

IN DIT NUMMER

65 Voorwoord.	Leen Coene
66 Activiteitenkalender.	Redaktie
67 Mededelingen.	Redaktie
68 Bezoek containerschip Zeebrugge.(slot)	Piet Daman
71 Gebruiken anno 1500.	Redaktie
73 Telecommunicatie.(1) Van lichaamstaal tot	Etienne Pitteljon
78 Geschiedenis van een stalen motortrailer 0.217 (1)	Daniel Verleene
81 Zeevaarttermen.(1)	Etienne Pitteljon
84 Kerk Onze-Lieve-Vrouw-Koningin.(8)	Marcel Leeuwerck

STEUNENDE LEDEN

Daneel Guido	Deville Roger
Perdaens André	Van Audekerke Paula
Versluys Willy	Vigne André
Wouters Julius	Romano Silvio



LIDMAATSCHAP 2008

Het lidmaatschap 2008 gaat in op 1 januari 2008 en houdt in:

ons driemaandelijks gidsenblad met activiteitenkalender, wetenswaardigheden, luchtige en wetenschappelijke bijdragen en deelname (aan verminderde prijs) aan onze voordrachten, bezoeken, wandelingen en uitstappen.

Als extra krijgt u het jaarboek 2008

Het lidmaatschap voor 2008 bedraagt:

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

Dit kan worden overgeschreven met behulp van ingesloten formulier op bankrekening 380-0049184-76 van de Gidsenkring Lange Nelle Oostende vzw, Rietstraat 33 Oostende

Om administratieve redenen ontvangen wij uw lidgeld liefst vóór 31 december 2007.

Indien het adres van de bestemming verschillend is van het adres van de opdrachtgever, gelieve dan dit adres te vermelden in de mededeling.

De gezinskaart en steunende leden kunnen met 2 personen deelnemen aan de verscheidene activiteiten.

Wij hopen dat de inhoud van ons blad in 2007 aan uw wensen heeft voldaan en hopen u terug als lid in 2008 te mogen verwelkomen.

Het bestuur



Driemaandelijks blad van de Oostendse
GIDSENKRING LANGE NELLE vzw.
19^{de} jaargang
Nr 4 – okt-nov-dec 2007.

Colofon

Eindredactie en correspondentie
Leen Coene, Rietstraat 33
8400 Oostende
gidsenkringoostende@i-com.be

Redactieleden:
Annie Storme, Etienne Pitteljon
Marcel Leeuwerck, Piet Daman,
Jeannine Laplasse, Jacques Fonteyne

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: Leen Coene

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

Rekeningnummer: Gidsenkring
Lange Nelle vzw
380-0049184-76

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

Gidsenlokaal: Spaans Huisje
Christinastraat 67, Oostende

VOORWOORD

Beste Lezer,

Weerom komt een Gidsenblad van Lange Nelle Oostende bij U aan.

Wie al een tijdje weggebleven is, is bij deze hartelijk uitgenodigd een kijkje te komen nemen: Oostende vernieuwt zich dagelijks nog.

Maar wat wij dan bijzonder interessant vinden, dat zijn de verhalen achter al deze veranderingen, hoe bijvoorbeeld verpaupering plaats maakt voor luxe...

Maar ook boeiend kan zijn hoe we telkens onszelf kunnen trakteren op een andere-kijk-wandeling, ja zelfs in de eigen woonomgeving.

We kunnen U een tocht suggereren met als gegeven "het omhoog kijken"- en gegarandeerd zult U dingen zien die U nooit eerder zijn opgevallen: een bouwelementje, een decoratie, een tegeltafel, en nog zo veel meer... daar al jaren aanwezig maar nooit zo bewust opgemerkt.

Voor wie hier woont of een frequent passant is ... misschien bent U er zelfs al honderden keren aan voorbijgegaan.

U ziet ons aankomen: een nieuw fenomeen is geboren: het toerisme-thuis!

Ook hier op onze eigen stek mogen we kijken – en beloofd: het is verrassend!

Hartelijk
Leen Coene
Voorzitter

ACTIVITEITENKALENDER

“ Congo te Brussel “ Zin in een dagje Brussel?

Voor menig West-Vlaming is onze hoofdstad al te ver...

En toch trekt deze stad voor wie haar kent steeds weer aan... Haar geschiedenis, haar verrassende hoekjes, haar speelsheid, haar drukte, en zo kunnen we wel verder superlatieven opstapelen.

Een paar van deze ontdekkingen wensen we U aan te bieden: we stappen er even in op

zaterdag 15 december 2007:

We vertrekken per trein om 8.47 vanuit Oostende. Aankomst te Brussel-Centraal om 10.10.

We bezoeken in de voormiddag

Het Muziekinstrumentenmuseum.

Sedert 2000 heeft dit zijn intrek genomen in een deels nieuw, deels gerenoveerd complex op de Kunstberg, hartje Brussel. Het huist nu in het 18e-eeuwse hotel van Barnabé Guimard en het prachtige art nouveau gebouw "Old England". De uitzonderlijk rijke collectie telt momenteel meer dan 7000 instrumenten van over de hele wereld. In een thematische opstelling verspreid over 4 tentoonstellingsruimtes kunnen we er een 1200 van bewonderen. En ingenieus infrarood systeem maakt het mogelijk muziekfragmenten te beluisteren met een hoofdtelefoon.

- Het adembenemende uitzicht op Brussel maakt een bezoek aan het restaurant op de 6de verdieping tot een bijzondere ervaring, en wie wil kan er ook na het bezoek vrij lunchen.

- Om 14 uur beginnen we een gegidste wandeling (olv Leen Coene) in deze buurt, en we gaan op zoek naar **Congo te Brussel!**

Overal te lande zijn wel koloniale plekjes, voor het overgrote deel leopoldistisch.

In Oostende hebben we daar grote voorbeelden van, en nu zoeken we ze eens op in de hoofdstad. Het parcours voert ons langs plekjes waar dit koloniale verleden nog springlevend is. Het is vooral zeer nuttig, want "het verleden leeft in ons".

We gaan op zoek naar koloniale standbeelden en sites, en ontdoen hen van hun onschuld en vergeetachtigheid.

Vanaf 16 uur trekken we dan individueel of in groep naar de benedenstad.

We zoeken er de **Europese Kerstmarkt** op, 260 stalletjes, én sfeer!

We vinden ze rond de St-Gorikshalle, de Beurs, maar vooral rond Ste-Catherine en de Oude Vismijn.

Terugkeer kan individueel of samen, via de Brussels Grote Markt, mét inbegrepen hier weeral de obligate feeëriekke kerstsfeer! Een aanrader.

En .. wie er niet genoeg van krijgt: er zijn treinen tot over middernacht.

Praktische afspraken en inschrijven voor 23 november bij Leen Coene 059 506666, of bij Etienne 0475 459 483.

Kosten: individueel ticket trein, inkom museum volgens categorie, gidsbeurt 3 euro ppax.

De gidsbeurt gaat door indien minstens 15 personen deelnemen..

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

Leden kring: 1,20€ - niet leden: 2,5€

29 februari 2008 om 20u00

Spaans Huisje, Christinastraat 67
Voordracht door de Hr. André Devey.

“Etymologie”

Binnenkijken in het ontstaan van woorden en gezegden.

14 maart 2008 om 20u00

Spaans Huisje, Christinastraat 67
Voordracht door de Hr. Paul Gerard

“Evolutie van de haven Oostende”

MEDEDELINGEN

JAARBOEK 2007 WEST-VLAAMSE GIDSENKRINGEN

Het Jaarboek 2007 van de West-Vlaamse Gidsenkringen

“Kroniek van een aangekondigde scheiding – De Hollandse Tijd (1814/1830)”, **Deel 2**, kunnen de leden, op vertoon van hun lidkaart 2007, bekomen bij Azuriet Reizen, Kastanjelaan, 3 te Oostende.

Het boek kan ook, mits voorafbetaling van 2,5€ op rekening nummer 380-0049184-76

t.n.v. Gidsenkring Lange Nelle vzw, met vermelding Jaarboek 2007, opgestuurd worden.

Lief en leed

We delen in de droefheid om het overlijden van Mevrouw Adrienne Cappelle, moeder van Etienne en Erna Pitteljon

We huldigen het gouden huwelijksjubileum van Marcel en Cecile Leeuwerck en van Raf en Lily Plasschaert.

MORDAN

NATUURVLEES DOBBELAERE
Christinastraat 69 - 8400 OOSTENDE

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

e-mail: denatuurwinkelmordan@skynet.be

(400 m² verkoopsruimte)

Openingsuren: 9.00 H. - 18.30 H.

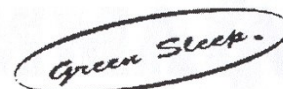
Ook op zaterdag. Zondag gesloten



De Natuurlijkste
zaak van de kust!

GREEN
SLEEP

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



Dieetvoeding, VERSE natuur-, vegetarische en biologische voeding.

Hormonenvrij vlees (vzw. Plattelandsontwikkeling)

Voedingssupplementen en sportvoeding. Natuurlijke cosmetica.

150 kruidenpreparaten uit eigen labo!

DESKUNDIG ADVIES VAN 4 PARAMEDICI EN HERBORIST

Bezoek aan een containerschip te Zeebrugge. (slot)

Piet Daman

Correcties bij het eerste deel verschenen in nr 3.

blz 45, kolom rechts:

-lijn 5 lezen: bezoeken (ipv bewonderen)

-lijn 15 lezen: koopvaardijship van formaat.

-lijn 18 lezen: toen, met 300 meter, de grootste pakketboot

En dan het domein van de werktuigkundigen: gigantisch!

De machineruimte, over de ganse breedte van het schip is, 36 mtr met een hoogte van een huis van 6 verdiepingen. De hoofdmotor heeft een hoogte van een huis met 4 verdiepingen. De traaglopende 12 cilindermotor heeft een gewicht van 2400 ton, met 400 ton smeerolie, en verbruikt 290 ton zware brandstof per 24 uur. Een aparte stoomketel dient voor het opwarmen en vloeibaar maken van de brandstof (een voorraad van 13.500 ton verdeeld over verschillende tanks). De motor voor de generator verbruikt 270 ton diesel per dag. Het totaal geïnstalleerd vermogen kan electriciteit leveren voor een stad van 250.000 inwoners. De ruime controlekamer heeft met zijn kasten en honderden meters schermen, knoppen en schakelaars een oppervlakte van +/- 200 m². In het schip ligt er 12 tot 13 km bekabeling. Voor de drinkwatervoorziening is er een ontziltingsmachine met zuiveringsstation.

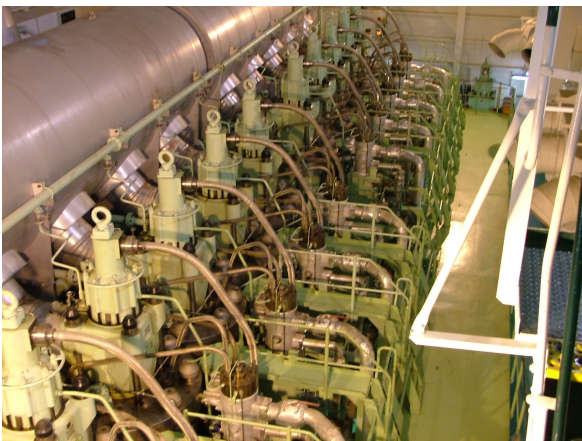
De accomodaties zijn in verhouding tot de rest: kwaliteit, zonder overdreven luxe. De

appartementen van de kapitein en chif hebben woon- en slaapkamer met badkamer. Elk ander bemanningslid heeft een eigen hut met douche. Er is een mess + bar voor de officieren en één voor de ondergeschikte bemanning en een ruime en goed uitgeruste gemeenschappelijke keuken. Op de “ CMA CGM Balzac “ zijn er twee menu’s: Europese en Filippijnse bereidingen. Verder is er een klein in-door zwembad, een fitnesszaal, sauna en jacuzzi.

Er kunnen 8 passagiers mee (12 is het maximum, anders heeft het schip een “ mixed-cargo statuut ”). Bij de rederij CMA-CGM is reservatie mogelijk via het internet (kostprijs 100€ per dag “ all-in”, zonder sterke dranken). Het is best een schip onder Franse vlag te kiezen omwille van de prima keuken met meergangenmenu’s.

De “ CMA CGM Balzac “ vaart onder Duitse vlag.

De bemanning bestaat uit 10 officieren (meestal Duitsers - 4 maanden van huis), 15 ondergeschikten (Filippijnen – zijn kortere periodes aan boord). Allen verdienen zeer



Hoofdmotor



Controlekamer

goed hun brood volgens hun respectievelijke nationale normen.

Zulke grote kwaliteitsvrachtschepen met maximale uitrusting kosten veel geld. Dit schip was er één van 1.120.000€ (4,5 miljard oude Belgische franken)

Er is echter nog groter. De dag van het bezoek werd een schip van dezelfde rederij verwacht van 9.000 TEU.

De rederij MAERSK-Denemarken (5 lijnen per week op Zeebrugge) heeft reeds schepen van 13.400 TEU in vaart (lengte 352 mtr, breedte 43 mtr, goed voor 18 containers op rij).

Actueel bouwen ze de grootste ULCS (ultra large container schip) op de scheepswerf van Odensee (Denemarken). Dit jaar komen er 6 van de voorziene 11 in vaart, o.m. reeds de eerste “Emma Maersk” (capaciteit 13.000 TEU; DWT 175.000; lengte 398 mtr; breedte 53 mtr; diepgang 14,5 mtr; snelheid 25 knopen) en enkele weken geleden reeds te Zeebrugge.

China Shipping CL en CMA CGM hebben schepen van 12.500 TEU in aanbouw.

Zulke megaschepen laden en lossen niet in alle havens. Vele havens zijn niet toegankelijk wegens de diepgang van de schepen of hebben (nog) niet de nodige infrastructuur, bv. diepwaterkaaien en aangepaste hijstuigen zoals portaalkranen op rails z.g “ transtainers ”.

In Zeebrugge zijn op de APM Terminal 7 super post-panamax containerkranen voorzien (later 11). In maart 2006 werden er, per speciaal aangepast schip, 5 aangevoerd vanuit Shanghai: hoogte 80 mtr (3 mtr minder dan het Belfort te Brugge), reikwijdte 65 mtr, hijsvermogen 100 ton (2 containers tegelijk).

Er zijn ook 23 straddle-carriers (4 mtr hoog). Onder alle weersomstandigheden kunnen nu de grootste containerschepen met een diepgang van 46 ft of 14 mtr tij-ongebonden de haven aanlopen.

Het laden en lossen wordt gestopt bij windsnelheden vanaf 90km/u (kranen vallen automatisch stil).

De Zeebrugse haven heeft op haar 100ste verjaardag de boot niet gemist. Ze is actueel de snelst groeiende containerhaven in de Hamburg- Le Havre regio.

Enkele cijfers: in 2005 1.1420.000 TEU

(+18,6%), in 2006 1.650.000 TEU (+ 12%). In het eerste semester van 2007 952.000 TEU.

De haven boekte ook winst in andere sectoren o.m. wereldleider voor transit en distributie van nieuwe wagens (1,9 miljoen), grootste RO-RO haven (roll-on/roll-off van trailers / opleggers) van Europa.

Alles is relatief natuurlijk.

Vergelijk: Oostende nadert de 8 miljoen ton, Antwerpen de 155 miljoen ton. De Scheldebochten en dieptes belemmeren de toegang van mega-containerschepen.

De Hesse- en Noord Natie (HNN) fuseerden en investeerden in Zeebrugge – haven met een containerterminal. Ondertussen heeft de PSA Corporation (Port of Singapore) er een meerderheidsaandeel van 80%.

Maar dat is een ander verhaal.

Van “ Chinezen “ gesproken!





**VISHANDEL
LORRE**

vismijnlaan 112
8400 oostende
btw: 0882149870
tel: 0473 630478
open: 7 tot 17 uur



De volgende keer dat je je handen wast, en je vindt de temperatuur van het water niet echt aangenaam, denk er dan eens aan hoe het er ooit aan toeging...

Hier volgen een aantal feiten uit de jaren 1500.

De meeste mensen huwden in juni, omdat ze hun jaarlijks bad namen in mei, en dus in juni nog redelijk fris roken. Tegen die tijd begon men echter toch al lichtelijk te stinken, en dus droeg de bruid een boeketje bloemen om dat te verbergen. Daar komt dus het gebruik van dat ook vandaag nog de bruid een bruidsboekje draagt.

Een bad bestond uit een grote kuip die gevuld werd met heet water. De heer des huizes genoot het privilege van het schone water, daarna volgden de zoons en andere mannen die deel uitmaakten van het huishouden, dan de vrouwen, en tenslotte de kinderen. De baby's waren als laatste aan de beurt. Tegen dan was het water zo vuil dat je er makkelijk iemand in kon kwijtraken... Vandaar de uitdrukking "de baby met het badwater weggooiden".

Huizen hadden in die tijd strooien daken, zonder houten gebinte. Het was de enige plek waar de dieren zich warm konden houden, en dus leefden de katten en kleinere dieren (muizen, ongedierte) in het dak. Als het regende werd het daar glibberig, en soms gleden de dieren dan uit en vielen van het dak. Vandaar het Engelse gezegde "*It's raining cats and dogs*".

Niets kon verhinderen dat er dingen in het huis vielen. Dit was een echt probleem in de slaapkamer, waar ongedierte en uitwerpselen je schone beddengoed konden bederven. Daarom werden bedden voorzien van grote palen om een laken over te hangen dat dan toch een beetje bescherming bood. Zo is het gebruik van hemelbedden ontstaan. In die tijd kookte men in de keuken in een grote ketel die altijd boven het vuur hing. Elke dag werd het vuur aangestoken, en werden er ingrediënten toegevoegd aan de ketel. Men at meestal groenten, en weinig vlees. Men at deze stoofpot 's avonds, en liet het overschot in de ketel. Dit werd dan 's nachts koud, en 's anderendaags begon men gewoon opnieuw. Zo zaten er in hun

stoofpot vaak dingen die er al heel lang inzaten...

Soms konden ze varken krijgen, en dan voelden ze zich heel bijzonder. Als ze bezoekers over de vloer kregen, dan hingen ze hun stuk varken op om op te scheppen. Het was namelijk een teken van weelde als een man spek naar huis kon brengen. Ze sneden dan een stukje af om te delen met de gast, en kauwden gezellig samen op het vet. Brood werd verdeeld volgens je sociale status. Arbeiders kregen de aangebrande bodem van het brood, het gezin at het midden-deel op en gasten kregen de bovenste, krokante korst.

Men gebruikte loden bekers om bier of whisky te drinken. Die combinatie zorgde er soms voor dat de drinker een aantal dagen buiten westen was! Als de dronkaard dan bewusteloos gevonden werd langs de straat, werd hij vaak gereed gemaakt om begraven te worden. Hij werd een aantal dagen op de keukentafel gelegd, en de familie at en dronk aan diezelfde tafel, en wachtte af of hij nog wakker zou worden. Vandaar het gebruik van de doodswake. Engeland is oud en klein, en de bevolking vond geen plaats meer om de doden te begraven, dus werden er kisten uitgegraven en de beenderen naar een beenderhuis overgebracht, zodat ze de graven konden hergebruiken. Bij het heropenen van deze kisten, ontdekten ze dat er bij 1 op 25 aan de binnenkant gekrabd was, en ze beseften dat ze levenden hadden begraven. Van toen af werd er een touwtje rond de pols van een lijk gebonden, dat omhoog leidde en verbonden was met een belletje boven de grond. Iemand moest dan heel de nacht op het kerkhof zitten om te horen of de bel niet rinkelde. En zo werd er wel eens iemand "gered door de bel".

Wie zei ook alweer dat geschiedenis saai was...?



SCHOONMAAKBEDRIJF nv
ULTRACLEAN
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^{de} 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

e-mail: info@ultraclean.be

TELECOMMUNICATIE VAN LICHAAMSTAAL NAAR.....

Etienne Pitteljon

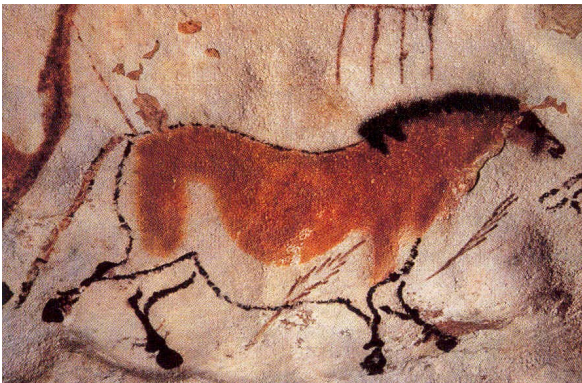
WAT IS COMMUNICEREN ?

Communiceren is alle signalen gebruiken om elkaar iets duidelijk te maken. De lichaamstaal is waarschijnlijk het allereerste middel geweest om te communiceren.

Door de manier waarop je zit of staat, door gebaren of gezichtsuitdrukkingen kan je heel veel vertellen over jezelf.

Heel oude communicatiemiddelen zijn v.b. de grottschilderijen van prehistorische mensen. De oudste die we kennen zijn zo'n 200.000 jaar oud en bevinden zich in Frankrijk en Spanje.

Men denkt dat tot ongeveer 40.000 jaar geleden de stembanden van de mens nog niet



geschikt waren om de klanken voort te brengen die we nu gebruiken.

Het schrift werd zo'n 5000 jaar geleden ontwikkeld, duizenden jaren na het ontstaan van de taal.

WAT IS VANDAAG EENVOUDIGER DAN COMMUNICEREN ?

Met draad?... draadloos?... via internet of satelliet, met gebruikmaking van de kabel of optische vezels, wellicht ooit via een gewoon stopcontact.

Een hele waaier van indrukwekkende technische mogelijkheden stelt ons thans in staat via geluid of beeld in contact te treden met personen in alle uithoeken van onze planeet.

We mogen echter niet vergeten dat er in een heel recent verleden een razendsnelle technologische revolutie heeft plaats gevonden. Amper een goede 100 jaar geleden redde het eerste draadloos doorgestuurd bericht, over een afstand van ... 4 km, de Eiffeltoren van de afbraak.

Niet meer dan 60 jaar voordien (1840) hadden de uitvindingen van Cook, Wheatstone en Morse de eerste mogelijkheden geboden om enkel via een draad met elkaar te communiceren.

De telecommunicatie ondergaat al geruime tijd spectaculaire ontwikkelingen. In de cyberwereld zijn mobiele telefonie en internet de rage. We evolueren alsmaar verder naar multimediacommunicatie. waarbij er, al of niet draadloos, een interconnectie ontstaat tussen telefoon, pc, tv, fax en gsm. Nieuwe mogelijkheden ontstaan of komen meer en meer in eenieders bereik: videoconferentie, elektronisch zakendoen en elektronisch betaalverkeer, nieuws en films op verzoek.

Nieuwe opportuniteiten worden geschapen voor zowel diegene die de diensten verlenen via hoogtechnologische netwerken, als voor diegenen die de inhoud en de vorm van de informatie bepalen.

“ Morgen ” hebben we computerchips die zullen werken op een snelheid van 1.000 Mhz.

Dit is een boeiende evolutie of revolutie die ondanks de vele artikels, tijdschriften, boeken, seminaries, tv programma's en cursussen die er omtrent verschijnen nog maar moeilijk te volgen is.

En wie weet er nog van waar we komen?

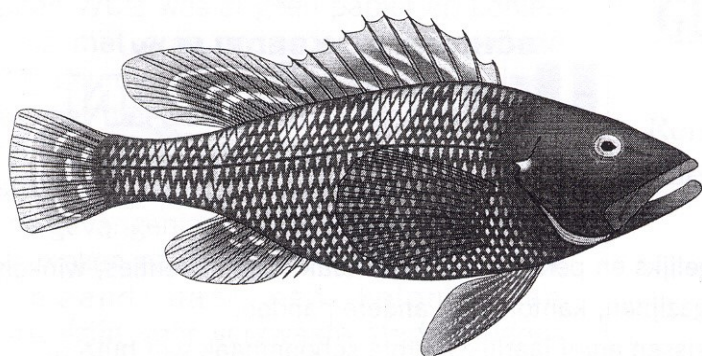
De Franse ingenieur Eduard Estaunie gebruikte voor het eerst de term “ telecommunicatie “.

Het woord komt van het Griekse

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

“tele” (ver, op afstand) en het Latijnse “ communicatio “ (het mededelen). Telecommunicatie is dus het vermogen om over verre afstanden te communiceren. Al is die term relatief recent (1904), de behoefte aan communicatie op afstand bestaat al van in de oudheid. Van oudsher wilde de mens de beperkte gespreksafstand overbruggen met alle “ technologische “ middelen die hem op elk ogenblik van zijn beschavingsgeschiedenis ter beschikking stonden.

Ons stemgeluid plant zich voort met een snelheid van 331 meter per seconde, maar het geluid komt niet zo ver door de lucht, dus zijn er andere vormen van communicatie nodig.

In het verleden waren mensen die een bericht over een grote afstand wilden versturen afhankelijk van de snelheid van de drager van de boodschap. Zo weten we zeker dat de Griekse matrozen al 3000 jaar voor Christus duiven inzetten om berichten over te brengen naar de kust, ook Egyptische en Romeinse legers gebruikten deze methode.

In de zuidfranse steden Arles en Nimes vindt men nog puinen van seintorens die er door de Romeinen werden gebouwd en die signalen gaven door het zwaaien met brandende fakkels.

De Inca's hadden in Zuid Amerika een enorm rijk waarin ze een groot wegennet



hadden aangelegd.

De 2 hoofdwegen waren een kustweg van 4000 km en een 5200 km lange koninklijke weg die door het Andesgebergte liep. Officiële koeriers (chasques) stonden om de 3 km op hun post, in estafette brachten ze boodschappen van en naar het hof. Een team koeriers kon 320 km per dag af-

leggen, met een hoorn kondigden de koeriers hun komst aan.

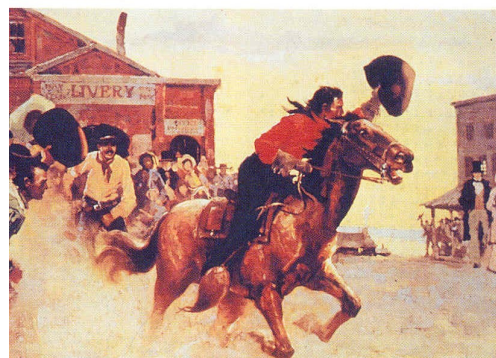
Toen de Amerikaanse koloniën zich in 1776 onafhankelijk verklaarden duurde het 48 dagen voordat het nieuws de Atlantische oceaan over was.

In 1860 ontstond in de Verenigde Staten de “ pony express “



Die dienst beschikte over 600 jonge ruiters. Op 3 april 1860 verliet de eerste ruiter met berichten St Joseph in de staat Missouri. Tien dagen later en na 3210 km te hebben afgelegd werd het bericht afgeleverd te Sacramento in Californië. Ieder ruiter moest dagelijks een traject van 60 mijl in 6 uur afleggen. Daarvoor beschikte hij over 6 ponies. De pony express heeft slechts anderhalf jaar bestaan. Reden daarvoor was de voltooiing van de telegraaflijn tussen Missouri en Californië.

Het bekendste systeem van optisch-mechanische telegrafie is genoemd naar zijn uitvinder, de Fransman Claude Chappe





ING 

Kantoordirecteur R.Reg

Kantoor Middelkerke

P.De Smet de Nayerstraat,34C

8430 Middelkerke

Tel.Dir; 059/31.95.40

Fax; 059/31.95.48

Kantoor Westende

Meeuwenlaan,24B

8434 Middelkerke

Tel; 059/31.95.60

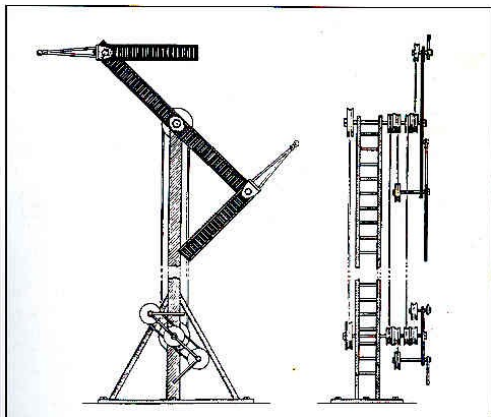
Fax; 059/31.95.68

(1763-1805) .

Het Chappe-systeem (1791) bestaat uit een mast(+/- 6m hoog) met daarboven een draaibare dwarse balk.

Aan de twee uiteinden van deze mobiele balk is een arm bevestigd. Met behulp van katrollen en touwen draait men de combinatie van balk en seinarmen in verschillende standen. (dwarsbalk 4 / armen 7)

In totaal zijn op die manier $4 \times 7 \times 7 = 196$ combinaties mogelijk, waarvan er om praktische redenen, slechts 92 gebruikt worden. Hiermee seint men, over een afstand van gemiddeld een 10 tal kilometers visuele



boodschappen van de ene heuvel of (kerk) toren naar de andere.

De ontvanger nam de geseinde signalen waar via een verrekijker.

Vanaf 1793 ontwikkelde zich in Frankrijk het Chappenet.

In 13 minuten werd tussen Parijs en Rijsel een bericht doorgeseind waar anders een koerier 20 uur voor nodig had.

In 1844 was het 5.000 km lang en verbond het Parijs, via 534 tussenstations, met 29 steden.

Een station haalde een gemiddelde snelheid van 3 seinen per minuut. Elk sein kwam overeen met een gecodeerd woord of uitdrukking.

De eerste sporen van telegrafische installaties in België dateren uit de Napoleonistische bezetting.

Daarvoor trok men in 1803 de Chappelijns Parijs/Rijsel door tot in Brussel.

In 1809 verlengde men haar via Antwerpen tot Vlissingen.

Op ieder van de twee torens van de St. Goedelekerk prijkte een Chappepost , één om over Dilbeek, Pamel met Rijsel te cor-



responderen en de andere seinde over Vilvoorde, Mechelen en Waarloos naar Antwerpen.

Men heeft maar 1 chappe-telegraaf teruggevonden en wel in België, in St Gillis.Waas. Na 1815 verdwenen deze lijnen.

Eind 18de eeuw installeerde Engeland het systeem van Murray. Het bestond uit 2 x 3 panelen die

elk om hun horizontale middenas konden draaien en dus 2 tot de macht 6 of 64 combinaties mogelijk maakten.

De optische telegraaf had nogal wat nadelen: hij was traag, niet te gebruiken 's nachts en bij slechte weersomstandigheden, dus niet overal en altijd in te zetten.

Niet verwonderlijk dus dat de electriciteit haar eerste verspreide toepassing vond in de telecommunicatie: de elektrische telegraaf. Laat ons daarom in een volgende aflevering eens kijken naar de ontwikkeling van de electriciteit.

Bronnen:

–Telegrafie, een verhaal in rechte lijn (F.Vanden Berghen)

–Telecommunicatie: Uitgeverij Corona

–Van Gebarentaal tot Satelliet: de Lantaarn

–Media en Communicatie: The House of books

GESCHIEDENIS VAN EEN STALEN MOTORTRAILER O.217 ANDRE-MARCEL (1)

Daniel Verleene

Mijn grootvader Karel-Louis Verleene (geb. te Adinkerke op 26-09-1897) gaf in 1935 opdracht aan de scheepswerf N.V. Jos Boel & Zoon te Temse om een nieuwe stalen treiler te bouwen. Het schip kreeg hetzelfde nummer en naam als zijn eerste houten vaartuig dat in 1928 gebouwd werd op de werf van J. Denye te Oostende, nl. de 0.217 "André — Marcel". Deze werd door bemiddeling van de firma N.V. Valcke frères verkocht aan de heren Le Bourre en Souzineau te Villemonbille (Seine) om dan onder Franse vlag te varen op Dieppe.

Het schip, de nieuwe 0.217, kwam in de vaart op 19 november 1936. Het mat 124,75 bruto ton en had een lengte van 31,21m, een breedte van 6,50m en een diepgang van 11 voet (\pm 3,30 m). Het schip was voorzien van een Deutz-Diesel motor (4 cilinders) van 240 pk en was gebouwd voor plankenvisserij.

De eerste zevenkoppige bemanning van de 0.217 bestond uit:



Karel Verleene: schipper eigenaar

Delbol Charles: motorist

Van den Kerckhove August: stuurman

Dewaele Eugeen: matroos

Pincquet Camille: matroos

Baert Maurice: matroos

Vermeulen André: licht matroos

Oorspronkelijk zocht de 0.217, zoals meerdere Oostendse stalen treilers, de Portugese kust op. Het waren reizen van 18 tot 23 dagen. De afstand tot de visserijgronden was minstens 820 zeemijlen en werd afgelegd in min. 3,5 dagen aan een snelheid van 9,25 zeemijlen per uur (bij mooi weer). Daar werd vooral op tong, rog, roodbaars, mooie meid gevestigd. Tijdens de derde reis werd er

4312 kg tong gevangen en nog 200 bennen andere vis. Er werd zelfs een tong gevangen van 62cm lang en deze woog niet minder dan 2,40 kg (een record voor die tijd). Na anderhalf jaar varen gaf mijn grootvader het bevel over aan schipper Nieuwenhuyze Arthur, die tot op dit ogenblik meevoer als stuurman. Door de goede verdiensten was trouwens het schip praktisch volledig afbetaald en besloot hij aan wal te blijven. Ondertussen werd mijn vader op 15-07-1937 aan boord van de 0.217 aangemonsterd en kon hij zo gedurende een vol jaar met zijn vader mee varen, wat zeker voor mijn vader geen lachertje was. Daar de verdiensten met schipper Nieuwenhuyze A. geen voldoening gaven werd hij vervangen door Louis Viaene (Mestkarre genaamd). Louis Viaene was zeker geen onbekende want hij had vroeger als jongen en dan als matroos op de houten 0.217 gevaren en kreeg er een goede opleiding door mijn grootvader.

De visserij op de Portugese kust was niet lonend meer en daarom werden andere visgronden opgezocht, nl. het Kanaal, de zuidkust van Ierland en de Labadiebank en in de zomer en een paar reizen in februari de Firth of Clyde. Daar werd er tijdens de zomer slechts bij dag gevestigd, vooral op mooie meid, Noorse kreeftjes, vlaswijting en rog. De heen- en terugreis duurde telkens 3 dagen en de visserij 8 tot 10 dagen. Er werd regelmatig na een visvangst in Newlyn (Penzance) binnengevaren om wat ijs bij te bunkeren. De vangsten in de Clyde waren wel zeer lonend, ook omdat de zeereizen maar 12 tot 15 dagen duurden en men weinig verlies aan vistuig kende. In september 1939 werden er 2 reizen gedaan in de Noordzee ter hoogte van de Gut op volle haring waarvan een reis met een volle lading (840 bennen van \pm 55 a 60 kg) haring in ijs geborgen. Daar de 2de wereldoorlog was uitgebroken en er gevaar bestond voor drijvende mijnen werd er slechts overdag naar de haringgronden gevaren waar ook bij dag werd gevestigd ('s nachts werd er niets gevestigd). Na deze 2 reizen

op haring ging men terug vissen in het Kanaal, de Labadie Bank, Kinsale Head, Mme Head en de Smails. De Clyde en de Moray Firth waren verboden visgronden voor de Engelse vissers. De Engelse autoriteiten beschouwden deze visgronden als viskwekerijen. Onze Belgische vissers mochten er wel vissen maar konden hun vangst gedurende een periode van 6 maanden in geen enkele Engelse haven verkopen, wat men aan boord van de 0.217 blijkbaar niet wist. Nadat de 0.217 zijn vis had gelost in de haven van Milford werd prompt de totale vangst in beslag genomen. Het was een vangst ter waarde van 345 pond aan 170 Fr/pond: een visreis voor niets. Omwille van het steeds toenemend oorlogsgevaar werden de zeereizen vanaf februari 1940 tot 6 weken verlengd. Gedurende zo'n reis werd er 2 maal in Milford verkocht om dan na 6 weken in de thuishaven van Oostende te markten. Tijdens deze periode werd wel eens 4 x 600 l en eens 2 x 200 l wijn opgevist, ook eens 54 sinaasappelkisten en 1 keer 4 kisten gevuld met appels. De appelsienen en appels kon men niet bewaren omwille van het zeewater maar de Algerijnse wijn werd verkocht en verdeeld onder de bemanning als drinkgeld.

Daar de 0.345 met als schipper Charles Pincket een eerste reis naar IJsland met succes had volbracht besloot mijn grootvader om eveneens dit avontuur te ondernemen met schipper Louis Viaene. De reis zou minstens 20 dagen duren omdat er langs het Kanaal, het kanaal van Bristol, de Minch richting IJsland moest gevaren worden. Via de Noordzee was dit niet mogelijk omwille van het mijnengevaar.

Maar toen kwam 10 mei 1940, de dag dat de 0.217 voor het eerst de reis naar IJsland zou ondernemen. Het was 6 uur in de morgen en het schip lag reeds buiten de sluisen aangemeerd toen het bericht kwam dat het Duitse leger België was binnengevallen.

Mijn grootvader gaf dan onmiddellijk bevel het schip terug in het visserijdok aan te merken. Omdat de Duitsers overal winst boekten werd er toch besloten om met het schip de haven te verlaten richting Frankrijk. Onmiddellijk daarop werd de volledige lading ijs (30T) over boord geworpen. Al het reservemateriaal uit het pakhuis van de 0.217 werd aan boord gebracht evenals het materiaal van de 0.223, de 0.128 en van de 0.176. Ook werd zoveel mogelijk het huis-

houden van het redersgezin Verleene, van zijn schoonbroer Engel Calcoen, van Raymond Duyck en van de motorist Jules Jansens (de roaren genaamd) aan boord gebracht. Ondertussen mocht van de plaatselijke overheid nog steeds geen enkel schip de thuishaven verlaten. Pas na 8 dagen, dus op 18 mei 1940, kreeg men de toelating de haven te verlaten. Vanaf 's morgens werd er standvastig gesluisd maar nog niet uitgevaren. Het was pas om 14 uur dat de waterschout het sein gaf om uit te varen onder begeleiding van de Engelse Navy. De eerste die de haven van Oostende verliet was de 0.108 "Adriatic" van rederij Achiel en Albert Christiaens, gevolgd door de 0.217. Waren dan aan boord:

- de familie Karel Verleene en 3 zonen + de hond Riki
- de familie Engel Calcoen met 1 dochter en 2 zonen
- de familie Raymond Duyck (stuurman) met een kindje van 3 maanden
- de familie Jules Jansens (motorist) met 1 dochter en 2 zonen waarvan een van 20 maanden en z'n schoonmoeder.

Al te samen 19 mensen en een hond. Ter hoogte van Nieuwpoort lag een fregat van de Engelse Navy die 's avonds zou aangevallen worden door Duitse stuka's en voor Koksijde tot zinken werd gebracht. Ter hoogte van Duinkerke kreeg de Belgische vissersvloot van de Franse marine de toelating om door te varen. Bij Grevelingen kwam de 0.217 de 0.223 "Roger-Jeannine" van reder Engel Calcoen tegen die zijn visserij had verlaten om naar Oostende terug te keren. Reder Calcoen (toen aan boord van de 0.217) gaf de bemanning van de 0.223 orders om naar Oostende door te varen, de families van de bemanning uit Oostende en Nieuwpoort op te halen om zich dan in Dieppe of Le Havre bij de 0.217 te voegen. Daarop zette de 0.217 verder koers richting Dieppe. De volgende morgen kwam de 0.217 ter hoogte van Dieppe maar kreeg van de Franse marine geen toelating om in de haven aan te meren. Toen was men druk bezig met het werpen van magnetische mijnen in de haven. Dan maar koers gezet naar Le Havre waar de 0.217 in de loop van de namiddag aankwam. Daar bevonden zich reeds verschillende Belgische vissersvaartuigen waaronder: de 0.122 - 0.345 - 0.163 en de 0.158. Gedurende de volgende nacht werd Le Havre gebombar-

deerd. Gelukkig werden onze schepen gespaard, enkel een klein marinescheepje werd in het dok tot zinken gebracht. Na enkele dagen kwam ook de 0.223 in Le Havre aan. Onmiddellijk verliet het gezin Calcoen de 0.217 om zich bij de bemanning en hun gezin van de 0.223 te voegen.

Dadelijk zette de 0.223 koers naar Honfleur om er vluchtelingen op te halen en die dan naar Engeland over te brengen.

Intussen beraadslaagden de reders van de 0.122, 0.345 en de 0.217 om samen te vertrekken en verder te varen naar Lorient.

Daar aangekomen in Le Port Louis (vissershaven van Lorient) werd toelating gegeven om voor slechts 24 uur in Lorient te verblijven. Lorient was trouwens een oorlogshaven en men kreeg daarom geen langere verblijfsduur. In Lorient kregen Mr. Spinguel en zoon van mijn grootvader de toelating om aan boord van de 0.217 te komen. Ook zij hadden Oostende verlaten maar waren per fiets in Lorient aangekomen. Daarna werd besloten verder zuidwaarts te varen naar de haven van La Rochelle waar opnieuw proviand en brandstof zou opgeslagen worden, met de bedoeling om de oceaan over te steken richting Bos-

ton (USA). Dit zou geschieden onder leiding van reder Henri Ghys (vader van de huidige havenkapitein) en mede eigenaar van de 0.345 "Irena-Raphaël"

(wordt vervolgd)

w

(

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, pureverwenerij.

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.

ZEEVAARTTERMEN (1)

verzameld door Etienne Pitteljon

Agent (scheepsagent)

In de scheepvaartwereld en wat het Belgisch recht betreft is hij de vertegenwoordiger van een rederij. Door de rederij, of door de bevrachter of de eigenaar van de vervoerde goederen wordt hij aangesteld om de belangen van het schip van de rederij te behartigen, in de haven waar de agent gevestigd is. Zo moet hij in overleg met de rederij en de gezagvoerder van het schip zorgen voor allerlei diensten die voor het aanleggen van het schip vereist zijn, zoals: het aanmelden bij de havenautoriteiten, het loodswezen, de “boatsmen” (voor het aanmeren), de gezondheidsinspectie, het proviand enz. De agent staat eveneens in voor de coördinatie tussen de scheepsleiding en de verschepers, respectievelijk ontvanger van de goederen m.b.t. het lossen en laden van de lading. De agent heeft hiervoor recht op een vergoeding volgens een vooropgesteld barema “ agency fee” genoemd.

Agentschap

Globale omschrijving van de overeenkomst / het contract tussen de reder en de agent. Ook vestiging of kantoor van de agent.

Ballast

Zware stof, die geen lading is en door een schip aan boord wordt genomen om voldoende diepgang, trim en stabiliteit voor een veilige vaart te verkrijgen. Ballast kan bestaan uit water, zand, grind e.d., geladen in ballasttanks

Bareboat charter

Huurcontract waarbij een schip zonder bemanning, tegen betaling van een huurprijs, ter beschikking van een derde wordt gesteld. De charteraar of huurder zorgt voor de bemanning van het schip en treedt op als reder.

Beam (E)

De maximum breedte van een schip. Dit is soms een factor waarmee rekening moet gehouden worden om te bepalen of een schip een bepaalde haven kan aandoen of voor een bepaalde reis geschikt is. De beam kan daarbij vergeleken worden met de breedte van de sluisen en het gebruik van een bepaalde uitrusting bij het laden en lossen van de vracht.

Beaufort schaal

In 1805 stelde Sir Francis Beaufort (1774-1857), Engels admiraal en hydrograaf van de Admiraliteit, de naar hem genoemd schaal van de windkracht op.

Deze schaal die loopt van 0 (windstilte), tot 12 (orkaan), was afgeleid van de weinig gecoördineerde en dikwijls subjectieve terminologie.

Ook Beaufort nam daarbij, net als zijn voorgangers, de zeilvoering van de schepen als uitgangspunt.

De Britse Admiraliteit aanvaardde in 1838 deze schaal en in 1927 ook het Internationaal Meteorologisch Comité.

In 1927 werd de zeilvoering van Beaufort omgewerkt tot een schattingsmethode die zich uitsluitend oriënteerde op de uitwerking van de wind en de golven.

- 0- windstil 0,0-0,2 m/sec (1 km/u)
- 1- flauw 0,3-1,5 m/sec (2-5km/u)
- 2- flauwe koelte 1,6-3,3 m/sec (6-11km/u)
- 3- lichte koelte 3,4-5,4 m/sec(12-19km/u)
- 4- matige koelte 5,5-7,9 m/sec(20-28km/u)
- 5- frisse koelte 8,0-10,7 m/sec (29-38km/u)
- 6- stijve bries 10,8-13,8m/sec (39-49km/u)
- 7- harde wind 13,9-17,1 m/sec (50-61km/u)
- 8-stormachtig 17,2-20,7 m/sec (62-74km/u)
- 9-storm 20,8-24,4 m/sec (75-88km/u)
- 10-zware storm 24,5-28,4 m/sec(89-102km/u)
- 11-zeer zware storm 28,5-32,6 m/sec (103-117km/u)
- 12-orkaan +32,6 m/sec (+ 117km/u)

Blauwe steen

Dit is een symbolische benaming voor de rand van een kaaimuur. Deze term wordt gebruikt bij de INCO term FOB (Free on Board), waar de verantwoordelijkheid en de kosten overgaan van de verkoper naar de koper op het ogenblik dat de goederen de reling van het schip (of de rand van de kaaimuur) passeren. In Vlaanderen spreekt men in dit geval van de "Blauwe Steen".

Boeg (N), Bow (E)

1) Voorste gedeelte van de scheepsromp, waar de rechte zijden naar elkaar toe gebogen zijn om samen te komen in de steven. De vorm van de boeg beïnvloedt in sterke mate de vaar- en manoeuvreereigenschappen van een schip.
2) In enkele gevallen een ruimte binnen de romp, nu nog voorkomend in het woord zienboeg.

(1)



Boegdeur (N) Bow door (E)

Deur aan het voorste gedeelte van een schip (meestal ferries of veerschepen) die het mogelijk maakt door het gebruik van een opstaande op- of afrit die zich achter de deur bevindt voertuigen te lossen of te laden.

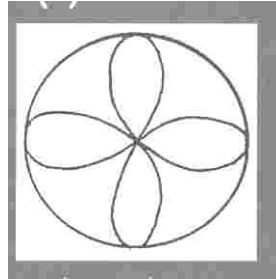
Boeggolf (N) Bow wave (E)

Golf opgestuwd door de boeg van een snelvaarend schip. Grootte en richting zijn afhankelijk van de rompvorm onder water. De boeggolf betekent energieverlies. Om het behoud van de economische optimale vorm van het voorschip toch de boeggolf te beperken, worden bij grote schepen de bulbsteven toegepast.

Boegschroef (N), Bow truster (E)

Propeller aangebracht in een dwarsscheepse tunnel - onder de waterlijn - in het voorschip van vaartuigen. Bedoeling is het manoeuvreren

te vergemakkelijken. Door deze schroef zijn de schepen ook minder afhankelijk van sleepboten bij het aanleggen aan of het vertrekken van de kade. Aangezien deze schroef zich onder de waterlijn bevindt en een draaiende schroef een gevaar kan betekenen voor o.a. duikers, wordt een teken aangebracht op de voorsteven (zie figuur) dat wijst op de aanwezigheid ervan



Bolder (N) Bollard (E)

Constructie aan dek van een schip of aan de wal, bestaande uit één of meer verticale gietijzeren of stalen cilinders waarrond een maniltros of een tros in kunststof of staaldraad kan worden bevestigd. Als het gaat over een verbinding van het schip naar de wal, spreekt men van een meerbolder voor het meren of afmeren. In de binnen- of sleepvaart wordt de sleepdraad op het afgesleepte vaartuig bevestigd aan de scheepsbolder.



Bij een sleepboot heeft de scheepsbolder grotere afmetingen en wordt deze opgebouwd met twee cilindervormige bolderpalen en een dwarsbalk waaraan de sleephaak met vering en sleepinrichting scharnieren is bevestigd.



Boord (N), Board (E)

Huidplaat van een houten schip of in ruime zin de zijde van een schip. Daarvan werden o.m. afgeleid: stuur- en bakboord, vrijboord en aan boord gaan (to embark - E). stuur- en bakboord (N), port and starboard (E), right and left (E): rechter- en linkerzijde van het schip, wanneer men het gezicht naar de voorsteven van het schip richt. Vóór de uitvinding van het roer (12de eeuw) lag de zware stuurriem, die de besturing van het schip mogelijk maakte, rechts van de achtersteven en werd het rechterscheepsboord dus het "stuurboord" genoemd.

De stuurman moest met beide handen sturen en keerde z'n rug (back -E) naar de linkerscheepsboord, vandaar de benaming "bakboord". In vele samenstellingen geven stuur- en bakboord aan dat het gerei of de installaties zich aan de rechter- of linkerkant van het schip bevinden: bakboordanker, stuurboordschroef, e.d. 's Nachts voert het schip aan stuurboord een groen en aan bakboord een rood licht. Ook in de bevelen voor het besturen van het schip komen deze termen voor, bvb. "bakboord roer" betekent dat het schip naar links moet draaien.

Boot (N), boat (E)

Algemene benaming voor een open vaartuig dat kan worden voortbewogen door middel van roeiriemen, zeilen of een motor en gebruikt als zelfstandig vaartuig, o.m. als vissersvaartuig, veerboot, sloep of werkboot van een schip. In samenstellingen worden ook schepen soms boot genoemd.

Brakwater (N), brackish water (E)

Zoetwater gemengd met zeewater, waarvan de densiteit zich tussen 1.000 kg en 1.026 kg per kubieke meter bevindt. Het brakwater komt meestal voor in open havens, estuaria en in of achter een sluis in een zeehaven

Breakbulk (cargo) (E)

In tegenstelling tot de vracht vervoerd via roro of in containers, wordt allerlei verpakt stukgoed of "breakbulk" behandeld per stuk of in bundels. Een schip dat dergelijke

vracht vervoert, wordt "breakbulk ship" (of -schip) genoemd.

Naast de benaming "breakbulk" wordt voor deze goederen ook de term "conventioneel" gebruikt.

(wordt vervolgd)

Bron: Nieuwsbrief Zeehaven Brugge vzw

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.*

DE HOOFDKERK VAN MARIAKERKE ONZE-LIEVE-VROUW-KONINGIN (8)

Marcel Leeuwerck

Na onze wandeling door het kerkschip en de dwarsbeuken stappen wij het drietal treden op naar het hoogkoor, of juister gezegd: het priesterkoor.

Vanaf het begin van het Christendom volgt het plan van de kerken immers (zoals vroeger reeds uitgelegd) een gelijkaardige hiërarchische opdeling als bij de voormalige joodse tempel te Jerusalem. Daar ging het voorplein voor alle volken (de gosjiem), over naar een ruimte die voorbehouden bleef aan het gelovige volk, met daarin het “heilige”, waar priesters en levieten de heilige handelingen verrichtten.

Daarbinnen staat het altaar, het “ heilige der heiligen ” met tabernakel.

In de middeleeuwen groeide het aantal katholieke priesters fors aan en zij vereisten voor hun dagelijkse mis veel bijkomende altaren. De gotiek voorzag hierin met een hele krans straalkapellen rondom het priesterkoor, onderling verbonden door een monumentale omgang (het deambulatorium).

In onze kerk te Mariakerke ontwierp architect Smis ook zo'n zuilenrij rond het altaar met wandelgang, maar zonder kapellen. De “gotiserende” schijn blijft aldus opgehouden. Met de nieuwe liturgie sedert Vaticanum II vervalt evenwel de functie van dit hoofdaltaar, want nu officieert de priester met het gelaat naar het volk gericht aan een eenvoudiger tafel dicht bij de kerkgangers. De oude vertrouwde communiebank stond meteen in de weg en verhuisde zonder heimwee naar de rommelzolder. Wij vinden hem soms terug als kitscherige

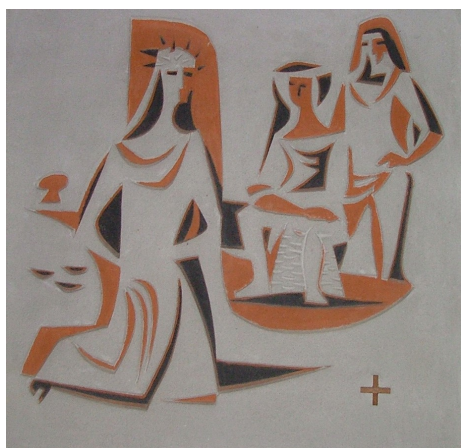
balustrade in smakeloze pronkkamer van omhooggevallen parvenu's.

Alzo zijn wij ver afgedwaald van de sierlijk gebeeldhouwde doksalen uit de barok, of van de kleurige iconostasen van de oosterse riten. Onze geestelijkheid viert de heilige mysteriën niet meer verdoken achter indrukwekkende koorafsluitingen, maar betreft openlijk het hele kerkvolk in de liturgie.

Met deze recentere schikking wordt evenwel de oostelijke kooruitbouw, die bijna de halve lengte van de kerk beslaat, overbodig.

Wel heeft architect Smis de uitsluitend decoratief bedoelde wandelgang rond het altaar nuttig ingeschakeld tot locatie van de veertien staties van de kruisweg. Iedere kerk en kapel moet immers de gelovigen de gelegenheid bieden om de geestelijke oefening van de kruisweg te beleven. Deze vrome praktijk raakte in recentere materialistische tijden wel in onbruik. Zij laat de beoefenaar mediteren over het lijden van Christus in veertien “ staties ” of haltes op de weg van Jezus' kruisdraging. Die staan rondom op de binnenwanden genummerd met een kruis en (meestal) met een voorstelling van het inspirerend tafereel, te beginnen met de veroordeling door Pilatus (1) tot de graflegging (14).

Al deze scenes steunen niet noodzakelijk op het Evangelieverhaal, maar zijn in de loop der eeuwen traditie geworden. Die veertien schilderijen of bas-reliefs hangen in de kerken op de meest verscheiden plaatsen en storen soms wel de architectuur. Architect Smis wist ze te Mariakerke handig te integreren door ze als



een doorlopend fries in sgraffito te laten uitvoeren. Die opdracht verleende hij aan een bekend en ervaren kunstenaar van de parochie: Mr Willy Bosschem.

Hij werd wel in 1930 geboren te Gent en studeerde aan het St Lucas instituut. Van 1951 af bleef hij verbonden aan het Oostendse kursaal, eerst als decorateur, later volgde hij als public-relations man, Gustaaf Sorel op en werd na diens dood ook directeur van de Stedelijke Kunstacademie. Nu geniet hij reeds een tiental jaren van zijn pensioen, maar blijft nog actief en woont op de Troonlaan.

Zijn functie in het Kursaal bezorgde hem veel vruchtbare relaties in de kunstwereld en daarmee mocht hij op veel uitgelezen locaties exposeren. Te Spa staat hij bekend als “le peintre-chevalier”, hij draagt immers de decoratie van een ridderorde en in dat milieu staat zoiets hoog aangeschreven.

W.Bosschem bleef steeds een overtuigde figuratief, zonder in steriel academisme te vervallen. Hij schuwde het experiment niet en zocht binnen het figuratieve een eigen stijl.

Een heel eigen werkwijze vond hij in zijn smoke-out. Geëmailleerde platen berookte hij met chemisch gekleurde rook en bewerkte die met watten vooraleer ze te fixeren. Op zijn minst zeer origineel. Dat hij met de weinig toegepaste sgraffito-techniek ook hier een meesterwerk afleverde getuigt van zijn flexibiliteit als kunstenaar. Sgraffito houdt het midden tussen grafiek (vormgeving in het platte vlak) en basreliëf (met diepte-effect). Zij vereist goed vakmanschap vanwege de stukadoor die meerdere lagen stuc met verschillende kleur op elkaar uitsmeert; waarna de kunstenaar onmiddellijk de voorstelling uitkrast in het natte materiaal.

Te Mariakerke liggen drie lagen boven elkaar:

gitzwart, menie-rood en grijs-beige. Het kruis ligt als foltertuyg altijd diep in het zwart, terwijl de figuren er rond rood en grijs opduiken. Deze techniek kent in ons zeeklimaat weinig toepassing buitenshuis. Onze kwakkelwinters laten het afwisselend vriezen en dooien en het stucwerk erodeert vlug.

Binnen de kerk houdt zo'n kunstwerk wel goed stand en Mariakerke geniet de eer het mooiste (en wellicht het enigste) voorbeeld van deze kunstenaar in het Oostendse te mogen tonen.

Een bezoek aan de kerk loont alleen al de moeite omwille van dit enig kunstwerk. De kruiswegen van de meeste kerken tonen stroperige Saint Sulpice-achtige taferelen in zoeterige kleuren. Hier leent het ruwe materiaal zich evenwel uitstekend om het bittere lijden van Jezus aan te voelen.

De bewonderaar zal het niet laten even onder dit koude schravelige oppervlak te strijken om in de gepaste vrome stemming te komen.

In de volgende bijdrage kijken wij weer omhoog in het blijde licht van de ramen.



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

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