1</sup> De oude zeemannsliedjes *Reys naer Island* en *Vertrek naer Island* vermelden de verschillende richtpunten die de Ijslandvaarders tijdens het navigeren gebruikten. De Coussemaker 1971, 247-150 en 251. Zie ook de kaart op p. 97





niet nodig waren. Ook gebruikte men tijdens het zich verplaatsen van de ene visgrond naar de andere het handlood of dieplood om eventuele zandbanken op te sporen. Met dit primitief instrument konden de zeevaarders de diepte van het water meten. Ze gooiden het lood aan een gemerkte lijn overboord, waarna ze aan de merken de diepte van het water konden aflezen. De meest ervaren zeilers konden bovendien aan het soort zand en slijk dat aan het lood bleef hangen, afleiden boven welk type zandbank of zeebodem men zich bevond. Aldus kon ook op die manier de positie op zee worden bepaald. Eveneens slaagde men er soms in op basis van waterverkleuringen, plantengroei op de kust en bepaalde zee- en landdieren min of meer de positie t.o.v. het eiland te gissen.

### 1.2. *Bepaling van de breedteligging*

Vanaf de late 15de eeuw baseerde men zich voor de breedteligging op de zon, de Poolster of de maan. Een voortdurende perfectionering van deze techniek door de eeuwen heen, zorgde ervoor dat bij aanvang van de 18de eeuw al vrij secure hulpmiddelen ontwikkeld waren om de breedteligging te bepalen. Afhankelijk van de hoek waaronder men het hemellichaam schoot, werd zo de positie van het schip ten opzichte van de evenaar bepaald. Een eerste hoekmeetinstrument dat tijdens de 18de eeuw toeliet de breedteligging te bepalen, was de Jacobsstaf of 'gradenstok'<sup>2</sup>. Dit was een ongeveer negentig centimeter lange en anderhalve centimeter dikke vierkante stok, met op een van de zijden een graadverdeling van 0 tot 90. Een platte houten schuif kon door middel van een vierkant gat in het midden over de stok geschoven worden. De stuurman plaatste het ene uiteinde van de stok tegen het oog en richtte de andere kant naar het hemellichaam. In die stand bewoog hij de schuif heen en weer tot de horizon langs de onderkant en het hemellichaam aan de bovenkant zichtbaar was. Op de graadverdeling las hij ter hoogte van de schuif de hoogte af, die na omrekening a.h.v. een declinatietabel de breedte opleverde<sup>3</sup>. Een bron van onnauwkeurigheid bij het gebruik van de graadstok was het 'blinken', het tegelijkertijd langs boven- en onderzijde van de schuif kijken. Daarenboven moest de waarnemer bij het 'schieten' van de zon het felle licht trotseren. Dit kon worden vermeden door aan het bovenste uiteinde van de schuif een gekleurd glaasje te bevestigen als zonnfilter, een toepassing die reeds in 1574 ingang vond<sup>4</sup>. In de zeventiende eeuw zou de gradenstok onder invloed van de Nederlanders een aantal verbeteringen ondergaan, waardoor het instrument nauwkeuriger werd<sup>5</sup>. De graadverdeling werd verfijnd en uitgebreid tot de vier zijden van de stok, elk met een bijbehorende schuif. Ook werden er tal van hulpstukken uitgevonden die het mogelijk maakten het hemellichaam te vatten met de rug er naartoe gekeerd.

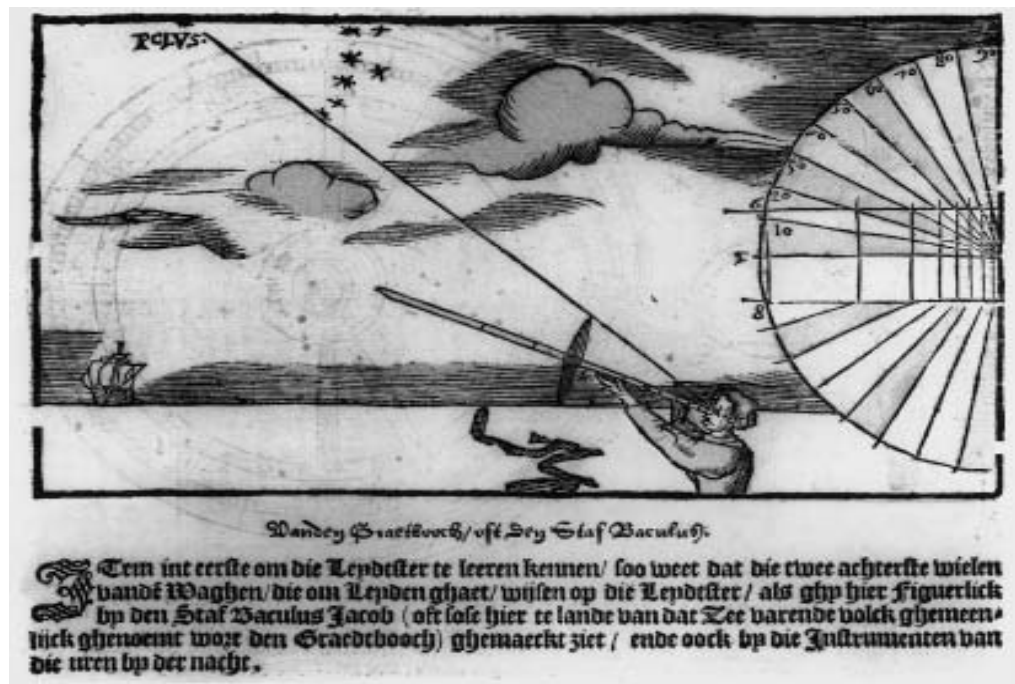
---

<sup>2</sup> Mörzer Bruyns 1994, 23 e.v.

<sup>3</sup> De declinatie van een hemellichaam is de afstand aan de hemel van dat hemellichaam tot aan de evenaar. Deze declinatie hangt af van de dag binnen het jaar en de globale tijd aan boord van het schip. Het zou ons te ver leiden om de theoretische kant van dit zeevaartbegrip uit de doeken te doen. We vermelden enkel dat er voor bijna elk belangrijk hemellichaam (bv. de Poolster) tafels bestonden waarin de verschillende declinaties stonden opgetekend. De eerste declinatietafels waren in handschrift, maar omstreeks 1509 verschenen ze in Portugal in boekvorm. Waters 1958, 8

<sup>4</sup> Mörzer Bruyns 1994, 25

<sup>5</sup> Op het einde van de 17de eeuw waren de graadstokken op vijf minuten en enkele decennia later op twee minuten nauwkeurig verdeeld. Mörzer Bruyns 1994, 42-43



Afbeelding 11. Het meten van de Poolster met een graadstok of Jacobsstaf. Aan de rechterkant bevindt zich een diagram voor de constructie van het instrument. Houtsnede uit *Die Caerte van de Oost en de Westzee* van G. Willemsen van Hollesloot, Harlingen 1594. Collectie Nederlands Scheepvaartmuseum, Amsterdam

Nog vóór al deze verbeteringen werden doorgevoerd, had in 1595 het Daviskwadrant – genoemd naar John David, een Engels zeevaarder – het levenslicht gezien<sup>6</sup>. Dit instrument werkte een aantal gebreken van de graadstok weg. Het voornaamste pluspunt was dat het met de rug naar de zon gebruikt kon worden – de Engelsen spraken bijgevolg van ‘back-staff’. Het kwadrant was een navigatie-instrument in de vorm van een van hout of brons gemaakte kwart van een cirkel. Het instrument werd met één rechthoekszijde naar het hemellichaam gericht, waarbij een schietlood de gemeten hoek weergaf. D.m.v. een gradenboog en bijhorende declinatietabellen kon zo op basis van de zonshoogte de exacte positie van het schip worden bepaald. Hoewel het instrument in de tweede helft van de 17de eeuw door de Nederlanders geperfectioneerd werd, bleef het voor de stuurmanskunst een aantal beperkingen hebben<sup>7</sup>. In de eerste plaats kon het kwadrant – net zoals de graadstok trouwens – niet onder alle weersomstandigheden gebruikt worden. Vooral bij een gesloten wolkendek was het niet mogelijk de positie van de zon te bepalen. Vooral wanneer dit dagen naeen het geval was, konden schip en bemanning sterk afwijken van de gunstige koers. Een bijkomend probleem, dat enkel van toepassing was op het kwadrant, was dat bij zwaar weer op zee, het instrument minder geschikt was voor hoekmetingen, omdat de slingeren van het schip ook het schietlood in beweging brachten.

<sup>6</sup> Cotter 1968, 70-72; In de Nederlanden werd het Daviskwadrant ‘Engels quadrant’ of gewoonweg ‘quadrant’ genoemd. Davids 1985, 172-176

<sup>7</sup> Davids 1985, 172-176 en Mörzer Bruyns 1994, 29



Afbeelding 12. Daviskwadrant door Jacobus Kley, ca. 1760. Het instrument is van ebbenhout gemaakt met perenhouten schaalverdelingen en vizieren, en is met ivoren naamplaatje en decoraties ingelegd. Collectie Nederlands Scheepvaartmuseum, Amsterdam

Aangezien zowel de Jacobsstaf als het kwadrant zeer onpraktisch waren bij een hardnekkige bewolking en een onstuimige zee, viel men in de noordelijke zeeën vaker terug op de zogenaamde 'gegiste breedte'. Deze werd gevonden door de koers en de 'verheid' – d.w.z. de binnen een zekere tijdsspanne afgelegde afstand – te bepalen. Eventueel corrigeerde men die dan zodra het mogelijk was om astronomische waarnemingen met de graadstok of het kwadrant uit te voeren. Om de lengte die het schip verwijderd was van een bepaald punt te berekenen, werd de vaarsnelheid van het schip gemeten met een log in combinatie met tijdglazen (zandlopers). Een log bestond uit een plankje verbonden aan een touw, dat onderverdeeld was in gelijke delen d.m.v. knopen. Het plankje werd in zee geworpen. Men liet de loglijn door de hand gaan tot een zandloper half was leeggelopen<sup>8</sup>. Eén 'knoop' – een term die nog steeds in de zeevaart wordt gehanteerd om de snelheid van een schip aan te duiden – stemde overeen met één mijl/uur. De koers werd vervolgens op een kaart uitgestippeld door middel van de 'kromsteekrekening' of 'loxodromie'. De navigatie met behulp van de loxodromie hield onder andere rekening met de bolvorm van de aarde; de koers werd uitgezet door middel van loxodromen of kromstreken die alle meridianen onder dezelfde hoek snijden. Zo'n kromme kan men beschouwen als de curve die het schip beschrijft als het constant dezelfde koers vaart. In stuurmansleerboeken werden tafels met kromstreken opgenomen en in de vorm van vraagstukken werd het gebruik ervan uitgelegd. In de Zuidelijke Nederlanden vormde Gietermaker's *t Vergulde Licht der Zeevaart* (1712) hét standaardwerk op dat gebied. Uiteraard kon men de koersrichting ook aflezen van de verschillende kompassen die steeds aan boord aanwezig waren (*cf. infra*).

<sup>8</sup> Afhankelijk van het soort berekening waren er zandlopers met elk een verschillende maat of grootte op de markt verkrijgbaar. De inventarissen van de 'Compagnie van Visch-vaert' maken o.a. melding van kwartiersglazen, haluursglazen en twee-uursglazen. ARB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4809 – Inventaris van de schepen en goederen van de 'Compagnie van Visch-vaert' van Nieuwpoort, juni 1731 en ARB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4890 – Niet-gedateerde inventaris van de 'Compagnie van Visch-vaert' te Nieuwpoort

### 1.3. *Bepaling van de lengteligging*

Het bepalen van de lengte daarentegen stond in de 18de eeuw nog niet volledig op punt. Dit kwam doordat men niet beschikte over nauwkeurige tijdsometers, zodat men zich ook hier diende te behelpen met een 'gegiste lengte'<sup>9</sup>. Die werd berekend vanaf de nulmeridiaan, die echter niet overal in Europa dezelfde was. Een meridiaan die door het Canarische eiland Hierro liep, werd door de Franse, Zweedse, Deense en Zuid-Nederlandse zeelieden als nulmeridiaan beschouwd. Deze beginlijn lag op 18 graden westerlengte ten opzichte van de meridiaan van Greenwich, die door de Engelsen gewoonlijk als nulpunt werd aangenomen. Een azimutkompas was onontbeerlijk om de lengte te gissen. Het meette de variatie van de magneetnaald ten opzichte van de nulmeridiaan. Deze variaties waren op zeekaarten aangegeven; op het punt waar de variatie van de meting van de kaartgegevens overeenkwam, moest het schip zich normaal bevinden. Moeilijkheden rezen geregeld wanneer de weersomstandigheden – zoals een bewolkte hemel – metingen met het azimutkompas onmogelijk maakten.

Het kompas duidde niet alleen het magnetische noorden aan, het werd ook gebruikt om de lengte- en breedtegraad te berekenen. Volgens de inventarissen van verscheidene 18de-eeuwse schepen werden meerdere kompassen tegelijkertijd gebruikt. Op het stuurkompas, dat gepositioneerd stond op het stuurrad, kon de richting afgelezen worden waarin de boeg van het schip zich verplaatste. Iets ingewikkelder waren de peilkompassen. Deze lieten toe de richting van de zon te bepalen en zo vast te stellen hoeveel de richtingafwijking bedroeg. Met die variatie bracht men de kompaskoers tot de ware gestuurde koers terug. Het azimutkompas was een verbeterde versie van het peilkompas. De kompasroos was voorzien van een graadverdeling en twee vizieren. Of de IJslandvaarders altijd een even uitgebreide verzameling kompassen aan boord hadden, is niet met zekerheid vast te stellen. Niettemin telde de Nieuwpoortse 'Compagnie van Visch-vaert' in 1731 amper zeven kompassen, terwijl de vloot dat jaar uit 6 schepen bestond<sup>10</sup>. Sowieso deden vissers veel vlugger beroep op hun jarenlange ervaring die ze bij het zeilen naar IJsland hadden opgebouwd. Bovendien werd er ook veel meer op het zicht genavigeerd. Niettemin werd het stuur- en azimutkompas vermoedelijk wel gehanteerd, maar of ze steeds samen aan boord waren, lijkt ons een beetje van het goede te veel.

---

<sup>9</sup> Pas toen John Harrison in 1762 een nauwkeurige chronometer wist te ontdekken, werd een exacte lengtebepaling mogelijk.

<sup>10</sup> ARB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4809 – Inventaris van de schepen en goederen van de 'Compagnie van Visch-vaert' van Nieuwpoort, juni 1731



Afbeelding 13. Scheepskompass in een beschilderd kompasshuis, ca. 1705. De afbeeldingen op het kompasshuis tonen de Romeinse god van de zee, Neptunus, een anker en schepen. Op het deksel staat de spreuk “Wie in mijn steg vaert vreest de boeg”. Collectie Stichting Rijksmuseum het Zuidermuseum, Enkhuizen

#### 1.4. *De cartografie*

De grote kaarten van de oceanen werden gegraveerd volgende de mercatorprojectie, die rekening hield met de bolvorm van de aarde. Deze kaarten werden ‘wassende kaarten’ genoemd. Bij de zeekaarten van de Europese wateren paste men deze techniek nog niet toe. Men sprak van ‘platte kaarten’. Kaarten kon men in Holland bestellen, waar de firma Van Keulen het grootste aantal exemplaren graveerde. Ook oudere kaarten, vervaardigd door Pieter Goos in de tweede helft van de 17de eeuw, bleven gebruikt worden, daar ze weinig afweken van de nieuwe Hollandse modellen (zie Afbeelding 14). De Engelse zeekaarten waren echter steeds up-to-date en doorgaans veel nauwkeuriger dan de Hollandse. De belangrijkste astronoom-cartograaf op dat moment was Edmund Halley<sup>11</sup>. Zoals we reeds zagen, navigeerden de vissers voornamelijk op het zicht. De verschillende herkenningspunten op de kust werden eveneens op kaarten afgebeeld. Dergelijke kustprofielen werden net zoals kaarten in specifieke boeken samengebundeld (zie Afbeelding 10).

Hoewel de IJslandschepen zeker genavigeerd zullen hebben aan de hand van de hemellichamen, menen we dat de meest ervaren schippers al deze hulpmiddelen niet nodig hadden. Het varen naar IJsland verliep immers zoveel mogelijk via de kust, evenals het laveren langs de fjorden van het eiland. Enkel in de Atlantische Oceaan tussen Faröe en IJsland, kon stormweer de schepen uit koers brengen, waardoor de besproken navigatie-instrumenten hun nut bewezen.

<sup>11</sup> Parmentier 2002, 47-50





Afbeelding 14. 'Wassende' zeekaart van de Noordzee, gegraveerd door Pieter Goos (1676). Collectie Nederlands Scheepvaartmuseum, Amsterdam

## 2 Op weg naar het verre Noorden

Tussen begin april en eind mei verliet men de rede. Bijgevolg kwam men er halverwege mei of juni aan, op een tijdstip in het jaar waarin de meest barre omstandigheden reeds voorbij waren<sup>12</sup>. Immers bleef het in de gebieden rondom de poolcirkel tot eind april stormachtig, bar en koud, met zeer lage vriestemperaturen tot gevolg<sup>13</sup>. Toch werd er steeds getracht zo vroeg mogelijk te vertrekken. Niet enkel tijdens de heenreis, maar ook tijdens het vissen rond het eiland, konden zich immers altijd onvoorziene omstandigheden voordoen, waardoor de campagne vertraging opliep. De kapitein zag er dan ook op toe dat het schip op tijd van wal kon steken. Twee à drie dagen voor de afvaart brachten de bemanningsleden hun pluizak aan boord en zochten ze hun 'kooien' op. Nadat ook de lege tonnen en zoutvaten in het ruim waren gestockeerd en het nodige materieel en proviand aan boord was geladen, kon de afvaart van start gaan. Hoewel het niet de gewoonte was om vóór 1 april te vertrekken,

<sup>12</sup> Volgens Tabel 9 en 10 vertrok het merendeel van de Duinkerke schepen vroeger dan de Nieuwpoortse schepen (respectievelijk tussen 8-14 en 15-21 september).

<sup>13</sup> Filliaert 1939, 84

gebeurde het blijkbaar toch af en toe. In 1766 legde een Duinkerke ordonnantie elk schip dat vóór 15 maart naar IJsland vertrok een boete op<sup>14</sup>. Immers was gebleken dat wie vroeger vertrok, veel meer kans liep om stormschade op te lopen. Deze ordonnantie zou tot 1792 van kracht zijn. De Vlaamse IJslandvaarders werden een dergelijke regel niet opgelegd, waardoor de afvaartdatum zelf kon worden bepaald. Toch werd getracht zo weinig mogelijk te vertrekken op vrijdag, de 'dag van de Heer', aangezien dit wel eens ongeluk zou kunnen brengen<sup>15</sup>.

Afhankelijk van de windrichting konden twee zeilroutes worden gevolgd (zie kaart op p. 97)<sup>16</sup>. Zat de wind goed, dan laveerde men onmiddellijk de Noordzee op. Hierbij liet men de Engelse oostkust links liggen en vaarde men richting 't *Kleyn Gat*, een nauwe zeeopening tussen de Orkaden en de Shetlandeilanden ('Hitland'). Onderweg dwarste men de Doggersbank, een zandbank in het midden van de Noordzee met een gemiddelde diepte van ongeveer 15 à 20 meter. Na ongeveer twee dagen kreeg de bemanning 'Fayerelle' – een eilandje ten zuiden van Shetland – in zicht. Kort daarna vaarde men aan stuurboordzijde het eiland 'Fulot' voorbij. Eenmaal in de Atlantische Oceaan, zette men koers richting de Faroë-eilanden, die men drie à vier dagen na het vertrek links voorbij zeilde. In dit gebied was de kans op stormweer en hevige onweersbuien zeer groot. Vaak was dit slechts de voorbode van wat de bemanning in een latere fase van de reis zou ervaren. Immers werd de zee alsmaar onrustiger naarmate men de poolzeeën naderde. Vooral tussen de Faroë en IJsland kon de zee op tijdstippen woest tekeer gaan en zelfs de meest ervaren zeelieden de schrik op het lijf jagen. Na ongeveer 460 zeemijlen – de afstand tussen Shetland en IJsland – verschenen de eerste schimmen van het 'geheimzinnige eiland' aan de horizon. Ondermeer de rotsen en bergen, bedekt met sneeuw en ijs, vormden samen met de Hekla-krater een mooi zicht dat vanaf de rede te aanschouwen viel. Meestal kwamen alle uitgerede schepen samen nabij de 'Westman-eilanden' (nu: Vestmannaeyjar), ongeveer elf kilometer voor de zuidwest kust van IJsland<sup>17</sup>.

Blies de wind uit het oosten, dan kon men de reis niet pal noordwaarts aanvatten. Bijgevolg zette men via het Kanaal koers richting de Ierse Zee. Voorbij de 'Schorrels' of *Sorlingen* – een eilandengroep ten zuidwesten van Engeland, nu 'Scilly-eilanden' genoemd – stak men het St. Georges-kanaal door richting Kaap Claire, gelegen op het zuidelijke landpunt van Ierland. Wanneer men de de Kaap gerond had, zwenkte men de boeg van het schip in de richting van het noorden. Vanaf dit punt was het schip volledig 'kust-vrij' en dus sterk onderhevig aan de grillen der natuur; in het geval van storm was het voor anker gaan nabij een eiland of schuilen in een haven of riviermonding langsheen de kust niet meer mogelijk. Het enige oriënteringspunt op de lange route tussen Kaap Claire en IJsland was 'Rookol' – nu: Rockall Island – een zeerots zo'n 163 zeemijlen ten westen van de Schotse St. Kilda-archipel. Eenmaal dit merkpunt voorbij, zeilde men verder tot wat men op de toenmalige zeekaarten

<sup>14</sup> AMD, Fonds anciens: Chambre de Commerce – Délibérations, p. 472 (Brief van Praslin van 13 december 1766)

<sup>15</sup> Ook op zon- en (religieuze) feestdagen mocht niet worden uitgevaren. Zie ook: Hoofdstuk V, 6. Geloof en bijgeloof

<sup>16</sup> De routebeschrijving naar IJsland is ons overgeleverd via twee oude zeemansliederen uit de eerste helft van de 18de eeuw: *Reys naer Island* en *Vertrek naer Island*. Beide liederen zijn opgenomen in de het werk van De Cousemaker. Omwille van hun unieke karakter zijn deze liederen in epiloog opgenomen. De Cousemaker 1971, 247-253

<sup>17</sup> Zie Kaart IV

aanduidde met 'Vogelscheren', een groepje eilanden voor de zuidwestkust van IJsland<sup>18</sup>. Hierna kon het vissen beginnen.

Afhankelijk uit welke richting de wind waaide, werd dus de ene of de andere reisweg gekozen. Het valt onmiddellijk op dat wie via het westen naar IJsland zeilde, er langer over deed dan wie pal noord van wal stak. Bijgevolg konden de IJslandvaarders die via de Noordzee reisden het zich eventueel permitteren in een Engelse haven aan wal te gaan om er te "drinken zonder erge"<sup>19</sup>. Toch moeten we deze uitdrukking niet al te letterlijk nemen, aangezien de tekstschrijver er enkel mee wou duidelijk maken dat via de oostkust van Engeland naar IJsland zeilen vlugger verliep dan via de westkant. Sowieso vertrokken de schepen meestal in groep (zie Tabellen 9-10). Bijgevolg heerste er de dag van de afvaart een grote bedrijvigheid op de kade. Daarnaast troepte naar goede gewoonte ook heel wat volk samen: vooral familie en huisgenoten, maar ook nieuwsgierigen die de IJsland vissers kwamen uitwuiwen. Het zeilen naar het noorden in groep was ook veel veiliger. Raakte een schip tijdens een zware storm in moeilijkheden, dan konden de andere schepen in de buurt steeds ter hulp snellen. Ook werd een konvooi vissersschepen minder vlug aangevallen door piraten en zeerovers dan een schip dat zich alleen op zee waagde.

Tabel 9 – Vertrekdata Duinkerke, 1777-92

17..	77	78	79	80	81	83	84	85	91	92	Totaal
eind maart					2					3	5
1-7 april	20			5	6		5	1	16	1	54
8-14 april	5		2	10		46	49	4	9	20	145
15-21 april	1	2	8	25		14	7			7	64
22-28 april		9		8		4	2				24
29 april - 5 mei				2		1					5
6-12 mei						1					2

Bron: Pfister-Langanay 1985, 253

Tabel 10 – Vertrekdata Nieuwpoort, 1779-91

17..	79	81	85	89	90	91	Totaal
1-7 april		3					3
8-14 april	1	10	6		1		18
15-21 april	8	20	4	4	2	2	40
22-28 april		1	1				2
29 april – 5 mei	6	2					9

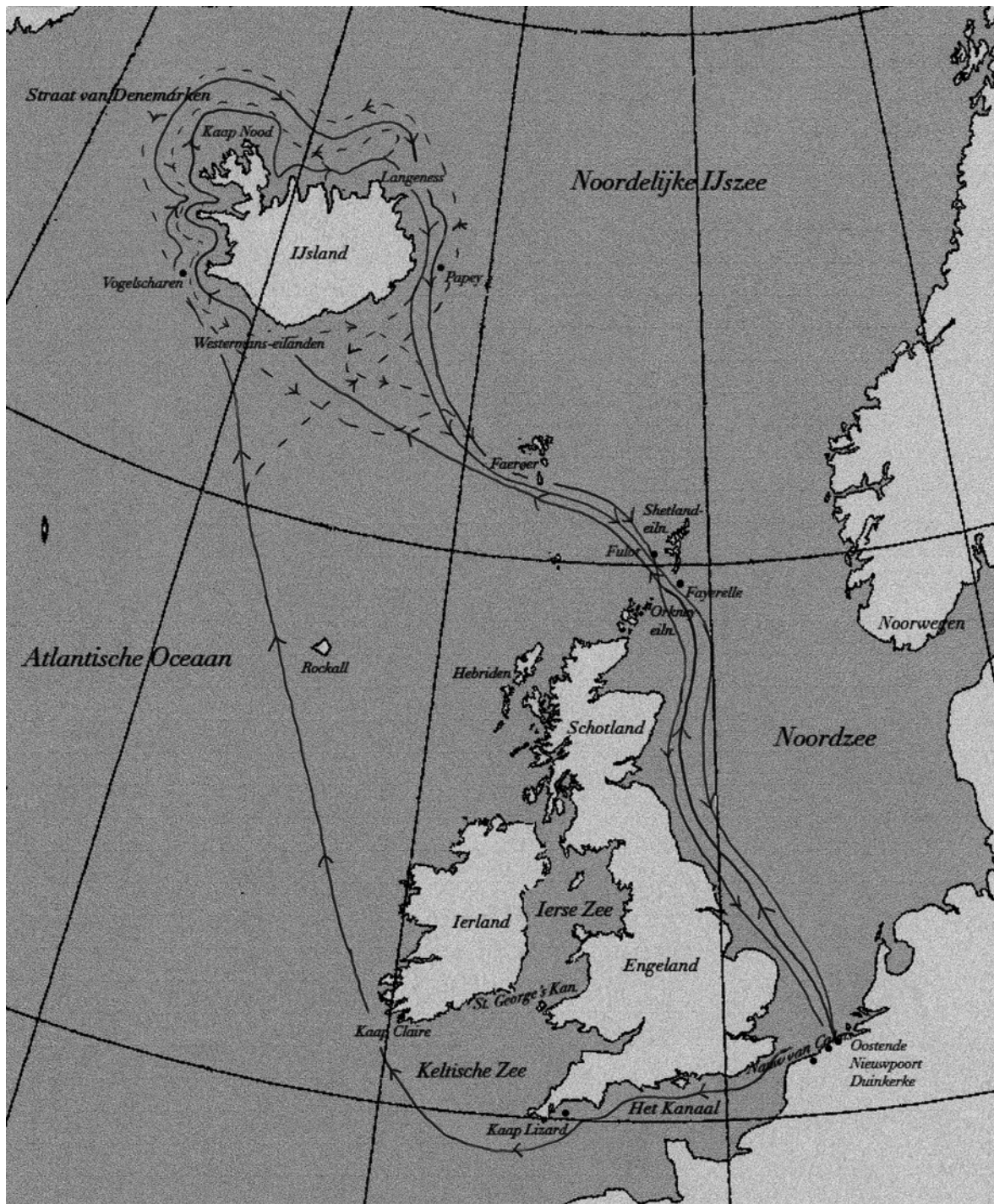
Bron: ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201c, 1202a en 1202b; RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4813 en 4814; RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 11.054 en 11.059

Eenmaal de zeilen gehesen waren en het schip de havenmondning had verlaten, werd op bevel van de kapitein of stuurman een eerste keer gebeden. Daarna werden de overige zeilen bijgezet. Vlak na de afvaart werden ook voor een eerste maal de verzegelde voorraadzakken en proviandtonnen geopend.

<sup>18</sup> Zie o.m. de zeekaart van P. Goos uit 1676: *Zeekaart van het noordelijk deel van de Atlantische Oceaen, met IJsland, Spitsbergen, de kust van Noorwegen en de noordkust van Schotland*. Op de IJslandkaart van J. Carolus (1664) wordt deze eilandengroep nog niet afgebeeld. Zie respectievelijk Kaart V en IV

<sup>19</sup> De Coussemaker 1971, 251





De verschillende routes naar en van IJsland

Terwijl 3 à 4 vissers op het dek bleven, genoten de overige bemanningsleden in het ruim van een zeer uitgebreid diner met bier en wijn. Het verzamelen van de vissers was niet enkel bedoeld om de hongerige magen te spijzen, ook werd op die manier het samenhorigheidsgevoel versterkt. Immers vormde men voortaan één grote familie die gedurende een vijf- à zestal maanden een groot avontuur tegemoet ging. De mogelijkheid om zich op het schip af te zonderen van de rest was totaal onmogelijk. Enkel door een harmonieuze samenwerking en goede verstandhouding tussen zowel vreemde als

geïncorporeerde vissers kon het schip m.a.w. drijvende worden gehouden en een goede vangst worden gerealiseerd<sup>20</sup>.

### 3 In IJslandse wateren

Het IJslandse visgebied strekte zich uit rond het ganse eiland. In de eerste twee maanden na aankomst viste men langsheen de zuidkust, om daarna – wanneer het weer milder werd – via de west- of oostkust hogerop naar het noorden te varen. De Duinkerke IJslandvaarders visten van oost naar west, d.w.z. van Popeye-eiland ('Papey') naar de Vogelscharen<sup>21</sup>. De Vlaamsche schepen visten in de omgekeerde richting. Uiteraard deden weersomstandigheden en ijsgang de vissers meermaals van de gebruikelijke routes afwijken. Sowieso moest men steeds de kabeljauw 'zoeken', een vaardigheid waar de ene kapitein of schipper meer ervaren in was dan de andere. Soms duurde dit wel dagen, aangezien de vis zich in één nacht enkele zeemijlen kon verplaatsen. Niettemin werd men steevast van voorbijvarende collega-schippers ingelicht waar een goeie vangst kon worden verwezenlijkt. In de baaien en fjorden was dit zeker het geval, hoewel dit zeer gevaarlijk kon zijn: bij ruw weer kon men op de klippen of op 'verdoken' rotsen stukgeslagen worden. Alvorens de kollijnen werden uitgeworpen, zochten de schepen van verschillende origines elkaar op. De stuurman trachtte het schip zo dicht mogelijk bij dat van een collega te laveren. Op die manier kon men polsen naar het verloop van elkanders heenreis. Vervolgens wierp men elkaar nog wat bemoedigende woorden toe zoals het wensen van een veilige reis en een goede vangst.

---

<sup>20</sup> In navolging van de socioloog Goffman spreekt C.A. Davids van een zgn. 'scheepsgemeenschap', waarbinnen iedereen in een klimaat van totale isolatie van de buitenwereld dezelfde doelstellingen nastreeft. Zie verder: Davids 1997

<sup>21</sup> Op de IJslandkaart van J. Carolus uit 1664 worden de Vogelscharen I. Gouberman-eilanden genoemd. Zie Kaart IV



Afbeelding 15. IJslandkaart door Joris Carolus uit de Wereldatlas van Willem en Joan Blaeuw (1664)

IJsland is een eiland van 103.000 km<sup>2</sup>, gelegen in de Noord-Atlantische Oceaan. In het noorden wordt het door de poolcirkel geflankeerd. Het eiland bevindt zich op ca. 950 kilometer ten westen van de Noorse kust, op 800 kilometer ten noorden van Schotland en op 300 kilometer ten oosten van Groenland. IJsland is verschillende malen onderworpen geweest aan vulkaanuitbarstingen, die het eiland hebben gevormd. De Hekla, met een hoogte van 1.447 meter, is de meest bekende van de 200 vulkanen die verspreid liggen over het eiland. Ook is ze nog steeds actief.

In de hoofdstad Reykjavik, in het zuidwesten, schijnt de zon in januari-februari zo'n 4 tot 7 uren per dag en 18 tot 21 uren in juli-augustus. Te Isafjördur, in het noordoosten, 18 tot 24 uren in mei-juni.

Een uitloper van de Golfstroom zorgt voor een gematigd, maar winderig en vochtig klimaat. In Reykjavik bedraagt de gemiddelde temperatuur per jaar 5° C. Door de aanwezigheid van atmosferische depressies die de Noord-Atlantische Oceaan doorkruisen, zijn de weersomstandigheden zeer wisselvallig. Vandaar de IJslandse uitdrukking: "Als het klimaat u niet tevreden stelt, wacht dan enkele minuten!"

De zuidkust geeft vanuit zee een zeer glooiende indruk en wordt afgeboord door een enorm strand met zwart zand en een gordel van slib. Veel schepen gingen in deze zone verloren of strandden op de branding. Vaak werd men verrast door het plotseling verschijnen van de weilanden en bergen bedekt met sneeuw, die zeer dicht bij de kust aanleunen. De kabeljauw houdt zich van februari tot maart op langs de zuidelijke banken van niet minder dan 200 meter diep.

In het oosten, het westen en het noorden heeft de kustlijn een totaal ander uitzicht. Scherpe inhammen in de steile rotswanden wisselen zich af met diepe fjorden en grote baaien. De grootste fjorden bevinden zich op de westkust. Aangezien ze de schepen beschermden tegen de wind, vormden de fjorden steevast een schuilplaats voor ankerende schepen tijdens storm op zee. Niettemin maakten de kleine eilandjes en rotsen hun toegang moeilijk en gevaarlijk.

In februari, maar vooral in maart en april, doen zich rond het eiland op geregelde tijdstippen zware stormen voor. Bovendien kan een kalme zee plots omslaan in een angstaanjagend schouwspel van gevaarlijk dansende schepen op woeste baren. Na het stormseizoen volgt van april tot augustus een periode van hardnekkige mist. Vooral in het oosten en noorden kan de mist lang aanhouden. Tot slot voeren koude poolwinden op bepaalde tijdstippen soms enorme ijsbanken aan. Niet alleen bedekken ze de visgronden, ook lopen schepen er meermaals in vast. Tot eind augustus zijn ijsvelden in het noorden van IJsland een courant verschijnsel.

Uit: N. Cazeils, *Les pêcheurs d'Islande*. Rennes, 2005

#### 4 Orde en tucht

Vanaf het ogenblik dat de IJsland vissers aanmonsterden op het schip, werd van hen verwacht dat ze zich aan bepaalde regels en afspraken hielden. Op het schip werd de orde- en tuchthandhaving toevertrouwd aan de kapitein of de schipper. In de eerste plaats werden afspraken gemaakt i.v.m. de taakverdeling aan boord. Dit gebeurde bij aanvang van de reis. Naast het dagelijkse werk (het kollen het zouten, het verpakken, ...) moest elke opvarende een aantal bijkomende taken vervullen. Dit kon gaan van het schrobben van het dek, het houden van de wacht, tot het bereiden van het eten. Deze afspraken werden nooit schriftelijk vastgelegd, wat betekent dat ze, afhankelijk van de situatie, op elk moment konden worden gewijzigd. Vooral op schepen waar er een goede verstandhouding was tussen de opvarenden, werden taken spontaan van elkaar overgenomen. Toch moest de kapitein naarmate de reis vorderde, meer en meer tussenbeide komen in akkefietjes tussen opvarenden. Vooral wanneer de vermoeidheid, het zware werk en de dagelijkse sleur van het vissen de bovenhand kregen op het frisse gemoed, werden de opvarenden opstandig en prikkelbaar. Men sprak nog amper met elkaar – na een paar maanden was men vaak reeds uitgepraat – en bij de minste opmerking werd er gevochten.

Niettemin werd er van bij de afvaart toegezien op een ijzeren discipline en tucht. Alle vormen van misnoegdheid tegenover het werk, de kapitein of de schipper werden streng onderdrukt en bestraft. Verzette een opvarende zich tegen een bevel, dan leverde dat hem arrest in het ruim op. Weerspannige lieden werden ook soms 1 à 2 dagen aan de mast vastgebonden. Een visser die tijdens het kollen vis van een collega stal of vislijnen met opzet saboteerde, werd 3 à 4 dagen van rantsoen en drank ontzegd. Herviel hij in het misdrijf, dan kreeg hij van de kapitein of schipper het mooie vooruitzicht bij de komst van een oorlogsschip in de boeien geslagen te worden. Soms moest de visser enkel zijn straf uitzitten op dit schip, waarna hij gewoon terug aan boord kon komen. In de tussentijd kon de kapitein of schipper dan volgens het reglement beroep doen op een plaatsvervangende kracht. De soldij van deze matroos moest in dat geval betaald worden door de gestrafte visser.

Om muiterij tegen te gaan, mocht geen enkel bemanningslid (inclusief de kapitein) het schip tijdens de reis verlaten. Uitzonderingen op deze regel waren zieke of gewonde vissers. Ook wanneer het schip dreigde te vergaan of hopeloos verloren was, mocht men het schip verlaten. Tegelijkertijd stonden er een aantal beperkingen op het betreden van een ander schip: enkel in dringende gevallen of wanneer men bezoek bracht aan collega-vissers, was dit mogelijk<sup>22</sup>. Verliet men toch het schip, dan werd dit genoteerd in het logboek. Bij aankomst in de haven werden dan de nodige maatregelen getroffen door de reder (o.a. het niet uitbetalen van het loon en de premies). Andere artikels in de reglementen verboden schepen in een IJslandse haven aan te meren of in een baai voor anker te gaan. Enkel in geval van stormweer of een andere dringende zaak, werd dit toegestaan<sup>23</sup>. Ook was het verboden om IJslandse huizen te betreden, veekuddes te bedreigen, eieren van vogels te stelen of op eierganzen, zeehonden en zeerobben te jagen. Voorts moest men 3 mijlen uit de kust vissen en geen vlothout verzamelen<sup>24</sup>. Op het drijven van handel met de lokale bevolking stonden ten slotte zware straffen<sup>25</sup>.

---

<sup>22</sup> ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201a – Reglement 1770 (artikel 10) en ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201c - Reglement voor de IJslandvaart van 8 april 1779, zoals toegepast in Oostende en Nieuwpoort (artikel 8)

<sup>23</sup> ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201c - Reglement voor de IJslandvaart van 8 april 1779, zoals toegepast in Oostende en Nieuwpoort (artikel 8) en Du Rin 1936, I, 125-126

<sup>24</sup> Du Rin 1936, I, 125-126

<sup>25</sup> ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201c - Reglement voor de IJslandvaart van 8 april 1779, zoals toegepast in Oostende en Nieuwpoort (artikel 8)

### Het IJslandvissen: een risicovolle onderneming

Wanneer men nu een tocht over zee maakt, kan men zich nog moeilijk voorstellen dat het doorkruisen van zeeën en oceanen in het verleden een gevaarlijke onderneming was. De lange reizen, stormweder, een tekort aan een goed uitgebalanceerde voeding en piraterij, zijn enkele van de meest frequente factoren die toen – meestal in nauwe samenhang met elkaar – het lot van de opvarenden bepaalden. In dit vijfde hoofdstuk gaan we dieper in op de specifieke risico's die verbonden waren aan de 18de-eeuwse IJslandvaart. In tegenstelling tot Hoofdstuk 3 – waar we de aandacht vestigden op de eventuele financiële risico's – staat het menselijke leed hier centraal. In de eerste plaats geven we een overzicht van de verschillende ziektepatronen die we via allerlei medische traktaten kennen of waarvan we uit andere bronnen weten dat ze een continu probleem vormden voor de opvarenden. Aangezien voeding in grote mate de gezondheid van de bemanning aan boord bepaalde, staan we ook stil bij wat er dagelijks op het menu stond. Daarna besteden we aandacht aan de gevaren die zich tijdens de expedities aan boord konden voordoen, zowel tijdens het zeilen als het vissen. Uiteraard mogen de scheepsrampen hier niet ontbreken. Tot slot analyseren we een bijkomend risico: het vissen in oorlogsomstandigheden. Besluiten doen we door enkele devotionele praktijken nader te bekijken.

#### 1 Uitputtings- en infectieziekten

“Pourquoi les équipages qui traversent un vaste espace d'un air aussi pur que la mer sont-ils sujets à tant de maladies?”<sup>1</sup> Dit is de hoofdvraag die Henri-Louis Duhamel du Monceau zich stelt in zijn *Moyen de conserver la santé des équipages* (Parijs, 1759). Samen met de vele andere medische traktaten uit die tijd, bevat de studie heel wat voorbeelden die aantonen dat het doorbrengen van meerdere dagen op zee heel wat gezondheidsproblemen kon teweegbrengen. In de eerste plaats speelde hygiëne aan boord van zeeschepen een belangrijke rol bij het beperken van infectieziekten zoals buik- en vlektyfus. Buik- of ingewandentyfus was meestal het gevolg van besmet of brak drinkwater. Door de infectie begon de patiënt te ijlen en traden er symptomen van bronchitis op. Ook ontstonden darmzweren, wat kon resulteren in een waterige en bloederige stoelgang<sup>2</sup>. Vlektyfus, die vooral vanaf de jaren '30 van de 18de eeuw voor heel wat ellende kon zorgen aan boord, werd veroorzaakt door de klerluis die zich in beslagen beddengoed en vuile kleren nestelde. De symptomen ervan waren hevige koorts, hoofdpijn, huiduitslag, misselijkheid en overgeven. In vele gevallen leidde de besmetting tot de

---

<sup>1</sup> Zoals geciteerd in Cabantous 1980 (1), 142

<sup>2</sup> Buiktyfus, die veroorzaakt wordt door tyfusbacillen zoals de *Salmonella Typhi*, kon bij complicatie van een darmzweer of perforatie leiden tot een bloederige stoelgang. Bij dysenterie daarentegen, een infectieziekte die eerder voorkwam op reizen in tropische gebieden, was dit wel steeds het geval. Jochems & Joosten 2000, 225 en 867



dood. Door de beperkte ruimte waarop de zeelieden zich tijdens de reizen bevonden, werden infecties sowieso snel op elkaar overgedragen<sup>3</sup>. Bovendien hield men lange tijd vol aan de opvatting dat in eerste instantie meer verse lucht in het ruim de kans op besmetting kon verminderen. Pas vanaf de tweede helft van de 18de eeuw zou men stelselmatig overgaan tot het wassen van het linnengoed. Andere infectieziekten waren tuberculose en longontstekingen. Terwijl tuberculose eveneens het gevolg was van een slechte hygiëne aan boord, vergrootte een gebrekkige (natte) kledij en het langdurig vertoeven in koude, polaire weersomstandigheden, de kans op verkoudheden, ademhalingsstoornissen, aandoeningen aan de luchtwegen en longontstekingen<sup>4</sup>. Vooral gecombineerd met een gebrekkige voeding lag de kans op mortaliteit zeer hoog.

In tegenstelling tot infectieziekten – die ook op het vasteland (met name in de steden) opdoken – waren de uitputtingsziekten typische kwalen die verbonden waren aan lange reizen op zee. Scheurbuik en beriberi waren het meest courant. Scheurbuik (ook wel ‘scorbuut’ of ‘blauwschuit’ genoemd) was het gevolg van een langdurig vitamine C tekort. Vooral na drie maanden op zee ronddobberen, nam de kans op scheurbuik gevoelig toe. Tot de symptomen werden gerekend: verlammingen, ontstoken tandvlees, het uitvallen van de tanden en flauwvallen<sup>5</sup>. Deze verschijnselen werden in grote mate versterkt door watergebrek. Toch wist men uit ervaring dat de ziekte door middel van verse groenten en fruit vermeden kon worden. Niettemin was het zo dat de schepen onderweg al vlug door hun bederfelijke voorraden groenten en fruit heen raakten. Door op geruime tijdstippen in een haven aan te monsteren, kon nieuw proviand worden opgeslagen. Niet alleen verloor een schip hierdoor heel wat kostbare tijd (een ravitaillering nam meestal een ganse voor- of namiddag in beslag, soms ook wel een ganse dag), ook waren havens soms dermate ver van elkaar verwijderd, dat voedselbederf onvermijdbaar bleek. De IJslandvaarders losten dit probleem op door hun reis in een voor- en naseizoen op te delen. Elke periode nam maximaal drie maanden in beslag. De tussenperiode (het ‘baaileven’) was voorzien om vers drinkwater op te slaan<sup>6</sup>. Hoewel op die manier getracht werd de kans op scheurbuik bij de bemanning tot een minimum te beperken, nam de angst voor de vreselijke kwaal opnieuw toe, wanneer de reis langer duurde dan voorzien. Vooral wanneer het schip op de heen- en terugreis door stormweder – of *in contrario* windstiltes – werd opgehouden, was de vrees terecht. In beide gevallen kon ook het vissen immers langer duren dan voorzien, waardoor het voedsel en drinkwater veel vlugger op raakte. Bijgevolg diende de kapitein van het schip toe te zien op een ‘gecontroleerde’ nuttiging van de levensmiddelen. Eenmaal scheurbuik optrad, kon het toedienen van citrusvruchten of ander vers fruit aan de patiënt de ziekte afremmen<sup>7</sup>.

---

<sup>3</sup> Onder meer achterblijvende resten van menselijke ontlasting in het ruim vormden een haard van bacteriën.

<sup>4</sup> Aandoeningen aan de luchtwegen konden in sommige gevallen het resultaat zijn van een sterke geur afkomstig van de verf, teer of pek die gebruikt was bij de bouw van het schip. Cabantous 1980 (1), 143

<sup>5</sup> Jochems & Joosten 2000, 753

<sup>6</sup> Niettemin bood het bezoek van een jagerschip na de eerste 2 maanden op zee steeds de mogelijkheid het proviand van het schip te verversen. Zie o.a. het Duinkerke reglement van 1770. Cabantous 1980 (2), 145; ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201a – Règlement pour la pêche de la morue en Islande et pour celle du banc de Terre-Neuve, pour l'année 1770

<sup>7</sup> De Britse marinearts Lind (1716-1794) was de eerste die een verband legde tussen de symptomen van scheurbuik en het eten van citrusvruchten. Vervolgens werd ter voorkoming van de ziekte cirtoensap aan de Britse matrozen toegediend, hetgeen hen de bijnaam ‘Limeys’ opleverde. In de 19de eeuw ontstond een ‘antischeurbuiklikeur’, een mengsel van muskaatnoot, kruidnagel, citroen, sinaasappelschillen en suiker getrokken op brandewijn. Jansoone 2004 (1), 56

Het voldoende pekelen van het voedsel was bedoeld om het tijdens lange zeereizen te bewaren. Niettemin bleek het eten van overmatig gezouten voedsel voor heel wat darmproblemen te zorgen. Duhamel du Monceau omschrijft het probleem als volgt:

*L'usage trop abondant et trop continuel du sel doit causer des embarras dans les plus petits vaisseaux et ces embarras ne peuvent manquer de fatiguer l'estomac des gens qui ont mal à digérer des légumes secs et du biscuit que les matelots âgés ne peuvent mâcher parfaitement<sup>8</sup>.*

Om dergelijke maag- en darmklachten te voorkomen, ijverden medici vanaf de 18de eeuw voor het aanbieden van een gevarieerde en goed uitgebalanceerde voeding aan zeelieden. De bijdrage van M. Poissonnier Desperières is hier een mooi voorbeeld van. In zijn *Réponse d'un chirurgien au second mémoire qui concerne le régime végétal, proposé pour les gens de mer* (Londen, 1776) omschrijft hij welke basisingrediënten in acht moeten worden genomen:

*Quelle conduite faudra-t-il donc tenir pendant cette maladie [scheurbuik]? Celle qui est indiquée par nos principes et dont l'efficacité est prouvée par tant de faits. Substituez autant que vous le pourrez, à ces substances animales des végétaux, des fruits doux et acidules, et vous verrez disparaître cette maladie<sup>9</sup>.*

Desperières en zijn collega's stuurden met andere woorden aan op een toename van het vet- en vitaminegehalte van het dagelijks rantsoen. Naast een tekort aan vitamine C hadden zeelieden immers ook vaak een gebrek aan vitamine B1, wat kon leiden tot beriberi. Deze ziekte uitte zich in gewichtsverlies, stemmingswisselingen, verstoring van de zintuiglijke waarneming, zwakke en pijnlijke ledematen en hartritmestoornissen. Daarnaast traden er vaak zwellingen op en kon de ziekte op lange termijn leiden tot de dood<sup>10</sup>. Beriberi kwam vooral voor op schepen waar de maaltijden hoofdzakelijk rond geslepen rijst waren opgebouwd, een product dat arm is aan thiamine. Naast scheurbuik en beriberi kon weinig lichaamsbeweging en onvoldoende rust ook aanleiding geven tot chronische vermoeidheid of het immuunstelsel sterk aantasten. Dit is zeker het geval met schepen die nabij de noordpool vertoeven. Immers schijnt de zon er in bepaalde perioden van het jaar dag en nacht onafgebroken aan de hemel, waardoor slapen bijna onmogelijk is. Te Isafjördur bijvoorbeeld, in het noordoosten van IJsland, schijnt de zon in mei-juni 18 tot 24 uren aan de hemel<sup>11</sup>.

## 2 Het voedingspatroon

In welke mate vertaalde de medische kennis van de 18de eeuw zich in het voedingspatroon van de IJslandvaarders? Hoewel voedingswaren op zee sterk gepekeld bleven, mogen we stellen dat het advies van de chirurgijnen inderdaad min of meer werd opgevolgd. Filliaert geeft ons een beeld van welke

<sup>8</sup> Zoals geciteerd in Cabantous 1980 (1), 143

<sup>9</sup> Desperières 1776, 49-50

<sup>10</sup> Jochems & Joosten 2000, 87-88

<sup>11</sup> Cazeils 2005, s.p.



voedingswaren allemaal aan boord werden meegenomen<sup>12</sup>. De schepen van de ‘Compagnie van Vischvaart’ werden steeds voorzien van een grote hoeveelheid handbrood of scheepsbescuit, gemaakt van tarwemeel of van een mengsel van tarwe en roggemeel. Weekbrood of roggebrood was minder lang houdbaar en werd daarom in veel kleinere hoeveelheden meegenomen. Hoewel brood niet vlug bedierf, verloor het na verloop van tijd haar kracht en smaak. Hard geworden brood kon in water week worden gemaakt. Geroosterd of in boter ‘gebruind’ kon het ook uit de hand gegeten worden. Daarnaast werd tijdens de reis een vaste hoeveelheid vlees aan de bemanning voorgeschoteld: ribbenstukjes, hutsepot en vleesbrokjes, gerookte repen vlees en balgstukjes. Enkel de kapitein had het voorrecht te genieten van een stuk hesp<sup>13</sup>. Gort, erwten en bonen dienden ter vervanging van de aan bederf onderhevige groenten en fruit. Gort (gebroken gerst, haver of boekweit) werd zowel bij het ontbijt als bij het avondmaal warm geserveerd. Erwten, die ‘in allerlei kleuren’ verkrijgbaar waren, werden meestal gekookt en onder de vorm van soep opgediend. Tot slot vervulde azijn, koffie, suiker en rijst de proviandlijst.

Het voedingspatroon van de gemiddelde zeevaarder bleef ook in de tweede helft van de 18de eeuw zeer eenvoudig. Vooral de beperkte houdbaarheid van de eetwaren bracht amper afwisseling in het menu. Opnieuw waren erwten, brood, vlees, gort en (stok)vis de steeds terugkerende basisingrediënten. Niettemin kunnen we besluiten dat een zeevaarder het niet slechter had dan iemand op het vasteland. Integendeel, de voeding die men aan boord kreeg, was soms beter dan wat de gewone sterveling in de straat at. Vissers hadden het bovendien altijd beter dan matrozen, aangezien zij in het slechtste geval steeds van hun eigen vangsten konden leven. Voor velen was de dienst op zee dan ook een middel om aan de hongersnood te ontsnappen. Chris Vandenbroeke kwantificeerde op basis van de toenmalig gehanteerde Hollandse maatstaven – die dicht aanleunden bij de rantsoenen in de Zuidelijke Nederlanden – voor de tweede helft van de 18de eeuw de gemiddelde dagelijkse porties van zeelui. Schematisch voorgesteld bekwam hij de volgende cijfergegevens:

1. brood: 323 gr.	4. spek: 265 gr.	7. boter: 66 gr.
2. erwten: 290 gr.	5. vlees: 33 gr.	8. bier: 30 cl.
3. gort: 323 gr.	6. (stok)vis: 66 gr.	9. jenever: 7 cl.

Dit leverde gemiddeld per persoon per dag ca. 4.200 calorieën op<sup>14</sup>. Als we weten dat voor het verrichten van een doorsnee arbeid een 3.000-tal calorieën en voor zware arbeid tot 6.000 calorieën nodig zijn, is dit gemiddelde zeer gunstig te noemen. Daarenboven was het voorgeschotelde menu ook vanuit kwalitatief oogpunt vrij evenwichtig samengesteld: 60% koolhydraten, 25 à 30% vetten en 15% eiwitten<sup>15</sup>. Aldus werden de hedendaagse maatstaven inzake de onderlinge verhouding tussen de voedingsstoffen vrij dicht benaderd. Niettemin bleef er terecht gewezen worden op een tekort aan groenten aan boord van zeeschepen.

<sup>12</sup> Filliaert 1939, 60

<sup>13</sup> Dit vlees werd zoals gebruikelijk gepekeld. Enkel op de schepen die naar ‘de oost’ zeilden kwam af en toe vers vlees afkomstig van ingescheepte (levende) dieren op het menu. Koninckx 1978-79, 8 en Parmentier 2002, 37

<sup>14</sup> C. Vandenbroeke wijst er enkel op dat de Vlaamse matrozen, vergeleken met hun Hollandse collega’s weinig kaas voorgeschoteld kregen. Merk ook op dat de alcoholische dranken de caloriewaarde hielpen stijgen. Vandenbroeke 1971, 408-410

<sup>15</sup> Bij Koninckx, die onderzoek voerde rond het voedingspatroon aan boord van compagnieschepen, liggen de gemiddelden lager. Zie: Koninckx 1978-79

Het derde artikel van het reglement voor de IJslandvaart uit 1770 (zie Bijlage II) bevestigt de berekeningen van Vandenbroeke. Het geeft ons een indicatie van de hoeveelheid voedsel waarop elke visser dagelijks recht had<sup>16</sup>. We dienen hierbij op te merken dat de dagelijkse rantsoenering voor elk bemanningslid dezelfde was. Voorts maakt het reglement een onderscheid tussen de zogenaamde 'jours gras' of 'vleesdagen' (donderdag en zondag) en 'jours maigres' (alle andere dagen van de week). Op zondag kreeg elke visser 16 oncen gezouten rundvlees<sup>17</sup>. Op donderdag bedroeg deze hoeveelheid slechts 10 oncen. Tijdens de 'jours maigres' mocht er dagelijks een onbepaalde hoeveelheid verse vis (met uitzondering van kabeljauw) genuttigd worden. Bij gebrek aan verse vis werd stokvis gegeten. Hutsepot op basis van edelbutkoppen – al dan niet bereid met azijn – was een ware lekkernij en vormde een welgekomen afwisseling voor de soep met kabeljauwskoppen. Vanaf de eerste tot de laatste dag van de reis had elk bemanningslid vervolgens recht op 18 oncen brood, 2 2/3 oncen droge groenten en haverhout, 3/4 oncen kaas en één kan bier<sup>18</sup>. Per persoon werd ook anderhalve pond boter per week vastgelegd. Er werd uiteraard ruim voorzien in drinkwater. Tijdens het kollen kreeg elke visser 8 1/2 kannen water, verdeeld over drie drinkperiodes per dag. Het drinkwater mocht tijdens de heen- en terugreis – alsook tijdens vrije momenten – enkel worden aangesproken wanneer dit noodzakelijk bleek te zijn. Naast bier werd ook elk schip bij de uitreding voorzien van 32 kannen (voor een korvet) of 48 kannen (voor een dogger) brandewijn. De kapitein diende zorg te dragen voor de wijnvoorraad, die enkel bedoeld was voor zieken of gebruikt mocht worden voor "autres nécessités"<sup>19</sup>. Sowieso was de voedsel- en drankbevoorrading het privilege van de kapitein, die hierin – in de hoedanigheid van inkoper en/of leverancier – een belangrijke bijverdienste kon vinden<sup>20</sup>. Niettemin waren de meeste reders ook handelaar, die daarenboven ook vaak een of meerdere parten hadden in een schip dat levenswaren aanvoerde. Toch bleef de kapitein verantwoordelijk voor de ravitaillering onderweg. Hiervoor kreeg hij een bepaald bedrag mee of kon hij in een haven d.m.v. wisselbrieven of via contactpersonen van de reder aan de nodige fondsen geraken.

Het spreekt voor zich dat, afhankelijk van het reisverloop, af en toe wat meer of minder op tafel kwam. Vooral de regels m.b.t. het alcoholverbruik lijken bij een eerste oogopslag nogal vrij geïnterpreteerd te zijn geworden. Zo werd steeds een extra hoeveelheid jenever en brandewijn door de kapitein achter de hand gehouden<sup>21</sup>. Doorgaans was de reglementair vastgelegde hoeveelheid alcoholische dranken immers niet voldoende om in de behoeften van de manschappen te voorzien. Het bedrag der mate boven de toebedeelde hoeveelheid gedronken, werd na terugkomst in de haven van het verdiende loon afgetrokken. Uit dit alles besluiten dat IJslandvissers overmatig drankgebruikers waren, zou wat overdreven zijn. In de eerste plaats werd het water aan boord al snel brak, smakeloos en niet

---

<sup>16</sup> ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201a – Règlement pour la pêche de la morue en Islande et pour celle du banc de Terre-Neuve, pour l'année 1770

<sup>17</sup> 1 once komt overeen met 1/16 pond; 1 Franse pond stond in de 18de eeuw gelijk aan ca. 32 gram.

<sup>18</sup> De eerste schepen die door de 'Compagnie van Visch-vaert' naar IJsland werden gezonden, werden naast bier ook voorzien van jenever. Elk bemanningslid kreeg daarvan 8 stopen (1 stoop = 4 pinten of 2 l.). Filliaert 1939, 83

<sup>19</sup> In tegenstelling tot brandewijn en gewone wijn, konden water en bier niet lang bewaard worden. Bier verzuurde zeer snel, terwijl drinkwater een gunstige voedingsbodem vormde voor allerlei bacteriën. Koninckx 1978-79, 8-23 en Vandenbroeke 1971, 408-410

<sup>20</sup> Jansoone 2004 (1), 55

<sup>21</sup> Jenever werd steeds met 1/3 water aangelegd en was vooral een geliefd 'opkikkertje' bij koud en guur weer of fungeerde als 'afzakkertje' vooraleer men in zijn kooi kroop. Jansoone 2004 (1), 55

meer drinkbaar, waardoor op bier werd overgeschakeld. Ten tweede leverden bier en brandewijn nu eenmaal – net als koffie, die 's morgens voor het kollen werd gedronken – heel wat energie in barre leef- en werkomstandigheden<sup>22</sup>. Tot slot kon het toedienen van een extra glaasje in stormweder het angstgevoel onder de bemanning wegnemen. Ook diende een extra portie rantsoen vaak als beloning voor een goede vangst of werd ze als stimuleringsmiddel gebruikt om bepaalde doelstellingen te bereiken. Dat reders via het reglement van 1770 verplicht werden bier en brandewijn aan boord te nemen, was dus zeker niet zomaar bedoeld. Het verhogen van de kabeljauwproductie zal hierbij ongetwijfeld een belangrijke rol hebben gespeeld.

### 3 Bedrijfsongevallen

Naast ziekte en gezondheidsproblemen vormden bedrijfsongevallen een bijkomend risico waar zeelieden mee geconfronteerd konden worden<sup>23</sup>. Het leven aan boord van een 18de-eeuws zeeschip kon immers heel wat gevaren in petto hebben. Reeds in 1781 verplichtte een Franse nationale ordonnantie elk schip dat koers zette naar Newfoundland, een gediplomeerd chirurgijn aan boord te nemen. In 1717 werd deze wet uitgebreid tot alle schepen “...qui auront vingt hommes d'équipage et au dessus...”<sup>24</sup>. Scheepschirurgijn werd men pas na het afleggen van een examen onder het toezicht van twee gediplomeerde geneesheren die door de Admiraliteit werden aangeduid. Hun instrumenten moesten ze zelf aanschaffen. Enkel een koffer met geneesmiddelen werd meestal door de reder voorzien<sup>25</sup>. Het feit dat in zowel de Franse als de Vlaamse visreglementen nergens melding wordt gemaakt van deze specifieke verantwoordelijkheid aan boord van het schip, doet ons vermoeden dat het gebruik van een chirurgijn in de visserij niet aan de orde was. Toch lijkt het ons vrij goed mogelijk dat de kapitein deze taak op zich nam en in geval van een ongeluk de eerste zorgen aan boord toediende. Immers droeg hij als gezagvoerder van het schip steeds de volle verantwoordelijkheid over zijn bemanning en was hij vaak één van de weinige lieden aan boord die voldoende geschoold was om deze taak op zich te nemen. Niettemin bood het bezoek van een jagerschip steeds de mogelijkheid een gewonde of zieke visser aan wal te brengen<sup>26</sup>. Dit viel ondermeer de Nieuwpoortse visser François de Vynck op 20 augustus 1778 te beurt, toen die, na geveld te zijn geworden door hevige koorts aan boord van het korvet *St. François* (kapitein: Pierre Carbon), ziek in de haven van Duinkerke werd binnengebracht<sup>27</sup>. Ook kregen de IJslandvaarders sporadisch het bezoek van een fregatschip, dat sowieso steeds een chirurgijn en medicijnen aan boord had, waardoor de gewonde of zieke vissers ter plaatse konden worden behandeld. Gestorven lieden werden eventueel op die manier aan land gebracht, zoals blijkt uit een brief van 10 juni 1767 van Yves-Joseph de Kerguelen, gezagvoerder van

---

<sup>22</sup> Jansoone 2004 (1), 55

<sup>23</sup> Onder bedrijfsongevallen verstaan we elk leed dat veroorzaakt wordt gedurende de reis of tijdens de visactiviteiten.

<sup>24</sup> Cabantous 1980 (2), 145

<sup>25</sup> Thomazi 1947, 398-299

<sup>26</sup> Indien de plaats van de zieke of gewonde visser door iemand anders werd ingenomen, diende deze van de reder een gelijkwaardig soldij te ontvangen. ARB, Geheime Raad, nr. 1201a - Règlement pour la pêche de la morue en Islande et pour celle du banc de Terre-Neuve, pour l'année 1769 (artikel 8)

<sup>27</sup> ARB, Geheime Raad, nr. 1201c – Extrait des registres du greffe de l'amirauté de Dunkerque du 27 août 1778.

het fregatschip *La Folle*: “J’ai remplacé les morts et j’ai donné des remèdes pour les malades...”. Over welke ziekte het hier gaat, vertelt de kapitein niet. Hij voegt er enkel nog aan toe dat “la maladie n’est cependant pas si grande qu’on me l’avait dit ...”<sup>28</sup>. Tot slot kon het vissersschip – afhankelijk van de positie op zee – uiteraard ook zelf een haven binnenvaren om medische hulp te zoeken of een dode visser aan land te brengen. Niettemin vormde in de meeste gevallen de zee een laatste rustplaats voor een overleden IJslandvaarder.

Het spreekt voor zich dat de kans op een ongeval kleiner werd naarmate de bemanning meer ervaren koppen telde. Sowieso konden verschillende factoren aan de basis liggen van een ongeval. Onoplettendheid bij het verwisselen van zeilen leidde al vlug tot een ongeluk. Maar ook de onervaren en roekeloze scheepsjongen die een dodelijke val maakte vanuit de grote mast, of de verdrinkingsdood stierf tijdens het bevestigen van een lamp aan het achterstevan van het schip, kwamen courant voor. Het spreekt voor zich dat de kans op ongevallen sterk toenam tijdens woelige momenten op zee. Zo konden hoge golven opvarenden de zee in sleuren, loshangende touwen voor zware verwondingen zorgen en zwaar, losstaand materiaal het dek van het schip onveilig maken. Andere ongemakken waren dan weer typisch voor het zeilen in barre weersomstandigheden. Ijsvorming op het dek deed menig visser in zee glijden, wat – door de extreem lage temperaturen van het zeewater – tot de onmiddellijke dood leidde. Koude poolwinden deden in vele gevallen vingers vervriezen. De zwarte vingertoppen dienden in dat geval in koud water geplaatst te worden (warm water veroorzaakte een ondraaglijke pijn!). Daarnaast hadden ook neus en oren vaak te leiden onder de extreme vriestemperatuur, waarvan tot eind april sprake was. Tot slot bewees slecht en versleten schoeisel bij koude en barre weersomstandigheden amper zijn nut.

Over ongevallen tijdens het vissen zijn we minder goed ingelicht. Immers komen banale ongelukjes in de logboeken niet voor. Enkel wanneer een ongeluk tot de dood leidde, werd er aandacht aan besteed in het scheepsjournaal. Wanneer een gewonde of zieke visser door een koninklijk of keizerlijk fregat gerepatriëerd werd, vinden we er sporen van terug in de registers van Admiraliteit. In het slechtste geval kon het zich prikken aan een roestige vishaak leiden tot een bloedvergiftiging. De wonde goed warm houden en ontsmetten met een kompres van cognac kon de verdere verspreiding van tetanus vermijden<sup>29</sup>. Ook het afsnijden of verwonden van vingers en andere ledematen tijdens het fileren van de vis, kwam frequent voor aan boord van vissersschepen. Zo moest Henry de Jonge, visser op het Nieuwpoortse korvet de *St. François*, met een “zeer been” in de haven van Duinkerke worden binnengebracht nadat hij die verwond had tijdens het vissen<sup>30</sup>. Om ongelukken tijdens het kollen te vermijden, werden aan nieuwe vissers steeds de nodige raadgevingen gegeven. Zo werd hen nadrukkelijk verboden met de voet op de vislijn te steunen of een hand- of slaglijn rond de hand te winden. Immers kon het gebeuren dat een kleine walvis zich zou vergapen aan het aas en de onvoorzichtige visser mee overboord zou trekken. Tot slot deden niet alle ongevallen zich in volle zee voor. Zo zijn er gevallen bekend van schippers die tussen het schip en de kaaimuur vielen, alwaar ze verpletterd werden.

---

<sup>28</sup> Zoals geciteerd in Du Rin 1936, I, 123

<sup>29</sup> Van Craeynest 2004, 44

<sup>30</sup> ARB, Geheime Raad, nr. 1201c – Extrait des registres du greffe de l’amirauté de Dunkerque du 27 août 1778

#### 4 Averij en schipbreuk

Hoewel de twee populaire volksliederen *Reys naer Island* en *Vertrek naer Island* er een optimistische toon op nahouden en een uitdrukking geven van hoop op een succesvolle vangst en een goede reis, is het maar de vraag of de reis altijd even vlekkeloos verliep<sup>31</sup>. Ondanks het feit dat grotere, stabielere en sterkere schepen in combinatie met betere navigatiemiddelen het de 18de-eeuwse zeevaarder gemakkelijker maakten de zee te trotseren, bleef het varen op zee sterk afhankelijk van de weersomstandigheden. Meermaals moest het hoofd geboden worden aan storm, tegenwind en ijsgang, wat aanleiding kon geven tot allerhande averij en schipbreuk. In het slechtste geval verdronk de bemanning. Zat het geluk wat mee, dan strandde men op het ijs of op de kust, alwaar men soms na maanden vrieskou en ontbering door een voorbijkomend schip kon worden opgepikt. Over het algemeen was averij of schipbreuk het resultaat van één of meerdere factoren: slechte weersomstandigheden, een stuurmansfout, een verkeerde navigatie, een slechte of té lichte constructie van het schip, een slechte belading in het ruim, ... of gewoonweg pech<sup>32</sup>.

Reeds van bij de start konden er problemen opduiken. Slechte weersomstandigheden verplichtten schepen soms dagen na elkaar aan de kade te blijven liggen, waardoor de reis later dan verwacht kon worden aangevat. Niet alleen diende het zeilschip steeds te wachten vooraleer het de juiste wind te pakken kreeg, ook gebeurde het meer dan eens dat hevig stormweder de reisplannen dwarsboomde. Ook bij het terugkeren in de haven, kon een woelige zee voor vertraging zorgen. Zo ondervond de *St. Jacob* in 1728 grote hinder bij het binnenvaren van de Nieuwpoortse haven. Door hevig stormweer lukte dit de hoeker niet, waardoor hij op de rede moest blijven tobben. Bovendien kon het schip niet voldoende ankeren, aangezien het op de heenreis voor de kust van Duinkerke het zwaar anker had verloren. Pas na 4 dagen zou kapitein Robbe er in slagen het schip veilig aan de kade te leggen<sup>33</sup>. Maar zelfs al stond er geen stevige bries, dan nog was het binnenvaren van de haven niet zonder risico. Immers was na de lange reis de concentratie van de stuurman sterk verminderd en had ook de vermoeidheid zich van hem meester gemaakt. Bijgevolg gebeurde het meermaals dat een schip die reeds de havenmond had bereikt, alsnog in de problemen kwam of schade opliep. Zo stortte de dogger van de Duinkerke reder Robinson zich in 1782 tegen het westelijk havenhoofd, waarna het zonk. Een banaler ongeval deed zich voor in 1775, toen de korvet *Saint-Pierre* (30 ton) een aanvaring had met de dogger *Le Solide* en zonk. Gelukkig konden de 13 bemanningsleden worden gered<sup>34</sup>. Niettemin waren dergelijke ongevallen geen uitzonderingen, aangezien ze in de havens van Nieuwpoort en Oostende ook voorvielen<sup>35</sup>.

Hoewel de meest ervaren stuurlui voldoende kennis hadden om de meest ontketenende watermassa's te trotseren, bleef een storm steeds opnieuw een serieuze beproeving voor bemanning en schip. Indien men nabij de kust het vermoeden had in een storm terecht te komen, zocht men

---

<sup>31</sup> Zie Epiloog. Lieder van en over de IJslandvaart

<sup>32</sup> Statistisch gezien had de korvet door zijn lichte bouw het meest kans om schipbreuk te lijden. Pfister-Langanay 1985, 255

<sup>33</sup> De *St. Jacob* was het eerste schip die de haven van Nieuwpoort trachtte binnen te varen na de eerste reis georganiseerd door de 'Compagnie van Visch-vaert'. Filliaert 1939, 67

<sup>34</sup> Pfister-Langanay 1985, 254-255

<sup>35</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4809 en 4813 – Lijst met schepen gevaren op het westerhoofd (1727 en 1779)

beschutting in een nabijgelegen baai of haven. Was die niet voorhanden, dan was men het best af in open zee. Wanneer het schip nabij de kusten bleef ronddobberen, steeg de kans dat het binnen de kortste keer tegen de kust aan zou lopen, op een zandbank zou geworpen worden of schipbreuk zou lijden<sup>36</sup>. Bij stormweer streek men sowieso ook steeds de zeilen om zich vervolgens te laten 'drijven op Gods genade'. Enkel op die manier bleef het schip in evenwicht en kon de mast minder vlug breken<sup>37</sup>. Indien het strijken van de zeilen onvoldoende hielp, kon men in uiterste nood de masten omhakken en zo vermijden dat het schip uit evenwicht werd gebracht. Immers was stabiliteit tijdens een storm van levensbelang. Bijgevolg werd aangeraden om zoveel mogelijk materieel diep in het ruim op te bergen en stevig vast te sjoeren. Maar al te vaak gebeurde het dat rondslingerende voorwerpen op het dek of in het ruim meer schade aanrichtten of slachtoffers maakten dan de kracht van water en wind. Eenmaal de storm voorbij was, kon de schade worden opgemeten. Eventueel zocht het schip een plaats langs de kust waar het kon worden hersteld. Kleine reparaties werden meestal tijdens het varen uitgevoerd. Verscheurde zeilen konden bijvoorbeeld door de bemanning worden genaaid. Enkel voor zwaardere herstellingen – zoals een gebroken roer, mast of kapotte romp – diende het schip zo stabiel mogelijk te liggen. Nieuwe onderdelen hiervoor werden soms door een fregat of jagerschip naar IJsland gebracht, zoals blijkt uit de reeds besproken brief van kapitein De Kerguelen uit 1767: "Je suis dans la baie de Patrixfjord. J'y trouvé 12 à 15 bâtiments qui avaient besoin de secours: mâts, vergues, gouvernails et voiles, tout était à réparer; j'y ai fait travailler sur le champ."<sup>38</sup> Toch moest de bemanning zich in het merendeel van de gevallen zelf behelpen of kreeg het hulp van de lokale bevolking.

Ofschoon storm op alle zeeën een reëel gevaar vormde voor schepen, was ijsvorming een typische bedreiging die zich vooral rond de polen voordeed. Zo ook rond IJsland, waar ijs soms tot juli of augustus rond het noordwestelijke, noordelijke en oostelijke deel van het eiland samenpakte. Botsen met een ijsschots bracht de boeg heel wat schade aan, waardoor het schip moest worden opgegeven. Ook wanneer het in ijs vastliep, ging het in het slechtste geval volledig verloren en moesten de opvarenden door collega-vissers of een voorbijkomend schip worden gered. Dit gebeurde ondermeer in 1781, toen de bemanning van de *Jeune Marie* door het korvet van Jean Damman werd opgepikt en naar de haven van Nieuwpoort werd gebracht<sup>39</sup>. Eenmaal aan land, diende de kapitein steeds verantwoording af te leggen voor het verlies van het schip bij de eigenaar ervan of de rederij waar hij onder contract lag. Was de kapitein op zee achtergebleven, dan werden andere bemanningsleden gehoord. Eventueel werd de verklaring van de kapitein nagetrokken door andere opvarenden als getuigen op te roepen. Al deze verklaringen en getuigenissen werden meestal neergepend in de notulen van rederijen of kwamen in de familiearchieven van de eigenaars van het schip terecht. Soms gaf een bemanningslid het relaas van de feiten in een eigen verhaal. Dergelijke reisjournalen en -beschrijvingen waren trouwens zeer populair in de 17de en 18de eeuw. Het merendeel van deze unieke getuigenissen

---

<sup>36</sup> Filliaert 1944, 96

<sup>37</sup> Tussen 1763 en 1792 was het breken van de mast de meest voorkomende vorm van averij die Duinkerke schepen tijdens een storm opliepen. Voorbeelden waren de *Marie-Louise* van reder Brycx jr. in 1765 en de *Union* van reder Bonjean in 1769. Pfister-Langanay 1985, 254

<sup>38</sup> Zoals geciteerd in Du Rin 1936, I, 123 e.v.

<sup>39</sup> De 'chaloupe' van reder Vroome die o.l.v. stond van kapitein Guillaume Mille was op 9 juli 1781 tegen een ijsschots gevaren. De 112 tonnen kabeljauw werden eveneens aan wal gebracht. ARB, Geheime Raad, nr. 1201c – Brief van De Brauwere, 3 september 1781

kwamen tot stand in de context van reizen georganiseerd door grote handelscompagnieën (zoals de VOC en GIC) of wanneer een nieuwe reisroute werd ontdekt<sup>40</sup>. Het meest bekende is Gerrit de Veers' verhaal over de fatale landing van Willem Barentsz en zijn bemanning op Nova Zembla in het jaar 1596-97, in een poging een doortocht naar de oostelijke Indië te forceren. Over de avonturen van vissers daarentegen worden we amper ingelicht via reisbeschrijvingen. Zeker over wat er gebeurde met IJslandvaarders in nood, weten we amper iets. Notariaatsarchieven geven weliswaar soms een indicatie van de feiten, maar meestal is dit slechts een weergave van de wettelijke complicaties die verbonden waren aan het verlies van het schip. Bijgevolg schenken ze weinig aandacht aan het lot van de schipper en de bemanning. Enkel de IJslandse annalen en jaarboeken maken soms melding van het 'verdwijnen' van buitenlandse schepen voor de kusten. Soms bevatten ze ook aantekeningen van scheepswrakken en het lot van bemanningsleden wanneer die op de kust strandden. Niettemin is de informatie vaak zeer fragmentarisch, onduidelijk en niet correct<sup>41</sup>.

Uit de 18de eeuw is ons slechts één goed bewaard verhaal bekend van een Noord-Nederlands kabeljauwschip, dat voor meerdere weken in het ijs kwam vast te zitten en uiteindelijk in de Westfjords verging in het jaar 1782. Het *Dagverhaal der merkwaardige rampen en wederwaardigheden overgekomen aan het scheepsvolk van het schip De Jonge Alida* dat door bemanningslid Jan Maartensz. Groen werd geschreven, werd in 1783 te Rotterdam gedrukt en later integraal opgenomen in het proefschrift van Marie Simon Thomas uit 1935<sup>42</sup>. Het vertelt de gebeurtenissen van het schip *De Jonge Alida* dat onder leiding van Frans van den Broek op 9 mei Vlaarding en recht naar IJsland vaarde. Helaas vertelt Groen niets over de heenreis, het moment dat men het eiland bereikte, noch over de eerste vijf weken aldaar. Hij start zijn verhaal pas op 9 augustus, op het moment dat hij begint te vrezen voor het lot van de bemanning ("nadat onze reis door de veelvuldige tegenspoeden, die wij ontmoetten, bedenkelijk begonnen was te worden."). Na weinig succes te hebben gekend, kreeg men ten noorden van IJsland te horen over de goede vangsten in het zuiden. Bijgevolg besloot men daarheen te varen. Het schip moet reeds ver verwijderd zijn geweest van Kaap Hoorn, aangezien het niet rechtsomkeer maakte naar het westen, maar een oostelijke koers besloot te varen. Ondertussen viste men verder, zoals nabij Grimsey – een klein eilandje op de noordkust – alwaar men wel een goede vangst noteerde. Echter werd de lucht er dik en mistig, een teken van naderend ijs. Bijgevolg besloot men op 19 augustus oostwaarts te varen en huiswaarts te keren. Op de terugroute ontmoette men drie schepen die in de tegenovergestelde richting vaarden. Van de bemanning kreeg men te horen dat het zeer gevaarlijk was verder door te zeilen naar het oosten. Immers was de kans om vast te lopen in het ijs zeer groot. Niettemin werd de verwittiging genegeerd (Groen vermeldt niet waarom), waardoor men al vlug de eerste ijsschotsen zag opdoemen. Bijgevolg wendde men samen met 5 andere schepen het steven 180 graden. De daaropvolgende dagen zeilde men afwisselend een oostelijke en westelijke koers, maar

---

<sup>40</sup> Voor de Noordelijke Nederlanden is bijvoorbeeld de Ongeluckige Voyagie, van 't Schip *Batavia*, nae de Oost-Indië...Uytgevaren onder den E. François Pelsert uit 1647 bekend. Het dist o.a. de spectaculaire geschiedenis op van de ongeveer 180 opvarenden op die na de stranding van *De Batavia* in 1629 op diverse eilandjes op de klippen voor de kust van Australië achterbleven. Voor de Oostendse Compagnie is het reisdagboek van de Gentse priester Michael Le Febure, die in 1721 als aalmoezenier aanmonsterde op het fregat *Sint-Pieter* dat naar de Indische westkust werd uitgereed, dan weer interessant. Zie respectievelijk Barend-van Haefen 1990, 224-225 en Parmentier 2002, 116-117

<sup>41</sup> Vermeyden 1997, 107-108 en 117

<sup>42</sup> Wegens het unieke karakter is dit verhaal integraal in bijlage gevoegd. Zie Bijlage III

overal kwam men ijs tegen. Uiteindelijk slaagden *De Jonge Alida* en een ander (onbenoemd) schip erin een veilige ankerplaats te vinden. Spijtig genoeg was het water er onvoldoende diep, terwijl ook de kliffen gevaarlijk aandeden. Bijgevolg besliste men vol angst een korte terugvaart te ondernemen tussen de steile kust en het ijs (“de angst en verschrikking alleen scheenen ons te besturen.”). Net wanneer beslist zou worden het schip te verlaten en per sloep naar de kust te roeien, werd *De Jonge Alida* op 23 augustus in de ‘Bolkbogt’ gedreven, een baai ergens in het noordwesten van IJsland, ten oosten van Kaap Hoorn. Aldaar duidden enkele bewoners van het eiland de twee schepen een goede ankerplaats aan. Terwijl men dacht dat het gevaar geweken was, dreef de wind op 25 augustus het ijs de baai binnen en zette het zich vast op de kust. De bemanning bleef 2 dagen aan boord, tot de ijsvorming het schip dermate aantastte dat men op 28 augustus verplicht werd het schip te verlaten. Met stokken, vaten en zeilen fabriceerde men een soort tent waarin men gedurende de gans dag beschutting zocht tegen de koude wind. Ook probeerde men zoveel mogelijk zaken uit het schip te redden: turf, zout, bier, proviand, de reeds opgebrachte kabeljauw en allerlei andere persoonlijke bezittingen. Vuur om zich te verwarmen en te koken maakte men van het drijfhout, dat in overvloed aanwezig was. Van de lokale bevolking kreeg men tot slot een schaapskooi en twee huizen toegewezen, alwaar men respectievelijk eten kon bereiden en de nacht mocht doorbrengen. Men zou er verblijven tot 12 september, de dag dat men trachtte de schepen te herstellen en terug in zee te krijgen. Doordat het water en het ijs terug de zee was ingetrokken, bevond het schip zich ver landinwaarts, waardoor dit onmogelijk bleek. Bovendien was het schip door de overschakeling van vloed naar eb nog zwaarder beschadigd geworden, waardoor het nog amper zeewaardig was. Bijgevolg besliste men het schip achter te laten. Vervolgens schreef men een brief naar de districtoverste waarin men om hulp vroeg. Na enkele dagen werden hen drie jolschepen toegewezen. Naast dit heuglijk feit, kende men tegelijkertijd minder geluk, daar op 12 september de bemanning door IJslandse rovers bestolen werd van alle eten en drinken. De dag nadien zouden de 3 jollen de resterende bezittingen overbrengen naar Furufjörður. De 24-koppige bemanning moest echter twee uur wandelen over hard terrein om deze plaats te bereiken. Aldaar wachtten hen 17 paarden op om de spullen over de steile bergen te brengen; ook de bemanning diende de tocht opnieuw te voet af te leggen. Het klimmen verliep door de zware visserslaarzen niet van een leien dak, wat de bemanning ook nog eens extra uitputte en duizelig maakte<sup>43</sup>. Eenmaal de bergen over, bereikte men het dorpje Hrafnafjörður, gelegen in een zijflank van de Jökulfjörður. Aldaar bleek echter dat de paarden uit Furufjörður nog niet gearriveerd waren, waardoor men enkel op wat water en brood een lange en koude nacht onder de blote hemel diende door te brengen. Pas de volgende dag arriveerden hun goederen samen met de twee bemanningsleden die te zwak waren en de tocht te voet niet hadden kunnen uitvoeren. Vervolgens werd alles aan boord van de drie jollen gebracht, waarmee men afwisselend al roeiend en zeilend ‘Schuttelwijk’ in Ísafjörður bereikte. Daar lag een Deens schip – dat op weg was naar de Straat van Davis – voor anker, waarvan de kapitein beloofde (zoals het zeerecht hem verplichtte) hen naar Patreksfjörður mee te nemen, alwaar men zich op een schip naar Kopenhagen kon aanmonsteren. Aangezien er slechts plaats was voor de helft van de bemanning, moest

---

<sup>43</sup> Toch weerhoudt dit Groen niet het prachtige landschap te beschrijven. Over de gebruiken van de IJslandse bevolking komen we in het verhaal niets te weten, wat aantoont dat de auteur enkel als doelstelling had zijn eigen hachelijk avontuur te vertellen. Niet meer, maar ook niet minder. Vermeyden 1997, 118



bepaald worden wie het eiland zou verlaten. Dit gebeurde door lot te trekken onder de zeelieden. Groen had samen met kapitein Van den Broek het geluk één van de twaalf te zijn die op 15 september – na treurvol afscheid te hebben genomen van de anderen – koers zette naar Patreksfjörður. Daar aangekomen, zouden ze opnieuw gesplitst worden, waarna het schip op 18 september verder koers zette naar Kopenhagen. Zij die achterbleven zouden naar ‘Adelfert’ (vermoedelijk: ‘Arnafjörður’) trekken. Ditmaal hoefden ze niet te wandelen, maar waren paarden voorhanden. Na ongeveer 6 uur bereikten ze Arnafjörður, alwaar ze een schipper vonden die bereid was hen ook naar Kopenhagen te brengen. Ze verlieten IJsland op 2 oktober om 4 dagen later in de havenstad te arriveren. De tocht naar huis zou nog voor problemen zorgen. Immers waren de vissers al hun bezittingen kwijt, waardoor ze drie keer om geld dienden te smeken. De eerste maal verschaftte de Nederlandse ambassadeur te Kopenhagen hen de nodige fondsen. Nadien zouden de ambassadeur in Hamburg en een Amsterdams baljuw hen helpen per boot of paard en kar naar huis terug te keren. Bijgevolg bereikte men op 12 november Vlaardingen. In totaal was men 6 maanden weggeweest, waarvan men 1 maand in het ijs had doorgebracht en 3 weken op IJsland had overleefd. Hoe het met de rest van de bemanning afliep, komen we via het verhaal van Groen niet te weten. Ook Vermeijden vond geen verdere gegevens hieromtrent.



Afbeelding 16. Adam Willarts, Storm op zee met schipbreuk (1633). Vaduz, verzameling van de Prins van Liechtenstein

Niettemin hadden de overlevende bemanningsleden van *De Jonge Alida* zeer veel geluk gehad. In de eerste plaats waren ze kunnen ontsnappen aan het ijs door nabij de kust voor anker te gaan i.p.v. in volle zee. In dit geval kon gemakkelijker aan land worden gegaan en voedsel worden gezocht (gras, zeewier, vruchten, schaapsvlees, enz.). Daarnaast vonden ze onder de IJslandse bevolking mensen die

bereid waren hen te helpen<sup>44</sup>. Tot slot slaagden ze er in de thuishaven opnieuw te bereiken, weliswaar zonder enige stuiver op zak, maar wel in een relatief goede gezondheid. Veel IJslandvaarders die in een soortgelijke situatie waren terechtgekomen, hadden veel minder geluk. In de meeste gevallen stierf het merendeel na ontbering op het ijs of door extreem lage temperaturen<sup>45</sup>. Ook arriveerden ze in de haven met geamputeerde ledematen als gevolg van vrieskou. Helemaal catastrofaal was het wanneer de bemanning voorgoed op zee achterbleef. In dat geval verkeerde de familie lange tijd in het ongewisse over wat er precies met het schip was gebeurd en of het familielid de ramp al dan niet had overleefd. Ooggetuigen van een schipbreuk waren er meestal niet. Alleen angespoelde wrakstukken of dode lichamen konden een groot vermoeden wekken dat het schip was vergaan en de bemanning omgekomen. Zo leden in 1774 vier korvettschepen schipbreuk. Twee schepen, de *Félix* (45 ton) van reder Gillodts en de *Normandie* (50 ton) van Loriole, werden als vermist opgegeven. Enkel van de twee andere korvetten, de *Espérance* van reder Delahousse en de *Jeune Jean* van Longeville, was men zeker dat ze met man en muis waren vergaan<sup>46</sup>. Voor de familie van de zeeman zorgde dit voor een aantal problemen. In de eerste plaats verloor het gezin haar enige bron van inkomsten. Voor het hoogstnodige kon wel beroep worden gedaan op de kerkelijke weldadigheid of de stedelijke armenkas. Daarnaast zorgde het uitblijven van een officiële overlijdensakte ervoor dat het zeer moeilijk was voor de vrouw een nieuw huwelijk aan te gaan. Enkel wanneer de Kerk, na onderzoek, de praktische zekerheid had dat de zeeman op zee gestorven was, werd de vrouw als weduwe erkend. Zo verging het Theresia Sales<sup>47</sup>. Geruime tijd had ze niets meer gehoord van haar man, Petrus Joannes Gilloteau, die in april 1775 naar IJsland was vertrokken. Niettemin wou ze reeds het jaar daarop een nieuw huwelijk sluiten. Hiervoor diende ze een aanvraag in bij de toenmalige pastoor van Oostende, Philippus Verhagen, die een onderzoek opstartte. Hij ondervroeg Petrus Löhr, de reder van het vermiste schip, die verklaarde in 1775 een vishoeker op IJsland te hebben uitgereed. Het schip, waarvan de naam ons niet bekend is, stond onder leiding van stuurman Leonard Halseben uit Duinkerke. Over de samenstelling van de bemanning worden we in het onderzoeksrapport trouwens zeer goed ingelicht. Naast de stuurman waren ook nog een zouter (P. Lampein) en een kuiper (Andreas Lobbée) aan het schip verbonden. Voorts telde de bemanning nog 11 andere koppen: P. Vogelaere, Emmanuel D'Aspe, Carel De Groupe, Pieter Gillejolle, Benedictus Baroen de oude en zijn zoon (Benedictus Baroen de jonge), Joannes De Grave, Michiel Bernaerts, François Langetee, Michiel Graefscheppe en Mattheus De Rycke. Löhr verklaarde dat het schip uiterlijk in oktober 1775 terug op de Oostendse rede verwacht werd. Maar na meer dan een jaar wachten – de verklaring werd afgelegd op 20 december 1776 – had ook hij de hoop opgeborgen de bemanning ooit nog levend terug te zien. Sindsdien had men niks meer van het schip vernomen, tenzij van de bemanning van een andere hoeker, die Löhr in Duinkerke had aangekocht en op 11 augustus 1776 van IJsland was teruggekeerd. Bij de terugkomst had de schipper verklaard te zijn binnengelopen in een haven of baai op IJsland en daar van de lokale bevolking had

---

<sup>44</sup> Niettemin ging deze IJslandse gastvrijheid steeds gepaard met een verlangen van de lokale bevolking om in ruil voor hulp, goederen, die op het eiland schaars of moeilijk te verkrijgen waren, te verkrijgen. Jenever was zo'n product. Vermeyden 1997, 113

<sup>45</sup> Hoewel het eten van gestorven of gedode collega's door zeelieden een beeld is dat vooral uit sprookjes, fabels en straffe verhalen ontleend lijkt, kwam kannibalisme zeker voor onder gestrande zeelieden. Vermeyden 1997, 112-113

<sup>46</sup> Pfister-Langanay 1985, 254

<sup>47</sup> Vancraeynest 1996, 153-155

vernomen dat er het jaar voordien 3 dode lichamen waren aangespoeld, waarvan één dat van stuurman Halsleben was<sup>48</sup>. Ook had men op de kust voorwerpen van het schip teruggevonden: een stuk van een hoekersmast, een kist met de koninginnevlag en ongeveer 300 tonnen ‘moluwe’. Dat het hier wel degelijk om het hoekerschip van reder Löhr ging, werd bevestigd door het feit dat er in de vijf voorgaande jaren geen enkel schip onder Oostenrijkse vlag naar IJsland was gevaren dan alleen het voornoemde schip o.l.v. Leonard Halsleben. Voor pastoor Verhagen een duidelijk bewijs dat de bemanning effectief op zee was achtergebleven. Na overdracht van de getuigenisverklaring aan het bisdom van Brugge, kreeg Theresia Sales op 2 augustus 1776 na lang wachten het schriftelijk bewijs dat haar man met zijn collega’s was omgekomen.

## 5 Vissen in tijden van oorlog

In de 17de en 18de eeuw beperkten de gevaren voor de IJsland vissers zich niet enkel tot ziektes, stormen en ijsvorming. Vaak waren ze ook het slachtoffer van de politieke twisten die tussen de verschillende Europese naties op zee werden uitgevochten. Hierbij kwamen de officiële oorlogsvloten niet alleen tegenover elkaar te staan, ook gebeurde het dat kapers handels- en vissersschepen belaagden, of dat walvisvaarders kabeljauwvissers van een vijandige natie bedreigden of vice versa. Op een zeemijl meer of minder werd vaak niet gekeken, waardoor kapersschepen ook het vissen nabij de poolcirkel onveilig maakten. Vooral in de 17de eeuw zouden heel wat relletjes rond de IJslandse fjorden worden uitgevochten. De IJslandse annalen vermelden heel wat voorbeelden van dergelijke schermutselingen tussen Franse, Engelse en Hollandse vissersschepen. Hierbij werd het overwonnen schip volledig geconfisceerd en de bemanning aan land gezet, vaak met verlies van hun persoonlijke bezittingen (o.a. kledij). Bekend is een mooi voorbeeld uit 1695:

*French whalers chased a Dutch cod-fisher into the pack around Reykjanes; the Dutch escaped, but the French ship was caught in the ice and they had to leave it. 50 survived. [...] They went to the west until they came to Tálknafjördur; there they saw a ship which they thought to be a French whaler, and they went to the ship, but when they came aboard it turned out to be a Dutch ship and the Dutch killed them all. Shortly after the French had left 8 Scotsmen arrived in Reykjanes. They had drifted to the Westmannaeyjar on a ice floe. They had been on their way to the West Indies, but were taken by the French and had been robbed of everything, including most of their clothing. Then the French sailed with them to the north, until they met with the pack and they left them on the ice. And so they drifted around until they came to the Westmannaeyjar [...] <sup>49</sup>*

Hoewel het aantal schermutselingen nabij IJsland in de 18de eeuw afnam, bleef er in de 18de eeuw steeds sprake van dreiging. Vooral in tijden van oorlog verstoorden vijandige kapers de tocht naar IJsland meermaals. Zo doet een brief van J.B. De Brauwere uit 1756 – bij de aanvang van de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) – het verhaal van de *St. Pieter* en een ander onbekend schip, die

<sup>48</sup> Waarop de IJslandse bevolking zich baseerde om het lichaam te identificeren, is ons een raadsel.

<sup>49</sup> Zoals geciteerd in Vermeyden 1997, 108

overvallen werden door twee Engelse oorlogsschepen en vervolgens ingezet werden om een Frans schip, dat op de Duinkerkerse rede lag, te verrassen:

*...et après avoir examiné leurs lettres, ils ont obligé ces pêcheurs de venir avec leurs chaloupes à bord de deux vaisseaux de guerre anglais [...] ils ont obligé les dits pêcheurs d'admettre à leur bord environ cinquante hommes armés des dits vaisseaux de guerre, sur chaque chaloupe [...] et avant ordonné aux pêcheurs de se tenir en bas dans leurs chaloupes, ils ont fait course vers un bateau-armateur français qui était à la rade de Dunkerque en vue de le surprendre avec ces chaloupes [...] mais le dit armateur, l'avant aparemment aperçu, a été alerte avant qu'on l'avait aproisé, pour quoi les anglais ont retourné vers les dits vaisseaux de guerre et ont quité les chaloupes, lorsque les dits pilotes-pêcheurs ont demandé des certificats que cela était fait par force...<sup>50</sup>*

Tijdens de Amerikaanse Vrijheidsoorlog zou de burgemeester van Nieuwpoort nogmaals melding maken van een kapersvoorval. Gedurende het transport van een lading kabeljauw naar de Duinkerkerse haven, werd een 'chaloupe' in volle zee door enkele Engelse kotterschepen aangevallen. Van de 280 tonnen kabeljauw openden ze er slechts één exemplaar en namen zeven vissers gevangen. De rest van de bemanning werd gespaard, waardoor het schip naar Nieuwpoort terug kon keren. Wat er met de zeven gevangengenomen vissers nadien gebeurde, is niet bekend.

Om de kapersdreiging te omzeilen, lieten heel wat reders hun sloep of schuit onder neutrale vlag vissen. Voor de Vlaamse vissers was dit tijdens de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) het Noord-Nederlandse Vere. Tussen 1752 en 1765 zouden 46 Zuid-Nederlanders het Veerse poorterschap aannemen. Achtendertig ervan waren uit Oostende afkomstig en voor het merendeel tewerkgesteld in het visserijambacht<sup>51</sup>. In de periode 1755-56 lieten Duinkerkerse reders een aantal schepen voor hun rekening onder Oostenrijkse vlag vanuit Nieuwpoort de zeevisserij beoefenen. Om minder wrevel en argwaan te wekken, schreven zich tussen 1755 en 1760 een aantal Duinkerkerse vissers in als poorter van Oostende. Gedurende de Amerikaanse Vrijheidsoorlog zeilden de Duinkerkerse schepen opnieuw onder de neutrale Oostenrijkse vlag. Op die manier werden in de periode 1779-81 elk jaar 70 schepen uitgereed op IJsland. Ter compensatie verkregen de Vlaamse vissers de toestemming om tegen een zeer laag tarief hun gevangen haring op de Duinkerkerse markt te koop aan te bieden. Niettemin was al snel gebleken dat de havens van Nieuwpoort en Oostende sterk leden onder deze manier van werken. Bijgevolg werd in 1779 te Brussel beslist dat enkel nog reders die zich in de haven kwamen vestigen, een keizerlijke zeebrief mochten krijgen.

Zelfs in tijden van vrede kon men maar beter op z'n hoede zijn. Immers waren er steeds zeerovers actief die op eigen initiatief handelden. Bijgevolg nam de *St. Jacob* op zijn reis naar IJsland in het jaar 1728 honderd pond kanonskruit mee, wat door Andreas Vanderheyde voorzichtig aan boord werd gebracht. Vermoedelijk werd het schip belast met het beschermen van de eerste IJslandvloot van de Nieuwpoortse 'Compagnie van Visch-vaert'<sup>52</sup>. Dat dit niet éénmalig was, bevestigt een (niet-gedateerde) inventaris: naast een tweeloop, 40 lb. kogels, 2 'donderbussen en 6 bajonetten, werden ook

<sup>50</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4810 – Brief De Brauwere van 17 september 1756

<sup>51</sup> Parmentier 2003, 44

<sup>52</sup> Filliaert 1939, 61

42 kanonsballen ter waarde van 108 florijnen genoteerd<sup>53</sup>. Niettemin weten we niet zeker of al deze voorwerpen effectief op zee werden meegenomen om zich te beschermen. Immers konden ze ook op het vasteland worden gebruikt of waren het stuk voor stuk objecten die men via contacten had verkregen of het gevolg waren van een handelstransactie.

Toch werden er in de 18de eeuw procentueel minder vissers opgepakt dan andere zeelieden. Voor Duinkerke was dat doorheen de 18de eeuw 3 à 4%. Meer dan 5,6% van de gevangengenomen zeelieden waren tussen 1744-46 matrozen, terwijl dat aantal zou oplopen tot 13% tijdens de 2 volgende grote conflicten<sup>54</sup>. Het gevangennemen van zeelieden had tot slot drie doelen. In de eerste plaats moest ze de vijand verzwakken door het maritieme milieu te destabiliseren. Wanneer vissers werden opgepakt, misliepen ze immers hun vangstpremies. Voor gevangengenomen vissers of andere zeelieden kon losgeld worden gevraagd, wat de schatkist kon spijzen. Zeker wanneer de goederen de vijandige staat niks konden bijbrengen, werd er losgeld gevraagd. En tot slot konden de gevangengenomen vissers opgenomen in de eigen marine om het verlies aan matrozen op te vangen. Dit gebeurde aan beide kanten van het Kanaal.

## 6 Geloof en bijgeloof

Tot op de dag van vandaag wekt de zee bij de gemiddelde visser een dubbelzinnig beeld op. Enerzijds vormt het zilte nat een noodzakelijke bron van inkomsten, anderzijds boezemt de watermassa hem bij momenten grote angst in. Vooral doordat hij elke dag opnieuw afhankelijk is van het (nood)lot en voortdurend geconfronteerd wordt met grote natuurkrachten, is de neiging groot zich al vlug te richten tot het bovennatuurlijke. Het spreekt bijgevolg voor zich dat een visser meer bijgelovig is dan een gewone landrat. Hoewel langs de Frans-Vlaamse kust lokale verschillen en allerlei varianten van bijgeloof voorkomen, krijgt het begrip in de zeevisserij overal dezelfde invulling: gezondheid of ziekte, voorspoed of tegenslag, bestendig te bepalen of te vermoeden aan de hand van verschijnselen, waarnemingen of gebeurtenissen aan wal of op zee<sup>55</sup>. Bijgeloof kunnen we dan ook omschrijven als een verzameling van eeuwenlang overgeleverde gebruiken en opvattingen, waarvan sommigen nog steeds een invloed uitoefenen op vissers. Toch is de bijgelovige traditie in de zeevisserij na de Tweede Wereldoorlog sterk achteruitgegaan en zal die met de nieuwe generaties vissers waarschijnlijk helemaal verdwijnen.

Bijgeloof kwam in het oude vissersmilieu op verschillende manieren tot uiting. In de eerste plaats hadden vissers van oudsher grote schrik voor zeemonsters en allerlei andere angstaanjagende verschijningen. Hoewel veel van die 'monsters' gewone zeedieren waren, is het vrij logisch dat de vissers hiervoor bang waren<sup>56</sup>. Immers waren de dieren die ze onderweg tegenkwamen compleet nieuw voor hen. Zolang het dier niet gevangen werd en wetenschappers er zich niet over konden buigen, bleven er

---

<sup>53</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4890 – Inventaris van alle goederen en provisien toebehorende aan de 'Compagnie van Vischvaert' te Nieuwpoort (niet-gedateerd)

<sup>54</sup> Cabantous 1980 (2), 153

<sup>55</sup> Van Craeynest 2004, 39

<sup>56</sup> Zie bijvoorbeeld de angstaanjagende afbeeldingen op Kaart II

allerlei wilde verhalen over verspreid worden. Hoewel de meeste zeedieren stelselmatig 'geïdentificeerd' werden, bleven zeemonsters in de 18de eeuw deel uitmaken van straffe zeemannsverhalen. Naast zichtbare verschijningen, waren het vooral verbeeldingen die vissers bleven benauwen. Langs de Vlaamse kust was dit bijvoorbeeld het zeemonster *Roeschaard* dat plots uit zee kon opduiken om vissers de zee in te sleuren, boten te doen kapseizen, netten te scheuren, enz. Het monster kon allerlei gedaantes aannemen, gaande van een oude vrouw, een zwarte kat of vogel tot een duivel. De meest typische verschijningsvorm was echter een grote boze kabeljauw<sup>57</sup>. Om Roeschaard te misleiden, kreeg elke nieuwe scheepsjongen op zijn eerste zeereis een lap- of bijnaam door de schipper toegewezen. Voor de keuze ervan liet hij zich vaak inspireren op een fysiek kenmerk van de jongen (vb. kleinen, witten, ...) of een andere eigenschap (vb. tabak, rappen, ...). De lapnaam had naast een bijgelovige betekenis ook een praktisch nut. In het gesloten vissersmilieu kwamen steeds dezelfde familienamen terug, waardoor het zeer moeilijk was om vissers van elkaar te onderscheiden. Bijgevolg sprak men elkaar steeds bij de lapnaam aan, waardoor deze in sommige gevallen de vorm van een familienaam aannam, die dan van vader op zoon werden overgedragen<sup>58</sup>.

Vissers koesterden ook een sterk geloof in allerlei voortekens. Een aantal ervan zijn algemeen gekend en hebben een variant die verder rijkt dan het visserijambacht alleen. Van Craeynest somt er ons een paar op<sup>59</sup>. Wanneer net voor het vertrek een zwarte kat of hond de straat overstak, was de kans groot dat dit voor een slechte vangst of allerlei narigheid tijdens de reis zou zorgen. Vond men een kat na de afvaart aan boord, kon die – zeker wanneer ze zwart was – het best meteen overboord worden gegooid. Ook wanneer een visser van een voorbijganger een "goede reis" of "bon voyage" toegewenst kreeg, kon dit voor problemen zorgen. Beter was het afscheid te nemen van een visser met de woorden "Dat het mag wel gaan!"<sup>60</sup> Eveneens was het veiliger de meertrossen te laten losgooien door een 'kaailoper' (kadewerker) dan door de reder van het schip. Verder was fluiten om wind vragen. Ook eetgewoonten waren belangrijk. At men vis, dan moest men steeds beginnen met de kop. Vond men een mot aan boord (wat in het mufte ruim niet onbestaande was), dan mocht men het insect niet doden. Tijdens de reis mocht men zijn strozak niet keren, ook al was dit hygiënisch niet verantwoord (*cfr. supra*). Daarnaast moest de visser aandachtig de ogen openhouden om eventuele voortekens in de natuur op te merken. Hoewel het geen uitdrukking vormde van bijgeloof, deed het opduiken van een 'malfietje' – een kleine stormvogel, niet groter dan een zwaluw – vissers meermaals naar het hart grijpen. Zeker wanneer dit vogeltje naarstig op zoek ging naar een stukje visafval, duidde dit steevast op het feit dat er zwaar stormweer op komst was. Voortekens waren echter niet altijd onheilspellend. Een haan bracht geluk en voorspoed. Bij de tewaterlating van een nieuwe vissersboot of bij de ingebruikname van een nieuw net, werd dan ook een haan gegeten. Wanneer de visser op weg naar het schip een kudde schapen kruiste, was dat ook een goed voorteken. Een vrouw van lichte zeden ontmoeten op weg naar de boot betekende een goede vangst. Men moest er dan wel bijnemen dat de visser zijn ziel verkocht aan de duivel. Ook de ontmoeting met een man in uniform zou geluk brengen. Een pastoor, een non,

<sup>57</sup> Gaston Duribreux wijdde in 1943 een roman aan de mythevorming rond dit zeemonster. G. Duribreux, *De Roeschaard*. S.l., 1943

<sup>58</sup> S.n., Geloof en bijgeloof – lapnamen, in < [http://www.sinfala.be/index.php?m=virtueel\\_bezoek&f=geloof.htm](http://www.sinfala.be/index.php?m=virtueel_bezoek&f=geloof.htm) >, geconsulteerd op 12.05.08

<sup>59</sup> Van Craeynest 2004, 40-43

<sup>60</sup> Een voorbeeld hiervan vinden we ook terug in Filliaert's afvaartmis: "op ulder welgelukken!". Zie Bijlage IV, r. 292-93

een gehandicapte of een oude vrouw, voorspelden dan weer weinig goeds. Vooral de zwarte kledij van nonnen en pastoors zou een slecht voorteken zijn. Ook het ontmoeten van een varken – een onrein dier volgens de katholieke godsdienst – op weg naar het schip kon men maar beter vermijden.

Naast voortekens konden ook verschillende gebruiken en voorwerpen het noodlot tegenhouden of geluk in de hand werken. De visser had dat gelukkig toeval nodig voor een behouden vaart en een goede vangst. Zich niet wassen en scheren bijvoorbeeld kon ongeluk vermijden. Knippen van haar was ten stelligste verboden onder vissers, evenals het aan boord brengen van een hond met veel haar, aangezien die geassocieerd werden met heksen. Ook het oproepen van een koekoek bij het vertrek op zee was de voorbode van een goede vangst. Kippen aan boord waren goede ‘windbrengers’ die de nodige wind in de zeilen bliezen. Traditionele geluksbrengers waren een stukje hout (een heidens gebruik, vandaar de uitdrukking: “hout vasthouden”), een hoefijzer, een mollen- of reigerpoot, een wilde kastanje, enz. Door het werpen van enkele muntstukjes in zee zou een goede vangst of een goede wind kunnen worden afgekocht. Een Sint-Jakobsschelp of een dondersteen zouden het onweer weghouden<sup>61</sup>. Vele vissers droegen één oorring. Die zou hoofdpijn en een verminderd gezichts- en gehoorvermogen tegengaan. Het praktisch nut was dat de visser steeds iets waardevol bij zich droeg als zijn schip zou vergaan en hij op een onbestemde plaats zou belanden<sup>62</sup>. Wanneer men een rechterschoen of -laars opviste, bracht dit geluk. De schoen werd dan ook aan de mast bevestigd. Linkerschoenen of -laarzen werden teruggegooid. Een jong visje dat van de ingewanden werd ontdaan, werd als geluksbrenger aan het einde van de bezaanboom opgehangen. Helemaal opgedroogd en verhard door het zonlicht, doorstond het alle weer en wind. Een bezem mocht nooit tegen de reling worden geplaatst, aangezien de kans dan bestond dat de vangst van het dek zou worden gevist. Soms bevestigde men de bezem op de mast om het neerstrijken van zwarte vogels te vermijden. Cijfers en getallen hadden ook hun betekenis. Bekend is het ongelukscijfer 13. Maar ook het getal 30 bracht ongeluk omdat Judas volgens het bijbelverhaal Jezus Christus voor 30 zilverlingen had verraden. Ook het getal 33 werd het best vermeden, aangezien Christus die leeftijd had toen hij de kruisdood stierf<sup>63</sup>.

Meteen wordt duidelijk dat in sommige gevallen geloof en bijgeloof elkaar overlappen. Een vissersbevolking was van nature diepgelovig. Dit kwam op verschillende manieren tot uiting. Het inwijden van een nieuw schip werd steevast vooraf gegaan door het voordragen van het evangelieverhaal over ‘het wonder van de storm die was gaan liggen’<sup>64</sup>. Om het schip te beschermen tegen allerhande onheil, werd de naam tegelijkertijd gekoppeld aan dat van een beschermheilige. In de meeste gevallen werd er via de namen verwezen naar de verschillende patroonheiligen van de vissers. Bijgelovig was dan weer dat een schip nooit op vrijdag te water mocht gelaten worden, aangezien dit de dag was waarop de kruisdood van Christus werd herdacht<sup>65</sup>. Op zon- en feestdagen mocht zeker niet worden gevist, want dat bracht ongeluk: een van de kinderen zou met een vissenkop worden geboren.

---

<sup>61</sup> S.n., Geloof en bijgeloof – (on)geluksbrengers, in < [http://www.sincfala.be/index.php?m=virtueel\\_bezoek&f=geloof.htm](http://www.sincfala.be/index.php?m=virtueel_bezoek&f=geloof.htm) >, geconsulteerd op 12.05.08

<sup>62</sup> Wanneer het lichaam van een visser ergens aanspoelde, kon de begrafenis met die gouden oorring bekostigd worden. Van Craeynest 2004, 43

<sup>63</sup> Van Craeynest 2004, 41 en 43

<sup>64</sup> Mollat du Jourdin 1993, 213. Dit evangelieverhaal werd ook verteld tijdens verschillende kerkelijke diensten, zoals de afvaartmis. Zie Bijlage IV, r. 166-180

<sup>65</sup> Van Craeynest 2004, 40

Wie op Driekoningen (Dertienavond) uitvoer, riskeerde vissen met drie koppen te vangen. Op Allerheiligen en Goede Vrijdag zou men doodshoofden vangen. Als men op Nieuwjaar viste, zou men een slecht jaar tegemoet gaan<sup>66</sup>.

Het gebed voor, tijdens en na afloop van de reizen waren eveneens zeer courante uitingen van een sterke geloofsovertuiging. Wanneer de bemanning een storm heelhuids was doorgekomen, werd aan boord van het schip altijd gebeden of een mis opgedragen aan de beschermheilige. Na de reis werden dan allerlei geloftegiften in de kerk van deze patroon of patrones gebracht. Dit kon gaan van kleine schilderijtjes tot heuse glasramen en altaarstukken. Daarnaast werden ook navigatie-instrumenten, kledingstukken en volledige dankkoffers voor het beeld geplaatst<sup>67</sup>. Zelfs wanneer een schip op de rede in de problemen kwam, werd in allerijl om de steun van God gesmeekt. Zo betaalde de Nieuwpoortse 'Compagnie van Visch-vaert' in 1728 aan de paters Recoletten een bepaalde som voor het opdragen van 2 missen om de bescherming van God te vragen voor de bemanning van de *St. Jacob*, die tijdens de terugkeer van IJsland door stormweer op de rede in de problemen was gekomen<sup>68</sup>. Ook de afvaartmis diende om "voor de maats die vertrekken zouden den zegen van hierboven af te smeeken". Daarna was het allen verzamelen geblazen in de herberg, waar getoost werd op een behouden reis<sup>69</sup>. Tot slot had een gestorven visser op zee recht op een religieuze plechtigheid aan boord van het schip, aangezien "Godt zijn siele wilt hebben". Een andere uiting van het geloof was het bij zich dragen van het bekende 'Gebed van Keizer Karel', een heiligenprentje of een scapulier. De onderkant van de klompen werd soms beslagen met koperen spijkers in de vorm van een kruis. Om bescherming af te smeken werd onder de mast een paasnagel verborgen. Soms werd een gewijd palmtakje of een OLV-Vrouwbeeldje aan de mast bevestigd<sup>70</sup>. Sowieso werd bij het verlaten van de haven de vlag of wimpel driemaal op- en neergehaald als symbolische laatste groet aan het land en de OLV Maagd der Duinen. Kort daarna sloeg de kapitein een groot kruis, nam de hoed af en zei: "A la grâce du ciel; à Dieu va!", gevolgd door het bevel "Allez, tout le monde sur le pont pour la prière!". Na dit gebed werden de overige zeilen gevierd en zette men verder koers naar het noorden.

---

<sup>66</sup> S.n., Geloof en bijgeloof – ongeluksbrengers, in < [http://www.sincfala.be/index.php?m=virtueel\\_bezoek&f=geloof.htm](http://www.sincfala.be/index.php?m=virtueel_bezoek&f=geloof.htm) >, geconsulteerd op 12.05.08

<sup>67</sup> Lepage 1974-75, 17

<sup>68</sup> Filliaert 1939, 67

<sup>69</sup> Filliaert 1980, 179 e.v. Zie Bijlage IV voor de integrale beschrijving van deze afvaartmis.

<sup>70</sup> S.n., Geloof en bijgeloof – geluksbrengers, in < [http://www.sincfala.be/index.php?m=virtueel\\_bezoek&f=geloof.htm](http://www.sincfala.be/index.php?m=virtueel_bezoek&f=geloof.htm) >, geconsulteerd op 12.05.08



### ‘Collen op de cabilliau’. De jacht op een fel begeerde vissoort

#### 1 Het voorseizoen

Wanneer de eerste kollijnen nabij IJsland werden uitgeworpen, vertoonde het klimaat nog alle kenmerken van een koude winter. Vanaf het eiland scheerden gure winden over de rotstoppen en werden grote hoeveelheden stuifsnieuw vanaf het eiland over de zeeën aangevoerd. De eerste lading kabeljauw werd stevast met een ‘zootje drank’ en/of een maaltijd gevierd. Nadien was het gedaan met de pret en zou alles in het teken staan van de visvangst. Tijdens het voorseizoen viste men gedurende een 2-tal maanden langs de zuidkust, om dan geleidelijk via het westen of oosten naar het noorden op te schuiven. De Franse IJslandvaarders opteerden er soms voor om in de omgekeerde richting te kollen.

##### 1.1. *Vistechmieken*

Voor het vangen van de kabeljauw deden de IJslandvaarders beroep op de principes van het hoekwantvissen. Letterlijk betekende dit vissen d.m.v. een aan een lijn bevestigde ‘houck’ of ‘haak’ (zie Afbeelding 17)<sup>1</sup>. Voor de IJslandvisserij werd de kollijn gehanteerd, een handlijn met onderaan een stuk ballast (lood) en een haak. Iedere kollijn mat 45 brasem (1 brasem = ca. 1.60m). Afhankelijk van de diepte van het water konden 2, 3 of 4 kollijnen aan elkaar worden bevestigd. Het lood met een gewicht van ca. 7 pond of 3,1 kg moest de lijn loodrecht houden in het water, en het afdrijven ervan door de zeestroming zoveel mogelijk verhinderen. Net boven het stuk lood bevond zich een ijzeren staaf van ca. 30 cm, die een hoek van 90 graden vormde met de handlijn. Aan de staaf werd de eigenlijke vislijn (ca. 3m) met haak bevestigd. Het geheel werd de beug genoemd (vandaar dat men ook sprak van de ‘beugvisserij’). In visrijke gebieden werd ook soms een tweede haaklijn aan de eigenlijke vislijn gehecht<sup>2</sup>. Om het voor de visser aangenamer te maken, kon het lood op de bodem te rusten worden gelegd. In Frankrijk heette dit ‘pêcher à fond’. Onder ‘pêcher à la ligne’ verstond men het kollen met één haak<sup>3</sup>. Niettemin bestond de kunst van het kollen erin de beug op verschillende dieptes te bewegen om zo de kabeljauw te ‘zoeken’.

De vislijnen waren vervaardigd uit hennep. De dikte van de kollijn was afhankelijk van het soort kabeljauw dat men verwachtte te vangen. In de meeste gevallen werd de lijn ook verstevigd door hem te looien, waardoor tevens ook de levensduur toenam. Om de kabeljauw minder af te schrikken, werd de vislijn ook donkerbruin of -groen gekleurd zodat hij minder goed opviel in het water<sup>4</sup>. De vishaken

---

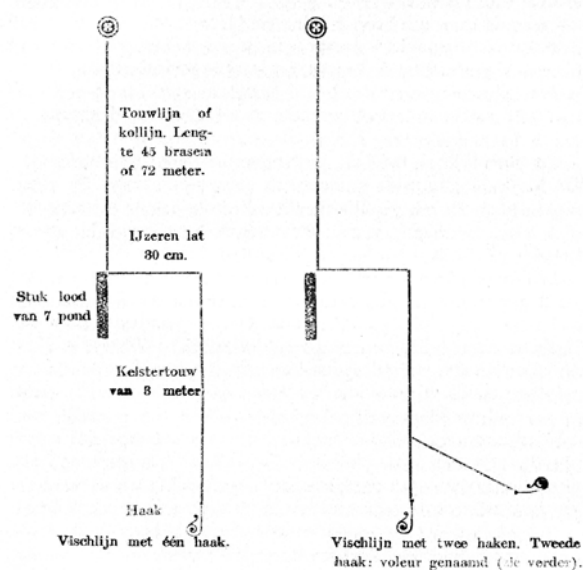
<sup>1</sup> Beaujon 1885, 149

<sup>2</sup> In het naseizoen werd dit zeker gedaan. Filliaert 1944, 130-133

<sup>3</sup> Duhamel du Monceau 1769, I, 14

<sup>4</sup> Duhamel du Monceau 1769, I, 15-16

waren van ijzer of staal. Op het einde van de steel bevond zich een oog of een afgeplat stuk, waar de haak aan de vislijn kon worden bevestigd. Vishaken bestonden er in verschillende maten en vormen (zie Afbeelding 18). Ook de hoek van de boog van de haak kon variëren. In de regel koos elke visser de haak die hem het beste leek. Toch bestonden er een aantal vaste keuzes. Zo opteerde men bij het vissen op een rotsachtige bodem steeds voor een vertinde haak, aangezien die veel steviger was dan een gewone ijzeren of stalen exemplaar. Was er weinig kabeljauw aanwezig, dan gebruikte men kleinere haken. Naast de klassieke vishaak hanteerden de IJsland vissers ook exemplaren met op de steel een loden of tinnen visimitatie (zie Afbeelding 19). Dergelijke haken waren uitermate geschikt om grote kabeljauwvissen te vangen. Ook wanneer het aas opgebruikt was, schakelde men op deze exemplaren over. Visimitaties had men in verschillende kleuren en vormen. Toch werd zoveel mogelijk geopteerd voor felle of glinsterende kleuren, aangezien die een grotere aantrekkingskracht op de kabeljauw uitoefenden. Tinnen haken schitterden sowieso, waardoor deze steeds achter de hand werden gehouden in het geval de vis minder zou toehappen. Bevond men zich in een zeer kabeljauwrijk gebied, volstond enkel een visimitatie. Ook wanneer de kabeljauw zich op meer dan 15 of 20 voet onder het wateroppervlak ophield, werden geen haken gehanteerd. Bovendien ging het kollen op die manier veel sneller, aangezien men de vis niet telkens diende te onthaken<sup>5</sup>.

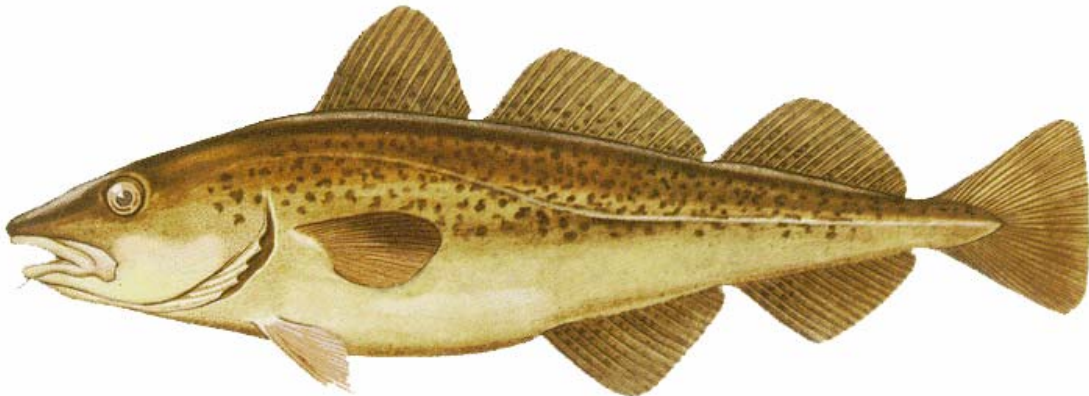


Afbeelding 17. Kollijn met 1 of 2 haken. Uit: Filliaert 1944, 85

Het kollen gebeurde aan één zijde van het schip. De plaats die men als visser innam, werd via het lot bepaald. De kollijn lag opgerold in een mandje (de 'lijnenmand'), die aan de binnenzijde van de reling werd geplaatst. De lijnen werden langs een houten schuifbeugel (de 'mekke') vastgemaakt aan het schip. Bij de eerste uitworp fungeerde een stukje gedroogd zwijnenvel van de meegebrachte hesp als aas. Ook een stukje haring of dode prik kon hiervoor in aanmerking komen. Het lokaas voor de verdere vangst kon uiteenlopend zijn: de maag, de 'puddock', de lippen of de 'keeltjes' van de gevangen kabeljauw. Het witte vel van een edelbut werd enkel in noodgevallen als haakvoer gebruikt. Normaal

<sup>5</sup> Duhamel du Monceau 1769, I, 22

kolde elke visser per dag minimum 10 tot maximum 45 kabeljauwvissen. Eenmaal de vis aan boord was gebracht, werd ze onthaakt. Weerspannige exemplaren werden over de reling getrokken met een speciale 'pekhaak'<sup>6</sup>. Op het dek werden ze tussen de benen gegrepen en de ogen uitgestoken. Met een zakmes sneed de visser de twee kieuwen door, zodat de kabeljauw kon uitbloeden. Vervolgens sneed men de keel weg en werden de ingewanden verwijderd<sup>7</sup>. Met uitzondering van de lever en de zwemblaas werden alle ingewanden als lokaas gebruikt. Witte en rode levers werden elk in een afzonderlijke ton bewaard. De eigenlijke kabeljauwvis werd in een vergaarbak achter de vissers gegooid.



De kabeljauw of 'Gadus morhua' is een kabeljauwachtige die voorkomt in de koude zeeën van Europa, de Baltische Zee en de Noordoostelijke Atlantische Oceaan. Hij heeft een lengte die varieert tussen de 50cm en 1.40m. Zijn gewicht situeert zich tussen de 1,3 en 24kg. Met 'morue' bedoelen we gezouten of gedroogde kabeljauw. Wanneer de vis vers wordt verkocht en geconsumeerd, spreken we het best van 'cabillaud'.

Met een grijze tot groene olijfvachtige kleur bezit de kabeljauw 3 aparte rugvinnen, 2 gescheiden buikvinnen, een duidelijk waarneembare laterale lijn en een bovenkaak die over de onderkaak uitsteekt. De onderkaak bevat een typisch uitsteeksel onder de onderkin. Vrouwelijke exemplaren zijn over het algemeen groter dan de mannelijke exemplaren. De kabeljauw verplaatst zich in wateren met een diepte variërend tussen het wateroppervlak en 450m, maar hij vertoeft het liefst op de bodem van de zee, vnl. omwille van de warmte.

Er bestaan meerdere soorten kabeljauwvissen die elk in een verschillende streek voorkomen. Ze zijn te onderscheiden van elkaar door de kleur, de pigmentering, de variaties in groei, het soort zandbank waar ze actief zijn, enz.

De kabeljauw voedt zich met krabben, kleine schaaldieren en kreeften, maar ook pijlinktvissen en andere vissoorten. Hij is bijna omnivoor. Het komt zelfs voor dat de meest volwassen exemplaren hun kleinere soortgenoten opeten.

De vrouwelijke kabeljauw kan veel eieren produceren: ongeveer 3.000.000 eitjes per jaar; een

<sup>6</sup> Filliaert 1939, 66

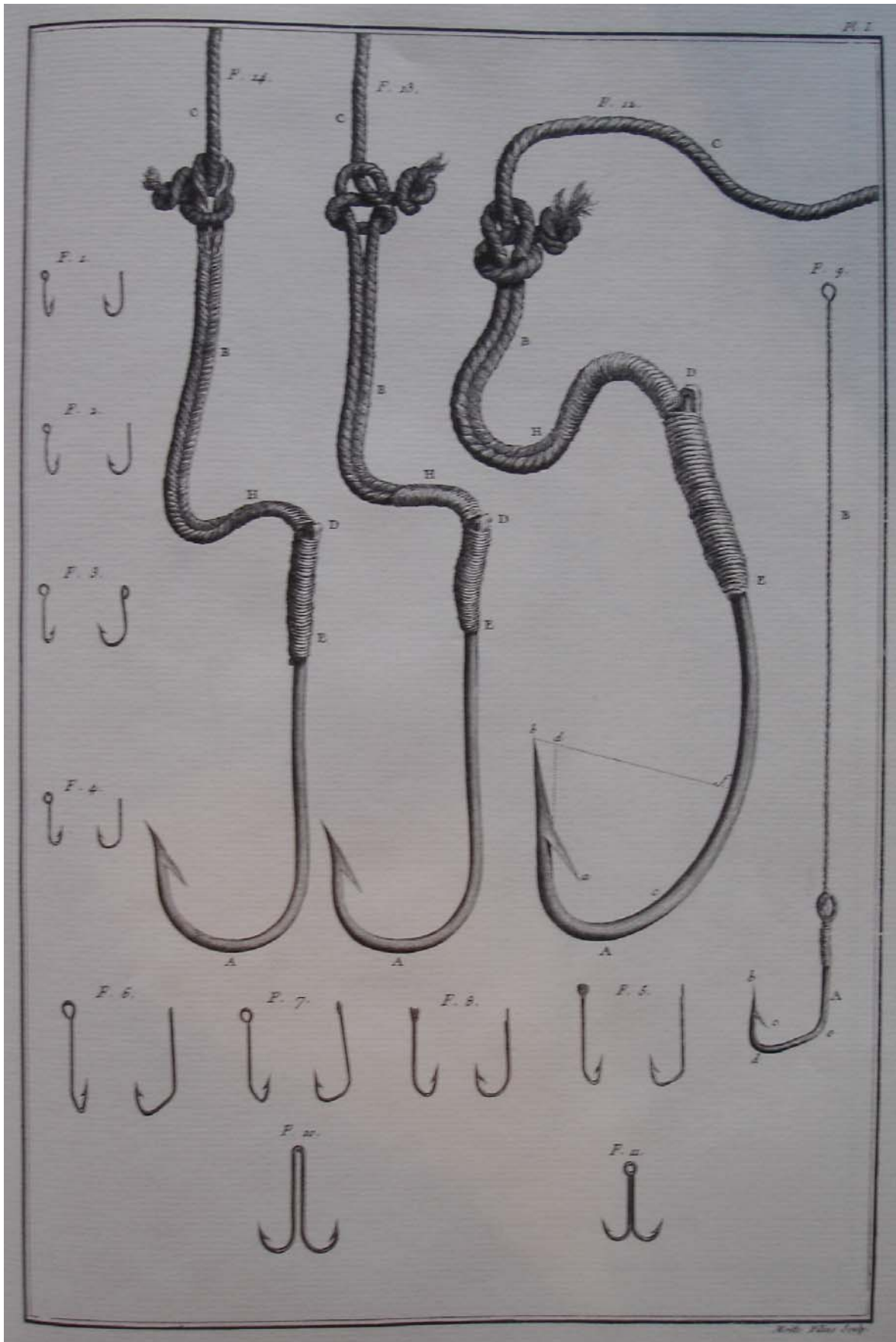
<sup>7</sup> De keel van de kabeljauw bevindt zich in de holte van de onderste kaak. Dumarey 1961, 48

vrouwelijk exemplaar van 1.30m en een gewicht van 25kg legt er wel 8 miljoen.

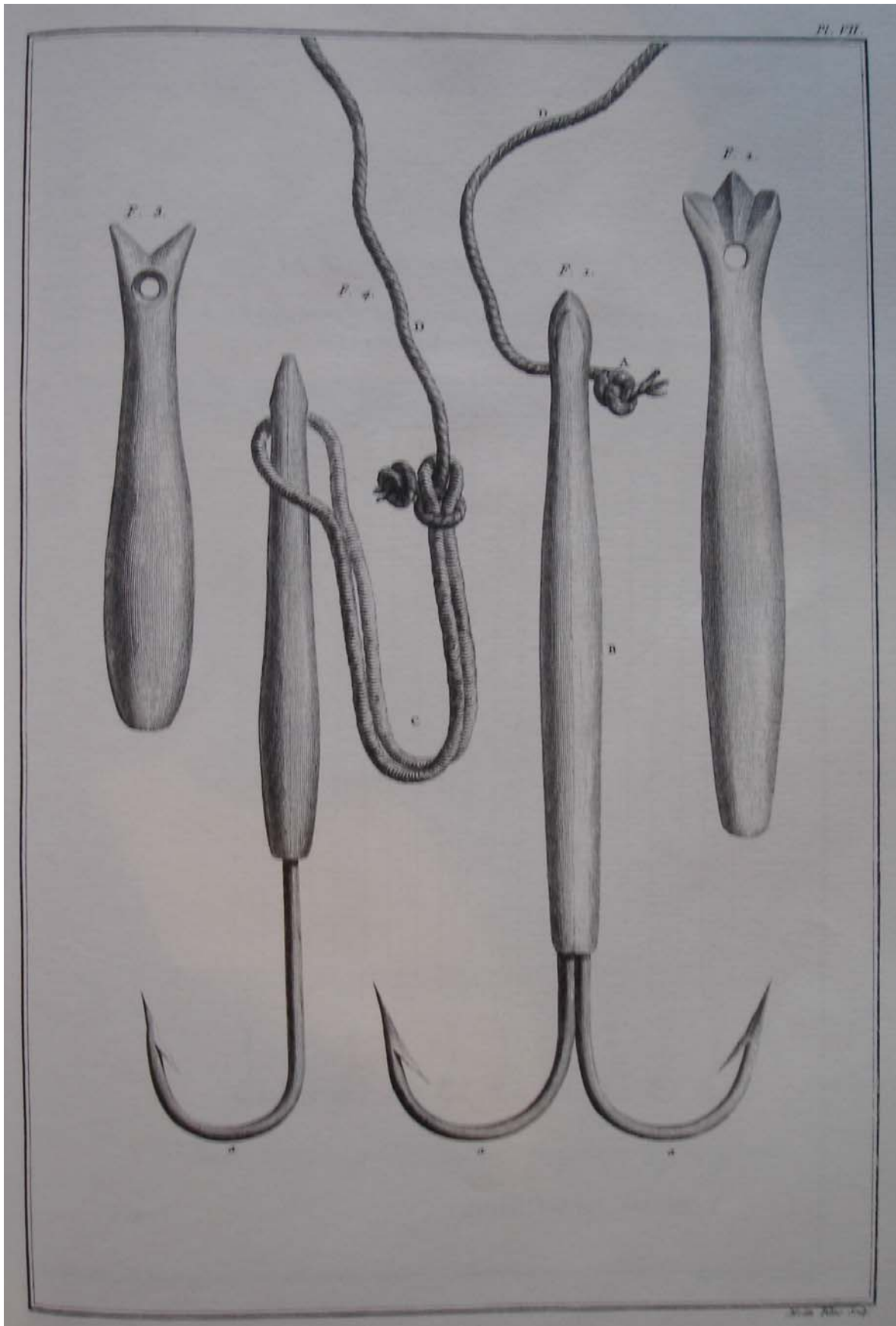
Uit: M. Kurlansky, *De kabeljauw. Biografie van een vis die de wereld veranderde*. Antwerpen, 1997

Als de kabeljauw niet meer beet of men was de school vissen kwijtgespeeld, verplaatste het schip zich naar een andere zandbank. Ondertussen ontdeed men het dek van al het slijm en bloed en hield elke visser – behalve zij die naar de kabeljauw ‘zochten’ – zich bezig met het nazien van zijn visgerief en het verzamelen van nieuw lokaas. Daarnaast werden de rode en witte levers op kwaliteit geschift. De witte levers leverden de beste olie. De topjes werden afgesneden, zodat het bloed uit de lever kon druppelen. Vervolgens werden ze gerangschikt in kuipen, waar ze tot levertraan konden verdruipen. De IJslandse traan werd tot de betere levertraan gerekend. Ze werd verkocht of meegenomen naar huis door de vissers voor zieke kinderen of ouderen met bloedarmoede.

De bemanning op het schip werd verdeeld in twee groepen. Terwijl de ene groep viste, was het voor de andere rusten geblazen in het ruim. Bij het aflossen van de dienst – een dienst of werkperiode duurde ca. 6 uur – werd het dek geschrobd en aten zij die gingen rusten een kleinigheid uit de hand. Toch zag men er niet tegenop om naargelang de weersomstandigheden en de visvangst van de dag met beide ploegen op volle kracht door te vissen. Enkel bij het vallen van de nacht, zocht men zijn ‘kooi’ op. Enkel de nachtwacht bleef op het dek. Tijdens het vissen zag de kapitein of schipper toe op het kollen. Onder andere keek hij of er niet vals werd gespeeld. Immers gebeurde het wel vaker dat een visser het aas uit het mandje van een collega pikte. Viel het nauwlettend oog van de visser hier op, dan volgde een zware straf. Dit toezicht was zeker noodzakelijk, wanneer er een vangstpremie op de hoofden van de bemanning werd uitgekeerd. Om na te gaan hoeveel exemplaren elke visser dagelijks ophaalde, werden het aantal uitgesneden ‘keeltjes’ geteld.



Afbeelding 18. Haken in verschillende vormen en groottes. Enkel fig. 13 en 14 dienen voor het vangen van de Ijslandkabeljauw. Gravure uit H. Duhamel du Monceau, *Traité général des pêches* (Parijs, 1769)



Afbeelding 19. Haken met visimitaties. Gravure uit H. Duhamel du Monceau, *Traité général des pêches* (Parijs, 1769)

### 1.2. *Bewaring en verwerking van de kabeljauw aan boord*

Gezien de langdurige reis en de bederfelijkheid van het product, werd de kabeljauw aan boord bewerkt om bewaard te worden. Wanneer de hoeveelheid kabeljauw in de verzamelbak achter de vissers groot genoeg was, traden de 'vlekkers' in actie. Met een mes sneed men de kop van de kabeljauw af. Vervolgens werd de flank van de vis van kop tot staart geopend, op zo'n manier dat alle graten aan één zijde bleven zitten. Vervolgens werd met een fileermes de vis van boven tot onder opengemaakt en de graten geritst. Daarna werd de ruggengraat in twee stukken verdeeld met een hakmes, om vervolgens de graat te verwijderen. Daarna ging het soepele lichaam de spoelbak in, waar met duim en wijsvinger de overvloedige velletjes en het gestolde bloed werden verwijderd. De lichamen werden vervolgens gerangschikt in spoelkorven om uit te lekken.

Daarna kon het werk van de zouter beginnen. Aan boord van het schip werd de kabeljauw tweemaal verpakt. Bij de eerste verpakking werd de gespoelde kabeljauw met zout besprenkeld en in tonnen gestapeld. Tussen elke laag vis bracht men eveneens zout aan. Een tweede, lichtere zouting vond meestal enkele dagen later plaats<sup>8</sup>. Het luchtdicht slaan van de tonnen gebeurde door de kuiper of tonner, die eveneens de vaten in het ruim van het schip rangschikte. Door het zouten kromp de vis ineen, waardoor ze bij aankomst in de haven herverpakt diende te worden. Bij het herverpakken kon de kabeljauw veel beter in de tonnen worden geschikt, waardoor zo'n ton meer kabeljauwstuks bevatte. Bijgevolg kwamen 14 verpakte tonnen overeen met 12 herverpakte exemplaren<sup>9</sup>. Een ton kabeljauw woog ca. 150 kg<sup>10</sup>. Op de herverpakking van de kabeljauw in de haven gaan we later dieper op in.

### 1.3. *Zoutgebruik*

Het zout dat voor het verpakken en herverpakken van de kabeljauw werd gebruikt, werd door de reders uit verschillende plaatsten aangevoerd. De Nieuwpoortse 'Compagnie van Visch-vaert' gebruikte omstreeks 1730 zout afkomstig uit de Baai van Bourgneuf (Frankrijk). In mindere mate deed ze beroep op het Portugese St. Ubes-zout, dat vanuit Setubal via de Republiek werd aangevoerd<sup>11</sup>. Op het einde van de 18de eeuw importeerden de Nieuwpoortse en Oostendse reders enkel nog Spaans (San Lucar de Barrameda) en Portugees (Setubal) zout<sup>12</sup>. Ook in Duinkerke deed zich een gelijkaardige evolutie voor. Daar maakt men aanvankelijk enkel gebruik van het kwalitatief mindere grijze zout van eigen bodem (o.a. de Loire-monding). Pas vanaf 1753 zouden de Duinkerke reders voor de verpakking van hun IJslandse aberdaan het wittere Portugese zout gebruiken<sup>13</sup>.

---

<sup>8</sup> De Zuttere 1909, 288

<sup>9</sup> Zo bracht de hoeker *St. Elias* in 1729 voor de Nieuwpoortse 'Compagnie van Visch-vaert' 218 tonnen kabeljauw 'zeekant' binnen, die tot 187 tonnen werden herleid. RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4886

<sup>10</sup> Filliaert 1944, 29

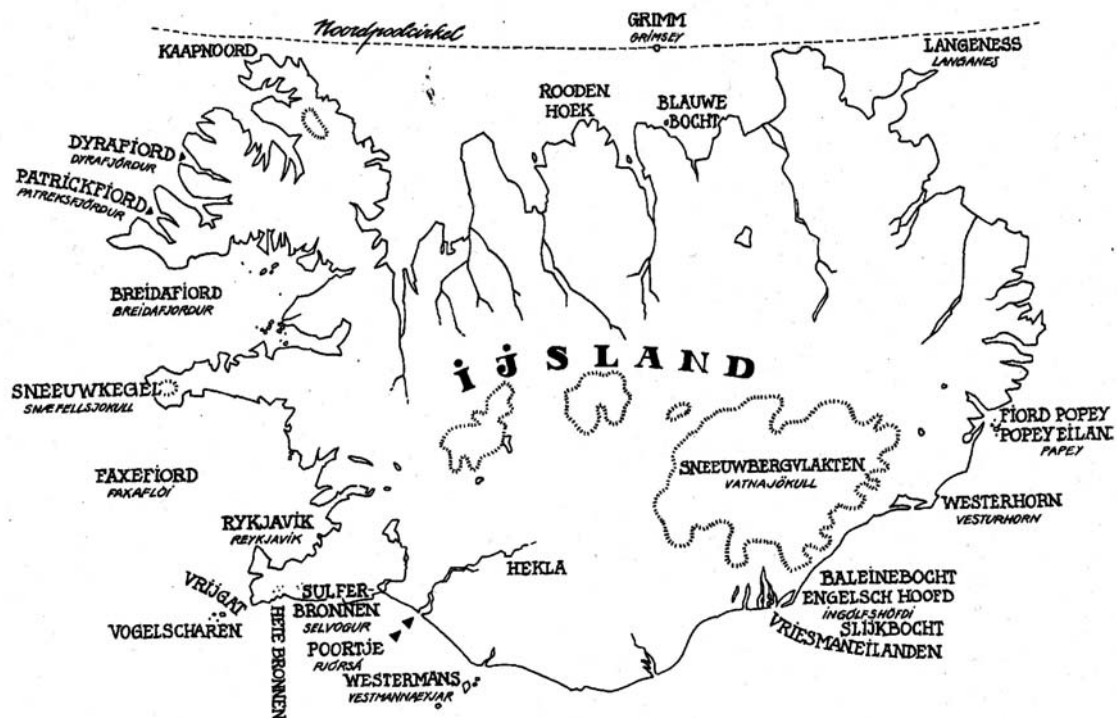
<sup>11</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4885 – Kasboek C

<sup>12</sup> Dumarey 1961, 53

<sup>13</sup> Zie Hoofdstuk VIII, 3. Een toename van de vloot, 1749-1763

## 2 Het tussenseizoen en het baaienleven

In het tussenseizoen, 2 maanden na de afvaart, kregen de schepen het bezoek van de jager die de eerste lading kabeljauw kwamen ophalen. Eveneens kon van de aanwezigheid gebruik worden gemaakt om gewonde of zieke vissers aan land te brengen of via briefwisseling met het thuisfront te communiceren. In die periode arriveerden meestal ook de oorlogsbodems die eventueel opstandige lieden in de boeien sloeg. Na het bezoek zette men koers naar de baaien van Faxefjord, in het westen, gelegen langs het 'Vrijgat' en de Vogelscharen (zie Afbeelding 20). Viste men van oost naar west, dan hield men halt ter hoogte van 'Papey' en Bernfjord. Meestal wist de schipper of kapitein enkele goede baaien en bochten waar veilig geankerd kon worden. Het baaienleven was enkel bedoeld om vers drinkwater op te slaan voor de 3 maanden van het naseizoen. Het water werd onttrokken aan waterlopen en rivieren, die vanuit de bergen ontsproten en de zee invloeiden. Soms gingen wel 10 à 20 schepen in één baai voor anker. Afhankelijk van de weersomstandigheden en het reisverloop verbleef men er 4 à 8 dagen. Een gedeelte van de bemanning kreeg de opdracht het schip en de zeilen te herstellen en alle tuigage na te zien, de vislijnen in orde te brengen en het schip een frisse beurt te geven.



Afbeelding 20. IJslandkaart met fjorden

In tegenstelling tot de 19de eeuw gingen de 18de-eeuwse Franse en Vlaamse IJslandvaarders amper aan land. Op handel drijven met de lokale bevolking stonden namelijk zware straffen. Ook was het verboden om IJslandse huizen te betreden, veekuddes te bedreigen, eieren van vogels te stelen of op



eierganzen, zeehonden en zeerobben te jagen<sup>14</sup>. Toch vond fraude plaats. Vooral beschuit en alcoholische dranken (brandewijn) waren zeer gegeerd door de IJslanders. In ruil hiervoor kregen de vissers kledingstukken, handschoenen en nieuw schoeisel.

### 3 Het naseizoen

Na het tussenseizoen zette men verder koers naar het noorden. Tussen 10 en 20 juli scheen de zon meestal onafgebroken aan de hemel. Bijgevolg werd de bemanning niet meer in twee, maar in drie groepen verdeeld, die elkaar na 7 uren aflostten. Eveneens viste men nu met 2 haken aan de vislijn. Zo'n tweede lijn noemde men een 'voleur'<sup>15</sup>. Immers vertoefde de kabeljauw in het noorden niet zozeer op de bodem. Door de warmere temperaturen van het zeewater was de vis meer opwaarts beginnen te zwemmen. Met deze tweede vislijn wou men alzo deze kabeljauw aantrekken. Sowieso besliste iedere visser voor zichzelf op welk hoogte hij de vis ging 'kollen'. In de regel waren de handlijnen hier dus minder lang dan tijdens het voorseizoen.

In het naseizoen staken de stormen terug op. Samen met het drijvend noordpoolijs vormden ze een continue dreiging ten noorden van IJsland. Zeker wanneer hardnekkige mistbanken het zicht belemmerden, kon het schip hierdoor op de klippen lopen of in het ijs vast komen te zitten. In het westen zeilde men de 'Snaefell Yokul' voorbij, na de Hekla één van de punten waarop de IJslandvaarders zich tijdens het navigeren oriënteerden. Deze indrukwekkende sneeuw- en ijsberg blonk steeds in de zon en boven de top hingen steeds grote mistbanken. Eenmaal voorbij de 'Sneeuwkegel' – de bijnaam die deze berg van de Vlamingen kreeg – speurde men Breidafjord af. In deze inham lagen ontelbare kleine stippeleilanden verspreid, waarrond zich steeds grote scholen kabeljauw ophielden. De kust had er een grillig uitzicht en vertoonde op verschillende plaatsen ontelbare bochten en kleine baaien die door de kustbewoners werden bevestigd. Langs de kust ontsprongen overal warmwaterbronnen. De plaats was ook herkenbaar aan het grote aantal watereenden die er op het water dreven. Na Breidafjord volgden nog 5 andere inhammen. De belangrijkste waren Patriksfjord en Dryafjord. Door zijn handvorm werd deze laatste door de Vlamingen de 'IJslandse hand' genoemd.

In het naseizoen stak meestal heimwee naar het vaderland op. Bovendien wist men niets meer tegen de collega's aan boord te vertellen en begon de dagelijkse sleur van het vissen haar tol te eisen. Bijgevolg werd de dienst ingekort tot 2,5 uren. De continue aanwezigheid van de zon en het gebrek aan slaap maakte de bemanning daarenboven zeer prikkelbaar en opstandig. Bij de minste opmerking werd er gevochten, waardoor de kapitein of schipper zich verplicht voelde om er een strenger regime op na te houden. Ondanks de fysieke en mentale vermoeidheid zeilde men toch verder naar Kaap Noord, het meest noordwestelijke punt van IJsland. In juli werd dan de ganse noordzijde van het eiland afgezocht om uiteindelijk tot Langeness te komen. Soms werd men ter hoogte van Grímsey – een eilandje ten noorden van IJsland in de Noordelijke IJszee ter hoogte van de poolcirkel – verrast door drijfijis dat via

---

<sup>14</sup> Du Rin 1936, I, 125-126

<sup>15</sup> Filliaert 1944, 85. Zie Afbeelding 17

de pool afzakte. Voorbij het noordoostelijke punt werd het steven zuidwaarts gekeerd en de reis naar de thuishaven voorbereid. Viste men van oost naar west dan werden de laatste kollijnen van het seizoen op de westkust van IJsland uitgeworpen.

#### 4 De terugreis

Het was steevast de ambitie van de kapitein of de schipper de terugreis zo vlug mogelijk aan te vatten. Wanneer men IJsland verliet, was uiteindelijk afhankelijk van meerdere factoren. Had de kabeljauw sterk toegehapt, dan werd het ruim veel vlugger gevuld met tonnen, en kon men reeds zeer vroeg met een tevreden gemoed huiswaarts keren. Had men daarentegen bij het vissen tegenslag gekend (bv. door stormweer) dan viste men langer dan voorzien. In de regel wendde men het steven pas huiswaarts wanneer men geen zout meer voorhanden had. Maar zelfs in het geval van een slechte vangst, bleef men niet langer dan halfweg augustus rond IJsland ronddobberen. Immers begon rond die periode het gure weer de bovenhand te krijgen en stormweer het vissen in de fjorden onveilig te maken. Had men ter hoogte van Langeness een goede vangst gerealiseerd, dan keerde men via de oostkust rechtstreeks naar huis terug. Had men tot dan toe een slechte vangst gekend, dan zeilde men terug om de hoek van Kaap Noord, met de bedoeling in Breidafjord, de 'Vogelscharen' en het 'Poortje' de vangst nog wat aan te dikken. Net als op de heenreis was het opnieuw opletten geblazen rond de Faroë-eilanden. Door de ruwe zee moest men er vaak 2 à 3 dagen laveren om in het zicht van de kust te blijven en in de hoge zee niet verloren te gaan of op de klippen stukgeslagen te worden. Voorbij de Faroë werd begonnen met de schoonmaak van het schip. Ondermeer de vislijnen werden terug in orde gebracht en netjes opgeborgen, het dek werd voor een laatste keer stevig onder handen genomen en elke visser verzamelde zijn persoonlijke spullen terug in zijn pluizak (o.a. de vaatjes traan en droogvis).

Bij het binnenlopen van de haven werd het schip steevast begroet door de kaailopers. Het duurde vaak niet lang voordat een aantal toeschouwers zich rond de havengeul hadden verzameld om de arriverende hoeker, dogger of korvet gade te slaan. Kwam een schip binnen met de wimpel halfstok, dan werd meteen duidelijk dat een of meerdere vissers vermist werden. In tegenstelling tot de heenreis, kwamen de schepen vaak minder in groep terug. Immers had elk schip nabij IJsland zijn eigen weg gegaan en er afhankelijk van de vangst op een ander tijdstip vertrokken. De kans dat men elkaar op de terugreis opnieuw ontmoette was reëel, maar klein. Bovendien kon stormweer op de terugreis de schepen met vertraging in de haven doen arriveren<sup>16</sup>. Niettemin verscheen het merendeel van de schepen in de maand september opnieuw op de rede (zie Tabellen 11-12). In Duinkerke was dat in de periode 1777-82 tussen 6 en 21 september. De Nieuwpoortse schepen kwamen iets vroeger terug, nl. tussen 2 en 15 september. Doordat we geen indicatie hebben wanneer de schepen IJsland achter zich lieten, is het niet mogelijk na te gaan of de Duinkerke reders effectief langer onderweg waren dan hun Vlaamse collega's. Wel stellen we vast dat de schepen in 1778 veel meer in groep de Duinkerke haven

<sup>16</sup> Zo waren de doggerschepen de *St. Jacob* (reder: J. Adam), de *Lieve Juliana* (reder: A. Vroome) en de *Stadt Nieuwpoort* (M. Meyne) pas op 28 september 1782 in Nieuwpoort terug na opgehouden te zijn geweest door stormweer op de terugreis. ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201c – Pêche de morue d'Yslande du port de Nieuport en 1782 par 25 dogres et 24 chaloupes entrés en mer au mois d'avril 1782

binnenvaarden, dan bijvoorbeeld in 1779, waar de cijfers veel meer uit elkaar liggen. Misschien vormde de levendige kapersdreiging in de beginperiode van de Amerikaanse Vrijheidsoorlog hiertoe de aanleiding. Ook in de periode 1791-92 zou dit het geval zijn.

Tabel 11 – Terugkeerdata Duinkerke, 1777-92

<i>17..</i>	<i>77</i>	<i>78</i>	<i>79</i>	<i>80</i>	<i>81</i>	<i>83</i>	<i>84</i>	<i>85</i>	<i>91</i>	<i>92</i>	<i>Totaal</i>
15-30 juni	2								2	4	8
1-7 juli							1		1		2
8-14 juli	1		1								2
15-21 juli	1				1						2
22-28 juli	4		1	1		2					8
29 juli - 4 augustus							2				2
5-11 augustus	4		2	1		2					9
12-18 augustus	3	3									6
19-25 augustus	6	3	1	1			3				14
26 augustus - 1 sept.	1	2		2	1	2	9				17
2-8 september	4	2	1	5		10	15		2	1	40
9-15 september	1		3	9	1	15	7	1	25	11	73
16-21 september	1			13	2	25	13	1		12	67
22-28 september		1	1	12		7	7	3			31
29 september - 5 okt.			1	2		2	3				8
6-12 oktober					1	1					2
13-19 oktober				2							2

Bron: Pfister-Langanay 1985, 253

Tabel 12 – Terugkeerdata Nieuwpoort, 1779-91

<i>17..</i>	<i>79</i>	<i>81</i>	<i>82</i>	<i>83</i>	<i>84</i>	<i>85</i>	<i>86</i>	<i>89</i>	<i>90</i>	<i>91</i>	<i>Totaal</i>
15-21 juli		2									2
22-28 juli		3									3
29 juli - 4 augustus											
5-11 augustus				1	3						4
12-18 augustus				2	1						3
19-25 augustus		4			2						6
26 augustus - 1 sept.	2	4			5						11
2-8 september	7	6	21	2			9		3		48
9-15 september	9	4	15	1			3	4	1		37
16-21 september			3	3		1				2	9
22-28 september		1	10		1	3					15
29 september - 5 okt.	1	4									5

Bron: ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201c, 1202a en 1202b; RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4813 en 4814; RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 11.054 en 11.059

Na enige tijd legde het schip zich opnieuw aan de kaai, alwaar ondertussen reeds de eerste familieleden ongeduldig stonden te wachten. Na het opzoeken van de familie werd er een dankmis opgedragen aan de patroonheilige in de kapel. De gedane beloften werden aldus gehouden. Daarna werd er opnieuw verzameld in de herberg, alwaar een groot feest of 'foye' werd gegeven om de

behouden terugkeer van de bemanning en de eventuele succesvolle campagne te vieren. Nadien pas werden de lonen uitgekeerd.

## 5 Verwerking van de kabeljauw in de haven

Wanneer het schip terug aan de kade lag, was het in principe 'losklaar'. Alvorens de tonnen kabeljauw en vaten traan uit het ruim mochten worden gehaald, moest de kapitein bij de toldienst eerst aangifte doen van de exacte vangsthoeveelheden. Pas wanneer de douaneoverste zijn toestemming had gegeven, kon het schip door havenarbeiders worden gelost. In de periode van de Nieuwpoortse 'Compagnie van Visch-vaert' kregen ze hiervoor 12 stuivers/last<sup>17</sup>. Eenmaal het schip gelost, begon het herverpakken van de kabeljauw aan wal door de lieden van het kuipersambacht. De tonnen werden opengeslagen, uitgepekeld en de 'moluwe' opnieuw droog gezouten en terug ingekuipt. Het herpakken van de kabeljauw was in de eerste plaats bedoeld om de vis beter te schikken en te bewaren. Met het oog op de verkoop bevatte een ton kabeljauw die van IJsland kwam steeds onvoldoende exemplaren. Door een betere schikking en het uitoefenen van meer druk of 'pressing' slaagden de kuipers erin meer exemplaren in één ton op te slaan. Daarnaast liet het herverpakken toe de kwaliteit van het waar te controleren. Immers kon de zouting aan boord van het schip zijn effect gemist hebben, waardoor de vis reeds sporen van bederf kon vertonen. Ook kon de kwaliteit van de vis niet meer al te best zijn, doordat sommige tonnen na de lange tocht op zee niet meer luchtdicht genoeg waren. Tot slot moest de vis ook soms gesorteerd worden. Een beëdigd keurder ging na welke vis voor de markt beschikbaar was. Zo werden de kleinere exemplaren uit de tonnen geweerd en als 'rebuut' apart verpakt<sup>18</sup>.

Reeds in het begin van de 15de eeuw werden regelingen getroffen voor het herverpakken, maar van een echte kwaliteitscontrole zou er pas sprake zijn onder het bewind van Karel V<sup>19</sup>. Pas in de tweede helft van de 18de eeuw zouden dezelfde bepalingen opnieuw worden bekrachtigd. De reden hiervoor was dat men in Nieuwpoort en Oostende verschillende tonnenmaten hanteerde, wat voor problemen zorgde wanneer vreemde vishandelaars de prijs wilden berekenen<sup>20</sup>. Opdat het herpakken van de vis uniform zou gebeuren, stelden beide steden een reglement op dat aan de overheid werd voorgelegd. Na goedkeuring werd aan de steden de opdracht gegeven een stedelijk reglement uit te vaardigen. Op 3 oktober 1767 werd dat van Nieuwpoort gepubliceerd<sup>21</sup>. Voortaan moesten alle tonnen een inhoud van 50 stopen hebben<sup>22</sup>. Bij de vervaardiging van de tonnen moesten de kuipers minstens 12 duigen "van goedt en behoerlick hout" gebruiken<sup>23</sup>. Ook moesten ze op iedere afgewerkte ton hun persoonlijk merkteken aanbrenge. Vervolgens werden de tonnen aan een stedelijke controle onderworpen. Deze

---

<sup>17</sup> Filliaert 1939, 68

<sup>18</sup> Filliaert 1939, 69

<sup>19</sup> Beaujon 1885, 7-9

<sup>20</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 433-437

<sup>21</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 432

<sup>22</sup> Eén stoop (Nieuwpoortse maat) kwam overeen met 2,3 liter. De Schrijver 1942, 22

<sup>23</sup> Een duig is een gebogen houten plank die gebruikt wordt bij het vervaardigen van een houten vat of ton. Door een aantal duigen naast elkaar te plaatsen en samen te houden d.m.v. metalen of houten hoepels bekomt men de volledige zijkant van een vat of ton.

werd toevertrouwd aan de deken en de zorgers van het kuipersambacht. Werden de tonnen goedgekeurd dan werden ze gebrandmerkt met het stedelijk waarmerk.



Afbeelding 21. Het luchtledig slaan van vistonnen. Gravure uit H. Duhamel du Monceau, *Traité général des pêches* (Parijs, 1769)

Het herverpakken van de kabeljauw in de haven mocht enkel gebeuren door personen die hiervoor de toestemming van het magistraat hadden gekregen. De herverpakte tonnen werden eveneens aan een controle onderworpen. De door de stedelijke keurmeesters uitgevoerde steekproeven, hadden als doelstelling de kwaliteit van de kabeljauw te waarborgen. Het kuipersambacht had geen monopolie op het vervaardigen van de tonnen. Immers stelde het decreet van 5 mei 1727 – en de latere bekrachtigingen ervan – de reders vrij van alle in- en uitvoerrechten op vis en materieel<sup>24</sup>. Bijgevolg konden de reders ook gebruik maken van tonnen en vaten die niet door het plaatselijk kuipersambacht waren vervaardigd. Het stedelijk reglement van 3 oktober 1767 bevestigde dit, op voorwaarde dat de tonnen de afgesproken inhoudsmaat hadden. Toch ondernamen de kuipers af en toe pogingen om het monopolie alsnog te bekomen. Zonder succes, aangezien een ambtelijke mededeling van 23 april 1768 duidelijk verklaarde dat de reders aan geen enkel ambacht onderworpen mochten worden en ze daarenboven hun tonnen buiten de stad konden laten vervaardigen<sup>25</sup>. Ook het uitvoeren van de stedelijke controle op de vervaardigde tonnen was geen officieel recht waarop de deken en de zorgers van het kuipersambacht beroep konden doen. Enkel door een gebrek aan bekwame lieden buiten het ambacht werd hen dit aanvankelijk toegewezen. Vanaf 8 mei 1769 werd deze taak in Nieuwpoort overgedragen aan L. Vroome, die aangetoond had over de vereiste vakkennis te beschikken. Vooral het feit dat hij niet tot het ambacht behoorde, maakte dat hij als buitenstaander de tonnen veel objectiever kon beoordelen<sup>26</sup>.

Na het herverpakken kon de IJslandse kabeljauw in de handel worden gebracht. Een deel van de vangst werd onmiddellijk opgekocht door kooplieden van binnen en buiten de stad. De rest werd in de magazijnen van de reder of de compagnie opgeslagen. In de regel werden de tonnen bij de visverkoop

<sup>24</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 373

<sup>25</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 444-445

<sup>26</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 438-440

het eigendom van de klant. Vooral een vishandelaar had hier baat bij, aangezien hij zijn vis toch niet meteen kon verkopen. Het zou hem bijgevolg onnodige kosten opleveren, moest hij de vis – om ze in zijn magazijn te bewaren – nogmaals liet verpakken. Bovendien had hij er alle voordelen bij de vis in zijn originele tonnen te laten, aangezien dit door vaklui was gedaan. Voor de kleine afzet waren er naast de klassieke ton van 50 stopen nog allerlei kleinere exemplaren in de handel verkrijgbaar: deze bedroegen slechts de helft, een vierde of een achtste van de inhoud van een grote ton. Op die manier moest de handelaar de grote tonnen niet telkens openen en bleef de kwaliteit van de kabeljauw optimaal. Het maken van de tonnen, het herpakken en keuren ervan, kostte de Oostendse reders in 1777<sup>27</sup>:

- 1 grote ton: 1-10-0 gulden courant
- 1/2 ton: 1-0-0 gulden courant
- 1/4 ton: 0-14-0 gulden courant
- 1/8 ton: 0-8-0 gulden courant

Wanneer de klant een kleinere hoeveelheid vis kocht dan 1/8 ton bevatte, dan bleven de tonnen wel het eigendom van de handelaar. Tonnen bleven sowieso in circulatie. Zo zond in 1754 de Brussels vishandelaar P. Ivens 112 tonnetjes naar Oostende terug om ze opnieuw met haring te laten vullen. Ook vishandelaars, die meestal als comissionarissen optraden voor de reders, zonden hun lege tonnen naar hen terug.

---

<sup>27</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5147 – Rapport van de reders aan het Oostendse stadsmagistraat (24 september 1777)

## HOOFDSTUK VII

### De 18de-eeuwse IJslandvaart vanuit Nieuwpoort en Oostende: evolutie en resultaten

#### 1 J.-B. Stauffenbergh en de hernieuwde belangstelling voor de IJslandvisserij in het eerste kwart van de 18de eeuw

In het eerste kwart van de 18de eeuw achtten een aantal handelaars het moment rijp om de ‘grote visscherye’ in de Zuidelijke Nederlanden te doen herleven. Een eerste initiatief daartoe kwam van de hand van de Bretoense koopman Gollet de La Merveille die in 1717 het Weense bestuur ervan trachtte te overtuigen hem de nodige voorrechten voor zijn Oostendse vissersmaatschappij te verlenen. Hoewel hem het exclusieve recht werd toegekend gedurende 3 jaar stokvis te mogen produceren, ging de eigenlijke onderneming nooit van start. Onder meer het protest van de Nieuwpoortse en Brugse vissers, alsook een gebrek aan de nodige fondsen, deed hem de das om<sup>1</sup>. Ofschoon La Merveille zich niet wou toeleggen op een specifieke visserij, voorzag zijn plan wel de aankoop van 6 doggers<sup>2</sup>. Bijgevolg kan worden aangenomen dat hij zich vermoedelijk ook op de kabeljauwvangst nabij IJsland ging gaan toeleggen.

##### 1.1. *Expedities door de Nieuwpoortse ‘Compagnie van Visch-vaert’, 1727-1732*

Niettemin werd het idee van de Bretoense handelaar in 1724 door de Nieuwpoortse burgemeester Jean-Baptist Stauffenbergh overgenomen. Naast zijn politieke carrière, was Stauffenbergh zeer actief als handelaar en tolontvanger. Ondanks zijn veelvuldige contacten in de Brusselse hogere kringen, deed hij er 3 jaar over om bij de overheid de nodige steun te vinden voor de oprichting van zijn ‘Compagnie van Visch-vaert’<sup>3</sup>. Om de eigen visserij te beschermen, hadden de andere Vlaamse havens er alles aan gedaan dit initiatief tegen te werken. Uiteindelijk zorgde het protest ervoor dat de compagnie zich in hoofdzaak zou gaan toeleggen op de IJslandvisserij naar Hollands en Duinkerks model. Aldus zouden haar activiteiten geen bedreiging vormen voor de florerende ‘kleine visscherye’ (of kustvisserij) die vanuit Blankenberge werd bedreven. Daarenboven koos Stauffenbergh ervoor zijn onderneming in Nieuwpoort uit te bouwen, aangezien deze haven een veel betere infrastructuur had dan Blankenberge. Ook de haven van Oostende had een mogelijke uitvalsbasis voor de IJslandvloot kunnen zijn, ware het

---

<sup>1</sup> Zie Hoofdstuk I, 2.1. De poging van Gollet de La Merveille

<sup>2</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 678 – Règlement et devis pour l’établissement et la direction de la compagnie des Pays-Bas Autrichiens au fait de la pêche des merlues et autres poisson, suivant l’octroy obtenu par le sieur Gollet de La Merveille, 16 juni 1717, fol. 321r-324r

<sup>3</sup> Voor een uitvoerig overzicht van de verschillende verzoekschriften die J.-B. Stauffenbergh aan het adres van de hogere instanties afleverde, verwijzen we graag naar Filliaert 1939, 10-31

niet dat Stauffenbergh het hinterland van de grootste Vlaamse haven op dat moment ontoereikend vond voor het transport en de verkoop van de haring en ‘aberdaan’<sup>4</sup>.

Hoewel de Compagnie zich zou specialiseren in de kabeljauwvisserij nabij IJsland en de Faroë, werden in 1727 met de eerste fondsen een aantal sloepen voor het haringseizoen uitgerust. Drie sloepen werden van lokale vissers gehuurd of in part genomen. Een vierde schip werd samen met al het nodige materiaal (o.a. drijfnetten voor de haringvisserij) via makelaar Ignatius De Rudder in Duinkerke verworven<sup>5</sup>. Daarnaast reisde Stauffenbergh naar Dordrecht, alwaar hij 4 hoekers voor de IJslandvisserij aankocht<sup>6</sup>. In Holland contacteerde hij ook een aantal vissers die de Nieuwpoortse bemanning de techniek van het kollen moesten aanleren. Normaal was het de bedoeling de vier nieuwe hoekers nog datzelfde jaar op IJsland in te zetten. Echter was het Dordrechtse stadsbestuur de plannen van Stauffenberg ten gehore gekomen, waardoor zij prompt verzet aantekende tegen de levering van de schepen. Pas na diplomatiek overleg tussen de Brusselse aandeelhouders en hun Nederlandse collega’s, arriveerden de volledig uitgeruste schepen in april 1728 op de Nieuwpoortse rede<sup>7</sup>. Samen met 2 andere hoekers – die door de compagnie zelf waren gebouwd – zou men bijgevolg pas in mei 1728 de activiteiten op IJsland starten. Hiervoor werden drie ervaren Nederlandse kapiteins aangetrokken. De andere schippers vond men in Brugge (Ferdinand van Beekhuyze), Duinkerke (Mattheus Wens en Joannes Errebon), Oostende (Judocus Robbe) en Nieuwpoort<sup>8</sup>. Door het gebrek aan vissers, rekruteerde de compagnie hoofdzakelijk in Duinkerke. Om problemen met de Hollanders te vermijden, verkregen alle vissers het poorterschap van Nieuwpoort. De Franse overheidsinstanties daarentegen hadden geen probleem met de aanmonstering van Duinkerke vissers op Vlaamse schepen.

Het was oorspronkelijk de bedoeling om de schepen tweemaal per jaar nabij IJsland te laten vissen, doch er waren maar 2 schepen die daar in het jaar 1729 in slaagden: de *St. Antoine* en de *Sancta Maria* (zie Tabel 13). Na de campagne werden de schepen steeds ingezet op de haringvisserij. Over de opbrengst van de eerste reizen zijn we amper ingelicht. Bovendien waren de eerste vier uitredingen in 1728 bedoeld om het nieuwe bedrijf onder de knie te krijgen. Niettemin weten we dat de *St. Jacob* en de *Sancta Maria* respectievelijk 187 en 218 verpakte tonnen kabeljauw opleverden. Kort daarna zouden de echte uitredingen van start gaan. Jammer genoeg ontbreken de opbrengstgegevens voor de reizen die tussen 24 oktober 1728 en 10 april 1729 werden ondernomen. Enkel de winst- of verliescijfers zijn ons bekend (zie Tabel 13). Wel valt op dat de *Sancta Maria* meerdere korte reizen ondernam. Parmentier meent dat al deze reizen IJsland als bestemming hadden<sup>9</sup>. Gezien de korte duur ervan (gemiddeld 1 à 2 maanden), menen wij dat het hier om uitredingen op Faroë gaat. De archiefdocumenten lijken dit te bevestigen, aangezien er in de uitredingslijsten van de Compagnie een duidelijk onderscheid wordt

<sup>4</sup> Parmentier 1997 (2), 41

<sup>5</sup> Filliaert 1939, 41 en Dumarey 1961, 76

<sup>6</sup> Deze schepen – de *Maria*, de *Cabilliau*, de *Valk* en de *Agatha*, die kort na hun aankomst werden omgedoopt tot respectievelijk de *Sancta Maria*, de *St. Jacob*, de *St. Elias* en de *St. Antonius* – zouden eerst voor het haringseizoen worden uitgerust en pas daarna op IJsland worden ingezet. Filliaert 1939, 43 en 59

<sup>7</sup> Filliaert 1939, 58

<sup>8</sup> J. Robbe was van Oostende afkomstig en niet uit de Republiek, zoals Filliaert ons meedeelt. Parmentier 1997 (2), 44

<sup>9</sup> Parmentier 1997 (2), 50-56 (Appendix 2)



gemaakt tussen de visserij nabij IJsland en de Faroë-eilanden<sup>10</sup>. Als bewijs hebben we deze campagnes toch in Tabel 13 opgenomen<sup>11</sup>.

In 1729 werden vijf schepen op IJsland uitgereed. Gemiddeld brachten die ca. 260,2 verpakte tonnen kabeljauw en 24,4 vaten traan per schip op. Toch waren de voornaamste aandeelhouders in Gent en Brussel niet tevreden bij het zien van de negatieve cijfers als gevolg van de ondermaatse visactiviteiten tijdens de zomer. In de hoop een deel van het verlies weg te werken, richtten de Nieuwpoortse beheerders een aantal handelsreizen naar Nantes en Cork in. Hoewel de compagnie de broodnodige fondsen van haar kapitaalschieters niet meer kreeg, bleef ze ook in 1730 doorgaan met haar activiteiten. Hoewel het merendeel van de haringschepen op de handelstrafiek werd ingezet, slaagde Stauffenbergh er toch nog in dat jaar 7 schepen op IJsland uit te redden<sup>12</sup>. Stormweer nabij het eiland zorgde echter voor een mindere vangst: gemiddeld 243,1 verpakte tonnen kabeljauw per schip, oftewel een daling van ca. 7% in vergelijking met de voorgaande expedities<sup>13</sup>. De slechte resultaten deden Stauffenbergh in juni 1731 aftreden. De aandeelhouders beslisten de kabeljauwvisserij echter te continueren, in de hoop de grootste schulden af te betalen. Bijgevolg bleven er tot eind 1732 hoekers naar IJsland gezonden worden. Paradoxaal genoeg zouden dit de meest succesvolle reizen zijn die ooit in naam van de Nieuwpoortse Compagnie werden ondernomen. In 1731 bedroeg de gemiddelde opbrengst 297,8 en in 1732 336,8 verpakte tonnen kabeljauw per hoeker. Vooral de broers Pauwels en Mattheus Meyne waren in 1732 met hun schip zeer productief (respectievelijk 410 en 420 t. kabeljauw en 55 en 50 t. traan). Niettemin waren de uitzonderlijk goede resultaten van de campagnes 1731-32 onvoldoende om de precaire financiële situatie van de Compagnie alsnog om te buigen. Geleidelijk aan verkochten de aandeelhouders de vloot om alsnog een deel van hun investeringen terug te winnen. In 1738 zou de Compagnie geliquideerd worden<sup>14</sup>.

Tabel 13 – IJslandvaart ‘Compagnie van Visch-vaert’, 1728-1732 (\* = Faroë-reizen)<sup>15</sup>

<i>terug</i>	<i>schip</i>	<i>kapitein</i>	<i>kabeljauw (t.)</i>	<i>traan (t.)</i>
- / - /28	<i>St. Jacob</i>	J. Robbe	187	18
01/10/28	<i>St. Antoine</i>	F. Vynck		
01/10/28	<i>St. Elias</i>	F. van Beekhuyze		
03/10/28	<i>Sancta Maria</i>	J. Errebon	218	21
03/12/28	<i>Sancta Maria</i>	L.J. Romp		
31/01/29*	<i>St. Antoine</i>	P. Meyne		
04/02/29*	<i>Sancta Maria</i>	L.J. Romp		
10/02/29*	<i>St. Pauwels</i>	M. Wicke		
24/02/29*	<i>St. Elias</i>	M. Meyne		

<sup>10</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4891 – Staet van uytreden, winste en verlies der schepen en chaloupen der Compagnie vanden grooten vischvaert tot Nieuport tot ende met 26 juni 1729

<sup>11</sup> Het gaat hier om de volgende schepen: de *Sancta Maria*, de *St. Antoine*, de *St. Pauwels* en de *St. Elias*. In de tabel worden de Faroë-reizen aangeduid met een \*.

<sup>12</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4809 – Uitreed- en retourrekening van de schepen van de Compagnie van Visch-vaert (1730-1731)

<sup>13</sup> Parmentier 1997 (2), 47

<sup>14</sup> Niettemin werden de schepen met veel verlies verkocht. Zo ging de hoeker *St. Antoine* voor 1.300 gulden de deur uit, terwijl ze vroeger voor 3.000 gulden was aangeschaft. Filliaert 1939, 112

<sup>15</sup> De cijfergegevens worden uitgedrukt in aantal herpakte tonnen.

19/03/29*	<i>Sancta Maria</i>	L.J. Romp		
10/04/29*	<i>St. Antoine</i>	P. Meyne		
10/04/29*	<i>Sancta Maria</i>	L.J. Romp		
22/07/29*	<i>St. Elias</i>	M. Feliers	187	11 1/2
30/08/29	<i>St. Antoine</i>	J. Vroome	240 1/2	12
10/09/29	<i>Stadt Nieuwpoort</i>	M. Meyne	251	43
20/09/29 <sup>16</sup>	<i>Sancta Maria</i>	L.J. Romp	249 1/2	16
22/09/29	<i>Compagnie</i>	P. Meyne	303	28
22/09/29	<i>St. Jacob</i>	J. Errebon	257	23
- / - /30	<i>St. Carolus Borromeus</i>	J. De Grave	172	
- / - /30	<i>St. Antoine</i>	J. Vroome	258	
- / - /30	<i>Compagnie</i>	P. Meyne	313	
- / - /30	<i>St. Jacob</i>	J. Errebon	258	
- / - /30	<i>Sancta Maria</i>	L.J. Romp	252	
- / - /30	<i>Stadt Nieuwpoort</i>	M. Meyne	336	21
- / - /30	<i>St. Elias</i>	J. Wormhoudt	186	
- / - /30	<i>St. Cornelis</i>	F. Schattinck	170	16
24/07/31	<i>Stadt Nieuwpoort</i>	M. Meyne	334 1/2	38
21/08/31	<i>Compagnie</i>	P. Meyne	340	32 1/2
29/08/31	<i>St. Carolus Borromeus</i>	J. De Grave	302 1/2	
12/09/31	<i>Sancta Maria</i>	L.J. Romp	306	15
12/09/31	<i>St. Cornelis</i>	F. Schattinck	264	
14/09/31	<i>St. Jacob</i>	J. Errebon	240	
- / - /32	<i>St. Carolus Borromeus</i>	J. De Grave	346	20
- / - /32	<i>Compagnie</i>	P. Meyne	410	55
- / - /32	<i>Stadt Nieuwpoort</i>	M. Meyne	420	50
- / - /32	<i>St. Elias</i>	M. Clinckaert	215	27
04/09/32	<i>St. Jacob</i>	J. Errebon	293	35

Bron: RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4886-4888; Fillaert 1939, 85-88, 99-100, 103, 112 en 119; Parmentier 1997 (4), 51-54

### 1.2. Overheidsmaatregelen m.b.t. het vistransport in de Oostenrijkse Nederlanden

Om de klant de kabeljauw relatief vers en tegen een gunstige prijs aan te bieden, hadden de reders er alle baat bij over een snel en rechteloos transportnetwerk te beschikken. In de 18de eeuw trachtte de Oostenrijkse overheid dan ook op elke mogelijke manier de zeevisserij vrij te stellen van taksen. Een eerste stap daartoe waren de rechten die via het exclusieve octrooi aan Gollet de La Merveille in 1717 tot stand kwamen<sup>17</sup>. Voortaan kon elke Vlaamse reder genieten van de vrijstelling van alle import- en exportrechten op de verse of verduurzaamde vis die via Oostende of Nieuwpoort in- of uitgevoerd werd. Tegelijk werd het vistransport binnen de Oostenrijkse Nederlanden ontdaan van alle rechten. Op 5 mei 1727 volgde het decreet die de nodige vrijdommen verleende aan elke initiatienemer die de zeevisserij wou doen herleven. Aangezien het privilege niet door iedereen correct werd nageleefd, volgde in 1731 een herbekrachtiging ervan. Op 11 juni 1737 werd het decreet voor onbepaalde duur verlengd. In 1754 volgde een nieuwe bekrachtiging ten gunste van de Oostendse zeevisserij, die op dat

<sup>16</sup> De hoeker van L.J. Romp kwam door hevig stormweer reeds op 20/09 op de rede terecht, alwaar het strandde. Het duurde vervolgens 5 dagen alvorens het schip de haven bereikte. Fillaert 1939, 86

<sup>17</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 678 – Règlement et devis..., 16 juni 1717, fol. 314r-318r

ogenblik Nieuwpoort had bijeengebeend<sup>18</sup>. Pas in 1768 zouden de Nieuwpoortse vissers na aandringen over dezelfde rechten als Oostende mogen beschikken<sup>19</sup>.

Naast de nationale verordeningen die de zeevisserij van alle rechten onthief, werden ook een aantal specifieke decreten voor het vervoer en de verkoop van de vis uitgevaardigd. Het decreet van 12 november 1766 stelde alle kleine bootjes die vanuit Nieuwpoort, Oostende, Brugge of Blankenberge vis aanvoerden vrij van alle transportrechten, met uitzonderingen van dewelke geheven werden bij bruggen en sluizen<sup>20</sup>. Ook wanneer in 1769 het lastbreken opnieuw in Gent werd ingevoerd, vormde het vistransport hier een uitzondering op<sup>21</sup>. Om te verhinderen dat men toch rechten zou heffen gedurende het transport, vroegen en kregen de Nieuwpoortse en Oostendse reders de toelating een certificaat af te leveren die de herkomst van de vis zou bewijzen<sup>22</sup>. Het afleveren van een dergelijk getuigschrift door de reder en de Nieuwpoortse tolbeambten moest tegelijkertijd beletten dat het transport van de Hollandse vis van dezelfde voordelen zou genieten. Immers had een decreet van 6 mei 1766 reeds uitdrukkelijk aan de vissers verboden ‘vreemde’ haring aan boord te nemen om ze als eigenhandig gevangen haring aan te voeren.

Pas in de tweede helft van de 18de eeuw zou men in Brussel maatregelen nemen om de eigen vis in een gunstigere positie te plaatsen dan de ‘vreemde’ vis. Het decreet van 2 maart 1765 legde vast dat de inlandse verse vis in de vismijnen van Gent, Brugge, Kortrijk, Ieper, Doornik en Bergen slechts voor de helft van de rechten belast werd. Het geld dat de steden zo ontnomen werd, kon men terugwinnen doordat de rechten op de ‘vreemde’ vis verhoogd werden<sup>23</sup>. Het jaar daarop (decreet van 4 juni) werd deze maatregel uitgebreid tot de gezouten vis. Eveneens werd beslist dat voortaan de inlandse vis vóór de vreemde vis verkocht moest worden<sup>24</sup>. In 1783 werden nogmaals alle vrijstellingen speciaal voor de gezouten vis bekrachtigd en uitgebreid: voortaan moest geen mijngeld meer betaald worden. Tevens werd het vrije transport ervan bevestigd<sup>25</sup>.

Daarnaast was er van overheidswege ook een streven om de visverkoop vlugger en regelmatig te doen verlopen. In 1766 oordeelde de Raad van Financiën dat het noodzakelijk was kleine sloepen of ‘ventschuiten’ voor het transport van zeevis in te zetten. Het project werd overgemaakt aan de Staten van Vlaanderen, die de opdracht kreeg het uit te werken<sup>26</sup>. Omstreeks hetzelfde tijdstip zochten de gebroeders De Loose naar een manier om hun Oostendse kreeften en oesters op een snellere manier te transporteren. Toen ze te horen kregen van de overheidsplannen, richtten ze zich tot de Staten van Vlaanderen<sup>27</sup>. Op 17 september 1766 werd er een overeenkomst gesloten tussen beide partijen, waarbij de Staten van Vlaanderen een jaarlijkse subsidie van 1.200 gulden zou toestaan voor het vervoer van zeevis. Als tegenprestatie verbond de firma De Loose zich ertoe gedurende een termijn van 4 jaar de

<sup>18</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 384 (Decreet van 5 november 1754)

<sup>19</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 443 (Decreet van 27 januari 1768)

<sup>20</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 443 (Decreet van 27 januari 1768)

<sup>21</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 278 (Ordonnantie van 8 november 1769)

<sup>22</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 449 (Depêche van 15 november 1769)

<sup>23</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 387

<sup>24</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 413

<sup>25</sup> Verhaegen 1914, dl. XIII, 289 (Decreet van 9 juli 1783)

<sup>26</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5146 – Rapport van de Raad van Financiën van 3 september 1766

<sup>27</sup> Coppejans-Desmedt 1952, 100

verbinding tussen de Vlaamse havens en Brabant te verzekeren. Wekelijks werden 2 reizen ondernomen, elk binnen een tijdsbestek van 3 dagen<sup>28</sup>. Door de succesvolle samenwerking mocht de firma in 1767 9 ventschuiten gebruiken<sup>29</sup>. Het tijdschema bleef bewaard en er werd afgesproken dat de Oostendse vis te Slykens en die van Nieuwpoort ter hoogte van Plassendale zou worden ingeladen<sup>30</sup>. Niettemin bleek al snel dat het aantal ingezette transportsloepen ontoereikend was om aan de grote vraag van vis vanuit de steden te voldoen. Bijgevolg besloten de Staten van Vlaanderen in 1768 nog een paar ventschuiten voor eigen rekening in te leggen. Deze extra maatregel zou enkel voor de duur van het zomerharingseizoen van toepassing zijn: tot 15 juli zouden 2 ventschuiten elk één maal per week naar het binnenland reizen met Nieuwpoortse en Oostendse vis. Na 15 juli zou nog slechts één vaartuig één keer per week in staan voor het transport<sup>31</sup>. In 1768 zou ook een ‘jagerschip’ worden ingezet om de eerste gevangen haring zo snel mogelijk aan land te brengen. Hiervoor sloten de Staten een akkoord met de Nieuwpoortse reder F. Vandenabeele die een vaartuig uitrustte. In de overeenkomst stond o.m. vermeld dat de onkosten niet hoger dan 580 gulden mochten bedragen en dat 1/3 van de vis in Vlaanderen moest verkocht worden<sup>32</sup>. Het contract met Vandenabeele zou onder dezelfde voorwaarden in 1769 vernieuwd worden<sup>33</sup>. Pas in 1788 vinden we opnieuw sporen terug van een tussenkomst van de overheid in het vistransport. In dat jaar sloten de Staten van Vlaanderen een overeenkomst met 4 schippers uit Temse, die eenzelfde aantal schepen (elk met een laadvermogen van 200 ton) voor het transport zouden leveren. Twee schepen zouden twee maal per week de verbinding met de steden in Brabant verzorgen, terwijl de twee anderen onder dezelfde voorwaarden naar Gent zouden varen. Alle vervoerskosten werden door de Staten van Vlaanderen gedragen<sup>34</sup>.

Hoewel de overheid dus allerlei initiatieven ondernam om de inlandse vis onder gunstige voorwaarden op de binnenlandse markt te brengen, tonen de talloze bekrachtigingen aan dat de vrijstellingen niet steeds en overal geëerbiedigd werden. Zo moest elk Nieuwpoorts schip dat in 1767 met vis naar Ieper voer aan het sas van Boezinge 36 stuivers betalen. Eenmaal in Ieper aangekomen, moest ook nog kaaigeld worden opgehoest<sup>35</sup>. In 1776 klaagden de Nieuwpoortse reders over de hoge rechten die de Brabantse centra op vis bleven heffen. In Brussel en Mechelen bijvoorbeeld vroeg men respectievelijk 4 en 5 stuivers per ton haring als ‘packersgeldt’, terwijl de haring reeds in Nieuwpoort en Oostende herpakt was geworden<sup>36</sup>. Ook bleef in de vismijn van Brussel in 1787 tegen alle wetgeving in nog steeds 10% van de verkoopsom afgehouden ten voordele van de stad<sup>37</sup>. Bijgevolg kunnen we besluiten dat de poging om de Oostenrijkse Nederlanden als vrijhandelsgebied voor de visserij open te

---

<sup>28</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5162 – Rapport van de Staten van Vlaanderen van 21 april 1767

<sup>29</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5162 – Ordonnantie van 8 augustus 1767

<sup>30</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5162 – Conditions imposées à J. et P. de Loose pour l'établissement des ventschuyten

<sup>31</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 929 – Besluit van 16 april 1768, fol. 11r-13r

<sup>32</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 929 – Besluit van 16 april 1768, fol. 233r-243r

<sup>33</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 925 – Besluit van 23 mei 1769, fol. 238r-239v

<sup>34</sup> RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 522 – Overeenkomst van 29 juli 1788

<sup>35</sup> Costumen Nieuwpoort 1774, 440

<sup>36</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5168 – Rapport van het Nieuwpoortse stadsmagistraat, 7 november 1776

<sup>37</sup> Recueil des mémoires sur le commerce 1787, 369

stellen, gedeeltelijk mislukte. Bovendien bleven de lokale rechten die het binnenlandse handelsverkeer belemmerden in stand gehouden tot het Franse bewind<sup>38</sup>.

### 1.3. Afzetmarkt van de ‘Compagnie van Visch-vaert’

De reder kon zijn vis rechtstreeks via de vismijn doen afslaan of via vishandelaars op de markt brengen. Deze vishandelaars kochten de vis voor eigen rekening op of traden als commissionairs van de reder op. Hiervoor ontvingen ze een commissieloon van 2%. De Nieuwpoortse ‘Compagnie van Visch-vaert’ verkocht haar IJslandse aberdaan voornamelijk binnen de grenzen van de Oostenrijkse Nederlanden. Hiervoor had ze verschillende commissionairs in dienst<sup>39</sup>:

- te Brussel: N. Langenhove
- te Gent: Vollaert en Mechelynck
- te Ieper: C. Deback en J. Hubert
- te Oostende: J. Van Iseghem
- te Brugge: J. De la Tour, C. Hoghebaert, L. Heems en weduwe P. Corrijn

De IJslandse kabeljauw die de schepen tussen 1728 en 1730 opbrachten, werden als volgt verdeeld<sup>40</sup>:

- naar Ieper: 69 (Deback) + 22 (Hubert) tonnen = 91 tonnen
- naar Oostende: 70 tonnen (Van Iseghem)
- naar Brugge: 2 (Haghebaert) + 12 (Heems) tonnen = 14 tonnen
- naar Brugge: 113 tonnen (Corrijn)
- naar Gent: 2 tonnen (Vollaert en Mechelynck)
- naar Brussel: 250 tonnen (Langenhove)

De overige vishandelaars en afnemers van de Compagnie waren gevestigd in de omliggende regio van de Nieuwpoortse haven: Slijpe, Oostende en omgeving (Leffinge, Snaaskerke, Stalhille, Gistel, Oudenburg), Diksmuide en omgeving (Woumen, Werken, Nieuwkapelle, Merkem), Veurne en omgeving (Adinkerke, Wulveringem, Lo, Pervijze, Izenberge), Ieper en omgeving (Poperinge, Westvleteren, Oostvleteren, Roesbrugge) en Menen<sup>41</sup>. Meteen wordt duidelijk dat de ‘Compagnie van Visch-vaert’ haar IJslandse aberdaan vooral op een regionale markt verkocht, die gesitueerd was tussen de Noordzee, Oostende, Brugge, Menen, Ieper en Veurne. Het valt meteen op dat Brussel en Gent - de steden waar de meeste investeerders gevestigd waren – slechts op de tweede plaats komen. De reden hiervoor is vrij simpel. Tussen 1728 en 1732 werd de IJslandse kabeljauw steeds voor 14 à 18 gulden courant geld per ton verkocht. De Doggerbankse en Shetlandse kabeljauw daarentegen kostte steeds 20 à 48 gulden courant per ton. Dit prijsverschil was vooral te wijten aan de betere kwaliteit van de Doggerbankse moluwe. M.a.w. was de IJslandse kabeljauw niet geliefd in de grootsteden, daar waar ze

<sup>38</sup> Van Houtte 1910, 248-49

<sup>39</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4885 – Kasboek

<sup>40</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4885 – Kasboek fol. 1, 3, 6, 9-10, 55-56, 65-66 en 71

<sup>41</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4885 – Kasboek, fol. 56



in Frans-Vlaanderen en Henegouwen wel werd gesmaakt. Dit zou doorheen de ganse 18de eeuw het geval blijven.



Abbeelding 22. Kaart van Vlaanderen door Johann Baptist Homann uit Nuremberg (ca. 1700). Deze kaart geeft een mooi beeld van het uitgebreide transportnetwerk dat de verschillende afzetmarkten met elkaar verbonden. Private collectie M. Ryckaert, Gent

Enkel naar Frankrijk vond er export plaats. Naast de kleine hoeveelheden die steeds door een paar kloosterorden werden opgekocht (de Kapucijnen van St. Omaars, de Recoletten van Douai), werd de IJslandse kabeljauw voornamelijk naar Duinkerke, Rijsel, en Nantes getransporteerd<sup>42</sup>. Deze handel

<sup>42</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4885 – Kasboek fol. 56, fol. 22 en 59

met het buitenland gebeurde uitsluitend via commissionairs die hier eveneens een commissieloon van 2% voor ontvingen. In de periode 1728-30 zag de export er als volgt uit<sup>43</sup>:

- naar Rijsel via Th. Godding: 392 tonnen
- naar Duinkerke via N. Mazariez en J. De Ruddere: respectievelijk 392 en 74 tonnen
- naar Nantes via J. Dewaele: 136 tonnen

Deze commissionairs kochten doorgaans ook materieel van de reders op. Ook werden ze ingeschakeld in het handelsnetwerk dat door de Compagnie was opgezet. Via sloepen werd de IJslandse vis naar de commissionairs gezonden, die op hun beurt het schip aldaar inzetten op de verse visvangst of een retourlading bezorgden. Winst is hier waarschijnlijk niet op gemaakt geweest, aangezien de Franse overheid elke ton buitenlandse vis met 36 pond *tournois* taxeerden, daar waar de Hollanders slechts 5 Franse ponden moesten betalen.

## 2 De IJslandvaart als particulier initiatief, 1732-1754

In de nadagen van de ‘Compagnie van Visch-vaert’ kochten Jacobus Douchelet en Guibert Offert de la Croix in 1732 de buis *St. Carolus Borromeus* en de hoeker *De Stadt Nieuwpoort* over voor respectievelijk 5.575 en 4.920 gulden courant. Aangezien beide schepen over een relatief groot laadvermogen beschikten, waren ze uitermate geschikt “om te laeten vaeren naar Nantes, Bordeaux, IJsland ofte andere plaatsen”<sup>44</sup>. Samen met de Oostendse zakenman Thomas Ray zouden ze tussen 1733 en 1740 samen elf uitredingen op IJsland verzorgen. Jammer genoeg zijn niet alle productiecijfers gekend (zie Tabel 14).

Tabel 14 – IJslandvaart Douchelet-Ray, 1733-40<sup>45</sup>

<i>jaar</i>	<i>schip</i>	<i>kabeljauw (t.)</i>	<i>traan (t.)</i>
1733	<i>St. Carolus Borromeus</i>	365	28
1734	<i>St. Carolus Borromeus</i>	266	
1734	<i>Stadt Nieuwpoort</i>	421	
1735	<i>St. Carolus Borromeus</i>		
1736	<i>St. Carolus Borromeus</i>		
1736	<i>Stadt Nieuwpoort</i>	?	
1737	<i>St. Carolus Borromeus</i>	270	31
1737	<i>Stadt Nieuwpoort</i>	?	
1738	<i>St. Carolus Borromeus</i>		
1739	<i>St. Carolus Borromeus</i>		
1740	<i>St. Carolus Borromeus</i>	194	

Bron: RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4882, 4887-4888, 5573 en 5915

Voor de *St. Carolus Borromeus* bleek zeer succesvol te zijn. Acht maal werd het schip vanuit Nieuwpoort op IJsland uitgereed met een nettowinst die schommelde tussen 19,73 en 156,45%, of

<sup>43</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4885 – Kasboek, fol. 28, 53 en 61

<sup>44</sup> Dumarey 1961, 104

<sup>45</sup> De cijfergegevens worden uitgedrukt in aantal herpakte tonnen.

gemiddeld 49,76<sup>46</sup>. Het grote succes was in grote mate te danken aan het feit dat het schip bemand werd met ex-werknemers van de ‘Compagnie van Visch-vaert’. Slechts van 4 reizen weten we het aantal opgebracht tonnen kabeljauw. Gemiddeld bracht de buis 281,25 verpakte tonnen kabeljauw per campagne op, wat wel minder was dan wat de schepen van de Nieuwpoortse Compagnie in de periode 1731-32 gemiddeld kolden. In het zogenaamde ‘stille seizoen’ werd de IJslandvaart afgelost door handelsreizen, waarvan 2/3 vanuit de haven van Oostende werden georganiseerd. Met uitzondering van het zouttransport vanuit de Loire-monding vertoonden al deze cargoreizen een positief saldo. De resultaten van het tweede schip, de hoeker *Stadt Nieuwpoort*, zijn ons onbekend. Wel weten we dat het schip in 1734, 1736 en 1738 ladingen IJslandse kabeljauw in de Nieuwpoortse haven afleverde, en onder Hollandse vlag de handel met de Frans-Atlantische kust onderhield. In 1739 werd er nog een derde schip aan de IJslandvloot toegevoegd: de hoeker *De Stadt Zierikzee*. Of dit laatste schip ook effectief op naam van de rederij vaarde, is uit de bronnen niet op te maken<sup>47</sup>. Eveneens ontbreken gegevens over de winst- of verliesdelingen.

Ook het redersbedrijf Douchelet-Ray had een regionale afzetmarkt voor haar IJslandkabeljauw. Zo werden de opbrengst van de *St. Carolus Borromeus* voor 1/4 in Oostende verkocht door Judocus van Iseghem. 60% werd in Nieuwpoort en omgeving aan de man gebracht, terwijl slechts kleine hoeveelheden ook naar Ieper en Brugge getransporteerd werden. Immers werd de Brugse markt op dat ogenblik sterk bevoorrad door Zeeuwe venstschuiten, en werd Ieper voornamelijk door Duinkerkse reders van vis voorzien<sup>48</sup>. Net als bij de ‘Compagnie van Visch-vaert’ bleken ook kloosterorden uit Poperinge, St.-Winoksbergen, Ieper en Nieuwpoort grote afnemers te zijn<sup>49</sup>. Het stilzwijgen van verdere activiteiten van de associatie na 1740 kan wijzen op de teloorgang van de maatschappij vanaf dat jaar. Niettemin was deze ondernemingsvorm geen zeldzaam verschijnsel in de eerste helft van de 18de eeuw, waardoor de kans groot is dat de 3 schepen door andere visserijmaatschappijen binnen of buiten Nieuwpoort werden overgenomen.

Het uitbreken van de de Oostenrijkse Successieoorlog zou voor de visserij in Nieuwpoort en Oostende een nieuwe periode van moeilijkheden inluiden. Hoewel een aantal Vlaamse reders hun kabeljauwactiviteiten vanuit de haven van Duinkerke gingen organiseren, reedde de Oostendse reder Judocus van Iseghem vanaf 1741 elk jaar de dogger *Jonge Pieter* op IJsland uit. Na de Tweede Vrede van Aken (18 oktober 1748) zou zijn aandeel in de Oostendse visproductie tot meer dan de helft oplopen. Met vier open visserssloepen zou hij de lokale markt dagelijks vrn verse vis voorzien. In 1752 kocht hij nog 2 grote sloepen voor de IJslandvaart aan: de *Concordia* en een Duinkerks schip dat ingehuurd werd<sup>50</sup>. In deze praktijk werd Van Iseghem gesteund door een aantal medereders waarvan de namen ons onbekend zijn. Daarenboven genoot hij, als veilingmeester van de Oostendse vismijn, het voorrecht grote hoeveelheden buitenlandse visproducten tegen een bepaalde commissie te verkopen. Aan deze monopoliepositie zou in 1752 een einde worden gebracht met de uitvaardiging van een

---

<sup>46</sup> Parmentier 2004, 31

<sup>47</sup> RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4882 – Een lijst van stuurlui en matrozen, 1739

<sup>48</sup> Parmentier 2004, 32

<sup>49</sup> Dumarey 1961, 105

<sup>50</sup> Parmentier 2003, 40



nieuw visserijreglement, dat de vissers voortaan de vrijheid gaf hun vis uit de hand te verkopen<sup>51</sup>. De poging van Van Iseghem om de vissers onder druk te zetten hun vis toch nog in de vismijn te laten afslaan, lokte heel wat protest uit, onder meer van Andreas Lanszweert, actief in de haringvisserij nabij de Orkaden en Hebriden. Uiteindelijk zou Pieter Löhr het nieuwe veilingcontract van de Oostendse vismijn verwerven. Het zou het begin betekenen van een liberalisering in de Zuid-Nederlandse visserij en perspectieven openen voor de uitbouw van een nationaal bedrijf.

### 3 De ontwikkelingen tijdens en na de Zevenjarige Oorlog, 1755-1768

In de aanloop van de Zevenjarige Oorlog nam de concurrentie van de Duinkerke IJslandvloot toe. Op dat ogeblik telde de Noord-Franse haven 50 haringsloepen en eenzelfde aantal doggers<sup>52</sup>. Niettemin kozen heel wat Duinkerke schippers uit vrees voor de Engelse oorlogsbodems Nieuwpoort als ankerplaats om hun vangsten te lossen en te laten veilen. Niettemin werd het merendeel van de opbrengst via barges naar Duinkerke getransporteerd. Toen ook in 1755 Duinkerke schepen in Oostende neerstreken, vaardigde de Oostenrijkse overheid op vraag van de Oostendse Caemer een ordonnantie uit die het aanmeren van Duinkerke schepen in een Vlaamse haven verbood. Niettemin slaagde men erin deze maatregel op allerlei manieren te omzeilen. De meest klassieke truc was het voor eigen rekening uitreden van een Duinkerks schip onder neutrale Oostenrijkse vlag. Om minder wrevel en argwaan te wekken, lieten in de periode 1755-56 een groot aantal Franse vissers en reders zich als poorter in Nieuwpoort of Oostende inschrijven<sup>53</sup>. Vanaf maart 1759 zouden de Vlaamse havens door Westminster niet meer als neutraal worden beschouwd, waardoor ook de lokale vissers hun schepen elders dienden uit te reden. Vooral Vere bleek voor de Oostendse vissers een ideaal vluchtoord, te meer omdat er sinds 1750 voor de ‘grootte visscherye’ een vrijstelling van lasten van kracht was.

### 4 De renaissance van de IJslandvisserij in het laatste kwart van de 18de eeuw

In de naoorlogse periode zou onder impuls van de beide ‘Camers van Visscherye’ werk worden gemaakt van de uitbouw van een nationaal haringbedrijf. Vooral Nieuwpoort zou in de tweede helft van de jaren '70 hierin het voortouw nemen. Oostende zou zich daarentegen meer gaan toeleggen op de kabeljauwvangst. Sinds 1769 reedde de firma Clays & Cie. jaarlijks al één dogger op IJsland uit. In 1775 zou ook de Oostendenaar Pieter Löhr deze visserij beproeven. De kapitein (en wellicht de ganse bemanning) die hij hiervoor aanwierf, was van Duinkerke afkomstig. Op zijn verzoek werd zelfs een nieuw loonstelsel naar Duinkerks model ingevoerd (zie p. 75), een voorbeeld van de sterke kennisoverdracht die tussen Vlaanderen en de Noord-Franse haven van toepassing was.

---

<sup>51</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5141 – Decreet van 13 januari 1752

<sup>52</sup> Pfister-Langanay 1985, 242

<sup>53</sup> Cabantous 1980 (2), 67

Dat de Oostendse en Nieuwpoortse kabeljauwvisserij zich in het laatste kwart van de 18de eeuw – te midden van het Europese oorlogsgebeuren – kon ontplooiën, was in grote mate te wijten aan de neutrale positie die Wenen en de Zuidelijke Nederlanden in al deze conflicten innamen. Bovendien stelden de reders in de kabeljauwsector, in tegenstelling tot de haringvisserij, nog een flinke groeimarge vast<sup>54</sup>. Niettemin brachten haringsloepen tijdens het zomerharingseizoen gemiddeld 40 à 50 tonnen kabeljauw met zich mee. Bijgevolg noopten de Vlaamse reders om overheidssteun te vragen om deze praktijk tot een einde te brengen.

Een belangrijke factor in de ontplooiing van de kabeljauwvisserij in de Oostenrijkse Nederlanden was het uitbreken van de Amerikaanse Vrijheidsoorlog en de daaruit voortvloeiende Vierde Engelse Zeeoorlog (1781-1783). Door de aanwezigheid van Engelse kapers in het Nauw van Calais werd de Duinkerke visserij opnieuw bedreigd. Bijgevolg beslisten een aantal reders naar analogie van de Zevenjarige Oorlog hun IJslandschepen opnieuw onder neutrale Oostenrijkse vlag uit te reden. Zo ‘kochten’ de Nieuwpoortse reders Michel Meynne en François Gillodts in maart 1778 respectievelijk 2 en 6 vaartuigen van Duinkerke reders over, die ze onmiddellijk inzetten op de IJslandvisserij<sup>55</sup>. De bemanning verhuisde met de schepen mee, vooral uit vrees om tijdens de oorlog ingelijfd te worden in de Franse marine<sup>56</sup>. In Nieuwpoort, Veurne en Lo verkregen ze hun poortersbrieven. Voor Meynne kennen we slechts de opbrengsten vanaf het seizoen 1779 (zie Tabel 15). In de periode 1779-83 werden er onder zijn leiding 21 doggers en chaloupes op IJsland uitgereed. Samen brachten ze 6.146 verpakte tonnen kabeljauw op of gemiddeld 292,6 t./schip. Van de uitredingen die Gillodts voor zijn rekening nam, zijn de cijfers pas vanaf het jaar 1781 volledig (zie Tabel 16). In de periode 1781-82 werden slechts 6 schepen ingezet, wat samen 2.037 tonnen IJslandse aberdaan opleverde. Niettemin lag het gemiddelde van deze zes reizen ca. 13,8% hoger dan wat de schepen van M. Meynne opleverden (gemiddeld 339,5 t./schip).

Tabel 15 – IJslandvaart M. Meynne, 1779-83

<i>terug</i>	<i>schip</i>	<i>type</i>	kapitein	<i>kabeljauw (t.)</i>
09/09/79		dogger		430
09/09/79		chaloupe		282
12/09/79		dogger		420
01/10/79		chaloupe		211
29/09/81	<i>Stad Nieuwpoort</i>	dogger	G. Boone	336
27/08/81	<i>Jonge William</i> <sup>57</sup>	dogger	N. Denis	408
16/07/81	<i>Jonge Jan</i>	dogger	J. Denis	280
01/10/81	<i>Jonge Agatha</i>	chaloupe	J. Naesen	220
16/07/81	<i>Marie Theresa</i>	chaloupe	P. Gersen	210
	<i>Marie Anne</i>	chaloupe		
25/08/81	<i>St. Pieter</i>	chaloupe	A. Durt	279
	<i>Jonge Jan</i>	chaloupe	Noets	
23/07/81	<i>Jonge Louis</i>	chaloupe	Louis Dumon	199
14/09/81	<i>Prins Karel</i>	dogger	F. Robelet	299

<sup>54</sup> De haringvisserij had reeds rond 1777 haar verzadigingspunt bereikt, waardoor enkel export naar het prinsbisdom Luik, het Rijndal en de Elzas nog een meerwaarde kon bieden. Parmentier 2004, 39

<sup>55</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5149

<sup>56</sup> Cabantous 1980 (2), 261

<sup>57</sup> Dat schip fungeerde dat jaar als jager.

04/09/82	<i>Jonge Jan</i>	chaloupe	N. Bommelaere	280
04/09/82	<i>Schone Marianne</i>	chaloupe	J. Gremin	275
07/09/82	<i>Goede Moeder</i>	chaloupe	M. Verfaillie	301
13/09/82	<i>Fortuin</i>	dogger	A. Gravin	400
14/09/82	<i>Jonge Agatha</i>	dogger	J. Naesen	208
18/09/82		dogger	N. Jeudes	126
22/09/82	<i>Jonge Jan</i>	dogger	J. Denis	294
28/09/82	<i>Stad Nieuwpoort</i>	dogger	G. Boone	316
17/09/83		dogger <sup>58</sup>	P. Loppens	372

Bron: ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201c; 1202b; RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4813

Tabel 16 – IJslandvaart F. Gillodts

<i>terug</i>	<i>schip</i>	<i>type</i>	<i>kapitein</i>	<i>kabeljauw (t.)</i>
31/08/81	Jonge Catharina	dogger	J. Fonteyne	441
23/08/81	Jonge Isabella	chaloupe	J. Messen	266
04/09/82	Twee Gebroeders	dogger	C. Langhetee	392
04/09/82	Jonge Catharine	dogger	J. Fonteyne	420
06/09/82	Jonge Pieter	chaloupe	J. Hubersen	294
10/09/82	St. Michiel	chaloupe	L. Damman	224

Bron: ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201c; RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4813

Daarnaast zouden ook een aantal reders hun schepen onder neutrale vlag laten uitvaren. Concreet betekende dit dat de schepen in Duinkerke bemand en uitgerust werden, naar een Nieuwpoortse haven zeilden, om van daaruit met een keizerlijke zeebrief op IJsland te gaan vissen. Bij terugkomst vaarden de schepen meestal naar hun thuishaven terug. Vooral het Nieuwpoortse stadsbestuur bleek zonder veel scrupules grote aantallen keizerlijke zeebrieven aan Duinkerke schepen te verlenen. Vooral vanuit het Oostendse maritieme milieu zou hier fel kritiek op komen, mede doordat hierdoor de kans om in Frans-Vlaanderen een marktpositie op te bouwen, uitgesloten werd. Bijgevolg vaardigde de overheid in 1779 een ordonnantie uit die stelde dat elke reder zich voortaan in de haven moest domiciliëren.

Wat leren de globale cijfers ons? Ondanks het Amerikaanse conflict en de Vierde Engelse Zeeoorlog zou de Zuid-Nederlandse IJslandvloot zich uitbreiden. Vooral Nieuwpoort zou, mede door de Duinkerke inbreng, hierin de bovenhand nemen (zie Tabel 17). Het Oostendse aandeel in de IJslandvaart was op dat moment miniem te noemen (zie Tabel 18). In 1778 werden vanuit Nieuwpoort reeds 7 schepen op IJsland ingezet, die een opbrengst van 1.727 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> tonnen kabeljauw realiseerden. Het jaar daarop zou dat aantal reeds opgelopen zijn tot 11 doggers en 9 chaloupen, die samen 7.730 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> tonnen opbrachten (een stijging van maar liefst 347,6%! ). De oorlogsverklaring van Engeland aan de Republiek zou deze positieve evolutie nog versterken. Immers werd tot 1780 het binnenlandse afzetgebied nog in belangrijke mate overspoeld met Hollandse kabeljauw. In 1779 en 1780 werden respectievelijk 11.485 en 11.004 tonnen vanuit de Republiek in de Oostenrijkse Nederlanden geïmporteerd<sup>59</sup>. Wanneer in 1780 Engeland de oorlog aan het land verklaart, zijn de Hollandse schepen de twee opeenvolgende jaren niet in staat om de IJslandvisserij te ondernemen<sup>60</sup>. Als gevolg hiervan realiseren de IJslandvissers de twee opeenvolgende jaren de beste opbrengsten onder het

<sup>58</sup> Dogger samen uitgereed met Kocheupe, handelaar te Roesbrugge. ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1202b

<sup>59</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5151 – Relevé d'importations des morues de la Hollande pendant les années 1779 et 1780

<sup>60</sup> Simon Thomas 1935, 260 en Bijlage J

Oostenrijkse bewind. In 1781 rustten de Nieuwpoortse reders maar liefst 18 doggers en 14 chaloupen voor IJsland uit. De opbrengst bedraagt dat jaar 10.397 1/4 tonnen. In 1782 loop het aantal schepen op tot 49 schepen. 25 doggers en 24 chaloupen realiseren dat jaar een vangst van 13.347 tonnen IJslandse aberdaan.

Met het beëindigen van het Amerikaans-Engels conflict in 1782 keerden de Duinkerke schepen naar hun thuishaven terug. Ook de uitvoer van de kabeljauw naar de Noord-Franse markt werd niet meer mogelijk. Bovendien werd de Zuid-Nederlandse visserij opnieuw met haar oud euvel geconfronteerd: een chronisch tekort aan bekwame vissers in de Nieuwpoortse en Oostendse havens die de techniek van de IJslandvisserij beheersten. Het gevolg is dat in 1783 nog maar slechts 3 doggers en 7 chaloupen op IJsland worden uitgereed en samen een schamele 2.854 3/4 tonnen kabeljauw meebrengen (een daling van 79%). Meteen een domper op het succes, aangezien de Vlaamse vissers tijdens de oorlogsjaren gevoelig meer in de IJslandse kabeljauwvisserij hadden geïnvesteerd, mede door de gunstige afzetmarkt die in Frans-Vlaanderen tot stand was gekomen. In Vlaanderen en Brabant bleek de gezouten Doggerbankse kabeljauw, alsook die van onder de Schotse kusten en van nabij Shetland meer geliefd dan de kwalitatief mindere (en goedkopere) IJslandse kabeljauw<sup>61</sup>.

Tabel 17 – IJslandvaart Nieuwpoort, 1778-93<sup>62</sup>

<i>jaar</i>	<i>aantal schepen</i>	<i>opbrengst (t.)</i>
1778	7	1.727 3/4
1779	20	7.730 1/4
1780	20	5.583
1781	32 <sup>63</sup>	10.397 1/4
1782	49	13.347
1783	10	2.854 3/4
1784	12	2.946
1785	13	3.645
1786	11	3.260
1787	7	1.582
1788		2.523 1/2
1789	6	1.199
1790	4	1.503
1791	2	500
1792	1	209
1793	1	274

Bron: ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201c en 1202a-b; RAG, Staten van Vlaanderen, nr. 11.047 en 11.054; Dumarey 1961, 110-111 en 167; Recueil des mémoires sur le commerce 1787, 245-275

<sup>61</sup> “...puisque les Brabançons ne vouloient aucunement la morue d’Yslande, mais uniquement celle du Nord dite Doggersbanck”. RAB, Oud Archief Nieuwpoort, nr. 4813 – Brief opgesteld te Brussel op 11 november 1784

<sup>62</sup> Opbrengstgegevens van de jaren 1735-37 bevatten ook de Newfoundland-reizen.

<sup>63</sup> Oorspronkelijk waren er 33 schepen uitgevaren, maar de sloep La jeune Marie verging op 9 juli 1781. ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1201c

Tabel 18 – IJslandvaart Oostende, 1782-87

<i>Jaar</i>	<i>Aantal schepen</i>	<i>Opbrengst (t.)</i>
1782	2	591
1783	2	731
1784	8	946
1785	8	1.153
1786		946
1787		1.153

Bron: ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1202b; De Zutter 1909, 269

Niettemin had de regering reeds een aanzet gegeven tot het steunen van de kabeljauwvisserij. De aanleiding daartoe was de comparatieve analyse die de Oostendse reder Pieter Löhr in februari 1783 over de bescheiden Zuid-Nederlandse kabeljauwvisserij had gemaakt<sup>64</sup>. Hij vroeg zich af waarom de Noord-Nederlanders er steeds in slaagden kwalitatief betere IJslandse ‘aberdaan’ op de markt te brengen dan de Zuid-Nederlanders en Duinkerksse vissers, hoewel ze zij aan zij in het zelfde gebied visten. Het kwaliteitsverschil zat hem in het herverpakken en het zouten van de vis. Zowel de Vlaamse als de Duinkerksse reders perstten 30 à 34 stuks ‘aberdaan’ in een ton, waardoor veel vet en traan verloren ging en de vis sneller bedierf. De Vlaamse vissers hielden hieraan vast, omdat de Franse overheid verplichtte dat elke ton gezouten kabeljauw bij aflevering in de vismijn minstens 312 lb. bruto moest wegen. Onder dit gewicht kon en mocht men niet verkopen in Frankrijk<sup>65</sup>. Hollandse en Zeeuwse tonnen ‘aberdaan’ daarentegen bevatten gemiddeld 18 à 24 stuks. Op die wijze raakten de vissen beter doordrongen van het zout, waardoor ze langer conserveerden. Bij aankomst in de Nederlandse Republiek werden de vissen bovendien individueel gereinigd, goed gewassen en vervolgens licht gepekeld met zout waardoor de aberdaan begon te zwellen en “sa premier blancheur” terugwon. Een ander pluspunt was het inzetten van ventjagers. De Hollandse en Zeeuwse kabeljauwvloot was zo groot, dat men een pendeldienst vanuit het IJslandse vangstgebied kon organiseren. Met kleine, snelzeilende vaartuigen werd een deel van de opbrengst midden in het seizoen reeds naar de Hollandse en Zeeuwse havens getransporteerd<sup>66</sup>. Naast o.m. de oprichting van een compagnie met 20 à 30 hoekers met bun die in de zomer op IJsland zouden vissen en tijdens de winter op de Doggersbank, ijverde Löhr ook voor het zwaar belasten of verbieden van de kabeljauwinvoer. Niettemin wisten de Nieuwpoortse en Oostendse reders wel degelijk dat zij gedurende een gans jaar de binnenlandse centra niet eigenhandig van kabeljauw konden voorzien. Bijgevolg vroegen ze dan ook de invoerrechten slechts voor een zestal maanden te verhogen, en dit van 1 juli tot 31 december 1783. Bovendien kwamen ze overeen om de overheid op geruime tijdstippen op de hoogte te stellen van de kabeljauwproductie, zodat de voorgestelde termijn gewijzigd kon worden naargelang de hoeveelheid gevangen kabeljauw<sup>67</sup>. Uit vrees dat de verhoging van de importrechten door de buurlanden als een invoerverbod zou worden aanzien, verwierp de Raad van Financiën deze regeling en formuleerde ze een alternatief plan om de invoer- en konvoirechten – samen 15 stuivers en 6 deniers – in de kabeljauwvisserij te investeren. Aangezien de jaarlijkse invoer gemiddeld 11.250 tonnen vis bedroeg,

<sup>64</sup> ARB, Conseil privé autrichien, nr. 1201b – Rapport van P. Löhr (februari 1783)

<sup>65</sup> Du Rin 1936, I, 115

<sup>66</sup> ARB, Conseil Privé autrichien, nr. 1202b en Van Beylen 1985, 44

<sup>67</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5151 – Rekwest van het Nieuwpoortse stadsbestuur (12 juni 1783)

zou dit een subsidie betekenen van ca. 8.700 gulden courant geld die de sector zou toekomen. Het alternatief plan werd door het decreet van 24 juli 1783 bekrachtigd<sup>68</sup>. Vervolgens kwamen de Nieuwpoortse en Oostendse ‘Caemers ter Visscherije’ onderling overeen om de subsidies als volgt te verdelen<sup>69</sup>:

- het uitreiken van een premie van 200, 150 en 100 gulden courante munt voor de 3 schepen (hetzij van Nieuwpoort of Oostende) die de meeste IJslandkabeljauw zouden opbrengen;
- 100 gulden courant geld, te geven aan het schip dat de meeste kabeljauw zou aanvoeren tijdens het zomerharingseizoen;
- de rest van de subsidie te verdelen onder de reders die vaartuigen naar IJsland zouden uitrusten, en dit volgens het aantal tonnen vis die door elk van hun schepen zou worden opgebracht.

De subsidies zouden in 1784 voor de eerste keer worden uitgekeerd. Van 1 juni 1783 t.e.m. mei 1784 waren er 7.259 1/2 tonnen kabeljauw ingevoerd, wat in totaal neerkwam op een tegemoetkoming van 5.626-2-3 gulden courant<sup>70</sup>. In 1785 zou dat bedrag oplopen tot 6.338-17-1 gulden courant, als gevolg van de import van 8.455 tonnen kabeljauw<sup>71</sup>. De cijfers tonen aan dat ondanks de overheidsmaatregelen de eigen kabeljauwproductie ontoereikend was om de binnenlandse markt te voorzien. Immers werden er in 1784 en 1785 respectievelijk slechts 12 en 13 Nieuwpoortse schepen op IJsland uitgereikt, die over de beide jaren heen 6.591 tonnen kabeljauw oprachten (zie Tabel 17). Gezien het feit dat in dit getal ook een lading Newfoundlandse kabeljauw is opgenomen, bleek de IJslandvisserij niet meer de goede resultaten van tijdens de oorlog te behalen. Hoewel dus jaarlijks nog grote hoeveelheden Hollandse kabeljauw dienden ingevoerd te worden om aan de vraag van het binnenland te voldoen, werd in 1785 de invoer van kabeljauw volledig verboden<sup>72</sup>. In 1787 werd het verbod reeds opnieuw opgeheven, ware het niet dat de invoertol van 12 stuivers naar 5 gulden werd opgetrokken. Net als vóór 1785 kwam het bedrag van het konvooi- en tolgeld de kabeljauwsector opnieuw ten goede<sup>73</sup>. Twee dagen later (24 juni) werd de premie opgevoerd tot 7 gulden per ton en besliste de overheid voor iedere ingevoerde ton 2 gulden bij te leggen<sup>74</sup>. Op 8 april 1788 zou deze maatregel nogmaals gewijzigd worden. Zo zou tussen 1 mei en 31 december 1788 nog slechts 2.000 tonnen kabeljauw langs Lillo worden toegelaten, die dan volgens een specifieke verdeelsleutel over de belangrijkste centra zouden worden verdeeld: 700 ton was voorbehouden voor de Antwerpse visverkopers, 350 ton voor het Mechelse visverkopersambacht en 950 tonnen werden voorbehouden voor Brussel. Het invoerrecht van 5 gulden/ton bleef van kracht. Van 1 januari 1789 tot 30 april 1789 zou de kabeljauw opnieuw worden toegelaten volgende de bepalingen van 22 juni 1787<sup>75</sup>. In 1789 zou

<sup>68</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5151 – Rapport van de Raad van Financiën van 30 juni 1783, fol. 8v

<sup>69</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5151 – Rapport van Oostendse en Nieuwpoortse stadsbesturen, 6 oktober 1783

<sup>70</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5151 – Dépêche aan Oostende en Nieuwpoort, 26 juli 1784

<sup>71</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5152 – Relevé de la quantité de morues venue de la Hollande depuis le mois de juin 1784 jusques et compris août 1785

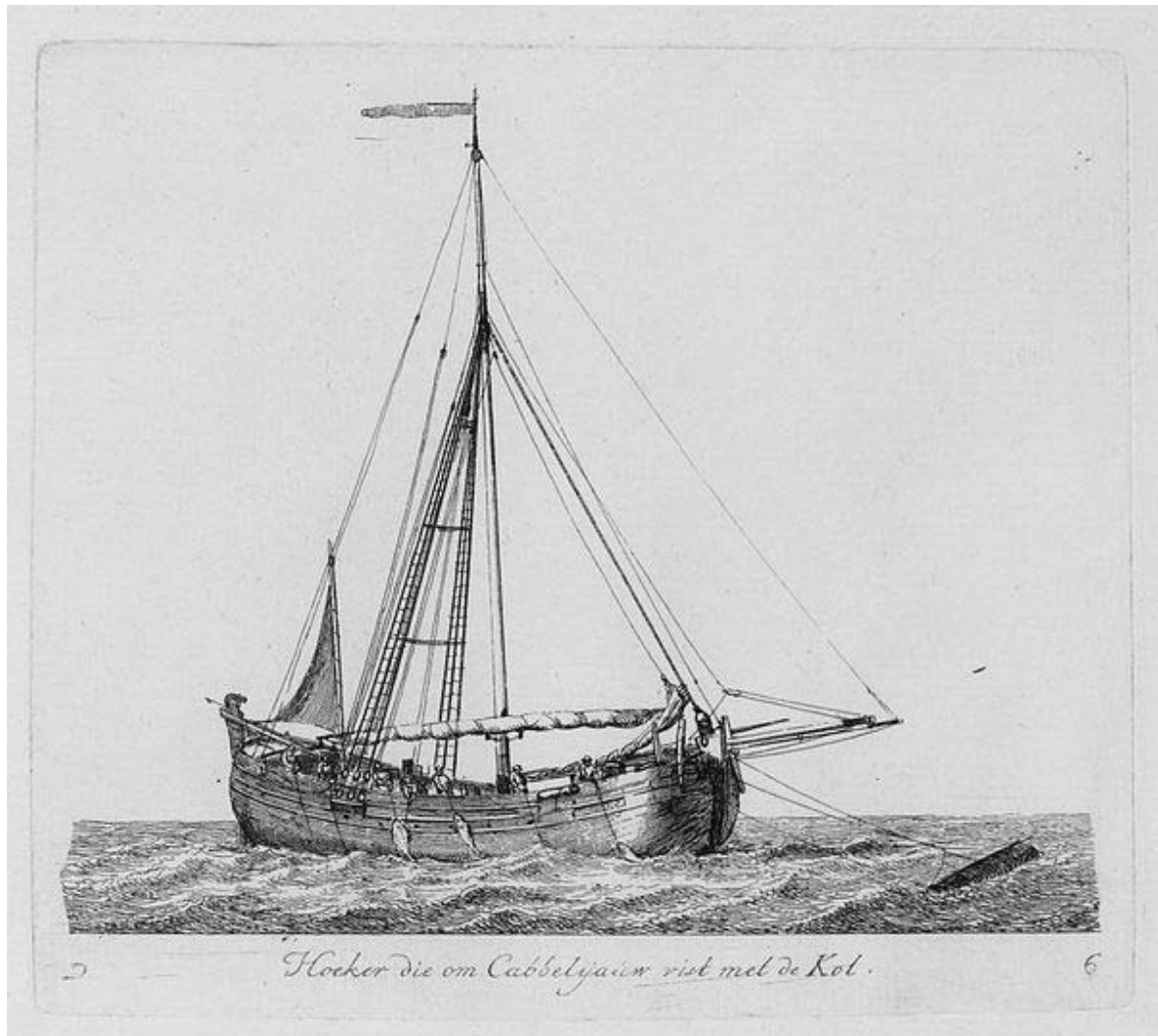
<sup>72</sup> Recueil des mémoires sur le commerce 1787, 278 (Ordonnantie van 23 augustus 1785)

<sup>73</sup> Recueil des mémoires sur le commerce 1787, 287-288 (Ordonnantie van 22 juni 1787)

<sup>74</sup> Recueil des mémoires sur le commerce 1787, 286-287

<sup>75</sup> Verhaegen 1914, 160-162

enkel nog van januari t.e.m. maart 2.000 tonnen kabeljauw mogen ingevoerd worden via Lillo<sup>76</sup>. Deze maatregel bleef tot 1794 van kracht.



Afbeelding 23. Hoekerschip die met de kol op kabeljauw vist (1790). Amsterdam, Stadsarchief Amsterdam, Collectie tekeningen en prenten Gerrit Groenewegen

Het promoten van de Doggerbankse visserij zorgde dat de IJslandse productie stelselmatig afnam. Terwijl Nieuwpoort zich hoofdzakelijk terug ging gaan toeleggen op de haringvisserij, ontwikkelde Oostende zich tussen 1785 en 1793 naar een uitgesproken kabeljauwhaven. Niettemin werd het merendeel van de vloot op de Doggersbank en de Faroë uitgereed. Van IJslandvisserij was er nog amper sprake: 51,51% (4.580 tonnen) van de globale kabeljauwproductie werd nabij de Faröer en de Shetland-eilanden behaald. De Doggerbankse visserij leverde 4.399,5 tonnen gezouten kabeljauw per jaar<sup>77</sup>. Enkel in de periode 1785-87 werd 3.252 tonnen aberdaan opgebracht, ware het niet dat veel van deze vis nabij 'Terres-Neuves' (Newfoundland) werd gevangen. Wegens het geringe succes van deze vis bij de Vlaamse consument, werd deze vis in het binnenland vaak als 'rebut' verkocht. Voor de

<sup>76</sup> Verhaegen 1914, 233

<sup>77</sup> ARB, Raad van Financiën, nr. 5155

Newfoundlandse en IJslandse ‘aberdaan’ vond men in Henegouwen (Doornik en Bergen) en Noord-Frankrijk een veel betere afzetmarkt, daar deze vissoort er reeds langer ingeburgerd was<sup>78</sup>.

## 5 Besluit

In het eerste kwart van de 18de eeuw beperkte de interesse voor de IJslandvaart zich in de Zuidelijke Nederlanden tot slechts een handvol reders. Na de mislukte poging van Gollet de La Merveille (1717) zou onder impuls van J.-B. Stauffenbergh de IJslandvisserij een kort, maar krachtig bestaan vinden in de Nieuwpoortse ‘Compagnie van Visch-vaert’. Hiermee werd de basis gelegd voor een aantal andere reders die zich in dit bedrijf wilden bekwamen. Het meest succesvol was het Nieuwpoorts-Oostende redersbedrijf Douchelet-Ray. Door het IJslandvissen te combineren met handelsreizen, toonde ze aan dat er in de Zuidelijke Nederlanden wel degelijk ruimte was voor deze visserij.

Het uitbreken van de Oostenrijkse Successieoorlog zou elke uitreding op IJsland vanuit een Vlaamse haven uitsluiten. Enkel door zich in de haven van Duinkerke te gaan vestigen, kon men de moeilijke economische periode zonder grote verliezen doorkomen. Een uitzondering hierop vormde de Oostendse reder Judocus van Iseghem, die vanaf 1741 elk jaar op IJsland actief zou zijn. Niettemin was zijn aandeel in de totale opbrengst beperkt, daar hij dit slechts met één schip deed. Bovendien ging zijn interesse – als veilingmeester – veel meer uit naar de visserij ter verse en de import van buitenlandse vis.

Tijdens de Zevenjarige Oorlog opteerden de Duinkerke reders hun IJslandvloot naar Nieuwpoort te verplaatsen. Niettemin werd de opbrengst van de schepen er niet geveild, maar met barges naar Duinkerke getransporteerd. Een ordonnantie, die het aanmeren van buitenlandse schepen in de Vlaamse havens verbood, zou geen oplossing bieden. Immers vaarden deze schepen dan maar met een keizerlijke zeebrief naar het verre noorden. Om minder argwaan te wekken, schreven de vissers zich wel in als poorter van de Zuidelijke Nederlanden. In maart 1759 zouden de Vlaamse havens echter hun neutrale statuut verliezen, waardoor de Engelse kapers voortaan ook de Nieuwpoortse en Oostendse IJslandvaarders bedreigden. Uitreidingen onder Veerse vlag vormden een oplossing voor dit probleem.

In de naoorlogse periode zou in Nieuwpoort de IJslandvisserij volledig verdwijnen ten koste van de haringvisserij. Oostende zou zich daarentegen meer gaan toeleggen op de kabeljauwvangst. Een belangrijke pion in deze evolutie vormde het redersbedrijf Clays & Cie, die jaarlijks één dogger op IJsland inzette. Ook Pieter Löhr zou zich in deze bedrijvigheid gaan bekwamen. Het uitbreken van de Amerikaanse Onafhankelijkheidsoorlog, zou de opgang van de kabeljauwvisserij in de Oostenrijkse Nederlanden nog meer verstevigen. In analogie van de Zevenjarige Oorlog, verplaatste de Duinkerke IJslandvloot zich opnieuw naar de Zuidelijke Nederlanden. Vooral Nieuwpoort zou zich, mede door deze Duinkerke inbreng, opnieuw gaan toeleggen op de IJslandvaart. Het Oostendse aandeel in deze sector zou te verwaarlozen zijn. De oorlogsverklaring van Engeland aan de Republiek zou deze positieve evolutie vanaf 1780 nog versterken.

---

<sup>78</sup> UBG, Hs. 1256, nr. 3385 en Pfister-Langanay 1985, 396-399



Met het beëindigen van het Amerikaans-Engels conflict in 1782 keerden de Duinkerke schepen naar hun thuishaven terug. Ook de uitvoer van de kabeljauw naar de Noord-Franse markt werd hiermee stopgezet. Bovendien werd de Zuid-Nederlandse visserij opnieuw met haar probleem van vroeger geconfronteerd: het tekort aan bekwame IJsland vissers. Onder impuls van Pieter Löhr zou echter werk gemaakt worden van de uitbouw van een competitievere kabeljauwsector. Het omzetten van importbelastingen op de vis in premies voor de bemanningsleden, was één van de middelen die hiervoor werden aangewend. In 1785 ging zelfs een totale importverbod op buitenlandse kabeljauw van start. In de jaren erna zouden de grenzen nog sporadisch worden opengesteld, aangezien de eigen productie niet altijd voldoende bleek.

Het promoten van de Doggerbankse visserij zou de IJslandse kabeljauwproductie stelselmatig doen afnemen. Terwijl Nieuwpoort zich hoofdzakelijk terug ging toelagen op de haringvisserij, ontwikkelde Oostende zich tussen 1785 en 1793 naar een uitgesproken kabeljauwvisserij. Niettemin werd het merendeel van de vloot op de Doggerbank en de Faröe uitgereed. Op die manier speelden de reders in op de vraag van het publiek. Immers werd de Doggerbankse kabeljauw stevast verkozen boven de IJslandse en Newfoundlandse. Enkel in Noord-Frankrijk, Henegouwen en op de lokale markt werd er voor deze vis een gunstige afzetmarkt gevonden. Of hoe het principe van vraag en aanbod ook op de IJslandvisserij van toepassing was.

## HOOFDSTUK VIII

### De 18de-eeuwse IJslandvaart vanuit Duinkerke: evolutie en resultaten

#### 1 De eerste expedities op IJsland, 1614-1717

De eerste vermelding van Duinkerckse vissers nabij IJsland gaat terug tot het eerste kwart van de 17de eeuw. Volgens de geschriften van Faulconnier rust Jean De Clerck, reder van Engelse origine, in 1614 zeven schepen uit voor de walvisvaart op de kusten van IJsland en Groenland<sup>1</sup>. Het archiefmateriaal bevestigt dit<sup>2</sup>. Voor deze expedities treedt De Clerck in associatie met Abraham Lesturgon van Rouen, later met de Londense zakenman Juan Hosborn. De schepen worden voornamelijk bemand met Baskische en Engelse zeelieden, specialisten op het vlak van de walvisvangst. Het konvooi van 7 schepen staat onder leiding van kapitein Philippe Gurtzen, die eveneens ervaren is in deze discipline. De eerste campagne levert meteen 396 tonnen traan op, die samen ongeveer 4.756 pond tournois opbrengen<sup>3</sup>. Omwille van de goede resultaten worden in 1616 en 1617 opnieuw zeven schepen uitgerust. De toenemende dreiging van Engelse en Staatse kaperschepen in het noorden, doet De Clerck en zijn collega's uiteindelijk afzien van verdere uitredingen. Niettemin komen de Duinkerckse vissers gedurende deze eerste campagnes in contact met de rijke kabeljauwbanken in het noorden. Op die manier wordt de basis gelegd voor een discipline die meer dan twee eeuwen in stand zou worden gehouden. De overvloed aan kabeljauw nabij Newfoundland was reeds vroeger in het Franse vissersmilieu bekend. Toch duurt het tot het midden van de 17de eeuw duren vooraleer de eerste Duinkerckse schepen er worden gesignaleerd. Immers verkiezen zij hun schepen naar IJsland, 'Hitland' (Shetland) of de Doggersbank te sturen.

Onder Lodewijk XIV wordt in 1681 een premie van 3.000 pond tournois toegekend aan elk schip dat koers zet richting IJsland. Vervolgens legt een koninklijke ordonnantie van 4 oktober 1791 het importgeld op elke ton 'vreemde' kabeljauw vast op 36 pond tournois<sup>4</sup>. Of beide maatregelen effect hebben gehad, is niet goed in te schatten. Daarvoor ontbreekt het ons in de eerste plaats aan voldoende cijfermateriaal. Bovendien kunnen we ons voor deze eerste campagnes enkel baseren op de cijfers die Du Rin ons aanreikt. Hoewel de getallen hier en daar geschat zijn, vermelden we ze toch. In 1696 zijn twaalf eenheden op IJsland actief. Amper drie jaar later wordt conform één van de bepalingen van het Vredesverdrag van Rijswijk (1697) de belasting op vreemde kabeljauw alweer verlaagd tot 5 pond tournois. Hierdoor worden de Franse grenzen bijna volledig opengezet voor de import van Hollandse kabeljauw, waardoor er in het Duinkerse redersmilieu nog weinig interesse aanwezig is om de markt eigenhandig van kabeljauw te voorzien. Bovendien maken de Hollanders bij het herverpakken van hun

---

<sup>1</sup> Faulconnier 1730, II, 118

<sup>2</sup> AMD, Fonds ancien: Archives Municipales, 48 – nr. 14, fol. 155v

<sup>3</sup> Finot 1998, 200

<sup>4</sup> Du Rin 1936, I, 18

kabeljauw gebruik van Spaans of Portugees wit zout, terwijl de Duinkerke vissers hiervoor grijs zout van eigen bodem hanteren. Bijgevolg is de Hollandse vis mooier van kleur dan de Franse, waardoor de keuze door de consument vlug gemaakt is<sup>5</sup>. Het resultaat van al deze factoren is duidelijk zichtbaar: in 1700 wordt de Duinkerke IJslandvloot gehalveerd tot 6 eenheden. Het jaar erop doet zich evenwel opnieuw een verdubbeling van dat aantal voor. Het uitbreken van de Spaanse Successieoorlog (1702-1713) doet de meeste reders echter andermaal afstand nemen van de expeditie op IJsland. De vier doggers die in 1703 op IJsland worden uitgereed, zijn één van de weinige schepen die te midden van het oorlogsgewoel de Engelse en Zeeuwse kapersdreiging compleet negeren. Niettemin wordt de Duinkerke markt in die periode voornamelijk voorzien van Nieuwpoortse kabeljauw. Ook wordt sporadisch kabeljauw afkomstig van een 'prise' of gekaapt schip te koop aangeboden.

Na de Vrede van Utrecht (1713) worden de expeditie op IJsland terug hernomen. Hoewel onder het Engelse toezicht de oude haven ontoegankelijk wordt gemaakt, maakt de aanleg van een nieuwe toegang ten westen van de stad elke vorm van visserij opnieuw mogelijk. Vanuit de nieuwe haven van Mardyck worden in de periode 1715-17 jaarlijks 6 à 8 doggers uitgerust voor IJsland<sup>6</sup>. In diezelfde periode geven de reders de kabeljauwvisserij een nieuwe impuls door in navolging van de Hollanders de kabeljauw dubbel te reinigen, extra te zouten en de verwerkte vis vervolgens in pekel te conserveren. Niettemin legt een ordonnantie uit 1718 alle Franse vissersschepen een expeditieverbod naar het verre noorden op<sup>7</sup>. Ondanks protest vanuit het Duinkerke redersmilieu, duurt het tot 1730 alvorens opnieuw nieuwe reizen naar IJsland worden toegestaan.

Tabel 19 – Uitredingen Duinkerke, 1614-1717

<i>Jaar</i>	<i>Aantal</i>	<i>Periode</i>	<i>Aantal</i>
1614	7	1703	4
1617	7	1714	?
1696	12	1715	6-8
1700	6	1716	6-8
1701	12	1717	6-8

Bron: Du Rin 1936, I, 15

## 2 De campagnes vóór en tijdens de Oostenrijkse Successieoorlog, 1730-1748

Pas in 1731 wordt er in de registers van de Duinkerke 'Chambre de Commerce' voor het eerst officieel melding gemaakt van uitredingen op IJsland<sup>8</sup>. Pas in 1742 gebeurt dit opnieuw<sup>9</sup>. Voor de tussentijdse periode zijn we opnieuw aangewezen op Du Rin, die zijn overzicht reeds in het jaar 1730 start. Precies dertien jaar na het verbod om naar het noorden te varen, worden 3 korvetten op IJsland ingezet. Door een bemoedigend resultaat worden het jaar erop 1 extra korvet en 2 doggers van respectievelijk 50 en

<sup>5</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque, Registres – Mémoire de la Chambre de Commerce au Conseil du Commerce à Paris (1701)

<sup>6</sup> Vermoedelijk wordt reeds in 1714 de IJslandvisserij hernomen. Het aantal schepen is ons niet bekend.

<sup>7</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque, Registres – Registres 7 en 29

<sup>8</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 67 (30 mei 1731)

<sup>9</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 10 (19 januari 1742)

60 ton aan de vloot toegevoegd<sup>10</sup>. Opnieuw wordt een hoge vangst verwezenlijkt, waardoor het aantal eenheden de volgende jaren toeneemt: van 6 korvetten in 1732 naar maximaal 21 in 1739. Bovendien blijven de schepen na hun reis niet aan de kade liggen, maar nemen ze vanaf de maand september deel aan de winterharingteelt. De Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748) last weer een rustmoment in voor de IJslandvaart. In 1740 zien we een spectaculaire daling naar 9 eenheden. Het jaar daarop zetten nog 8 schepen koers naar de IJslandse wateren. Als gevolg van de oorlog stijgt de prijs van een ton 'aberdaan' tot boven de 50 pond tournois, wat het dubbele is van de jaren daarvoor. Niettemin compenseert het hogere tarief de kleinere opbrengst allerminst.

De oorlogsverklaring van Frankrijk aan Engeland legt de IJslandvisserij vervolgens volledig lam. Om de vraag naar kabeljauw vanuit de bevolking tegemoet te komen, beslist Versailles in februari 1747 het importgeld op de 'morues vertes' te verminderen. In juli van datzelfde jaar volgt een daling van het importgeld op de Engelse 'stockfishes'<sup>11</sup>. Beide beslissingen zorgen ervoor dat de hoop op een herleving van de eigen kabeljauwvisserij volledig de kop wordt ingedrukt.

Tabel 20 - Uitredingen Duinkerke, 1730-41<sup>12</sup>

<i>Jaar</i>	<i>Aantal</i>	<i>Periode</i>	<i>Aantal</i>
1730	3	1736	(10)
1731	6	1737	(15)
1732	6	1738	(18)
1733	(6)	1739	21
1734	(6)	1740	9
1735	5	1741	8

Bron: Du Rin 1936, I, 29 en Pfister-Langanay 1985, 251

### 3 Een toename van de vloot, 1749-1763

Vanaf de vrede in 1748 legt de nationale overheid de importrechten op 'vreemde' kabeljauw opnieuw vast op 12 pond tournois per ton. Deze gunstige maatregel, alsook de aanwezigheid van een groot aantal Nieuwpoortse en Oostendse vissers die zich ten gevolge van de Oostenrijkse Successieoorlog in Duinkerke hadden komen vestigen, inspireren de lokale reders om opnieuw in de kabeljauwvisserij op lange afstand te investeren. Hoewel men de Hollandse verwerkingswijze van de vis – zoals die was geïntroduceerd in 1715 – trouw blijft, laat het resultaat nog vaak te wensen over. Pas door vanaf 1753 gebruik te maken van het witte Portugese zout (St. Ubes-zout), slaagt men erin de Hollandse kwaliteit te evenaren.

Ondanks de mislukte poging om een systeem van ruilhandel met IJsland op te starten, worden de reizen naar het eiland in 1751 gewoon gecontinueerd. Daar in het eerste jaar nog maar 4 schepen op de banken worden ingezet, is dat aantal het jaar erop reeds verdubbeld. Immers wekte een goede vangst steeds interesse van andere reders op. In 1752 zijn dit Bonnet, Gillodts, Jolly jr. en Declercq die samen

<sup>10</sup> AMD, Fonds anciens: Chambre de Commerce de Dunkerque, Registres – Registres 14 en 15

<sup>11</sup> Du Rin 1936, I, 40

<sup>12</sup> Alle cijfers in deze tabel (en verder in deze studie) tussen haakjes zijn slechts schattingen. Bovendien vergist Du Rin zich volgens Pfister-Langanay voor het jaar 1731: niet 5, maar 4 korvetten worden op IJsland uitgereed. Pfister-Langanay 1985, 251

90 last of 1.260 tonnen IJslandse kabeljauw in de aanbidding kunnen brengen. Herverpakt levert dit hen een bedrag van 38.600 pond tournois op. Per schip worden aldus gemiddeld zo'n 151 tonnen onverpakte kabeljauw aan wal gebracht<sup>13</sup>. Twee jaar later zijn reeds 16 eenheden nabij IJsland actief. Door een slechte vangst brengen ze slechts 1.370 tonnen kabeljauw (gemiddeld 85 tonnen per schip) en 100 vaten traan mee, wat een totaalbedrag van 86.385 pond tournois oplevert. Alsof dit nog niet erg genoeg is, beslist de overheid vlak na het IJslandseizoen om het importgeld op 'vreemde' kabeljauw van 36 naar 14 pond tournois en 8 stuivers te brengen. Niettemin worden in 1755 toch een 11-tal korvetten op IJsland uitgereed. Dat de vloot alsnog ruim bemeten uitvalt, is voornamelijk te wijten aan het feit dat dat jaar slechts één schip op Newfoundland vist<sup>14</sup>. Vermoedelijk ruilden heel wat vissers de Grote Bank dus voor de IJslandse wateren.

In volle bloei wordt de IJslandvisserij opnieuw afgeremd door een nieuw Europees conflict. Ditmaal zorgt het uitbreken van de Zevenjarige Oorlog in 1756 voor een drastische daling van het aantal schepen. In de loop van de maand mei raken de relaties tussen Frankrijk en Engeland dermate verzuurd, dat van de voorziene 11 schepen die zouden worden uitgereed, er uiteindelijk slecht twee korvetten op eigen risico de Noord-Atlantische Oceaan doorkruisen op zoek naar kabeljauw. Ondanks de permanente dreiging van Engelse kapers, lossen deze schepen alsnog 188 tonnen kabeljauw en 17 vaten traan – ter waarde van 14.743 pond tournois – op de kade. Tijdens de campagne het jaar erop, kiezen dezelfde twee schepen opnieuw het ruime sop. Het resultaat is, gezien de omstandigheden, zeker vermeldenswaardig: 282 tonnen vis en 28 vaten traan. Met een totale waarde van 31.087 pond tournois is de opbrengst aldus dubbel zo goed als het jaar voordien. Ondanks deze twee moedige pogingen, beslist het gros van de reders hun schepen onder neutrale (Oostenrijkse of Staatse) vlag uit te redden. Enig nadeel is dat de kabeljauw op die manier belast wordt als 'vreemde' vis wanneer ze de Duinkerke haven binnenkomt. Deze werkwijze zou tot in 1763 aangehouden worden.

Tabel 21 - Uitredingen Duinkerke, 1751-57<sup>15</sup>

<i>Jaar</i>	<i>Aantal</i>	<i>Kabeljauw</i>	<i>Traan</i>	<i>Totale waarde</i>	<i>Prijs/ton</i>
1751	(4)				
1752	8	?	?	?	?
1753	14				
1754	16	1.370	118	86.383	61
1755	11	1.132	118	74.742	61
1756	2	188	17	14.742	74
1757	2	282	28	31.087	104

Bron: Du Rin 1936, I, 41

<sup>13</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 64 (25 januari 1753) en p. 199 (14 augustus 1753)

<sup>14</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque, Registres – Register 29

<sup>15</sup> Het aantal kabeljauw wordt uitgedrukt in last, de hoeveelheid traan in vaten. De totale waarde van de campagnes en prijs/ton wordt weergegeven in pond tournois.

## 4 De periode van de grote expedities, 1763-1792

Het einde van de Zevenjarige Oorlog luidt een nieuwe welvarende periode in voor de Duinkerke IJslandvisserij. Dankzij de goede resultaten van een eerste campagne, storten de reders zich vol enthousiasme op deze industrie, waardoor die al vlug hoge productiecijfers bereikt. Van 6 eenheden in 1763, groeit de IJslandvloot amper vier jaar later uit tot maar liefst 64 schepen. Deze sterke toename laat Frankrijk toe de Hollandse productiecijfers met gemak te evenaren. Na deze spectaculaire stijging volgt een periode van stagnatie. Even wordt gevreesd dat de Amerikaanse Vrijheidsoorlog het einde van de IJslandvisserij zou betekenen. Integendeel. Bedekt onder neutrale vlag, behaalt de vloot in 1782 een nooit eerder gezien getal van 86 schepen. De totale opbrengst van de IJslandse aberdaan bedraagt bijna 2 miljoen pond tournois, een enorm bedrag voor die tijd. Niettemin zou het verval daarna niet lang op zich laten wachten.

Tabel 22 - Uitredingen Duinkerke, 1763-92<sup>16</sup>

<i>Jaar</i>	<i>Aantal</i>	<i>Kabeljauw</i>	<i>Tonnen/schip</i>	<i>Prijs/ton</i>	<i>Waarde/schip</i>
1763	6	1.046	174	78	13.648
1764	23	3.270	146	65	9.313
1765	42	6.500	131	58	7.922
1766	64	8.380	130	57 ½	8.051
1767	66	7.000	105	66	7.585
1768	63	7.676	121	64	7.416
1769	56	8.641	154	62 ½	8.556
1770	42	9.250	220	64 ½	12.824
1771	48	7.950	165	66 ½	10.412
1772	57	12.800	224	48	10.368
1773	58	9.850	176	62	10.534
1774	66	12.000	162	55	12.427
1775	65	11.700	173	53	12.425
1776	60	10.600	176	58	12.559
1777	60	12.300	225	55	14.515
1778	?	2.200	?	75	15.218
1779	70	11.000	157	62 ½	22.950
1780	70	14.000	202	67	18.908
1781	70	12.250	174	98	24.993
1782	86	33.100	394	54	23.406
1783	70	19.642	280	55	13.831
1784	72	15.635	214	62	15.441
1785	62	18.340	300	55	15.735
1786	60	12.263	206	65	13.289
1787	51	15.000	294	50	13.823
1788	59	17.000	285	51	14.287
1789	58	15.660	270	53	13.653
1790	45	12.420	276	60	13.372
1791	36	8.640	240	70	13.740
1792	40	10.640	266	105	23.550

Bron: Du Rin 1936, I en Pfister-Langanay 1985, bijlage XXVIII

<sup>16</sup> Het aantal kabeljauw wordt uitgedrukt in last, evenals het gemiddelde aantal tonnen per schip. De gemiddelde waarde/schip van de campagnes en prijs/ton wordt weergegeven in pond tournois.

#### 4.1. *De uitbouw van de IJslandvloot na de Zevenjarige Oorlog, 1763-1767*

Het Verdrag van Parijs (10 februari 1763) beslecht de Zevenjarige Oorlog. Hoewel één van de voorschriften de afbraak van de vestigingen en het koninklijk bassin vastlegt, blijft de haven open voor vissers- en handelsschepen. Daarenboven laat een afspraak tussen Frankrijk en Denemarken elke vorm van visserij langs de IJslandse kusten toe. Bijgevolg verhogen de Duinkerke reder het aantal schepen die op deze banken worden ingezet. Op die manier slaagt men erin de Hollandse concurrentie stelselmatig het hoofd te bieden.

De eerste campagne in 1763 start bescheiden: 6 schepen worden uitgerust die 1.046 tonnen kabeljauw produceren (gemiddeld 174 t. per schip). Samen met de traan brengt de eerste campagne bij de verkoop 82.795 pond tournois op. Nog dat jaar installeren de reders speciale ateliers alwaar de kabeljauw herverpakt kan worden. In navolging van de Hollanders maken ze sinds kort ook gebruik van het Portugese St. Ubes-zout. Het grijze zout van eigen bodem wordt voorbehouden voor de verwerking van de haring afkomstig van 'Hitland' (Shetland)<sup>17</sup>. Tegelijkertijd beklagt de Chambre de Commerce zich op vraag van de reders andermaal over de import van de Hollandse kabeljauw op de Franse markt. Er wordt geijverd voor een totaal verbod van alle vreemde vis, met uitzondering van zalm, aangezien Frankrijk zich op deze visserij niet meer toelegt. Het beklag wordt ten dele in rekening genomen: een arrest van 6 juni 1763 legt de importbelasting op o.a. 'vreemde' kabeljauw vast op 12 pond tournois per kwintaal<sup>18</sup>. Aldus wordt zo'n 12% van de vis getaxeed. Dat de ministers te Parijs de buitenlandse vis geen hogere importgelden wilden opleggen, is voornamelijk te wijten aan het feit dat de Franse productie allerminst voldoende was om de kolonies van vis te voorzien. Bijgevolg wordt de invoer van Engelse kabeljauw vanaf 1765 belast met 8 pond tournois per kwintaal. Om het protest van heel wat Franse reders te ventileren, wordt vanaf begin augustus 1767 een premie van 25 stuivers per kwintaal toegekend<sup>19</sup>. Het aanhoudende ongenoegen doet de overheid echter tien jaar later drastisch ingrijpen. Op 17 maart 1774 wordt alle vreemde kabeljauw die zich in de magazijnen van handelaars en aan boord van Franse schepen bevindt, door de overheid geconfisceerd. Daarbovenop wordt het toekennen van de premie van 25 stuivers heringesteld voor een termijn van zes jaar (met ingang van 1 juli 1775).

---

<sup>17</sup> AMD, Fonds anciens: Chambre de Commerce de Dunkerque, Registres – Registre 32

<sup>18</sup> De witte haring wordt getaxeed op 24 Franse pond per kwintaal; gerookte haring of 'bokking' op 4 pond per kwintaal. Gezouten makreel op 20 pond per kwintaal, met uitzondering van deze die gevangen wordt langs de Engelse, Schotse en Ierse kusten; deze worden belast met 36 pond per kwintaal.

<sup>19</sup> AMD, Fonds anciens: Chambre de Commerce de Dunkerque, Registres – Registre 38



Afbeelding 24. Stilleven met kabeljauw en andere vissen. A. van Doeff, ca. 1650. Collectie Rijksmuseum, Amsterdam

Vanaf 1764 worden twee belangrijke stappen gezet in de uitbouw van een gezamenlijke IJslandvisserij. Tussen alle polemiek door hadden de Duinkerke reders aan de *Chambre de Commerce* het idee geopperd de tonnenmaat te verhogen. Immers was gebleken dat door een te hoge pressing, de kwaliteit van de opgeslagen kabeljauw te wensen over liet. Het advies werd door de Kamer op 29 oktober 1764 aanhoord, waarna er nog diezelfde dag een reglement werd gepubliceerd die de fabricatie van uniforme tonnen voor de kabeljauwvisserij te Duinkerke beval: voortaan moest elke ton 53 kannen of ca. 117 liter bevatten<sup>20</sup>. Aangezien de nieuwe tonnen voor het begin van de IJslandcampagne van 1765 niet klaar zouden zijn, kregen de reders de toestemming met de oude tonnen uit te varen, op voorwaarde dat bij het herverpakken op de kade de nieuwe tonnen zouden worden gebruikt. De oude exemplaren

<sup>20</sup> Zie Bijlage I



zouden daarna voor de haringvisserij worden ingezet<sup>21</sup>. Op 11 oktober 1766 werd het gewicht van één ton gepekeld kabeljauw vastgelegd op 312 Duinkerke pond; een ton droge gezouten kabeljauw moest ca. 300 Duinkerke pond wegen<sup>22</sup>. Een tweede belangrijke stap was het opstellen van een uniform reglement voor de IJslandvaart op 14 april. Hierbij werd het vast maandloon ingeruild voor een systeem waarbij de vissers betaald werden per opgebrachte last (i.e. een loon in verhouding tot de opbrengst)<sup>23</sup>. Elk jaar kwamen de reders samen om het reglement eventueel aan te passen. Zo werden in het reglement van 1770 nieuwe clausules ingelast voor de stuurman, de zouter en de ‘tonner’. In datzelfde jaar besliste men zelfs het lastensysteem ook op de haringvisserij te projecteren, wegens “la négligence et l’indolence des pêcheurs”. Het vast weekloon werd ingeruild voor een loon van 15 pond tournois in plaats van 20, bovenop de premies voor de toegevoegde tonnen haring<sup>24</sup>. De eerste reglementen voor de IJslandvaart waren voornamelijk bedoeld om de lonen uniform te maken. In de latere versies van het reglement werd alles voorgeschreven: de keuze van de kapitein, de rantsoenen, de wijze van engagement, de minimumlonen in het geval van een slechte vangst, de vertrekperiode, enz. Van staatswege werd bovendien vanaf 1766 een premiestelsel ingevoerd. Immers was door de jaren heen gebleken dat de campagnes zeer wisselvallig waren en de vangsten per schip vaak sterk van elkaar verschilden. Het uitreiken van 4 premiebedragen vanaf de campagnes in 1767 – 500, 400, 300 en 200 pond tournois voor de 2 doggers en 2 korvetten die de beste vangst opbrachten – had bijgevolg als doelstelling de concurrentiegeest tussen de verschillende reders te verhogen<sup>25</sup>. Daarenboven bleek het ook een ideaal middel om het IJslandvissen na de Zevenjarige Oorlog terug van de grond te krijgen.

De drie maatregelen werpen al vlug hun vruchten af. De opbeurende resultaten van de campagne het jaar ervoor, zetten de reders in 1764 aan tot meer dan een verdriedubbeling van de vloot. De opbrengst bedraagt 3.270 tonnen of een gemiddelde van 142 tonnen per schip. De totale waarde dat jaar loopt op tot 212.500 Franse pond. Door de verbeterde herverpakking die we hierboven reeds vermelden, slagen de Duinkerke reders erin de Hollandse kabeljauw voor het eerst in de geschiedenis van de markt te verdringen<sup>26</sup>. Deze tendens zet zich bovendien verder. In 1765 reden negenentwintig reders samen 19 korvetten en 23 doggers uit op IJsland, met als resultaat een verdubbeling van de opbrengst (6.500 tonnen). Aangezien de Hollandse aanvoer nog maar pas afgewimpeld is, is deze toename nog niet voelbaar op de Duinkerke markt, waardoor de prijs van één ton kabeljauw op 58 pond tournois blijft hangen. Daarenboven raakt de Duinkerke kabeljauw van IJsland in een korte periode dermate bekend, dat ze al gauw naar her en der wordt getransporteerd. Het gevolg is dat de vloot in 1766 uitgebreid wordt met maar liefst 22 eenheden, die samen 8.380 tonnen kabeljauw aanvoeren. Het jaar erop worden slechts twee extra schepen op IJsland ingezet. De opbrengst bedraagt dat jaar amper 7.000 tonnen. Eveneens wordt een zeer slecht gemiddelde van 105 t. per schip behaald (tegenover respectievelijk 131 en 130 tonnen in de twee voorgaande jaren). Gelukkig compenseert een verhoging van de gemiddelde prijs van één ton kabeljauw – 57 1/2 naar 66 pond tournois – de

<sup>21</sup> Zie ook het reglement van 1765 in Du Rin 1936, I, 62 e.v.

<sup>22</sup> Du Rin 1936, I, 115

<sup>23</sup> Cabantous 1977, 17

<sup>24</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 384 (15 december 1770). Zie ook Bijlage II

<sup>25</sup> Du Rin 1936, I, 126 en 129

<sup>26</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque, Registres – Registre 33

mindere vangstresultaten. Samen met het gebruik van de eerste jagerschepen – die de kabeljauw vroeger dan normaal op de markt brengen – kan de campagne dat jaar alsnog succesvol worden genoemd.

#### 4.2. Een korte terugval in de sector, 1768-1770

De mindere resultaten van de jaren 1767-1768 waren volgens de Duinkerke Kamer van Koophandel vooral te wijten aan de “indolence” van de vissers en enkele reders op IJsland actief<sup>27</sup>. Bovendien bleken de Duinkerke vissers rond IJsland maar al te vaak een loopje te nemen met de regels die bij aanvang van de reis werden afgesproken. Vooral het illegaal handel drijven met IJsland bleek al geruime tijd een aantal reders een extra bron van inkomsten te bezorgen. Zo werden in 1765 twee doggers op heterdaad betrapt toen ze tabak, grote hoeveelheden kousen en handschoenen, zakdoeken, hoeden, spelden en brandewijn naar IJsland wilden smokkelen<sup>28</sup>. “Pour maintenir l’ordre chez les Dunkerquois” werd bijgevolg in 1767 bij ministerieel besluit *La Folle*, een fregat met 26 kanonnen, door de Franse overheid naar IJsland gezonden. Het jaar daarop was dit het korvet *L’Hirondelle* (16 kanonnen)<sup>29</sup>. Beide schepen stonden onder het bevel van ridder De Kerguelen<sup>30</sup>. Het toezien op een ordelijk verloop van de visactiviteiten was zeer delicaat, zoals de kapitein zelf aangaf in zijn memorie:

*Je n’ai pas voulu trop sévir parce que, par une discipline trop sévère, on court le risque de faire passer en Hollande une partie des matelots, et il serait très difficile d’armer l’année suivante*<sup>31</sup>.

In de periode 1768-1770 zien we de IJslandvloot stelselmatig afnemen: van 66 naar 42 eenheden tussen 1667 en 1770 of een vermindering van ca. 36 %. De reden voor deze plotse terugval is niet eenvoudig aan te wijzen. In 1770 wagen de Duinkerke vissers zich weliswaar opnieuw op de banken van Newfoundland en de Doggerbank, toch ontnemen beide expedities de IJslandvloot dat jaar slechts 6 schepen<sup>32</sup>. Misschien achten de Duinkerke reders het meer opportuun een aantal schepen in te zetten op de handel met de kolonies. Niettemin blijft de IJslandvaart een relatief bloeiende aangelegenheid die de reders allermindst windeieren legt. Tellen we het aantal schepen dat op IJsland wordt uitgereed, dan stellen we inderdaad een daling vast. Maar vergelijken we het aantal opgebrachte tonnen per schip en de waarde van de kabeljauw op de Franse markt, dan merken we een stijgende evolutie op: in 1768 brengt een schip gemiddeld 121 tonnen kabeljauw aan wal, in 1770 zijn er dat 220 stuk. Niet voor niets roepen de Duinkerke reders het jaar 1770 uit tot “la moins mauvaise depuis la paix”<sup>33</sup>. Niettemin neemt de totale waarde van de productie IJslandse ‘moluwe’ stelselmatig toe in de

<sup>27</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 405 (21 september 1768)

<sup>28</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 276 (24 juli 1765), p. 287 (29 juli 1765), p. 357 en 392 (s.d.)

<sup>29</sup> AMD, Fonds ancien: Archives Municipales – C4-22, p. 35 (27 januari 1771). In tegenstelling tot wat Du Rin beweert, had deze missie dus niet als doelstelling de IJslandvaarders te beschermen tegen vijandige schepen. Du Rin 1936, I, 122 e.v.

<sup>30</sup> Zie o.a. ook de bijdrage ‘Une groume à Islande’. Cabantous 1983 (2)

<sup>31</sup> Zoals geciteerd in Pfister-Langanay 1985, 257

<sup>32</sup> Deze expedities brachten respectievelijk 1.300 tonnen kabeljauw en 6.637 pond tournois op. Wegens het slechte resultaat het jaar erop, worden de Doggerbankse uitredingen tot 1776 opgeschort. Du Rin 1936, I, 132

<sup>33</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 384 (15 december 1770)

periode 1768-70: 491.000 pond in 1768 tegenover 579.000 pond in 1770 (64 pond/ton versus 64 1/2 pond/ton).

#### 4.3. *De campagnes van 1771 tot 1778*

Vanaf 1771 wordt de IJslandvloot opnieuw uitgebreid met 6 eenheden. Hiermee wordt het startschot gegeven van een zeer vruchtbare periode die tot de Franse Revolutie zal duren. De 48 boten leveren een totaal van 7.950 tonnen af. Hoewel we een daling vaststellen in het gemiddelde aantal tonnen per schip – 165 om precies te zijn, wat weliswaar nog altijd meer is dan drie jaar voordien – wordt dit jaar door de reders als zeer succesvol gezien<sup>34</sup>. De gemiddelde prijs per ton stijgt tot 66 1/2 pond tournois wat aanleiding geeft om het jaar erop negen extra eenheden op IJsland uit te reden. Aldus varen de 57 schepen in 1772 de Duinkerke haven binnen met samen 12.800 tonnen kabeljauw aan boord, wat een gemiddelde geeft van 224 t. per schip<sup>35</sup>. Door de overvloed aan kabeljauw – dat jaar voegt de Newfoundland-vloot daar nog eens 1.166 tonnen aan toe – loopt de prijs per ton terug tot 48 pond tournois. Niettemin schrikt dit de reders niet af, aangezien de jaren erop de vloot opnieuw toeneemt. Echter hinderen slecht weer en een lange vriesperiode in 1773 de visserij. Bijgevolg kunnen de schepen pas laat koers zetten naar IJsland waardoor de opbrengst niet hoger oploopt dan 9.850 tonnen en de Chambre de Commerce het heeft van een campagne “morne [...] avec une diminution considérable [...] qui] affecte quelques armateurs”<sup>36</sup>. Niettemin rusten het jaar erop 19 reders samen 66 schepen uit voor IJsland. Deze mooie vloot bestaat uit 42 doggers en 28 korvetten, die samen 12.000 tonnen kabeljauw kollen. In vergelijking met het jaar daarvoor is dit een stijging van ongeveer 22 %, ware het niet dat de gemiddelde opbrengst per schip lichtjes daalt (162 tegenover 176 ton). Ondanks de uitzonderlijk hoge opbrengst dat jaar, blijft de gemiddelde prijs voor één ton ‘moluwe’ relatief hoog, nl. 55 pond tournois. Wegens het importverbod op het Vlaamse graan (tot januari 1775) zullen na de terugkomst 20 doggerschepen en 10 korvetten van de oorspronkelijke IJslandvloot op de wintervisserij en vrachtaart worden ingezet.

De harde levensomstandigheden waarin de minderbedeelde bevolkingsgroepen in Frankrijk vaak vertoeven, zet de nationale overheid in 1775 aan tot het nemen van enkele maatregelen. Om deze groepen toch de mogelijkheid te bieden vis te consumeren, voorziet een koninklijke ordonnantie van 8 januari een vermindering van de rechten op verse en gezouten vis met 50% tijdens de Vastentijd. Een arrest van 13 april van datzelfde jaar legt een tweede halvering van de taks vast. Ondanks deze maatregelen, die ook op de kabeljauwvisserij van toepassing zijn, zetten de Duinkerke reders hun activiteiten op IJsland verder. Hoewel in 1776 en 1777 een zelfde aantal schepen worden uitgerust, neemt de opbrengst van het ene jaar op het andere toe – van 10.600 naar 12.300 tonnen – wat nogmaals aantoont dat de Duinkerke reders de techniek van het kollen nabij IJsland steeds beter onder de knie krijgen. Meteen verklaart dit de optimistische stemming over de IJslandproductie in het Duinkerke redersmilieu:

<sup>34</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 37 (17 januari 1772)

<sup>35</sup> De visserij “excède celle de l’année dernière qui était assés abondante; les armateurs et les équipages en paraissent satisfaits.” AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 15 (Brief aan Boynes, 7 januari 1773)

<sup>36</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 2 (Brief aan Boynes, 8 januari 1774)

- 1775: de IJslandvisserij “se soutient très bien [...] il règne une vive émulation entre les équipages”.<sup>37</sup>
- 1776: “la pêche...à fait de nouveaux progrès” ondanks de lage prijzen. De bemanningen zijn “très bien comportés”, waardoor er geen klachten zijn<sup>38</sup>.

Hoewel de cijfers vaak een verbloemd beeld van de werkelijkheid geven, kunnen we inderdaad stellen dat de IJslandvaart na de Zevenjarige Oorlog een gunstige evolutie doormaakte<sup>39</sup>.

#### 4.4. De evolutie tijdens de Amerikaanse Vrijheidsoorlog, 1778-1782

Terwijl de Duinkerke IJslandvaarders erin slagen zeer hoge productiecijfers te realiseren, staat de visserij vanaf 1778 opnieuw een moeilijke periode te wachten. Wanneer Lodewijk XVI in 1774 de Franse troon bestijgt, verklaart hij formeel het land in haar rol van Europese grootmacht te herstellen. Concreet vertaalt zich dit in het feit dat Frankrijk tijdens de Amerikaanse onafhankelijkheidsoorlog de zijde van de revolterende troepen kiest en hierdoor Engeland tegen zich in het harnas jaagt. Om de schepen die in 1777 nabij IJsland actief zijn op de hoogte te stellen van deze nakende dreiging, beslissen de Duinkerke reders op 13 maart in onderling overleg een fregat uit te zenden<sup>40</sup>. Zonder enig probleem zetten de vissers hun activiteiten verder en bereiken ze veilig de haven van Duinkerke. Het jaar daarop neemt de Engelse dreiging op zee in de maand februari dermate toe, dat beslist wordt alle voorbereidingen te staken. Een echt verbod om dat jaar op IJsland te vissen, komt er aanvankelijk niet. Dit zet de reders Dominique Morel & zoon aan om alsnog twee schepen te bemannen. Wanneer de intenties van beide heren in Parijs bekend geraken, wordt nogmaals met klem de gevolgen van de oorlog voor de Franse handels- en visserijactiviteiten op zee in een extra bulletin duidelijk gemaakt. Uiteindelijk zien Morel & zoon af van hun plannen<sup>41</sup>.

Wanneer Frankrijk op 2 februari 1778 de Verenigde Staten van Amerika als onafhankelijke natie erkent en met hen een vredes- en handelsverdrag sluit, komen de Duinkerke reders in een benarde situatie terecht. Immers plaatst Parijs de havens van Bordeaux, Blaye, Libourne, Bayonne, Port-Vendres, Cette en Toulon onder neutrale vlag, waardoor de reders aldaar het voordeel krijgen om in het transport van graan van en naar Frankrijk te voorzien. Binnen de Chambre de Commerce groeit al vlug het idee om tegen deze maatregel te protesteren, zeker nu zo'n 30 schepen – die normaal op IJsland en Newfoundland werden ingezet – werkloos aan de kade blijven liggen. Niettemin kan aan de beslissing van Parijs geen positieve wending worden gegeven. Om als redersbedrijf alsnog te kunnen overleven, beslissen enkele reders een aantal schepen op de Noordzee en de Doggersbank de verse visvangst en de gezouten kabeljauwvisserij (*la morue d'été*) te laten beoefenen. Immers bezorgen de Engelsen hen op deze plaatsen geen problemen. Sporadisch slagen sommige schepen er toch in om de

<sup>37</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 358 (Brief aan Sartine, 7 december 1775)

<sup>38</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque – Délibérations, p. 253 (Brief aan Sartine, 19 december 1776)

<sup>39</sup> Hoewel er een gezamenlijk deficit van 3.000 tonnen kabeljauw (incl. Newfoundland-visserij) was ter waarde van 11.000 pond tournois, steeg de gemiddelde opbrengst per schip tot 200 tonnen in de periode 1763-1777. Pfister-Langanay 1985, 260

<sup>40</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque, Délibérations, p. 4 (16 januari 1777) en p. 43 (13 maart 1777)

<sup>41</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque, Registres – Registre 42

visgronden rondom ‘Hitland’ en IJsland op te zoeken, maar van een echte visserij aldaar kan moeilijk sprake zijn geweest<sup>42</sup>. In 1778 wordt amper 2.200 tonnen IJslandse ‘moluwe’ in Duinkerke afgeleverd. Enkel de 75 pond die een ton kabeljauw waard is, zorgt ervoor dat de vloot niet volledig in elkaar zakt.

De toestand is echter allermint positief te noemen. Het belabberde economische klimaat als resultante van de Amerikaanse Vrijheidsoorlog, doet heel wat Duinkerke reders de grens oversteken om zich in de havens van Nieuwpoort of Oostende te gaan vestigen. Bijgevolg worden in de periode 1779-81 elk jaar 70 schepen onder neutrale Oostenrijkse vlag uitgereed op IJsland, met een gemiddelde opbrengst van 157, 202 en 174 tonnen per schip tijdens de drie opeenvolgende campagnes. Elk jaar levert de opbrengst een meerwaarde op, zoals blijkt uit de volgende gegevens:

- 1779: 70 schepen, 11.000 t. aan 62 ½ pond, geeft een totale waarde van: 688.500 pond tournois;
- 1780: 70 schepen, 14.000 t. aan 67 pond, geeft een totale waarde van: 945.000 pond tournois;
- 1781: 70 schepen, 12.250 t. aan 98 pond, geeft een totale waarde van: 1.200.000 pond tournois.

De Duinkerke reders mogen dus relatief tevreden. Niettemin is het vissen onder neutrale vlag geen ideale oplossing. Immers wordt op die manier de vis in de haven van Duinkerke als een ‘vreemd’ product belast. Wanneer het schip echter in een Franse haven wordt uitgerust – zoals in het jaar 1778 – en er vervolgens in slaagt in Nieuwpoort of Oostende een keizerlijke zeebrief te bemachtigen, is dit niet het geval. De Oostenrijkse overheid ziet echter al vlug in dat een dergelijke werkwijze de eigen visserij heel wat schade toebrengt. Bijgevolg bepaalt een ordonnantie in 1779 dat voortaan enkel schepen die in Nieuwpoort worden uitgereed een vrijgeleide tot de zee kunnen verkrijgen. In 1780 ontstaat een bijkomend probleem, wanneer het verbod op de import van buitenlands zout van kracht gaat. Vooral het feit dat het mooie, witte St. Ubes-zout niet meer gebruikt zou kunnen worden bij de verwerking van de kabeljauw, zou wel eens de doodsteek voor de sector kunnen betekenen. Door tussenkomst van de leden van de Chambre de Commerce kan de ordonnantie ontkracht worden: “Est rapportée provisoirement l’interdiction de recevoir à Dunkerque des sels étrangers nécessaires à la pêche de la morue”<sup>43</sup>.

## 5 Van een korte renaissance naar een zwanenzang, 1782-1793

Na afloop van de Amerikaanse Vrijheidsoorlog keren de reders die tijdelijk onder het Oostenrijkse gezag actief waren geweest naar Duinkerke terug. Meteen wordt alles opnieuw in gereedheid gebracht voor de vaart op IJsland. De positieve campagne van 1781 zet de reders aan 86 schepen op IJsland uit te redden. Op zijn beurt is ze succesvol: met 33.100 tonnen – of een gemiddelde van 394 t. per schip – is ze de meest productiefste tot dan toe. Op 20 januari 1782 valt daarenboven het Engelse toezicht weg en kan de haven zich weer volledig autonoom gaan ontwikkelen. In 1783 wordt beslist de

<sup>42</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque, Registres – Registre 40

<sup>43</sup> AMD, Fonds ancien: Chambre de Commerce de Dunkerque, Registres – Registre 43, fol. 116, 121 en 140

oorspronkelijke importrechten op de buitenlandse vis terug in te voeren: 12 pond tournois per kwintaal voor de ‘morue verte’ en 8 pond tournois per kwintaal voor de ‘morue sèche’. Niettemin zullen de Hollanders in afwachting dat de importbeperking effectief rechtsgeldig werd – het edict werd op 19 juni afgekondigd; pas op 30 oktober ging ze van kracht – nog grote hoeveelheden kabeljauw op de Duinkerke markt deponeren. Het herstel van de importbepalingen treft zeker de Nieuwpoortse en Oostendse reders die op die manier een belangrijke afzetmarkt verloren zien gaan. Bijgevolg worden in die periode heel wat Zuid-Nederlandse schepen in Duinkerke verkocht. Samen met de overdracht van het vismaterieel, steken heel wat vissers de grens over op zoek naar werk. Bovendien hoeven deze migranten zich vanaf 1785 niet meer te domiciliëren in de stad, aangezien Frankrijk aan reders de toestemming geeft om de helft (of zelfs meer) van hun bemanning met lieden van vreemde origine samen te stellen. Op die manier slaagt de Noord-Franse IJslandvloot er in zich in een relatief korte periode na het Amerikaanse conflict te herstellen.

In 1783 worden 70 eenheden uitgerust die een mooie opbrengst van 19.642 tonnen realiseren. Verkocht aan 55 pond tournois per ton, stijgt de totale waarde van de vis naar een slordige 1 miljoen pond tournois. In het daaropvolgende jaar daalt het gemiddelde aantal tonnen per schip van 280 naar 214. Niettemin brengen tien doggers datzelfde jaar wel samen gemiddeld 333 t. en een zelfde aantal korvetten 296 t. aan wal. In 1785 daalt de IJslandvloot met 10 eenheden: 62 schepen i.p.v. 72 het jaar ervoor. Deze werden vermoedelijk ingezet op Newfoundland en Hitland. Hoewel de IJslandschepen dat jaar een mooi productiecijfer van 18.340 tonnen of een gemiddelde van 300 t. per dogger of korvet behalen, zet deze daling meteen de zwanenzang in van de Duinkerke IJslandvisserij. Immers daalt het aantal schepen tussen 1786 en 1792 met zo’n 64%. Enkel de campagnes van 1788 en 1789 (respectievelijk 59 en 58 schepen) kunnen de enorme achteruitgang een beetje afremmen. Deze achteruitgang komt vooral doordat de vissers zich voortaan meer gingen toeleggen op de kabeljauwvisserij op de Doggersbank. Met het uitbreken van de Amerikaanse Vrijheidsoorlog werden de Duinkerke reders immers de toegang tot de Noord-Atlantische wateren ontzegd, waardoor ze hun geluk gingen beproeven in de Noordzee. Bovendien werd de Doggerbankse ‘moluwe’ beter gesmaakt bij de consument dan de kwalitatief mindere IJslandse ‘aberdaan’. Sowieso gebeurde het ook dikwijls dat bij het terugkeren van IJsland op de Doggersbank werd gevist, met de bedoeling een mindere vangst alsnog recht te trekken. Vanaf 1785 zou deze visserij echter expliciet door de Franse overheid worden aangemoedigd door middel van premies, waardoor enkele reders zich enkel nog op deze visserij gingen toeleggen<sup>44</sup>. Hoewel deze visserij enkel in de wintermaanden plaatsgreep, leverde ze heel wat meer winst op dan wanneer een schip op IJsland werd uitgereed. Niettemin zou deze kabeljauw enkel op de eigen markt en de kolonies verkocht worden, aangezien het Oostenrijkse bewind in 1785 besliste om alle import van ‘vreemde’ kabeljauw te verbieden. Pas op 22 juni 1787 werd het verbod opgegeven en vervangen door een premiesysteem in combinatie met een importbelasting van 5 florijnen per ton.

De achteruitgang van de Duinkerke IJslandvisserij betekent echter niet dat de reders geen grote inspanningen meer leveren om de productie alsnog hoog te houden. Integendeel, in 1787 introduceert men – na advies van M. de Montmorin aan de Duinkerke Kamer van Koophandel – een nieuwe vangsttechniek die reeds op de banken nabij Newfoundland werd toegepast. Bijgevolg vormen de

---

<sup>44</sup> Het meest succesvolle schip kreeg 500 pond, het tweede schip 200 pond en het derde 100 pond. Du Rin 1936, I, 174

campagnes van 1788 en 1789 twee hoogtepunten in de neerwaartse spiraal: 59 eenheden brengen 17.00 tonnen of gemiddeld 285 t. kabeljauw op. Het jaar erop wordt de prijs per ton zelfs met 2 ponden tournois verhoogd. Nadien zal het verval worden ingezet. De IJslandvloot neemt in 1790 met 13 eenheden af. De 45 schepen brengen slechts 12.420 tonnen ‘aberdaan’ aan wal die voor 60 pond tournois per ton te koop wordt aangeboden. Ondanks de economische crisis waarin Frankrijk onder het bewind van Lodewijk XVI verzeild is, worden nog pogingen gewaagd de visserijsector financieel te ondersteunen. Niettemin kunnen de premies en andere maatregelen het tij niet meer keren. Van 58 schepen in 1789 daalt de IJslandvloot naar 36 eenheden in 1791. De hoge verkoopprijs van 70 pond tournois per ton heeft als gevolg dat het jaar erop nog slechts 40 schepen op IJsland worden uitgerust. Bovendien krijgt het Duinkerke magistraat in 1792 de opdracht soldaten te ronselen voor de koninklijke troepen. Daar heel wat vissers bij aanvang van de schermutselingen nog kunnen ontsnappen aan deze oproeplicht, betekent de Franse Revolutie het einde van de Duinkerke IJslandvisserij. Na een relatief goede campagne in 1792 (10.641 tonnen of gemiddeld 266 t. per schip) wordt deze visserij vanaf 1793 voor een periode van 7 jaar volledig opgeschort.

## 6 Besluit

Reeds in het eerste kwart van de 17de eeuw komen de Duinkerke reders in contact met de rijke kabeljauwbanken in de Noord-Atlantische Oceaan. Niettemin beperkt het aantal uitredingen zich tot een paar campagnes tussen 1614 en 1701. Dit komt voornamelijk doordat de Duinkerke markt overspoeld wordt door Hollandse kabeljauw. Niet alleen de lage importgelden zijn hier de oorzaak van, evenzeer is deze kabeljauw zeer geliefd, aangezien van een hogere kwaliteit is dan de Duinkerke. Immers maken de Hollanders bij het herverpakken van de vis gebruik van het witte Spaanse of Portugese zout, die de vis een mooie kleur geeft. De Fransen daarentegen maken gebruik van het grijze zout van eigen bodem.

Het uitbreken van de Spaanse Successieoorlog doet de meeste reders afstand nemen van de expedities op IJsland. Na afloop, worden ze terug hernomen. Hoewel de Duinkerke kabeljauwvissers in navolging van de Hollanders de vis dubbel reinigen, extra zouten en eenmaal verwerkt in pekels conserveren, verbiedt een ordonnantie van 1718 elke uitreding op IJsland. Pas in 1731 wordt het verbod opgeheven en kan de IJslandvloot zich opnieuw herstellen. De oorlogsverklaring van Frankrijk aan Engeland legt de productie opnieuw lam (1740-48). Na 1748 inspireren de aanwezigheid van een groot aantal Vlaamse vissers – die zich als gevolg van de Oostenrijkse Successieoorlog in de haven hadden komen vestigen – alsook een verhoging van de importgelden op vreemde kabeljauw, de Duinkerke reders opnieuw in de IJslandvisserij te investeren.

In volle bloei, wordt de IJslandvisserij opnieuw afgeremd door het uitbreken van de Zevenjarige Oorlog. Ondanks enkele moedige pogingen, beslist het gros van de reders hun schepen onder neutrale Oostenrijkse – later ook Staatse – vlag uit te redden. Enig nadeel is dat de kabeljauw hierdoor belast wordt als ‘vreemde’ vis wanneer ze de Duinkerke haven binnenkomt. Deze werkwijze zou tot 1763 worden aangehouden.

Vanaf 1764 worden twee belangrijke stappen gezet in de uitbouw van een gezamenlijke IJslandvisserij: het verhogen van de tonnenmaat en het opstellen van uniforme reglementen. In 1766 volgt een premiestelsel die als doelstelling heeft de concurrentiegeest tussen de verschillende reders te verhogen. Deze drie maatregelen werpen al vlug hun vruchten af. In 1764 doet zich een verdriedubbeling van de vloot voor. Door de verbeterde herverpakking en het gebruik van jagerschepen slagen de Duinkerke reders er na lange tijd in de Hollandse kabeljauw van de markt te verdringen. Daarenboven raakt de Duinkerke IJslandse aberdaan in een korte periode dermate bekend, dat ze al gauw naar het buitenland geëxporteerd wordt (o.a. de kolonies).

Door het uitbreken van de Amerikaanse Vrijheidsoorlog komt de Duinkerke visserij opnieuw in een moeilijk periode terecht. Om te kunnen overleven, beslissen een aantal reders hun IJslandschepen op de Noordzee en de Doggerbank de verse visvangst en de gezouten kabeljauwvisserij te laten beoefenen. Immers bezorgen de Engelse kapers hen hier geen bedreiging. Niettemin doet de oorlog heel wat reders de grens oversteken, alwaar ze zich vanuit Nieuwpoort – en in mindere mate Oostende – op de IJslandvaart gaan concentreren. Enkel op die manier kan de omvangrijke vloot die deze sector kent, in stand worden gehouden.

Na afloop van de oorlog keert de IJslandvloot naar Duinkerke terug. Voor de Zuid-Nederlandse visserij komt hiermee een einde aan een bloeiende periode. Wegens het wegvallen van de gunstige afzetmarkt, verkopen een groot aantal Vlaamse reders hun materiaal in de Noord-Franse havenstad, en steken vissers de grens over op zoek naar werk. Hierdoor herwint de Duinkerke IJslandvloot snel haar productiepeil van voor de 1778. Niettemin zou de oorlog een blijvende smet leggen op de IJslandvaart. Immers was de Doggerbankse productie bij een aantal reders sterk in de smaak gevallen, waardoor zij zich niet meer gingen interesseren in de verre reizen naar IJsland. Hiermee kwam een einde aan een relatief bloeiend bedrijf. Vanaf 1793 zou de IJslandproductie – samen met alle andere visserijsectoren – voor een periode van 7 jaar volledig opgeschort worden.



## Algemeen besluit

Tijdens de 18de eeuw speelde de IJslandvaart een moeilijke rol in de evolutie van de Noord-Franse en Vlaamse visserij. De oorzaak hiervoor dient voornamelijk gesitueerd te worden in een breder politiek kader. De 18de eeuw vormde een turbulente periode voor de visserij. De voortdurende rivaliteit tussen de grote Europese zeemogendheden – Frankrijk, Engeland en de Republiek – bracht de visserij meerdere malen in grote moeilijkheden. Ook de IJslandvisserij was hier het slachtoffer van. Door het uitblijven van een langdurige vrede kon zowel de Noord-Franse als Vlaamse IJslandvaart zich nooit in een vloeiende beweging ontwikkelen. Grote investeringen bleven uit vrees voor een nieuwe periode van beleg steeds uit en vissers migreerden naar andere oorden, waardoor er nadien geen bekwame IJslandvaarders meer voorhanden waren. Op die manier zou de IJslandvaart in haar technische ontwikkeling weinig vooruitgang boeken.

Over de globale 18de eeuw zou de productiviteit van de IJslandvloot daarentegen stelselmatig toenemen. Meerdere factoren lagen aan de basis hiervan. In de eerste plaats zorgde het gebruik van efficiëntere schepen ervoor dat de kabeljauw veel sneller en verser de haven bereikte. De dogger, jarenlang het schip bij uitstek voor de kabeljauwvangst, zou in Vlaanderen reeds in de 17de eeuw vervangen worden door de snellere hoeker. In Duinkerke daarentegen, zou de dogger doorheen de 18de eeuw als IJslandvaarder dienst blijven doen. Pas vanaf de jaren '70 zou het korvet binnen het redersmilieu geïntroduceerd worden. Dat het doggerschip niet snel aan populariteit inboette, was in grote mate te wijten aan zijn groot laadvermogen. Bijgevolg kon het schip ook voor andere doeleinden worden ingezet, wat zeker ook gebeurde, aangezien de IJslandvaart als zelfstandige bedrijvigheid voor de reders allerminst levensvatbaar was.

De introductie van een uniform loon- en premiestelsel, was een tweede factor die het aantal tonnen per schip deed toenemen. Zowel in Duinkerke als in Vlaanderen werd in het begin van de 18de eeuw geopteerd voor het lastloon. Daar het loon bepaald werd door het aantal opgebrachte tonnen kabeljauw, vormde dit een ideaal stimuleringsmiddel om de vissers aan te zetten tot een grotere werkkijver. Nadelig was echter, dat bij een slechte vangst de bemanning financieel in de problemen kwam. Om de bestaanszekerheid te verhogen, voerde de Oostenrijkse overheid vanaf 1770 naast het lastloon ook een vast maandloon in. Tussen 1775-79 werd nog verder gegaan, door ook in een vast minimumloon te voorzien. Een dergelijk vast bedrag waar de visser bij aanmonstering sowieso recht op had, was in Duinkerke reeds vanaf 1766 van kracht. In 1789 zouden in beide gebieden het maandloon worden afgeschaft. Niettemin bleef door een hoger lastloon het totale inkomen van de IJslandvissers behouden. Ook het vast minimumloon bleef van kracht, wat de aantrekkelijkheid van de sector zeker ten goede kwam.

Naast een efficiënt loonstelsel, zorgde ook de invoering van premies – eerst in Duinkerke, daarna in Nieuwpoort en Oostende – voor een hogere kabeljauwproductie. Concreet kwam het er op neer dat de 3 (in Vlaanderen) of 4 (in Duinkerke) bemanningen die dat jaar de beste vangst verwezenlijkten, zo'n

bedrag toegekend kregen. Na omrekening volgens de functie aan boord, kreeg elke visser een deel van dit bedrag bovenop het gebruikelijke loon. In Vlaanderen werd het geld hiervoor onttrokken uit de importgelden op vreemde vis. In Frankrijk gebeurde dit via een rechtstreekse financiële injectie door de overheid. Naar analogie van de lonen, lagen ook de premies in Frankrijk hoger dan in Vlaanderen. Het invoeren van premies speelde een belangrijke rol in het aanscherpen van de concurrentie tussen de verschillende redershuizen.

Niettemin mogen we het aandeel van de IJslandvaart binnen de nationale visserij niet overschatten. Ondanks periodes van grote bloei in de tweede helft van de 18de eeuw zou de Noord-Franse en Vlaamse IJslandvaart de import van de Hollandse gezouten kabeljauw nooit kunnen ombuigen. Bovendien konden protectionistische maatregelen, zoals die naar het einde van de eeuw toe meermaals werden doorgevoerd, de achterstand in de sector op de Hollanders nooit wegwerken. Zelfs op de eigen markt zou de IJslandse aberdaan nooit echt aanslaan. Steeds werd vanuit de grote centra geopteerd voor de Doggerbankse kabeljauw, die van een betere kwaliteit getuigde, aangezien die voor de consument sneller ter beschikking werd gesteld. Meteen verklaart dit ook de beperkte interesse die kapitaalkrachtige burgers voor de IJslandvaart hadden. In tegenstelling tot de walvisvaart – die nochtans in dezelfde gebieden plaatsvond – leverde het kollen nabij IJsland immers zelden grote winsten op. De hoofdreden hiervoor was dat voor de IJslands aberdaan amper hoge prijzen konden worden gevraagd, daar waar de Doggerbankse kabeljauw veel meer geld opbracht. Bijgevolg werden de schepen naast de campagnes ook ingezet op de winterharingvisserij, de verse visvangst of de koopvaardij. In tijden van oorlog konden de schepen – tenzij men onder neutrale vlag uitreedde – ook als kaapvaarder fungeren. Enkel op die manier was de IJslandvaart voor de reders levensvatbaar.

### Liederen van en over de IJslandvaart

Zeemansliederen behoren tot het erfgoed van de maritieme cultuur. Hoewel ze in de eerste plaats bedoeld zijn om de luisteraar de unieke sfeer van het oude zeemansleven te laten opsnuiven, vormen ze daarnaast een ideale bron van informatie voor de maritieme historicus. Immers laten ze toe bepaalde aspecten van het zeemansleven op een andere manier te benaderen en te onderzoeken. We denken hierbij in de eerste plaats aan de casuïstiek van de sociale verhoudingen op zeeschepen en de positie van de vrouw binnen het zeemansmilieu<sup>1</sup>. Daarnaast vormen ze ook een bron uit de eerste hand, in die zin dat ze een perfecte aanvulling vormen op de gegevens die in reisverhalen en logboeken staan vermeld, maar die jammerlijk genoeg maar al te vaak verloren zijn gegaan.

Reeds in de 15de eeuw werd er onder de bemanningsleden van schepen gezongen. Vooral de risico's die verbonden waren aan de zee, waren in deze liederen een steeds weerkerend thema. De 'shanties' werden gezongen om de arbeid te coördineren. Het vaste ritme diende om het werk aan boord aangenamer te doen verlopen. Daarnaast werden ook op bepaalde tijdstippen van de dag rituele liederen gezongen. Zowel de shanties als de rituele gezangen droegen zo bij tot het samenhorighheidsgevoel aan boord van de schepen. Tot slot waren er ook chansons die het zeemansleven als thema hadden, maar nooit aan boord werden gezongen. Ze werden veeleer in de herberg ten gehore gebracht en hadden vaak de bedoeling het gewone volk te laten kennismaken met het harde leven op zee<sup>2</sup>.

Net als voor elke visserijtak bestaan er ook liederen die betrekking hebben op de visactiviteiten van de IJslandvaarders. Van hen weten we dat ze amper zongen tijdens het kollen. Tijdens het vissen werd er sowieso al niet gesproken. De liederen die op hun bedrijf van toepassing zijn, hadden dan ook eerder een 'verhalende' functie. Het oudst bekende lied dateert van het einde van de 17de eeuw en draagt de titel *Reys naer Island*. Het lied beschrijft alle facetten van de IJslandvaart: het vertrek, de heenreis, het vissen rond het eiland en de terugroute. In de 19de eeuw was het een zeer populair lied onder de Duinkerke zeelui. In tegenstelling tot *Reys naer Island*, beschrijft *Vertrek naer Island* naast de noordelijke reisroute, ook de weg die via de westkust van Ierland naar het land van het ijs liep. In Hoofdstuk IV hebben we de beide routes besproken. *Het Afzyn* behandelt dan weer een totaal ander aspect van de IJslandvaart, namelijk het afscheid nemen van de geliefde. De Coussemaker meent in het zeemanslied een satirische ondertoon terug te vinden die uniek is voor het genre<sup>3</sup>.

Van alle zeemansliederen raakten verschillende varianten in omloop, die van generatie op generatie werden overgeleverd. Hoewel de spelling en de invulling van de liederen af en toe een andere invulling

---

<sup>1</sup> Van Craeynest 2004, 55

<sup>2</sup> Zie verder: C.A. Davids, *Wat lijdt den zeeman al verdriet, het Nederlandse zeemanslied in de zeiltijd (1600-1900)*. Den Haag, 1980 en Ton Keesom, *Over shanty's en seasons: 40 zeemansliedjes ontrafeld*. Haarlem, 2001

<sup>3</sup> De Coussemaker 1971, 257

kregen, bleef hun optimistisch, humoristisch, maar in de meeste gevallen veelal weemoedig karakter bewaard. Op de bij deze studie bijgevoegde muziek-cd zijn er een paar verzameld. Het is een compilatie geworden van een aantal IJslandliederen, die – weliswaar bewerkt – vooral in de 19de eeuw zeer populair waren in het Noord-Franse en Vlaamse vissersmilieu. Niettemin bieden ze een unieke kijk op het IJslandgebeuren, dat in vele aspecten doorheen beide eeuwen onveranderd bleef.

*Reys naer Island*

**Allegro**



In 't jaer ze - ven - tien hon - dert, Gy moet niet syn ver - won - dert, Wy  
gaen al naer Nieuw - poort Om te slaen een ak - koord. Het is in de maend van  
maert Dat men 't klaer maakt tot den vaert; als 't klaer ma - ken was ge -  
daen, Wilt ver - staen, 't Zal wel gaen, Moet'n wy naer de foy - e gaen.

- |   |  |
|---|--|
| 1.  | 2.   |
| In 't jaer zeventien hondert,                 | Elk met zyn lief geprezen                    |
| Gy moet niet zyn verwondert,                  | Moet in de foye wezen;                       |
| Wy gaen al naer Nieupoort,                    | Speelman, al tot besluit,                    |
| Om te slaen een akkoord <sup>4</sup> .        | Speelt dat matlotjen <sup>6</sup> uyt.       |
| Het is in de maend van maert                  | Daer wierd al zoo menig meyd                 |
| Dat men 't klaer maekt tot den vaert;         | Dezen nacht adieu gezeyd.                    |
| Als 't klaer maken was gedaen,                | Als de foye was gedaen,                      |
| Wilt verstaen,                                | Wilt verstaen,                               |
| 't Zal wel gaen,                              | 't Zal wel gaen,                             |
| Moet'n wy naer de foye <sup>5</sup> gaen.     | Moeten wy dan zeylen gaen.                   |
| 3.  | 4.   |
| Vooreerst moesten wy zeylen                   | D'Oceaensche zee, wilt weten,                |
| Dry hondert zestig mylen;                     | Daer is geen grond te meten.                 |
| Zoo passeeren wy 't zand <sup>7</sup> ,       | Wy zeylen dan weêr voort                     |
| Lustig, geestig, plaisant.                    | En laten Feroe <sup>11</sup> aen stierboord; |
| Onze coers is 't Kleyngat deur <sup>8</sup> , | En zetten ons coers alsdan                   |
| En wy loopen zonder getreur;                  | Regt naer de Westermans <sup>12</sup> .      |
| Wy kregen Fayerelle <sup>9</sup> in 't zigt,  | Dan zylen wy metter spoed,                   |

<sup>4</sup> In de 18de eeuw bestond er tussen Duinkerke, Oostende en Nieuwpoort een overeenkomst voor het kabeljauwvissen. De verbintenissen werden aangegaan te Nieuwpoort. In ons onderzoek hebben wij hier echter geen sporen van teruggevonden. De Coussemaker 1856, 247

<sup>5</sup> De 'foye' of het afscheidsfeest in de herberg.

<sup>6</sup> In het Frans: 'matelotte' of matrozendans. Van Duyse 1903, 851

't Is niet sligt. G'heele ligt, Dat men 't eyland Fulot <sup>10</sup> zwigt.	Met gemoed Alzoo zoet, Tot men den berg Hecla groet.
5. Toen by de Vogelscharen <sup>13</sup> De koude is men geware; En weest toch niet belaên, Ziet voor u den Jokel <sup>14</sup> staen. Wy varen wederom voort Naer den hoek van Bredefiort <sup>15</sup> . Haelt op u karegador <sup>16</sup> , Met een woord, Zoo 't behoort, Haelt den visch maer binnen boord.	6. Matroozen, schept couragie, Ja, met half equipagie, Knuver en stagsel <sup>17</sup> in, Dat gaet naer ons gewin. Als de maend Mey is verschint, Wachten wy den westewint. Wy vischten met goeden moed, Alzoo zoet, En met spoed, Tot wy krygen den wind goed.
7. De bogt en geeft geen visch meer; Het is voor ons een hertzeer. Wy loopen van daer voort Tot den hoek van Direfiort <sup>18</sup> . De vischerie voortaan Is nu aen de west gedaen; Wy zeylen van daer weêr voort Met akkoord, Zoo 't behoort, Tot wy komen tot Kaep Noord <sup>19</sup> .	8. De maend July geprezen, Die komt dan ingetreden. Wy zeylen van daer voort, Zeggende adieu Kaep Noord. Wy loopen Grim <sup>20</sup> in 't gemoed, En wy zeylen metter spoed Naer den Rooden Hoek <sup>21</sup> gezogt, En toen nog De Blauw' Bogt <sup>22</sup> Heeft veel kabeljauw gebrog.

---

<sup>7</sup> 't Zand = De Doggersbank

<sup>8</sup> 't Kleyngat Deur = 't Kleyngat, een nauwe zeeopening tussen de Orkaden en de Shetlandeilanden ('Hitland')

<sup>9</sup> Fayerelle = eiland ten zuiden van Shetland

<sup>10</sup> Fulot = eiland

<sup>11</sup> Feroe = Faroë-eilanden

<sup>12</sup> Westermans = nu: Vestmannæyjar, op ongeveer elf kilometer voor de zuidwestkust van IJsland

<sup>13</sup> Op de IJslandkaart van J. Carolus uit 1664 worden de Vogelscharen I. Gouberman-eilanden genoemd. Zie Kaart I. Zie ook Kaart VII

<sup>14</sup> Jokul = 'Snæfellsjokull', een berg die door zijn met sneeuw bedekte toppen door de Vlamingen 'Sneeuwkegel' werd genoemd. Vormt de scheiding tussen Faxefjord en Breidafjord. Zie Afbeelding 20

<sup>15</sup> Fjord gelegen in het westen van IJsland. Zie Kaarten III en IX

<sup>16</sup> 'Karegador' of kollijn. Van Duyse 1903, 852

<sup>17</sup> Kluiver- en stagzeil. Van Duyse 1903, 851

<sup>18</sup> Direfjord = Dyrafjord of 'Dyrafjördur, samen met Patrifjord één van de belangrijkste visplaatsen voor kabeljauw rond het eiland. Zie o.a. Kaart XI

<sup>19</sup> Kaap Noord, het meest noordwestelijke punt van IJsland. Zie Kaart VIII en XIV

<sup>20</sup> Grim = Grimsey, eiland ten noorden van het eiland, net op de noorpoolcirkel. Op Kaart XIV als Grims benoemd.

<sup>21</sup> Rooden Hoek = kaap op IJsland, ten zuidwesten van Grimsey. Zie Afbeelding 20 en Kaart XIII

<sup>22</sup> Blauw' bogt = Blauwe Bocht, ten zuidoosten van Grimsey. Zie Afbeelding 20 en Kaart XIII

- |  |   |
|--|---|
| <p>9.<br/>Ougstmaend komt aengedreven,<br/>Elk wenscht zyn lief geprezen<br/>Wy loopen langst de Suyd,<br/>Alsdan is 't kollen uyt.<br/>Als den vyftienden dag draeyt,<br/>En de wind van noorden waeyt,<br/>Elk denkt op zyn lief matress.<br/>'t Dient al best<br/>Voor een les.<br/>Elk zegt: adieu, Langenes<sup>23</sup>.</p> | <p>10.<br/>Zoo laet het nu maer loopen<br/>En voor de winden stroopen,<br/>Het groot marszeyl in top.<br/>Schipper, brengt de bottel op!<br/>Men roept: stierman, aen bakboord.<br/>Ziet de haven van Nieupoort.<br/>Dan loopen wy weder voort,<br/>Met een woord,<br/>Zoo 't behoort,<br/>Langst de kust tot Duynkerk voort.</p> |
|--|---|

Uit: C.E.H. De Coussemaker, *Chants populaires des Flamands de France*.  
Hildesheim-New York, 1971, 247-250

### *Vertrek naer Island*

**Allegro**

Al - le die wil - len naer Is - land gaen, om  
ka - bel-jauw te van - gen En te vis - schen met ver - lan - gen. Naer  
I - se - land, naar I - se - land, naer I - se - land toe, Tot  
drie - en - der - tig rey - sen zy zyn nog niet moe.

- |   |  |
|---|--|
| <p>1.<br/>Alle die willen naer Island gaen,<br/>Om kabeljauw te vangen<br/>En te visschen met verlangen.<br/>Naer Island (<i>bis</i>), naer Island toe;<br/>Tot driendertig reizen zy zyn nog<br/>niet moê.</p> | <p>2.<br/>Als den tyd van de foye komt aen,<br/>Wy dansen met behagen<br/>En me weten van geen klagen.<br/>Maer komt den tyd (<i>bis</i>) van naer<br/>zee te gaen,<br/>Iedereen is al met een zoo zwaer<br/>hoofd belaên.</p> |
| <p>3.<br/>Alser de wind van het noorden<br/>waeyt,<br/>Wy gaen naer de herberge<br/>En wy drinken zonder erge.<br/>Wy drinken daer (<i>bis</i>) al op ons</p>   | <p>4.<br/>Alser de wind van het oosten<br/>waeyt,<br/>Den schipper, bly van herten,<br/>Zegt: "Wat willen wy laveren?<br/>'t Zal beter zyn (<i>bis</i>), ja 't zal beter</p>   |

<sup>23</sup> Langenes = het meest noordoostelijke punt van IJsland. Zie o.a. Kaart XIV

gemak	zyn
Tot dat den lesten stuyver is uyt onzen zak.	Te loopen voor de wind regt de canele in.”
5.	6.
Langs de Leezaers en de Schorrels <sup>24</sup> voorby;	Dan loopen wy ’t eiland Rookol <sup>26</sup> voorby;
Van daer al naer Cap Claire <sup>25</sup> ,	Al naer de Vogelscharen
Die niet weet, hy zal wel leeren.	Dan kan ieder openbaren,
Toen komter by ( <i>bis</i> ) onzen stiereman,	En van daer naer ( <i>bis</i> ) den hoek Bredefiort
En hy geeft ons de coers regte naer Iseland.	Daer smeten wy de kollen al buyten bord.

Uit: C.E.H. De Coussemaker, *Chants populaires des Flamands de France*.  
Hildesheim-New York, 1971, 251-253

---

<sup>24</sup> ‘Schorrels’ of Sorlingen, een eilandengroep ten zuidwesten van Engeland, nu ‘Scilly-eilanden’ genoemd. Lezaers = Lizard Point, op de zuidwestkust

<sup>25</sup> Kaap Claire, gelegen op het zuidelijke landspunt van Ierland

<sup>26</sup> ‘Rookol’, nu: Rockall Island, een zeerots ten westen van Schotland in de Atlantische Oceaan.

## Muziek-cd 'IJslandliederen'

*Compilatie van enkele 19de-eeuwse liederen van en over de IJslandvaart*Oorspronkelijke LP: *Island*

Opgenomen in nov.-dec. '83 en jan. '84, BRT-studio's, Brussel

© Island (BRT 1 AKK – 857203)

Alle arrangementen zijn van de hand van Piet Sercu.

- |                    |               |
|--------------------|---------------|
| [1] Intro – Reis 1 | [5] Shanty    |
| [2] Foye           | [6] Reis 2    |
| [3] Wals abc       | [7] Het Afzyn |
| [4] Traverse       | [8] Reis 3    |

Wannes Van de Velde: zang

Paul Rans: zang

Dirk Van Esbroeck: hobo, zang

Alfred den Ouden: zang

Kristien De Hollander: zang

Piet Sercu: accordeons, kromhoorns, doedelzak, percussie en zang

Mimi Van Dijck: dwarsfluit, kromhoorn

Rita Mosselmans: draailier

Paul Bess: piano, synthesizer, clavecimbel, harmonium

Wim Bulens: elektrische bas, elektrische gitaar

Guido Van Hellemont: akoestische gitaar

Frans Jeven: contrabas

Hubert Boone: violen

Peter Swaan: altviolen

Erna Gijssels: cello

Paul Everaert: fagot

Sus Herbosch: zink

Bob d'Haen: altpommer

Bruno Boey: altbazuin

Koen Becu: tenorbazuin

Piet Becu: basbazuin

Firmin Timmermans: percussie

Willem Van Heuverbeke: technicus

Michel Coquette, technicus

Michel Hoedemaekers: muziek-regisseur

Dree Peremans: productie, zang



[1] *Intro – Reis 1 (1:54)*

De eerste twee strofen van het oude zeemanslied *Reys naer Island*. De oudste versie dateert waarschijnlijk van het einde van de 17de eeuw. Het lied beschrijft alle facetten van de IJslandvaart: het vertrek, de heenreis, het vissen rond het eiland en de terugroute. In de 19de eeuw was het een zeer populair lied onder de Duinkerke zeelui.

In 't jaar zeventienhonderd  
 Ge moet niet zijn verwonderd  
 wij gaan al naar Nieuwpoort  
 om te maken een akkoord<sup>27</sup>.  
 Het is in de maand van maart  
 dat men klaar maakt tot de vaart.  
 Als 't klaarmaken was gedaan  
 wilt verstaan  
 't zal wel gaan  
 moeten we naar de foye gaan.

Elk met zijn lief geprezen  
 moet in de foye wezen,  
 speelman, al tot besluit,  
 speelt dat matlotjen<sup>28</sup> uit.  
 Daar werd al zo menig meid  
 deze nacht adieu gezeid.  
 Als de foye was gedaan  
 wilt verstaan  
 't zal wel gaan  
 moeten wij dan zeilen gaan

[2] *Foye (2:52) (instrumentaal)*

Typische volksdans die tijdens de 'Foye' of het feest zowel vóór als ná de reis naar IJsland in de herberg werd gespeeld.

---

<sup>27</sup> In de 18de eeuw bestond er tussen Duinkerke, Oostende en Nieuwpoort een overeenkomst voor het kabeljauwvissen. De verbintenissen werden aangegaan te Nieuwpoort. In ons onderzoek hebben wij hier echter geen sporen van teruggevonden. De Coussemaker 1971, 247

<sup>28</sup> In het Frans: 'matelotte' of matrozendans. Van Duyse 1903, 851

[3] *Wals abc (4:14)*

Misschien wel beter gekend onder de titel *Schippers ABC*, geeft dit lied een beeld van het leven aan boord van een zeeschip, hier specifiek een IJslandvaarder of 'galette'. Dit schip was het typische werkpaard van de 19de-eeuwse Vlaamse en Noord-Franse IJslandvissers.

A is het anker gehieuwd voor de reis  
 B is de boei die de vaargeul aanwijst  
 C de compasnaald naar 't noorden gedraaid  
 en D is het dek dat naar Ysland ons draagt, Fal Di Dei Di Falde Dido

E de estaaiers die leiden het zeil  
 F is de flèche met grootzeil erbij  
 G de galette gehesen int want  
 en H is de hondefok hoog in de mast, ...

I, dat staat voor de inhalersknoop  
 J is het joltouw vanachter de boot  
 K is de kabelstag hoog in het want  
 en L zijn de lijnen gestouwd in de mand, ...

M de matrozen die 't zware werk doen  
 N de novice<sup>29</sup>, die krijgt half rantsoen  
 en O d'officieren met de kapitein  
 en P is ons pree, voor allen te klein, ...

Q is 't quartier en we moeten aan 't werk  
 de schipper, de stuurman die zijn al aan dek  
 novice en scheepsjongen, de vissers en de kok,  
 de kuipers en zouters verlaten het hok, ...

R zijn de ra's met de gaffels en 't hout  
 S is de steven, de staggen, de schoot  
 T trekt het tuigwerk met takels omhoog  
 en U is de uitkijk in 't kraaienest droog, ...

W is de windas en V is zijn vracht  
 X is xantippe die thuis op ons wacht  
 IJ is de IJzer en Z is de zee  
 Zo varen wij weg uit de veilige ree, ...

---

<sup>29</sup> Franse benaming voor een leerjongen op een schip

Zo gaat de reis naar het land van het ijs  
 Zo vaart er de vloot alle schippers aan boord  
 met schoeners galetten getuigd zoals 't hoort  
 met pinkies en dundee's de vloot van Nieuwpoort, ...

[4] *Traverse (2:52)*

Lied dat de 'traverse' of de oversteek naar IJsland in noordelijke richting stap voor stap beschrijft. Het vormt een ideale aanvulling op de liederen *Reys naer Island* en *Vertrek naer Island* (*cf. supra*), aangezien het een aantal bijkomende oriëntatiepunten vermeldt: enerzijds de 'Tees' en de 'Tweed', twee riviermondingen op de Engelse oostkust, anderzijds de haven van Aberdeen en het stadje 'Peterhead' op de Schotse oostkust. Volgens het lied werd er ook tijdens de heenreis gevist voor de kust van 'Lowestoft', net voorbij de Kanaalmond<sup>30</sup>.

Als 't land vervaagt  
 tussen zee en lucht  
 begint de reis ten leste  
 vooreerst gaat noorwaarts  
 onze tocht  
 tot Yarmouth rijst in 't westen  
 daar bijde Lowestoft Bank  
 houdt men halt voor d'eerste vangst  
 op weg naar Iseland

Dan gaan we tees en tweed voorbij  
 en d'Aberdeense haven  
 en langs de Kaap van Peter Head  
 recht op naar de Orkaden  
 daar ligt den oceaan  
 menig schip is daar vergaan  
 op weg naar Iseland.

De wind houdt ons van 't Klein Gat weg  
 we zeilen voort naar 't Noorden  
 by Faroer gaan we overstag  
 recht op naar de Fairovers  
 't is best dat men Foula zwicht  
 dat daar ver aan stuurboord ligt  
 op weg naar Iseland

We zyn Faroer langsheen gegaan  
 na weken op de baren

---

<sup>30</sup> Zie Afbeelding 2

nu gaat het pal noordwesten aan  
nog enkele dagen varen  
tot bij het eiland Popey  
d'overtocht is dan voorbij  
de travers naar Iseland

Nu gaat het traag langs Island's kust  
onder Jökull's witte toppen  
tot waar de vuurberg Hekla rust  
tot aan de Westmanrotsen  
daar onder Iseland  
wacht ons 't grootste deelder vangst  
kabeljauw van Iseland

[5] *Shanty (2:49)*

In de eerste plaats brengt het weemoedige 'Shanty' – een arbeidsliedje voor op zee – de risicovolle aspecten van de IJslandvaart in beeld: ijs- en sneeuwvorming, vrieskou, mist en storm, schipbreuk, enz. Daarnaast krijgen we te horen hoe het leven aan boord dagelijks verliep. Ook het baailven komt aan bod. Het klaaglied eindigt met een duidelijke boodschap voor de luisteraar.

Komt men in maart in Island aan, (Hei) courage viva  
dan is de winter niet gedaan, ...  
Het dek ligt vol met ijzel, het zeil bevriest int want  
de sneeuw valt dik in Iseland, ...

Als mist of storm ons dan belaagt, ...  
ziet wel dat ge geen water maakt, ...  
want kunt ge nog zo zwemmen, de koude pekelzee  
die neemt er al uw krachten mee, ...

Van 's morgens vroeg tot 's avonds laat, ...  
Is't vissen met de lijn in d'hand, ...  
de voeten kil versteven, de vingers klam en koud  
de lijn bevroren aan het hout, ...

Als't dek vol kabeljauwen ligt, ...  
wacht er ons nog een zware plicht, ...  
tot 's avonds al zo late, dan wordt de vis ontdaan  
van kop en staart en ingewand, ...  
Is't zouten eindelijk gedaan, ...  
dan kunnen we vlug aan tafel gaan, ...

gekookte vissekoppen, patatten blauw en grijs  
ja da's 't menu voor heel de reis, ...

Eind'lijk is de mei int land, ...  
nu vaart de schipper naar de kant, ...  
daar wassen w'onze kleren, en soms ook wel ons lijf  
en vieren feest al omter meest, ...

Maar na 5 dagen aan de wal, ...  
is 't tijd dat men weer werken zal, ...  
en dan begint het slaven, opnieuw van vooraf aan  
nu nog 3 maand op d'ocean, ...

en als de vangst eens tegenvalt, ...  
en enigen duizend vissen haalt, ...  
dan moet die kerel nog boeten, dan krijgt hij minder pree  
da's de justitie van de zee, ...

Oorlof burgers die mij hoort, ...  
als ge nog kabeljauwen koopt, ...  
denkt eens aan de miserie, elke dag doorstaan  
door ons, op Ysland voor zes maand, ... (2x)

[6] *Reis 2 (1:08)*

Een tweede zeemanslied dat het reisverloop naar IJsland schetst. Het betreft hier een variant op de strofen 3 t.e.m. 5 van het populaire *Reys naer Island* (*cfr. supra*). Zie verder ook [1] en [8] en de kaart op p. 97

Vooreerst moeten we zeilen  
driehondertzestig mijlen  
zo komen we bij 't zand  
van de grote doggerbank

Onze koers is 't Kleingat door  
en wij zeilen van daar voort  
recht door naar de Westermans  
met gemoed?  
alzo zoet  
tot men den berg Hecla groet

Tot bij de Vogelscharen  
de kou wordt men geware

en weest toch niet belae  
 ziet ? den Jokelberg daar staan.  
 En wij varen weerom voort  
 naar den hoek van Bredefjord.  
 Haalt op ? uw karegador<sup>31</sup>  
 met een woord  
 zoals 't hoort  
 Haalt den vis maar binnenboord.

[7] *Het Afzryn (3:28)*

Dit lied behandelt één van de aspecten van de IJslandvaart, namelijk het afscheid nemen van de geliefde. De Cousse-maker meent in het zeemanslied een satirische ondertoon terug te vinden die uniek is voor het genre<sup>32</sup>.

Wel Island gij bedroefde kust  
 ge doet er zo menig harte lijden  
 ge maakt er de meisjes heel ongerust  
 in deze droeve zomertijden  
 als zij dan hun lief plezant  
 vijf lange maanden moeten derven  
 ze zijn gevaren naar Iseland  
 de meisjes zijn al om te sterven

men ziet ze gaan al langs de straat  
 met hun hoofd neergebogen  
 met hun hartje zwaar belae  
 met de tranen in de ogen  
 met hun hart zo vol van minne pijn  
 dat we ze zouden beklagen  
 cupido wil hun trooster zijn  
 en hoort zorg voor hun dragen

nu geven zij daar zucht op zucht  
 in de lange zomerse dagen  
 en het kapelletje is hun toevlucht  
 wie weet wat ze daar gaan maken  
 naar het sermoen van de predikant  
 ziet men ze gaan met heel hopen  
 waren de jongens in het land  
 ze zouden liever den dansen openen

---

<sup>31</sup> 'Karegador' of kollijn. Van Duyse 1903, 852

<sup>32</sup> De Cousse-maker 1971, 257

de een die spaart voor een gouden kruis  
 de andere voor een gouden keten  
 zo gaan er veel meisjes proper en kuis  
 hoe zou dat, de duivel mag het weten  
 ze zeggen dat ze eerlijk zijn  
 dat ze om henzelf moeten rouwen  
 wie met zo'n meisje gevrijd wil zijn  
 gaat 't zich vroeg of laat berouwen.

[8] *Reis 3 (2:44)*

Vervolg op [1] en [6]. 'Reis 3' geeft een variatie op de strofen 6 t.e.m. 10 van het populaire *Reys naer Island* (cfr. *supra*). Kaart p. 97

Matrozen, scheidt courage,  
 ja met half equipage  
 knuver en stagsel<sup>33</sup>in  
 dat gaat naar ons gewin  
 Met de mei in 't verschiet  
 wachten wij de westenwind  
 wij visten met goede moed  
 alzo zoet  
 en met spoed  
 tot we krijgen den wind goed

Den bocht<sup>34</sup> geeft geen vis meer  
 dat is voor ons een hertezeer  
 we lopen van daar voort  
 tot den hoek van Direfjord.  
 En de visserij voortaan  
 is nu aan de west gedaan  
 wij zeilen van daar weer voort  
 met akkoord zo 't behoort  
 Tot we komen aan Kaap Noord.

Maand juli geprezen  
 die komt dan ingetreden  
 we zeilen vandaar voort  
 zeggende 'Adieu, Kaap Noord'  
 Wij zien Grim en blijgemoed

---

<sup>33</sup> Kluiver- en stagzeil. Van Duyse 1903, 851

<sup>34</sup> Bedoeld is Patrifjord. Zie Kaart XI

zeilen wij dan metter spoed  
naar de Roden Hoek gezocht  
en dan nog  
de Blauw'bocht  
Heeft veel kabeljauw gebrocht.

Oogstmaand komt aangedreven  
elk wenst zijn liefgeprezen  
wij lopen langs de Zuid  
en dan is het kollen uit.  
Als den vijftienden dag draait  
en de wind uit 't noorden waait  
Elk denkt op zijn lief maîtresse  
't dient al best ?  
voor een les  
Elk zegt: 'Adieu Langenes'.

Zo, laat het nu maar lopen  
en voor de winden stropen  
het groot marszeil in top  
Schipper, haalt de bottel op!  
We roepen: 'Stuurman, aan bakboord',  
ziet men d'haven van Nieuwpoort  
dan lopen wij weder voort  
met een woord?  
zo 't behoort  
Langs de kust tot Dunkerk voort.



## Munteenheden

In de vroegmoderne periode werden er andere munteenheden gehanteerd dan nu. Meestal verschilde hun waarde van plaats tot plaats. Voor de Oostenrijkse Nederlanden en Noord-Frankrijk waren dit de volgende:

1 pond groten Vlaams (lb. gr. Vl.) = 6 gulden (gld.)  
= 7,5 pond tournois (lb. t.)  
= 12 pond parisis (lb. par.)  
= 120 stuivers (st.)

1 lb. t. = 0,1333 lb. gr. Vl.

1 lb. t. = 1,6 lb. par.

1 gulden wisselgeld = 1,166 gulden courant

1 gulden courant = 0,8571 gulden wisselgeld

Het supplementair onderscheid tussen de gld. courant en gld. wisselgeld gaat terug tot de jaren 1690 en bleef de ganse 18de eeuw behouden. Aan de basis van het onderscheid ligt een muntdevaluatie of muntontwaarding. De "haute finance" of kapitaalkrachtige burgers weigerden ze te erkennen en bleef, in har boekhoudkundige documenten, de oude koers aanhouden. Wisselgeld werd vooral in de groothandel en de financieringswereld gebruikt (cfr. wisselbrieven, vandaar 'wisselgeld'). Courante munten werden in het dagelijkse geldverkeer gebruikt, weliswaar tegen een gedevalueerde koers.

1 gulden (of florijn) = 20 stuivers en 1 stuiver = 12 penningen.

1€ = 0,27 stuivers

1 pond tournois (Franse pond) = 0,8 gulden courant

## Terminologie

*Aberdaan* – benaming voor de verpakte, gezouten IJslandse kabeljauw (ook wel ‘laberdaan’ genoemd)

*Achternanc* – haringvisserij in het najaar in het zuidelijke gedeelte van de Noordzee en het Nauw van Calais

*Baccalauw* – zie ‘bakkeljauw’

*Bakkeljauw* – andere benaming voor de kabeljauwvis (ook wel ‘baccalauw’ genoemd). De term is afgeleid van het Italiaanse ‘baccala’ en het Portugese ‘bacalhau’, die op hun beurt afstammen van het Spaanse ‘bacalao’.

*Bezaanmast* – achterste zeil op een driemaster

*Boegspriet* – uitstekend rondhout aan de voorzijde van een schip

*Bokking* – gerookte haring. Zie ook: ‘crakelo’ en ‘gerookte haring’

*Bomschip* – zie ‘bunschip’

*Buis* – vissersvaartuig met platte bodem ingezet voor de haringvisserij

*Bunschip* – visserschip uitgerust met een ‘bun’ of reservoir om vis levend te transporteren

*Cabillaud* – Franse benaming voor verse kabeljauw

*Crakelo* – zie: ‘bokking’ en ‘gerookte haring’

*Diepo* – een klein, wendbaar vrachtschip

*Dogger* – visschuit voor de kabeljauwvangst

*Doggersbank* – deze zandbank met een totale oppervlakte van 60 km<sup>2</sup> bevindt zich in het midden van de Noordzee op 54° tot 57° noorderbreedte en 1° tot 4° oosterlengte en strekt zich uit van de Engelse oostkust tot Denemarken. De bank is niet dieper dan 30 meter.

*Droge haring* – haring in de wind gedroogd om langer te bewaren

*Fok* – hulpzeil op een schip

*Fokkemast* – voorste mast op een zeilschip met drie of meer masten. Op een tweemaster is het ook de voorste mast wanneer deze de kleinste van de twee is.

*Fregat* – oorspronkelijk een licht en scherp gebouwd zeilschip met 3 masten die getuigd waren met vierkante zeilen.

*Gaffel(zeil)* - trapeziumvormig zeil dat aan de gaffel bevestigd wordt

*Gerookte haring* – zie ‘crakelo’ en ‘bokking’

*Gezouten kabeljauw* – zie: ‘moluwe’

*Grote visserij* – 17de- en 18de-eeuwse benaming voor de haringvisserij

*Hoogvisserij* – lange-afstandvisserij

*Kleine visserij* – 17de- en 18de-eeuwse benaming voor de hoekwantvisserij op de Doggersbank. Ook de verse visvangst behoort tot de kleine visserij.

*Kluiver* – driehoekig zeil aan de boegspriet van een schip

*Kollen* – zie ‘hoekwantvisserij’

*Kuiper* – tonnen- of vatenmaker (-dichter)

*Laberdaan* – zie ‘aberdaan’

*Lamprei* – prik of aalvormige riviervis met negen kieuw-, neus- en oogopeningen. Gebruikt als aas voor de kabeljauwvisserij.

*Last* – een oude inhoudsmaat of gewichtseenheid voor schepen die in Noordwest-Europa van de middeleeuwen tot in de loop van de 18de eeuw in gebruik was. De gemiddelde waarde ervan bedroeg 2.000 kg, hoewel er verschillen van land tot land (en zelfs van stad tot stad) voorkwamen.

*Latijnzeil* – driehoekig grootzeil dat aan een ra gevoerd wordt. Eén van de oudste zeilen uit de geschiedenis, met als oorsprong het Middellandse Zeegebied.

*Marszeil* – dwarsscheeps zeil direct boven het onderste zeil van grote- en fokkemast.

*Moluwe* – andere benaming voor gezouten kabeljauw

*Morue* – Franse benaming voor gezouten kabeljauw

*Morue sèche* – gedroogde, gezouten kabeljauw nabij Newfoundland gevangen

*Morue verte* – vers gezouten kabeljauw nabij Newfoundland gevangen

*Pekelharing* – gepekeld, zoute haring of haring in gezouten water bewaard

*Prik* – zie ook ‘lamprei’

*Prise* – benaming voor een gekaapt schip.

*Ra* - loodrecht op de mast bevestigde balk, waaraan de zeilen opgehangen worden.

*Saltfish* – Engelse benaming voor gezouten kabeljauw.

*Schelvis* – een kabeljauwsoort van mindere kwaliteit die op de Doggersbank en in de Noordzee werd gevangen.

*Setubal-zout* – beste Portugese zout uit de 18de eeuw, afkomstig uit St. Ubes

*Stagzeil* – driehoekig of trapeziumvormig zeil dat in de richting van het stag opgehesen of gestreken kan worden

*Stockfish* – Engelse benaming voor gezouten kabeljauw.

*Stokvis* – stokvis is de benaming voor gedroogde vis.

*Teelt* – haringvangst tussen 24 augustus en 1 november

*Ton* – de metrieke gewichtseenheid die het in 1.000kg uitgedrukte draagvermogen of de waterverplaatsing van een zeilschip aangeeft.

*Traan* – vet of olie afkomstig van de lever van walvissen en andere zeedieren

*Tuigage* – tuigage is de verzamelnaam voor alle zeilen, staand (vast) en lopend (beweegbaar) want, het touwwerk en de rondhouten die nodig zijn om een schip voort te bewegen en om een schip te laten ankeren.

*Ventjager* – een kleine, snelvarende schuit die naar het IJslandse vangstgebied zeilde om er een deel van de vangst op te pikken en aan land te brengen.

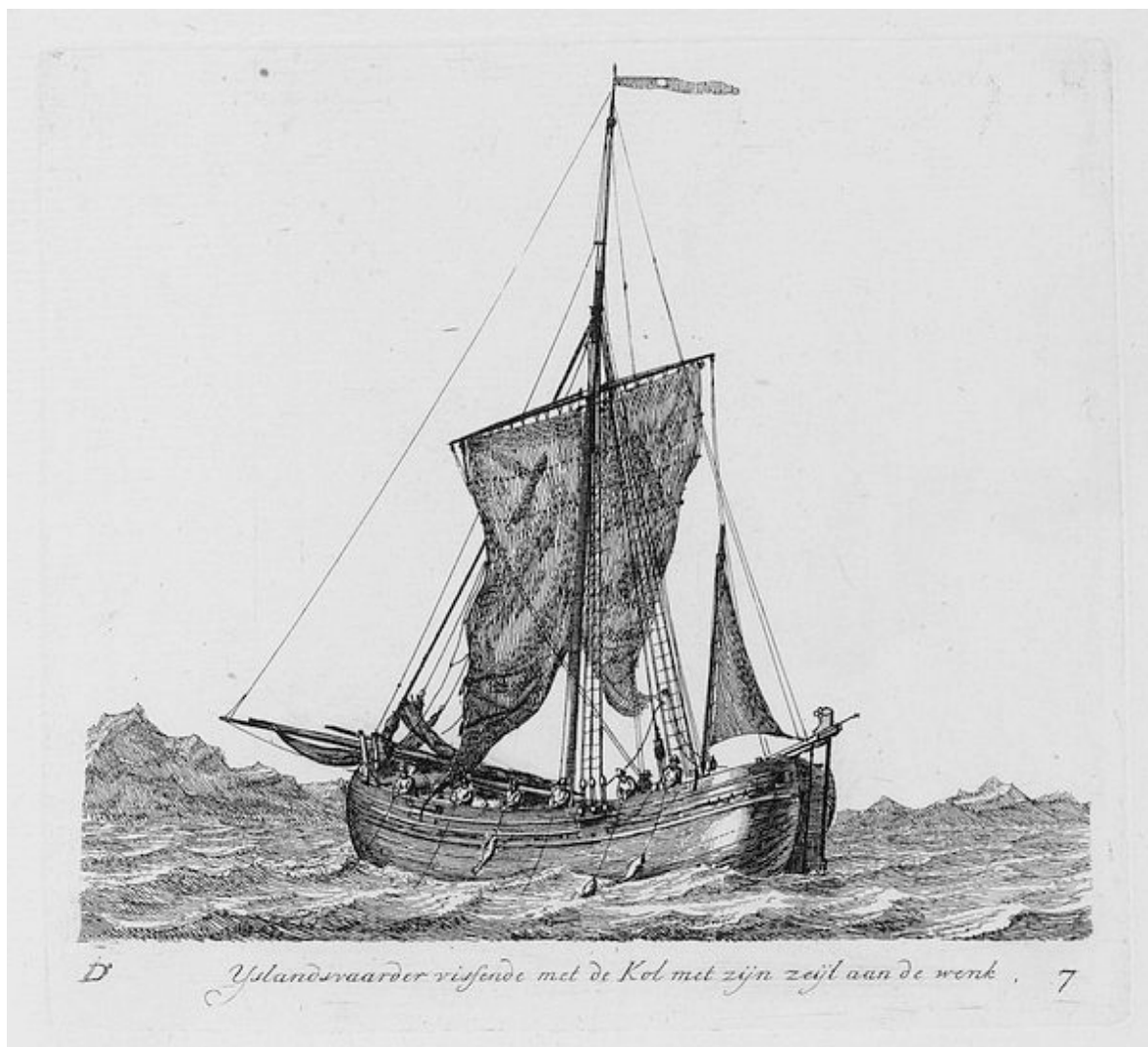
*Ventschuit* – platbodemschip gebruikt voor het transport van goederen over het binnenwater.

*Verse vis* – onder de noemer ‘verse vis’ vallen alle vissoorten die dagelijks op de markt worden gebracht. Verse vis ziet er fris uit en ruikt naar de zee.

*Voorvanc* – haringvangst die startte op 24 juni (St.-Jansdag) in de Sont en over de Doggersbank langs de Schots kusten werd verdergezet.

*Winterharing(teelt)* – haring gevangen tussen oktober en 31 december

*Zomerharing(teelt)* – haring gevangen tussen 24 juni en 24 augustus nabij de Orkaden, de Faroë en de Schotse kust



Afbeelding 25. IJslandvaarder (1790). Stadsarchief Amsterdam, Collectie tekeningen en prenten Gerrit Groenewegen

## Over de kaarten

- Kaart I - Islandia van Andreas Velleius in “Theatrum orbis terrarum” van Abraham Ortelius, uitgegeven door Plantijn in 1612
- Kaart II - Detail van de IJslandkaart van Andreas Velleius in “Theatrum orbis terrarum” van Abraham Ortelius, uitgegeven door Plantijn in 1612
- Kaart III - IJslandkaart uit de Wereldatlas van Gerard Mercator, 1595
- Kaart IV - Kaart van IJsland door Joris Carolus in de Wereldatlas van Willem en Joan Blaeuw, 1664
- Kaart V - Zeekaart van het noordwestelijke deel van de Atlantische Oceaan van Groot Britannië tot en met Canada, met IJsland en het zuidelijke deel van Groenland. Kaart gegraveerd door Pieter Goos (1676)
- Kaart VI - Paskaarte van Ysland door Jan Luyken (1649-1712), uitgegeven door Claas Jansz Vooght en Johannes Van Keulen (1681)
- Kaart VII - IJslandkaart door Casparus Lootsman (1699)
- Kaart VIII - Nieuwe Kaart van IJsland door Cornelis Gisbert Zorgdrager (1720)
- Kaart IX - “Nieuwe en seer Accurate Paskaart van het Eyland Yslandt In het Groot”, uitgegeven door Johannes Van Keulen in 1729
- Kaart X - L’Islande door Pierre Duval (1731)
- Kaart XI - L’Isle d’Islande van de hand van Du Sauzet, gebaseerd op de kaart van Mercator (1755)
- Kaart XII - Carte de l’Islande van de hand van Niels Horrebow (1779)
- Kaart XIII - IJslandkaart door Franz Johann Joseph van Reilly (1791)
- Kaart XIV - Nouvelle Carte d’Islande, gegraveerd door Cornelis Gisbert Zorgdrager in Frankrijk (1800)
- Kaart XV - Moderne IJslandkaart





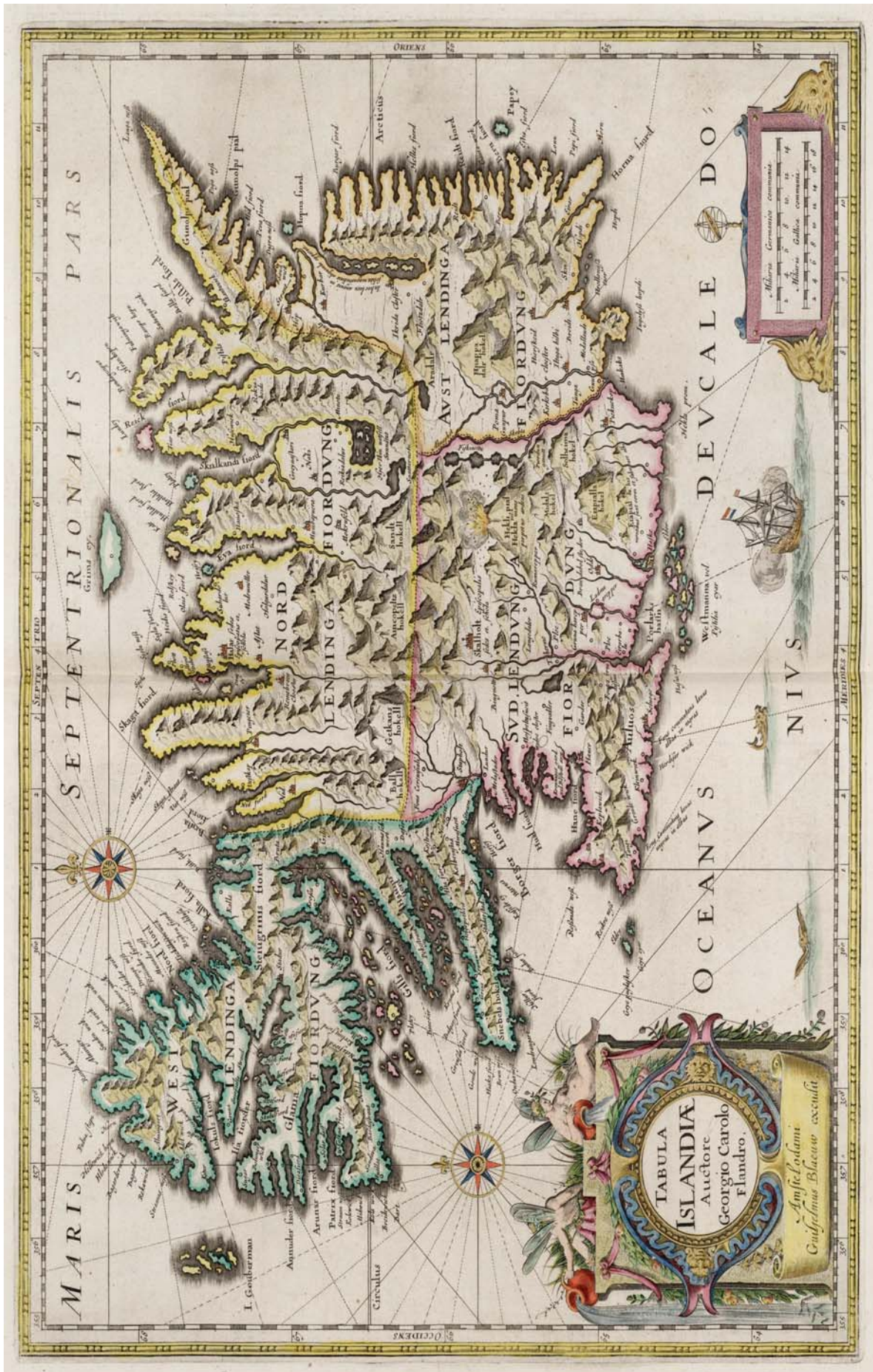




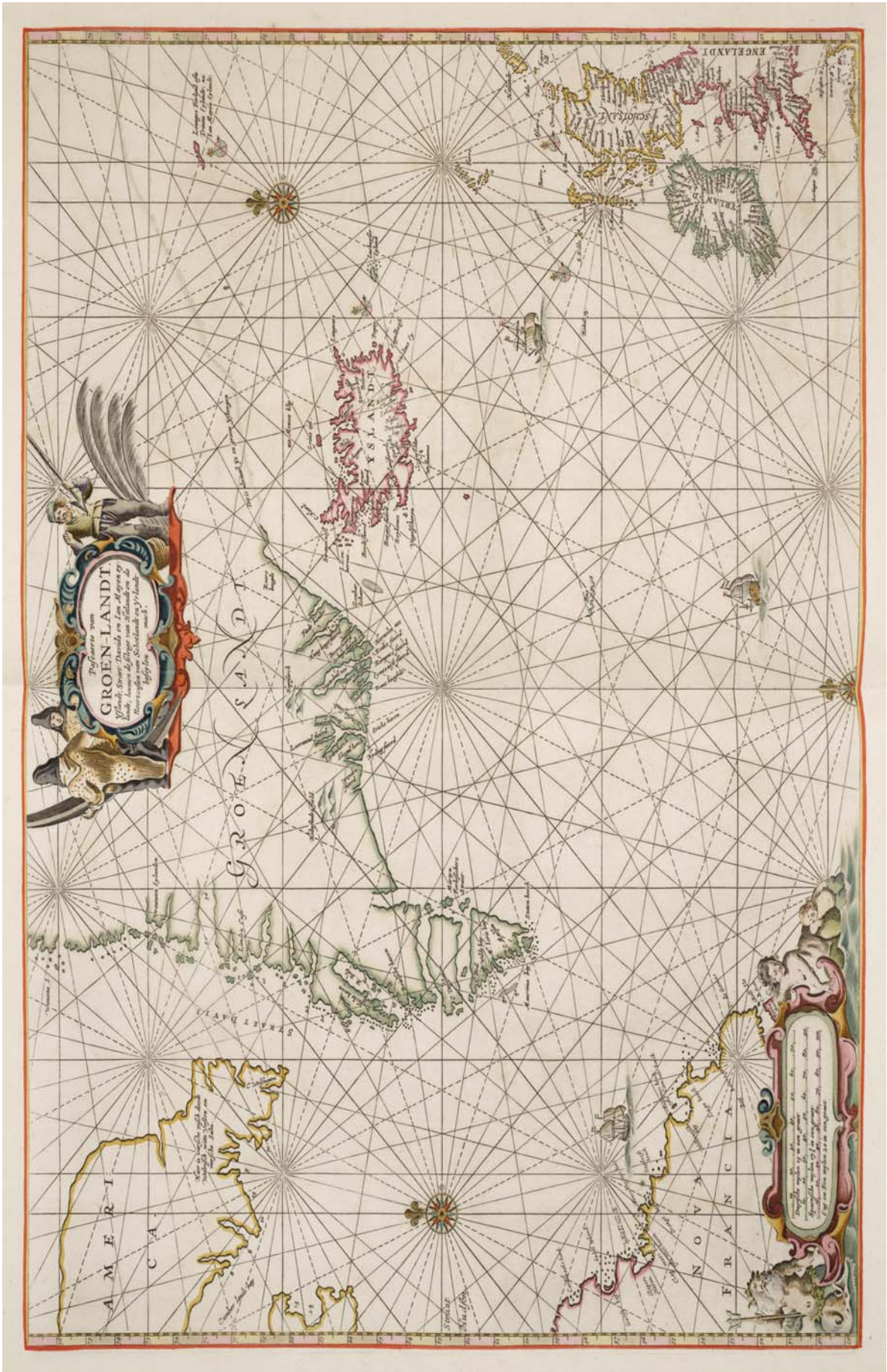








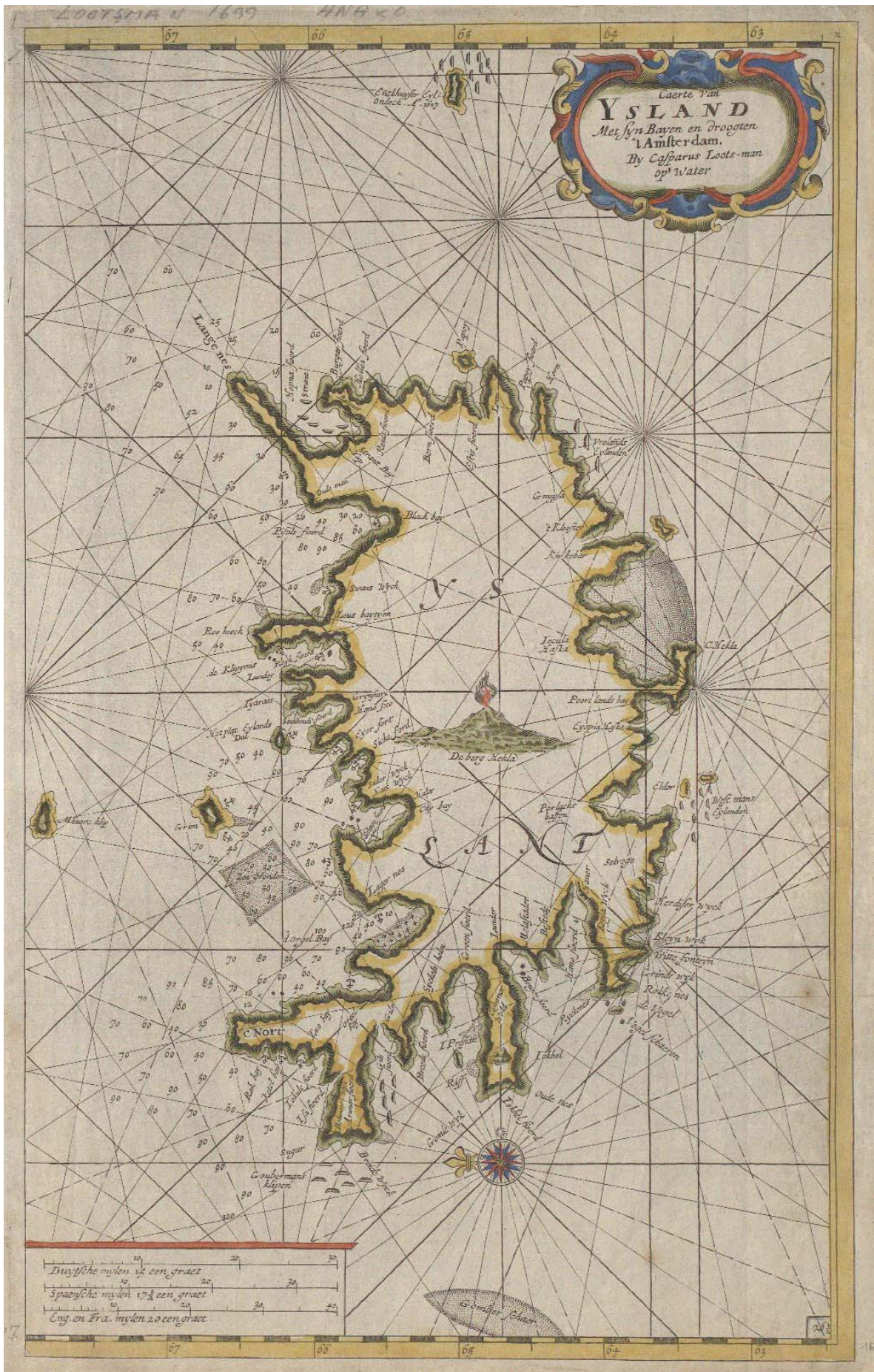












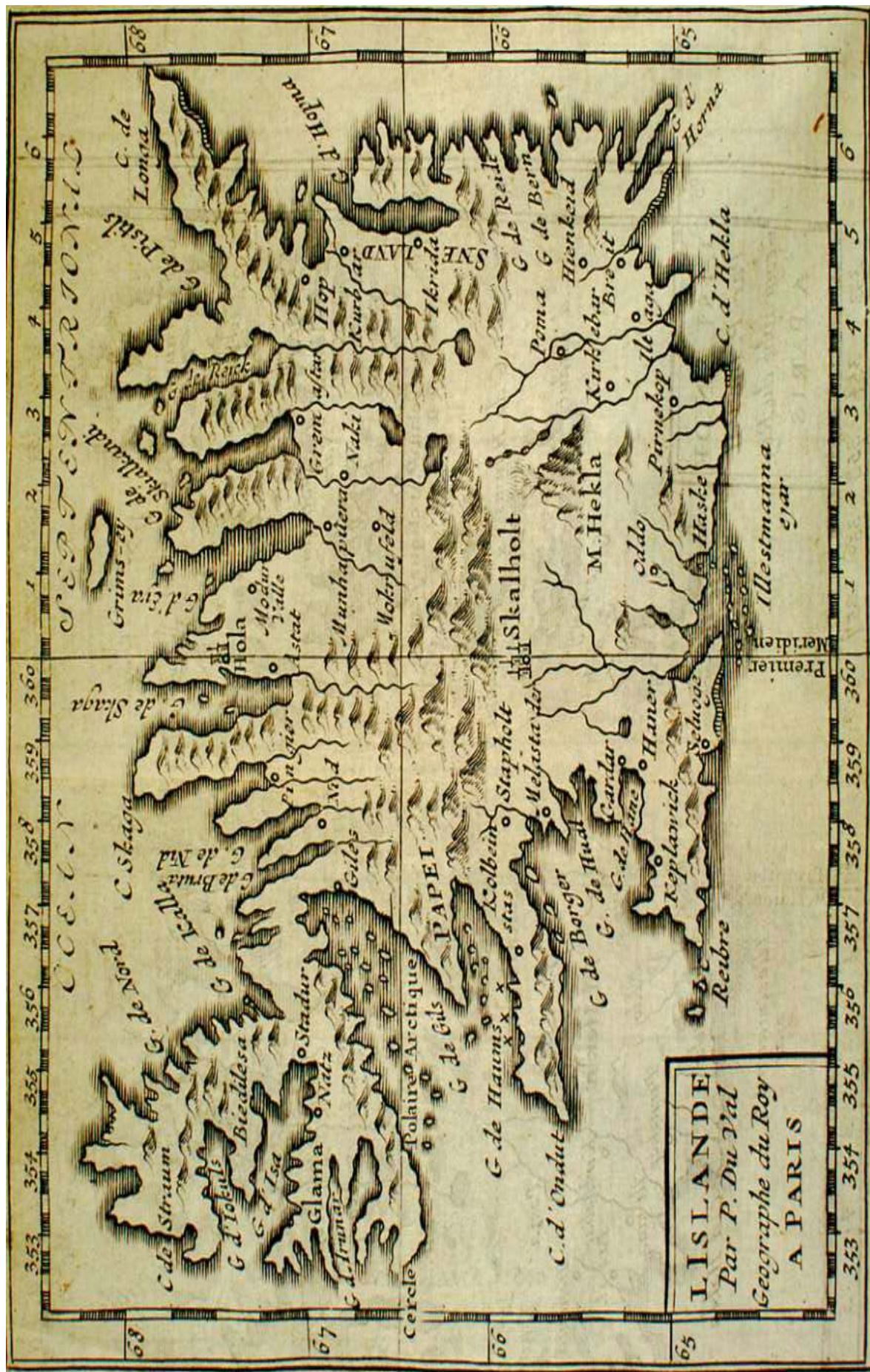








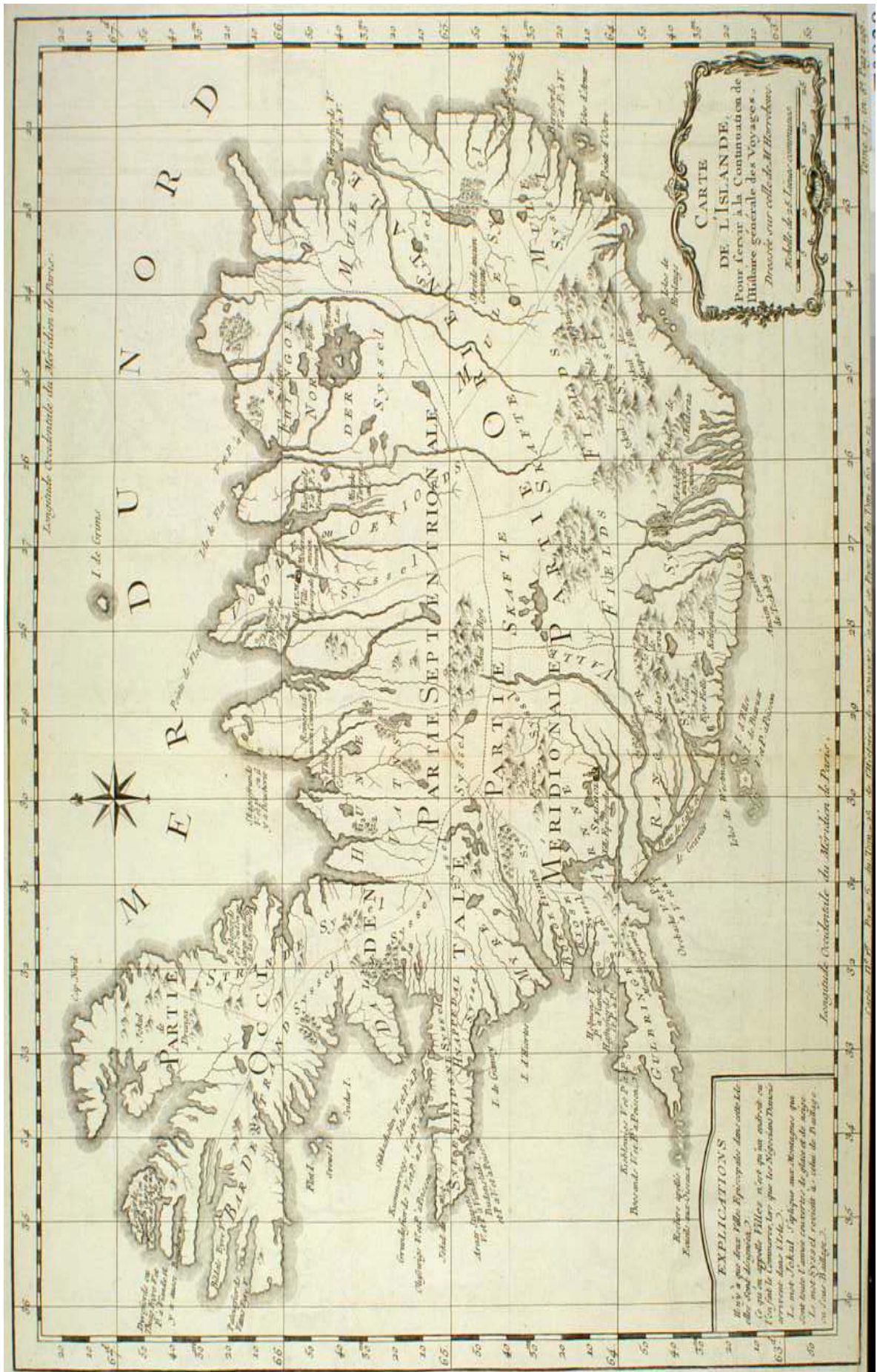








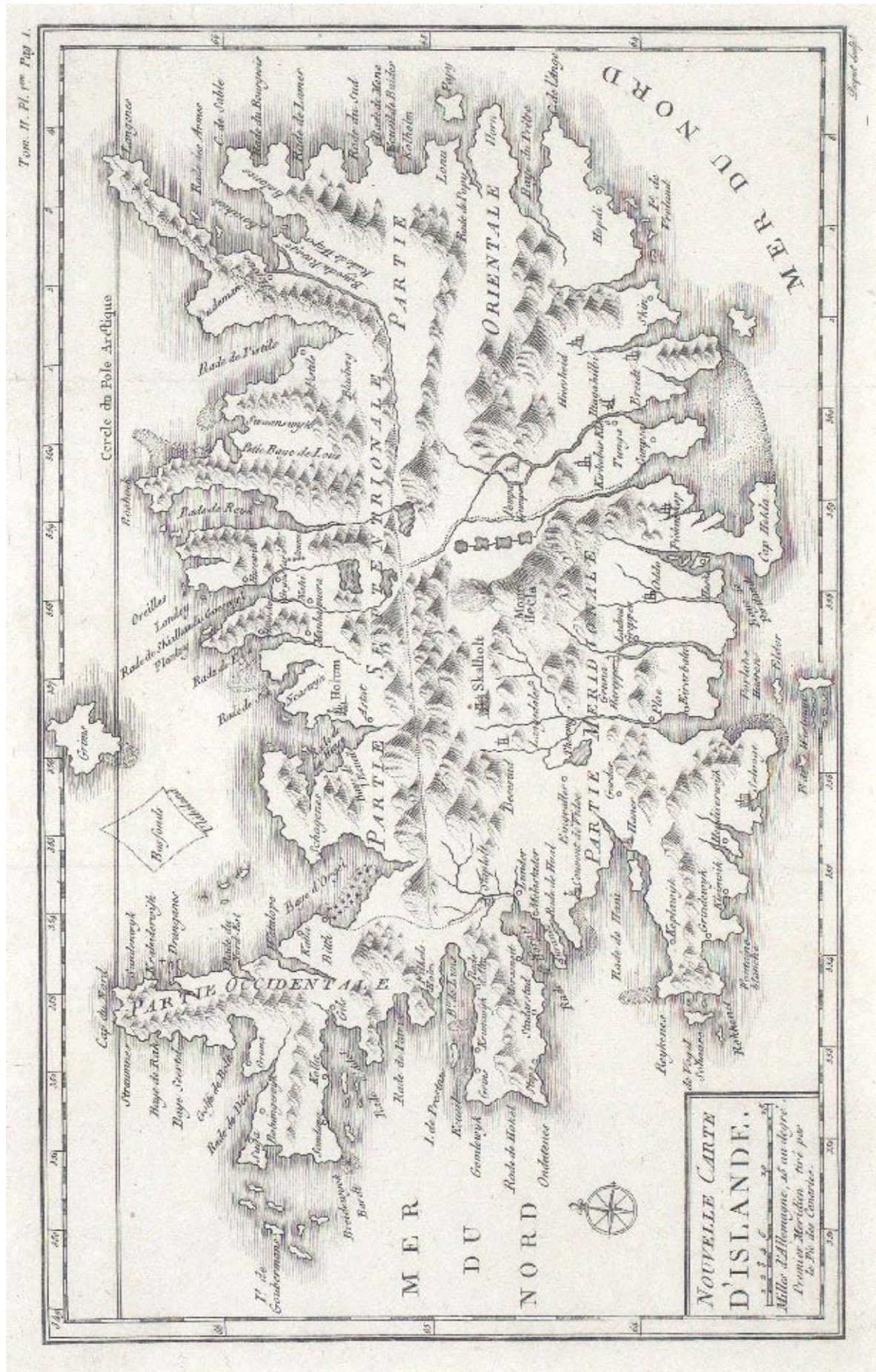




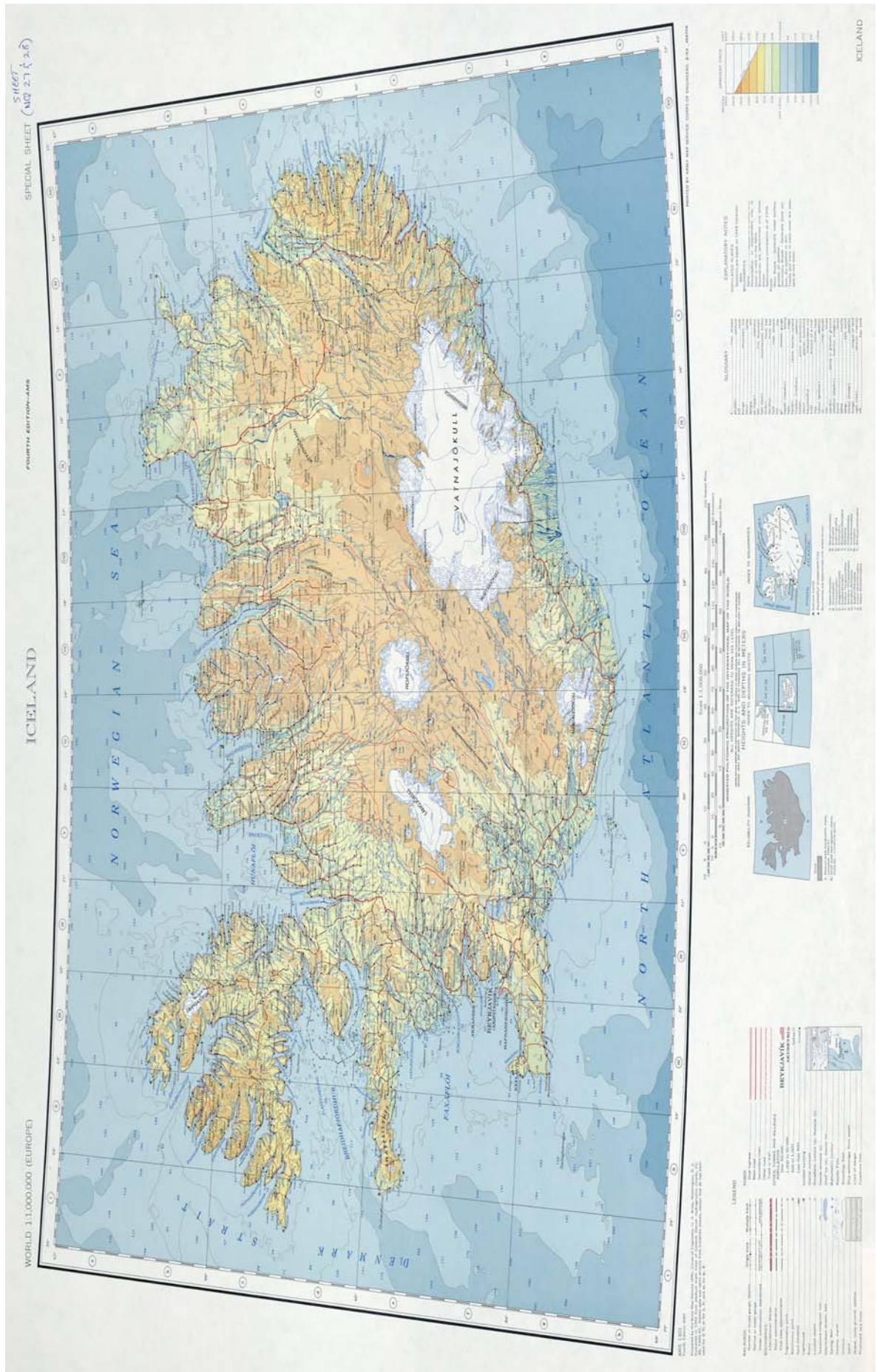












## REGLEMENT DE PÊCHE 1764

DE PAR LE ROY  
SON AL. SE. MONSEIGNEUR L'AMIRAL,  
ET MONSIEUR LE LIEUTENANT GÉNÉRAL CIVIL ET CRIMINEL  
DE L'AMIRAUTÉ DE FRANCE,  
ÉTABLIE POUR LA FLANDRE, A DUNKERQUE

Louis-Jean-Marie de Bourbon, Duc de Penthièvre, Amiral de France. A tous ceux qui ces présentes lettres verront, Salut:

Savoir faisons; que vu notre Procès-Verbal en date du 12 de ce mois (Avril 1764), tenu avec MM. les Présidents et Conseillers de la Chambre de Commerce de cette Ville, tendant à ce qu'il nous plut donner tous les ans à commencer de la dite année un règlement pour fixer les gages et salaires des équipages des armements pour la pêche de la morue qui se préparoient en ce port, attendu que d'un coté les dits équipages formoient des demandes excessives pour leurs gages vis-à-vis les armateurs, et que d'un autre côté les armateurs pour expédier leurs navires plus promptement, accordoient aux matelots à l'envie l'un de l'autre des gages exorbitants, ce qui joint aux autres frais considérables des armements, ne pouvoient que tendre à la destruction de la dite pêche et frustrer la ville et l'Etat des profits considérables, qu'elle pourroit donner dans ce temps que Sa Majesté venoit d'accorder à ses sujets des marques de la protection pour la pêche, par l'arrêt de son Conseil du 6 Juin 1763, vu aussi les conclusions du Procureur de Roi, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

*ARTICLE PREMIER*

Les armateurs qui équiperont des bâtiments pour la pêche de la morue en été, donneront aux gens de leurs équipages pour la présente année 1764, les gages suivants que nous avons fixés et arrêtés.

Savoir:

Au Maître .....	cent livres par mois
Au Pilote .....	soixante livres
Au Saleur .....	cinquante livres
Au Tonnelier .....	quarante et une livres
A chaque Matelot .....	trente-huit livres
Aux novices .....	vingt-quatre livres

Aux mousses, suivant leurs forces, jusqu'à quinze livres.

*ARTICLE II*

Les gens des équipages qui préféreront de naviguer à la part ou au last de morue, composé de quatorze tonnes vrac ou douze tonnes pacquées, gagneront ce qui suit, pour les aider à s'équiper et à s'embarquer sans diminution sur la quantité de lasts qu'ils auront pêchés.

Savoir:

Le Maître .....	quatre-vingt-dix livres
Le Pilote .....	soixante-quinze livres
Le Saleur .....	soixante-dix livres
Le Tonnelier .....	soixante livres
Chaque Matelot .....	cinquante livres
Les novices .....	trente-cinq livres
Et les Mousses .....	vingt-cinq livres

Au retour de la Pêche pour chaque last de morue ainsi que de l'huile:

Au Maître .....	quatorze livres
Au Pilote .....	douze livres
Au Saleur .....	onze livres
Au Tonnelier .....	dix livres
A chaque Matelot .....	neuf livres
A chaque novice .....	sept livres
A chaque mousse .....	cinq livres

*ARTICLE III*

Faisons défenses aux armateurs de faire des engagements plus forts que ceux mentionnés cy-dessus, sous tel prétexte que ce puisse être, soit à titre de gratification ou autrement, sous peine de mille livres d'amende, dont le tiers sera remis aux dénonciateurs, et ne pourront porter l'excédant des gages ou salaires prescrits cy-dessus en compte à leurs co-intéressés.

*ARTICLE IV*

Les contrevenans au présent règlement seront poursuivis à la requête du Procureur du Roi de ce siège, et condamnés aux peines y portées, contraints aux payemens des condamnations par les Jugemens qui interviendront par toutes voyes dues et raisonnables et nonobstant toutes oppositions ou appellations quelconques et sans y préjudicier.

Il ne sera délivré aucune expédition au greffe pour le départ des bâtiments destinés pour la pêche de la morue, qu'au préalable les armateurs n'ayant remis et déposé au dit greffe l'état d'engagement qu'ils



auront contracté avec les équipages, avec celui des salaires ou gages d'un chacun d'eux certifié véritable.

Et finalement, sans avoir égard aux engagements et conventions qui pourraient déjà avoir été faits contraires au présent Règlement pour des navires actuellement en armements ou armés pour la pêche; ordonnons aux armateurs d'iceux de se conformer pour les gages et salaires de leurs équipages aux articles ci-dessus sous les peines y portées et au cas que quelqu'un aurait déjà donné des avances, leur enjoignons de les déduire sur les gages mérités lors du désarmement de leur navires, sous les mêles peines.

Si mandons au premier huissier ou sergent royal de ce siège ou autre sur ce requis, de faire pour l'entière exécution des présentes, tous actes et exploits nécessaires de ce faire luy donnons pouvoir. Fait et arrêté par nous Bernard-Pierre Coppens, Ecuyer Seigneur d'Hersin, Conseiller du Roi, Lieutenant-général Civil et criminel de l'Amirauté de Dunkerque, ce 12 Avril 1764.

Signé:

COPPENS-D'HERSIN

Et plus bas, DESTOUCHES, Greffier.

Lue, publiée et affichée ès lieux ordinaires et accoutumés, par moi Huissier de l'Amirauté soussigné: à Dunkerque.

REGLEMENT DE PÊCHE POUR L'ANNEE 1770  
NOTABLES ADDITIONS

DE PAR LE ROY,  
S. A. S. MONSEIGNEUR, DUC DE PENTHIÈVRE, AMIRAL DE  
FRANCE,  
ET DE SON LIEUTENANT-GÉNÉRAL CIVIL ET CRIMINEL  
DE L'AMIRAUTÉ DE FRANCE,  
ÉTABLIE POUR LA FLANDRE, A DUNKERQUE.

*Règlement pour la Pêche de la Morue en Islande et pour celle du Banc de Terre-Neuve pour l'année 1770*

Louis-Jean-Marie de Bourbon, duc de Penthièvre, Amiral de France, à tous ceux qui ces présentes lettres verront, salut:

Savoir faisons: que d'après l'examen des moyens à employer pour le succès de la pêche de la morue sur les côtes d'Islande pour cette année, ayant été estimé nécessaire de faire différents changements à notre Règlement du 28 Février de l'année dernière et sur le compte qui en a été rendu au Roy: Sa Majesté ayant approuvé que nous procédions à un nouveau Règlement ainsi qu'il appert par la lettre du Ministre de la Marine du 3 de ce mois, oui ce Reguiérant le Procureur du Roi; nous avons ordonné et ordonnons ce qui quit;

*ARTICLE PREMIER*

Les armateurs des dogres et corvettes de la pêche de la morue choisiront les Maîtres de la conduite la plus sage pour leur donner le commandement.

*ARTICLE II*

Les équipages des dogres seront limités, ceux de 60 tonneaux et au-dessous de 100 tonneaux, de 12 à 14; ceux du port de 100 tonneaux et au-dessus, de 14 à 15, et les corvettes de 10 à 12.

## ARTICLE III

La ration des vivres demeurera fixée ainsi qu'il suit et sera la même pour tout homme du bord sans distinction depuis le capitaine jusqu'au mousse compris, suivant l'usage de la Marine marchande, savoir:

Jours gras:	Dimanche .....	16 onces (489 gr. 44) de bœuf salé.
"	Jeudi .....	10 onces (300 gr. 59) de porc salé.
Jours maigres:	Lundi .....	} à discrétion du poisson frais, la morue exceptée et à défaut du stockvis
"	Mardi .....	
"	Mercredi .....	
"	Vendredi .....	
"	Samedi .....	

et journallement depuis le jour du départ jusqu'à celui du retour:

Dix-huit onces (550 gr. 62) de pain.

Deux et deux tiers idem (81 gr. 57) de légumes secs.

Deux et deux tiers idem de gruau.

Trois quarts idem (22 gr. 94) de fromage.

Un pot (2 litres, 2 déc., 2 cent.) de bière.

La quantité de beurre qu'on embarquera ne pourra être qu'à raison d'une livre et demie par semaine pour chaque personne, qui sera distribuée chaque semaine en tinette de dix livres et demie pour sept personnes.

La quantité d'eau de vie que l'on embarquera ne pourra être qu'en proportion de huit pots et demi (18 litres 87) pour chaque personne, à peine de cent livres d'amende payable par le maître du bâtiment.

Et pendant la pêche seulement, le maître fera trois distributions d'eau de vie dont une à chaque quart de service, de la soixante-quatrième partie d'un pot à chaque homme, aux novices et mousques à proportion.

Pendant les traversées d'aller et retour ainsi que pendant les relâches, le maître n'en donnera pas, à moins que des ces de nécessité; le capitaine ne pourra, même pendant la pêche, distribuer une plus grande quantité d'eau-de-vie à la fois, à peine d'interdiction de navigation pendant trois mois.

Il ne sera embarqué à bord de chaque corvette que trente-deux pots de vin (71 litres); quarante-huit pots (106 litres 56) à bord de chaque dogres, destinés pour les besoins des malades et autres nécessités à la prudence et à la disposition du capitaine, à peine de cent livres d'amende payable par le maître.

## ARTICLE IV

Les équipages navigueront à la part au last sans aucun profit particulier d'abattis de poisson frais et de tout autre objet que ce soit.

La quotité de chaque part sera fixée ainsi qu'il suit pour l'année 1771:

*Primo:* Pour avances à l'armement sans répétition sur le dit équipage, sauf le cas de l'article V:

Au capitaine .....	80 livres
Au pilote .....	70 livres
Au saleur .....	60 livres
Au tonnelier .....	55 livres
A chaque matelot .....	50 livres
Au novice .....	35 livres
Au mousse .....	25 livres

*Secundo:* Les équipages continuant à naviguer au last, le salaire au last de douze tonnes de morues repaquées et de dix tonnes d'huile bouillie sera évalué pour les corvettes à 128 livres partageables entre tout l'équipage comme suit:

Savoir: de cette somme de 128 livres sera d'abord déduite celle-ci après par forme d'avant-part:

Au capitaine .....	11 livres
Au pilote .....	6 livres
Au saleur .....	2 livres
Au tonnelier .....	1 livres

Les 108 livres restantes seront partagées entre tout l'équipage comme suit:

Le maître .....	}	Une part
Le pilote .....		
Le saleur .....		
Le tonnelier .....		
Et chaque matelot .....		
Chaque novice .....		trois quarts de part
Chaque mousse .....		une demi-part

*Tertio:* Les équipages des dogres recevront pour salaires de chaque last de morue repaquée et d'huile bouillie comme suit:

Au capitaine .....	20 livres
Au pilote .....	15 livres
Au saleur .....	11 livres
Au tonnelier .....	10 livres
A chaque matelot .....	9 livres
Au novice .....	5 à 7 livres
Au mousse .....	3 à 4 livres
	(selon leur force)

*Quartio*: Par chaque last repaqué de lingues, colins, schelevs que l'équipage salera à la réquisition du maître, il lui sera payé la moitié du salaire dû pour la morue, et pour les ellebeuts et autres poissons, le quart.

En outre il sera payé au capitaine seul pour chaque last de morue repaqué, douze livres lorsque la totalité de la pêche sera au moins de douze lasts pour un dogre et de huit lasts pour une corvette, mais lorsqu'elle sera au-dessous de cette quantité, il ne pourra faire aucune prétention pour chapeau.

#### ARTICLE V

En considération de la disette de la pêche des années dernières et de la cherté des vivres, il sera assuré pour l'année 1770 aux équipages des dogres et de corvettes qui auront le malheur de faire mauvaise pêche, à chacun comme suit:

sur quoi les avances leur seront précomptées	}	au capitaine .....	36 livres	}	par mois
		au pilote .....	30 livres		
		au saleur .....	25 livres		
		au tonnelier .....	22 livres		
		à chaque matelot .....	20 livres		
		à chaque novice .....	14 livres		
		à chaque mousse .....	9 livres		

#### ARTICLE VI

Les armements pour la pêche au banc de Terre-Neuve dont les équipages seront faits dans le département de la marine de Dunkerque, seront assujettis au même règlement comme pour la pêche d'Islande.

#### ARTICLE VII

Les congés et l'expédition pour la pêche de la morue à la côte d'Islande et sur le banc de Terre-Neuve ne seront délivrés qu'après serment formel préalablement fait devant nous par l'armateur et le capitaine ou maître que dans l'engagement du capitaine ou maître, il n'a été fait ni par eux ni par des personnes interposées, ni en façon quelconque relativement aux avances ou salaires aucune condition contraire aux articles IV et V du présent règlement.

#### ARTICLE VIII

Si, par événement imprévu, le maître se trouvait dans le cas de quitter la pêche avant le temps ci-après fixé, il sera tenu de prendre l'avis de son équipage et en dressera un procès-verbal pour sa justification à peine d'interdiction de navigation pendant six mois et perte de gages qui demeureront au profit de l'armateur pour l'indemniser; bien entendu cependant, que les maîtres et équipages ne seront payés

qu'en proportion de la pêche qu'ils auront faite s'ils quittent la pêche: les corvettes avant le 25 août et les dogres avant le premier septembre, sous quelque prétexte et raison que ce soit et le présent article sera également obligatoire envers les équipages comme envers les maîtres.

#### *ARTICLE IX*

Ne seront au surplus les mêmes équipages censés mériter le traitement dont il s'agit en l'article V qu'autant qu'il ne sera pas prouvé que le mauvais succès de leur pêche proviendrait d'impéritié, d'indolence ou de paresse ou de tout autre mauvaise manœuvre de leur part; et pour que les armateurs soient instruits des événements et circonstances du voyage ainsi que de la mutinerie, paresse ou mauvaise manœuvre des équipages pendant le cours du voyage, enjoignons expressément aux capitaine, maîtres et pilotes des dogres et corvettes de tenir à leur bord un journal exact et en règle de tout ce qui leur arrivera pendant le voyage, les raisons qui les auront obligés de faire des relâches et autres particularités; lesquels journaux seront déposés au Greffe du Siège et communiqués au Procureur du Roy et aux armateurs sur leur récépissé connaître les sujets de plaintes à la charge des maîtres et équipages et la punition des coupables sera poursuivi à la diligence du Procureur du Roi; et les dits journaux seront soumis, fournis, cottés et paraphés par les armateurs avant le départ des navires pour la pêche.

#### *ARTICLE X*

Il est défendu au Maître et à tout homme de l'équipage de sortir de leur bord pour aller à celui d'un autre bâtiment sous prétexte de visite ou pour toute autre raison à moins de présente nécessité.

Ordonnons que notre présent règlement sera exécuté nonobstant toutes oppositions et appellations quelconques et sans y préjudicier, et lu et affiché ès lieux ordinaires et accoutumés afin que personne n'n prétende cause d'ignorance.

Ci mandons au premier Huissier ou sergent royal sur ce requis de faire pour l'entière exécution des présentes tous actes et emplois nécessaires de ce faire lui donnons pouvoir.

Fait et donné par nous Bernard-Pierre Coppens, Seigneur d'Hersin, la Fontaine et autres lieux, Chevalier de l'Ordre du Roi, Gouverneur de la Ville d'Hondschoote, ancien Maire de Dunkerque, Conseiller du Roi, Lieutenant Général civil et criminel de l'Amirauté de France, établi pour la Flandre à Dunkerque, ce 18 Février 1770.

DESTOUCHES, Greffier.

A Dunkerque chez E. Laurens.

Imprimeur de l'Amirauté, Place Royale.

## DAGVERHAAL

DER

MERKWAARDIGE

RAMPEN EN WEDERWAARDIGHEDEN

OVERGEKOMEN AAN HET SCHEEPSVOLK

VAN HET SCHIP

*DE JONGE ALIDA*

GEVOERD GEWEEST BIJ STUURMAN

*FRANS VAN DEN BROEK,*

Ter Vischvangst van VLAARDINGEN gedestineerd naar  
IJSLAND, den 9den Mei, en door den nood van het Ijs op  
strand gezet den 27 Augustus, 1782.

BEHELZENDE:

*Deszelfs Zeetogt uit het Vaderland. – Sukkelen door het Ijs, en wonderlijke uitredding, uit het oogschijnlijkst gevaar van door het zelve verbrijzeld te worden. – Stranden op IJSLAND. – Elendige toestand daar ter plaatse. – Ontmoetingen met de bewoonders. – Gevaarlijke en moeilijke togt door Ijsland, over hemelhooge bergen, met sneeuw en ijs bedekt. – Reis naar Koppenhagen. – Menschlievende behandeling en beminnelijk Character van den Hollandschen Afgezant aldaar. – Reis naar Hamburg en van daar naar het Vaderland, enz.*

DOOR

*JAN MAARTENSZ. GROEN,*

een der Schepelingen.

*TE ROTTERDAM*

Bij J: KRAP, A: Z:, op de Hoogstraat

*En te VLAARDINGEN*

Bij K: Nijkerk, 1783.



DAGVERHAAL  
DER  
RAMPEN EN WEDERWAARDIGHEDEN  
van het VOLK van het SCHIP  
*DE JONGE ALIDA*

Het oogmerk, geëerde Lezers! waarmede ik dit Dagverhaal schreef, was alleen om te voldoen aan de nieuwsgierigheid van het Algemeen en bijzonderlijk van mijne lotgenoten Medeburgers. Hunne harten hebben, zo ras onze rampen hun ter ooren waren gekomen, te veel deel in dezelve, en naderhand in onze redding uit dezelve, hunne verbeelden, dat eene wat uitvoeriger beschrijving zou zijn. En met des te meer ijver en dankbaarheid wil ik hun die mededeelen zedert ik door de ongevallen, die ik ga beschrijven, en waar ik een deelgenoot geweest ben, bij ondervinding heb geleerd, hoe zeer den mensch dikwijls het medelijden van anderen noodig heeft, hoe hetzelfde niet algemeen gevonden word en hoe veele dankbare achting derhalven elk een, die een mensch, en dus aan elende en ongeluk blootgesteld, is en blijft, aan dezulken is verschuldigd, die een aandoenlijk en deelneemend hart met zich omdraagen.

Ik hoop, dat ieder, die dit verhaal leest, altoos deze mijne bedoelingen in 't oog zal houden, en dat geen een mijner Lezers mij zal beschouwen als iemand, die hier door den naam van eenen Schrijver heeft willen verwerven. Gelijk men in den tegenwoordigen tijd niet veel kunst behoeft, om mede onder de Schrijvers gesteld te kunnen worden, zo strekt zulks ook niet altoos tot eer: en om slegts eenen draaglijken stijl te schrijven, gevoel ik mij zo onbekwaam, dat ik demoedig om verschooning verzoekt, voor alle gebreken, die elk eenigzins beschaafd Lezer zeer zeker in dit geschriftje zal vinden. Het al te onvergeeflijk gebrekkige ten deezen opzichte, zal evenwel, hoop ik, door de naauwkeurigheid, waarmede ik aan mijn gemelde oogmerk heb trachten te beantwoorden, vergoed worden.

Ik heb namelijk dit Dagverhaal niet eerst beginnen op te stellen, na dat ik reeds gerust en veilig in het Vaderland was teruggekomen. Ik zou dan, zelfs met de grootste aandacht noch alles in de behoorlijke en waare orde niet kunnen herdenken of verhalen. Maar van den negenden van Augustus af aan, na dat onze reis door de veelvuldige tegenspoeden, die wij ontmoetten, bedenkelijk begonnen was te worden, heb ik ook reeds dagelijksch aantekening van onze rampen beginnen te houden.

Na dat wij dan den ganschen Zomer door het Ijs in onze Visscherije zeer belemmerd waren geweest, stевenden wij

Den 9den van *Augustus*, op het gerucht dat 'er om het Zuiden veel visch was, zuidelijk, en passeerden de *Kaap Noord*. Wij hadden toen goed weer, en vernamen weinig ijs, zo dat wij al verder om het Zuiden bleven loopen, en

Den 13den bij *Grim*<sup>1</sup> kwamen, alwaar wij vier dagen met een gelukkig vooruitzicht, door de veelheid der Visch die wij vernamen, vischten. Wij kreegen daar meer Schepen bij ons, die ook geen IJs ontmoet hadden.

Den 17den *Augustus* werd de lucht zo dik en mistig, dat wijn ons genoodzaakt vonden, om onze vischvangst te verlaten. Wij meenden toen oostwaards te loopen, als visschende tot *Langernis*<sup>2</sup>, te komen, en dan onze reis naar het Vaderland aan te vangen. Wij stевenden dan ook daadelijk, met ons zeil in top, 's avonds oostelijk op. Maar het leed niet land, of het tijdstip, waarop onze grootste rampen een aanvang zouden nemen, wierd geboren, want,

Den 18den, 's morgens vroeg, werden wij reeds door drie Schepen, die ons ontmoetten, gewaarschouwd, dat wij wenden moesten, zo wij niet in het ijs wilden komen. Hoe zeer nu zulks ons ook deed verschrikken, bleven wij echter noch onze cours houden, tot dat wij daadelijk tegen het ijs kwamen. Het was toen noch duister en mistig, en wij lagen het over aan de wenk. Toen het dag geworden was, zagen wij ook meer andere Schepen bij ons. Wij besloten toen andermaal naar het ijs te vaaren; maar daar bij komende, vonden wij hetzelfde zo vreeselijk dik dat wij ons in hetzelfde niet durfden begeeven, te minder, om dat de lucht ook toen noch zeer mistig was. Wij keerden derhalven met ons vijven terug, zijnde die, benevens ons, *Teun van Duffelen, Jan van Keulen, Jaap van Blaaderen, en Kees Struis*, welke lestgenoemde zedert dien tijd onophoudelijk bij ons bleef, en deelgenoot werd van onze grootste elenden. Wij zeilden dan voort, West ten Noorden: 's avonds bragten wij onze benets af, en lieten het alzo des nachts voor west opsteeken.

Den 19den woei het eene stijve koude. Hier kwam noch *Alewijn Huibrechts* bij ons. Des morgens, omtrent tien uren, hielden wij derhalven met ons zessen vol, naar de wal toe met oogmerk op de *Heinfort* te loopen<sup>3</sup>. Doch naardien de lucht zo mistig was, dat zommigen onzer, hoe zeer wij allen anderzins wenschten in de baai te komen, de wal niet durfden aandoen, laveerden wij weder van de wal af, en lieten het vervolgen 's nachts, met het schoverzeil, oostelijk opsteeken.

Den 20sten, 's morgens tusschen vier en vijf uren, brachten wij onze topbenets weder aan, en liepen met malkander verder oostelijk op; wenschende alzo, oostelijk om, naar huis te komen. Wij zeilden dan Oost ten Zuiden voort, met een noordelijke Wind. Doch naauwelijks hadden wij zo lucht evenwel was toen iets lichter. Dit deed ons den genomen cours door het ijs, hoe gevaarlijk zulks anderzins ook was, houden, tot dat wij, na aldus een uur of vijf door het ijs gelopen te hebben, voor een onoverzienlijk ijsveld kwamen, waardoor wij wederom volstrekt genoodzaakt wierden onze cours te veranderen en westelijk te zeilen. 's Avonds kwamen wij al wederom tegen het ijs aan. Wij waren toen, naar gissing, bij de *Hurgelbogt*<sup>4</sup>. Wanneer wij te vooren van de Kaap Noord ten Zuiden zeilden, was 'er noch maar weinig ijs in de *Hurgelbogt*; doch thans zat dezelve reeds vol. Wij waren toen volstrekt ten einde raad; vóór ons en achter ons hadden wij ijs: en, daar de dikke mist ons belette om met genoegzame onderscheiding te ontdekken, waar wij eigenlijk waren, zo was het voor ons ook allerraadzaamst de wal aan te doen. Evenwel, onze benets afgebragt hebbende, draaiden wij Oost over

---

<sup>1</sup> Grimsey, ten noorden van den Eyafjord.

<sup>2</sup> Langanes, het noordoostelijke schiereiland van IJsland

<sup>3</sup> Vermoedelijk Heoinsford, ten oosten van Siglujord.

<sup>4</sup> Meestal onder de benamingen Orgelbogt of Orgelbaai op de kaarten vermeld. Waarschijnlijk is de Hunafloi met zijn zijfjorden en baaien bedoeld.

bij onze overige maats, die allen schoon gemaakt hadden en waren toen iets vooruit, doch *Kees Struis*, die, even als wij, zulks noch niet gedaan had, bleef bij ons. Toen wij het alzo één uur Oost hadden laten leggen, draaiden wij vervolgens weër west bij, met het zeil aan wenk, verwachtende alzo den dag. Na het aanbreeken van den dag, zijnde

Den 21sten, sloegen wij, onze benets weder aangebragt hebbende, vol, om de noordwest ten westen, met het zeil in top, verneemende toen weinig ijs. Des namiddags kwamen wij, naar gissing, tegenover *Traanbaai*<sup>5</sup>. Hier zouden wij, naar alle waarschijnlijkheid, verongelukt hebben op de klippen, die de *Traantonnen* genoemd worden, zo Gods goedheid niet gewild had, dat het aan Land iets lichter was, waardoor wij het gevaar van onze cours ontdekten, en geraden werden van de wal afteleggen. Den geheelen volgenden nacht zeilden wij toen oost zuidoost voort, zo dat wij

Den 22sten ons verbeeldde de *Laagernisse*<sup>6</sup> te zien. Vervolgens kwamen wij, naar gedachten, voor *Klipbaai*<sup>7</sup>. Hier zou de benauwdheid, die vast dag aan dag vermeerderde, en het verlangen naar eene baai, ons zekerlijk hebben doen oploopen, zo wij maar met genoegzame zekerheid geweeten hadden, dat wij waarlijk waren, daar wij gisten te zijn; doch daar wij, door de mist, de toppen der bergen niet konden zien, zo durfden wij zulks niet waagen. Wij lagen het derhalve weder op zee, tot zes uren in den avond. Dáár evenwel durfden wij ook niet blijven, naardien wij, zo de wind sterker geworden was, op laager wal geraakt zouden zijn. In deze dubbele verlegenheid kwam de Stuurman het Volk vragen, of zij hunne toestemming gaven, om door het ijs vol te slaan, ten einde alzo boven de Kaap te komen. Wij gaven onze toestemming, en sloegen dan vol om de noord noordwest; en alzo bleven wij dien ganschen nacht door het ijs lopen, in gevaar van elk oogenblik verbrijzeld te worden, schoon de lucht toen eenigzins lichter was.

Den 23sten, tegen den morgen, moesten wij volhouden voor een baan ijs van twee mijlen lang. Beneden deze baan gekomen zijnde, kreegen wij de wind veel noordelijker, zo dat wij nu maar west noordwest konden zeilen, hoe zeer wij het anders gewenscht hadden. Daarenboven was het ijs, waardoor wij liepen, zo ontzaglijk dik, dat het gezigt daarvan en van het gevaar, dat het dreigde, elks hart beklemde, en aan niemand onzer, hoe zeer wij anderszins ook afgemat waren, den lust tot eeten of slaapen overliet. Ondertusschen, wel verre van te verminderen, vermeerderde onze benauwdheid van oogenblik tot oogenblik. Tegen de middag was het: *daar legt het Land!* Doch wij kenden het geen van allen. *Kees Struis* en wij evenwel wilden met ons beiden beproeven, of wij eene baai of haven konde krijgen, en alzo ons leven redden: want het waaken, het tobben door het ijs, en de geduurige vrees van elk oogenblik vernield te zullen worden, hadden ons zodanig afgemat, dat wij geheel buiten staat waren om langer met zo veele tegenspoed te worstelen. Wij zetten het dan naar de wal toe. Wij diepten, en hadden 16, 15, 13 vadem water. Eindelijk was het: *daar legt de grond! ach! steek, steek toch!* Wij hadden toen, op zijn best, twee of drie vaëm. Dewijl het water vrij helder was, konden wij den grond niet alleen gemakkelijk zien, maar wij zagen tevens ook met angst en vrees den eenen kei wel één voet of twee boven den anderen uitsteeken. Wij hadden toen *Kees Struis* aan zee van ons, die het weer aan zee lag, terwijl wij ook weder gelukkig over staag kwamen, door Gods goedheid, die wij nu van achteren

---

<sup>5</sup> Noch Traanbaai, noch Traantonnen zijn te identificeren.

<sup>6</sup> Ook wel Lagenes of Schagenes. Vermoedelijk is Skagaströnd bedoeld.

<sup>7</sup> Skagafjord

zien en met dankbaarheid erkennen, dat daarin ter onzer redding mederwerkte. Want op dat tijdstip waren wij zo verre af, van ons te verbeelden hier door gered te zijn, dat wij het veeleer beschouwden als slechts eene verlenging van onze jammeren, en een uitstel van den akeligsten dood, dien wij dachten niet te kunnen ontgaan. Wij wisten zelfs niet meer, werwaards wij het roer wenden zouden. De angst en verschrikking alleen scheenen ons te bestuuren. Deze joegen ons thans van de wal af: en deze zelfden waren het, die ons kort daaraan wederom daar na toe dreeven. Want ook in zee durfden wij niet blijven. Dáár was geen ander vooruitzicht, dan van welhaast door dezelve verbrijzeld en ingeslokt te zullen worden. Van alle kanten waren wij daar door het ijs bezet, dat des te vreeslijker en gevaarlijker werd, naar maate de nacht en de duisternis begonnen te naaken. Wij keerden derhalven tegen den avond terwijl het nog dag was, terug naar de wal, die wij zo even ontvlucht waren. De ondieptens en de klippen, die wij daar hadden gezien, en wier ijslijkheid noch den angstvalligsten indruk op onzen geest maakten, deden ons onze boot als het eenigste middel ter onzer redding beschouwen. Wij maakten derzelve dan met schreiende oogen gereed om, ingevalle ons schip door het ijs lek mocht worden, of tegen de klippen aan stuk stooten, dat wij ons elk oogenblik voorstelden te zullen gebeuren, met dezelve, noch zo lang mogelijk was, de uiterste woede des ongeluks en den dood te ontvlugten. De goede Voorzienigheid echter wilde, dat hier alles tegen onze vrees en verwachting uitviel. Wij hadden de boot tot dat einde, waartoe wij haar in gereedheid gebragt hadden, niet noodig. Wij liepen thans gelukkig voor eenen steilen en zeer hoogen berg, daar wij geene klippen vernamen, maar altoos 16 à 17 vaêm water hadden: zo dat wij eindelijk eens in de stilte kwamen, en onze boot mogten uitzetten, om met dezelve in de bogt, door de IJslanders *Bolkbogr*<sup>8</sup> genoemd te boegzeeren. Een jol met IJslanders kwam 'er vervolgens van de wal af, om ons den goeden ankergrond aantewijzen. Elk, die zich de rampen en het veelvuldig gevaar, waaraan wij dus buiten alle hoop ontrukkt waren, slegts met eenige levendigheid kan voorstellen, kan gemakkelijk begrijpen, met welk eene vuurige aandoening wij God voor deeze gelukkige en schielijke verandering van onzen toestand dankten. Het menschelijk hart hart gevoelt dan eerst recht het geluk van zijnen staat buiten dringende onheilen, wanneer het bij ondervinding heeft leeren zien, aan hoeveel rampen de mensch onderworpen is. Wij waren nu, dacht ons, in een behoude haven; ons leven was gered; en onze Schepen zelfs scheenen wel bewaard te leggen, zo dat wij met dezelve, bij gunstiger weêr, wederom hoopten te vertrekken, en gelukkig, na het uitstaan van zo veele gevaaren, naar het Vaderland terug te keeren. Dit blijde vooruitzigt evenwel werd, twee dagen naderhand, naamelijk

Den 25sten geheel vernietigd. Een geweldige wind uit zee, uit den oost noord oosten, joeg het ijs op zulk eene menigte en tot zulk een vreeslijke dikte in de baai, dat wij welhaast niet langer voor de drie ankers, die wij uitgeworpen hadden, zouden hebben kunnen blijven leggen. Eindelijk werd het ijs met zulk een geweld op het strand gejaagd, dat wij het niet langer durfden afwachten, om het mede op 't strand te zetten, eer dat zulks ons onmogelijk mogt worden. Een anker wonden wij dan t'huis: het tweede lieten wij slippen: het derde haalden wij op een sprenkel: vervolgens zetten wij het zeil bij, vierden kabel, en zetten het alzo op 't strand. De zee was toen door het ijs slegt, welk gepaard met de

---

<sup>8</sup> Een echte vissersbenaming. Bolk betekent wijting. Naar de naam en de ligging op de kaarten te oordelen, moet Ísafjardardjup of de Jökulsfjord bedoeld zijn. Deze liggen echter ten westen van Kaap Hoorn. Waarschijnlijk is een onbekende baai ten oosten van Kaap Hoorn bedoeld in de buurt van de Furufjórð. Simon Thomas, 271

voorzichtigheid en bedaardheid, waarmede wij te werk gingen, oorzaak was, dat wij niet sterk stootten. De drie volgende dagen bleven wij aldaar nog in de Schepen. Maar eindelijk, toen de zee onder het ijs door begon te schieten, en zeer hoog te worden, werden de Schepen zo gevaarlijk geschokt, dat zulks volstrekt onmogelijk wierd, zo dat wij ons, hoe ongaerne wij zulks ook deden,

Den 28sten genoodzaakt vonden, om van de Schepen te vlugten. Dit ongeval vooruit ziende, hadden wij 's middags reeds eenige tonnen aan de wal gebragt, op malkander gezet, en over dezelve een zeil gehaald, waardoor wij den volgenden nacht noch eenigzins tegen de onguurheid der lucht werden beschermd, terwijl de kaale steenrots ons tot eene leg- en slaapplaats strekte.

Den 29sten haalden wij, met veel moeite, meer goed van de schepen: als onze turf, ons bier, zout, en verdere eetbaare spijs, ook onze kooyen en verdere voornaamste benodigheden. Vervolgens maakten wij toen van paalen, die wij daar vonden, van tonnens, die wij op malkander zetten, en van de zeilen, die wij ook gelukkig van de Schepen gekregen hadden, eene tent. In deze tent hielden wij des daags met ons vierentwintigen huis: buiten dezelve stookten wij, zo rijkelijk als wij maar wilden, dewijl 'er daar ter plaatze een overvloed van hout te vinden was: in een schaapenhok, dat dicht bij onzen tent was, kookten wij ons eeten: en 's nachts sliepen wij in twee *stooven* of huizen, die ons ten dien einde van de IJslanders waren vergund.

Na dat wij op deeze wijze tot den *tweeden September* gesukkeld hadden, maakten wij wederom een andere tent.

Den *6den September* was de zee veel slegter, dan zij geweest was, zo dat wij aan de schepen konden werken. De Stuurlieden lootten derhalve met malkander, aan wiens Schip men eerst zou arbeiden. Het lot wees, dat 'er aan de Buis het eerst werk moest begonnen worden. Met ons allen, met ons vierentwintigen deden wij derhalven ons best, om dezelve vlot te krijgen, doch, behalven dat beiden de Schepen door de zee tot eene aanmerkelijke hoogte opgeslagen waren, zo dat ook de Buis in een zelling van wel twee voeten diep, zo vast, dat wij het anker, dat in zee hong, naar ons toe wonden, zonder met het Schip iets te vorderen: weshalven wij onze arbeid, om hetzelfde weder in zee te brengen, moedeloos moesten staaken.

Den 7den beproefden wij, of wij den Hoeker vlot konden krijgen. Wij haalden daar de tonnen met visch af, en pompten het bun lens. Tegen den avond werd het hoog water, en daarop ontstond 'er een algemeen geroep, dat de Hoeker bijna vlot lag. Doch toen wij aan boord kwamen, zagen wij, dat hij lag te draaien in zijne zelling. Zo lang evenwel als 'er noch eenige hoop was, gaven wij den moed niet op. Wij pompten toen noch tweeëntwintig honderd steek, en wonden de reep van het anker, dat in zee stond, door. Maar alles te vergeefs. De Hoeker vorderde even min, als de Buis daags te vooren gedaan had. Ondertusschen was daar van al het ijs, dat onze Schepen zo ver op strand hadden doen loopen, geen schelf meer te zien: waardoor ons hartzeer, om dat wij de Schepen niet weder in zee konden krijgen, niet weinig werd vermeerderd; schoon het waar zij, dat de Schepen ook reeds zo veel geleden hadden, dat zij nu al onbekwaam waren om, zonder het grootste gevaar, zee te bouwen. Alle hoop van onze Schepen wederom t'huis te brengen was derhalve verdweenen: en om zelfs wederom naar het Vaderland terug te komen, was 'er vooreerst geen ander middel overig, dan de hulp en goedwilligheid der IJslanders. Wij zonden dan een' brief aan den *Syselman*, dat zo veel als *Strandvonder* betekent, waarbij wij verzochten, dat hij ons van het Land wilde helpen. Terwijl wij, met hoop en vrees, naar antwoord wachtten, woei intusschen.

Den 10den onze tent, met een vliegende storm, om, die wij zo spoedig doenlijk was, wederom trachtten te herstellen, doch niet volkomen af kreegen. Want

Den 11den na den middag kwam de Syselman, om ons naar *Schuttelwijk*<sup>9</sup> te voeren. Wij deeden toen onze meeste eetbare spijs in een jol, die daarmede oogenbliklijk weg voer: terwijl wij ons zelfs gereed maakten, om met ons overige goed des anderen daags te vertrekken.

Doch den 12den was het weêr zo ruw, dat wij niet konden reizen. Thans waren wij ook door de IJslanders, die van alle kanten naar ons toe kwamen, overrompeld, en, zonder dat wij daar iets tegen durfden zeggen, moesten wij ons goed voor onze oogen zien opeeten, uitdrinken en wegdraagen.

Den 13den, 's morgens vroeg, gingen wij, na dat wij ons goed in jollen gedaan hadden, op weg, die door de keyen, waarmede dezelve als bezaaid was, bijna onbruikbaar was: en, na dat wij met de grootste moeite, die door onze zwaare laarzen, welke wij hadden moeten aanhouden, noch merkelijk vermeerderd werd, omtrent twee uren gegaan hadden, kwamen wij op *Vuurefort*<sup>10</sup>. Aldaar vonden wij zeventien paarden gereed, om ons goed, dat met de gemelde jollen tot zo ver gebragt was, verder voort te brengen. Doch wij zelfs moesten wederom gaan, uitgenomen twee van ons vierentwintigen, die, om dat zij niet zeer gaan konden, op *Vuurefort* bleven, tot dat de paarden wederom terug kwamen. Op deezen togt gingen wij over bergen, die zo steil en hoog waren, dat onze hoofden scheenen te draayen, zo dikwijls wij naar beneden zagen. De schrikverwekkende en grootsche wonderen Gods, die, bij elken opslag van het oog, ons hier vertoond wierden, zijn met geen pen te beschrijven. Dat geen hetwelk boven al het overige onze aandacht en bewondering trok, en ook in de daad een allertreffendst gezigt uitleverde, was eene watervallei, die haare wateren ter diepte van twintig vademen tusschen deeze ontzaglijke bergen deed door rollen. Na dat wij alzo omtrent drie uren voortgegaan waren, kwamen wij in de *Bogt van Sledie*<sup>11</sup>. Hier leden wij onbeschrijflijk veel. Wij waren vermoeid van de reis, die wij langs een' allerongebaandsten weg hadden afgelegd, en verkleumd van de koude. Vuur konden wij niet maaken, en stoven waren daar niet, dan op eenen zeer verren afstand. Geene andere verversching of verkwikking konen wij derhalven bekomen, dan ijskoud water en een stuk brood. Met het vallen van den nacht vermeerderden onze rampen. Het volk, dan ons zou geleiden en voor ons zorgen, verwachten wij te vergeefsch: het was dien dag op *Vuurefort* gebleven. Wij zagen ons dan genoodzaakt om, zo als wij waren, met natte beenen, die wij op de reis hadden gekregen, en die door de koude en vorst reeds gevoelloos waren geworden, en in 't geheel met een verkleumd lichaam, onder den blooten hemel op de kaale steenrots te vernachten. De vermoeidheid van de onbeschrijflijke ongemakken, die wij hadden moeten uistaan, deed aan zommigen onzer de ongeschiktheid van dit nachtverblijf nauwlijks gevoelen. Zij vielen in slaap. Doch, dewijl het water van de bergen onder ons lichaam kwam aflopen, waren wij, toen wij ontwaakten, in plaats van door onze rust verkwikt te zijn, geheel verstijfd door de koude, en op de plaats, daar wij lagen, aan de rots vastgevrozen. Wij hadden echter allen het geluk, van

Den 14den den dag te zien aanbreeken, en tegelijk onze geleiders te zien opdaagen, met onze twee agtergeblevene Medgezellen en ons goed, dat wij hier wederom in jollen laadden. Vervolgens gingen

---

<sup>9</sup> Skutiksfjord, waaraan Ísafjord ligt. De naam van de baai wordt voor de nederzetting gebruikt.

<sup>10</sup> Furufjord, ten oosten van Kaap Hoorn en ten noorden van den Drangajökull.

<sup>11</sup> Waarschijnlijk Sletta, waarnaar de Jökulsfjord kan zijn genoemd.

wij met ons vierentwintigen in drie jollen, en voeren alzo des morgens ten tien uuren van *Raapfort*<sup>12</sup> (zo noemden de IJslanders de plaats, daar wij vernacht hadden) de *Bogt van Sledie* uit. Wij troffen toen vrij goed weêr, en hadden in het begin ook een' gunstige wind: vervolgens roeiden wij, toen het stil wierd. Althans om tien uuren des avonds kwamen wij behouden te *Schuttelwijk*. Daar ter plaatse nu lag wel een Deensch schip, doch dat was naar de *Straat* gedestineerd: twaalf man van ons vierentwintigen, evenwel, wilde deszelfs Schipper medeneemen tot *Paterfort*<sup>13</sup>, om van daar verder naar *Kopenhagen* te kunnen oversteeken.

Den 15den lootten derhalven onze Stuurlieden, wiens tolk met dat Schip naar *Paterfort* zou vaaren, en wiens volk te *Schuttelwijk* eene andere gelegenheid zou afwachten? Ons geluk wilde, dat wij het eerst mogten vertrekken.

Onze verblijfplaats op *Schuttelwijk* was intusschen een groot Noordsch huis, vol van noordsche planken, waardoor hetzelfde volstrekt ongeschikt was, om daar in eeten te koken, of in 't geheel te stookten. Buiten de deur hielden wij derhalven onze keuken en stookplaats, doch evenwel zo nabij dezelve, dat wij, ons warmen wilde, noch in de deur konden zitten.

Den 16den, 's morgens om negen uuren, namen wij met ons twaalfen afscheid van even zo veele onzer ongeluksgenooten, en gingen wij scheep naar *Paterfort*. Het deelgenootschap aan dezelfde rampen maakt eene bijzondere wederzijdsche genegenheid, en eene ongeveinsde vriendschap. Onze scheiding geschiedde dan ook niet zonder aandoening, zelfs niet zonder dat zommigen onzer de overigen hadden aangeboden, om in hunne plaats te blijven, en hen te laten vertrekken: doch hetwelk zij met dezelfde edelmoedigheid, waarmede het hun werd aangeboden, afsloegen. Wij vertrokken dan, en troffen een' goeden wind, zo dat wij

Den 17den 's namiddags ten vier uuren reeds voor *Paterfort* ten anker kwamen. Hier nu vonden wij maar één Schip, dat onmiddellijk naar *Kopenhagen* moest en 'er slegts zes van ons konde medeneemen. Een ander schip lag evenwel noch te *Adelfert*<sup>14</sup>, waarmede de overige zes mede tot zo ver konden gevoerd worden. Van deeze gelegenheden maakten wij derhalven terstond gebruik, en na dat

Den 18den onze Stuurman met noch vijf Matroozen hun goed in het Schip, waarmede zij naar *Kopenhagen* zouden vertrekken, ingescheept, en wij van dien tijd af tot den drieëntwintigsten toe dat zelfde Schip met drooge visch hadden helpen laaden, verreiden wij

Den 23sten naar *Adeljeri*. Wij vertrokken van *Paterfort* 's morgens om tien uuren met tien paarden, die thans ons zo wel als ons goed droegen. Om twaalf uuren kwamen wij op *Luisbaai*, van waar wij om één uur na den middag, onder een dikke sneeuw, die ons deze anderzins moeyelijke reis noch moeyelijker maakte, wederom vertrokken. Wij hadden op deezen togt werk genoeg, om op onze paarden te blijven zitten. Menigmaal sprongen zij met ons van keyen, die tien voeten boven de anderen uitstaken. Deeze dieren echter, die daarop scheenen geleerd te zijn, deeden zulks met eene voorzigtigheid, die te bewonderen was, en nimmer maakten zij hunnen sprong, voor dat zij voelden, dat wij vast zaten. Doch dit alles nam de ijsselijkheid daarvan niet weg; bijzonderlijk daar de bergen, waarover wij reden, van zulk eene verschrikkelijke steilte waren, dat wij, indien wij het ongeluk gehad

---

<sup>12</sup> Hrafnfjord, één der zijfjorden van den Jökulfjord.

<sup>13</sup> Patrefsfjord

<sup>14</sup> Arnafjord



hadden van te vallen, bijna loodlijng neergevallen zouden zijn, zonder iets te raaken; en van eene zo onmeetbare hoogte, dat wij, boven op dezelve zijnde, beneden niets hoe genaamd konden zien. Ook boven op de bergen viel 'er sneeuw, en beneden was het regen, en toen wij om laag waren, konden wij slegts de helft van de hoogte der bergen zien, terwijl het overige gedeelte door dampige wolken, die daar toen over bleken te hangen, voor ons gezigt bedekt was. Tusschen zeven en acht uren des avonds kwamen wij nochtans, God zij gedankt! behouden, schoon zeer vermoeid te *Adelfert*. En hier wierden wij, gelijk vervolgens ook op het Schip, waarmede wij verder voort reizen moesten, zeer vriendelijk ontvangen, en heusch onthaald. Met dit Schip, dat een vlugge éénmast Hoeker was, met vast tuig, en éénendertig Deensche lasten groot, gingen wij vervolgens naar *Koppenhagen*, met een' goeden wind, onder zeil, naamlijk

Den 2den *October*: naar welken tijd, als zijnde dat aldaar de beste van het jaar, wij hadden moeten wachten. Vervolgens kreegen wij eene ongunstige wind, die ons lang deed sukkelen, eer wij ten einde het Land kwamen.

Den 5den waren wij bij den *Jeugelberg*<sup>15</sup>.

Den 9den bij de *Vogelscheeren*<sup>16</sup>, en

Den 11den bij de *Westermaanen*<sup>17</sup>. Wij waren nu ten einde 't Land, en kreegen een' goeden wind, met een frisse koelte.

Den 15den, 's morgens, passeerden wij het Eiland *Fero*. Doch nauwlijks waren wij hetzelfde gepasseerd, of wij hadden een vliegend storm, die met eene vreeslijke en onophoudelijke woede vierentwintig uren duurde, zonder ons evenwel te beschadigen.

Den 18den passeerden wij, na gissing, het Land, en kreegen toen een tweeden storm, die echter schielijk wederom bedaarde.

Den 23sten, 's morgens, kwamen wij aan den hoek van *Ter Neus*: en 's avonds aan het vuur van *Schagen*.

Den 25sten, kwamen wij in de *Zond*, daar wij klaarden: en eindelijk kwamen wij

Den 26sten, 's middags ten drie uren, doord Gods zegen, te *Koppenhagen*.

Wij vervoegden ons aldaar terstond bij den Hollandschen Ambassadeur. Doch wij konden onze passen, die wij verzochten, niet krijgen voor

Den 27sten, wanneer Zijn Exellentie ons dezelve ter hand stelde, daar bij ons waarschouwende, dat wij nu vervolgens naar den President moesten gaan, om eene vrije pas te haalen, en dat wij daarvoor elk tweeëntwintig stuivers zouden moeten geeven. Terwijl wij nu reeds daadelijk naar den President op weg waren, berekenden wij, dat wij zo veel gelds niet konden uitmaaken, en namen het besluit om ons andermaal bij den Hollandschen Ambassadeur te vervoegen. Daar gekomen zijnde, gaven wij Zijn E. onze verlegenheid te kennen, en verzochten Hem, met alle ons mogelijke beleefdheid, om reisgeld. Zo zoud gij dan, vroeg daarop Zijn E., noch geld toe willen hebben? welke vraag wij rondborstig met ja beantwoord hebbende, zo ging Zijn E. naar binnen, en weder tot ons komende, gaf Hij aan één van ons, vijf vierkante papiertjes, zeggende: "ziet daar; gaat nu naar den President, en zo hij geld wil

---

<sup>15</sup> Snæfellsjökul

<sup>16</sup> Fuglasker

<sup>17</sup> Vestmannaeyjar

hebben, dan moet gij 't hem geeven: doch zegt, dat ik u zend." "Wel mijn heer!" vernam hierop één van ons, "waar moeten wij dan dat geld van betaalen?" Hierop begon de Ambassadeur hartig te lachen, en, den Stuurmansmaat aanzien, zei Hij: "wel oude vader! ik geef U daar zo aanstonds in de vijftig gulden." "Wel mijn heer!" hervatte daarop de duit in mijn handen." "Wel oude man!" zeide toen de Ambassadeur, die thans noch veel hartiger lachte dan van te vooren, "ga gij vrij met die papiertjes door gansch *Denemarken*, zij zullen u overal voor goed geld verstrekken." Wij bedanken Zijn E: toen op de beleefdste wijze, die ons mogelijk was, voor de edelmoedige hulp, die Hij ons door dat geld verleende. En de heuschheid, de vriendelijkheid, en, mag ik het zeggen, de broederlijke dienstvaardigheid, waarmede Hij ons behandelde, zullen, in mijn hart ten minsten, altoos, zo lang ik leef, een levendige aandoening van dankbaarheid en eerbied jegens Hem doen huisvesten. – Wij gingen vervolgens met gerustheid naar den President, van wien wij dan ook onze vrije pas, en dat wel zonder dat wij daar geld voor behoeften te geeven, kregen.

Vervolgens zwierven wij recht als vreemdelingen door *Kopenhagen*, zo dat wij, geene herberging kunnende krijgen, twee nachten op de straat moesten vernachten. Eindelijk evenwel kregen wij van den Kapitein van de Paketboot na *Kiel*, met wien wij ook vaaren moesten, verlof, om maar in de boot op kisten te slaapen.

Den 7den November verlieten wij *Kopenhagen*, en

Den 10den kwamen wij te *Kiel*.

Den 12den, 's middags ten één uur, vertrokken wij wederom van *Kiel* met een wagen naar *Hamburg*, daar wij voor vrugt moesten betaalen zesennegentig stuivers, die wij gaarne zouden gespaard hebben, zo wij die weg te voet hadden kunnen afleggen. En 's avonds ten negen uren kwamen wij te *Nieuw Munster* blijven, daar wij ons onder anderen verwonderden, dat wij drie gulden voor tweemaal koffy te drinken, moesten betaalen.

Den 14den 's morgens ten vier uren, reeden wij uit *Nieuw Munster*, en kwamen 's avonds ten zes uren te *Hoornbrug*.

Den 15den, 's morgens ten twee uren, reeden wij van *Hoornbrug*, en 's avonds ten elf uren kwamen wij te *Hamburg*.

Ons geld was nu wederom ten einde. Wij moesten derhalven wederom geholpen worden. Ten dien einde gingen wij dan naar den Hollandschen Ambassadeur, die te *Hamburg* resideerde, en verzochten Zijn Excellentie om reisgeld. Wij kreegen van Zijn E: terstond ieder één ducaton, en vervolgens, na dat wij Zijn E: herinnerd hadden, dat dat geld niet toereikende was, om onze vrugt, die voor elk zesennegentig stuivers beliep, te betaalen, gaf Zijn E: ons noch zes Deensche ducaaten, met bijvoeging van deeze woorden, welke ene geheel andere indruk op ons hart maakten, dan de behandeling van den Ambassadeur te *Kopenhagen* weleer had gedaan, "*pak u nu maar schielijk weg, en komt niet weer!*"

Den 16den kwamen wij met ons vijven, (want des zesden, die een Bovenlander was, verlieten wij thans) op twee Smakken, die, buiten om, naar *Amsterdam* moesten vaaren, en waarmede wij

Den 24sten 's morgens, uit *Hamburg* zeilden...Doch 's avonds moesten wij in de *Elve* ankeren.

Den 25sten zeilden wij, met een' goeden wind, de *Elve* uit; doch

Den 27sten, 's morgens, liepen wij, met een' kwaaden wind in de *Ooster Eeems* binnen. Wij vertoefden vervolgens noch een dag of zeven op stroom. Doch toen begon het zo sterk te vriezen, dat

wij te *Delfziel* in de haven moesten binnenhaalen. Wij verlangden sterk naar huis, om aldaar langer te wachten, en derhalven reisden wij verder

Den 4den *December* te voet voort, zo dat wij 's avonds te Groningen kwamen, alwaar wij van den *Oldenman* van 't Schippers Gild vier zesthalven kreegen.

Den 5den, 's morgens, gingen wij uit Groningen, en 's avonds kwamen wij op *Smilde*.

Den 6den kwamen wij te *Meppel*, en

Den 7den te *Zwol*. Hier verzochten wij wederom om eene reispenning, doch wierden, zonder ergens iets te krijgen van den een naar den anderen gestuurd. Ondertusschen waren wij zeer vermoeid van het gaan, en om te rijden hadden wij geen geld. Wij bleven echter niet zonder hulp. Daar was een Heer, die alleen zo veel voor een wagen wilde geeven, als wij met ons allen. Wij stapten dan op. Noch maar ééne eenigzins mindere zwaarigheid was 'er over, naamelijk, dat het geld, aan de tolhekken te betaalen, hooger liep, dan onze gansche bezitting, die, toen wij op den wagen stapten, noch maar in de twintig stuivers groot was. Doch ook deeze zwaarigheid werd uit den weg geruimd door een' ander Heer, die, benevens den voorgemelden, ons vrij hield van tollén, eeten, drinken en slaapen.

Den 8sten dan reeden wij uit *Zwol* en kwamen te *Nieuwkerk*.

Den 9den reeden wij van Nieuwkerk af, en 's avonds kwamen wij te *Amsterdam*. Thans hadden wij noch maar zo veel gelds, dat wij daarvan slegts eene nacht konde teere, gelijk wij terstond in de noodzaaklijkheid waren om te doen. Des morgens daar aan.

Den 10den naamelijk, gingen wij derhalven naar den Schout van 't Zeerecht, van wien wij vierentwintig stuivers kreegen, die in verre na niet toereikende waren om ons 't huis te brengen. Op nadere onderrichting vervoegden wij ons derhalven bij den Strandvonder, den Heer *Geelvink*. Maar hemel, hoe verschrikten wij, wanneer Zijn E: ons, die om een reispenning verzochten, vroeg: "weet gij wel vrienden, dat ik u in de boete van zeventig gulden kan beslaan?" Onze schrik echter verdween geheel, en veranderde welhaast in eene dankbare blijdschap, wanneer Zijn E:, op onze ingebragte versooning, dat wij naamelijk de rechten niet wisten, ons met vriendelijkheid verzekerde, dat Hij ons, om die reden, onzen misslag vergaf, en dat Hij ons zelfs wel iets wilde geeven, en één van ons ook een gouden ducaat in de hand stak. Hij raadde ons daarboven noch, dat wij bij den Oppersten zouden gaan, van welken raad wij echter geen gebruik maakten, na dat wij berekend hadden, dat wij nu gelds genoeg hadden, om t'huis te komen. Zonder ons dan ergens langer mede op te houden, zetten wij onze reis voort, en vertrokken 's namiddags ten twee uren uit *Amsterdam*, waarop wij 's avonds te *Hillegom* kwamen.

Den 11den vertrokken wij wederom van *Hillegom*, en vorderden dien dag tot Schipluiden; waar van daan wij

Den 12den vertrokken, en ten elf uren eindelijk te *Vlaardingen* kwamen, dankenden den goeden, den weldaadigen, den barmhartigen God, die ons uit zo veele en zulke verschrikkelijke gevaaren heeft gered en verlost, die ons aan ons Vaderland en onze Medeburgers heeft terug geeven, niet alleen, om tot voorwerpen van verwondering onder hen te verstrekken, maar ook om spreekende blijken en bewijzen onder hen te zijn van zijn vaderlijke toezigt over alle kinderen der menschen, en die eindelijk ons, na ons zo veele gevaaren te hebben doen uitstaan, tot rust en veiligheid heeft gebragt, ten einde wij voortaan des te beter de voortreffelijkheid zijner algemeene zegeningen zouden gevoelen, en steeds

jegens Hem een dankbaar, en door dankbaarheid een deugzaam en recht godsdienstig hart zouden omdraagen.

EINDE.

Uit: Simon Thomas 1935, 266-280

## DE AFVAARTMIS

Uit: Filliaert 1980, 179-190

5

## I

Door de stille lucht klepten de klokken met gelijkmatigen slag hun tinkelende klanken.

Uit de huizen kwamen de menschen en gingen traagzaam kerkewaarts. Alhoewel er maar een  
10 twintigtal visschers naar IJsland vertrokken deelmakende van bijna evenveel huisgezinnen; toch had  
heel het dorp eraan gehouden dien dag te vieren en wilden allen deelnemen aan de mis. Dat was het  
overouds gebruik en alle geslachten hadden het in eere gehouden. Ze gaven alzoo een blijk van  
wederzijdsche genegenheid en betrouwen in malkander en 't was voor hen als eene aangegroeide plicht  
15 geworden, die zij ieder jaar te vervullen hadden en die ze nooit zouden laten. Velen nochtans doen het  
enkel om 't uitwendige te behagen maar 't innerlijke geacht om voor de maats die vertrekken zouden  
den zegen van hierboven af te smeeken bleef bij hen achterwege. Bij sommige ook waren het aardsche  
bekommeringen, pieterige berekeningen, of ook nog loutere nieuwsgierigheden die oorzaak waren van  
hunne deelneming. Ze deden 't ook omdat ze meenden dat het niet goed was uit te steken bij de  
20 iedereen daarin zijn deel moest doen. Ze zagen hunne mededorpelingen feest houden en in hen  
voelden ze als een ongekenden drang die hen meetrok om 't zelfde te verrichten. En zoo is 't in alle  
dingen hetzelfde; de ernstige kant en de overwegende aantrekkelijkheid van die zaak lag hier ook  
bedolven onder die niet te bepalen onverschilligheid die overal te vinden is waar dezelfde dingen zich  
op dezelfde tijdstippen, als noodzakelijk herhalen. De innige gemoedstoestand ervan gaat te niete,  
25 alleenlijk de uitwendige dracht blijft bestaan in den tooi van nieuwe menschen.

De klokken klepten voort en de zware klanken gingen al zingend de hoogte in waar ze uiteenzwonden  
in eene trillende zindering die als een blijmoedige stemming bleef hangen boven het dorp en het land.

't Beloofde een schoonen dag te worden.

De morgenkoelte en de frissche wakke van den nacht lagen reeds lang verspreid in de warmte die  
30 opkwam.

De aarde doomde en boven den grond klamde eene onaangename luwe loomheid. De zonne stak  
geweldig voor dit jaargetijde. De stralen priemden in de verte als lange blekkerschichten door de lucht  
en taakten hitsig den grond. In de nuchtend waasden de sluiers van de verzwindende nevels die  
uiteenlekten in vochtig dauw, blijvende hangen aan de planten en het gras. Daarboven welfde de hemel  
35 als een blauwe koepel ringsom gespannen en de dingen spiegelden in de heldere klaarte van de ver-  
neer-zakkende horizonten.

De visschers die van het dorp afwoonden kwamen langs de wegelingen afgezakt in moëwen gang. De  
hitte die ze zoolang ontbeerd hadden kriebelde hen in de ledematen en stekte hen op den rug.

Gewend als ze waren aan de koude van de zee; even dikke gekleed en aangedaan in winter en in  
40 zomer; voelden ze zich bij die eerste warmte als ongemakkelijk en onwel. Ze blaasden erbij en op

hunne bolle wezens perelde het zweet in dikke druppels wijl ze blootshoofd voortstapten met dien wankelenden gang hun eigen en voortkomende van de klare spanning der nijpende en zware zeelaarzen om hunne harde beenen.

45 En in de blauwe heerlijkheid van den morgen gingen ze, hier, daar elk langs zijne wegeling die van 't huis naar de groote bane leidde; door de velden die nog naakt lagen rondomme in eene zwarte schakeering van ruwen grond met eetwaar wat groen ertusschen.

De menschen slingerden mee met de wegeling en overal kon men bemerken die onzekere gang van gedaanten die zich in de lucht zwart afstompten hoog boven den grond; en toch zoo klein in die  
50 onmetelijke groottheid van de rondom hen liggende landen.

Hier en daar op de groote bane versmolten zich twee, drie groepen.

Ze zegden simpel weg:

“Dag... Daag elk” als lag daarin besloten gansch hunne genegenheid.

De mannen tortten voorenaam kappende met hunne baggerschoenen in zwaardreunenden slag op  
55 de kasseien.

De vrouwen met opgesloofd bovenkleed zoodat hunne blauwe onderroks schetterden in de blijde lucht, kwamen gezapig achteraan. Tegen hunne gewoonte in koutten ze maar povertjes over allerhande dingen die geen samenhang hadden. Een van de mannen zei nu en dan: “Laf weer!” waarop niemand antwoordde als ging het hem niet aan.

60 Dan weer zei er een: “Ferm gewaaid dees nacht, Pier” waarop de aangesprokene slechts weervoer: “Ja, 't Jan.” 't Was nogeens tenden gepraat, allen zwegen, en ieder vorderde zijn weg stilzwijgend als in stomme roerloosheid. Ze schenen zonder gedachten en doelloos was hun denken.

Hoe meer ze 't dorp naderden hoe meer de groepen aangroeyden.

Ze kwamen de straten ingezakt met geheele benden die het dorp vervulden met zwaar gebonk van  
65 dreunende stappen.

Eenigen verlieten de bende en gingen in een herberg hunnen druppel in zeven haasten uitdrinken. Dan trokken ze weer kerkewaarts toe.

De klokken luidden maar altijd door, onophoudelijk in zware kadans.

De kerkestraat vertoonde op dien simplen wekedag het uitzicht van de meeste drukte binst de  
70 hoogetijden.

Menschen die kwamen en verdwenen, een stil gefluister van gezapig-voortstappende vrouwen die stille spraken als vreesden ze door iemand gehoord te worden, het stapaan doorgaan van gedaagde mannen die onverschillig voortgingen alleen bezig met hunne gesloten innigheid.

Babbelende meisjes stonden te kakelen en lonkten naar de luidruchtige jongens die met hooge roepen  
75 uit de herbergen kwamen. Ze mengelden zich ondereen en 't wierd een tijdje een hel snateren en gichelen van pret en wellust.

Opeens viel de klokke stil, slechts nu en dan nog een slag die galmde met eene lange tusschenpoos. 't Wierd tijd om binnen te gaan en allen tortten het portaal in alleen nu nog denkende op dingen die geen het minste pas meer hadden met de plechtigheid die beginnen zou.

80

## II

Al den eenen kant van de beuk waren de mannen geschaard. Bijna allen stonden recht, de ruwe  
handen leunend op het opperste van hun stoel die ze bijwijlen op en neere golfden tegare met hun  
85 stoer lijf; beweging die ze gewoon waren en onmogelijk konden laten. Eenige stonden met de beenen  
wijd opengescherreld, de handen diepe in de broekzakken en blikten, roerloos voor zich uit in de  
doellooze ruimte. Alleen de oude peetjes knielden, de toppen van hun voeten steunend op den vloer,  
de rug gebogen, de magere handen tegaar gevouwen op de leuning van den stoel.  
Geen rozenkrans of gebedenboek zag men tusschen hunne vingers, en hunne wezens waren stom. Geen  
90 lippenroeren daarin en nochtans kon men zien dat hunne gedachten werkten en dat er in hunne  
herten, gedoken onder die ruwe schors, gevoelens aan 't roeren waren van diepen eerbied die men kon  
op 't opene van hun aangezichten. Ze voelden zich daar als nierelingen op dien stond en als schuchtere  
kinderen vergeleken bij de geweldadigheid die ze hadden in andere plaatsen.  
Voor de omstandigheid hadden de meesten hunne pruim tabak – hun leven, - in hunne doos gelaten  
95 en bij dezen waar de aangeborene natuur den sterken wil had overmeesterd, kon men gewaar worden  
de krachtinspannende werking die ze deden om het sap in hun bakkes te houden.  
Ze waren allen gelijkelijc gekleed. Rond hun vol lijf spande geleidelijk met het vleesch de blauwe saaien  
baai die rekte tot onder hunne heupen waar de onderste rand in een tros opgerold was; daarboven  
hadden eenige de dikke blauwlaken vest aan. Hunne beenen spanden in den blauwen wollen broek die  
100 stijf tot aan hun knoezels kwam waar hij opgestroopt was geworden met een dubbelen slag.  
Onbeweeglijk lijk ze daar zaten smolten al hun lijven tot een zelfstandig geheel dat als eene vlek  
schitterde de kerkenmuur langs.  
Op de eerste reken stonden de maats die vertrekken zouden. Nu en dan kwam er nog een laatblijver  
bij. Hij knikte in teeken van goeden dag en plantte zich dan nevens de andere in stomme roerloosheid.  
105 De andere zijde van de beuk toonde een heel ander uitzicht. Hier waren 't al schreeuwende kleuren die  
dooreen lagen als op eene groote schilderij. Te beginnen met de oude moedertjes die sufachtig in  
hunne versletene zwarte mantels gedoken zaten, de witte kanten muts op het vergrijsde hoofd; tot aan  
de jonge deernen die uitgedoscht stonden in steeds kleedij met hooge hoeden op, met daartusschen de  
zwarte falies op blauwen rok der gedaagde vrouwen; was alles verscheidenheid.  
110 Geen ernstigheid als bij de mannen lag hier op de wezens. Alleen de oudjes waren devootelijk aan 't  
bidden op hunnen paternoster die kringelde tusschen hun vereelte vingers. Onverschillig om 't geen  
rondom hen gebeurde, denkende alleen op de mysteriën die ze 't overpeizen hadden, baden ze  
regelmatig voort met nu en dan een opsnak van hun hand om den rozenkrans tot voor de oogen te  
krijgen en te zien hoever ze reeds gevorderd waren. En weer zakten de beiers omleeg en weer prevelden  
115 de lippen in gelijkmatigen gang van hun gedachten die peizende bleven op dingen die ze zelf niet  
wisten of vatten konden.  
Tusschenin knielden de gedaagde vrouwen onderzoekende met glimmerblik en bespiedende wat er te  
zeggen viel op andermans dracht en kleedij.  
De volksmeisjes zaten al achter in de kerk; de hoofden voorover en naar elkander gebogen, de hand  
120 voor den mond om fluisterend te kunnen zeggen wat ze meenden over deze die voor hen knielden. Nu

en dan zag men een veelbeteekend armgedjok wanneer de kerkedeur openging en een vrouwspersoon, die hen de oogen uitstak of die ze kleineeren moesten, de kerk intort.

Geweldig gingen de lippen, uitbrengend zoetjes hunne gedachten die gebonden lagen in de enge bekrompenheid van hunne kwaadaardige onbescheidenheid.

125 - “Kijk eens Bertha hoe de lange Mie opgezet is; net als eene prinses.”

- “ ’t Is gemakkelijk als ge ’al op den poef krijgt.”

- “En niet betaalt.”

Eene andere vroeg nieuwsgierig daartusschen:

- “Met hoeveel vertrekken ze nu zeker uit het dorp?”

130 - “Och houdt u daar nu niet mee bezig. Zie daar komt Pol Vermauter ook. Hij heeft zich voorzeker overslapen. Nog maar getrouwd zijn; ge kunt wel denken!”

Men lachte ingehouden om de uitgebrachte aardigheid.

Zoo wierd hier de heiligheid van die plechtige stonden gestoord en gebroken door de alledaagsche doening van het kwaadsprekende volk. Plots wierden tenden de koor drie belkloppen gehoord; ze

135 knieleden allemaal neer en ’t wierd stille nu om met aandacht het misoffer te volgen.

### III

140 ’t Orgel schetterklankte voor een oogenblik en verviel dan in een zacht golvend gespeel.

De priester begon de mis.

Als een waas van godsvruchtige vroomheid verspreidde zich ’t allerkant. Schoone stemmen zongen boekend op ’t hoogzaal de Kyrie die als een groote treurzang klonk in de innigheid van ’t oogenblik.

145 Eene levendige lustigheid sprietele door de gekleurde vensters in tintelende flikeringen van helder licht de kerk binnen. De zonne glinsterde haar reesems stralen door de ruiten en zette ’t geraamte der kerk vol spelend gewemel.

De menschen volgden ingetogen de priester in zijn gebeden.

150 Ze zagen hem ginder tenden aan’t altaar doende in heiligen ernst en gemeten gebaren. Een flikkering ging van hem uit bij iedere beweging die hij deed in ’t licht van de zonne die op hem neerlachte. Rond zijn eerbiedwaardig hoofd lagen zijne witte haren, zilver, gekransd. Hij stond daar als omstraald van eene aureool van goud en gulden spetteringen wipten uit den glansrijken kasuifel.

Nu zong hij breed en krachtig, met zijne oude stemme, het evangelie van den dag. ’t Volk stond recht en zegende zich op ’t voorhoofd, den mond, en de borts in eene gebruikelijke gewoonte.

155 Dan wierd voor een oogenblik de plechtige kalmte gestoord. Met een hard geschraffel langs de plaveien droei men de stoelen naar de preekstoel toe en allen keken welhaast in groote verwachting naar dit punt als moest vandaar uitgaan eene geweldige gebeurtenis.

Welhaast stond er den oude priester stralend in de zonne die op zijn wezen en in zijne witte haren speelde.

160 Hij stond daar in de vrede als een bringer van goede gedachten, als een uitdeeler van innerlijke gaven, als een bode van verdraagzaam geduld.



En toen sprak hij, kalm met vaste en bevende overtuiging. Ze staarden hem aan en deden zijne woorden tot vaste verkleefdheid en deelnemende balseming verrijpen. Zijne oude stemme klonk vol aandoenlijke trilling. Hij sprak en zegelde zijne gedachten met de sobere gebaren van zijne gerimpelde handen en aan zijn wezen eene uitdrukking gevende van grooten ernst en bekommering om zijne schapen die voor hem zaten.

Zielsaandoenlijk was hij beginnen vertellen van den storm op het meer van Genezareth. De golven sloegen hoog-op, wild spattend tegen het brooze vaartuije dat Christus en de apostelen droeg over de beroerde waters. 't Was in 't vallen van den avond. Aschgrauw-looi-kleurig en zwanger van ongeweerten welfde de donkerbewolkte hemel boven het meer. Naar en eindelijk huilde de wind verwaarlijk door de ruimte, in slingerende rukken met een zovend gegiep. De mast kraakte van het geweld en het zeil hing fladderend in de wind te klabbereren en wierd gescheurd en in stukken getrokken.

Ze verkeerden in zinkens- en doodgevaar. 't Schip wierd geslingerd ten speelbal van winden en van golven; 't water schepte erin en sloeg overvboord. En Christus sliep gerust. En de apostelen stonden verveerlijk in de boot te beven en te schudden van den schrik die hen verlamde. Toen wekte Petrus zijn Meester en benauwd schreeuwde hij in danige bangheid: "Heer, Heer, ziet ge niet dat wij vergaan?" En Christus stond op en sprak gerust en zonder vrees: "Ah gij mannen zonder geloof waar is dan uw betrouwen gevaren?" en kalm strekte hij zijne armen uit over het meer en gebod aan de winden en de waters en aan de woelende elementen. En plots wierd er eene groote stilte. De wind ging liggen en 't meer werd effen en kalm...

Ze luisterden in aandachtige spanning naar dit wonder verhaal dat hen zozeer bekoorde. De beelden kwamen hen duidelijk voor den geest staan en de priester kwam hen nu voor als een hemelsche gebieder van ontzeggelijke macht.

En hij sprak voort: over hun leven en over hunne zee nu en ook over hun gelooven en hun betrouwen. Ze moesten nooit wanhopen als hun steun gevestigd bleef op hierboven. Binst de stormen die ze onderstaan zouden mochten ze nooit de moed laten zinken en als alles verloren scheen dan nog zouden ze niet morren tegen 't noodlot en niet vloeken ook, niet vloeken, maar kalm en gelaten alles ontvangen als iets dat te verwachten was en verbonden aan hun leven.

"Uw geloof is als de rotse," zei hij, "die pal en onoverwinnelijk staat. En slaan de baren ertegen en botsen ze er breukend op en dreunt haar flank van 't moorddadige geweld; toch blijft ze staan en na het ongeweerte steekt zij haren top ten hemel nog uitdagender dan te voren. Uw betrouwen moet zijn als de boom, de stoere eik, die de winden door zijne kruine laat varen in eindelijk gedruisch maar toch al zijne takken behoudt."

En nu begon hij vertrouwelijk en week hen aan te manen; "en dat moet ge altijd onthouden mijne kinders, gedenken niet alleen in de stormen maar ook in de kalmte van uw leven op zee. De nood alleen mag u niet verrassen in die gevoelens; als ge wel vaart dan moet gij ook peizen op dezen van hierboven die alles geeft en 't al vermag. Roept hem aan en hij zal u beschermen en beter dan andere menschen omdat gij visschers zijt en dat hij uit uwen stand zijne apostelen koos."

Teeder was zijne stemme die klonk in vermanende goedheid. Ze ontvingen die woorden als iets dat van boven kwam, hooger dan hun menschelijk verstand, hooger dan hun nietig begrijpen. Gestadig keken ze hem aan en ze zagen welhaast zijn wezen als in eenen witten sluier veloren gaan en versmelten in de

blankheid van zijn albekleed. Alleen waren 't nu nog de woorden die hunne ooren troffen in eenen deinenden rythmus, die weven bleef in de kerke.

De oude pastoor vervolgde maar aldoor als meegesleept door eene onzichtbare bovennatuurlijkheid.

205 “En wat ik u ook nog moet aanraden 't is van nooit te vergeten Maria te aanroepen! Maria sterre der zee en hulp en troost voor de zeelieden. Uwe devotie ze moet altijd vurig voor haar branden en blijven bestaan omdat ge door haar tot den Zoon opklimt die haar niets kan weigeren.”

En dan schetste hij nogeens in een heerlijk beeld én de zee én de winden én de boot én God en zijne moeder en eindigde met een gebed voor alleen die vertrekken zouden.

210 Hij was reeds den preekstoel afgedaald en 't volk bemerkte het niet. Toen hoorde het die zoete stemme niet meer; geen klank kwam nog hunne gedachten treffen en ze begrepen dat het gedaan was. De betoovering was verdwenen.

Het orgel begon weer te spelen en ze wierden weldra gesnakt uit die zachte doezeligheid van straks die hen ten deele bijgebleven was.

215 Men ging ten offeren.

Met zwaar klinkende stappen gingen ze in de holle stilte in een reke langs den priester en lieten hun penning vallen als onbedachtzaam in het pateel. Dan droeien ze om, namen weer hunne plaats in en verwielen weldra onder een ingrijpenden indruk van bedwelming die hem niet meer losliet.

De stilte heerschte.

220 Toen hief het orgel het begin aan van een klagend deuntje dat als proeludium moest dienen om na den “Sanctus” meewarig voort te treuren tot tenden de mis.

De tonen vielen, zuchtend, over de menschen die ze ontvingen als een balsemend iets dat hen versterken kwam, en als eene verkwikkende lavenis om deelneming en instemming van alleman met 't verdriet dat hangende was in zoovele huisgezinnen.

225 De Sanctus galmde daartusschen als een jubelzang en rythmeerde, prachtig, de treurigheid met een heerlijke warmte.

Nu bij het tweede geklank der bel, vervulde zich de kerk met een schil gedruisch van omeddraaiende stoelen, gerucht dat danig afstak bij de troonende stilte en die kwaad-hard er door sloeg als pleegde men geweldige stoornisse in eene heilige ingetogenheid.

230 Met bevende handen droeg de oude pastoor den God ter offerande op en in de zaligheid van 't oogenblik huiverden de menschen van ontroering.

Dan, maar aldoor, neuzelde het orgel het klagend deuntje.

235 De koster speelde het reeds zoolang en herhaaldelijk, maar iedere keer scheen het hem als eene nieuwigheid, omdat het versmolt nu en verbonden was aan nieuwe gedachten die op vertrekken stonden. Een maal in 't jaar wierd die melodie afgezucht en iedereen meende het te herkennen als een oude kennis, net alsof ze 't alle zondagen te hooren kregen. Traag golfdn de klanken door 't kerkeschip en bleven er zweven in de weeke stemming die drukte als iets bangachtigs op de neerknielende menschen. Gelaten-droef golfdn de gedachten mee in wiegelende deining en verre herinneringen wickten, vaag, uit glorieverten op, waar 't al oneindig beter was. En dan dachten ze weer 240 op 't leven rondom hen en op den ouden koster die toch zoo schoone speelde.

De droomerige oogen tuurden doelloos in de ruimte en de moewe hoofden knikten en bogen neerwaarts, als wierden ze neergeduwd onder 't zwaar gewicht van onzichtbare triestigheid.

Zoo vorderde de misse en ze volgden den priester als in eene bedoomde doorschemering van ontoreikende gepeinzen.

245 Plots klonken de drie kloppen van de Nutting en 't orgel zweeg. Als eene groote verlichting zuchtte op in de kerk. Men gevoelde de naarheid wijken en 't einde naakte. Als eene losse beweging kwam onder 't volk en een blijde glans, glinsterde op de voldane wezens. Sommigen, rekten wringend hun stijve leden, voeten verschoven, en een gonzend geroezemoes steeg op uit de menschenschaar. Een dof geronk van krisseelende plaveien, van versmeten stoelen, van 't neersmakken met harden klank van een

250 zwaar lijf op de zate, bleef hangen boven de hoofden.

De priester zegende het volk. Het orgel viel wild-schetterend aan 't huilen en 't volk wrong zich bruusk uit de loomheid die het omdwaalde, en 't stroelde vol geruchte naar buiten in een drommend gestoot door de opene kerkdeur...

255 De zonne schong helder en zimperde, kleurzijpelend, haar stralen als dansende flikkerschilferlingen in de ledigheid van de kerke.

#### IV

260 - "Ge zult niet lang wegblijven Pol?"  
 - "Neen toch! Juist den tijd om te weten wanneer we dees achternoen vertrekken en dan ben ik seffens weer."  
 - "Ge komt naar moeders?"  
 - "Eten we daar?"  
 265 - "Ja... Ik en grootpa gaan er naartoe nu..."  
 - "Goed!" Pol verwijderde zich en stapte recht toe op de herberg; *De Zuidwester* waar 't brobbelde van 't volk.  
 - "Bazinne 'n druppel!" Hij wrong hem door 't gedrang naar den hoek toe waar de IJslandvaarders in kring gezeten waren.

270 Eene blijde luidruchtigheid bruischte door de kamer. De monden babbelden heele gulpen. Heel de herberg stond overeinde. De visschers troepten in groepen, de jonkheden afzonderlijk bijeen; en koutten wie het meest, als moesten ze den tijd van den misse inhalen. Ze dampten aan hunne korte baardbranderkens en bliezen de rookwolken geweldig in 't ijle, andere knabbelden op hunne pruim dat ze erbij kwijlden.

275 Waarom ze nu juist "die" herberg kozen?'t Was moeilijk te zeggen. Maar van overouds hadden ze daar vergaderd en dit gebruik bleef voortduren; te meer, de bazinne was eene uit de beste en ge kreeg ware voor uw geld.

't Wierd bang en bevangen in de zale. De rook zweefde in dikke lagen boven de hoofden en omhulde alles wit wazende.

280 Ginder in den hoek waar de "IJslanders" gezeten waren wierd er met een mes op de pinteglas getikt en meteen viel 't al stilte. 't Rikte nog een gegons tegen de zoldering maar 't belette de stilte niet. Iedereen dromde naar voren en de achtersten steunden op hunne teenen en rekten de koppen. Ze keken naar den hoek toe waar de oudste der IJslandvaarders recht stond om kond te doen wan wat er

op handen was. 't Was een ruwe zeebonk, reeds gevorderd in leeftijd, het grijsde baardje beschaduwend  
285 de vooruitspringende kin, en in zijne groote ooren twee gouden ringen die bengelden.

“Makkers” zei hij: “We vertrekken met twintig, en hier noemde hij ze rekewijs allemaal, dees  
achternoen om drie uur; hier vergaderen. Deze die dan nog een goên dag willen komen zeggen, ehwel,  
ze kunnen. We varen af in (Duinkerke)<sup>1</sup>, de eene 's avonds nog de andere 's morgens. We verhop  
eene goede reize en eene gelukkige thuiskomst. We betrouwen op onze kloeke vuisten en op God...en  
290 we drinken op het welgelukken van de vaart. Maten hoog!”

Hij hief zijn glas in de hoogte en tikte met zijn kameraden.

In de zale wierden de glazen tegeneengestooten en tusschen het klinkend geklank hoorde men: “op  
ulder welgelukken!”

Daarmee was die plechtigheid afgelopen en ze verlieten de herberg in stagen drang.

---

<sup>1</sup> In de 19de eeuw en begin 20e eeuw trokken honderden vissers uit De Panne, Koksijde, Oostduinkerke, Nieuwpoort, Lombardsijde en zelfs Wulpen te voet naar Duinkerke, alwaar ze zich lieten aanmonsteren op de schepen die hen naar IJsland zouden brengen.