

O'ZEE

Driemaandelijks Tijdschrift
1ste trimester 2022, nummer 9

Afgiftekantoor
Oostende 1



*Zeil oefeningen van cadetten Mercator met een reddingsboot tijdens de 35ste kruistocht, 20 juli 1957
©Roger Dejaeghere, ex-cadet Mercator (34 en 35ste kruistocht)*

Voor u ligt het nummer 9/2022 van ons tijdschrift O' Zee

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

* Een abonnement op het tijdschrift (4 x per jaar) kost: 20,00 euro

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

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

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

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

website: www.zeilschipmercator.be

facebook: www.facebook.com/zeilschipmercator/

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

Vanaf 2 april 2022



TENTOONSTELLING
EXPOSITION



1932-2022



Start bouw opleidingsschip Mercator in 1931

HET NIEUWE SCHOOLSCHIP.

Het nieuw schoolschip dat thans in Schotland in aanbouw is, is een zeilschip met motor.

Het zal 57 m. 90 lang zijn, 10 m. 61 breed en 6 m. 61 diep, en zal een tonnemaat hebben van ongeveer 1.050 ton.

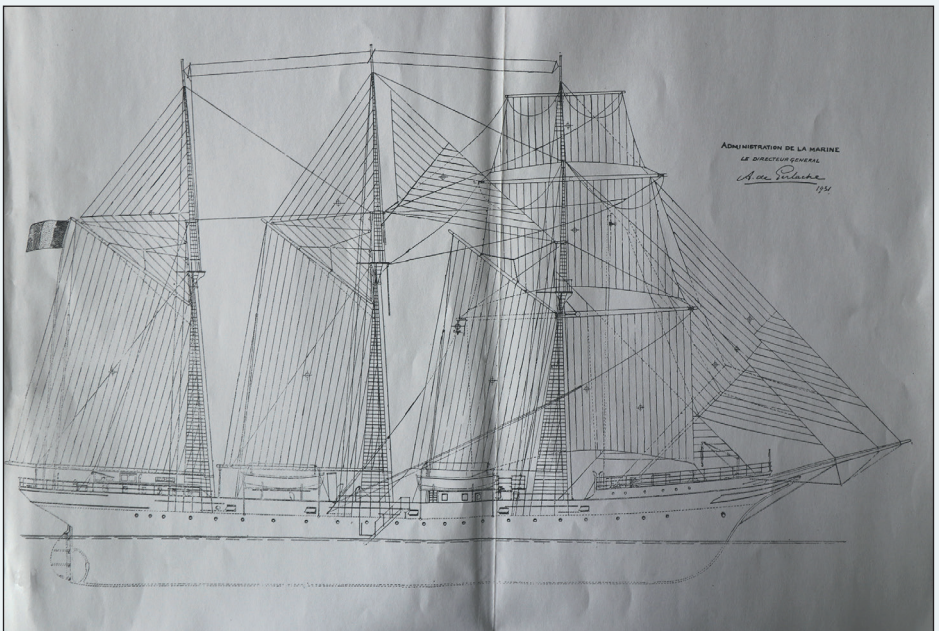
De motor van 500 PK. wordt gemaakt door de maatschappij COCKERILL, op brevet van BURMEISTER & WAIN.

Het schoolschip zal geen vracht nemen. Het zal jaarlijks een kruistocht van twee maand in de Noordzee en aanpalende wateren ondernemen, zoomede eene verre reis van 6 tot 8 maand voor de jongelingen welke hunne theoretische studiën geëindigd hebben.

De zeilen zullen eene gezamenlijke oppervlakte van 1.650 vierkante meter hebben; zij zullen toelaten, bij gunstige omstandigheden, 10 tot 12 knopen te loopen.

Het schip moet binnen de 8 maanden geleverd worden.

kopie uit het staatsblad



Schets van de ontwerper Mercator: Adriën de Gerlache, 1931



foto ©Antony, 4 juni 1932

LE PATRIOTE ILLUSTRÉ

REVUE HEBDOMADAIRE



Mercator in 1932

*Het weekblad 'Le Patriote illustré'
(4 juni 1932)*

De hervorming van de “Mercator” in 1933

Weinige vraagstukken leveren zooveel moeilijkheden op als dat van het zeilschip. Nooit zal men genoeg de stoutmoedigheid bewonderen welke noodig is om zich van den wind te bedienen om de zee te overwinnen, om de gevaarlijkste der elementen tegenover elkaar te stellen, om ze het eene door middel van het andere te bedwingen. Het zeilvliegen is een nieuwe, doch niet grootere overwinning van den mensch op de onrustige elementen geweest. Men geeft er zich rekenschap van naarmate het zeilschip zeldzamer wordt. In dien strijd vervult de zeeman de hoofdrol en het is daarom dat hij zoo sterk aan den “windjammer” gehecht is.

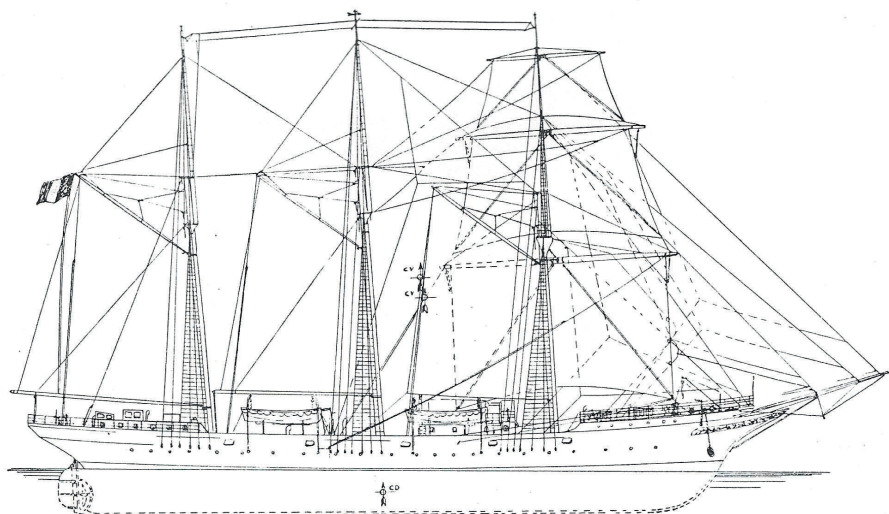
De passieve belangrijkheid van het materieel dient echter verwaarloosd.

Het initiatief van den zeeman wordt erdoor *beperkt*: grootste slagzij die niet zonder gevaar kan overschreden worden, zoodat de zeilen dienen gestreken zoodra ze benaderd wordt, het bij den wind zeilen, dat aan weerszijden van den wind de verboden koersen begrenst, enz. Al die beperkingen verschillen volgens het schip.

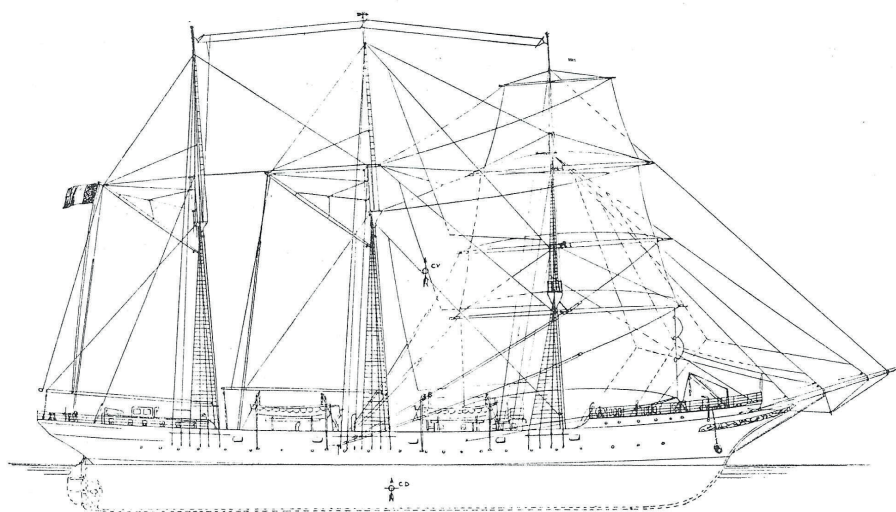
Het is de rol van den scheepsbouwer deze zoover mogelijk te verschuiven.

De *Mercator* werd, na zijn eerste reis, geheel omgebouwd ten einde juist de vrijheid van beweging van den zeeman, de waarborg van dezes veiligheid, te vergrooten. Die ombouwing is niet zoo maar geschied. Zij werd berekend volgens de tijdens den 1^{ste} kruistocht van het schip op zee verrichte metingen. Gebleken was dat de *Mercator* gemakkelijk slagzij had. Bij den wind en met ruimen wind was het lijgierig (*1), doch het werd loefgierig voor den wind. Tenslotte, dreef het tamelijk gemakkelijk af. Om al die redenen voerde de *Mercator* slechts betrekkelijk weinig zeil; de zeelieden moesten geien om de slagzij tegen te gaan, of om de zeilen gelijkdrachtig te maken. Bij een fiksche bries kwamen die karakteristieke natuurlijk scherp naar voren; er moest vroeg worden bijgelegd en dit was tamelijk moeilijk wegens de groote afmetingen der zeilen die het schip moeten doen uitwijken en ook wegens het feit dat het schip van voren te groote oppervlakte aan den wind bood. In die omstandigheden helde het schip veel over en dreef het veel af. Ook kloeg men over sommige zeer groote zeilen die te lastig door onze jonge zeelieden konden bemeesterd worden: fokkezeil, schoenerzeil, marszeil en bijzonder brikzeil. Kortom, de ervaring gaf gegevens welke de Schotse scheepsbouwers ontbraken. Met die kostbare lessen moest rekening worden gehouden. Na rijp overleg werd besloten tot een ombouwing, die noch overdreven, noch onderschat moet worden: zij is eenvoudig geschied naar de feiten. Een oogslag op bijgaande silhouetten (*zie schetsen op Blz 7*) toont aan dat die verbouwing niet zeer zichtbaar is, behalve voor menschen van 't vak.

Wij hebben er aan gehouden het oorspronkelijke uitzicht van het schip te behouden. Niettegenstaande den geringen omvang van het werk, was het toch een zeer groot werk. Zonder van het zeilen te spreken, moesten rondhouten naar de werkplaats. Heel de tuigage moest worden afgenomen en daarna weer opgesteld. Op de 15 rondhouten voor den ombouw en 16 na den ombouw, werden één weggelaten (schoenerzeilgaffel), vijf vernieuwd (drie ondermasten, een ra, een marssteng), vier verbeterd (brikzeilgaffel en -boom, grootzeilboom, fokkesteng); slechts drie bleven ongewijzigd. 180 ijzeren stukken werden vervangen of verplaatst. Sommige van die stukken wogen een halve ton.



Voor de heropbouw, 1932



Na de heropbouw, 1933

Eigenlijk moest een geheel nieuwe tuigage worden aangebracht, met de bezwaren- de omstandigheid dat de weder te gebruiken materialen groote moeilijkheden ver- oorzaakten. Op het eerste zicht bleek het werk enorm. De pessimisten spraken van 600.000 frank en zes maand. Wij beschikken noch over dat geld, noch over dien tijd. Om de kosten te verminderen diende het risico te onzen laste genomen en tot een minimum beperkt, het werk onderverdeeld om er meer aannemers bij te betrekken, de bemanning van het schip en onze eigen werkplaatsen te werk gesteld;

tenslotte, dienden aan al de uitvoerders definitieve plans bezorgd zoodat zij tegelijk en volgens kleine, niet tegen een over het geheel bepaalde som uitgevoerde aanbestedingen konden werken. Dit alles werd gedaan en met welgelukken bekroond: de nieuwe tuigage werd zonder ongelukken of moeilijkheden uit *losse stukken* opgebouwd: op 5 maart werden de door middel van 7 verschillende aanbestedingen bestelde nieuwe stukken krachtens de achtste aanbesteding ter beschikking gesteld van den aannemer der monteering, de Maatschappij Cockerill.

Hiervoor moesten de plans van uitvoering door de technischen dienst van het Hoofdbeheer van het Zeewezen worden opgemaakt: 27 plans - tien vierkante meter- werden aldus in één maand tijds opgemaakt. Onze technici hebben daarvoor zelfs Zondags moeten werken.

Elk detail was gegrond op de door den commandant opgedane ervaring, werd met hem besproken, door hem goedgekeurd. Dat was een heel precies werk. Aldus brassen onze raas nu op 30° in plaats van 45° voor de verbouwing. Het werk is ook heel modern: onze masten zijn electrisch gelascht, terwijl de oorspronkelijke masten geklonken waren. Niets werd verzuimd om de kosten te verminderen. Allereerst werden de oude materialen tot het uiterste weder gebruikt. Bijna al de vroegere ijzeren stukken konden na aanpassing weder benuttigd worden. Vulstukken werden uitgevonden om geen gaten in de dekken te hebben, niettegenstaande de masten veel dunner werden gemaakt en ook om het bezaanswant te laten dienen zooals het was, zonder het te verkorten, enz.

Al wat het Zeewezen met eigen middelen kon doen werd gedaan. De bemanning heeft al de nieuwe zeilen gesneden en genaaid, zij heeft alleen, gansch het staand en loopend want opnieuw aangebracht, wat talrijke kilometers kabel en tallooze kabelsplitsingen vertegenwoordigt.

Door het arsenaal te Oostende werden de twee nieuwe rondhouten, marssteng en ondermars, vervaardigd uit hout dat wij bezaten.

Werden alleen gekocht de kabels die wij niet in magazijn hadden.

Zelfs de kleine dienst te Antwerpen heeft meegewerkt: hij heeft, in regie, den ballast geborgen. Dat werk, eerst openbaar aanbesteed en waarvoor de laagste inschrijver 12.000 fr vroeg, kost tenslotte slechts 5.000 fr aan de Staat.

Kortom, de ombouwing heeft in 't geheel ongeveer 160.000fr gekost. Dat is weinig vergeleken bij de groote belangen.

Begonnen half januari 1933, was het werk beëindigd half april.

*(*1) t.t.z. dat, alle zeilen bijgezet, de voorste zeilen het meest wind ontvingen, zoodat het schip neiging had om den kop van den wind af te draaien. Het tegenovergestelde van lijgierig is loefgierig. Het juiste midden is een goede gelijkdrachtigheid. De zeeman verbetert desnoods de gelijkdrachtigheid door de zeilen behoorlijk te verminderen, of door het roer om te gooien. In beide gevallen offert hij op aan snelheid en aan de latere geschiktheid tot manœvreren. Dit verklaart de groote waarde van een goede aanvangsgelijkdrachtigheid.*

Artikel verschenen in het maandelijksch tijdschrift 'WANDELAER', augustus 1933, 'het officieel orgaan van het Ministerie van Zeewezen'.

APERO FISH PALACE

vis- en tapasrestaurant



Nieuwstraat 5
8400 Oostende

Dinsdag en woensdag gesloten

Tel: 059/500224

Info@apero-fish-palace.be

Facebook: aperofishpalace



Albatrossen (Diomedidae)

Ze zijn een familie van grote zeevogels met lange vleugels die vrijwel hun hele leven doorbrengen boven zee. Ze komen wereldwijd verspreid voor in de Zuidelijke Oceaan en de noordelijke Grote Oceaan, ze zijn afwezig in de noordelijke Atlantische Oceaan. Te land zijn zij vrij onbeholpen en zij komen daar alleen om te nestelen, veelal op afgelegen eilanden. De familie telt 21 soorten.

Albatrossen behoren tot de grootste vliegende vogels en de grote albatrossen van het geslacht *Diomedea* hebben de grootste spanwijdte van alle nu levende vogels. De albatrossen worden algemeen geordend in vier geslachten, maar over het precieze aantal soorten verschillen de opvattingen onder biologen.

Albatrossen hebben lange dunne vleugels in verhouding tot hun lichaamsgrootte en hun wervels en bovenste vleugelbeenderen zijn hol maar sterk. Hiermee kunnen ze op efficiënte wijze lange afstanden afleggen door al zwevende gebruik te maken van opstijgende luchtstromen en dit af te wisselen met lange glijvluchten. Het voedsel van de albatros bestaat voornamelijk uit vis, inktvis, en krill. Ze eten aas, duiken naar prooi of grijpen hun prooi van het wateroppervlak. Albatrossen broeden in kolonies, die voor het grootste deel te vinden zijn op afgelegen eilanden in de oceaan. Een kolonie kan uit verschillende soorten bestaan.

Van de 21 soorten albatrossen zijn er 19 met uitsterven bedreigd. Het aantal albatrossen is in het verleden sterk afgenomen vanwege de vraag naar veren, tegenwoordig zijn de grootste bedreigingen echter geïntroduceerde soorten zoals ratten en katten die eieren, kuikens en broedende vogels opeten, de grote afname in visbestanden door plasticvervuiling van de zeeën waaruit ze hun voedsel halen, door overbevissing en langelijvisserij. Langelijvisserij vormt de grootste bedreiging, omdat de vogels worden aangetrokken door het aas, aan de lijn worden gehaakt en vervolgens verdrinken. Overheden, natuurbeschermingsorganisaties en mensen binnen de visserij proberen deze bijvangst te verminderen.

De spanwijdte van de vleugels van de grootste albatrossen uit het geslacht *Diomedea* is de grootste van alle vogels, meer dan 340 cm, hoewel de spanwijdte van andere soorten met zo'n 175 cm aanzienlijk kleiner is. Het totale gewicht dat hij kan bereiken is 12 Kg. De vleugels zijn stijf en gewelfd, met verdikte gestroomlijnde leidende randen. Albatrossen leggen grote afstanden af met twee technieken die door vele langvleugelige zeevogels worden gebruikt, namelijk dynamische stijgwind en hellingstijgwind. Bij dynamische stijgwind stijgt de albatros herhaaldelijk in de wind en daalt met de wind mee waardoor hij energie verkrijgt uit de verticale windsloop. De vogel daalt met een versnelde wind, draait vervolgens het hoofd naar de langzamere wind over het water, klimt tot net voor de overtrek, en daalt vervolgens weer met de wind mee, waarbij hij gebruikmaakt van de sterke rugwind en zwaartekracht. Met deze manoeuvre kan de vogel tot bijna 1000 km per dag afleggen, zonder ook maar 1 keer met zijn vleugels te slaan. De enige moeiteloze beweging is het links en rechts

draaien in elke dergelijke lus. Bij hellingstijgwind maakt de Albatros gebruik van de stijgende lucht aan de loefzijde van grote golven. Ze worden bij het vliegen geholpen door een schouder-slot, een pees die de vleugel vergrendelt wanneer hij volledig uitgestrekt wordt, waardoor de vleugel uitgestrekt blijft op hoge hoogtes, zonder enige spierkracht.



Foto boven: een gevangen Albatros op achterdek Mercator (1940)

Foto onder: de opgezette Albatros op tafel mess onderofficieren museumschip Mercator

't Waterhuis

Alle dagen open: 11.00u - 23.00u

Keuken doorlopend open: 11.30u - 22.00u



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

- * Honden toegelaten
- * Wi-fi

Vindictivelaan nr 35, 8400 Oostende 059/803273

- Recht tegen over het Oostends Station en Ijslandvaarder Amandine -

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



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)*

*Brexit2***Post-Brexit visserijperikelen in en om het Onverenigd Koninkrijk****“Let’s take back control !”**

Onverkochte vis die in de vismijn ligt te rotten en te stinken, vissersvaartuigen die opliggen of nauwelijks nog uitvaren, een stilgevalven visexport, een ontredde visverwerkende industrie, halvege rekken in de supermarkt, urenlang aanschuiven aan een benzinepomp, een uiteengevalven transportsysteem, ... Er komt in de U.K. maar geen einde aan de ellende na de Brexit, waarbij in het bijzonder (zoals voorspeld kon worden) de Britse visserijsector zwaar en pijnlijk getroffen wordt. Daarbij dan nog (niettegenstaande het overeengekomen visserijluik van de Brexit-deal) de escalatie van een uit de hand gelopen visserijconflict tussen Groot-Brittannië en Frankrijk en dat in een visserijzone waarin Engelse en Franse vissers reeds eeuwenlang in een vorm van vreedzaam samenleven (leven en laten leven!) hun brood op zee winnen zonder al te veel in elkaars vaarwater te komen. Nu zijn rechtstreekse aanlandingen van Britse schepen in Franse vissershavens (de vrijwel enige nog overgebleven exportmogelijkheid!) ernstig in het gedrang gekomen. Kortom, miserie troef, ... en zeggen dat dit allemaal met een beetje goede wil en gezond verstand vermeden had kunnen worden!

Zeer merkwaardig en opvallend: er hangt hierover in de media duidelijk in zekere mate een “mistgordijn”, zowel in de Britse pers en TV maar ook bij ons! Enkel wanneer het nogal “spectaculair” wordt (zoals een escalierend Brits-Frans visserijconflict) en hierdoor (met beeldmateriaal!) onvermijdelijk de aandacht trekt, is er in de media hiervoor enige oppervlakkige en vlug voorbijgaande belangstelling. Iedere aandachtige waarnemer kan inderdaad vaststellen dat hierover bij ons ... enkel in O’ZEE (en dan nog in ieder nummer) uitvoerige en gedetailleerde berichtgeving wordt gepubliceerd, voorwaar een “primeur” voor ons tijdschrift! Hoe kan men dat verklaren? Gebrek aan reële en concrete belangstelling voor een “onbelangrijk geworden” bedrijfssector? Of is er meer aan de hand? Wie weet?

De zwaar getroffen Britse visverwerkende nijverheid en diepvriesindustrie (doorgaans ook exporteur van de eigen productie en zeer afhankelijk van export) heeft dan maar zelf het initiatief genomen om luid en hardop te gaan verkondigen wat er in de sector zo allemaal uit de hand loopt! Het gaat hier om een bedrijfssector (meestal K.M.O.’s) waar grote belangen op het spel staan, niet alleen economisch en financieel maar ook in verband met de plaatselijke tewerkstelling.

Dus niet zozeer “voor” maar veeleer “in verband met”, want eigenlijk is die plaatselijke tewerkstelling problematisch geworden omwille van het feit dat nu al jarenlang (en met zeer goed gevolg) hierin overwegend “foreigners” waren ingeschakeld, arbeidskrachten vooral uit Oost-Europa. Die zijn nu bijna allemaal teruggekeerd naar hun thuisland, na een aardig centje te hebben verdiend in de Britse visindustrie, waarna ze in eigen land allicht een nieuw en beloftevol leven kunnen beginnen. Het is dan ook vrijwel uitgesloten dat ze nog ooit terugkomen, zeker niet in een ongestuurd land waar ze steeds werden geminacht en met de nek bekeken.

Die leegstaande jobs worden echter niet door Britten overgenomen, althans toch niet op korte termijn, heel eenvoudig omdat zij (ook letterlijk) hun neus ophalen en neerkijken op heel dat “fishy” gedoe, doorgaans in ijskoude werkplaatsen . “Let’s take back control” ... maar dan liefst in Jezusbaantjes! Hetzelfde probleem stelt zich trouwens ook in andere sectoren, zoals de horeca, de land- en tuinbouw, de pluimveeteelt (kalkoenen!), de slachthuizen, de zorgsector, de ziekenhuizen, de distributiesector, de bouwsector, de transportsector, kortom overal waar tot voor kort noodgedwongen massaal een beroep werd gedaan op “foreigners”.... en waarvoor (eigen volk eerst!) een rechtgeaarde Brit (zeker in de jongere generaties) blijkbaar geen belangstelling heeft. Hoelang houden ze dat nog vol? Want de regering begint nu (volgens de begroting voor 2022) nu ook al te bezuinigen en te snoeien in uitkeringen en toelagen voor hulpbehoevenden en voor werklozen (zijn die allen “werkzoekend”?).

Een woordvoerder van de visverwerkende industrie (Andrew Rooney van “Rooney Fish” in Killeel) gaf uiting aan die algemene onvrede en dat aangroeiend misnoegen als volgt: “Wegens personeelstekort is mijn productie nu al (in oktober 2021, NvdR) met een vijfde teruggevallen. Het is ontzettend moeilijk om binnenlandse arbeidskrachten te vinden en de Brexit-reglementering maakt het vrijwel onmogelijk om nu nog buitenlandse arbeiders aan te werven, voor zover zij er nog zin in hebben. Nochtans is (vooral in het buitenland) de vraag naar onze producten, meestal luxe “seafood”, gelijk gebleven en - vooral uit China - soms zelfs toegenomen: Sint-Jakobsschelpen, scampi’s, krab, kreeft, oesters, e.d. Aan vraag geen gebrek, maar wat doe je ermee?”. To be or not to be, that is the question ! Zou Hamlet (of Shakespeare) dit ooit kunnen hebben voorzien ? Ex absurdo?

De vis begint steeds aan de kop te stinken.

Het bekend spreekwoord “de vis begint aan de kop te stinken” is hier blijkbaar ook van toepassing. Men kan wel stellen “eigen schuld, dikke bult!” omdat de meeste Britse vissers en allicht ook heel wat bedrijfsleiders uit de visserijsector, in dat fataal referendum roekeloos en ondoordacht voor de Brexit gestemd hebben. Maar de historische schuld voor dat onomkeerbaar drama ligt duidelijk bij de politieke klasse ... en niet bij een zwalpend, misleid en onwetend electoraat. Vooreerst bij ex-premier Cameron die nooit had mogen instemmen met het houden van een referendum (waarover eigenlijk??) en die hierbij alleen partijpolitieke overwegingen en electorale belangen op het oog had. Vervolgens bij ex-premier Theresa May die - met alle respect voor haar inzet en politieke moed – er duidelijk niet tegen opgewassen was om aan deze nooit geziene politieke verantwoordelijkheden en uitdagingen het hoofd te bieden. En “last but not least” de hoofdschuldige: de flamboyante en onstuimige premier Johnson die, duidelijk behept met grootheidswaan, naar eigen zeggen in het voetspoor heeft willen treden van de door hem bewonderde Churchill, door als “één tegen allen” op wispelturige en eigenzinnige wijze een Brexit-deal (eigenlijk een “hard Brexit”) door te drukken die voor de Britten feitelijk kant noch wal raakt en daardoor voortdurend “bijgesteld” moet worden.

Dit tot groot ongenoegen vooral vanuit de EU-Commissie, die intussen andere katten te geselen heeft en voor wie heel die Brexit-affaire blijkbaar reeds “history” geworden is. Ook al is inmiddels niemand er beter van geworden.

Om het nogal agressieve gedrag van premier Johnson te verklaren, moet je allicht geen psychologie gestudeerd hebben.

Zoals ook het geval is met Poetin in Rusland: als je als regeringsleider geconfronteerd wordt met toenemende en schier onoplosbare problemen in het binnenland, dan moet je een geschikte vijand zoeken in het buitenland, een bliksemafleider op wie alle media (en niet alleen deze van de Staat) zich moeten focussen, krachtdadig ondersteund door misleidende propaganda van de regering. Fake news by all means! Maar zoals men als individu zijn eigen problemen niet mag meenemen naar de werkvloer, zo ook mag een regering zich hieraan niet bezondigen. Maar het gebeurt overal in de wereld en het is van alle tijden. Vooral de Britse conservatieven zijn hierin zeer bedreven. Zij geven zelfs de indruk dat ze zelf al de onzin geloven die zij vertellen! Zolang het niet verder gaat dan “bullshit”, is er geen erg. Maar soms kan het mensenlevens kosten, samen met een hoog oplopend kostenplaatje. Zoals een toen nog wankel premier Thatcher in 1981 aan het ander eind van de wereld een Falklandoorlog ontketende omwille van een paar schapeneilanden, die doldriest bezet werden door een in eigen land in het nauw gedreven Argentijnse junta. Beide regeringen hadden toen een bliksemafleider hard nodig om bij hun onwillige landgenoten patriottische gevoelens op te wekken en om alzo in het zadel te kunnen blijven.

De Britten in vuur en vlam zetten voor achterhaalde patriottische gevoelens is blijkens het referendum nog altijd mogelijk. Achteraf, wanneer het kalf verdrongen is, komen ze misschien wel nog tot inkeer.

Maar intussen draait de wereld door en gedane zaken nemen geen keer.

Naar een heropleving van de visbestanden ?

Aan ieder ongeluk kleef er soms ook nog een geluk. Door het feit dat er aan beide zijden van de frontlijn noodgedwongen nogal wat minder gevist wordt, zou deze “kalmteperiode” normaliter tot gevolg moeten hebben dat bedreigde visstocks opnieuw de gelegenheid krijgen om zich enigszins te herstellen. Zo konden we ons tijdens W.O.2 verheugen over “de wonderbare visvangst”, toen je de haring kon opscheppen tot op het strand! Zo’n vaart zal het nu wel niet lopen, maar we zijn echt benieuwd om straks de globale aanvoerstatistieken te zien voor het jaar 2021. Deze noodgedwongen en gedeeltelijke “pauze” kan visserijbiologisch aldus heilzame effecten hebben. Of hoe een Brexit-dubbeltje rollen kan !

Wordt vervolgd ...

Roger Jansoone, ex-visserijambtenaar

'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

**#goed
beheerd**

Zorgeloos rendement van uw vastgoed

Meer info >



**Afspraak?
059 55 10 76**

-  **Wil je investeren in vastgoed?**
-  **En het beheer ervan aan een ander overlaten?**
-  **Kom dan spreken met onze dienst Rentmeester.**

www.dermul.be

Karel Janssenslaan 1
8400 Oostende

T 059 55 10 76
F 059 80 78 66

beheer@dermul.be
www.dermul.be



UURWERKEN - JUWELEN - SPORTTROFEEEN



M. ROMMELAERE-DELEU

**Voorhavenlaan 51
8400 Oostende**

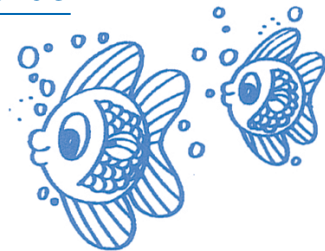
**Vuurtorenwijk
Tel. 059/32 03 21**

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

‘WAAR NOG ZOUT IN DE BODEM AANWEZIG IS, GROEIT GOUDKNOPIE’.

*‘O wilde en onvervalste pracht der bloemen,
langs den watergracht!’*

(Guido Gezelle)

Bijna driehonderd jaar geleden vonden botanici in de buurt van Emden in Niedersachsen Goudknopje. Dit had net als Geelhartje of Ruig klokje een figuur kunnen zijn uit een sprookje van Hans Christian Andersen uit het Deense Odense. Dit is het niet: het is de naam van een bloem uit Zuid-Afrika ‘overgewaaid’. Het plantje bloeide ook op het schiereiland Jutland, in Schleswig Holstein en langs de Noordfriese eilanden. En het zette zeer traag in zuidwestelijke richting zijn opmars verder naar de Dollard in Nederland, Leeuwarden en Bolsward, Amsterdam, Flevoland met de Oostvaarderplassen. Maar dit verhaal, die onstuitbare opmars in Nederland, begon pas in 1970! In Vlaanderen, met name in de Zwaanhoek en aan de Zoute kreek pronkt en praat het prachtige plantje: honderden goudgele bloemen houden de wandelaar letterlijk in de ban.



©Johan Carveleijn

Modderige, waterrijke, zuurstofarme gebieden (wetlands), hoe kleinschalig ook, zijn ideaal. Honderdvoudig begeisterte natuurliefhebbers, dralen niet, springen lenig over de afrastering, plukken een bloem en raadplegen een app en, jawel hoor, het antwoord komt prompt of helemaal niet en dan wordt het huiswerk. En op dit eigenste moment, een veel te zachte zaterdag in november, loopt er een eenzame Koereiger tussen het hoornvee in de weide en aan de andere zijde van de oude spoorwegberm zijn er 38 Koereigers druk in de weer tussen de zwart-wit gevlekte melkkoeien.



©Johan Corveleijn

En ondertussen geniet je van honderden gele bloempjes op een mooie waterplas.

En dan vraag ik mij af, komt er dan zilte nevel van over de Noordzee hierheen gewaaid? Want nomen est omen en een goede vijftig jaar geleden deden de Zoute of de Zilte krekens hun naam alle eer aan: zelfs Zulte of Zeeaster, een zouttolerante plant, trof je hier nog aan. Zulte (*Aster tripolium*), een composiet die in de volksmond lamsoor wordt genoemd en waarvan de jonge blaadjes worden gegeten.



©Johan Corveleijn

Het is overigens boeiend genoeg in plantengidsen te lezen dat 'zoutplanten' zoals Kortharig zeekraal, Melkkruid, Zilte schijnspurrie, Zilte rus en Zulte in één adem met Goudknopje worden vermeld. Telkens weer wordt gezinspeeld op die zout-zoete overgang. Nu, wij weten het, je vindt Goudknopje in weiden met begrazingsbeheer, vogelrijke gebieden, oude getijdengeulen met lage oeverwallen, slijkerige oevers en plassen die in de winter onder water staan, inlagen, langzaam ontziltende krekens. En de gebieden met die kenmerken vind je even over de Nederlandse grens. Veel Vlamingen voelen zich agetrokken tot het Zeeuwse gedeelte van Zeeland, sommigen hebben er een innige band, zoals ondergetekende wiens grootvader van moederszijde in Vlissingen werd geboren uit een familie van Scheldeloodsen! En ik hoor de oudere tantes, thee drinkend of een 'druppel' jenever uit Bolsward of Schiedam nog praten met dat heerlijke Zeeuws accent. Over invasieve soorten zoals Late guldenroede of dominante als Adelaarsvaren of Jacobskruiskruid, spreekt men met minder sympathie laat staan euforie, dan over het toch even invasieve Goudknopje, waarvan vele honderden polletjes als een bloementapijt in de plassen dicht bij elkaar staan. Het is inderdaad een vertederende éénjarige! Als bron heb ik de 'Flora Zeelandica' gekozen, want de grillig vertakte krekens evoceren echt de Zeeuwse sfeer. En wij leven toch ook in de Zuidelijke Nederlanden!

Johan Corveleijn



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



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

JARIG ZIJN...

Jarig zijn is balanceren op de
slappe breuklijn van het leven.

Herinneringen koesteren
als kostbare parels.

Intens genieten van deze
bijzondere levensdag.

Dromen van een toekomst
op de cadans van de seizoenen.

Jozef Vandromme



ZEILSCHIP MERCATOR

een onvergetelijke dag!



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

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

v.z.w. Zeilschip Mercator

Vindictivelaan 1 | 8400 Oostende – België

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

RECEPTIES

tot 3 uur: € 5 p.p.

per extra uur: €3 extra p.p. per uur

DINERS

tot 4 uur: € 10 p.p.

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

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

OPLEIDINGSSCHIP MERCATOR

(In 2022: 90 JAAR OUD)

Algemene Info:

- gebouwd in de scheepswerf 'Ramage and Ferguson' te Leith Edingburgh, Schotland 1931-1932 naar een ontwerp van Adriën de Gerlache (Zuidpoolexpeditie 1899)
- voor rekening van de Belgische Staat
- kostprijs: ongeveer 9,5 miljoen Bfr (€235.000)

Enkele technische gegevens:

- lengte 78,40m, breedte: 11,09m, diepgang: 4,23m
- heeft een scheepsrump met geklonken staalplaten (12mm dik) en masten deels gelast en deels geklonken met klinknagels
- houten dekbedekking (vroeger in teak, nu in oriko)
- heeft een hulpmotor: 500 Pk, 6 cilinder
- aan boord: 77 Ton fuel en 62 Ton drinkbaar water

De Mercator heeft twee commandanten gehad:

Remie Van de Sande van 1932 tot 1955 en nadien Roger Ghys tot 1960

Personeel aan boord:

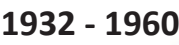
- max: 104, dit tijdens de 39ste reis in 1959 (waarvan 36 bemanning en 68 leerlingen)
- min: 51, dit tijdens de 1ste reis in 1932 (waarvan 21 bemanning en 30 leerlingen)
- heeft in de volledige periode als opleidingsschip 1474 cadetten tot officier ter lange omvaart (Hogere Zeevaartschool Antwerpen) opgeleid
- ook werd aan boord opleiding gegeven aan 439 matrozen, 239 koks en 104 machinisten. Na WOII werd er aan boord van de Mercator geen opleiding machinisten meer gegeven.
- Mercator heeft gevaren als opleidingsschip van 1932 tot 1960, met een onderbreking tijdens WO II. Tijdens WOII werd de Mercator opgevorderd door de geallieerden en lag te Freetown, Sierra Leone, als bevoorradings- en ontspanningsschip voor de bemanning van hun duikboten. Na WO II werden grote herstellingswerken uitgevoerd op de scheepswerf Beauval en Goedemé te Gent tot 1950.
- heeft 337.742 NM gevaren waarvan 140.676 NM onder zeil
- heeft 41 reizen gemaakt en 54 landen bezocht
- twee merkwaardige reizen:
 - in 1934- 1935 naar het Paaseiland met meebrengen van twee reusachtige beelden
 - in 1936 wordt het stoffelijk overschot van Pater Damiaan gerepatrieerd
- heeft aan drie zeilwedstrijden deelgenomen
 - (Tall Ships' Race: 1956, 1958 en 1960)
- 6 december 1960, beslissing van Minister P.W. Segers: "De Mercator wordt uit de vaart genomen als opleidingsschip maar moet bewaard worden voor de toekomst"
- 24 september 1996 werd de Mercator een beschermd monument met ligplaats te Oostende, waar het sinds 1964 haar vaste stek heeft
- 29 september 2015 tot 29 maart 2017:
 - de grootste renovatie op scheepswerf IdP te Oostende
- op 29 maart 2017 eigendomsoverdracht van de Mercator van het Vlaams Gewest naar Stad Oostende

De officiële kruisvaarten (reizen) van de Mercator als opleidingsschip:
(1932-1960)

Reis	Data, reisweg en aantal NMiles per reis (<i>onder zeil en motor</i>)
1	05/09/32-02/10/32: Antwerpen-Oostende-Helsingborn-Cherbourg-Antwerpen: 1960 NM
2	25/04/33-10/07/33: Antwerpen-Plymouth-Funchal-Tenerife-St Lusía-St Thomas-Fayal-Antwerpen: 8602 NM
3	04/08/33-26/09/33: Antwerpen-Mariehamn-Tallinn-Gdynia- Antwerpen: 3257 NM
4	16/11/33-07/03/34: Antwerpen-Catania-Le Pirée-Haiffa-Algiers- Antwerpen: 7725 NM
5	26/03/34-04/07/34: Antwerpen-Tenerife-St Vincent-Banana-Boma-St Vincent-Funchal-Antwerpen: 11401 NM
6	28/07/34-31/08/34: Antwerpen-Fowey-IJmuiden- Antwerpen: 1774 NM
7	03/10/34-21/05/35: Antwerpen-Madeira-Tenerife-Fort de France-Panama-Guayaquil-Paaseiland-Pitcairn-Tahiti-Papeete-Iles de Marquesas-Honolulu-Manzanillo-Panama- Haïti- Azoren-Antwerpen: 23884 NM
8	26/07/35-30/08/35: Antwerpen-Zeebrugge-Rouen-Flekkefjord-Antwerpen: 2068 NM
9	14/10/35-04/05/36: Antwerpen-Las Palmas-Port Etienne-Dakar-Conakry-Para-Guadeloupe-Fort de France-Para-Manaos-Para-Trinidad-Colon-Cayman-Bermuda-Azoren- Antwerpen: 19763 NM
10	22/07/36-17/09/36: Antwerpen-Helsinki-Frederikshaven-Great Yarmouth-Oostende-Antwerpen: 2935 NM
11	28/10/36-23/03/37: Antwerpen-Madeira-Port Etienne-Canakry-Cape Town-Le Cap-Lobito-Sint Helena-Dakar-Plymouth-Gent- Antwerpen: 16199 NM
12	23/03/37-09/07/37: Antwerpen-Canada-IJsland- Antwerpen: 7248 NM
13	17/08/37-27/09/37: Antwerpen-Eastbourne-Rouen-Brugge- Antwerpen: 2018 NM
14	26/11/37-05/04/38: Antwerpen-Port Etienne-Dakar-Los Eilanden-Banana-Lobito-Santa Mario-Boma-Dakar- Antwerpen: 12951 NM

15	05/04/38-25/06/38: Antwerpen-Reykjavik-Akurreyi-Bergen- Antwerpen: 4236 NM
16	15/07/38-12/09/38: Antwerpen-Casablanca-Funchal- Antwerpen: 3882 NM
17	01/11/38-23/03/39: Antwerpen-Martinique-Saba Eiland-Ives Eiland- Puerto-Mochixa-Cumana-La Guaira-Puerto Bello-Cristobal-Guatemala- Port au Prince-Cockburntown-Flores-Plymouth- Antwerpen: 13442 NM
18	23/03/39-16/07/39: Antwerpen-New York- Antwerpen: 7371 NM
19	10/11/39-15/01/40: Antwerpen-Oostende- Antwerpen: 598 NM
20	16/01/40-11/09/40: Antwerpen-Oostende-Tenerife-Rio de Janeiro-Lobito- Banana-Boma: 10272NM
-	1941-1945: Mercator van rechtswege overgegaan naar de geallieerden gedurende de oorlog met reisroute: Boma- Banana-Freetown- Boma (met motor en op sleeptouw) - Antwerpen: 8834NM 1945-1947: Onderhandelingen met de Engelse Admiraliteit voor teruggave van Mercator. 1948-1950: Periode van herstellingen op de scheepswerf Beauval en Goedemé te Gent.
21	16/08/50-09/09/50: PROEFREIS na herstellingen in Gent en Antwerpen Antwerpen-Duinkerke-Plymouth-Brixham- Antwerpen: 1080 NM
22	20/01/51-23/04/51: Antwerpen-Funchal-Tenerife-Casablanca-Rio del Oro-Napels- Algiers- Antwerpen: 7377 NM
23	11/06/51-26/07/51: Antwerpen-Brixham-Cobh-St Nazaire-Nantes- Dartmouth-Brixham-Oostende-Antwerpen:1775NM
24	07/02/52-21/05/52: Antwerpen-Tenerife-Dakar-Malaga-Monaco-Bastia- Napels-Torby- Antwerpen: 9426 NM
25	25/06/52-13/08/52: Antwerpen-Vigo-Madeira-Ponta Delgada-Fayal-Torby- Antwerpen: 4152 NM
26	23/01/53-28/03/53: Antwerpen-Tenerife-Port Etienne-Dakar- Antwerpen: 6241 NM
27	24/04/53-07/08/53: Antwerpen-Tenerife-Fort de France-New York-Quebec- Antwerpen: 11170 NM

28	12/12/53-19/02/54: Antwerpen-Tenerife-Port Etienne-Dakar-Malaga-Brixham- Antwerpen: 6700 NM
29	24/04/54-10/08/54: Antwerpen-Funchal-Martinique-Fort de France-Philadelphia-Boston- Ponta Delgada-Brixham- Antwerpen: 11236 NM
30	05/01/55-13/08/55: Antwerpen-Tenerife-Fort de France-Havana-Ponta Delgada- Brixham-Antwerpen: 11657 NM
31	18/05/55-13/08/55: Antwerpen-Barcelona-Napels-Funchal-Madeira-Port Etienne- Ponta Delgada-Torrey-Rotterdam- Antwerpen: 8008 NM
32	12/01/56-19/04/56: Antwerpen-Dakar-La Guaria-Horta-Brixham-Antwerpen: 10564 NM
33	01/06/56-14/06/56: Antwerpen-Moray Firth-Frederikstad-Oostende-Dartmouth-Brixham- Torrey-Lisboa (<i>1^{ste} Internationale Zeilwedstrijd</i>)-Dublin- Brixham-Antwerpen: 5384 NM
34	14/12/56-06/04/57: Antwerpen-Tenerife-Don Juan-Vera Cruz-New Orleans-Port Hamilton- Antwerpen: 13341 NM
35	22/05/57-02/08/57: Antwerpen-Horta-Quebec-Montreal-Leith-Antwerpen: 7747 NM
36	12/12/57-30/04/58: Antwerpen- Porto Santo-Tenerife-Port Etienne- Porto Grande- Rio de Janeiro- Buenos Aires-Recife-Fort de France-Ponta Delgada- Brixham-Antwerpen: 15762 NM
37	25/06/58-02/09/58: Antwerpen-Helsinki-Oostende-Brest-Las Palmas (<i>2^{de} Internationale Zeilwedstrijd</i>)-Tenerife-Antwerpen: 6359 NM
38	08/01/59-29/04/59: Antwerpen-Tenerife-Dakar-Port of Spain-Colon- Nassau-Ponta Delgada-Antwerpen: 12533 NM
39	11/06/59-30/08/59: Antwerpen-Hamburg-Horta-Hamilton-Washington-Horta- Dublin-Antwerpen: 8823 NM
40	03/05/60-04/06/60: Antwerpen-Brixham-Tenerife-Antwerpen: 3594 NM
41	23/06/60-14/08/60: Antwerpen-Amsterdam-Oslo-Oostende (<i>3^{de} Internationale Zeilwedstrijd</i>) -Lissabon-Sagres-Antwerpen: 4203 NM



AANLEGHAVENS 1932-1960



LIJST met nummering AANLEGHAVENS VOLGENDE BLADZIJDE

Lijst belangrijkste aanleghavens van de Mercator (1932-1960)

(nummering van Blz 30-31)

1	Hawaï	Honolulu
2	Frans Polynesië	Papeete
3	Pitcairn	Pitcairn (grondgebied van Nieuw- Zeeland)
4	Paaseiland	Paaseiland (grondgebied van Chili)
5	Mexico	Rio del Oro, Vera Cruz, Monzanillo
6	Guatemala	Guatemala
7	Panama	Colon, Cristobal, Puerto Bello
8	Ecuador	Guayaquil
9	Peru	Mochica
10	Cuba	Trinidad, Santa Maria, Havana
11	Haïti	Port au Prince
12	Curaçao	Curaçao
13	Caribisch gebied (eilandengroepen)	St Lusía, St Vincent, Saba, Dominicaanse Republiek (Martinique), Puerto Rico (San Juan), Cayman-eiland, Maagdeneilanden (St Thomas)
14	Venezuela	Cumana, La Guaria
15	Martinique	Fort de France
16	Guadeloupe	Guadeloupe
17	Suriname	Paramaribo
18,18A,18B	Brazilië	18: Manaos, Para, Porto Grande, 18A: Recife, 18B: Rio de Janeiro
19	Argentinië	Buenos Aires
20, 20A	Amerika	20: New Orleans, 20A: New York, Philadelphia, Boston
21	Bahama's	Cockburntown, Nassau
22	Bermuda	Hamilton
23	Canada	Mont Real, Quebec
24	St Helena	Eiland ten Westen van Zuid- Afrikaanse Kust
25	Zuid Afrika	Cape Town, Kaapstad
26	Angola	Lobito
27	Congo	Banana, Boma
28	Sierra Leone	Freetown

29	Guinea	Conakry, LOS eilanden
30	Senegal	Dakar
31	Mauritanië	Port Etienne
32	Canarische Eilanden	Tenerife, Las Palmas
33	Marokko	Casablanca
34	Madeira	Funchal, eiland Porto Rico (San Juan)
35	Azoren	Fayal, Flores, Horta, Ponta Delgada
36	Algerije	Algiers
37, 37A	Spanje	37: Barcelona, Malaga, 37A: Vigo
38	Corsica	Bastia
39	Italië	Napels
40	Sicilië	Catania
41	Griekenland	Le Pirée (= haven in Athene)
42	Israël	Haifa
43	Portugal	Lissabon, Sagres
44	Frankrijk	Cherbourg, Parijs, Rouen, St Nazaire, Duinkerke, Nantes, Monaco, Brest
45	Ierland	Cobh, Dublin
46	IJsland	Reykjavik, Akurreye
47	Engeland	Fowey, Plymouth, Eastborne, Great Yarmouth, Brixham, Darmouth, Torbay, St Ives (Cornwall), Washington (West Sussex)
47A	Schotland	Moray Firth, Port Hamilton, Leith (Edinburgh)
48	België	Antwerpen, Oostende, Brugge, Rupelmonde, Brussel, Zeebrugge, Gent
49	Nederland	Rotterdam, Amsterdam, IJmuiden
50	Noorwegen	Bergen, Oslo, Flekkefjord
51	Denemarken	Frederikshaven
52	Polen	Gdynia
53	Zweden	Helsingborn, Helsinki
54	Finland	Mariehamn
55	Estland	Tallinn



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



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

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

Voor een afspraak,
contacteer:
Zakenkantoor
Ivan Poppe VOF

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

' PIEKENOAS'

De vissers konden niet zonder een *piekenoas*, ze hadden die altijd bij.

Maar wat is een *piekenoas* en waarom zo gegeerd bij de vissers?

Waar werd de *piekenoas* gemaakt?



©Pascale Dezutter



Op het lemmet staat ook het volgende gedrukt:
FRIEDR. HERDER ABR. SOHN SOLINGEN-GERMANY.

De *piekenoas* is in feite een zakmes met een vlijmscherp en effen lemmet uit hard carbonstaal. Het kan gemakkelijk worden geslepen en blijft lang scherp. Op het lemmet staat de kenmerkende schoppen, één van de vier symbolen in een kaartspel, vandaar de naam *piekenoas* in het dialect.

Het handvat is uit been, bakeliet of kunststof. Ribbetjes in het handvat zorgen voor een betere greep. Er bestaan twee formaten, een groot en een klein. De kleine *piekenoazen* werden het meest gebruikt. Ze zijn zo groot als een handpalm en pasten gemakkelijk in een broekzak.

De vissers hadden hun *piekenoas* nodig voor zo goed als alle taken aan boord.

Het werd gebruikt bij het gutten (het schoonmaken van de vis door hem open te snijden en te ontdoen van zijn ingewanden), bij het eten, de korre door te snijden. Het kwam zeker ook van pas bij het touwwerk en het breien van de netten.

We kunnen er van uit gaan dat de *piekenoas* vele mensenlevens heeft gered doordat hij in noodsituaties bij de hand was.



Het gutten van kabeljauw op de O.315

Tegenwoordig wordt de *piekenoas* bij de vissers niet meer gebruikt. Ze zijn te duur geworden. Bovendien zijn de netten tegenwoordig gemaakt uit dikker en steviger materiaal, daarvoor is zwaarder materiaal vandoen, een *piekenoas* zou bij het doorsnijden van deze netten na enkele keren bot zijn.

De *piekenoas* werd gemaakt in het Duitse Solingen door de firma Friedrich Herder Abraham Sohn. Dit bedrijf bestond al in de 17^{de} eeuw en was gekend voor zijn messen en scharen.

De *piekenoas*-messen werden vooral gekocht in België en Nederland.

In de jaren zestig bestond de gewoonte dat gans de 'koppage' of bemanning van een schip met Nieuwjaar een *piekenoas* cadeau kreeg van bijvoorbeeld een leverancier. Later werd de *piekenoas* duurder en verdween deze traditie. *Piekenoazen* waren *indertijd* te koop bij Tavernier en Pintelon op de Hendrik Baelskaai in Oostende of in de winkels van Zeebroeck en Legein in Nieuwpoort.

PAALWORMEN



©Marco Faasse

Hoewel hun naam en vorm doet denken aan een worm, zijn de paalworm en de scheepsworm tweekleppige weekdieren, net zoals de mossel of de kokkel. Ze boren gangen in hout. Beide soorten hebben zich al vroeg verspreid over alle wereldzeeën, dankzij transport via scheepsrampen en drijfhout. Hierdoor is het moeilijk te achterhalen waar deze soorten oorspronke-

lijk vandaan komen. Scheeps- en paalwormen baren de zeelui al eeuwenlang zorgen, doordat ze het hout van schepen aantasten. Ze kregen dan ook de bijnaam 'termieten van de zee'...

Wetenschappelijke naam

Teredo navalis Linnaeus, 1758 - paalworm

Psiloterredo megotara (Hanley in Forbes & Hanley, 1848) - scheepsworm

Beide soorten behoren tot de familie van de 'paalwormen' of de 'Teredo wormen'. Gezien ze heel sterk op elkaar lijken in biologie en ecologie, zullen ze samen besproken worden.

Oorspronkelijke verspreiding

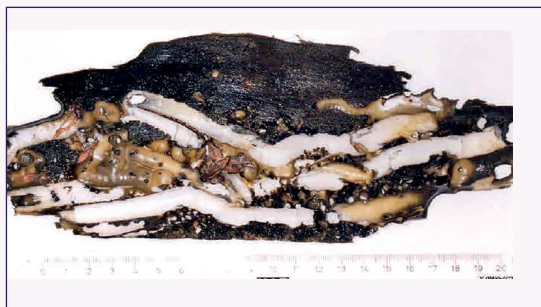
Verschillende klassieke auteurs zoals Aristoteles, Ovidius en Plinius maakten in hun geschriften al melding van paalwormen, zonder echter te weten wat hun identiteit of oorsprong was. Ze verwezen daarbij naar plaatsen in het Middellandse Zeegebied. Een eventuele vroege aanwezigheid van paalwormen in de Noord-Europese regio kan niet bevestigd worden. Er zijn immers geen overleveringen of geschriften beschikbaar die rapporteren over schade toegebracht aan Vikingschepen door deze weekdieren. De paalworm heeft vandaag een bijna wereldwijde verspreiding, en komt in Europa voor vanaf het Noordpoolgebied tot in de Middellandse Zee. De scheepsworm daarentegen komt enkel voor van het Noordpoolgebied tot in de Middellandse Zee. Er heerst echter een grote onduidelijkheid over het oorspronkelijke leefgebied en het tijdstip van verspreiding voor beide soorten, waardoor ze door veel wetenschappers als 'cryptogeen' beschouwd worden.

Eerste waarneming in België

De eerste waarneming van de paalworm *Teredo navalis* voor onze kust dateert van 1730-1732. Voor de scheepsworm *Psiloteredo megotara* zijn de gegevens over de vroegste waarnemingen minder duidelijk. Een aantal bronnen geven aan dat de scheepsworm hier al eeuwenlang houten kustverdedigingen en schepen teistert, maar een eerste waarnemingsjaar werd niet teruggevonden.

Verspreiding in België

Vandaag de dag worden zowel de paalworm *Teredo navalis* als de scheepsworm *Psiloteredo megotara* nog regelmatig waargenomen in drijfhout en scheepswrakken. Zo werd bijvoorbeeld op 15 januari 2005 op het Oostendse strand (ter hoogte van de site Halve Maan) een blok hout gevonden met daarin een groot aantal nog levende paalwormen *Teredo navalis*.



@IMARES-paalworm

Interessant om weten is dat ook het hout van het in 2008 afgebroken oosterstaketsel van Oostende op meerdere plaatsen infecties met paalwormen bevatte.

In 1981 waren er langs de Belgische kust meerdere meldingen van de scheepsworm *Psiloteredo megotara* in aan- gespoeld hout. Deze soort is

minder algemeen dan de paalworm. De scheepsworm kan ook voorkomen in niet-beschermde houten constructies die onder de laagwaterlijn liggen.

Verspreiding in onze buurlanden

In 1730 werd de gehele Nederlandse kust, gaande van Zeeland tot West-Friesland, ernstig getroffen door de schade van paalwormen aan de houten onderdelen van kades, sluisdeuren en dijken. De beschadiging van sluisdeuren leidde tot een zware vloed, waarbij sommige publicaties hierover de titel "Holland in gevaar" meekregen. De Nederlanders geloofden dat de paalworm uit Azië kwam en zagen zijn komst als een straf van God. Verspreidingsgegevens van de scheepsworm in Nederland zijn eerder schaars. In 1930 en 1937 werd deze soort opgemerkt in drijfhout. Recent meldde men dat zowel de scheeps- als de paalworm voorkomen langs de hele Nederlandse kust en op alle Waddeneilanden. Beide soorten paalwormen worden algemeen teruggevonden langs de kusten van Groot-Brittannië en Ierland. Terwijl de paalworm eerder voorkomt langs de zuidelijke kust

van Groot-Brittannië, is de scheepsworm aanwezig langs de noordkust, zelfs tot aan de Faeröer-eilanden. Beide soorten worden gemeld langs de Duitse, Noorse en Zweedse kust en langs de Franse kust vanaf de Belgische grens tot aan Bretagne.

Wijze van introductie

Beide soorten verspreiden zich op een natuurlijke wijze via drijfhout, maar maken ook gretig gebruik van houten schepen. Zowel de paal- als de scheepsworm slaagden erin hun leefgebied heel vroeg uit te breiden, zodat hun oorspronkelijke herkomst moeilijk te achterhalen is en ze als 'cryptogene soort' bestempeld worden (zie ook 'oorspronkelijke verspreiding').

Redenen waarom deze soort zo succesrijk is in onze contreien

De aanwezigheid van hout is het enige wat beide soorten paalwormen nodig hebben om te kunnen overleven. Deze weekdieren planten zich snel, massaal en heel efficiënt voort. De wijfjes produceren 3 tot 4 keer per jaar 1 à 5 miljoen eitjes. De dieren kennen daarnaast een efficiënte broedzorg: de jongen doorlopen alle larvale stadia in broedzakken ter hoogte van de kieuwen van het moederdier. Daarna worden de larven in het water vrijgelaten en hebben ze tot 2 weken tijd om geschikt hout te vinden. Nog vóór ze drie maanden oud zijn, kunnen ze zich al voortplanten! Paalwormen kunnen ongeveer 3 jaar oud worden. Paalwormen en hun larven kennen een hoge resistentie tegen ongunstige levensomstandigheden. Paalwormen kunnen brak water verdragen tot een zoutgehalte van minimum 9 PSU, terwijl deze grens bij de scheepsworm iets hoger ligt. Ter vergelijking: het zeewater in het Belgisch deel van de Noordzee heeft een zoutgehalte van ongeveer 35 PSU. Noors onderzoek heeft aangetoond dat de scheepsworm *Psiloteredo megotara* zich daar voortplant tijdens de zomermaanden. Dan liggen heel veel (deels) houten zeilschepen en pleziervaartuigen in het water, waardoor de larven veel makkelijker een geschikte woonplaats kunnen vinden.

Factoren die de verspreiding beïnvloeden

Een snelle en massale voortplanting zorgt voor de vlotte verspreiding van paalwormen. Bij één voortplantingscyclus zien onder gunstige omstandigheden ongeveer twee miljoen larven het levenslicht. De larven blijven ongeveer twee weken vrij in de waterkolom leven. Ze zijn bestand tegen een breed spectrum aan omgevingsomstandigheden (temperatuur en zoutgehalte), wat nuttig is om de weinige stukjes drijfhout of houten schepen te kunnen koloniseren. Boomstammen of scheepsrumpen kunnen vele maanden op zee rondwalpen en scheepswormen vele honderden kilometers ver transporteren. Eenmaal een paalworm zich in een stuk hout heeft genesteld, verlaat hij zijn woonplaats nooit meer.

Effecten of potentiële effecten en maatregelen

Elke houten constructie diende vroeger beschermd te worden tegen paalwormen, ook wel 'termieten van de zee' genoemd. De allereerste technieken omvatten het dichtschroeien van scheepsrumpen (zie tekening), het tijdelijk op het strand trekken van de schepen of ze voor langere tijd in zoetwater leggen. De Chinese, Egyptische en Romeinse zeevaarders maakten al gebruik van chemische afwerende verven, of het beslaan van de houten panelen met koperen of loden platen. Ook werden schepen gemaakt met een dubbele romp, waarvan bij beschadiging door paalwormen enkel de buitenste laag moest vervangen worden.



©William Pearl

In Europa gebruikte men eertijds teer of 'creosote' als beschermings- en bestrijdingsmiddel. Creosote is een heel effectief middel dat bekomen wordt uit de destillatie van koolteer. Creosote heeft echter twee grote nadelen: de beschermende laag moet jaarlijks vernieuwd worden en het

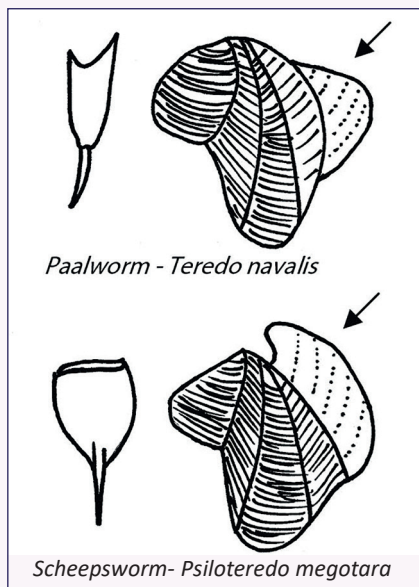
is een heel toxisch en kankerverwekkend product. Omwille van dit laatste werd het in veel landen verboden. De moderne alternatieven zijn anti-aangroeiverven - ook wel 'anti-foulings' genoemd - op basis van zware metaalzouten die koper, tin en andere biocides bevatten. Het gebruik van organotin-verven (zoals TBT) is sinds januari 2008 verboden. Ze verstoren immers de hormoonwerking van heel wat mariene organismen.

Een veelgebruikt alternatief in de havens van de Verenigde Staten is het omwikkelen van houten pijlers met een plastic folie, zodat paalwormen niet bij het hout kunnen komen. Dit wordt echter minder toegepast in Europese havens. Aan de Belgische kust wordt gebruik gemaakt van tropische hardhoutsoorten (mét het FSC-duurzaamheidslabel, dus afkomstig uit duurzaam bosbeheer!), waarvan gekend is dat ze moeilijker doorboord worden door paalwormen. Maar bij de afbraak van het oosterstaketsel in Oostende in 2008 bleek het houten paalwerk uit tropisch hardhout toch op verschillende plaatsen aangetast door paalwormen *Teredo navalis*.

Specifieke kenmerken

De paal- en scheepsworm zijn, in tegenstelling tot wat hun naam doet vermoeden, geen wormen maar weekdieren. Ze zijn nog het best te vergelijken

met boormosselen. Vooraan hebben ze mini-schelpklepjes met scherpe ribbels, die dienst doen als boorkop. De rest van hun lichaam is langgerekt en smal. Met wrikkende bewegingen maken de dieren daarmee woongan- gen in het hout.



Palet (links) en schelp (rechts) van de paalworm en de scheepsworm.

*Het 'oortje' is aangeduid met een pijl
(Naar de Bruyne, 1991)*

Zo werden al exemplaren gevonden van 65 centimeter, terwijl de dieren in andere gebieden gemiddeld 26 cm lang worden.

Beide soorten kunnen van elkaar onderscheiden worden door verschillen in de vorm van hun schelpen. Deze 'boorkopschelpen' zijn opvallend klein: gemiddeld 1 centimeter bij de paalworm en 1,2 centimeter bij de scheepsworm.

De vorm van de schelpjes kan bij de paalworm nog het best vergeleken worden met die van een ouderwetse brandweermantel (zie figuur boven en foto rechts), waarbij het achterste deel van de schelp de vorm van een oor heeft. Bij de scheepsworm is de vorm van dit 'oor' groter en boven de rest van de schelp uitstekend (zie figuur).

De wanden bekleden ze met een dun kalklaagje. Aan het achtereinde dragen de scheepswormen nog twee spatelvormige schelpstukjes, de zogenaamde 'paletten', waarmee ze het gangetje kunnen afsluiten. Bij de paalworm hebben deze paletjes een gebogen steeltje en zijn ze bovenaan wat ingesneden, terwijl deze bij de scheepsworm een recht steeltje hebben en niet ingesneden zijn (zie figuur). Het lichaam van de paalworm is doorgaans 15 tot 30 centimeter lang, maar er werd wel al eens een exemplaar van 59 centimeter gevonden. De lengte van de scheepsworm is nogal variabel en blijkbaar afhankelijk van het gebied waarin ze voorkomen.



Schelp paalworm ©Hans Hillewaert

Het hout dat ze uitboren dient meteen als voedsel.

Omdat hout het moeilijk verteerbare cellulose bevat, herbergt het spijsverteringsstelsel van scheepswormen speciale bacteriën die hen helpen bij de afbraak van de cellulose. Alleen met de kern of het spinthout hebben paalwormen het moeilijker. Spinthout bevat immers looistoffen die het hout onaantrekkelijk maken.

Deze weekdieren beginnen hun leven altijd als mannetjes en veranderen later in de levenscyclus in vrouwtjes, een fenomeen dat wetenschappers 'protandrisch hermafrodiet' noemen.

Weetjes

Ingenieuze boorders

Paalwormen bleken een zo vernuftig boorsysteem te hebben dat ingenieurs, betrokken bij het aanleggen van een tunnel onder de Thames rivier aan het einde van de 18e eeuw, eerst lange tijd de graaftechnieken van deze weekdieren hebben bestudeerd. Ze hebben toen hun manier van boren overgenomen: eerst een stukje boren, vervolgens de wanden bekleeden en versterken, en pas daarna het volgende stukje boren, en zo verder... Deze manier van werken verlaagt namelijk het risico op instortingen aanzienlijk. Ook nu nog wordt deze techniek - in het Engels 'tunneling shield' genoemd - in de bouwkunde toegepast.

Een doolhof van gangen

Hoewel het in een stuk drijfhout een drukte van jewelste kan zijn, weten paalwormen toch heel goed van elkaar waar ze zich bevinden. Als je zo'n blok openmaakt, zul je zien dat de geboorde gangen wel héél dicht bij elkaar kunnen liggen, maar dat ze elkaar nooit kruisen... Ze boren meestal met de nerf van het hout mee. Als ze op het einde van het stuk hout aankomen of een andere tunnel tegenkomen, dan houden ze halt of maken ze rechtsomkeer.

Paal en perk stellen?



Beide soorten paalwormen hebben al voor grote economische ravage gezorgd. Elke houten constructie moest vroeger – en nu nog steeds – beschermd worden tegen deze 'termieten van de zee'.

Bron: Wikipedia

Tegenwoordig maakt men in havens veel meer gebruik van betonnen kades en metalen of uit kunststof vervaardigde palen. Ook de scheepsrompen zijn steeds meer gemaakt uit metaal of kunststof. Door dit verlies aan houtoppervlak, wordt de mogelijke impact van beide soorten paalwormen sterk teruggedrongen.

Paalwormen verantwoordelijk voor de ondergang van de Spaanse Armada...

Wetenschappers vermoeden dat de paalworm verantwoordelijk was voor de ondergang van de Spaanse armada in 1588. De paalworm zou de houten schepen 'aangevallen' hebben toen de Spaanse vloot in de Franse en Portugese havens lag te wachten tot ze Groot-Brittannië konden binnenvallen.

... en concurrenten voor de ouderwetse zeerovers

In de Middeleeuwen werden de houten koopvaardisschepen beschermd tegen paalwormen door het aanbrengen van teer. Deze beschermingslaag moest echter jaarlijks opnieuw worden aangebracht. Tijdens lange reizen was dit echter niet mogelijk. In tropische wateren, waar de invasie van paalwormen doorgaans feller is dan in meer gematigde gebieden, werden meer schepen tot zinken gebracht door paalwormen dan door piraten en zeerovers... .

Hoe verwijzen naar deze fiche?

Bron:

VLIZ Alien Species Consortium (2011). Paalwormen - *Teredo navalis* en *Psiloteredo megotara*.

Niet inheemse soorten van het Belgisch deel van de Noordzee en aanpalende estuaria.

VLIZ Information Sheets, 41. Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ): Oostende, Belgium. 7 pp.



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



Graaf de Smet de Naeyerlaan 20

8400 Oostende



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

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

Wend u tot de Belgische Transport- en Zeemansbond

Birger VICTOR
Secretaris

Jules Peurquaetstraat 27 – 8400 Oostende

059 / 55 60 85

btb.oostende@btb-abvv.be

Heiststraat 3 – 8380 Zeebrugge

050 / 54 47 15

btb.wvl@btb-abvv.be

VISGRONDEN VAN ONZE VISSERS

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

" DE SCHELDE "

DE GESCHIEDENIS

Onze Scheldevisserij visten op de Westerschelde, men heeft ook de Oosterschelde aan Nederlandse kant. De Westerschelde ontstond uit een krekengebied en één van die krekken noemde men de Honte.

Door overstromingen vormde zich stilaan de Westerschelde. De uiteindelijke vorm van de Westerschelde kwam er door het vernietigen van dijken, die militairen tijdens de Godsdienstoorlogen in de 16^{de} eeuw hadden aangericht. Zo kreeg het gebied sinds 1600 langzaam zijn vorm maar de Sloe tussen Walcheren en Zuid-Beveland slibde steeds verder dicht. Veel vroeger, omstreeks 1300, ontstond aan Vlaamse kant De Braakman, als zij- inham van de Schelde.

Rond deze Braakman bouwde men havens als Boekhoute, Philippine, Biervliet en Hoek. Het betekende dat ze aan belangrijkheid wonnen voor de visserij: Biervliet met 2000, Philipinne met 1400, Hoek met 2800 en Boekhoute met 2000 inwoners. Door de eeuwen heen ontstonden zo deze vissershavens aan de Braakman, waarmee ze in verbinding stonden met de Westerschelde.

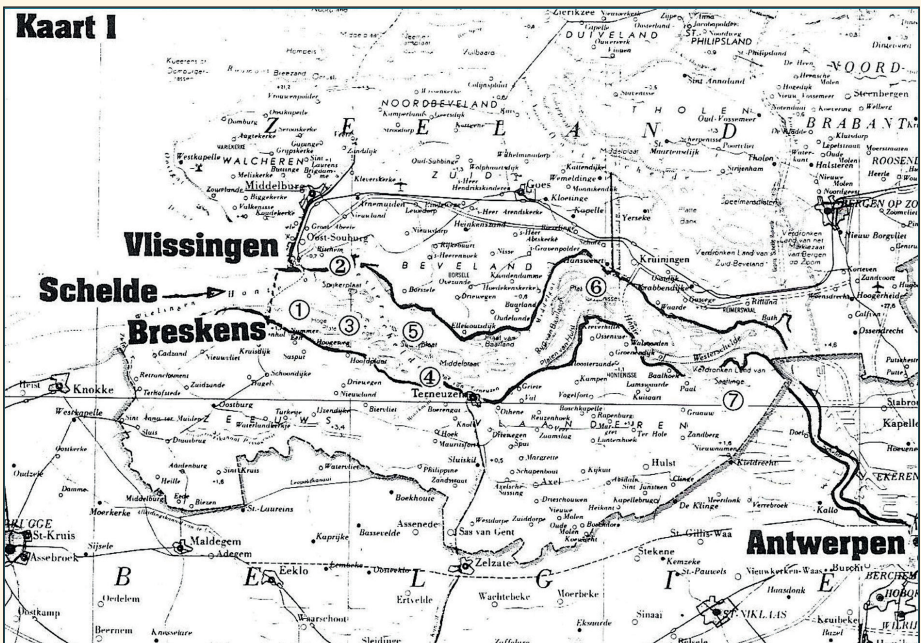
Biervliet was in de vroege middeleeuwen een belangrijk visserij- en handelscentrum. Uit Biervliet kwam in de 15^{de} eeuw de invoerder van het haring kaken, Willem Beukelszoon. Willem Beukelszoon was een Vlaming, omdat de nu Zeeuwse stad Biervliet, evenals Hoek en Philippine in die tijd behoorden tot het Graafschap Vlaanderen. Wanneer de grenzen tussen België en Nederland herschikt werden, behoorden Biervliet, Philippine en Hoek tot Nederland en Boekhoute tot België.

Na de Belgische onafhankelijkheid in 1830, werd in 1839 met Nederland het Schelde- traktaat afgesloten, dat België een veilige en vrije doorvaart door de Westerschelde garandeerde. De visserij speelde daarbij een verwaarloosbare rol bij, vergeleken met de wereldhavenstad Antwerpen, die aan de Schelde gelegen is.

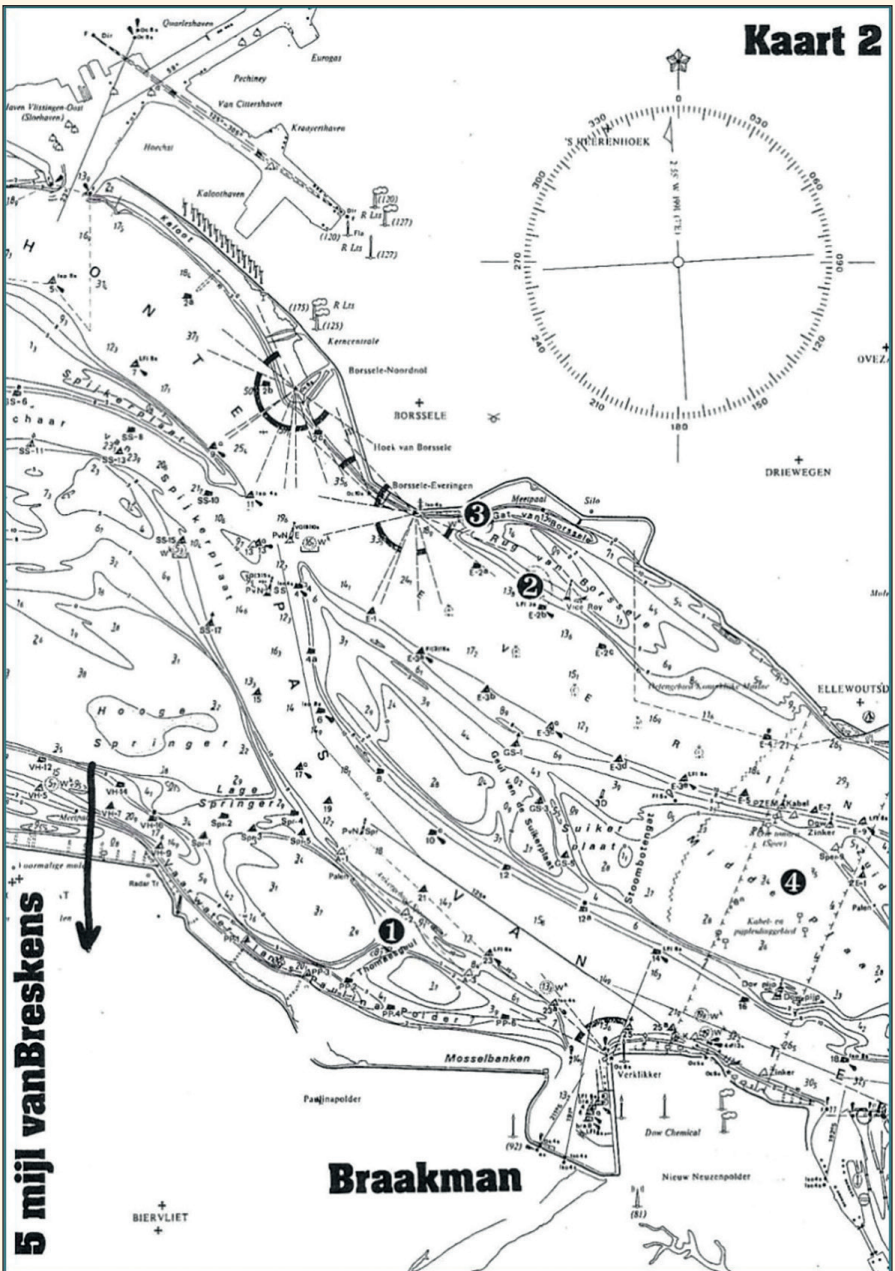
Er ontstond een kleine visserij, dat vooral om historische redenen belangrijk bleef. Tot in 1952 hadden Philippine en Boekhoute een vissershaven, die nadien volledig verdween met het afsluiten van de Braakman. Ondanks dat bleef er in Boekhoute een Scheldevisserij bestaan, die van dan uitvoer vanuit Zeeuwse havensteden aan de Westerschelde gelegen, zoals Terneuzen of Breskens.

DE WESTERSCHELDEBODEM

Het zoute Noordzeewater en het zoete rivierenwater ontmoeten elkaar in de Westerschelde, vandaar het brakke water meer stroomopwaarts. Vanaf de lijn Breskens- Vlissingen hebben we langs de kant van Zeeuws-Vlaanderen, de Plaat van Breskens, de Hoge Platen (kaart 1 n° 1) en de bank of plaat De Bol. Langs de overkant, de kant van Vlissingen, krijgen we de Spijkerplaat (kaart 1 n° 2). Tussen de Platen en beide landzijden hebben we drie passen voor de grote scheepvaart, naar en van Antwerpen. Op de Hoge Platen hebben we meer stroomopwaarts de Hoge Springer (kaart 1 n° 3) en de Lage Springer. Gescheiden door de Pas van Terneuzen (kaart 1 n° 4), krijgen we aan de overzijde, waar de Spijkerplaat stopt, de Suikerplaat (kaart 1 n° 5), deze begint voor de plaats Everingem. Op de Suikerplaat vinden we de Geul van de Suikerplaat. Op de Lage Springer hebben we het Thomasgeultje (kaart 2 n° 1), twee geultjes die door de vissers als speciale plekjes bevestigd werden. Meer tegen de kant aan de overzijde krijgen we de Rug van Borsele (kaart 2 n° 2) evenals het Gat van Borsele (kaart 2 n° 3). Voor Terneuzen krijgen we de Middelpaat (kaart 2 n° 4), aan de overzijde meer stroomopwaarts is er de Plaat van Baarland (kaart 3 n° 1).



De Westerschelde vanaf de monding (de lijn Breskens- Vlissingen) en Antwerpen. De omcirkelde punten 1 tot 7 verwijzen naar de tekst.



De Westerschelde voor de restanten van de Braakman & Borsele, de omcirkelde punten 1 tot 4 verwijzen naar de tekst.

We krijgen meer zuidwaarts het Straatje van Willem (kaart 3 n° 2). Meer naar de Hoek van Ossenisie krijgen we langs de kant van Zeeuws-Vlaanderen het Gat van Ossenisie (kaart 3 n° 3) en dat is een pas voor scheepvaart. Daarbuiten bevindt zich de Rug van Baarland. Daar is er een goede garnaalvisserij.

Langs deze platen en banken liggen tientallen boeien die de passen en banken afbakenen.

Recht voor Hoek van Ossenisie hebben we de Brouwersplaat (kaart 3 n° 5), Molenplaat (kaart 3 n° 6), Kapellebank (kaart 3 n° 7) en de Platen van Ossenisie (kaart 3 n° 8). Tussen deze platen of banken loopt het pas Overloop van Hansweert (kaart 3 n° 9). Na de Platen van Ossenisie (zie ook kaart 1 n° 6), voor Hansweert zien we het Zuidergat, daarna de Plaat van Walsoorden. Dan zie je de Platen van Valkenisse en de Geul Zimmerman. Na Zuidergat komt de Overloop van Valkenisse, die overgaat in het nauw van Bath en dat zijn alle drie passen voor scheepvaart.

De passen Schaar van de Noord en de Platen van Saeftinghe bevinden zich reeds op zo een 25 mijl ten oosten van Breskens. Ten oosten van deze platen hebben we het Pas van Rilland, daarna de Ballastbank en de Appenzak. Hier komen we dan in het nauwere gedeelte van de Westerschelde, dat naar Antwerpen toe zwenkt.

Dan hebben we nog de Schaar van ouden Doel, Plaat van Lillo, Ketelplaat, Plaat van de Parel, Punt van Melsele, Plaat van Boomke en de Palingplaat. Dan bevinden we ons reeds voor Antwerpen.

Maar er wordt bijna alleen gevisst voor Saeftinghe en dan dus westelijker stroomopwaarts naar Breskens toe. Dus plaats genoeg om te vissen op een stroommonding, die gemiddeld 5 kilometer breed is, met op de breedste plaatsen 9 kilometer.

DE GESPREKSPARTNERS

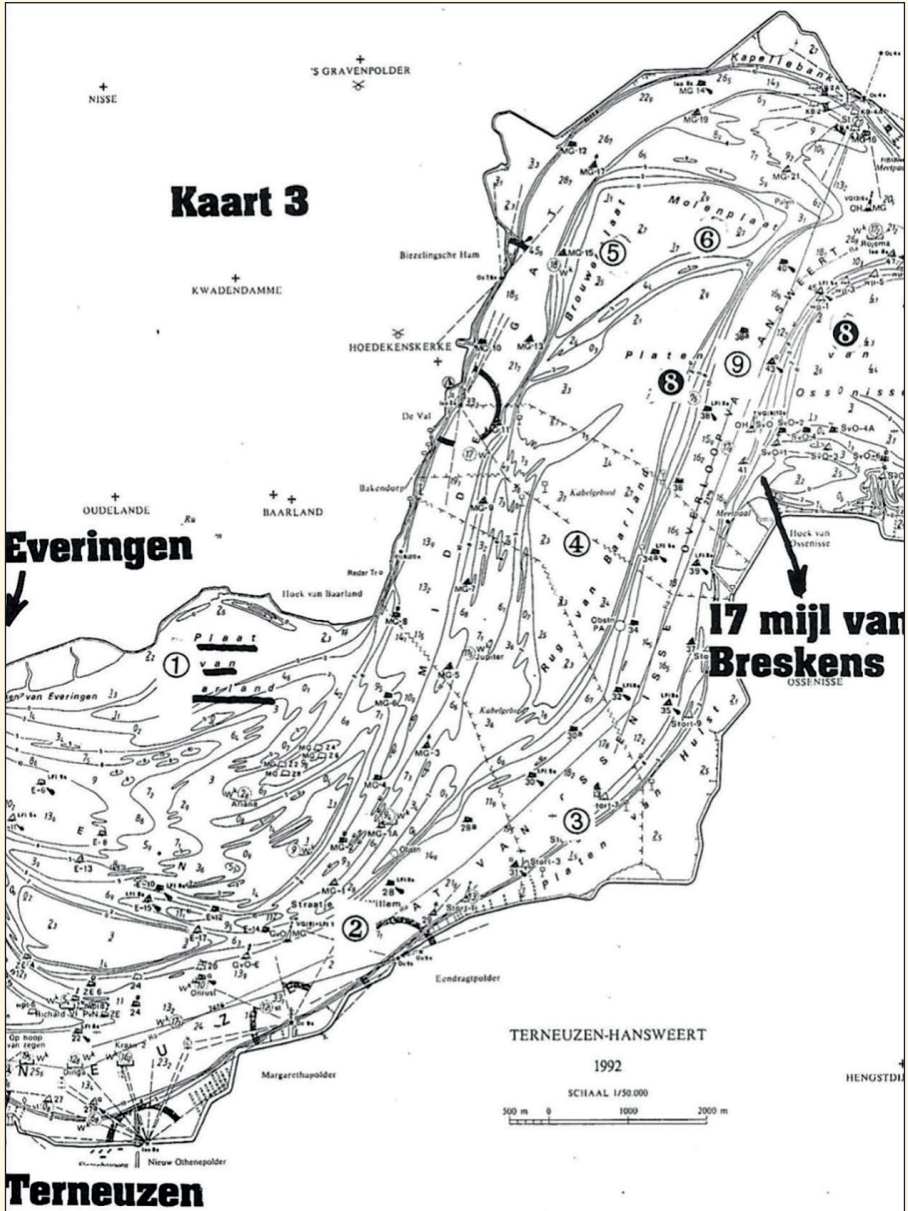
Om dat alles te weten over de Scheldevisserij ging ik o.a. praten met Edgard Stockman, oud-burgemeester van Boekhoute- Assenede.

Met Eric Hooft van vaartuig BOU.31, woonachtig in het West-Vlaamse Torhout. Hooft was een nieuwe Scheldevisser, zijn vader beoefende deze visserij als sportvisser. Zijn schip lag gemeerd in Breskens.

Met Robert De Raymackers, vaartuig A.18 (A= Antwerpen) woonachtig te Borgerhout, voer vanuit Antwerpen, deels als vrije tijd beoefenaar.

Met Karel Verschraegen, vaartuig BOU.7, woonachtig in Boekhoute, de ligplaats van zijn schip was in Terneuzen. Stamt uit een rasechte vissers-familie, één van de drie rasecht overblijvende vissers met een schip, uit Boekhoute. Voer samen met zijn zoon.

Met Alfons en Louis Schroeyens van de A.2 en wonende te Zandvliet (Antwerpen). Hun schip lag vroeger in de haven van Berendrecht, dan te Breskens. Hun vader en grootvader waren reeds vissers. De twee broers vaarden zonder andere bemanningsleden.



De Westerschelde vanaf Terneuzen, richting Antwerpen.
De omcirkelde punten 1 tot 9 verwijzen naar de tekst.

Eric Hooft deed meestal reisjes van 's morgens 6 uur tot 's anderdaags in de morgen, op garnaal, of reisjes van 48 uur op tong.

De gebroeders *Schroeyens* voeren meestal rond 19 uur uit en kwamen 's anderdaags in de namiddag rond 13 uur in de haven terug. Zij deden meestal de visserij buitengaats, op zee dus, ze hadden hun schip uitgerust voor zeevisserij en daarvoor laten keuren door de zeevaartinspectie.

Bij slecht weer op zee kwamen ze weer de Schelde opgevist, binnengaats dan. *Karel Verschraegen* voer rond 18 uur de haven uit en kwam 's anderdaags rond 9 uur terug in Terneuzen binnen en viste uitsluitend op garnaal.

DE PRAKTIJK

De Scheldevisserij die vanuit Breskens vertrokken, vaarden de Schelde opwaarts en als dat kon korden ze meestal voor het getij maar dat paste niet altijd. Als het wel paste, vier uur stroomopwaarts, 2 uur ter plaatse rondkorend bij het stille getij en vier uur terug stroomopwaarts. Zo korden zij steeds weg en weer.

Ook als ze vanuit Terneuzen vertrokken visten ze meestal voor ebbe en vloed, omdat de getijstromingen op de Schelde uitermate sterk zijn. Vanuit Breskens vertrekkend viste men soms tot aan het Verdrongen land van Saeftinghe (kaart 1 n° 7), toch al 25 mijl van de haven. Buiten de lijn Breskens-Vlissingen, naar zee toe en dus buitengaats, mochten de Scheldevisserij die gekeurd waren voor binnengaats niet vissen.

"Afgezakkt vissen", is de ruimte van de bank bevissen tussen het hoogste en diepste gedeelte. Deze manier van vissen wordt ook op de Noordzee toegepast, omdat de ervaring leert dat zodoende 'soms' de beste slepen te maken zijn maar dat is geen absolute zekerheid.

Op de Schelde visten zij tussen de platen of banken en in de passen, zeker van laag water "afgezakkt" van de platen. Bij hoog water visten ze ook bovenop de platen, niet bij laag water, omdat zij dan vast zouden lopen met hun vaartuig.

Ze visten tussen de platen en de tientallen boeitjes die op 150 meter van de droogtes gelegen waren. Soms visten ze in de passen maar dan met de verkeerrichting mee. Als ze in het pas visten stond *Karel Verschraegen* via de V.H.F. in verbinding met de loodsen van de voorbij varende koopvaardij-schepen; omdat zij hun en hij zijn bedoelingen zo kenbaar kon maken en dat enkel uit veiligheidsoverwegingen.

De passen waar ze visten zijn redelijk diep, in de vaarroute aan de Spijkerplaat: 30- 40 meter, aan de Diepte van Saeftinghe: 20 meter. Natuurlijk moesten de schippers steeds voorzichtig zijn met het drukke scheepsvaart

trafiek. Vooral van woensdag tot vrijdag kon men bijna te voet op de talrijke schepen naar Antwerpen gaan. Op die manier omschreef *Karel* het drukke verkeer.



BOU.7 'Enige Zoon' voer rond 18 uur de haven van Terneuzen uit, de Schelde op.

Op de banken of platen was er minder verkeer want deze werden uiteraard gemeden door grote schepen, omdat ze daarop zouden vastlopen. Toch moest men steeds goed uit de doppen kijken want gevaarlijk bleef het. Meegenomen was dan weer dat de Scheldevisserij nooit het kwaadste Noordzee stormweer moesten meemaken en ze altijd op betrekkelijk kalm water hun beroep konden uitoefenden.

Het Scheldewater was de laatste jaren veel properder geworden, dat was te zien aan de vangsten. En er werden terug zeehonden gezien.

Er waren bijna geen hindernissen, alleen enkele losliggende kanonnen uit de tweede wereldoorlog ter hoogte van Everingen en een paar wrakken in het Pas van Terneuzen.

In de winter deden ze slepen van twee à drie uur, tijdens de zomer en in het najaar wanneer de vangsten groter waren, deden ze slepen van ongeveer één uur.

De vissoorten waren dezelfde als deze op onze kust: garnaal, tong, paling, pladijs, schar, bot, sprot, haring, jonge kabeljauw, horsmakreel, makreel, tarbot, griet, kongeraal.

De hoeveelheid gevangen garnaal varieerde vanaf september tot december van enkele tientallen; tot honderden kilo's. De garnaal binnengaats, dus van de specifieke Scheldevisserij, kreeg in Breskens 1 tot 3 gulden minder per kilo dan deze buitengaats gevangen; deze die dus op zee waren gevangen.

De vangsten waren aanzienlijk verbeterd door het properder water en er werd ook meer gevangen omdat er harder gevaren werd met zwaardere motoren van 135 tot 300 PK.

De beste vangsten volgens *Eric Hooft* waren dagvangsten van duizenden kilo sprout die hij in vorige winters binnenbracht. Vijfendertig jaar eerder, in 1958, ving *Karel Verschraegen* in één sleep van een uur eens 1000 kilo tong (op onze kust is dat bij mijn weten nooit zo geweest). Datzelfde jaar kon hij ook veel paling vangen. Ook toen konden de gebroeders *Schroeyens* nog vele kilo's tong als bijvangst met de garnalkor vangen.

Men moest wel de speciale geultjes weten uit te zoeken voor de beste vangsten. Zo wist *Karel Verschraegen* het juiste moment van de maand en van de dag, rekening houdend met het getij, waar hij de beste palingvangsten kon verwezenlijken. De gladde alen waren dan steevast op het appel.

De Scheldevisserij had een niet te onderschatten voordeel, men kon vissen en varen wanneer men wilde, het weer speelde geen rol bij de vaardagen. Er waren dus geen verlette dagen door te harde wind, zoals bij op zee vissen het geval is.

Wat de controles betrof, kregen de Scheldevisserij soms de Nederlandse Rijkspolitie aan boord. De algemene regel was dus om met alles in orde te zijn.

Op de Schelde was er uitermate veel afval te vangen: veel turf en verrot hout in de vaarpassen, brakwater schelpen van wel 15 centimeter lang, zand, mes-sen (schelpsoort), haar (zeeplant), blauwers & gallen (kwallen), vossenstaarten (zeeplant), oude ventjes (kleine 5 cm grote visjes met gepantserd vel), zwemkrabben, steenkrabben (in het Pas van Terneuzen kuilen vol in juni), kleine wijting en op gebaggerde plaatsen vooral slijk.

De grond kon er soms papachtig bijliggen maar in feite was er overal zand en harde modder als grondsoort. Men trok er veel netten kapot door de putten, hoogten en laagten van de bodem.

Met de garnalkorren versleet men drie stellen (paar) rubberen bollen per jaar door de slechte grond. Ter vergelijking, op onze kust versleet men met kustvisserij op garnaal één stel bollen op een jaar. Bij de Scheldevisserij was slijtage ook de grootste oorzaak dat er jaarlijks nieuwe garnaalnetten moesten worden aangeschaft.

De bochten in de Schelde werden langs kortere wegjes afgerond. Soms kwamen de Scheldevisserij elkaar al vissend tegen, de schippers spraken dan over de V.H.F. Stroomafwaarts kwam men vissers tegen die vertrokken waren uit Antwerpen en met het getij mee hadden gevist naar de monding toe, om bij het draaien van het getij terug te keren.

Nederlanders visten maar af en toe op de Schelde. Er waren nog twee actieve Nederlandse vissersschepen in Terneuzen die meestal buitengaats visten.

Bij slecht weer waren er vissers van Breskens, die vanuit zee de Schelde opvisten om beschutting te zoeken.

Het Scheldewater was meestal troebel, zeker verder stroomopwaarts.

Nabij Saeftinghe kreeg men altijd troebel water, het wordt daar brak, gemengd zout- en zoet.

Wie de Scheldevisserij onderschat, moet weten dat b.v. de BOU.7 'Enige Zoon' zijn visserij beoefende met videoplotter, twee radars, echolood, 3 V.H.F. toestellen, telefoon, G.P.S (satellietnavigatie) en Decca. Sommigen hadden zelfs automatische piloten aan boord, ook daar was de tijd niet stil blijven staan.



BOU.7 "Enige Zoon" in de haven van Terneuzen



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



antargaz

MESSER



WWW.WEVER.BE



brochures

folders

boeken

doosjes

lowyck
producent
van drukwerk



OOSTENDE
DE STAD
AAN ZEE

19>22
MEI
2022

NIEUWE DATUM

Oostende
voor Anker®
ENSOR IN ZEE

OOSTENDEVOORANKER.BE
#LOVEOOSTENDE



Oostende
voor Anker
IN SAMENWERKING MET
OOSTENDE VOOR ANKER VZW

Prettige Feestdagen

Vrolijk Kerstfeest en Gelukkig Nieuwjaar



RECHTZETTING:

In het tijdschrift O' Zee nr 8 (2021) staat er op de achterkant van het tijdschrift een foutje bij de uitleg onder de foto van 'Antony', 28 september 1937.

Paster Pype staat NIET op deze foto, sorry!

Paster Pype is overleden op 3 juni 1926. De foto dateert van 28 september 1937.

Terechte opmerking van enkele lezers.

BELANGRIJK:

Uw abonnementsgeld voor 2022

Nuttige adressen

*** Briefwisseling voor vzw Zeilschip Mercator:**

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

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

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

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