

O'ZEE

Driemaandelijks Tijdschrift
1ste trimester 2023, nummer 13

Afgiftekantoor
Oostende 1



Voor u ligt het nummer 13/2023 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: **25,00 euro**

***Het nieuwe banknummer voor uw jaarabonnement is:**

*BE 21 7360 6621 5803 van James & Napoleon BV
Monacoplein 2, 8400 Oostende*

*Graag volgende vermelding:
O' Zee 2023 met naam en adres*

*Hoe meer inschrijvingen hoe beter voor het verdere bestaan
van uw tijdschrift O' Zee!*

BELANGRIJK:

*Staat op uw adresticket het symbool "€" dan wordt hiermee
bedoeld dat het abonnementsgeld voor 2023 nog niet is vereffend.*

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

Automatisch bent u ook lid van het Zeilschip Mercator in 2023,
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**.

Openingsuren zeilschip Mercator

- van dinsdag t.e.m. zondag: 10.00 tot 17.00 uur
- laatste bezoeker aan boord: 16.15uur!
- maandag sluitingsdag

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

Op de Mercator nog tot eind 2023



TENTOONSTELLING
EXPOSITION



1932-2022



Uit het dagboek van cadet Jozef Lozie (1957-1958)

(vervolg)

Cadet Lozie Jozef, geboren te Poperinge op 24 december 1937. († 06/09/2000)

Hij was de oudste van een kroostrijk katholiek gezin met 11 kinderen.

Na zijn humaniora studies ging hij naar de Hogere Zeevaartschool Antwerpen (HZSA) en was als cadet aan boord van de Mercator tijdens:



* 36ste kruistocht van 12/12/1957-30/04/1958:

Antwerpen- Porto Santo- Tenerife- Port Etienne-

Porto Grande- Rio de Janeiro- Buenos-Aires- Recife-

Fort de France- Ponta Delgada- Brixham- Antwerpen

* 37ste kruistocht van 25/06/1958-02/09/1958:

Antwerpen- Helsinki- Oostende- Brest- Las Palmas

(deelname aan de 2de internationale zeilwedstrijd) -

Tenerife- Antwerpen

Cadet Jozef Lozie aan boord van O/S Mercator

1 april, dinsdag. Vergaever komt aan boord om 0830 en om 10 lichten we het anker. De dokter is zijn wijsvinger geplet geweest tussen het bootje en het cement van de pier. Hij vreest hem kwijt te zijn. Hij ligt in de plaaster. We gaan een paar maal overstag en komen buiten de baai van het eiland. Met volle zeilen vertrekken we. Tegen de avond worden de zeilen terug opgedoekt. We varen de hele nacht met de motor en moeten dus maar halve wacht doen zodat ik van 2u tot 7u kan slapen.

2 april, woensdag. ' Morgens worden alle zeilen terug bijgezet. Daarna naai ik aan de zeilen. 's Middags ben ik om 12u aan dek om berekeningen te maken op de brug. Omstreeks 1u worden we iets ongewoons gewaar in het water. Een grote vis nadert snel. We zien een 15 lange potvis. Naar zijn handelingen wordt hij door haaien aangevallen. Iedereen is op dek. De officieren kijken met de verrekijker. De vis richt zijn kop boven water en recht zich tot 5 m boven het water om zicht dan te laten neerploffen. 't Is als een bom die in 't water terecht komt en de zee zeer hoog doet opslaan. Hetzelfde maneuvr herhaalde de vis met zijn staart. We zien hem zo bezig gedurende een half uur. Interessant! Gelegenheid voor Paasbiecht bij de Aalmoezenier.

3 april, donderdag. We varen niet meer onder zeil, alleen nog met de motor. Het weder is merkkelijk ouder: 20°. We lopen overdag met lange broek en pullover en 's avonds in duffelcoat. Ik heb een oorontsteking en een borstvalling die ik tracht te

genezen met driemaal daags twee sulfamiden-tabletten te slikken. Eén der kadetten heeft een abces op zijn knie. De dokter bevriest het en snijdt het open. Hij bezwijmt van de pijn. We studeren als we de gelegenheid hebben want na de Azoren-landing komen de examens. Zeilen naaien- berekeningen maken- positie bepalen- koers en snelheid zoeken van de stroming- dit is mijn afwisselende bezigheid. Enkele kadetten komen mij uitleg vragen in zee-rekenen, dat hij mij goed meevalt. Klakkeloos van buiten leren van bepalingen nopens seinen en instrumenten vergt echter voor mij veel tijd. 's Avonds om 7u gezongen avondmis. Commandant, eerste officier, eerste electricien, dokter en luitenant Mandeville zijn tegenwoordig en vele kadetten volbrengen hun Paasplicht.

4 april, vrijdag. Een soort koolmeesje, een speciaal vogeltje is aan dek gekomen. Naar zijn lang bekje te zien is het een insectenetertje. De kapitein zegt dat het mee gedreven wordt door de wind van op de eilanden. De zeilen die 's morgens bijgezet werden worden 's avonds terug opgedoekt. Het schip rolt en stampst vervaarlijk. Een storm komt van uit de Azoren en veroorzaakt grote zwel met af en toe regenvlagen. Bitterkoud! 's Avonds van 7u tot 7u15 heeft er een geestelijke bezinning plaats: overweging over Christus lijden.

5 april, zaterdag. 's Nachts gaat het schip vervaarlijk te keer. Het stampst als een beer. Er dreigt storm. Tegen de morgen echter is het gevaar voorbij. 's Voormiddags beveelt Jeffroy "grande nettoyage" in Post III. Door bestralingen tracht de dokter mijn oorontsteking te genezen.. 's Namiddags van 12u tot 2u: berekeningen op de brug. - gebruik van de sextant- wacht tot 4u. We zijn nu vrij tot 's nachts 12u en zijn van wacht tot 4u. 's avonds van 7u tot 7u15 Paaswake: voorlezing van het Evangelie van Pasen. We zingen "Victimae Pascalis" en een Frans liedje.



Paasmis aan het altaar in Post 1

7 april, Paasmaandag: Zondagsdienst! Om 9u gezongen communiemis. Op deze twee vrije dagen wordt er veel gestudeerd.

8 april, dinsdag. 's Morgens: les in seinen van Luitenant Moyaert en studie in plaats van les van Luitenant Mandeville. De vaart van de Mercator vermindert sterk. De windkracht vermeerderd en storm dreigt. De stormzeilen worden bovengehaald en nagezien. Alle waaiers en gereedschappen tegen de storm worden klaar gehouden

6 april, Paaszondag. Ik wens U en allen een zalige en gelukkige Hoogdag. Als ontbijt krijgen we appelsienensap en koekebrood. Om 9u grote hoogmis! De officieren van donderdag, enkele bootsmannen en matrozen evenals de rest van de kadetten vervullen hun Paasplicht behalve enkele uitzonderingen. Ik ben vrij van 10u tot 12u – van 12u tot 4 u wacht. Daarna vrij. Voor avondmaal: beafstuk en gebakken aardappelen.

tegen de noodzakelijkheid. We lopen nog slechts 5 ½ knopen. Het schip stampst ver-
vaarlijk. We spreken veel over thuis, de examens en het binnenlopen te Antwerpen
dat definitief is vastgesteld op de 29^{ste} april.

9 april, woensdag. 's Morgens: werken aan dek: waaiers bekleden- de brassen wor-
den vernieuwd.

10 april, donderdag. 's Morgens krijgen we appelsienensap- bij de boterhamen krij-
gen we nu Argentijnse boter. Zo wordt er veel brood gegeten. We krijgen in de voor-
middag in plaats van les van Mandeville en Rammens studie.

's Namiddags les van de commandant en herhaling door de eerste officier.

's Namiddags is er werk aan dek. De wind vermindert. Het stormgevaar is geweken.

11 april, vrijdag. 's Morgens krijgen we les van de commandant en de eerste officier.

's Namiddags heb ik de koekoek boven de mess van de officieren met witte, matte
lakverf beschilderd.

12 april, zaterdag. Ik ben van wacht van 8u tot 12u op de brug. Van 10u tot 12u werk
ik aan dek. Om 12u ben ik vrij tot 8u. Ik studeer... en voel meteen ook dat het weder
steeds kouder wordt.

13 april, zondag. Ontbijt: pistolets met appelsienensap. Om 9u mis. Van 10u tot 12u
ben ik van wacht: stand bij midschip. Om 4u cacao.

Ons avondmaal bestaat uit gebakken aardappelen en beafstuk.

14 april, maandag. In de voormiddag bekleed ik een waaier met marlijn en doe er
dan een oogsplits in. Voor de eerste maal mag ik dit alleen doen. Vroeger en nu nog
de anderen, zijn slechts helpers met de matroos. 's Namiddags krijgen we les van
Moyaert en Mandeville. Door verandering van wacht moet ik vanavond van 6u tot
8u en morgen van 6u tot 8u30 kan ik eens de hele nacht slapen. De bootsmannen en
oud- kadetten beweren dat de nakende examens slechts een formaliteit zijn, doch ik
studeer goed om er door te zijn, de uitslag wordt naar huis gestuurd.

15 april, dinsdag. In de voormiddag halen we de trossen boven en we leggen de
waaiers gereed. 's Namiddags leren we een oogsplits maken in een waaier. Iedereen
is omzeggens hier of daar, licht of zwaarder gewond. Een koksmaat stak, bij het ope-
nen van een doos, het mes in zijn hand tot op het been. Nu rest ons nog een week
om te studeren. Ik herhaalde reeds alles éénmaal en ik geef uitleg aan de kameraden
die het geregeld komen vragen. Zo wacht ik hoopvol op een goed resultaat.

16 april, woensdag. We zijn in Ponta Delgada. Gans de dag wordt er aan boord aan
de zeilen gewerkt. We veranderen het bezaanzeil. Anderen moeten shippen en dan
overschilderen met zilver-chroom. 's Avonds krijgen we sortie. Raymond is gecon-
signeerd wegens overdaad in Martinique en ik trek er alleen op uit. Eerst ga ik op
verkenning. Daar we gemeerd liggen op het einde van de pier is het reeds een heel
eind doorstappen om in de stad te geraken. Aan het einde van de pier kom ik voor-
bij het vissershaventje. Vervolgens draait de pier af naar de grootste laan van Ponta
Delgada. Aan deze laan ligt een kazerne met legereenheden. Deze grote laan volgt de
kust, doch ligt een vijftigtal meter boven de zeespiegel. Aan de overkant van de laan
is er foor. Vooreerst ga ik naar de post om postzegels. Dit vond ik nog tamelijk rap.
Nu had ik nog tandpasta nodig, wat ik dan tenslotte na twee uur zoekend rondgelo-
pen te hebben ook vond. In tussentijd was de avond om en tijd om terug aan boord

te gaan. Eens terug aan boord trachtte ik zo vlug mogelijk de moeheid van mijn benen in een deugddoende nacht in slaap te vergeten.



PONTA DELGADA-AÇORES—Avenida Gonçalo Velho

FOTO NOBREGA

17 april, donderdag. Om 6 uur uit de veren en de schoonmaak tot het ontbijt. Om negen uur hebben we excursie. Mooie grote bussen, van radio voorzien, brengen ons langs vele nauwe kleine straatjes, naar de grootste ananasplantage van gans het eiland. We bezoeken vervolgens de fabriek waar de mooiste ananassen in stro en in kistjes verpakt worden. De andere vruchten worden gebruikt voor het maken van likeur. Deze drank werd uitgevonden door de baas van het huis zelf dat een ingenieur is. Bij het einde van ons bezoek krijgen we de kans de likeur eens van dichtbij te proeven. Het was iets uitnemend zoets en lekkers. Na dit bezoek trekken we verder de hoogte in. Nu voeren de bussen ons naar het hoogst mogelijk per bus bereikbare punt van het eiland. Dan moeten we nog een eind te voet lopen over tamelijk drassige grond. Als we boven komen zien we een enig schouwspel. Aan de ene kant het kratermeer, langs de andere kant de grote vallei waar de glazen broeikasten harmoniëren met de typische huizen en het groen van de streek. Het spreekt van zelf dat de foto-toestellen hier klikten. Na een half uur kuieren op dat plateau trekken we verder met de bus. Nu begint de afdaling, langs nauwe paden en eenzame wegen. Halverwege staan we terug voor een natuurschoonheid: de geisers of warmwater bronnen. Het typische ervan is, dat dit zo'n geweldige rookkolom afzet. Wanneer op een drie meter afstand van de put ik mijn vinger in de grond wil steken om een stukje fosfor uit de grond te halen, trek ik er hem dadelijk weer uit om niet verbrand te worden. Dan heb ik dit stukje fosfor maar met mijn mes uitgepeuterd. Na de afdaling komen we aan de overkant van Ponta Delgada terecht. Daar we onze boterhammen bij hebben zoeken we een hotel-terras op en met een fles wijn eten we smakelijk. Luitenant Rammer speelt daarna nog wat op de vleugelpiano zodat ons uurtjes in dit hotel zeer aangenaam eindigt. Ik had een paar forfoorstenen en nog wat andere zeer eigenaar-

dige stenen vergaard bij de geisers en in de bus laten liggen. Deze heeft nu, terwijl we aan het eten waren, weggereden en vervangen door een andere, zodat mijn verzameling gaan vliegen was. Rond twee uur vertrekken we naar Ponta Delgada en komen er om vijf uur aan. Om zes uur is er dan uitgang. Ik ga op zoek naar enkele miniatuur kruikjes en kannetjes in gebakken rode aarde, mooi versierd tegen een kleine prijs. Na mijn goesting gevonden te hebben, keer ik terug aan boord. Aan boord gekomen steek ik ze hoogst zorgvuldig weg tegen breuk. Dan ga ik onder de dekens want morgen wacht een zware dag. De wind huult reeds in het want, niettegenstaande de meeste wind nog afgehouden wordt door de hoge muur op de pier aan de zee kant. Bij de open baai echter zijn de baren hoog. We twijfelen zelfs aan ons vertrek van morgen.

Kratermeren in Ponta Delgada



18 april, vrijdag: Ons ontbijt heeft vroeger plaats want we beginnen om 8 uur, om tegen negen uur te vertrekken. De Mercator is vastgemeerd met dubbel uitgezette trossen, de coco en spring, omdat we bijna aan het uiteinde van de pier liggen en dus nog fel onderhevig zijn aan de zwel, aan de kaai en aan stuurboord aan een ankerketting die vastgemaakt is aan een boei om ons weg te houden van de kaai, en aldus scheepszij niet te beschadigen. We beginnen dus met de coco's voor en achter in te halen, daarna de springs, uitgezonderd één. Vervolgens worden de trossen ontdebeld en de ankerketting aan stuurboord opgeslakt.

Om negen uur staan we allen aan dek in matrozenuniform klaar om te beginnen bij het signaal: "stand by for and after". Eindelijk om negen uur dertig wordt het vertreksein met een halfuur vertraging gegeven en alles aan bakboord kant losgeworpen terwijl we bijhieuwen op de ankerketting zodat we aanstonds van de kaai vrij komen. Bij het buitenkomen van de baai staat er werkelijk reeds een zware zee op. We stampen en rollen geweldig en velen hebben na een uur reeds koppijn. Ik voel me best, ik heb me ook in de haven niet vermoeid bij het uitgaan. Van tien uur tot elf uur doorstaan we zware stortregens. Alle touwwerk is doornat en het werken

aan de zeilen valt lastig en zwaar. Tussen zeventien en achttien uur gaat de wind wat vallen doch de zee blijft zwaar. Grote golven doen ons opwippen om dan terug neer te ploffen zodat we veel spreid maken en de spreuwen aan dek komen.

19 april, zaterdag: De nacht is zeer koud en we kunnen niet uitrusten daar het dek gans de nacht doornat is. In de voormiddag worden alle zeilen opgeheven en de motor bijgezet. Alleen de ploeg van wacht moet nu aan dek blijven en de andere twee ploegen kunnen studeren want maandag aanstaande beginnen de examens. Doch van studeren komt niet veel in huis. We zijn te moe. Er wordt meer gebabbeld en geslapen dan gestudeerd. 's Namiddags vangen we reeds Europese muziek op. De eerste maal sinds vier maanden!! Nu ligt alle studie stil en er wordt gestampt en getrommeld tot we de waarschuwing krijgen bij verder lawaai aan dek te moeten gaan. Het plezier is uit en iedereen steekt een tronie van belang op. Aldus wordt het vijf uur, tijd om wat te rusten. Met het oog op de examens is iedereen loom en wrokkig. We zijn nog niet ten einde onze miseries. Tijdens de nachtwacht valt de motor defect. We moeten, met onze ploeg alleen, half slaperig, vlug enige zeilen bijzetten om onze koers te kunnen behouden in afwachting dat de motor terug hersteld is. Gelukkig moeten wij de zeilen niet opnieuw ophijzen want we mogen afzwaaien met de zeilen nog bijgezet.

20 april, zondag: Om 7 uur staan we op en zien dat het weder even slecht is. Het schip rolt nog heftig en de baren slaan met kracht tegen de scheepszij. Wanneer we onze kasten open doen moeten we oppassen dat ons gerief er niet uit valt. Om negen uur wordt de mis gelezen waarna inspectie van de kasten door de kapitein. Voor de rest van de dag mogen we studeren en blokken. Er is zelfs halve wacht: de helft blijft dan stand by in de mess in geval ze opgeroepen worden. Natuurlijk is er 's middags geen sprake van fritten want het schip rolt te hard. Dit liedje zijn we nu toch reeds gewoon van de keukenpieten. Ofwel rolt het schip te hard, ofwel is het te warm, aldus verminderen de fritesdiners van week tot week. Nu we naderen van thuis kan één of meer frites ons niet meer schelen.

Bij de kadetten bemerken we reeds duidelijk de "CHANNEL FEVERS". Dit is iets specifiek op de Belgische schepen. Wanneer de schepen in het Kanaal komen wordt de bemanning zenuwachtig van verlangen naar huis. Iedereen is innerlijk zenuwachtig. Sommige kadetten krijgen 'zotte kuren'. Iedereen is blij en opgewekt. Dit alles is nu duidelijk te bemerken onder de kadetten. Men begint te vechten onder elkaar, elkaar te pesten en uit te maken...

21 april, maandag: Ik heb deze nacht geen nachtwacht want vandaag begint mijn taak als 'infirmier' voor de hele week. In plaats van om 7 uur moet ik nu om zes uur dertig opstaan, de infirmerie kuisen en alles netjes ordenen. Wanneer dit gedaan is, studeer ik nog wat, want vandaag krijgen we proefwerk in Gezondheidsleer en Navigatie. Om 8 uur ontbijt met de anderen. Voor negen uur doet de dokter de raadplegingen en ik moet de rapporten opmaken en inschrijven alsook de maatregelen noteren die ik moet toepassen bij de patiënten. Om negen uur krijgen we dan reeds het zwaarste examen van allemaal, namelijk dit van de kapitein. Voor de speeltijd krijgen we proefwerk en zeerekenen en loxodromie. Ik kan alles goed buiten enkele details. Na de smoke-time geeft de kapitein examen in cosmographie

en theorie over de zeevaartkunde. Dit examen loopt minder goed van stapel en achteraf hebben we fel gediscuteerd. Per slot van rekening is er slechts één die de juiste oplossing gevonden heeft. Het is een cadet die reeds de zeevaartschool van Oostende volgde. In de namiddag krijgen we dan ondervraging van de dokter over gezondheidsleer. Het wordt meer een uurtje van plezier dan van angstig en zenuwachtig oplossen van vragen. Het is een zeer gemakkelijk examen dat vlug afgelopen is. Zo is de eerste dag van het examen voorbij, nu nog vier uren van wacht en enkele uurtjes studie. In de loop van de avond kunnen de vrijwilligers dan nog mondeling proef afleggen van bebakening bij luitenant Moyaert. Ik neem de kans beet, zo ben ik er goed van af. De nachtwacht van mijn ploeg verloopt vlot want het weder is terug kalm. De Europese vochtige koude lucht laat zich goed voelen. Na zo'n reis van grote hitte spreken mijn makkers nu van grote koude niettegenstaande het nog 15°C is.

22 april, dinsdag: Voor het ontbijt reinig ik de infirmerie opdat de dokter niet mistevreden zou zijn bij zijn gewoon bezoek om tien uur in de voormiddag. Om negen uur hebben we examen van de Commandant. Dit bestaat uit 3 delen: twee delen schriftelijk en één deel mondeling. Het schriftelijke gedeelte loopt over terminologie ttz. over de benamingen van alle touwwerk en benodigdheden in betrekking met zeilen en masten. Daarna een tweede proefwerk over techniek. Dit betekent het manoeuvreren met een zeilschip, ttz. het beschrijven van de stand van de zeilen wanneer men gaat aanleggen, vertrekken, bij het halzen, bij het deinzen, kortom alle bewegingen dat men met een zeilschip kan uitvoeren. Het derde deel van het examen bestaat dan over de eigenlijke zee reglementen. Dit worden we mondeling ondervraagd. Dit handelt over de lichten die de schepen moeten voeren. Over de tekens die zij moeten aangeven bvb vastzitten aan de grond, varen in de mist enz... En ook over de voorrang van de schepen zoals bvb een zeilschip en een motorschip komen op elkaar af. Het motorschip moet uitwijken omdat volgens de internationaal zeereglement een zeilschip voorrang heeft op een motorschip omdat een zeilschip een minder manoeuvreerbaarheid bezit dan een motorschip. Deze drie proefwerken nemen de ganse voormiddag in beslag. Iedereen is werkelijk blij dat hij ervan af is, daar het vooral zo'n moeilijke vragen geweest zijn, wat we niet gedacht hadden van de commandant die in de loop van het jaar altijd de gemakkelijkste geweest was bij de ondervragingen. In de namiddag kregen we dan proefwerk in seinen van Luitenant Moyaert. Seinen handelt op de eerste plaats over de manier van corresponderen en spreken van twee schepen met mekaar die ofwel elkaar kunnen zien en dan spreken met vlaggen of lampen, ofwel elkaar niet kunnen zien en dan corresponderen met de radio en het morsestelsel. Op de tweede plaats bestaat dit proefwerk nog over het touwwerk: soorten touwwerk, de manier van ze te gebruiken en de manier van ze te onderhouden. Zo verloopt onze tweede examendag nogmaals zonder grote vermoeienis. 's Avonds verzorg ik dan nog enkele kwetsuren bij mijn patiënten-cadetten. Daarna reinig ik ook het materiaal voor insputingen netjes en berg alles weg in het koffertje waar elk gerief zijn plaats heeft.

23 april, woensdag: Eindelijk de laatste dag van de examens. Na mijn taak van infirmier vervuld te hebben, studeer ik nog wat voor 't ontbijt, want het zijn twee zware examens die nu worden afgenomen. Na 9 uur krijgen we reeds de eerste: instru-

menten. De cursus werd gegeven door Luitenant Mandeville. Het examen zelf is zeer moeilijk. Eerst krijgen we een tamelijk gemakkelijke vraag over de nonius en zijn verdelingen. We moeten onder andere een aflezing van de nonius tekenen. De twee manieren van aflezen moeten we aanduiden en de manier van om tot een oplossing te komen ook aangeven. Een tweede vraag is het bewijzen van de hoeken van de spiegels van de sextant en de invalshoeken van deze spiegels. Buiten enkele vragen die er dan nog bij komen over het magnetisch kompas en enkele koersberekeningen in betrekking met dit kompas is dit examen dan ook weer achter de rug. Na het middagmaal leggen we tenslotte het laatste examen af: over Scheepsbouwkunde, gegeven door luitenant Rammer. Het klonk heel anders dan de Jazz-muziek waarmee hij ons als ontspanning vergastte tijdens de reis. De eerste vraag luidt: teken en beschrijf de dwarse doorsnede van een schip. Enkel de constructiedelen, wat reeds meer dan voldoende is voor een vraag. Een tweede hoofdvraag met verschillende onderverdelingen handelt over de toppen van laadbomen over bepaalde hoeken, met daarbij de werking ervan. De derde en laatste vraag was enkel een bijkomstige vraag over het manoeuvreren met reddingsboten onder zeil zijnde. We zijn allen zeer blij dat het examen gedaan is. We kunnen ons nu met een gerust hart voorbereiden op de laatste etappe van onze reis en reeds beginnen dromen van onze thuiskomst. Er wordt reeds veel bedisseld over hetgeen we de eerste dagen zullen doen. De meesten ontzien reeds de vragen die men bij terugkomst zal stellen en zo meer. Zo eindigt dan ook weer deze dag en kan ik me nu volledig wijden aan mijn assistent-dokterschap.

24 april, donderdag: 's Morgens moet iedereen vroeg uit de veren, want vandaag zullen we ten anker opgaan voor Brixham. Rond 4 uur zijn we de Berry Head voorbij en nu in volle vaart naar Brixham. Het weder is echt op zijn Engels: motregen die maar niet wil ophouden. Wie zijn oliegoed niet aandoet wordt doorweekt na een halfuur. Wie hem toch aandoet krijgt bijna een beroerte van de warmte. Door de vochtige warmte die over 't water hangt is men nergens op zijn gemak. Om 11.50 laten we het anker vallen in de baai van Brixham. Het manoeuvreren is nog niet gans gedaan of er komt een visserssloep opdagen van Oostende. De cadetten van Oostende herkennen aanstonds de sloep en één van hen kent zelfs de bemanning. Er wordt nu over en weer geroepen van het ene schip naar het andere. Aan boord van de visserssloep is de vader van onze bootsman mee als passagier. De visserssloep draait bij en overhandigt ons een mand vers gevangen vis. We zijn allen tevreden na vier maanden afwezigheid weer gezichten van de streek te zien en de Vlaamse taal in zijn ruwe vorm te horen. Niettegenstaande de aanhoudende motregen moet de scheepszij toch geschilderd worden daar we binnen een paar dagen Antwerpen aandoen. Natuurlijk ben ik nogmaals van de partij. We beginnen om 1 uur en om 4u30 hebben we er reeds meegedaan. Of we doorgeschilderd hebben hoeft ge niet te vragen. Voor deze reis is het dus de laatste maal dat we de scheepszij een beurt gaven. Na de flinke wasbeurt en avondmaal is er sortie. Het slechte weder en de vermoeidheid van het op en afkruipen van de stellingplanken ontnemen mij de lust om uit te gaan. Ook Raymond blijft aan boord. Zo houden we mekaar gezelschap. Om 9u gaan we reeds te bed. Ik hoor zelfs de mannen niet

terug aan boord komen noch hun hangmatten spannen.

25 april, vrijdag: In de voormiddag werden reeds grote voorbereidselen genomen voor de aankomst in Antwerpen. De gang-way wordt geshipt en in witte lak gezet. De touwen die voor de afboording dienen worden ook eerst met een borstel afgeschrobd en daarna in de witte verf gestoken. De toppen van het touwwerk zijn opgesloten met een valreepsteek. Deze knoop heeft de eigenschap dat hij uit drie kanten bestaat. Deze kanten bestaan dan iedermaal uit drie touwen. Dit geeft dan een goede gelegenheid om de kleuren van de Belgische vlag te schilderen op een wijze dat het een aantrekkelijke indruk geeft. Om te zien of alles nog lang genoeg was na het schilderen en om het touw goed uit te rekken wordt de gang-way dan eens goed in orde gestoken. Vooraleer alles op zijn plaats te brengen wanneer alles goed in orde is, komt de kapitein het werk nog eens vlug inspecteren en tegen zijn gewoonte zijn mening er over te uiten. Tegen de middag is de visserssloop vertrokken die gisteren binnenliep. Na een 'vaarwel' en een goede 'thuiskomst' steekt hij terug in zee. Te zien aan het stampen en wiegen van het schuitje moet de zee tamelijk zwaar zijn. In de namiddag wordt de scheepszij afgewerkt, tzt. de boorden in het bruin geschilderd. Want, hadden we dit gisteren moeten doen, dan was de bruine verf door de regen in het scheepsgrijs gelopen. Daar het opgehouden had met regenen is het nu het geschikte moment voor deze karwei. In de avond tzt. na 6 uur is er nogmaals uitgang voor iedereen. Doch velen blijven aan boord dezen avond. Vooreerst omdat de meesten geen cents meer hebben zoals de zeeman dat noemt en ten tweede omdat er in Brixham niet veel te zien is, het is ook maar een klein vissershaventje.

26 April, zaterdag: De laatste ogenblikken van ons verblijf in Brixham zijn aangebroken. Het anker wordt gelicht om 9u 's morgens. Bij het verlaten van de baai worden we gegroet door de sea-scouts en enkele vedetten van de oorlogsmarine. Eindelijk is nu onze laatste etappe aangebroken: Brixham-Vlissingen. Het zou nog een mooi avontuurtjes worden waaraan we veel plezier zulle beleven. Als we in zee komen staat er een ferme bries. De zee is niet woelig doch wat onrustig van het voorbij stormweder. Ik moet mijn taak van infirmier terug vervullen en dus geen wacht lopen. Na de ziekenverzorging vraagt de dokter of ik een paar mannen wil vragen om de inventaris te maken van alles wat er aan boord is met betrekking tot de pharmacie. Raymond Loquet, Etienne Maes en ik zullen dit werkje opknappen. Het wordt een hele karwei. Schuif per schuif wordt uitgehaald, alle tubetjes, flesjes en pillendoosjes geteld en genoteerd. Tegen de middag zijn we reeds een heel stuk vooruitgegaan. Bijna gans de apotheek is reeds door onze handen gepasseerd. Etienne Maes kan het schoonst schrijven en hij maakt dan ook de lijst op. Af en toe komt de dokter eens zien hoe het werk vordert en om ons uit deze netelige positie te helpen wanneer een half gebruikte tuben vinden of andere bijzonderheden waarop de naam niet aangeduid staat.

We hebben nog de meeste moeilijkheid met de instrumenten. Gelukkig kennen we er de meeste van, maar toch zijn er velen die we nog nooit gezien hebben. De dokter stelt ons ook een pakje sigaretten ter beschikking wat we dankbaar aanvaarden. In tussentijd kuisen de andere kadetten alle plaatsen op en in het tussendek. Dit is

gewoonlijk een karwei van een voormiddag. 's Namiddags is het dan vrijaf en moeten enkel de van wacht zijnde kadetten aan dek. Daar er zeer veel te inventariseren is werken wij door tot vier uur. Wanneer we gedaan hebben vergelijkt de dokter dan onze lijsten met de vorige inventaris. Vele producten noteert hij dan als gebruikt, maar hij stak ze goed weg. Anders zouden ze zien dat we geen gebruiken "zegde hij" en ge weet nooit hé, we ze eens broodnodig hebben, en dan zullen we er te kort komen. Daarna maakt hij de lijst op met de te bestellen artikelen en de verbruikte artikelen. Wanneer alles klaar is moet ik dit alles gaan typen op het machine in vijf exemplaren wat nog een hele tijd werk vergt. 's Avonds heb ik dan nog wat gekaart met de anderen om de tijd te verdrijven.

27 april, zondag : Om 7 uur zijn we reeds uit de veren. Het is een zonnige dag en een felle bries staat op. Vandaag zal er gezeild worden! Wanneer we rond 8 uur aan tafel zitten horen we reeds de kapitein roepen: "Ondermast bijzetten, ... Grootzeil bijzetten! " enz... Om 9 uur is er heilige mis. We kunnen goed de kusten van Engeland zien. De Mercator heeft wegens de windkracht 7 en een invalshoek: ruimschoots. Hierdoor helt hij tot 11° aan stuurboord. We lopen de uitzonderlijke snelheid van 12 knopen. We doen zelfs koers met een kuster die aan onze bakboordzijde ligt. De officieren zijn in hun nopjes. We schieten werkelijk door het water en veel schuim wordt gemaakt aan de boeg. Omstreeks 11 uur in de voormiddag passeren we Dover. Er is juist een mailboot die er vertrekt. Deze mailboot stevent recht op ons, om ons te kunnen groeten en om de passagiers de gelegenheid te laten eens een zeilschip onder volle zeil te filmen. Ook een groot passagiersschip loopt ons op en het wordt een geblaas en getoet om de groeten en terug te groeten zodat iedereen in de goede stemming is. 's Middags krijgen we terug eens frites waardoor het humeur der kadetten op hoog peil staat! Na de middag zijn we vrij. Velen kaarten, anderen lezen boeken en nog anderen hebben het orkest opgeslagen in post 1 en geven wat muziek. Daar ik nog altijd infirmier ben al is het mijn laatste dag, moet ik vandaag nog geen wacht lopen aan dek. Zelfs deze nacht zal ik er nog vrij van zijn. Rond 8 uur 's avonds, in de schemerduister, komen we voorbij de Belgische kust. We herkennen goed de streek en we kunnen stad voor stad op de duinen herkennen. Vooral vanaf Middelkerke is de kustlijn zeer verlicht. Deze grote verlichting wordt dan plots afgebroken bij de Nederlandse grens. Nu is alles terug in het duister en alleen nu en dan komt een vuurtoren om de ligging van een nieuw punt melden. Toch vorderen we goed.

Ongeveer ter hoogte van Oostende heeft de loodsboot voor ons bijgedraaid en heeft ons een loods gegeven om van Oostende naar Vlissingen te varen. Rond vier uur valt de wind, zodat ik aan dek blijf daar het toch niet te koud is. Eindelijk komt Vlissingen in het zicht. Tot mijn verwondering zie ik dat hier een tiental schepen voor anker liggen. Om elf uur dertig stipt laat de commandant het anker vallen en is de Mercator ter anker opgegaan in 't Hollands diep. Eens ten anker opgegaan komt de loodsboot van Vlissingen de loods halen die we aan boord hebben. Ik kruip onder de dekens, 't is nu bijna middernacht.

28 april, maandag: Daar we voor anker liggen moeten we terug een uur vroeger opstaan zodat het zes uur is in plaats van zeven wanneer ik aan dek kom. Juist

acht het schip zie ik reeds een overzetboot die naar Vlissingen vaart, van de lijn Vlissingen-Walcheren en omgekeerd. Er moet gekuist worden tot 8 uur. Om 9 uur moet ik voortdoen met de inventaris van de dokter. De secretaris komt zien wanneer ik zal tijd hebben om wat voor hem op het machine te typen, terwijl Luitenant Mandeville mij haalt om iet voor hem te dactylographeren. In de voormiddag krijg ik gedaan met mijn werk voor Luitenant Rammer en zo ben in de namiddag reeds volop bezig met typen voor de commissaris, Luitenant Blomme. De andere kadetten moeten de masten schilderen in mastkleur. De stagen en de pardoenen worden in het wit gezet. Dit is een zeer lastig werk want ge zit in een bootsmansstoel die hangt aan de pardoenen. Ge moet daarvoor tot aan het bovenende van het stag of de pardoenen klimmen en langs daar dan afdalen langs de pardoenen. Ge wordt wel opgehouden door een 'sheckel' doch ge rust toch maar op een plankje hangend aan een touw. Daarbij is het een zeer vuil werk. Immers een pardoenen en een stag worden niet met een borstel geschilderd omdat er aldus te veel verf aan dek zou vallen daar een pardoenen en een stag uit staaldraad bestaat. Om dit te schilderen moet je een stuk wist in de verf dompelen, uitduwen en rond de staaldraad op en neer schuiven opdat de verf goed in de windingen zou dringen. Opdat men niet te veel zou "klasten" (vuilmaken) aan dek staat de verfpot in een emmer die aan de bootsmansstoel hangt met een stuk marlijn.

Om 5h20 mag ik ophouden van de commissaris om te gaan eten. Om zeven uur gaf de aalmoezenier een filmvoorstelling : "Kapitein Blood" een filmvoorstelling over een van de gekendste zeeroovers van de Atlantische Oceaan. Daarna krijgen we nog een kluchtfilm: "Le portrait de son père". Het is werkelijk één van de diepste kluchtfilmen dat ik nog gezien heb. Hoe meer je die film ziet, hoe meer nieuwe fijnheden je erin ontdekt. De eerste maal werd deze film ook gedraaid terwijl we voor anker lagen, vijf maanden terug: de dag na ons vertrek. Iedereen had dan nog heimwee van het vertrek en het koude weder. Nu echter is het de dag voor onze thuiskomst en er wordt een lawaai gemaakt om er van weg te lopen. Om 9 uur is de film gedaan en dus slapentijd. Doch niemand heeft er trek maar om te gaan slapen. De ene gaat nog een sigaret roken aan dek, de anderen in het tussendeck. Enkeligen gaan opnieuw aan het kaarten. Om tien uur wordt iedereen van dek weggezonden en is iedereen verplicht in zijn hangmat te klimmen.

29 april, dinsdag: Om 6 uur is iedereen reeds uit de veren. Niemand is nog moe, iedereen is halfzot van blijdschap. Vandaag zien we terug het langverwachte Antwerpen. Alles wat de officieren en bootslui maar vragen, wordt gedaan in een vlugheid zoals nog nooit gekend is geweest buiten de eerste week dat we in Antwerpen aan boord waren. Om 8 uur wanneer we gaan eten blinkt het ganse schip van netheid! Het stof en vuil van overal is weg. De dekken zullen in de namiddag gedaan worden alsook de verf van de wanden. Rond kwart voor negen komt de rivierloods aan boord, de touwsladders alsook de uithangende fenders worden binnenboord genomen. De commissaris roept me om voor hem wat op de machine te schrijven. De andere kadetten sleuren atlaszeep naar alle plaatsen waar er moet gekuist worden want vandaag wordt het "grande nettoyage" zoals bootsman Jeffroy dit werk betitelt en aangeeft. Dit neemt de ganse voormiddag in beslag. Na het

middagmaal, als alles droog is, is het dek sneeuwwit. In tussentijd is de zon door de dichte mist gedrongen en zijn de oevers van de Schelde een prachtwerk van de natuur en hun lentetooi, want binnen een paar dagen zijn we reeds mei.

's Namiddags wordt het bovendek, zowel van de bak, midships als campagne gans gebriekt. De korvijnnagelbanken worden ook afgekuist, alsmede de waterways van gans het schip. Daar het reeds tamelijk warm is en de zon toch fel schijnt staat iedereen met zijn blote voeten aan dek. Rond twee uur waren we voorbij de kaaïen van Purfina en BP, en de Kruisschanssluis. Nu vernauwd de Schelde reeds goed zodat we de mensen herkennen die aan de oever staan. Tegen drie uur in de namiddag zijn de torens van Antwerpen in het zicht en wanneer we de laatste grote bocht van de Schelde om zijn daagt, een paar mijl voor ons, St. Anneke op. Om 4 uur liggen we voor anker aan St. Anneke. Ik haast me voor het avondmaal gedaan te krijgen met mijn typwerk. Als ik om 5 uur aan dek ga is er reeds een klein roeibootje langszij komen te liggen waar er familieleden in zijn van een matroos die op St. Anneke woont, deze kan dus reeds zijn wedervaren vertellen en zijn artikelen, die hij liefst aan de douane niet toont, meegeven. Om 5h20 worden we vergast op frites en we laten ze smaken. Ongelukkiglijk wordt ik na het eten nogmaals geroepen door de dokter om nog vlug de laatste bestellingen voor hem te typen. De anderen hebben nu vrijaf en deze maal ga ik er niet graag heen, doch wil ik natuurlijk niet weigeren omdat ik het te graag doe en daarbij ik moet nog een reis meemaken en wie weet of ik kan niet iedere dag zal moeten gaan typen. Hiermee heb ik echter maar gedaan om zeven uur. Wanneer ik terug in mijn post kom zie ik dat iedereen zich haast om gans zijn boedel in te pakken, waarmee ik dan ook maar vlug begin. Ongelukkiglijk heb ik mijn kitzak thuis gelaten zodat ik hem nu niet kan gebruiken om ook deze vol te proppen. Doch ik weet er vlug raad op en ik draai al de rest in mijn overal. Voor de laatste avond halen we nog eens het orkest boven en we houden muziek tot 's morgens, want over vaak spreken we niet, we zijn immers te zenuwachtig om daarop te denken. Ondertussen gaan we met een stuk of vier op de campagne en loeren op onze buik af hoeveel punten we hebben, want in het bureel juist onder het venstertje is luitenant Rammer bezig met de uitslagen van alle examens samen te tellen en de examenformulieren in te vullen. Aldus weet ik toch hoeveel punten ik heb vooraleer ze het ons laten weten. Rond één uur gaan we dan toch maar wat slapen om onze zenuwen te kalmeren.

30 april, woensdag: DAG DER AANKOMST! Na ons opstaan van zes uur worden de posten nog eens vlug natgemaakt om alle stof wat op te nemen. Daar het wat tijd vraagt om door de Royersluis te komen en we om 10 uur reeds aan het Willemdok moeten zijn hieuen we om 8 uur reeds het anker op en brengen twee sleepboten ons in de Royersluis. Juist voor de ingang van de Royersluis staat gans de zeevaartschool op ons te wachten. Eens in de Royersluis gekomen worden sommige brieven nog uitgedeeld, die te laat waren gekomen in de vreemde haven en dus terug naar Antwerpen werden gezonden. Er staan reeds enkele ouders die in auto waren gekomen, op hun jongens te wachten. Nu ook komt commandant Vandesande onze commandant gelukwensen en zoals naar gewoonte begeleidt hij de Mercator tot in het Willemdok. Het is een prachte zomerdag en een buitengewoon grote hitte

laat zich gevoelen. Eens de Royersluis uit, wordt het nu een angstig en zenuwachtig uitkijken om tussen de menigte een bekend wezen te ontwaren. Raymond en ik hebben staan loeren en wachten tot aan het Willemdok, waar beide moeders en Raymond's verloofde samen staan uit te zien. Eens het Willemdok binnen wordt het een gewuif en geroep naar elkander. In tussentijd moeten de trossen opgevierd en dichtgezet worden. De lier heeft daarbij nog kuren zodat hij maar half werkt en alles niet vlug genoeg kan verlopen.

Om tien uur dertig komen de ouders aan boord. Het wordt een gedrum en gestoot om elk zo vlug mogelijk zijn dierbaren terug te zien. Er is zelfs een cadet die zijn verloofde eens goed vast neemt juist voor de gangway zodat iedereen moet blijven wachten tot ze hun liefde uitingen beëindigd hebben tot grote prikkelbaarheid van de meeste wachtende mensen. Eens dat moeder aan boord is moet ik in het over en weer geloop van mensen mijn valiezen nog vullen. Ik moet zelfs een deel achter laten omdat ik alles er niet in krijg. Vervolgens moet ik nog een plaatsje zoeken om mij op mijn gemak te kunnen omkleden, wat ik ook vind in de infirmerie. Om elf uur kan ik dan tenslotte als een van de laatsten het schip verlaten en de douane passeren die geen bezwaar maakt over mijn bezittingen.

Zo eindigt dan mijn eerste zeereis en het begin van mijn loopbaan als zeeman!



Binnenvaren Mercator in Antwerpen

*Mieke Geldhof, weduwe Jozef Lozie
- alle foto's uit het dagboek van ©Jozef Lozie*

wordt vervolgd, Rudy Laforce

't Kofschip



PRAAT- en EETCAFE, bij Lieven en Isabelle

Leopld III-laan, 11, 8400 OOSTENDE

tel: 0476/77 57 07

* Openingsuren:

- dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag: 11.30 - 20.00

- zaterdag: 16.00 - 20.00

* Gesloten: maandag, zon- en feestdagen



- gelegen naast Delhaize Hazegras

- mooi terras, zicht op de Mercator

- het eten wordt met verse producten à la minute klaargemaakt

OBRITA

Op 16 November 1925 strandt de prachtige Duitse driemaster Obotrita tussen Bredene en De Haan.

De **Obotrita** was een Duitse bark, driemaster gebouwd in 1892 in Helsingør (Denemarken). Ze had een tonnage van 1477 GRT en 1394 NRT en behoorde tot het bedrijf *Eug Celler* in Hamburg.

De vroegere naam was **Favorita**.

In het jaar 1925, 24 en 25 november om exact te zijn.

Op 24 november woedde er een hevige storm over de Noordzee.

Hierdoor was het Duitse zeilvrachtschip de "Obotrita" met een lading guano van Peru, varende richting Terneuzen, volledig uit zijn koers geslagen.

Het vaartuig onder bevel van kapitein Diedricht verkeerde in gevaar.

Men poogde de zeilen neer te halen, maar die werden aan flarden gescheurd.

Men wilde het anker uitwerpen, maar niets baatte. De grote driemaster was een speelbal van de golven geworden en dreef met grote snelheid naar onze kust toe.

De Obotrita op het strand van De Haan.



foto: ©Antony, 23/12/1925



Rond 17 uur merkte het Belgische vuurschip de “Wandelaar” de noodsignalen op die het schip uitzond.

Ondertussen naderde het zeilschip zo snel dat de “Wandelaar” groot gevaar liep te worden aangevaren.

Op het nippertje werd dit vermeden, maar korte tijd nadien werden vanop de “Wandelaar” twee vuurpijlen afgeschoten.

Bij het uitbrengen van het anker, wat in deze hevige storm heel erg moeilijk was, werd de rechterhand van Kapitein Brijs in de ketting gekneld.

Zijn arm werd afgerukt, daarnaast liep hij ook een diepe hoofdwonde op. De bemanning verzorgde de kapitein zo goed als ze kon.

Door de storm duurde het echter nog tot vier uur in de ochtend vooraleer de kapitein aan land kon worden gebracht.

Met spoed werd hij naar het militair hospitaal te Oostende gebracht, maar spijtig genoeg overleed hij enkele uren later aan zijn opgelopen verwondingen. Ondertussen hadden zich op de Duitse driemaster dramatische tonen afgespeeld. De eerste-luitenant, die op de uitkijk stond, was overboord geslagen en verdronk.

Ter hoogte van De Haan liep de “Obotrita” vast. Vanuit Oostende was de staatssleepboot vertrokken met een reddingsboot op sleeptouw.

Ook de reddingsploeg uit Blankenberge, onder leiding van Barbé Waterschout, was in het holst van de nacht met een reddingsboot naar de plaats des onheils vertrokken.

Onder hele moeilijke omstandigheden doorstonden ze zware beproevingen. Ploeterend doorheen het mulle zand, midden in het stormweer doordrongen met ijzige regen, arriveerden ze uitgeput op de bestemming.

Niettegenstaande de vermoeidheid gingen ze onmiddellijk het gevecht met de vreselijke branding aan.

Herhaaldelijk roeiden ze naar het in nood verkerende schip.

Keer op keer werden ze echter door reuzengolven teruggedragen.

Gelukkig kwam de staatsleepboot hulp bieden.

Deze kreeg het voor elkaar om de Oostendse bemande reddingsboot tot bij het gestrande schip te slepen.

Doornat en verkleumd door de ijskoude wind konden zij de reddingswerken starten.

Met een overladen vaartuig roeiden ze naar het strand en slaagden ze erin om de overgebleven bemanning, 28 personen te redden.

Toen het daglicht aanbrak, bereikte men het strand.

Eenmaal aangekomen was het onmogelijk om te onderscheiden wie de redders en de geredde waren.

De redding was echter volbracht en later zouden de Blankenbergse redders voor hun moed en zelfopoffering door de Duitse regering een zilveren horloge worden geschenken.

Dit was het verhaal van de "Obotrita" en het heldhaftige optreden van onze Oostendse en Blankenbergse redders.

Ik zou graag eindigen met een ode verschenen in
"Het Nieuw Visscherijblad" over deze redding:

"Zij die zulke daden verrichten zijn misschien wel onbeschaafd in hun manieren, maar zij hebben een leeuwenhart.

De opofferingsgeest en de doodsverachting zitten hen in het bloed.

Zij werken niet voor toeschouwers.

Het zijn prachtmensen."

Geraadpleegde bronnen :

- *Nieuwsblad Van De Kust, verschenen in 1965.*

- *Het Nieuw Visscherijblad, verschenen op 10 december 1948.*



Thuisverpleging Jill

Wij zijn een kleine groepspraktijk van enkele zelfstandig thuisverpleegkundigen, die samen instaan voor alle verpleegkundige zorgen die U nodig hebt.

Door onze praktijk bewust kleinschalig te houden, krijgt U steeds dezelfde verpleegkundigen over de vloer, zodat er gemakkelijk een vertrouwensband ontstaat. Ook worden zo ook alle noden en zorgen heel goed opgevolgd en bijgestuurd waar nodig.

De mutualiteit waarbij U bent aangesloten is voor ons niet van belang: wij verzorgen patiënten van alle mutualiteiten. Hierbij passen we ook de derdebetalersregeling toe.

Neem gerust contact met ons op als U hulp nodig heeft of vragen hierover. Dit kan dagelijks, ook in het weekend of op feestdagen.

**Groot Oostende,
Bredene,
Oudenburg,
De Haan**

0495 50 68 86

www.thuisverpleging-jill.be



OOSTENDE, Koningin der badsteden *(artikel van 1938)*

De wereldoorlog beteekende voor Oostende wel degelijk een zware beproeving. Nochtans, toen eenmaal onze roemrijke soldaten van den IJzer ons landje hadden vrijgevochten, werd door een verlicht en krachtdadig gemeentebestuur onmiddellijk gezorgd voor een grootscheepschen wederopbloei.

Onder de gezaghebbende leiding van den heer Burgemeester Dr. D. Moreaux beijverden zich zijn talrijke en bekwame medebestierders om de internationale faam onze badstad opnieuw alle eer aan te doen. Ons geliefd Vorstenhuis steunde, evenals in het verleden, de uitbreiding en de verfraaiing der badsteden aan het Noordzeestrand. Ettelijke malen bezochten onze vorsten de stad Oostende. Kroonprins Leopold en zijn doorluchtige gemalin, prinses Astrid, alsmede prins Karel, luisterden door hun aanwezigheid onze zomerseizoenen op. Duizenden en nog duizenden Engelschen, Franschen, Amerikanen en Hollanders bezoeken thans opnieuw onzen Kursaal en de gemoderniseerde hotels. Met voorliefde vertoeven zij aan ons eenig-heerlijke strand. Telkenjare komen zij met groote scharen onze stemmige stedeboekjes bewonderen: de sierlijke jachten in de dokken, de ruwe vissersbooten in de havengeul, de statige maalbooten voor den zeedijk.

Voeg daarbij de bonte wemeling van die opgetogen gasten in kleurig zomerpak, de vlaggen en wimpels aan gevels en mastentoppen, de zinnenstrelende muziek van allerhande strijkjes, het staalblauwe lichten van ruischende golfjes in den zwoelen zomeravond...en gij zult een nog zeer onvolmaakt beeld oproepen van een wereldbadstad met haar zoo dichtertelijke als weelderige genoegens...Laat ons heel in 't kort, enkele der talrijke veranderingen opsommen, die voor Oostende den naam van prima-badstad nog hebben verheerlijkt. Onmiddellijk na den oorlog 1914-1918 werd het gewichtige probleem van het drinkbaar water op den voorgrond geschoven. De hygiene van onze stad was er mede gemoeid en reeds in 1923 werd Oostende voorzien van Bocqwater.

Voor de luxueuse hotels, tusschen den Kursaal en het Koninklijke Chalet, is thans onder den dijk een badinstallatie aangebracht, die ongetwijfeld kan wedijveren met de meest moderne onder haar gelijke. In het centrum van de koninklijke wandelgangen verrijst het Thermenplein. Het is toegankelijk langs een nieuwen dubbelen weg, de Generaal Jungbluthlaan, die tevens de vermaarde renbaan Wellington leidt.

Deze grootsche verwezenlijking strekt ter eere van onzen burgervader, die, met zijn gekende wilskracht, niet rustte alvorens Oostende ook den titel van Koningin der Kuuroorden veroveren kon.

Meer en meer werd sedert jaren de geachte verdedigd dat Oostende een werkelijk Thermenpaleis moest bezitten, er was evenwel verdeeldheid over de kwestie waar het paleis moest oprijzen. Juist voor den oorlog werden nog boringen verricht op het tennisplein van het Leopoldpark. Daar zou men misschien het grootsche gebouw kunnen oprichten. Reeds had men een diepte van 90m. bereikt toen het naderende krijsbedrijf het werk kwam belemmeren.



De Koninklijke Familie bij haar terugkomst uit Zweden te Oostende (Zeestation) ontvangen door Burgemeester Dr. E. Moreaux.

Burgemeester Moreaux, een overtuigd en geestdriftig voorstander van een Kuurpaleis, maakt van het droombeeld een schitterende werkelijkheid. In 1929, dank zij zijn autoritair, overtuigend wetenschappelijk betoog, bewam hij van den gemeenteraad een stemming van ongeveer 13.000.000 frank om de zaak te drijven. In 1930 werden de werken aangevangen te midden

van de Koninklijke Gaanderijen. Een boring tot op 350m bracht een rijke bron van alcalisch water aan de oppervlakte. Alzoo mocht in den eigenlijken zin van het woord van een Thermenpaleis gesproken worden. Pas sedert 1934 opgericht, heeft dit paleis reeds een talrijk cliënteel verworven. Een zwembad met opgewarmd zeewater, het thermaal drinkwater, het park, de wetenschappelijke instrumenten, een elite-korps van geneesheren, dat alles verzekert aan het Thermenpaleis een zeer verspreide faam, en lokt ook de wintergasten aan.

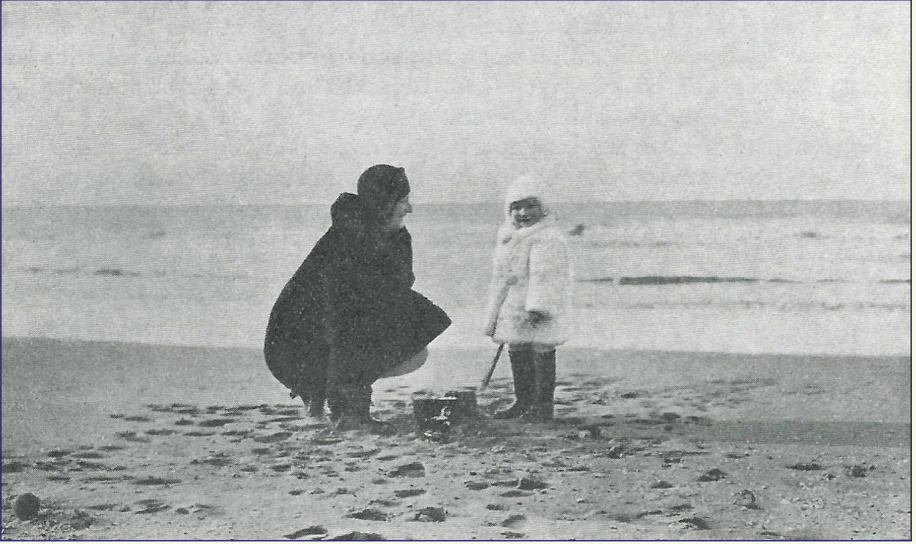
Sedert 1932 konden de Oostendenaars reeds wijzen op een eigen bronnetje, dat opwelde in het Babylonstraatje Na ontleding werd bevonden dat dit water geneeskundige eigenschappen bezat en het werd geleid naar de *Trinkhall*, die nog heden bezocht wordt en als lief kasteeltje troont te midden van het Leopoldpark. Nevens het Koninklijk Landhuis, aangekocht door Leopold II na de tentoonstelling te Weenen, bewonderen wij het ruitersstandbeeld van onzen tweeden Koning, een werk van beeldhouwer Courtens.

In 1922, werd het monument opgericht voor de gesneuvelden van Oostende aan de SS.Pieter en Paulusplaats, tegenover het Zeestation (beeldhouwer Braeck). Bij de kazerne verrijst het gedenkteken ter nagedachtenis aan de gesneuvelden van het 3^{de} en 23^{ste} Linieregiment (beeldhouwer Rau). Het Vindictive-monument en het bootje waarmede Stanley den Kongostroom bevoer (1883), bevinden zich bij de De Smet de Naeyer-brug. Een nieuwe Visserhaven, een nieuwe Vuurtoren en een nieuwe Vischmijn verhoogden op zeer gelukkige wijze de uitbreiding van ons Vlaamsch visschersbedrijf.

Het was Z.M. Koning Albert die een totale wijziging voorstond, wat betreft ons zoo schilderachtige visscherskwartier. Daarvoor waren argumenten te over. Vooreerst was het niet langer doenlijk de aangevoerde visch van het dok naar de oude vischmijn over te brengen. Dit veroorzaakte niet alleen verlies in tijd, doch de kwaliteit van de visch leed ook hetzij aan de zon, hetzij door het zwarte stof van de naburige kolenstapels. Ijs moest zelfs van de overzijde aangevoerd worden, wat een ongerieflijkheid te meer beteekende. Verder was heel het visscherskwartier één woonkazerne geworden en waren de kroegen zoodanig in aantal toegenomen dat ons zeevolk in een gealcoholiseerd ras dreigde te ontaarden. Men begrijpt dat, ook op zedelijk gebied, een ware ondergang van ons volk te voorzien was.

Het Oostendsch Gemeentebestuur heeft dus voor zijn visschers een moderne en gezonde wijk gesticht, waar tevens alle instellingen, zooals dokken, stapelhuizen en vischmijn in hun onmiddellijk bereik werden gesteld. Vergeten wij daarbij niet, dat de visscherskinderen op die wijze bewaard

blijven voor het beroep van hun voorvaderen, daar allerhande 'postjes' in een te nabije seizoenstad tal van zeemanszonen aan de scheepvaart ontrukten.



Koningin Astrid en Prinses Josephine-Charlotte te Oostende

In de duinen werd het oude Fort Napoleon, dank zij den ijver van den heer C.Loontiens, als historisch museum ingericht.

Een vliegveld en een vliegstation verzekeren het ultra-moderne verkeer met binnen- en buitenland. Er wordt thans van regeeringszijde uitgezien naar een ruimer landingsveld.

Bij de oude scheepstimmerwerf, treft men het aangrijpende Panorama van den IJzerslag aan, een werk van de schilder A.Bastien, dat op treffende wijze den oorlog 1914 in de streek Ieper-Nieuwpoort, illustreert.

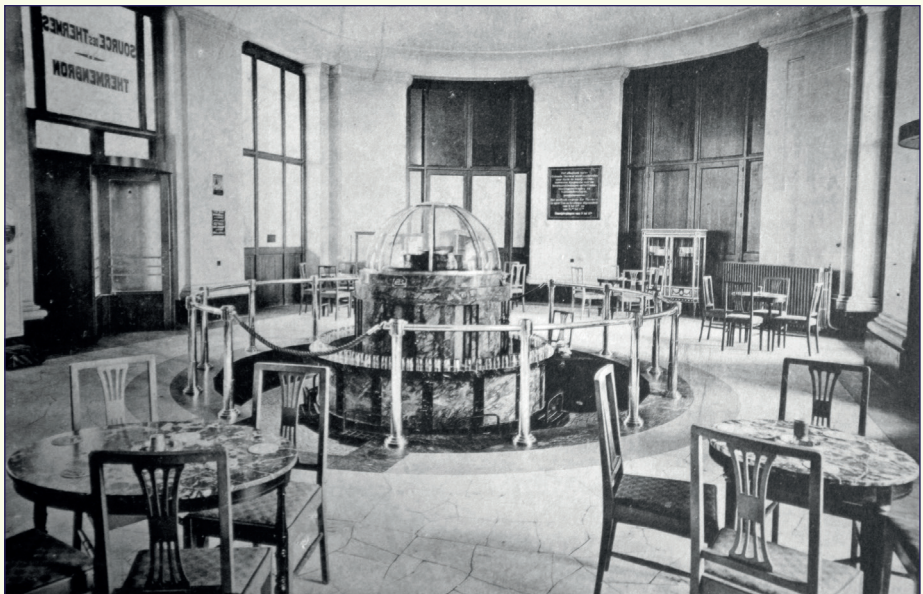
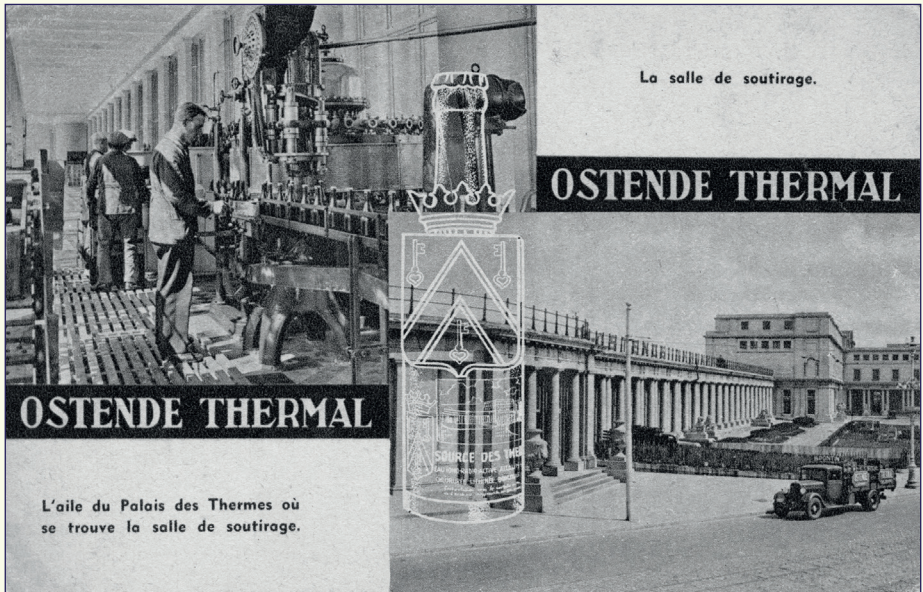
Nieuwe en groote wijken werden na den oorlog langs Oost en West opgebouwd. Ruime straten en pleinen, verzorgde beplantingen, geven aan Oostende het uitzicht van een volkomen gemoderniseerde stad, die op gebied van schoonheid, hygiëne en comfort aan het land en de buitenwereld tot voorbeeld mag worden gesteld.

Deeze ongemeene bloei van onze badstad schijnt op verre na nog niet tot zijn toppunt te zijn gekomen. Voor het oogenblik is men bezig een stuk van het Brugsch kanaal en de dokken naast het Zeestation op te vullen om nieuwe spoorlijnen en een prachtige autostrade aan te leggen. Volgens een plan, dat voor het publiek opgesteld werd in het stadhuis, zullen aan onze stad nog grootsche verbeteringen toegebracht worden in een zeer nabije toekomst.

Nu wij dit geschiedkundig overzicht van Oostende beëindigen, merken wij pas hoeveel er nog over onze mooie badstad te zeggen valt.

Bron: (de letterlijke schrijfwijze werd overgenomen)

Merkwaardige Bladzijden uit de geschiedenis van Oostende door V.Foutry (gemeenteonderwijzer te Oostende), 1938



Enkele afbeeldingen van de toenmalige 'trinkhall' in Leopoldpark Oostende

©verzameling Daniel Lamoot





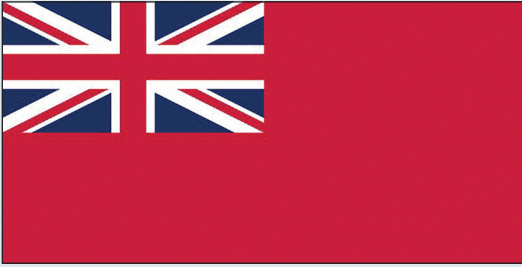


Luchtfoto:

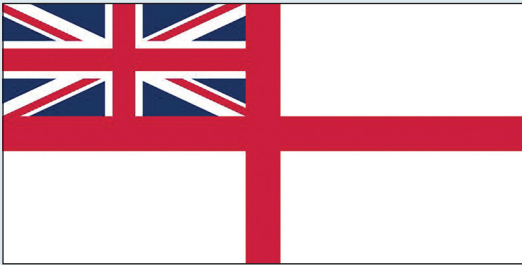
OOSTENDE 1966

*De Mercator ligt al
in het tweede dok.
(het Mercatordok)*

Vlaggen op Britse schepen



De 'Red Ensign' is de vlag van de Britse koopvaardij. Buitenlandse bezoekende schepen: oorlogs - koopvaardij & pleziervaart in Britse havens voeren deze aan stuurboord mast vooraan.



De witte of 'White Ensign' is de vlag van de Britse Navy.

Enkel te zien op Britse oorlogsschepen



De 'Bleu Ensign' is van de 'Royal Navy Fleet Auxiliary', de vloot die logistieke & operationele steun geeft. Soms ook te zien op sommige plezierjachten, omdat daar aan boord een Britse (reserve) officier, eigenaar/schipper is.



De Union Jack!

**#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



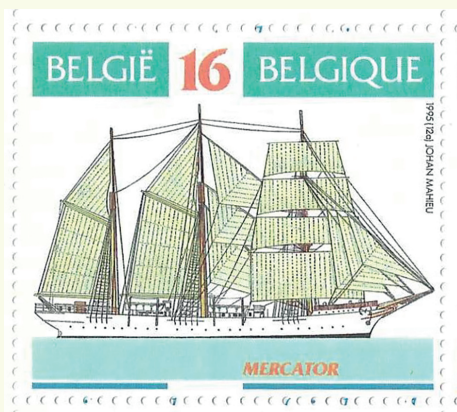
Enkele schoolschepen op postzegel, uitgegeven midden 1995 door de Belgische Post

KRUZENSTERN



Type: Viermast bark
Land: Rusland
Eigenaar: Ministerie van de visserij
Thuishaven: Riga
Bouwjaar: 1926
Scheepswerf: J.C. Tecklenborg,
Wesermünde, Bremerhaven
(Duitsland)
Bruto tonnenmaat: 3257 T
Lengte: 114,90m
Diepgang: 7,10m
Max zeiloppervlakte: 3400m²
Hoogte van de masten: 55,30m
(vanaf het dek)

MERCATOR



Type: Barkentijn
Land: België
Eigenaar: 1932, Belgische staat
1996, Vlaamse regering (VLOOT)
2017, Stad Oostende
Thuishaven: Antwerpen
Sedert 1964 ligplaats in Oostende
Bouwjaar: 1932
Scheepswerf: Ramage & Ferguson,
Leith (Schotland)
Bruto tonnenmaat: 778 T
Lengte: 78,40m
Diepgang: 4,23m
Max zeiloppervlakte: 1600m²
Hoogte van de masten: 40, 41, 39m

** Bijkomende informatie: de Mercator is een beschermd monument bij Ministerieel Besluit van 24 september 1996 en beschermd varend erfgoed bij Ministerieel Besluit van 16 juni 2017.*

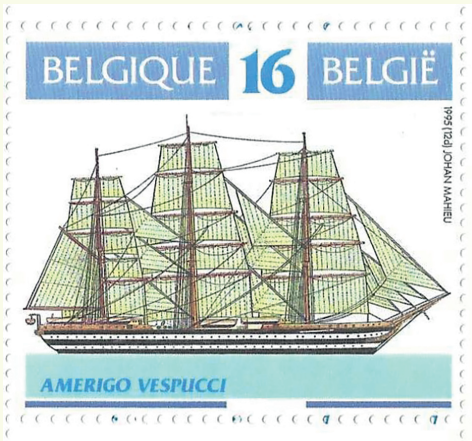
- tekenaar van de postzegels: Johan Mahieu
- grootte postzegels: 48,75mm x 38,15mm
- 1.500.000 exemplaren gedrukt, prijs: 16Fr per postzegel

SAGRES II



Type: Driemast bark
 Land: Portugal
 Eigenaar: Portugese Armada
 Thuishaven: Alfeite, Portugal
 Bouwjaar: 1937
 Scheepswerf: Blohm & Voss, Hamburg (Duitsland)
 Bruto tonnenmaat: 1869 T
 Lengte: 89,51m
 Diepgang: max 6m
 Max zeiloppervlakte: 1796m²
 Hoogte van de masten: 45m vanaf de waterlijn

AMERIGO VESPUCCI



Type: Volschip
 Land: Italië
 Eigenaar: Italiaanse Marine alsook de Maritieme Academie Livourne, Italië
 Thuishaven: La Spezia, Italië
 Bouwjaar: 1930
 Scheepswerf: Vroegere Koninklijke scheepswerf te Castellamare di Stabia (Italië)
 Bruto tonnenmaat: 3550/4100 T
 Lengte: 100,50 m
 Diepgang: max 7,06m
 Max zeiloppervlakte: 2533m²
 Hoogte van de masten: 46 m

FRANÇOIS BOSSUET SCHILDERDE DE OOSTENDSE VISMARKT

In 1997 slaagde het Museum voor Schone Kunsten Oostende erin het schilderij “De oude vismarkt van Oostende” van François Bossuet aan te kopen. Dat was in openbare veiling in het venduhuis De Vuyst in Lokeren. Daarmee kwam onverwacht een gelukkig einde aan een zoektocht naar het schilderij dat we enkel van op een vage foto kenden en dat ooit had toebehoord aan de maritieme collectionneur Alexandre Berqueman. Die had het wellicht gekocht toen het in openbare veiling kwam in Brussel op 9 december 1935. Dit was de veiling van de collectie van Ridder de Schoutheete de Tervarent. Die had het wellicht gekocht in veiling in de Galerie Fiévez in Brussel op 25 november 1929.



François Bossuet op latere leeftijd, geportretteerd door zijn collega Ernest Slingeneyer

Brussel, K.M.S.K.v.België

Eerst heel kort iets over de maker, François Bossuet (Ieper, 1798 – Sint-Joost-ten-Noode, 1889). Bossuet was als kind door omstandigheden met zijn ouders in Oostende verzeild geraakt. Vader was er herbergier in de Albertusstraat (de latere Eufrosina Beernaertstraat).

Hij had zijn prilste tekenonderricht nog gekregen van Jean-Joseph Beirens aan de Academie van Ieper en nadien had hij gestudeerd aan de Antwerpse Academie. Omstreeks de tijd van de Slag van Waterloo en de aanvang van het Hollands tijdvak trad hij als secretaris van de loodsdiensten in dienst bij het zeewezen in Oostende.

In zijn woonhuis op de Groentenmarkt was hij op eigen houtje met een bescheiden tekenschooltje gestart. Toen de stad in 1820 een officiële tekenschool stichtte werd François er samen met Michel Van Cuyck professor.

Zélf schilderde Bossuet toen al bijna uitsluitend stadsgezichten.

Er ontstonden tal van gezichten op Oostende en omgeving, zowel in olie als in aquarel, sepia en potlood. Het spreekt vanzelf dat die een schat aan informatie bieden over het oude Oostende : zichten op de houtzaagmolens van het Molendorp, zichten van de oude stadsgrachten met de aanpalende oevers, een prachtig geschilderd landschap vanuit de westelijke duinen richting hinterland en het vismarkttafereel waarover we het hier hebben.

In 1828 zou Bossuet echter Oostende verlaten, daar hij -naar eigen zeggen- bij het Loodswezen stelselmatig over het hoofd werd gezien voor promoties. Hij vestigde zich als “freelance” kunstenaar in Brussel, maakte er internationale naam en kreeg een leraarsambt aan de Brusselse Academie.

Zijn stadsgezichten behoren op de internationale kunstmarkt nog steeds tot de hoogst gewaardeerde klasse van wat tijdens de 19^{de} eeuw binnen dit genre werd geproduceerd. Niet alleen Belgische en Franse steden werden door hem op pittoreske wijze uitgebeeld. Hij ontwikkelde een speciale voorliefde voor Noord-Afrika en voor Spanje, toen nog vrij exotische oorden.



Het zicht op de Oostendse vismarkt dateert uit 1832. Bossuet schilderde het mogelijks voortgaande op eerder gemaakte tekeningen, al blijft 1831-1832 perfect mogelijk als observatieperiode. Het meet amper 34 bij 40 cm maar bevat een schat aan details. Bossuet signeerde zijn schilderij onderaan rechts op een ton.

Hij stelde het tentoon in het Salon 1832 in Gent.

Het stadsbestuur liet deze vismarkt aanleggen in 1707-1708 op de westkant van de Boonestraat en de Land van Cadzandstraat. Tussen beide straten stond toen nog een huizenblok, vandaar de twee straatnamen voor wat men nu in de omgang het Cadzand-Bonenplein noemt. Alleen het westelijke deel was toen niet bebouwd en bood dus kansen voor de bouw van een vismarkt.

We lezen erover in Jacobus Bowens' boek uit 1792 "Nauwkeurige Beschryving der Oude en Beroemde Zee Stad Oostende gelegen in Oostenryksch Vlaenderen" : "Het Magistraet ziende de noodzaekelykheyd tot het maeken van eene Visch-markt, de welke tot alsdan gehouden wierd op de Groenselmarkt en op de Kaeye, kocht op den 21 der zelve maand van d'Heer Fernandus

van Berblock eene woeste plaats, het Cazzant genaemd, voor twee honderd guldens, de gene door de Bomben was vernietigd, welke plaats de Stad heeft laeten calsyden, aldaer eenen diepen Steen-put delven en eene Galderye opregten tot het houden van de Visch-myne” en wat verder lezen we : “Op den 1 Maerte 1708 wierd de Visch-myne gestelt in ‘ Cazzant en aldaer voor d’eerste-mael de Visch-markt gehouden”.

Die vismarkt was al bij al een bescheiden constructie : een vijfzijdig galerijtje met een bedaking die rustte op zuilen en met dakpannen bedekt was. Een open bureel waarop een klok gemonteerd was tussen twee verticale balken en overdekt met een houten kap.

Links op het schilderij : de Cadzandstraat met een monumentale waterpomp. In het midden : de vismijn met daarvoor de vismarkt, beide geanimeerd door tal van personages : vissers, vissersvrouwen, klanten... Vissen liggen gewoon op de grond geëtaled. Van moderne hygiëne was uiteraard nog geen sprake. Achter de vismijn, de blinde zijgevels van de huizen in de Cadzandstraat en Bonenstraat.

Rechts de Bonenstraat, met rechts achter de huizen de oostmolen. Deze werd in 1856 afgebroken. De molen staat in de wind gedraaid : dat zien we aan de rookpluimen uit de schoorstenen die in de tegenovergestelde richting waaien.

x x x

Deze vismijn werd gesloopt zodra een nieuwe vismijn, nu op het Mijnplein, in 1834-1835 in gebruik werd genomen. Deze locatie werd zowel vismijn als vismarkt.

Maar in 1853 kwam de vismarkt terug naar zijn oude stek. De markt kreeg nu een volledige overkapping in metaal en glas. Tegen de buitenmuur van het hoekhuis kant Boonestraat werd een kruisbeeld en een Mariakapelletje opgehangen, nu beide in de collecties van de Oostendse Heemkring “De Plate”. Daar was ook plaats voor affiches, hét massa-communicatiemiddel in die tijd. Deze vismarkt is welbekend via foto’s, niet in het minst door deze van Antony.

Na W.O.II werd heel de site ontruimd. Zowel huizen als wat nog restte van de vismarkt werden “weggesaneerd”. Zo ontstond een plein dat in de loop der decennia uitgroeide tot een buurt vol horeca-ambiance, en ook het decor was voor folkloristische zangwedstrijden of de jaarlijkse verbranding

van carnavalspop Tjannie Carbon. Cafés : namen die nog bekend in de oren klinken zijn of waren oa. 7 Beaufort, Aqua Grill, Bacchus, Bajatzu, De Crayon, De Filosoof, Gaby, De Gepekelde Fiege, Den Heiligen, Majorca, New Brixham, Oscovis, De Piraat, De Ra, Santana, De Snelboot, The Switch, Sylvester, W. Van Wouw, Westhinder, Zeezotje,...maar ook een handel in champignons, de tapasbar La Vie, de Record Store, de viswinkel Angèle, het restaurant Adelientje!

Niets herinnert anno 2023 nog aan de volkse buurt die Bossuet bijna twee eeuwen eerder in beeld bracht...

Norbert Hostyn

Januari

*De dagen worden lichter
wegen minder zwaar
aan duïsternis
schaduwten worden kleiner
nu de zon schijnbaar naar
haar hoogste einder
klímt*

*uit de winterwende herrízen
sneeuwklókjes
luíden een nieuwe dageraad ín
ontwaak
sta op
zie naar mýjn bestaan
wie had ooit gedacht
dat ik
uit íjskoude grond
ín het licht werd verwacht*

Mieke Geldhof

'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

BOEGBEELDEN

De idee om op de steven van een schip een versiering aan te brengen dateert reeds uit de prehistorie van het schip zelf. Aanduiding op oude munten wijzen erop, dat de Feniciërs, de Etrusken, de oude Grieken en de Romeinen naast sierlijke stevenfiguren ook aan weerszijden van hun schepen “bezwarende” oogvormige versieringen aanbrachten.



Omstreeks 500j voor Christus vinden we veelal dierenhoofden als stevenversieringen op Romeinse en Atheense ramschepen, meestal met het beeld van een wild zwijn, die spits uitliepen met de bedoeling vijandige schepen te splijten. In de Vikingtijd bewezen de Noormannen dat zij niet alleen meesters waren in een opvallende scheepsbouwtechniek maar ook op het gebied van scheepsdecoratie goede psychologen zijn geweest. Het naderen van de met “draken-of slangenhoofden” versierde vaartuigen moet op iedereen die het slachtoffer van een inval werd een vreesaanjagende indruk hebben gemaakt. In de 15^{de} eeuw waren er ook typische, opvallende “mastbeelden”. Vaak werden “heiligenbeelden” niet alleen op de steven aan-

gebracht maar ook hoog in de mast vastgehecht. Wij mogen hieruit afleiden dat een gelovige bemanning op die wijze Gods zegen voor “behouden vaart” wenste af te smeken. Opvallend onder de schegbeelden (= *Figuren of gedeelten van figuren geplaatst op de voorsteven of boeg van een schip*) is het groot aantal vrouwenfiguren met eenzelfde, bijna steeds weerkerende voorstelling: ver uiteen gespreide armen met wapperende klederen. Een Engelse dichter beschreef dit “with robes of white that far behind, seemd to be fluttering in the wind...”. In de eindeloze reeks van beroemde

personages die tot de boegbeelden hebben geïnspireerd vinden wij zowel een doorluchtige “Queen Victoria” als “Cleopatra”, de beroemde Zweedse nachtegaal “Jenny Lind”, als de Noorse godin “Beda”. Andere geliefkoosde onderwerpen voor een “stevenfiguur” waren onder andere de onvermijdelijke Neptunus-beelden met Sirenen en Tritonen, de beeldgroepen, ruiters, draken en vergulde leeuwen die vooral opgang maakten in de 18^{de} eeuw op de Britse oorlogsschepen. Sommige boegbeelden staan in de geschiedenis bekend om hun griezelige smaak en doen zelfs volledig afbreuk aan de principes van een kunstzinnige opvatting. Zo nam de beruchte Franse vrijbuitersurcouf, die omstreeks de Napoleontische oorlogen in 1807 de Indische Oceaan onveilig maakte, een ‘lijk dat zijn doodskleed afwerpt’ als suggestief voorbeeld van een boegbeeld voor zijn schip de ‘Revenant’. Wellicht wensde hij hierdoor de “welkomstgroet” aan zijn bemanning meer kracht bij te zetten in volgende vrijbuiters taal: “Dit schip wordt uw graf of de wieg van een glorierijke toekomst”. In diezelfde sfeer was het lugubere schegbeeld van het Engelse kaperschip “Terrible” niets minder dan een menselijke geraamte. Vermeldenswaard is zeker het geval van een bevelhebber van een koninklijke oorlogsschuit onder Georges II, die slaags geraakte met de gevreesde zeerover “Zwartbaard” en zegevierend het zeeduel beëindigde. De terugkeer naar Port Royal werd op triomfantelijke wijze gevierd en het afgehakte hoofd van de vrijbuiters prijkte als realistisch schegbeeld op de voorsteven!

Dat de bemanning van een schip een bijna soms ziekelijke verering koesterde voor een boegbeeld wordt vaak op een treffende wijze geïllustreerd. Een kapitein van een Engels fregatschip wist dat zijn bemanning hoog opliep met een zwaar vergulde stevenfiguur die een jonge dame “met weelderige boezem” voorstelde. Hij zocht en vond het middel om de snelheid van het schip op te voeren. Tot de verzamelde bemanning op het kwartierdek uitte hij de bedreiging hun “vrouwelijk idool” te overschilderen in vuilzwarte kleur indien het schip niet meer knopen liep. Het resultaat liet niet op zich wachten en het fregat kliefde sneller, als nimmer te voren, door het water. De drang om de steven te versieren werd wellicht nooit meer geëvenaard dan op de Engelse “Trudor-schepen”. Het werd een wedijver inzake de meest opvallende scheepsdecoratie. Het geheel deed soms denken aan een “pièce montée” en niet zelden beliep de kostprijs voor een beeldengroep een vijfde van de bouwkosten. Een representatief voorbeeld uit die periode is het linesschip “Sovereign of the Seas” (1637). In de 18^{de} eeuw keerde de zin voor een redelijke verhouding terug en vinden wij vooral de vergulde leeuwenfiguren op de oorlogsschepen. Heel in het bijzonder willen wij hier uitweiden over een der mooiste boegbeelden aller tijden en tezelfdertijd een

brokje Antwerpse geschiedenis. In het vooruitzicht van het bezoek van Napoleon en keizerin Marie-Louise aan Antwerpen op 4 mei 1810 werd op de keizerlijke werven een “staatsiesloep” gebouwd naar de plannen van Ingenieur Guillemard. Pas drie dagen voor de aankomst van het keizerlijk paar was men klaar gekomen met het vaartuig dat op een sierlijke gondel leek. Bij de stapelloop sprak men van een drijvend juweel en dit bleek zeker niet overdreven. De staatsiesloep was 19,30 m lang, 3,35 m breed en 97 cm diep. Een prachtige roef, in twee vertrekken ingedeeld, besloeg ongeveer een derde van een totale lengte, terwijl de overige twee derden voorbehouden werden aan de 24 roeiers. Op de voorsteven zat een triomferende “Neptunus” op een spuwende dolfin geflankeerd door twee gevleugelde tritoontjes die zich met kinkhoorns amuseren, terwijl aan weerszijden kleinere dolfinen de compositie gracieus deden uitkomen. Op de achtersteven prijkte het keizerlijk wapenschild in half verheven beeldhouwwerk, met een kroon er bovenop, getorst door twee beelden in zittende houding: Pallas met haar lans en een jonge genius die de bazuin steekt.

Het was aan boord van deze keizerlijke sloep dat Napoleon en Marie-Louise tijdens hun verblijf, dat een vijftal dagen duurde, verschillende bezoeken brachten aan de haveninstellingen en de oorlogsschepen die op de stroom voor anker lagen.

In 1814 werd het vaartuig naar Brest overgebracht om daar in het marine-arsenaal te worden opgeborgen.

Echter niet vooraleer de scheepskapitein, die met de overbrengst gelast werd, aan de praal bezweek en het sierlijk gebeeldhouwde kopstuk van het roer liet afzagen om het voor zich zelf te houden.

Te Brest, waar men van heel het geval niets afwist, verkeerde men in de waan dat het geschonden roer, met een helm versierd was geweest en vulde men het met een gelijksoortig ornementeringsmotief aan. De originele sloep berust in een museum te Parijs.

Vandaag de dag vrezen wij echter dat de moderne reders geen interesse meer tonen voor het boegbeeld. De huidige strekking voor een eenvoudige strenge lijn ten spijt, menen wij toch dat een stevenfiguur, in modern materiaal en met een moderne sculptuur geen afbreuk zou doen aan een harmonieus geheel. Integendeel: het schip zou weer, als vroeger, een eigen representatief karakter krijgen

Bron: België zeevarende natie, 1970



©Rudy Laforce

Russisch fregat 'Shtandart' vaart richting haven Oostende tijdens Oostende voor Anker, 7 mei 2018.



Boegbeeld van de 'Shtandart'

VOLKSVERHAAL VAN EEN VERLOREN PRINSES

Roofvogels ontbreken op Spitsbergen. Vogels die wat naamgeving betreft aan sneeuw en ijs doen denken zoals ijseend, sneeuwhoen, ross' meeuw en sneeuwgorz, die vind je er wel! Bij ross' meeuw is er de correlatie met de Rosszee, die diepe blauwe baai op Antarctica. Dan zijn er de vogels waarover je veel hebt gelezen of gehoord zoals de kleine rietgans, rosse en grauwe franjepoot, ivormmeeuw, vorkstaartmeeuw. Maar de sneeuwgorz (*Anser caerulescens*), neen die is er helaas niet bij. Het is een vogel van Alaska en Canada, Groenland en arctisch Siberië. De kleine en de wilde zwaan, kunnen wij wel waarnemen bij ons, zij het tijdens prachtige, lange en strenge winters.

Hammerfest is veraf, zowat drieduizend kilometer van Vlaanderen. Zeshonderd km verder noordwaarts ben je al op Svalbard. En ergens op dat ijselijke eiland, dat de Hollanders terecht Spitsbergen noemden, verbleef daar tussen 14 en 23 mei 2014 een sneeuwgorz. Onderzoek wees uit dat het niet om een verdwaald of verwilderd of ontsnapt exemplaar ging.

Velen lazen wellicht de meesterlijke 'echt' gebeurde vertelling 'The Snow Goose' van Paul Gallico. Het is een teder en hallucinant verhaal met dramatische hoogtepunten, het is tegelijkertijd een ontroerende hulde en eerbetoon aan een kreupel personage dat zijn leven offerde voor Britse soldaten. Het is een volksverhaal en een huiveringwekkend, prachtig sprookje. Het is een universele metafoor van 'de schone en het beest'. Maar het is legendarisch en authentiek en aanschouwelijk terzelfder tijd.

Wij bevinden ons aan de Essex Coast, een uitgestrekt gebied met meren en moerassen, kreken en estuaria. Wulpen, wintertalingen, slobenden en smienten, wilde eenden en ganzen en meeuwen komen er uitrusten tijdens de trek. En ginds in een oude verlaten vuurtoren woont de zonderlinge, kreupele kunstenaar, een mensenschuwe eenzaat en vogelvriend Philip Rhayader. Voor het kleine meisje Frith is dit toch wel aan angstwekkende bizarre verschijning.

Maar ze overwint haar angst en stapt naar hem toe met een gewonde gans in haar armen. Een sneeuwgorz zo blijkt even later. Beiden, Philip en Frith delen dezelfde liefde voor de vogels. 'Ah, she has been shot, poor thing. Her leg is broken, and the wing tip! But not badly.' Het meisje keek belangstellend toe hoe de jonge vogel die door de storm wellicht was uit koersgeraakt, liefdevol door de bizarre, misvormde bewoner van de vuurtoren werd verzorgd.

De meeste van de vogels die er overwinteren trekken weer weg in de lente. Vele komen telkens weer. De opvallende sneeuwgorz wordt één van de trouwe gasten! Mooie namen krijgt de witte gans uit het hoge noorden, zoals 'The lost Princess', maar ook 'La princesse Perdue'. En die Franse benaming is niet toevallig gekozen, want het is oorlogstijd en Frankrijk ligt aan

de andere kant van het Kanaal! Het is de tijd van de Britse politicus Winston Churchill en wie Churchill zegt, weet dat oorlog nooit veraf is!

En jawel, Britse soldaten zitten nabij Duinkerken in de val en dreigen te worden gedood door de Duitsers. Philip Rhayader heeft een zeiljacht en weet dat hij niet moet aarzelen. Heen en weer gaat het nu over het Kanaal waar hij Britse soldaten oppikt. Dwars door de kogelregen, ontploffende mijnen, en uiteenspattend staal waagt hij zijn leven om soldaten te redden. Vreemd en spookachtig is die witte verschijning boven de boot. Het is de in grote bogen rondcirkelende sneeuwgangs, wit met zwarte vleugeltoppen! Tot Philip door Duitse mitrailleurs wordt doorzeefd en ineen zijgt en sterft. Later werd de jacht of wat er van restte door de Britten zelf tot zinken gebracht: een eerlijk zeemansgraf! Maar wat de matrozen zagen is hen lang bijbleven: een witte vogel cirkelde drie keer over de plek heen, drie keer zoals ook een oorlogsvliegtuig soms drie keer salueert bij het afscheid van een bevriende luchthaven.

En Frith, zij krijgt de boodschap vanuit de grauwe hemel.' Lost Princess' komt eventjes langs, maar landt niet en verdwijnt voorgoed naar Groenland, Alaska of Canada. Voor Frith is niet alles voorbij, ook niet wanneer de gamele vuurtoren per abuis door de Duitsers wordt vernield. Het meisje heeft niets kunnen redden, met name een prachtig schilderij van haar zelf met de gewonde sneeuwgangs. Philip was immers naast vogelliefhebber ook een begaafd kunstenaar. Een schoon mens zou je kunnen zeggen!



Johan Corveleijn

BRAKWATERMOSSEL



©Annick Verween

*De brakwatermossel *Mytilopsis leucophaeata* is een Amerikaanse soort die bij ons terecht kwam via scheepvaart. De soort is typisch voor riviermondingen en komt in België voor in de Schelde. De brakwatermossel veroorzaakt aangroei- of 'biofouling' problemen in veel industriële sites in Europa, doordat de mosselen zich gaan vestigen in koelwatersystemen. Het feit dat deze soort goed bestand is tegen schommelingen in temperatuur en zoutgehalte maakt het extra moeilijk om efficiënte tegenmaatregelen te nemen.*

Wetenschappelijke naam

Mytilopsis leucophaeata (Conrad, 1831)

Oorspronkelijke verspreiding

Het genus *Mytilopsis* was 60 miljoen jaar terug al aanwezig in Europa. Dertig miljoen jaar geleden werd Amerika vanuit deze Europese populaties gekoloniseerd. De brakwatermossel *Mytilopsis leucophaeata* komt daar voor in estuaria langs de Atlantische kust, vanaf de Hudson rivier tot aan de Golf van Mexico. Ongeveer vijf miljoen jaar geleden stierf het genus *Mytilopsis* uit in Europa, maar deze mosselen belandden terug in onze streken door menselijk handelen.

Eerste waarneming in België

Ongeveer vijf miljoen jaar geleden verdween het genus volledig uit Europese wateren. Daarna was het wachten tot 1835, met waarnemingen van de brakwatermossel in de haven van Antwerpen. De soort werd toen onterecht beschreven als een nieuwe soort voor de wetenschap met de naam *Mytilus cochleatus*. Een volgende waarneming liet echter bijzonder lang op zich wachten, tot 1960 nabij Nieuwpoort. Verspreiding in België De soort komt bij ons vooral voor in de koelwatersystemen van enkele bedrijven in en rond de haven van Antwerpen. In 1960 was de soort ook aanwezig in Nieuwpoort, en ook in het Kanaal Gent - Terneuzen werd de soort waargenomen.

Verspreiding in onze buurlanden

In Nederland dateert de eerste waarneming van 1895, in de Amstel rivier. Meer recent wordt de soort vooral gemeld in koelwatersystemen van enkele bedrijven aan de Schelde en de Rijn, maar ook vastgehecht aan natuurlijke oppervlakten zoals rotsen en hout, zoals bijvoorbeeld in het Kanaal Gent - Terneuzen, het Noordzeekanaal en het Deltagebied. Ook in de Waalrivier kunnen er vandaag brakwatermossels teruggevonden worden. De soort wordt echter vooral opgemerkt wanneer er overlast door veroorzaakt wordt, meestal in industriële koelwatersystemen, zoals dus in het Nederlandse Noordzeekanaal, maar ook in de Spaanse Guadalquivir rivier en in de Baltische Zee nabij Finland. De soort werd onder andere ook gevonden in Frankrijk, nabij Caen, en Duinkerke, in Engeland, sinds 1996 in Zuid-Wales, nabij Cardiff en in Duitse en Oekraïense wateren.

Wijze van introductie

Het veelvuldig voorkomen in havengebieden is een sterke indicatie dat deze soort - als larve of als volwassen dier - meegevoerd wordt in het ballastwater of vastgehecht op de romp van schepen. Gezien ballastwater niet werd gebruikt vóór 1870, moet de initiële kolonisatie gebeurd zijn door volwassen exemplaren die zich vastgehecht hadden op een scheepsromp.

Redenen waarom deze soort zo succesrijk is in onze contreien

De brakwatermossel is - zoals zijn naam al laat vermoeden - als estuariene soort goed bestand tegen schommelingen in zoutgehalte of saliniteit. Ook temperatuursvariaties zou hij goed kunnen verdragen. Dit leidt tot de hypothese dat de brakwatermossel een eurytope soort is, wat betekent dat hij in een waaier van habitats en milieuomstandigheden kan gedijen.

Factoren die de verspreiding beïnvloeden

Een van de belangrijkste factoren die de verspreiding beïnvloedt, is de aanwezigheid van een geschikt substraat voor vasthechting. De brakwatermossel heeft immers geen ingegraven levenswijze, maar leeft vastgehecht op harde structuren (net zoals “onze” eetbare mossel *Mytilus edulis*). Wetenschappers noemen dit een ‘epifaunische’ levenswijze. Ze hechten zich onder andere vast op stenen en waterplanten, maar de hoogste aantallen worden bij ons gevonden op kunstmatige, licht onregelmatige oppervlakken, zoals betonnen muren en de vaak metalen pijpleidingen van de koelwaterinstallaties. De onder- en bovengrenzen van tolereerbaar zoutgehalte zijn voor de brakwatermossel sterk afhankelijk van de plaats van voorkomen. De brakwatermosselen die voorkomen in het Scheldegebied bevinden zich binnen zoutgehaltes die variëren van 0.1 PSU (bijna zoet water) tot 11.7 PSU. Ter vergelijking: het zeewater in de Noordzee heeft een zoutgehalte van ongeveer 35 PSU. Op andere plaatsen zijn echter al exemplaren gevonden in water met een PSU van 31,6. Zeewater is echter een stap te ver: in volle zee zal de soort niet voorkomen, wat de verdere uitbreiding helpt voorkomen. De brakwatermossel is goed bestand tegen lage minimumtemperaturen - bijvoorbeeld 6,8 °C in de Schelde - maar voor de ontwikkeling van de gonaden tijdens de voortplantingsperiode is een watertemperatuur van minimum 13 °C vereist. De soort is van nature uit een trage kolonisor, wat onder andere te wijten is aan de saliniteitsbarrières van de open zee enerzijds en het zoet water anderzijds. De kolonisatie kan enkel in een sneller tempo verlopen als de brakwatermossel een handje wordt geholpen door de mens, namelijk onder de vorm van transport op scheepsrompen of als verstekelingen in ballastwater.

Effecten of potentiële effecten en maatregelen

Industriële revolutie

De brakwatermossel veroorzaakt aangroei- of ‘biofouling’ problemen in veel industriële sites in Europa, zoals in kerncentrales en chemische fabrieken. Dit hoeft niet te verbazen. In die sites zijn er namelijk koelwatersystemen waarbij water wordt aangezogen om bepaalde industriële processen af te koelen. De in de waterkolom aanwezige larven van de brakwatermossel worden bij deze processen mee opgepompt en kunnen zonder probleem de 1 millimeter zeef aan de ingang van het systeem passeren. In het koelsysteem heersen ideale omstandigheden inzake zuurstof, temperatuur en saliniteit.

Daarnaast bevinden zich in de koelsystemen ook geen predatoren en is er een constante aanvoer van voedsel. In deze donkere omgeving kunnen algen – die met de mossellarven concurreren voor substraat om zich op te vestigen – niet gedijen. Door al deze factoren kunnen de brakwatermossellen blijven groeien tot de industriële processen eronder lijden en men actie moet ondernemen... Een heel duur probleem dat niet eenvoudigweg op te lossen valt. Als remedie tegen deze wildgroei is het toedienen van biociden zoals chloor de goedkoopste en meest efficiënte oplossing.

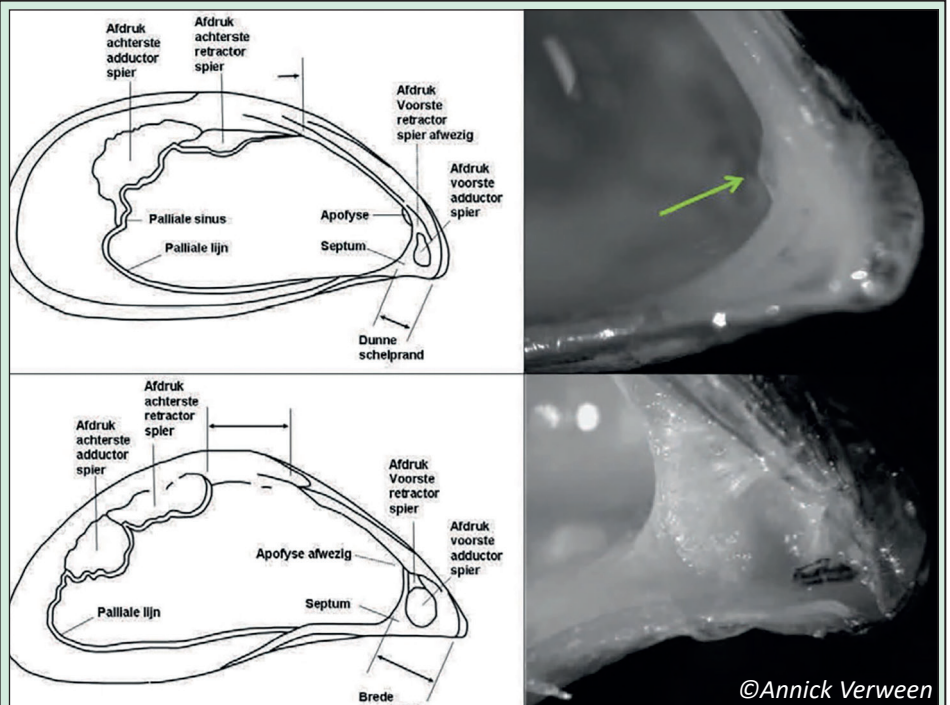
Een probleem hierbij is dat adulte mossels hun schelpen kunnen dichtklappen en zo hun lichaam tijdelijk kunnen afsluiten van de buitenwereld, en dus ook het toegediende chloor. De larven echter zijn kwetsbaarder en kunnen met deze methode bestreden worden. Een Belgische wetenschapster ging na in welke periode het gebruik van biociden het meest efficiënt zou zijn en kwam tot de vaststelling dat biociden het best kunnen gebruikt worden tijdens de paaiperiode(s).

Dan zijn de larven immers massaal aanwezig in de waterkolom en zijn de volwassen dieren doorgaans verzwakt als gevolg van het paaien, waardoor ze dus kwetsbaarder zijn. Het onderzoek wees zo uit dat het gebruik van biociden tijdens de paaiperiodes even efficiënt is als het gebruik gedurende het ganse jaar... wat dus duizenden liters biocide en een hoop geld uitspaart. Door middel van een wiskundig model wordt het bovendien mogelijk om de aanwezigheid van larven in de waterkolom te voorspellen op basis van een wijzigende watertemperatuur, wat een heel gerichte bestrijding toelaat.

Specifieke kenmerken

De brakwatermossel is nauw verwant met de zoetwaterexoot *Dreissena polymorpha*, bij ons beter gekend onder de naam driehoeksmossel of zebramossel. De sterke gelijkenissen tussen beide soorten levert soms moeilijkheden op bij determinatie. Het meest betrouwbare determinatiekenmerk voor de brakwatermossel *M. leucophaeata* is echter de aanwezigheid van een uitsteeksel - ook wel apofyse genoemd - langs de binnenzijde van de schelp ter hoogte van de groeipunt of 'umbo' van de schelp (zie *figuur blz 50*). Dit uitsteeksel heeft de vorm van een driehoekige tot soms ronde tand, en hierop zijn de retractorspiers vastgehecht.

Bij volwassen dieren kan men ook onderscheid maken op basis van de schelpenlengte: de schelp van de brakwatermossel is eerder klein (10 tot 20 millimeter), daar waar de schelp van de driehoeksmossel doorgaans 40 millimeter lang is.



Bovenaan: de brakwatermossel *Mytilopsis leucophaeata*, met aanduiding van de apofyse (groene pijl). Onderaan (ter vergelijking): de driehoeksmossel of zebramossel *Dreissena polymorpha*.

Het voedsel van de brakwatermossel bestaat grotendeels uit plantaardig en dierlijk plankton (fyto- en zoöplankton), maar daarnaast voeden deze mosselen zich ook met bacteriën, detritus (dode organische materie) en ander organisch materiaal.

Weetjes

Samen gaat ook

Door het feit dat er overlap is wat betreft habitat en voedselbronnen, alsook in boven- en ondergrenzen van temperatuur en zoutgehalte, kan verwacht worden dat de brakwatermossel en de driehoeksmossel samen voorkomen. Dit blijkt vooral in estuaria het geval, waar er een duidelijke gradiënt in zoutgehalte is (hoe meer richting zee, hoe zouter). De soorten werden al samen waargenomen in de estuaria van Rijn, Maas en Schelde en ook in het Noordzeekanaal.

Hoe verwijzen naar deze fiche?

Bron: VLIZ Alien Species Consortium (2011). *Brakwatermossel - palende estuaria. Revisie. VLIZ Information Sheets, 9. Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ)*
Lector: Annick Verween

DE DICHTER

*Hij telt de lijnen van zijn zinnen
 Laat de muze maar dansen
 die hem tot schrijven dwingt.
 Kneedt koortsachtig letters
 tot een geheel van woorden.
 Alleen het blad papier
 blijft onbewogen.*

Jozef Vandromme



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

VISGRONDEN VAN ONZE VISSERS

(artikel van Eddy Serie, artikel opgemaakt in 1993!)

de NEDERLANDSE KUST

Ook voor de Nederlandse kust visten Belgische vissers, dat gebeurde naar het noorden, naar de Duitse Bocht toe.

Ik ondervroeg: *(beter: ik interviewde)*

- Henri Toulouse uit Bredene, 62 jaar, reder van de O.181, die er in 1993 al 26 jaar als schipper op zitten had.
- H.M uit Zeebrugge, 54 jaar, met een schipperservaring die zich over 23 jaar uitstreckte, o.a. met de Z.564 (plankenvisserij), Z.418 en O.172 (bokkenvisserij).
- D.D uit Heist, 37 jaar, in 1993 ook al goed voor 14 jaar schippersverantwoordelijkheid.

Eens buiten de haven van Oostende, Nieuwpoort of Zeebrugge werden de netten vaak buiten de 'Thornton Bank' (Vlaamse Bank) buitengezet, men viste dan noordwaarts tot aan 'Goeree'. Dan viste men ook naar de kust voor IJmuiden, in de omgeving van de bank 'Brown Ridge' en visplaatsen met leuke Hollandse namen als 'Kittelhol', 'Puzzelhol' en 'Keelgat'.

Dan werd er verder noordoost gekord langs Texel en Vlieland tot aan Terschelling Bank en Ameland. Bij het bevissen van die banken bleef men zo een 15 à 20 zeemijl van het land verwijderd. Als men dan nog verder oostwaarts viste, kwam men aan de 'Piet boeien' (zie visgrond Duitse Bocht) en zo kwam men in de Duitse Bocht.

ZEEMIJNEN

Kort na WO II waren er aan Terschelling Bank nog vele gebieden met mijnenvelden. Men kon korreboelen verliezen in de oorlogsmijnen, zodat men enkel de 'brackets' van de visplanken terug boven haalde (visplanken = scheerborden). In 1953 zijn er zelfs twee Texelse schepen, van 70 bruto ton, ontploft door het opvissen van oorlogsmunitie.

Zo ontplofte er ook een zeemijn in het net van de O.181 van *Frans Vander Veen*. Door deze gevaarlijke situatie hield men aan Terschelling Bank de 21 vadem dieptelijn. Ging men droger vissen, dan kwam men in de mijnenvelden terecht. Toch bleven de schepen op de Hollandse kust vissen zolang de vangst er goed uit zag. Bij een mindere vangst korde men door naar de Duitse Bocht.

Vroeger, met de plankenvisserij, lag men er 3 uur aan het net. Toen men met het bakkensysteem begon te vissen, waren de slepen veel korter, één uur of iets langer.

VROEGER en in de JAREN NEGENTIG

In de pioniersjaren van de 'bokkenvisserij' (jaren 60) heeft men er 'een zak geschud' met het ophalen van stenen, zand en vuil. Men was deze vistech-niek toen nog niet zo gewoon en er moest nog veel op punt worden gesteld. Tijdens die eerste jaren liet men het schip zelfs overdag drijven, zonder te vissen en werd er uitsluitend 's nachts gevestigd. De Belgen vingen er toen tong maar ook kisten munitie. Er zat ook nog pladijs, wijting, tarbot, griet, schar en aan de 'Piet boeien' kabeljauw, vooral in de maanden januari en februari. Er mee rekening houdend dat de vaartuigen nu over een veel groter motor-vermogen beschikken, haalde men er vroeger naar verhouding meer tong dan vandaag (in 1993) boven, zei *H.M.* uit Zeebrugge. *D.D.* uit Heist was dan weer van mening dat de tongstand erop vooruit was gegaan maar dat men ze door de quotabeperkingen niet mocht gebruiken.

HAAR, KOOTEIERS en SLIJK

Tijdens het vissen moest men er steeds veel wrakken en andere obstakels uit de weg gaan. Deed je dat niet, dan liep je vanzelfsprekend vast aan zo een wrak. Kort na de oorlog verloren ze daardoor tijdens bijna elke reis een vis-boel maar zoals altijd: al doende leert men.

Voor succesvolle tongvangst moest men van september tot januari en februari aan Terschelling Bank zijn. In september was het goed vissen aan het Puzzelhol.

Op de Nederlandse kust kreeg men westelijk met zandgronden te maken en oostelijk met slijkgronden, hoewel de grond er zoals op de Belgische kust in de winter hard lag.

De overlast bestond uit zeesterren, zand, haar, schelpen maar soms ook ste-nen en kooteiers.

Nog iets over 'kooteiers': de Nederlandse benaming is 'zeeklitten', het zijn donkere grijsbruin gekleurde organismen met een dun schelpomhulsel, de grootte van een kippenei en wanneer ze breken, wat vaak gebeurt, geven ze een rotte geur af.

De Belgen bevisten de Nederlandse kust maar uiteraard ook de Nederlanders. En *H.M.* heeft er vroeger twee schepen uit Duinkerken weten vissen, vaartuigen waarvan de Franse schippers nog Vlaams spraken.

Kort na de oorlog liep men tijdens stormen de havens van IJmuiden en Scheveningen binnen.

Daar lagen de Nederlanders die ongeveer dezelfde schepen hadden als de Belgen maar toen ook al met zwaardere motoren uitgerust waren. In de jaren negentig bleef men bij storm vissen tot er bijna niets meer in het net zat en wanneer het stormweer nog verergerde ging men 'bijliggen'. En 'bijliggen' is de visserij staken en gewoon op het zeetje, zo rustig mogelijk, traag vaartlopen.

ONVERGETELIJKE VANGSTEN

In de jaren zeventig ving men in een zeereis van 10 dagen, met een 400 P.K.-motor, gemiddeld 4.000 kilo tong. In 1993 met een 1.000 P.K. motor viste men er in een zeereis van 12 dagen over het algemeen 7.000 à 8.000 kilo tong bij elkaar. Toch wist *H.M.* er in 1952 eens 10.600 kilo tong te vangen met een 240 P.K.-motor en deze zeereis bracht aan de tongprijzen van toen amper 166.000 Belgische frank op.

D.D. deed er in de jaren negentig nog een vangst van 16.000 kilo, die men hem in België afpakte door de quotamaatregelen. Dat was dan ook zijn slechtste herinnering van de visvangst op de Nederlandse kust. Alle andere ervaringen zijn goede, "men moet het leven aan de zonnige kant bekijken", voegde *D.D.* er aan toe.

"We kunnen nu ook meer tong vangen dan vroeger omdat we slimmer zijn geworden": zei *D.D.* nog en voegde eraan toe: "en we zijn slimmer geworden omdat we meer mogelijkheden hebben met onze nieuwe instrumenten". Volgens *H.M.* had men vroeger, als men op de Nederlandse kust viste, een mooier leven dan in de jaren negentig. Men verdiende in de jaren negentig wel meer maar men moest er drie maal meer voor doen. En *Henri Toulouse* had ook nog een anekdote in petto. Op een dag dacht hij een haai aan het zeeoppervlak te zien zwemmen. Men haalde het beest aan boord met een groot schepnet. Het bleek een grote blinde kabeljauw te zijn van anderhalve meter lengte.

Eddy Serie, 1993



OOSTENDE
DE STAD
AAN ZEE

01-04
JUNI
2023

Oostende
voor
Anker®

DE VENETIAANSE SCHEEPSWERVEN

OOSTENDEVOORANKER.BE
#LOVEOOSTENDE



Oostende
voor
Anker
in samenwerking met
OOSTENDE VOOR ANKER vzw



NIEUW: Maquette van het opleidingsschip Mercator

Een gift van Alfred De Langhe. Hij heeft als cadet met het opleidingsschip Mercator gevaren tijdens de 34ste en 35ste kruisvaart in 1957.

BELANGRIJK:

Staat op uw adresticket het symbool "€" dan wordt hiermee bedoeld dat het abonnementsgeld voor 2023 nog niet is vereffend.

*** 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.

*** Briefwisseling voor zeilschip Mercator:**

reservaties, gidsen enz:
mercator@toerisme-oostende.be

Toerisme Oostende vzw
Monacoplein 2
8400 Oostende

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