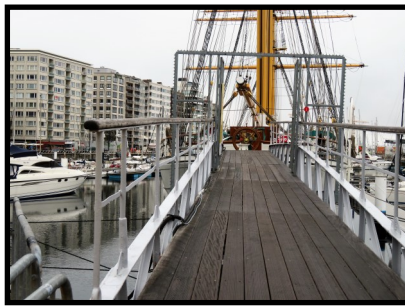


30ste JAARGANG - NUMMER 1 - 2018

JANUARI - FEBRUARI - MAART



GIDSENKRING LANGE NELLE OOSTENDE



Driemaandelijks tijdschrift— Afz. kantoor Oostende 1 P409072
2018
Afzendadres Christinastraat 67 8400 Oostende

OPROEP: bezorg je mailadres aan onze secretaris, zodat je bij wijzigingen in de programmatie/activiteiten asap verwittigd kunt worden: patricia.veris@skynet.be

IN DIT NUMMER

03	Voorwoord	Marc Loy
04	Overlijden –Nieuwjaarsreceptie	Redactie
05	Lidmaatschap	Redactie
06	Activiteiten voorjaar 2017	Redactie
10	Gelezen & gehoord & opgemerkt	Redactie
19	Bij het graf van Jan De Clerck	Jean Pierre Falise
20	Garnaalvangst en nog wat anders ...	Georges Ruys
24	De lengtebepaling	Joris Surmont
29	't Leven op de maalboten 1967-1977 dl. 5	Arne Pyson

BEZOEK OOK ONZE WEBSITE
www.gidsenkringoostende.be

STEUNENDE LEDEN

Barbé Adriën
Beirens-Ghesquière M.
Comeyne Boudewijn
Degelin-Selis L.
De Poerck R.
Dumarey Roger
Geldhof Ronny
Glorieux Luc
Plasschaert Rafael
Slabbinck Bart
Van Hove Yasmina
Verborgh Johan
Versluys Willy





Driemaandelijks blad van de Oostendse
GIDSENKRING LANGE NELLE vzw.
30ste jaargang
Nummer 1
Januari - februari - maart 2018

Coverblz.. met foto's Dirk Beirens

Colofon

Voorzitter: Marc Loy

Verantwoordelijke uitgever:
Marc Loy
Albert I - Promenade 3 / 21
8400 Oostende

Eindredactie, vormgeving en correspondentie
Dirk Beirens
dirkbeirens@telenet.be

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

Overname van artikels/bijdragen **zonder
uitdrukkelijke copyrightvermelding**
mag mits bronvermelding.

Dispatching:
Tel. 059 80 73 81
e-mail: info@oostendeahoy.be

Rekeningnummer:
Gidsenkring Lange Nelle vzw
BE91 3800 0491 8476

Lid wordt u voor 15€ per jaar.
Buitenland: 20€
Gezinskaart: 20€ (2 gezinsleden)
Steunend lid: vanaf 25€ (2 gezinsleden)

Website: www.gidsenkringoostende.be

Gidsenlokaal: Spaans Huisje
Christinastraat, 67 Oostende

Beeldenstorm?

Moeten gecontesteerde, tastbare reminiscenties als standbeelden, bustes, plaquettes, straat- en pleinnamen die verwijzen naar kwalijke historische gebeurtenissen of compromitterende figuren uit een ver of nabij verleden uit onze openbare ruimte worden gewist? Ontwricht een discutabel standbeeld het actuele stadsbeeld?

Recent was er bij de noorderburen nog enige commotie rond de verbanning van een beeldje van Johan Maurits van Nassau (1604-1679) uit de inkomhal van het Mauritshuis in Den Haag naar een achterkamer in het gebouw. Johan Maurits was betrokken bij de slavenhandel in Brazilië, maar bracht er ook welvaart en ijverde in eigen land voor godsdienstvrijheid en degelijk onderwijs. Vorig jaar was in de VS geen standbeeld van generaal Northern Forrest, blanke held in de Burgeroorlog maar ook slavenhandelaar en medestichter van de Ku Klux Klan, meer veilig voor zwarte activisten. En in Leuven wist de burgemeester het Maarschalk Fochplein uit de stadsplattegrond te vlakken omdat die laatste, dixit Louis Tobback, honderdduizenden mannen als kanonnenvlees de loopgraven heeft ingejaagd tijdens WOI. Lenin, Saddam Hoessein en Franco zijn al eerder bij het volk in ongenade en meteen ook van hun sokkel gevallen.

Ook in Oostende blijft de in brons gemodelleerde Leopold II als buste op de Square Clementine of als koning-ruiter aan de Drie Gapers in het stadsbeeld verweven. Al koesterde de Stoeten Ostendenoare ooit het snode plan ruiter en paard neer te halen. Nekt zijn imperialistische en mensonterende Kongopolitiek zijn visionaire stedenbouwkundige visie en gerealiseerde ingrepen in Brussel en Oostende?

Straatnamen sneuvelen veelal pas *na* een oorlog: na WOI werden de Keizerskaai, Berlijn-, Wenen- en Constantinopelstraat herdoopt in respectievelijk Vindictivelaan, Kimmelberg-, IJzer- en Ieperstraat. Na WOII werd het Vandersweepplein en de Sint-Petersburgstraat het Ernest Feysplein en de Léon Spilliaertstraat. En voor een Lumumbastraat of -laan is de tijdsgeest nog niet rijp wellicht.

Blijft de vraag of we met het wisselen van straatnamen of het weghalen van historische monumenten ook het verleden kunnen wissen? Geschiedenis wordt in se in de voltooid verleden tijd geschreven. Maar ook ons verleden heeft recht op een veelvoud aan interpretaties en laat zich niet eenzijdig beoordelen door een hedendaagse bril of door de pen van de overwinnaar.

Laat ze dus staan, vind ik, die beelden en respecteer de soms eeuwenoude straatnamen. Ze vertellen ons veel over de tijdsgeest waarin ze geboren zijn en dan is er ook nog de gids (of een infobord) die beeld, straat en plein in een historisch correcte context kan kaderen.

En uiteindelijk eert de Oostendenaar met een gezonde dosis humor en veel relativeringzin zijn monumenten die hij dan in de kortste keren spottend herdoopt als de 'Pisser', 'Dikke Mattille', 'Lange Nelle', 't Peird' en 'Blekken Dozen'. Ik zie het de Bruggeling niet meteen doen!

Marc Loy, voorzitter.

Overlijden

Op 8 september 2017 overleed op 57-jarige leeftijd de heer **Patrick Van Haudt**, echtgenoot van mevrouw Christa Vande Wynckel, uitbaters van de gelijknamige Zeevis Groot- & Kleinhandel in de Vismijnlaan en sponsors van het gidsenblad.

Op 24 november 2017 overleed op 70-jarige leeftijd mevrouw **Arlette Storme**, zus van ons bestuurslid Annie Storme. Arlette was mede-oprichtster en erebestuurslid van de muzikale vriendenkring Melody Makers Oostende.

Op 8 januari 2018 overleed op 62-jarige leeftijd mevrouw **Anne Lenaerts**, schoonzus van ons bestuurslid Dirk Beirens.



Nieuwjaarsreceptie op zondag 4 februari 2018 met de zoveelste bevoegen & humoristische speech van de voorzitter en de huldiging van verdienstelijke 'gidsenbladfacteurs'. Dit alles overgoten met onvervalste goed schuimende 'Jus de Mer' uit Westende-Middelkerke.

Foto's Valere Prinzie & Dirk Beirens

LIDMAATSCHAP 2018

Vooraf: leden van wie de lidmaatschapsbijdrage 2018 nog niet werd ontvangen, krijgen in het blad alsnog een overschrijvingsformulier. Kruist dit bericht uw overschrijving of is er een probleem: contacteer Etienne Pitteljon (etienne.pitteljon@skynet.be).

Het lidmaatschap 2018 gaat in op 1 januari 2018 en houdt in: ons driemaandelijks gidsenblad met activiteitenkalender, wetenswaardigheden, luchtige en wetenschappelijke bijdragen en deelname (gratis of tegen verminderde prijs) aan onze voordrachten, bezoeken, wandelingen en uitstappen.

Als exclusieve extra krijgt u het waardevolle jaarboek 2018.

Het lidmaatschap voor 2018 bedraagt:

- gewoon lid: 15 euro (buitenland 20 euro);
- gezinskaart: 20 euro (2 gezinsleden);
- steunend lid: vanaf 25 euro (2 gezinsleden).

De bijdrage kan worden overgeschreven met het ingesloten formulier op bankrekening **BE91 3800 0491 8476** van Gidsenkring Lange Nelle Oostende vzw, Christinastraat 67 in 8400 Oostende

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

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

Herinnering



JAARBOEK 2017 voor de leden die lid waren in 2017
(EEN SAMENWERKINGSVERBAND VAN 9 WEST-VLAAMSE GIDSENKRINGEN)

West-Vlaams schuimend erfgoed anno 2017

Belinda Eelbode, voorzitter Koninklijke West-Vlaamse Gidsenkring vzw, stelde het lijvige jaarboek samen met de hulp van A. Verlinde, C. Vandewalle, L. Claeys en de negen lokale gidsenkringen.

Leden kunnen op vertoon van hun lidmaatschapskaart 2017 of andere legitimatie, dit jaarboek ophalen bij **Azuriet Reizen, Kastanjelaan 3 - 8400 Oostende**

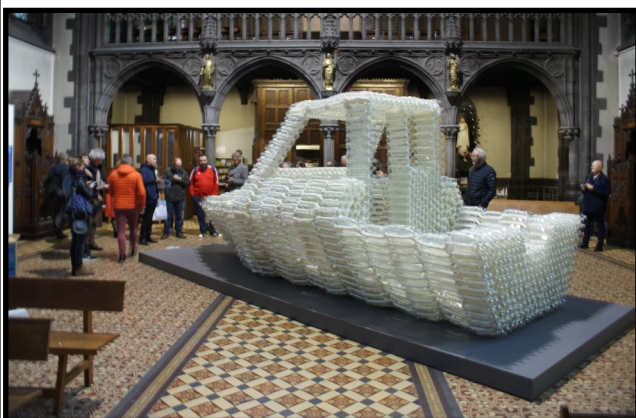
Het boek kan ook, mits voorafbetaling van €5, op rekeningnummer **BE91 3800 0491 8476** t.n.v. Gidsenkring Lange Nelle vzw, met vermelding "Jaarboek 2017" opgestuurd worden aan de 2017-leden. Extra exemplaren, prijs 10 euro (exclusief verzending) kunnen besteld worden bij Etienne Pitteljon via etienne.pitteljon@skynet.be

ZONDAG 11 MAART 2018: gegidst **BEZOEK** aan **HET VLOT -** **KUNST IS (NIET) EENZAAM**



Op ZONDAG 11 MAART brengen we een bezoek aan de hedendaagse kunsttentoonstelling *Het Vlot - Kunst is (niet) eenzaam* (de curatoren zijn Jan Fabre en Joanna De Vos) >73 (inter-)nationale gevestigde maar ook opkomende kunstenaars tonen werk - van beeldende kunst over film, tekst, tot performances en dit op meer dan 20, soms verrassende locaties in onze stad. De dramaturgie van de tentoonstelling vertrekt in Mu.ZEE met een onderzoek van het Vlot van de Medusa van Théodore

Géricault en het utopische vlot van Jan Fabre. Alle kunstwerken zien binnen de toegemeten tijd, kan niet. De keuze laten we over aan de begeleidende gids(en). (Foto's M. Loy)



Michael Fliri (1978, Zuid-Tirol) *Early One Morning with Time to Waste*, 2007 (5000 petflessen en video 6') Hij gaat aan de slag met dat restafval en bouwde een boot met honderden petflessen. Te zien bij Poverello, Dominicanenkerk, Christinastraat.



Elisabetta Benassi (1966, Rome) belicht een boeiend stuk vergeten geschiedenis. Ze toont ook een videokunstwerk over een stuurloos schip dat langzaam strandt op de kustlijn. Te zien in het Europacentrum.

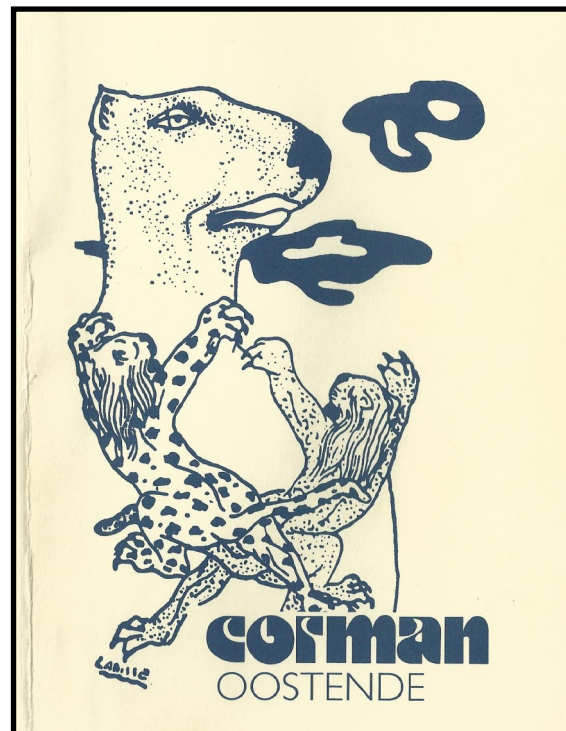
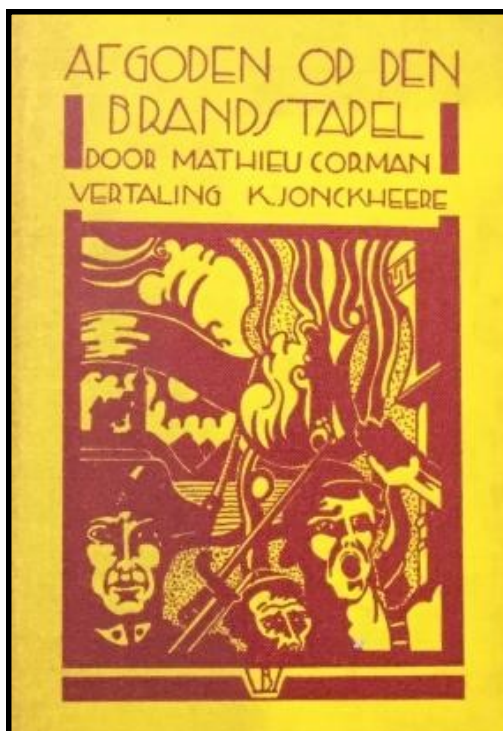
Afspraak: 10.30 uur Mu.ZEE, Romestraat 11, Oostende
Maximaal 25 personen - Leden: €10 & niet-leden: € 12,5 (toegang + gids)
Inschrijving bij Patricia Veris, liefst 14 dagen op voorhand.
op 059 80 62 39 of via mail: patricia.veris@skynet.be

Inschrijving definitief na overschrijving van € 10/12,5 per persoon op Lange Nelle vzw BE91 3800 0491 8476 met vermelding 'Vlot & aantal personen'.

ZATERDAG 17 MAART 2018: WANDELING 'IN HET SPOOR VAN CORMAN'

o.l.v. Martine Hennin

Oostendenaar Mathieu Corman was een legendarische boekhandelaar uit de Adolf Buylstraat bij wie heel wat beroemde klanten over de vloer kwamen. Hij was ook journalist, auteur en schrijver, saloncommunist, verzetsstrijder en eeuwige globetrotter. Zijn boekhandel is altijd een ontmoetingsplaats geweest voor kunstenaars, schrijvers, wetenschappers en mensen uit de theaterwereld. Veel van die mensen woonden dan ook in Oostende. James Ensor, Karel Jonckheere, Hugo Claus, Stefan Zweig, Joseph Roth enz. Een deel van die Oostendse clan zullen we op onze wandeling tegenkomen, in de vorm van hun woon- en werkplaatsen. Via architectuur, kunst en literatuur uit het interbellum breien we deze wandeling aan elkaar. Maar we blijven in het spoor van Corman.



Afspraak: 10.30 uur (Zaak Maury), Adolf Buylstraat 51, Oostende
Einde omstreeks 12.15 uur aan Hotel Leopold in de L. Spilliaertstraat
Maximaal 25 personen - Leden: gratis & niet-leden: € 2,5
Inschrijving bij Patricia Veris, liefst 8 dagen op voorhand.
op 059 80 62 39 of via mail: patricia.veris@skynet.be

ZATERDAG 21 APRIL 2018: DAGUITSTAP WERVIK - ROUBAIX

(nog een 10-tal plaatsen voor leden en niet-leden beschikbaar)

PROGRAMMA

08.00 uur Vertrek bus aan Maritiem Instituut Mercatorlaan Oostende

09.30 uur Aankomst Wervik en geleid
bezoek aan het atelier van
Kunstrestaurateur
Frederik Cnockaert
(<https://www.kerat.be>)



12.00 uur Lunch Toeristisch Menu in restaurant 't Kapittel met
verse soep - Vlaamse stoverij St.-Bernardus - koffie met dessert

14.30 uur Vertrek naar Roubaix en bezoek aan de modernistische
Villa Cavrois (<http://www.villa-cavrois.fr/du/>)

De villa Cavrois, een werk van de architect Robert Mallet-Stevens, werd tussen 1929 en 1932 in Croix ontworpen en gebouwd, als architecturaal manifest, voor Paul Cavrois, textielindustriële uit het Noorden, en zijn gezin. In 1990 werd de villa geklasseerd als historisch monument, dankzij de mobilisatie van de burgers, en in 2001 werd ze verworven door de staat. In 2003 startte de DRAC Nord-Pas-de Calais met gigantische restauratiewerkzaamheden. In 2008 werden ze overgenomen door het Centre des monuments nationaux en de werken zullen in de loop van 2015 voltooid zijn.
(<http://nl.lilletourism.com/croix/villa-cavrois.html>)



18.00 uur Terugreis

19.30 uur Aankomst Oostende Maritiem Instituut

PRAKTISCH

1 **Inschrijving** bij Patricia Veris op 059 80 62 39 / mail: patricia.veris@skynet.be

2 **Overschrijving** op rekening Gidsenkring LN = **BE91 3800 0491 8476**
Voor eind maart: €50 voor leden en €55 voor niet-leden met melding 'uitstap'
Betaling (voor bus, lunch, toegang, gids) is de definitieve inschrijving.

3 **Afspraak: 08.00 uur** aan het Maritiem Instituut (Visserijschool - Hazegras) in de Mercatorlaan, waar de bus de deelnemers oppikt.

ZATERDAG 19 MEI 2018:

WANDELING 'JAPANESE TUIN & OMGEVING 'KONINKLIJKE VILLA'

o.l.v. René Van der Cruyssen

De Japanse Tuin is ook een beetje een " verborgen plekje "in Oostende. Ze is niet erg bekend en wordt vrij weinig bezocht, hoewel ze veel betekenis en symboliek afkomstig van oosterse religies verbergt. Met René gaan de deelnemers de **Shin Kai Tei** ontdekken en beleven. (meer info in ons aprilnummer)

Opening Japanse tuin juli 2001
Foto FT/C5038 Beeldbank Oostende



Afspraak: 10.30 uur Ingang 'Japanse Tuin', Koningin Astridlaan.

Maximaal 25 personen - Leden: gratis & niet-leden: € 2,5

Inschrijving bij Patricia Veris, liefst 8 dagen op voorhand.

op 059 80 62 39 of via mail: patricia.veris@skynet.be

ZATERDAG 9 JUNI 2018:

WANDELING 'IN HET ZOG VAN DE ROESCHAARD'

o.l.v. Dirk Beirens

De wandeling volgt het verhaal uit het boek '**De Roeschaard. Een visschersroman**' uit 1943 van de Oostendse schrijver **Gaston Duribreux**. De gids vertelt de verhaallijn aangevuld met 11 locatiegegevens en samen citeren we uit de roman. Een idee van Stefaan Pennynck die het samen met Dirk Beirens uitwerkte.

'Op haar sterfbed in een kosthuis aan de vismarkt vertelt Mette aan Manjerick Pincket dat zijn vader Dolf twintig jaar geleden niet door een ongeluk in zee verdronken is, maar door Constant Ghouwy vermoord en overboord gegooid werd. Manjerick gaat zelf op onderzoek uit om recht te doen geschieden. Hoe reageert de familie en de besloten vissersgemeenschap d.d. 1928, 20 jaar na de feiten? En welke rol speelt de roeschaard, de kwel-duivel van de zeeman aan land?



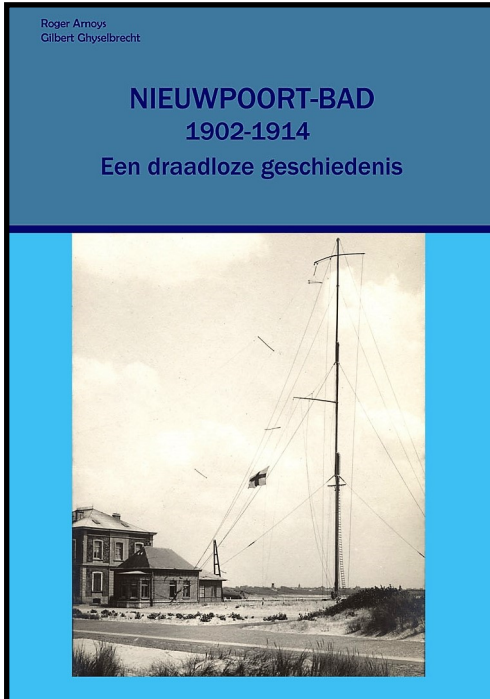
Afspraak: 14.30 uur 'Oude Vismarkt' (plein tussen Bonen-& Kadzandstraat) - einde = beschermd houten staketsel.

Maximaal 25 personen - Leden: gratis & niet-leden: € 2,5

Inschrijving bij Patricia Veris, liefst 8 dagen op voorhand.

op 059 80 62 39 of via mail: patricia.veris@skynet.be

(Nieuw boek) NIEUWPOORT-BAD 1902 – 1914, een draadloze geschiedenis



Door auteurs

Roger Arnoys (Nieuwpoort, 1933) begon zijn loopbaan in 1951 bij de Kust- en Scheepsradiodienst van de RTT te Oostende; werkte een tijdlang in het communicatiecentrum BCRF/MUX van Belradio te Brussel en vervolgens, tot 1993, bij de technische dienst van de RADIO MARITIEME DIENSTEN in Oostende. Hij was betrokken bij de organisatie van een reeks tentoonstellingen met als thema maritieme radio en radio in het algemeen.

Gilbert Ghyselbrecht (Oostende, 1951) begon zijn loopbaan in 1970 bij de RTT in Brussel, werkte enkele jaren in het zendcentrum SCRE te Ruiselede/Wingene en vanaf 1975 tot 2016 in het maritiem radiozendstation van RMD te Middelkerke.

Dit is het **zesde boek** in een reeks over de **Belgische maritieme radiogeschiedenis** (ook streekgeschiedenis + een pioniers-tijd: de geschiedenis van de radio begon met de historie van de maritieme radio). De oprichting van een post voor draadloze telegrafie te Nieuwpoort-Bad was de eerste exploitatie van radiocommunicatie in België.

Inhoud

Bij de dageraad van de radiogeschiedenis werd er te Nieuwpoort-Bad een radiokuststation opgericht, één der eerste van het Europese continent. Ook de mailboten werden uitgerust met draadloze telegrafie. Voor de exploitatie van de Staatszeevaartlijn Oostende-Dover was dit nieuw communicatiemiddel meer dan welkom. Het was niet alleen nuttig voor het regelen van de trafiek maar het werd vooral onmisbaar voor de veiligheid op zee en het organiseren van bijstand in geval van pech. De radiopioniers van toen hebben ons verlaten en het Nieuwpoorts radioverhaal geraakte bedekt met het stof van de vergetelheid.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog verdween het radioarchief van het Beheer van het Zeewezen en het Beheer van Telegrafien en Telefonen. Na een jarenlange zoektocht naar her en der verspreide fragmenten van de Belgische radiohistorie kon het volledig Nieuwpoorts radioverhaal terug worden samengesteld.

Verder in het boek: weetjes over de omgeving van het radiostation. Het loodswezen, de staketsels, de schorre, de Louisweg en een bijdrage over de kustvisserij. Ook nieuws van het Westelijk front! Zelfs toen de Duitsers vanaf de rechteroever beschietingen organiseerden richting Nieuwpoort-Bad en omstreken, bleef de viskoopman Theofiel Geryl met zijn gezin op de linkeroever wonen. Tot de Franse militairen, met groot vertoon, het vermeende spionnest kwamen opruimen... Nu, meer dan honderd jaar na de eerste radioactiviteiten te Nieuwpoort-Bad is er nog steeds een maritiem radiostation actief te Nieuwpoort. Het staat nu opgesteld in de telecommunicatietoren van Defensie op de rechteroever van de havengeul. Het wordt bediend door Oostenderadio vanuit het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum te Oostende.

Uitgave: kleurendruk met harde kaft, formaat A4, 126 blz., **prijs €31**, uitgegeven door De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke, vzw.

Verkrijgbaar via: www.ShopMyBooks.com gebruik de zoekterm: **Arnoys**

Voor een bijdrage in gidsenblad 2018-2 zoekt de redactie foto's van een der bunkers van het Albertpark uit WOI (niet in de omgeving, in het Albertpark zelf). Contacteer de redactie via dirkbeirens@telenet.be

Beknopt geformuleerde weetjes

***Weekend 3 & 4 februari 2018:** 'De Stoeten Ostendenoare' overgiet Leopold II van het Oostendse ruitermonument met rode verf, 14 jaar na het afzagen van de Congolese hand van dezelfde beeldengroep aan de 'Drie Gapers'.

***November 2017:** Met Elise Antony, de enige nog levende dochter, van de meesterlijke Oostendse stadsfotograaf Maurice, kwam de stad Oostende overeen om ongeveer 7000 foto's (4/5 negatieven) over te nemen in bruikleen. Elise blijft het auteursrecht behouden zolang ze leeft. Om misbruik te voorkomen worden de foto's niet opgenomen in de beeldbank. Werk van Antony verscheen in de werken: **Catalogus van de tentoonstelling 'De Zee en het Vissersvolk'** gezien door fotograaf Maurice Antony (1883-1963), Museum Permeke, Jabbeke, 1981 + **Maurice & Robert Antony OOGGETUIGEN, boek uitgegeven t.g.v. de gelijknamige tentoonstelling** door de stad Oostende in de Venetiaanse Gaanderijen, 1998.



***Totale uitverkoop bij 'AU NOUVEAU CHIC', dameskleding, hoek Alfons Pieterslaan - Ieperstraat.
Nog origineel interieur**

***<http://www.oostendseverhalen.be/index.php/in-het-nederlands/189-door-de-mazen-van-het-net>**

Daar vind je Oostendse verhalen en liedjes ...

*N.a.v. het overlijden van onze medesponsor, de heer Patrick Van Hautt, echtgenoot van mevrouw Christa Vande Wynckel, uitbaters van de gelijknamige **Zeevis Groot- & Kleinhandel** in de Vismijnlaan herinnert onze collega-gids Jeannine Laplasse zich het volgende. Telkens als ze met een groep langskwam mocht ze - met een goedkeurende knipoog - een bakje met diverse vissoorten vullen om voor de deur promotie te maken voor bekende en minder bekende soorten. Enige voorwaarde was het dragen van plastic handschoenen en de entree vrijhouden voor klanten. (Jeannine Laplasse)

*Vraag aan **Dorian Van Der Brempt**, ex-directeur DeBuren, **Spaart u supermarktbonnen?**

'Nee. Ook klantenkaarten heb ik niet, behalve die van **boekhandel Corman** in Oostende. Zulke kaarten dienen vooral om mijn consumptiepatroon te volgen. Ik wens ontrouw te zijn als consument, dat houdt de distributie scherp.' Het Vlaams-Nederlands Huis **deBuren** is een culturele organisatie in 2004 opgericht door de Nederlandse en de Vlaamse regering met een cultureel centrum in het hart van de Europese hoofdstad Brussel. (<http://www.standaard.be/plus/20180104/ochtend>)

***De storm die begin januari over ons land trok, heeft opnieuw geleid tot hoge zandkliffen aan onze kust. Gezien door de lens van Frank Goeminne.**



MORDAN

NATUURVLEES DOBBELAERE
Christinastraat 69 - 8400 OOSTENDE

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

e-mail: denatuurwinkelmordan@skynet.be

(400 m² verkoopsruimte)

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

BIO SHOP

De Natuurlijkste
zaak van de kust!

GREEN
SLEEP

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

Green Sleep

Dieetvoeding, VERSE natuur-, vegetarische en biologische voeding.

Hormonenvrij vlees (vzw. Plattelandsontwikkeling)

Voedingssupplementen en sportvoeding. Natuurlijke cosmetica.

150 kruidenpreparaten uit eigen labo!

DESKUNDIG ADVIES VAN 4 PARAMEDICI EN HERBORIST

***A L'Ostendaise 2018, zesde editie: Proeven op het Zeeheldenplein, op zaterdag 23 en zondag 24 juni. Gratis toegang.** Gerechten kosten 6 EUR per bordje. Je betaalt met een kaart die opgeladen kan worden aan de kassa. Het bedrag dat eventueel op de kaart blijft staan kan na het evenement teruggevorderd worden via www.visitoostende.be/cashback .
(<http://komproeven.ostendaise.be/nl>) ...En volg de gids ...

***De Vis van het Jaar 2018 is de zeeduivel, ook gekend als lotte of staartvis.**



Daar heeft het Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing (VLAM) bekendgemaakt. Hoewel hij in tonnage vrij veel gevangen wordt – tot bijna 500 ton in 2017 – ligt hij bij amper 2 procent van de Belgische gezinnen op het bord. De zeeduivel heeft zijn naam niet gestolen, want het is een van de lelijkste vissen in de zee. De vis bestaat voor twee derde uit zijn kop. Het grote voordeel is dat de zeeduivel geen graten heeft, maar een centraal middenbeen.

Maar is het eten van de Vis van het Jaar wel duurzaam? Er wordt niet specifiek op zeeduivel gevestigd, maar hij kan wel tot 30 procent van de bijvangst uitmaken. Omdat hij traag groeit – pas na zes tot zeven jaar is de vis volwassen – is hij kwetsbaar voor overbevissing. (<http://www.standaard.be/plus/20180201/ochtend/optimized>)

***Boek over de portrettenreeks in de Gravenkapel te Kortrijk**

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een boek over de portrettenreeks in de Gravenkapel te Kortrijk. Daarin beschrijven Jacqueline De Winter, David Becquart en **Guido Dekeyrel (o.a. gids bij Lange Nelle)** alle portretten tot in het detail. Ze behandelen ook enkele mysteries rond deze indrukwekkende reeks afbeeldingen. Het boek verschijnt in het voorjaar 2018 (april / mei) en kost 25 € (verzendingskosten NIET inbegrepen). **De oplage is éénmalig en beperkt in aantal.** U kan nu al uw exemplaar reserveren door overschrijving van 25 € >rekening BE49 0004 4264 7271 met vermelding: Boek portrettenreeks Gravenkapel Kortrijk. Graag ook hierbij vermelding van uw mailadres waardoor wij u kunnen melden waar en wanneer u uw boek kan afhalen. **Vragen? Contacteer Guido op guido.dekeyrel@telenet.be**

***Kanon van UB29 pronkstuk op aanstaande tentoonstelling**

In de zomer van 2017 ontdekte onderwaterarcheoloog Tomas Termote een unieke Duitse duikboot uit de Eerste Wereldoorlog. Later bleek het te gaan om de UB29 met nog 22 Duitse bemanningsleden aan boord. Het was een van de meeste spraakmakende vondsten ooit in de Belgische Noordzee. Na een nieuwe duikmissie werd **het kanon** ontmanteld en bovengehaald. Het wordt één van de pronkstukken van de tentoonstelling 'De Grote Oorlog op Zee', die vanaf 21 april tot 31 augustus 2018 te zien zal zijn in het **Provinciaal Hof van Brugge**, Markt 3, Brugge. (belga) >> meer info via <http://www.visitflanders.com/nl/wat-te-doen/evenementen/top/great-war-centenary/woi-de-slag-om-de-noordzee.jsp>



***Crystal ship, het street art project te Oostende**, krijgt er een klein broertje bij, namelijk enkele werken zullen **in postzegelvorm** op de markt komen.

Street art bestaat al sinds muurschilderingen in de prehistorie en is een kanaal om een boodschap door te geven. Zo ook bpost.

Bjorn Van Poucke de curator van het Crystal Ship festival in Oostende, werd aangesproken door bpost voor het ontwerp van enkele postzegels i.v.m. street art. Dat doet hij samen met het vormgevers collectief 'Indianen'.

Er stelde zich een probleem, sommige StAr-schilderijen zijn gigantisch groot en moeten tot postzegelformaat verwerkt worden. En dit in een ruim en kwaliteitsvol aanbod. Bjorn Vanpoucke selecteerde hiervoor een representatief staal van kunstenaars en zo kwam van een het ander. Er zullen op klein formaat werken te zien zijn van Roa, Sozyone, Strook en Eyes-b.

Vanaf 12 maart zullen ze beschikbaar zijn in de postkantoren. Zo krijgt Oostende wat extra reclame via de nationale postzegels. (**mededeling Frank Goeminne**)

*Bij graafwerken **aan de Peperbusse werden menselijke resten** blootgelegd. Tot 1795 was er daar een kerkhof; *de stedelijke archeologische dienst* (??) onderzoekt de zaak. (pers 20.01.2018)

*Elien en collega's, **Gidsen van de stad Oostende (hier vertegenwoordigd door Frank & Piet)**, hartelijk dank voor de organisatie en de ontvangst van onze managers en winkeldirecteurs. Het was een TOPdag, informatief en zeer constructief. Vriendelijke groeten, Jan Meyvis, Trainer Metier Visafdeling NL. Resultaat van "een aangepaste Oosteroever"-gidsing, met vertrek Fort, bezoek vismijn, Eurohall, enz. en eindigend met drink in de MSO-bunker. Nogmaals zeer hartelijk bedankt voor jullie interessante uitleg gisteren, jullie hebben er mede voor gezorgd dat het gisteren een groot succes is geworden! (mail 17.01.2018)

***Oostende krijgt urban hotel geïnspireerd op New York**

Oostende krijgt er nog voor de zomer een nieuw hotel bij. C-Hotels renoveert momenteel Royal Astor en opent er in juni 'Upstairs', een urban hotel geïnspireerd op voorbeelden in New York. "Ons concept is uniek in Vlaanderen", zegt Xavier Vercaemst. (januari 2018 - <http://kw.knack.be/west-vlaanderen/nieuws/samenleving/oostende-krijgt-urban-hotel-geinspireerd-op-new-york/article-normal-294975.html>)

***KAAInaam**

De gemeenteraad keurde de nieuwe naam voor het stuk kaai tussen de Cockerillkaai en de Demeysluis goed. Die zal voortaan **Denzil Diaskaai** heten, genoemd naar de overleden eigenaar van Transeuropaferies, één van de twee grote maatschappijen die actief zijn in de haven. (oktober 2008 - efo - <http://kw.knack.be/west-vlaanderen/nieuws/nieuwe-naam-voor-kaai/article-normal-148883.html>)

***Nieuw streekproduct: 'Gekapte vloerpistolet' (Bakkerij Decock uit Oostende)**



Aan een Fransman danken we de mooiste beschrijving van een Belgische gekapte vloerpistolet: "ces pistolets pacifiques qui s'ouvrent en deux tartines" of "deze vreedzame pistolen die in 2 open vouwen". De gekapte vloerpistolet is ideaal om in tweeën te breken en vervolgens te beleggen naar gelang voorkeur met hesp, kaas, gekapt of bij het ontbijt met boter of smout en bruine suiker.

*Raoul Servais en onderdrukking

Op 1 mei 2018 vieren we in Oostende de 90ste verjaardag van de pionier in de animatiefilms, **Raoul Servais**. Verschillende culturele partners als Mu.ZEE, het Conservatorium, de dienst Cultuur en Toerisme slaan de handen in elkaar om onze veelzijdige stadsgenoot meermaals uitgebreid in de bloemetjes te zetten. Zo krijgt de Belgische filmmaker en animator in Mu.ZEE een eigen vleugel en komt er een documentaire uit over zijn leven en werk. Ook **tijdens Erfgoeddag zondag 22 april** palmt Raoul Servais een belangrijke rol in en wordt er een **boek 'Panoramiek'** uitgebracht. Bovendien krijgen zijn meest begeerde films een mooie plaats in de **Nieuwe Gaanderijen**. Van 26 maart tot 2 mei kan iedereen vrij de tentoonstelling 'Onderdrukking' met stills uit zijn films bezoeken. Onder meer fragmenten uit verschillende kaskrakers als 'Chromophobia', 'Harpya' en 'Taxandria' zullen er te zien zijn.

Servais won tientallen internationale prijzen als de Gouden Palm, de Kristallen Pegasus en San Marco Leeuw met zijn kortfilms en richtte in 1963 de eerste Europese opleiding voor animatiefilm op bij de Hogeschool KASK in Gent.

(https://www.uitinvlaanderen.be/agenda/e/raoul-servais-en-onderdrukking/b51ed9ef-b30b-4c3b-a5bd-3ac9d0176fd2?utm_campaign=savedsearch&utm_medium=email&utm_source=notification)

*Verduining noodzakelijk om kust te beschermen

Natuurpunt wil stukken van de Kustweg laten verdwijnen om er de duinen vrij spel te geven. "Voor de bescherming van de kust tegenoverstromingen zijn meer duinen hard nodig", zegt Krien Hansen van Natuurpunt. Mensen van de kust zelf zijn voorzichtiger. "Mensen zijn het niet gewoon dat er wegen verdwijnen, maar als het kan, zou het een win-winsituatie zijn", zegt voorzitter Koen Verschoore (foto) van Natuurpunt Westkust. En opvallend: burgemeester Johan VandeLanotte van Oostende is voor een verduining van de Kustweg tussen Mariakerke en Raversijde en Raversijde en Middelkerke. (Krant van West-Vlaanderen, 23.02.2018)

*The Crystal Ship 2018

The Crystal Ship verankert zich met de derde editie definitief in Oostende! De collectie omvat reeds meer dan 40 permanente werken en krijgt dit jaar het gezelschap van een vijftiental gigantische muurschilderingen en fantastische installaties gemaakt door wereldbekende kunstenaars. Voor de nieuwe editie werkt het festival samen met Sammy Slabbinck voor de creatie van een uniek campagnebeeld. In augustus 2016 ontwierp de West-Vlaming al de cover van "You want it darker" voor Leonard Cohen. (<https://www.visitoostende.be>)

THE CRYSTAL SHIP

Opening
za 7 april 2018
Monacoplein





De prochie van Santvoorde ende 's Heer Woutermans draeghen de wapens van die van Ghendt: een gulden schilt met eene zwarten kepere.

Mededeling Friede Lox



Op 17 april 2018 is het honderd jaar geleden dat op de frontlijn Merkem-Langemark een bloedige slag werd uitgevochten.

Dit feit wordt in Houthulst-Merkem-Langemark op vrijdag 13 april om 19 uur met een academische zitting in de Sint-Bavokerk van Merkem herdacht met als spreker prof. dr. Tom Simoens.

Bij die gelegenheid verschijnt ook een boek onder de titel: "17 april 1918, De Slag om Merkem - Langemark".

Johny Degrauwe van Merkem behartigt het kaart - en beeldmateriaal. André Gysel van Diksmuide zorgt voor inleiding, vertaling uit het Frans van het werk van J.F. Verbruggen (La Bataille de Merkem, 1977) en commentaar bij de foto's.

Iedereen kan het boek bij voorintekening bestellen met duidelijke naamvermelding in de mededeling.

Tot en met 15 maart 2018 kunt u inschrijven voor 26,00 euro per boek.

Het historische belang van dit werk overschrijdt de gemeentelijke grenzen. Wie geïnteresseerd is in de oorlogsgeschiedenis van eigen dorp of geschiedenis in het algemeen, gelieve onverwijld over te schrijven op

IBAN BE48 0015 2665 6627
Johny Degrauwe 8650 Merkem

Wie het boek bestelt, kan het op vrijdag 13 april of bij een andere gelegenheid komen afhalen. Alleen de bij inschrijving bestelde boeken kunnen die avond worden geleverd. Wie deze unieke gelegenheid laat voorbijgaan, kan het boek natuurlijk ook na de herdenking bekomen tegen de prijs van 32,00 euro. Het kan per post worden opgestuurd, mits bijkomende portkosten.

Meer info op de website van www.merkem.be
of
info@merkem.be

Spilliaert krijgt bescherming

Acht werken van Léon Spilliaert zijn beschermd en komen op de Topstukkenlijst. Het zijn overwegend 'gewassen tekeningen' van voor de kunstenaar dertig werd.

Het Topstukkendecreet strekt tot bescherming van roerend cultureel erfgoed dat voor de Vlaamse Gemeenschap in Vlaanderen bewaard moet blijven, omwille van zijn bijzondere archeologische, historische, cultuurhistorische, artistieke of wetenschappelijke betekenis. Met dat doel wordt een Topstukkenlijst (pdf) opgesteld van zeldzame en onmisbare cultuurgoederen. Voor deze topstukken gelden beschermingsmaatregelen inzake fysische ingrepen. Het Topstukkendecreet bepaalt tevens dat er een voorafgaande toelating vereist is voor het buiten Vlaanderen brengen van topstukken.

(<http://www.kunstenenerfgoed.be/nl/wat-doen-we/topstukken>)

*Verrassing: **vanaf 2019 eerste VERASSINGEN in Zandvoorde**. Op de vroegere site van de steenbakkerij aan de Grintweg komt een nieuwbouw crematorium met twee aula's en een ovenruimte met twee ovens. Misschien wat luguber ... maar zo kunnen de wachttijden in Brugge ondervangen worden.

*(feb. 2018) De uitbaters van **Taverne James in de Ensorgaanderij** in Oostende hebben definitief de deur achter zich dichtgedaan. Ze vonden een nieuw pand even verderop in de drukke Adolf Buylstraat in de voormalige brasserie Buyl.
(<http://www.standaard.be/plus/20180220/ochtend/optimized>)

*DE GROOTSTE SPORTHELD

In **2018** geeft erfgoedcel Kustergoed de aftrap voor een jaar vol sporterfgoed. Kustergoed gaat hiervoor op zoek naar de grootste sportheld of het grootste sportteam uit **Middelkerke, Oostende, De Haan en Blankenberge**. Breng hieronder **jouw stem** uit op je favoriete sportheld of sportteam door op de naam van de sportfiguur/sportteam te klikken en op het **hartje** te klikken. Op Erfgoeddag (22 april 2018) vindt de ultieme stemronde plaats en wordt het podium bekend gemaakt. Staat jouw grootste sportheld of sportteam niet in het overzicht? [Mail ons](#) de naam van jouw favoriete sportheld of sportteam. (<https://www.kustergoed.be/degrootstesportheld>)

*Weer een vertrouwd beeld?

De vzw **RESTART Ferries Oostende** ijvert onder meer voor een ferryverbinding met het Verenigd Koninkrijk. In 2013 begon Danny Drooghenbroodt een [Facebookpagina](#) waarbij Trans Europa Ferries opgeroepen werd om ook voetpassagiers mee aan boord te nemen. Meer op de site

<https://www.vzwrestart.com/>



Foto D. Beirens



AZURIET

UW REIS-ONZE PASSIE

OOSTENDE
Kastanjelaan 3
8400 OOSTENDE
info@azuriet.be
059/51 49 51

OUDENBURG
Hoogstraat 13
8460 Oudenburg
hilde@azuriet.be
059/79 55 05

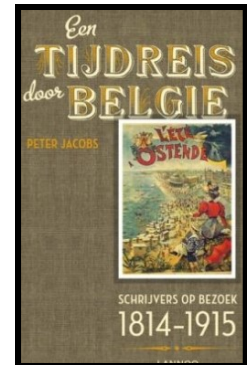
***Wonen aan zee: 'De kust is de enige plek in België waar je iets ziet dat geen einde heeft'.**

"Ze is geboren en getogen aan 't zeitje, maar als student verkende Jozefien Uittenhove ook uitgebreid het binnenland; nu is ze publiekswerker in CC De Grote Post; (...) "Ik word 's morgens al gelukkig bij het idee dat ik 's avonds de overzetboot naar de Oosteroever mag pakken. (...) Als je uit de trein stapt in Oostende en de wind zit juist, ruik je de zee. (...) Ik voel mij hier gezonder. Mijn haar ligt altijd beter aan zee. Er is hier minder regen. Of het gaat hier sneller over. Het weer is hier heftiger, maar het is ook vluchtiger." (...) Oostende heeft de zee als grote troef, maar heeft de problematiek en alle verschillende bevolkingslagen van een grootstad. En toch is alles nog overzichtelijk omdat het helemaal niet zo'n grote stad is. Je hebt mooiere en idyllischere kustgebieden, maar hier in Oostende voel je de mensen. Het leeft hier. De stad heeft niet altijd een positief imago, maar daardoor worden mensen vaak verrast als ze de moeite nemen het hier echt te ontdekken." (Eva Kestemont, KnackWeekend.be, 08.05.2017)

***Stefan Zweig over het zomerseizoen in Oostende (1902)**

"Voor het publiek in Oostende is de zomervakantie geen pauze, geen uitschakeling, maar integendeel slechts een glanzende schakel in de eindeloze ketting van mondaine genoegens, een surrogaat voor de zonovergoten boulevards van de grote steden, voor hun schouwburgen, hun feesten en parken die de zomer voor hen ontoegankelijk maakt. Met de jaren is Oostende het officiële rendez-vous geworden van die echte en valse aristocratie (...)

Uit: Peter Jacobs, Een tijdreis door België - schrijvers op bezoek 1814-1915, Lannoo, 2012, pp.189-190.



Tentoonstelling 'De Bades van Oostende—James Ensor, satiricus' in de Venetiaanse Gaanderijen, anno 1996 met als nevenattractie een heuse modeshow van belle-époque- en meer hedendaagse badkledij. (foto's D. Beirens)

REPRODUX

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

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

BIJ HET GRAF VAN JAN DE CLERCK...

Jean Pierre Falise

Begraafplaats Nieuwpoortsesteenweg > **Perk 5 rij 13 nummer 5 : graf van Jan DE CLERCK (1881-1962) Oostendse kunstschilder-graficus (met bronzen portretmedaillon door I. Duriez in 1982).** Hij was leerling van Henri Permeke, Camille Payen en Cesar De Cock; verbleef tijdens W.O.I in Engeland; schilderde landschappen, marines, figuren en stillevens in postimpressionistische stijl; vaak gebruikte hij een met het pointillisme verwante verticale streepjestechniek; een groep werken die na 1918 ontstonden en meestal volkse onderwerpen behandelen, zijn in een kleurrijke cloisonnéstijl; zelf noemde hij deze categorie werken 'folklore'; behandelde in postimpressionistische stijl ook soms symbolistische onderwerpen. (redactie)
(<https://www.oostende.be/product.aspx?id=6708>)



Tijdens de tweede editie van REVEIL (zie gidsenblad 2017-4) op 1 november 2017 hield **Jean Pierre Falise**, voorzitter van de Koninklijke Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate vzw en bestuurslid Vrienden van Jan De Clerck vzw, een pleidooi voor de opname van de kunstschilder in de eregalerij van de vier Oostendse grote kunstenaars en tegen het vergeten ..

Jean Pierre: "Reeds in 1928 schreef Hendrik Baels, de latere gouverneur van West-Vlaanderen het volgende: een mooie figuur die Jan De Clerck. In zijn helderblauwe ogen steekt de vlucht naar hoger zien en betrachten. In zijn woorden en opvattingen de begeesterde strekking van een echt kunstenaar. Wat me immer

trof bij hem, was zijn rein idealisme, zijn verre kijk op alle dingen en zaken. Jan De Clerck is een onbaatzuchtig werker, een sterk eigenaardige geest, een stoute schepper, een ware discipel der kunst.

En een ander bekend figuur schreef het volgende: Jan De Clerck wil geen ambachtsman zijn die de ganse tijd hetzelfde maakt. Hij wil vermijden dat het schilderen een gewone handeling wordt en dit ten allen koste, zelfs ten koste van succes en glorie. Had Jan maar toegegeven aan de mode, dan hadden veel mensen hem toegejuicht maar hij was wars van de bravo's en zette alleen zijn weg voort.

Ten slotte wil ook verwijzen naar wijlen conservator Frank Edebau die naar aanleiding van een tentoonstelling met werken van de meester zijn toespraak eindigde met volgende woorden: "Ik meen dat wij nu eindelijk van het trio Ensor, Permeke, Spillaert een kwartet mogen maken en Jan De Clerck erbij nemen".

Die woorden werden bijna vijftig jaar geleden uitgesproken en toch blijft Jan De Clerck een onbekende. Hier bij zijn graf spreek ik de hoop uit dat men in de toekomst niet meer zal spreken van de drie groten maar wel van de VIER groten van Oostende. Ik dank u."



GARNAALVANGST EN NOG WAT ANDERS...

Georges Ruys

Persbericht: **Crangon krijgt propeller in de netten** 03 november 2017

OOSTENDE - In augustus kreeg de Crangon, het Oostendse kustvisserijvaartuig waar geïnteresseerden mee de zee op kunnen om garnaal te vissen, een relatief grote vliegtuigpropeller in haar netten. Na nader onderzoek concludeerde maritiem archeoloog van het Vlaams Instituut voor de Zee Sven Van Haelst dat het hier een Duitse VDM-propeller uit de Tweede Wereldoorlog betreft. Nader onderzoek moet nu nog aan het licht brengen over welk type van vliegtuig het gaat, waarvan het afkomstig was en misschien komt dan ook de exacte identiteit van het vliegtuig zelf nog aan de oppervlakte.

(M. Loy in de Krant van West-Vlaanderen)



Foto D. Beirens



Foto D. Beirens



Foto M. Loy

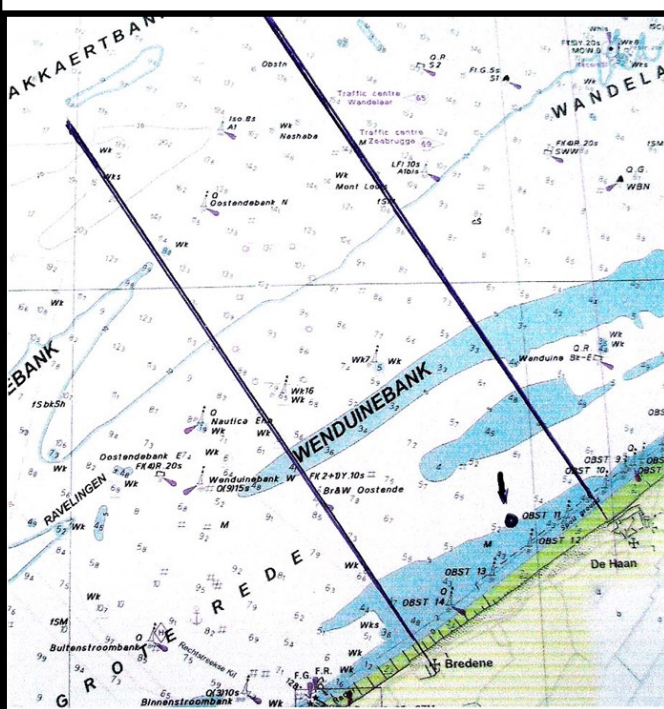
<http://oostendemaritiem.be/nl/activiteiten/ga-mee-op-garnalenvangst-met-de-crangon>:

“Gedurende deze vistocht die ongeveer drie à vier uur duurt, gaan we vissen op de Noordzee, voor de Belgische kust. We vertrekken uit de haven van Oostende, waar kustvisserij nog dagelijks dagverse garnalen aanvoeren die men aan de beroemde Oostendse Vistrap kan aankopen. U vindt ons schip, de Crangon, op de Oosteroever van de Oostendse havengeul. We meren af vlak bij de vuurtoren, Lange Nelle, waar u gemakkelijk aan en van boord kunt stappen. Ons garnalenvissersvaartuig werd uitgerust op de traditionele manier zodat u kan meemaken hoe de Vlaamse vissers van oudsher met zijtrawlers de bordenvisserij beoefenden. De bemanning aan boord leert u de kneepjes van het vak ! De gevangen garnalen worden door u aan boord gesorteerd, gespoeld, gekookt en vervolgens zo snel mogelijk afgekoeld. Bij het ontschepen neemt u uw vangst gratis mee naar huis!”

Op 8 augustus 2017 voer een gezelschap met enkele gidsen van gidsenkring LN met de 'Crangon' op garnalenvangst. Het was zwaarbewolkt en over zee bewogen zich striemden regenvlagen. Maar de zee was relatief kalm en niemand kreeg last van de gevreesde zeeziekte.



<http://oostendemaritiem.be/nl/activiteiten/ga-mee-op-garnalenvangst-met-de-crangon>



Tussen 15 en 16 uur werd met de netten een vliegtuigschroef opgehaald op ongeveer 1 mijl voor de kust tussen De Haan en Oostende. De benaderende locatie was: 51°16'638 N & 002°58'084 E

De pijl geeft de plaats van het opvissen aan, ter hoogte van de wijk Vosseslag. Het ophalen van de schroef betekent allereerst dat op die plaats een vliegtuig op de zeebodem zou liggen. Op te merken valt dat door allerlei omstandigheden een verplaatsing van onderdelen van scheeps- en vliegtuigwrakken onder water na verloop van tientallen kilometers kan bedragen.

Direct werden een paar gissingen naar de herkomst van de rotor naar voor geschoven. Dirk Beirens maakte van de gelegenheid gebruik om deze unieke gebeurtenis op beeld vast te leggen en ondergetekende van de vondst op de hoogte te brengen.

Met de door Dirk genoteerde coördinaten kon gemakkelijk de locatie van opvissen vastgelegd worden. Opzoekingen in mijn archief van crashes op minder dan 10 mijl in zee, in een strook haaks op de vloedlijn tussen Oostende en De Haan, leverde voor de periode 1940 -1945 niet minder dan 59 mogelijkheden op (volgens de onderscheiden databases van de RAF, de USAAF en de Luftwaffe info).

Op zich een respectabel aantal toestellen dat daar mogelijks in zee verdween.

Het antwoord op de vraag waarom deze toestellen zijn neergestort, is niet eenduidig: ze werden in een luchtgevecht getroffen; ze waren eerder geraakt door de artillerie boven het doelgebied of door de Kustflak; ze maakten een botsing in de lucht; ze hadden een technisch defect of leden brandstofgebrek.

Sommige zijn in een vrille (= tolvlucht, Eng. spin) op het zeeoppervlak te pletter geslagen of na een noodlanding op het water gezonken of boven dit zeegebied ontploft in de lucht.

Deze toestellen die niet naar hun bases terugkeerden, staan in de databases van de strijdende machten gewoonlijk vermeld als MIA "Missing in action".

De meeste toestellen die niet naar hun basis terugkeerden en waarvan niet visueel of filmisch het neerstorten kon bevestigd worden, werden door de autoriteiten als MIA vermeld. Door de toestellen als vermist te melden diende ook geen pensioen of vergoeding aan de nabestaanden van de inzittenden betaald.

Sven van Haelst (2) geeft in zijn studie "Scheeps-en andere wrakken" een groot aantal scheepswrakken aan voor de Belgische kust maar slechts een zestal bekende ligplaatsen van vliegtuigwrakken. (2 van de RAF- 1 van de USA - 2 van de Luftwaffe en 1 onbekend);

Reden is waarschijnlijk dat er nooit of veel te laat onderzoek werd gestart om sporen van die verdwenen toestellen of enige identificatie ervan terug te vinden.

Net na de oorlog tot ver in de jaren 50 lagen er op de Hendrik Baelskaai regelmatig vliegtuigonderdelen, door de vissers in hun netten opgehaald, te wachten op de schroothandelaars. Niemand die er zich verder om bekommerde. In de andere kusthavens heeft zich vermoedelijk hetzelfde scenario afgespeeld. Zo ging al de kostbare informatie verloren. Resten enkel nog de karige schriftelijke gegevens en het toevallig opduiken van wrakstukken.

De databases van de USAAF en de RAF zijn wel redelijk betrouwbaar maar de gegevens van de verliezen van de Luftwaffe zijn zeer schaars. De reden is dat door de zware verwoestende bomaanvallen op Duitsland vanaf 1942 en op het einde van de oorlog het instorten van de administratie en de vrijwillige vernietiging van de laatste resterende documenten, quasi geen correcte gegevens meer overbleven. De info over de verliezen van de Luftwaffe berust dus naast schaarse gegevens in grote mate op de claims van de overwinnaars.

Na het contacteren van een paar bekenden, gespecialiseerd in deze materie, om de herkomst van de schroef te bepalen werd volgend voorlopig besluit getrokken door **Daniël Brackx** (3):

Aan de hand van een enkele foto is dit zeker niet gemakkelijk. Je weet ook niet echt wat de voorkant is, want het mechanisme om de pas van de propeller te wijzigen is nog al lang om de voorzijde te zijn.

Wat ook opvalt is dat de propeller in vaanstand staat wat er op zou wijzen dat het toestel een noodlanding op het water maakte, ook de gebogen uiteinden van de schroef wijzen in die richting. Na wat opzoekingswerk mag je zo wel de He-111 (Heinkel 111) als de Ju-88 (Junkers 88) uitsluiten. Wat me wel opvalt is dat de as van de prop. hol is wat zou kunnen wijzen op een machinegeweer die door de as zou kunnen schieten. Bvb. Bij de ME-109, FW-190 Morane... maar dan aan de andere kant kon een éénmotorige jager de propeller niet in vaanstand zetten.

Het is ook niet geweten of er nog restanten van verf zichtbaar zijn, bv. door eventueel sporen van gele stippen dan weet je al of het om een geallieerd of Duits toestel gaat (als het al militair is..).

Het was ten slotte de groep Aviation Archeologie bij monde van **Cynrik De Decker** (4) die uiteindelijk voor enig uitsluitsel kon zorgen:

*Dank voor de foto. Ik heb die op ons forum **Aviation Archaeology** geplaatst, en men is het er over eens dat dit een Duitse propeller is, mogelijk van een Do-17.*

16 mei 1940 Oostende

Do-17 van de 9(F) KG2

Een Duitse Dornier Do-17 van de 9(F) KG2 (5) van de Luftwaffe stort neer omgeving Oostende. De oorzaak is onbekend.

(Deze crash is vermeld onder nr SN5921 bij "Lucht- en Ruimtevaart")

Nota: indien er geen exacte crashplaats is vermeld, wordt steeds de meest bekende stadsnaam in de omgeving vermeld.

De Dornier werd ook de "Fliegende Bleistift" genoemd. Het "Vliegend Potlood" wegens zijn slanke vorm. Vooraan was een glazen neus geplaatst die een goed overzicht bood aan de piloot.

Dit type toestel werd vooral ingezet tijdens de inval in Polen en de inval in de lage landen (mei 1940). Van de 1.700 exemplaren die gebouwd zijn is slechts één exemplaar bewaard gebleven.



(Illustratie: https://nl.wikipedia.org/wiki/Dornier_Do_17Z)

Dornier Do 17 (lichte bommenwerper der Luftwaffe)

Motor: 2 X Bramo Fafnir 9cil elk 1.000PK // Kruissnelheid: 300km/u //

Bewapening: 6X7,92mm MG en 1T bommen // Max snelheid 425km/u //

Plafond: 6.200m // Vliegbereik: 1.160km // Schroeven: verstelbaar 3-bladig //

Spanwijdte: 18m // Lengte: 15,79m // Hoogte: 4,56m // Bemanning: 4

Bronnen

- 1) Dirk Beirens foto's
- 2) Sven van Haelst: Science Officer Vlaams Instituut voor de Zee
- 3) Daniel Brackx; Luchtvaarthistoricus en fotograaf: *Daniel Brackx* verzorgde al verschillende publicaties over vele aspecten van de geschiedenis van de (Belgische) luchtvaart.
- 4) Cynrik De Decker; bestudeert al sinds zijn studententijd de Belgische luchtvaartgeschiedenis en schreef al tientallen publicaties over dit onderwerp.
- 5) Kampfgeschwader 2 "Holzhammer" (9 (F) KG 2) (9^e Gp)



Foto D. Beirens

DE LENGTEBEPALING

Relaas van een zeventien eeuwen durende zoektocht.

Joris Surmont

Van oudsher hebben zeelieden getracht om de oceanen te verkennen. Maar de plaatsbepaling op zee, ver buiten het zicht van de kust, vereiste haar eigen methode op basis van lengte en breedte. Het bepalen van de breedtegraad stelde geen problemen. Voor de lengtegraad daarentegen, kwam eerst slechts tijdens de verlichting een afdoende oplossing. Voordien moest de lengte gegist worden en samen met de onbetrouwbare zeekaarten zorgde dit voor een ontiegelijk aantal schipbreuken. Zeventien eeuwen lang zullen wetenschappers alles in het werk stellen om het probleem van de lengte vanuit diverse invalshoeken aan te pakken. Wat de oude volkeren ertoe dreef om zich op volle zee ver van de kust te wagen, zonder te weten wat hun daar te wachten stond, laat zich slechts raden. Was het de noodzaak om handel te drijven of een neiging tot avontuur en veroveringsdrang? Hadden de Feniciërs niet reeds vaste routes naar Cyprus, Noord-Afrika en Spanje waar zij purper, glas en slaven verhandelden? Naar verluidt voeren ze zelfs langs de Afrikaanse kust tot Kaap de Goede Hoop. Ook de Chaldeeën, die omstreeks 2500 v.o.t. in het gebied van Eufraat en Tigris woonden, bedreven de zeevaart en hadden uitgebreide kennis van astronomie. Aan hen danken wij het zestigtalig stelsel met graden, minuten en seconden. De gelijkzijdige driehoek, een geliefd tegelmotief in hun architectuur, is de norm geweest voor de eenheid van een hoek; het aantal gewrichten en kootjes van de vingers van beide handen voor de onderverdeling.

Ook vandaag nog hanteert de zeeman dit stelsel voor zijn nautische berekeningen. Dankzij de veroveringsdrang van Alexander de Grote kregen Griekse geleerden toegang tot de wiskundige kennis van de Chaldeeën en ze borduurden daar op voort. Erasthenes, die omstreeks 250 v.o.t. leefde, kende de bolvorm van de aarde en berekende haar omtrek tot op bijna 1 % nauwkeurig. Hij

bepaalde tevens de hoek tussen de ecliptica en de evenaar ($23^{\circ} 30'$) en voerde het begrip 'lengte' en 'breedte' in. Maar in de middeleeuwen zouden de opvattingen van Aristoteles als de 'De Jacobsstaf' volmaakte wijsheid gelden.



De Jacobsstaf

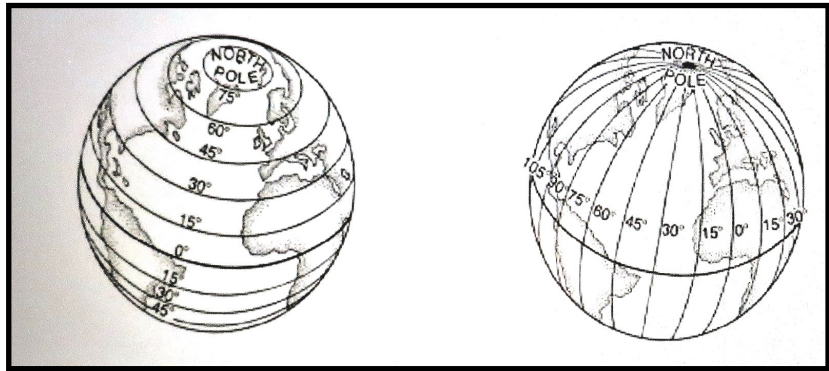
Daarom heeft het, na Erasthenes nog 17 eeuwen geduurd – lang na de ontdekkingen van Copernicus, Kepler en Tycho Brahe – totdat de zeeman het nut inzag van de nautische meetkunde. Vertrekkende van de regelmaat van de beweging van sterren en planeten kon de navigator rekenen en dus voorspellen. Na zich gedurende duizenden jaren alleen op de sterren georiënteerd te hebben, bleek het mogelijk om aan plaatsbepaling te doen, althans wat de breedtegraad betrof.

Aanvankelijk werd voor de hoekmeting tussen kim en hemellichaam een astrolabium of een Jacobsstaf gebruikt en later een octant of een sextant. De lengtebepaling bleef een moeilijk vraagstuk.

De oplossing daarvan zou tot 1765 op zich laten wachten. De zeeman, destijds van nature conservatief, accepteerde de vooruitgang langzaam. Gehinderd door een gebrek aan kennis van de wiskunde kon hij de vrij moeilijke berekeningen voor een zon-of sterbestek niet aan. De afkeer van mathematische berekeningen verhinderde ook de ontwikkeling van de nautische vorming.

Vooreerst na de introductie van Simon Stevins (1548-1620) gepubliceerde nautische en wiskundige verhandelingen: Van den Hemelloop – Wiscondige Gedachten – Van de Zeylstreken, pasten de zeevaartscholen de opleiding van stuurlieden aan.

Veranderingen in oostelijke of westelijke richting van een waarnemer zorgen niet voor een verandering van de hoogte van een hemellichaam boven de kim. Voor waarnemers op dezelfde breedte maar op een verschillende lengte, doorlopen sterren dezelfde schijnbare dagelijkse beweging maar op een ander tijdstip afhankelijk van de lengte. Doordat de aarde in 24 uur om haar as draait kan de veranderde lengte voorgesteld worden



**De breedtegraad t.o.v. de evenaar
De lengtegraad t.o.v. de meridiaan van Greenwich**

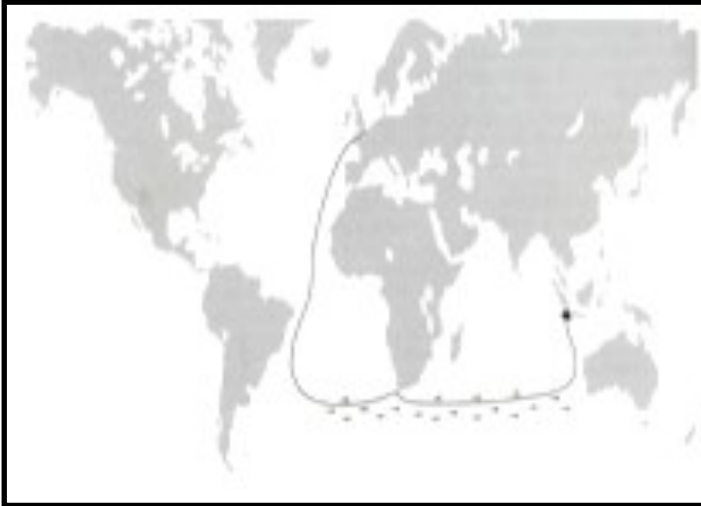
door de tijd. Eén zonne-uur komt overeen met een lengteverandering van 15°. Het volstaat dus om het tijdstip te kennen van een referentie- of startpunt en daar de lokale tijd bij te tellen. De lokale tijd valt eenvoudig te bepalen met de zon. Bij volle middag staat de zon het hoogst in de meridiaan.

De verkenning van de open zee noopte tot een systeem van plaatsbepaling op basis van lengte en breedte. Vooral de bepaling van de lengtegraad verliep problematisch en het duurde tot medio de achttiende eeuw vooraleer er een oplossing kwam. De hegemonie ter zee, aanvankelijk in handen van de Portugese en Spaanse zeevaarders, werd door de Zeventien Nederlanden en Engeland in onderlinge wedijver betwist. In de tijd van Karel V vormde de zeevaart één van de sterkste pijlers van zijn rijk.

Na de afscheuring van de Noordelijke Nederlanden zal de scheepvaart aldaar handel en visserij bevroeden en een periode van welvaart en rijkdom inluiden die bekend staat als de 'Gouden Eeuw'. Retourschepen voeren op Oost-Indië waar specerijen en kostbare overzeese producten geruild werden tegen zilver en goud. Maar onnauwkeurigheden in het bepalen van de lengte stelden de Oost-Indiëvaarders voor enorme problemen. Na het rondenvan Kaap de Goede Hoop voeren zij oostwaarts richting Australië. Daarna moesten zij op het juiste moment een meer noordelijke koers sturen.

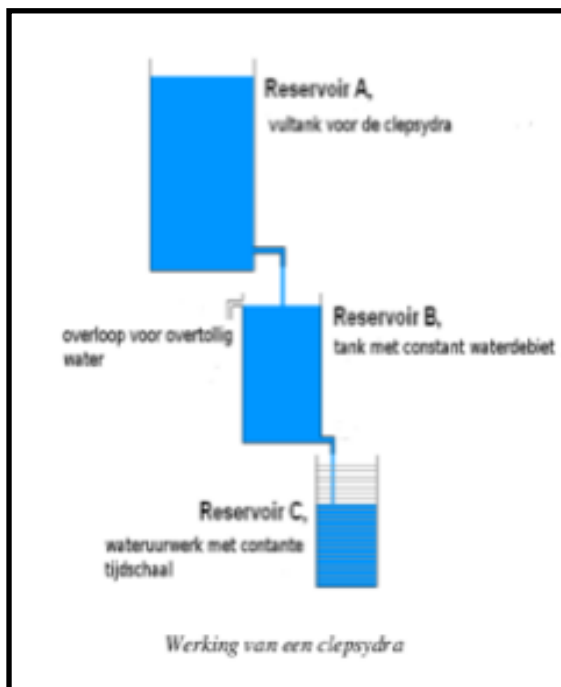
Te vroeg van koers veranderen, zorgde voor een enorm tijdsverlies. Zo duurde de route langs Madagaskar om ruim een maand langer. Te laat opsturen bracht de schepen te dicht bij de verraderlijke klippen aan de Australische westkust. De laatste aanlegplaats in Afrika liet toe om exact de meridiaan van de plaats te bepalen (en dus de referentietijd). Van dan af moesten de navigators de scheepsuurhoek bijhouden die doorlopen werd t.o.v. die referentie. De lokale tijd volgde eenvoudig uit de waarneming van de zon; op volle middag culmineert de zon immers in de meridiaan. De referentietijd werd bijgehouden met een zandloper, waarbij elke gecumuleerde tijdsfout van één minuut resulteerde in een afstandsfout van 15 zeemijl.

Het hoeft geen betoog dat over wekenlange waarnemingen de afstandsfout, mede vanwege het continu laveren, ontoelaatbaar groot werd. Ongevallen bleven niet uit. Het bekendste zeeongeval is wellicht dat met het VOC-schip Batavia dat in 1629 bij hoog water aan de grond liep op een rif bewesten Australië. De schipper en de opperkoopman zochten met een zeilboot hulp in Batavia, het huidige Djakarta in Indonesië. De schipbreukelingen zetten voet aan land op een naburig eiland. Kort nadien ontstond mouterij en gingen de overlevenden elkaar te lijf. De VOC zond een reddingsoperatie uit, in een poging de lading te bergen. De muiters werden gevat en ter plekke opgeknoopt en de zilveren en gouden staven via een duikerklok uit het wrak gelicht.



Tijdens de doortocht naar Oost-Indië zochten de VOC-schepen de Zuid- Amerikaanse kust op vanwege de gunstige winden. Vanaf 1616 schreven de zeilaanwijzingen van de Heeren Zeventien (het management zeg maar) voor om na Kaap de Goede Hoop de constante westenwinden te gebruiken om pas ten zuiden van Straat Soenda een noordelijke koers te sturen. In de winter van het zuidelijk halfrond voeren de schepen onder de Australische kust langs. In de zuidelijke zomer hielden ze een ruimere afstand. Het aantal wrakken van VOC-schepen aan de westkust van Australië is opvallend.

Een ander voorbeeld is dat van een eskader aangevoerd door commodore Anson aan boord van HMS Centurion. Na het rondenvan Kaap Hoorn na vier maand operaties waren er van de 500 bemanningsleden al 200 overleden t.g.v. scheurbuik. Van de resterende bemanning was het merendeel ziek. Anson besloot daarom koers te zetten naar het eiland Juan-Fernandez. Na berekening van zijn positie dacht hij zich bewesten het eiland te bevinden. In werkelijkheid bevond hij zich ten oosten, zodat hij richting Chili voer, toentertijd een Spaanse kolonie. Omdat Spanje en Engeland in oorlog waren, zag de gezagvoerder zich bij het zien van het continent verplicht rechtsomkeer te maken. Het eskader liep een vertraging op van elf dagen wat aan 70 opvarenden het leven kostte.



Het bijhouden aan boord van de tijd opgemeten op een bepaald start- of referentiepunt is wellicht de oudste methode voor de lengtebepaling.

Het idee is afkomstig van Gemma Frisius, een Nederlandse geograaf, wiskundige en arts, die het beschreef in zijn publicatie uit 1530: *De Principiis astronomiae*.

Omdat de toenmalige uurwerken ongeveer 15 minuten fout hadden per dag (het equivalent van 225 zeemijl op de evenaar) nam Gemma zijn toevlucht tot wateruurwerken (Clepsydra) en zandlopers.

Van Galilei is bekend dat hij een methode bedacht gebruikmakend van de manen van Jupiter. Zijn benadering noodzaakte het gebruik van een astronomische kijker en was onbruikbaar aan boord van schepen.

Een tijdlang werd gedacht om de lengte af te leiden uit het verschil tussen de richting van het magnetische noorden en het ware noorden. De richting van het ware noorden volgt uit de observatie van de poolster, terwijl een kompasnaald naar het magnetische noorden wijst. De methode werd verlaten nadat bleek dat de magnetische polen niet symmetrisch lagen t.o.v. de aardas en ze zich langzaam verplaatsten. Bovendien waren op diverse plaatsen aardmagnetische anomalieën vastgesteld.

Het is uiteindelijk Christiaan Huygens die de aanzet heeft gegeven aan de ontwikkeling van de nauwkeurige tijdmeting. Hij ontwikkelde het slingeruurwerk met een redelijke graad van perfectie door de slinger een harmonische gang te geven. Bewust van het belang van de tijdmeting voor de lengtebepaling getroostte hij zich grote inspanning om voor schepen een geschikt slingeruurwerk te ontwikkelen. De volgende passage uit zijn manuscript getuigt hiervan: *'Door dit middel van uurwerken, al waeren die geensins soo perfect als se sijn, de lengden te meten, is altijd veel seekerder als door gewone gissingh, want men siet dat door dese gissingh in twee of drij daeghen de stierhyden somtydts 10 of 12 mijlen misrekenen, daer een horloge als 't al 10 seconden daeghs miste, 't welck in dese wercken niet te vrezen is, soo soude het in 3 dagen ten hooghsten maer twee mijlen faute geven. Waer by noch komt, dat de stroomen noch het wraecken van 't schip, geen dwalingh en kan veroorsaecken'*.

Ofschoon Huygens voor de beweging van het schip doelmatig compenseerde met behulp van cardanusringen en in het voorzien van een dubbele slinger, schijnt hij er zich niet van bewust te zijn geweest, dat resterende verticale versnellingskrachten de gang van zijn uurwerk ongunstig bleven beïnvloeden. De Oost-Indische compagnie ondernam reizen naar Kreta en naar Kaap de Goede Hoop om het uurwerk te beproeven. Dat de resultaten niet voldeden werd niet alleen veroorzaakt door de tekortkomingen aan zijn uurwerk maar ook door de grote fouten van de toenmalige kaarten. Punten van vertrek bezaten een andere lengtegraad dan aangegeven. Dit belet niet dat zijn basisidee betreffende een isochrone gang (isochroon of in gelijke tijd) van deze klokken correct was en ook vandaag nog gebruikt wordt in kwarts- en atoomklokken. Na de pogingen van Huygens zouden nog circa honderd jaren verlopen vooraleer de tijdmeting eenbruikbare nauwkeurigheid kreeg.

Zoals gewoonlijk in onze maatschappij was een ramp daartoe de directe aanleiding. Admiral of the Fleet Sir Clowdisley Shovel, die op 30 september 1707 met een vloot van 21 schepen uit Kaap Spartel (Marokko) naar Engeland vertrok, liep op 22 oktober in de duisternis met 6 schepen op de rotsen van de Scilly eilanden (Britse zuid-westkust). Vier oorlogsbodems zijn met man en muis vergaan. In totaal 2000 manschappen lieten het leven, waaronder de Admiraal. De ramp gaf aanleiding tot twee maatregelen. Vooreerst een hernieuwing van de opmeting van de Britse eilanden, waarvan sommige, o.a. de Scillies, fout op de kaart stonden en vervolgens de instelling van de 'Board of Longitude', een commissie waar Newton en Halley deel van uitmaakten. In 1714 stelde de Engelse regering een prijs van £ 20.000 in voor diegene die een methode voor lengtebepaling zou vinden met een nauwkeurigheid van een halve graad (of 30 zeemijl, equivalent voor 2 minuten in tijd) tussen een uit- en thuisreis naar West-Indië (Caraïben) vanuit Engeland. Een vergelijkbaar initiatief was al in de zestiende eeuw, tijdens het bewind van de Spaanse koning Philips III, ingesteld maar behoudens wat ideeën leverde dit niets op en werd de prijs niet uitgekeerd.

Wetenschapsjournaliste Dava Sobel geeft in haar schitterende boek 'Longitude' een overzicht van alle onwaarschijnlijke voorstellen die premiejagers aan The Board of Longitude voorlegden. De initiatieven van wetenschappers daarentegen waren dikwijls waardevol maar niet realiseerbaar in die tijd. Een ervan betrof het met tussenpozen genereren van een auditief tijdsein vanaf een referentiepositie. Dit systeem gebruiken wij vandaag, omdat we de tijd met grote nauwkeurigheid meten en dankzij draadloze communicatie overal ter wereld GMT (Greenwich Mean Time) tijdseinen kunnen ontvangen.

De toenmalige uurwerken waren niet geschikt, omdat ze zeer afhankelijk waren van de temperatuur, de relatieve vochtigheid en ook van de verandering in zwaartekracht als gevolg van de verandering in breedte. De Brit John Harrison, een schrijnwerker en autodidact gefascineerd door de fysica, aanvaardde de uitdaging en construeerde vijf uurwerken, waarvan de vierde in 1764 de proef met glans doorstond. Na vijf maanden navigeren bleef de fout beperkt tot 40 seconden. Zijn scheepschronometer maakte gebruik van speciale materialen en technieken die rekening hielden met veranderende vochtigheid en temperatuur. Harrisons uitvinding is enerzijds het resultaat van de inventiviteit en de volharding van de man, maar weerspiegelt anderzijds tientallen jaren van frustratie veroorzaakt door naijver, jaloezie en tegenwerking.

Slechts na de persoonlijke tussenkomst van koning George III kreeg Harrison in 1765 de prijs daadwerkelijk uitbetaald. Eerder zal de Parijse Académie des Sciences vanaf 1720 onverrichterzake de chronometer van horlogemaker Sully testen. Zijn landgenoot Le Roy komt nadien de eer toe om, dankzij een ingenieus ontwerp, een scheepschronometer op punt stellen waarvan de hedendaagse versie is afgeleid. Le Roy moest zich echter tevreden stellen met een medaille...

De voornaamste mededinger voor de prijs was de astronoom Maskelyne die een methode bedacht op basis van waarnemingen van de maan en een ster. Deze astronomische lengtebepaling vereiste nauwkeurige nautische tafels met de efemeriden van de maan en de sterren. De methode hield de hoekmeting in tussen een ster en de maan m.b.v. een sextant, maar was zeer omslachtig en vereiste uiteraard een heldere hemel. Vandaar dat ze slechts als alternatief voor Harrisons maritieme chronometer werd gezien. Toch heeft deze methode uiteindelijk geleid tot het opstellen van tabellen van hemellichamen; de z.g. Nautical Tables, die tot op vandaag gebruikt worden.

In de praktijk hebben elektronische navigatietoestellen sinds decennia de rol van plaatsbepalingssysteem overgenomen. Aan het begin van de zestiende eeuw volgt een periode van ontdekkingen van overzeese gebieden. Pas medio de achttiende eeuw, geheel in de geest van de ontluikende wetenschappen, zal de geniale autodidact Harrison een scheepschronometer ontwikkelen die voor een omwenteling zal zorgen in de maritieme geschiedenis. De ontdekkingsreizen luiden de nieuwe tijd in en het toenemende belang van de scheepvaart vereiste een voldoende nauwkeurige plaatsbepaling.

Ruim 17 eeuwen lang hebben befaamde wetenschappers vanaf de oudheid tot aan de verlichting gezocht naar een sluitende en praktische methode voor de lengtebepaling. Al die tijd hebben navigators te kampen gehad met grote fouten in het gegiste bestek. Harrisons scheepschronometer bleek voor zeelui en ontdekkingsreizigers zoals James Cook uiteindelijk een instrument van onschatbare waarde.

Bronnen:

–Longitude, Dava Sobel, ISBN 1-85702-571-7.

–Histoire et la navigation, La découverte de la longitude, Norman JW Thrower

–Nautisch Technisch Tijdschrift: De ontwikkeling naar elektronische navigatie, E Goldbohm

–Christiaan Huygens, Oeuvres complètes. Tome XVIII. L'horloge à pendule 1666-1695 (ed. J.A. Vollgraff). Martinus Nijhoff, Den Haag 1934



Foto D. Beirens

'T LEVEN ZOALS HET WAS OP DE MAALBOTEN TUSSEN 1967 EN 1977 (Deel 5)

Arne Pyson © 2016 (copyright)

N.v.d.r. Een overzicht van de geciteerde schepen vindt de lezer in Gidsenblad 2017-1.

Over dag-nacht-dubbele reizen ... 'dédoublementen' of marathons & stand-by

Zoals eerder reeds vermeld er was een verschil in de diensten tussen zomer- en winterseizoen. Tijdens de winter deden de pakketboten een dagreis en een dubbele reis. Car-ferry's bleven steeds bij hun 24 en/of 36 uren.

Dagreis: vertrek Oostende om 10.15 uur met onder meer reizigers van de internationale treinen uit Stuttgart – Wien – Kobenhavn – Stockholm – Salzburg Warschau en Moscow. Aankomst Dover 13.30 uur en blijven liggen tot 17 uur. We konden dan in Dover wat boodschappen doen. Terugreis Oostende om 20.20 uur.

Dubbele reis: vertrek om 14.45 uur en aankomst om 18.15 uur. We bleven overnachten om dan 's middags daar te vertrekken om 13 uur en weer aan te komen in Oostende om 16.30 uur.

Tijdens de zomer bleef hetzelfde vaarschema behouden, maar kwamen er afvaarten bij. Bv. op vrijdagmiddag vertrek uit Oostende om 14.45 uur en aankomst om 18.15 uur. Terug weg uit Dover om 1 uur en aankomst op zaterdagmorgen om 4.30 uur in Oostende. Wat slapen, maar om 6 uur gewekt want op zaterdagmorgen om 9.20 uur afvaart uit Oostende. Terugreis: vertrek uit Dover om 16 uur en aankomst in Oostende om 19.30 uur. Later diezelfde nacht vertrok het schip opnieuw om 1 uur. Het zal vol met rugzakken want de tarieven waren dan goedkoop. Aankomst in Dover om 5 uur en dan konden we wat slapen tot 9 uur. De afvaart was op zondagmiddag om 13 uur. Op maandagmorgen waren we om 7 uur weer aan boord voor een gewone dagreis tot het einde van de werkdag om 22.30 uur.

Bij aankomst in Oostende zat onze taak erop in de zaal, maar we moesten nog honderden glazen gaan afwassen in de twee bars en de lege flesjes en plateaus verzamelen op de open dekken. Had je geluk, dan kreeg je een limonade of een klein stukje Toblerone van de barman. Op dinsdag weer hetzelfde liedje. En telkens vollen bak. Kan je nog volgen hoeveel uur we er in één week hadden opzitten? Extra betaling van overuren en weekendvergoeding, dat bestond allemaal niet hé. Een dagje 'repos' of rust bestond niet in de zomer en tijdens de schoolvakanties.

Er waren 110 zitplaatsen in het restaurant en die zat telkens 3 x vol tijdens één enkele overtocht van drie en een half uur. Dit met slechts 2 koks voor passagiers, officieren en personeel. Op de oude schepen kookte men nog op een keukenstoof of twee ovens met mazoutbrander. Die stoof werd aangestoken met een soort fakkel en als de wind verkeerd zat,... Ook tijdens de service, als ze vol openstond, gaf ze een enorme warmte af om nog te zwijgen van de geur. Vanaf de lancering van de schepen **Roi Baudouin** en **Prinses Paola** kwam er elektrische keukenapparatuur en een draaispit. De afwasser stond er vaak alléén voor en op de oude boten deed hij nog alles met de hand. Had hij geluk, dan stuurde de Chef-Steward de 'lavaboboy' om te helpen.

Een **'dédoublement' of 'marathon'** ervoeren we vaak tijdens topweekends in de zomer. Dan moest een afvaart extra ontubbeld worden, omdat er te veel reizigers op de kade/het station stonden te wachten. Voor ons dag/nacht extra werk; de terugreis was dan in 'ballast' of leeg, zonder passagiers. Paasvrijdag was het zo dat er een 'ballast' vertrok; om 17 uur kort na de aankomst in de namiddag om Engelse voetballers op te halen, die hier een tornooi kwamen spelen en om ze op Paasmaandag terug te brengen en op 'ballast' terug te keren.

'Stand-by' was alles gereed maken om af te varen in Oostende, wachtend op reizigers, vooral in het voor- en naseizoen. Als men niet afvoer, dan was het feest.

"Slechtweerveugels", dat waren loodsen die door storm verder moesten varen dan waar de loodsen normaal werden afgehaald, aan de lichtscheper Wandelaar en Westhinder, en die in Dover overstapten bij ons om terug naar huis te komen.

Nu even iets over twee 'schimmige' bemanningsleden aan boord. De lavaboboy was een wat raar persoon met zwarte broek en schoenen en een lange grijze 'schabbe' en z'n haar plat van de gel en een lijkbiddersgezicht.

De stewardess - er was slechts één vrouwelijke collega aan boord - was een heel deftige, streng uitziende, wat oudere vrouw. Ze droeg lange zwarte kledij, een soort mannenschoenen zonder hak aan en een witte schort. Ze was precies een halve verpleegster. Die twee (lavaboboy & stewardess) hadden het rijk verdeeld onder elkaar, hij in éérste klasse vooraan, zij in tweede klasse in het achterschip, of omgekeerd. Daar waren ze heer/vrouw en meester in de toiletten en slaap/rust-salons. Ze hielden er een eigen winstgevend handeltje op na: verkoop (meer sjacheren) van kleine reisattributen aan de passagiers en bemanning, gaande van lucifers over schoensmeer, veiligheidsspelden, scheermesjes, alle soorten pillen tot zelfs 'Capotes Anglaises' echt alles. Aan boord hadden we wat meegemaakt: zeeziekte, geboorten, doden, zelfmoord, vechtpartijen, gewonden, enz. Dan was het aan hen om de boel op te 'kuusjhn'.

Als cabinesteward - wij zeiden 'dek-stoord' stond men in voor de hutten: opmaak van bedden, reinigen en bedienen, ook het bedienen van officieren op de brug. In het kleine winkeltje dienden we tax free artikelen te verkopen. Een hele klus als er wat volk aan boord was. Enkel de twee luxehutten werden gekuist en daar werden ook de bedden opgemaakt door de stewardess.

Twintig minuten vóór aankomst was het 'porren' (= de matrozen wakker maken om op dek hun post in te nemen om het schip aan te meren) en die periode trachtten we zoveel mogelijk koffie of thee te verkopen in de hutten. Soms liepen we ook rond in het 'Tramkot' om wat warme dranken te verkopen. Tijdens de dagreis, als het mooi weer was, liepen we op alle binnen- en buitendekken rond met een plateau vol met 'Vriesco' en maar roepen: 'Ice cream- please !' Duizenden hebben we er verkocht.

Natuurlijk deden we dit met plezier, want er was iets aan te verdienen...

In het begin dat er plastic zakjes aan boord kwamen voor de gekochte 'duty free'-goederen, vroeg er een Engelse dame aan de 'deksteward' in het winkeltje, bijgenaamd 'Elvis': "Do you have a plastic bag." Antwoord: "Madam, I already have a wooden leg and a glass eye,...!?"

Snackbar. Het assortiment was toen niet zo uitgebreid. Een tas koffie/thee, een sandwich met kaas/hesp, hotdogs, een 'assiette Anglaise', gebakjes, 'cake Belge'. Later kwamen daar nog hamburgers & steak- minutes bij. Hotdogworstjes en andere charcuterie waren home made uit het economaat. Dat bevond zich in den 'doolhof', de kelders van het station en daar bakten ze 's nachts ook alle brood, pistolets en taartjes. De koffie en het heet water voor de thee zaten in een grote thermoskan van 25 liter achter de toonbank. Nu was het de job van de tweede commis aan boord om naar de keuken te gaan om het hete water/koffie, suikertjes, boter om de sandwiches te smeren enz. op te halen. Het aantal suikerklontjes bepaalde het aantal verkochte tassen koffie/thee, dus er werden veel dozen klontjes geteld door de hulpjes. Ik kom van de keuken met een doos suikerklontjes, daarop 8 pakjes boter en in m'n andere hand een grote ketel hete koffie. 'k Stap over de deurdrempel van de pullman en zie de boter van de doos glijden recht in de ketel met koffie, plopp...geen koffie meer. 't Was gank', ze waren niet content over me.

Eind jaren '60 > dagmenu's in het restaurant à 110 Bf

De benaming was alvast heel 'promising':

- Pâté de foie avec Mimosas
 - Coucou de Malines rôti avec pommes sautées au compote de Calvill
 - Desserts aux choix (Fruits-Gâteaux-Glaces)
- of
- Potage de Corbières
 - ¼ Poulet rôti avec pommes sautées et petit pois de Clamart à la Française
 - dessert

'À la carte' had men volgende keuze:

Côte de Veau Poêlée/ Côtelettes de Porc/ Entrecote 300gr/ Filet pure/ Chateaubriand/ Sole Meunière/ ½ Homard/ ½ Chaud (1/2 kip) steeds met salade verte, vinaigrette en/of verse sauce Béarnaise/ verse (pot)tartare/ pommes nature of pommes sautées. Verder nog Omelet jambon; Lard; Fromage/ Assiette Anglaise/ Afternoon Tea/ High Tea/ Tranche de Jambon de Bayonne (uit blik)/ Terrine de Foie gras mi-cuit avec toast (als ze zwart zijn, zijn ze klaar).

Beluga Caviar/ Crêpes paysannes/ Continental or English Breakfast {sunny side up-or scrambled eggs} Hot Chocolat, enz....

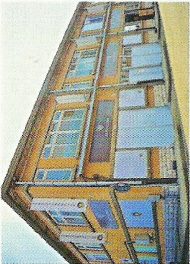
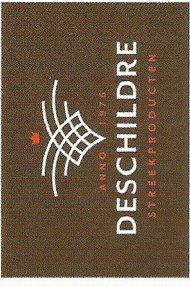
Daar we veel verschillende nationaliteiten aan boord hadden aanvaardden we ook alle soorten buitenlandse valuta. Gaande van Gulden, D-Mark, Swiss Fr, Franse Fr, Oostenrijk shilling, Britse ponden, US dollar, enz., elk met hun eigen waarde. Natuurlijk waren de reizigers die terug huiswaarts keerden blij dat ze al die soorten muntstukken kwijt konden aan ons. Soms gooiden ze alles dooreen op de toonbank en vroegen: "What can I get for this junk?" of vroegen voor al hun centen bier. Daar hadden de 'oede ratten' ook geen probleem mee. Wij snotneuzen hadden al snel door hoe men drinkgeld maakte.

Af en toe werd het echt te gortig. Er zaten veel drinkers en gokkers bij die 'oede' mannen. Die hadden geld nodig. Iemand had op één nacht in Dover z'n horloge, ring en hele maandloon, zitten verspelen bij het kaarten. Ik heb zelfs zo'n 'rat' geweten die bij het maken van de rekening in het restaurant, de datum en het tafelnummer mee optelde...

Het zou kunnen dat er zich nog veel meer anekdotes/stoten hebben voorgedaan. Ik ben ervan overtuigd dat andere personen/ex-collega's zich ongetwijfeld een en ander zullen herinneren. Nogmaals het gaat hier enkel over de periode 1967-1977. O ja, nog een laatste om af te ronden. Nu, de stewardess, juffrouw B...(oude jonge dochter) wilde niet geweten hebben dat ze ook af en toe rookte. Rokende vrouwen, dat was toen 'not done'. Daarvoor ging ze bij sommige 'oude ratten' een Engels sigaretje zonder filter 'Players' of 'Senior Service' schooien. Dat deed ze op een onopvallende manier, door vóór de man te gaan staan en haar hand achter haar rug uit te steken.

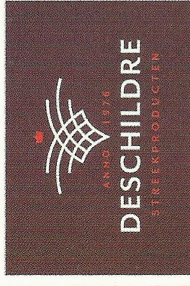


Nu op een dag had een collega bijgenaamd 'Ratte N..' in plaats van Players te geven, z'n broek opengegaan en zijn '1.1' in haar hand gelegd. Een geschreeuw en algemene consternatie volgde. Wel honderd maal heeft ze haar hand gewassen met ... dettol.



STREEKPRODUCTENWINKEL

Proef regio en traditie



MAGASIN DE PRODUITS DU TERRON

Gouter region et tradition
Taste craftsmanship and tradition



OPEN / HORAIRES

Ma - Za / Lu - Sa / Mo - Sa
9:00 - 18:00 (6:00 pm)

Zondag / Dimanche / Sunday
10:00 - 18:00 (6:00 pm)

LIGGING / LIEU / LOCATION

Onze belevingswinkel is gelegen aan de gratis parking (Marriottplein), waar je de overzetboot kan nemen naar het centrum. Notre magasin est situé à côté du parking gratuit (Marriottplein), où on peut prendre le ferry local vers le centre d'Ostende. Our store is next to the free parking (Marriottplein), where you can take the cityferry towards Ostend.

