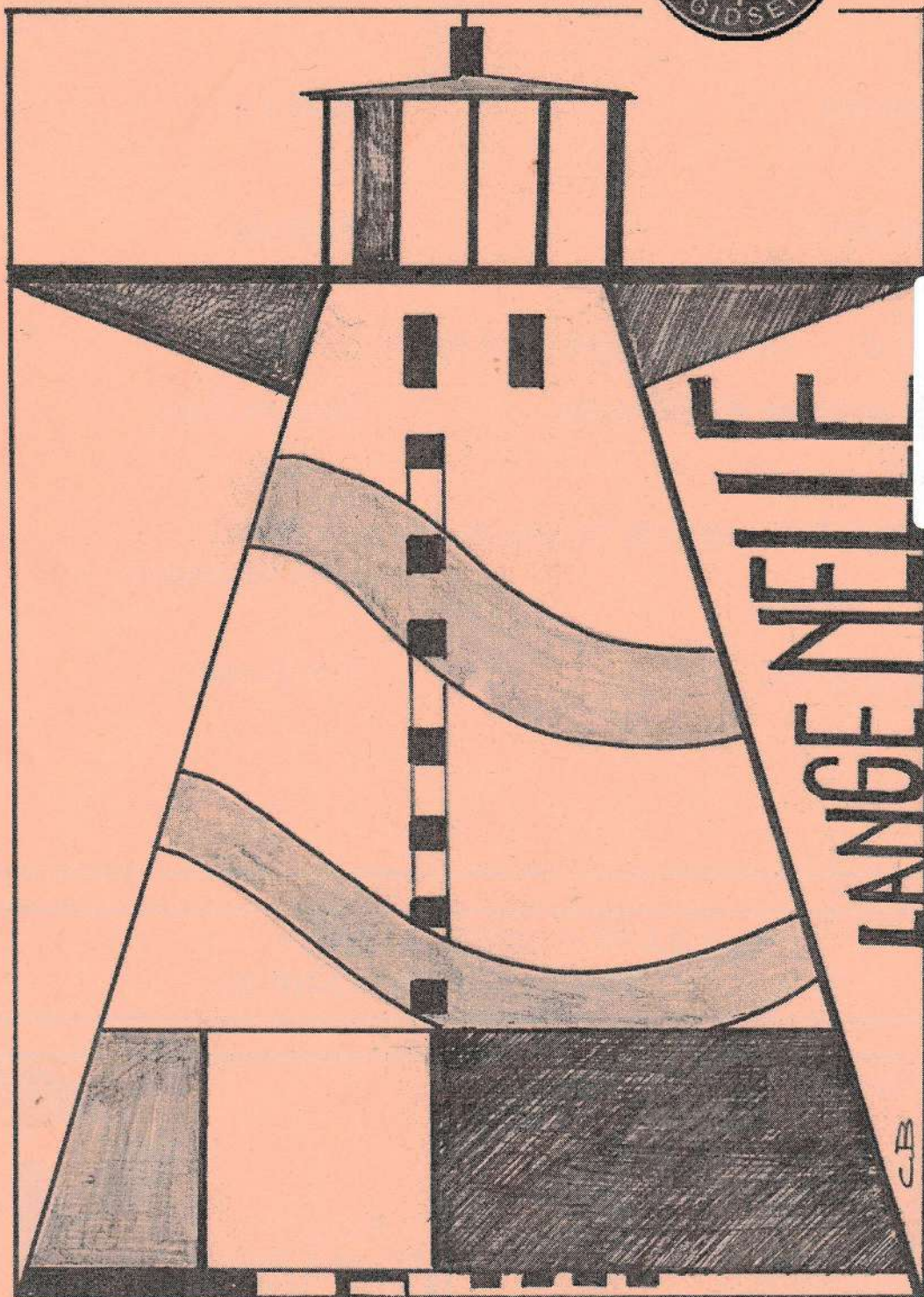


24STE JAARGANG • NUMMER 4 • 2012
OKTOBER - NOVEMBER - DECEMBER

België-Belgique
PB - PP
8400 Oostende 1
BC6607



X

Moerman Patrick
Duivenstraat, 1

GIDSENKRING OOSTENDE

Driemaandelijks blad van de afdeling OOSTENDE van de WEST-VLAAMSE GIDSENKRING vzw
Afgiftekantoor 8400 OOSTENDE 1 - P409072 • Afzendadres & verantwoordelijke uitgever:
Pitteljon Etienne, Leopoldlaan 179, 8430 Middelkerke

IN DIT NUMMER

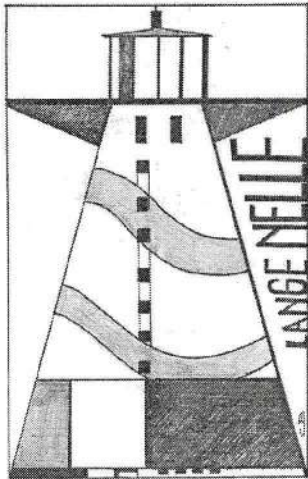
- | | |
|--|----------------|
| 81. Voorwoord | Marc Loy |
| 82. Activiteiten | Redactie |
| 87. "Wat als ... Oostende onder water liep
in de Eerste Wereldoorlog ... ?" | Georges Ruys |
| 91. De eerste kruisvaart van het schoolschip Mercator | Gust Vandegoor |
| 104. Mercatorjaar! | Piet Daman |

BEZOEK OOK ONZE WEBSITE
WWW.GIDSENKRINGOOSTENDE.BE

STEUNENDE LEDEN

Danneel Guido	Vigne André
Francier Jacques	Wolf Ingrid
Degelin-Selis	Versluys Willy
Verlinden-Vekemans L.	





GIDSENKRING OOSTENDE

Driemaandelijks blad van de Oostendse
GIDSENKRING LANGE NELLE vzw.
24ste jaargang
Nummer 4 oktober - november - december 2012

Colofon

Eindredactie en correspondentie
Dirk Beirens
dirkbeirens@telenet.be

Verantwoordelijke uitgever:
Etienne Pitteljon
Leopoldlaan 179
8430 Middelkerke

De medewerkers aan dit blad zijn zelf
verantwoordelijk voor de door hen
getekende bijdragen.

Overname mag mits bronvermelding.

Vormgeving: Dirk Beirens
Voorzitter: Marc Loy

Dispatching:
Tel/Fax: 059 / 807.381
e-mail: dispatching@gidsenkringoostende.be

Rekeningnummer: Gidsenkring
Lange Nelle vzw
BE91 3800 0491 8476

Lid wordt u voor 15€ per jaar.
Buitenland: 20€
Gezinskaart: 25€
Steunend lid: vanaf 25€

Website: www.gidsenkringoostende.be

Gidsenlokaal: Spaans Huisje
Christinastraat, 67 Oostende



Afscheid van Ronny Clibouw

Mag ik mij in naam van m'n collega's van de gidsenkring Lange Nelle aansluiten bij de woorden van de vorige sprekers. (herdenkingsbijeenkomst 05.10.2012 Raversijde)

Ik hoor bij de lichter die hier ondertussen ruim 20 jaar gidst en het Domein in al haar facetten heeft zien groeien, niet in het minst onder de vaardige handen van Ronny.

De inrichting van de diverse musea en de zomertentoonstellingen waren onder andere het resultaat van zijn degelijke arbeid, technisch inzicht en artistiek kunnen. Het resultaat van zijn werk droeg in niet geringe mate bij tot het slagen van menige gidsbeurt.

We hebben Ronny ook gekend als een kordaat toezichter die ook op piekmomenten zin voor organisatie liet blijken en niet met zich liet sullen.

En we hebben hem vooral gekend als een joviale, bijwijlen guitige medewerker. Zelden verliepen de soms vluchtige contacten zonder plagerige kwinkslag en op de wat rustigere momenten was er soms ook tijd voor de betere babbel. Achter de lachrimpels en pretoogjes borrelde onpeilbare levensernst.

Het Domein kapselt een serieuze episode, eeuwenoverspannende militaire, maritiem-archeologische en Koninklijke historie. Eén brok boeiend verleden. En binnen die geschiedenis krijgt Ronny van ons, gidsen, vanaf nu zijn verdiende, prominente plaats.

Kort voor de aanvang van de herdenkingsmaand vernamen we ook het overlijden op 28 oktober van mevrouw Helena Maenhout, moeder van gidsend lid Martine Quaegebeur. Innige deelneming vanwege de Gidsenkring.

Marc Loy
voorzitter

ACTIVITEITENKALENDER

**Bevestig steeds uw deelname bij Patricia Veris op
059 80 62 39 of via email patricia.veris@skynet.be**

VOORJAARSACTIVITEITEN 2013

**Vrijdag 18 januari 2013 om 19.30 uur, geïllustreerde voordracht
door dhr. M. Delanghe:**

Architectuur in Oostende tussen 1850-1950

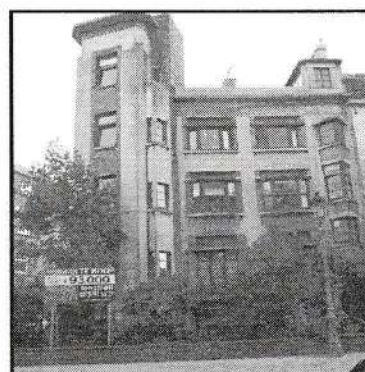
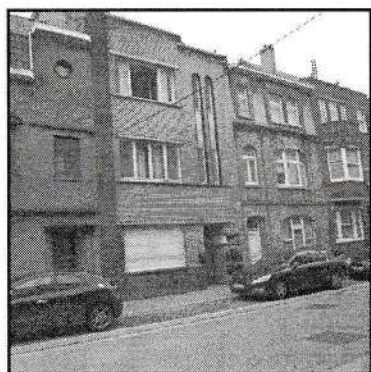
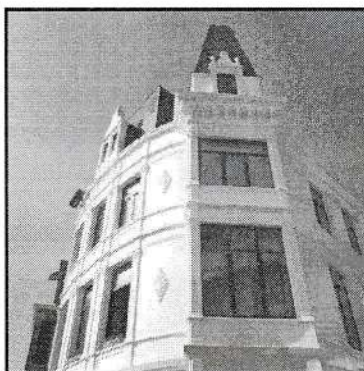
De heer Michel Delanghe is oud-leerling van het Onze-Lieve-Vrouwecollege en architect; hij was destijds door de stad belast met het onderhoud en de vernieuwing van de stadsgebouwen.

Diverse stijlen zoals 'art nouveau', 'art déco' en 'modernisme' komen aan bod!

Afspraak: Spaans Huisje, Christinastraat 67, Oostende, maximum 25 deelnemers

Inschrijving verplicht bij Patricia Veris op 059 80 62 39 of via mail:

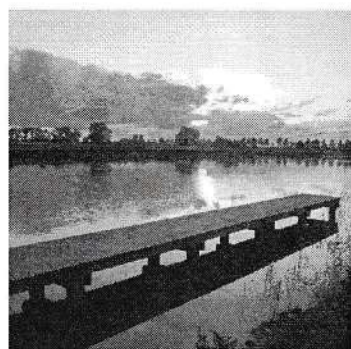
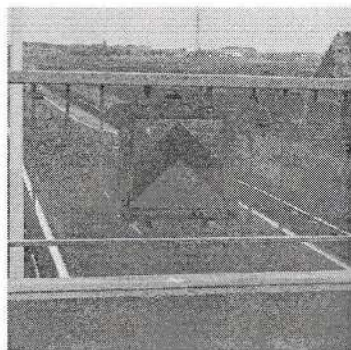
patricia.veris@skynet.be; leden: gratis & niet-leden: € 2,5



AANGEKONDIGD:

APRIL

Erfgoedwandeling Zandvoorde

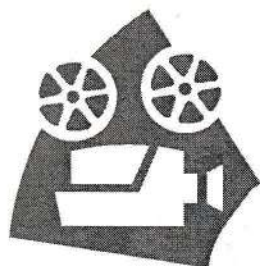


MEI

Ontvangst van de afdeling
Brugge
van de West-Vlaamse Gidsen-
kring

JUNI

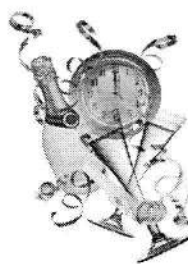
Bioscopen-
wandeling in
Oostende



Vrijdag 25 januari om 19.30 uur:

NIEUWJAARSDRINK **VOOR ALLE LEDEN!**

Afspraak: Spaans huisje,
Christinastraat 67, Oostende
Inschrijving verplicht bij Patricia
Veris op 059 80 62 39 of via mail:
patricia.veris@skynet.be;

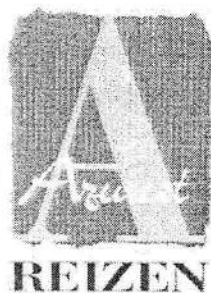


**exclusief en gratis
voor leden!**

GENIET MET AZURIET!

Reisbureau voor alle touroperators,
vlieg-, trein-, bootticketten.

*Waar service en dienstbaarheid
geen ijdel woord is!*

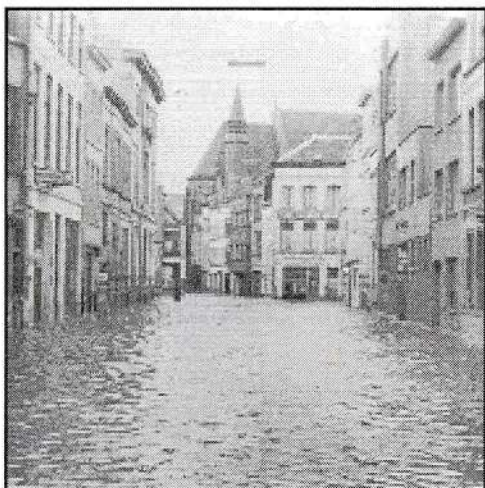


Torhoutsesteenweg 449
Hoek Kastanjelaan
8400 Oostende
Tel. 059 51 49 51

Openingsuren
Maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en
vrijdag: 9 tot 12 en 14 tot 18 uur.
Zaterdag: 9.30 tot 12 uur.

**Zaterdag 02 februari 2013 om 14.30 uur, begeleide wandeling
door de Lange Nelle-werkgroep:**

“Oostende onder water” 1953-2013



Aartshertoginnestraat, 01-02-1953

Herkomst: Prosper Vroomen, Bredene

Beeldbank Oostende

“Zaterdag 31 januari 1953 ... er was storm voorspeld, maar niemand, ook niet de specialisten en weersvoorspellers die over alle informatie en meetapparatuur beschikten, hadden verwacht dat die zulke catastrofale gevolgen zou hebben.

In de nacht van zaterdag 31 januari op zondag 1 februari 2003 woedde een hevige storm over de Noordzeekust en richtte vooral in Nederland en België grote schade aan: grote delen van het land overstromden en duizenden mensen moesten lijdzaam toezien hoe het water al hun bezittingen vernielde. Het noodweer kostte aan bijna 2000 mensen het leven. Ook Oostende bleef niet gespaard. Er vielen uiteindelijk acht doden te betreuren, terwijl de materiële schade aanzienlijk was.

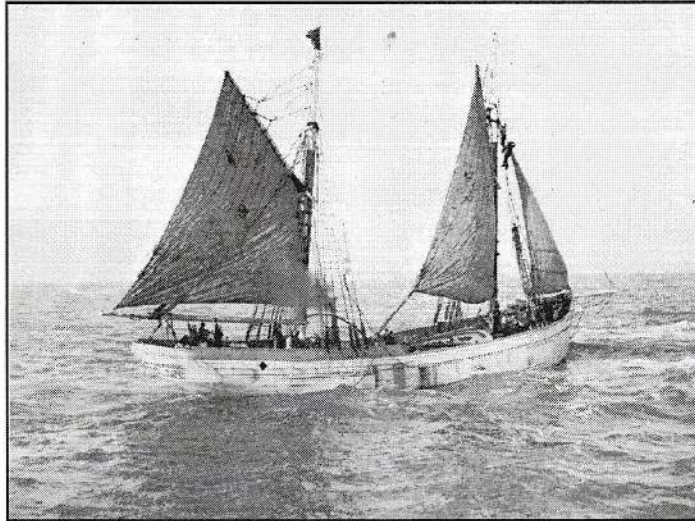
De omstandigheden van die ene noodlottige nacht in 1953 waren uitzonderlijk: daags voordien had een orkaan over Schotland geraasd. Daarop volgde een stormdepressie waarbij zich een stormveld van duizend kilometer ontwikkelde en het water zich verplaatste naar het zuidelijk gedeelte van de Noordzee. De wind draaide naar het noordwesten en haalde snelheden tot 150 km per uur. Precies die noordwester zorgde voor extreem hoge waterstanden waartegen de dijken niet bestand bleken.”

Uit: Oostende onder water 1953, Oostendse Historische Publicaties 10, 2003, 64 blz., onder redactie van stadsarchivaris Claudia Vermaut, blz. 11.

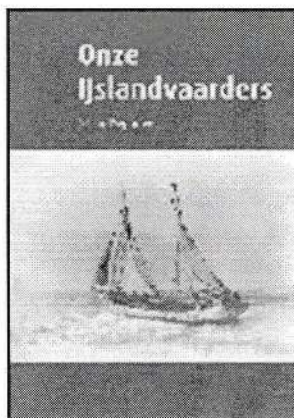
Afspraak: Stadhuis Oostende onder de luifel tegenover de Mercator; maximum 25 deelnemers; **Inschrijving verplicht** bij Patricia Veris op 059 80 62 39 of via mail: patricia.veris@skynet.be; leden: gratis & niet-leden: € 2,5

Vrijdag 8 maart 2013 om 20.00 uur, geïllustreerde voordracht:
Oostende en zijn IJslandvaarders door dhr. J. Depotter

Halverwege de 19de eeuw kende de Duinkerke haven een beduidende expansie van haar IJslandvloot. Meer dan 120 zeilschepen werden ingezet voor de kabeljauwvangst nabij IJsland. Massa's kabeljauwen werden in volle oceaan tot moruwe verwerkt. De kroon op het werk was natuurlijk het inpekelen van die kostbare en met veel zweet en tranen verkregen producten en laat het nu precies onze Nieuwpoortse en Oostendse vissers zijn die het tekort aan matrozen in de Frans-Vlaamse havenstad hielpen oplossen.



Johan Depotter, 55 jaar, woonachtig in Oostduinkerke, onderwijzer in de Vrije Basisschool van Koksijde, De Ark, gids in het visserijmuseum van Oostduinkerke en natuurgids, zocht 25 jaar lang naar antwoorden op die vraag. Hij spoorde nabestaanden op, startte een inventaris en bezocht archieven in binnen- en buitenland. Je ontdekt het verhaal van onze kustbevolking uit de 19^e eeuw en het ruige leven aan boord van een 'Duinkerke of Grevelingse galette'. Een verhaal van strevers, helden, winnaars en verliezers.



Het boek 'Onze IJslandvaarders' van Johan Depotter bestaat uit twee delen (A-K en L-Z), 1200 rijkelijk geïllustreerde bladzijden. Het verscheen halfweg december 2011 bij Uitgeverij Academia Press en is aan een tweede druk toe. Het werk is beschikbaar in NAVIGO (het nationaal visserij museum) of de Standaardboekhandel.

Afspraak: Spaans Huisje, Christinastraat 67, Oostende, maximum 25 deelnemers
Inschrijving verplicht bij Patricia Veris op 059 80 62 39 of via mail:
patricia.veris@skynet.be; leden: gratis & niet-leden: € 2,5

LIDMAATSCHAP 2013

Het lidmaatschap 2013 gaat in op 1 januari 2013 en houdt in: ons driemaandelijks gidsenblad met activiteitenkalender, wetenswaardigheden, luchtige en wetenschappelijke bijdragen en deelname (tegen verminderde prijs) aan onze voordrachten, bezoeken, wandelingen en uitstappen.

Als exclusieve extra krijgt u het waardevolle jaarboek 2012.

Het lidmaatschap voor 2013 bedraagt:

- gewoon lid: 15 euro (buitenland 20 euro);
- gezinskaart: 20 euro;
- steunend lid: vanaf 25 euro.

De bijdrage kan worden overgeschreven met het ingesloten formulier op bankrekening 380-0049184-76 van Gidsenkring Lange Nelle Oostende vzw, Christinastraat 67 in 8400 Oostende

**Om administratieve redenen ontvangt de kring uw lidgeld liefst
vóór 31 december 2012**

Als het leveringsadres verschilt van het adres van de opdrachtgever, wil dit adres vermelden in de mededeling. Leden met gezinskaart en steunende leden kunnen telkens met 2 personen aan de verscheidene activiteiten deelnemen.

Het bestuur dankt u alvast voor uw trouw, belangstelling en steun.

JAARBOEK 2012 WEST-VLAAMSE GIDSENKRINGEN

“Drie generaties Brugse beeldhouwers: de drie van Pickery”



Leden kunnen op vertoon van hun lidmaatschapskaart 2012, dit jaarboek ophalen bij Azuriet Reizen – Kastanjelaan 3 in Oostende.

Het boek kan ook, mits voorafbetaling van €4, op rekeningnummer 380-0049184-76 t.n.v. Gidsenkring Lange Nelle vzw, met vermelding “Jaarboek 2012” opgestuurd worden.

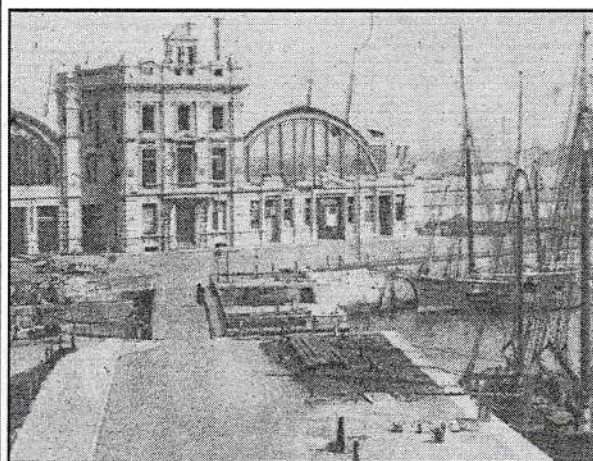
Extra exemplaren, prijs 10 euro (exclusief verzending) kunnen besteld worden bij Etienne Pitteljon (etienne.pitteljon@telenet.be).

“Wat als ... Oostende onder water liep in de Eerste Wereldoorlog ... ?”

Georges Ruys

Op 15 oktober 1914 werd Oostende ingenomen door de Duitsers. De paniek en angst die tijdens de voorafgaande dagen in de stad heerste, maakte plaats voor berusting en gelatenheid onder de bevolking. Vier lange jaren zou Oostende op nauwelijks een goede 20 km van de frontlijn gelegen, geconfronteerd worden met beschietingen en bomaanvallen die in vergelijking met andere steden niet van de zwaarste soort waren.

Een veel erger lot was Oostende beschooren als de initiële plannen van de Engelsen verwezenlijkt zouden geweest zijn, namelijk hun voornemen over te gaan tot een inundatie van Oostende.



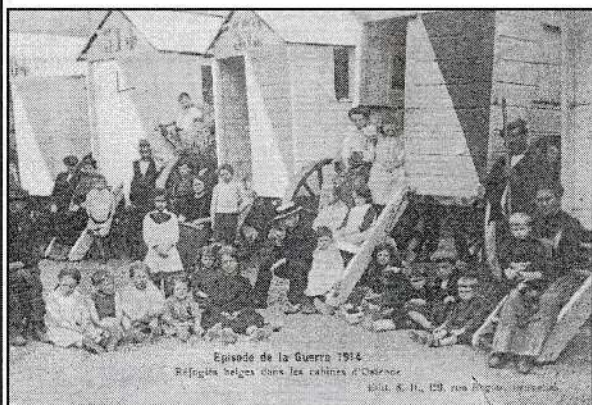
Oostende een situatieschets

De Duitsers vielen ons land binnen op 4 augustus en het laatste Fort van Luik viel op 16 augustus. Op 20 augustus werd Brussel bezet en op 29 september begon de strijd om Antwerpen. De bombardementen en beschietingen volgden elkaar op en de 10de oktober werd Antwerpen bezet.

De chaos die overal ontstond na de onverwachte val van Antwerpen dat met zijn forten en een verdediging door 6 infanterie- en 1 cavalerieafdeling als oninneembaar werd geacht, deed een paniecreactie ontstaan niet alleen bij de Belgen maar ook bij de grootmachten Frankrijk, Groot-Brittannië en Rusland die eerder hun onvoorwaardelijke hulp aan België hadden toegezegd.

In Oostende kwamen half augustus de eerste vluchtelingen aan. Op het einde van de maand was de stad al overrompeld met mensen uit alle streken van het land die hoopten naar Frankrijk of Engeland te varen.

Een kabiëndorp achter de Koninklijke Gaanderijen bracht tijdelijk soelaas voor de opvang van 500 mensen.



Eind september werden de vluchtelingen inmiddels met duizenden, overgebracht naar al de scholen in de stad, het Lunapark en de Koninklijke Stallen.

Op 24 september kwam een Duitse Zeppelin enkele bommen afwerpen.

Dit zorgde ervoor dat de broeiende onrust geleidelijk naar paniek overging.

Ondertussen wemelde het van geruchten allerhande waarbij de al of niet vermeende "wreedheden" van de Duitse veroveraars fel in de verf gezet werden en de fictie zeker niet achterwege bleef. De indianenverhalen bleven trouwens geheel de bezetting zoals overal te lande rondhangen. (*)

De lagere ambtenaren die de mogelijkheid hadden, vluchtten naar familie of kennissen op het platteland. Feit waardoor ze na de oorlog veroordeeld werden en tijdelijk of geheel hun werk verloren.

De meeste notabelen, hogere ambtenaren en gezagsdragers lieten hun bezittingen in beheer achter en vluchten niet maar weken uit naar Frankrijk of Engeland. Deze categorie werd na de oorlog nauwelijks verontrust.

Militaire activiteiten oktober 1914

Op 6 en 7 oktober landden twee Britse divisies te Zeebrugge en op 8 oktober zetten te Oostende de 6de en 7de Britse Cavaleriebrigade met 4.000 man en 4.000 paarden voet en poot aan wal weliswaar te laat om hulp te bieden in het binnenland en de vijand tot staan te brengen.

Ze raakten niet verder dan tegen Gent. De Duitsers hadden toen die stad al ingenomen. Ondertussen had op 7 oktober Koning Albert Eeklo verlaten en kwam hij zich rond de middag samen met de Koningin en zijn gevolg te Oostende vestigen in het Koninklijk Chalet aan de Zeedijk.

De ministeries van Buitenlandse zaken, Landsverdediging en Financiën verbleven in het "Hotel de L'Ocean" op de Zeedijk. De andere ministeries waren geposteed in het Koninklijk Atheneum. De excellenties zelf verbleven in het "Majestic Hotel" langs de Louisaramp.

Het station werd overstelpt door treinen volgeladen met soldaten en gewonden van het te Antwerpen verslagen leger.

Het gros van die uitgeputte soldaten arriveerde te Oostende vanaf 9 oktober en trok verder richting Nieuwpoort.

De Franse generaal Pau kwam met zijn staf op 10 oktober te Oostende aan en begaf zich met de Engelse generaal Rawlinson, naar het Koninklijk Chalet waar nogmaals aan de koning, de bescherming der Belgische troepen toegezegd werd.

Kort genomen kan men echter stellen dat de bedoelingen van de Fransen erop gericht waren de Belgische troepen in aftocht, te gebruiken om hun eigen steden te verdedigen, en wel liefst onder Frans bevel. Voor de Engelsen kwam het erop aan de mogelijkheid open te laten om zo snel mogelijk terug te kunnen inschepen naar Engeland.

Inundatieplannen voor Oostende

Diezelfde 10 oktober trokken twee Engelse officieren naar de sluismeester te Nieuwpoort om te informeren naar de mogelijkheid om het land tussen Oostende en Nieuwpoort onder water te zetten om op die wijze een verdedigingslinie op te trekken.

Voor een goed begrip: al het overtollige zoetwater van het binnenland stroomt vanaf Nieuwpoort door een complex netwerk van grachten, sloten en kanalen via sluisen en verlaten naar de zee in Oostende.

Twee uur voor het hoogwaterpeil van de zee worden de sluizen gesloten omdat er anders een omgekeerde werking zou bestaan van zout zee-water dat landinwaarts zou stromen.

De inundatie zoals de Engelsen die vooropstelden zou het gebied tussen de kustlijn vanaf de IJzermonding van Nieuwpoort, van het Gravensas naar de vaart Nieuwpoort-Plassendale tot in Plassendale en het kanaal Oostende-Gent naar zee bestrijken. Een paar hoofdwegen langs de kuststrook zouden nog boven de waterspiegel uitsteken waarop de Engelsen hoopten te patrouilleren.

De nog aanwezige sluismeester te Nieuwpoort, Gerard Dingens, die een catastrofe voor de inwoners voorzag, verwierp categoriek het plan als onuitvoerbaar.

Na deze eerste afwijzing der inundatieplannen op 10 oktober gaven de Britten hun plan niet op en de 14de oktober informeerden ze via de Belgische kapitein-commandant. Nuyten van de Belgische staf eveneens bij dezelfde sluismeester. Maar deze wees opnieuw het voorstel af.

Maar de Engelsen gaven niet af en in het Belgisch hoofdkwartier dat inmiddels te Roeselare zat, bracht nog diezelfde avond de Engelse kolonel Bridges opnieuw het voorstel tot onderwaterzetting op tafel.

De tijd tikt verder

Op 11 oktober 1914 lagen in de hospitalen en inderhaast opgerichte noodhospitalen waaronder het "Palace Hotel" en het "Hotel de L-Ocean" en de Villa Stracké meer dan 2.000 gewonden door de krijgsverrichtingen.

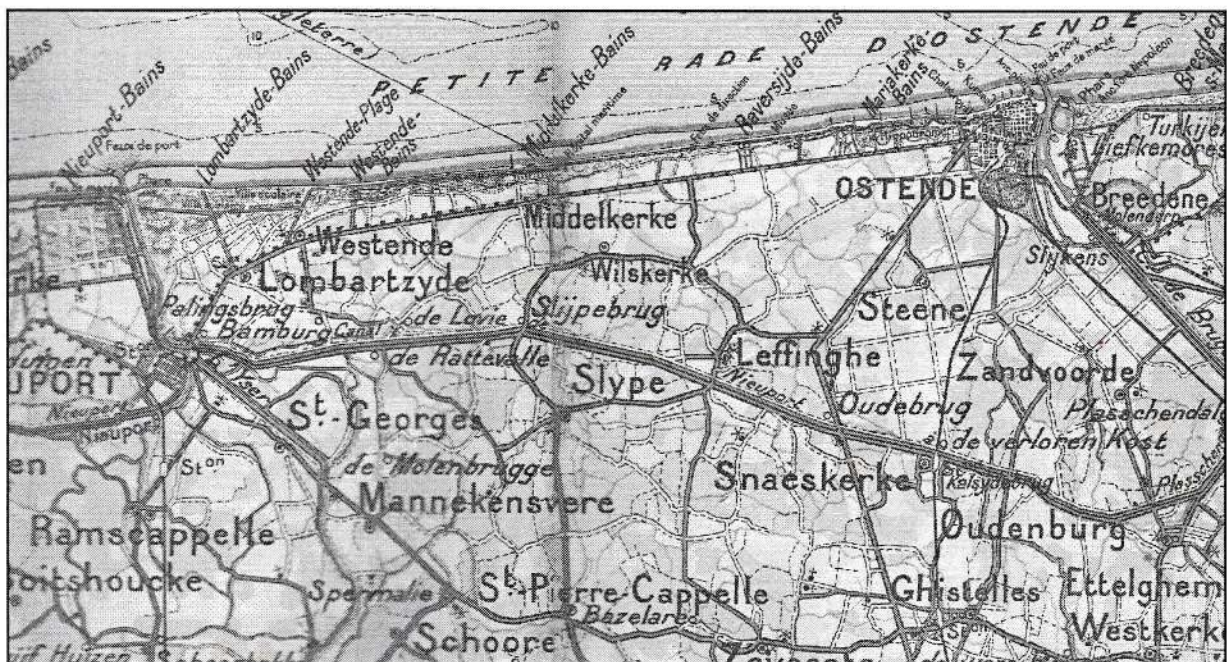
Die dag vertrok een deel van de Belgische legerstaf naar Aalter om de aftocht te leiden. Op 12 oktober, een regenachtige dag, in de vroege morgen vertrokken de ministeries, de diplomaten en het geld van de Nationale bank met de mailboten naar Le Havre. Andere mailboten vaarden af met regeringsleden en hooggeplaatsten met hun familie naar Engeland.

Diezelfde dag vertrokken de Koning en de Koningin naar Nieuwpoort-Bad.

Een paar uur later vielen de eerste vliegtuigbommen. Een tweede aanval volgde kort na de middag.

Op 13 oktober vertrok de mailboot "Prinses Clementine" en de aviso "Ville d'Anvers" met de overgebleven prominenten en bevoorrechten.

De laatste visserssloepen volgeladen met vluchtelingen vaarden uit naar Frankrijk of Engeland.





OSTENDE — Réfugiés dans un chalutier

1914... OSTENDE — Refuge fishing boat

Afvoeren van het plan

Het niet uitvoeren van het oorspronkelijk plan der Engelsen om over te gaan tot de inundatie van Oostende en omliggende is te danken aan een samenloop van verschillende factoren.

- Aangezien de aanvoer van de Engelse troepen enkel kon gebeuren langs de havens van Zeebrugge en Oostende was de Duitse legerleiding van plan zo snel mogelijk deze kusthavens te bezetten;

- de Duitse generaal van de genie, Hans Hartwig von Beseler (°24.04.1850 + 20.12.1921) bevelhebber van het 3de reservekorps, die na een zware strijd Antwerpen had ingenomen, wist dat naast Zeebrugge de stad Oostende de bijzonderste aanvoerhaven was voor de Engelse troepen en hun materieel;

- de naam Oostende toen bekend in Europa als de mondaine badstad bij uitstek klonk als een klok en was bekend bij elke Duitser. De verovering van die stad zou zeker de nodige bravoure opwekken in het thuisfront en bij de Centralen;

- de weerstand die de Duitse troepen op weg naar Oostende ondervonden was miniem omdat de vermoeide Belgische en geallieerde troepen zich zo snel mogelijk naar Diksmuide en Ieper terugtrokken in de hoop daar enige rust te vinden;

- de sluismeester Gerard Dingens was helemaal niet opgezet met het plan en vreesde voor het lot van de bewoners van het onderwater gezette gebied. Daarenboven was hij ten zeerste verontwaardigd door de onbeschofte houding van de Franstalige militairen die sedert enkele dagen zijn domein, het sluiscomplex, tot hun bezit maakten en hem negeerden;

- de sluismeester had ook nagelaten in eerste instantie zijn oversten van de Britse plannen op de hoogte brengen. Deze hadden misschien toch voor de initiële inundatie gekozen. (de volgende dagen waren ze onbereikbaar geworden);

- op donderdagmorgen 15 oktober om 9.30 uur kwamen de eerste Duitsers Oostende binnengereden en 's avonds waren er reeds duizenden in de stad

Meteen was de kans tot de onderwaterzetting van Oostende verkeken. De plannen der Engelsen voor Oostende dienden geschrapt en een andere optie werd gekozen.

Wat als ...de eerste plannen van de Engelsen tot inundatie uitgevoerd waren?

De stad Oostende en zijn bewoners ontsnapten nipt aan een catastrofe van 4 jaar.

Epiloog

Zoals bekend werd op 21 oktober het sluiscomplex te Nieuwpoort opengezet en deze van de Kreek van Nieuwendamme en in de nacht van 28/29 oktober de verlaten van Veurne- ambacht. De nieuwe verdedigingslijn aan het westelijk front was daarmee vastgelegd.

BRONNEN

1 Oktober 1914 - De Initiële inundaties aan het Belgische front - Paul Van Pul

(Belgisch tijdschrift voor Militaire Geschiedenis september 1994)

2 1914-1918 Oostende onder de Duitse Bezetting - A. Elleboudt & G. Lefevre

3 Oktober 1914: Het koninkrijk gered door de zee - Paul van Pul (uitg. De Krijger)

4 De Zeewacht - 11 okt. 1919

5 (*)Mythen en legenden van de Eerste Wereldoorlog - James Hayward

De eerste kruisvaart van het schoolschip 'Mercator' (2)

Gust Vandegoor

Remi Van de Sande ontsnapt tijdens de Eerste Wereldoorlog tot tweemaal toe uit Duitse gevangenskampen.

De ongeplande proefvaart met de Mercator (1932).

Tijdens de reis naar het Faalaland in de Stille Zuidzee (1934) worden door een Belgisch-Franse wetenschappelijke missie twee kolossale sponzen aan boord geborgen.

Tijdens het wetenschappelijk onderzoek naar vissersorten, bevindt het schip zich plots in de Sabakawo-stroom (1935).

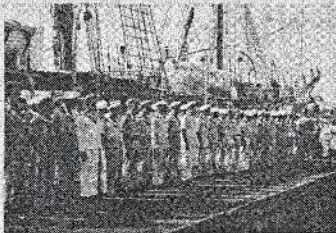
Het schoolschip vaart in 1936 de Amazonestroom op om specimen van fauna en flora te verzamelen.

De Mercator brengt het stoffelijke overschot van pater Damiaan terug naar Antwerpen (1936).

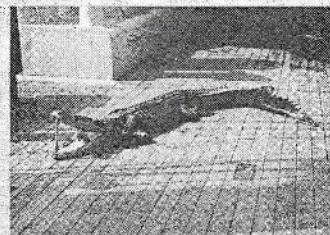
Bezoek aan de eerste (mislukte) Belgische kolonie: St. Thomas in Guatemala, er worden nog steeds afstammelingen van de oorspronkelijke kolonisten (1938).

Het schoolschip vlucht voor het oorlogsgeweld naar Belgisch Kongo (1940).

Een kluikje achter de schermen tijdens de naoorlogse reizen: een ganse reeks technische defecten, gebreken, averij en andere tegenlagen (1950-1955).



Gust Vandegoor schreef gedurende 20 jaar regelmatig heen- en geschiedkundige bijdragen in HOGT, het tijdschrift van de Haachtse Geschied- en Oudheidkundige Kring. Hij was co-auteur van 1914 in de regio Haacht, kleine dorpen in de Grote Oorlog (1993), en van 1940 in de regio Haacht, de Belgische eenheden op de KW stelling (2002). Hij verwierf bekendheid met zijn boek Het kanaal Leuven-Mechelen (1750-2000) in 1998. Sinds 1998 is hij secretaris van het Verbond voor Heemkunde van Vlaams-Brabant.



Een karkoel aan boord (1936)

Museumschip Mercator volop in de belangstelling (2009)

Naar aanleiding van de heiligverklaring van pater Damiaan en de recente restauratie van het schoolschip organiseert 'Zeeschip Mercator', vzw, samen met de cultuurdienst van de stad Oostende van 21/05/2009 tot 31/12/2009 de tentoonstelling "De laatste reis van pater Damiaan" aan boord van het schoolschip zelf in het Mercatordok te Oostende.

commandant Remi Van de Sande

GUST VANDEGOOR

Technische gegevens:

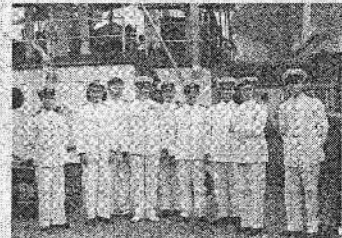
- Ca. 450 pagina's
- DIN A4 / 21 x 29,7 cm
- Ca. 275 illustraties in zwart-wit waaronder ca. 100 onuitgegeven foto's
- Vullinnen band met stempel in gouddruk
- Stotwikkelt in vierkleurendruk

Prijs:

Voorintekenprijs (tot 30 september 2009): 42 €

Prijs nadien: 48 €

Drukkerij: Peeters nv (Herent)



Groepfoto van de kolonisten aan boord van de Mercator (1934)

Nota van de redactie

De heer **Gust Vandegoor**, erevoorzitter van HAGOK, gaf ons de toestemming om zijn 2 artikels over commandant Remi Van de Sande & het schoolschip Mercator in ons gidsenblad op te nemen en de informatie te gebruiken tijdens de rondleidingen op het schip. Het eerste artikel (in dit nummer) behandelt de maidentrip; het tweede (verspreid over volgend nummers) de eerste kruisvaart.

- De biografie van Remi Van de Sande (geboren te Haacht)
- De Belgische zeevliedertrip
- De terug en de terugkeer van de Mercator (1938-1939)
- De eerste reis naar de Caraïbische eilanden
- Grote reis van het schoolschip de Baltische Zee (1934)
- De Mercator op bezoek in Ruyterstrand (1932)
- Naar Oostland en Hokkaido (1934)
- Naar de Polynesiëse eilanden & Stille Zuidzee (1934)



Fig. 5. Van de Sande aan het roer van de Mercator (1932)

- Naar West-Indië: Antillia en de Amerzone (1933-1934)
- Expedities van het morfologische overschot van pater Damiaan (1936)
- De Mercator in de haven van Lopo de Pineda (1937)
- Een wetenschappelijke zending naar Island (1938)
- Het bezoek aan de voormalige Belgische kolonie in Guatemala (1938-1939)
- Verpleg van de 1700 000 Cayenne-Indianen, Stille en de Noote Damianna's (1939)
- De Mercator te New York toe gevingenheid van de 'wereld' (1939)
- De Mercator in Kongo (1940)
- Verpleg in Kongo en de buiten-Belgische reis van het schoolschip (1940-1943)
- Verpleg van de reis van de Sande in zijn geboorte dorp Haacht (1943)
- De zeevaart naar de Stille Zuidzee (1950-1955)
- De zeevaart naar de Stille Zuidzee (1950-1955)
- De zeevaart naar de Stille Zuidzee (1950-1955)
- De zeevaart naar de Stille Zuidzee (1950-1955)
- De zeevaart naar de Stille Zuidzee (1950-1955)

Het schoolschip Mercator en zijn commandant Remi Van de Sande

Gust Vandegoor
Haacht, 2009



De Mercator verlaten de haven van Haacht (1934)

Een geschiedkundig (boek)verhaal van de belangrijkste werkdagen van de Mercator, gezien door de ogen van edl. R. Van de Sande

Met maximaal 275 illustraties, waarvan 100 onuitgegeven foto's

Reis naar de Mercator van minnaar tot minnaar. Deel in alle successen, maar ook in alle tegenslagen...

Geweest op het privé-archief van de commandant, authentieke tekeningen, officiële en persoonlijke verslagen, en het artikel van de Hogere Zeevaartwet te Antwerpen

De auteur publiceerde die bijdragen in HOGT (Haachts Oudheid - en Geschiedkundig Tijdschrift) trimestrieel tijdschrift van HAGOK (Haachtse Geschied- en Oudheidkundige Kring), november 2003 & december 2004, als voorbereiding op de uitgave van zijn (uitverkochte) boek "Het schoolschip Mercator en zijn commandant Remi Van de Sande", 2009, drukkerij Peeters, Herent, 457 blz.

Gidsenkring "Lange Nelle" dankt!

Bestemming de West-Indische Antillen

met als eindbestemming Santa Lucia

De eerste persmededelingen over de geplande reis van het nieuwe in de vaart genomen Belgische Schoolschip 'Mercator' verschenen in de dagbladen op donderdag 20 april 1933. Het schoolschip zou op dinsdag 25 april 1933 Antwerpen verlaten met als bestemming de Antillen. De Mercator zou op die datum op het nummer 11 van de dokken vertrekken om via Vlissingen de Noordzee te bereiken. Daar zou het schoolschip hoogstens een week mast- en zeil oefeningen houden om de cadetten vertrouwd te maken met het want en de vernieuwde tuigage van het schip.

Op 29 april zou de Mercator dan de haven van Oostende aandoen om op 31 april 1933 definitief door te varen naar Tenerife op de Canarische Eilanden, waar een tussenstop tijdens de reis ingelast werd. Na het korte oponthoud te Santa Cruz de Tenerife zou het schip vervolgens de Atlantische Oceaan oversteken en doorvaren naar te Antillen, waar het te Santa Lucia zou aanleggen. De terugreis zou via Fayal, de Azoren en het Kanaal plaatsvinden. Volgens de verwachtingen zou de Mercator omstreeks 15 juli 1933 terug te Antwerpen aankomen.

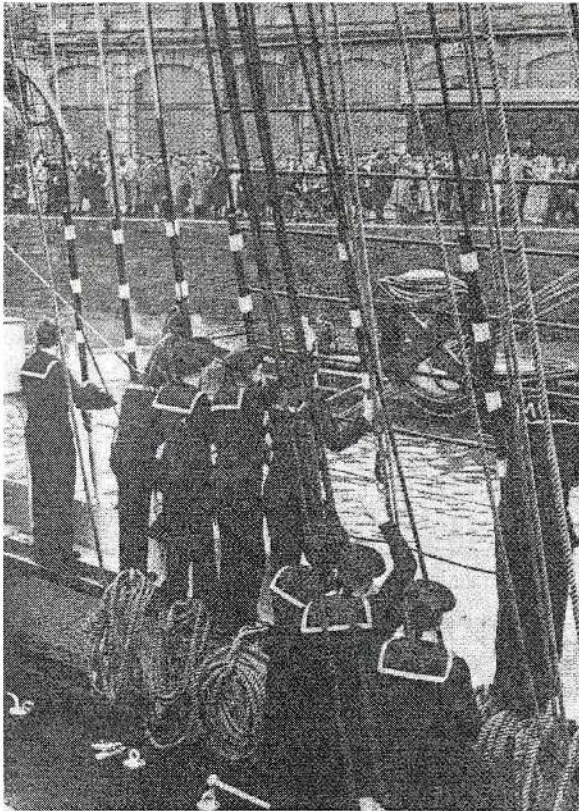
Er werd voorzien dat het zeilopleidingschip aan een twintigtal cadetten of aspirant-officieren en evenveel leerling-matrozen de gelegenheid zou bieden om kennis te maken met de zee en het harde zeemansleven aan boord van een zeilschip. De bemanning bestond voor het grootste deel uit leerlingen van de Matrozenschool te Antwerpen en de Staatsmarineschool te Oostende. Aangezien de Mercator uitgerust was met een hulpmotor, zouden ook enkele werktuigkundigen in opleiding aan boord genomen worden om meer praktische ervaring op te doen.

In feite ging het om de eerste officiële reis van het schoolschip, doch in werkelijkheid was het reeds de tweede reis, aangezien tijdens de 'maidentrip' of eerste proefvaart op de Noordzee vastgesteld werd dat nog talrijke verbeteringswerken moesten uitgevoerd worden om het schip volledig zeewaardig te maken.

Zo werden de kajuiten van de leerlingen aan boord verruimd met het oog op een langdurig verblijf op zee. Ook aan de tuigage en de masten moesten belangrijke aanpassingswerken worden uitgevoerd opdat het vaartuig uiteindelijk in de beste voorwaarden zee zou kunnen kiezen. Onze zegsman die deze informatie aan de pers doorgaf, wenste anoniem te blijven, en besloot zijn vertrouwelijke mededelingen aan de verslaggevers met woorden van lof aan het adres van commandant Remy Van de Sande. Volgens de man was de kapitein 'the right man at the right place'. Professor Remy Van de Sande zag zijn taak niet enkel als zeevaartinstructeur, maar ook als een zending die erin bestond zijn jarenlange ondervinding als zeeman over te dragen aan zijn leerlingen. 'We zijn ervan verzekerd,' aldus de zegsman, 'dat de Mercator geen betere kapitein en de cadetten en leerling-matrozen geen betere leermeester kunnen treffen dan Commandant Van de Sande. (1)

Hoezeer het nakend vertrek van het nieuwe schoolschip de belangstelling van de pers gaande hield, bleek uit een tweede dagbladverslag dat ons meer nauwkeurige informatie verschaft over de aard en omvang van de aanpassingswerken die aan het vaartuig werden uitgevoerd. 'De masten werden versterkt, het verblijf van de cadetten verruimd en beter verlucht, terwijl ook het manoeuvreren met het schip gemakkelijker geworden was.' Dit alles naar zeggen van een verslaggever van *De Morgenpost*. Bovendien was het nieuw in gebruik te nemen schoolschip voorzien van een ultramoderne zendinstallatie en van de laatste geperfectioneerde peilinstrumenten, zoals een echodieptelood.

Wetenswaardigheden over de Mercator en zijn bemanning



Afvaart van de Mercator uit Antwerpen
Foto Vergauwen, Brussel

De lengte van het nieuwe schoolschip bedroeg 57 meter, de breedte 10,60 meter, bij een diepgang van 6,65 meter. Het schip mat 1050 ton. De hulpmotor had een vermogen van 500 PK. De zeilen hadden voor de aanpassingswerken een oppervlakte van 1650 vierkante meter. De totale zeiloppervlakte was na de aanpassingswerken evenwel aanmerkelijk verminderd.

Commandant Remy Van de Sande, sinds lang gekend als een bekwaam zeeofficier van eerste gehalte, werd bijgestaan door een staf van zeer onderlegde officieren. Hun jarenlange on-dervinding op zeevaartgebied vormde een waarborg voor het welslagen van de eerste grote kruisvaart van het nieuw gebouwde zeilopleidingschip.

De bemanning van het vaartuig bestond, afgezien van de gezagvoerder, in totaal uit 64 zee-lieden. We vermelden: René Bécu, eerste officier; Everard, tweede officier; luitenant A. Pri-on, derde officier; luitenant J. Delforge, vierde officier, en Legrand, officier-onderrichter. Als aalmoezenier reisde de E.H. R. Buelens mee en als geneesheer dr. V. Zaslavsky. De functie van eerste werktuigkundige werd toevertrouwd aan M. Stevens en de marconist was Pacquier. Ten slotte waren er 19 cadetten, 4 matrozen, 10 leerling-matrozen, 4 leerling-machinisten, 3 dekjongens en verder het nodige personeel met inbegrip van de kok Saussez. Het schip werd op vrijdagmorgen 21 april 1933 naar de aanlegplaats nummer 11 in het Bonapartedok gesleept waar de laatste voorbereidingen voor het vertrek getroffen werden. (2)

Belangrijke aanpassingswerken aan de Mercator uitgevoerd na zijn proefvaart

In de twee geciteerde dagbladverslagen werden door de verslaggevers telkens maar enkele zinnen besteed aan de belangrijke aanpassingswerken die moesten uitgevoerd worden aan het schoolschip om het behoorlijk zee-waardig te maken. Uiteindelijk zou het zes maanden duren alvorens het terug reisvaardig was. Alles begon tijdens de 'maidentrip' die de Mercator voordien van 3 september 1932 tot be-gin oktober op de Noordzee maakte, en Helsingborg, Aalbek (Skagen) en Frederikshaven aandeed om nadien via Plymouth naar Antwerpen terug te keren. Volgens kapitein Van de Sande was de stabiliteit van het nieuwe schip niet in orde en was het zelfs gevaarlijk ermee te varen. Er ontstonden heel wat polemieken in scheepvaartkring nadat aan het licht kwam welke kostelijke aanpassingswerken aan de Mercator moesten uitgevoerd worden.

Er werd bijgevolg ook heel wat over het schip geschreven en gedebatteerd in verband met de veiligheid. Meer nog, in de *Gazet van Mechelen* van 26 april 1933 lezen we de volgende beschouwingen over het schoolschip: (3)

We gaan ons niet meer inlaten met de polemieken die ontstaan zijn bij de bouw en ook na de veranderingen aan de 'Mercator'. Voor velen blijft de 'Mercator' ook nu nog een... kemel ! In elk geval mogen we wel zeggen dat, ondanks alle officiële geruststellingen die van hogerhand werden verstrekt, de publieke opinie grotendeels weinig vertrouwen heeft in het nieuwe schoolschip. Doch laten we geen zwartkijkers zijn en het beste hopen, en dat deze reis mag verlopen in de allerbeste voorwaarden."

Ingevolge de bevindingen van commandant Van de Sande had het 'Hoger Bestuur van de Zeevaart' een grondig onderzoek uitgevoerd. Het voornaamste gevolg daarvan was dat aan het schip op de scheepswerf te Hoboken belangrijke stabiliteitsverbeteringswerken moesten worden uitgevoerd.

De aanpassingswerken waren van diverse aard. De binneninrichting moest grondig gewijzigd worden om het nodige proviand, kolen en andere benodigdheden te kunnen opslaan. Een tweede moeilijke opdracht waren de veranderingen die aan het zeilwerk en de masten moesten gebeuren. Op de werf te Hoboken werd het zeilwerk lichter gemaakt. Het grote zeil dat vooraan stond en bij het gebruik een reëel gevaar opleverde, werd vervangen door twee kleinere zeilen om bij het manoeuvreren elk gevaar uit te sluiten. Om de onvoldoende diepgang van het schip, die normaal 15 voet moest bedragen te verbeteren, werden tonnen metaalslakken in het ruim gestort. Ten slotte werden drie nieuwe masten geplaatst om de dekbelasting met drie ton te verlichten. Zo werd door het verminderen van de dekbelasting en het toevoegen van ballast een grotere diepgang bekomen en tevens meer stabiliteit aan het schip verschaft. Het aanpassen van het touw- en zeilwerk gebeurde voor een groot deel door de cadetten zelf. Het was een nuttig en leerzaam werk dat tevens volledig in het kader van hun opleiding paste.

MORDAN

NATUURVLEES DOBBELAERE
Christinastraat 69 - 8400 OOSTENDE

Tel. 059/50 52 45 - Fax: 059/50 07 85

e-mail: denatuurwinkelmordan@skynet.be

(400 m² verkoopsruimte)

Openingsuren: 9.00 H. - 18.30 H.
Ook op zaterdag, Zondag gesloten

BIO SHOP

*De Natuurlijkste
zaak van de kust!*

**GREEN
SLEEP**

100% "NATUURLIJK"
SLAAPCOMFORT
(200 m² toonzaal, 1e verdieping)

Green Sleep

Dieetvoeding, VERSE natuur-, vegetarische en biologische voeding.
Hormonenvrij vlees (vzw. Plattelandsontwikkeling)
Voedingssupplementen en sportvoeding. Natuurlijke cosmetica.
150 kruidenpreparaten uit eigen labo!

DESKUNDIG ADVIES VAN 4 PARAMEDICI EN HERBORIST

Plechtige overhandiging van een vlag aan het schoolschip

Op dinsdagmiddag 25 april 1933 vond aan boord van het zeilopleidingsschip een plechtigheid plaats. Een afvaardiging van het Koninklijk Zeemanscollege overhandigde aan de gezagvoerder van het schip de Belgische driekleur die voortaan gedurende alle reizen fier aan de achterstevan van het schoolschip zou wapperen. Om 12.15 u. werd het Koninklijk Zeemanscollege aan boord ontvangen door commandant Remy Van de Sande.

Hij was omringd door de scheepsofficieren van zijn staf en door de beheerraad van het schoolschip, de heren De Vos, algemeen bestuurder bij het Ministerie van het Zeewezen; Em. Grislar, voorzitter van de Belgische Zeevaartvereniging; commandant Goor, nautische raadgever bij het ministerie van het Zeewezen; burgemeester Kamiel Huysmans; schepen M. Baelde; dhr. Lebon, senator; Willy Alexander, voorzitter van de Unie van Belgische Reders en dhr. J. Estur, bestuurder van de 'Belgische Zeevaartvereniging vzw'.

De afvaardiging van het Belgisch Zeemanscollege bestond uit: kapitein Bernaerts, voorzitter; Henri Celis, ondervoorzitter; Henri Andrianssens, de kapiteins Simon, Teirlinck, Groenen, Sangheleer, Verlinden, Lenaerts, Brys, Wahl, Zander (oud-commandant van de 'l'Avenir'); dhr. Kerremans, bestuurder van het Zeemanshuis, en dhr. Picavet, griffier.

Onder de overige aanwezige personaliteiten bemerkten we nog de heren Cuvelier, waterschout; Adriaenssens, havenkapitein; De Voghelaere en Donche; dhr. Beuckeleers, conservator van het Scheepvaartmuseum, en anderen genodigden. De cadetten en de matrozen van het schip stonden in twee rijen opgesteld en het was daar, in hun aanwezigheid dat kapitein Bernaerts, voorzitter van het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege, een toespraak hield:

'Na kapitein Van de Sande bedankt te hebben voor het gul onthaal aan boord, herinnerde spreker aan de werking door het Zeemanscollege op touw gezet voor het bekomen van benoemingen van de eerste Belgische dekkofficieren aan boord van Belgische schepen. Hij bracht hulde aan de oud-gezagvoerders van de 'l'Avenir', die hun collega's in deze zaak steeds terzijde stonden. Zo sprak hij zijn erkentelijkheid uit voor de medewerking van de kapiteins Fourcault, Zellien, Cornellie, Wenmaekers, Audenaerde, Lauwereins, Lemaitre, Meulemeester en Van de Sande.

Daar waar het heel natuurlijk voorkomt, ging hij verder, dat een Belgisch kapitein en ervaren zeilschipvaarder als onze collega Van de Sande aan het stuur van het huidig Belgisch schoolschip geplaatst wordt - het kiezen van een ander, een vreemdeling, ware althans niet meer denkbaar - zo dient er hier toch aan herinnerd te worden, dat het enkel na verschillende jaren van vernedering, miskennis en harden strijd gekend te hebben, het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege erin geslaagd is aan de Belgische officieren de plaats te doen toekennen die hen nooit had mogen ontzegd zijn.

Het ligt in de bedoeling van het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege, door het schenken van een vaandel aan de 'Mercator' en aan de toekomstige officieren een herinnering na te laten van de 'Vereniging hunner Ouderen', die destijds niet zo vertroeteld werden als zij het op het ogenblik zijn, en die verplicht waren hun weg te zoeken op vreemde bodems.'

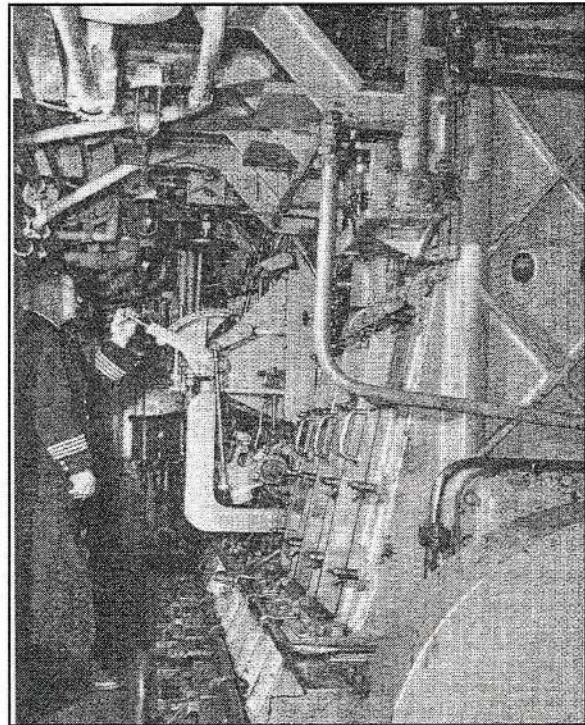
Kapitein Bernaerts eindigde zijn toespraak met het woord te richten tot de cadetten. Hij zette hen aan vertrouwen te hebben in hun professoren en tot aanvaarding van de tucht die steeds aan boord van een schip moet heersen. Zijn laatste woorden waren een "Hip ! Hip ! Hoera !" dat door al de aanwezigen herhaald werd. Dan overhandigde hij de in een schrijn gehulde vlag aan commandant Van de Sande.

Het antwoord van Kapitein Van de Sande

Zichtbaar ontroerd nam commandant Van de Sande het woord. Hij bedankte van ganser harte zijn collega's van het Zeemanscollege en beloofde de dierbare Belgische vlag steeds met zorg te bewaren: *'Wanneer deze vlag langsheen de gaffel zal worden gehesen, vraag ik aan mijn cadetten te denken aan hen die enkele jaren geleden sneuvelden voor de eer en de vrijheid van ons dierbaar Vaderland. Ik vraag hen ook goed na te denken over de zware taak die hen te wachten staat en dat zij nooit mogen vergeten wat de plichten van een Belgisch zee-man zijn. Ik hoop dat binnen korte tijd de economische crisis, welke zich nu geheel de wereld door laat gevoelen, zal geëindigd zijn en dat de cadetten die nu de reis meemaken de getuigen zullen zijn van de heropleving van onze handel.'*

De toespraak werd van harte door alle aanwezigen toegejuicht, en dan werd langzaam en statig de mooie zijden vlag gehesen. Dit gebeurde te midden van een indrukwekkende stilte en menig oog werd vochtig. Wanneer dan de Belgische driekleur triomfantelijk en fier in de wind wapperde, steeg wederom een juichend *'Hip ! Hip ! Hoera !'* aan boord op. Zo eindigde de indrukwekkende plechtigheid en verlieten de meeste personaliteiten het schip, na-dat zij de kapitein en zijn manschappen een voorspoedige reis hadden toegewenst.

Vanaf 13 uur hadden de familieleden van de vertrekkende cadetten en leerling-matrozen eveneens de gelegenheid gekregen het schip te bezoeken en vragen te stellen over de geplande reis. Het was de eerste luitenant Bécu die hen welwillend te woord stond. In verband met de te volgen reisweg en het leerprogramma deelde hij hun het volgende mee: *'De reis, die bijna drie maanden zal duren, is een van de mooiste welke een zee-man in opleiding kan maken. We gaan nu eerst de kust volgen tot Portugal en steken dan de Atlantische Oceaan over. Zodoende beoefenen we eerst de kustvaart en nadien de lange omvaart. Zo kunnen de scheepslui in opleiding alle ondervindingen opdoen.'*



De machinekamer (foto Vergauwen, Brussel)

Daarbij is het leven van een cadet zeer afwisselend aan boord; denk niet dat zij de tijd zullen hebben zich te vervelen. Hoe dat, luitenant? stelde een van de aanwezige ouders de vraag. Wel, buiten de 'matrozendienst' welke ze zeer strikt moeten uitvoeren, hebben ze nog lessen te volgen en na oefeningen in de masten, krijgen ze ook schriftelijke oefeningen op papier te maken. Ze doen het allen graag. Al onze cadetten zijn jongens met veel goede wil en aan een zonnig humeur ontbreekt het hen nooit ... dat heb ik ten minste gedurende mijn vorige reizen kunnen vaststellen. Bent u reeds lang aan boord van het schoolschip? luidde de volgende vraag. Wel, het is nu twaalf jaar geleden dat ik voor het eerst aan boord van L'Avenir stapte en het is reeds acht jaar dat ik met Commandant Van de Sande vaar... Dat is een man! Commandant Van de Sande is niet enkel een bekwaam zee-kapitein maar ook een goed pedagoog en vooral een echte vader voor zijn officieren, cadetten en matrozen. Voorwaar, de 'Mercator' kan zich geen betere gezagvoerder wensen dan onze Commandant!...'

Daarna maakte een lid van de bemanning een einde aan het gesprek door de volgende mededeling aan eerste luitenant Bécu over te brengen : 'Verschoning, Luitenant, maar het is halfvier en de Commandant vraagt aan de bezoekers het schip te willen verlaten, we gaan weldra vertrekken'.

Daarna braken ontroerende ogenblikken aan zoals dat het geval is bij elk vertrek van het schoolschip. Wenende moeders, vaders die moeite doen om hun tranen te bedwingen, zusters en verloofden die na een laatste zoentje hun geliefden nog kleine bloemtuitjes toestopten. Na de vriendelijke eerste officier Bécu bedankt en hem een goede reis gewenst te hebben, verlieten de familieleden het schip. Gelijktijdig met de ouders van de cadetten verlieten ook de laatste genodigden de Mercator. (4) Alleen commandant Goor, nautisch expert bij het Ministerie van het Zeewezen, zou nog aan boord blijven tot in Oostende.

Het vertrek van het schoolschip

Vanaf de kaai nummer 11 van het Bonapartedok tot aan het Vlaams Hoofd, de plaats waar het Loodswezen zich bevindt, stonden langsheen de Schelde de toeschouwers op vijf tot zes rijen dik langs de oever van de rivier om het vertrek van de Mercator te kunnen bijwonen. Bovendien waren alle vensters van de naburige huizen bevolkt met enthousiaste toeschouwers die het vertrek van het schoolschip niet wilden missen. Alle blikken waren gericht op de elegante witte driemas-

Eerste reisverslag van commandant Van de Sande

26 april 1933. Omstreeks 9.00 u. ter hoogte van de rede van Vlissingen, bij kalm weer, een snelheidsproef met de scheepsmotor uitgevoerd op basis van de kilometer van Rammekens. We bereikten daarbij een snelheid van 11,2 knopen terwijl de motor draaide aan 280 toeren per minuut. Na het wisselen van de loodsen zetten we koers richting Noordzee. Omstreeks 13 u. werd de laatste loods aan land gezet, alle zeilen gehesen en overstag gegaan. Van bij het begin stellen we een ruime verbetering vast in de wendbaarheid van het schip. Het vaartuig is gemakkelijker bestuurbaar geworden. Nochtans waait de wind nog niet stevig genoeg om zich een definitief oordeel te vormen in verband met de bestuurbaarheid van het vaartuig. De reddingsloep nummer vier aan bakboordzijde wordt te water gelaten, bemand door acht roeiers. We laten hen tweemaal rond het schip varen en hijzen vervolgens de sloep terug in de davits. Aangezien de wind ondertussen volledig geluwd is, varen we op machinekracht tot Middelerke waar we om 17.30 u. voor anker gaan.

27 april. Rond 6.45 u., wanneer de bemanning het schip in gereedheid brengt om af te varen, stellen we vast dat de kok Fernand Saussez overleden is. De scheepsdokter stelde een akte van overlijden op waarvan een dubbel ondertussen naar de scheepvaartmaatschappij opgestuurd werd. In akkoord met Commandant Goor, besluiten we terug te varen naar Vlissingen en er te wachten op instructies betreffende de overdracht van het lichaam. Ondertussen wordt een lijkst gemaakt door de scheepstimmerman. Met alle zeilen gehesen varen we terug naar Vlissingen. Omstreeks 13 u. bereiken we, gesteund door een flinke bries uit zuidwestelijke richting, de rede van Vlissingen. Commandant Goor ontscheept en telefoneert naar Brussel. Ondertussen wenden we het schip, reven de zeilen en werpen omstreeks 10.30 u. het anker uit. Daar ik sinds ons vertrek nog niet de gelegenheid had om reddingsoefeningen te houden, besloot ik deze voor de rede van Vlissingen te laten uitvoeren.

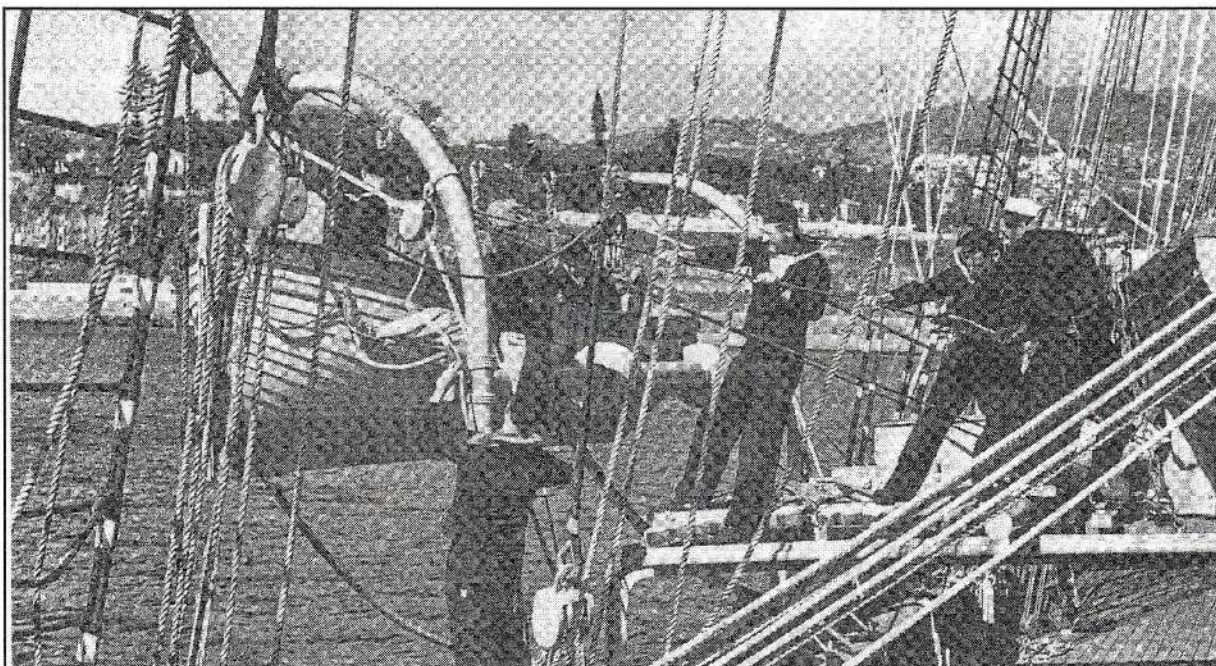
Rond 14.30 u., wanneer iedereen zich aan dek bevond en de reddingssloepen uit de davits gelicht werden, deed zich een fataal ongeval voor dat het leven kostte aan een van onze beste leerling-matrozen: André Goderis. Ondanks al onze inspanningen kon de arme jongen niet meer gered worden. De opzoeken naar het lichaam werden vruchteloos voortgezet tot 18.30 u.

28 april. Na het uitwisselen van telegrafische berichten tussen de CMB en de Dienst van de Zeevaart varen we omstreeks 11 u. bij het opkomend tij af naar het Middellgat, waar we om 14 u. voor anker gaan. Kort nadien komt de vedette 'Scheldewacht' langsheen ons schip aanleggen. Na het lezen van de absoute door de aalmoezenier wordt het stoffelijk overschot van onze kok met het gebruikelijke ceremonieel overgedragen aan de 'Scheldewacht'. De heren Grimar en Estur, die aan boord waren van voormeld vaartuig, zijn dan samen met Commandant Goor overgegaan tot de ondervraging van de officieren en cadetten die getuigen waren van het ongeval. Nadat deze gehoord werden en hun verklaring ondertekenden, werd het onderzoek omtrent 21.30 u. afgesloten.

Om 21.45 u. zijn de heren Grimar en Estur terug overgestapt op de 'Scheldewacht' die onmiddellijk vertrokken is met bestemming Antwerpen.

29 april. Om 6 u. werd op motorkracht gevaren richting Vlissingen waar we om 8.15 u. het anker uitwerpen aan de rode boei van de Spijkerplaat. Een requiemmis werd opgedragen voor de overledenen. Omstreeks 9.30 u. heeft de aalmoezenier de absolute gelezen voor André Goderis en hulde gebracht aan de omgekomen cadet door het in zee werpen van een ruiker bloemen. Bij gebrek aan een gunstige wind zetten we op machinekracht onze reis verder. We passeren achtereenvolgens 'de Wandelaar', om 13.18 u. (de loods ontscheept) de 'Westhinder' en om 15.25 u. 'le Sandettié' en kruisen twee Staatspakketboten met wie we de gebruikelijke beleefdheidsgroeten uitwisselen.

Zondag 30 april. We hebben vruchteloos op gunstige wind gewacht die ons moest toelaten onze reddingsoefeningen, die zo tragisch onderbroken werden, verder uit te voeren. Er staat weinig of geen wind; af en toe waait er slechts een licht briesje. We staan de zondags-rust toe voor iedereen.



Het neerlaten van een reddingssloep

Maandag 1 mei. Morgenmist. We varen af om 6 u. maar zijn verplicht terug te keren naar de plaats waar we voorheen afgemeerd lagen. Later verdwijnt de mist en verlaten we de Downs. Het is bijna windstil. Te 20.45 u. passeren we de 'Sainte-Cathérine' die ons in tegengestelde richting voorbijvaart en wenden de steven naar Torbay, waar Commandant Goor er op rekt van boord te gaan. Gedurende de nacht steekt een frisse wind op en in geen geval kunnen we de haven van Torbay aandoen gezien deze blootgesteld is aan felle oostenwinden.

Dinsdag 2 mei 1933. Rond 5 u. 's morgen staat er een wind van 4 tot 5 Beaufort. (6) We stoppen de scheepsmotor en hijsen verschillende zeilen. Weldra waait er een stevige wind vanuit ONO; woelige zee. Het schip vaart met een snelheid van 10 knopen. De geplaatste zeilen zijn de kluijfok, de fok, het marszeil en het grootzeil. In volle vaart zeilen we verder met dwarsscheepse zijwind achteraan op de flank. Om 7.30 u. worden de zeilen gereefd en de scheepsmotor gestart om de haven van Plymouth binnen te varen. De wind is overgegaan in stormweer uit ONO-richting. Om 9 u. leggen we aan op de rede van Plymouth. Commandant Goor verlaat het schip omstreeks 9.30 u. Bij het langsrijden komt een sloep van de Engelse Oorlogsmarine aan de achterzijde van de campagne de kraanbalk of davit(s) aangevaren die dient om de sloepen op zee neer te laten en op te halen. De ijzeren haak van de ophanging in de davits (7) werd afgebroken. De luitenant van dienst heeft me beloofd onmiddellijk iemand te sturen om de opgelopen averij te herstellen. De schade kon nog veel groter geweest zijn indien de schok van de aanvaring gebeurde ter hoogte van de plaats waar zich de vergrendelinghengsels van het want bevinden. (8) We hebben bij deze gelegenheid kunnen vaststellen dat de metalen beugel aan de binnenzijde een constructiefout vertoont. Eigenlijk ben ik tevreden dat dit gebrek in een haven aan het licht komt, want een breuk van die aard die zich op zee zou voordoen kan de oorzaak zijn van ernstige ongevallen. Omstreeks 11 u. komt een sloep van de Dockyards langs die het gebroken beugelslot meeneemt. De slechte weersgesteldheid belet ons in contact te treden met het vasteland.

3 mei 1933. De wind neemt af tijdens de voormiddag. Omtrent de middag komt de sloep van de Dockyards reeds terug langs met het herstelde beugelslot. Een nieuw stuk werd gesmeed en vastgelast aan het andere metalen uiteinde. Deze herstelling werd zeer vakkundig uitgevoerd. In het Arsenaal hebben de arbeiders overuren moeten maken. Ik heb een brief geschreven naar de verantwoordelijke van het Arsenaal om hem te danken voor zijn inzet. Omstreeks 14.30 u. verlaten we de haven op motorkracht. Eens buitengaats staat er een felle deining en de wind waait ons tegemoet uit zuidelijke richting. Een voor een hijsen we al de zeilen en voeren enkele koerswijzigingen uit in volle zee ter hoogte van Start Point. De resultaten zijn bevredigend en het roer functioneert behoorlijk. Later valt de wind en varen we op machinekracht de haven van Torbay (Brixham) binnen. Om 21 u. werpen we het anker uit na het uitvoeren van verschillende oefeningen met de zeilen, zoals het volledig opplooiën en het vastmaken ervan aan de ra. (9) Om 23.00 u. neigt de wind tot opsteken uit het oostelijke richting en varen we dadelijk uit en bereiken de open zee omstreeks middernacht.

4 mei 1933. Na middernacht, ter hoogte van Torbay, hebben we de vierkante hulpzeilen gehesen en op motorkracht varende kunnen we een snelheid tussen de 7 en 8 knopen aanhouden. Het schip stampet en schommelt hevig en duikt voortdurend met de neus in de golven. De wind is min of meer gunstig: OZO bij windkracht 5. Om 8.00 u. neemt de windsnelheid nog meer af, bijgevolg wordt de motor uitgeschakeld na het hijsen van de kluijfok, de twee stagzeilen, het fokzeil (onderste razeil aan de voormast) de vaste en losse marszeilen, alsook de twee schoener- of voor-gaffelzeilen. De bij benadering waargenomen snelheid bedraagt slechts 4 knopen.



Commandant Remy Van de Sande draagt het bevel over de Mercator over aan commandant R. Ghys (1955) > (fotoarchief familie Van de Sande)

Zeilen hijsen is steeds een zware karwei (foto Vergauwen, Brussel)



5 mei 1933. De volledige bemanning is ziek, zelfs de oudgedienden van het schoolschip l-Avenir. De golven blijven fel te keer gaan uit westelijke richting en remmen volledig de snelheid van het schip af. In de namiddag scheurt het brigantine- of trapeziumvormig zeil. Op het middaguur bevinden we ons op 49°01' NB en 6°49' WL. Om 16 u. starten we terug de scheepsmotor doch houden de vierkante hulpzeilen gestrekt. We wenden de steven en varen in de richting van de Golf van Gascogne, terwijl we van de gelegenheid gebruik maken om een aantal nieuwe zeilmanoeuvres in te oefenen.

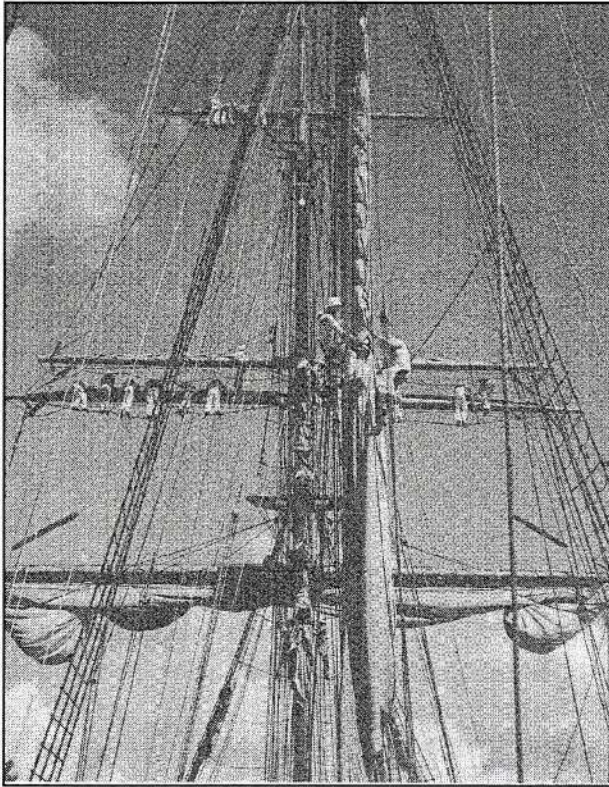
6 mei 1933. De golven blijven fel te keer gaan. De wind is afgekoeld en bedraagt 6 Beaufort. De snelheid loopt terug. Het stampen van het schip wordt te hevig. Een rukwind van windkracht 9 wordt opgetekend (ik schat die in werkelijkheid in tussen 8 en 9 Beaufort) en doet het schip overhellen op 15°. De bevestigingshaak van het groot stagzeil is afgebroken. We strijken het zeil, herstellen het, en na het verminderen van de rukwinden hangen we het terug op zijn plaats. Het schip is opnieuw met een laag roet en andere vuiligheid bedekt. Alvorens de haven van Plymouth binnen te varen hadden we nochtans alle geschilderde delen laten afwassen. De vertrekken en de slaapplaatsen werden niet gespaard want de rook dringt overal door. Het touwwerk is doortrokken van het roet, evenals datgene dat zich bevindt nabij de schouw. Het is niet mogelijk zich proper te houden aan boord. De leerlingen die de manoeuvres met de zeilen uitvoeren, zitten reeds onder een laag roet sinds het eerste uur van de zeereis. De inhoud van de reddingsvloepen verkeert in een droevige toestand. De verf is verdwenen. Van al het onderhoudswerk te Antwerpen uitgevoerd blijft nog nauwelijks iets te bemerken. Om 14.00 u. kruisen we van nabij de SS Leopoldville die terugkeert van een kruisvaart. We stoppen even om de gebruikelijke wederzijdse groeten uit te wisselen.

Zondag 7 mei 1933. De wind houdt aan uit de sector WZW. We vervolgen onze weg op de machinekracht doch met de bijstand van de hulpzeilen.

Het is ons niet mogelijk Kaap Finistère te ronden met de heersende winden. We zullen dus de motor gebruiken. Lichte doch wisselende winden waaien uit variabele richting, mist !

8 mei. 41°58' NB, 10°42' WL. Vanaf 's morgens wordt overgegaan op het dienstregime van toepassing bij zware zee. De scheepsbemanning wordt verdeeld in drie ploegen waarvan telkens één de wacht volgens beurt zal waarnemen. De cadetten studeren en voeren praktische oefeningen uit vanaf acht uur tot 's middags. In de namiddag komen ze op de brug werken. Er wordt eveneens een uur les gegeven aan de leerling-matrozen. Van 15 tot 16 u. oefeningen voor iedereen: manoeuvres, zwenkingen uitvoeren met het schip, het uitvoeren van specifiek matrozenwerk aan dek en het vertrouwd maken van de leerlingen met het zeilwerk. Elke ploeg zal om beurt de nachtwacht verzekeren. Om 16.30 u. wordt de scheepsmotor stilgelegd en alle zeilen gehezen. We besturen het schip met de hand aan het roer van op de campagne.

9 mei. Voortgestuwd door een flinke bries varen we gans de nacht door met alle zeilen in de wind, inbegrepen de kluiffok. In de morgen wordt de wind frisser en we halen een snelheid tussen de 8 en 9 knopen. Met de wind een weinig meer dwarsscheeps gericht op de flank bereiken we een snelheid van 10 knopen. Het schip maakt wat slagzij doch niet meer dan 5°. De stand van het roer is normaal, zelfs met een overhelling onder de wind tussen de 8 en 10°. Tijdens de eerste proefvaart, en onder dezelfde omstandigheden, voeren we met een slagzij die toen tussen de 20 en 30° bedroeg. Bij een windsterkte van 5 Beaufort gebeurt het strijken van de zeilen probleemloos, zelfs bij een felle deining van de golven. Om het juist uit te drukken, het schip is wat heftiger geworden; beter onder controle te houden. Het is nu mogelijk de wind van dichtbij op te vangen zonder dat de zeilen klapperen en de snelheid van het vaartuig fel afneemt. Tijdens de *maidentrip* was het moeilijk het vaartuig in een zulke positie bestuurbaar te houden.



Optuigen en zeilen aanslaan (fotoarchief familie Van de Sande)

Bijgevolg meen ik te mogen vaststellen dat vanaf nu, dankzij de uitgevoerde aanpassingswerken, de bestuurbaarheid van het schip voor 100% verbeterd is, zowel wat betreft de stabiliteit als uit het oogpunt van de manoeuvreerbaarheid, de handelbaarheid en de zeevaardigheid van het vaartuig. De Mercator gedraagt zich nu zeer voortreffelijk op zee, op voorwaarde dat de lading oordeelkundig gestuwd wordt. De patrijspoorten, waarvan de afgrendeling nu door schroefbouten met vleugelmoeren gebeurt, hebben sinds ons vertrek uit Brixham de zeer slechte weersomstandigheden voortreffelijk doorstaan, dit met uitzondering van de patrijspoort van de mess der cadetten. Deze bevindt zich midscheeps en het glas ervan breekt regelmatig, alsook de tegenovergelegen patrijspoort aan de andere zijde van het vaartuig. Van de speciale schroefbouten die nog voor ons vertrek werden geplaatst is vanaf Vlissingen geen enkele vleugelmoer losgekomen. Deze wijze van vergrendeling vormt een goede oplossing om sommige cadetten te beletten hun patrijspoort te openen ondanks alle maatregelen getroffen om dit te beletten.

Ik kan niet anders dan de heer Grisar danken voor zijn bestendige bezorgdheid om te verhelpen aan problemen van die aard. De luchtcirculatie in de vertrekken is fel verbeterd en geschiedt langs de verluchtungskokers die uitgeven op het dek en langs waar de bedorven lucht wordt verwijderd. Ondanks de vermindering van het volume aan daglicht wanneer de patrijspoorten gesloten zijn, is het verblijf in de vertrekken van het achterschip draaglijker geworden. Dit is eveneens zo in de kajuiten van de cadetten. Spijtig genoeg is het niet zo gesteld in de opslagruimte van de levensmiddelen; de worsten, de ham en het spek vertonen schimmelvorming.

In de namiddag ontving ik een cijfertelegram met de volgende inhoud: *'Laat in Tenerife twee schroefbouten sloep bakboord, alsook schroefbouten voor de andere sloepen vervaardigen, get. Asmar Anvers'*. Ik heb ondertussen reeds op eigen initiatief door de boordwerktuigkundige veiligheidspinnen laten plaatsen in alle schroefbouten van de reddingsvloepen. Ik zal nochtans volgens de wens van Asmar de schroefbouten van de vier sloepen volledig laten vernieuwen. De ophangkabels van de reddingsvaartuigen zijn rechtstreeks bevestigd aan de kiel (10) van het vaartuig bij middel van twee schroefbouten. Ik verstuur het volgende cijfertelegram: *'Asmar Anvers, telegram ontvangen, vervangen ophangingsbalk sloep aan bakboord - stop - we zullen vrijdag toekomen in Madeira - stop - de commandant.'*

Zoals reeds vermeld, voegde commandant Van de Sande er in zijn logboek nog aan toe: *'De ophangingshaak, die afbrak tijdens het ongeval ter hoogte van Vlissingen, viel in het water en is verloren.'* 's Middags bevinden we ons op 36°03' NB en 12°03' WL.

Op 10 mei werden geen notities vermeld in het scheepsverslag.

(wordt vervolgd)

Noten

- (1) Het nakend vertrek van de Mercator' in *De Nieuwe Gazet*, Antwerpen, 20 april 1933, getekend P.A.I.
- (2) Het schoolschip Mercator' in *De Morgenpost*, Antwerpen, 22 april 1933, getekend SE.
- (3) De eerste reis van de Mercator' in *Gazet van Mechelen*, 26 april 1933 (naam van de reporter niet vermeld).
- (4) 'De Mercator verlaat de Scheldestad' in *La Dernière Heure*, Antwerpen, 26 april 1933.
- (5) 'Plechtigheid aan boord van de Mercator' in *De Nieuwe Gazet*, Antwerpen, 26 april 1933, P.A.I.
- (6) Schaal van Beaufort: benaming van een schaal die men in de zeevaart en in de meteorologie gebruikt om de wind-kracht te meten. Deze schaal loopt van 0 (windstil) tot 12 (orkaan) en werd in 1808 ingevoerd door de Engelse admiraal Sir Francis Beaufort, naar wie ze genoemd werd. Hij stelde de verschillende graden van deze schaal vast aan de hand van de werking van de wind op een volgetuigd oorlogsschip in volle zee. Tegenwoordig gebruikt men uiteraard meestal andere maatstaven doch de schaal wordt verder aangehouden.
- (7) Davit(s): Engelse scheepvaartterm. Een van boven gebogen, draaibare stang aan de verchansing van zeeschepen, waar-aan de sloepen hangen.
- (8) Want of stag: zwaar touwwerk dat de masttop zijdelings steunt tegen de wind.
- (9) Ra: rondhout, reikt over de breedte van het schip, aan mast of steng (verlengstuk van de mast) bevestigd. De ra draagt het vierkant razeil.
- (10) Kiel: houten balk in de bodem van het schip die loopt van de voor- tot de achterstevan en waarop de ganse bovenbouw van het vaartuig rust.

PRINTEN – PLOTTEN
KOPIEREN – DIGITALISEREN
INBINDEN – LAMINEREN
KANTOORARTIKELEN
STEMPELS – GRAVEERPLATEN

REPRODUX

Heilig Hartlaan 13
8400 OOSTENDE
Tel. 059/70.16.12
Fax 059/80.66.57
e-mail: reprodux@telenet.be
www.reprodux.be

Mercatorjaar!

Gerardus Mercator (05.03.1512 - 02.12.1594)

Piet Daman

Dit jaar, 2012, werd (vooral) in België de figuur en het oeuvre van de belangrijkste cartograaf uit onze gewesten herdacht.

500 jaar geleden werd immers Gerard de Cremer, alias Mercator geboren in Rupelmonde. (De uitvinder van de "globeprojectie" haalde in 2005 de 8^{ste} plaats bij de verkiezing van "grootste" Belg; "Heilige" Pater Damiaan werd toen 1^{ste}!). Meteen belanden we bij "onze" Mercator.

In Oostende gebeurde maar weinig. Aan boord van het schoolschip werden enkele oude kaarten getoond, met o.m. "Vlaenderen" van Mercator zelf; de evolutie van stad Oostende vanaf de eerste kaart d.w.z. het stadsplan van Jacob (Roelofs) van Deventer (ca 1560) tot de 19^{de} eeuw; verder enkele "uitheemse" kaarten opgemeten van op de "Mercator". Er was de presentatie van een nieuw boek "Mercator en de Belgische schoolschepen". Het jaarthema werd ook verwerkt in de beplanting van het **uurwerk in het Leopoldpark**.

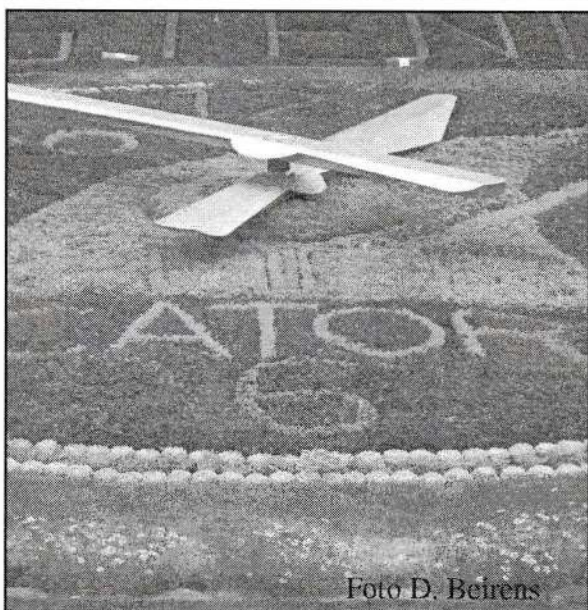


Foto D. Beirens



Uit de folder 500 jaar Mercator (Oost-VI)

Er waren elders heel wat tentoonstellingen en publicaties.

Het **VLIZ** nam het voortouw. Zij publiceerden reeds een zeer interessant, meer algemeen, artikel in het Informatieblad "De Grote Rede" (Nov 2011), "Cartografie, de zee en de rol van de Vlamingen".

De **Koninklijke Bibliotheek van België** wijdde een originele tentoonstelling "Een Koninklijke bron voor Mercator", die de aandacht vestigde op het verband tussen het werk van Mercator (1512-1594) en dat van zijn tijdgenoot Christiaan Sgrooten (ca 1525-1603). Beide cartografen vonden inspiratie in het werk van de ander.

De handgetekende "Koninklijke Atlas" van Sgrooten (in opdracht van Philips II), en de beroemde gegraveerde Atlas van Mercator (postuum gepubliceerd door zijn zoon in 1595) zijn parels van de verzameling van de Kon. Bibliotheek te Brussel. Een interessante expo (apr-jul 2012), bovendien gratis! Een rijkelijk geïllustreerde bezoekersgids geeft heel wat uitleg over de vergelijking en ook algemeen over cartografie in het Ancien Régime, en de toen meestal toegepaste techniek van compilatie.

In het **STEM** (Stedelijk Museum) van Sint-Niklaas liep een multimediale tentoonstelling (mar-aug 2012) over het cartografisch werk van Gerardus Mercator, met o.m. leven en werk, atlassen, aard- en hemelglobes enz. In april verscheen een facsimile van de Mercator-Hondius Atlas uit de verzameling, in samenwerking met het Davidsfonds.

Kopieën van enkele panelen van deze expo werden (jul-aug 2012) tentoongesteld in het SVC te Bredene.

In **Rupelmonde**, zijn geboortestad, werd de Graventoren (sedert 1994) volledig ingericht als Mercatormuseum en dit jaar extra gepromoot. Op die plaats (vroeger kasteel/ gevangenis), zat Mercator in 1544 enkele maanden in hechtenis op verdenking van ketterij!

Het **Museum Plantijn-Moretus** te Antwerpen pakte uit met "Mercator: reizen in het onbekende". Mercator reisde zelf niet veel en niet ver. Hij documenteerde zich met bestaande kaarten en beschrijvingen, vergaarde een massa informatie, o.m. van de zeevarenden en andere reizigers/kooplieden en produceerde meer realistische en verbeterde uitgaven met meer details. Zijn "all-round" wetenschappelijke kennis paste hij daarop toe. Hij had vooreerst een "klassieke" vorming en studeerde ook filosofie en theologie, geografie, sterrenkunde, .. Hij maakte ook wereldbollen en meetinstrumenten (o.m. astrolabia, zonnewijzers, kompassen en kwadranten). Hij was niet enkel cartograaf (term maar eerst gebruikt in de 19^{de} eeuw), maar ook kosmograaf.



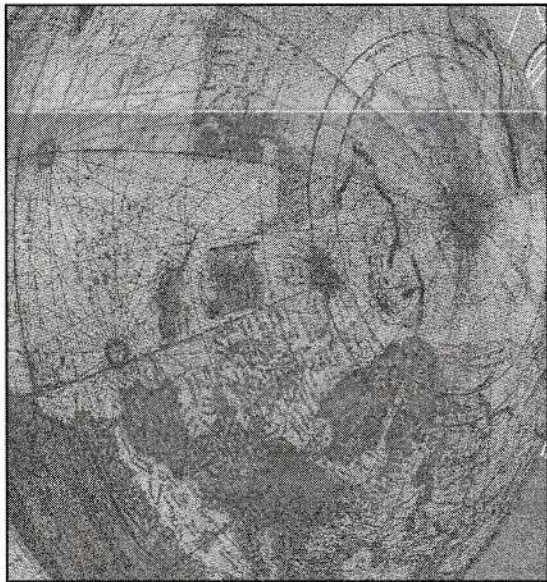
Standbeeld Mercator in Rupelmonde
Foto D. Beirens

**Grafisch Bedrijf**
LAMMAING
Wij geven vorm aan uw identiteit.

Industriezone 2
Zandvoordeschorredijkstr., 14
8400 Oostende
T.059 70 71 23
F.059 80 45 79
print@lammaing.com
www.lammaing.com

De bedoeling van Mercator was een groot kosmografisch werk te publiceren over de schepping en beschrijving van hemel, landen en zeeën, met oude en nieuwe kaarten, de naam Atlas waardig (niet de hemeltorsende titaan, wel de mythische kosmograaf die voor het eerst een wereldbol zou hebben gemaakt). De postume uitgave in boekvorm van een deel ervan, o.m. de reeds afgewerkte kaarten, kreeg de naam "Atlas", die algemeen ingang vond.

De tentoonstelling in het Plantijnmuseum belichtte o.m. de periode van de grote reizen en ontdekkingen, de vele verhalen en informatie die daaruit resulteerden, de nieuwe meetinstrumenten, e.d. Ook de bijzondere band tussen Mercator en drukker/uitgever Plantijn, en hun "technische" samenwerking werden aangetoond.



Mercator had nog meer humanisten onder zijn vrienden, zoals de geograaf Ortelius, Pieter Breugel de Oude en de anatomist Vesalius. Zij leefden in een periode van vernieuwing, de "renaissance", de aanloop naar "de moderne Tijden". Columbus had een nieuw werelddeel "ontdekt", de Portugees Cabral voet aan wal gezet op Brazilië, zijn landgenoten verkenden, na de Afrikaanse kusten, deze van het Verre Oosten. Mercator was 5 jaar toen Luther zijn 95 theses publiceerde en 10 jaar toen Magelaan zijn reis rond de wereld beëindigde.

Men haalde de "klassieke kennis" weer boven, in 1543 publiceerde de Pool Kopernik zijn werk met de bewijsvoering dat de aarde rond de zon draaide.

Mercatorprojectie

Wereldwijd is Mercator minder gekend voor zijn kaart- en globeproducties, maar wel voor zijn bijzondere projectietechniek om een globe op kaart te projecteren. Daardoor werden kaarten beter bruikbaar voor de navigatie op zee.

Men vindt verschillende bepalingen van de "Mercatorprojectie". Eén ervan: "Een manier van kaartprojectie waarbij de parallellen en meridianen op deze kaarten rechte lijnen zijn, die elkaar overal loodrecht snijden. De afstand tussen de breedtecirkel wordt naar de polen toe steeds groter en de afstand tussen de meridianen blijft naar de polen gelijk aan die bij de Evenaar".

Men spreekt ook van een "vergrotende breedtekaart" of "wassende kaart" en "normale conforme projectie". Mercator vond de oplossing om (een deel van) de aardbol (de fameuze "wereldkloot" van Vondel uit onze schooljaren!) op een plat vlak voor te stellen, zonder ernstige vervormingen (Je weet wel: bij het pellen van een sinaasappel in ruitvormige schillen en deze naast elkaar gelegd op een plat vlak, zijn er "leegten").

Hij vond het systeem om de onvermijdelijke reducties bij de projectie van bol op vlak te compenseren door een proportionele verhoging van de breedte (De leegten werden opgevuld!).

De wiskundige vergelijking die hij "spontaan" toepaste, zal maar later vastgelegd en bewezen worden. De bekomen kaarten zijn vooral van belang voor de scheepvaart, en er (met verbeteringen) nog op toegepast, omdat een lijn van constante kompascoers op de kaart een rechte lijn is.

Voor algemene wereldkaarten in atlassen minder geschikt. Er treden oppervlaktevervormingen op waarbij gebieden groter worden naarmate ze verder van de evenaar liggen (bv. volgens deze projectie is Groenland bijna even groot als Afrika, maar in werkelijkheid zo'n 17 maal kleiner).

Ondertussen hebben de zeevarenden wel geleerd hoe afstanden op te meten en/of te berekenen, en posities te bepalen al dan niet met moderne hulpmiddelen. Van het klassieke "zonnetje schieten" (in 't Frans : "faire le point de midi") tot satelliet-navigatie!

Eén feit is zeker : **Mercator is een waardige naam voor een schip voor maritieme scholing!**



Foto D. Beirens

BRONNEN

- 1 Boek "Mercator en de Belgische Schoolscheperen" van Werner Van de Walle . Uitgeverij Lannoo (Te verkrijgen bij Standaard Boekhandel)
- 2 Informatieblad "De Grote Rede" nr.31 van Nov 2011, waarvan tekst ook op site www.vliz.be
- 3 Site www.mercatordigitaal.be
- 4 Facsimile van de Mercator-Hondius Atlas , Uitgeverij Davidsfonds , (bij Standaard Boekhandel)
- 5 www.museumplantinmoretus.be
- 6 Publicatie "De Wereld in kaart.Gerard Mercator en de eerste wereldatlas" Uigave Mercatorfonds
- 7 www.mercator2012.be
- 8 nl.wikipedia.org/wiki/Gerardus-Mercator

ZEEVIS GROOT- & KLEINHANDEL

Van Haudt Patrick - Van De Wynckel Christa

Vismijn 107

8400 Oostende

T vismijn 059 32 19 95

F 059 33 19 95



OPENINGSUREN:

ma-di-wo: 8u - 16u

do: 8u - 13u

vrij: 8u - 16u

za: 8u - 13u

zo: sluitingsdag

