

## IN DIT NUMMER

- 44. Voorwoord .
- 45. Samenstelling Bestuur.
- 46. Activiteitenkalender.
- 47. Telecommunicatie (3).
- 52. Geschiedenis van een stalen motortrailer .
- 56. Zeevaartermen (2).
- 60. Nonkel Seppen te Stene.

Norbert Slambrouck  
Redaktie  
Redaktie  
Etienne Pitteljon  
Daniel Verleene  
Etienne Pitteljon  
Marcel Leeuwerck

### STEUNENDE LEDEN

Danneel Guido	Romano Silvio
Van Audekerke Paula	Vigne André
Wouters Julius	Perdaens André
Versluys Willy	



### *PETIT NICE*

**Restaurant**  
**Albert 1 Promenade 62b**  
**8400 Oostende**  
**Tel; 059/ 80.39.28**  
**Fax; 059/ 80.96.44**  
**Email; info@petitnice.be**

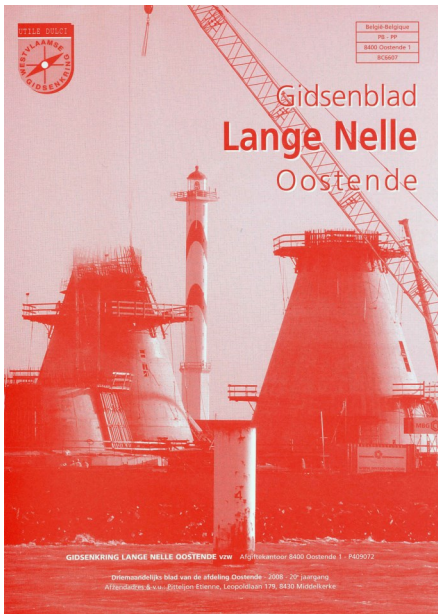


**Kom genieten van de ondergaande zon op het mooiste en meest zonnige plekje van de zeedijk “ petit nice ”.**

**Een overheerlijke lunch met marktverse produkten of een diner bij kaarslicht, pure culinaire verwennerij.**

**Meesterkok Jacques Ghaye voert je mee op de golven van hoogstaand culinair genot met zijn menu van kreeft.**

**Diederik en Sabine heten u welkom in hun restaurant met vernieuwd kader en laten u graag mee genieten van hun grote passie.**



Driemaandelijks blad van de Oostendse  
GIDSENKRING LANGE NELLE vzw.  
20ste jaargang  
Nr 2 – juli-aug-sept 2008 .

Colofon

Eindredactie en correspondentie  
Etienne Pitteljon

[gidsenkringoostende@i-com.be](mailto:gidsenkringoostende@i-com.be)

Redactieleden:  
Annie Storme, Etienne Pitteljon  
Marcel Leeuwerck, 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: Slambrouck Norbert

Dispatching:  
Tel/Fax; 059 / 807.381  
e-mail: [lange\\_nel@hotmail.com](mailto: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

*Voorwoord*

*Zomer,*

*- zo lijkt het soms, zo kan je het ook zien-  
een tijd van dromen, genieten, ontspannen en bezinnen.*

*Even tot rust komen*

*en het dagelijkse leven laten voortkabbelen.*

*Ook achteromkijken naar goede herinneringen.*

*Daarbij danken we Leen voor de bewezen diensten.*

*Het nieuwe bestuur staat klaar om de werking voort te  
zetten.*

*Zomer is ook een tijd van herbronnen,*

*nodig voor de verdere uitbouw van de kring.*

*Op weg naar onze 20ste verjaardag in 2009 is het een  
uitdaging.*

*Na een deugddoende vakantie zijn we er klaar voor.*

*Het bestuur.*

Bestuur:

Voorzitter: Norbert Slambrouck

Ondervoorzitter: Marc Loy

Penningmeester: Etienne Pitteljon

Secretaris: Patricia Veris

Verslaggever: Jeannine Laplasse

Afgevaardigde F.T.G. en C.R.O : Maria Vieren

Plaatsvervanger C.R.O: Annie Storme

Archivaris en plaatsvervanger F.T.G: Martine Quaegebeur

Archivaris: Katrien Denoo

Vervangend verslaggever: Piet Daman

Bestuurslid en P.R. Middelkerke: Luc Dupon

Bestuurslid: Marcel Braet

Bestuurslid: Lucien Valcke

Maatschappelijke zetel: Christinastraat, 67 te 8400 Oostende

## ACTIVITEITENKALENDER

Wegens het beperkt aantal plaatsen in het Spaans huisje is het, voor de activiteiten die er plaats vinden, aangeraden uw aanwezigheid te bevestigen op het nummer 0497 / 459.483

Zondag 17 augustus – Zeebonkwandeling – Start 10u30 – Stationsplein Oostende.

Zondag 31 augustus – Stadskernwandeling – Start 10u30 – Stationsplein Oostende.

Oktober – Bezoek Damen Shipyard – datum / uur – nog te bevestigen.

Vrijdag 17 oktober – Voordracht Willy Versluys “ Varend Erfgoed “ om 20u00 Spaans Huisje.

Zaterdag 22 november – Bezoek Bioscoop complex Kinopolis –Start 13u30.

## MORDAN

NATUURVLEES DOBBELAERE  
Christinastraat 69 - 8400 OOSTENDE

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

e-mail: denatuurwinkelmordan@skynet.be

(400 m<sup>2</sup> verkoopsruimte)

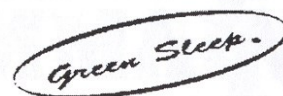
Openingsuren: 9.00 H. - 18.30 H.  
Ook op zaterdag, Zondag gesloten



*De Natuurlijkste  
zaak van de kust!*

**GREEN  
SLEEP**

100% “NATUURLIJK”  
SLAAPCOMFORT  
(200 m<sup>2</sup> 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

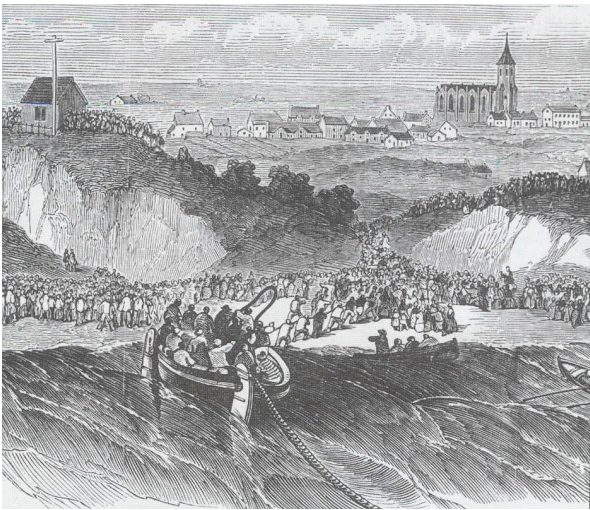
# TELECOMMUNICATIE VAN TAMTAM NAAR.....(3)

*Etienne Pitteljon*

## Transatlantische verbinding

De eerste onderzeese kabel werd gelegd in 1850 en wel tussen Cap Gris Nez en Cape Southerland in Engeland.

Op 6 mei 1853 werd een gewaagde onderneming, het leggen van een onderzeese telegrafische kabel tussen Groot-Brittannië ( St. Margaret's, nabij Dover ) met België (Middelkerke) succesvol afgerond.



Tekening van het strand te Middelkerke op vrijdag 6 mei 1853)  
( Bron: The Illustrated London News.)

In 1857 was er een eerste poging om Amerika met Engeland te verbinden maar wegens een kabelbreuk kwam het project vroegtijdig ten einde.

De 2<sup>de</sup> poging in augustus 1858 lukte aanvankelijk wel maar na een kleine maand, in september 1858, was er geen transmissie meer mogelijk.

Pas de 3<sup>de</sup> poging in 1866 behaalde uiteindelijk het volle succes.

De Britse ingenieur Brunel had een stoomboot volledig uit staal laten bouwen in 1856 bij de scheepswerven te Millwall in de monding van de Theems.

Het schip " Great Eastern ", oorspronkelijk een passagiersschip om de overtocht Engeland / Australië te maken zonder tussenstop werd in 1864 omgebouwd tot een kabelleger

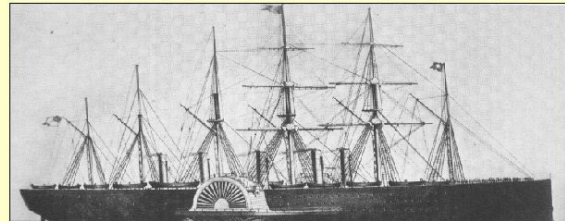
Twee stoommotoren (3.400PK - 4.900PK)

Tien stoomketels

Vijf schoorstenen (30m hoog)

*SS Great Eastern:*

The iron monster that connected continents



Zes masten: 1.658m<sup>2</sup> zeiloppervlakte  
Topsnelheid: 13,5 knopen

Op 13 juli 1866 startte een tocht om over de Atlantische oceaan een kabel van 1.852 mijl ( 3.335 km ) te leggen tussen Valentia (Ierland) en Trinity bay (New-Foundland). Dit project werd voornamelijk gefinancierd door een Newyorkse papierhandelaar, Cyrus W.Field " die zich op 35-jarige leeftijd reeds uit de zaken had teruggetrokken. Men koos voor de Noord Atlantische route omdat de zeebodem en de diepte ervan zich het best lenen om een kabel te leggen.

In 1880 lager reeds negen kabels op de oceaانبodem met een totale lengte van 157.000 km.

## Drukkende telegrafen

Een van de nadelen van de morsetelegraaf was dat men de code ervoor moest kennen. Om dit obstakel te omzeilen hebben verschillende vorsers een aantal telegrafen ontworpen dat met een toetsenbord kon worden bediend en de boodschap in de vorm van tekst afdruckte.

De vader van de druktelegraaf heet David Hughes. Een geboren Londenaar die als 7-jarige met zijn ouders naar Amerika verhuisde.

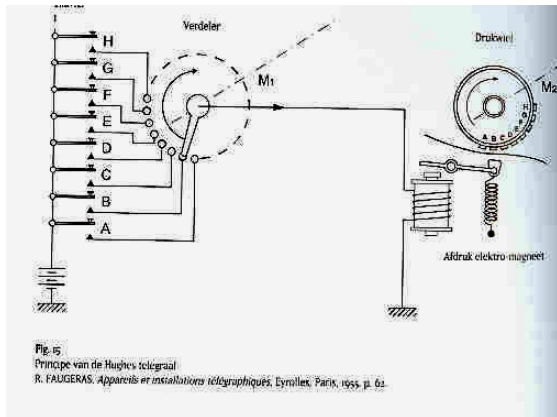
Principe van de druktelegraaf.

De basisgedachte steunde op de wijzer-telegraaf maar het idee was nu niet de wijzer te laten ronddraaien maar wel de plaat met de karakters erop.

Uiteindelijk werd het geen schijf maar een drukwieltje waarop in reliëf alle karakters zijn aangebracht.

Links de zender (pianoklavier) rechts de ontvanger.

Hughes kreeg in 1855 een octrooi in



Frankrijk en in 1868 tijdens, het internationaal telegrafiecongres in Wenen werd het Hughes principe algemeen aanvaard.

België voerde dit systeem in 1869 in. Het bleef dienst doen tot in 1947.

Een Hughes toestel haalde een snelheid van 40 tot 45 woorden per minuut t.o.v. van 25 woorden met het morseapparaat.

Toch verdrong de Hughes telegraaf het morseapparaat niet van de markt. In 1925 bezat België 2.631 morseapparaten tegenover 122 Hughes apparaten.

Via de ontwikkeling van de drukkende telegraaf is men dan in de jaren 1930 tot de "verreschrijver" gekomen.

Die verreschrijver heeft men dan de telex genoemd, afkorting van *teleprinter* en *exchange*.

Het is dus de verkorting van de openbare "verreschrijfdienst".

De telexmachine was een gecombineerd

zend



- en ont-

vangstoestel, iets groter dan een klassieke schrijfmachine en meestal uitgerust met een ponsbandponser en lezer.

De ponsband kon men rustig "off-line" aanmaken en dan op maximale snelheid inlezen. Het bericht werd dan op zijn beurt op maximale snelheid doorgestuurd, onafhankelijk van de typesnelheid van de operator.

Het principe was dus dat de te verzenden teksten bij de zender werden ingetypt, gecodeerd en omgezet in elektrische signalen. Bij de ontvanger werd de tekst terug in leesbare vorm omgezet.

Engeland was in 1932 het eerste land dat zo'n dienst opstartte.

Pas in 1948 bracht de Belg Coquelet bij de firma Acec een "verreschrijver" uit.

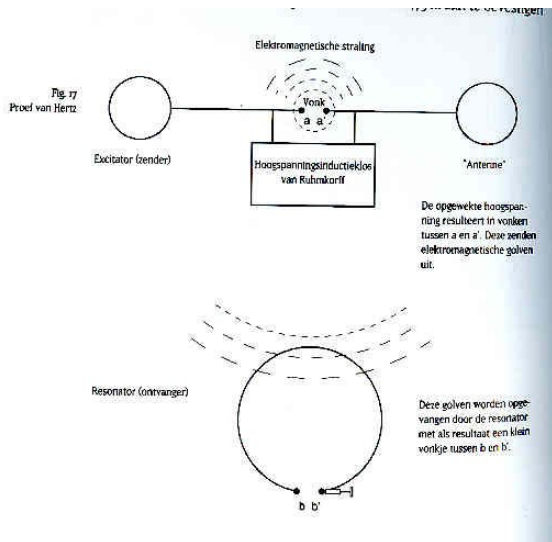
## Draadloze telegrafie

De Italiaan G. Marconi (Bologna 1874 – Rome 1937) leverde een grote bijdrage op het gebied van de communicatie door het ontwikkelen van de draadloze telegrafie. Hij combineerde ideeën en apparaten van anderen met die van zichzelf en vond zo het eerste apparaat uit dat kon communiceren door elektromagnetische golven door de lucht te zenden.



Zo-als ge-

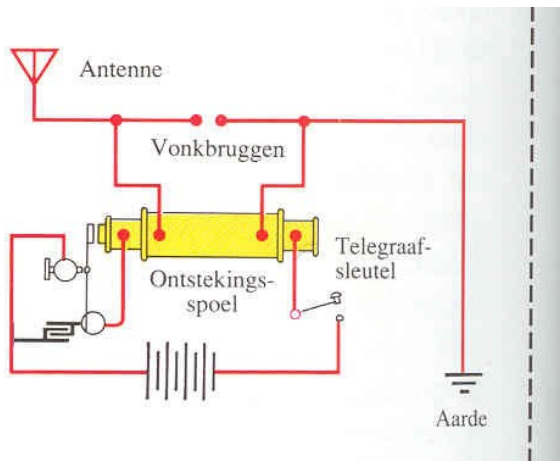
zegt maakte hij gebruik van ontwikkelin-



gen van anderen:  
v.b. de toepassing van Maxwell die de elektromagnetische golven beschreef en van Hertz die als eerste elektromagnetische golven wist op te wekken en een vonkzender had ontwikkeld.

De opgewekte hoogspanning resulteert in vonken tussen a en a'.  
Deze zenden elektromagnetische golven uit.  
Deze golven worden opgevangen door de ontvanger met als resultaat een klein vonkje tussen b en b'.

Aan deze zender heeft Marconi iets belangrijks toegevoegd.



Hij ontwierp een lange draad antenne die hij met de ene kant van de vonkbrug verbond. De andere kant van de vonkbrug verbond hij met de aarde, die als 2de draad fungeerde.

G.Marconi slaagt in 1896 erin met zijn apparatuur een afstand van 2.400 meter te overbruggen

In 1890 vond een Frans natuurkundige, Edouard Branly, een veel gevoeliger instrument uit om er radiogolven mee te ontvangen: de coherer.

In dit apparaat laten elektromagnetische golven een beetje ijzervijsel aan elkaar kleven zodat het ijzervijsel een geleidend pad vormt. Als er geen golven aanwezig zijn, maken de ijzervijseldeeltjes zo weinig contact met elkaar dat ze de elektriciteit niet waarneembaar geleiden.

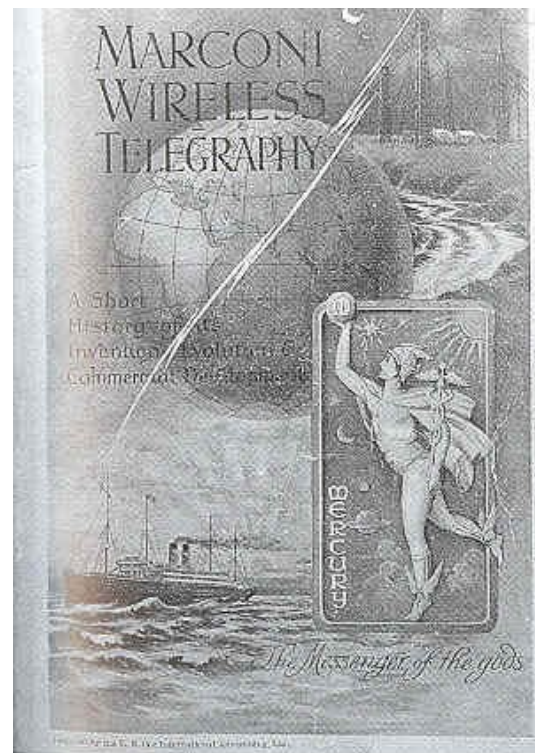
Als de deeltjes aan elkaar kleven, sluiten ze het circuit dat het inkomende signaal naar de ontvanger leidt.

De uitvinding van de coherer door Branly beschouwen de Fransen als de geboorte van de radio gezien dit buisje de elektromagnetische golven kon detecteren.

Marconi diende zijn octrooi aanvraag in op 2 maart 1897 en exploiteerde het systeem van draadloze telegrafie optimaal.

Hij was inderdaad de eerste die, op grote schaal, commercieel succes haalde.

Reeds in 1897 richtte Marconi met 100.000 pond, de "Wireless Telegraph and Signal Company" op die in 1900 de "Marconi's



Wireless Telegraph Company" werd.



SCHOONMAAKBEDRIJF nv  
**ULTRA CLEAN**  
*opgekuist staat netjes*

Dagelijks en periodiek schoonmaak van residenties, winkels, magazijnen, kantoren en andere panden.

Opfrissen en/of jaarlijkse grote schoonmaak van huizen, appartementen en de 2<sup>de</sup> particuliere bedrijven.

Opkuis van nieuwbouw of na verbouwing.

Industrieel reinigen van tapijten.

Opkuis na brand.

*Meer dan 15 jaar ervaring*

---

Corneel Heymanstraat 3 - 8400 Oostende - Industriezone 2

Tel 059 80 82 45

Fax 059 80 22 83

[www.ultraclean.be](http://www.ultraclean.be)

e-mail: [info@ultraclean.be](mailto:info@ultraclean.be)



Zowel in de aanvangsperiode als later heeft Marconi altijd blijk gegeven van heel veel verbeelding.

Geen uitvindingen ( later wel door zijn medewerkers) maar een praktisch inzicht in de mogelijkheden en toepassingen van bestaande systemen was zijn grote troef.

Marconi was geen geleerde maar een techniker, een ondernemer en een ziener.

Op 18 mei 1897 overbrugde Marconi een afstand van 15 km ( over het Bristolkanaal) gebruikmakend van een antenne van 30 m hoog.

In oktober 1897 bereikte hij reeds 54 km ondermeer door het gebruik van andere antennes.

In januari 1901 slaagde Marconi erin om een afstand van 300 km te overbruggen.

In december 1901 slaagde hij erin om het eerste signaal, de letter "s", in morsetekens (3 punten) over de Atlantische Oceaan te zenden.

De zendmast stond in Poldhu ( Cornwall), de antenne was samengesteld uit 20 masten van elk 65 m hoog en de zender had een vermogen van 10kw.

De ontvangpost stond opgesteld in Saint-John in Newfoundland ( afstand 3.500 km ). Daar was een antenne van ongeveer 130 m hoogte die bestond uit een draad die via een vlieger werd opgelaten.

Marconi wist niet, dat de uitgestraalde golven meermaals worden weerkaatst via de ionosfeer naar de aarde en terug en zo grote afstanden kunnen afleggen.

Hij heeft veel geluk gehad, maar " wie niet waagt, niet wint" is een spreuk die altijd op hem van toepassing is geweest.

Aan land bouwde Marconi zijn eigen zendstations, strategisch gelegen langs de zeekanaal routes. Op schepen plaatste hij eigen personeel.

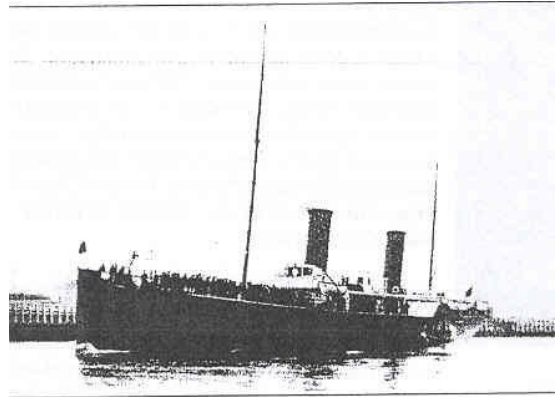
Hun werd verboden te communiceren met schepen die uitgerust waren met apparatuur van de concurrenten.

Tijdens de internationale radioconferentie in 1906 werd er algemeen het noodsignaal " S.O.S " - Save Our Souls- aangenomen. Voorheen was " CQD " het noodsignaal. CQ was het algemeen oproepsignaal en letter " d " werd toegevoegd als eerste letter van " distress " ( noodtoestand ).

Al in 1903 had de RMT ( Regie voor Maritiem Transport ) een wereldprimeur door de eerste draadloze telegrafie op zee in gebruik te nemen aan boord van de Princesse Clementine op de lijn Oostende-Dover.

Vandaag de dag gebruikt haast niemand nog het morsealfabet. Er zijn natuurlijk nog wel de radio amateurs.

Het laatste bastion van de commerciële radio telegrafie, n.l. het gebruik hiervan tus-



De Prinses Clementina

sen schepen en kuststations, stopte op 31 januari 1999.

Buiten enkele morselijnen in ontwikkelingslanden, bestaan er ook geen landlijnen meer.

(wordt vervolgd)

Bronnen:

- Telegrafie, een verhaal in rechte lijn. (F.VandenBerghe)
- Telecommunicatie: Uitgeverij Corona
- Van Gebarentaal tot Satelliet: (de Lantarn)
- Media en Communicatie: The House of books.

# GESCHIEDENIS VAN EEN STALEN MOTORTRAILER O.217 ANDRE-MARCEL (slot)

*Daniel Verleene*

Na ongeveer 12 dagen in La Rochelle werd het terug tijd om naar België te keren. 's Avonds werd er tot op de rede uitgevaren om dan de volgende morgen te vertrekken richting Brest. Het konvooi bestond uit: de 0.285 die de 0.163 op sleeptouw nam, de 0.217 met de 0.317, de 0.396 en de N.62. Na zijn materiaal opgehaald te hebben in Bordeaux kwam de 0.326 zich in Brest bij het konvooi voegen. Na een verblijf van 2 dagen op de rede in Brest vertrok de groep richting Cherbourg. Daar vervoegden zich enkele Nieuwpoortse en Zeebrugse vissersschepen bij het konvooi, waaronder 2 schepen van Raphaël Vercoutter van Nieuwpoort. Dan ging het langs Dover richting Oostende. Enkele dagen later (begin oktober) werd er naar de Boelwerf in Temse gevaren met nog steeds de 0.317 op sleeptouw. Daar werd het schip terug visklaar gemaakt en op 12 jan. 1946 kon de 0.217 opnieuw op visvangst. De eerste 2 reizen voerde mijn grootvader het schip maar gaf dan definitief het roer aan mijn vader. De bemanningsleden waren toen: Marcel Verleene: schipper  
Oscar Huys: motorist  
Armand Tanghe: stuurman  
Maurice Verleene: matroos  
Henri Huys: matroos  
Frans Legein: licht matroos  
Jozef Lambrecht: scheepsjongen  
Er werd gevist in de Noordzee (Inner Shoal) op vooral kabeljauw, schelvis en wijting. Van mei tot september 1946 kreeg de motor (240 pk) een grondige onderhoudsbeurt. In begin 1947 brak ter hoogte van Corwall de ondercarter van de compressor en werd de 0.217 van Newlyn naar Oostende gesleept door de 0.224 gevoerd door schipper Honoré Carbon. Duur van de reparatie: 14 weken. Vanaf 1951-1952 vaarde de 0.217 naar de Witte Bank op tong en platvis. Mijn grootvader hoopte op betere verdiensten door de IJslandse wateren op te zoeken. Daarom werd de 0.217 op de Boelwerf gedurende de periode van 10 mei 1952 tot

15 juli 1952 verlengd met 2,81 m ter hoogte van het visruim en waardoor de totale lengte 34,02 m bedroeg. In november 1952 werd een nieuwe motor (Industrie van 360 pk) ingebouwd door de Antwerpse firma Lever in het Zuiderdok. Omwille van het groter brandstofverbruik werden ook de mazouttanks vergroot en moest daardoor de binneninrichting wat aangepast worden. Het schip was terug vertrekkens klaar uit Oostende op 5 februari 1953. De eerste reis met de nieuwe motor ging naar het Kanaal maar de reis werd onderbroken wegens winch defect. Toen bleek ook dat de visplanken te klein waren. De volgende reis ging naar de Moray Firth en werd opnieuw onderbroken, na 5 dagen vissen met 200 bennen vis, door winchdefect. Uiteindelijk werd er in maart 1953 gestart richting IJsland met reizen van 18 à 20 dagen. Voor mijn vader was dit alles nieuw en onbekend: volledig andere navigatie gedurende de 4 dagen durende oversteek, andere visserij op diepere visgronden op kabeljauw, schelvis, rode poon, koolvis, langoustine, heilbot, staartvis, leng, enz. Maar dank zij de hulp en raad van de schippers Robert Ryckx en Oscar Vandekerckhove had hij alles vlug onder de knie. De visserij werd meestal bedreven aan het Ingolshofdi en in de put van Tvisker. Er werd ook een paar keren aan 't Laagland gevist en 3 reizen bewesten de Westmannyear-Eilanden (IJsland). In 1954 werd een nieuw stuurhuis geplaatst en het jaar daarop werd de kombuis volledig vernieuwd. De 0.217 verdiende volgens zijn capaciteiten naar behoren maar bleef zeker niet gespaard van allerlei ongelukken. Gedurende een visvangst brak het roer en de 0.217 en werd opgesleept richting Oostende door de 0.331, gevoerd door Charles Pincket. Het was onmogelijk om naar de Far-Oër eilanden te slepen wegens te slechte weersomstandigheden. Tijdens het schuilen voor het slecht weer van de 0.331 met de 0.217 in de Moray-Firth ging de 0.315 met schipper Hélétaire Dergeloo op de klippen waarbij 3 van de 7-koppige bemanning het leven

verloren. Dit kwam voor de bemanning van de 0.331 en de 0.217 zeer hard aan omdat ze, zelf in moeilijkheden, onmogelijk hulp konden bieden aan hun collega-vissers. De sleep duurde bijna 6 dagen. Wat later kreeg de 0.217 motordefect aan de keerkoppeling "Kuypers" en moest op sleeptouw door de 0.282 met schipper Roger Verleene (mijn oom) richting Aberdeen (Schotland). Vanuit Aberdeen werd het schip naar Oostende verder gesleept door de 0.335 "Charvic" met schipper André Viaene. Daardoor kon de 0.282 zijn reis naar IJsland verder zetten. In juli 1962 kreeg de 0.217 op IJsland een onherstelbare motordefect. In opdracht van de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood moest de Z .212 "Blanche -Marguerite" van rederij Demeester, gevoerd door schipper Robert Cattoor, de 0.217 op sleeptouw trekken vanaf de visserij op IJsland tot in Oostende. Dit was zeker geen gemakkelijke klus voor beide schippers. De reis duurde niet minder dan 8 dagen en 12 uren. Een gewone oversteek duurde bij normale weersomstandigheden nog geen volle 4 dagen. Op 16 augustus 1962 wordt de 0.217 naar Breskens gesleept door de staatssleepboot de "Zeetijger" waar een nieuwe motor" Industrie van 425 pk" en een Brévo-keerkoppeling werd ingebouwd door de firma Van den Sande. Op 22 dec.1962 kwam het schip terug naar Oostende van waaruit het op 02 jan.1963 terug naar IJsland kon varen. In '64 of '65 brak de top van de houten bezaanmast tijdens een storm. Deze werd dan vervangen door een ijzeren mast. Het jaar daarop moest ook de houten voormast vernieuwd worden. De beide klussen werden uitgevoerd door de gebr. Schockaert (scheepssmederij). De masten waren van pitchpinehout gemaakt en hadden minimum 28 jaar zware stormen doorstaan. Zonder verder noemenswaardige moeilijkheden werd op IJsland gevaren tot begin december 1971. Door bemanningsproblemen was de rederij Verleene - Vandenberghe verplicht om op 06 dec.1971 de 0.217 " André -Marcel" te verkopen aan rederij Vanlul -Ghijs. De 0.217 vaarde verder op de West onder het bevel van schip mede-eigenaar August Ghijs, die na enige tijd het roer overgaf aan schipper Roger Coulier. Met hem werd de visserij bedreven in de Noordzee en ten noorden van Schotland, nl Noup Head. Mede-eigenaar Ghijs

gaf het op om deelgenoot te blijven met Vanlul en na 6 maanden werd de 0.217 stilgelegd. De motor die intussen tot 510 pk opgedreven was, werd verkocht aan de Zeebrugse reder Emiel Dobbelaere en moest dienen als reservemateriaal omdat de motorenfabriek " Industrie " in Alphen aan de Rijn verbeurd verklaard was. Even later werd de 0.217 na 38 jaar dienst gesloopt en naar de smeltovens gevoerd.

#### ENKELE GEGEVENS OVER DE VISSERIJ OP IJSLAND

De vangsten op IJsland waren soms zeer lonend. De grootste vangst bedroeg 1229 bennen aan 50 kg per ben en waarvan 80 bennen kreeftjes aan 30 kg per ben. De slechtste vangst was 363 bennen in 4 dagen vissen en 6 dagen storm waarbij niet kon gevist worden. Vanaf de jaren 65-70 verminderden de vangsten tot 400 à 700 bennen. Tijdens de eerste jaren op IJsland bracht de 0.217 eens 1150 bennen en 2 x 1050 bennen mee naar Oostende. De 0.217 kon ongeveer 1300 bennen vis in het visruim laden.

De heenreis vanuit Oostende in zeemijlen uitgedrukt: Oostende -Noord.Hinder 27' - Smits Knol 93' - Buchan Ness 420' - Kinhard Hd 440' -Ducansby Hd 500' -door de Orkney Eilanden en Swona Eilanden Tor Ness 517' - Faroë Bk 700' en dan de visserij 1000 zeemijlen in 4 dagen en 2 à 3 uren bij mooi weer wel te verstaan. De terugreis verliep in omgekeerde richting tot Buchan Ness om dan langs de Engelse kust te varen langs Dowsing lichtschip -Haisbro lichtschip -Cross Lands lichtschip en dan naar Noord Hinder lichtschip en Oostende. De duur van de oversteek hing ook veel af van de stromingen: bv. varende met de stroming mee duurde de vaart tussen Ducansby Head tot Tor Ness (17 zeemijlen) ongeveer 50 minuten, terwijl tegen stroom in ong. 3,5 uren. De doorvaart was wel gevaarlijk met NW- of ZO -lijke storm en stroom tegen of wind tegen. Dit werd " het Gat " genoemd. De vangst was soms lonend bij dag aan Ingoishofdi voor kabeljauwen schelvis. De 0.217 haalde eens in 20 uren 28 zakken vis boven ( $\pm$  1000kg), zijn record en één maal 13 zakken leng in de SW richting van Ingoishofdi (de Charel straat genoemd naar de vinder schipper Charles Nassel van de 0.269). Ook werd eens in 3 slepen 105 bennen rode poon gevangen bij nacht in de put

van Tvisker.

Normaal duurden de reizen 16 à 19 dagen. In de zomer ging de zon onder in de maand juni - juli om 01.30 u om terug op te komen om 4 u 's morgens, dus bijna geen nacht. In de winter, kwam de zon maar om 12.30 u op en ging ze terug onder om 16.00 u. 's Winters kon de thermometer tot 19° onder nul dalen. Dan is het niet meer mogelijk om de visserij te bedrijven. Wanneer de vis op dek viel was hij dadelijk bevroren en was het onmogelijk om de vis nog te gutten ( verwijderen van ingewanden ) en te reinigen.

De grenswateren op IJsland bedroegen oorspronkelijk 3 zeemijlen, later 4' dan 6' dan 12' daarna 50' en op het laatst 200 zeemijlen. Vanaf deze afstand werd het vissen verboden voor Engelse en Duitse vissersschepen. De enkele Belgische schepen moesten een speciale vergunning krijgen van de IJslandse regering.

#### DE VISSERIJ IN BELGIE TIJDENS DE OORLOG

De visvangst in België gebeurde uitsluitend bij dag.

Het was trouwens verboden om een kompas aan boord te hebben. De Nieuwpoortse vissersvloot werd in 8 ploegen verdeeld, van 1 tot 4 voor de kleinste schepen, ploeg 5 tot 7

voor de middelgrote schepen en ploeg 8 voor de grootste schepen. Bij iedere afvaart was er om beurt één schip per ploeg die dienst deed als wachtboot waarop 2 à 3 Duitsers meevaardden. Die gaven dan het sein om de visserij te staken en terug naar Nieuwpoort te varen. De visserij werd bedreven in 't Westdiep, Binnen-Kwinte en de Slijkgeul. Men viste er vooral op platvis en in de winter soms wat kabeljauw. Het ijle haringseizoen van 1943-1944 begon op 4 december '43 en duurde tot 24 februari '44. Wel mocht er niet uitgevaren worden op zondag en donderdag wegens schietoefeningen vanuit de bunkers tussen Westende en Oostende. Ook bij slecht weer en uiteraad ook bij mist werd er niet uitgevaren. Ter hoogte van het staketsel van Nieuwpoort-Bad was er een havenversperding die 's nachts gesloten was. De visserij werd bedreven naargelang het getij. Bij lange tij werd er 10 a 12 uren gevist en bij korte tij van 3 u. voor H.W. tot 2,5 u. na H.W. Bij lange tij van 2 u. voor H.W. tot 2 u. na H.W. De haringvisserij overweldigde alle andere visserij en was een zegen voor de bevolking in oorlogstijd. Zo bracht tijdens die periode de N.86 "De Hoop" 750.000 kg ijle haring binnen en kreeg voor zijn vangst een coöperatieve prijs van 5,25 Fr de kilo, de pladijs bracht 14 Fr de kilo op.

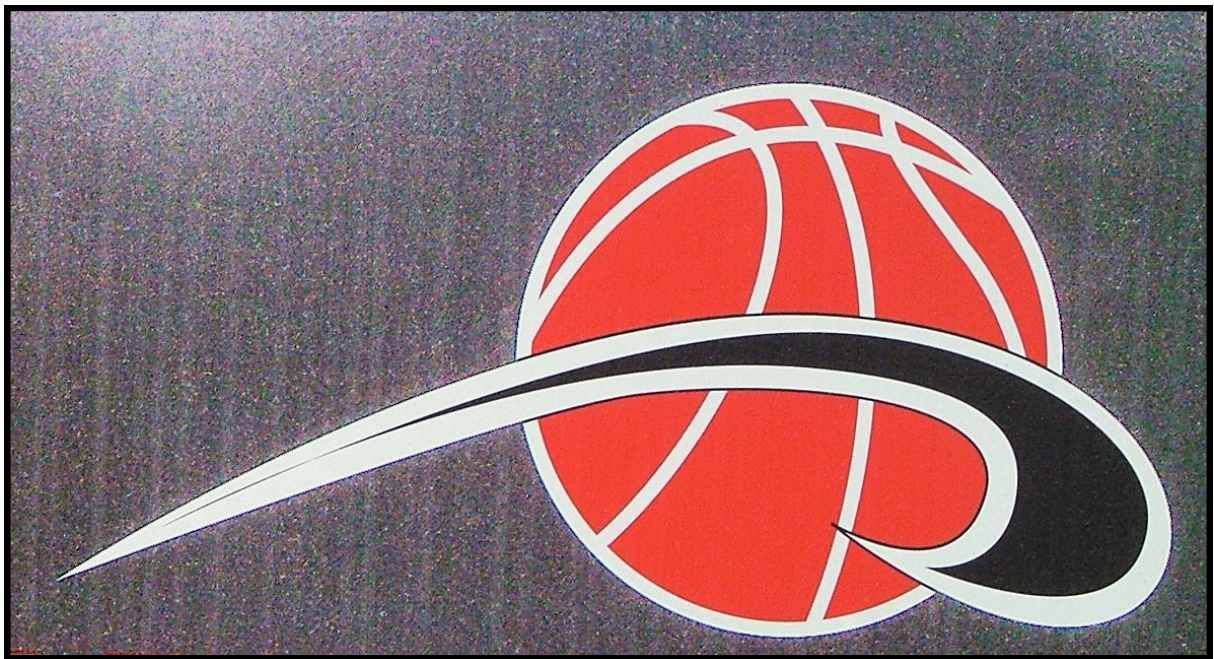


**Rudi Rega**  
Kantoordirecteur

Kantoor Middelkerke: Oudstrijdersplein 15, 8430 Middelkerke  
T 059 31 95 40 F 059 31 95 48

Kantoor Westende: Meeuwenlaan 24b, 8434 Westende  
T 059 31 95 60 F 059 31 95 68

Nieuwpoort had tijdens de oorlog de grootste vissersvloot en kende de bestgelegen visgronden. De N.86 was een houten vaartuig gebouwd in Oostende op werf van Hillebrandt. De lengte bedroeg 16 m, had een Industriemotor van 60 pk. Een volle lading haring op de N.86 was  $\pm$  30 ton waarvan de helft in het visruim kon en de andere helft op dek moest blijven liggen. Vanaf de landing van de geallieerden mocht er niet meer uitgevaren worden en werd de vloot in kanalen en rivieren gemeerd tot januari 1945. In het voorjaar van 1945 werd er ook bij dagvisserij veel platvis gevangen ter hoogte van Oostende rond de "Gold Shell", een tanker die gekelderd werd door een éénmansonderzeëer. Het schip stond gedurende 8 dagen in brand. De Gold Shell was op weg naar Antwerpen met benzine voor de troepen.



# UIT SYMPATHIE

## ZEEVAARTTERMEN (2)

Bron: Nieuwsbrief Zeehaven Brugge vzw

Etienne Pitteljon

### Brug (N)- Bridge (E)

Plaats van waaruit het schip wordt bestuurd, gecommandeerd en genavigeerd. Op zeilschepen was er geen brug. Die ontstond pas 200 jaar geleden en ontwikkelde zich in overeenstemming met de technische evolutie van de scheepvaart. De stoomschepen voerden aanvankelijk ook zeilen en de commandoplaats, met het kompas, het stuurwiel en de spreekbuis naar de machinekamer, bevond zich vóór de schoorsteen. Na het verdwijnen van het zeiltuig was een hoger gelegen plaats nodig om het schip te overzien en zo ontstond de brug. Op het einde van de 19de eeuw bouwde men een type brug die zich tot na W.O. II handhaafde. Zo was er midscheeps een opbouw met aan de voorkant de open brug, die later overbouwd het stuurhuis genoemd werd. Na W.O. II deden zich grote veranderingen voor die tot een volledig uitgeruste brug hebben geleid met o.m. afstandsbediening, automatische stuurinrichting, allerlei controle-, veiligheids- en verbindingssystemen, radar, enz... Daardoor is het mogelijk geworden dat één man van op de brug het schip kan besturen en controleren. Ook de plaats van de opbouw op het bovendek en dus van de brug werd gewijzigd in functie van het scheepstype (roro-schip, tanker, enz...), zodat de brug zich voor- of achteraan het schip kan bevinden. In het leven aan boord vormt de brug een soort heiligdom, voorbehouden aan dit deel van de bemanning die zich met het commando en de besturing bezighoudt.

### Buiswater (N)- Spray (E)

ook stuifwater genoemd: opspattend of overkomend fijn verdeeld water bij een varend schip in een bries of harde wind.

### Bulbsteven (N)- Bulbous bow (E)

1) onderste gedeelte van een scheepsromp (zie foto). Min of meer bolvormige uitstulping aan de voorsteven van een schip. Deze bulbsteven vermindert weerstand, dus ook van het nodige machinevermogen, van schepen die veel op een constante diepgang varen.

2) ook schip in zijn geheel, in het bijzonder

in de samenstelling. “ oorlogsbodem ”

3) in de scheepsbouw de aanduiding voor het onderste vlakke gedeelte van een schip.



Men spreekt in die betekenis van bodemspanten, bodemverstijving, bodemschade, dubbele bodem (ruimte tussen de scheepsbodem en een stalen binnenbodem).

### Bulkcarrier (E)

Schip gebouwd voor het vervoer van bulk. Deze hebben slechts één dak, met grote luiken voor het lossen en laden van de vracht. Voor vloeibare bulk gebeurt het vervoer met tankschepen.

### Bulkgoed (N)

Homogeen, niet verpakte lading.

In de scheepvaart maakt men een onderscheid tussen:

- droge bulk zoals steenkool, ertsen, granen, suiker e.a.



- vloeibare bulk zoals olie, wijn, vloeibaar gas e.a

Bunker (N,E)

Uit het Engels overgenomen woord voor de bergruimte aan boord waarin brandstof wordt meegevoerd, bestemd voor de voortstuwing van het schip en de installaties aan boord.

Bunkeren (N)

het innemen van brandstof.

Bunkerstation (N)

opslagplaats voor brandstoffen met overslaginstallaties waar schepen een voorraad brandstof kunnen innemen. Over de gehele wereld zijn langs de scheepvaartroutes bunkerstations gevestigd.

Cabotage (N/E)

Het vervoer van personen en/of vracht tussen twee plaatsen gelegen in hetzelfde staatsgebied. Het heeft zowel betrekking op de scheepvaart (inbegrepen de kustvaart en het vervoer via de binnenwateren), als op het lucht- en het wegvervoer.

Capesize vessel (E)

categorie van bulkschepen die zo genoemd worden omdat ze te groot zijn om het Suez- en Panama kanaal te gebruiken. Schepen met een inhoud van 150.000 ton deadweight vallen in deze categorie.

Carga (N)

- 1) scheepslading, vracht.
- 2) factuur van de lading, opgave van de lading van een binnengekomen schip.

Cargadoor (N)

scheepsbevrachter: iemand die voor zijn lastgever schepen bevracht, ladingen in ontvangst neemt, enz.

Cargo (N)

- 1) vrachtschip.
- 2) scheepslading, vracht.

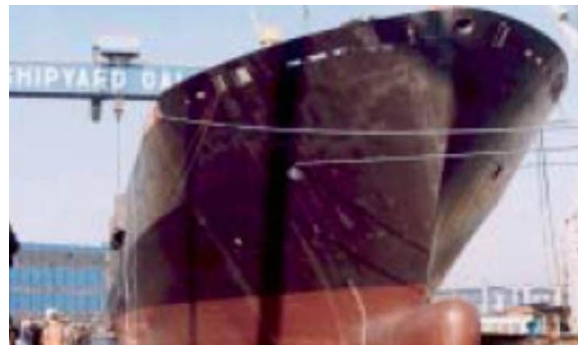
Casco (E)

Romp van een schip, zoals dit te water wordt gelaten, zonder te zijn afgebouwd. Soms ook het hele schip, met uitzondering van wat er zich in de machinekamer bevindt.  
In het verzekeringswezen en van toepassing

bij de cascoverzekering; het schip met de uitrusting.

Cel (N), cell of slot (E)

Compartiment of containerplaats aan boord van een containerschip, waar een scheepscontainer precies in past. Slot wordt vooral als alternatief voor cel gebruikt. Dit gebeurt meestal m.b.t. het aantal van deze cellen op een schip en bij de overeenkomsten tussen de verschillende scheepvaartlijnen over de capaciteit van het aantal containers dat kan vervoerd worden. Of nog tussen een scheepvaartlijn en de groupage-operator over het gebruik van de ruimte aan boord



van een containerschip.

Cellulair containerschip (N), cellular containership (E)

Schip dat bestemd is voor het transport van scheepscontainers en dat voorzien is van rechtstaande hoekstaven (cell guides) die een geraamte vormen, waarin standaardcontainers geplaatst kunnen worden, zodat ze niet kunnen schuiven in om 't even welke richting.

Chemicaliën tanker (N)

Tanker gebouwd om vloeibare chemicaliën te vervoeren, zoals vloeibare niet verpakte zuren.

Con-ro schip (N)

Schip dat gebouwd werd om tegelijkertijd containers (meestal aan dek) en rorovracht (meestal in het ruim) te vervoeren.

Conventioneel stukgoed (N), General Cargo (E)

Allerlei verpakt stukgoed dat niet in containers wordt vervoerd maar in daartoe geschikte verpakkingen, zoals kisten, vaten,

kratten, karton, balen enz.

De schepen die dergelijke vracht vervoeren worden conventional ship (E) of multipurpose ship of vessel (MPV) genoemd.

Deklijn (N), deck line (E)

Maakt deel uit van het uitwateringsmerk . Het is een horizontale streep, 30 cm lang en 2,5 cm breed, op de huid van het schip aangebracht, aan stuurboord en aan bakboord, in het midden van de lengte van het schip. De deklin is gelocaliseerd op het punt waar het bovenste doorlopende en waterdichte dek, de uitwatering of vrijboord genoemd (zie verder) de huid van het schip ontmoet ( zie figuur). De afstand tussen de laadlijnen van het uitwateringsmerk vertegenwoordigt de toegelaten minimum afwatering (of vrijboord) en dus tevens de maximum diepgang van het schip, in zout- of zoetwater in de verschillende zones waar het schip vaart.

eenkomstig het gewicht ervan en alles wat aan boord is ( zoals lading, balast, brandstof, enz...) maar ook volgens de densiteit van het water waarin het zich bevindt. De diepgang wordt met diepgangsmerken op de voor- en achtersteven van het schip aangeduid.

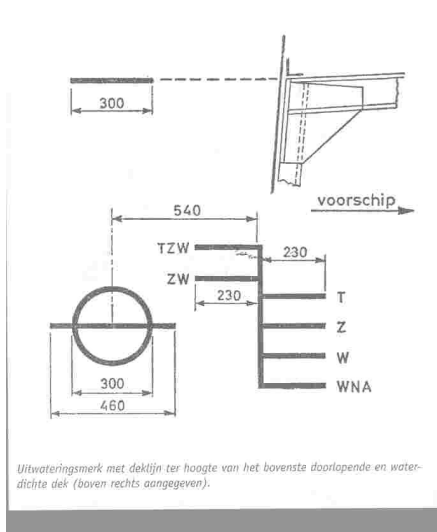
2. Ook veelal gebruikt om maximum watterdiepte in een haven of op een bepaalde plaats aan te geven.

Draagvermogen ( N)

Het draagvermogen van schepen is het DWT. Dit staat voor “ Dead Weight Tonnage” en wordt uitgedrukt in Engelse ton. Eén Engelse ton is gelijk aan 1016 kg. Het draagvermogen of DWT van een schip is het totale gewicht van dat schip op een bepaald moment (lading, eigen gewicht, brandstof enz...). Aan de hand van de diepgang kan men d.m.v. tabellen eigen aan het schip de DWT van dat moment bepalen. Voor de maximum toegelaten diepgang is dus ook het maximale toegelaten gewicht bepaald. ( wordt vervolgd)

Diepgang (N)

1. Diepte tot waar een schip ondergedompeld is in het water. Deze diepte varieert volgens de vorm van het schip. Ze zal groter of kleiner zijn, niet alleen over-

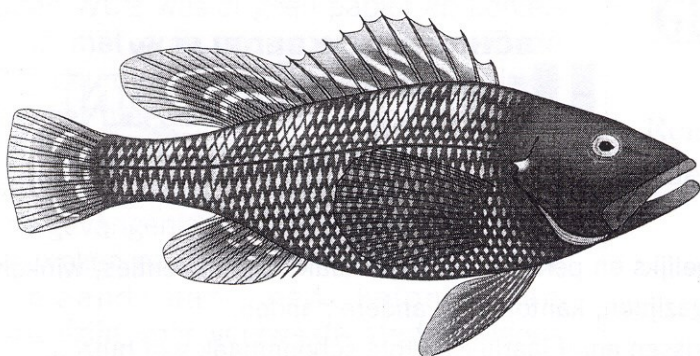




ZEEVIS GROOT- EN KLEINHANDEL

***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

# Nonkel Seppen te Stene.

*Marcel Leeuwerck*

Onze kring beloofde onlangs om gedurende dit zomerseizoen een reeks wandelingen te begeleiden doorheen de dorpskom van Stene. Iedereen zal dit toejuichen, want het mooiste dorpsgezicht van onze kustvlakte verdient een ruimere bekendheid.

Er valt immers heel wat te vertellen over het rijk versierde kerkje, alleen al door zijn hermetische uitstraling. Ook de witte molens, de imposante pastorie en de aangrenzende historische polders bezitten hun eigen boeiende verhalen.

Onze gasten zullen wellicht verrast struikelen over het sierlijke neo-gotische grafzerk uit 1903 van pastoor Josephus Gezelle, de jongste broer van de beroemde dichter Guido. Ongetwijfeld wensen de bezoekers daarover meer bijzonderheden te vernemen. Wij kunnen ruimschoots aan deze wens voldoen. Deze pastoor doorliep – zacht gezegd – een bizar curriculum. Wij zijn immers uitbundig over zijn avonturen ingelicht door zijn literair zeer begaafde verwanten, broer Guido striemde hem soms in vloeiende verzen. Ook neef Cesar Gezelle rekende af met zijn heeroom. Maar vooral neef Stijn Streuvels beschreef Josephus ongenadig in zijn “Kroniek van de familie Gezelle” (1960).

Wij willen deze lectuur graag aanbevelen. Zij levert immers aan onze generatie niet alleen de levensloop van een buitenbeentje van de familie maar ook een intiem beeld van het saaie gezinsleven bij de bescheiden maar doodeerlijke plattelands middenstanders tijdens de laatste decennia van de negentiende eeuw.

Steuvels gebruikt op bijna iedere bladzijde van zijn boek het woord “onhebbelijkheden” om de zwijgzame aard en de stugge verhoudingen bij de familie Gezelle te karakteriseren. Het ging er zeker zelden “gezellig” aan toe! Aan het slot van zijn relaas voelt de schrijver zich toch wel opgelucht wanneer hij het mag beleven hoe zijn eigen afstammelingen een opener en blijer kijk op de wereld en hun toekomst uitstralen en zo duidelijk die “onhebbelijkheden” van de vorige generaties achter zich laten.

Streuvels’ kroniek begint bij zijn grootouders. Bompa Pier-Jan Gezelle die als tuinman opgewekt met de natuur meeleeft genoot de faam van een “aardigaard” en zijn liefde voor de natuur klinkt openlijk door in de gedichten van zoon Guido. Wel verzuurde het verlies van zijn spaarcenten zijn oude dag. Moeder Monica Devriese bezat een totaal tegengesteld karakter. Zij was “ingetogen, vreesachtig en miscontent”, karaktertrekken die wij ook lezen tussen de regels van Guido’s poëzie. De overige kinderen erfden de eigenschappen van beide ouders. Ze combineerden zowel vaders extraverte levenslust als moeders introverte schuchterheid.

Louise (de moeder van Stijn) bleek het meest bijdehand en moest veel ten goede bemiddelen tussen de andere leden van de sibbe.

Romain die een welgesteld vuurwerkmaker werd, hield zich altijd zwijgzam en knorrig op in de huiskamer.

Florence trok in het klooster te Heule en verzorgde er ouderlingen.

En, – Jozef –, de jongste van de familie kende een zeer wisselvallige levensloop. Het hoofdstuk dat neef Stijn aan “nonkel Seppe” wijdt leest als een farce. Het beslaat een viertal bladzijden waaruit wij enkele alinea’s citeren die in het bijzonder zijn kort verblijf te Stene (12/9/1898 – 18/6/1903) betreffen.

“... hij was als jongste door grootmoeder (Monica) bekakeld en kon hij haar niets mispikkelen...;”

“... een madam uit Oostende (wie mag dat zijn?) heeft mij verteld dat zij, als jong meisje te Stene, van pastoor Gezelle een mandoline cadeau gekregen had ...”

“... hij ging de overste van het klooster te Heule bezoeken en weigerde zijn zuster goedendag te zeggen die in datzelfde klooster non was ...”

“... omdat hij pastoor was te Stene, verzamelde hij in zijn hof alle mogelijke soorten stenen...”

(Broer Guido zal hem door ook om gispens en zoudens van die verzameling nog sporen

over blijven? )

“...hij is zeker bij ons thuis ( te Heule )  
nooit op bezoek gekomen ...”

“ Ik heb hem voor het eerst in levenden  
lijve aanschouwd op de begrafenis van non-  
kel Guido, waar hij in de receptie bij de fa-  
milieleden, te laat is aangekomen en recht-  
over mij kwam te staan. Hij was kleiner van  
gestalte dan nonkel Guido en Romain, kaal-  
hoofdig, scherpe neus en spleetoogjes, met  
toe genepen mond.. Hij heeft het niet volge-  
houden tot het lijk groeten was afgelopen  
en is schielijk uit de rang verdwenen. Tijn-  
dens de duur van de lijkdienst heeft hij zich  
doen opmerken door in en uit de kerk te  
lopen. Bij de rouwmaaltijd in het Engels  
Klooster is hij bij de familie niet willen ko-  
men aanzitten. Er is hem in een aparte ka-  
mer opgediend geworden....

( Kortom een kleinzielige familieruzie “ tot  
schaamte van heel de familie “)

Begrijpelijk moest er ook een erfeniskwes-  
tie op volgen:

“... eerst wilde hij niets hebben ....en eiste  
dan alles voor hem alleen...” Stijn en de  
twee kozijns hebben de inboedel dan sa-  
mengeraapt en naar Stene verzonden, waar  
voor de boeken en de rest nog en hele “  
odyssee “ volgde.

Reeds zijn roeping bleek een chaos. Streu-  
vels schrijft: “ hij wilde studeren, daarna is  
hij priester willen worden, er uitgetrokken  
om bij de Jezuiten aan te landen, daarna  
als zendeling naar Engeland, dan weer naar  
't seminarie, met ondertussen twijfel....  
zocht als leek in het onderwijs – en einde-  
lijk definitief priester geworden en een  
plaats gekregen als hulppastoor ... te Lende-  
lede, te Klerken, te Zillebeke, en eindelijk –  
door voorspraak van zijn broer Guido bij de  
bisschop – pastoor te Stene.

Zijn overlijden op 18 juni 1903 en de herrie  
daarop rond zijn testament waren alleen  
maar een last voor de familie. Streuvels be-  
sluit het hoofdstuk met “ Hij is roemloos  
heengegaan!“

Voor broer Guido moet “ den Seppen “ een  
waar kruis om dragen geweest zijn. Na een  
zoveelste bezoek te Stene schreef hij vol-  
gend gedicht met allerlei West-Vlaamse  
synoniemen voor “ nietsnut “. Zijn lastige  
broer betitelt hij als “ Verloren brood “.

“ Verloren broods zijn zulke lieden,  
die weinig hope of geene en bieden,  
't zij waar zij gaan of waar zij staan,  
van eens of anders mee te slaan.

't zijn steiteniets, 't zijn daghuurdieven,  
't zijn wanbetaalde wisselbrieven,  
't zijn bodemloze vaten, daar 't  
gevangen water deurevaart,  
die wint voor zulke of werkt, voor nieten  
zal arbeid hij en geld verschieten:  
voor zulken bakt, geringe of groot  
die bakken wilt – verloren brood!

De zachtmoedige Guido Gezelle komt in dit  
gedicht wel zeer hard uit de hoek tegenover  
zijn onstabiele en verspilzuchtige broer die  
in Stene het geld door de ramen en deuren  
goode en teerde op zijn familie.

Na zijn dood volstond de inboedel niet eens  
om de kosten van de begrafenis te Stene te  
dekken.

Met al deze verhalen en poëzie beschikt de  
gids bij het graf over een hele boterham uit-  
leg die de nieuwsgierigheid van onze gasten  
zal verzadigen.

## 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.

**Uit Sympathie**

**N.V. FIRE TECHNICS**

**S.A.**

**Brandweermaterieel**

**Ladderwagens**

**Ziekenwagens**

**Steenbakkerijstraat, 1  
8450 Bredene**

**Tel. 059 / 34 03 40**

**Fax 059 / 34 03 41**

**e-mail: [info@firetechnics.be](mailto:info@firetechnics.be)**