

O'ZEE

Nummer 5

P 708549



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

Driemaandelijks Tijdschrift
1ste trimester 2021

Afgiftekantoor
Oostende 1



Oostende, met links de voorlopige houten vuurtoren na WOI, midden de tweede vuurtoren op de oosteroever en rechts de vlaggestok.

(Collectie@Freddy Hubrechtsen)

Voor u ligt het eerste nummer 2021 van ons tijdschrift *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

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

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

Voor deze gratis toegang aan boord zal er in de kassa Mercator een ledenlijst liggen van de geabonneerden *O'Zee*.

** Een "lidkaart" wordt niet meer gegeven.*

Artikels en foto's met een maritiem karakter zijn steeds welkom.
(voor contact zie laatste Blz)

Verlenging of nieuw 'jaar'abonnement 2021:

Indien uw abonnement nog niet vereffend zou zijn kan dit nog steeds in orde gebracht worden op rekening:

BE49 7330 4727 2271

vzw Zeilschip Mercator

Vindictivelaan nr 1

8400 Oostende

BELANGRIJK:

Staat op uw adresticket het symbool "€" dan wordt hiermee bedoeld dat het abonnementsgeld voor 2021 nog niet is vereffend.

Nieuwe openingsuren zeilschip Mercator

- van dinsdag t.e.m. zondag: 11.00 tot 16.30 uur
- laatste bezoeker aan boord: 16.00 uur
- maandag sluitingsdag
- tijdens de schoolvakanties: ALLE dagen open

Aan alle abonnees O' Zee

2021
HAPPY NEW YEAR

vanwege v.z.w. Zeilschip Mercator

TENTOONSTELLING in 2021

KAPITEIN TER LANGE OMVAART ROGER GHYS

DE LAATSTE BEVELHEBBER VAN HET OPLEIDINGSSCHIP MERCATOR



*Data tentoonstelling
onder voorbehoud van de coronamaatregelen*

OPLEIDINGSSCHIP MERCATOR

Tijdens de vele reizen (kruistochten) van het zeilschip Mercator werd aan boord door de Hogere Zeevaartschool Antwerpen een praktische vorming gegeven aan hun cadetten, de latere officieren en/of Kapiteins ter Lange Omvaart.

Ook waren er, in mindere aantallen, leerlingen koks en matrozen mee.

Leerling machinisten waren aan boord tot aan WO II.

Na elke reis werd een eindverslag van alle cadetten en leerlingen opgemaakt voor de Zeevaartschool waaronder ook een verslag van de hofmeester in verband met de opleiding koks aan boord van de Mercator.



©archief zeilschip Mercator

Dagdagelijks waren een 100Kg aardappelen nodig

Het eindverslag, door de hofmeester opgemaakt, op einde van de zeereis:

*** LESSEN GEGEVEN AAN KOKSLEERLINGEN**

zowel in theorie als in praktijk in de haven van Antwerpen van 7 oktober 1958 tot 7 januari 1959 en gedurende de 38^{ste} Kruistocht (8 januari 1959 - 29 april 1959)

Soepen: De bereiding van verschillende soepen

Magere en vette soepen

Het kleuren van soepen

Het binden van soepen

Raadgevingen over soepen

Sausen: De basis van bijna alle sausen “de roux”

Witte en bruine sausen

Koude sausen

Voor- en tussengerechten:

Kroketten: kaas, vis, gevogelte, vlees enz, ...

Koninginnepasteitjes, garnalenpasteitje, kampernoeliepasteitje

Gevulde tomaten, gevulde ajuin, selder in de hesp, enz, ...

Haringfilet op zijn Oostends, op zijn Russisch, op zijn Tartaars, gemarineerde haring

Langouste, krab met mayonaise, tomaat gevuld met garnaal

Vlees: Gebruikswijze van vers en bevroren vlees

Uitbenen van runds, kalfs, varkens en schaap

Benaming van de verschillende stukken vlees

Verschiede bereidingen van rundsvlees zoals:

gebraad, gestoofde karbonaden, vleesballen, loze vinken, nieren, lever, enz, ...

Benaming en bereiding van varkensvlees zoals:

gebraad, ribbetjes, worsten, nieren, poten, enz, ...

Benaming en bereiding van schapenvlees:

bout, ribbetjes, ragout, enz,...

Vis: Bereiding der verschillende soorten vis zoals:

Kabeljauw, pladijs, schelvis, makreel, rog, tong en tarbot

Week- en schaaldieren: mosselen, langouste en krab

Groenten: Bereiding van verschillende soorten gekookte

en gestoofde groenten zoals:

Bloemkool, witte en rode kool, savooikool, spruiten, witloof,

schorseneren, asperges, spinazie, wortelen, rapen, tomaten,

snijsbonen, princessen, rode biet, erwten enz, ...

Aardappelen: Bereiding van verschillende schotels van aardappelen

Gekookte aardappelen met peterselie, aardappelpuree,

aardappelstrootjes, gefruite aardappelen, luchtige aardappelen

Eieren: Raadgevingen over eieren

Bereiding van spiegeleieren, zacht en hard gekookte eieren,

omeletten, geroerde eieren, enz, ...

Rijst en deegpreparaten: Bereiding van gesmoorde rijst, rijstpap, rijsttaart,

macaroni gratineren, spaghetti met tomaten, macaroni pudding,

enz, ...

Tussen en nagerechten:

Bereiding van pannenkoeken, beignets, biscuits, bladerdeeg,

gerezen deeg en verschillende puddings, enz, ...

Brood: Bewerking en kneden van het deeg

Raadgevingen over bakken en bewaren van bloem

Voorts: Berekenen van de kostprijs van ontbijt, middag en avondmaal.
Raadgevingen over keuken en tafeldienst
Onderhoud in het algemeen
Raadgevingen over de voedingswaren in het algemeen en middelen om ze te behouden
Technische termen

Enkele lessen werden gegeven in theorie,
doch de meeste werden uitgevoerd in de praktijk.
Verder werden er nog roei- en zwemoefeningen gegeven alsook boot- en brandrol.

de Hofmeester
P. Budts

de Commandant
R. Ghys



©archief zeilschip Mercator

Kombuis zeilschip Mercator in 1936, met links de bakkersoven

Rudy Laforce

10

OOSTENDE
DE STAD
AAN ZEE

27>30
MEI
2021

Oostende
VOOR Anker.
ENSOR IN ZEE

OOSTENDEVOORANKER.BE
#LOVEOOSTENDE



Oostende
VOOR Anker
www.oostendevooranker.be

'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

'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

VAN DE KONINKLIJKE MARINE TOT DE ZEEMACHT

(1830-1949)

*Vervolg van tijdschrift *O'Zee* nr 4, 2020

(een artikel opgemaakt in 1952)

Intussen had, in 1920, het Beheer van Marine in Engeland de in 1915 gebouwde 800 tons kustwachter *Zinnia* aangekocht, die 200 voet lang was en een snelheid van 17 knopen had. Deze eenheid had als mijnenveger, als konvooschip en als onderzeebootjager dienst gedaan. De *Zinnia* bewees uitstekende diensten als wachtschip voor de visvangst.



Zinnia in 1935

Anderzijds hield, in 1927, een interministeriële commissie zich bezig met het gebruiken der matrozen en der zeelieden gedurende hun militaire dienstdienst. Teneinde ze vertrouwd te maken met het hanteren van wapens die onmisbaar zijn voor de verdediging van handelsschepen, zelfs neutrale, tegen vijandelijke aanvallen, was het raadzaam ze bijeen te brengen om hun opleiding in een speciale eenheid te bevorderen. De *Zinnia* werd aangeduid voor het onderricht op zee. De militaire afgevaardigden konden zich niet aansluiten bij de gedachte de vier eerste lichten van mobiliseerbare matrozen bij deze formatie in te delen.

In 1930 kon intussen het Beheer van Marine in de Marineschool die het te Oostende had doen oprichten, voorbereidende lessen voor de scheepvaart in oorlogstijd doen geven aan zeelieden van alle graden. Een koninklijk besluit van 15 februari 1931 stichtte de Rol van de marine, waarbij ingeschreven waren al de zeelieden die titularis waren van een door de school afgeleverd diploma. Dat kwam neer op het aanleggen van een reserve voor de mobilisatie der maritieme machten.

Vanaf einde 1931 hadden geregelde contacten plaats tussen officieren van de Generale Staf en de hoofden van het Beheer der Marine. Een ontwerp voor het oprichten van een gemengde commissie, alsmede van militaire diensten en basissen, werd officieel in 1934. In 1937 stelde de directeur-generaal van de Marine het in het leven roepen voor van een marinebrigade, alsmede het treffen van maatregelen voor het mobiliseren van zeelieden, burgers en militairen. Twee officieren van de Staatsmarine, Larose en Van Waesberghe, werden op leerschool naar de Engelse Marine gezonden. Een snelvarend wachtschip stond op de werf, evenals een nieuw wachtschip voor de visvangst, de *Artevelde*, met een snelheid van 30 knopen, met 2 kanonnen van 102, torpedolanceerbuisen, afweergeschut, en 98,25m lang.



Artevelde in 1945

De andere suggesties werden niet gevolgd: de leiding ervan werd toevertrouwd aan majoor Decarpenterie. De oorlogsdreigingen werden steeds duidelijker. Het Beheer der Marine kreeg machtiging om het Marinekorps te helpen dat in november 1939 werd opgericht. De miliciens van 1936 en 1939 die het zeemansberoep uitoefenden, werden erbij ingelijfd. Drie loodsboten werden van in de aanvang ter beschikking van het Korps gesteld, evenals een politieboot uit Antwerpen en een snelvarend wachtschip. Zij deden praai- en patrouillediensten en dienden ook als school.



Aloha in 1940

Verder werden zes houten vissersschepen opgeëist voor het mijnenvegen, alsmede het yacht *Aloha* van Baron de Launoit, voor de zendingen van de Staf. Later werden nog enkele andere eenheden aan deze kleine vloot toegevoegd, onder meer op de Schelde, waar een klein eskader de scheepvaart en de bewegingen van de vijand gadesloeg. De schepen konden op zee enkele gevaarlijke reddingen doen. Op 22 mei 1940 trok het Korps achteruit: een deel ervan kwam te Dartmouth terecht, terwijl andere eenheden in Frankrijk werden gebruikt. Enkele bereikten St-Jean de Luz bij het sluiten van de Frans- Duitse wapenstilstand en deze zeewaardig waren, staken naar Spanje over.

Met deze datum werd voor België niet de roemrijke bladzijde afgesloten die door onze zeelieden in de analen van de oorlog ter zee werd beschreven. Op de trawlers en de Staatsschepen, die ter beschikking van de Britse overheden werden gesteld, hadden leden van de Marine vanaf het begin van de oorlog de strijd voortgezet. Na de capitulatie van ons leger dankten zij aan hun bekwaamheid en hun loyaleit de oprichting, vanaf oktober 1940, van de Belgische afdeling van de Royal Navy. Zij werd ingericht door het Beheer der Marine te Londen, volgens suggesties van de Engelse admiraliteit. Aanvankelijk werden erbij ingelijfd onze naar Engeland uitgeweken vissers; later kwamen talrijke Belgen bij, die de bezette gebieden hadden verlaten. Na een bijzondere technische scholing, werden de zeelieden over Engelse schepen verdeeld, onder meer op patrouillevaartuigen.



Godetia

Vanaf 1942 voeren er vier onder Belgische vlag. Einde 1942 kregen twee korvetten, de *Godetia* en de *Buttercup*, een Belgische bemanning.



Buttercup

De Britse officieren werden vervolgens door Belgische vervangen, die vooral uit de Staatsmarine afkomstig waren. Ook de meeste kadetten van het schoolschip *Mercator* kwamen op die schepen terecht. Deze eenheden werden toegevoegd aan de groepen escortevaartuigen, die de konvoien op de Atlantische Oceaan moesten beschermen. Zes mijnenvegers werden in dienst gesteld langs de Oostkust van Engeland. Allen deden buitengewoon goed werk. Het waren 90 officieren en 400 manschappen, die onze meer dan duizend jaar oude maritieme tradities hebben voortgezet. Zou België het voordeel van een

dergelijke inspanning verliezen? Na tal van wederwaardigheden was een marine afdeling tot stand gekomen dankzij de steun van de eerste mogendheid ter wereld. Zouden wij die enige kans ontlopen?

Dit probleem scheen vanzelfsprekend voor degenen die een zekere kennis en ervaring op scheeps- en maritiem gebied hebben. Op voorstel van de algemene directie van Marine deed minister E. Rongvaux in november 1944 door de Ministerraad besluiten tot het handhaven van de Belgische afdeling van de Royal Navy, in dienst van de admiraliteit.

Een duizend manschappen aangeworven en voor scholing naar de Engelse centra van Skegness en Devonport gezonden.

Einde 1945 liet de Engelse admiraliteit weten, dat zij zich langer met de voor de scheepvaart naar Belgische havens nodige veiligheidsdiensten kon belasten, meer in het bijzonder met het opsporen en het vernietigen van mijnen. Er moest toen een volledig Belgisch Statuut voor deze afdeling worden uitgewerkt. Bovendien was de opleiding van de bij de bevrijding van het grondgebied ingelijfde rekruten geëindigd. Het was aangeraden, deze zo spoedig mogelijk onder de Belgische vlag bijeen te brengen, liever dan ze over Engelse schepen te zien verspreiden. Anderzijds was de kruiser- wachtschip *Artevelde*, die gedurende de bezetting door de Duitsers was voltooid, weer in ons bezit gekomen, evenals de door de Duitsers gemoderniseerde en goed

bewapende *Zinnia*. Bovendien stonden de Engelsen ons ondermeer zeven mijnenvegers en een bakenlegger af.

Zinna, schilderij van D.Mangelinckx



Op 12 april 1946 verscheen in het "Staatsblad" een op 30 maart 1946 gedateerd besluit, waarbij de Zeemacht in het leven werd geroepen.

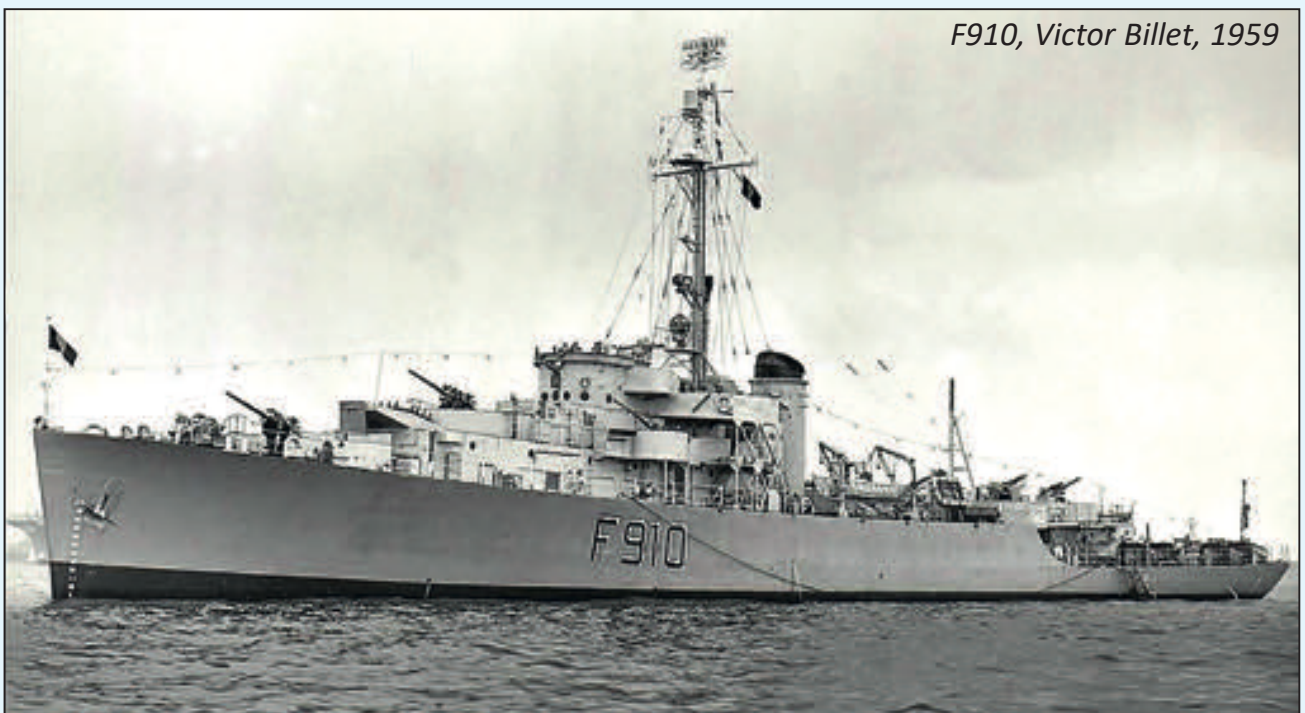


De Princesse Marie-Josée aan de kade te Oostende in 1946

De administratieve diensten en het depot werden aanvankelijk aan boord van de afgedankte pakketboot *Princesse Marie-Josée* overgebracht; daarna, in augustus 1946, naar de Kazerne Generaal Mahieu te Oostende. In september 1946 werd de bebakeningsdienst waargenomen door het door de Engelse admiraliteit afgestane schip *Barcock*.

*Barcock*

In april 1947 werd een Amerikaans fregat aangeschaft, de *Luitenant ter Zee Billet* om, ingevolge een internationale overeenkomst, bijstand te verlenen aan vliegtuigen en schepen die op de Atlantische Oceaan in nood zouden zijn.

*F910, Victor Billet, 1959*

In 1947 werd het Duits herstelschip *Thuringen* uitgerust voor het bergen van wrakken. Het kreeg de naam *Bootsman Johnson*.

Thuringen, later de Bootsman Johnson



De Marine trad vervolgens in verbinding met de Britse admiraliteit voor de aankoop van zes hoogzee- mijnenvegers, van de klasse *Algerine*. Dit zijn schepen van 2.000 ton, bewapend met een 4 duims kanon en met 4 luchtafweerkanonnen van 40mm. Officieren werden voor scholing gezonden op de Nederlandse, de Engelse en de Franse vloten.



Klasse Algerine, ex HMCS, J337 Winepeg, 1950, later F903 A.F.Dufour

Daarna kwam de Marine nog in het bezit van een schip van 4.500 ton, met welks bouw in 1939 een aanvang was gemaakt te Hoboken en dat de Duitsers hadden omgebouwd als bevoorradingschip voor onderzeeërs. Men richtte het thans in als troepentransportschip. Het werd de *Kamina* genaamd, ter herinnering aan de eerste reis van dit schip naar de kolonie. Hiermede waren de blijvende grondvesten van de Belgische Zeemacht gelegd.

Kamina, 1958

De Kamina werd oorspronkelijk gebouwd als vrachtschip voor rekening van een Poolse reder.

Dat belet niet dat, in de organisatie van de Zeemacht, tal van voorstellen zonder gevolg bleven. Het is onder die omstandigheden en gezien het gevaar dat eens te meer aan de horizon dreigt, dat de Directeur-Generaal der Marine er op aandrang dat de organisatie zou overgaan naar het Departement waarvan de talrijke en goed bezette diensten, alsmede de financiële en technische middelen een snellere verwezenlijking van het gestelde programma toelaten. Een besluit van 25 februari 1949 bracht de aanhechting van het Korps aan het Ministerie van Landsverdediging.

De kwestie der kaders, van het statuut der officieren, der onderofficieren en de reserve-officieren, alsmede de vorming van gespecialiseerde bemanningen geregeld zijnde, zal de zeemacht haar actie middelen kunnen uitbreiden. Tegenover het verzaken aan de diensten voor hulpverlening en voor het bergen der wrakken staat, dat de kleine vloot der mijnenvegers haar logische uitbreiding bekwam; acht houten mijnenvegers zijn in aanbouw op de Belgische werven van Boel te Temse en van Béliard te Oostende, terwijl twee kleine vloten zullen geleverd worden door de Amerikaanse hulpverlening. Het Korps zal aldus kunnen beantwoorden aan de noodzakelijkheden van de angstwekkende uren van een eventuele oorlog. Het heeft, opblijvende wijze, zijn plaats in de Atlantische Defensiegemeenschap ingenomen.

Bron: De Belgen en de Zee, Henry de Vos, 1952 uitgegeven door Compagnie Générale de publicité et information Liège onder bescherming van de Vereniging der Belgische reders van de scheepvaartkringen en Kamer der Koophandel te Antwerpen.



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

VERLATEN ZEE

*Omdat de zee nu in eenzaamheid
geboren ligt
voel ik mij zo machteloos
bij het staren naar
dit enig schouwspel
van wind en water.*

*Want op dit naakte strand
vergaan mijn woorden tussen vloed en zand.*

*Maar eeuwig blijft uw golvenlied
dat voor 't oog zoveel bewondering biedt.*

Jozef Vandromme



HET ZEEVISSERSFONDS
fonds voor bestaanszekerheid

Openingsuren:
Van maandag t/m donderdag
van 8.30u tot 12.15u en 13u tot 17u
Op vrijdag van 8.30u tot 12.30u

Zeevissersfonds
Vijverstraat 47, bus 3 - 8400 Oostende
Tel: 059 509 555
Fax: 059 509 525
info@zeevissersfonds.be



ARGENTA
uw appeltje voor de dorst

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

AMERIKAANSE STRANDSCHELP

Een niet-inheemse soort van het Belgisch deel van de Noordzee en aanpalende estuaria.



©Annick Verween

De Amerikaanse strandschelp *Rangia cuneata* komt oorspronkelijk uit de Golf van Mexico. Van daaruit koloniseerde deze tweekleppige de Atlantische kust van Noord-Amerika en Europa. De eerste Europese melding vond plaats in augustus 2005 in de haven van Antwerpen. Introductie gebeurde hoogstwaarschijnlijk door transport van larven in het ballastwater van schepen. Deze soort leeft vooral in estuaria, in brak en zoetwater. In havens kan de Amerikaanse strandschelp voor overlast

zorgen door zich te vestigen in industriële koelwatersystemen, waar het de optimale waterstroom kan blokkeren.

Wetenschappelijke naam

Rangia cuneata Sowerby I, 1831

Oorspronkelijke verspreiding

Van oorsprong komt de Amerikaanse strandschelp voor in de Golf van Mexico. Deze tweekleppige heeft ook de meer noordwaarts gelegen estuaria gekoloniseerd langs de Atlantische kust van Noord-Amerika tot aan het lager gedeelte van de Hudson Rivier in New York. Buiten de Golf van Mexico wordt deze soort beschouwd als een niet-inheemse, invasieve soort: de introductie vond er plaats via transport met ballastwater en niet via natuurlijke verspreiding.

Eerste waarneming in België

In augustus 2005 werden voor het eerst enkele kleine individuen van de Amerikaanse strandschelp aangetroffen in de haven van Antwerpen in een testinstallatie. Deze installatie was opgesteld voor het monitoren van een andere tweekleppige niet-inheemse soort, namelijk de brakwatermossel *Mytilopsis leucophaeata*. Het is echter zeer waarschijnlijk dat de soort al enkele jaren voor deze eerste waarneming in de Antwerpse haven aanwezig was. Immers, in mei 2007 werd hier in het Verrebroekdok, op Linkeroever, een grote populatie van verschillende leeftijden gevonden. De aanwezigheid van exemplaren met een leeftijd van minstens 6 jaar, suggereert dat de introductie in de Antwerpse haven dateert van 2001, of misschien zelfs wel 2000, toen dit dok in gebruik werd genomen.

Verspreiding in België

Na de eerste vondst in augustus 2005 werden vanaf februari 2006 ook in industriële koelwatersystemen regelmatig adulte populaties van deze soort gesignaleerd. De verschillende vondsten zijn voornamelijk te wijten aan intensieve monitorstudies. Zo werd de Amerikaanse strandschelp ook recentelijk gedetecteerd tijdens een groot-schalige inventarisatieactie van het visbestand in de Gentse haven, en het Kanaal Gent-Terneuzen. Verdere details omtrent de locatie en de aantallen ontbreken spijtig genoeg. Men vermoedt dat deze exoot nog in andere havens - zowel bij ons als in onze buurlanden - te vinden is, maar nooit eerder werd opgemerkt. Mogelijk was er in het verleden ook verwarring met jonge exemplaren van andere strandschelpen die voorkomen in estuaria, bijvoorbeeld *Mulinia lateralis*.

Verspreiding in onze buurlanden

De eerste vondst in 2005 in België vormde meteen ook de eerste waarneming van de soort in Europa. Het is meestal onduidelijk of de Amerikaanse strandschelp zich ondertussen al dan niet gevestigd heeft in onze buurlanden. In Nederland echter werden in 2007 drie exemplaren gevonden in de Zuiderpolder van het Noordzeekanaal. De soort blijkt hier goed te gedijen en vormt er in Zijkanaal C en Zijkanaal F dichtheden tot 200 individuen per m². Ook in het IJ in Amsterdam komt de soort vandaag algemeen voor.

Wijze van introductie

Net zoals de Atlantische kust van Noord-Amerika gekoloniseerd werd, kwam de Amerikaanse strandschelp hoogstwaarschijnlijk terecht in de haven van Antwerpen via het transport van zijn larven in ballastwater. Pas de laatste jaren is de lozing van ballastwater aan strengere normen onderworpen.

Redenen waarom deze soort zo succesrijk is in onze contreien



©Marco Faasse (www.acteon.nl)

De Amerikaanse strandschelp heeft een ingegraven levenswijze. Deze tweekleppige heeft dus een zand- of modderlaag nodig om zich te kunnen ingraven. De bodem van industriële koelwatersystemen wordt bedekt door een laagje zand of modder, wat de succesvolle vestiging van deze exoot daar verklaart. De soort kan zich gemakkelijk aanpassen aan het wisselende zoutgehalte, typisch voor estuaria en havengebieden, dankzij een intern mechanisme genaamd 'osmo regulatie'.

Dankzij osmo regulatie kunnen volwassen Amerikaanse strandschelpen zonder problemen weerstaan aan en zich aanpassen aan zoutgehaltes tussen 0 PSU (zoet water) en 33 PSU (zeewater). Jonge exemplaren zijn echter iets minder tolerant,

hun grenzen liggen tussen 2 en 22 PSU. Door zijn sterke zouttolerantie neemt deze soort een gebied in dat door weinig andere schelpdieren bewoond wordt.

Factoren die de verspreiding beïnvloeden

In havens zijn zowel de temperatuur als het zoutgehalte van het water ideaal voor de overleving van deze strandschelp. Niettegenstaande de soort tolerant is voor zoutgehaltes tussen 0 en 33 PSU, gedijt de Amerikaanse strandschelp het best bij zoutgehaltes tussen 5 en 15 PSU. Ter vergelijking: het zeewater in onze Noordzee heeft een gemiddeld zoutgehalte van 35 PSU. Bij hogere zoutgehaltes ondervindt deze strandschelp namelijk te veel concurrentie met andere organismen die typisch in zoute milieus voorkomen. Verder kan deze soort ook in verschillende watertemperaturen overleven. De jonge dieren zijn het gevoeligst en verdragen temperaturen tussen 8 en 32°C.

Effecten of potentiële effecten en maatregelen

Hoewel de Amerikaanse strandschelp een soort is van zachte substraten in estuaria, kan hij zich ook vestigen in leidingen indien daar een laagje zacht sediment zoals zand of slib aanwezig is. Eens gevestigd zal deze tweekleppige de waterstroom beïnvloeden waardoor een ophoping van sediment ontstaat. Dit vergemakkelijkt de vestiging van nog meer individuen. Uiteindelijk kan deze strandschelp zorgen voor een slechte doorstroming in bijvoorbeeld industriële koelwatersystemen. Preventief kan men ervoor zorgen dat de buizen regelmatig gereinigd worden om de vestiging van deze soort te voorkomen.

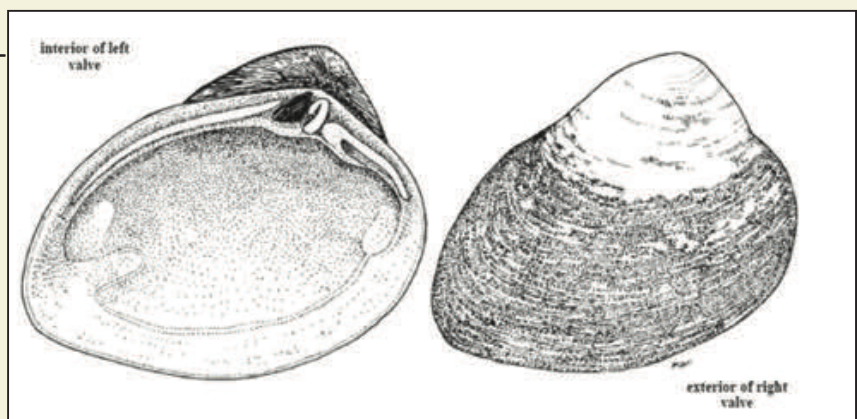
Specifieke kenmerken

Beide schelphelften zijn dik en hebben een min of meer ovale vorm. De buitenzijde van de schelp varieert in kleur van licht bruin tot grijsbruin naar bijna zwart. De binnenkant van de schelp is glanzend wit met een blauwgrijze schijn. Verder zijn deze schelpen voorzien van een opvallend uitstekende top of umbo. Volwassen individuen van de Amerikaanse strandschelp bereiken een grootte van 2,5 tot 6 centimeter. Het grootste exemplaar ooit gevonden had een lengte van 9,4 centimeter. Op basis van de gemiddelde lengte is

voorspeld dat deze tweekleppige gemiddeld 4 tot 5 jaar wordt. Op dezelfde manier wordt geschat dat een groot exemplaar van 7,5 centimeter een leeftijd zou bereikt hebben van 10 jaar. De Amerikaanse strandschelp graaft zich grotendeels in en

voedt zich door kleine voed-

seldeeltjes uit het water te filteren. Larven worden in twee periodes vrijgelaten in de waterkolom tussen maart en november, telkens nadat het zoutgehalte ongeveer



©FAO

5 tot 10 PSU-eenheden stijgt of daalt. Na ongeveer 7 dagen vestigen de larven zich op het substraat.

Weetjes

Een waaier aan bijnamen...

De Amerikaanse strandschelp heeft een heleboel bijnamen. Eén ervan is de 'Louisiana road clam', verwijzend naar het gebruik van de schelpen ter vervanging van grind voor de bouw van wegen in Louisiana. Naast deze activiteit is het voornamelijk de oogst als voedsel die deze soort economisch belangrijk maakt, vooral in de Golf van Mexico. Andere benamingen zijn 'littleneck clam' of 'cocktail clam', hoewel deze benamingen eerder verwijzen naar een groep van schelpdieren die op elkaar lijken en gebruikt worden in verschillende recepten zoals paella.

Een lekkernij, maar wildvangst is ten sterkste af te raden

Indien men zelf op zoek zou gaan naar deze strandschelp voor consumptie, dan is voorzichtigheid geboden. Gezien deze tweekleppige zich voedt door kleine deeltjes uit het water te filteren, kunnen ook schadelijke stoffen of microscopische algen uit het water opgenomen worden. Het eten van zelf verzamelde Amerikaanse strandschelpen is bijgevolg niet zonder gevaar! Het spreekt voor zich dat men dit gevaar niet loopt bij Amerikaanse strandschelpen verkregen in de handel. Deze exemplaren ondergingen een strenge controle op herkomst en kwaliteit en hiervan kun je dan ook met een gerust hart van smullen.

Rudy Laforce

Hoe verwijzen naar deze fiche?

VLIZ Alien Species Consortium. Amerikaanse strandschelp - *Rangia cuneata*. Niet-inheemse soorten van het Belgisch deel van de Noordzee en aanpalende estuaria. Revisie. VLIZ Information Sheets, 28. Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ): Oostende, Belgium. 5 pp.

VLIZ Alien species consortium: <http://www.vliz.be/imis/imis.php?module=project&proid=2170> Lector: Annick Verween

Online beschikbaar op: http://www.vliz.be/wiki/Lijst_niet-inheemse_soorten_Belgisch_deel_Noordzee_en_aanpalende_estuaria

UURWERKEN - JUWELEN - SPORTTROFEEEN



M. ROMMELAERE-DELEU

**Voorhavenlaan 51
8400 Oostende**

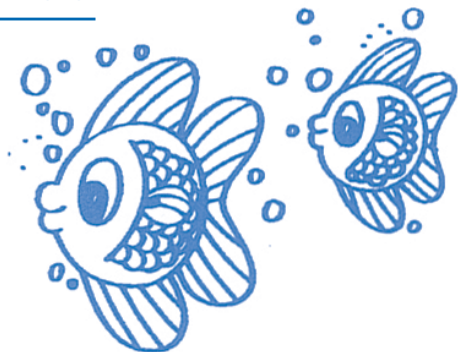
**Vuurtorenwijk
Tel. 059/32 03 21**

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



**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

Vuurtorens OOSTENDE

Een trouwe veilige scheepvaartbegeleiding voor onze vissers, vroeger en nu!

Lichttorens als wegwijzers voor de kust zijn al zeer oud. Ten tijde van de Grieken sprak men al van een marmeren toren die op het eiland Phares (vandaar het woord phare) geplaatst werd ter beveiliging van de scheepvaart. Al drie eeuwen voor Christus zou er een kolossale vuurtoren van meer dan 100 meter hoogte in de onmiddellijke nabijheid van Alexandrië gestaan hebben. Deze toren behoorde tot één der zeven wereldwonderen. Het waren de Romeinen die aan de kusten van Noord-Europa de vuurtorens introduceerden. De eerste exemplaren waren meestal geen torens maar grote gestookte vuren op een heuvel of op een top van een duin. Later werd gebruik gemaakt van lantaarns waar kaarsen of olielampen in geplaatst werden.

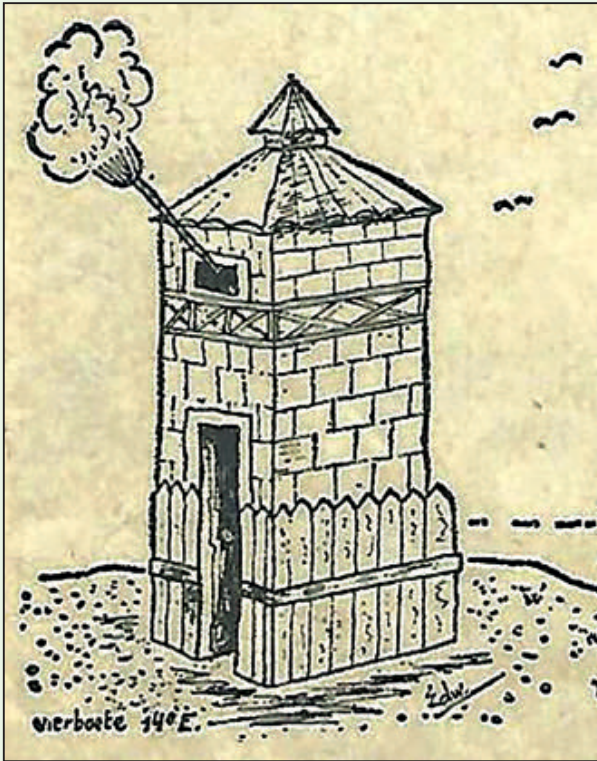
De oude Belgen moeten wellicht ook een vuurtoren hebben gebruikt. Met eiken zeilboten kwamen de Morinen (kustbewoners ten tijde van de Oude Belgen) in contact met de bewoners van Engeland. Op het strand moeten onze voorouders dan waarschijnlijk rietvuren ontstoken hebben om voor de zeevarenden de kust aan te duiden. Rond het jaar 40 na Christus werd de eerste vuurtoren van onze Kanaalkust te Boulogne aangelegd.

*Al heel lang kenden dan ook de kustbewoners en zeelieden een vuurtoren en een vuurschip.

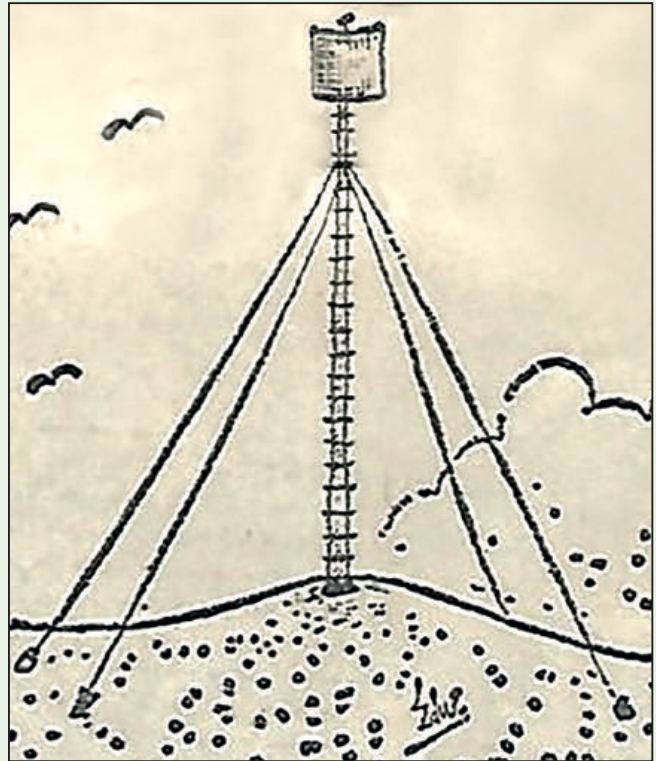
De eerste vierboeten

Door het verbeteren van de scheepvaart en door de enorme economische betekenis die de visserij begon te krijgen voor de kuststeden, werd men verplicht ook de kustverlichting uit te breiden en te verbeteren. Toen Oostende in 1267 tot stad werd verheven, begon de vissersbevolking eveneens flink aan te groeien. De visserij nam een snelle uitbreiding en er moest ook voor de veiligheid van de zeelieden gezorgd worden. In 1284 werd voor het eerst in de Oostendse duinen een 'vierboete' gebouwd. Het was een klein vierkant torentje waaraan op één of andere wijze een soort fakkel bevestigd was. Bij het naderen van schepen ontstak men het vuur en hierdoor wisten vissers en andere zeelieden welke richting op te varen.

In 1366 kreeg de Vlaamse kust te Duinkerke, Nieuwpoort, Oostende en Blankenberge nieuwe vierboetes. Door de voorrechtbrieven die door Graaf Lodewijk van Vlaanderen aan de Castiliaanse en Spaanse kooplieden werden verleend, moesten deze vierboeten zo snel mogelijk worden opgericht. Volgens een kaart uit de 16^{de} eeuw van Jacob Deventer stond aan het westerhoofd van de Oostendse haven de allereerste vierboete.



*Tekening van een eerste vierboete
uit de 14de eeuw*



Een vierboete uit de 16de eeuw

Later werden deze vierboeten geperfectioneerd waarbij in de duinen hoge masten gezet werden waarin bij het vallen van de avond een olielamp opgehangen werd.

In de 16^{de} eeuw moesten de Oostendse vissers ieder jaar met kerstmis een soort belasting (vuurbaakrecht) betalen aan de stad als bijdrage voor het dekken van de onderhoudskosten voor de vierboeten. In die tijd waren de meeste kerken langs de kust voorzien van zware vierkante torens, waarvan men ook vaak gebruik maakte om daarboven vuurhaarden te stoken, als lichtpunten naar zee.

De Vlaggestok

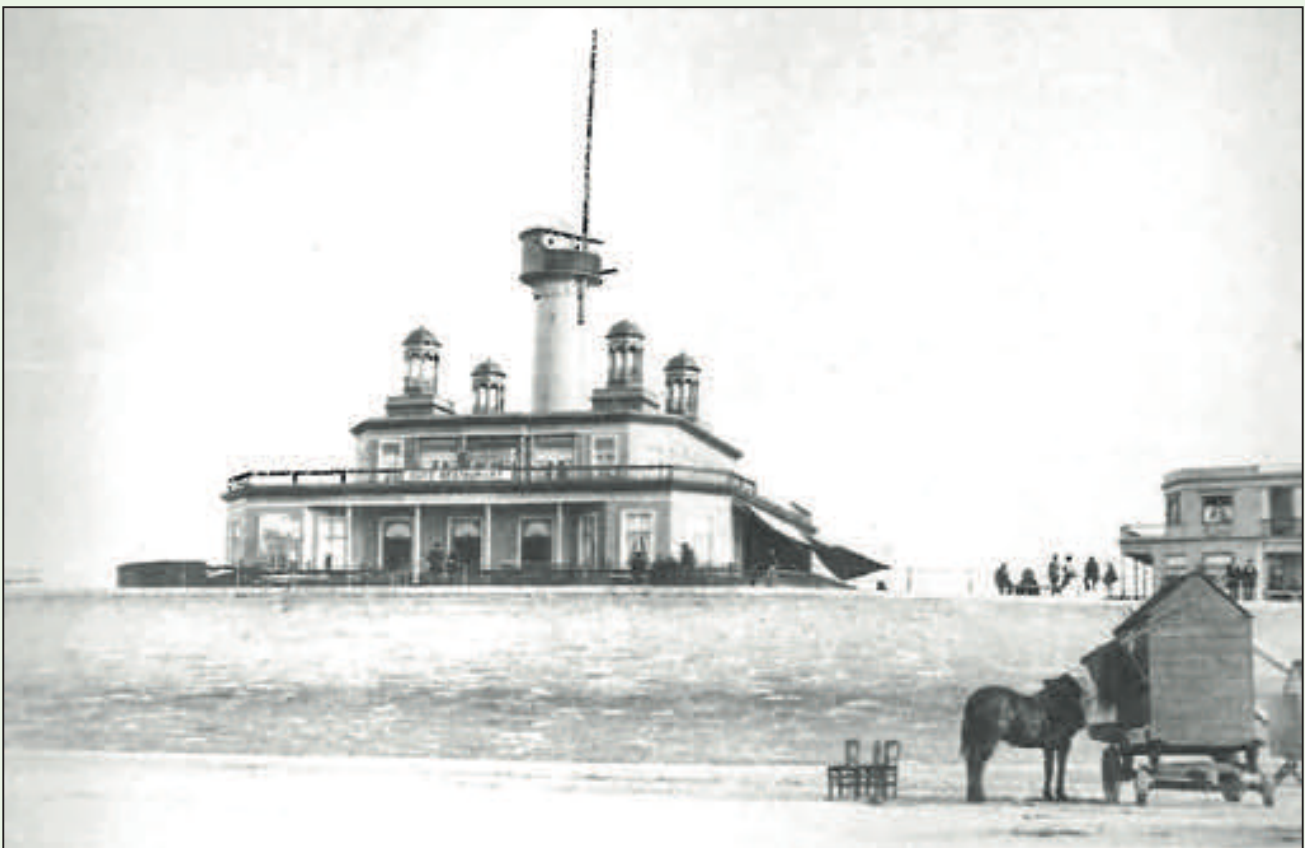
Onder het bewind van de Oostenrijkse keizerin Maria-Theresia werd de eerste echte vuurtoren gebouwd. Oostende werd vertroeteld en de scheepvaart kende een grote uitbreiding zodat deze vuurtoren er zeker op tijd kwam. Het werd een flinke verbetering voor de Oostendse haven. Architect Dewez (dezelfde architect die de plannen van de abdij van Orval ontwierp) tekende de plannen van de vuurtoren die aan de westzijde van de haven moest komen (ter hoogte waar nu het monument ter nagedachtenis der zeelieden staat). Er was ook een huis voorzien voor de wachter die moest instaan voor de goede werking van de toren.

De aanbesteding beliep 10.000 gulden.

Op 15 oktober 1772 werd de vuurtoren voor de eerste maal ontstoken.

Ook werd toen de eerste loodsboot in dienst gesteld om schepen de haven binnen te loodsen zowel bij dag als nacht. Bovenop de toren was een kolenvuur aangebracht die echter meer rook dan vuur gaf en door stormvlagen voortdurend gedoofd werd, zodat enkele jaren later olielampen in de plaats werden gezet.

In 1845, waar nu het Zeeheldenplein is, had men een houten aanbouw rond de vuurtoren aangebracht, genaamd 'Le Cercle du Phare', je mag dat een vroegere voorloper van het Oostendse Kursaal noemen. Bezoekers aan de stad Oostende en omgeving konden gebruik maken van onder meer het café-restaurant, een danszaal, een rookzaal en enkele salons.



De Vlaggestok, ten Westen van de Oostendse haven, waar nu het Nationaal monument voor de Zeelieden staat, met daarrond het gebouw 'Cercle du Phare' en Pavillon Royale (1834)

©Beeldbank Oostende

Toen in 1853 het eerste Kursaal geopend werd en een machtig succes kende, betekende dit meteen het zekere einde van 'Le Cercle du Phare'.

Bij gebrek aan publieke belangstelling werd het toeristisch paviljoentje in 1877 afgebroken.

Door de bouwwoede aan de kust en de uitbreiding van de haven werd de straal van de vuurtoren ontnomen aan de westkant. Men achtte het dan ook noodzakelijk om een nieuwe vuurtoren te bouwen aan de oostkant. In 1860 wordt deze vuurtoren gedoofd.

De eigenlijke gewezen vuurtoren liet men staan en deed toen nog een hele tijd dienst als semafoor voor de ingang van de havengeul.

Bovenop het gebouw was er een hoge mast of 'stok' aangebracht waaraan met vlaggen de waterstanden aangeduid werden. Daardoor kreeg deze eerste vuurtoren de naam 'vlaggestok'. Jaren later werd het huisje van de vuurtorenwachter afgebroken en in 1944 deden de Duitse bezetters de rest.

Naar Liefke Mores

De eerste vuurtoren op de Vuurtorenwijk (tweede vuurtoren van Oostende)

Koning Leopold II wilde van Oostende een wereldhaven maken en al in 1857 opperde hij als kroonprins het verlangen om een moderne toren te bouwen. Oostende moest volgens deze vooruitstrevende vorst zowel bij een lage als hoge waterstand voor de scheepvaart open staan en daarom werd de vuurtorenbouw samen met de bouw van een jachthuis en een dok vooropgesteld. De volgende vuurtoren zou opgetrokken worden aan de oostkant van de haven, toen nog 'Liefke Mores' of 'Lisjemore' genoemd. Weldra liepen de Belgische ingenieurs de Franse kust af om zich volledig op de hoogte te stellen van de laatste vuurtorensnufjes. Op 8 juli 1857 besloot de Belgische Senaat over te gaan tot het plaatsen van de toren. Pas in 1858 werd echter met het bouwen begonnen en in 1859 werd eigenlijk echt hard doorgewerkt.



Eerste vuurtoren op de Oosteroever Oostende

(collectie@Daniel Lamoot)

De toren had 245.000 BEF gekost, bereikte een hoogte van 53 meter en zond het licht over zee tot 20,5 mijlen ver. Er waren 273 trappen en de lamp

verbruikte 10 kg olie per nacht. De vuurtoren was ook toegankelijk voor het publiek. In die tijd gebruikte men ook spiegellantaarns om het schijnsel te verstevigen. De Franse natuurkundige Fresnel bracht een hele ommekeer toen zijn lenzensysteem in voege trad (*1). De Duitsers hebben deze vuurtoren vernietigd door middel van springstoffen op 7 september 1915. Een voorlopige vuurtoren werd in hout opgetrokken op de 'halve maan' in 1920. Tot 1926 deed dit bouwwerk als dusdanig dienst. Wanneer de toren werd afgebroken, behield men de lantaarn ervan om deze op de vuurtoren van Nieuwpoort te plaatsen.



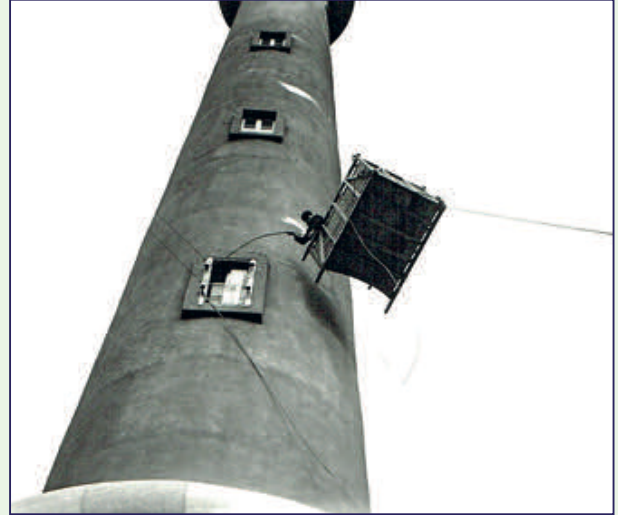
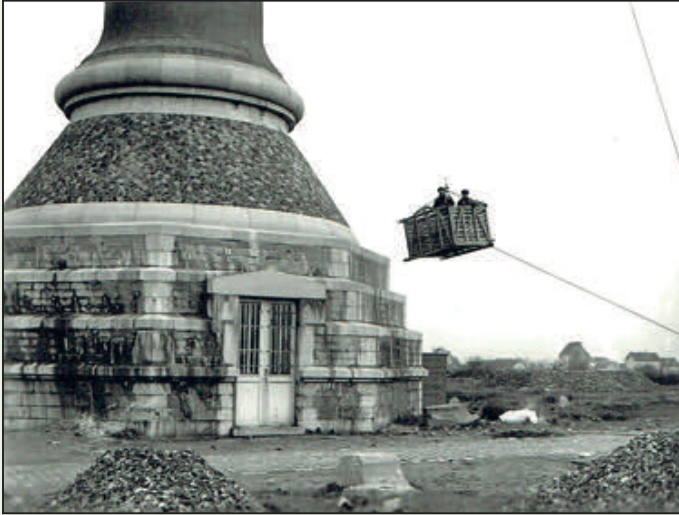
De voorlopig opgetrokken houten vuurtoren Oosteroever na WO1 (rond 1920)

(collectie@Mario Vercoutter)

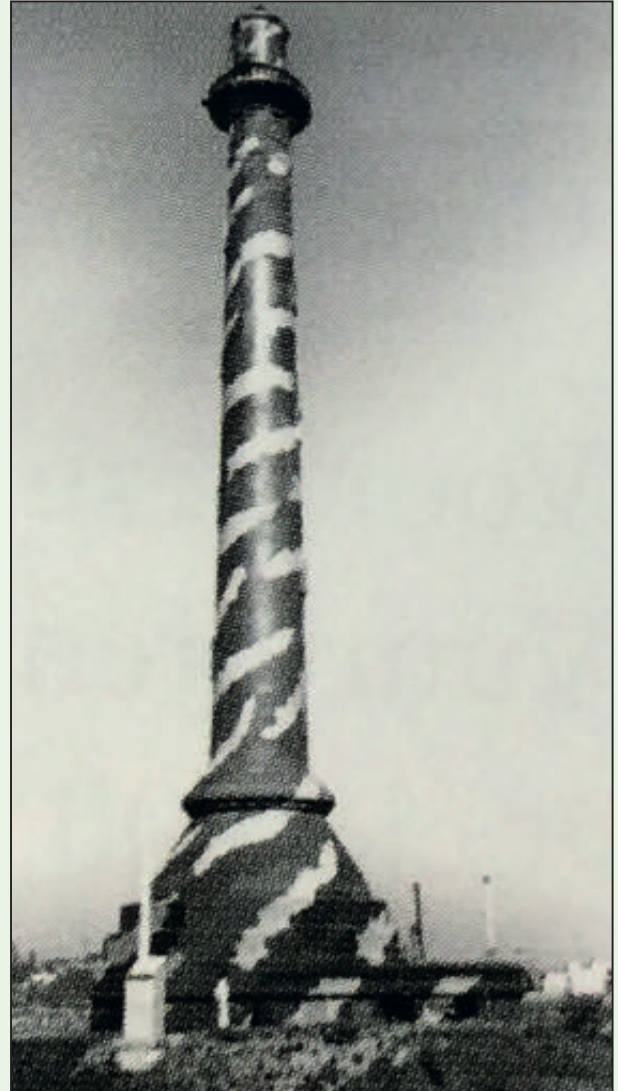
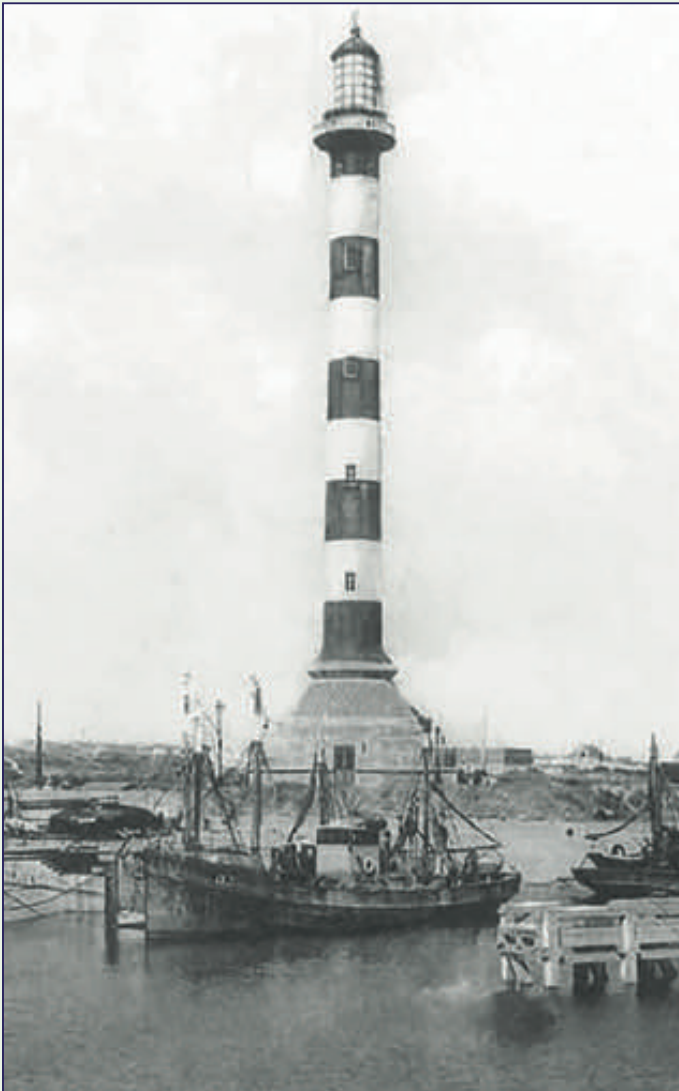
De derde vuurtoren Oostende en tweede op de Oosteroever

Men verving in 1925 de lichttoren 'Liefke Mores' door één die meer dan 62 meter hoog was en een spiraalvormige wenteltrap had met 295 treden. Voor de eerste maal in de geschiedenis van de Oostendse vuurtorens was de lichtbron een elektrische lamp. De lenzen die een half miljoen BEF gekost hadden (wat bijna evenveel kostte als het bouwen van de vuurtoren zelf) wogen ongeveer 2.200 kg en ze draaiden op 300 kg kwik. Het roterende lenzenstelsel met zes panelen concentreerde het licht van een lamp met een sterkte van 4800 Candela in een lichtbundel van 500.000 Candela. De Oostendse vuurtoren die drie lichtslagen gaf van elk 2/10 seconde met tussenpozen van 2,3 seconden en daarna duisternis gedurende 4,8 seconden, werd heel gemakkelijk opgemerkt, ook in het binnenland en, wegens de

plotse bloei van de luchtvaart, waren er stralen (voor de personen beneden niet zichtbaar) die naar boven schenen voor de vliegtuigen.



Werken aan de derde vuurtoren (de tweede op de oosteroever)



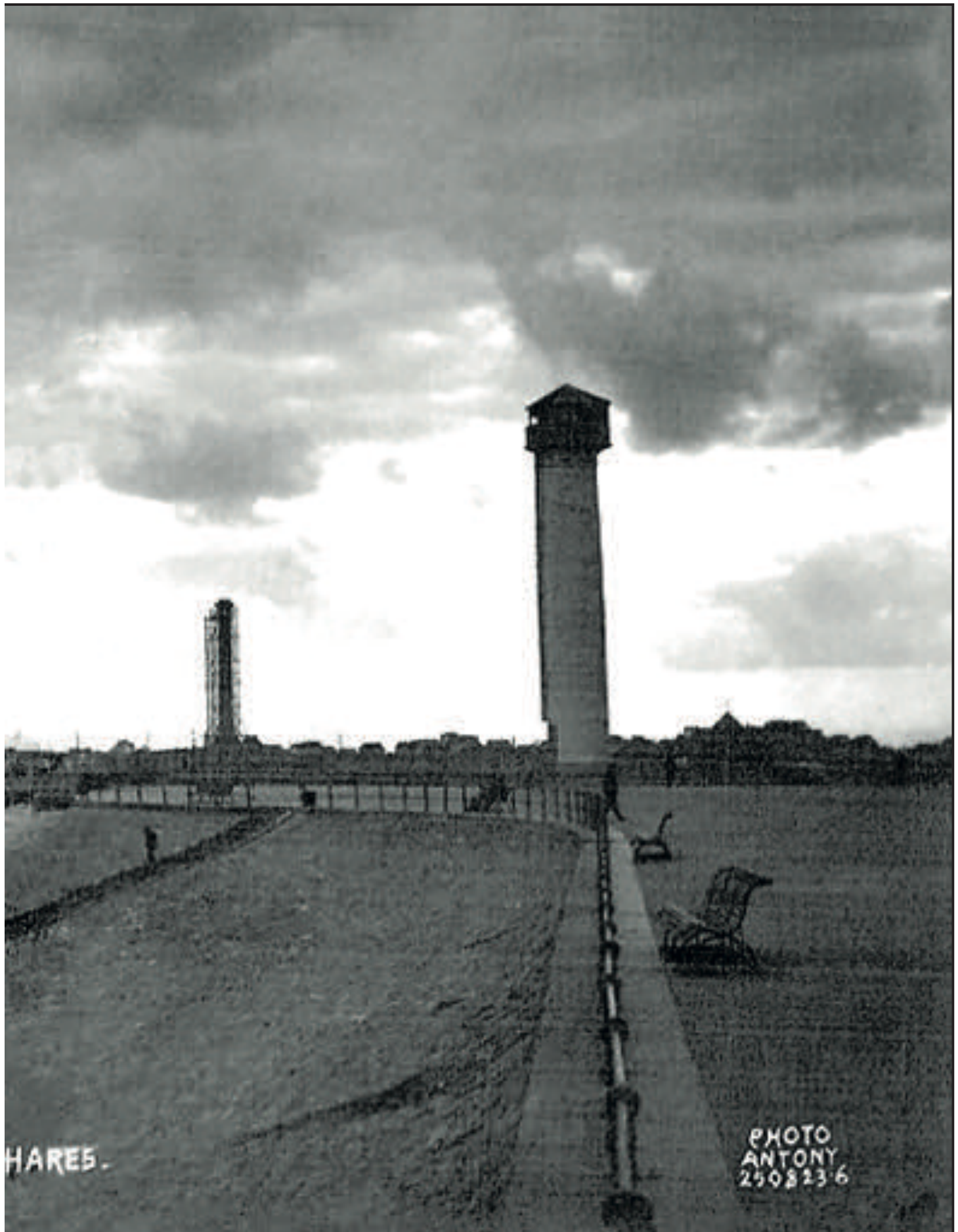
Beschildeerde vuurtoren in rood- witte banden. Geschilderd in camouflagekleuren tijdens WOII (collectie©Daniel Lamoot)

Deze toren werd in rode en witte banden beschilderd om zoveel mogelijk op te vallen.

De plaatselijke vissers vertelden dat deze vuurtoren zijn badpak aan had.



Oostende: links op de Oosteroever de voorlopig opgetrokken houten vuurtoren (na WOI),



midden de in opbouw zijnde tweede vuurtoren Oosteroever en rechts de vlaggestok.

(foto Antony van 25 Aug 1923, collectie ©Daniel Lamoot)



Restanten van de voet vierde vuurtoren (foto 1915)

(Collectie ©Daniel Lamoot)



*Uitkijkpost van de Duitsers tijdens de oorlog vanuit het lichthuis vuurtoren
Oosteroever.*

(Collectie ©Daniel Lamoot)

Toen de oorlog in 1940 uitbrak, kreeg de torenwachter op 18 mei het bevel de inrichting te vernielen.

In oktober 1940 viel een bom in het huisje van de torenwachter waardoor het gedeeltelijk werd vernield. De Duitsers lieten tijdens de Tweede Wereldoorlog de toren beschilderen in groen en gele camouflagekleuren. Toen ze in 1944 onze gewesten ontruimden werd deze toren ook opgeblazen. Op dezelfde plaats begon men in juli 1945 een stalen pyloon op te trekken die als voorlopige vuurtoren werd ingericht.

Op zaterdag 11 mei 1946 werd het licht op de toren geplaatst en voor de eerste maal ontstoken op 31 mei 1946. De toren was 31 meter hoog terwijl het licht een draagwijdte had van 11 NM (Eén Nautical Mile = 1 zeemijl of 1852meter).

Dit lapmiddel deed dienst tot 1947. Toen werd de huidige vuurtoren op de grondvesten van de vorige gebouwd.

* Op 2 oktober 1946 ruimde de aannemer R. Claussens, uit Brussel, de voet van de vroegere toren op.



Na WO II deed, op een stalen pyloon (rechts op de foto), een vast licht dienst als vuurtoren (1945-1947). Links de huidige vuurtoren (Lange Nelle) in opbouw.

(Foto ©Luc Chatlen)

Lange Nelle, de huidige vuurtoren na de Tweede Wereldoorlog

De werken aan deze toren werden in mei 1947 gestart. Toen het bouwwerk in juli 1949 afgewerkt was, werd de lichtbron met bijhorend lenzenstelsel 'Fresnell' van de voorlopige toren in de nieuwe geïnstalleerd. (merk: Barbier, Bernard, Turenne S.A. Parijs). De noodverlichting werd later gemoderniseerd zodat de reikwijdte verhoogd werd tot 21 zeemijl (39 km).



In 1953 werd de acetyleenlamp vervangen door een elektrische. Het systeem met een dalend gewicht dat bij stroomuitval voor de rotatie zorgde, werd vervangen door een elektromotor maar het oude systeem bleef bewaard. Oorspronkelijk was de toren opengesteld voor toeristen, die via de wenteltrap met 324 treden, toegang hadden tot de gaanderij rond het lichthuis.

De toren heeft een hoogte van 57,5 meter. Hij bestaat uit een cilindrische betonnen constructie die op een achthoekige sokkel werd geplaatst. Onderaan de toren bevindt zich een kubusvormig dienstgebouw. De lichtbron bevindt zich 65 meter boven het zeeniveau en bestaat uit een halogeenlamp met een vermogen van 3.000 W, een lichtstroom van 50.000 lumen en een lichtsterkte van 1.940.000 Candela. Bij optimale omstandigheden is het licht zichtbaar tot op een afstand van 27 zeemijl (50 km). Het licht wordt gebundeld door een systeem met 2 Fresnellenzen (*1)

dat op een kwikbad roteert. De optiek of het lenzenstelsel bestaat uit 2 grote ronde verticale schijven van 1,50 meter hoogte die langs beide zijden van de lichtbron zijn aangebracht en elkaar langs boven raken. De schijven zijn samengesteld uit driehoekig geelachtig glas van geslepen banden met een dikte van 9 cm. Iedere schijf bevat drie lenzen d.w.z. in het midden een ronde lens en langs beide zijden hiervan een halfronde lens.

Het zijn deze drie lenzen die op het ogenblik dat ze juist voor de lichtbron komen te staan elk een stralenbundel afwerpen. De 2 schijven draaien voortdurend rond de lichtbron. Een volledige cirkeldraai duurt 20 seconden zodat we 2 maal 3 slagen hebben in 20 seconden en 3 slagen in 10 seconden. Drie lange slagen is in morse de letter 'O' (= Oostende). Vóór de lenzen, die voor de scheepvaart bestemd zijn, werden er nog 6 kleine rechthoekige lenzen aangebracht om oriëntatie te verschaffen voor de vliegtuigen. De stralen uitgezonden door deze lenzen zijn zichtbaar tot op een hoogte van 3.000 meter en worden uitgezonden over een hoek van 32 graden gemeten vanuit het waterpasvlak. Vanop de grond zijn deze stralen praktisch onzichtbaar.

De automatische installatie die het licht ontsteekt en dooft wordt gestuurd door een lichtsensor. Een reservelamp en een elektrische generator, aangedreven door een dieselmotor, zorgen ervoor dat in noodgevallen de toren verlicht blijft.

In 1994 werd de toren gerestaureerd en voorzien van een wit-blauw golve patroon dat werd bedacht door de Knokse kunstschilder *Ignace Van Isacker*. Het toenmalige Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap liet in september 1998 het aandrijfmechanisme van het roterende lenzensysteem moderniseren. Een nieuwe geïnstalleerde frequentieregelaar met bijhorend transmissiesysteem leverde een constante draaisnelheid voor het optisch gedeelte.

* De vuurtoren werd vanaf 29 oktober 2004 beschermd als monument.

* Op 5 oktober 2009 werd hij aangeduid als bouwkundig erfgoed.

- Als volwaardig onderdeel in het navigatiesysteem van onze kust kunnen we onze vuurtorens niet meer wegdenken. Steeds wenkt zij de visser toe en steeds zal zij ook zorgen voor zijn veilige vaart op zee. Tegenwoordig met radar, GPS, AIS en andere hoog-technische toestellen zijn de vuurtorens misschien overbodig maar ze zijn nog altijd, indien de technische middelen aan boord niet meer werken, het hulpmiddel bij uitstek op dat 'kritieke' moment.

* Voor de zeelieden blijft elke vuurtoren nog steeds een emotionele waarde uitstralen.

Bronnen:

- Artikel uit het Nieuw Visserijblad van 07/04/1950 (auteur A.C.),
collectie Jan Hostyn
- Artikel uit De Zeewacht van 1 september 1972 (auteur Edward Brouckxon),
collectie Jan Hostyn
- Artikel De Oostendse vuurtorens (auteur Remo Livain), collectie Jan Hostyn
- Lustrumboek 'Ostendiana' 1972

(*1) De Fresnel lenzen en hoe werkt dit?

Om licht tot een krachtige straal te bundelen, heb je een bolle lens nodig. Deze dunnere getrapte lens bundelt licht op dezelfde manier als een bolle lens. Boven en onder de Fresnel-lens buigen prisma's het licht in de goede richting. Eenvoudig gezegd bestaat een fresnellens uit een in concentrische ringen of schillen opgedeelde lens. De dikte van de ringen is steeds ongeveer gelijk, zodat de lens bij benadering vlak is. Uitgaande van de oorspronkelijke bolle lens is van buiten naar binnen de ring als het ware steeds dieper ingedrukt.

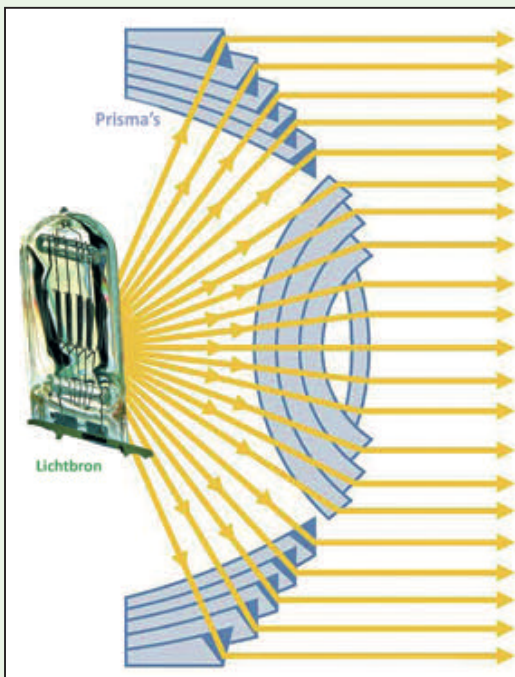


Lichtbron, lamp in de Lange Nelle



Fresnel-lens in de Lange Nelle

©foto's Danny Vanhevel, 17 september 2017



Bundeling van de lichtstralen, komende van de lichtbron, via de prisma's

*Onder de Oostendse vissers werd de vuurtoren van Oostende
" t vier van Stad." genoemd.*



Huidige vuurtoren "Lange Nelle" te Oostende

©Danny Vanhevel, 23 juni 2018



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

 **ompas**

www.compas.be



brochures



folders



boeken



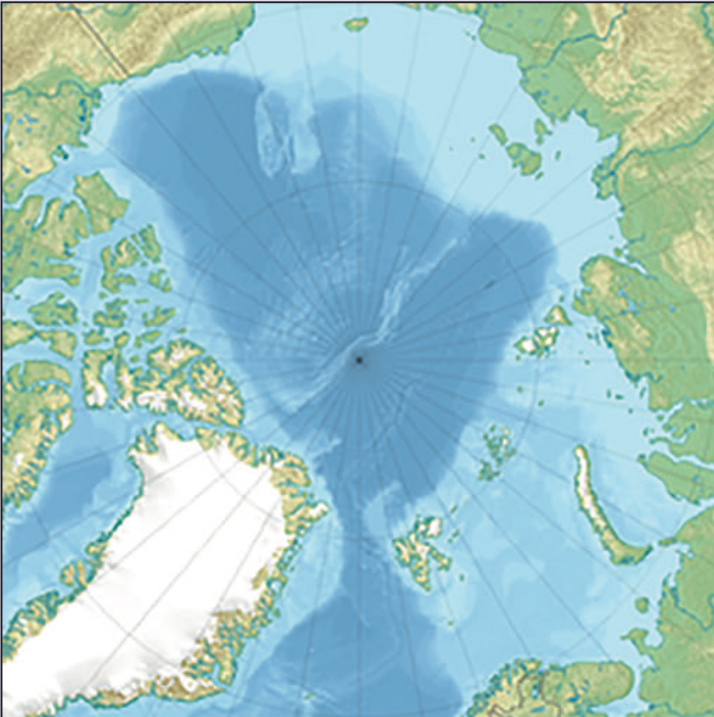
doosjes



lowyck
producent
van drukwerk

EEN BIZARRE ZEEVOGEL

BJØRNØYA



In het derde nummer van O'ZEE schreef ik over de uitzonderlijke waarneming van de Kuifpapegaaiduiker op Bjørnøya in de Barentssee. Alle illustraties bij die tekst zijn evenwel van de bij velen bekende Papegaaiduiker, Lunde in het Noors.

Bjørnøya (Bereneiland) ligt tussen het vasteland van Noorwegen en Spitsbergen (Svalbard). In het kader van het zeevogelprogramma SEAPOP observeerden wetenschappers op 13 juli 2019 van het Norsk Polarinstutt een Kuifpapegaaiduiker die in zee was geland.

Wij lazen reeds over Bereneiland in verband met de legendarische overwintering van Willem Barentsz op de Nova Zembla (1596). De eerste beschrijving was van de hand van Gerrit de Veer in zijn legendarisch dagboek. Zie, *'De dramatische overwintering op Nova Zembla'* (Vriendenkring Noordzee - Aquarium nr. 105).

BJØRNØYA 28 MEI 2020



Dit is het verhaal van Venke Ivarrud in *Vår Fuglefauna*.

‘Wat is dit in godsnaam? Op 28 mei dit jaar (2020) was ik weer op weg naar het meteorologisch station op Bjørnøya toen ik een vogel opmerkte die er heel anders uitzag dan de Alken, Zeekoeten en Papegaaiduikers die over zee vlogen. De vogel kwam in mijn richting. Vanop afstand leek het mij een grofgebouwde zwarte vogel met wit voorhoofd, anders dan wat ik ooit had gezien. Naar vogels kijken geeft mij veel plezier, maar ik behoor absoluut niet tot de kenners die een vogel al aan één enkele roepje herkennen. Ik behoor niet tot hen voor wie een glimp, een zweem van ‘iets’ dat voorbijvliegt al volstaat om de vogel op naam te brengen. Voor mij is fotograferen de beste oplossing. Zelfs een wazig onscherp beeld is meestal wel goed genoeg voor de determinatie. Mijn Nikon D500 gaat altijd mee op tocht – en dan nog binnen onmiddellijk handbereik. Zo ook op die dag in mei op Bjørnøya.



Dus heb ik wat foto's gemaakt. *Wat* ik fotografeerde wist ik toen niet. De focus lag erop de vogel in beeld te krijgen en af te drukken. Na een rondje over de zee kwam de vogel weer aan land en zette zich op een rotsrichel. Van waar ik stond, kon ik de vogel mooi in het vizier krijgen. Nadat ik hem door de verrekijker goed had gezien en op een paar beelden van de camera had ingezoomd, stond het vast, dit was een Kuifpapegaaiduiker! Ik was helemaal begeistert dat ik werkelijk een Kuifpapegaaiduiker had gefotografeerd. Nu en dan helpt het toeval een beetje, op de juiste tijd op de juiste plaats te zijn. Het is niet ondenkbaar dat het om dezelfde vogel gaat die vorig jaar in mei werd gefotografeerd. De waarneming van vorige jaar was de eerste gedocumenteerde vondst op Bjørnøya. Of het de eerste observatie is voor Noorwegen is onzeker. Er bestaat een rapport dat melding maakt van één waarneming op de Westkust van Spitsbergen in 1997. Dit gebeurde vanop het onderzoekvaartuig 'Polarstern'. Daar zijn jammer genoeg geen foto's van gemaakt.

*Met dank aan Venke Ivarrud in 'Vår Fuglefauna' (zomernummer 2020),
zowel voor de tekst als voor de foto's.*

Johan Corveleijn



b.v.b.a. Verzekeringen

F. Finaut

**ALLE VERZEKERINGEN
ALLE MAATSCHAPPIJEN**

**Elisabethlaan 393
8400 Oostende
Tel.: 059/80 26 79
Fax: 059/80 00 81**

IN DE OOSTENDSE KREKEN

*Een gekras, een gegrom, diep en rauw,
een klacht die uit de zuigende
en zompige grond of
uit ondiep water komt -
en je rilt en je huivert van onbehagen,
want je hoopt dat het
maar de roerdomp is,
die donkere en plumpe reiger,
die brult en broemt.*

Johan Corveleijn

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 gassen
Aardgasverdelers**



WWW.WEVER.BE



Graaf de Smet de Naeyerlaan 20

8400 Oostende

MARINESCHILDER LOUIS ROYON

Een naam die zeker eens aandacht verdient in O'Zee is die van Oostendenaar Louis Royon: een marineschilder die nog altijd hoog geëerd wordt door collectionneurs van maritieme kunst.

De grootouders van Louis Royon, mensen met roots in Noord-Frankrijk, waren oorspronkelijk kruideniers in Oostende, maar startten met de uitbating van oesterputten en een restaurant op de Zeedijk.

Het toen gekende "Pavillon du Rhin".

Zijn ouders, Alfred Royon en Josephine Kremer, baatten een zaak van wijnen en sterke dranken uit in de Breidelstraat.

Er was een nauwe familieband met andere Oostendse kunstenaarsfamilies: Beernaert, Hamman en Van Cuyck.

Louis Royon werd in Oostende geboren op 1 juli 1882. Onderwijs kreeg hij als internaatsleerling in Brugge en Geraardsbergen maar school was niet aan hem besteed. Hij had er grote aanpassingsmoeilijkheden.

Al van zijn vijftiende monsterde hij aan op een groot vrachtschip, de "Apollo" dat naar Zuid-Amerika vaarde. Aan boord van de "Apollo" vaarde hij zowel rond Kaap de Goede Hoop als rond de gevreesde Kaap Hoorn.



De Apollo vaart Oostende binnen

In 1898 monsterde hij af in Glasgow. Zijn matrozenkoffer, die hij zelf

beschilde, bewaarde hij met zorg en schonk ze later aan het Nationaal Scheepvaartmuseum. Zeeman werd zijn beroep en roeping.

Schilderen en tekenen deed hij toen al uit liefhebberij.

Anno 1898 voer hij op Chili, monsterde het jaar daarna weer af en begon studies aan de Zeevaartschool. Op 7 april 1900 behaalde hij het brevet van 2de Luitenant ter Lange Omvaart.

In 1900 ondernam hij twee reizen naar Congo met de SS. Bruxellesville.

Als kunstenaar was Royon volledig autodidact. Bij zijn vroegste kunstwerken - 1904 - behoort een publiciteitsprentkaart voor de wijnhandel van zijn vader met één van zijn pentekeningen op.

Zijn zeevaartstudies zette hij verder: in april 1904 kon hij het diploma van 1ste Luitenant ter Lange Omvaart op zak steken en in 1908 dat van Kapitein. Daarna ging het wat kalmer: in 1908 werd hij Luitenant op de Oostende-Doverlijn. Hij woonde toen in de Hofstraat.

In mijn vroege herinnering zie ik nog de inkomgang van een - al lang gesloopt- rijhuis in die straat beschilderd met zee taferelen.

Hij werd één van de medestichters van de "Cercle Artistique d'Ostende" opgericht door Jan De Clerck op 5 november 1908.



N.a.v. de viering van het 50-jarig bestaan van de Oostendse kunstkring in 1957 werden de 4 overblijvende stichtende leden ontvangen ten stadhuize (gerechtshof) en in de bloemetjes gezet: Jef De Brock, Pieter- Nikolaas Boel, Jan De Clerck en uiterst rechts Louis Royon.

©De Plate

Met die kunstenaarsvereniging stelde hij vóór de Eerste Wereldoorlog regelmatig tentoon in groepssalons. Die groep was tot stand gekomen door en voor Oostendse kunstenaars die niet of moeilijk in het zomerse tentoonstellingscircuit van het Kursaal geraakten, op een moment dat er één van de weinige publieke expositiekansen was in de stad. Naast Jan De Clerck en zijn jongere broer Oscar, bestond de groep ook uit Jef De Brock, Louis en Pieter-Nikolaas Boel, Madeleine De Pape, Henry Brocka, Oscar Cornu, Maurice Desforges, Lucie Royon, Emile Spilliaert, Michel en Octave Van Cuyck, Leonard de Selliers, Camille De Bruyne en uiteraard Louis Royon. Samen sterk dus en dat opende voor hen ook de deuren van het Kursaal. Later exposeerden ze meestal in de Koninklijke Gaanderijen. Hun expo van 1914 werd abrupt stopgezet door het uitbreken van de oorlog.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog verbleef Royon in Le Havre, waar toen ook de Belgische regering in ballingschap was gevestigd (St. Adresse).

Hij behaalde er een brevet van artillerieofficier bij de marine en voerde er het bevel over de sleepboot "Le Grand Remorqueur" waarmee hij kort voor de Duitse bezetting van Oostende was weggevaren.

Met dat vaartuig ondernam hij in opdracht diverse zendingen.

Voor zijn verdiensten ontving hij later het Maritiem Oorlogskruis.

Na de Wapenstilstand werd hij gelast met het toezicht op de Noordzeevisserij. Dat was toen nog een hachelijke onderneming gezien de vele onopgeruimde maar op scherp staande mijnen.

Royon oefende deze functie uit tot in september 1919.



Na de oorlog was hij terug in dienst op de Oostende- Doverlijn.

In 1920 had hij een eerste solotentoonstelling, in de Galerie De Chenne in Brussel: pentekeningen, pastels, aquarellen en olieverven.

De komende decennia zou hij geregeld blijven exposeren en zijn schilderijen verkochten merkwaardig vlot. In die tijd ook gaf hij dan ook het varen om-den-brode op en ging hij zich volledig aan het schilderen wijden, als hij al niet op reis was.



Hij ging in Brussel wonen: Middaglijnstraat 17 en enkele jaren later in de Drukpersstraat 15. Hij had ook een woonboot "La Bohème", die vaak in de Handelsdokken aan de Vindictivelaan gemeerd lag. In 1924 kocht hij in Menton een oude vissersboot die hij "Eskimo" doopte en waarmee hij Franse en Belgische binnenwateren bevoer. In 1928 werd ingebroken in zijn woonboot toen ze gemeerd lag op het Kanaal van Willebroek. Hijzelf was toen op reis naar de Middellandse Zee.

Hij kreeg nu ook interessante opdrachten van de grote rederijen "Red Star Line", "Compagnie Maritime Belge", "Compagnie Belge Maritime du Congo", "Cunard Line", "Compagnie Générale Transatlantique":
affiches, kalenders, briefhoofden, uurtabellen, menukaarten...

De meeste van die zaken werden gedrukt bij E. Stockmans & Cie, gekend voor hun verzorgde meerkleurendruk. Alles nu gegeerde verzamelstukken!

Uiteindelijk reisde hijzelf naar Congo: in juni- juli 1922 met de "Elisabethville" van de C.M.B.C. (Compagnie Maritime Belge du Congo).

De reis ging al over Dakar, Conakry, Grand-Bassam, Banana naar Matadi en vandaar reisde hij naar Kinshasa en Thijsville. Het leverde hem een schat aan inspiratie op voor zijn verdere grafische opdrachten.

In Brussel sloot hij zich aan bij de kunstenaarsvereniging "Les Peintres de la Mer". Hij was medestichter van deze groep en hij nam deel aan hun tentoonstellingen. Aanvankelijk exposeerden ze jaarlijks in het Paleis voor Schone Kunsten. Dat dit kon - het Paleis was immers dé toplocatie van het land voor tentoonstellingen - is wellicht enkel aan hun "relaties hogerop" te danken. In 1940 nam hij na onenigheid ontslag uit de vereniging. Royon had een koppig karakter maar ook de andere leden kenden er wat van!

SOCIÉTÉ BELGE DES PEINTRES DE LA MER

Brusselse vereniging die kunstschilders groepeerde die vooral rond maritieme thematiek werkten.

Royon was samen met Maurice Pauwaert medestichter.

Het impuls kwam van Henry De Vos, directeur-generaal van de administratie van het Bestuur der Zeevaart. Het oorspronkelijke project was tentoon te stellen tijdens de Wereldtentoonstelling 1930 in Antwerpen. Maar de groep bleef langer actief en werd een echte vereniging. Aanvankelijk exposeerden ze jaarlijks in het Paleis voor Schone Kunsten in Brussel en in het Karreveld aldaar. Ze exposeerden ook in Liège, Oostende, Namur en ook eens in Noorwegen.

Tot de leden behoorden ondermeer: Door Boerewaard (1893-1972), René Depauw (1887-1946), Georges Frédéric (1900-1981), Jean Govaerts (1898-1985), Henri Logelain (1889-1968), André Lynen (1888-1984), Marc Macken (1913-1977), Maurice Mareels (1893-1976), Antoon Marstboom (1905-1960), John Michaux (1876-1956), Geo Mommaerts (1923-2006), Willem Paerels (1878-1962), Maurice Pauwaert (1889-1965), Louis Royon (1882-1968), Marc Séverin (1906-1987), Jean Timmermans (1899-1986) en Taf Wallet (1902-2001).

Door kleine en grote ruzies, ouderdom en overlijden dunde de groep gaandeweg uit. Ze zette er een punt achter in 1967. Toch organiseerden de paar overlevenden anno 1989 nog eens groepstentoonstelling in het Gemeentehuis van Schaarbeek. De vereniging gaf ook enkele reeksen prentkaarten uit (minstens 2 series), uitgegeven door J. Marion & Cie uit Paris.

Enkele leden realiseerden een ets of litho speciaal voor de vereniging.

Het actieve marineleven hernam ondertussen toen hij tijdens de Spaanse Burgeroorlog afgevaardigd werd als Chief Observing Officer bij de Internationale Commissie voor Non-Interventie opgericht met als doel de illegale wapentrafiëken naar Spanje te verhinderen. Royon's standplaatsen waren achtereenvolgens Dover en Sète (1936-1939).

Alexandre Berqueman publiceerde in 1950 een boek over Royon. Tot nu toe het enige. Berqueman, zoon van bemiddelde ouders, was een opleiding begonnen tot mijningenieur maar had nooit echt gewerkt.

Met zijn financiële achtergrond kon hij zich volop wijden aan zijn hobby: het collectionneren van maritieme objecten en kunstwerken.

Hij was ook de grote promotor van de idee van een nationaal maritiem museum. In 1945 had hij ook al een boek gemaakt met als titel "Les Musées Belges de Marine".

Zijn eigen woning was ook al een echte maritieme schatkamer.

Na de Tweede Wereldoorlog ging hij in een klein huisje wonen te Freyr, enkele kilometer buiten Dinant, nabij Waulsort. Hij doopte het "Cap Horn".

Op een foto zien we dat hij de houten vensterluiken met marines had beschilderd. Ook binnenin had hij zeezichten aangebracht. Daar leefde hij samen met zijn tweede vrouw, Léonie Tondeur. In 1963 namen ze hun intrek in een woning in het centrum van Waulsort, een kleine gemeente aan de Meuse met vele villa's en enkele hotels. Raar toch dat hij zo afstand deed van de zee?



Louis Royon overleed in Waulsort op 10 september 1968 en werd daar begraven. Maar wat een avontuurlijk bestaan had de man gehad! Ik denk niet dat men dat in Waulsort beseftte.

Zijn marines vertonen grosso modo twee aspecten: visioenen van grote zeilschepen en pakketboten; grote oceanreuzen die sierpijk evolueren op de blauwe wateren van exotische zeeën. In andere werke primeert de waarheidsgetrouwe uitbeeldng van de zee. De exacte weergave - door het artistieke oog- van haar steeds wisselend uitzicht.

Hij hanteerde een frisse, moderne, ietwat gestroomlijnde maar realistische vormtaal. Typisch interbellum, maar niet écht art- déco.

In zijn zeeën gebruikte hij een koel kleurenpalet: blauwen, groenen, witten en grijzen in vele nuances.

Wat hij schilderde leunt dicht aan bij de Fransman Marin Marie en de Brit Montague Dawson, allebei jonger dan Royon.

Norbert Hostyn



Verzameling Y.Van Hove

Tentoonstellingen (onvolledige lijst):

- 1909, Oostende, Kursaal, 2de Salon Cercle Artistique d'Ostende
- 1911, Oostende, Salon Cercle Artistique d'Ostende
- 1912, Oostende, Salon Cercle Artistique d'Ostende
- 1920, Brussel, Galerie De Chenne
- 1925, Vlissingen

- 1926, Brussel, Lever House
- 1934, Brussel, Paleis voor Schone Kunsten, Les Peintres de la Mer
- 1943, Brussel, Galerie Vebe
- 1943- 1944- 1957- 1964, Brussel, Galerie Portenart
- 2005, Brussel, CC 't Karreveld

Verzamelingen:

- Antwerpen, Letterenhuis (affichecollectie uit voormalig Scheepvaartmuseum)
- Antwerpen, MAS (ex Nationaal Scheepvaartmuseum)
- Antwerpen, C.M.B.
- Oostende, Kunstmuseum aan Zee (ex verz. M.S.K.O.)
- Oostende, Kon. Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate

Literatuur:

- A. Berqueman, Louis Royon. Peintre de la mer, 1950.
- N. Hostyn, Louis Royon, in: Neptunus. Info-marine, 28, 190 (1980-1981), 6.
- N. Hostyn, Louis Royon, in: Nationaal Biografisch Woordenboek, Brussel, 1981.
- N. Hostyn, Vergeten Oostendse kunstschilders. XIII. Louis Royon, in: De Plate, 1981.
- R. Lucas, Pour toutes destinations. Affiches voor de Congoboten door Louis Royon, in: Zuurvrij, 17 december 2009, p. 31 ev..
- B. Clarenne, Louis Royon, artiste-peintre de la mer, in: Neptunus, LIII, 2010, p. 64-76 en 111-118.





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)

Baggervaart

Koopvaardij

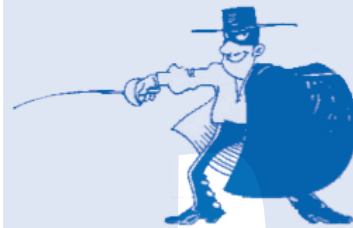
Zeevisserij

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 !



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

Voor een afspraak,
contacteer:
Zakenkantoor
Ivan Poppe VOF

VISGRONDEN VAN ONZE VISSERS

(artikel van Eddy Serie, opgemaakt in 1993 en herwerkt in 2019)

Ik interviewde voor elke afzonderlijke visgrond enkele schippers maar soms ook mensen die geen visser waren maar op de één of andere manier bij de visserij betrokken waren. Er waren ook interviews met tientallen schippers die specialisten waren op hun gebruikelijke visgronden en er het fijne van wisten. Schippers uit Zeebrugge, Heist, Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge maar ook schippers die aan Scheldevisserij deden en woonden in Boekhoute, Torhout, Borgerhout en Zandvliet.

De visgronden van onze vissers zijn soms ver van onze kust gelegen.

Het gaat over visgronden waar in de jaren negentig onze vissers nog bedrijvig waren maar waar ook veel vroeger al visserijbedrijvigheid was.

Gedurende de jaren negentig waren de gebruikelijke en voornaamste visgronden van onze vissers gelegen zoals je hieronder op de kaart van West-Europa ziet.



- 1** IJsland
- 2** Vlaamse Banken
- 3** Kreeftenput
- 4** de West
- 5** Schelde
- 6** de Noord
- 7** de Duitse Bocht
- 8** het Kanaal
- 9** Start Point
- 10** Liverpool Baai
- 11** Ierse Zee
- 12** Nederlandse Kust
- 13** Golf van Biskaje
- 14** Seine Baai

Kort na WO II gingen onze vissers vaak vissen tot voorbij IJsland, in de wateren rond Groenland en in de winterse ijskoude Barentssee.

Marokkaanse kusten werden ook aangedaan.

Ook niet te vergeten, veel Belgische schippers, stuurmannen en matrozen gingen in Kongo de plaatselijke bevolking leren vissen.

Hun thuishaven was Boma op de Kongostroom en vandaar gingen ze vissen langs de Afrikaanse kusten. Ik vroeg iemand die daar als schipper had gevaren om mee te helpen. In eerste instantie stemde hij toe maar haakte daarna af omdat *Frans* liever had dat het gedekt bleef.

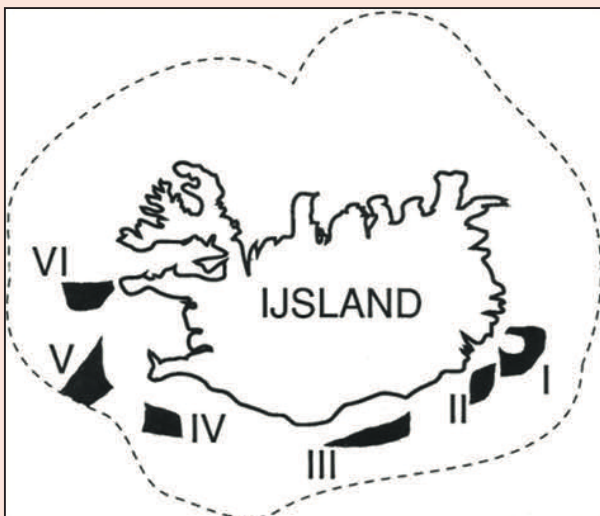
IJSLAND

We weten dat er vanuit onze kust voor het eerst naar de IJslandse visgronden gevaren werd vanaf de 10^{de} eeuw tijdens de vroege middeleeuwen. Het is dus al 1000 jaar geleden dat de IJslandvisserij vanuit onze streken begon. De visserssteden aan onze Vlaamse kust, die vaartuigen uitrustte om deze verre visserij te beoefenen, waren Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende. De laatste jaren van onze IJslandvisserij was het enkel nog Oostende die er een IJslandvisserijvloot op nahield.

Toen plankenvisserij op het einde van de negentiende eeuw haar intrede deed en ook door de komst van stoomtreilers, gebruikten onze vissers de plankenvisserij om op IJsland te vissen, vroeger gebeurde dat met beuglijnen.

Sinds 1972 moesten onze Belgische vissersschepen rond IJsland in speciale vakken vissen. Dat was een gevolg van de verschillende uitbreidingen van de IJslandse territoriale wateren. Andere landen waren niet meer toegelaten, alleen nog België. Wanneer de meeste vis in bepaalde vakjes te vangen was, verbood de IJslandse overheid er te vissen. De visserij in de verschillende vakken wisselde af.

In bepaalde vakken mocht gevist worden terwijl andere vakken gespaard bleven. De binnenste lijnen van die vakjes stopten het dichtst op 14 mijl van het land. Vroeger mocht er gevist worden tot vlak tegen de rotsachtige kust. Kort hiervoor was er een nieuw reglement ingevoerd dat van kracht werd op 1 januari 1993, de 'nieuwe bonenlijn'. Binnen deze lijn moest men vissen met mazen van minimum 155 millimeter in de kuil, erbuiten mocht men met 135 millimeter vissen. In het totaal waren er zes vakken voorzien, (zie afbeelding) waarin onze IJslandvaarders in verschillende en elkaar overlappende perioden mochten vissen.



De stippellijn rond de schets van het eiland toont ons de 50-mijlszone.

De zwartgemaakte en genummerde vakken tonen ons de visvakken, waarin de Belgen gedurende beperkte periodes in het jaar mochten vissen.

Voor het opmaken van dit artikel ging ik ten rade bij *Willem Lansweert*, oud- conservator van het Visserijmuseum te Oostduinkerke; bij *August Puystjens*, gewezen schipper en reder van één van de laatste vaartuigen van de IJslandvisserij; bij *François Lauwereins*,

oud-schipper van verschillende IJslandvaarders en tenslotte ook bij oud-schipper IJslandvaarder *Julien Germonpré*, gewezen leraar aan de Oostendse Visserijschool John Bauwens.

TO THE POINT

De plaatsen waar gevist mocht worden rond IJsland, kregen in de loop der jaren door de Vlaamse vissers een meer populaire naam. Zo hadden we de Snow (zie het vakje VI op de kaart Blz 57) aan de westkust, het Gentekot (het nummer V) aan de zuidwestkust, Grindavik (IV) aan de zuidkust, het Laag Land (III), het Engels Hoofd (II), Visker (I), Charles Stroate (II) en een plaats genoemd naar een rots die boven de zeespiegel uitsteekt, Rug van de Walvis, allen aan de zuidoostkust van het eiland. Charles Stroate, of Charles Street, werd zo genoemd naar de Oostendse visser en schipper *Charles Nassel*, die deze rendabele visgrond ontdekte.



Men viste ook veel in de zogenaamde Putten, dat zijn diepten in de zeebodem, betrekkelijk breed en lang, die qua ligging overeenstemmen met de fjorden op het land. Zie o.a. Loonsdiep en Beriediep op het onderstaande fragment van de zeekaart hiernaast.

Die Putten hebben meestal een slijkgrond. Gaat men droger over de randen van de Putten vissen, dan krijgt men harde grond. De gemiddelde diepte langsheen de kusten bedraagt er 70 vadem (1 vadem = 6 voet of 1,8288m), in de putten komen diepten voor van 160 vadem.

Men haalde er overal weinig vuiligheid (overlast) boven, deels door het aangepaste vistuig met de bollen. Men kon er wel eens lava en stenen bovenhalen. Men kon er ook koraal vangen maar deze plaatsen waren gekend en werden daarom door onze schippers gemeden. Men kon op sommige plaatsen ook kooteiers in het net krijgen, van een grotere soort dan deze voor onze eigen kust.

Als men blauwe gallen in het net kreeg, in onze visserstaal Blauwers, dan mocht men de visserij op deze plaats stoppen want dan was de vis al weg. Het Laag Land en het Engels Hoofd zijn plaatsen op de kustlijn, twee kapen waarop een vuurtoren staat. Grindavik is een diepte op de zeebodem en het Gentekot is een formatie rotsen die zich van de kust tot vele mijlen buiten de kust uitstrekt en door de aanwezigheid van deze verraderlijke rotsen zeer gevaarlijk voor de visserij is. Sommige van deze rotsen, zien er door de aanwezigheid van tienduizenden Jan van Genten van ver uit als witte rotsen. Deze mooi gevormde witte zeevogels zorgden voor de naam Gentekot. De Snow is de visserijgrond vanwaar men een berg vol met sneeuw ziet op het land. De vertaling van de IJslandse naam van deze berg in het Nederlands is Sneeuwveld. De Belgen namen de naam Snow over van hun Engelse collega's.

AFSTANDEN

De rotsen in de IJslandse wateren vormen de grootste hindernissen want wrakken zijn er nauwelijks. Oude verloren boeien vormden er wel obstakels.

Sinds de komst van de moderne motoren voer men bij mooi weer ongeveer 4 dagen naar de zuidoostkust van het eiland, naar de westkant duurde de trip een vijftal dagen. De gevaarlijke doortocht ongeveer halverwege onze kust en IJsland noemde men 'het Gat' en deze route verkortte de reis aanzienlijk. Het Gat bevindt zich tussen de bovenkant van Schotland en de Orkney eilanden.

Een IJslandse reis duurde normaal 18 dagen, men bleef daarna 3 dagen in de thuishaven Oostende.

De afstand aan de IJslandse kust van de uiterste oostelijke kant naar de uiterste westkant, (noordelijker werd er zelden gevestigd) bedraagt ongeveer 670 kilometer. Dus een uitgestrekte plaats om te bevissen. Vroeger werd er soms van de ene kant naar de andere kant gekord, door de verplichte vakjes was dit onmogelijk geworden. Een sleep op de IJslandse gronden duurde ongeveer 3 tot 4 uur, maximum 5 uur en men had drie kwartier nodig om te winden.

De beste vangsten konden worden gedaan na een drietal dagen slecht weer, als er niemand viste en de vis zich daardoor kon verzamelen en slecht weer komt vaak voor op IJsland. De harde winden zijn gevaarlijk, in de winter kunnen ze plotseling van richting veranderen.

IJsland is eigenlijk geen ijsland en dat komt door de Golfstroom, die er langs stroomt en aan de zuidkust voor een watertemperatuur van 5-6 graden zorgt. Ook door de verschillende banken krijgt men er een goede zee fauna voor het aankweken van de vis. Deze regelmatige Golfstroom is er oorzaak van dat de IJslandse wateren rijke visgronden bezitten.

In de diepe wateren tussen de Schotse kust en IJsland is het voor de meeste schepen te diep om te vissen. Vroeger probeerden de grote visbakken van 50 tot 55 meter lengte dat wel eens. De visvangst was er echter minder dan op IJsland zelf, wel kon men er meer heilbot vangen.

De vis die men in IJslandse wateren bovenhaalde was mooie vis, onder andere door de grotere gebruikte netmazen. Toch waren de gevangen exemplaren vroeger groter. Vroeger vingen de grotere schepen er 3000- 4000 manden (x 50 kg). Daarna was een vangst van 800 tot 1000 manden al groot te noemen. Schipper *Julien Germonpré* meende dat indien men, zoals vroeger, met heel grote schepen op dezelfde plaats zou mogen vissen, er ook nog dezelfde grote vangsten zouden binnengebracht worden. Vroeger waren er ook meer collega's die zoekend en speurend de rijkste visgronden van dat moment konden vinden en deze inlichtingen dan doorgaven aan "hun maats", de collega's-schippers. Later moesten de resterende IJslandvaarders alleen op zoek gaan en de waardevolle tips van collega's waren verleden tijd.

WANNEER

In de jaren zestig visten er nog ongeveer 25 Belgische schepen en deze ontmoetten er Duitse, Engelse, Oost-Duitse, Russische, Deense en ook IJslandse vissersschepen. Sporadisch zag men er eens een Frans vissersvaartuig. De Nederlanders probeerden deze IJslandse visserij soms met een loods aan boord maar zonder succes.

Tot kort na de oorlog gebeurde de visserij op IJsland met zichtnavigatie. Tijdens de vijftiger jaren viste men er met radar en dieptemeter. Rond de zestiger jaren kwam de Loran. Dan viste men er met de Loran en de Plotter, zodat men de koers over de zeebodem op een scherm kon volgen en dezelfde sleep exact op dezelfde plaats kon overdoen.

Het water op de IJslandse kust kleurt na een storm een heel klein beetje troebel. Dat was ook bij oostenwind zo maar over het algemeen is het water er zeer helder.

Aan het Gentekot zat er in de periode van maart-april veel kabeljauw en grote schelvis. Men kon er bij bepaalde perioden van het jaar ook veel rode poon vangen.

Maar eigenlijk kon men over het algemeen overal kabeljauw en blauwe lingen vangen.

Aan de Snow kon men meer heilbot vangen, exemplaren van 15 tot 50 Kg.

Aan de Snow deed *Julien Germonpré* eens een sleep van 80 manden zuivere Schotse schullen (scharren), dus zonder één andere vis tussen het pak.

Aan Grundavik zat er over het algemeen kabeljauw, koolvis, lingen en soms ook wel rode poon. Aan de oostkust zag men weinig rode poon.

In de zogenaamde Putten zag men meer heilbot, wijting, tongschar en vis zoals

staartvis/ zeeduivel. De vis zat er overal verspreid aan de IJslandse kust maar de mooiste vissen ving men toch in de Putten en aan de zuidoostkust van het eiland.

De meeste schelvis werd in de laatste wintermaanden en bij het begin van de lente

gevangen. *François Lauwereins* haalde bij de allereerste sleep die hij als schipper voer

(de gelukssleep) een vangst van 200 manden koolvis. De mooiste vangst die *Julien Germonpré* ophaalde: 1800 manden in de 16 dagen dat hij van huis weg was.

Men viste er maximum 10 dagen, de dagen dat er niet kon gevist worden wegens

het slechte weer moest men daar van aftrekken. Toch liep men zelden een IJslandse haven binnen, dat gebeurde alleen met pech of als er een gewonde aan boord was.

* Onze IJslandvisserij is nu voorbij en behoort tot de geschiedenis van onze Vlaamse visserij, we kunnen enkel met weemoed zeggen:

“ach, waar is de tijd van onze IJslandvaarders gebleven”



O.129 “Amandine”, de laatste Belgische IJslandvaarder werd droog gezet (mei 2000), als museumschip ingericht en kreeg een plaats in Oostende tussen de Grote Kerk en het Station.

Bron: boek 'Visserijsfeer' van Eddy Serie

APERRO FISH PALACE

vis- en tapasrestaurant



Nieuwstraat 5
8400 Oostende

Dinsdag en woensdag gesloten

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





WIE VAART ER MEE MET DE NELE ?

Dagvaart van 10u00 tot 17u30

Middagmaal mogelijk, met belegde broodjes of warm (af te spreken)

Comsumpties 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)*



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 met breed toe de mogelijkheden om met eigen inges te komen bedekken.
Maak vandaag nog uw afspraak!



Indien uw abonnement nog niet vereffend zou zijn kan dit nog steeds in orde gebracht worden op rekening:

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

BELANGRIJK:

Staat op uw adresticket het symbool "€" dan wordt hiermee bedoeld dat het abonnementsgeld voor 2021 nog niet is vereffend.

! Nuttige adressen !

*** Briefwisseling voor vzw Zeilschip Mercator:**

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

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

O'Zee, t.a.v. Rudy Laforce,
Leopold III - laan nr 14 bus 501, 8400 OOSTENDE
of: rudy.laforce@skynet.be , ook voor uw artikel(s) tijdschrift O'Zee.

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