

O'ZEE

Nummer 8

P 708549



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

Driemaandelijks Tijdschrift
4de trimester 2021

Afgiftekantoor
Oostende 1



*Mercator in de Noordzee met de originele zeilen.
Reis Gent-Oostende (12 oktober 1999) Verzameling Charles Caron*

Voor u ligt het vierde 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.

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

Hernieuwen abonnement

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

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

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

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

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

Openingsuren zeilschip Mercator

- 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 maar
ook advertenties zijn steeds welkom. (voor contact zie laatste Blz)**

19

OOSTENDE
DE STAD
AAN ZEE

19>22
MEI
2022

NIEUWE DATUM

Oostende
voor Anker.
ENSOR IN ZEE

OOSTENDEVOORANKER.BE
#LOVEOOSTENDE



Commandant Ghys blijft geloven in zeilopleiding op een schoolschip (°25 oktober 1923 - †12 november 2012)

Artikel uit De Standaard (5 augustus 1989)

Roger Ghys (65), die in Borgerhout woont en net als maritiem expert gepensioneerd is, was de laatste bevelhebber van het opleidingsschip Mercator. Hij denkt eraan de geschiedenis van een opleidingsschip te schrijven. Hij blijft zweren bij een opleiding op een zeilschip omdat men bij de opleiding van koopvaardij-officieren in de eerste plaats de zeeman moet opleiden en dat kan nergens beter dan op een zeilschip.

Dit weekeinde ligt het gewezen opleidingsschip Mercator trouwens in volle Oostendse belangstelling. Er is een academische zitting, een licht- en muziekshow en het schip kan zondag bezocht worden.

Ghys stapte als 16,5 jarige in 1939 de Zeevaartschool binnen en was de jongste van de 32^{ste} promotie. Op 2 februari 1940 vertrok hij met de Mercator uit Antwerpen naar Zuid- Amerika, Sint-Helena en terug naar Antwerpen. Maar halfweg de Atlantische Oceaan brak de oorlog uit. In Sint- Helena mocht het schip van de oorlogvoerende natie niet meer binnen en daarom zeilde de Mercator naar Angola. Op 11 juli meerde het af in Banana (Matadi, Belgisch Congo). Officieren, kadetten, bemanning zaten allemaal geblokkeerd in de kolonie. De meesten bleven er heel de oorlog. Ghys is daardoor een getuige van de geschiedenis van de Mercator tijdens de oorlog, een ongeschreven verhaal. Hij denkt eraan de 28-jaren van het opleidingsschip Mercator te boek te stellen.



Banana aan de monding van de Congostroom



Mercator in Congo

In Congo werd ondertussen door officieren en kadetten hydrografisch werk verricht. Onder meer de eerste kaart van de monding van de Congostroom werd door hen, geholpen door twee ambtenaren van de hydrografische dienst, opgesteld. Ook deed de Mercator enkele reizen naar het nabije Angola ten einde proviand te halen voor de passagiersboten van de Congolijn (Ville- boten) die ook in Banana geblokkeerd waren.

Die 32^{ste} promotie van de zeevaartschool werd ingeschakeld in de Belgische Marine in wording, bij de Engelsen en in de koopvaardij. De kern van de Belgische zeemacht werd toen gevormd door kadetten van de Mercator.



Roger Ghys zelf voer met raderboten op de Congostroom, legde een basis aan voor watersportvliegtuigen en assisteerde Remy Van de Sande, die inmiddels commandant was geworden van de basis in Banana, omdat de Mercator door de Britten was opgeëist om in Freetown dienst te doen als depotschip voor onderzeeërs.

Roger Ghys in tropenkledij

Roger Ghys beschikt nog over de documenten van de teruggave door de Britten van de 'HMS Mercator' aan de Belgische overheid. Hij bezit de Britse Marinevlag die op de Mercator woei en die de Britse luitenant Sparshott op 24 september 1945 overhandigde aan havenkapitein Van Riet in Boma, waarna de Belgische vlag werd gehesen.

Ghys keerde na de oorlog niet met de Mercator terug naar België. Hij voltooide zijn studies aan de zeevaartschool en was op 25 jaar al kapitein van een tanker.



Tanker Good Gulf waar R.Ghys kapitein op was

Pas in 1949 monsterde hij als eerste officier aan op de Mercator en werd in 1955 bevelhebber, dit tot 1961.

Daarna was hij zee- expert met specialisatie in gevaarlijke stoffen, branden en poll- tie. Hij kreeg van de rechtbank van koophandel onder meer de leiding van de nauti- sche en technische coördinatie bij de ramp met de Herald of Enterprise.

Na 27 jaar expert ging hij vorig jaar met pensioen.

Roger Ghys blijft geloven in een opleiding op een zeilschip omdat het de beste manier is voor de vorming van een zeeman. Het contact met zee, wind en water en stroom is nooit zo intens. Ook de technische opleiding, de ploeggeest en het verant- woordelijkheidsbesef wordt nergens zo aangekweekt, zegt hij.

Daarbij komt dat het vlaggevertoon dat de Mercator tentoonspreidde in het buitenland nog nooit werd geëvenaard.

** Wie nog meer wil weten over de laatste commandant op de Mercator kan nog tot eind dit jaar de tentoonstelling op de Mercator bezoeken.*

*Bron:
tekst: verzameling De Plate
foto's: familie Roger Ghys*



TENTOONSTELLING:

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



Nog tot einde 2021 !

APEROFISH PALACE

vis- en tapasrestaurant



Nieuwstraat 5
8400 Oostende

Dinsdag en woensdag gesloten

Tel: 059/500224
Info@aperofish-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

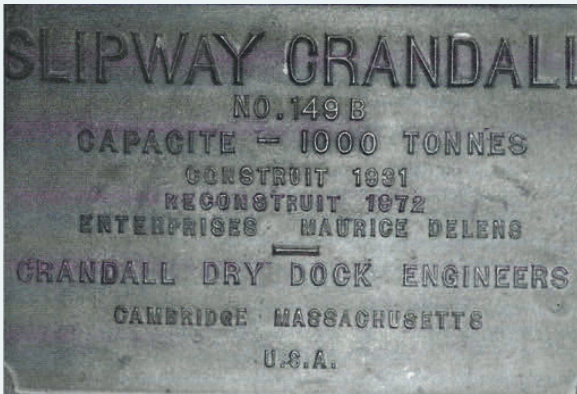
7u30 - 17u00
7u30 - 12u30
gesloten

**In de Buskruitstraat in de Oostendse haven
vind je sinds 1931 twee slipways.**



©archief Crandall Inc

Gelegen aan het visserijdok, gegraven in het kader van de uitbouw van de nieuwe vissershaven in 1922-1934 op de oostelijke oever van de havengeul.
In 1931 worden ten noorden van het dok twee slipways geïnstalleerd.
In de jaren 1970 werd het grote technisch gebouw afgebroken (foto boven).



De slipways zijn van Amerikaanse oorsprong: "Crandall Dry Doc Engineers inc., Cambridge Massaschusetts, U.S.A. Deze construeert zijn eerste droogdok in 1840 en verwerft in de daaropvolgende eeuw een internationale reputatie. Het principe van de in Oostende aanwezige droogzetting wordt voor het eerst gerealiseerd in 1854 en is in de daaropvolgende jaren

steeds verbeterd. Het basisidee is steeds onveranderd gebleven.



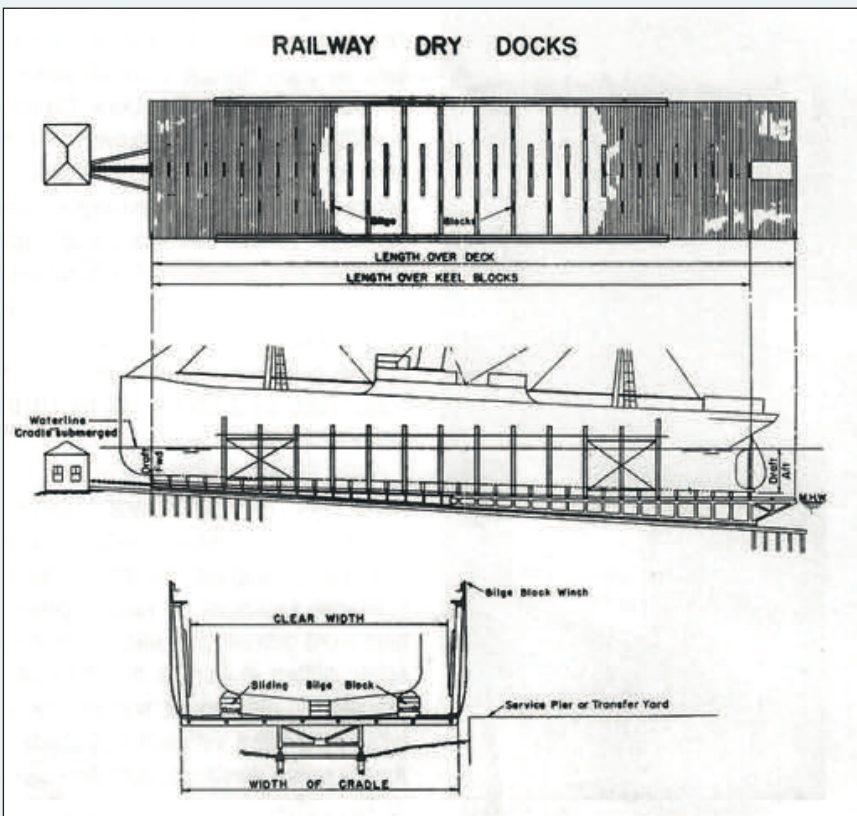
Vaartuigen van de Kriegsmarine in het Visserijdok aan de scheepswerf Seghers en op de Slipway. (coll. Bundesarchiv) Verzameling De Plate

Na de schade aan de slipways door de Tweede Wereldoorlog waren er grondige herstellingswerken nodig.

Daarna is er enkel het occasioneel vernieuwen van de kettingen en de roltreinen. De sleden van de slipways zijn in dienst tot begin jaren 1970.

In 1971-1972 is er een grondige renovatie, met uitzondering van de fundering voor de sporen en het tandwielmechanisme.

In 1997 gebeuren er jaarlijks nog een 180-tal droogzettingen, in 1999 nog 174. Het aantal droogzettingen is, door het inkrimpen van de vissersvloot en het verdwijnen van een aantal scheepswerven, vanaf 1980 sterk verminderd.



Gebouwd op een glooiing van 132,7m lengte en een helling van 0,061m/m.

De grootste slipway, dichtst bij de sluis, heeft een draagvermogen van 1000T, een breedte van 11,5m en een lengte van 50m. De kleinste heeft een draagvermogen van 500T, een lengte van 40 m en een breedte van 9,5m. Twee bedienings- en machinegebouwtjes op betonnen sokkels in een zakelijke maar 'ontworpen' interbellumstijl: gele baksteen, geaccentueerde afgeronde hoeken, drie ronde vensteropeningen in de rugzijde en panoramisch venster met deuropening in de frontgevel en een stukje van een zijgevel. De

doorbrekingen zijn door uitspringende natuurstenen omlijstingen geaccentueerd.

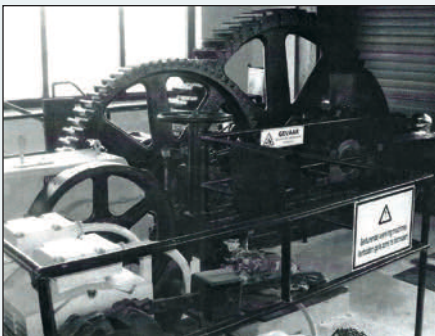
Een poort geeft toegang tot de machinekamer en de kettingrollen. Het gebouw heeft een betonnen overkragende vlakke dakplaat.

Machines (elektromotoren):

fabricatie "HORSBURGH & SCOTT".

Raderwerk (gietijzer):

fabricatie "MEDART, St- LOUIS".



De houten sleden (houten vloer op versterkte overlangse houten steunbalken alsook overlangs en dwars gerichte, gelaste I-profielliggers) rusten op een betonnen onderstel en rollen over sporen door middel van kleine klossen.

Stutten en kielblokken kunnen manueel via kettingen van op twee laterale op de hoogte liggende gangways worden verplaatst.

De hellende vlakken zijn bekleed met natuurstenen blokken of platen.

Rond de slipway's waren een aantal scheepsherstellers gevestigd.



Zicht op sas 'Visserijdok' en de slipway , gezien vanop het dak van het bestuursgebouw Vismijn. Achteraan de scheepswerf Seghers (Slipwaykaai) en het militair domein "Halve Maan".

(Verzameling De Plate)

Op 30 september 2002 werden de twee slipways, met inbegrip van de gebouwen en de machines, beschermd als monument en op 14 september 2009 als bouwkundig erfgoed.

Het einde van een actief gebruik van de slipways komt heel plotseling wanneer in de lente van 2012 de O.33 Marbi op het droge wordt getrokken.

Een kabel knapt en de vissersboot komt op zijn zijde op de slipway te liggen waarbij het ook de slipway zwaar beschadigt.



Luchtfoto genomen van op de vuurtoren van de eerste sluis en de nieuwe sluis naar het Visserijdok. Rechtsonder de slipway. Een pakketboot (Prince Charles) in de haven.

In de achtergrond een zicht op de stad.

(©Antony, 12 juli 1937)



De O. 33 'Marbi' op zijn zijde in de slipway in 2012.

Bron:

- Agentschap Onroerend Erfgoed <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/56842>
- Verzameling Charles Caron

Rudy Laforce

'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

Vrijhavens na Brexit: andermaal “wishfull thinking”? “freeports” als tovermiddel

In een vorig artikel (*O’Zee nr 7*) werd de aandacht gevestigd op (sedert 1 januari 2021) ernstige gevolgen van Brexit voor de Britse visserijsector. Vanzelfsprekend is die probleemstelling slechts een (veelzeggend) onderdeel van een veel ruimere problematiek, waarin *ook nog andere delen van de maritieme sector* betrokken zijn. Onder meer wat betreft “Freeports”, het prestigeproject van de regering Johnson, “voorbo- de van het creëren van duizenden nieuwe jobs in de maritieme- en handelssector”. Niet minder dan acht “vrijhavens”! Zoals in en rond Liverpool, een havenstad die al jarenlang in ademnood verkeert, ... met of zonder de Beatles als wereldberoemde ereburgers. De destijds baanbrekende “Liverpool sound” ontstond vanuit een de- solaat en vervallen havenlandschap. Maar wat wordt Liverpool nu voorgespiegeld? Op de linkeroever van de Mersey komt een tolvrije zone waarin 4,5 miljard Pond gepompt zal worden, een maatschappelijke en industriële heropleving met 20.000 nieuwe jobs en zelfs 13.000 nieuwe woningen (gelet op de schrijnende woningnood, zeer belangrijk!).

Dat een nipte meerderheid van de Britten weg wilde uit de EU, was zeer duidelijk. Maar WAARHEEN ze dan wel wilden was minder duidelijk. Het oprichten van “vrijha- vens” zou nu een eerste concreet antwoord hierop moeten kunnen bieden. Tolvrije en specifieke economische zones als lokmiddel voor het aantrekken van investerin- gen van overal in de wereld! Qui dit mieux ? En “honni soit qui mal y pense”. Dit wordt dan ook de hoekpijler in de politieke agenda van de Britse regering, het stok- paardje in de “Levelling Up Campaign”. Maar precedents dienaangaande zijn weinig hoopgevend. Want reeds in 1983 deed de regering Thatcher (ook al niet erg “Europe minded”) een poging in die richting in zes verschillende regio’s. Maar in 2012 werden die vrijhandelszones weer gesloten ... wegens verregaand gebrek aan belangstelling. Ook de toen al in het vooruitzicht gestelde tewerkstelling viel nogal tegen. Trouwens, 40 % van de nieuwe jobs kwamen gewoon in mindering van de al krappe tewerkstel- ling in andere landsgedeelten. Zoals je ziet, zo eenvoudig is dat allemaal niet! En met een “vestzak/broekzak operatie” raak je geen moer verder.

Gebrek aan investeringen

Globaal bekeken, ziet het kostenplaatje er overigens niet schitterend uit. Het C.E.R. (“Centre for European Reform”) in Londen heeft een econometrisch model opge- steld om de schade te bepalen die het land heeft opgelopen al onmiddellijk na het referendum in 2016 en uiteraard zeker sedert Brexit met ingang van 1 januari 2021. Het werkelijk economisch verloop wordt hierbij vergeleken met een “dubbelganger”, zijnde een denkbeeldige gelijklopende evolutie “zonder Brexit”. Hieruit blijkt dat het Britse B.B.P. nu al ruim 3 % lager ligt dan bij een “normale” ontwikkeling had mogen verwacht worden. Dat is voorzeker onrustwekkend, alleszins in zo’n korte tijdsspan- ne! De meeste experts hadden zich weliswaar hieraan verwacht ... maar enkel binnen ongeveer een decennium. De hamvraag hierbij is of de Britse economie zich mis- schien reeds *op een hellend vlak* bevindt ...

en de komende jaren steeds verder wegglijdt. Een neerwaartse spiraal ?

De huidige coronacrisis speelt hierin als spelbreker tijdelijk ook wel een rol, maar macro-economisch en op termijn kan dat niet betekenisvol zijn. Het is vooral het voortschrijdende gebrek aan *buitenlandse investeringen* dat vrij vlug een alarmpeil bereikt heeft. Het UK “business” model was al sedert decennia erop gericht, een draaischijf te zijn voor multinationals en internationale belangengroepen *van buiten de EU* die een vlotte en voordelige toegang zochten naar de Europese markt. Het ging hier vooral om bedrijven uit de USA en Japan. Van die draaischijf blijft nu nauwelijks nog iets over. Dat merk je vooral in de Britse automobielindustrie, die allang volledig is overgegaan in buitenlandse handen. Reeds onmiddellijk na het referendum begon in die buitenlandse hoofdkwartieren een alarmbel te rinkelen. Nieuwe investeringen bleven achterwege. En stilstaan is achteruitgaan, zeker in hoogtechnologische bedrijven. Volgens de Universiteit van Oxford betekent dit voor de weleer wereldbepaalde Britse automobielindustrie “een langzame dood”.

Bilaterale handelsakkoorden

Een ander stokpaardje van de Britse regering is het afsluiten van bilaterale handelsakkoorden (wat voorheen in EU verband niet langer toegelaten was omdat de EU een eigen gemeenschappelijk handelsbeleid voert). Zo werd met veel tam-tam een handelsakkoord met Australië aangekondigd en ondertekend. Voor Australië ongetwijfeld een zeer goede zaak, voordelig in alle opzichten. Maar voor de Britten ? En in het bijzonder ... voor de Britse boeren? Vooral vlees en wol kan Australië aanbieden aan prijzen waartegen de Britse boeren niet kunnen optornen, niet alleen wegens taks-vrije invoer maar ook reeds door een bedrijfseconomische wanverhouding: een Brits landbouwbedrijf beschikt gemiddeld over 87 ha ... terwijl dat in Australië iets meer dan 4.000 ha is !! De grootste veehouder beschikt er over een gebied zo groot als Wales ! Van schaalvergroting gesproken !!

Geen wonder dat dit bij Britse veehouders een paniecreactie heeft veroorzaakt. Voedselstrategen wijzen overigens erop dat de Britse zelfvoorzieningsgraad “just in case” hierdoor meer dan ooit in het gedrang komt. Precies omdat de eigen voedselvoorziening in Groot-Brittannië steeds problematisch geweest is en sterk afhankelijk van voedselimport “overseas”, waren onze Belgische vissers bij iedere wereldoorlog telkens zeer welkom in dit nochtans niet zo gastvrije land. Precies daarom heeft - gesteund door de NATO - de EU Commissie via diverse projecten en initiatieven een poging gedaan om de Britse zelfvoorzieningsgraad te helpen opvoeren, weliswaar en uiteraard via de interne EU markt (met daarin een groot aandeel van onze provincie West-Vlaanderen). In een steeds onveiligere wereld is dat beslist een noodzaak! Is “splendid isolation” dan zoveel veiliger?

Quid met de City ?

Bijzonder onrustwekkend is ook de teloorgang van de Londense City, nochtans tot dusver hét financiële wereldcentrum. Wegens de Brexit verlegden een aantal internationale financiers en “traders” hun activiteiten naar Amsterdam, Frankfurt of Parijs. Om een chaos op de markten te vermijden, werd een “Joint UK-EU Financial Regulatory Forum” inderhaast in het leven geroepen. Toch tipt de Britse regering verder op slaagkansen voor de City, zij het dan bilateraal met andere zwaargewichten in de “haute finance” zoals Zwitserland.

Op de wereldranglijst moet de City vooraan blijven! Maar is dat ook al “wishfull thinking”? Intussen moet de City aankijken tegen het verontrustende feit dat de handel met de EU met ongeveer 40 % is afgenomen (vooral wegens het snel afhaken van ontmoedigde exporteurs, importeurs en vrachtvervoerders, en niet enkel voor vis!) ... en dit vindt vooralsnog geen compensatie in het afsluiten van bilaterale handelsverdragen met niet-EU landen. In Londen en omgeving zijn overigens ruim 700.000 vaak hooggeschoolde werknemers teruggekeerd naar hun eigen land ... en dit niet alleen wegens de pandemie! Dit is meteen ook een bijkomend probleem voor de reeds zo zwaar geteisterde “National Health Service”. En minstens 400 handelsfirma’s hebben in alle stilte de City verlaten en zich ondertussen veiligheidshalve gevestigd “on the Continent”. Wat dit voor de City betekent qua vermogensverlies, moet nu reeds aanzienlijk zijn. Maar al die nare tijdingen worden in de media “ondergesneeuwd” onder al het nieuws van het coronafront. De vorige premier Theresa May had niet het onvoorstelbare “geluk” om over een dergelijke, alles overdonderende bliksemafleider te beschikken ... En Koning Voetbal en andere obsederende sportevenementen steken er nog een handje aan toe. Reeds in het oude Rome wist men maar al te goed: “Panem et circenses”, “geef het volk brood en spelen!” (want dat gaat hun petje niet of nooit te boven en daarin vindt iedereen zijn gading). Of er nog veel brood op de plank zal komen, is nog even afwachten. Maar spelen zijn er in elk geval, zeker met een premier die een grootmeester is in het organiseren van volks “entertainment” en die zelf een gewiekste podiumfiguur is. There’s no business like show business!

Een nieuw koninklijk yacht

Misschien bracht onze totaal gerenoveerde “Mercator” premier Johnson op dat lumineus idee? Er wordt nu gestreefd naar de wederopstanding van het voorheen afgevoerde “Royal Yacht Britannia”, en dat mag zelfs 200 miljoen Pond kosten (het zal vermoedelijk in 2025 van stapel lopen). Rule Britannia, Britannia rules the waves! Groot-Brittannië wil immers opnieuw “een leidende zeemogendheid” worden! Met als “vlaggenschip” een gloednieuw koninklijk yacht, met alles erop en eraan! Van onze kant geen bezwaar, wij zijn en blijven “sea minded”, en er mag altijd nog een scheepje bij (zeker voor “Oostende voor Anker”), ... maar is dat wel verantwoord terwijl in “that blessed plot” al jarenlang zoveel sociale en maatschappelijke noden om een oplossing schreeuwen? (die mee de Brexit veroorzaakt hebben ...). Of misschien zullen de mogols van de City al dat geld ophoesten? In Oostende zou men zeggen *’t er wordt hier van olle kanten met geld gesmeeten’*.

Bij al dat merkwaardig maritiem “Royal” gedoe blijkt het Koninklijk Hof het hoofd koel te houden en voelt het misschien nu al “nattigheid”, want de Queen heeft beleefd geweigerd die nieuwe nationale trots te laten noemen naar haar onlangs overleden echtgenoot Prins Philip, Hertog van Edinburgh, die nochtans destijds een carrière begon in de “Royal Navy” en die zijn marine uniform nooit heeft afgezworen. Maar de hoogbejaarde koningin is eigenlijk allang niet meer belust op excursies in zee (voor zover ze het ooit geweest is). Al met al, toch wel rare mensen, die Britten! En luchtkastelen bouwen lijkt nu wel een nieuwe nationale hobby te zijn geworden ...

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

Marie Lévy

Kunstschilderes Marie Lévy (°1867), was wellicht afkomstig uit het Brusselse: haar huwelijk met Charles Van Halmé (°Oostende, 27 maart 1865) in 1890, werd immers in Schaarbeek voltrokken. Charles Van Halmé, die advocaat was, werd in 1897 aangesteld als magistraat van de Onafhankelijke Congostaat, maar overleed in Lubue op 19 december 1898. Het echtpaar had drie kinderen: Berthe (1891-1963), Claire (1892-1980) en Pedro.

In Oostende woonde ze in de IJzerstraat 3, een huis dat paalde aan het nog bestaande monumentale herenhuis Serruys op de hoek met de Karel Janssenslaan. Plaats en datum van Lévy's overlijden zijn me niet gekend.

Marie Lévy was een dilettante schilderes in haar adoptiestad Oostende. In januari 1894 was ze medestichteres van de "Cercle des Beaux-Arts d'Oostende", samen met o.a. Felix Buelens, Antoine Dujardin, James Ensor, Auguste Musin en Emile Spilliaert. Ze stelde tentoon in de schaarse salons die deze kring inrichtte. De "Cercle" was immers geen lang leven beschoren.



*Het teerhuis van de touwslagerij aan de Lijndraaiersstraat op het Hazegras.
(Oostende, Kon. OHG Kring De Plate)*

Ze schilderde realistische landschappen uit de omgeving van Oostende en Oostendse stadsgezichten.

Zo zijn er twee gezichten langs het kanaal Oostende-Brugge. Op één van de twee is de oude Saskerk afgebeeld. “Het teerhuis van de touwslagerij op het Hazegras”, de “terrepit”, stelde ze tentoon in het Driejaarlijks Salon van 1900.

Verder vermelden we een zicht op de scheepswerven aan het Derde Dok, een zicht op de Mosselhoek en één op Molendorp; al even interessant zijn het interieur van de smidse van Schepens in de Christinastraat en binnenzichten van de oude Sint-Pieterskerk zowel voor als na de brand.

Haar gezicht op de Mosselhoek kreeg bijzondere aandacht in het jaarboek 1981 van de Bredense Heemkring Ter Cuere. Dit verdwenen stukje Bredene was echt een volkse buurt, gelegen aan de oosteroever van de Oostendse achterhaven. Hier woonden garnaalvissers, bootjessjouwers, palingvissers en mosseltrekkers. Al combineerden velen die diverse activiteiten in één persoon! De mosselen werden bij laag water getrokken van de vele steigers en staketsels. Hun vangst sleten ze in de buurt maar vooral langs de Visserskaai. Dit deel van de achterhaven was bijzonder rijk aan paling.



Scheepswerven aan het Derde Dok te Oostende.

(Oostende, privéverzameling)

Het zoet water van het omliggende platteland stroomde hier immers in zee via de Noord-Edesluis en de Coupuresluis. Niets rest nog van deze pittoreske buurt. Ze werd rond de eeuwwisseling onteigend voor de uitbreiding van de Oostendse haven. Vele kleine persoonlijke drama's. Maar die zie je niet op een idyllisch schilderij.



De Mosselhoek

(Privéverzameling)

Marie Lévy zocht allesbehalve het mondaine Oostende op voor haar schilderijen. Je zou dat niet direct verwachten van iemand uit een hoger milieu. Haar eigzinnige onderwerpskeuze maakt haar oeuvre zo interessant.

Het lokaal-maritieme aspect is vaak niet ver weg.
Daarom verdient ze een plaatsje in O'Zee.



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

NOVEMBER

*Kleurt de dagen zilvergrijs,
draagt in haar schoot reeds
mijmeringen van de dood.*

*Naar het bloeiend kerkhof
wil ik nu rustig gaan.
Waar kleurige chrysanten staan
lees ik de naam op ieder graf.*

*Mijn stem wordt levend koud
want doden antwoorden niet.
Is er dan niemand van hen
die hier mijn bloemen ziet?*

Jozef Vandromme

GODETIA A 960



De A 960, Godetia loopt op 25 juni 2021 voor de laatste maal zijn basis te Zeebrugge binnen.

De A960 Godetia is (was) het commando en logistiek ondersteuningsschip van onze Belgische Marine.

BNS 'Godetia' is het eerste 'marine-schip' dat na de Tweede Wereldoorlog volledig in België werd ontworpen en gebouwd.

In 1965 werd aan de Schelde in Temse door de 'Boelwerf' begonnen aan de bouw. Het schip werd op 7 december 1965 te water gelaten, doopmeter Mevr Moyersoën. Op 23 mei 1966 werd ze in dienst gesteld.

Het peterschap werd in 1980 door de Stad Oostende aanvaard.

De naam van het schip is geïnspireerd op het korvet K226 HMS 'GODETIA', dat van maart 1942 tot december 1944 ten dienste stond van de Belgische sectie van de British Royal Navy.

Het motto van de Godetia is

"More Majorum" (Volgens de gewoonte van de voorouders).

De A960 Godetia was het eerste van de twee gebouwde steunschepen.

Het half-zusterschip van de Godetia was de A961 Zinnia.

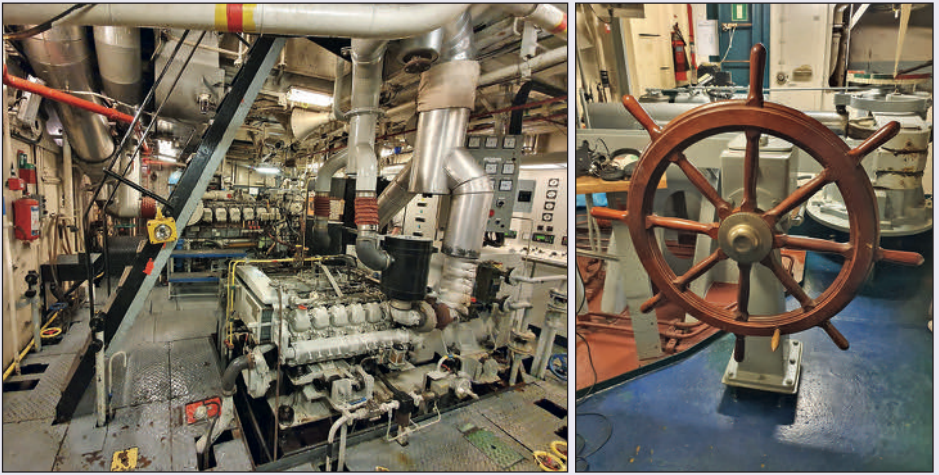
Ze werd al in 1993 uit dienst genomen.

De Godetia heeft een lengte van 91,30 m, een breedte van 14,00 m en een diepgang van 3,50 m. Bemanning: 8 officieren, 29 onderofficieren, 55 matrozen.

Na meer dan een halve eeuw actieve dienst legde het commandoschip 900.000NM af, dit is meer dan 40 keer rond de aarde!

De Godetia overschreed de geplande levensduur van 30 jaar met bijna 25 jaar en was daardoor één van de oudste marineschepen ter wereld in actieve dienst.

In haar uitgebreide carrière nam de Godetia onder meer deel aan operaties tegen piraterij, mijnenbestrijding en tal van opleidingsopdrachten.



De generatoren en noodstuur, na de laatste reis

De Stad Oostende bedankte het krangige schip en haar bemanning voor de jarenlange trouwe inzet. Hiermee komt meteen een einde aan de nauwe relatie die Stad Oostende meer dan 40 jaar met het vaartuig onderhield.



Op 02 juli 2021 werd op de Mercator het naambord van de Godetia, door de laatste Commandant van de Godetia, overhandigd aan het Stadsbestuur van Oostende, hun peterstad.

** De Godetia wordt in het najaar in het Gentse gesloopt. (bij Van Heyghen Recycling)*

Bron: Arne Pyson



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

Vindierselaan 1 | 8400 Oostende - België

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

RECEPTIES

tot 3 uur: € 5 p.p.

per extra uur: €3 extra p.p. per uur

DINERS

tot 4 uur: € 10 p.p.

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

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



HET ZEEVISSERSFONDS
fonds voor bestaanszekerheid

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

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



ARGENTA
uw appeltje voor de dorst

Kantoor GUIDO DANNEEL bvba

Torhoutseseenweg 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

Het opleidingsschip Mercator is een barkentijn.

Een barkentijn of schoenerbark is een zeilschip met drie of meer masten, waarvan de voorste mast dwarsscheeps is getuigd en de overige masten langsscheeps.

Het scheepstype is vanaf de tweede helft van de 19de eeuw vaak gebruikt en dat is zo gebleven tot het einde van de tijd van de grote zeilvaart, in de jaren dertig van de 20ste eeuw.

In de praktijk kwam dit scheepstype in allerlei mengvormen voor.

Door de Engelsen werd dit type ook wel aangeduid als 'jackass-barque', een term waarvoor geen goede Nederlandse vertaling is en die dan ook vaak als barkentijn geïnclassificeerd wordt.

Het barkentijn-tuig is in de nadagen van de zeilvaart lang in gebruik gebleven omdat het het beste van twee werelden vertegenwoordigde.



Zeelui zagen het type vaak als een lastige kruising tussen een bark en een schoener, hoewel ze in de praktijk vaak sneller bleken en veelzijdiger waren.

Het is wellicht opmerkelijk dat juist deze vorm van tuigage veel werd toegepast als noodvoortstuwing op de vroege stoomschepen.

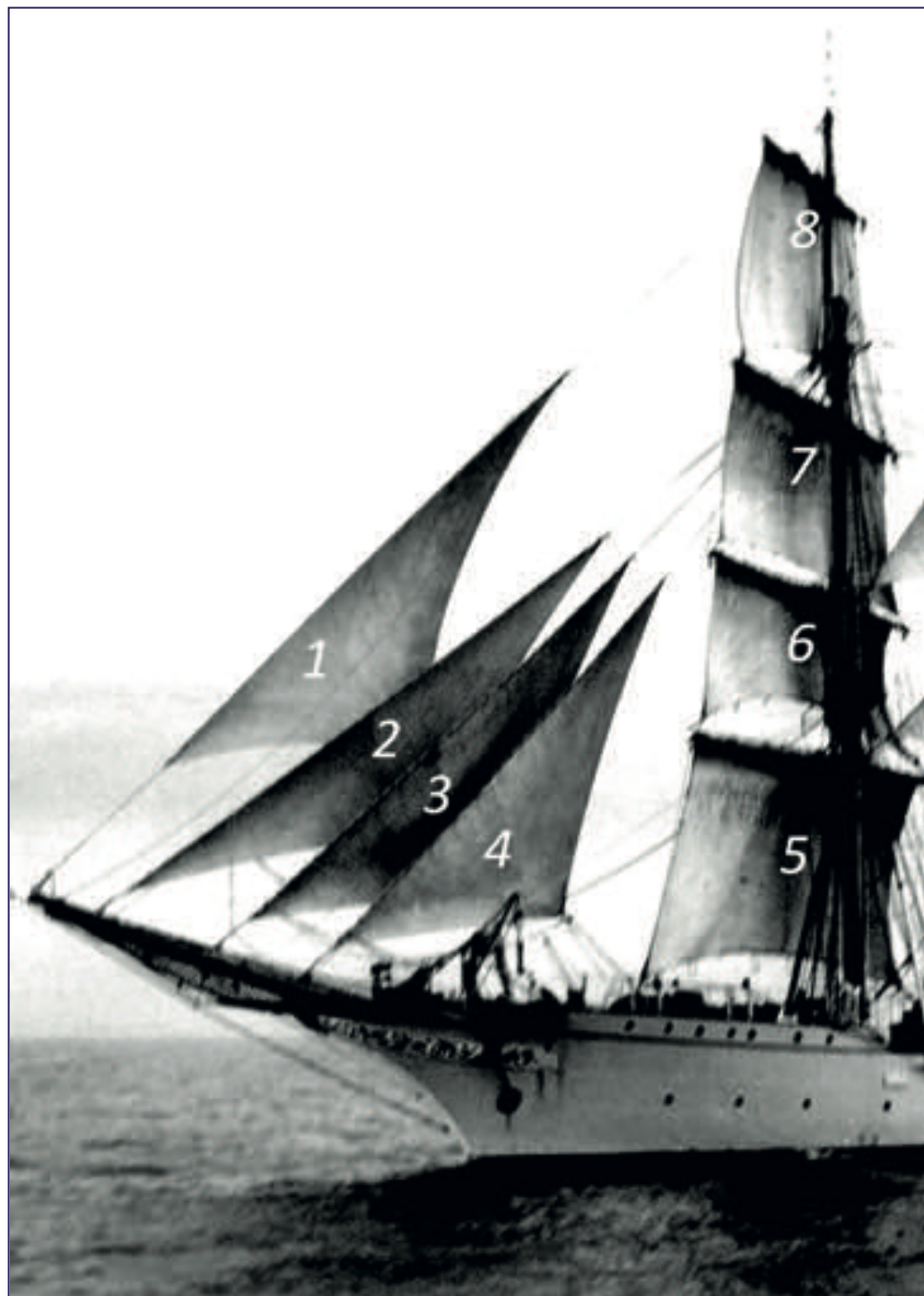
*De 'Kreuzenstern',
een viermastbark*

Een bark is een zeilschip met daarop minimaal drie masten. De bark voert drie en later ook wel meer (vier, zelfs vijf) masten. Alle masten, behalve de achterste, zijn vierkantgetuigd (*zie foto 'Kreuzenstern'*). De achterste (bezaanmast) bestaat uit een lange ondermast met bezaan en een steng met daaraan een gaffeltopzeil.

Een schoener is een langsetuigd zeilschip met oorspronkelijk twee, maar later ook meer masten (*zie foto 'Oosterschelde'*). De romp is lang en smal met een diep stekende kiel en de spanten hebben over heel de lengte een S-vorm. Kenmerkend voor de schoenerstuigage is dat de achterste mast langer is dan de voorste (met uitzondering van de vroege Europese schoenergetuigde schepen van de 19de eeuw). Bij driemastschoeners kunnen de masten even lang zijn, soms de middelste langer. De voorste mast (fokkenmast) was vaak voorzien van twee razeilen. In West-Europa zijn rond 1900 veel schoeners gebruikt voor de kustvaart. Deze hadden een vlakke bodem en waren soms voorzien van zijzwaarden om de drift te beperken. Rond 1910 werden de eerste hulpmotoren ingebouwd. Het scheepstype raakt na 1920 in onbruik door de opkomende gemotoriseerde kustvaart.



De 'Oosterschelde', een typische driemast topzeilschoener





Naam v.d. zeilen op Blz 32

Benaming van de zeilen op de Mercator

<i>Nr zeil</i>	<i>Benaming zeil</i>	<i>Opp zeil in m²</i>
1	Jager	70
2	Buitenkluiver	66
3	Binnenkluiver	57
4	Vorstengestagzeil	63
5	Fok	150
6	Ondermars	105
7	Bovenmars	110
8	Bram	112
9	Grootstagzeil	43
10	Grootmiddenstagzeil	84
11	Grootstengestagzeil	66
12	Grootzeil	250
13	Grootgaffeltopzeil	66
14	Bezaanzeil	220
15	Bezaangaffeltopzeil	72

De Mercator heeft tevens nog drie bijkomende zeilen: stormzeilen, ook torenzeilen genoemd. Wanneer er te veel wind is en de gewone zeilen niet gebruikt kunnen worden, kunnen de stormzeilen geplaatst worden aan de grote en/of bezaanmast:

- Stormbezaanzeil: 91m²
- Stagfokzeil: 30m²
- Stengstagzeil: 45m²

Totale oppervlakte aan zeilen op de Mercator: ca 1550m²

Met de stormzeilen: ca 1793m²

* De eerste zeilen werden gemaakt van Egyptisch katoen (zeer fijn geweven), Het grootste zeil woog toen ca 700Kg.

Foto van de Mercator met zijn originele zeilen, zie cover O'Zee nr 8.

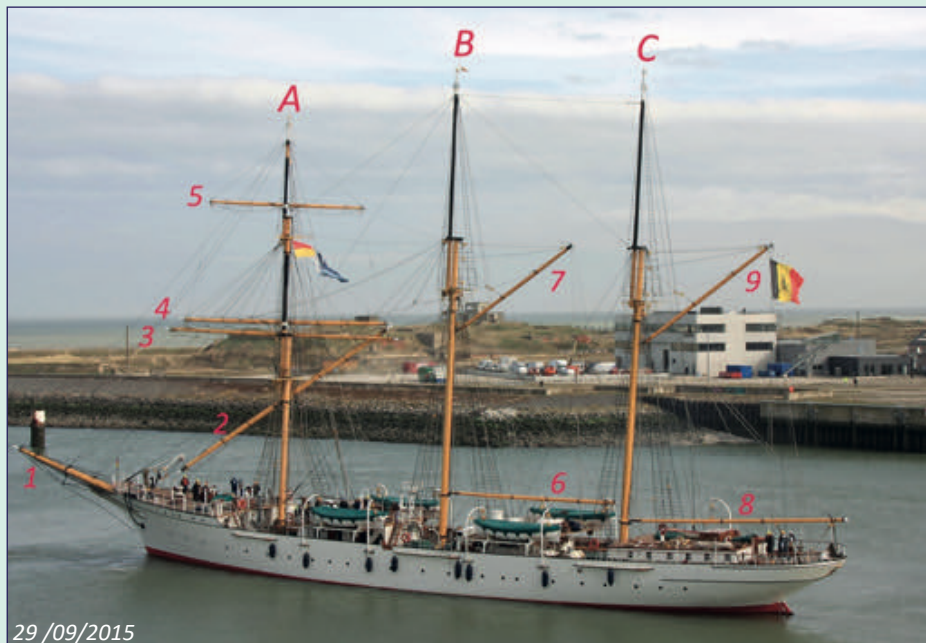
De huidige zeilen (sedert 2002) zijn in Duradon gemaakt (100% polyester, UV bestendig en hoge slijtvastheid).

* De Mercator heeft als opleidingsschip (1932-1960) in totaal 337.232 NM afgelegd waarvan 140.675 NM onder zeil en 188.232 NM met motor.



De zeilen liggen opgeslagen in het zeilruim (onder het bakdek en verblijf onderofficieren)

De masten van de Mercator



29 /09/2015

Bij de verhaling naar de scheepswerf werd de fokkenra (nr 2) schuin geplaatst (gekaaid en langsetuigd) o.a. voor het passeren aan de sluizen. ©Rudy Laforce

Nr	Benaming	Lengte in meter/ gewicht in Ton	Materie mast	Opmerking
A	Fokkenmast	39m/9,7T	Staal	Holle mast
B	Grote mast	41m/9,9T	Staal	Holle mast
C	bezaanmast	40m/8,5T	Staal	Holle mast
1	Boegspriet	11,9m	Staal	
2	Fokkenra	20,3m	Staal	
3	Ondermarsra	18,9m	Oregon Pine	
4	Bovenmarsra	17,00m	Oregon Pine	
5	Bramsra	13,65m	Oregon Pine	
6	Grootboom	14,48m (in 1932)	Oregon Pine	in 1933 ingekort met 1,20m en na WO II in staal
7	Grootgaffel	11,20m (in 1932)	Oregon Pine	na WO II in staal
8	Bezaanboom	15,87m (in 1932)	Oregon Pine	in 1933 ingekort met 1,22m en na WO II in staal
9	Bezaangaffel	11,03m (in 1932)	Oregon Pine	in 1933 ingekort met 1,37m na WO II in staal

Bijkomende informatie:

- *Oregon Pine* is de commerciële naam voor de botanische soort *Pseudotsuga menziesii* (Mirb.) Franco. De boom behoort tot de dennenfamilie (Pinaceae). Het groeigebied van *Oregon Pine* ligt verspreid over Noord-Amerika. Het kernhout is zalmkleurig tot roodachtig bruin en verkleurt in roodtinten onder invloed van het licht. Het spinthout is roomkleurig wit tot geel. *Oregon pine* is een matig zware houtsoort. Toch is het één van de hardste naaldhoutsoorten, met een goede buigweerstand.
- De masten zijn van staal met klinknagels en gelast in 1932. De huidplaten van de romp, enz... zijn ook met klinknagels verbonden.
- Aan de bovenkant van de drie ondermasten is een ijzeren deksel (een hoed) waaronder zich een kleine opening bevindt, dienende als verluchting van de ruimte waar de mast staat. Dit is een aanvullende verluchting samen met de 24 'luchthappers' op de dekken.
- Door enkele breuken aan de grootboom werd na 1950 met het grootzeil zonder de grootboom gevaren.
- Aantal blokken (katrollen) op de *Mercator*: 397.
- Ballast: 110 T gietijzer (in 1932: 20 T en in 1933: +90 T). Hierdoor kwam de diepgang *Mercator* op 4,295m. Tijdens de laatste en grootste onderhoudsbeurt *Mercator* (2015-2017) op de scheepswerf IDP werd er voor ca 80 Ton ballast verwijderd.

Het oudste bekende zeiltype is het vierkante zeil of razeil. Duizenden jaren lang was er geen andere tuigvorm in gebruik. Het razeil is een goed zeil, waaraan weinig te verbeteren valt, al komt het eerst bij ruime winden tot zijn recht. Het kenmerkende van het razeil is dat het altijd dezelfde zijde naar de wind keert.

Dit is bij het langscheepse zeil anders, daar is nu de ene, dan de andere zijde naar de wind gekeerd. Het langscheepse zeil is een ontwikkeling uit latere tijd. Met dit zeil kan een schip hoger aan de wind gaan dan met een vierkant zeil, men kan er dus mee laveren. De oorzaak van de grotere efficiëntie van het langscheepsezeil, onverschillig of het drie- dan wel vierhoekig is, ligt in het feit dat men veel dichter kan halen dan een razeil, zodat het met de lengteas van het schip een scherpe hoek maakt.



Roodbruine zeiltjes van de reddingsboten, dit om bij eventueel gebruik beter op te vallen tussen de witschuimende golven.



meubelzaak
TOP
CENTER
 Tel 059/50.38.50
www.meubelentopcenter.be
 Torhoutsesteenweg 673
 8400 Oostende

©

Het noorden kwijt ?

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

Compass-Adjuster at your service!
 Hendrik Baelskaai 15, 8400 Oostende
 T +32 (0) 59/32 00 57 • E service@compas.be

 **ompas**

www.compas.be

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

MOORDLUSTIGE ZEESTER of VECHTENDE ZANDWORM

** Dit zijn de 10 meest aanjagende griezels van het strand of de Noordzee.*

Krijg je ook al kriebels als je hoort over de strandvlo? Dan ken je wellicht de Tepelhoorn of die prikkelende agaatpissebed nog niet. Enkele weken na ontdekking van drie nieuwe diersoorten in Koksijde, gingen we op onderzoek naar de andere griezels van strand en zee. Wij waarschuwen u nu a: een strandwandeling of duik in de Noordzee zal nooit meer hetzelfde zijn.

Oostendenaar Francis Kerckhof (65) is als marinebioloog actief bij het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen, Ecologie en Beheer van de Zee.

Een mond vol, maar hij is dé gesprekspartner voor een gesprek over de fauna en flora in en rond onze Noordzee. Een strandwandeling doet menig romantisch hart sneller slaan, maar zo liefdevol gaat het er vaak niet aan toe onder onze voeten.



Een zeester met mossels op het strandhoofd in Mariakerke (©René van Outryve)

*** De moordlustige zeester is goed voor je huid**

De voorbije jaren worden onze stranden af en toe overspoeld met zeesterren zoals eerder in De Haan en De Panne. Dat gebeurt vooral na springtij en hevige wind. Zeesterren leven dicht bij de kust en de hoge golven voeren hen mee naar het strand. In tekenfilms worden ze vaak lief afgebeeld, maar in het echt krijgen we een heel ander beeld. "Het verlies van één of meerdere armen wordt hen niet fataal", weet Francis. "Losgerukte armen groeien geleidelijk weer aan".

Daardoor overleven ze dikwijls de onzachte behandeling in vissersnetten.

De mossel is hun lievelingsgerecht. Daarom kan je zeesterren vaak spotten op een mosselbank. Ze sluipen naar het weekdier, slaan één van hun armen stevig rond de mossel en wachten tot de schelp zich een beetje opent. Dan slaat de zeester zijn

slag door zijn maag uit te stulpen in de schelp en de mossel levend op te slurpen. De zeester zelf heeft weinig vijanden en ze zijn ook voor de mens niet echt smakelijk. "In de cosmeticasector wordt het dier wel soms gebruikt want het bevat een callogeen dat de huid herstelt. Zeester-extract dus voor een stralende look", knipoogt Francis.



Boven, strandvlo (©René van Outryve) en onder, agaatpissebed (©Hans Hillewaert)

* Strandvlooien en pissebedden

Eerst het goeie nieuws: een strandvlo bijt niet. Het is trouwens geen vlo, maar een klein kreeftje. Wat ze wel gemeen hebben met de vlo is dat ze hoog en ver kunnen springen. Je vindt de strandvlo bij de vloedlijn in de buurt van aangespoeld zeewier. Overdag verschuilen ze zich onder het zand. Kleine hoopjes zand verraden hun aanwezigheid. Het ideale moment om ze te spotten is 's nachts. Ze bijten niet, maar van het zicht van duizenden rondspringende strandvlooien krijg je wel instant jeuk. Van de agaatpissebed kan je wel last hebben. Ook dat is een klein kreeftje dat gespecialiseerd is in het opruimen van dode vissen en krabben. "Wanneer je tijdens het zwemmen korte prikkjes voelt, is er veel kans dat een agaatpissebed even een hapje

genomen heeft”, verklaart Francis. “Op je huid voelen ze net als zandkorreltjes. Als je er één kan vangen, stop die in een bokaaltje met zand en laat je verbazen door de snelheid waarmee dat kleine diertje zich kan ingraven.”

*Paalwormen graven zich door staketsels



De paalworm vreet zich door het hout (©Francis Kerckhof)

Een mooi stuk hout gevonden op het strand? Neem dat dan beter niet mee naar huis, want in dat hout huist een paalworm. “Ook al doet de naam en het uitzicht vermoeden, dit zijn schelpdieren en geen wormen”, weerlegt de marien bioloog. “Met hun schelpklepjes vooraan graven ze door het hout en hun spatelvormige schelpstukjes achteraan sluiten de gang die ze net hebben gecreëerd. Zo kunnen ze overleven. Net omdat er aan de kust zoveel houtwerk is, zoals staketsels, blijven de paalwormen heel graag in de buurt van de Noordzee.” Het oosterstaketsel in Oostende, inclusief de seinpost, is helemaal afgebroken. Die stond op een houten paalwerk. Langs de buitenzijde was er nauwelijks iets te zien, een paar gaatjes niet te na gesproken. Binnenin hadden de paalwormen echter hun buikje rond gegeten. Mocht het niet afgebroken geweest zijn, dan zou de hele constructie vanzelf zijn ingestort.

* Vechtpartijen onder het zand

Misschien heb je het vreemde lijnenspel in het zand al opgemerkt? Het zijn sporen van een nachtelijk drama dat zich heeft afgespeeld tussen strandwormen. “De prooi is de Gemshoornworm en de dader de Groengele wadpier”, legt Francis uit. “De worm voelt zich opperbest in zijn gangetje onder het zand, maar de pier beweegt zich razendsnel en heeft honger. Hij eet de worm beetje bij beetje op.

Als de Gemshoornworm weet te ontsnappen aan de wadpier heeft hij geluk want zijn achterlijf groeit er opnieuw aan. Dat is ook goed nieuws voor de pier want die is op die manier zeker dat hij altijd voldoende eten zal vinden.”



*Groengele wadpier (boven links) en Gemshoornworm (boven rechts).
Onderaan zie je het lijnenspel dat de wormen in het zand maken.
©Hans Hillewaert (wormen) en ©Francis Kerckhof (lijnenspel).*

* Niet veilig in een schelp (foto blz 42)

Schelpen met een gaatje erin, je vindt ze tijdens elke wandeling maar van waar komt dat gaatje en waarom zit dat erin? Opnieuw hebben zich bloederige taferelen afgespeeld. De dader is de Tepelhoorn. Overdag is hij een doodgewone slak maar 's nachts komt zijn ware aard naar boven. Hongerig sleept hij zich voort naar een lekker hapje. Van zodra hij dat heeft gevonden begint hij te raspen met zijn tong, waarop miljoenen minitandjes zitten. Met veel geduld maakt hij een gaatje waardoor hij gif spuit in het weekdierdje om het vervolgens te verorberen. Het is een utopie dat weekdieren veilig zijn in hun schelp.



De Tepelhoorn (links) boort een klein gaatje in de schelp (rechts) om tot bij zijn prooigeraken, ©René van Outryve (Tepelhoorn) – ©Francis Kerckhof (schelp)

*Spookkreeftjes lusten elkaar rauw

Een groep spookkreeftjes in Zeebrugge (©Francis Kerckhof)



Spookkreeftjes doen hun naam alle eer aan en zien er vooral griezelig uit met hun twee scharen en veel te grote sprieten in vergelijking met hun smalle lichaam. De kop van de spookkreeftjes lijkt op een doodshoofd. Ze zijn ook enigszins doorzichtig. Je vindt ze tussen zeegras, algen en sponzen. Deze kreeftjes zijn maar een paar centimeter groot, maar als ze op mensenmaat zouden zijn, dan zouden ze ons de stuipen op het lijf jagen. Ze kunnen in grote getale voorkomen op aangespoeld plastic, pontons in jachthavens en aangespoelde boeien.

Met de klimaatopwarming zijn er verschillende nieuwe soorten bij ons opgedoken. Het zijn geduchte rovers. Bewegingsloos hangen ze in het water tot er een prooi passeert. Voor mensen zijn ze niet gevaarlijk, maar ze durven wel elkaar op te eten.

* Het krabbenzakje

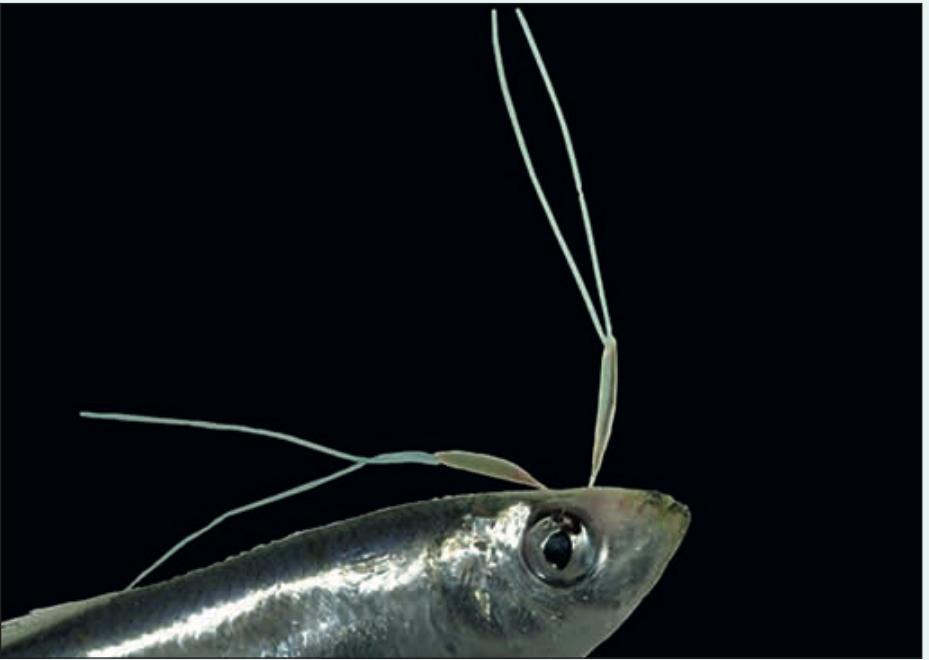
Krabben hebben hun uiterlijk al niet mee, maar als er dan ook nog eens een krabbenzakje aan vasthangt hebben ze helemaal pech. Die parasieten zuigen de krab van binnenuit leeg terwijl de krab nog leeft. Als je kijkt in de vangst van strandkruiers kun je geïnfecteerde krabben vinden. Onder het achterlijf zie je dan een soort zakje uitsteken dat lijkt op eitjes van de krab, maar het is de parasiet. Om zolang mogelijk van zijn slachtoffer te genieten, begint de parasiet met de niet-vitale delen. De krab blijft gedurende het hele proces leven. Paren of vervellen kunnen de onfortuinlijke dieren wel niet meer. Uiteindelijk sterven de krabben toch nadat ze helemaal verzwakt zijn.



Het krabbenzakje (onderaan de krab) ©René van Outryve

* Éénoogkreeftje (foto volgende Blz)

Nog zo'n griezelige parasiet is een éénoogkreeftje dat het gemunt heeft op visogen en dan vooral op die van de sprot. Met zo'n parasiet in het oog kan de vis uiteraard niet meer zien. Eens het oog is uitgezogen dringt de parasiet binnen in het lichaam. Het tweede orgaan op het menu is dikwijls de nier. Geïnfecteerde vissen komen gelukkig niet zoveel voor. Je kunt ze vinden tussen de vangst van kruiers.



Het éénoogkreeftje in het oog van deze vis (©Hans Hillewaert)



Portugees oorlogsschip in Raversijde

(©Nathalie Colpaert)

* Portugees oorlogsschip

In maart vorig jaar spoelde op het strand in Raversijde nog een Portugees oorlogsschip aan. “Het lijkt op een kwal, maar dat is het niet”, benadrukt Francis. “Het is een verzameling poliepen die extreem pijnlijk kunnen netelen. We stellen vast dat de soort, die algemeen is in het Middellandse Zee en de Atlantische wateren, vaker onze kanten opkomt.

Toch blijven vondsten aan onze Belgische Noordzee eerder uitzonderlijk. Vind je er één, raak die dan niet met de blote hand aan! ”

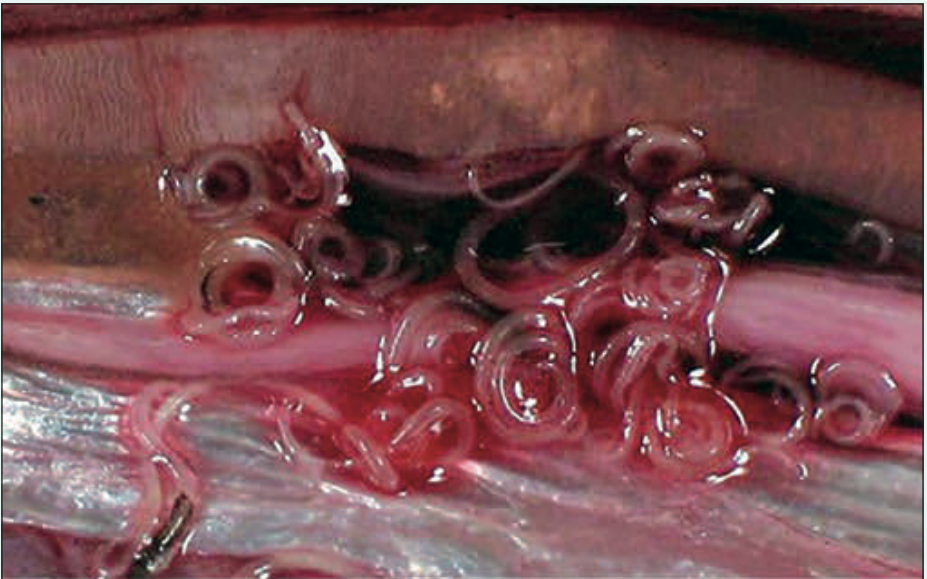
* De haringworm

Vis je graag in de Noordzee, let dan even op en eet die gevangen vis zeker niet rauw. Er kunnen namelijk haringwormen in zitten. Die verschuilen zich dikwijls in de maag of de zwemblaas van bijvoorbeeld haring. Ook zeezoogdieren hebben soms last van dergelijke wormen. “Eet je zo’n vis met haringworm rauw of onvoldoende verhit dan kan je met de larven besmet raken en er behoorlijk ziek van worden”, waarschuwt Francis.

Mogelijke gevolgen zijn een darmontsteking of hevige buikkrampen.

Erger wordt het wanneer de worm de darmwand doorboort en zich nestelt in het spierweefsel. Normaal verdwijnt de parasiet via de stoelgang maar gebeurt dat niet dan zal een operatie nodig zijn.

De oplossing? Vries een gevangen vis eerst in of verhit die goed.



De haringworm in rauwe vis (foto Wikipedia)

Bron:

Artikel van Gudrun Steen uit Het Laatste Nieuws-Westkust, 27 februari 2021.



Maritiem Instituut Mercator

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

www.maritiemonderwijs.be

ASO
TSO
BSO
DBSO

Nieuwe richting:

ASO MARITIEME WETENSCHAPPEN

(wetenschappen-wiskunde)

Baggervaart

Koopvaardij

Zeevisserij

Sleepvaart

Kustvaart



Graaf de Smet de Naeyerlaan 20

8400 Oostende

TWEE ZEILJACHTEN 'BERSERK' GEDOOPT

Op 22 februari 2011 verdween een zeilboot in de Zuidelijke IJszee. De driekoppige bemanning vond de dood. Het jaar daarop was er een omstreden tv-serie op de Noorse zender. En dit alles had als uitgangspunt: Roald Amundsen. Hoe zit dat? De in het zuidoosten van Noorwegen geboren Noor Roald Amundsen bereikte in 1909 als eerste de geografische noordpool. Zo dacht hij toch. Maar de Amerikaan Robert Peary was hem voor geweest! Niet getreurd, Amundsen vermande zich en overwinterde in 1910 in de Rosszee ver beneden de zuidpoolcirkel. En dan moest hij nog de Trans-Antarctische bergen overwinnen. Op 14 december 1911, tijdens de zuidelijke zomer, bereikte de Noorse ontdekkingsreiziger de geografische zuidpool en plantte er de Noorse vlag. Robert Falcon Scott arriveerde 35 dagen later! Amundsen was niet alleen trots, maar ook attent en liet een brief na voor Scott! De befaamde Noor is in België geen onbekende. In 1897 overwinterde hij samen met Adrien de Gerlache en bemanning op de Belgica in Antarctica. Tot zover de geschiedenis, een eeuw en een kwart geleden.



De Berserk in Antarctica

De geschiedenis herhaalt zich niet, alles evolueert en nieuwe stappen worden er gezet, kleinschaliger soms, maar niet minder gedurfd en vooral in diezelfde onherbergzame natuur. Beide zeiljachten werden 'Berserk' gedoopt, dit is de veertien meter lange boot die verloren ging in een ijzige orkaan én de zeiljacht waarmee Jarle Andhøy en Samuel Massie de vermiste jacht gingen zoeken. Vanuit de lucht en van op zee werd tevergeefs gezocht in de omgeving van de Baai van Mc Murdo, 15 nautische mijl van Scott Base. De temperatuur van het zeewater bedraagt -12. We lopen nu even vooruit op het verhaal. Er is er één die zich profileert en dit is de in Noorwegen geliefde en charmante tv-ster Jarle Andhøy die ook scheepskapitein is, stoutmoedig, vermetel, van geen kleintje vervaard. Samen met Samuel Massie zeilt hij vanuit Auckland, Nieuw Zeeland, met een zeilschip 'Berserk' gedoopt, naar het barre en onherbergzame Antarctica.

Dit is geen plezierreis, ook geen ontdekkingsreis, dit is een zoektocht, zo niet naar doden, dan toch naar een vermist zeiljacht! Misschien willen beiden alleen maar een antwoord vinden in die ijzige koude van Antarctica...

Het is een pijnlijk verhaal met een diepe dramatische dimensie, maar ook met argeloze schoonheid, geloof en vertrouwen. En ja, het zeilschip dat in een orkaan is vergaan heette 'Berserk'. Een berserker is een woeste strijder, een Noorse strijder. Dit verhaal is wars van sensatie, wel omstreden, omdat het gaat om het verlies van mensenlevens, het verleggen van grenzen, de wil om iets te bereiken en gehoord en gezien te worden. De kapitein en avonturier Jarle Andhøy beperkt zich niet tot Noorwegen, zijn heimat, maar hij beperkt zich tot de hele wereld. Hij staat samen met Samuel Massie in het voetlicht. Beiden staan in de schijnwerpers, getekend door het verlies van hun drie vrienden en gehavend door de ijzige, bijtende poolwind. Maar toch staan ze in de schijnwerpers, uitdagend en nederig tegelijk, want in alle sereniteit zoekend naar een antwoord. Ach, moesten de doden kunnen spreken!

Het veertien meter lange zeilschip 'Berserk' voer onder Noorse vlag en vertrok vanuit Auckland. Sommigen keken met argwaan naar de lading: twee quads op dek en 44 vaten brandstof! De douane liet begaan.

Kapitein Andhøy en Samuel Messie rijden met hun quads over het ijs naar de geografische zuidpool, de plek waar Amundsen 100 jaar eerder al was geweest. Ze gaan er heen uit eerbetoon en planten er ook de Noorse vlag. Maar terwijl ze zich op die witte ijzige vlakte bevinden, verdwijnt de Berserk met de hele bemanning in de poolwind die ongenadig woedde als een orkaan! Na een wanhopige zoektocht rijden beide mannen met hun quads naar Scott Base en maken gebruik van de laatste vlucht naar Christchurch op Nieuw-Zeeland vooraleer de zuidelijke winter begint!

Twee Noren, Robert Skaanes en Tom Giske Bellika en een Zuid-Afrikaan Leonard J. Banks laten het leven. Er zijn geen sporen, alleen een vlot dat later ongebruikt wordt teruggevonden. Drie families verloren geliefden, drie families moeten kunnen omgaan met de geplande, zeer confronterende tv-uitzending. De moeder van Tom Giske en de ouders van Leonard J. Banks willen de Noorse TV voor de rechtbank dagen. Voor Arne Skaanes, de vader van Robert is het antwoord eenvoudig: 'Ik vroeg me af wat mijn zoon zou hebben gezegd'. Voor hem werd de film over de dramatische reis naar de zuidpool een document, zelfs toen de reis helemaal anders verliep dan allen hadden gehoopt. In de film zie je wat de bemanning deed en waarom en hoe de reis werd voorbereid.

De televisie - uitzending gaat door en Jarle Andhøy wil zich focussen op de feiten. Hij laat anderen huilen met de wolven in het bos, want dit was wat velen deden: gissen, raden, speculeren, betichten en kwaad berokkenen.

Hij wist waar zijn mannen voor stonden: een vaart in de meest woeste wateren op aarde is geen plezierreisje en over de consequenties werd nagedacht, gevaren werden ingeschat, het was a.h.w. in de prijs begrepen.



**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



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)*

PLAATSEN PAASNAGELS BIJ DE DOOP VAN VAARTUIGEN

een aloude traditie

Er zijn enkele splinternieuwe vissersvaartuigen in de maak. Als alles goed verloopt zoals gepland, dopen we deze vaartuigen nog in 2021. Opvallend is de vele vragen betreffende de paasnagels die in de scheepsdoop worden gebruikt. Hier komt wat Info: Voor zover we konden nagaan, is dit gebruik begonnen aan de oostkust. Wanneer dit gebruik begonnen is, weten we niet. Dit traditioneel gebruik in onze visserijsector om paasnagels aan te brengen in het dek van een splinternieuw vaartuig, of een vaartuig dat eigendom wordt van een andere reder, of bij naamsverandering van een vaartuig, werd door de vroegere aalmoezeniers en plaatselijke pastoors overgenomen.

Een schip op zee is een beweegbare nationale bodem waarop mensen leven en werken om den brode. Het zijn zeevissers die, in de eerste bladzijden van de Bijbel, van de Schepper de opdracht krijgen goede rentmeesters te zijn van de zee en vooral van het kostbaar voedsel dat ze mee zullen brengen naar de haven om mensen te voeden.

Vissers zijn mensen die beseffen dat de zee haar grillen kent. Die kan in korte tijd omslaan van een platte spiegel tot een kolkende kuip water. Vandaag een vissersvaartuig besturen is een sterk gegroeide verantwoordelijkheid.

Het vaartuig is miljoenen euro's waard en terwijl er genavigeerd wordt zijn er bemanningen die technische handelingen stellen en zijn er die rusten!!!

Vanuit een diep en sterk religieus aanvoelen bestond van oudsher de behoefte om 'iets' aan boord te hebben dat de goddelijke bescherming over de rederij, schip en bemanning moest bevestigen en symboliseren.

Die zou verwijzen naar de gelovige gemeenschap, stad of dorp waar hun vissershuis staat en waar vrouw en kinderen verlangend uitzien naar papa's thuiskomst.

De keuze is gevallen op de paasnagels die mede gezegend worden met de Paaskaars op de vooravond van Pasen. De Paaskaars die brand en licht brengt bij de liturgische vieringen en op de cruciale levensmomenten, van doopsel tot begrafenis. De Paaskaars die symbool staat voor de aanwezigheid van Jezus Christus, de Zoon van God die vissers riep om Hem te volgen, die de storm kon stilleggen, enz.

Daarnaast wil men dat die paasnagels op een speciale manier op het schip worden aangebracht. Ze mogen nooit meer verwijderd worden uit het vaartuig.

De paasnagel verwijst naar Gods mysterie: "Ik zal er zijn voor u".

De paasnagel sterkt het geloof dat door die nagelen God mee is op zee!

Het plaatsen:

Er worden 4 boorgaten in kruisvorm op het dek gemaakt.

4 personen laten een paasnagel vallen in een boorgat: de reder, zijn echtgenote en de door de reder aangeduide peter en de meter.

Een (op maat) houten tap wordt dan in het boorgat geslagen.

Daarna schaaft men het nog zichtbare hout van de tap weg en maakt men het dek weer netjes plat.

Informatie: Aalmoezenier Demaeght



*Enkele oudere paasnagels
(foto Visserijmuseum Oostduinkerke)*

VAN STAVANGER NAAR OOSTENDE

Omdat ik zwierf en maar blééf zwerven
tussen Santander en Stavanger,
beperkte ik mijn omzwervingen
tot Brest en Travemünde
en schuimde de stranden af
alsof 't geluk er voor het grijpen lag.
Aan de monding van de Elbe
bedacht ik mij, terwijl ik als gekluisterd
luisterde naar het suizen van de wind,
dat ik westwaarts moest,
langs Bloemendaal en Vlissingen
naar de stad waar ik als kind
mijn heimat had - Oostende -
de Vlaamse Koninginnenstad.

Johan Corveleijn



FINAUT
VERZEKERINGEN

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



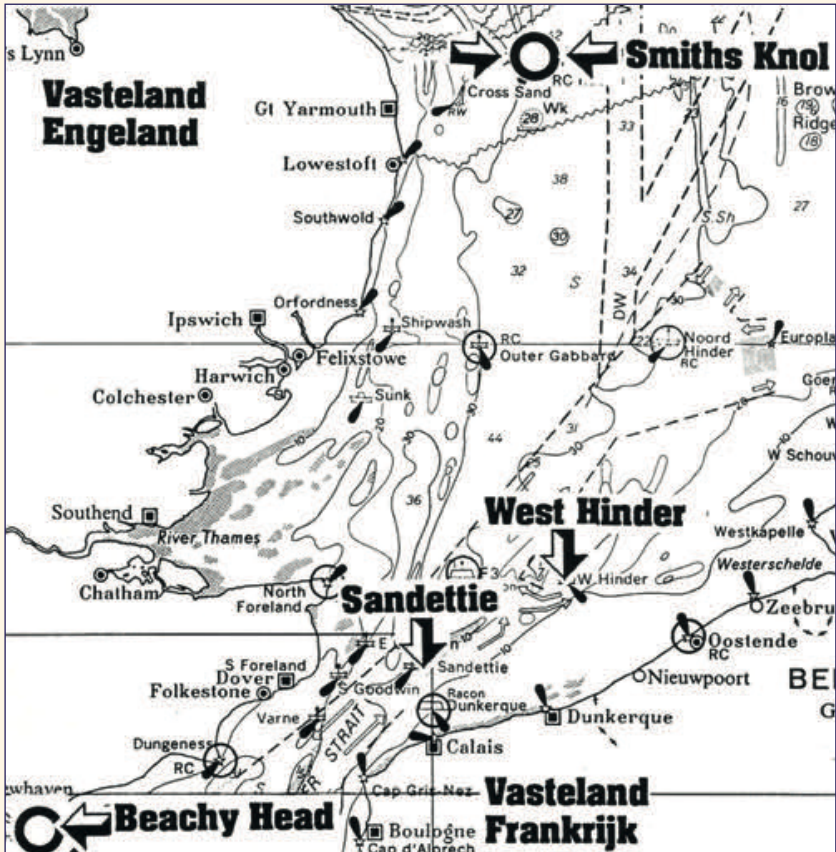
lowyck
producent
van drukwerk

de WEST

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

De West waarover het gaat, zijn de visgronden van Vlaamse vissers die enkele dagen gingen vissen tegen de Engelse oost- en zuidoostkust maar ook dichter. Vissers die hun vangstgebied in de vismijnen voornamelijk als komende van de West opgaven. Onze visgrond de West begint ten westen van de Vlaamse Banken. In het noorden loopt dit gebied door tot op de plaats genoemd Smith's Knoll, naar het gelijknamig lichtschip, en ten zuiden tot Beachy Head, de kaap. Twee plaatsen die zo een 300 kilometer van elkaar verwijderd zijn (zie kaart 1). Men rekende o.a. ook de banken Bligh Bank, West Hinder en Sandettie tot de West, dat zijn dus de westelijkste banken van het Vlaamse bankengebied.

Het gebied de West is niet reglementair bepaald maar werd door de schippers traditioneel zo genoemd.

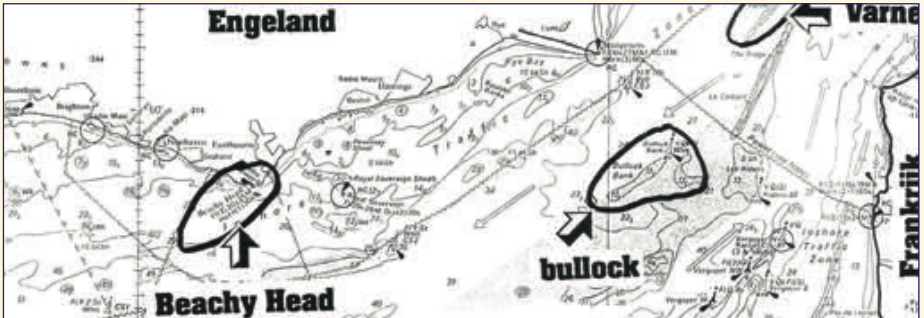


Kaart 1: De West strekt zich in het noorden uit tot het lichtschip Smiths Knoll en in het zuiden tot de kaap Beachy Head, ook de buitenste Vlaamse Banken, West Hinder en Sandettie worden tot de West gerekend.

*Noël Dugardein van de N.525 (kleine bokker), Willy Lapeire van de O.154 (planken treiler) en Hubert Deman van Z.55 (Eurokotter) hielpen ons wegwijs maken.

DE OVERKANT

Onze vissers visten er op het soort banken die er zoals bij het Vlaamse bankengebied veelvuldig voorkomen, vooral op de Engelse kust. Vooral voor de monding van de Theems (zie kaart 3), bij ons soms de Overkant genoemd. De banken South Falls, Bullock, Varne, Long Sand, Sunk Sand, de diepten van de Barrow, Kentisch Knock en zijn westelijke en oostelijke putten, Wash, Aldenburg en nog andere, zijn allen plaatsen gelegen tussen Smiths Knoll en Beachy Head.



Kaart 2

Aan de Franse kust viste men weinig, omdat men daar bijna niet meer kon vissen, door de talrijke uitgezette warrelnetten van Franse vissers, behalve aan de Dyck Bank. Aan de Engelse kust moesten de Belgische schepen 6 mijl uit de kust blijven, de bokkers (bokkensysteem) visten dan ook meestal tussen de 6- en 12 mijl van het land.

De vissers die koers stuurden naar de West, konden kiezen en plaatsen opzoeken dicht of verder van de thuishaven gelegen. Zo voer de Z.55 vanuit Zeebrugge in 10 uur naar de Bullock en 8 uur tot 10 uur naar de Falls. De O.154 voer vanuit Oostende in 2 uur naar de West Hinder en 9 uur naar Smiths Knoll.

De N.525 voer 6 uur naar de West Falls vanuit Nieuwpoort.

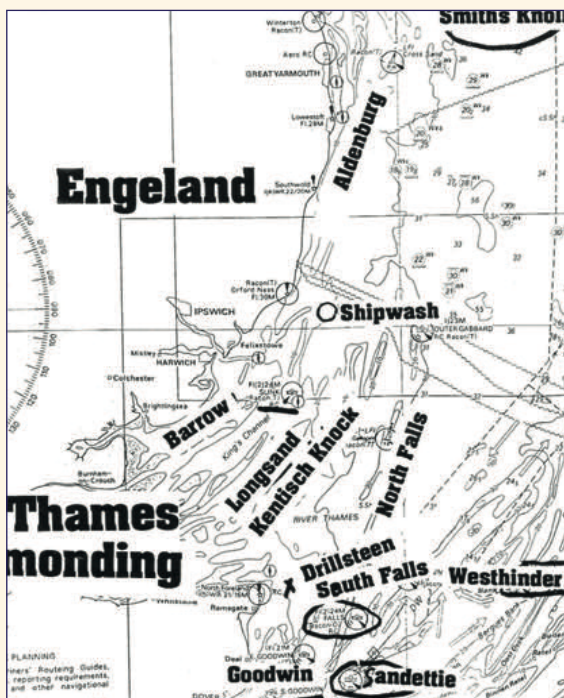
Normale zeereizen duurden één week tot negen dagen. Gedurende de visvangst lagen ze tussen 2 tot 2,5 uur aan de kor met het bokkensysteem en onze laatste West- gatvisser O.154 lag 3,5 uur aan de kor.

WAAR en WANNEER

Wie jonge kabeljauw (gul) zocht moest in mei zeker niet dicht onder de Engelse kust vissen. Tijdens de overgang naar de zomer moest men daarvoor noordelijker gaan vissen, dus naar Smiths Knoll. Ook in juli en augustus bleef men noordelijker vissen op kabeljauw en vanaf augustus begon het aan Flamborough Head. Half februari tot april viste men het best aan de westkust van Engeland op jacht naar kabeljauw.

Wie tong naar de markt wilde brengen moest anders te werk gaan. Vissen van oktober tot april aan de Bullock, vanaf april aan de boei Drill-steen (kaart 3) genoemd en zo meegaande naar het noorden. In de periode mei- juni aan de Goodwins, Sunk Bank, de diepte van Barrow, Hunt Fleet, Aldenburg, de putten ten westen Gabbard,

Falls en Kentich Knock (allen kaart 3). In de periode juli- augustus zocht men best de Theems monding op voor tong, dus aan de Overkant. De visplaatsen hadden net zoals aan de Belgische kust talrijke wrakken en hindernissen, waarvan de schippers bijna alle posities kenden.



Kaart 3

Het vuil dat er te vangen was waren over het algemeen lege wulk- en oesterschelpen, zandstenen, mosselen, oorlogsmijnen, stenen, stukken net en touwen dat bokkers hadden verloren, haar (zeeplant) in de zomermaanden en kwallen aan de Drill-steen-boei van westen en aan de zuid Falls.

De vuiligheid verschilde van plaats tot plaats, of zelfs per periode, zo kon men ten westen van de Falls volle zakken allerhande schelpen en stenen binnenzetten. Zo waren de laatste jaren de vijfhoeks (soort zeester) en pijpjes (soort zandworm) verdwenen en zag men er ook geen messen (schelpensoort) meer.

NU en VROEGER

Er zat natuurlijk heel wat vis, waaronder tong in het voorjaar. Vanaf december tot in maart vingen de bokkers er ook wat jonge kabeljauw en wat roggen. Wulken (wul-loks) waren er steeds te vangen. Waren ook goed vertegenwoordigd: horsmakreel, makreel, blauwe kreeften, wijting, haai, inktvis, pladijs en scharren.

Vroeger waren de vangsten groter dan in 1993. Vroeger kon men nog staartvis (zee-duivel) en Sint- Jacobschelpen aan de Bullock vangen maar in 1993 waren ze daar al een tijdje verdwenen. De laatste grote tong- en pladijsvangsten dateerden ook al van vijf jaar eerder, 1988 dus.

Zoals overal kenden de schippers er speciale hoekjes en kantjes, waar de vangsten talrijker konden zijn. Zoals rond en tussen de banken, in de putjes en putten, tussen en dichtbij grote wrakken. In de putten waren er diepten tot 30 vadem en daar kon men wel eens stenen vangen. De banken Sunk Sand, Long Sand en Goodwins kwamen bij laag water droog, wat dus bijkomende gevaren met zich meebracht. Tussen banken kregen ze soms slijkgrond, soms zandgrond. Op de banken was er zuivere zandgrond maar er konden bij zachte grond (soms is de zandbodem zachter dan gewoonlijk) heel wat schelpen gevangen worden.

Men kon er soms in twee dagen vissen honderd manden (x 50 kilo) pladijs vangen met een schip uitgerust met een motor van 275 P.K. Zo had N.525 eens in een 24-uur zeereis en 12 uur vissen, een vangst van 105 manden rog en 250 kg tong. Aan de Bullock was de mooiste vangst van N.525, 350 kg tong in een sleep van driekwartier, het gebeurde tijdens de harde winter van 1986. De Z.55 had eens in een zevendaagse reis 3.800 kg tong bij elkaar gevangen. Schipper *Willy Lapeire* had er vroeger eens 650 manden jonge kabeljauw (32.500 kilo) gevangen tijdens een zeereis. Met de motoren die ze in 1993 hadden zou dat misschien 800 manden zijn geweest. Als het in 1993 goed ging, ving *Willy* nog 200 manden jonge kabeljauw in een zeereis, tijdens de beste tijd van het seizoen.

Als men er vroeger 100 manden kon vangen, waren er dat in 1993, in vergelijking, nog 25 manden. Tot vijf jaar voor 1993 kon men in vier nachten 1.500 à 1.800 kilo tong en 50 à 60 manden pladijs vangen. Toen bestond een doorsnee vangst uit 250 kilo tong en 2 à 3 manden pladijs in 24 uur, dat voor wat de kleinste bokkertjes betrof die met het bokkensysteem visten. Met de Eurokotter Z.55 had, *Hubert Deman* omstreeks 1988, eens in een sleep van driekwartier een vangst van 400 à 450 kilo tong. Zette *Willy Lapeire* in de jaren zeventig volle kuilen jonge kabeljauw binnen aan de Sandettie maar in 1993 was dat al lang verleden tijd.

Geen van de schippers herinnerde zich vroegere perioden waarin er even weinig te vangen was als in 1993. Toch was er hoop omdat de Theemsmonding in vergelijking met vroeger bijna volledig zuiver water had en de vis stilaan terugkwam. De jonge kabeljauw moest men dan zo zuidelijk niet meer zoeken, waarschijnlijk door de opwarming van de zee door de kerncentrale van Grevelingen en ook door zomers gevolgd door zwakke winters. De meeste vis bleef noordelijker (in 1993 was de klimaatopwarming nog geen vaststaand feit). Wat er ook van zij, de vis bleek vanaf toen noordelijker te blijven.

Enkele decennia vroeger, omstreeks 1960, ging men alleen met de plankenvisserij de West bevissen en bleef men verder uit de kust, dit in vergelijking met de boomkortreilers (bokkers) die er later kwamen vissen. Dan waren er een 15- tal schepen uit Zeebrugge alleen, die de West met de bokken gingen bevissen.

Men kwam er Engelsen en Fransen tegen die daar meestal op wijting jaagden. Er waren ook Nederlanders, die op de Engelse kusten buiten de 12 mijl moesten blijven, in tegenstelling tot de Belgen die tot op 6 mijl van de Engelse kust mochten vissen.

Waarom, omdat wij er historische rechten hadden.

Vluchthavens bij zware storm waren Ramsgate en Lowestoft, of Boulogne en dat volgens de heersende windrichting.

De kleur van het water op de West had zo ongeveer dezelfde neigingen en eigenschappen als die voor de Belgische kust. Troebel water na zware storm en bij heersende oostenwinden, ook door de bloei van het water in het voorjaar vertroebelde de watermassa. Verder uit de kust werd het water wel helder, om naar het noorden toe dan weer troebeler (dikker) te worden.

! Niet te vergeten !
Het hernieuwen van uw abonnement
Zie Blz 2



(©Antony, 28 september 1937)

De O.20 'De Zee'

Met Paster Pype op het voordek, hij staat het dichtst bij de mast.

(Verzameling CharlesCaron)

! Nuttige adressen !

*** Briefwisseling voor vzw Zeilschip Mercator:**

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