

O'ZEE

Nummer 7

P 708549



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

Driemaandelijks Tijdschrift
3de trimester 2021

Afgiftekantoor
Oostende 1



*Oostende: Het Nationaal monument voor de Zeelieden met het Oost- en Westerstaketsel
(data foto: tussen 1954 en 1960) (collectie Dirk Reunbroeck)*

Voor u ligt het derde 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) is: 20,00 euro.

** Een abonnement (lidgeld) is voor een kalenderjaar!*

Met een overschrijving van € 20,00
hebt u een jaarabonnement op O'Zee.
(van januari tot december van hetzelfde jaar)

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

***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)

Openingsuren zeilschip Mercator

! onder voorbehoud coronamaatregelen !

- 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

Momenteel op de Mercator



TENTOONSTELLING:

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



Scheepswerf RAMAGE & FERGUSON

** waar de Mercator gebouwd werd (1931-1932) **

Ramage & Ferguson was een Schotse scheepswerf die actief was van 1877 tot 1934. Zij waren gespecialiseerd in het bouwen van stoomjachten in staal met een houten dek. Verschillende windjammers werden er gebouwd.

De scheepswerf werd in mei 1877 opgericht in het oude havengebied 'Water of Leith', aan de Westzijde van Shore Leith, dichtbij de Victoriadokken en in de omgeving van Edinburgh. De schepen liepen van stapel in 'The Water of Leith'. Er diende rekening gehouden te worden met de maximum grootte van de schepen om deze daar te water te kunnen laten lopen. De omschakeling van de productie van houten naar stalen schepen startte rond 1880. De werf werd gevoelig uitgebreid in 1892. De scheepswerf was bekend voor het ontwerpen van luxueus ingerichte stoomjachten voor de rijken en beroemden uit die tijd. Ook werden er voor Oost-Indië paddelstoomschepen van verschillende grootte gebouwd. Ramage & Ferguson waren dan ook goed samenwerkende partners. Waarschijnlijk waren zij ook de geldschieters van deze onderneming.

Heel waarschijnlijk startte Robert McNair Ferguson met de onderneming.

Tijdens de eerste wereldoorlog heeft de scheepswerf voor de Britse Admiraliteit twee hospitaalschepen gebouwd.

De manager in 1918 was Henry Robb. Hij heeft hiervoor zijn eigen scheepswerf moeten verlaten om te kunnen starten bij de scheepswerf van Ferguson.

De scheepswerf Ramage & Ferguson had in 1934 financiële problemen en werd verkocht aan Henry Robb & Sons, een bestaande scheepswerf in Leith. Dit was hun tweede scheepswerf. Deze werf is blijven bestaan tot de jaren 1970 en werd definitief gesloten in 1985. De slipway bleef intact tot omstreeks 1995. Later werd heel de site omgevormd tot 'The water of Leith Walkway'. Dit is nu nog altijd te bezichtigen vanaf de Eastern Bank.



Het laatste schip dat op de scheepswerf van Ramage & Ferguson gebouwd werd, was het opleidingsschip Mercator van 1931 tot 1932.



©archief Mercator

Scheepswerf Ramage & Ferguson, 1931



©Rudy Laforce

Scheepswerf IdP (1 december 2015)



©archief Mercator

Scheepswerf Ramage & Ferguson, 1931. De Mercator in opbouw, zicht op de houten spanten.



©archief Mercator

Scheepswerf Ramage & Ferguson, 1932



©Rudy Laforce

**Romp Mercator, na het verwijderen van alle verf, dit tijdens de grondige onderhoudsbeurt op de Oostendse scheepswerf IdP van 29 september 2015 tot 28 maart 2017. (2 december 2015)*

De Mercator werd gebouwd naar een ontwerp van Adriën de Gerlache, (hoofd Zuidpoolexpeditie in 1899 en toenmalig directeur van het Zeewezen). Hij heeft tevens zijn maritieme opleiding gekregen in de Zeevaartschool van Oostende. De bouw van de Mercator werd in opdracht van de Belgische Staat gestart in 1931 met een kostenplaatje van 9.500.000 BEF (€235.000).



Scheepswerf Ramage & Ferguson, 1932

©archief Mercator



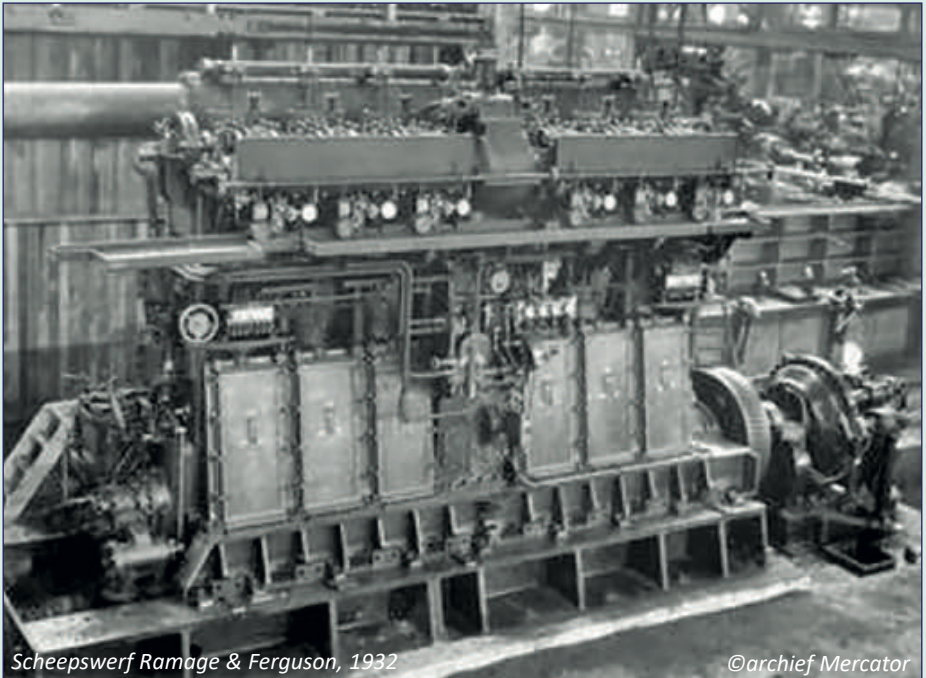
©Rudy Laforce

Op de scheepswerf IdP (2 december 2015)

De Belgische Staat was dan ook eigenaar van 1932 tot 1994. De Mercator werd door de Hogere Zeevaartschool Antwerpen gebruikt voor de praktische opleiding aan boord voor hun kadetten (Officieren ter lange Omvaart) en in mindere mate ook voor de opleiding van keukenpersoneel, matrozen en machinisten.

Op 23 februari 1994 werd de Mercator overgedragen door het Ministerie van Verkeerswezen aan het Vlaamse Gewest. Bij Ministerieel Besluit van 24 september 1996 werd het een beschermd monument en stadsgezicht van Stad Oostende. Op 29 maart 2017 werd de Mercator overdragen van het Vlaamse Gewest aan de Stad Oostende.

Scheepsmotor Mercator



Scheepswerf Ramage & Ferguson, 1932

©archief Mercator

Scheepsmotor Mercator: merk Burmeister & Wain, 500 Pk, 6 cilinder- 4takt.

- 265 omwentelingen, druksmering, zuiger diameter 330mm en koers (slag) 600mm.

Het motorenbedrijf werd opgericht door twee Denen en een Engelsman.

Hans Heinrich Baumgarten (1906-1875) begon in 1843 een machinefabriek in Kopenhagen genaamd H.H.Baumgarten Company. Carl Christian Burmeister (1821-1898) werd in 1864 mede- eigenaar, waarna de naam werd gewijzigd in Baumgarten og Burmeister (B&B) en het bedrijf werd verplaatst naar de wijk Christianshavn.

In 1861 trok Baumgarten zich terug, waarna Burmeister in 1865 een partnerschap aanging met William Wain (1819-1882) en men verder ging onder de naam Burmeister & Wain (B&W). Wain had ervaring opgedaan bij onder andere de voorgangers van de Nederlandse Dok- en Scheepsbouwmaatschappij.

In 1872 werd het bedrijf omgezet in een Naamloze Vennootschap onder de naam A/S Burmeister & Wain, later werd het de naam Burmeister & Wain Maskin-og Skibsbyggeri (B&W).

In de jaren 1970 ging het bergafwaarts met het bedrijf en in 1979 moest de scheepswerf gesloten worden.

De motorenafdeling werd in 1980 overgenomen door het Duitse bedrijf MAN en ging aanvankelijk verder als MAN B&W Diesel A/S, tegenwoordig MAN Diesel & Turbo.

De voormalige bedrijfsterreinen werden sindsdien omgevormd tot nieuwe wijken met kantoren en woningen.

De motor in de Mercator werd in 1932 door Cockerill België gebouwd onder licentie van de Deense motorbouwer B&W.

Tot op vandaag wordt door een tiental enthousiaste vrijwilligers zowel het volledige museumschip Mercator alsook het motorcompartiment goed onderhouden.

Ook wordt maandelijks de scheepsmotor nog in werking gesteld. Het is dan ook wereldwijd de enige scheepsmotor, toen door B&W gebouwd, die nu nog werkt!



©archief Mercator

Mercator op de scheepswerf Ramage & Ferguson 1932



©Rudy Laforce

Op de scheepswerf IdP (17 februari 2017)

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

BREXIT

Gevolgen van Brexit voor de zeevisserij

Een symbooldossier ?

Als vermoedelijk de laatste overlevende van destijds de EU-Werkgroep voor het tot stand komen van een “intern visserijakkoord” in 1983 (na de toetreding van UK in 1973), heb ik uiteraard (zelfs nog als gepensioneerd) met belangstelling de periodes rond Brexit gevolgd. Van meet af aan was ik trouwens ervan overtuigd dat de visserijproblematiek hierin andermaal een grote rol zou spelen, meer bepaald aan Britse kant, ook al is dit (slechts 0,02 % van het B.N.P.!) voor de Britten veeleer een symbooldossier. Maar symbolen en tradities zijn voor hen steeds van overwegend belang geweest, intens gevoed vanuit een bepaald Brits nationalisme en gevoel van “eigenheid” ... en bestendig aangewakkerd door de beruchte Britse “tabloids” en ook door politici die eigenlijk wel beter zouden moeten weten (maar die steeds vrijuit gaan en nooit het gelag moeten betalen).

Vanuit eigen kennis en ervaring had ik dan ook een sterk vermoeden dat er hierin een en ander zou mislopen (of in ieder geval anders zou uitkomen dan verwacht), zeker wat betreft de Britse vissers. Voor onze eigen vissers en die van de andere EU-lidstaten is dit vooralsnog niet zo duidelijk en zal het wellicht nog meevallen (ook op termijn), maar nu is het *al meteen* opgevallen dat de Brexit aan de Britse kant een zware dobber begint te worden in hun zo gekoesterde “fishing world”.

Amper een paar maanden na de fatale datum van 1 januari 2021 ziet het er voor de Britse visserijsector reeds zeer somber uit. In Engeland, Schotland, Wales en Cornwall, in alle Britse vissershavens werd bedrijfseconomisch een dramatische terugval genoteerd, die hard is aangekomen. Tenslotte gaat het nog altijd om ruim 12.000 vissers en hun gezinsleden, en niet alleen om hun eigen voortbestaan maar ook dat van aanverwante, verwerkende, export- en toeleveringsbedrijven.

Uiteraard is dit geconcentreerd in kustregio's waar doorgaans niet veel andere werkgelegenheid bestaat en het vaak nog allemaal draait om vis. Dus, al met al, zeker lokaal en regionaal, eigenlijk niet zomaar een “symbooldossier”!

Daarbij komt nog dat de flamboyante premier Johnson aan geen enkele andere belangengroep zoveel had beloofd dan aan de Britse visserijsector. Minister Jacob Rees-Mogg (een fervente Brexit voorstander) verklaarde in het Parlement:

“Wij hebben nu eindelijk onze vis terug! Nu is het Britse vis en onze vissers zullen er beter en gelukkiger door worden!”. Wishfull thinking ?

Een nijpend afzetprobleem

Het is meer bepaald een afzetprobleem geworden. Al voor de Brexit was voor vis en visserijproducten de Britse binnenlandse markt fel gekrompen, maar dat werd in ruime mate gecompenseerd door toenemende export, vooral naar het Europese continent, dus *naar de andere EU-lidstaten*. In eigen land is de eeuwenoude “fish en chips” eetcultuur allang verdrongen door de wereld van McDonald: hamburgers, hotdogs, fastfood. Zoals overal elders werd vis vaak een luxeproduct voor kenners en voor gespecialiseerde visrestaurants. Het begrip “volksvis” is vrijwel verdwenen. De markt is gekrompen (ook ingevolge de quota) maar de visprijzen zijn gestegen zodat het voor de visser nog allemaal best meevallen is, ondanks de sterk toegevoegde vaste kosten. Maar nu is er voor de Britse vissers totaal onverwacht een lelijke kink in de kabel gekomen.

Totaal onverwacht omdat zij - gek genoeg! - massaal voor de Brexit hebben gestemd. Britse vissers hebben zelfs nog met hun kotters op de Thames in Londen campagne gevoerd voor de Brexit!

Helaas speelt ook de coronapandemie hierin een nefaste rol. De Horeca is dicht en ook bij Britse huisvrouwen is de vraag naar vis verder gedaald. In de "lockdown" is de algemene lusteloosheid blijkbaar zodanig toegenomen dat ook met vis de reeds niet zo talrijke culinaire hoogstandjes vaak uit de keuken verdwenen zijn. Maar tot overmaat van ramp is ook de belangrijke export grotendeels weggevallen. En dat kan een langdurig en zelfs eindeloos verhaal worden!

Een verdwenen export

Bijna de helft van de aanvoer (in 2019 nog ruim 335.000 ton vis) werd tot dusver uigevoerd naar andere EU Lidstaten. Maar sinds 1 januari 2021 is dit voor exporteurs en vrachtvervoerders een bijna onoverzichtelijke koers met hindernissen geworden! Velen zijn hierdoor zo vertwijfeld dat ze er eenvoudig de brui aan gegeven hebben en voortaan de UK schuwen als de pest. Voor al wie wil handel drijven in vis, is er immers nog altijd de Europese "single market" en die is groot en veelbelovend genoeg zodat iedereen er aan zijn trekken kan komen ... in de veronderstelling dat je nog tot die enorme eenheidsmarkt behoort! En precies dààr wringt voor de Britten het schoentje. Tot en met 31 december 2020 kipten de Britse exporteurs de aangekochte vis gewoon en zonder omwegen in koelwagens en bereikten zij snel en moeiteloos de overzijde van het Kanaal. Of met andere woorden: reeds sedert 1983 (intussen vier decennia!) leefden Britse exporteurs en vrachtvervoerders bedrijfseconomisch in "Luilekkerland". Velen onder hen zijn zelfs geboren NA 1983 en hebben dus nooit iets anders gekend! En nu komen zij plotseling terecht in een kafkaïaanse wereld van formulieren, boorddocumenten, allerhande attesten, verklaringen omtrent de herkomst van de vis, veterinaire controles, douane, enz. Allemaal extra kosten en vooral veel tijdverlies bij zeer bederfelijke waren! Voor iedere vracht zijn er nu een vijftigtal formulieren en documenten nodig, die allemaal ingevuld, ondertekend en afgestempeld moeten worden! Ja, des Guten zu viel! En aan de overkant van het Kanaal (intussen een "Berlin wall" geworden) is er nogmaals controle. Indien ook maar één van al die paperassen niet dik in orde is, heeft dat een verdere vertraging tot gevolg. Geef toe, je zou voor minder de brui aan geven!

Voor de Britse vissers wordt dit duidelijk een ramp. In Oostende zegt men "Wie zijn gat verbrandt, moet op de blaren zitten". Maar die zwaar getroffen vissers hebben hieraan zeker geen boodschap. Hun schip blijft nu aan de kade liggen, want nog veel vis aanvoeren heeft geen zin meer. Een grondregel van de marketing is dat je niet alleen moet produceren maar dat je het product ook moet kunnen *commercialiseren*, d.i. aan de man brengen! En dat is iets wat al die bevlogen Brexiteers blijkbaar uit het oog verloren hadden. De visbestanden zullen er intussen wel bij varen, vermits de "fishing effort" fel teruggefallen is. En dat terwijl met de Brexit al die vis nu terug Brits geworden is! Ja, het kan verkeren, zei Bredero. Maar als je nog altijd droomt van een groots (en ver) verleden, dan moet je voor die droom wel wat over hebben. I had a dream ...

Roger Jansoone (ex visserijambtenaar)

Dit artikel werd opgemaakt in februari 2021!

APERO 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**

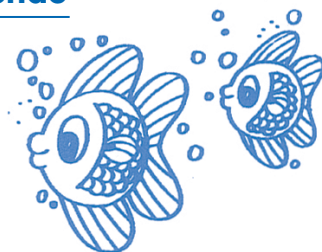
**Vuurtorenwijk
Tel. 059/32 03 21**

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

Het Nationaal monument voor de Zeelieden te OOSTENDE

*(Bij Ministerieel Besluit van 26 mei 2005 een beschermd monument en
bouwkundig erfgoed sedert 14 september 2009)*



©Danny Vanhevel

Tot in de Tweede Wereldoorlog stond op de uitsprong van de Albert I-Promenade, ter hoogte van het Zeeheldenplein, een vuurtoren die in 1772 in gebruik werd genomen.

Deze oude vuurtoren werd gesloopt tijdens de Tweede Wereldoorlog. Ze werd door de Oostendenaars ook wel de 'Vlaggestok' genoemd.

(In het tijdschrift O'Zee Nr 5 staat een artikel over de vuurtorens van Oostende.)

Er werden dan ook plannen gemaakt om op dezelfde plaats van de 'Vlaggestok' een Zeeliedengedenkteken te bouwen.

Aan deze oude vuurtoren werden toen al herdenkingsplechtigheden gehouden voor de overleden Zeelieden.



Een plechtigheid (vóór WO II) ter ere van de Zeelieden geleid door schepen Vroome. (@Emile Michaël).

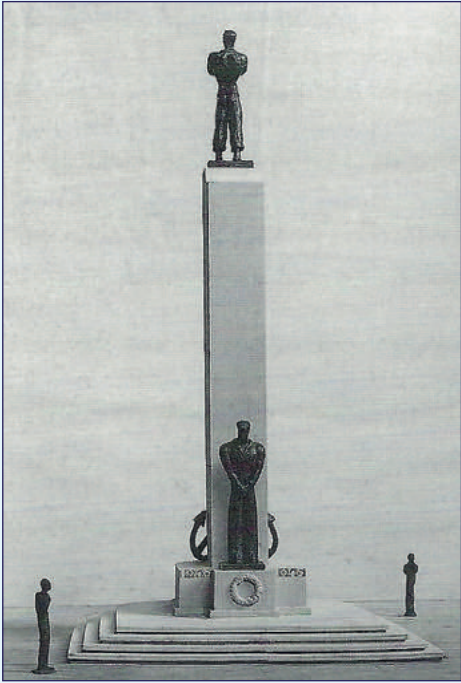
Aan de voet van de oude vuurtoren waren de namen, op een bronzen plaat, vermeld van de overleden zeelui.

Voor de toewijzing van de opdracht werd een prijskamp onder beeldhouwers uitgeschreven. Het reglement bepaalde expliciet de lokalisatie voor het monument - de plaats van de oude vuurtoren - alsook dat de 4 zeevaartcategorieën, nl. visserij, koopvaardij, marine en nationale zeevaart er op een figuratieve wijze in gesymboliseerd dienden te worden. Men beweert dat de wedstrijd een doorgestoken kaart was:

Kreitz moest en zou de opdracht krijgen onder invloed van de politiek: vriendjespolitiek en de economisch-maritieme belangen waren erg met elkaar verstrengeld.

De plannen en maquettes dienden ingediend te worden in het "Kanon-hotel"; van de bepaling in het reglement dat het publiek de maquettes zou kunnen komen keuren, kwam niets in huis.

De maquettes varieerden van oubollige academische ontwerpen tot vuurtorenconstructies en voor die tijd erg moderne zaken.



*De maquette van Willy Kreitz (*1)*

In een eerste sessie weerhield de jury geen ontwerp. In een tweede ronde kwam Willy Kreitz uit de bus, al voldeed zijn ontwerp helemaal niet aan de gestelde eisen. Toch werd de beeldhouwer Kreitz belast met deze opdracht. De kunstenaar speelt met zijn ontwerp echter wel heel sterk in op de verplichte lokalisatie van het kunstwerk op de plaats van de eerste vuurtoren van Oostende. Het silhouet van de sokkel herinnert aan de vuurtoren. Kreitz zorgt door middel van de beelden van de twee matrozen voor een sterke, aangrijpende interactie met de nabijgelegen zee, die vanop

deze uitsprong van de vroegere stadsomwalling heel sterk aanwezig is. En dat is een geniale vondst van Kreitz geweest.

Maar dat doet gelukkig niets af van het uiteindelijke resultaat, want het Zeelieden-gedenkteken is één van de merkwaardigste monumenten die we kennen en dan niet enkel op lokaal vlak.

Er is op de eerste plaats het dubbel aspect van het monument onderaan, richting stad, de ingetogen matroos die zijn omgekomen collega's herdenkt. Bovenop het monument, de stoere matroos die vastberaden, hoofd omhoog, de zee en winden lijkt uit te dagen.

En dat brengt ons tot een tweede argument waarom het beeld zo goed is: wanneer de wind bij storm uit het westen waait, komt de matroos die pal boven op het monument staat, werkelijk indrukwekkend over: hij trotseert als het ware onvervaard de stormwinden: de elementen dragen hier dan bij tot het totaaleffect.

De grondvesten van de oude vuurtoren dienden eerst verwijderd te worden.

De eerste steen werd op 8 juli 1951 door minister P. W. Segers gelegd.

Het monument werd ingehuldigd op 19 september 1954 in aanwezigheid van Prins Albert.

Het beeldhouwwerk werd gerealiseerd in 1953-1954.

Een groot gedeelte van de fondsen voor dit monument werd bijeengebracht met de opbrengsten van een winterevenement rond het Spiegelmeer in het Maria-Hendrikapark in 1951.



Het nog onafgewerkte Zeeliedenmonument tijdens de storm van 1 februari 1953.

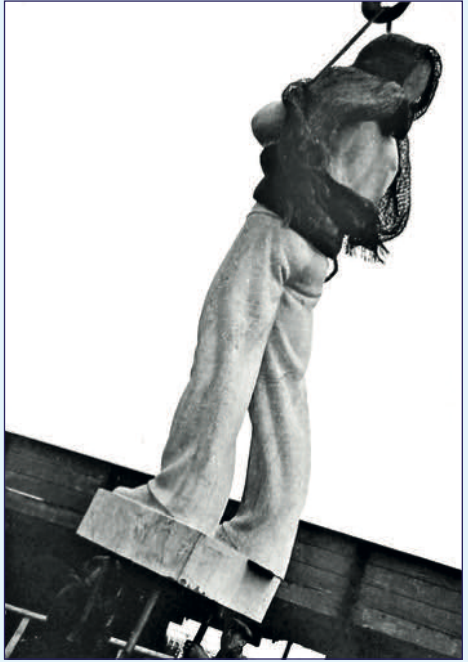
(collectie De Plate)

Het monument is opgetrokken in blauwe hardsteen. De basis heeft vier treden, de grondoppervlakte van het monument is ca 8,50 x 10,50m. De zeeman met gekruiste armen is ca 3,77m hoog en de treurende zeeman 3,89m. De gekruiste ankers (in brons) hebben een lengte van 2,50m. De pyloon is ca 40,00m hoog. De architect van de constructie is Pierre Agie de Selsaeten uit Antwerpen. Oorspronkelijk sierden nog enkele ontladen zeemijnen het monument. Deze werden in de zestiger jaren verwijderd.

Het duurde echter nog een hele tijd vooraleer de stoere zeebonk boven op het monument afgewerkt raakte en zijn plaats innam. Vandaar dat we op sommige oude prentkaarten een “onthoofd” zeeliedenmonument zien.

Bij de oudere Oostendenaars wordt dit monument vaak ‘de pisser’ genoemd.

De levensgrote gipsenmodellen werden door de weduwe van Willy Kreitz geschonken aan de Stad Oostende (ze rusten nu in de depots van MU.ZEE).



Plaatsing van de zeeman met gekruiste armen bovenaan het monument.

(collectie Robert Beyen)

Denijs Peeters bezong het Zeeliedenmonument van Kreitz in zijn monografie over de kunstenaar: "Wie aan de monumentaliteit in de sculpturen van Willy Kreitz ooit zou twijfelen... kijk naar zijn monumenten. Zij zijn groots van opvatting, sober in hun geheel, ontdaan van alle overtoolligheid, stabiel in de uitdrukking van de ideeën. Het 'Nationaal Monument voor de Zeelieden te Oostende' is het machtigste op dit gebied. Het staat langs de zee, daar waar de Albert I- Promenade een kromming neemt in de richting van het kursaal. Van overal op de dijk is het zichtbaar. Het domineert het strand en de zee. Wie de vier trappen opgaat die uit alle windstreken toegang geven, komt bij de reusachtige kolos met bovenaan het kruis dat de overwinning op leven en dood symboliseert. Op het hoogste vlak staat een zeeman, de benen stijf, de armen over de borst, met de ogen recht naar het bruisende water. Hij kijkt in de verte, naar de zeeën waar zovelen van zijn geslacht hun arbeid hebben gevonden maar ook hun dood. Hij staat onbeweeglijk als een triomfator maar onder hem, aan de voet, treurt een andere zeeman over de vele bekenden en onbekenden, die in zee zijn vergaan. Architectonisch is dit monument tot een indrukwekkende samenstelling uit duurzaam materiaal opgebouwd, de figuren evenals de kolos zijn uit graniet, sterk tegen water en wind, onoverwinnelijk voor het geweld van de zee. Het is een verwezenlijking, die eerbied afdwingt bij de duizenden badgasten en toeristen die in de zomer langs de dijk wandelen, bij eigen volk alsook bij vreemden aan wie de vele offers van de zee niet genoeg bekend zijn."



Een zeemijn voor het monument (verzameling Arne Pyson)

BEELDHOUWER WILLY KREITZ

- Willy Kreitz werd geboren te Antwerpen op 3 september 1903 en is overleden te Ukkel op 3 juli 1982.
- Kreitz was enerzijds ook een sterke persoonlijkheid. Hij was vanaf 1936 leraar aan de Antwerpse academie en van 1964 tot 1968 aan het Hoger Instituut. Ook als sportman blonk hij uit als kunstschaatser, schermer en tennisspeler. Hij maakte deel uit van de Belgische ijshockeyploeg die deelnam aan de Olympische winterspelen in 1924 en 1936, alsook de Europese kampioenschappen te Wenen in 1927 waar België tweede werd. Als beeldhouwer nam hij bovendien deel aan de kunstwedstrijden op de Olympische Zomerspelen 1936 te Berlijn.



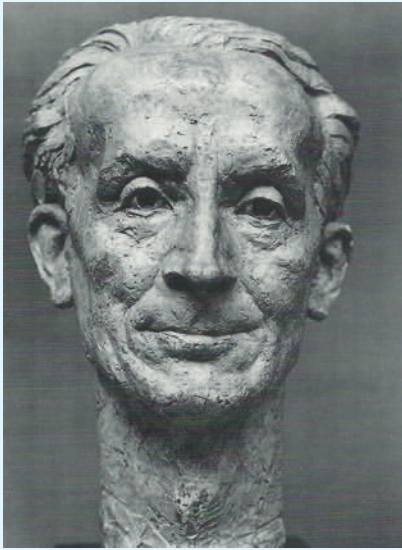
*Het atelier in de woning van W. Kreitz - toestand 1986 (*1)*

- Over Kreitz, zijn beeldhouwkunst en zijn esthetiek bestaan enkele goede monografieën.

* Hier enkele essentiële data uit zijn leven en werk :

- Van Duitse afkomst - leerling aan de Antwerpse Academie - beeldhouwer hij vooral lieflijke en tedere meisjesfiguren en naakten alsook tal van portretten, o.a. deze van Camille Huysmans, Frans Van Cauwelaert, Leo Delwaide, Albert Lilar...

Voor het realiseren van grote formaten had Kreitz van 1941 tot aan zijn overlijden de beschikking over de kapel van het Godshuis Cornelis Lantschot aan de Falconrui in Antwerpen. Dààr ontstonden dan ook de beelden van het Zeeliedenmonument.



*Camille Huysmans, (1936) Kop in schellak. (*1)*

**Schellak is één van de vroegste kunststoffen, zoals bakeliet.*

Verder tal van monumenten waaronder: dat van Charles Neyaert te Antwerpen (1946), dat voor de Gevallen Politiebedienden Antwerpen (1949), Minister Robert Gording in Leopoldstad/ Belgisch Congo (1950), Monument voor de Gesneuvelden te Merksem (1950), Monument Jan Olieslagers te Deurne (1952), Monument in de hall van de bureaus van de Compagnie Maritime Belge te Antwerpen, enz...



Ook in het museumschip Mercator hangt een rood koperen herdenkingsplaket (48x60cm), gemaakt door W. Kreitz, met opschrift:

***In memoriam
1914/18 1940/45
'In gratitudine fraterna'***
(met broederlijke waardering)

Een gift van B.Z.V. in 1950
(B.Z.V.: Belgisch Zeelieden Verbond)
(Het plaket hangt boven de trap naar de verblijfplaats Commandant Mercator)

(©R.Laforce, 28 Dec 2020)



De zeemeermin (in brons, 1959) stond vroeger op het binnenplein van het Feest-en Cultuurpaleis op een granieten zuil midden van een cirkelvormig vijvertje. In 2006 werd het Feest- en Cultuurpaleis omgevormd tot winkelcentrum en kreeg de zeemeermin zijn nieuwe plaats in het Leopoldpark Oostende.

(©R.Laforce, 28 Dec 2020)



©R.Laforce, 28 Dec 2020

Het uurwerk aan de gevel van het vroegere Feest- en Cultuurpaleis, nu winkelcentrum aan het Wapenplein. Bemerk de dierenriem rond het uurwerk en de zon in het midden de wijzerplaat.

PLECHTIGHEDEN BIJ HET ZEELIEDENMONUMENT

Paasmaandag: Vissershulde en Dag der Zeelieden

Zeewijdingen: 1ste zondag van juli



Paardenvissers met bennen en sleepnet tijdens een Zeewijding aan het Zeeliedenmonument. (Verzameling Heemkundige Kring De Plate)

Bronnen:

* 1. *Foto's collectie Stad Antwerpen, Letterhuis*

- *De Plate, tijdschrift van februari 1984, artikel Norbert Hostyn*
- *P. Neyhuys & R. De Knodder, Willy Kreitz Antwerpen 1957, Norbert Hostyn*
- *D. Peeters, Willy Kreitz, in Kunstenaars van heden, Antwerpen, 1961.*



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



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

Zeevisserfonds
Vijverstraat 47, bus 3 - 8400 Oostende
Tel: 059 509 555
Fax: 059 509 525
info@zeevisserfonds.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)*

CHARLES WILDT

VOLKS KUNSTSCHILDER UIT OOSTENDE

In menig huiskamer en estaminet van het oude, volkse Oostende - en met "oud" bedoelen we hier pakweg 1880-1914- kon je al eens een schilderijtje van Charles Wildt tegenkomen.

Dat hoefde niet persé een marine of een vissersboot te zijn: evengoed schilderde hij landschappen, hoevedieren, een stal, een pittoresk boereninterieur, een herbergscène, een kermistafereel, een doopfeest of een bruiloft... Dat behoorde allemaal tot zijn repertoire en de klant was koning.

Wildt baseerde zich heel vaak op bestaande afbeeldingen die hij dan volgens het aloude ruitjessysteem transponeerde. Eigen inspiratie stond blijkbaar op een laag pitje. Een groot ontwikkeld schilder talent had hij ook niet waardoor de charme van zijn oeuvre vooral uit het naïeve bestaat.

Nu zijn die schilderijtjes al lang verwezen naar zolders of kelders, vernietigd of verwaarloosd; in 't beste geval kwamen ze terecht bij een brocanteur of verkoopszaal. Pech dus voor deze tijd- en stadsgenoot van James Ensor! In 1982 brachten we een kleine tentoonstelling van zijn werken in het Heemkundig Museum "De Plate".

Charles Wildt werd in Oostende geboren op 20 februari 1851.

Zijn vader, Charles, was werkman en later "drankverkoper", wat wellicht voor "herbergier" staat. Moeder was Joséphine Philips.

Van beroep was Charles huisschildersknecht. Schilderen van tafereeltjes was een welgekomen bijverdienste. Al verklaarden diverse zegsmannen me in de jaren '70 nog dat een deel van zijn vergoeding ook in natura - lees bier of iets sterkers - werd vereffend. Schildersknechten hadden grote dorst...

Hij huwde op 8 januari 1873 met Louise Louwagie (°Oostende, 1847).

Hun zoon Henri leefde van 1884 tot 1903. Het gezin woonde in de Euphrosina Beernaertstraat 23, straat die tot in het begin van de 20ste eeuw nog Albertusstraat heette.

Charles Wildt overleed op 15 november 1912.

Naast in wat we in de inleiding opsomden, waren zijn cliënten toch vooral geïnteresseerd in een dicht-bij-huis-thematiek: een vissersboot, een sleepboot, een duinenlandschap, het Duinenkerkje op Mariakerke, een gezicht op een typische oude stadswijk, zowel eigentijds als historisch: vismarkt, oude Vuurtorenwijk, oude Saswijk, oude Zeedijk, oude Kaai...

Een "bestseller" had hij met zijn schilderijen over de Vissersopstand van 24 augustus 1887. Velen wilden een schilderijtje van Wildt over deze bijzonder

traumatische gebeurtenis in de lokale visserswereld. Die schilderijen zijn overduidelijk geïnspireerd door een illustratie, gepubliceerd in het magazine "Le Globe Illustré" van 18 september 1887.

Maar Wildt was niet de enige die deze prent gebruikte voor schilderijen. Ze hingen ook in vele visserskroegen.

Wie thuis het onvolprezen boek "De Oostendse visserij" van Roland Desnerck uit 1986 heeft staan, moet maar eens kijken op blz. 120-121. Links van de tapkast, boven het schap met jeneverflessen hangt zo'n schilderij. Edouard Pieters, de cafébaas centraal achter de tapkast bezat trouwens meer werk van Wildt, die daar een goeie klant moet geweest zijn. Daarover verder meer.

Een tweede "succesnummer" vereeuwigde een ander collectief trauma: de brand van de Sint-Pieterskerk in augustus 1896. Deze schilderijen gaan terug op de chromolitho van Van Cuyck.

Iets totaal anders waren zijn voorstellingen van enkele Oostendse volkstypes die toen nog tot het collectieve geheugen behoorden maaar nu al lang vergeten zijn: Jantje Adams, Meulenoare, Mietje Krutje, Pietje Flacon...



Visseressloep O.211 François-Marie, olieverf op doek (Oostende, Verzameling N. Hostyn)



Scène uit de Vissersopstand van 24 augustus 1887.

(Stadsmuseum Oostende)



Wildt had één grote realisatie op zijn naam staan: de decoratie van de danszaal “ ’t Keuntje” in de Sint-Franciscusstraat, gerealiseerd in 1908 in opdracht van de uitbater Edouard Pieters alias “Swansels”.

Daar zitten enkele hele grote doeken bij. De reeks bestond uit ondermeer “De groote markt van Oostende 1641” (195 x 455 cm!), een panorama van Oostende (195 x 455 cm), een dubbeltafereel “Fort van Blankenberge/Oude visscherskaai en het wit huis van Oostende 1808” (204 x 530 cm), “De oude vischmarkt van Oostende van 1677” (125 x 340 cm),



Oude Vismarkt van 1677, olieverf op doek.

Oostende, Mu.ZEE

(permanent tentoongesteld in het Stadsmuseum)



Oude Vismarkt, detail



Vuurtoren in 1876

(archieffoto verzameling K.O.H.G. Kring "De Plate")



Sas in 1876

(archieffoto verzameling K.O.H.G. Kring "De Plate")

“Oude vischmarkt van Oostende van 1585” (73 x 98 cm) en nog eens
 “Oude Groote Markt van Oostende van 1640” (73 x 99 cm).

Pieters hield de betalingsbewijzen zelfs bij! Toen het pand gesloopt zou worden, verkochten de toenmalige eigenaars, de familie Buchmuller, het ensemble in 1950 aan het Oostends museum.

Stille getuigen van volks vermaak, ontluikende romances en wellicht ook dronkemansruzies bij de tonen van het majestueuze dansorgel!

Het grote doek “Oude Vischmarkt van Oostende van 1677” is nu een blikvanger in het Stadsmuseum in de Langestraat nr 69. (*zie Blz 32*)

Het bijzondere is dat het materiaal waarop Wildt zich baseerde verdwenen is, vaak door oorlogsomstandigheden, en dat we enkel via zijn - weliswaar wat onbeholpen - schilderijen nog een idee hebben van het uitzicht van destijds.

In 2016 dook een zéér interessant schilderij op in openbare veiling in het venduehuis De Wit: een gezicht op de oude Visserskaai, uit de hoogte gezien, kort voor de ontmanteling van de stad. Een alerte verzamelaar met een hart voor heemkunde is nu de eigenaar. Dergelijke unieke historische beelden maken het oeuvre van Wildt nog meer dan de moeite waard.



De oude Visserskaai

(Bredene, Verzameling H.)

Norbert Hostyn

HARDE VALUTA

Op vele plaatsen zou men beter voorrang geven aan de natuur boven de mens. Vissen, vogels, zoogdieren vinden voedsel in de zee ten noorden van Noorwegen. Maar in de zeebodem bevinden zich belangrijke olievelden. In de Barentszee is er een overgang, een randgebied tussen zee-ijs en de open zee. Dit is waar geleidelijk een ijsvrije zone ontstaat. Hier ligt een voedselrijk gebied onder en naast gigantische ijsschotsen, daar is een duidelijke rand van ijs, door pakij's samengeperst.

De zeestroming en de windrichting geven vorm en structuur die overigens voortdurend wisselt. Terzelfdertijd leidt het warmere klimaat er toe dat er meer ijs smelt. Dat randgebied met afbrokkelende ijsmassa's is een eldorado voor zoogdieren, vogels en vissen. Dat randgebied is een potentiële goudmijn voor investeerders die azen op harde valuta. Een wingewest! Sommige diersoorten dreigen voor altijd te verdwijnen, niet alleen daarvoor natuurlijk. Maar het zal de fauna en zeeflora niet helpen!

Waarom is dat rand-ijs zo speciaal, zo kwetsbaar, zo uniek en waardevol? Het gaat niet zozeer om dat ijs op zichzelf. Het gaat om het hele ecosysteem in samenhang met al wat leeft en dat houdt niet op bij dat landijs en zeeijs, dat pakij's, de losgeslagen ijsschotsen, maar strekt zich ver uit in zee.

Waar het ijs smelt komt vers zuurstofrijk water, een milieu waar plankton welig tiert. Wij spreken van zee gras. Het dierlijk plankton eet plantaardige plankton (fytoplankton). Dank zij de fytoplankton produceren de oceanen zoveel zuurstof! En andere dieren eten dan weer dat dierlijke plankton en de cirkel is rond. Voor vissen, vogels en zeehonden is hier goed voedsel te vinden. Maar de zeehond moet wel altijd waakzaam blijven, want de ijsbeer lust dierlijk plankton, maar ook zeehond! Smeltend ijs kan dus a.h.w. een zegen zijn!

De Barentszee ligt tussen Spitsbergen (Svalbard) en Noorwegen. Sommigen waarschuwen voor de gevolgen van het boren naar olie en gas. Maar ja, voor de Noren, maar niet exclusief voor hen, is het boren naar olie en gas een bron van veel geld, zij het nu in kronen of euro's of dollars En nu maar uitzoeken hoever zij kunnen gaan, die Noren. Iedereen weet dat aan het kwetsbare ecosysteem zal worden geraakt!



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

... klein geluk ...

*de kleuren van de regenboog
de zon die voor een wolkje schuift...*

*een speelse witte vlinder
onder een stralende lentezon...*

*een dartel veulen in de wei
midden een bloementapijt...*

*een roos die pas ontluikt
en de glimlach van een kind...*

...is voor mij klein geluk...

Jozef Vandromme



**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 Pourquaetstraat 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

Het raadselachtige scheepsmodel 'The Dragon' in de Kapucijnenkerk van Oostende



Scheepsmodel 'Dragon' hangend in de Kapucijnenkerk te Oostende

* Op 15 augustus 2019 leek mijn maritieme kennis serieus tegen te slaan.

Ik vernam op die dag dat verschillende schrijvers me verkeerde informatie gegeven hadden over het Frans korvet waarvan het scheepsmodel in de Kapucijnenkerk hangt. In de loop der jaren beweerde men dat het beroemde Franse korvet 'The Dragon', oorspronkelijk een zeeroverschip, in feite het Engelse piratenschip 'The Dragon' uit Liverpool was. Het korvet werd door het Franse fregat 'La Friponne' op 12 september 1781 geënterd en overgenomen.

Mijn Parijse kameraad Thierry Moné heeft in een oud reisverslag van 1781 ontdekt dat het een zeeroverschip uit Guernsey was - van Engelse constructie - en 'The Dragon' werd genoemd!

(Hij heeft ook Florence Prudhomme, onze gemeenschappelijke vriendin, geholpen bij het schrijven van een prachtige thesis over de levensloop van de commandant van het korvet 'The Dragon')

Echter op 12... september 1781 werd het schip door het fregat 'La Friponne' geënterd en omgevormd tot een koninklijk Frans korvet.

* Een nieuwe en totale ommezwaai van mijn gekende verhaal van dit scheepsmodel (*1).

Na het traceren vanaf haar bouw, in Beverly Massachusetts in 1776, tot het tot zinken werd gebracht op Monte Cristi, Santo Domingo in 1783 en twee jaar opzoekwerk had ik gehoopt het schip 'The Dragon' te kunnen dopen. De 'Dragon' van Liverpool was de voormalige Amerikaanse brik «Washington» ... Het raadsel van het prachtige scheepsmodel in de Kapucijnenkerk dook weer op! De brik van Amerikaanse makelij, versierd met sterren, met als boegbeeld «Washington», op de romp het jaar 1783 geplaatst en met afbeeldingen van draken, was helaas niet deze 'Dragon'! Daarom dook ik opnieuw in de maritieme archieven in de hoop eindelijk eens een naam te kunnen vinden van dit prachtige werk dat tentoongesteld wordt in de zeer mooie en sympathieke kerk van Oostende.

Ik heb me bij mijn verder onderzoek dan ook meer en meer toegelegd op het zoeken van de scheepsbouwer van dat schip.

Tijdens mijn vele onderzoeken is een naam, of beter een familienaam me opgevallen, de beroemde Oostendse familie PANESI, van Italiaanse afkomst, die sinds het begin van de 18e eeuw veel heeft betekend in het maritieme leven (scheepsbouw) van Oostende.

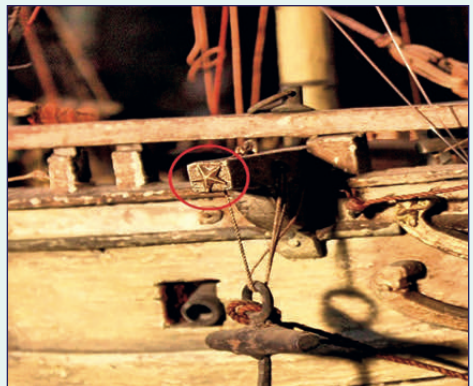
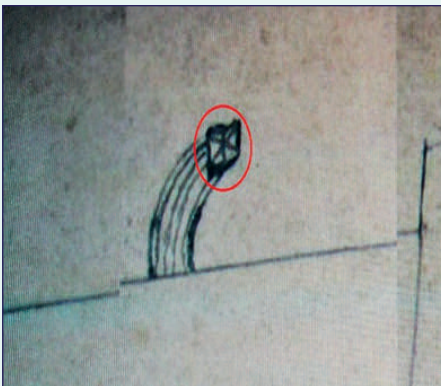
Ferdinando Panesi, geboren in 1709 in Chiavari in Ligurië bij Genua, was de laatste gouverneur van de stad, die in 1797 door Napoleon veroverd werd. Zijn zoon werd ingeschreven als landbouwer in Chiavari. Zijn kleinzoon Benedictus (1761-1833) trouwde in Carasco, gelegen 35 km meer naar het binnenland, waar hij zich vestigde in 1790. Hij keerde terug naar Chiavari om daar een scheepswerf te starten. Zijn zoon Andreas werd in 1792 geboren in Carasco en verliet zijn familie in 1808. Hij monsterde aan op een schip als matroos om naar Europa te varen. Hij heeft waarschijnlijk meerdere zeereizen gemaakt. In 1816 vertoeft hij in Oostende samen met zijn vriendin Marie-Jeanne Boudengen, een Oostendse visverkoopster en twee jaar ouder dan hem. Hij werkte als timmerman op een scheepswerf. Het echtpaar kreeg toen 6 kinderen, startte een eigen scheepswerf en trouwde in 1833. Ze kregen nog 3 kinderen, kleinkinderen en achterkleinkinderen ... Eén van hun zonen, Joseph Auguste, heeft dan het bedrijf overgenomen. Hij trouwde met Isabelle Linares, dochter van een andere scheepsbouwer. Hun zoon Henri nam de leiding op de scheepswerf maar stierf al op 31-jarige leeftijd. Tijdens een proefreis met één van hun schepen kwam hij en een deel van zijn familie in een hevige storm om.

Zijn zoon Henri François volgde hem op, droeg het bedrijf over aan zijn zoon Richard Edmond en vervolgens aan zijn kleinzoon Richard Albert, geboren in 1915 en overleden in 2009. Die kleinzoon was de bouwer van de beroemde «Amandine» en laatste scheepsbouwer van de familie in Oostende. Het bedrijf werd in 2013 opgedoekt.

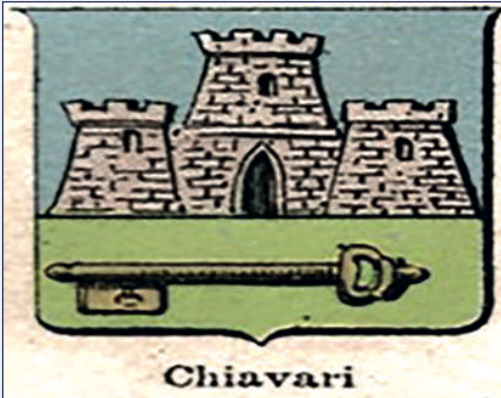
Hierna vier details op het scheepsmodel dat verband zou kunnen hebben met de familie Panesi.



Een soort «naamstempel» op de bakboordromp naast de plaat «1783», « PANESI » HENRI of.... ?



*Een ster op de ankerdavit (kranebalk/eenvoudige davit), vergelijkbaar met het plan (foto Links) (*2) 0044-1-1 van Joseph Panesi en op het scheepsmodel (foto rechts).*



Het wapenschild (drie torens en een sleutel) van Chiavari in Italië, stad van herkomst van de familie Panesi.



Het wapenschild van Chiavari op het scheepsmodel, tegen de muur van de slaapkamer van de commandant.



Emile Asaert, de eerste hersteller van het scheepsmodel in 1930 (zie foto hierboven van het label in de luikkap). Deze Oostendenaar, samen met John Monteyne en Louis André Panesi, zouden in 1903 gestart zijn met de Oostendse Model Yacht Club.

De scheepsbouwer Panesi zal waarschijnlijk de 'ontwerper' geweest zijn van dit prachtige driemastmodel van de Franse Koninklijke Marine. Het is bewapend met 16 kanonnen maar voorzien voor 20 (met het oog op 4 extra blinde poorten).

De constructie is zichtbaar Amerikaans en misschien zelfs «Philadelphian», met zijn 5 achterstevenvenster, zijn grote vijfpuntige ster, maar ook met een boegbeeld van een krijger in harnas, zijn voorplecht en zijn vrij zeldzame kampanje. De Fransen brachten een prachtige grote versiering aan die de originele ster verbergt, het wapen van hun Admiraliteit, een verdubbeling van koper op de romp en aan elke achterzijde twee beeldjes, die de sterren verbergen.

Men zou kunnen veronderstellen dat deze dieren draken zijn maar bij een zorgvuldig verder onderzoek zouden het ook dolfijnen of zeepaardjes kunnen zijn....

De toekomst zal ons hierover meer leren, ik blijf zoeken!

(*1) Zie boekje: Het Oostendse raadselachtige scheepsmodel "De Dragon-1783". In september 2015 uitgegeven in 3 talen (auteurs: Freddy Van Daele, Jean-Claude Liénart en Eric Thiry).

(*2) In de archieven van het NAVIGO-museum van Oostduinkerke worden 89 plannen van de Panesi- scheepswerven van Oostende bewaard, waaronder die van het driemastschip 'La Mathilde', eerst een koopvaardijship, later een staatskust- en visserijwachtship en tenslotte een (het allereerste) Belgisch opleidingsschip.

*Freddy Van Daele,
gewezen cadet O/S Mercator
artikel opgemaakt op 12 juni 2020*



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

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 kunt welkom aan boord om de mogelijkheden aan een eigen ogen te komen bekijken.
Maak vandaag nog een afspraak!

v.z.w. Zeilschip Mercator

Vindictivelaan 1 | 8400 Oostende - België

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

! NIEUWE DATA: 2022 !



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

BELGICA

oud



De Belgica is een onderzoeksschip van de Belgische regering, bemand door de Belgische Marine (bouwjaar 1984)

nieuw



Enkele specificaties van de nieuw gebouwde Belgica: (bouwjaar 2020-2021)

Lengte: 71,40m, breedte: 16,80m, diepgang: 4,80m, autonomie: 30 dagen

Aantal vaardagen: ca.300 dagen/jaar, capaciteit wetenschappers en bemanning: 28 + 12

Schip voor polyvalent onderzoek, visserij, geologie, biologie, chemie, hydrografie, etc.

Onderzoek mogelijk tot waterdieptes van 5000 m, dynamische positionering klasse 2

Akoestisch stil (DNV-GL Silent R), ijsversterking categorie ICE-1C, 2 drop keels

Labo ruimtes (>400m²): 5 droge labo's, 3 natte labo's, een wetenschappelijke coördinatie- en data-acquisitie ruimte, plaats voor containers: 7 x ISO 20' containers.

Arne Pyson

WATERRIJKE GEBIEDEN

*‘Wees hier aanwezig, allereerste geest,
Die over wateren van aanvang zweeft’ (Martinus Nijhoff)*

Ik ben geen zeeman, het is niet mijn gewoonte om vijfduizend mijl ver op een koopvaardijschip de wereldzeeën te bevaren, zelfs een cruiseschip dat aanmeert in een Noorse fjord, ken ik maar van ver. Ik heb geen benul van het water, ik ben een landrot. Natuurlijk ken ik de wereldatlas min of meer en weet dat er veel meer water- dan landoppervlak is. Maar ik heb een vertekend beeld, want wanneer ik de wereldatlas bestudeer, zoek ik eerst naar Kamsjatka, Tierra del Fuego, Moldavië, het stille Wolhynië, de wouden van Siberië, de Rocky Mountains, Johannesburg, Canberra, Connemara, Transvaal. Je ziet, ik verdwaal over het land en vergeet bijna de zee! En de legendarische ‘Moby Dick’ – de grote witte walvis van Herman Melville!

Een wereldkaart waarin de zee en alleen de zee in reliëf staat, kan niet anders dan verbazen, zoveel water! En dan vergeet je de watermassa's op het land, de delta's van de grote rivieren, kanalen, dokken en dammen, vijvers en meren, plassen en binnenzeeën. Geen wonder dat er zoveel overstromingen voorkomen, we zijn overal met water omringd, tenzij je in Oman woont of in de Sahara of aan de rand van de Gobi - woestijn en je overal duinen ziet en zand.

Overal ter wereld worden waterrijke gebieden gekoesterd en beschermd, dit hopen wij toch, maar het vereist voortdurende waakzaamheid.

Regenwulpen, bosruiters en groenpootruiters en vele andere waadvogels en steltlopers trekken van het Noorden naar Westelijk Afrika en komen terug, liefst vaak naar het vertrouwde broedgebied. Maar ligt dit er nog bij zoals het tijdens de zomer of de vroege herfst verlaten werd? Of is het al weer ingepalmd door één of ander industrieel imperium dat er turbines wil plaatsen? Het is misschien wel gemakkelijker een verwoest waterrijk gebied te herstellen, dan een bestaand te beschermen! Natuur is goed, het zou er nog aan mankeren, maar wij moeten voortdurend restaureren. Veel menselijke activiteit is en blijft verwoestend. De natuurbronnen zijn basisvoorwaarden voor het leven op aarde, maar wij blijven de natuur aantasten en verkrachten. De vegetatie, insecten, vogels, het gehele ecologische proces in de waterrijke gebieden vraagt prioriteit.

Alle riviermondingen worden bedreigd en de druk op de randgebieden is enorm. Riviermondingen zijn eetpaleizen voor de vogels en tegelijkertijd paradoxaal genoeg levensbedreigende paradijzen, wegens de verregaande vervuiling.

Rivieren doen industriële dromen van grootse projecten. Niet het ecologische, niet het esthetische, niet de schoonheid primeert, maar het geld. Het belangrijke biologische leven waar iedereen het over heeft, moet altijd weer wijken voor mooie woorden als infrastructuur en het algemeen welzijn. Dus de portemonnee! En een mooi project aan je neus zien voorbijgaan is een snee in je portemonnee! En het biologische leven, ach, wat baten kaars en bril als de uil niet zien en wil?

De bouwwoede, de exploitatiedrang is onverzadigbaar en dat gaat gepaard met veel beton en weinig karakter, dus met veel lelijkheid.

Op 2 februari was het de hoogdag van de waterrijke gebieden, laat dit een prioriteit zijn, want water betekent zuurstof en leven. 'En de geest Gods zweefde over de wateren', dit zijn zowat de eerste woorden van de 'Genesis'. Ik eindig met de allitererende woorden van de Brugse dichter Hendrik Carette: 'Schimmen scheuren in het schuim. En in de zee van wier en wee en water zwelt de zwoele maan'.

Johan Corveleijn



De roeschaard was een plaaggeest die het de vissers moeilijk maakte.

Hij kon meerdere gedaanten aannemen maar verscheen doorgaans als een duivel met een visstaart die de netten kapot scheurde en daarbij voortdurend "roes roes roes" riep. De roeschaard vond het blijkbaar ook erg leuk om open bootjes heen en weer te schommelen. Voldoende om een bemanning, bestaande uit vissers die doorgaans niet konden zwemmen, de stuipen op het lijf te jagen. Dit goed bewaarde exemplaar staat in:

<https://depanneboot.wixsite.com/blog/post/de-roeschaard>

Flor Vandekerckhove



Elisabethlaan 393
8400 Oostende

Tel: 059 / 80 26 79

ERKENDE
VERZEKERINGSMAKELAARS
FSMA 019184A

BOEK Onderhoudswerken Mercator (2015-2017)

160 Blz met 450 foto's
enkel te koop in
kassa Mercator

momenteel:

€10,00!

i.p.v.
€20,00

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 !



Voor een afspraak,
contacteer:
Zakenkantoor
Ivan Poppe VOF

CBFA NR. 62077



Dwarsstraat 5 - 8400 OOSTENDE

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

E-mail: ivan.poppe@skynet.be

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

ZEETULP



©Hans Hillewaert

De zeetulp: *Megabalanus tintinnabulum* - een zeepok - kwam oorspronkelijk alleen voor in tropische wateren. De exacte plaats van herkomst is niet bekend, hoewel sommigen verwijzen naar de westkust van Afrika en de Indo-Pacifische regio. De soort werd in Nederland al in 1764 waargenomen op scheepsrompen. Langsheen de Belgische kust werden in 1998 populaties van deze exoot opboeien ontdekt. De zeetulp behoort tot de vaste aangroegemeenschap van scheepsrompen en andere harde oppervlakken. Deze zeepok treedt, wegens haar grootte, in competitie met inheemse zeepokken.

Wetenschappelijke naam: *Megabalanus tintinnabulum* (Linnaeus, 1758)

Oorspronkelijke verspreiding:

De zeetulp is een kosmopoliet in warme zeeën. Het is niet bekend van waar deze zeepok exact afkomstig is. Sommige publicaties verwijzen naar de westkust van Afrika en naar de Indo-Pacifische regio. Dit diertje is een typische aangroeiisoort op harde oppervlakken en komt vooral voor in het sublittoraal - dit is de zone net onder de laagwaterlijn. Heel soms vind je deze zeepok ook in de lage intergetijden-zone.

Eerste waarneming in België:

Tijdens onderzoek naar de aangroei-gemeenschap op boeien voor de Belgische kust, werden in 1998 voor het eerst exemplaren van de zeetulp gevonden op drie verschillende boeien. Deze boeien werden tijdelijk uitgelegd en bevonden zich op verschillende afstanden uit de kust. In 1881 werd bij ons reeds melding gemaakt van deze exoot, maar toen ging het om aangespoelde exemplaren. Omdat het niet zeker is dat deze aangespoelde exemplaren ook effectief uit het Belgisch deel van de Noordzee afkomstig waren, wordt dit niet beschouwd als de eerste waarneming van deze soort.

Verspreiding in België:

Sindsdien vindt men regelmatig individuen op boeien voor onze kust. Ook op het strand en langsheen de Nederlandse Westerschelde (wat eveneens tot het studiegebied behoort) kunnen geregeld aangespoelde exemplaren gevonden worden. Het gaat hier echter om exemplaren afkomstig van scheepsrompen en om aangespoelde fossielen uit het Pliocene. Zo werd bijvoorbeeld in 2005 een exemplaar waargenomen in De Panne, tussen het aanspoelsel op het strand.



©Francis Kerckhof

Verspreiding in onze buurlanden:

De eerste Europese melding van de zeetulp dateert uit 1764 in Noord-Holland (Nederland). De exoot werd aangetroffen op een aangemeerd schip afkomstig uit Ghana. Na 1764 werd deze zeepok regelmatig aangespoeld gevonden, vooral langs de westkust van Nederland tussen Schouwen-Duiveland (Zeeland) en Schiermonnikoog, gelegen in de Waddenzee.

Zowel langs de Franse kust als in het Verenigd Koninkrijk en in het Middellandse Zeegebied kan men de zeetulp aantreffen. Echter in het Verenigd Koninkrijk noch in het Middellandse Zeegebied zijn er permanente populaties van deze soort bekend.

Wijze van introductie:

Bij de zeetulp zijn hoofdzakelijk de larven verantwoordelijk voor de verspreiding. Zo kunnen de vrijzwemmende larven via ballastwater naar nieuwe gebieden getransporteerd worden. Anderzijds laten de vastzittende volwassen exemplaren van de zeetulp – bijvoorbeeld op scheepsrompen – hun larven vrij in de omgeving waar ze zich op dat moment bevinden. De larven zwemmen rond in de waterkolom en kunnen zich al na vier dagen vestigen.

Redenen waarom deze soort zo succesrijk is in onze contreien:

De zeetulp kan tamelijk groot worden: tot 7,5 centimeter, zowel in diameter als in hoogte. Deze afmetingen zorgen ervoor dat deze exoot andere vastzittende organismen zoals zakpijpen, sponzen, mosselen of zelfs andere pokken,

gemakkelijk kan overgroeien en met hen in competitie kan treden voor ruimte en voedsel.

Factoren die de verspreiding beïnvloeden:

Het voorkomen van de zeetulp is vooral beperkt tot het sublitoraal, de zone net onder de laagwaterlijn die altijd onder water staat.

Dichter bij de kust – in de getijdenzone – slagen de larven er niet in om zich te vestigen, onder andere door de alom aanwezige golfslag in deze zone. Daarnaast speelt ook de aanwezigheid van licht een belangrijke rol: in de intergetijdenzone is de intensiteit van het licht te sterk, terwijl er dieper in zee dan weer onvoldoende licht aanwezig is voor de zeetulp. Temperatuur en zoutgehalte zijn minder belangrijk voor het overleven van de soort, hoewel het hier toch om een typische mariene soort gaat. De zeetulp kan temperaturen tot 35 °C weerstaan.

Effecten of potentiële effecten en maatregelen:

De zeetulp is een vastzittende soort die zich kan vestigen op verschillende substraten, waaronder scheepsrompen. De verhoogde weerstand om door het water te glijden leidt bijvoorbeeld tot een minder efficiënt gebruik van brandstof. Vasthechting van zeepokken kan opgelost worden door de romp te reinigen en kan vermeden worden door een behandeling met een aangroeiwerende verf, wat echter een dure onderneming is. Bovendien brengen vele van deze verven schade toe aan het ecosysteem. Sommige verven blijven ook schade veroorzaken, hoewel ze uit circulatie genomen werden.

Zo ook tributyltin (TBT), waarvan het gebruik reeds sinds 2003 verboden werd.

Specifieke kenmerken:

De zeetulp is relatief groot ten opzichte van andere zeepokken. Deze soort bereikt een diameter en hoogte tot 7,5 centimeter en heeft een roze tot paarse kleur.

De stevige schaal bestaat uit zes kalkplaten en de overlap tussen twee kalkplaten is duidelijk te herkennen omdat de schaal op deze plaatsen duidelijk horizontaal gestreept is. Waar geen overlap is, is de schaal niet geribd maar glad.



©Hans Hillewaert



©Hans Hillewaert

Jonge individuen zijn kegelvormig terwijl de volwassenen eerder cilindervormig worden door het verbreden van de opening.

De zeetulp is in het veld te onderscheiden van de eveneens tropische grote roze zeepok *Megabalanus coccopoma* door zijn cilindervormige schelp, een minder afgeronde opening en een roze tot paarse kleur, terwijl de grote roze zeepok een kegelvormige schelp, een cirkelvormige tot ovale centrale opening en rozerode kleur heeft. Verder heeft de zeetulp dikwijls eentypische diamantvormige opening.

Ten slotte vormen ook de sluitplaatjes een goed kenmerk om de soort te herkennen. Zeepokken voeden zich enkel wanneer ze zich onder het water bevinden. Dan wordt de centrale opening geopend en steken ze hun 6 paar lange en behaarde rankpoten of cirri naar buiten. Hiermee filteren ze kleine voedseldeeltjes uit het water. Verder zijn zeepokken simultaan hermafrodiët, wat betekent dat ze op hetzelfde moment zowel mannelijk als vrouwelijk zijn. Ze zouden dus aan zelfbevruchting kunnen doen, maar dit wordt zoveel mogelijk vermeden. Ze hebben een lange penis om een naburige zeepok – die dan even het vrouwtje is – te bevruchten.

Weetjes:
Betrapt!

Bij het bestuderen van aangespoelde zeetulpen, is de herkomst van het exemplaar soms te achterhalen. Zo ontdekte men roestsporen op de onderzijde van aangespoelde exemplaren in Nederland, waardoor men kon besluiten dat deze individuen hoogstwaarschijnlijk losgekomen waren van scheepsrompen.

Tropische concurrenten:

Twee nauw verwante niet-inheemse zeepokken voor de Belgische kust, de grote roze zeepok *Megabalanus coccopoma* en de zeetulp *Megabalanus tintinnabulum*, treden niet enkel in competitie met onze inheemse soorten, maar ook met elkaar. Een onderzoek in het zuiden van Brazilië toonde namelijk aan dat wanneer beide soorten in competitie treden de grote roze zeepok de zeetulp wegconcurrert. De zeetulp neemt er in aantallen af door de snelle kolonisatie van de grote roze zeepok.

Hoe verwijzen naar deze fiche? Meer Info: VLIZ

VLIZ Alien Species Consortium (2011). Zeetulp - Megabalanus tintinnabulum.

Niet-inheemse soorten van het Belgisch deel van de Noordzee en aanpalende estuaria. VLIZ Information Sheets, 65. Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ): Oostende, Belgium. 5 pp.

Rudy Laforce



Maritiem Instituut Mercator

Maritiem secundair onderwijs
1^{ste} – 2^{de} – 3^{de} graad
www.maritiemonderwijs.be

ASO
TSO
BSO
DBSO

Nieuwe richting:

ASO MARITIEME WETENSCHAPPEN

(wetenschappen-wiskunde)

Baggervvaart

Koopvaardij

Zeevisserij

Sleepvaart

Kustvaart



Graaf de Smet de Naeyerlaan 20

8400 Oostende

DE KREEFTENPUT

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

Om duidelijk te zijn, er zaten daar geen grote kreeften maar eerder een andere kleinere soort. Kreeftjes waarvan men in het begin van de zeereis de kop van het achterste scheidde. De koppen werden overboord geworpen en het achterste gedeelte waren de gekende 'gatjes'.

Vergeet niet dat ik deze reeks schreef in 1993, nadat ik twee ervaren kreeftenputvisser heb geïnterviewd. Dat waren de legendarische schipper en reder uit Oostende, Basile Haelewijck, toen 69 jaar, en een Zeebrugse schipper met als specialiteit kreeftenputvisser Kris Van Torre, toen 32 jaar.

'Vroeger liepen we eerst naar het Noord-Hinder lichtschip, (daar waar de pijltjes op de kaart starten) vandaar naar het Smith's Knoll lichtschip, vervolgens zetten we de log buiten om de afstand naar de Kreeftenput te meten. Met de dieptemeter vonden we dan de Put waar we dan een tweetal visboeien te water lieten: aldus Basile Haelewijck. 'Dat gebeurde zo in de veertiger, vijftiger en begin zestiger jaren. Wat later hadden we meerdere verfijnde instrumenten die het werk gemakkelijker maakten en ons toelieten om nauwkeuriger te werk te gaan'.

De Zeebrugse vissers hielden de koers pal Noord naar de Botney Gutt, de Engelse naam voor Kreeftenput. Zo was het ongeveer 14 uren varen naar het zuidelijkste eind van de Put. De Botney Gutt is van zuid naar noord ongeveer 18 mijl lang en twee mijl breed. Eigenlijk was dat een eerder kleine plaats midden in de Noordzee, om er met de 27 kreeftenputters die de vloot toen nog rijk was een tiental dagen na elkaar te vissen, wist Kris Van Torre te vertellen.

DE EVOLUTIE VAN DE PAARDENKRACHT

Vroeger viste men meer in de Botney Gutt alleen, dan beviste men meer de oostzijde ervan, de zogenoemde Silver Pit (zie kaartje). Deze oostzijde van de Silver Pit beslaat een oppervlakte van 30 mijl lang en 27 mijl breed. Westelijker in de Silver Pit ving men te veel stenen, vijfhoeks en sterretjes om er goed te kunnen vissen. Er waren ook minder kreeftjes te vangen, dus werd daar minder naartoe gevaren. Vroeger was de Kreeftenput visserijgrond waar alleen een 15-tal Oostendse kreeftenputters visten. Later, in het midden van de jaren zestig, kwamen de Zeebruggenaars deze vloot verwoegen. Daarna (1993) kwamen ook Denen, Fransen en Nederlanders er vissen. Op deze betrekkelijke kleine visplaats visten een hele vloot kreeftenputters heel het jaar door.

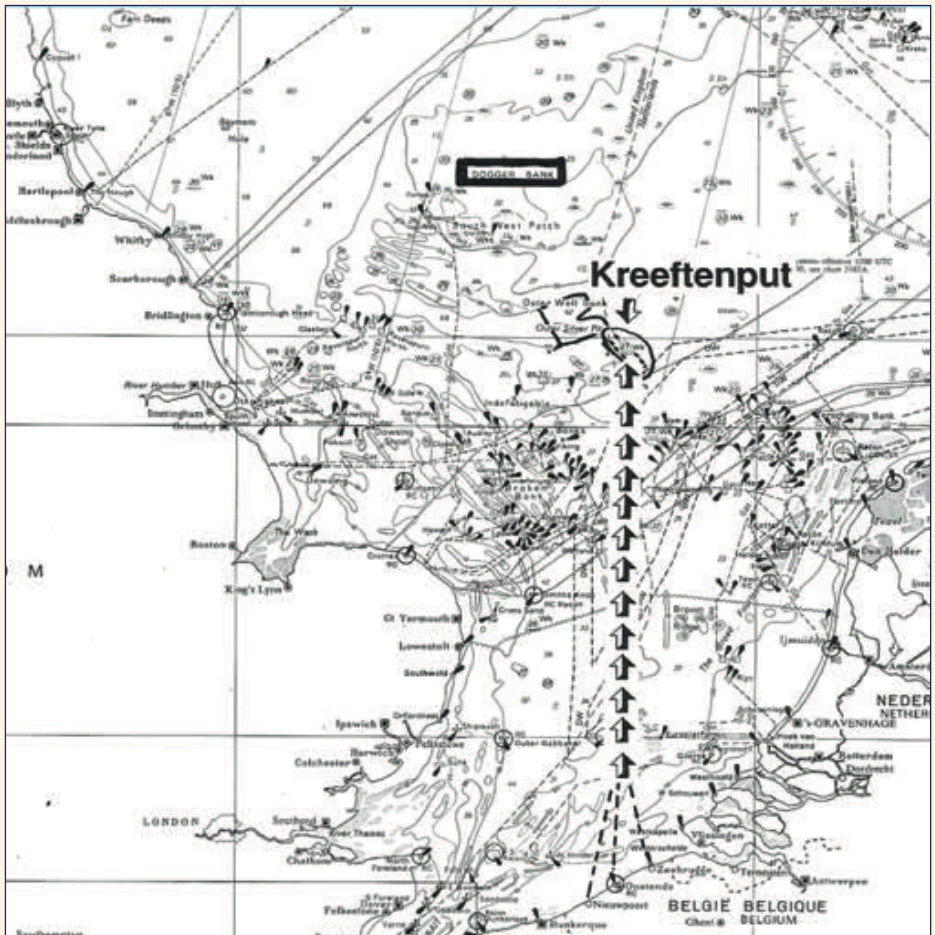
De kreeftjes bleven er jaren na elkaar voldoende aanwezig om winstgevend te zijn maar vanaf 1989 begon de kreeftenpopulatie zienderogen te verminderen. Dat kwam gedeeltelijk doordat dan ook de Belgische en Nederlandse bokkentreilers van 1000 p.k. het gebied bevisten. Toch zaten er dan nog meer kreeftjes in de winter dan vroeger, wellicht door de zachte winters die we kenden.

In de vijftiger en zestiger jaren kon men in 4 dagen tijd nog 100 manden (mand kreeftjes = 30 kg) kreeftjes vangen.

Omstreeks 1985 kon men met sterkere motoren in reizen van 10 dagen nog 300 manden vangen.

Vroeger viste men met motoren van 150 tot 200 p.k., daarna viste men enkele jaren met motoren van 450 p.k. en daarna schakelde men over op motoren van 300 p.k. Toen deze met 1000 p.k. kwamen opdagen, was het er teveel aan.

In de loop der jaren was er niets veranderd aan de bijvangsten, zoals bijvoorbeeld pladijs waarvan men er de meeste op bepaalde plaatsen van de Botney Gutt en Silver Pit in het najaar en in de winter kon bovenhalen. Op een bepaald plaatsje, ten noorden aan de Kreeftenput, kon men in februari kleine en grote kabeljauw vangen. In het najaar, de winter en het voorjaar kon men er tong vangen. Ongeveer halverwege de Kreeftenput vond men zowel ten westen als ten oosten plaatsjes waar men tarbot kon vangen, vooral in de jaren 50 maar ook nog in 1993. Men kon er ook overal wuloks (wulk) vangen.



De Kreeftenput of Botney Gutt, een kleine plaats in het midden van de Noordzee.

OP ELKE PLEK, KREEFTJES MET EEN EIGEN KLEUR

De beste slepen op kreeftjes gebeurden 's ochtends en 's avonds. In het algemeen waren er meer kreeftjes overdag dan 's nachts te vangen. Toch waren er in de maanden augustus, september en oktober ook plaatsjes waar ook tijdens de nacht voldoende kreeftjes zaten.

Op ieder hoekje en plekje van de Kreeftenput hadden de kreeftjes een andere kleur. Dat varieerde van roze in het noordelijk eind, tot bruin in het westelijk eind en ros op een andere bepaalde plaats. In heel de Kreeftenput waren er speciale hoekjes en geultjes te vinden en dat was best leuk voor de schippers om deze te zoeken en te bevissen. Noordelijk zaten de meeste grotere kreeftjes. Nog meer naar het noorden, buiten de Kreeftenput dan, bevond zich een overvloed aan kleine, jonge vis, zoals scharretjes.

Vroeger werden de beste resultaten behaald ten zuiden in de Kreeftenput. Op het eind van het jaar, vanaf augustus, was het in het noorden van de Kreeftenput beter. Dit is uiteraard onder de grootste voorbehoud want de vangstplaatsjes konden er in een paar uur tijd van locatie veranderen. De plaatsen kon men met moderne apparatuur aan boord gemakkelijker lokaliseren. De visserskunst was om deze plaatsjes op te sporen en zo de mooiste vangsten binnen te halen.

Met veel noordwestenwind, die dan gelijklopend vlak in de Kreeftenput woei, waren geen kreeftjes te vangen. Bij stormwind stond er veel zee; buiten de Kreeftenput was het weer dan wat rustiger.

DE BODEM

De bodem in de Kreeftenput bestaat uit slijkgrond. Aan de buitenkant van de Silver Pit kan men helaas grote stenen vangen (diameter tot 1,5 meter). Als men bleef haperen in de slijkgrond was dat gevaarlijk om de visboel te verliezen. In de loop der jaren waren er veel hindernissen bijgekomen, zoals verloren boelen en planken. Er lag ook een gasbuis van de verbinding Zeebrugge- Noorwegen bloot en daaraan werd er wel eens gehaperd met de visboel.

Men had meer hindernissen in de Silver Pit dan in de Kreeftenput, zoals vliegtuig-wrakken, gezonken vaartuigen en verloren containers. Schippers vonden op hun weg zelfs een gezonken boortoren van 7 vadem hoog.

In de Silver Pit is er een diepe slijkput die tot 45 vadem reikt maar de gemiddelde diepte in de Silver Pit bedraagt 27 tot 33 vadem. Aan de zijanten kwam men gelicht tot op 21 vadem. De gemiddelde diepte van de Kreeftenput bedraagt 34 tot 37 vadem. (1 vadem = 6 voet of 1,828 m)

Volgens Kris Van Torre kon men meer kreeftjes vangen wanneer er veel dode vis tussen de vangst gemengd was. De dode vis in de netten was vanzelfsprekend geen interessante bijvangst, dus de kreeften vissers wierpen die terug over boord. Al dat vuil verzamelde zich in die put en kreeftjes, die aaseters zijn, kwamen er op af. Hoe meer er dus werd gevisd en hoe meer vuil er over boord ging, hoe meer kreeftjes erop af kwamen. Dus, volgens Kris Van Torre zaten er kreeftjes in de Kreeftenput omdat het een put is en omdat het aas zich daar in verzamelde.



Kreeftjes van de Kreeftenput

Het KANAAL

(artikel geschreven in 1993)

Er was meer dan één Kanaal, de verwarring komt met het Engels Kanaal maar het Kanaal van de Vlaamse vissers begon aan Land's End en ging noordwaarts tot tegen het Eiland Man, of tot aan de zuidkust van Schotland. Het visgebied Kanaal startte dus aan Land's End en liep over het Bristol Kanaal tot in de Ierse Zee.

Heeft dus helemaal niets te maken met het Engels Kanaal.

Er werd o.a. gevestigd aan de Lundy's (even ten noorden van Land's End) en verder aan Trevors Head, in de Cardigan Baai en in de Liverpool Baai. Toch kunnen we de Liverpool Baai als een aparte visgrond bekijken, omdat het zich in de Ierse Zee bevindt.

Het Engels Kanaal, hetgeen de landrot gewoonlijk als het Kanaal verstaat en dus het water dat Frankrijk en Engeland scheidt, wordt nog maar zelden door de onzen bevestigd. Als dat toch gebeurt, dan wordt algemeen over Start Point gesproken, naam van het gebied ten westen van visgrond de 'West'.

Start Point is de kaap gelegen op het westelijke punt van de Lyme Baai. Wanneer onze vissers dus westelijker dan Beachy Head gingen vissen, daar waar de 'West' stopt, sprak men over het visgebied Start Point. Dat gebied ging tot tegen Land's End. Daar om de hoek begon dan het visgebied het 'Kanaal'.

De visgrond Start Point ligt eigenlijk in het gebied van het Engels Kanaal.

Met een boomkorvaartuig voer men in 26 uur naar Start Point, in 38 uur naar de Lundy's, in 48 uur naar Cardigan Baai en in 56 uur naar de Ierse Zee. Een gewone reis duurde 16 tot 18 dagen.

Hielpen ons op weg:

Marnix Verleene, 30 jaar, schipper van de plankenvisser O.369.

Emmanuel Vantorre, 51 jaar, schipper van het boomkorvaartuig Z.19.

Pros Van Billemont, 48 jaar, reder en toen soms nog schipper van de O.33.

In het Kanaal, dus ten noorden van Land's End treft men geen banken aan, wel veel ravels (onderzeese duinen), hellingen, putten en dalen. De putten in de Cardigan Baai waren 120 tot 130 meter diep. In het hele Kanaal komen diepten van 100 meter regelmatig voor, naar de kusten toe verdroogt het. Er liggen wrakken maar niet overdreven veel, rotsen en grote stenen vormen de grootste obstakels.

De ravels konden er hinderlijk zijn, omdat deze op bepaalde plaatsen 25 tot 45 meter hoog reikten. Dat wil dus zeggen dat men op platte bodem vissend plotseling een steile zandberg op zijn weg kreeg. Die stak soms tientallen meters boven het platvlak uit en vaak bleef men daar achter haperen.

Over het algemeen was er een harde grond maar rotsachtig met steen, zand en gebroken schelpen. Men haalde er als 'overlast' in zijn netten veel stenen en op sommige plaatsen ook 'klavermes' (soort zeewier) boven. In het najaar kon men er soms Blauwers vangen, ook in maart- april aan de Lundy's was dat zo.

Bij het winden kon men dan bvb. drie volle kuilen van die Blauwers binnenzetten.

De O.369 met schipper *Marnix Verleene* viste er met de plankenvisserij en haalde het net om de vier uur boven. De boomkorvaartuigen lagen er 2 ½ tot 3 uur aan het net, vooraleer op te winden.

Het water kleurt er bijna altijd helder. Troebel water ziet men soms bij noordenwind maar dat slechts tot een 10- tal mijl uit de wal. Bij stroomgetij en helder water kon men dag en nacht tong vangen, wat niet vanzelfsprekend was. Omdat men overdag tong kon vangen, wees dat erop dat het water op de zeebodem troebel was.

Er kon zeer veel getij lopen, tot 3 à 4 mijl per uur, dat is bijna het dubbele van aan onze Belgische kust.

WELKE VIS

In het Kanaal kwam men Ierse en Engelse plankenvissers en bokkenvissers tegen. Men zag er eveneens Fransen, op zoek naar kabeljauw.

De havensteden Milford en Newlyn deden er dienst als schuilhavens. De haven van Liverpool gebruikte men om de vis van onze Belgische vissersvaartuigen per container naar onze eigen havens te voeren.

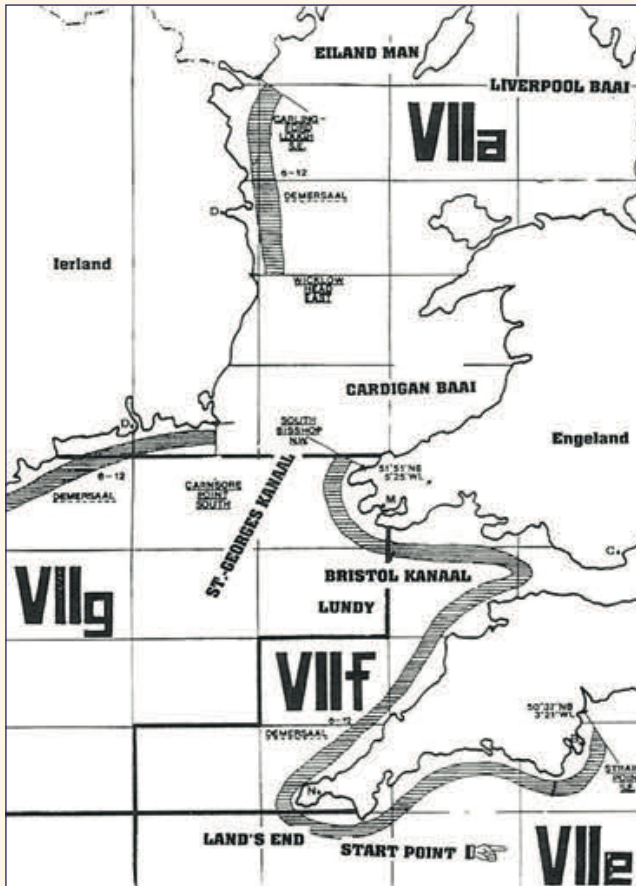
Het Kanaal was een rijke visgrond, waar alles te vangen was: schelvis, haaien, wijting, tarbot, griet, roggen, neushaai, schotse schullen, hondstong (mietten), zeeduivel, mooie meiden (heek), kabeljauw, zeehonden (hondshaai) en tong.

De O.369 ving er eens in 48 uren 1500 manden 'blonde roggen'! Deze soort roggen worden bij ons ook wel 'keels' genoemd. Tot omstreeks 1985 kon men er met het plankensysteem regelmatig 300 tot 400 en in sommige gevallen 500 manden vis vangen. Nadien moest men al tevreden zijn met 250 manden.

De boomkorvaartuigen konden tot ongeveer 1990 nog 7000- 8000 à 9000 kilo tong vangen, aangevuld met 400 manden andere vis (400 x 50 kilo = 20.000 kilo). In 1993 nam men in het beste geval ongeveer 6000 kilo tong en 6000 kilo andere vis mee naar huis. Ook daar konden we dus zien dat de hoeveelheid gevangen vis verminderde.

Toch kon men later in de jaren negentig nog steeds een mooie vangst vergaren. Overigens was er de jongste jaren een steeds groter wordende Engelse vloot bedrijvig. Nog een pluspunt voor het Kanaal: er was minder sleet aan de netten dan elders.

Met de generatiewissels veranderden ook de voorkeuren. *Pros Van Billemont* ging graag naar het Kanaal vissen maar zijn zoon *Pascal*, zijn opvolger, ging liever de visgronden van de Noord opzoeken en dat is een heel andere richting uit.



Start Point ligt naar rechts onderaan (het handje), het oosten. Land's End ziet men midden onderaan en daarboven het Kanaal, met de Lundy, Bristol Kanaal, Cardigan Baai, Liverpool Baai en bovenaan het Eiland Man. Ierland links en Engeland rechts vormen de landen rond de Ierse Zee.

Bron: boek visserijsfeer van Eddy Serie, 1993

NIEUW: MAQUETTE MERCATOR in De Plate Oostende *Koninklijke Oostendse heem- en geschiedkundige kring De Plate*

Een schenking van mevrouw Ann Casier.

De maquette werd gemaakt door de heer Julien Pilaeis (1910-1992), dienstoverste op rust bij de scheepswerf van Béliard Crighton, de grootste naoorlogse werf van Oostende. Hij werkte aan deze maquette van 1976 tot 1980.

Stadsmuseum Oostende, Langestraat 69

Open van 10.00-12.00 en 13.30-18.00 / dinsdag gesloten



De maquette is te bewonderen in de balie van het Stadsmuseum Oostende

! Nuttige adressen !

*** Briefwisseling voor vzw Zeilschip Mercator:**

vzw Zeilschip Mercator, t.a.v. Jo Dielman,
Vindictevelaan 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.