

O'ZEE

Nummer 6

P 708549



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

Driemaandelijks Tijdschrift
2de trimester 2021

Afgiftekantoor
Oostende 1



*Oostende, het 'gedempte' derde dok met links het "Hotel des Thermes".
Rechts: O.156 'Stella Mutatina', bouwjaar: 1928, in de vaart tot 1944.
Reder: Zwartvaegher uit de Cairostraat, Oostende.*

(©Daniel Lamoot)

Voor u ligt het tweede 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

Met een overschrijving van € 20,00
hebt u een jaarabonnement op O' Zee.

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 vereffend is.

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.*

Openingsuren zeilschip Mercator

! met inachtnaam van de coronamaatregelen !

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

website: www.zeilschipmercator.be

facebook: www.facebook.com/zeilschipmercator/

Artikels en foto's met een maritiem karakter zijn steeds welkom.

(voor contact zie laatste Blz)

*Vanaf 3 april 2021
op de Mercator*



TENTOONSTELLING:

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



TALL SHIPS' RACE 1960

DERDE INTERNATIONALE KOERS VOOR ZEILOPLEIDINGSSCHEPEN

KOERS OSLO – OOSTENDE (16 juli tot 22 juli 1960)

' met deelname van het opleidingsschip Mercator '

(Tekst artikel was opgemaakt door R.Ghys, Commandant Mercator 1960)

Inleiding:

Eerst een woordje vooraf over het traject.

Mijns inziens is deze koers in te delen in twee welbepaalde onderdelen: de uitvaart uit het Skagerak en de Noordzee. Volgens de statistieken zijn de overheersende winden in het Skagerak van S tot SW, of anders gezegd, allemaal ongunstig.

Een zeilschip zal dus tegen de wind moeten op laveren om uit het gat te geraken.

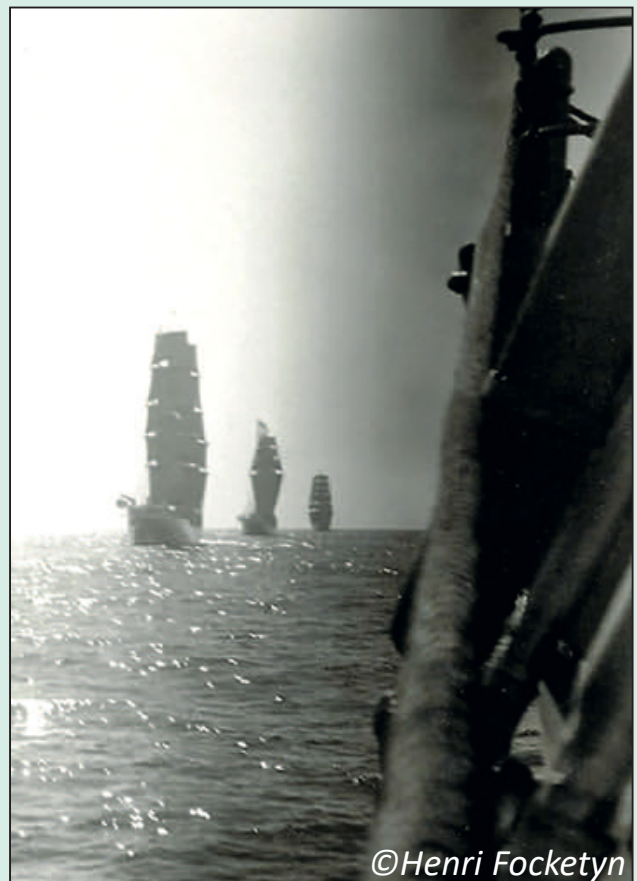
Wat de Noordzee zelf betreft, zijn de winden meer veranderlijk, maar er bestaat wel een degelijke kans op westenwinden. Het is op deze beginselen dat we heel de tactiek van de koers verder zullen opbouwen.

De tegenstrevers:

Zes grote zeilschepen, vier middelmatige en acht kleinere nemen deel aan deze koers. "Mercator" en de "Danmark" worden beschouwd als de gevaarlijkste tegenstrevers; wijzelf aanzien de "Danmark" en de "Radich" als geduchte zeilers. Het zal echter de "Statsraad Lehmkuhl" zijn die minder gevreesd werd, waar die zoals ze ons zelf zegden in Oostende, "Mercator" door dik en dun zou volgen, uiteindelijk de eerste geklasseerd zal worden.



Cover welkomstbrochure Tall Ships' Race
Oslo-Oostende



©Henri Focketyn

Start te Oslo, 1960.
Zicht vanop de Mercator

Start: Oslo-Oostende, zicht vanop de Mercator, 1960



©Henri Focketyn

Links: 'Gorch Foch' (D) en rechts 'Juan Sebastian de Elcano' (ESP)

*Start: Oslo-Oostende van de 'Denmark' (Denemarken)
bwj 1933
65 meter*



©Roger Ghys

Het vertrek:

Zaterdag 16 juli om 17.10uur

De startlijn bevindt zich vier mijl ten zuiden van Foerder licht;
aan de ingang van de Oslo-fjord.

Het Koninklijke jacht de "Norge" vormt de spil van de denkbeeldige lijn die een rechte hoek vormt met de wind. De wind is echter niet bijzonder sterk en er waait enkel een zwakke koelte, kracht twee uit het NNW.

Alle schepen bevinden zich te loevert, op een mijl van de startlijn, min of meer bijgedraaid; hun bedoeling is met ruime wind deze laatste mijl af te leggen.

Wat "Mercator" betreft, met zijn twee schoenermasten, heeft het geen zin met achterlijke winden de strijd tegen de tegenstrevers te willen aanbinden.

We naderen dan ook de startlijn onder een scherpe hoek, met de wind even voorlijker dan dwars; aldus behalen we meer snelheid en steken we ze allen voorbij.

Ons goede schip is dan ook de eerste dat om 17.21u, zij elf minuten na het vertreksein, de lijn overschrijdt.

Met grote eerbied groeten we de “Norge”, met zijn Majesteit Koning Olaf V aan boord. Het is aan zijn persoonlijke invloed te danken dat de koers in Noorwegen werd georganiseerd.

'Norge' bwj 1936, 81 meter



Nu de spanning van het vertrek enigszins geluwd is hebben we wat meer tijd om eens rond te kijken. Het geheel vormt een indrukwekkend schouwspel; zelden heeft men zo'n vloot van grote en kleine zeilschepen in één koers verzameld.

Helikopters en vliegtuigen vormen een oorverdovend concert en talrijke motorboten draaien als mieren rond de zeilschepen. De grote schepen verspreiden zich min of meer, er komt motregen op, zodat er weldra enigen uit het zicht verdwijnen.



©Ulrich Grun

'Christian Radich' (Noorwegen), bwj 1937, 73 meter

SKAGERAK

zaterdag en zondag:



*'Statsraad Lehmkuhl' (Noorwegen), bouw 1914,
98 meter, max snelheid: 11Kn (op motor) en 17Kn (met zeil)*

We varen zo dicht mogelijk onder de Noorse kust; de "Radich" steekt ons voorbij en wat verder zien we de "Sørlandet". We kunnen de "Radich" echter bijhouden en hun Commandant, Backen, vraagt me of ik geen kop koffie kom drinken...

Een uur na het vertrek stevenen alle schepen van de derde klas ons voorbij. In deze lichte winden hebben we niet de minste kans tegen deze koersjachten. Gedurende de nacht schraalt de wind naar het zuidwesten, zodat we een slag trekken naar de Deense kust. We sturen "bij de wind".

Nu de wind wat krachtiger is steken we gedurende de nacht op onze beurt een paar van de kleinere jachten voorbij. Tegen de morgen bevinden we ons op een vijftig vadem lijn, op ongeveer een acht mijl van de kust.

Aan onze lijzijde bespeuren we de "Statsraad Lehmkuhl". Dit driemast volschip (*1) zal vanaf nu onze trouwe reisgezel zijn tot aan de aankomst. Elk maneuver dat we uitvoeren zal even later door dit grotere zeilschip gevolgd worden. Onder de Noorse kust schraalt de wind naar het zuidoosten, maar neemt in kracht af.

We nemen de wind dwars en met behulp van de stroom sukkelen we langzaam het Skagerak uit.

Rond middernacht bevinden we ons ter hoogte van het zuidelijk punt van Noorwegen. Alles beschouwd een goed resultaat, als men rekening houdt dat het slecht beruchte Skagerak in dertig uren werd uitgezeild.

IN DE NOORDZEE:

Maandag 18 juli, 57°10'N - 4°53'E.

Er waait een harde wind uit het zuiden. Er vormt zich weldra een aanschietende zee – we zeilen vol en bij – snelheid tien tot elf mijl – buisachtig weder – slingerend en stampend schip. We nemen regelmatig buiswater over. Ons plan bestaat hierin, zoveel mogelijk West te maken om zeker te zijn van de Duitse bocht en de mijnevelden die er nog liggen.

Dinsdag 19 juli, 56°00'N - 5°40'E.

In de vroege morgen ruimt de wind naar het zuidwesten. We halzen (*2) en zetten koers in zuidzuidoostelijke richting; omdat we echter onze voordelige westelijke positie niet willen verliezen, sturen we “bij de wind”.

De “Radich” neemt de wind voller in de zeilen en behaalt aldus op ons zijn eerste twintig mijl; hij bevindt zich echter veel oostelijker. Tegen de avond valt de wind volledig; we drijven hulpeloos rond; de cadet van wacht krijgt toelating een sigaret te roken om het kleinste zuchtje wind te kunnen volgen..., tevergeefs echter.

We dienen de schoenerzeilen op te geien want ze slaan geweldig.

De H.M.S. “Ulysses”, het Engelse escortevaartuig, komt ons 's avonds begroeten; het koerscomité bevindt zich aan boord. We smeken naar wind en stellen de vraag of de S.T.A. (*3) toelaat alle elektrische waaiers te gebruiken op het achterschip om wind in de zeilen te blazen...

H.M.S. Ulysses, ©IWM



Woensdag 20 juli, 55°00'N - 4°18'E.

Onze gebeden worden verhoord en gedurende de nacht ondervinden we veranderlijke winden, kracht 1 tot twee; we lopen één tot twee mijl.

Tot onze grote verwondering bevindt de “Statsraad Lehmkuhl” zich op tien mijl ten Oosten van “Mercator”. Deze lichte winden hebben hem dus toegelaten tien mijl

op ons te nemen. We lopen een evenwijdige koers naar het zuidzuidwesten. We vernemen dat de "Radich" 35 mijl voorsprong heeft genomen en de "Danmark" en de "Sørlandet" hem op tien mijl volgen.

Donderdag 21 juli, 53°58'N - 3°29'E.

In de voormiddag bevinden we ons ter hoogte van de ST2 boei. Er komt echter een depressie over Ierland met een koud en een warm front. We halzen en zetten koers naar het westen. Onze tegenstrevers vragen zich af waar "Mercator" naar toe gaat, daar we ons van het einddoel verwijderen.

Opnieuw volgt de "Statsraad Lehmkuhl" ons manoeuvreren, deze keer echter na een aarzeling van een paar uur. Graag hadden wij hem van ons afgeschud. De wind neemt toe tot stijve bries, kracht zes uit het SSE. We sturen scherp aan, zoveel mogelijk open gebrast (*4); we lopen weldra negen tot tien mijl. Om 18.00u trekt het warm front over en om 20.00u het koud front. We bevinden ons op dit ogenblik onder de lijzijde van de banken aan de Wash. We halzen tijdens een zware bui met kracht acht, waarbij we een snelheid van twaalf mijl halen. Eindelijk is het gelukt: "Mercator" is het enige schip dat zich aan de loefzijde bevindt onder de lij van de Engelse kust. We liggen scherp aan onder stuurboordhals. Geleidelijk ruimt de wind naar het zuidwesten, kracht zes tot zeven; er staat weinig zee en we lopen tien tot elf mijl.

Vrijdag 22 juli,

Aankomst aan de "Noordhinder"

*'Urania'
24 meter
(Nederland)*



Bouwjaar 1928, uit de vaart in 2001

Heel de nacht behouden we onze snelheid. Er waait nog steeds een stevige bries. Eindelijk ruimt de wind naar het westen.

We lopen tussen honderden vissersvaartuigen die een opper (*5) hebben gezocht. Meerdere malen dienen we uit te wijken omdat een vissend vaartuig voorrang heeft op een zeilschip. Om 03.00u bevinden we ons dwars, op zeven mijl, van het "Smith Knoll" lichtschip.

Bij de dageraad ziet de toestand er als volgt uit: we bevinden ons op dertig mijl van de "Noordhinder". De "Gladan", de "Urania" en twee kleinere bevinden zich op vier streken voorlijker dan dwars, de "Statsraad Lehmkuhl" op twaalf mijl, alle echter ver aan de lijzijde (*6).

'Gladan' (Zweden),
40 meter
©Steve Caudell



Bwj 1946, 35m, 10Kn (op motor) en 15Kn (met zeil)

Er waait steeds een stijve bries, kracht zes, uit het westen. We zeilen dan ook voller en nemen de schijnbare wind een streek voorlijker dan dwars. Dit is de beste gang in die omstandigheden voor "Mercator" en we lopen hen dan ook allen in. Op negen mijl van de aankomstlijn blijven enkel "Mercator" en "Gladan" over, op één mijl van elkaar. Geleidelijk zal deze afstand verminderen tot op enkele honderden meters. De wind is afgenomen tot kracht vijf; we behouden echter onze negen mijl en kunnen ons ter hoogte van de "Gladan" houden.

De aankomstlijn is een denkbeeldige lijn die een strekking heeft van 300° uit de Noordhinder. Wanneer we dus het lichtschip 120° peilen is de koers geëindigd. Op één mijl van de aankomst peilt de "Gladan" 126°, dus 6° voorsprong.

Het uiterste wordt uit ons goede schip gehaald. We sturen geen koers maar volgen de wind, graad op graad.

De volledige bemanning, zijnde ongeveer een gewicht van acht ton, plaatst zich aan de loefzijde. Hierdoor heeft het schip minder helling en en varen we wat sneller. De "Gladan" verliest, de peiling vermindert, 125°...122°...120°...118,5° op het ogenblik dat we over de lijn varen.

Een seconde vroeger, zij zes meter, op een afgelopen afstand van 720 mijl.

De sirene van de "Ulysses" huult en een geweldig geschreeuw en gejuich klinkt aan boord; we hebben het gehaald; "Mercator" komt eerst aan.

BESLUITEN VAN DE KOERS:

De overwegende rol om deze koers te winnen is geenszins de zuivere snelheid, maar wel de tactiek van elk schip, rekening houdend met de weersomstandigheden. We hebben west gemaakt en deze aloude zeemansformule is eens te meer waarheid gebleken.

Eens te meer speelt de 'handicap formule' ons echter een lelijke poets.

Alhoewel we twintig minuten voor de "Statsraad Lehmkuhl" en vijf uur voor de "Sørlandet" aankwamen moeten we onze eerste plaats afstaan en worden we als derde gerangschikt. Eén troost hebben we en dat is ook de opinie van de andere zeilschepen de werkelijke winnaar is "Mercator".

We hebben er bijna zes dagen voor nodig gehad om een afstand in rechte lijn van 520 mijl af te leggen; geen enkel uur stuurden we recht op het doel af. De gemiddelde snelheid per uur bedroeg 5,1 mijl.

"Mercator" ontvangt twee prijzen: deze voor het eerst aangekomen vierkant getuigd schip en deze voor het schip dat de meest verdienstelijke overtocht heeft gemaakt. Wat echter zeker van belang is, is de geestdrift, de toewijding van alle opvarenden, van hoog tot laag om in een sportieve ijver onze vlag te doen zegevieren.

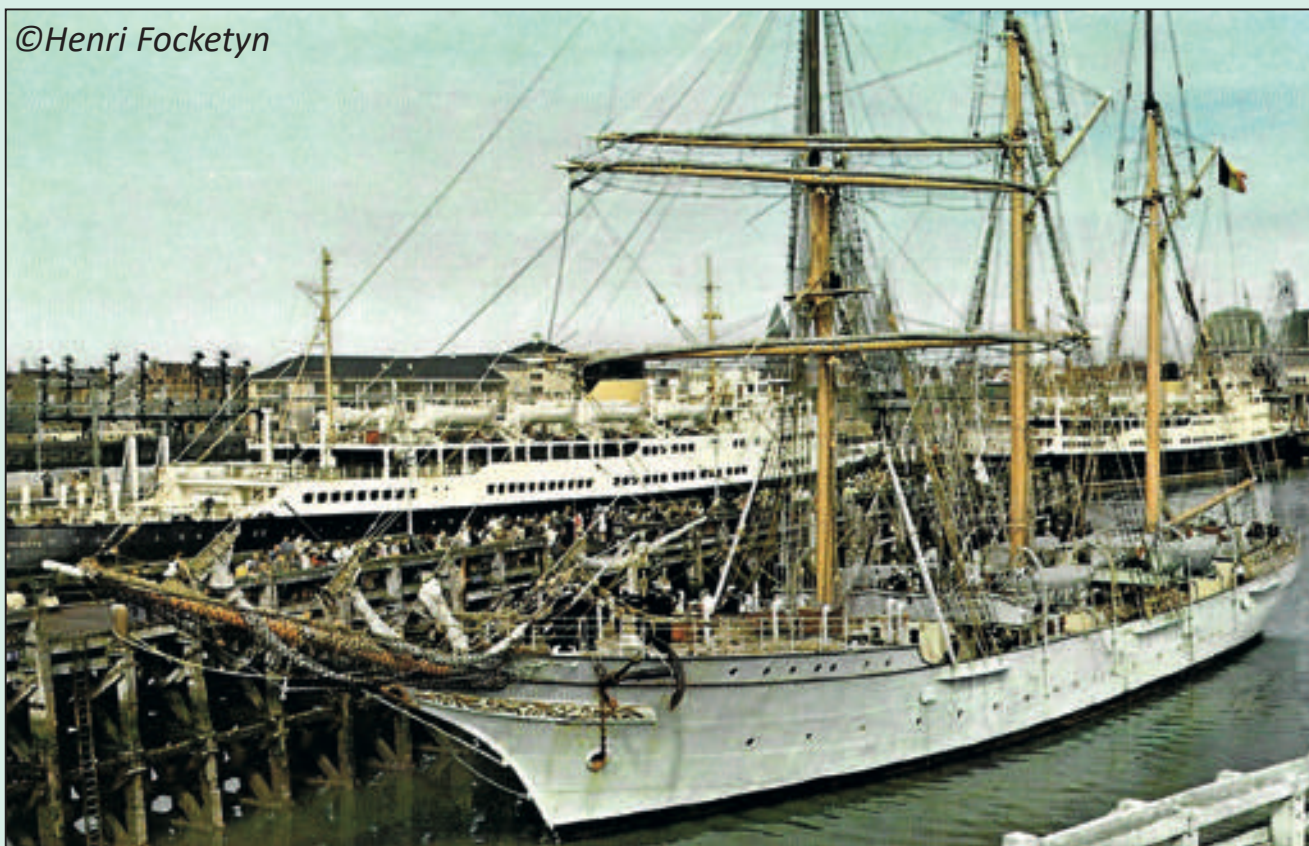
De Commandant van O/S "Mercator"
R.GHYS

- (*1): Volschip is een zeilschip waarvan alle masten vierkant getuigd zijn, dus voorzien van ra's.
- (*2): Halzen (of gijpen) is een koersverandering bij het *zeilen* waarbij de *achtersteven* van het schip zich door de windrichting verplaatst, dit in tegenstelling tot *wenden*, waarbij de voorsteven door de wind gaat.
- (*3): S.T.A.: Sail Training Association
- (*4): Het richten van de ra en het zeil op de wind wordt het *brassen* van het zeil genoemd.
- (*5): Een "oppertje" zoeken, een beschut plekje uit de wind zoeken.
- (*6): Lij: de lijzijde is de scheepszijde waar de wind vanaf waait.
Loef: de loefzijde is de scheepszijde waar de wind inkomt.



Herinneringsmedaille Oslo- Oostende

©Henri Focketyn



Aankomst Mercator in haven Oostende na de zeilwedstrijd Oslo-Oostende



'Sørlandet' (Noorwegen), bwj 1927, 65m

Denmark



©Henri Focketyn



©Henri Focketyn

Twee cadetten steunend op de 'voetpaarden' van de fokkenra Mercator, 1960

Ter Info: In 1960 was de nu 80-jarige Henri Focketyn (foto's), tijdens de Tall Ships' Race Oslo-Oostende, koksmat (koksleerling) aan boord v.d. Mercator.

Uit archief Mercator, Rudy Laforce

'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



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



brochures



folders



boeken



doosjes



lowyck
producent
van drukwerk

Wat is een trimaran ?

Een trimaran is op de eerste plaats een vaartuig maar dan een zeer speciale soort vanvaartuig, want het heeft maar liefst drie afzonderlijke rompdelen die boven de waterlijn met elkaar verbonden zijn. De middelste van de drie rompdelen is de eigenlijke boot terwijl deze aan beide zijden geflankeerd wordt door rompdelen die er eerder uitzien als langwerpige vlotters. Een trimaranvaartuig is geen recente uitvinding want trimarans bestonden al van ver voor onze jaartelling. Volgens boeken over scheepvaartgeschiedenis kwamen trimarans het eerst voor in en rond de talrijke eilanden van Zuidoost-Azië.



Nu nog altijd worden trimarans gebruikt door Filipijnse vissers, niet als plezierbootje maar wel - zoals eeuwen geleden - om ermee op visvangst te gaan. Ook in Zuid-oost-Azië werden al sinds de Oudheid oorlogsschepen met een steunpoot aan beide zijden van de hoofdromp gebruikt.

In onze contreien is de ontwikkeling van de trimaran als zeilboot maar begonnen na de tweede wereldoorlog, vooral onder invloed van het altijd maar meer organiseren van zeilwedstrijden.

Een trimaran heeft het voordeel van snel en stabiel te kunnen zijn.

We kunnen ook niet voorbijgaan aan een ander soort vaartuig dat nauw verwant is aan de trimaran, namelijk de CATAMARAN. De catamaran is een vaartuig met twee gelijke rompen die met elkaar verbonden zijn boven de waterlijn. De naam catamaran zou afgeleid zijn van KATTAMURAM wat in een Aziatische taal zoveel betekent als 'twee aan elkaar gebonden bomen'. Zo kreeg een boot met drie rompen boven de waterlijn de naam tri (wat wijst op drie) en maran.

De naam trimaran werd bedacht door een zekere Victor Tchetchet uit Oekraïne, die kort na de tweede wereldoorlog twee boten bouwde met drie rompen in waterbestendige triplex en ze de naam trimaran gaf. Een reeks van andere ontwerpers en trimaranbouwers volgde en verbeteringen werden aangebracht, vooral om de veiligheid en niet in het minst om de snelheid te verhogen.

Een trimaran kan relatief veel oppervlakte aan zeilen met een hoge mast hebben in verhouding tot zijn gewicht en scheepsweerstand. De snelheid van de SEAON 96 kan in ideale omstandigheden 21 knopen bedragen wat nagenoeg het dubbele is van een klassieke zeilboot.

Om een duidelijk beeld te schetsen van een hedendaagse trimaran-zeiljacht hebben we de nodige gegevens gekregen van de eigenaar van een trimaran. De naam van de boot is 'LIV' en heeft Nieuwpoort als thuishaven. De huidige eigenaar heeft deze zo goed als nieuwe trimaran bij de eerste eigenaar in Noorwegen gekocht.



Het is een trimaran die voor recreatie bedoeld is. Volgens overleveringen en in het bijzonder in Noorwegen is het niet goed de oorspronkelijke naam van een boot te wijzigen want dat kan ongeluk bijbrengen.

De Griekse God Poseidon beschermt ieder schip dat hij bij naam kent.

Zo heeft de Vlaamse eigenaar de Noorse mythologische naam behouden.

Trimarans als de 'LIV' worden in Stockholm (Zweden) gebouwd en staan bekend als boottype SEAON-96.

Hierbij wat interessante gegevens over de trimaran 'LIV' of SEAON 96 van Koenraad Coelus en Werner Victoor.

AFMETINGEN / GEWICHT

- Lengte : 9,6 m of 30 voet
- Breedte : 7,3 m
- Breedte van middelste romp :2,4 m
- Gewicht : 1600 kg
- Met zeilen en motor: 1750 kg
- De SEAON 96 kan ingeplooid worden. Daardoor vermindert de breedte van 7,3 m naar 3m. Zo kan de SEAON 96 op een trailer vervoerd worden.
- Elke romp heeft ook een zwaard dat manueel bediend wordt.



Opvouwbare trimarans zijn zo wat een vaste waarde in vele jachthavens.

* ZEILUITRUSTING

1. Grootzeil 40 m² met drie reven.
2. Rolfok 18 m²

De selftrackingfok is een systeem waarbij de fok zelf van kant verwisselt van lijzijde naar loefzijde bij het overstag gaan.

3. Sheecher 38 m²

De drie zeilen zijn in carbon en zwart van kleur.

Ze worden gemaakt door Milleneum Technora in Italië en verder afgewerkt bij Gebroeders Wittevrongel in Blankenberge.

4. Rode spinaker 87 m²
5. Asymmetrische spinaker 60 m²

Deze twee zeilen zijn in superkote 150, dit is een zeer lichte stof gemaakt van dicht geweven nylon. Daarop wordt een polyurethaan coating geplaatst. De coating zorgt ervoor dat hij niet poreus is en goed bestand tegen water.

* DE MOTOR

De motor was oorspronkelijk voorzien als een buitenboordmotor van 9,9 PK. Deze werd vervangen door een wat krachtigere Yamaga van 15 PK.

Bij ons moeten we rekening houden, meer dan in Zweden, met de stromingen.

In de vaargeul van de haven van Nieuwpoort is er heel wat stroming.

Tevens kan deze motor de batterij opladen, wat de vorige motor niet kon.

* DE HOOFDROMP

Deze is zo ontworpen dat het volume wordt geoptimaliseerd met minimaal gewicht. De hoofd- en zijrompen zijn volledig in carbon uitgevoerd wat een zeldzaamheid is.

Het huisvestingsplan is eenvoudig gehouden. Er zijn slaappleatsen aan bak- en stuurboord.

Opklapbare tegenbladen vergroten de aanrechtruimte. Er is ook een toilet en een klein kookfornuis voorzien.



*ZWAARDEN

De diepgang van de trimaran is maar 30 cm. Voor iedere romp of schuit is een zwaard voorzien. De diepte van de zwaarden kan tot twee meter onder de boot gaan. Ze zijn manueel op te halen of te laten zakken. In de schuit aan de lijzijde zit het zwaard meestal diep om ervoor te zorgen dat de boot scherp kan varen aan de wind en niet veel verlijerd of horizontaal verplaatst wordt door druk van de wind. Aan de loefzijde haalt men dan het zwaard op, de schuit zit dan aan deze zijde boven water.

*DE MAST

De mast heeft een lengte van 14 meter en is gemaakt in carbon.

De mast wordt gemaakt door het Zweedse bedrijf Marstrom.

De mast staat op een bolscharnier en kan dus roteren.

De mast draait om zijn as in de richting van de wind.

Stagen houden de mast in evenwicht.



- * *Jaarlijkse zeilwedstrijd op 15 augustus, georganiseerd door de Koninklijke Jachtclub Nieuwpoort namelijk " DE ZES UUR VAN R.Y.C.N. " (2018). De deelnemende zeilers moeten in zee gedurende een tijdspanne van zes uur een vooraf bepaald parcours afleggen - zo veel als mogelijk - waarbij bepaalde boeien telkens moeten gerond worden, zoals ondermeer de Weststroombankboei en de Nieuwpoortbankboei. Het parcours is 18 zeemijl lang.*
- * *De SEAON 96 heeft het gewonnen maar werd gepenaliseerd als trimaran door te veel zeil en licht gewicht.*

! NIEUWE DATA: 2022 !

19

OOSTENDE
DE STAD
AAN ZEE

19 > 22
MEI
2022

NIEUWE DATUM

Oostende
VOOR Anker.
ENSOR IN ZEE

OOSTENDEVOORANKER.BE
#LOVEOOSTENDE



Oostende
VOOR Anker
ENSOR IN ZEE

BRUINVIS OP HET STRAND VAN OOSTENDE

Zalig, zonnig decemberweer, er zijn veel wandelaars langs de vloedlijn op het strand. Ik doe een *constitutional*, een wandeling ter wille van de gezondheid (for health's sake) zoals de Engelsen zo plastisch zeggen! Een mooie, gave bruinvis ligt er ingebed in een kuiltje in het zand. Het aftrekkende tij laat mooie ribbels na op het strand en ook kelletjes. Nu spelen er geen kinderen met een strandnetje op jacht naar grijze garnalen of krabbetjes, al zijn er toch een paar zwemmers op die veertiende december! Het dier is bijzonder mooi en gaaf en sierlijk en vertoont grijsblauwe tinten en zwarte vinnen als markant contrast. Zijn naam is een beetje vreemd, want hij is niet bruin en is evenmin een vis!



©Johan Corveleijn

De bruinvis, de kleinste dolfijn, is een zeezoogdier van de zuidelijke Noordzee en van het Noordelijke halfrond. Het dier wordt veel in havens opgemerkt. De Engelse naam luidt dan ook *harbour porpoise*. Dit lijkt niet als compliment bedoeld, want het verwijst naar pig en het latijnse porcus. Dit heeft niets met het uiterlijk van het mooie dier te maken, maar met het geluid dat het maakt tijdens het ademen!

Je ziet ze moeilijk op zee, want ze springen zelden boven het water uit! Helaas spoelen er al te vaak dode bruinvisen aan op onze stranden.

Een ander zeezoogdier van het noordelijk halfrond is de tuimelaar, een kleine tandwalvis en meteen de grootste van de dolfijnen. Met zijn spitse neus, slanke bouw en grijze flippers oogt hij erg vriendelijk. Een spelende dolfijn voor de kust van Knokke was er tijdens de mooie zomer ongeveer zeven jaar geleden een toeristische attractie. Op één dag in oktober werden door vissers wel 35 tuimelaars waargenomen! Flipper uit de televisiereeks uit de jaren zestig was ook een tuimelaar. Het 'hoofdpersonage' Flipper werd overigens door zeven 'acterende' tuimelaars vertolkt! Hij is dan ook goed in het maken van hoge acrobatische sprongen, zelfs in de vrije natuur!

Een andere walvisachtige, de witsnuitdolfijn, is een flink uit de kluiten gewassen, krachtig zeezoogdier dat thuishoort in de Arctische wateren. In de zuidelijke Noordzee wordt het aantal op 8000 geschat. Strandingen zijn zeldzaam en meestal gaat het om een stervend exemplaar. In 2011 spoelde er één aan te Oostduinkerke.

Johan Corveleijn, 14 december 2020



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



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)*



ZEILSCHIP
MERCATOR
een onvergetelijke dag!



Maak van uw trouwfeest een unieke beleving 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 inge te komen bedekken.
Maak vandaag nog uw afspraak!

HET VROEGERE DERDE DOK “de derde bassing” met zijn OUDE SCHEEPSWERVEN TE OOSTENDE

* Waar o.a. nu het stadhuis Oostende, Vuurkruisenplein en begin Leopold II- laan is, was vroeger het derde dok met zijn scheepswerven gelegen.



Stadsplan Oostende 1924

Het Panorama

Derde dok



Vanaf 1964

Begrenzing van de derde bassing (zie deel stadsplan Oostende hierboven):

Bovenaan: de Vindictivelaan en links de Stockholmstraat.

Aan de linkerkant achteraan: waar nu ter hoogte van de Kairostraat de Werfkaai was, is nu een fiets- en voetpad (op het einde van de parking achter het Stadhuis).

En rechts, aan de zijde van het nu nog bestaande tweede dok, waar de Mercator ligt, lag de Sint-Jansbrug met een tramspoor.

Er was één stuk vaste oever, een muur waaraan de Sint-Jansbrug lag; de rest was een glooiing zoals aan de zeedijk. (zie foto Blz 31)

In 1896 waren er aan de hele kust 16 scheepswerven actief in de bouw en herstelling van houten vissersschepen. Ze stelden 87 mensen tewerk. Jaarlijks produceerden ze samen ongeveer 12 sloepen.

Aan het einde van de 19de eeuw waren aan het derde handelsdok in Oostende onder meer de sloopstimmerwerf te vinden van Hamman, Goormachtig (op het terrein van de weduwe Orlandini), Deweert (opgericht in 1892) en Panesi.

Hamman, een belangrijke redersfamilie, was de belangrijkste sloopstimmer in het dok rond 1900, maar tegen 1914 ging de werf failliet.

Op de zaat van Hamman vestigde zich vervolgens de werf van Jules Denye die voorheen in Nieuwpoort actief was geweest.

Een deel van de terreinen van Hamman werd na de Eerste Wereldoorlog ingepalmd door de werf van Hillebrant. In vergelijking met de scheepswerven in het binnenland waren de Oostendse werven zeer kleinschalig.



©VanCaillie

Oostende rond 1930

* Prachtig panorama van de drie handelsdokken en omgeving Oostende vóór WOII.

Vooraan, detail van de toren van de Sint-Jozefskerk langs de Alfons Pieterslaan met op het einde het gebouw van het Panorama van de IJzer. Aan de overkant van de straat, de braakliggende grond van de gesloopte gasfabriek nabij het Leopoldpark. Vooraan het derde handelsdok, met rechts, de scheepswerven.

Rechts van het tweede handelsdok, het tweede spoorwegstation.

In het eerste handelsdok zien we veel vissersvaartuigen aangemeerd want de nieuwe vismijn op de oosteroever was nog niet gebouwd met naar rechts, het afleidingskanaal dat aansluiting gaf naar het kanaal Oostende - Brugge.

Rechts van het spoorwegstation, de wijk Hazegras en de kazerne Generaal Mahieu (nu kazerne Bootsman Jonsen) nabij het Maria-Henderikapark.

Bovenaan links, het Zeestation (huidig station) en een deel van de haven.

(bron De Plate)



Het derde dok met zijn scheepswerven, daarachter de vroegere spoorlijnen (nu Verenigde Natiënlaan), rechts het Panorama en ervoor het huidig gerechtsgebouw aan het Leopoldpark. (verzameling: M. Vanalderweireldt)



Werf August Hamman, 1908



De Sint-Jansbrug met een tramspoor en aan de overkant het Hotel des Thermes (in de volksmond het kanonhotel) - hoek Aartshertoginnesraat, Hendrik Serruyslaan en Vindictivelaan, het rechtse dok is het huidige Mercatordok waar het museumschip Mercator ligt. (verzameling: Nick Vanslebrouck)

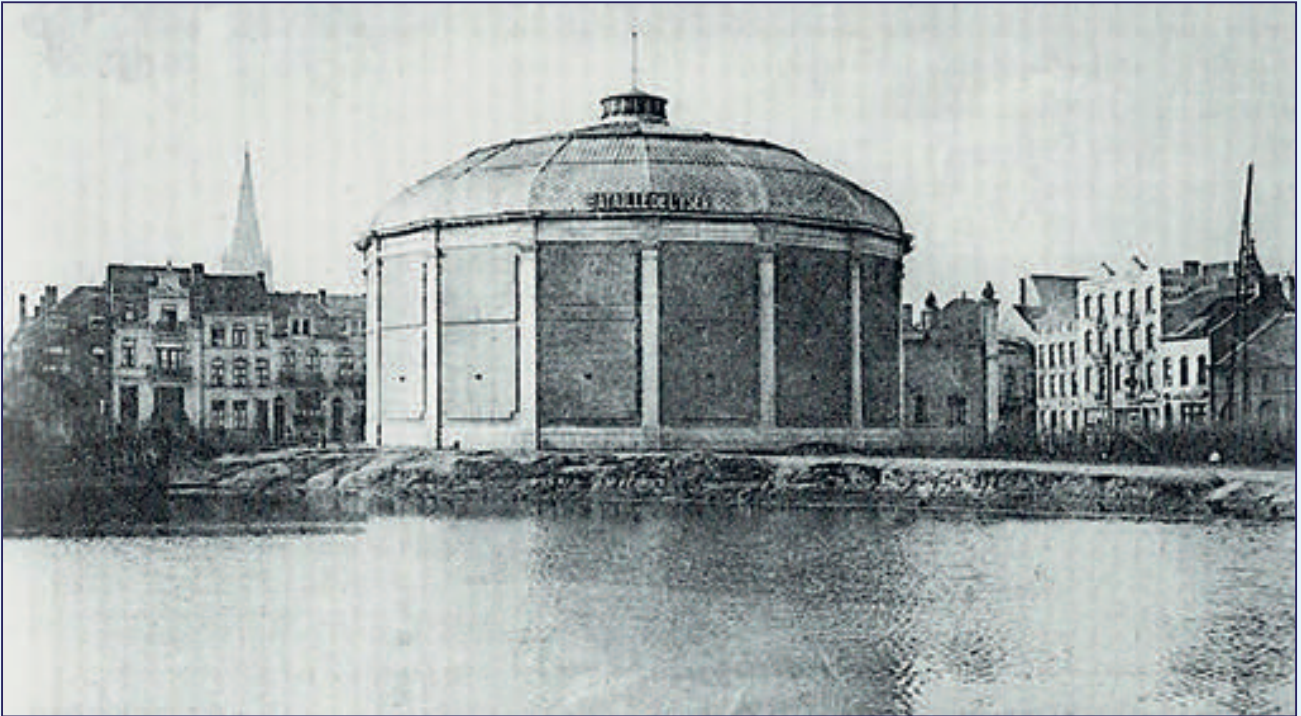
De ligging van de scheepswerven:

Komende van het tweede dok waren er: de werf Loy met één slede, de werf Hillebrant met één slede, de werf Denye met twee sleden en de werf Panesi met twee sleden. De werven lagen in de Werfkaai (straat).

Om de hoek, in de Stockholmstraat, was er de werf van Deweert. Naast de werf van Deweert waren er twee kolenopslagplaatsen: één van Coppe, de andere van Legaey. Dan was er de "cementboeije" van Devreese, de 'cement' boer. Verder in de straat, recht vóór de Amsterdamstraat, was de werf van Borry met één slede.

De grond en de werven:

Was in grijsgrauwe aarde, maar met de jaren was ze zeer hard geworden. De gebouwen waren door de scheepstimmerlieden zelf helemaal in hout gebouwd. Aan de straatzijde was de werkplaats met de machines en werkbanken. Aan de waterkant waren de open hangars om de schepen te bouwen. De lengte van een werf was ongeveer 65 m; de werkplaats was 12 m lang, daarachter een open plaats van 20 m en dan de plaats om het schip te bouwen: 30 m op een breedte van 14 m. Op de werf was er wel elektriciteit maar geen water, WC, telefoon noch brandspuiten...maar toch zijn er geen zware werfongevallen gemeld, wel eens een blauwe vingernagel, een houtsplinter of een snee. Maar dat was alles.



Op de hoek van de Stockholmstraat en Vindictivelaan stond een cirkelvormig gebouw van het museum: het Panorama.

Met mensen en hout:

Om een schip te bouwen op die werven gebeurde alles met mankracht. Wij konden dus zeggen, toen het schip 'klaar' was, dat wij die boot op onze schouders gedragen hadden. Louis Pincket werkte bij de scheepswerf Hillebrant, maar in feite waren alle werven identiek. Wanneer men dus van werf veranderde, was er geen bijkomende opleiding nodig.

Tijdens de jaren 1941-1947 moest de werf zelf hout ophalen bij de zagerij. Bij Hillebrant was dat naar Loppem of Lichtervelde. Maar voor het vervoer stond de firma Bollenberghe van Bredene-Sas in. Er gingen zes mannen van de werf mee om alles op te laden. Eens terug te Oostende diende alles gelost te worden, dat wat draagbaar was op de schouders en de zware stukken op rollen tot ze op hun plaats lagen...

Enkele afmetingen van de benodigde houtsoorten:

De kiel: in eik of olm, balk 17m x 32cm x 22cm

De voorsteven: in eik, balk 3,70m x 25cm x 24cm

De binnenkiel ook het 'zaad' hout genoemd: in eik, 16m x 30cm x 20cm

De huidplanken: in olm (hout is beter plooibaar) dikte planken: 5,5cm

Onderstel motor: in eik, balk 8m x 35cm x 35cm

Het werkdek: in grenen van 12cm x 6cm

Reling: in eik van 16m x 10cm

Verschansing in grenen van 12cm x 2,5cm

Het volledige schip werd met gegalvaniseerde bouten en spijkers aan elkaar gezet.

De bouten waren vanaf 10 tot 22mm.



Scheepswerven derde dok

Het was vooral handwerk: gaten boren, zagen, schaven, kappen,...

Het roer van het schip was in eik, de roerschacht – 3,6mm lang – komt door het achterschip tot boven het dek, daarom was er een kuip gemaakt in grenen hout op het model van een ton.

Eens het schip volledig dicht 'geplankt' was, werd het dan voor het 'kalfateren' helemaal geschaafd met een kortschaaf, zodat er geen oneffenheden meer waren. Daarop werd er gekalfaterd: eerst een draad schiemansgaren, dan met stoppe vullen (dat was vlasdraad). De naden werden vervolgens geverfd en gedicht met mastiek, daarna geverfd met copperpaint (donkerrode verf).

De tewaterlating zelf:

Diende opnieuw met mankracht gedaan te worden. Het schip moest van de blokken waarop het gemaakt was, opgelicht worden om de sleden er onder te plaatsen om daarna te kunnen 'aflopen'.

Dat gebeurde als volgt: eens de sleden onder de kiel, werden de sleden opgetild met het schip in de slede met spieën (ramkeggen genaamd).

Door de keggen met de voorhamers toe te slaan met vier of zes man, afhankelijk van de grootte van het schip, werd het vaartuig te water gelaten.

Het grootste vaartuig bij de werf Hillebrant was 30 meter lang.

Eens het scheepje te water was, werd heel de bodem tot boven de kim, de planken en de effen spanten gevuld met cement. Dat vormde zo een effen vloer en fungeerde ook als ballast. In het visruim werd cement gevuld op dezelfde hoogte als de binnenkiel, dat vormde een effen werkvloer.

Verdeling van het schip in vier delen:

De *voorpiek* diende voor het reservemateriaal (zoals netten, touwwerk, visbennen). Alles lag in kooien 'zeilkooien'.



Luchtfoto van de drie dokken in Oostende VOOR Wereldoorlog II



met o.a. rechts onderaan het derde dok en zijn scheepswerven.

Dit was de benaming die op de vroegere zeilschepen gebruikt werd om hun zeilen in op te bergen en die naam is gebleven op de vissersschepen.

Het *visruim* werd over heel de oppervlakte verdeeld in compartimenten om er de vis in te stockeren. Men noemde dit 'visbakken'. De grootte van die bakken was volgens de verdeling van het visruim, een 100 tot 106m² en in de hoogte 50cm, daardoor kon de gevangen vis niet geplet worden. Het ruim was helemaal met kurk geïsoleerd. Het visruim werd afgekoeld met ijs.

En in de visbakken werd de vis tussen het ijs gelegd.

De *motorkamer*: eerst werden de stookolietanks in de zijde van het schip op 'stoelen' gezet, naargelang van de grootte van het vaartuig (van twee- tot achtduizend liter). Er was een olietank en een zoetwatertank, een werkbank en een batterijkist. In het midden had je de motor op de 'batie' (de draagstukken voor de motor). De gangen tussen de motor en de tanks werden betegeld. Tenslotte was er in het achterschip plaats voor de logies; soms vier of acht kooien naargelang van de grootte van het vaartuig. Er was een tafel met banken voor de kooien (en die banken dienden ook als bergplaats), ook een kolenkachel (goed vast gesjord) was ter plekke.

Tussen ieder deel was een beschot of 'dofte' (ook wel durk genoemd) maar dat was niet waterdicht. In de voorpiek en het visruim moest men telkens van op het dek door het luik naar beneden. Alleen tussen de motorkamer en het logies was er een deur.

Op *dek*: Vond men al de gebruikelijke voorwerpen zoals op alle schepen: mast, galgen, motorkap, stuurhuis en de reddingsboot. De "bokkennisserij" is pas later gekomen. Op de meeste schepen diende de reddingsboot als opslagplaats voor de zak met aardappelen, de ajuinzak, de bakken bier en het drinkwater in flessen (bv Spa, cider).

Verzameling De Plate



*Enkele scheepswerven aan het derde dok met rechts de oude watertoren Oostende.
(foto ca 1905)*

De motorstuwkracht:

In de periode 1934-1948 hadden de kustvisserijschepen (garnalenvangers) een motorvermogen van 15 tot 25 PK. En zijn daarmee in 1940 naar Engeland gevaren... De middenslagschepen (in het scheepsjargon 'grote moteurs' genaamd) hadden 100 tot 200 PK, ze visten op de Noordzee en in het Kanaal. De 'Ijslandvaarders' hadden stoommachines van 400 tot 600 PK en er werd gestookt met briketten.

Op de werf Hillebrant:

In 1920 zijn Achilles Hillebrant en zonen op de scheepswerven in de *Derde Bassing* gekomen. In 1947 moesten ze alles verhuizen naar de overkant, aan de Nieuwe Werfkaai bij de Hendrik Baelskaai in de Vuurtorenwijk (Opex). Zij hebben daar nog gewerkt tot in 1960.

In veertig jaren tijd werden er 99 schepen gemaakt. Na de oorlog, in 1946, wanneer de schepen uit Engeland terugkeerden naar België, werden er heel wat aanpassingen en herstellingen verricht. Van 1941 tot 1950 werden er vele werkdagen van 11 uur gepresteerd, van maandag tot en met de zaterdag! De werf Hillebrant was bij de Oostendenaars gekend onder de naam 'Hellebrander'.

Start van het dempen van de *derde bassing* werd in 1947 door de firma Soethaert uit Westende uitgevoerd. Het dok werd deels gedempt met het puin van het oude Kursaal dat in 1941-1942 vernietigd werd door de bezetter om plaats te maken voor verdedigingswerken langs de Noordzeekust.

* Sedert de jaren zestig neemt het stadhuis Oostende de onherkenbaar veranderde terreinen in.



Op deze plaats van het derde handelsdok, dat in 1948 gedempt werd en waar de scheepswerven waren, begon in 1955 de bouw van het huidig stadhuis Oostende.

Het ontwerp van het stadhuis in 1954 was van de architect V. Bourgeois (Brussel) dit in samenwerking met de Oostendse architect A. Daniels. Eerste steen werd in 1956 gelegd en in 1961 was het stadhuis volledig in gebruik.



*Het Vuurkruisenplein, waar vroeger de scheepswerven aan de Werfkaai waren, met vooraan de bouwwerf van het Stadhuis Oostende.
Het spoorwegstation wordt afgebroken, ca 1956. (verzameling Nick Vanslebrouck)*

Het uurloon in 1941:

Was voor de stielmannen 5,50Bfr/uur, de overuren aan 6,25Bfr.
De leerjongen kreeg 3,50Bfr en de halve gasten 4,30Bfr.

Scheepswerven met aantal personeelsleden aan de derde bassing:

Werf August Loy: 9 man

Werf Achilles Hillebrant: 14 man

Werf Jules Denye: 12 man

Werf Borrey: 4 man, deze werf verhuisde reeds in 1937 naar de nieuwe werfkaai
Oosteroever

Werf Pierre Deweert: 17 man

Werf Richard Panesi: 7 man

* Deze lijst met aantal werklieden is niet 100% correct.

Op de werven werd er door de arbeiders vaak van werf veranderd, omdat er nu eens meer werk was op die ene werf dan weer op die andere.
Maar soms veranderde men ook door onenigheid en ruzie.

* *En dan werd er gesproken met veel 'gloeiende godveremelste' en 'vlammende nieuwèèrds'...!!!*



Verzameling De Plate

De pas te water gelaten O.315 "Beatrix Fernande" op de scheepswerf August Loy, 1947.



Verzameling De Plate

Scheepswerf Pierre Deweert



Verzameling De Plate

Scheepswerf Hillebrant, gelegen aan de werfkaai tussen de scheepswerven van A. Loy en J. Denye. Hier een houten vissersvaartuig op stapel (1947).



Werf Panesi (©Antony, 22 mei 1925)

Scheepswerf Panesi, ©De Plate



Bouw van een houten vissersvaartuig. Links het gebouw van het "Panorama van den IJzer". Rechts op de achtergrond het hotel "Des Thermes". In de Eerste Wereldoorlog diende het hotel als hospitaal; na de oorlog hoofdzakelijk als woonst voor uitgeweken vissersfamilies die uit Engeland terugkwamen en dakloos waren. In die tijd staken overal buizen door de vensters die als schoorstenen dienden voor de kachels van de bewoners, daarom in de volksmond het "kanonhotel".



*Het hotel des Thermes
of het kanonhotel*



©Ferdinand Gevaert

Oostende 05 mei 1954. De aanleg van de eindstrook van de autosnelweg Oostende-Brussel op het gedempte 3^{de} Handelsdok en op het voormalige tracé van de treinsporen van het spoorwegstation Oostende-Stad. Bemerkt de Vindictivelaan met het "O.L.Vr.-College" en de aanzet van de Hendrik Serruyslaan.

Het "Kanonhotel" is gesloopt en de wederopbouw is nog niet beëindigd.

(bron: De Plate, collectie Ferdinand Gevaert)



1956-1957, het reeds gedempte derde dok met de aangelegde Leopold II-laan en het Vuurkruisenplein alsook de bouwwerf van het stadhuis Oostende.



©Dirk Reunbroeck

Vooraan het loodswezengebouw met het ponton voor het overzetbootje naar de Oosteroever en rechts ervan de 'strontpit, ook de dode kreek' genoemd. Op het gedempte derde dok staat het stadhuis van Oostende. Luchtfoto begin jaren 1960.

**Bronnen:*

- Bewerkte tekst van Louis Pincket*
- Koninklijke Heemkundige Kring De Plate Oostende*

Rudy Laforce



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

LENTELEVEN

*Frisse winden wekken strelend
bloem en veldgewas.
Een schuchter zonnetje komt reeds schijnen
's morgens vroeg op mijn terras.*

*O, wat speels geluid daarbuiten
nu d' eerste merels vechtend fluiten.
't Is net of 't leven blij ontwaakt
na een lange winterslaap.*

*De bomen en het struikgewas
getooid met katjes glanzend zacht.
Alles kleurt in voorjaarspracht
nu de nieuwe lente op mij wacht.*

Jozef Vandromme

APERRO FISH PALACE

vis- en tapasrestaurant



Nieuwstraat 5
8400 Oostende

Dinsdag en woensdag gesloten

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



UURWERKEN - JUWELEN - SPORTTROFEEEN



M. ROMMELAERE-DELEU

**Voorhavenlaan 51
8400 Oostende**

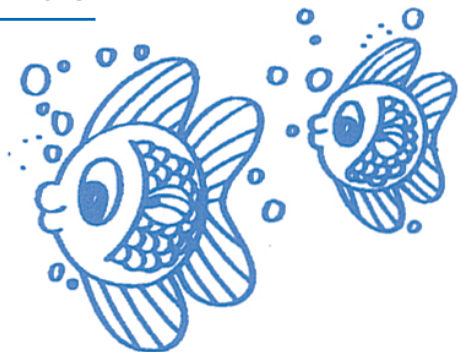
**Vuurtorenwijk
Tel. 059/32 03 21**

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

Heilststraat 3 – 8380 Zeebrugge

050 / 54 47 15

btb.wvl@btb-abvv.be

JAMES ENSOR

" VAN VISSERS, VISSEN, SCHELPEN, EEN ÉGLOMISÉ EN EEN VISSERSSCHIP "



James Ensor

VISSERS

In zijn allervroegste schilderijtjes, 1873-1876, beeldde Ensor dikwijls vissers en vissersvrouwen uit: staande op het strand, in een sloep...

Echt Oostends zien die werkjes er niet uit.

Er is in elk geval niets herkenbaars- lokaal aan.

Maar al gauw verdween dat motief uit zijn aandacht en ontstonden er nogal wat duinenlandschappen.

Als honkvast inwoner van het historische centrum van Oostende kende James Ensor (1860-1949)

uiteraard de wereld van de visserij van nabij.

Het is dan ook geen wonder dat het levendige vissersmilieu wel eens opduikt in zijn oeuvre.

Al kwam het échte labeur van de visserij nooit aan bod in zijn werk.

Ensor leerde de wereld van de vissers kennen tijdens vele wandelingen die hij als jonge knaap maakte met zijn vader en zijn enkele jaren

oudere vriend Willy Finch, net als hijzelf van Britse

afkomst en wiens vader de uitbater van de

"Cercle du Phare" was.



"De Lampenjongen", een schilderij uit 1880,

is het eerste rijpere werk dat we met de

visserij relateren. Het jongetje dat hier in het

atelier poseert met een olielamp in de hand is

hoogstwaarschijnlijk een scheepsjongen uit de

lokale visserij. Dezelfde lamp duikt nog in

enkele andere schilderijen op, meestal in de

context van een stilleven.

De lampenjongen (1880) Brussel,

Kon. Musea voor Schone Kunsten van België

Twee jaar later ontstond het schilderij “Oude zieke dompelaar die zich warmt”. Het schilderij werd in het Oostends museum vernield tijdens een bombardement in 1940. Waarschijnlijk was de man een oudere, niet meer varende visser, die van Ensor enkele centen werd toegestopt om te poseren bij het oude kacheltje in het atelier.

“De roeier” uit 1883 toont een kloeke visser in een roeiboort. Er hangt mist en in de nevels zien we het profiel van een tweemastsloep. Omdat het windstil is, kan het scheepje niet op eigen kracht de haven binnenvaren en dus moet het door jollen tot aan het staketsel geroeid worden vanaf waar het vaartuig verder kan binnetrokken “gesjouwd” worden.



De roeier, 1883, Antwerpen, Kon. Museum voor Schone Kunsten

“De dronkaards” (Verz. Belfius), ook uit 1883, toont waarschijnlijk ook vissers: twee die zich bezatten in een herberg. Alcoholisme was een wijd verspreide plaag in het harde vissersbestaan. Een uitlaatklep voor de miserie van elke dag.

Ook in zijn tekeningen, vaak in houtskool, komen ze veel voor: “De knaap” (1880) is wellicht hetzelfde kereltje dat poseerde voor “De lampenjongen”. Het Musée des Beaux-Arts in Tournai bewaart de tekening die Willy Finch simultaan maakte.



De houtskooltekening "Visser met een mand" ontstond ook in het atelier. We herkennen duidelijk de kubusvormige sokkel die ook in andere ateliertekeningen voorkomt.

Visser met mand, houtskool (ca. 1880) privéverzameling. Hetzelfde motief vinden we terug in de ets "Oostendse visser".



Twee Oostendse visser-vrouwen in een interieur vormen het thema van het schilderij "Mistroostige vissersvrouwen" uit 1892. In een armtierige kamer - in feite is het 'Ensors' zolderatelier - zitten twee vissersvrouwen. Het is er koud: ze hebben allebei een vuurpot onder hun rok staan. De linkse houdt haar snuifdoos vast, de rechtse een kommetje. Ze zien er droevig en uitzichtloos uit. Op de vloer een poes bij een vissenstaart; wat verder een krab die aast op een vissenkop. Door een raampje grijzen drie doodshoofden. Door het raam steekt ook een bordje met daarop:

**A MORT !
ELLES ONT MANGÉ
TROP DE POISSON**

Mistroostige vissersvrouwen, 1892, Verzameling Socindec

Tragisch is het schilderij “De Gendarmen” dat ondanks de titel eigenlijk evengoed om vissers gaat. Aanleiding was de welbekende gebeurtenis uit augustus 1887 die we als de “Vissersopstand” kennen; één van de vele luiken van ernstige sociale onrust in het land toen. Enkele vissers werden dodelijk geraakt door kogels. Het verhaal is al zo dikwijls naverteld.

De ets met de gelijknamige titel zorgde voor een ruimere verspreiding van deze creatie.

Ets en schilderij zijn een aanklacht tegen armoe, onmenselijke arbeidsvoorwaarden, uitbuiting, onwetendheid en onverschilligheid. Een situatie die nog geruime tijd zou aanslepen.



De gendarmen, 1892

Oostende, Mu.ZEE (voorheen in het Museum voor Schone Kunsten)

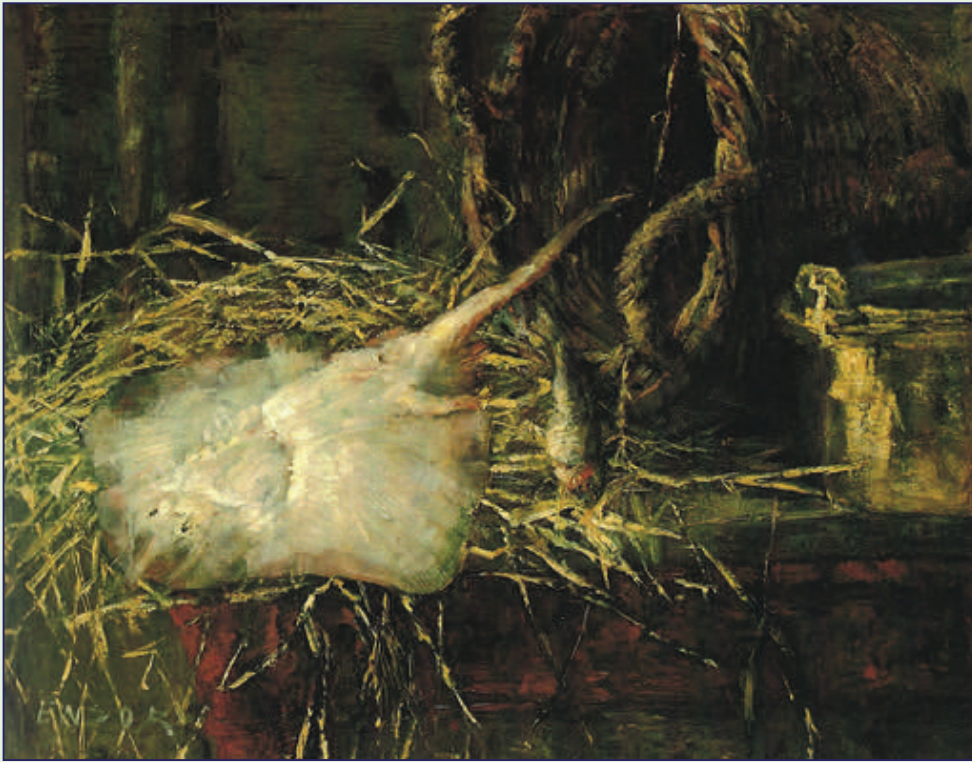
STILLEVENS MET VISSER

Wie visser zegt, weet dat vissen niet veraf zijn.

Ensor - of was het zijn vader, moeder of zus? - bracht dan ook regelmatig een portie vis mee naar huis en selecteerde daar één of meerdere exemplaren uit die eerst naar het atelier verhuisden.

Bijvoorbeeld in 1880 een rog en een haring. Netjes geschikt op wat stro tegen een rieten “benne” aan vormden ze het motief voor een prachtig stilleven.

Willy Finch, een jonge kunstschilder waarmee Ensor bevriend was, maakte simultaan een schilderij van dezelfde setting.



*De rog, 1880,
Antwerpen,
Kon. Musea voor
Schone Kunsten*



Later dat jaar of begin '81 was het de beurt aan een poon om te "poseren". Dit schilderij, "Le rouget", is nu in het Musée des Arts Décoratifs in Paris. En in 1882 etaleerde hij een portie oesters op een schotel op een gedekte tafel.

"De rog" uit 1892 uit het museum in Brussel is zeker het meest bekende vissenstilleven van Ensor.

De rog, 1892, Brussel, Kon. Musea voor Schone Kunsten van België

Een grote rog ligt geëtaleerd in het atelier met daarnaast nog enkele kleine visjes. Links ligt een cassisschelp en daarachter staat weer een ben. Van dat schilderij is duidelijk een lezing met erotische connotaties mogelijk: de glimmende rozige opening van de schelp kan als een symbool voor het vrouwelijk geslacht gezien worden. De rog? Die speelde op zee vaak een rol bij het vervullen van seksuele behoeften van vissers. Ik denk dat Ensor die twee elementen juist daarom bewust samenbracht waar dat normaal niet kan want de rog is "streekeigen", de schelp exotisch. Andere vissensoorten komen ook wel voor in de stillevenen: pladijs of tarbot bijvoorbeeld; maar ook garnalen, kreeften en krabben.



Stilleven met vissen, 1895, Zwitserland, privéverzameling



Stilleven met vis en schelpen, 1896, New York, Xavier Fourcade Inc.

SCHELLEN

Schelpen waren een andere rode draad doorheen het oeuvre van de Oostendse meester. Hij was duidelijk gefascineerd door hun vormen en kleuren. Bijna nooit zien we de ons vertrouwde Noordzeeschelpen, maar wel tal van sierlijke, exotische soorten. Ensor kende die goed: zijn ouders, zijn tante en oom verkochten ze in hun respectievelijke souvenirwinkels en Ensor had ze maar voor 't grijpen. Zulke schelpen waren toen nog veel exclusiever dan vandaag de dag. Er waren strombussen met, speciaal, de grote strombus gigas uit de Caraïben, alias koninginnenschelp of roze vleugelhoorn; en dan : nautilussen, pteriidae (oesterschelpen) met speciaal de *pinctada margaritifera*, lambissen (spin- of schorpioenschelpen), *cypraea*, *cassis*, tonna's, *busycons*, harpa's, *comurex* en de doornige spondylussen. Heel opvallend - en geliefd door Ensor- waren de *haliotis* met hun typische rij spoelgaatjes en hun paarlemoer-iriserende binnenkant. Ensor zelf beweerde dat het de kleurige reflecties van een *haliotis* waren die hem de inspiratie gaven voor de uitwerking van het schilderij "Christus bedaart de storm". Er is slechts één schilderij waarop Ensor de wondere glans van een *haliotis* in volle pracht afbeeldde. Het gamma in de souvenirwinkel bestond verder uit *echinoidea* (zee-appels), gedroogde zeesterren en vissen, diverse soorten koralen en gedroogde zeewieren, schildpadschilden en decoratieve rostrums van zaagvissen. Een wat duister handeltje waarover we maar weinig weten, maar met vele aanvoerkanalen die startten in verre landen bij lokale duikers en vissers... ..en opkopers. Veel van die species zijn vandaag beschermd. Ook werd gedroogd zeewier van diverse soorten te koop aangeboden, vooraf al in kleine albums gekleefd.



Stilleven genaamd "Lumières effeuillées", 1936, Liège, MAMAC

We zien schelpen voor 't eerst in het schilderij "Schelpen en chinoiserie" uit 1882 en het thema keert met grote regelmaat terug tot in de late jaren '30. Ook in tekeningen die toen meestal kleurtekeningen waren.

Grosso modo zijn er twee types stillevens waarin we schelpen zien: ofwel een montage van allerlei bibelots in combinatie met enkele schelpen. De andere accessoires zijn hier dan maskers, sierborden, vazen in porselein of glas (al dan niet met bloemen), kleine statuetten, waaiers... Ofwel een piramidale montage die uitsluitend uit schelpen bestaat, vaak met een strombus gigas of een nautilus als blikvanger.



Stilleven met schelpen, 1889, Wuppertal, Von der Heydt-Museum

In oktober 1937, of toch kort nadien, schonk hij zo'n pas voltooid schelpenstilleven aan zijn huismeid Ernestine. In de opdracht die hij achteraan op het tableau schreef, lichtte hij indirect de sluier over wat hem zélf zo boeide in die schelpen. Omgezet in het Nederlands luidt het : *"Voor Juffrouw Ernestine Mollet. Omdat ze houdt van de glanzende kleuren van schelpen, van hun vreemde en prachtige vormen, van hun aangenaam geruis dicht tegen het oor..."* Ernestine, geboren in 1880, was in 1897 in dienst gekomen bij de familie Ensor. Ze bleef er tot aan James Ensors' dood in 1949. Ze overleed in 1960. Voor haar was het cadeau zéker een welgekomen appeltje tegen de dorst!

Ik kan niet nalaten hier even de creatieve krachttoer in herinnering te brengen die schelpenhandelaar Leopold Van Hoeck (1931-2016) realiseerde in het Ensorjaar 1999: handig als hij was, slaagde Pol erin een schelpenstilleven van Ensor getrouw na te bootsen in een kijkkastje! Met gebruik van échte schelpen! Trots plaatste hij het werkstuk in zijn winkelatalage aan de Groentenmarkt. Velen fotografeerden het. Nog meer bewonderden het! *(zie foto blz 56 bovenaan)*.

Toen de zaak eind 2015 opgedoekt werd, verdween het pronkstukje uit beeld.



Stillevens in etalage van schelpenwinkel L. Van Hoeck (@Mu.Zee, foto Steven Decroos)

EEN ÉGLOMISÉ



Folklore de nos mères, 1937

“Folklore de nos mères” (zie foto blz 56 onderaan) is een olieverfschilderij uit 1937 van de oudere Ensor. Oorspronkelijk zat het in de collectie van Oostendenaar Camille Snauwaert, die heel wat werk van Ensor bezat.

Op het marmeren bovenblad van een commode etaleert Ensor heel wat prullaria. Een methode die hij vaak gebruikte in late stillevens. Nu zijn het vissersbeeldjes en een modelscheepje. Aan de muur hangt een églomisé met daarop een zeegevecht tussen twee schepen. De oorspronkelijke legende op het églomisé heeft Ensor in zijn schilderij vervangen door een eigen tekst: “Pif Pouf Paf Salut en de Kust”.

Oostende was in de 19de eeuw een belangrijk productiecentrum van dergelijke volks-maritieme schilderijen, die achterop een glasplaat geschilderd werden: beoefenaars waren Wenzel Wieden, François-Laurent Meseure, Petrus Nefors, E. Devriese, E. Vanheste, Petrus Weyts en E. Van Wynendaele.

De familie Ensor- Haegheman bezat dus ook zo’n tafereel. Het frêle achter-glas-schilderij overleefde de tijd en behoort nog altijd tot het patrimonium van het Ensorhuis.

O.301

De meest merkwaardige band met de visserij - een hommage eigenlijk- kwam er onverwacht nog op latere leeftijd! Lucien Decrop (ca. 1895-1967), een reder ter visserij die in 1929 de N.V. Motorvisserij was opgestart had de gewoonte de schepen uit zijn vloot naar kunstenaars te noemen: Teniers, Jordaens, Van Eyck, Vanderweyden, Van Orley, Breughel, Laermans, Musin... De stalen stoomtreiler O.301 kreeg Ensors naam, al heette die aanvankelijk “Worms” toen ze in 1942 bij Beliard-Crighton & Co van stapel liep! Het volledige verhaal van de O.301 James Ensor staat te lezen in “Belgische Zeevisserij: 50 jaar IJslandvaart” van Roger Corveleyn en Eddy Eneman.

De her-tewaterlating van het vissersschip gebeurde op 4 april 1946. Ensor was er nog bij, meteen één van zijn laatste publieke verschijningen.



De stoomtreiler O.301, 'James Ensor'

(collectie Flor Vandekerckhove)



FINAUT

VERZEKERINGEN

Elisabethlaan 393
8400 Oostende

Tel: 059 / 80 26 79

ERKENDE
VERZEKERINGSMAKELAARS
FSMA 019184A

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



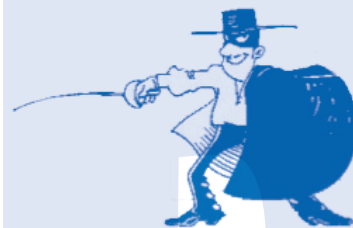
DEPOT industriële gassen
Aardgasverdelers



WWW.WEVER.BE

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

DE VISGRONDEN VAN ONZE KUSTVISSERS

"De VLAAMSE BANKEN"

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

Na gesprekken met vier schippersreders van de kustvisserij, Manfred Van Elslande (O.481), François Devey (O.23), Jef Martony (Z.430), Albert Deramoudt (N.555) en industrieel ingenieur Van Cauwenbergh, kreeg ik een duidelijk en volledig beeld van de Vlaamse Banken. Hoewel dat niet echt nodig was, gezien ik zelf 33 jaar de Vlaamse Banken beviste, waarvan 24 jaar als schipper.

De Vlaamse Banken zijn de banken voor de kust van Frans-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Zeeuws-Vlaanderen.

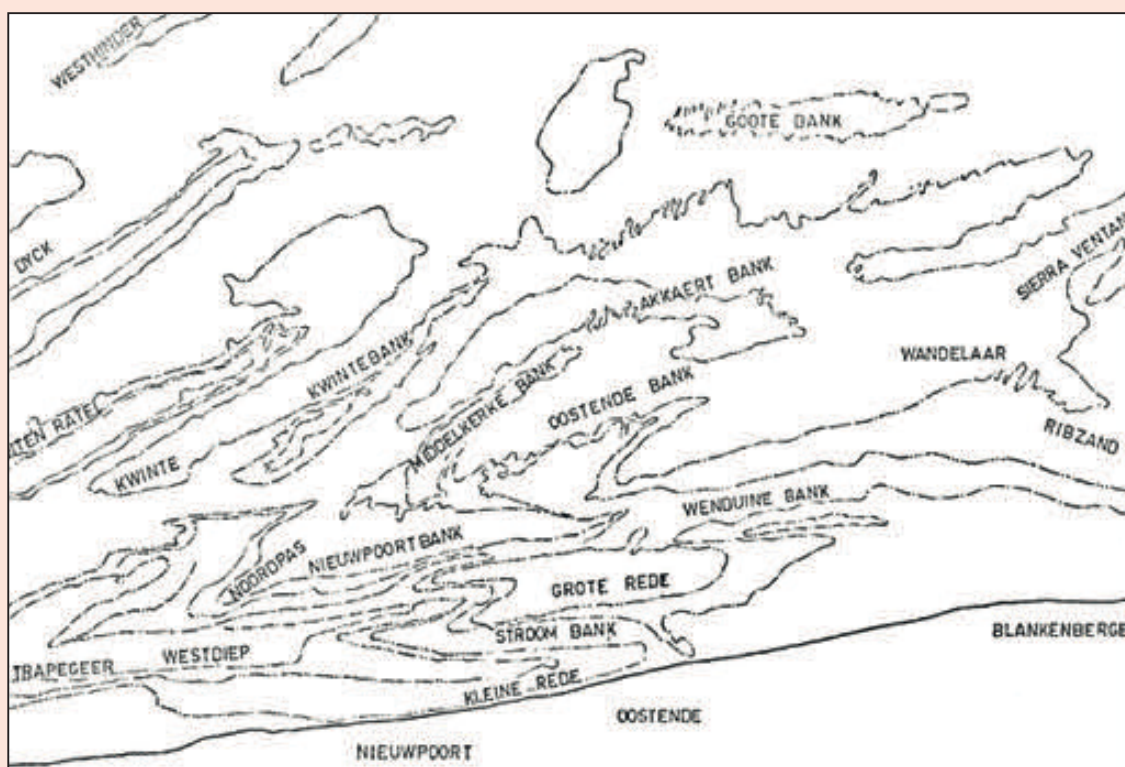
De Vlaamse Banken vormen mee het historische Vlaanderen, dat men door het politieke schaakspel verdeelde. De Vlaamse Banken zouden 67.000 jaar geleden ontstaan zijn.

Vóór de laatste ijstijd zijn de rotskusten van Dover en Calais ontstaan, zo hebben enorme zandmassa's uit het Kanaal deze banken gevormd. Volgens de Nederlandse ingenieur Van Veen zouden de betreffende banken overstroomd duinenlandschap zijn en geen zandmassa's uit het Kanaal.

Wat er ook van is, het zand is er en de Vlaamse Banken werden op kaart gezet.

De eerste kaart dateert van 1866 en werd uitgegeven door het Ministerie van Buitenlandse Zaken, toen nog uitsluitend in het Frans. In deze korte tijdspanne, van 1866 tot nu, konden we opmaken, dat de banken het meest van vorm veranderen recht voor de Scheldemonding.

Het plan van de Vlaamse Banken staat dus al wel een tijdje op papier maar wat de bovengenoemde vissers hierover te vertellen hebben, volgt hieronder.



Voor de Belgische kust: het midden van de Vlaamse Banken

PRAKTIJK

De Oostendse kustvissers visten meer in de middenzone van de Vlaamse Banken, tot 20 km buiten de kust. De Zeebrugse kustvissers vonden we meer aan de oostkant en de Nieuwpoortse kustvissers hadden meer de westkant als werkterrein. De verschillende bankzones werden door de kustvissers al korrend verbonden. Tijdens eb korrend kon men zodoende van voor Oostende tot tegen de Franse limieten korren en met de vloed weerkeren, of andersom korde met tot voor Zeebrugge en terug. Ofwel speurde men vaak gedurende de nacht plaats per plaats af tot men een plaatsje rond één of andere bank vond waar het die nacht krioelde van garnaal of van vis. Deze buitrijke plaatsen veranderden dagelijks.

De kunst en het geluk was die als kustschipper te vinden.

BANK per BANK

Wenduine Bank, de kustvissers noemen dat 't Zand, begint ter hoogte van Oostende en strekt zich uit tot voor Blankenberge, is een visgebied van ongeveer 12 kilometer lang en pakweg 2,5 km breed. Men kan er vissen zoals rond alle banken, binnen de bank, op de bank en buiten de bank. De meeste garnalen zitten er tijdens het bloeien van de zee in juni maar ook in de nazomer. Als er soms niets te vangen was in het westen binnen, buiten of op de bank, dan zat de garnaal soms helemaal in het oosten, op de 'staart van het zand'. Men kon er na goed zoeken altijd vinden. In het voorjaar kon er, als de grond er voldoende goed bij lag, in de modder tong gevonden worden binnen de Wenduine Bank zodat men er met de boelen doorkon. Men kon er soms ook aardig wat 'haar' (zeeplant op haar gelijkend), schelpen en pijpjes vangen, vooral in een seizoen met zachte grond en tijdens lange warme periodes; dan zelfs boven op de bank, waar er hard zand is.

Stroombank begint voor Oostende en loopt door tot voor Nieuwpoort, is als visgebied ongeveer 16 kilometer lang en 2,5 tot 3 km breed. In april, na een flinke buitenwind, kon men de meeste garnaal verwachten aan de binnenkant van de bank. Westwaarts op de Stroombank kon er garnaal gevangen worden bij troebel water, vooral tijdens het najaar. Rond en nabij de Buitenstroombankboei (de 'sigarette' in visserstaal – de boei ligt helemaal oostwaarts buiten de bank) waren er in het naseizoen overal garnalen.

Tong kon men vangen in de slijkgronden binnen en buiten de Stroombank. Soms waren er schelpen te vangen, zowel binnen als buiten als bovenop de bank.

Ravelingen bevindt zich recht voor Oostende, ongeveer 7 km uit het land. Het situeert zich tussen Wenduine Bank, Oostende Bank en Nieuwpoort Bank op de plaats waar deze banken elkaar overlappen. Als visgebied beslaat de Ravelingen, als men de vlakte ten oosten van de Ravelingen meerekent (dit loopt uit tot tegen de A1 Bis boei voor Blankenberge) een oppervlakte van 16 à 17 km lang en is op de meeste plaatsen 3 km breed. Daar kon men de meeste garnaal vangen na zware buitenwindstormen bij troebel water (veroorzaakt door de storm).

De Ravelingen kon ook heel wat tong opleveren in het voorjaar en in de zomer. De visserij aan de SW Wandelaar gaf in het voorjaar niets maar men kon er wel veel garnaal vangen in de zomer en nazomer. Het visgebied beslaat een oppervlakte van ongeveer 7 km lang en 3 km breed en situeert zich voor Blankenberge.

Aan de *Ballandbank* (voor de kust van Westende) kon er in het voorjaar garnaal gevangen worden, zowel binnen, op en buiten het bankje.

Nieuwpoort Bank begint ter hoogte van Mariakerke (Oostende) en loopt westwaarts door tot voor de kuststreek van Koksijde. Het strekt zich ongeveer 20 km uit en is als visgebied 2,5 tot 3 km breed. Aan de buitenkant van de bank, in dieper water, bevindt zich de visplaats die de kustvissers de Geule noemen. Men kon er garnaal vangen in september, oktober en november. Tijdens de zomermaanden kon men vlak op de bank de meeste grijze schaaldiertjes strikken.

In de *Geule*, dus dieper buiten de bank, tussen de massa's zeesterren en zandige grond kon men vanaf april heel wat tong vangen.

Meer naar het westen, meer ter hoogte van Westende en zelfs nog westelijker kon soms veel pladijs en schar gevangen worden.

Rond *Oostende Bank* kon men heel het jaar door iets vangen, zei François Devey. Tijdens de zomer vond je er geen garnaal, toch niet diep buiten de bank, wel droger langs de bank zelf. In het najaar verbeterde deze situatie wel.

Diep aan de buitenkant kon men veel zeesterren (vijfhoeks) vangen, soms viel er niet te vissen vanwege het vuil. Droog op de bank zat er zelden tong, wel meer garnaal. In het westen, buiten Oostende Bank, in wat de kustvissers als Karkoolle Geule omschreven, kon men wel eens een pladijsje meer vangen dan elders buiten de bank. Het visgebied is 13 km lang en op sommige plaatsen 5 km breed.

Buiten de *Middelkerke Bank* begon de visserij mee te vallen vanaf mei en dat duurde dan tot september, vooral tong en pladijs werd er gevangen. Droog op de bank zat er niet veel. Om succesvolle slepen te doen moest men van de bank af vissen, dus buiten de bank. In oktober kon men er garnaal vangen in troebel water, vooral na een harde buitenwind. Als visgebied is Middelkerke Bank en het daarbij behorend Ploate Dieptje, ongeveer 10 km lang en 2,5 km breed. De bank strekt zich in zee uit ter hoogte van even ten westen van Oostende tot even ten oosten van Nieuwpoort.

Aan de *Kwinte Bank* kon men mooiere vis vangen dan aan de banken dicht bij de kust maar men kon er meer naar het westen veel stenen vangen. Op dieper water viel er daar niet te vissen zonder kettingmatten, de zogenoemde 'stenennets'.

Na de banken van de middenzone van de Vlaamse Banken trekken we meteen helemaal naar het oosten, tot voor de kust van Walcheren, naar *Steenbank* en *Schouwenbank*, helemaal rechtsboven op de zeekaart. Het was een visserijgrond van de Zeebruggenaren, die er bij mooi weer visten. De meeste garnaal kon je er vangen na zuidoostelijke winden. Niet heel het jaar door zat er veel garnaal maar pas vanaf augustus tot in maart, afhankelijk van het weer.

Men kon er soms ook veel drijfzand en schelpen in de korren trekken.

NE- Akkaert ligt 9 à 10 mijl in zee voor Blankenberge. De beste tijd voor garnaal is van augustus-september tot diep in de winter. De wijde plaats op zee tussen de NE-Akkaert en Oostende Bank was vanaf maart een goede visplaats voor garnaal.

De *Thornton Bank* verder in zee, vinden we oostelijk op de bank de visplaats die de kustvissers uit Zeebrugge, 't hoekske van de welkom' noemden en die een goede wintervisopbrengst gaf. Dieper in zee waren er veel vijfhoeks en sterretjes (beiden zeesterren) te vangen.

Bol van Heist is een kleine visserij voor de kuststreek van Zeebrugge en Heist. Die kon winstgevend zijn in de zomermaanden. Het was meer een getijvisgrond, voor het getij ving men meestal zuivere garnaal zonder vuil. Tegen het getij kon men er veel zand vangen. Er was ook een goede tongopbrengst tijdens de zomer.

Ribzand situeert zich een viertal mijlen buiten de stranden van Zeebrugge en Blankenberge, er was daar zomervisserij op garnaal tot ver in het najaar.

Wat er helaas ook veel te vangen was waren drendels (zandwormen).

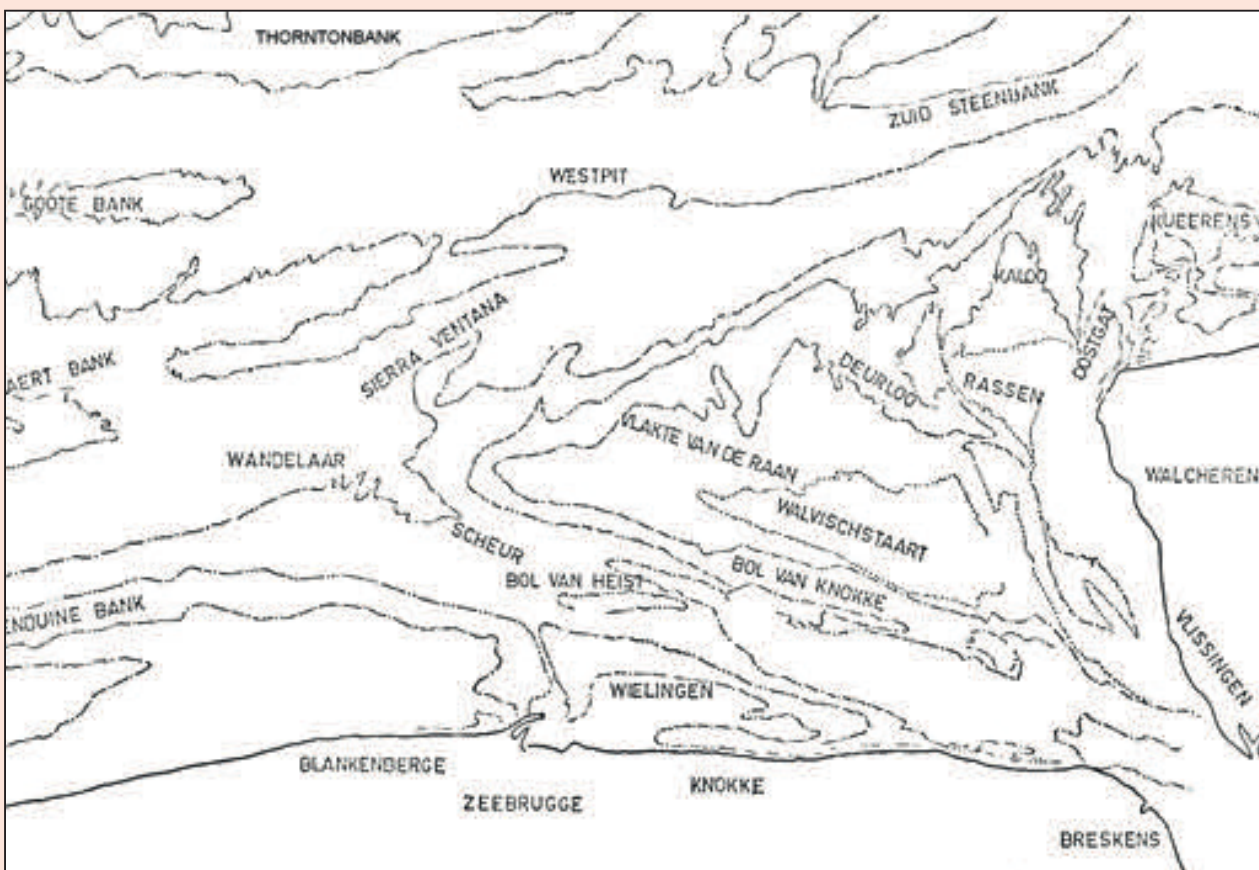
Vlakte van de Raan was een zuivere garnaalvisgrond, zeker geen vindplaats voor tong, het meeste vuil (onnodige bijvangst) dat men er bovenhaalde waren zwemkrabben.

Schooneveld, de plaats die afgezakt ligt van de Vlakte van de Raan. Er was een goede garnaalvangst mogelijk, men kon er in de zomer ook veel tong vangen. Men moest er oppassen want men kon met de boelen in de grond blijven steken. Men kon er soms veel vijfhoeks en sterretjes vangen, de laatste jaren ook veel messen (behoort tot de schelpen).

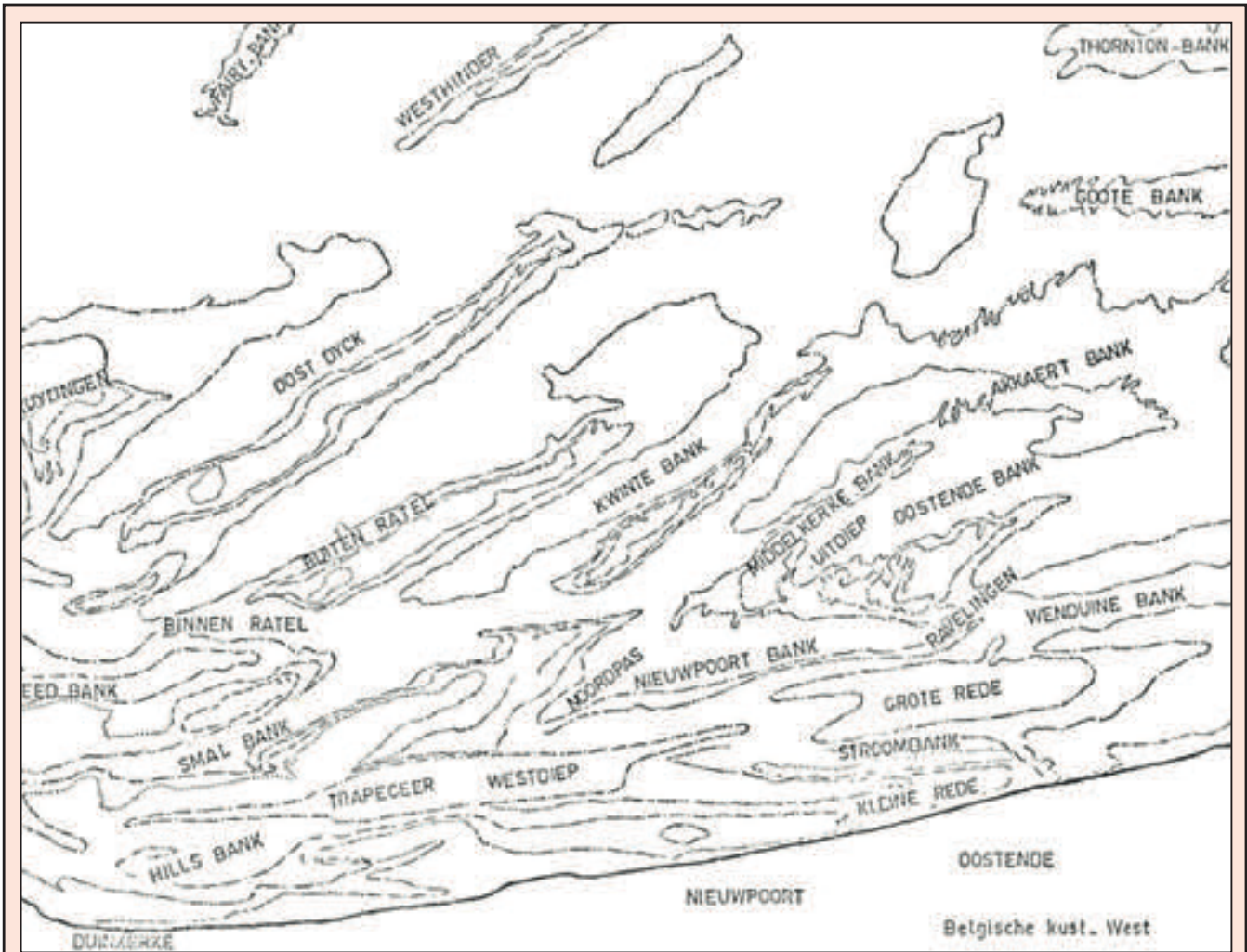
Op *Kaloo Bank en Rassen* werd in het najaar vaak op garnaal en tong gevist.

De *Deurlo*, evenals Kaalo en Rassen in de Scheldemonding voor het eiland Walcheren gaf veel garnaal in de zomer en gedurende het najaar; men kon er ook een beetje tong en paling vangen.

De oostkant van de Vlaamse Banken was het visgebied van Zeebrugse en Nederlandse kustvissers. De westkant van de Vlaamse Banken was de visplaats van de Nieuwpoortse kustvissers en helemaal in het westen had je de visplaats van de Duinkerke kustvissers.



Voor onze oostkust en Walcheren, de oostzijde van de Vlaamse Banken



De westkant van de Vlaamse Banken voor de westkust van België en de kust van Noord-Frankrijk

Hills Bank voor de Franse kust is een bank die voor en vlak na de oorlog bij laag water droog kwam te staan en dan vol zat met zeerobben.

Bergues Bank ligt verder in zee, een 13 à 15 mijl uit de kust, waar men vroeger tijdens het voorjaar -vooral in maart en april - op garnaal viste, want garnaal dichterbij de kust was toen schaars.

Aan de *Oost Dyck Bank* hebben we in het westen de plaats die de Nieuwpoortse vissers de *Harteel* noemden. Wat verder krijgen we dan de *Inner Harteel*.

Dat zijn plaatsen waar in het voorjaar op garnaal en tong werd gevestigd.

In de maanden maart en april viste men vroeger veel op garnaal rond en op de *Breed Bank* en *Buiten Ratel* voor de Noord-Franse kust. In die maanden was het de gewoonte om de garnaal te zoeken op de verst van de kust afgelegene Vlaamse Banken. Daar maakte men in de vroege lente meer kans op bevredigende vangsten. Weinig garnaal zat er in de zomer op *Small Bank* maar dan kon men aardig wat vis vangen. De meeste garnaal werd daar in het najaar gevangen. Westelijk op de *Small Bank* hebben we het bij de Nieuwpoortse kustvissers bekende *Zwinhoekje*, recht voor *Duinkerke*. Daar zat de meeste garnaal in het najaar.

De diepten tussen *Small Bank*-, *Kwinte Bank*-, *Harteel*-, *Breed Bank*- en *Oost Dyck Bank* gaven in het begin van het voorjaar de meeste tong. Nadien naderde de tong de kustlijn en konden dan op en rond Vlaamse Banken dicht tegen de kust worden gevangen.

In het westen van de *Nieuwpoort Bank* kon men in de winter boven op de bank en ook wel dieper buiten deze bank op ongeveer 5 mijl van het land wat garnaal vangen.

Dichter tegen het land op ongeveer een 2-tal mijlen voor De Panne krijgen we de *Trapegeer* die in de zomer en tijdens het najaar goed was om garnaal te vangen. In het voorjaar was er voor wat garnaalvisserij betrof meer kans op succes op *Den Oever*. Een diepte recht voor De Panne, niet ver buiten de strandzone, heet het *Potje*. Het was een goede visgrond voor tong en garnaal.

In het *Westdiep* kon men de meeste garnaal vangen bij zogenaamd 'dik water' (troebel water). Naast veel zand waren er echter ook veel sterretjes en vijfhoeks als overlast te vangen. Ondanks de omvangrijke overlast (vuil) was het Westdiep een visrijke plaats tussen Vlaamse Banken gelegen.

Tussen al deze Vlaamse Banken kon men als ze tijdens het late najaar, winter en vroege voorjaar aan de kust wilden verschijnen veel jonge kabeljauw vangen. Vroeger kon men tussen de westelijke banken in het najaar en de winter veel sprot- en haringscholen vinden.

Een verandering van de winden kon soms voor grote veranderingen in het vangstpatroon zorgen. Ook ligt de kust rond de Vlaamse Banken vol met wrakken en andere belemmeringen, die vakkundig door de schippers werden ontweken.

Hou ermee rekening, dat de persoonlijke geheimen die de kustvisserschippers koesterden over rijke plekjes niet aan bod komen, anders zouden het geen geheimen meer zijn.



Officiële zeekaart van de Vlaamse Banken, elk jaar is er een nieuwe uitgave, deze is van 2019



**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



Graaf de Smet de Naeyerlaan 20

8400 Oostende

JAMES ENSOR over 'met Manse, Grietje Terrebut'

Ter gelegenheid van zijn 75^s verjaardag (op 18 augustus 1935) noemde Ensor, in een zeer pittige toespraak, de viswuvetjes en vissers één voor één...

"Tjèmenes menschen: ier is Liezze, ier Is Fiksje, dôr is Mietje, dôr is Pietje, dôr is Kotje, ier is Vosje, dôr is Netje en Pieto, ier is Stiene en groot Lotje en Kobe, dôr is nog Lêntje en Suzannetje, en ier is Wansje Krutje, mê Wansje en Wanne Tune, en Toria Gulle en Grietje Terrebut!

'k Zage toch zo geiren me Vlams Moedertje, Trinette Haegheman, en me tante Mimi. Ze wôren werkslaven in de zomer en slapkoptjes in de wienter.

*'t Wôren érlieke en treffelijke burgerinnen
en goed aangezien in de stad;
Môr Ostende is nu me groote Moeder en troost.'*

Bron: Poppentheater Kallemoeie Oostende

De volledige reeks tijdschriften uitgegeven door de Vriendenkring Vereniging NoordzeeAquarium Oostende ligt ter inzage in de Bibliotheek Kris Lambert Oostende en enkel digitaal, in Pdf versie, vanaf uitgave nr 98/2014 op de website: www.deplate.be

! Nuttige adressen !

*** Contact voor vzw Zeilschip Mercator:**

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

*** Contact 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

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