

O'ZEE

Nummer 2

P 708549



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

Driemaandelijks Tijdschrift
2de trimester 2020

Afgiftekantoor
Oostende 1



T 40 "Zicht op Oostende vanuit het Oosten" (1888), James Ensor.

Vooraan de haven, echter "de peperbusse" de toren van de oude Sint-Pieterskerk, domineert dit beeld. De oude kerk bestond nog en het ruime voorplein tussen kaai en kerk bestond nog niet.

Voor u ligt het tweede nummer van ons tijdschrift in 2020 **O' Zee**.

Dit is een tijdschrift voor alle mensen die geïnteresseerd zijn in het maritieme leven en de fauna en flora in binnen- en buitenland.

De abonnementsprijs op het tijdschrift (4 x per jaar) kost:
20,00 euro per jaar.

Te betalen op rekening BE49 7330 4727 2271
van vzw Zeilschip Mercator, Vindictivelaan nr 1 in 8400 Oostende.

***Artikels en foto's met een maritiem karakter zijn
dan ook steeds welkom. (zie contacten laatste Blz)***

Automatisch bent u ook lid van vzw Zeilschip Mercator,
inclusief gratis toegang op de Mercator en de Amandine.

Voor deze gratis toegangen aan boord zal er in beide kassa's een lijst
liggen van de geabonneerden **O' Zee**.

** Een "lidkaart" wordt niet meer gegeven*

BELANGRIJK:

Staat op uw adresticket het symbool "€" dan wordt hiermee
bedoeld dat het abonnementsgeld voor 2020 nog niet is vereffend.

Indien u verder het tijdschrift **O'Zee** wenst,
gelieve het abonnementsgeld dan te willen vereffenen.

**Hopelijk blijven jullie allen trouwe lezers van
ons mooi maritiem tijdschrift!**



NA DE CORONA

MAATREGELEN



TENTOONSTELLING:

KAPITEIN TER LANGE OMVAART ROGER GHYS,
DE LAATSTE BEVELHEBBER VAN HET OPLEIDINGSSCHIP MERCATOR



Kapitein ter Lange Omvaart Roger Ghys, de laatste bevelvoerder van het opleidingsschip Mercator 1955- 1961



*Cadet Roger Ghys (1939), als 16 jarige,
de jongste kadet in de
Hogere Zeevaartschool Antwerpen*



*Als Commandant van
het zeilschip Mercator*

Curriculum Vitae opgemaakt door Roger Ghys in 2006

GHYS Roger Lucien

° Geboren te Brugge op 25 oktober 1923

Diploma's en Certificaten

- Kapitein ter Lange Omvaart
- Kapitein Kongostroom, bijrivieren en meren Belgisch Congo
- Aspirant- Militaire School Luluabourg (Belgisch Congo)
- Radar, Gyro-compass en Loran Operator (Sperry- New York)
- Deskundige Gevaarlijke Producten- RUCA
- Certificaat brandbestrijding "Total" Duitsland

Eervolle Onderscheidingen

- Ere- Commandant Zeilopleidingsschip "Mercator"
- Ere- Deken van de Arbeid Em., sector Koopvaardij
- Ere- Voorzitter Koninklijk Belgisch Zeemanscollege
- Oud- Deken Nautische commissie Rechtbank van Koophandel
- Ere- penning "Pour le Mérite" Kapiteins Kaap Hoorn Vaarders
- Ere- penning Zweedse Sectie- kapiteins Kaap Hoorn Vaarders
- Ere- Commandant "Star Clippers"

Eretekens

- Herinneringsmedaille 40- 45, oorlog op Zee
- Herinneringsmedaille 40- 45, oorlog te Land
- Oorlogsinspanning 40 – 45, Belgisch Congo
- Ridder in de Leopoldsorde
- Officier in de Leopold II Orde
- Groot- Officier in de orde van Henri de Zeevaarder (Portugal)
- Herinneringsmedaille in de Orde van Henri de Zeevaarder

Ere- burger

- San Juan de Puerto Rico – USA
- New-Orleans Louisiana – USA
- District of Columbia – USA
- Stad Oostende
- Stad Gent

Titels en functies

- Lid Koninklijke Belgische Marine- Academie
- Ondervoorzitter "Koninklijke H. Lecointe- Kring"
- Beheerder "Ligue Maritime Belge"
- Beheerder V.Z.W. Mercator
- Beheerder "International Sail Training Association"
- Voorzitter van "Sail Training Association Belgium"
- Lid "Verbroedering Zeelieden beide Wereldoorlogen"
- Docent in het Frans en het Engels aan stagiairs uit ontwikkelingslanden bij "Antwerp Port Engineering and Consulting" APEC omtrent: Vervoer gevaarlijke stoffen, brandbestrijding, oliepollutie, veiligheid in de haven
- Geven van seminars in het buitenland
- Schrijver van talrijke artikelen, boeken en studies omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen, brandbestrijding, pollutie
- Schrijver van het boek " Mercator – een verdwenen Kielzog" en het boek "Sailing a Square Rigger"

Levensbeschrijving

Afkomstig uit een aloude zeemansfamilie, heb ik mijn eerste stappen op zee gezet in 1938 en 1939 op vissersschepen. Terzelfdertijd volgde ik de Grieks- Latijnse in het college te Oostende. In 1939 slaagde ik in de proeven aan de Hogere Zeevaartschool en na een voorbereidende stage, scheepte ik in als zestienjarige kadet van de 32^{ste} Promotie aan boord van het O/S “Mercator”. Mijn eerste reis met bestemming Zuid- Amerika zou in plaats van vier maanden een afwezigheid betekenen van zes jaar. In januari 1941 werd ik in Banana afgemonsterd en trad in dienst bij de Dienst der waterwegen in Belgisch Congo in de afdeling hydrographie en bebakening. Ik kreeg het bevel van het paddelschip “Mongala”. Dit was het grootste schip van de Dienst der Waterwegen op de Kongostroom. Uitgerust met een kraan van 60 ton bouwde ik stenen bakens op de Kasai- rivier, legde ik de eerste nacht-bebakening op de Pool in Kinshasa en de eerste basis voor de geallieerde watervliegtuigen. In 1944 nam ik dienst als vrijwilliger bij het leger en na de Militaire School in Luluabourg vervolgd te hebben, diende ik onder bevel van Commandant R. Van de Sande in Banana aan boord van een snelboot de “Benga” tot verdediging van de kustwateren. Daar er geen mogelijkheid was om naar België terug te keren vanuit Kongo monsterde ik einde 1945 aan op een Noorse olietanker “Jenny”. Na mijn terugkeer in België behaalde ik de nodige diploma’s en vaartijd op de koopvaardij. In 1948 op de leeftijd van 25 jaar, deed ik mijn eerste reis als gezagvoerder van Rotterdam naar de Perzische Golf aan boord van de motortanker “Good Gulf”. Na nog als kapitein gevaren te hebben op cargo-schepen vervoegde ik het O/S Mercator als eerste officier in 1949. In 1955 nam ik het bevel over tot dat het schip museumschip is geworden in 1961. Gedurende de zeven jaar dat ik Commandant was, heb ik steeds veilig gevaren en nooit geen man verloren of een ongeval gehad. Ik nam in die periode eveneens deel aan drie internationale koersen van grote zeilschepen. Tweemaal overschreden wij als eerste de aankomstlijn. In november 1961 werd ik benoemd als zee- deskundige en lid van de nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen. In deze functie heb ik mij gedurende 25 jaar bijzonder gespecialiseerd als deskundige in het vervoer van gevaarlijke stoffen, anti-pollutie en brandbestrijding. Ik heb op dit gebeid in het binnen- en buitenland talrijke voordrachten en seminaries gegeven in het bijzonder in het kader van APEC. Sedert mijn pensionering in oktober 1988 blijf ik tot op heden doceren in deze specialiteit. Ik hou mij evenwel nog steeds volop bezig met de zeilvaart in mijn functies van Secretaris-Generaal en penningmeester van de Internationale Vereniging “Kapiteins Kaap Hoorn Vaarders”, Ere- Commandant van de “Star Clippers”, beheerder van de “Internationale Sial training Association” en

voorzitter van de Belgische onder- afdeling STAB. Als nationaal ISTA vertegenwoordiger voor België heb ik deze laatste functie reeds een vijftal keer de komst van de Grote Zeilschepen in een Belgische haven kunnen bewerkstelligen zoals "Eurosail in 1993 en Zeebrugge 1995".

PS: Roger Ghys woonde in de Zuidstraat nr 4 te Oostende toen hij als cadet in de Hogere Zeevaartschool Antwerpen startte.

† Overleden op 12 november 2012 te Borgerhout



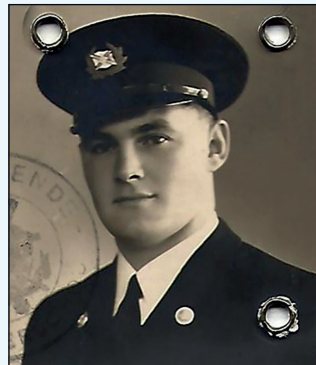
Commandant Van de Sande en 1ste Offr Ghys op het brugdek Mercator in 1954



Commandant Roger Ghys



Roger Ghys met het ereteken van 'emeritus-eredeken van de arbeid', sector koopvaardij



Roger Ghys, 22 jaar

Bron: familie R.Ghys en vzw zeilschip Mercator

Leven van de kadetten aan boord van het opleidingsschip Mercator

Aan boord van de Mercator hadden de kadetten geen gemakkelijk leventje. Er heerste een strenge tucht. Beter dan de vele woorden geeft het algemeen dienstreglement een goed beeld van wat de toekomstige zeeman tijdens zijn opleiding te doen en te laten had.

*** ALGEMEEN DIENSTREGLEMENT**

- De beroepsopleiding der kadetten is erop gericht hen vertrouwd te maken met de scheepstucht, de orde en de onmisbare kennis der plichten welke zij zullen te vervullen hebben in de door hen gekozen loopbaan.
- De kadetten zijn gehouden, onder alle omstandigheden, aan wal zowel als aan boord, zich nauwkeurig te gedragen zoals het hoort. Zij zijn respect, onderdanigheid en gehoorzaamheid verschuldigd aan hun oversten.
- De onderlinge verhouding tussen de kadetten moet openhartig en gemeenschappelijk zijn. De ploeggeest moet zoveel mogelijk in de hand gewerkt worden. - Discussies, twisten en handgemeen zijn ten strengste verboden.
- Aan wal gaan de kadetten de gelegenheden, die niet met de fatsoenlijkheid van hun rang overeenstemmen, niet bezoeken.
- Aan boord zoals elders moeten zij hun persoonlijke reinheid verzorgen evenals de netheid van hun bezittingen en de lokalen van het schip die hen zijn toegewezen. Het is ten strengste verboden te spuwen aan dek, in het tuig of in de lokalen aan boord.
- Alle orders en bevelen moeten prompt en in stilte worden uitgevoerd.
- Buiten boord of in het want is het verboden te werken met gereedschap dat niet is vastgemaakt.
- De door de kadetten vrijwillig toegebrachte beschadigingen aan de voorwerpen aan boord zullen op hun kosten worden hersteld. Indien de daders onbekend blijven, zullen de kosten gemeenschappelijk verdeeld worden en dus door iedereen gedragen worden.
- De hangmatten moeten steeds op de schouder gedragen worden. Zij mogen in geen enkel geval langs het dek versleept worden.
- Elk achtergelaten voorwerp wordt aangeslagen en de kadet die er eigenaar van is, zal gestraft worden.
- Geen enkel kadet mag in het want gaan of in een boot zonder daartoe de toelating te hebben gekregen.
- Indien een kadet denkt te streng of onrechtvaardig gestraft te zijn kan hij klacht neerleggen bij de commandant. Aan deze klacht zal nochtans geen

gevolg gegeven worden indien de leerling nog niet is begonnen aan de uitvoering der straf.

- Elke kadet die zonder toelating aan wal gaat loopt het risico naar huis gestuurd te worden.
- De kadetten mogen slechts van de hen toegewezen lokalen gebruik maken.



- De kledingstukken moeten nauwkeurig overeenkomen met de voorgeschreven uitrusting. Alle delen van de persoonlijke uitrusting der kadetten moeten gemerkt zijn met de volledige naam van de eigenaar.
- Tijdens het verblijf aan boord is het de gewoonte slechts het uniform te dragen. De kadetten mogen het schip niet verlaten zonder de inspectie voor het uniform te hebben ondergaan door de luitenant- wachtoverste.
- De veston- jas is een speciale dracht, geschikt voor het boorduniform. Als men ze draagt moet men ze dichtknopen. Het is verboden ze op de arm te dragen. De kraag mag slechts bij slecht weder rechtop gedragen worden.
- Het is verboden klederen of andere persoonlijke bezittingen boven op de kasten te leggen of deze te laten liggen ergens anders in de posten. De kasten dienen zorgvuldig met een hangslot gesloten te worden.
- Elke kadet die zich nat gemaakt heeft gedurende om het even welke dienst moet de toelating vragen om droge kleren aan te trekken. Het is verboden van kleren te veranderen of zich uit of aan te kleden in andere lokalen dan deze die daartoe bestemd zijn.

- De kadetten gebruiken gemeenschappelijke maaltijden in de posten. Ze nemen de plaats in die hen werd toegekend door de tafellijst.
- Het is verboden voedsel van tafel mee te nemen na de maaltijden. De spijzen die niet gebruikt werden tijdens de maaltijd dienen terug gestuurd te worden naar de pantry.
- Iedere tafel stelt om beurt een tafelman aan die gedurende een week de tafel bedient.
- De kadetten zijn verantwoordelijk voor de spelen die hen werden toevertrouwd. De verdwenen of beschadigde stukken worden hersteld of vervangen door nieuwe op de kosten van de aansprakelijke.
- Geldspelen zijn ten strengste verboden. Deze die er zich aan wagen, stellen zich bloot weggestuurd te worden.
- Er is een bibliotheek aan boord ten dienste van de kadetten. Zij kunnen er tijdens hun verblijf aan boord gebruik van maken.
- Het is toegestaan aan de niet gestrafte kadetten van aan boord te blijven op de uitgangsdagen. Indien door een of andere omstandigheid iemand te laat aan boord komt zal hij onmiddellijk bij zijn aankomst de luitenant-wachtoverste verwittigen.
- De kadetten die in staat van dronkenschap aan boord komen stellen zich bloot aan wegzending.
- Bezoeken voor de kadetten worden slechts toegestaan mits voorafgaandelijke toestemming daarvoor werd verkregen. In geen geval zal het schip worden verantwoordelijk gesteld worden voor eventuele ongevallen die zich zouden kunnen voordoen tijdens het verblijf van de bezoekers aan boord.
- Het is verboden zich aan boord te bedienen van lucifers die men kan aansteken door wrijving op om het even welk voorwerp.
- Het is verboden voor de kadetten te roken gedurende de diensturen, binnen te treden in de lockers, zeilkooi of peaks (*1) met een brandende sigaret, sigaar of pijp. Het is eveneens verboden open vuur te maken of lucifers aan te steken in bovenvermelde plaatsen. Het is niet toegelaten te roken in de klassen, slaapzalen, verpleegkamer, kleedkamer, keuken en pantry.
- Het is verboden boeken of andere schoolvoorwerpen te laten liggen op de lessenaars of in de schuiven der lessenaars.
- Hageschool houden (*2) wordt met wegzending gestraft.
- Het is verboden romans, boeken, dagbladen of tijdschriften aan boord te brengen of zonder toelating deze aan boord te houden. De kadetten mogen verder ook geen wapens, ontplofbare stoffen, juwelen, dranken noch spijzen aan boord brengen noch bewaren.

- Het is verboden aan de kadetten onderling geldleningen te doen of materiaal te verkopen die hen toebehoort.
- Het is verboden correspondentie over de dienst te laten worden aan het personeel der administratie of der Directie.
- Verzamelingen, onderschrijvingen, geldinzamelingen, strooibiljetten en dergelijke zijn zonder voorafgaandelijke toelating verboden. Mededelingen van de kadetten aan de pers, radio of TV zijn insgelijks verboden.
- Discussies of gesprekken van godsdienstige, politieke, of taalkundige aard zijn ten strengste verboden.
- De minderjarige kadetten wonen de zondagsdiensten bij aan boord, tenzij zij ervoor werden ontslagen door schriftelijke toestemming door hun ouders of voogd gericht aan de commandant van het opleidingsschip.



Huidig 'gerenoveerde kapel' in Post 1 Mercator met origineel altaar en trapharmonium van de aalmoezenier.

*(*1) peaks: dit zijn nauwe compartimenten onder het voordek.*

Deze kleine compartimenten werden vaak gebruikt als opslagruimtes.

Op deze plaatsen heb je dan ook meestal de kettingbakken en de plaatsen waar de motoren van de ankerwinchen staan.

*(*2): het "brossen" van de lessen*



Enkele kadetten aan het roer op de achtersteven Mercator, 1958

© Bruno Peeters

o/s MERCATOR

40ste Kruistocht

Aan de Heer G. Poriau
 Commandant Directeur
 Noordkasteel - Antwerpen

Heer Commandant-Directeur,

Hiermede heb ik de eer U een beknopt overzicht te laten wordenaangaande de lessen en oefeningen gegeven vanaf 1 maart tot 1 juni: volgende vakken werden tijdens bovenvermelde periode behandeld/

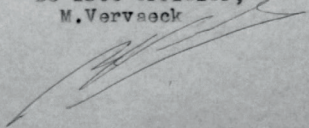
1. Terminologie en Techniek - Commandant Ghys
2. Navigatie - Iste Officier Vervaeck
3. Beladen - Iste Officier Vervaeck
4. Eerste Hulp bij Ongevallen - Dokter Faure
5. Instrumenten - Luitenant Levaque
6. Seinen - Luitenant De Wilde
7. Meteorologie - Luitenant De Wilde
8. Behakening: Luitenant De Wilde
9. Scheepsbouw - Luitenant Dossche
10. Reddingsboten - Luitenant Dossche.

Voorwat betreft de praktijk werden de kadetten bijgestaan door alle Officiëren Onderrichters. De ontspanning werd hen bezorgd door de E.H. Aalmoezenier, Debruyne.

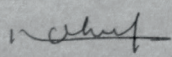
Wat betreft de lessen, ontspanning en afgelegde bezoeken, wordt een bijzonder verslag bij gevoegd.

Met de meeste hoogachting,

De Iste Officier,
 M. Vervaeck



De Commandant,
 R. Ghys



Briefwisseling van de Commandant Ghys aan de Directeur Zeevaartschool Antwerpen iVm de lessen gegeven aan de cadetten tijdens de 40ste kruistocht aan boord Mercator.

't Waterhuis

Alle dagen open: 11.00u - 23.00u

Keuken doorlopend open: 11.30u - 22.00u



- * Groot assortiment aan wijnen en bieren
- * Grote keuze aan pasta's
- * Vegetarische menu's

- * Honden toegelaten
- * Wi-fi

Vindictivelaan nr 35, 8400 Oostende 059/803273

- Recht tegen over het Oostends Station en Ijslandvaarder Amandine -

<http://www.waterhuisoostende.be> en facebook

't Kofschip

PRAAT- EN EETCAFE
LIEVEN & ISABELLE
LEOPOLD III- LAAN 11
8400 OOSTENDE
tel: 0476/ 77 57 07

OPENINGSUREN

Dinsdag tot en met zaterdag van 11.00uur tot 20.00uur
Gesloten op zondag, maandag en feestdagen



- gelegen naast Delhaize Hazegras
- mooi terras met zicht op de Mercator
- het eten wordt met verse producten à la minute klaargemaakt
- ook zitplaatsen op het eerste verdiep

OOSTENDE VOOR ANKER **2021** ZAL IN HET TEKEN VAN JAMES ENSOR STAAN (1860-1949)

James Ensor: Oostendenaar met Britse roots, 160 jaar geleden geboren. Bij leven geëerd met onder andere: een straatnaam, een monument en een baronstitel. Na zijn dood - 71 jaar geleden - talloze tentoonstellingen, de omvorming van zijn huis in de Vlaanderenstraat tot museum, de jaarlijkse herdenkingen bij zijn graf, speciale postzegels, legpenningen en zijn portret op een 100- frankbiljet. In april 2020 al 3 maanden en dagen rechtenvrij.

In 2020: heropenstelling van het Ensorhuis met annex een bezoekerscentrum.

***En volgend jaar "Oostende voor Anker" in het teken van Ensor. (27- 30 mei 2021)**



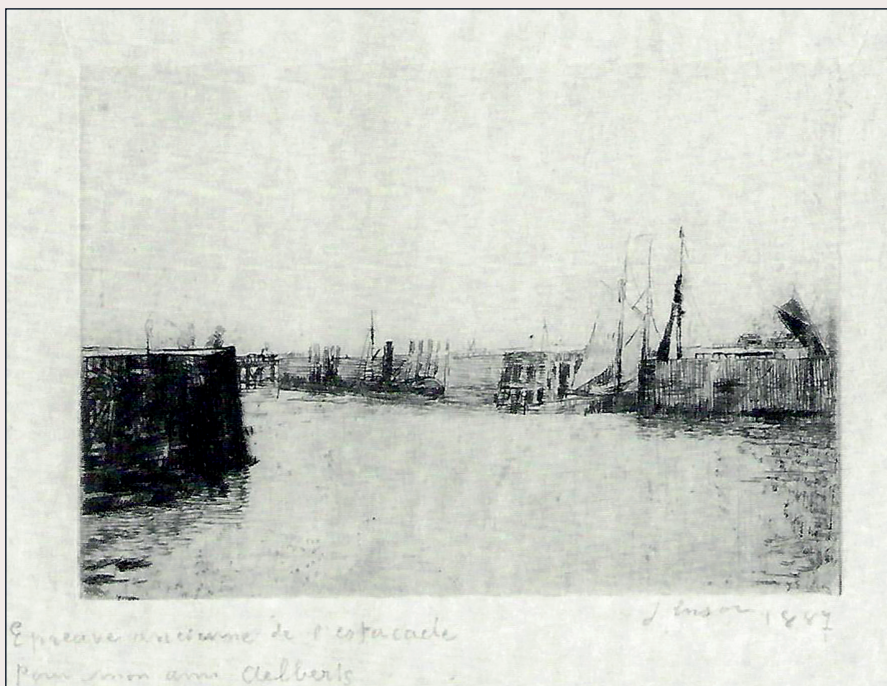
James Ensor in zijn atelier aan de schildersezel (Beeldbank Kustergoed)

Ensor was een voornaam schilder, tekenaar en etser. Maar in deze bijdrage wil ik de focus uitsluitend leggen op het maritieme aspect in zijn etsen. Er zijn er 133 gekend waarvan een negental met Oostends maritiem thema (en ook één enkele keer Nieuwpoort en één keer De Panne). Hoeveel afdrukken er circuleren is in de verste niet te zeggen. Maar voor wie het interesseert: het zijn net deze kunstproducten van Ensor die nog bereikbaar zijn!

De Gentse collectionneur Auguste Taevernier bracht orde en overzicht in dit complexe oeuvre. Hij zorgde ook voor een nummering die min of meer de vermoedelijke volgorde van ontstaan aangaf. Voor hem deed de Fransman Albert Croquez hetzelfde maar niet zo volledig. Daarom worden etsen van Ensor aangeduid worden met de letter T (van Taevernier) gevolgd door een getal van 1 tot 133.

Typisch voor etsen en eigenlijk voor alle druktechnieken is dat de afdruk het spiegelbeeld is van de etsplaat. Dus als een kunstenaar een etsplaat aanmaakt met een voorstelling zoals hij die in 't echt ziet, dan toont de afdruk het spiegelbeeld. Wil hij een resultaat zien zoals in de realiteit, dan dient hij de voorstelling in spiegelbeeld aan te brengen op de etsplaat. Bij voorstellingen van topografisch herkenbare sites kan dit verwarrend overkomen. Ensor had soms ook de gewoonte om etsen bij te kleuren met aquarel of gouache. Het drukken zélf liet hij over aan professionelen.

De thematiek in zijn etsen is zeer uiteenlopend: portretten en zelfportretten, religieuze taferelen, fantastische voorstellingen, landschappen, verhalen van E. A. Poe, de beroemde reeks over de zeven hoofdzonden, maatschappij kritische thema's... Maak nu kennis met dié etsen die het maritieme Oostende voorstellen. Het valt op dat de meeste geconcentreerd zitten in de jaren 1887-1888.



T.14 "Staketsel" uit 1887

Toont getrouw een hoekje van de Oostendse haven bij laag tij:
het Vissersdok met een vissersboot die uitvaart richting havengeuul.



T.30 "Zicht op Nieuwpoort" uit 1888

De Nieuwpoortse havengeul, eigenlijk de IJzermonding.

Achteraan is de oude parochiekerk te herkennen. Deze verdween tijdens W.O.I. In 1936 hernam Ensor dit motief in een schilderij.



T.39 "De haven van Oostende" uit 1888

In de verte zien we een huizenrij langs de kaai.



T.40 "Visserssloepen" uit 1888

*Een zevental visserssloepen liggen op een rij aangemeerd.
In de verte een drietal scheepjes die uitvaren.*



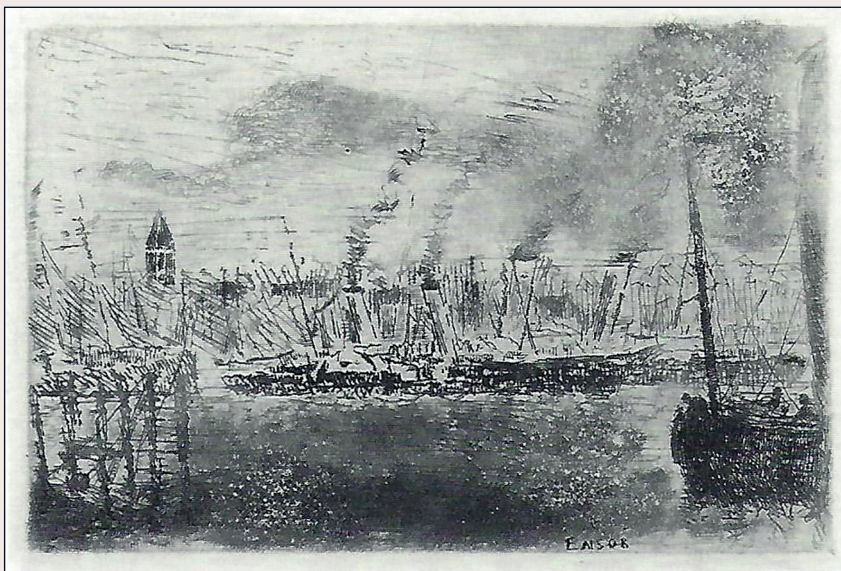
T.45 "Het grote dok te Oostende" uit 1888

Een zicht (in spiegelbeeld) op het eerste Handelsdok, de Kapellebrug met daarachter het tweede handelsdok. In 1900 maakte Ensor een schilderij met hetzelfde motief.



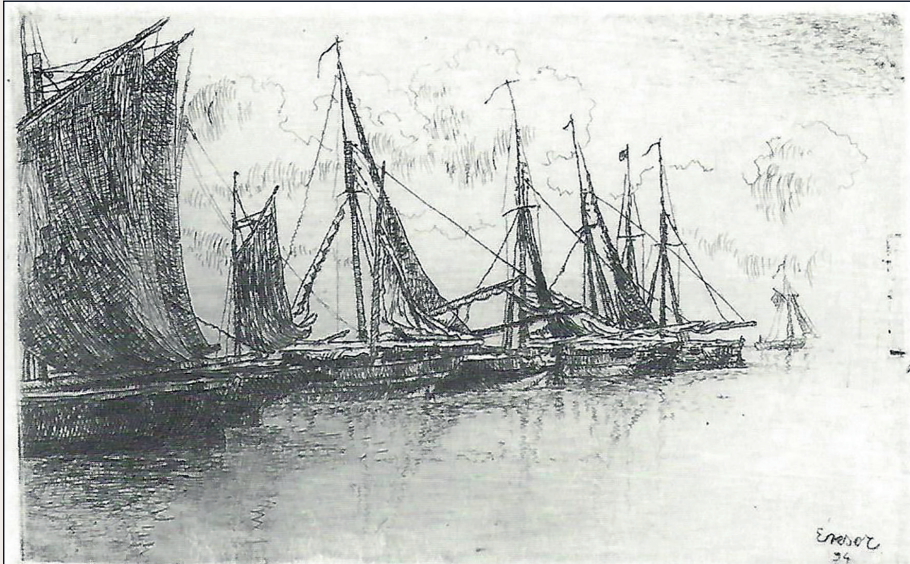
T.49 "Gestrande schuiten" uit 1888

De spuikom in de achterhaven is bijna leeggelopen; sloepen en binnenschepen zijn droog komen te liggen. Hulpeloos. Verlamd. Naar deze ets maakte Ensor in 1892 een olieverfschilderij. Deze uiterst geraffineerde ets van Ensor is zeer gegeerd.



T.64 "Stoomboten" uit 1888

De pakketboten die de dienst op de lijn naar Dover uitmaakten. Het waren nog raderstoomboten met grote schouwen die grote wolken stoom en roet braakten.



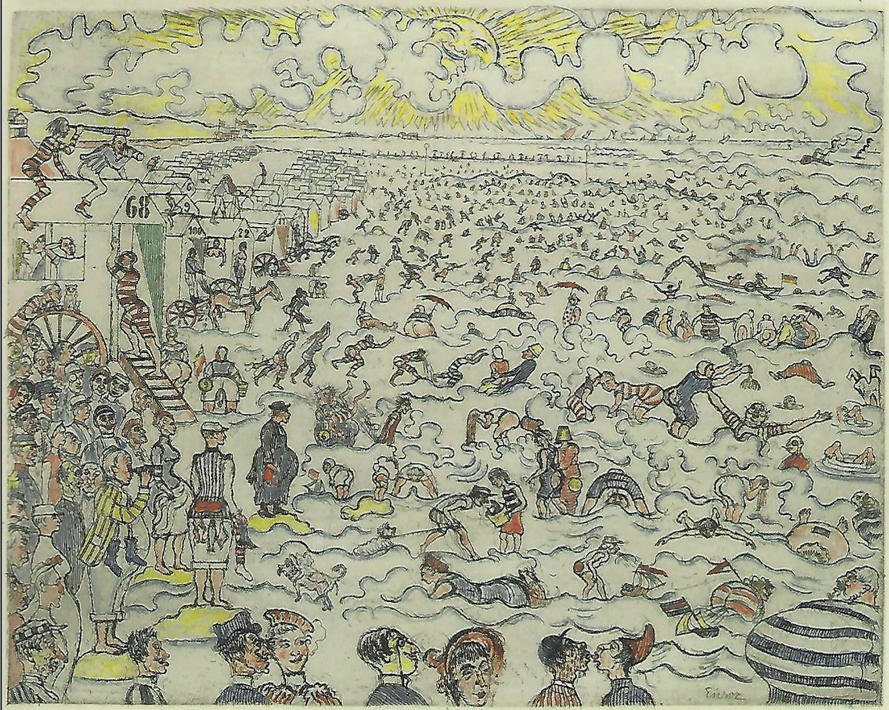
T.89 "De schuitjes" uit 1894

Vissersboten in de haven worden weerspiegeld in het kalme water.



T.129 "Het strand van De Panne" uit 1904

*Het brede strand van de Panne. De duinen maken stilaan plaats voor bebouwing.
Op het strand liggen enkele "panneschuutten".*



T.115 "De baden te Oostende" uit 1899

Niet de wereld van de haven en de visserij deze keer maar het zomerse badleven. In een opzet die doet denken aan de "Kinderspelen" of "De Zegswijzen" van Pieter Bruegel: een panoramisch beeld waarin alle mogelijke handelingen en situaties van het Oostendse badleven van toen verwerkt zijn. Ensor doet het met milde spot. Hij werkte hetzelfde thema uit in een beroemd schilderij.

Hier eindigde - op 4 etsen na - zijn interesse in deze techniek. Uitgenomen voor zijn stad en de haven. Toen in het interbellum plannen werden gesmeed om de handelsdokken te dempen en er een groot (verkeers)plein aan te leggen, startte hij een vlammeende petitie op pro behoud van die dokken. Ze zijn nu jaarlijks het decor van "Oostende voor Anker".

Norbert Hostyn



OOSTENDE
DE STAD
AAN ZEE

27>30
MEI
2021

NIEUWE DATUM

Oostende
voor Anker®
ENSOR IN ZEE

OOSTENDEVOORANKER.BE
#LOVEOOSTENDE



Oostende
voor Anker
IN SAMENWERKING MET
OOSTENDE VOOR ANKER T.V.

Maritieme weetjes

Het FLUITSCHIP, een vergeten koopvaarder

Tijdens Oostende voor Anker 2013 lagen er laat Middeleeuwse schepen zoals de kogge en de barge te bezichtigen, wel te verstaan replica's. Na persoonlijke opzoekingen (Jean Jacobsen) is er nergens in Europa een replica van een fluitschip.

De Vereenigde Oost-Indische Compagnie maakte ook gebruik van het scheepstype 'Fluit'

De fluit is een koopvaardijship, dat ook werd gebruikt in Duitsland, Vlaanderen, Frankrijk en Engeland.

Het is een betrekkelijk smal schip met een vlakke bodem dus zeer geschikt voor ondiepe wateren. In tegenstelling tot het spiegelschip heeft de fluit een rond achterschip wat van achteren gezien wel gekserend de 'billen' wordt genoemd. Het voorschip was bij sommige schepen, vooral degene die naar het zuiden varen, gebouwd met een galjoen.

De eerste van dit type schepen werd gebouwd in Hoorn rond 1595.

Kenmerkend voor de fluit was het sterk ingetrokken boord van het achterschip, waardoor het dek zeer smal werd. Deze opzettelijk smal gehouden dekbreedte was bedoeld om een voordelige tol berekening in de Sont te verkrijgen, daar dit geschiedde met de dekbreedte als basis.

Toen in 1669 een nieuwe meetmethode werd ingevoerd, werden de dekken breder gebouwd.

Het smalle achterkasteel gaf aan de fluit een buikig casco, waarboven een smal versierd hakkebord stond. Tussen de berghouten en dit hakkebord was een open wulf, waardoor de helmstok van het roer naar binnen ging.

De tuigage bestond uit drie masten, waarvan de fokke- en de grotemast vierkant waren getuigd met onderzeilen en marszeilen. De bezaansmast voerde een langsscheeps latijnzeil. De boegspriet was van een blinde voorzien. Op de grotere fluiten was ook een blinde steng op de boegspriet geplaatst, terwijl de bezaansmast een kruiszeil had.

Het smalle dek met de korte loopafstanden, het eenvoudige zeilplan en een praktische opzet van staand en lopend tuig maakten de fluit een zeer goed, met een kleine bemanning te varen schip.

De bewapening van de fluit was vooral defensief opgezet. Het schip had doorgaans maar enkele stukken geschut, gewoonlijk op het overloopdek.

De achtersteven bood door haar vorm en indeling weinig mogelijkheden voor het opstellen van zware geschutsstukken. Bij een entering van het schip door kapers, wat al moeilijk was door de sterk inspringende boorden van het schip, kon de bemanning zich terug trekken in kampanje en bakverblijf. Alle luiken en deuren waren verstevigd met ijzeren banden en konden van binnen worden afgesloten. In de kampanje en bak waren schietgaten kruiselings aangebracht, waardoor de bemanning met musketten zich tegen hun vijanden op het smalle konden verweren.

De fluit werd evenals het spiegelschip gedurende de gehele bestaansperiode van de VOC intensief ingezet. Met de tijd kwamen er belangrijke veranderingen aan het type van het schip. De invoering van een kruiszeil, bramzeilen en stagzeilen, om de snelheid op verre reizen op te voeren. Uit deze veranderingen aan de fluit is het scheepstype pink ontstaan.

Het schip mat ongeveer 125 tot 130 voet (40meter) en had 37 à 45 bemanning aan boord.



Jean Jacobsen



WIE VAART ER MEE MET DE NELE ?

...

Dagvaart van 10u00 tot 17u30

Middagmaal mogelijk, met belegde broodjes of warm (af te spreken)
Consumpties aan € 1,50

...

Namiddagvaart van 13u30 tot 17u30

Maximum 25 passagiers

Voor meer info zie www.denele.be of neem contact met
André Nolf (0477 77 30 07)



Elisabethlaan 393
8400 Oostende

Tel: 059 / 80 26 79

ERKENDE
VERZEKERINGSMAKELAARS
FSMA 019184A

Abonnement O' Zee:

4x per jaar

€ 20.00/jaar

Overschrijving op rekening:

BE49 7330 4727 2271
vzw Zeilschip Mercator
Vindictivelaan nr 1
8400 Oostende

met vermelding:
abonnement O'Zee met naam en adres

Alles voor Dier en Tuin

Kolen - Brandhout - Propaan - Butaan - Mercerie

De Wever - Vanlommel

Fritz Vinckelaan 165, 8450 Bredene

059/32 17 28 • 0476/22 62 96 • Fax: 059/250 289



**DEPOT industriële gasen
Aardgasverdelers**



antargaz

MESSER



WWW.WEVER.BE

Strandgaper

De strandgaper '*Mya arenaria*' zou uit Amerika in de 16e of 17e eeuw geïntroduceerd zijn. Er zijn echter aanwijzingen dat de Vikingen deze soort - intentioneel als voedsel of toevallig in het water in het ruim - al omstreeks 1245-1295 naar Europa brachten. Omwille van de mogelijkheid om in verschillende omgevingstypes te overleven, heeft de strandgaper een wereldwijde verspreiding. Het is een grote schelpensoort - wel tot 15 centimeter - die wanneer hij in grote aantallen aanwezig is, de omgeving sterk kan beïnvloeden. Omwille van de ingegraven levenswijze (soms tot wel 50 centimeter diep in de zeebodem!) is de aanwezigheid ervan vaak moeilijk vast te stellen.



© Jan Johan ter Poorten

Wetenschappelijke naam: Mya arenaria Linnaeus, 1758

Oorspronkelijke verspreiding

Het oorspronkelijke verspreidingsgebied van de strandgaper bevindt zich aan de Atlantische kust van Amerika, van Labrador tot de staat North Carolina. De huidige verspreiding langs de Pacifische kustlijn van Californië tot Canada en in het zuiden van Alaska is het gevolg van zowel bewuste en onbewuste introducties gedurende de 20e eeuw, in combinatie met natuurlijke verspreiding.

Eerste waarneming in België

De strandgaper '*Mya arenaria*' was waarschijnlijk de eerste door de mens geïntroduceerde soort in België en in de rest van Europa. Lang werd aangenomen dat deze soort in de 16e of 17e eeuw in Europa moet zijn terecht gekomen. Er zijn echter aanwijzingen dat de strandgaper al eerder - tussen 1245 en 1295 - in Europa aanwezig was. Deze soort zou dan vanuit Amerika – via Groenland – meegereisd zijn met Vikingschepen. Dit zou dan een tastbaar bewijs vormen dat de Vikingen reeds vóór Columbus in 1492 Amerika ontdekten, of zoals de Engelse wetenschappers het verwoordden: "Clams before Columbus".

Belgische wetenschappers vonden oude resten van schelpen in Belgische poldergebieden - bijvoorbeeld de Snaaskerke polder - waar mariene afzetting van schelpmateriaal plaatsvond tussen 1721 en 1810. In deze periode werd de polder namelijk gebruikt als overstromingsgebied, waardoor de schelpen achterbleven in de bodem. Hoe dan ook, onderzoek toont aan dat de strandgaper al in de 19e eeuw een algemene soort rond Oostende was.

Verspreiding in België

De strandgaper is nog steeds een veel voorkomende soort in onze havens en estuaria, maar wordt ook langs de kust regelmatig teruggevonden. Door zijn diep ingegraven levenswijze wordt hij echter vaak over het hoofd gezien.

Verspreiding in onze buurlanden

De strandgaper werd in Europa al in alle zeeën waargenomen. Hij komt voor van Noord-Noorwegen tot Zuid-Frankrijk (Arcachon, Golf van Biskaje). Daarenboven heeft deze soort de Britse en Ierse eilanden weten te bereiken, waar hij sterk verspreid en algemeen is. Ook in de Zwarte en de Middellandse Zee komt de strandgaper voor.

Wijze van introductie

Volgens wetenschappers is de strandgaper naar Europa gebracht via scheepvaart. De oorspronkelijke introductie door de Vikingen vond mogelijk plaats via ruimwater (het water dat zich ophoopt in het ruim van het schip). Latere introducties konden hebben plaatsgevonden doordat volwassen exemplaren en/of larven meegevoerd werden in het ballastwater. De verdere verspreiding kan vervolgens gebeuren door transport van larven via de heersende zeestromingen in een bepaald gebied.

In Amerika zijn ook gevallen bekend waarbij strandgapers meereisden tussen oesters *Crassostrea virginica* die gekweekt worden in aquacultuur.

Redenen waarom deze soort zo succesrijk is in onze contreien

De strandgaper kan goed gedijen in zowel brakke als zoute wateren, waardoor hij op veel plaatsen kan overleven. Daarbij komt dat deze dieren zich makkelijk kunnen verspreiden in bodems van slib- en zandrijke wateren en dat ze in wisselende temperaturen en zoutgehaltes kunnen overleven. Strandgapers kunnen namelijk temperaturen van -2 °C tot 28 °C aan en verdragen een zoutgehalte tot 4-5 PSU waardoor ze brak water kunnen koloniseren. Ter vergelijking: het zeewater in onze Noordzee heeft een gemiddeld zoutgehalte van 35 PSU.

Zijn ingegraven levenswijze - tot 40 centimeter diep - biedt bescherming tegen predatie en draagt zo rechtstreeks bij tot het succes van de soort. Daarenboven kan de strandgaper zich voeden met verschillende voedseltypes: zowel plantaardig en dierlijk plankton als opgelost organisch materiaal staan op het menu.

Factoren die de verspreiding beïnvloeden

De strandgaper is een gravende soort en kan enkel gedijen in zachte bodems zoals slib, zand en grind. Mede hierdoor komt de soort niet voor in de rotsachtige zeebodems van Zuid-Europa.

Een zoutgehalte lager dan 0,5 PSU en een hoge troebelheid van het water kunnen er echter voor zorgen dat de soort zich niet verder kan verspreiden.

Effecten of potentiële effecten en maatregelen

Negatieve effecten als gevolg van de aanwezigheid van de strandgaper zijn nog niet gekend. Echter omdat de soort reeds meer dan een eeuw bij ons voorkomt kan deze aanzien worden als een volwaardig deel van onze locale fauna. Een bijkomend argument om de soort als ingeburgerd te beschouwen is dat de soort mogelijk vóór de laatste ijstijden ook in Europa inheems voorkwam (zie weetjes).



Tekening: Wikipedia



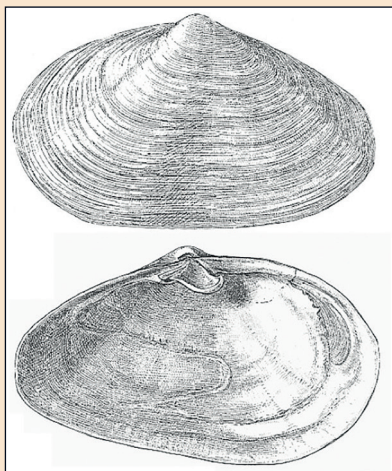
Specifieke kenmerken

De strandgaper heeft een stevige ovale schelp, waarvan de buitenkant onregelmatige concentrische groeilijnen vertoont. Bij het dichtklappen sluiten de twee schelpheften niet perfect aan, vandaar de Nederlandse naam “gaper”. De schelp kan tot 15 centimeter lang worden en heeft doorgaans een witte tot beige kleur, afhankelijk van de ondergrond waarin gegraven wordt.

De strandgaper heeft een ingegraven levenswijze, waarbij de diepte in het sediment evenredig is met de leeftijd: schelpjes van 1 jaar oud zitten doorgaans niet dieper dan 5-10 centimeter, terwijl schelpen van 10 jaar tot wel 40 centimeter diep kunnen zitten.

De soort doet aan suspensie- of filtervoeding: ze nemen zeewater op, filteren dit over hun kieuwen en halen hier het nodige voedsel uit. Ze nemen vooral organisch

materiaal, algen, kwallen, vissen en microscopisch kleine plantjes en diertjes op. Gezien strandgapers zich ingraven, staan ze niet onmiddellijk in contact met het zeewater. Dankzij twee 'trechters' of sifo's staan ze in contact met het zeewater (zie figuur): één trechter dient als instroomopening, terwijl langs de andere het water opnieuw uit het dier gepompt wordt. Een volwassen strandgaper kan zo op één dag tot 50 liter zeewater filteren.



Tekening: Wikipedia

Weetjes

Eten en gegeten worden

In Amerika wordt deze soort veel gegeten. Daar heeft de strandgaper dan ook een grote economische betekenis. Vaak worden de weekdieren gewoon even opgewarmd, wat men in het Engels 'clam bakes' noemt. Deze manier van klaarmaken is sterk gelijkaardig aan onze mosselbereiding.

Herintroductie!

De strandgaper kwam oorspronkelijk eveneens in Europa voor. De soort was hier immers te vinden tijdens het Pliocene (5,3 tot 1,8 miljoen jaar geleden), maar stierf hier uit tijdens de ijstijden van het Pleistoocene (1,8 miljoen jaar tot 11 500 jaar geleden). De soort werd in Europa tijdens de Middeleeuwen door de mens opnieuw geïntroduceerd, waardoor de soort bij ons nu wel als exoot beschouwd kan worden.

Hoe verwijzen naar deze pagina?

VLIZ Alien Species Consortium (2011). Strandgaper – *Mya arenaria*. Niet-inheemse soorten van het Belgisch deel van de Noordzee en aanpalende estuaria. Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ).

Beschikbaar op: [Bron: http://www.vliz.be/wiki/Strandgaper](http://www.vliz.be/wiki/Strandgaper).

UURWERKEN - JUWELEN - SPORTTROFEEEN



M. ROMMELAERE-DELEU

**Voorhavenlaan 51
8400 Oostende**

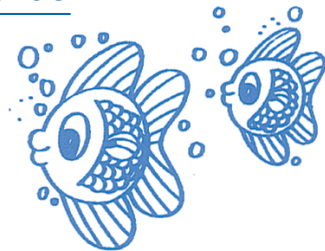
**Vuurtorenwijk
Tel. 059/32 03 21**

Oostendse Vishandel d.v.

Vismijnlaan 109 - 8400 Oostende

TEL. 0473 75 01 21

FAX 059/33 38 58



Openingsuren:

Maandag tot vrijdag:

Zaterdag en feestdagen:

Zondag

7u30 - 17u00

7u30 - 12u30

gesloten

OP BEZOEK BIJ DE RAAF EN DE ROEK

*Geef mij boomloze kustgebieden,
geef mij uitgestrekte heidevelden,
afgelegen dalen en berkenbossen
bij strakke oostenwind
en natte sneeuw,
geef mij het klapperend geluid
van een zwervende Bonte kraai,
ook al moet ik daarvoor naar
het noorden gaan, Zweden,
de Faerøer, op bezoek
bij de Raaf en de Roek.*

Johan Corveleijn

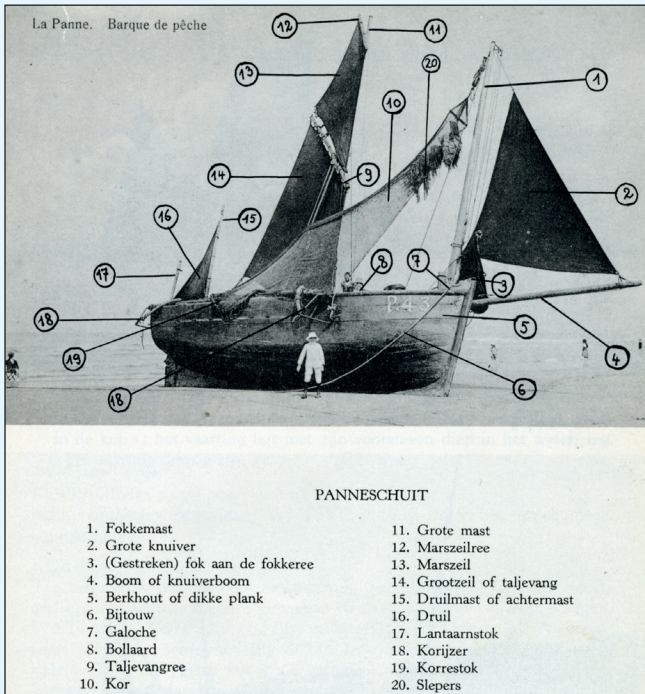


Overgrootvader van Arne Pyson



Karol Pyson (1857-1936)
eigenaar van de pannenschuit P.2 "Deux frères"





Aan boord van zijn vissersvaartuig vond hij - met andere familieleden-vissers - op 26/11/1888 de 'Duncow':

een stalen driemaster van 1.715 ton, L: 61 m, B: 9.7 m, diepgang 5.7 m.

Was geladen met 2.400 ton Salpeter uit Chili.

" 1888: de Engelse driemaster "Duncow" vertrok van Iquique (Chili) via Falmouth (GB) naar Duinkerke (Fr)

De overtocht - bij uitzonderlijk kalm weer - duurde minder dan 100 dagen.

Eens voorbij 'Lands-End' verslechterde het weer. Via het 'Eiland of Wight' kwam men vlug ter hoogte van Calais.

Daar stuurde de Engelse loods "Pierce" 's nachts het schip in wateren waar hij geen loodsrecht bezat.

-Op zaterdagmorgen 24 november 1888 strandde het schip op de 'Breedbank' voor de haven van Duinkerke (Fr).

Een sleepboot redde de 28-koppige bemanning van 'Kapitein Large' met inbegrip van twee vrouwen waaronder de vrouw van de kapitein en hun tienjarig zoontje.

-’s Zondags poogden vier sleepboten het schip los te krijgen. Men sloeg zelfs de ankerkettingen door. Niets baatte.

Bij het vallen van de nacht gingen de sleepboten buiten het zicht van de ‘Duncow’ ankeren.

Bij een hoge stormachtige zee en verandering van windrichting van west naar zuid, raakte de ‘Duncow’ in de nacht van zondag op maandag los, gleed over de banken heen en geraakte vlug in volle zee. Bij dageraad was de ‘Duncow’ niet meer te bespeuren.



Duncow in Australië (1885)

- Maandagmorgen rond 7 uur werd het verlaten schip opgemerkt door de P.2 “Deux Frères” van schipper **Karol Pyson** en de P.4 “Mélanie” van **Edward Maerten**.

De bemanning van de visserssloepen waagden zich aan boord. Twee vissers: Karol Pyson en Pier Kloeffe zetten enige kleine zeilen bij, terwijl de anderen in alle haast naar De Panne koers zetten, waar zij de hulp van andere vissers inriepen.

In de buurt van Nieuwpoort kwam er een Belgische loods aan boord. Zonder ankers kon men het schip met dit weer in geen enkele haven binnenbrengen en moest men het voortdurend onder zeil houden en ermee kruisen tot de staatssleper "Telegraaf" van Oostende aankwam en hulp bood.

Het schip werd naar Vlissingen gesleept en vandaar door een rivierloods naar Antwerpen gebracht. Omdat het vaartuig op de stroom niet voor anker kon gaan, moest men onmiddellijk plaats aan de kade vrijmaken.

Al vlug verdrong er zich een talrijke menigte om het te komen bewonderen en de gelukkige vissers te zien die op het dek wandelden en deden of ze er thuis waren.

De kapitein - tevens mede-eigenaar van het schip - en zijn matrozen waren naar Antwerpen gevolgd. De vissers lieten hen echter niet toe aan boord. Zij weigerden de toegang aan iedereen, behalve aan de douane en aan hun vrouwen die op hun paasbest gekleed uit De Panne overkwamen.

Of er vreugde was aan boord van de 'Duncow'! Het mooiste van de zaak was dat al die vissersfamilies onder elkaar waren.

De vissers eisten dat scheidsrechters werden opgeroepen voor het toekennen - volgens de Engelse wetten - van de helft der waarden.

Deze werd geschat op 2.400 ton salpeter aan 260 frank per ton of 624.000 frank, plus het zeilschip geschat op 250.000 frank. Dus samen 874.000 frank.

Begin februari 1889 komt de zaak voor de handelsrechtbank van Antwerpen. Karel Pyson en Edward Maarten tegen kapitein Large en de rederij Duncow. De verdediging van de rederij twijfelde of de afstand tot de kust wel 3 zee-mijl bedroeg en beriep zich op het verdrag van Den Haag van 6 mei 1882 om eerder van "een misdaad" te spreken. Het ging zover de vissers ervan te verdenken het schip zelf vlot gemaakt te hebben en men noemde hen "kapers". Er werd zelfs een schadevergoeding gevraagd voor de opgelopen vertraging. De rechtbank zag de zaken anders en kende de vissers 110.000 frank toe (*nu zou dit een geldwaarde zijn van € 618.750*).

Na aftrek van erelonen en verdeling kreeg iedere visser 2.380 frank (*nu zou dit een geldwaarde zijn van € 13.388*).

Als men weet dat een handarbeider toen elf frank verdiende in een zesda-genweek van 12 tot 14 uur werken per dag, kan men de vergelijking maken. (*Als we ongeveer een factor 225 hanteren voor de waardeverhoging van een frank uit 1890 vergeleken met een frank uit 2010, komen we op 196.650.000 BEF of 4.916.250 Euro*)

In Antwerpen werd op het schip een groepsfoto gemaakt.



Groepsfoto vissers aan boord Duncow (1880):

- Vooraan zittend Frans Lycke v.l.n.r. Jacobus (Arnoldus) Matsaert /Frans Guilleman /Pieter (Pier Kloeffe) Decreton, patroon van de P.94 "Reine des Cieux"
- Tweede rij Honorine (Riennemoeie) Vanhille v.l.n.r. M. Vanhille, patroon van de P.23 /Sophie Velghe /Karol Pyson, patroon van de P.2 "Deux Frères"
Clémence (Mance Lambrecht) /Demersseman Henri /(Kloeffelerze) Christiaen
- Achteraan David Verbanck v.l.n.r. Mélanie (Maerten) Lambrecht / Ward Maerten, patroon van de P.4 "Mélanie" /Frans Vanhove / Hippoliet(Polieten Bonne)Beyen Dorus Pyson /Pol Calcoen, patroon van de P.9 "Alexis"

Het noodlot blijft de "Duncow" echter achtervolgen. In 1895 op de Atlantische Oceaan, op weg naar Chili, kwam het schip in aanvaring met ander schip.

Australië:

Op 25 mei 1897, voer de Duncow dicht bij 'Cape Couedic', ter hoogte van de 'Precipitous' op de klippen van het eiland Kangaroo- Australië.

Het schip had een lading van 1.200.000 superfeet (2.830 m³) hout van NW Amerika voor de mijnen van Zuid-Australië aan boord.

In een storm, met een steeds in kracht toenemende zuidenwind en verpletterende golven, had 'kapitein F.A.Graves' weinig keus en werd hij verplicht dicht bij de kust voor anker te gaan. Aangezien de intensiteit van de wind toenam werd besloten de deklading overboord te gooien en de kans af te wachten om het schip te verlaten en zodoende levens te redden.



Tenslotte werd het bevel gegeven om het schip te verlaten. De bemanning kon na zowat 22 uren roeien in de reddingsboot de kust ronden bij 'Borda' dicht bij de vuurtoren van de Kaap. Uiteindelijk bereikte de bemanning 'Kingscote' en van daaruit contacteerde ze de politie en de marineraad. Een sleepboot uit Adelaide, de 'Yatala' werd uitgezonden om het wrak te zoeken. Maar in plaats van een wrak troffen ze de 'Duncow' aan, voor anker en met weinig schade. De 'Yatala' sleepte dan met succes het schip de haven van 'Pirie' binnen, waar de rest van de lading op 5 juni werd gelost.

(South Australia Gazette: While anchored off Cape de Couedic (27 May 1897) the vessel was abandoned by the crew, who rowed 60 miles to Smiths Bay, KI, and walked to Kingscote. They returned to Cape de Couedic with the tug, Yatala, to find their vessel still intact after 8 days)

Naamsveranderingen

In 1898 verwierf de scheepseigenaar 'Genovese' het schip. Hij herstelde het en gaf het de naam 'Michele Bianchi'

Voor tien opeenvolgende jaren voer het in de Stille oceaan zonder verdere incidenten.

In 1907 werd het schip verkocht aan Michele Borrello di Torre, een Italiaan die het 'Vesuvio' noemde.

Het gezag kwam onder kapitein Giuseppe Scognamiglio die ermee op de Atlantische oceaan voer.

Op 25 juni 1914 vertrok het schip voor zijn laatste reis, geladen met 2.250 ton timmerhout, vanuit Pensacola (US) en bereikte het Genua (Italië) in 72 dagen.

* In hetzelfde jaar werd het afgebroken in Genua.

Bronnen

-J.J. Beyen, 1972, Ons Familiealbum Beyen, De Laatste Kapers

-F. Rigaux, 1989, Het De Panne van toen

-Government of South Australia, SA Memory - Shipwrecks and sea rescue

-Bibliothèque nationale de France, Revue internationale du droit maritime, 1885-1904

Arne Pyson



brochures

—

folders

—

boeken

—

doosjes

—

lowyck
producent
van drukwerk



Mercator Marina

Mercator Marina, uw meerplaats in Oostende, de Stad aan Zee

Sir Winston Churchillkaai 1
8400 Oostende
Tel : 059/70 57 62

www.mercatormarina.be
info@mercatormarina.be

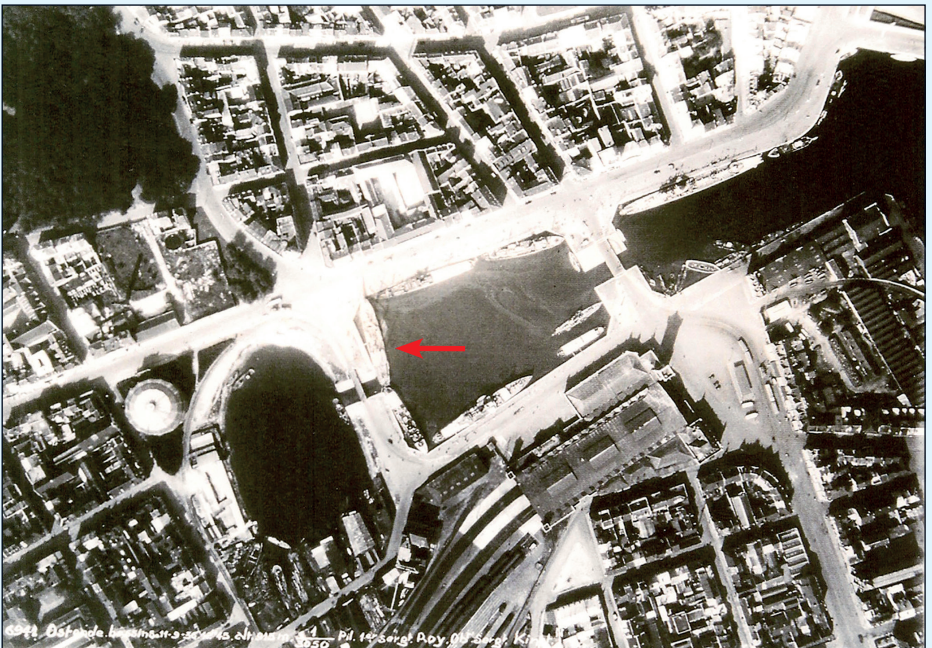
APRIL

*soms betoverend mooi
in groene lentetooi
soms koud en grillig
bij een striemende hagelbui
jouw aarzelende ochtendzon
doet ons hart weer verlangen
en in milde avondstonden
plannen we duizend dromen.
want mei wacht al ongeduldug
om jouw plaats te heroveren*

Jozef Vandromme



Tijdens het 1ste Internationaal Congres van de Zee op 11 september 1936 in Oostende lag het opleidingsschip Mercator in het dok, het huidige Mercatordok.



Oostende met zijn 3 dokken, 11 september 1936 (luchtfoto Britisch Army) met de Mercator in het tweede dok (zie rode pijl)



ZEILSCHIP MERCATOR

een onvergetelijke dag!



Maak van uw trouwfeest een unieke belevenis voor uzelf, uw familie en uw gasten.

De formule is vrij eenvoudig wij verhuren enkel het schip en de huurder is vrij van catering

v.z.w. Zeilschip Mercator

Vindictivelaan 1 | 8400 Oostende – België

GSM +32 494 51 43 35 | zeilschip.mercator@telenet.be

RECEPTIES

tot 3 uur: € 5 p.p.

per extra uur: €3 extra p.p. per uur

DINERS

tot 4 uur: € 10 p.p.

per extra uur: €5,50 extra p.p. per uur

U bent welkom aan boord om de mogelijkheden eens met eigen ogen te komen bekijken.
Maak vandaag nog een afspraak!



meubelzaak

**TOP
CENTER**

Tel 059/50.38.50
www.meubelentopcenter.be

Torhoutsesteenweg 673
8400 Oostende

Het noorden kwijt ?

**Service voor u, uw boot en uw project
in kompassen, kabels, kettingen en touw.**



Compass-Adjuster at your service!

Hendrik Baelskaai 15, 8400 Oostende
T +32 (0) 59/32 00 57 • E service@compas.be

www.compas.be

TORGHATTEN VIA BRØNNØSUND

Neen, dit is geen raadselachtige titel, want het artikel gaat over een grot, een gat in het gebergte in de Noordse Zee. Dit is meteen een invitatie.

Torghatten ligt op 65°25' NB. en 12°5' WL. in Helgeland. Tijdens de IJstijd lag het land veel lager. Torghatten lag later grotendeels onder water. De zee had een bres in de rots geslagen, een reusachtig gat in het graniet dat verder ten prooi viel aan erosie. Het eiland Torgøya waar Torghatten ligt, bestaat uit kalksteen, glimmende schiefer en roodachtig graniet.

Tijdens een niet al te lange tocht, een klauterpartij tussen steenbrokken, trekt een gedichtenbord de aandacht van de wandelaar.



*'Vreest God en geeft Hem Heerlijkheid!
want het uur zijns oordeels is gekomen,
en aanbidt Hem die de hemel
en de aarde heeft gemaakt'.*

*'Hoge bergen en diepe dalen zullen wijken,
hemel en aarde zullen versmelten.
Iedere berg, iedere spits
zal vlug verdwijnen,
maar Gods rijk zal schitteren
zoals de zonneschijn'.*

Een zachte zomerbries waait doorheen het gebergte. Zie, voorzichtig stappend bereiken wij het 'venster' en vandaar hebben wij een telescopisch vergezicht op al die bergen, rotsen, scheren en de wijde, wijde Noordse Zee.

Het venster staat open op de wijde wereld in het westen. Het venster staat wagenwijd open en geeft uitzicht op eilanden, rotsen en glimmende scheren en heel in de verte zie je een cruiseschip in blauwe en witte en rode kleuren. Vandaag geen bruisende, beukende golven bij heftige storm, maar een blauwe hemel met uitwaaierende sluierwolken boven een welhaast rimpelloze zee. Boven ons hoofd krijzen schreeuwerige zeevogels die in holtes een veilig onderkomen vinden onder het hoge gewelf.



Torghatten ligt bij het stadje Brønnøysund op een schiereiland Torgøya. De berg ligt 258 m boven de zeespiegel en is bekend en beroemd door zijn karakteristieke hall, dat gat, die tunnel, dwars door het graniet! De holte van Torghatten is 160 m lang, 35 m hoog en ongeveer 25 m breed. Een beetje Noors: en hat betekent een hoed, hatten de hoed!

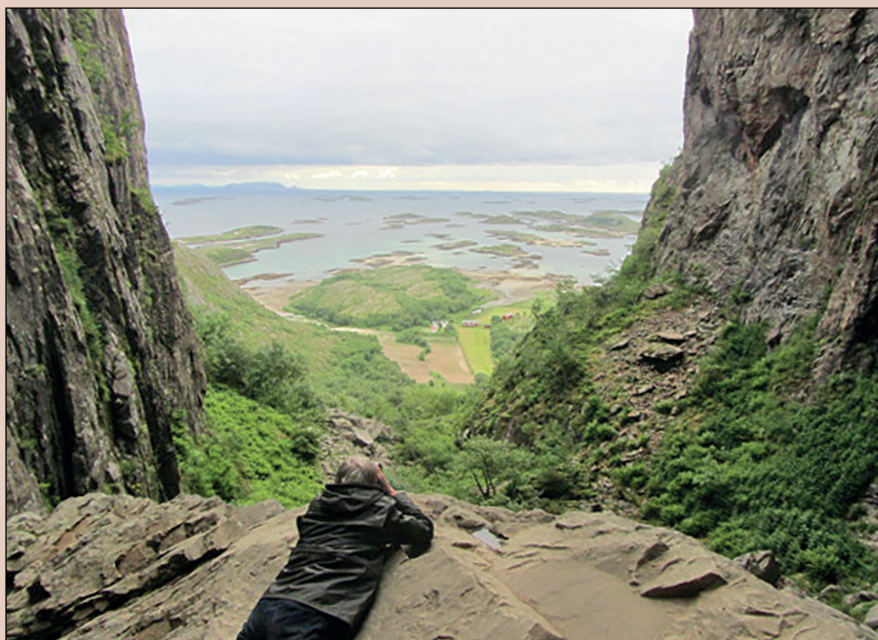
Zowat 2,6 miljoen jaar geleden ontstond er een dramatische klimaatverandering: er waren zowat veertig IJstijden afgewisseld met warmere (interglaciale) perioden. Nog 20.000 jaar geleden bevonden zich continentale IJskappen in Scandinavië, Noord-Amerika, en Siberië. 12.800 jaar geleden werd het weer kouder. Honderden jaren lang. Maar dan kwam er een kentering.

De grote dooi brak aan en het duizenden meter dikke landijs smolt weg.

Gletsjers voerden het puin, het gruis, de gesteenten naar de rivieren en de zee. Door het geweldige gewicht van die IJsmassa's was het land neergedrukt en nadat het gewicht van de IJskap weg was, rees het land!

Veel scheepvaart passeert Torghatten. Dit was vroeger zo en nu nog, want dit wonderlijke natuurfenomeen was in heel Europa bekend. Reeds in 1066 en zelfs vroeger was er belangstelling voor Torghatten en omgeving. In de tijd van de Franse koning Willem van Normandië, die Engeland veroverde en de feodaliteit invoerde, bouwden Engelsen de Knutskirke (nu een ruïne) in anglo-normandische stijl vlakbij Brønnøysund.

Spanjaarden, Engelsen, Fransen, Denen, Amerikanen, Duitsers gingen er naar toe. De Engelsman Arthur de Capell Brooke kwam er in 1820 in een open boot. Zijn boek 'Travels through Sweden, Norway and Finmark to the North Cape' in 1823 gepubliceerd, vestigde meteen de aandacht op de schoonheid van Noorwegen. Ook keizer Wilhelm reisde er heen met de 'Hohenzollern', de staatsjacht van de keizerlijke marine. Loods was de veertigjarige Johan Nordhuus van Brønnøysund. Vele jaren deed hij dienst en kreeg de bijnaam 'Loods van de keizer'. Ook Friedrich Krupp (1854-1904), Duits industrieel uit de beroemde familie, actief in de staal-sector, kwam er in 1895 een kijkje nemen in zijn elegante Engelse luxejacht 'Rona'. Natuurlijk kwamen er ook de Noorse koning Haakon en koningin Maud. Dit op het schip 'Olav Kyrre'. Aan boord bevond zich de poolreiziger, zoöloog en diplomaat Fridtjof Nansen (1861-1930) die in 1888 op ski's door het binnenland van Groenland reisde.



Bron: Torghatten via Brønnøysund, Einar Høvding

Johan Corveleijn



Zeevisserfonds

Vijverstraat 47, bus 3 - 8400 Oostende

Tel: 059 509 555

Fax: 059 509 525

info@zeevisserfonds.be



Kantoor GUIDO DANNEEL bvba

Torhoutsesteenweg 88A (Petit Paris), 8400 Oostende
Tel. 059 51 51 76

•
Stockholmstraat 39, 8400 Oostende
Tel. 059 70 46 62

BELEGGEN - KREDIETEN - VERZEKERINGEN

CBFA - nr 42097 - ON - nr. 0463117986

Freddy Vandaele, een gewezen cadet op het zeilschip Mercator

Freddy is geboren in de omgeving van Luik in 1937 en was cadet op de Mercator (1955-1956). Hij heeft de 1ste Talls ships' race met de Mercator meegemaakt. (Torbay- Lissabon).

Na zijn studies aan de Hogere Zeevaartschool Antwerpen heeft hij 36 jaren op de Atlantische Oceaan gevaren voor CMB/CMZ als officier en kapitein. Met brugpensioen in 1991 en gepensionneerd in 1997. Hij is aan boord beginnen met schilderen in 1985 en ermee gestopt in 2000. Zijn volgende hobby was het schrijven van historische boeken (en natuur macro- fotografie in de zomer). Hij heeft een boekje geschreven over de Torbay- Lissabon race en één over een model- schip dat tentoongesteld is in de Kapucijnenkerk van Oostende. Deze boekjes zijn beiden beschikbaar in het stadsmuseum, Langestraat Oostende.



*Dartmouth 6 juli 1956. Cadet Freddy Vandaele voor de Mercator.
De Mercator ligt klaar voor de start van de 1ste Tall ships' race.*



Freddy Vandaele, 70x90cm, 1998



Freddy Vandaele, 60x70cm, 1999

Enkele historische beelden van de visserij



De handel in kaviaar is inmiddels sterk aan banden gelegd, want de steur is een bedreigde vissoort.

Dat was ooit wel anders in 1925 werden er op één dag 30 steuren aangevoerd in Oostende.



<http://voorlaatste.blogspot.be>
Flor Vandekerckhove

<http://flornieuwsblog.blogspot.be>



Staketsel ('t Hooft') Oostende, 1970

' t oedhooft

*Eens de trots van het woud,
nu stevige balken in eikenhout.
Gevoegd, beroerd, geverfd,
geteerd, beheukt en bekerfd.*

*Bootjessjouwers, puffend, sterren
tellend, slepen boten naar zee.
Zeemansvrouwen starend naar verre.
Hopend op mans vlugge terugkeer!!*

*Bewandeld door geliefden, dichters.
Gebruikt door vissers, schilders
Oude zeebonken tranende ogen,
verweerde gezichten.
Treurend, leunend, mijmerend
over vervlogen vangsten en vermisten!*



**ZEEVISSERS - VISBEWERKING - HAVENARBEIDERS
CHAUFFEURS - ZEELIEDEN - BINNENSCHIPPERS**

**Voor al uw problemen met betrekking tot :
loon en arbeidsvoorwaarden, pensioen, belastingen, kinderbijslag en premies**

Wend u tot de Belgische Transport- en Zeemansbond

Birger VICTOR
Secretaris

Jules Peurquaetstraat 27 – 8400 Oostende
059 / 55 60 85 btb.oostende@btb-abvv.be
Heiststraat 3 – 8380 Zeebrugge
050 / 54 47 15 btb.wvl@btb-abvv.be



Frituur

't Hazegras

Graaf de Smet de Naeyerlaan 20

8400 Oostende

Nieuw onderzoekschip Belgica in aanbouw

*Het onderzoeksschip Belgica is in het Spaanse Vigo voor het eerst te water gelaten. Het schip wordt momenteel afgewerkt en uitgerust met alle nodige apparatuur. Eind dit jaar wordt de Belgica in thuishaven Zeebrugge **officieel in de vaart genomen**.*



De huidige A962 Belgica heeft na 36 jaar trouwe dienst zijn pensioenleeftijd bereikt. Met meer dan 900.000 kilometers op de teller, besloot de federale regering in oktober 2016 om een nieuw schip te laten bouwen. De kiellegging, vergelijkbaar met de eerstesteenlegging van een gebouw, gebeurde eind maart vorig jaar.

Zijn opvolger, de Belgica II, is op de scheepswerf Freire in het Spaanse Vigo voor het eerst te water gelaten. Het nieuwe onderzoeksschip is beduidend groter. De laboratoriumruimte is verdubbeld en biedt plaats voor 28 wetenschappers.

De Belgica staat vooral in voor het toezicht van de kwaliteit van het zee-milieu, maar voert ook talrijke expedities voor wetenschappelijk onderzoek. Haar belangrijkste werkterrein is de Noordzee (750.000 km²).

Momenteel wordt het nieuwe schip uitgerust met moderne apparatuur die toelaat om stalen te nemen tot op wel 5.000 meter diepte. Eind dit jaar wordt de oplevering van de Belgica in thuishaven Zeebrugge verwacht.

De bouw van het schip heeft ruim 54 miljoen euro gekost.

APERO FISH PALACE

vis- en tapasrestaurant



Nieuwstraat 5
8400 Oostende

Dinsdag en woensdag gesloten

Tel: 059/500224
Info@apero-fish-palace.be
Facebook: aperofishpalace





Maritiem Instituut Mercator

Maritiem secundair onderwijs
1^{ste} – 2^{de} – 3^{de} graad

www.maritiemonderwijs.be

ASO
TSO
BSO
DBSO

Nieuwe richting:

ASO MARITIEME WETENSCHAPPEN

(wetenschappen-wiskunde)

Baggervvaart

Koopvaardij

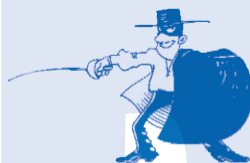
Zeevisserij

Sleepvaart

Kustvaart

Zoekt u ook voor uw verzekeringen:

- ✓ Een vertrouwenspersoon die aan huis komt?
- ✓ De tijd neemt voor een persoonlijk en professioneel advies?
- ✓ Een snelle dienstverlening wanneer u
 - ⇒ informatie wenst?
 - ⇒ dringende hulp nodig hebt?
 - ⇒ met een schadegeval geconfronteerd wordt?
- ✓ Interessante voorwaarden voor
 - ⇒ uw autoverzekering
 - ⇒ uw woningverzekering
 - ⇒ uw levensverzekeringen en pensioensparen!
 - ⇒ uw hypothecaire lening
 - ⇒ het financieren van uw projecten
 - ⇒ zelfstandigen: PROJECT OP MAAT !



Voor een afspraak,
contacteer:
Zakenkantoor
Ivan Poppe VOF

CBFA NR.62077



Dwarsstraat 5 - 8400 OOSTENDE

Tel: 059/33 36 60 - Fax 059/50 25 37

E-mail: ivan.poppe@skynet.be

Bezoek ook onze website www.zakenkantoor-ivan-poppe.be



Volgende boeken zullen vanaf maart 2020 te koop aangeboden worden in de Amandine en het Zeilschip Mercator:

- 30 jaar Stedelijk Noordzeeaquarium Oostende
- Visserij was de bron
- Maritieme wandeling in Oostende
- Oostendse middenslagtreilers na wereldoorlog 1940-1945

De auteurs zijn verantwoordelijk voor hun ingezonden artikels en foto's.

! Nuttige adressen !

*** Briefwisseling voor vzw Zeilschip Mercator:**

vzw Zeilschip Mercator, t.a.v. Jo Dielman,
Vindictivelaan nr 1, 8400 OOSTENDE, jo.dielman@oostende.be

*** Briefwisseling voor tijdschrift O' Zee:**

Rudy Laforce, Leopold III-laan nr 14 bus 501, 8400 Oostende
of rudy.laforce@skynet.be , ook voor uw artikel(s) tijdschrift O'Zee.