

IN DIT NUMMER

- | | |
|--|--------------------|
| 22. Toespraak Opening Tentoonstelling. | Norbert Slambrouck |
| 23. Activiteitenkalender. | Redactie |
| 24. Foto's Viering 20 jaar Lange Nelle. | Redactie |
| 25. 20 jaar kring werking. | Marc Loy |
| 26. De memoires van Pierre Quaegebeur (2). | Pierre Quaegebeur |
| 31. Zeevaarttermen (4). | Etienne Pitteljon |
| 34. Verbouwingen Koninklijke Villa. | Marc Loy |
| 36. Bezoeken Nieuwpoortse visveiling. | Redactie |
| 37. Archeologisch Museum Oudenburg.
De Acht Ommetjes. | Redactie |
| 38. Een beetje wiskunde. | Marcel Leeuwerck |

Cover: Spaans Huisje anno 1981 door Charles Geuvels

STEUNENDE LEDEN

Wouters Julius
Degelin-Selis

Perdaens André
Versluys Willy



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)

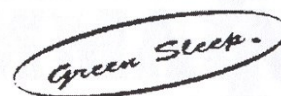
Openingsuren: 9.00 H. - 18.30 H.
Ook op zaterdag. Zondag gesloten



*De Natuurlijkste
zaak van de kust!*

**GREEN
SLEEP**

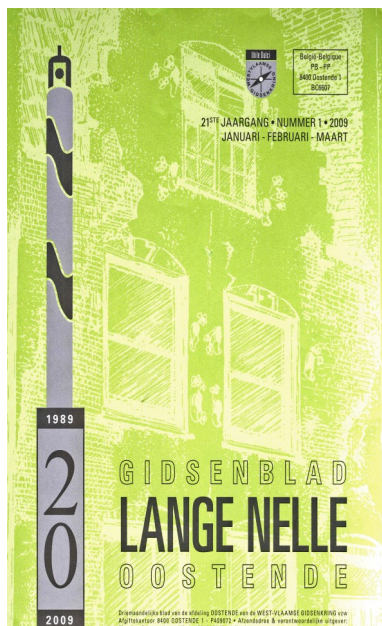
100% "NATUURLIJK"
SLAAPCOMFORT
(200 m² toonzaal, 1e verdieping)



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



Driemaandelijks blad van de Oostendse
GIDSENKRING LANGE NELLE vzw.
21ste jaargang
Nr 2 – apr-mei-juni 2009.

Colofon

Eindredactie en correspondentie
Etienne Pitteljon
etienne.pitteljon@telenet.be

Redactieleden:

Dirk Beirens, Annie Storme, Etienne Pitteljon
Marcel Leeuwewerk, Piet Daman,
Jeannine Laplasse.

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: E.Pitteljon
Voorzitter: Norbert Slambrouck

Dispatching:

Tel/Fax; 059 / 807.381
e-mail: lange_nel@hotmail.com

Rekeningnummer: Gidsenkring
Lange Nelle vzw
380-0049184-76

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

Gidsenlokaal: Spaans Huisje
Christinastraat, 67 Oostende

Toespraak door de voorzitter bij de opening van de tentoonstelling

20 jaar jong is onze gidsenkring Lange Nelle!
De plechtige opening van de gelijknamige
tentoonstelling in de exporuimte van de stadsbibliotheek
luidde het jubileumjaar in.
Het huidige bestuur is er klaar voor, als organisator en
feestvierende.

*Aan zee leven houdt echter beweging in zich zoals de
steeds terugkerende ebbe en vloed; de tijd is er ongedurig
en staat nooit stil. Zo ontwikkelde ook onze gidsenkring
Lange Nelle: een snelle groei volgde het prille bestaan en
ondanks enkele stormen hield Lange Nelle de wind in de
zeilen en stevende hij recht op z'n Oostendse doel af.*

*Oostende voeren wij als gidsen van Lange Nelle zo hoog
als onze vuurtoren in het vaandel!*

*Oostende laten we schitteren in de verhalen over haar
boeiende geschiedenis, haar vele kunstenaars, haar cul-
tuur, haar maritieme verleden en haar alledaagse leven.*

*Het wonderlijke is dat vele oorlogen deze Stad aan Zee
niet klein gekregen hebben. Ze werd daarentegen zelfs een
toevluchtsoord voor koningen en koninginnen, voor
prinsen en prinsessen, voor graven en baronnen ...en voor
kunstenaars. En fier dat we zijn op onze voormalige
Koningin der Badsteden!*

*Wij gidsen wijzen toerist en inwoner niet alleen op zee,
zand en (meestal) zon, maar ook op het lokaal eigenzinni-
ge en de onbekende kleine hoekjes waar je zo voorbijloopt.
Laat je leiden door een gids, is ons motto: straks zijn er
onze zomerwandelingen en die brengen je naast zee, zand
en zon in een Oostende dat je misschien niet kende...*

Graag tot dan!

Vriendelijke groeten.

ACTIVITEITEN KALENDER

- Zaterdag 16 mei: Bezoek met gids "Belle Epoque" centrum (1u) en wandeling (1u) te Blankenberge.

Start 14u30 aan het Toerisme bureel (plein voor het station).

Inschrijven bij Katrien Denoo: tel: 059/513945 of email: katrien.denoo@tvh.be

Deelname leden : 2€. Niet leden: 4€ -

Toegang museum ter plaatse te vereffenen:

- groep van min. 10 personen of ouder dan 55 jaar: 1,5€ p.p - anders: 3€

- Zaterdag 27 juni: Krekenfietseling: Een geschiedkundige fietstocht (2u) in het achterland van Oostende met aandacht voor het fenomeen van de "Oostendse Historische Polders", de prachtige schorrenhoeven, de oude spoorweginfrastructuur en het ongerepte krekengebied in het landelijke Stene-dorp en Zandvoorde.

Verzamelen: Kerk Stene-Dorp om 14u00

- Maandag 6 juli: 4 daagse Noordzee fietstocht met Martine Quaegebeur en Katrien Denoo (Doorreis met de trein.)

Hebt u interesse voor deze sportieve tocht neem contact op met één v/ de twee boven vermelde lieve dames.

Lange Nelle bezocht het Visserijmuseum te Oostduinkerke. (Piet Daman)

Op 21 februari laatstleden leidde collega-gids Pierre Vanhecke een 20-tal leden rond in het vernieuwde Nationaal Visserijmuseum in Oostduinkerke.

Het zit goed ineen: de verzameling, de presentatie, de ruime (meertalige) informatie en de "verhalen". Zij die meer willen weten over de visserij van "toen" en "nu" en over het leven van de visserijgemeenschap kunnen best enkele uurtjes in het museum vertoeven.

Er is bovendien een documentatiecentrum met vakbibliotheek.

Ook de vis werd niet vergeten. In twee grote zeewater aquariums zijn enkele beviste Noordzee-soorten in levende lijve te bewonderen. Altijd een feeëriek schouwspel. Zij zijn daar blijkbaar erg in hun schik, wat we ook mochten zeggen van onze gids.

Ter info: een 4-tal collega's zijn ook begeleider in het museum.

Hartelijk dank, Pierre, voor de leerrijke en aangename gidsbeurt!





Installateurs tentoonstelling Ven.Gaand.



Toespraak N.Slambrouck



Opening door Schepen
N.Bourgognie



Broodjes bereiders receptie



Aankomst Zeebonkwandeling

Beste beleidsmensen, sympathisanten en collega's.

Omdat ik er van het begin bij was heeft de voorzitter mij gevraagd kort de 20 jaar gidsenkring te memoreren.

De eerste cursus was een co-productie van toenmalig schepen voor Toerisme Dries Vermeesch, de Oostendse Kamer voor Handel en Nijverheid met notaris Paul van Tieghem de Ten Berghe, de Plate met wijlen Jan Dreesen. De eerste twee hebben nu al een "ere" voor hun vroeger ambt gekregen.

Maar ook ere aan wie ere toekomt, bestuurder en directeur Etienne Mares van de provincie die de poort voor Raversijde opende en conservator Norbert Hostyn, de man die in de voorbije decennia onze grote meesters in de meest moeilijke omstandigheden, tussen vol druppende emmers en evenveel verhuisscenario's door, tegen meer onheil wist te behoeden.

Nu al plukt Mu-ZEE met Beaufort Inside er al de vruchten van. Bedankt Norbert.

De 14 geslaagden van de eerste cursus richtten 20 jaar geleden de gidsenkring "Lange Nelle" op. Een naam die werd ingefluisterd door stichtend lid en gids Omer Simoens. Zelf richtte de nieuwe gidsenkring later nog 2 opleidingscursussen in zodat uiteindelijk meer dan 50 gidsen hun getuigschrift op het stadhuis mochten ontvangen. En op dit stadhuis waren we wel meer te gast. O.a. tijdens onze provinciale dag waarbij we collega's uit Brugge, Ieper, Veurne, Kortrijk en Roeselare ontvingen, tijdens het bezoek van de Russische gidsendelegatie aan West-Vlaanderen en bij de uitreiking van de Prijs Cultuurraad 2000 aan de kring.

En we vonden onderdak in het Spaans Huisje. Vandaag zijn er nog een 30-tal van onze gidsen actief. Een paar collega's zijn ons ontvallen: Henri Vandenbroele, Herman Chaffart, Jacques Herregat en Jean Pottiez.

Via meer dan 18 themawandelingen proberen we altijd opnieuw de erg rijke maritieme, koninklijke, artistieke, politieke en urbanistische geschiedenis van Oostende uit het soms zwaar verwonde stadweefsel op te

dissen. We krijgen daarbij assistentie van koning Leopold II en kunstenaar James Ensor, van Nobelprijswinnaar August Beernaert en kaper Jacob Besage, van Dikke Matille en de Pisser, van Arno tot Herr Seele, van Prins Karel en veldmaarschalk Montgomery van Pater Damiaan en Brice De Ruyver, van Pierre Wijnants en Reneetje, van Marvan Gaye en Lucy Loes. We zijn gastheer op elke zomer- en andere tentoonstellingen in de Venetiaanse Raversijde en straks ook op de "nieuwe" Oosteroever.

Qua gemiddelde leeftijd is Oostende de oudste stad van ons land. Ook in een gidsenkring tref je zelden gidsen onder de 40 jaar. In Oostende vervullen we dus wel degelijk een sociale rol: we bezorgen een aantal derde leeftijders een aangename vrijetijds invulling. We houden ze dan wel *niet* van straat, maar hun intellectuele inzet tijdens cursussen, de voorbereiding en het gidsen zelf is een remedie tegen dementie en een 2 uur durende fikse wandeling houdt het hart en spieren in conditie.

Kortom, heer Burgemeester en Schepenen, het is uw taak om Oostende aangenaam en leefbaar te maken.

Het is aan ons om die stad zo goed mogelijk te verkopen.



DE MEMOIRES VAN PIERRE QUAEGEBEUR (2)

Pierre Quaegebeur

Vooraf
n.v.d.r. de memoires van neef Richard
Quaegebeur verschenen in dit tijdschrift
onder de titels “Gebonden jeugd” van 1998,
jg. 10, nr. 1 t.e.m. 1999, jg. 11, nr. 1 en
“Aan wal” 2000, jg. 12, nr. 3 t.e.m. 2002,
jg. 14, nr. 1. In deze bijdragen vindt de le-
zer ook heel wat verwijzingen naar de fami-
lie Quaegebeur in Brussel en Oostende.
*Deel 1 kon u lezen in Gidsenblad, jg. 21,
nr. 1, 2009*

DEEL 2 De Vlucht

Eens de familie weer samen was aan boord
van den “Angèle”, was het all hands on
deck en we voeren van Antwerpen naar
Gent waar we 160 ton katoen in pakken van
50 kg laadden met bestemming het Franse
Rouen. Daar moest de lading overgeladen
worden op en kustvaartuig met eindbestem-
ming Engeland.

De lading lag netjes gestouwd in drie sta-
pels zodat er in het ruim vier open plaatsen
waren. Het schip lag met 160 ton roervast
en was snel en goed manoeuvreerbaar. De
vracht was heel kostbaar want de eigenaar
besloot ons met zijn auto, een Citroen 15
traction avant, tot in Rouen te begeleiden.
Voor de goede gang van zaken besloot mijn
vader dicht langs de kusten van België en
Frankrijk te varen en niet via de klassieke
“inland waterways”. In nood, dacht mijn
vader, kunnen we nog naar Engeland over-
varen. Ons moeder daarentegen voelde er
niets voor om bij die “djampotten” te gaan
“logeren”.

Van Gent voeren we via Brugge naar de
kust maar in datzelfde Brugge werd de reis
gestopt door de rijkswacht die mijn vader
een mobilisatiebevel overhandigde. Het
werd een paniekerige bedoening vooral
door de tussenkomst van de vrachteigenaar.
Uiteindelijk kreeg mijn vader het bevel “de
reis verder te zetten als gemobiliseerde
schipper en zich te melden bij de plaats-
commandant in Nieuwpoort voor verdere
instructies.”

We voeren naar Nieuwpoort, de geboorte-
stad van mijn vader waar zijn naam, Ernest,

in de volksmond “Nesten” werd, tot grote
ergernis van mijn ma, die Marguerite heette
maar het ook moest stellen met het eigen-
tijdse “Marjaa”.

Iedereen die iets of wat bij de pinken was,
had gratis van de overheid een gasmasker in
een blikken trommel ontvangen. De verha-
len over de gasaanvallen tijdens WOI met
de Duitsers als boosdoeners die duizenden
van “de onzen gepakt hadden” waren sche-
ring en inslag.

Simonne en ik speelden al wel eens gasaan-
val en liepen dan in en uit de stuurhut met
een afschuwelijk masker op ons gezicht tot
groot jolijt van andere voorbijvarende
schipperskinderen. Uiteraard waren dan de
gasfilters niet bevestigd.



(eerste rij) Gerard, Gilberte, Simonne en
(tweede rij) Marguerite, Robrecht, Rachel
op het dek van den “Angèle”, Nieuwpoort
1940

In Nieuwpoort kwam de familie van nonkel
Thuur aan boord, hij zou later volgen.
Grootvader Henri Quaegebeur die in
Nieuwpoort in de Langestraat woonde, wil-
de niet met ons vertrekken. Hij had geen
schrik, zei hij, en de Duitsers zouden toch
teruggeslagen worden; hij was voor geen
rede vatbaar en bleef bij zijn standpunt.
Verscheidene andere verre familieleden en

kennissen stapten aan boord en de open plaatsen in het ruim veranderden in haastig ingerichte woonruimten: matrassen, kussens, dekens, nachtemmers, taboerets enz. , plus een “losserstrap” voor de ouderen. Ons schip, den “Angèle”, lag afgemeerd op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort recht over mijn vaders families en hun bedrijf: handelaars in bouwstoffen Richard Bouve en echtgenote Clemence (Mance) en kinderen Julien, Julianne, Louis, Raoul en de dienstmeid Trinne. Jef Blomme en echtgenoten “brave” Marie, Herman -“Manten”(1) - Blomme en echtgenote Andronie en kinderen Simonne en Ildephons. Last but not least: Maurice Blomme en echtgenote Rachel met de kinderen Roger, Albert, Gabrielle en Willy. Rachel hield café in hun houten woning die niet langs de dijk van de Brugse vaart gelegen was, maar beneden aan de oever van een afwateringskanaal, een verhaal apart.



De families Bouve, Blomme, Catteeuw, Gunst en Quaegebeur op het dek van den “Angèle”, Nieuwpoort 1940.

Het lossen van de bouwstoffen gebeurde toen met mankracht: in zakken scheppen van 50 à 60 kg, op de drager leggen, langs de “losserstrap” vanuit het ruim naar boven dragen en overstappen op de loopplank waarbij men het ritme van doorbuigen en ontspannen van die plank maar moest aanvoelen. De zak diende afgezet te worden op de (paarden)wagen, toen camion genoemd, of uitgegoten worden op een hoop. Zo’n “losserstrap” was dus voorzien aan boord van den “Angèle”.

De uitgebreide familie aan vaders kant in Nieuwpoort kende nog vele achterneven en -nichten, allen aan de wal. Er was zelfs een

luidruchtige bij die in de “barakken” woonde. De enige die nog vaarden waren Alfons Catteeuw, zijn echtgenote Alice en hun zoon Pol, en dat was op hun “ijzeren waal” (2), genaamd “Polydor”.

De vedette uit pa’s familie was zonder twiifel Adrienne Blomme, in Nieuwpoort gekend als “Puppe Blomme”, een romantische figuur uit de toneel-, show- en de variété-wereld, klein, slank, alert en van geen kleintje vervaard. Haar echtgenoot Albert was de braafheid zelve.



Adrienne of Puppe Blomme is de middelste voorovergebogen dame met zwarte schoenen

Via via kwam een “propere meneer” bij ons aan boord en vroeg om een vertrouwelijk gesprek met mijn vader. De man had een resem goudstaven en vroeg of mijn vader die “met zekerheid” kon wegsteken en beveiligen aan boord. Nesten was hem aangeprezen als een eerlijk man die een goede reputatie genoot. Bij het later terugbezorgen zouden Simonne en ik daarvoor beloond worden met allerlei niet in franken te berekenen fraais. De “lingots” (gegoten staven) werden ’s nachts aan boord gebracht en in de bilges gelegd en zijn zo de hele duur van de “vlucht” veilig opgeborgen gebleven. Het was voorwaar in die tijd een niet te schatten kapitaal. Ons ma kon daar geen touw aan vastknopen omdat we de man van haar noch pluimen kenden, misschien was het wel “nen charlatan” of zo waar we later last mee zouden kunnen krijgen.

Wij vertrokken via de sluzen van de “ganzenpoot” naar het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke, ne “puiengracht”(kikkerpoel) zei ons ma.

Aan boord groeiden ook probleempjes van

allerlei aard. De vluchtelingen in het ruim hadden een beetje schrik en wilden allen aan dek zitten. Maar dit was een vracht- en geen passagiersschip. Gezien het warm en zonnig was mocht iedereen op het dek en de luiken zitten. Er waren verschillende ouderen bij. Het “toiletteren” was rudimentair en niet altijd “bevredigend”, maar “à la guerre, comme à la guerre”.

Ons ma en tante Mietje namen de taak op zich om de meevarende “vluchtelingen” bij te staan; alles werd op zijn West-Vlaams besproken en geregeld.

Richard, Simonne en ik sliepen in de alkoof in de roef. Richard was een vlotte verteller en als we “naar bed moesten” begon Richard in het Brussels dialect te vertellen van “De Kwast”, een puur verzonnen maar begeistertend verhaal. Simonne en ik gierden het uit van het lachen. Elke avond was “De Kwast” van de partij en de held van Richards fantasie maakte het soms zo bont dat wij het uitschreeuwden zodat mijn ouders en Mietje die nog zaten te keuvelen in de stuurhut zich afvroegen waarom wij zo uitbundig waren, terwijl het toch oorlog was en de Stuka’s heelder vluchtelingencolonne bombardeerden.

We voeren naar Veurne en verder naar de grensposten Adinkerke met de Belgische douane en Gyvelde met de Franse. Het “uitklaren” bij de Belgen verliep vlot maar bij de Fransen was het een “zwijneboel”. Sommige Franse douaniers waren dronken en iedereen die geen Frans sprak was verdacht.

Het kanaal liep evenwijdig met de weg die overbevolkt was met vluchtelingen richting Frankrijk: stootkarren, paardenstellen met drie of vier wielkarren, triporteurs, kindervagens, fietsen, motorfietsen en daartussen soms een toeterende auto of kleine vrachtwagen maar vooral veel volwassenen en kinderen te voet op de vlucht. Velen vroegen en sommigen smeekten om te mogen meevaren, maar dat was onbegonnen werk! Plots ... tussen die bonte massa ... drie ongewapende Nederlandse soldaten ... op de fiets. Ze werden meteen door de Franse douaniers herkend als ... “Les boches”, de Duitsers. Drama! De Nederlandse landmachtuniformen geleken op de Duitse tunieken, een blauwgrijze kleur, geen laarzen wel beenwindsels, ook blauwgrijze helmen maar van een ongewoon hoog model, beter te vergelijken met de Duitse kolenkitten uit WOI.

De Franse douaniers waren in de hoogste staat van opwinding, de vluchtelingen reageerden angstig en de drie Hollanders stonden er als verweesd bij ... niemand begreep mekaar.

Mijn vader en moeder zweefden met de zwierboom aan wal en probeerden de boel te klaren, wat hen uiteindelijk lukte. Tijdens WOI had mijn vader vier jaar in Middelburg (NL) doorgebracht en hij sprak dan ook een vloeiend “Hollands”. Mijn ma had tijdens WOI vier jaar in Frankrijk gevaren als schippersmeisje “et elle causait bien le Français”. Na veel gepalaver werden de drie Hollanders vrijgegeven en moesten zij zich onder de verantwoordelijkheid van mijn vader “voor verder afhandeling” melden bij de plaatscommandant van Dunkerque. Resultaat: drie Hollandse soldaten aan boord als vluchteling, evenwel zonder fiets.

We vervolgden onze reis. Duinkerke zat in de greep van de Duitse troepen die een omsingeling doordreven terwijl de Engelsen inscheepten naar Engeland ... een bloedige episode en een verhaal apart.

Mijn vader wilde in Duinkerke wachten op zijn broer Arthur om da over te varen naar Engeland ... maar de plaatselijke marinecommandant had daar geen oren naar ... trop dangereux pour une peniche plein de réfugiés. Trouwens de haven puild uit van Engelse vaartuigen die opgevorderd waren in het kader van operatie Dynamo om de troepen te ontzetten en naar Dover, Folkestone en Ramsgate over te varen.

De stad was voor een groot deel rokend puin. Overal Engelse en ook Franse troepen op de terugtocht, gestremde legervoertuigen, paardenkadavers en loslopende, hongerige honden. Het was een warboel van jewelste om van de “stank” maar niet te spreken.

Hoe mijn moeder en tante Mietje het klaarspeelden om te zorgen voor eten en drinken is me nog altijd een raadsel. De omstandigheden noodzaakten dikwijls tot improvisatie en toch hadden we niets, of bijna niets te kort. Ook de vluchtelingen in de ruimen trokken hun streng. Eén bepaald gerecht stond toen meermaals op het menu: “Jan in de zak” in alle mogelijke varianten ... nu nog wordt daar dikwijls aan herinnerd. Na overleg werd besloten om “noodgedwongen” door te varen naar Calais. Dus motor op gang (50 pk, 2 cilinders, Deutz) en via de kanalen evenwijdig aan de kustlijn naar Calais. In Bergues

kwam nonkel Thuur, uiteraard met een met allerhande zaken volgeladen fiets, aan boord.

Calais was toen al in Duitse handen maar in de dan heersende verwarring en “geruchtenmolen” wisten wij dat nog niet. In Audruicq was de brug door terugtrekkende Franse troepen opgeblazen en het kanaal was versperd. Den “Angèle” lag rustig tegenover een grote boerderij waarvan Maurice en Elise de eigenaars nog “etwadde Vlemsch konden koeten”. Ze hadden zes kinderen onder wie drie dochters Geneviève, Suzanne, Gilberte, zoon Gilbert en nog twee kleine spruiten, een veestapel en de gebruikelijke neerhofdieren, twee honden en een aantal katten, voor ons een heel nieuwe wereld. Wij konden “aan de wal” spelen en deze keer met boerenkinderen op het neerhof onder den hangar vol strobalen. Wij de schipperskinderen “de la battellerie”. De drie genoemde meisjes benaderden ons met de typisch Franse innemende belangstelling ... wij voelden ons gerustgesteld en kwamen even tot rust ... even maar want kort daarop stond een peleton Franse infanteriesoldaten, bevangen door een panische schrik aan de overzijde van het kanaal. Zij eisten dat de “Angèle” dwars (schuin dus) over het kanaal zou gaan liggen. Het kostte ons ma en Thuur heel wat moeite om de bevelvoerende onderluitenant ervan te overtuigen dat zo’n groep soldaten, geschoeid en gelaarsd zoals ze waren, in het gangpad zouden uitglijden met de verdrinkingsdood als gevolg. Uiteindelijk heeft ons pa met de roeiboort en Thuur met het pontje van de boer het peleton in meerdere beurten “overgewikkeld”.

Thuur had, met der ervaring als WO1-veteraan, aangedrongen om de geweren op “veilig” te zetten. Een soldaat is echter bij het aan boord gaan gestruikeld en heeft zichzelf dodelijk verwond van zijn dijbeen tot aan zijn schouder. Enkele uren later is hij overleden. Onze pa en Thuur hebben hem begraven en zijn persoonlijke bezittingen meegegeven met een vriend-soldaat die hem tot de dood bijstond en zich daarna al lopend bij zijn eenheid moest voegen. Later hebben we vernomen dat die ook gesneuveld is.

Wij waren nog maar net gekomen van de emoties toen er plots een Duitse gemotoriseerde colonne aan de andere kanaalzijde

stopte, net op de plaats waar de Fransen hadden gestaan, rechtover den “Angèle”. De rubberboten werden opgeblazen en te water gelaten en in geen tijd waren ze overgepeddeld. Een officier en twee onderofficieren kwamen meteen aan boord en ondervroegen mijn vader over “Die Fransösen” die ontsnapt waren. Aangezien wij regelmatig in Duitsland vaarden, sprak mijn pa een behoorlijk mondje Schippersduits, wat hem in de gegeven omstandigheden goed van pas kwam. Hij vertelde de Duitsers dat ze gevorderd waren door de Franse onderluitenant om het peleton met de roeiboort over te varen. Het onverwachte en triestige ongeval van de Franse soldaat werd breed uitgesmeerd om de aandacht wat af te leiden en de gestrengheid wat te milderen.

De eigenaar van de lading moest zich “sofort” melden. Hij was een Franstalige Gentenaar, er volgde dus weer wat vertaalwerk voor mijn ouders. Hoe amateuristisch ook, hun praktische kennis klaarde de situatie. De lading werd “aangeslagen” en bestemd voor de Duitse veldlazaretten; meteen werd een document, in het Duits uiteraard, opgesteld met hakenkruisen, adelaars en Wehrmachtstempels. Voor ons een indrukwekkend gedoe maar meteen ook geruststellend. Met dat document zou de eigenaar in de Kommandatur in Gent voor zijn goederen betaald worden.

’s Anderendaags al kwamen Duitse militaire vrachtwagens voorgereden met daarin enkele “geronselde” Franse werklui met loopplanken en lossersladders en in de namiddag was den “Angèle” leeg. Ons “vrachtloon” zou eveneens in de Gentse Kommandatur vereffend worden. Dat was wel een hele tijd later en de betaling zou geschieden in “Deutsche Marken”. Heel de duur van de bezetting was dat trouwens de courante munt.

Toen den “Angèle”, nadat de scheepvaart weer kon, op weg naar Gent in Nieuwpoort weer aanmeerde, kwam de brave eigenaar van de goudstaven kijken of hij weer kon beschikken over zijn “reservekapitaal”. Mijn ouders hebben de staven uit de afgedraaide olie uit de bilges gehaald, afgekuist, ingepakt in bruin papier en aan dek gezet, waar de eigenaar, meneer X, ze met de wagen kwam ophalen. Merci, hé en bedankt, hé en tot later, hé!
(wordt vervolgd)

(volgende keer: De Conterdam 1940)

Noten

- (1) Herman Blomme, alias Manten, dronk graag een “borrel” en lustte zelfs meerder “druppels” om maar niet te spreken van echte “kortendrank”. Hij kwam graag aan boord bij ons “zere èèn drienkn”. Ons ma vond hem maar “ne zatten smeirlap” maar iedereen kende Manten zoals hij was. Uiteindelijk mocht hij van geluk spreken dat zijn broer Jef zich – in alle stilte – over hem ontfermde.
- (2) Een ijzeren waal was het antwoord op de houten waal, een schip met in het midden een woonstcabine. Het schip had een groot laadvermogen en was zeer stevig gebouwd, zonder mogelijke lekken of insijpelingen zoals bij de houten waal. De aandrijving gebeurde met een “Godille” of wrikelriem maar in deze versie ging het om een “motor met motorkap” op het achterdek die de schroef aandreef via een stel zichtbare assen en knopen. Die schroef was verstelbaar in de hoogte wat het rendement ten goede kwam. Het systeem “Godille” kwam integraal van de houten waal: max. 40 pk sneldraaiende diesel (veelal LIS-TER) die het schip langzaam voortstuwde zonder dat het uit elkaar zou trillen.



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

GENIET MET AZURIET!

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

*Waar service en dienstbaarheid
geen ijdel woord is!*



REIZEN

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.*

ZEEVAARTTERMEN (4)

Etienne Pitteljon

Kombuis (N) – Galley (E)

Plaats of ruimte aan boord waar eten voor de bemanning wordt klaargemaakt.

Kooi (N) - Bunk (E)

Zeemansbenaming voor slaappleats. Het kan een bed of een hangmat zijn.

Ruimte waarin zeilen worden gestouwd.
(zeilkooi)

Koopvaardij (N) - Merchant fleet (E)

Bedrijfstak die zich bezighoudt met het vervoeren van goederen en personen d.m.v. schepen. De koopvaardij wordt uitgeoefend door particulieren zoals: schippers-eigenaars, reders, maar ook door naamloze vennootschappen of maatschappijen die rederij worden genoemd.

In sommige landen wordt de koopvaardij georganiseerd door staatsinstellingen of soms ook door semi-overheidsbedrijven.

In oorlogstijd wordt de koopvaardij redelijk sterk onder staatscontrole gebracht, dit om het goederenverkeer over zee op gang te houden.

Koopvaardijship

Elk schip is verplicht op de achtersteven de naam en haven, waar het geregistreerd is, te voeren. De letters moeten duidelijk zijn en goed contrasteren met de achtergrond. De scheepsnaam moet bovendien ook aan beide zijden van de boeg herhaald worden. In de jaren vijftig van de twintigste eeuw ontstond de tendens om in de scheepsnaam de naam (of een gedeelte) van de rederij op te nemen. Bv. bij de rederij "Evergreen": de containerschepen "Ever Diamond" en "Ever Unique". Daarenboven brengen sommige rederijen hun naam ook in reuzenletters op de romp van hun schepen aan. Bv. bij de rederij "Wallenius Wilhelmsen" of "CGA CGM".

Wat al langer in gebruik is, zijn de schoorsteenmerken, die eveneens de rederij van het schip aanduiden. Ze bestaan uit letters, een logo of soms ook de rederijvlag. Bv. de schepen van "P&O Ferries" en van Superfast Ferries".

Kruiplijn

Minimumhoogte van een schip boven de ontwerpwaterlijn, nadat de masten gestreken zijn en eventueel wegneembare delen zijn verwijderd.

Dit is van belang voor schepen die onder vaste bruggen moeten doorvaren.

Laadklep of laadpoort (N), ramp (E)

Waterdichte, afsluitbare opening in de voor- of achtersteven of de zijde van een schip, bestemd voor het lossen en laden ervan.

Vooraf roro-schepen zijn daarvan voorzien.

De laadklep vormt de verbinding tussen het schip en de kade, waardoor voertuigen e.d. snel geladen of gelost kunnen worden. De laadklep moet qua afmetingen en draagkracht aangepast zijn aan de te verwachten lading van het schip en die erover zal gereden worden. Wanneer ze niet in gebruik is voor het in- of ontschepen van de vracht wordt ze tegen de romp van het schip gevouwen, waardoor ze een waterdichte gesloten deur wordt.

Laadvermogen

Het laadvermogen van een schip is het gewicht (in ton) dat het schip aan winstgevend lading kan meenemen. Dit gewicht is afhankelijk van de voorraden brandstof van de reis tussen de havens van herkomst en bestemming. Voor een transatlantische vaart dienen immers veel grotere hoeveelheden aan brandstof en voorraad ingenomen te worden op het schip dan voor een kustroute. Er zal dus minder winstgevend lading kunnen meegenomen worden bij een transatlantische vaart.

Lengte over alles (L.O.A.) de "LOA" van een schip is de horizontaal gemeten lengte van het voorste punt van de voorsteven tot het achterste punt van het hek (of achterzijde van het schip boven de achtersteven).

Zoals voor de beam is deze afmeting een belangrijke factor waarmee men rekening moet houden wanneer een schip een bepaalde haven moet binnenvaren of een bepaalde reis moet ondernemen.

Lensinrichting (N) -Bilge (E),
Ruimte in het onderste gedeelte van een schip, onder het ruim, om het overschot aan vloeistoffen samen te brengen, om ze op geregelde tijdstippen te kunnen weg-pompen met lenspompen.

Ligplaats
plaats waar een schip kan afmeren, hetzij: - langs een kade om zijn vracht te lossen of te laden; - in de haven waar het kan wachten tot er een ligplaats vrij is om te lossen of te laden; - aan een meer- of ankerboei in afwachting van een ligplaats aan de wal om zijn vracht te lossen of te laden of om een lading rechtstreeks over te slaan in of uit een lichter. Deze term wordt veelal gebruikt om plaatsen langs een kade aan te duiden waar er slechts ruimte is om één schip te laten aanleggen.

Lijnvaart (N)
Gebeurt door schepen die, volgens een van te voren opgesteld en gepubliceerd route- en tijdschema, vanuit een bepaalde haven een of meerdere wel bepaalde havens aandoen. Kenmerkend zijn de regelmaat, stiptheid, betrouwbaarheid en stabiele vrachtprijzen. De rederijen die aan lijnvaart doen, vormen soms een conference (zie hierboven) waarin een aantal rederijen zich verenigen. Daardoor beperken ze de onderlinge concurrentie en beschermen ze hun gemeenschappelijke belangen.

Link span (E)
Verbinding tussen wal en schip, die het mogelijk maakt voertuigen te laten rijden tussen de wal en het schip of omgekeerd. Dit wordt vooral gebruikt bij het laden en lossen van roro-schepen die over geen op- of afritsysteem beschikken.
Een link span wordt speciaal aangepast in functie van de toestand van de haveninfrastructuur en het type schip waarvoor het gebruikt wordt.
Het kan aan de kade worden vastgemaakt of vloten of beide samen, volgens de omstandigheden. Zowel voertuigen als passagiers en minder gebruikelijk ook spoorwegwagons kunnen eveneens van een link span tussen wal en schip gebruik maken.

Live stock carrier
Veeschip
In de laatste jaren heeft het gespecialiseerd

vervoer van levend vee over zee een hoge vlucht genomen. Het gaat hier vooral om het transport van schapen, geiten, koeien, kamelen en paarden. Een dergelijke trafiek is niet nieuw en bestaat al eeuwen. Naast speciaal daartoe gebouwde schepen worden ook vrachtschepen zoals tankers of bulkschepen omgebouwd tot veeschepen. Zo zijn de ingezette vaartuigen voor het vervoer van dieren steeds groter geworden, vooral wat de trafiek met het Verre Oosten betreft. De dieren worden ondergebracht in individuele hokken boven elkaar gestapeld op het dek. Om dergelijke grote hoeveelheden te kunnen vervoeren op grote afstand, moeten er uiteraard heel wat problemen opgelost worden inzake verluchting, voeding, drinkwaterproductie, reiniging van de stallen en temperatuurregeling. Om dit alles te garanderen tijdens de vaart, worden de schepen uitgerust met de laatste technologieën op gebied van automatische voeding, productie van zoet water, temperatuurscontrole, ventilatie en het verwijderen van uitwerpselen, enz. Veeschepen zijn zodanig gebouwd dat ze een stabiliteit hebben. Het stampen en slingeren ervan moet zoveel mogelijk vermeden worden, zodat de dieren hun poten niet kunnen breken. Sommige veeschepen hebben een capaciteit van zo'n 125.000 schapen.

Loef en lijzijde
De loefzijde is de kant waar de wind vandaan komt. De lijzijde is de andere kant.

Marina (N,E)
Uit Amerika afkomstige benaming van een moderne jachthaven waar men vele faciliteiten voor de watersport en voor de bevoorrading en het onderhoud van de vaartuigen aantreft.

Marine (N) Navy (E)
Strijdkrachten ter zee, militair zeewezen, zeemacht, oorlogsvloot.

Marinebasis (N) Naval base (E)
Haven of een gedeelte van een haven waar een belangrijk deel van de aanwezige faciliteiten rechtstreeks of vrijwel uitsluitend ten dienst van de marine staan. Deze faciliteiten zijn gericht op het onderhoud en de bevoorrading van de marineschepen en de verzorging van het personeel.

Marineschepen

Voor de meeste landen bestaat voor deze schepen het identificatiemerk uit een combinatie van letters en cijfers. Die worden eveneens aan beide zijden van de boeg aangebracht en eventueel op de achtersteven herhaald. Als voorbeeld geven we de aanduidingen voor de diverse scheepstypes van de marines van de NAVO. Hulpschepen voeren de letter A, B voor de slagschepen, C kruisers, F fregatten, L landingsvaartuigen, M mijnenvegers of -jagers, P patrouillevaartuigen, Q sloepen, R vliegdekschepen, S onderzeeboten en Y lokale schepen. De getallen met drie cijfers werden aan de schepen van de verschillende NAVO-landen toegewezen. De Belgische vloot kreeg de getallen van 900 tot 999. Zo is de F911 het fregat "Westdiep" en de M922 de mijnenjager "Myosotis". De Nederlandse schepen gebruiken de 800-reeks en de Franse de 600-reeks. De namen van de marineschepen worden vermeld op een houten naambord met koperen letters dat aan weerszijden van de brug wordt aangebracht.

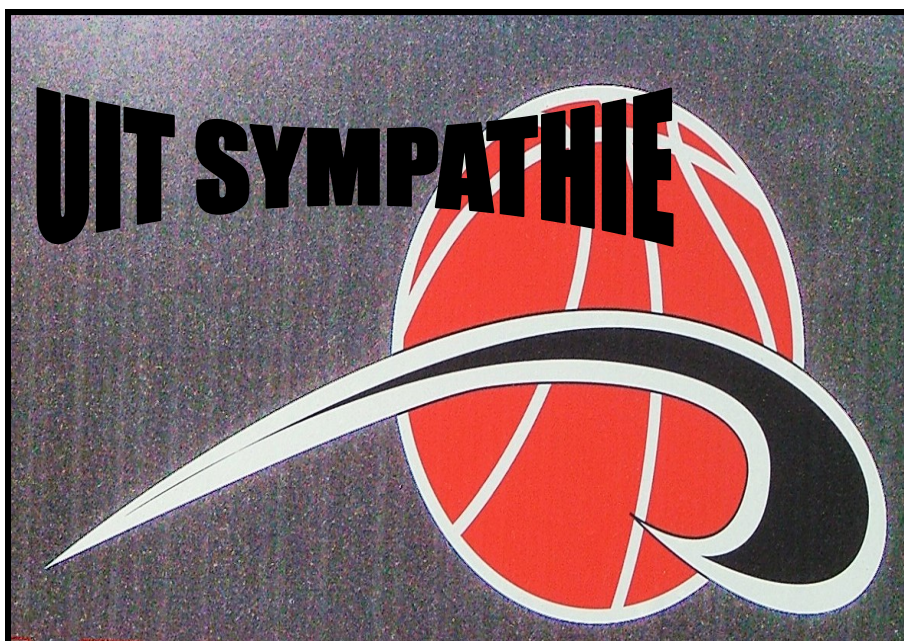
Marinier

Scheeps- of zeesoldaat., d.w.z. behorende tot het personeel van de marine, maar die vrijwel altijd deelneemt aan de amfibische oorlogsvoering en operaties. Zo beschikt de United States Marine Corps over eigen pantsers, ar-

tillerie en vliegtuigen.

De meeste marinierskorpsen kunnen beschouwd worden als eliteformaties, aan wie hoge eisen gesteld worden wat fysieke en psychische gesteldheid van het personeel betreft.

De term marinier kan in geen geval gebruikt worden als naam voor het Belgische marinepersoneel omdat ons land niet over een marinekorps beschikt. (wordt vervolgd)



De verbouwwerken aan de Koninklijke villa zijn onlangs gestart.

Opdrachtgever en bouwheer, het Belgisch Zee-instituut voor Orthopedie, wil er tegen de zomer van volgend jaar het eerste oncologisch revalidatiecentrum van ons land in openen. Maar met het voorziene gezondheidsrestaurant en een beeldenroute rond de villa zelf wil BZIO van de site ook een drempel- en gastvrij stukje Oostendse patriomonium maken.

Vanaf volgend voorjaar kunnen wellicht de eerste herstellende kankerpatiënten terecht in de gerenoveerde Koninklijke Villa.

Goed twee jaar geleden kocht Oostende de villa van de Koninklijke Schenking voor 4 miljoen euro en gaf de stad dezelfde dag nog het domein in erfpacht aan het Belgisch Zee-instituut voor Orthopedie (BZIO) voor een periode van 65 jaar. Zo wil het BZIO zijn gamma aan behandelingen uitbreiden met oncologische revalidatie. Per dag zullen er zo'n 50 herstellende kankerpatiënten terecht kunnen voor ambulante zorg.

Hoofdgeneesheer BZIO dr. Casteur: „Een unieke locatie, ver weg van de jachtigheid van het ziekenhuismilieu waar die revaliderenden uitkomen. De gezonde en rustgevende omgeving lenen zich ook goed om onze patiënten er weer fysiek, psychisch en sociaal bovenop te helpen door een multidisciplinaire aanpak waarbij oncologen, revalidatieartsen, kinesisten, psychologen, maatschappelijk werkers, diëtisten en ergotherapeuten betrokken zijn. Bedoeling van de behandeling is zowel de levenskwaliteit als de reïntegratie in de maatschappij van de ex-kankerpatiënten te bevorderen. In de Koninklijke Villa wordt dus zeker geen palliatieve instelling en er zullen ook dus geen oncologische therapieën of diagnoses gesteld worden. Dat is de taak van een ziekenhuis. bijgevolg zullen er ook geen ziekenkamers zijn.”

Gouden kooi?

„Nee, het wordt echt geen gouden kooi voor rijke kankerpatiënten”, weerlegt dr. Casteur een hardnekkig vooroordeel. „Een

kooi mag het zeker niet worden, want het is juist een van de taken van het centrum die mensen weer een normaal sociaal leven te garanderen. En het is onze eerste betrachting om die zorg hier te geven aan wie het echt nodig heeft en dat zijn niet in eerste instantie de kapitaalkrachtigen. Helaas wordt een oncologische revalidatie vandaag niet terugbetaald door het ziekenfonds maar er zijn gesprekken met het RIZIV gestart om daar in de toekomst een mouw aan te passen.”

Het revalidatiecentrum zal openstaan voor patiënten van over het hele land. Vandaar dat er 20 kamers met hotelfunctie worden voorzien voor mensen die van ver komen en als die kamers niet door patiënten zijn ingenomen ook voor begeleidende familieleden of kennissen. Trouwens er komt ook een restaurant waar de nadruk vooral zal liggen op gezond (maar ook lekker) eten. „Vergeet niet dat 35 tot 50 % van kankers te wijten zijn aan slechte of verkeerde voeding”, zegt Georges Casteur, „dus zal het restaurant een belangrijke gezondheidsvoorlichtende functie hebben. M.a.w. naast de medische opdracht wordt de Koninklijke Villa ook een gezondheidshuis. De exploitatie van het restaurant en hotelkamers horen dan ook niet echt meer bij de kerntaken van een revalidatiecentrum en zullen wellicht wel uitbesteed worden.”

Verbouwing

Eind januari starten de verbouwwerken aan de villa door bouwbedrijf Braet en naar de plannen van het Oostendse architectenbureau Boeckx en Partners. Het buitenuitzicht blijft nagenoeg ongewijzigd. Alleen aan de kant van de Drie Gapers komt er omwille van de brandbeveiliging een grote glazen trappenhal. Aan de kant van de Parijsstraat zoomt een rechthoekige kunstvijver over de volledige breedte van deze zijgevel de villa af. Daaronder komt een in het duinlandschap verdoken therapeutisch zwembad. De benedenverdieping van het bestaande gebouw herbergt o.a. de onthaalruimte, het restaurant, een polyvalente zaal voor groepsactiviteiten, een inloophuis

i.s.m. de Vlaamse Liga tegen Kanker, een oefenzaal voor fysieke training.... In de kelder verdieping komen gemeenschappelijke en individuele relaxatieruimtes, een whirlpool, bio- en infraroodsauna's, belevingsdouches, de keuken en technische ruimtes. Op de eerste en tweede verdieping zijn respectievelijk 12 en 8 kamers met hotelservice voorzien. Deze verbouwing zal ca. 7,3 miljoen euro kosten, grotendeels gedragen door het BZIO.

Maar de Vlaamse overheid komt voor 39 % tussen in de bouwkosten die enkel te maken hebben met de therapie. Bijkomende fondsen zullen ook gezocht worden via een vzw met Johan Vande Lanotte als voorzitter. De medische tewerkstelling creëert acht jobs.

Beeldenroute

Het BZIO wil ook de Oostendse bevolking meer mee laten genieten van de Koninklijke Villa, oorspronkelijk was het een privédo-

mein , als hotel en restaurant was er later toch nog altijd een drempelvrees voor velen, nu willen we o.a. door het aanleggen van een beeldenroute of openluchtmuseum de omgeving publieksvriendelijk openstellen. Een samenwerking met het Kunstenmuseum aan zee lijkt een volgende logische stap, ” besluit dr. Casteur.



De Nieuwpoortse visveiling lanceert een reeks geleide bezoeken aan de visveiling.

Het programma ziet er als volgt uit:

6u15: verzamelen op de kaai aan de toren van de visveiling

6u30: geleid bezoek aan de visveiling. Dit geleid bezoek omvat: bijwonen lossen en sorteren van de vis, keuring en wegen van de vis, controle op sortering en kwaliteitsbepaling.

Vragen staat vrij en fotograferen of filmen mag.

7u00: bijwonen van de veiling in de verkoopzaal

7u15 – 8u00: ontbijt in de Verbanckzaal. Dit ontbijt omvat koffie/fruitsap en ontbijtkoeken.

8u15 – 8u45: bezoek aan een visbedrijf. Bijwonen van verwerken en bewerken van de vers aangekochte vis. Uitleg over de kwaliteitsbepaling aan de hand van verschillende versheidtypes (KIM methode)

9u00 – 9u30: simulatieverkoop in de veilzaal. De bezoeker krijgt deskundige uitleg over het veilingproces. Daarna wordt een demonstratiepakket op de klok gezet en mag de bezoeker zelf met het veilsysteem werken.

10u00 – 11u00: havenrondvaart

11u30 – 12u00: vissersaperitief, bestaande uit verse garnaal en een pittig bruintje

12u30: middagmaal met verse Nieuwpoortse vis, die dezelfde morgen op de veiling werd, in het bezochte bedrijf gekuist werd en tegen de middag in het restaurant op het bord van de bezoeker geserveerd wordt.

Deze bezoeken grijpen plaats op de volgende data:

27 juni – 4 juli – 22 augustus – 5 en 12 september.

Prijs per persoon: 50€

Reserveren kan enkel via de stedelijke visveiling: 058/ 23.33.64 – alleen voormiddag.

Bevestiging gebeurt alleen mits betaling vooraf op rekening nr. 733-0174198-16 van vzw Promovis Nieuwpoort, Kaai – 8620 Nieuwpoort met vermelding van datum en aantal deelnemers.

ING 

BELGIE

Dimitri Vettenburg

Commercieel Medewerker

Kantoorverantwoordelijke

Kantoor Middelkerke

Oudstrijdersplein 15, 8430 Middelkerke, België

T +32 59 31 95 40 F +32 59 31 95 48

E middelkerke@ing.be www.ing.be

Romeins Archeologisch Museum Oudenburg

Redactie

Begin juni 2009 opent het nieuwe Romeins Archeologisch Museum van Oudenburg (RAM). Het is gelegen in de voormalige en gerestaureerde abtswoning in de Marktstraat 25 in Oudenburg. Er is vooral aandacht voor de militaire aanwezigheid van de Romeinen in Oudenburg en in de kuststreek. In het bijhorende bezoekerscentrum wordt aandacht besteed aan de heilige Arnoldus, patroon van de brouwers en aan de geschiedenis van de Oudenburgse Sint-Pietersabdij. Er is een ruime polyvalente culturele zaal met cafetaria. Tijdens de zomermaanden loopt er een tentoonstelling over kanunnik Antonius Sanderus en zijn Flandria Illustrata. De abdijtuin werd vernieuwd en als didactisch geheel uitgebouwd. Aan de hand van bomen en struiken werden diverse abdijgedeelten gerealiseerd. Ook het Romeinse castellum werd in het groen opgetrokken.

Op zondagvoormiddag 31 mei is er om 10u30 gratis aperitieflezing over het Romeinse leger aan de kust.

Op dinsdag 2 juni om 20u is er een uiteenzetting over Oudenburg als Romeinse vestiging.

Op 30 en 31 mei zijn er Romeinse soldaten te zien, workshops, rondleidingen, enz.

Het RAM is open vanaf 9 juni tot 4 oktober, van dinsdag tot en met zaterdag van 10u tot 12u30 en vanaf 13u30 tot 17u30. Op zondag vanaf 14u tot 17u30.

Kijk ook eens naar www.oudenburg.be

De Acht Ommetjes

Wandelingen georganiseerd door de West-Vlaamse Gidsenkring Brugse Vrije

Van mei tot november brengt het Brugse Vrije brengt een aantal thematische wandelingen. Telkens om 18u00

Op 8 mei: West- Brugge (vertrek: In en Uit - 't Zand)

Op 8 juni: Brugge en de muziek (vertrek: In en Uit - 'T Zand)

Op 8 juli: Alle vijf, een zintuigelijke ontdekking (vertrek In en Uit - 't Zand)

Op 8 augustus: Brugse binnenreitjes (vertrek In en Uit - 't Zand)

Deelname: 2 euro

Inlichtingen: Johan Lowijck 050/38.17.64 of Florent van Volcem 050/31.07.35

EEN BEETJE WISKUNDE

Marcel Leeuwerck

Een beetje wiskunde..... kan nooit kwaad: zeker niet voor de gidsen van Lange Nelle. Eén van onze collega's worstelt met een hersenverlammend probleem: hoe ver reiken de lichtstralen van onze vuurtoren? Die afstand blijkt niet eens zo moeilijk te berekenen. Bekijken we even de bijgevoegde schets - zei een beroemde Corsicaan immers niet - nee het is niet Tino Rossi - "un petit dessin vaut mieux qu'un long discours"!

Het licht van Lange Nelle volgt op de schets hetzelfde tracé als onze blik wanneer wij vanop de vuurtoren (punt B) naar de horizon kijken. Daar glijdt ons zicht over de einder volgens de raaklijn AB die op de wereldbol rust in het punt A. De gevraagde afstand = $x = AB$ heet in de geodesie "de kimduikeling" en neemt toe met de hoogte h van waarop de kijker waarneemt.

Hoe hoger zijn standpunt, hoe verder hij een bootje kan zien dat op zee dobert. En omgekeerd, 's nachts ziet de verre schipper volgens dezelfde, voor hem horizontale lijn, een vuurtorenlicht knipperen.

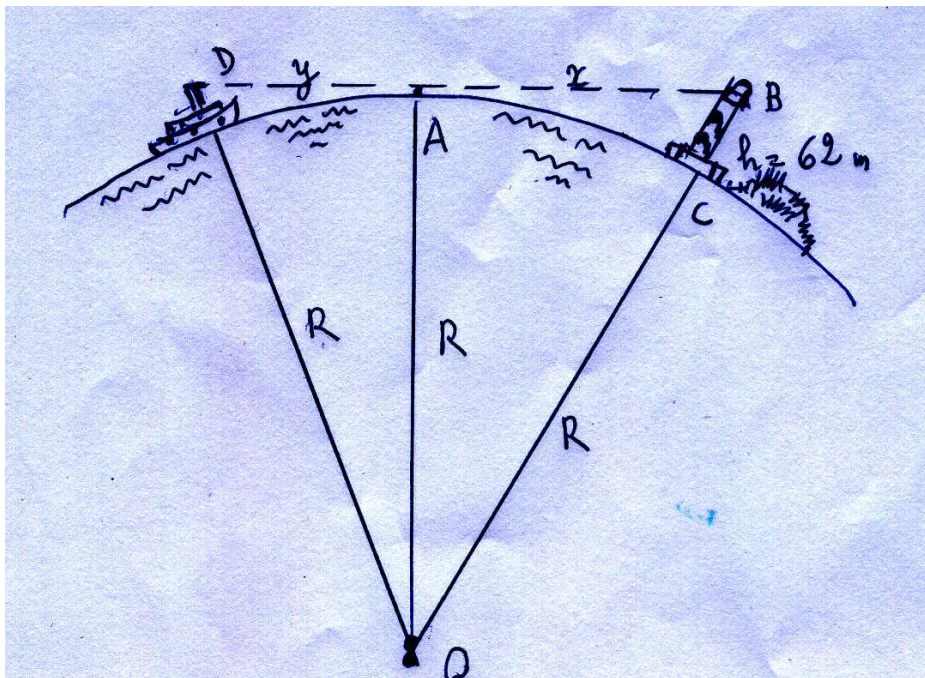
De rest van ons verhaal is wat elementaire vlakke meetkunde (uit het "derde boek",

weet u nog?).

De te bereken afstand $x = AB$ vormt de kleine rechthoekzijde van de smalle spie OAB die wij uit onze lieve Moeder Aarde snijden. De andere rechthoekzijde OA heeft als lengte de straal R van de aarde en de schuine zijde OB (of hypotenusa om even geleerd te schrijven) omvat dezelfde straal R , verlengd met de hoogte h van de vuurtoren.

Let wel: de getekende verhoudingen tussen de afmetingen zijn niet natuurgetrouw omwille van de duidelijkheid!

De lengte x berekenen wij nu door de toepassing van het bekende "ezelsbruggetje" of "Stelling van Pythagoras" (een venerabel fossiel uit het Oude Griekenland, u kent hem toch nog?). Die stelt dat de som van de vierkanten op de rechthoekzijden het vierkant levert op de schuine zijde: hetzij $x^2 + R^2 = (R+h)^2$, simpel, niet? Het bewijs van dit onding zullen wij hier maar niet oprakelen: dat laten wij voor de wiskundefanaten onder ons. Die snoepen met wellust aan de vele hulplijnen en congruenties in dit theorema.



Aangepast herschrijven wij: $x^2 = (R+h)^2 - R^2$
of uitgewerkt: $x^2 = R^2 + 2Rh + h^2 - R^2$.

Beide R^2 vreten elkaar op en na het uitpeuteren van h blijft er $x^2 = h(2R+h)$. Geef toe, waarde lezer, een pracht van een formule, glanzend van eenvoud. Zij schreeuwt als het ware om een getalmatige invulling. Vervangen wij nu letters door cijfers, dan nemen wij voor $h=62$ m, wat een gepast gemiddelde blijkt. Het wisselend getijdenspel van het zeeoppervlak laten wij wijselijk buiten beschouwing om de geduldige lezer niet tot wanhoop te drijven.

De straal R van onze wereldbol kan iedere puber berekenen. Het volstaat de omtrek van de aarde, hetzij bij bepaling 40.000.000 m te delen door tweemaal pi of 6,29. Die deling geeft 6.369.427 m.

De afplatting van de aarde doet deze waarde lichtjes toenemen van pool tot evenaar, maar men moet een echte kniesoor wezen (en dat zijn onze medemensen zeker niet) om zich daarmee pietluttig aan te stellen.

Wij schrijven dus toepasselijk: $x^2=62$
($2 \times 6369427 + 62$).

Na wat rekenwerk = 789.812.700

Uit dit enorme getal trekken wij nu de vierkantswortel en bekomen x .

Waar is de tijd, waarde lezer, dat men u treiterde met deze omslachtige en vervelende bewerking. Maar geen paniek, de moderne elektronica snelt ons ter hulp, want ieder vijfstuurverrekenmachientje toont een toets met het bekende

V-symbool. Een vingerdruk op de knop en wij lezen op het display : $x = 28.103$ of ruim 28 km.

Dit geeft reeds een wijd verschiets, maar we mogen daar nog iets aan toevoegen. De kapitein op de brug van zijn schip op punt D, langs de overzijde van de horizon kan over de kim heen de vuurtoren nog waarnemen. Hoe ver precies voorbij de einder? Wel, beste lezer, die berekening mag u zelf wel eens wagen als een practicum bij deze theorieles.

Als basis nemen wij redelijkerwijze aan dat de ouwe op zijn brug 10 meter boven het zeeoppervlak staat. Na wat gescharrel op uw zakrekenmachientje bekomt u als resultaat; $y=11.286$ of een toetje van ruim 11 km voor de kapitein., wat het bereik van onze Lange Nelle tot 37 km laat oplopen. Moeder Natuur verwent ons daarenboven met nog een mooi supplementje dank zij de straalbreking. Het verschil in temperatuur

en dichtheid tussen de luchtlagen vlak boven de zee en die hogerop in de atmosfeer doet de horizontale lichtstralen een beetje afbuigen. Dat zal de oplettende lezer zelf reeds hebben waargenomen bij het bewonderen van een romantische zonsondergang boven zee. De warmrode en volmaakte ronde zonneschijf blijkt bij het aanraken van de horizon even te aarzelen om te verdwijnen en schijnt zichzelf eerst plat te persen tot een eivorm.

In werkelijkheid ligt haar onderrand reeds enkele graden onder de kim, maar de lichtstralen volgen een paraboollijn tot in onze ogen. Fysici berekenen die kromming met sinussen en tangenten die wij u graag besparen. Ondergetekende voelde zich in zijn adolescentie daar genoeg mee gepest door stokdroge professoren.

Die straalbreking levert aan de waarnemer soms nog sensationeler fenomenen. Ooit zagen zeelui in de tropen verafgelegen zeilschepen ondersteboven als schimmen voorbij varen. De herinnering aan de beruchte "Vliegende Hollander" kwam spontaan opzetten. Onze kille Noordzee blijft daar tot op heden gelukkig van gespaard, alhoewel met de gevreesde opwarming toch? Wellicht zullen bovenstaande geestverruimende mathematische hersenspinsels allerlei wiskundige passies bij ons gidsenbestand opwekken. Dat kan het verstandelijk peil bij de leden alleen maar bevorderen en ze meer diepgang verlenen bij hun esthetische beschouwingen over onze grijsblauwe Noordzee.

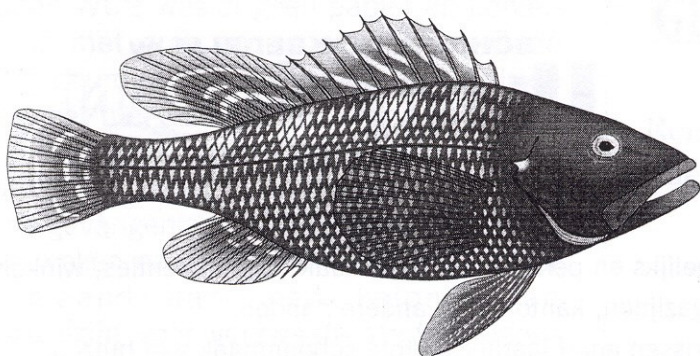
Samen verheugen wij ons met deze hartverwarmende uitslagen van betrouwbare berekeningen.

Maar dan stijgt onverwacht nevel en mist op en blijkt al ons rekenwerk een maat voor niets! Ach ja.

ZEEVIS GROOT- EN KLEINHANDEL

***Van Haudt Patrick -
Van de Wynckel Christa***

Vismijn 107 - 8400 Oostende
Delphin Depuydtstraat 8 - 8470 Gistel
Tel. Vismijn (059) 32 19 95 - Fax (059) 33 19 95



OPENINGSUREN

Maandag - Dinsdag - Woensdag	8 - 16u
Donderdag:	8 - 13u
Vrijdag:	8 - 16u
Zaterdag:	8 - 13u
Zondag:	Sluitingsdag
Op feestdagen open tot de middag	