

41936

*Marcel Vanden Bosch*

## HET ZEILOPLEIDINGSSCHIP DE MERCATOR

►  
Schip onder zeil  
tussen Oostende  
en Antwerpen  
(foto O. Pauwels)



*In 1932 kwam het zeilopleidingsschip de Mercator, een barkentijn met drie masten, voor het eerst in de vaart. Deze barkentijn bracht een spectaculaire vooruitgang teweeg in de opleiding van toekomstige Belgische officieren. Tot aan het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog legde het 19 volwaardige zeezeizen af, al of niet met officieren in spe aan boord.*

*Daarnaast heeft het schip uit die periode enkele spraakmakende expedities op zijn naam staan. In 1935 bracht het twee reuzengrote beelden van het Paaseiland naar België, en – allicht het meest bewogen gebeuren –, in 1936 meerde het aan met het stoffelijk overschot van pater Damiaan aan boord.*

*Na de veeleisende oorlogsjaren kwam de Mercator in 1947 zwaar gehavend de Antwerpse haven binnengevaren. Een grondige herstelling en aanpassing waren nodig om het opnieuw als opleidingsschip te laten functioneren. Na de oorlog nam het ook deel aan enkele zeilwedstrijden.*

*Op 14 augustus 1960 zette de Mercator definitief een punt achter zijn carrière als zeilopleidingsschip. Er werd beslist het als museumschip om te bouwen en het beheer in handen te geven van de v.z.w. Mercator. Zijn bescherming als monument in 1995 maakte dat verkregen kon worden om het schip te restaureren. De v.z.w. heeft als permanente opdracht de Mercator te onderhouden en rendabel te maken.*

## DE MARITIEME OPLEIDING IN BELGIË VOÛR DE MERCATOR

Toen ons land onafhankelijk werd in 1830, werd maritiem onderwijs verstrekt in twee zeevaartscholen, één in Antwerpen en één in Oostende. Die scholen bestonden toen al vrij lang, de school van Antwerpen was immers gesticht in 1798, die van Oostende in 1820.

In beide scholen werd echter alleen theoretisch onderricht verstrekt. Toekomstige officieren waren verplicht om voor hun opleiding aan te monstere op schepen van de koopvaardij, hetzij onder Belgische, hetzij onder een vreemde vlag. Een dergelijke inscheping verliep voor deze toekomstige officieren niet zonder moeilijkheden. Zij moesten aanmonstere in de allerlaagste rang, en aangezien zij nog alles te leren hadden, werden zij door de andere bemanningsleden niet altijd op de meest enthousiaste manier ontvangen en bejegend. Het was dan ook een harde leerschool. Maar zelden was er sprake van een 'praktische opleiding'. Zij waren meestal aan hun lot overgelaten en moesten met vallen en opstaan hun 'stiel' zelf zien te leren.

Aan het begin van de 20ste eeuw kwam er verandering in deze toestand. In 1903 werd in Antwerpen een naamloze vennootschap gesticht, de Belgische Zeevaartvereniging. Zij had als opdracht een opleidingschip uit te reden voor de toekomstige Belgische zeeofficieren. Aan de basis van deze vereniging lag vooral graaf Paul de Smet de Naeyer. Hij was toen minister van Financiën en Openbare Werken en had een grote belangstelling voor de maritieme uitbouw van ons land.

Het eerste Belgisch zeilopleidingschip, 'Comte de Smet de Naeyer', had geen hulpmotor en was uitgerust voor vrachtvervoer. Op 12 februari 1905 vertrok het uit Antwerpen voor zijn eerste reis. Het verging echter al op zijn tweede reis, tijdens een storm in de Golf van Gascogne. Drieëndertig bemanningsleden stierven op 19 april 1906 de zee-mansdood, waaronder de commandant, twee officieren, de aalmoezenaar en 18 cadetten.

De verslagenheid in het land was bijzonder groot en de opleiding van toekomstige zeeofficieren werd meteen opnieuw in vraag gesteld. Het nieuwe opleidingsprogramma voorzag uiteindelijk eerst een theoretische opleiding aan boord van een stationair opleidingschip. Daarvoor werd een Brits zeilschip aangekocht dat, na een aantal aanpassingen, omgedoopt werd tot 'Comte de Smet de Naeyer II'. Later zouden de toekomstige officieren de praktijk



▲  
Kadetten aan het  
werk in de tuigage

leren gedurende 48 maanden op een varend school-schip op zee. In afwachting van een eigen varend school-schip werd een overeenkomst gesloten met een Duitse rederij om Belgische cadetten te laten inschepen op één van hun schepen, de 'R.C. Rickmers' een vijf-mastbark. Die overeenkomst werd echter geen succes.

Intussen had de Belgische Zeevaartvereniging beslist om met de steun van de Regering een nieuw schip te laten bouwen. Het werd een vier-mastbark die de naam 'L'Avenir' kreeg. Het schip werd gebouwd op een Duitse werf in Bremerhaven. Tijdens de periode van 1908 tot 1932 volbracht 'L'Avenir' 24 grote reizen, waarvan sommige meer dan een jaar duurden. 'L'Avenir' bleef overigens tijdens de hele Eerste Wereldoorlog in de vaart.

In 1932 zou de Belgische Zeevaartvereniging 'L'Avenir' verkopen. Intussen had de Regering beslist zelf een nieuw opleidingschip te laten bouwen, waarvan de uitbating toevertrouwd zou worden aan de Belgische Zeevaartvereniging. Het plan van het schip werd getekend door A. de Gerlache, directeur-generaal van het Zeewezen. De bouw werd toevertrouwd aan de scheepswerf Ramage en Ferguson te Leith in Schotland. Het schip kreeg de naam *Mercator*, naar de bekende Vlaamse cartograaf Gerard Mercator, of Gerhard Cremer.

## HET NIEUWE ZEILOPLEIDINGS- SCHIP MERCATOR

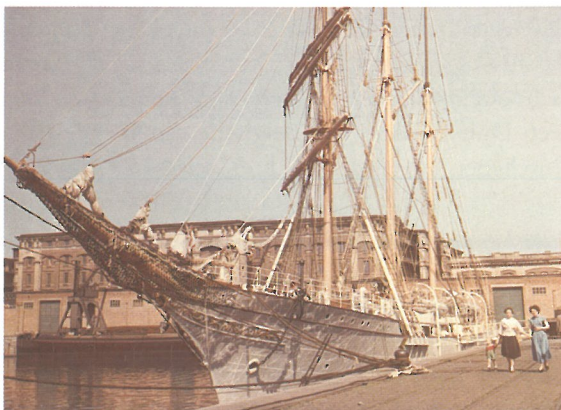
De *Mercator*, een barkentijn, heeft een bruto tonnenmaat van 778,86 ton en is voorzien van een hulpmotor van 500 pk. De totale lengte bedraagt 78,40 meter, de grootste breedte 11,09 meter en de diepgang 4,50 meter.

De kostprijs van dit nieuwe zeilschip beliep 9 miljoen frank. Bij de levering bleek het echter geen volledige voldoening te schenken, zodat het weer naar de werf werd gestuurd voor een aantal aanpassingswerken die meer dan een half miljoen zouden kosten. De *Mercator* was nadien een uitstekend zeilschip.

Het schip telt drie masten, respectievelijk met een hoogte van 39, 41 en 40 meter. Volledig opgetuigd telde het 15 zeilen met een totale oppervlakte van 1.600 m<sup>2</sup>.

De geschiedenis van het schip kan worden opgedeeld in drie grote periodes: de vooroorlogse – van 1932 tot 1940 –, de oorlogsjaren – vanaf 1940 tot het in 1947 weer in België kwam –, en de naoorlogse periode – van 1950 tot 1960.

▶ De 'Mercator' aan de kade in het Antwerpse Bonapartdok (niet gedateerde foto privé archief)



▼ De 'Mercator' tijdens de derde zeilrace voor opleidingsschepen van Oslo naar Oostende in 1960 (foto privé archief)



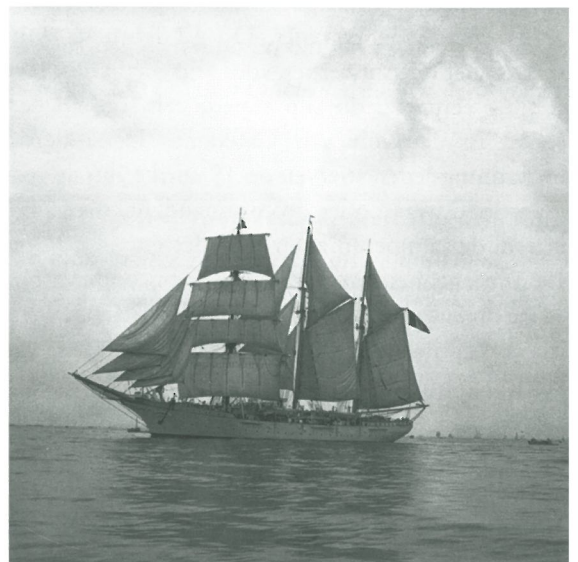
## De vooroorlogse periode van 1932 tot 1940

De *Mercator* vertrok voor zijn eerste reis uit Antwerpen op 5 september 1932. Tot het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog zou het schip in totaal 19 volwaardige reizen uitvoeren. Tijdens de 20ste reis werd het schip verrast door het uitbreken van de oorlog en kon het niet naar zijn thuishaven terugkeren.

Tijdens de vooroorlogse periode legde de *Mercator* in totaal 161.686 zeemijlen af, waaronder 78.866 al zeilend. Het schip werd niet uitsluitend ingezet voor de opleiding van toekomstige officieren. Tevens werd medewerking verleend aan wetenschappelijke ondernemingen, zoals het verzamelen van specimen voor het Natuurhistorisch Museum te Brussel. Bij het biologisch onderzoek van de zeefauna werden een vijftigtal nieuwe specimen van de zeefauna ontdekt, die de *Mercator* meebracht.

Het schip zou trouwens ook echt geschiedenis schrijven. De reis van 3 november 1934 tot 21 mei 1935 bracht het schip naar het Paaseiland, waar het een Frans-Belgische expeditie zou ophalen. Daar wachtte het een zware opdracht: twee reuzenbeelden moesten aan boord geladen worden. Het zwaarste woog 6 ton, terwijl het schip voor anker moest gaan op meer dan 250 meter voor de kust. De *Mercator* bracht dit titanenwerk niettemin tot

▼ Het opleidingsschip op weg van Brest naar de Canarische eilanden tijdens de tweede zeilrace voor schoolschepen in 1958 (foto privé archief)



een goed einde, en de waardevolle vracht kon op 12 mei 1935 in Brussel worden afgeleverd.

De reis van 14 oktober 1935 tot 4 mei 1936 is zeker niet minder rijk aan historische herinneringen. Tijdens die reis werd het stoffelijk overschot van pater Damiaan, de held van de melaatsen die zijn leven liet op het eiland Molokaï, naar België teruggebracht. De aankomst van het schip te Antwerpen in aanwezigheid van vele prominenten uit het hele land en de triomftocht die de lijkstoet volgde van Antwerpen over Tremelo naar Leuven, de laatste rustplaats van de intussen zalig verklaarde Damiaan, zijn voor alle aanwezigen herinneringen die nooit vervagen.

In 1938 ondernam het schip nog een merkwaardige reis naar IJsland voor een onderzoek in verband met de geisers.

### De oorlogsjaren van 1940 tot 1947

Begin 1940 verliet de *Mercator* zijn thuishaven Antwerpen voor zijn 20ste reis. Achtereenvolgens werden de havens van Oostende, Tenerife, Rio de Janeiro, Lobito en Banana aangedaan, en op 14 september 1940 werd afgemeerd in Boma. Door de oorlogstoestand en de bezetting van het land was het uitgesloten naar België terug te keren. Het schip werd daarom afgeleid naar onze toenmalige kolonie, Belgisch-Kongo. Tijdens dat verblijf verleende het schip zijn medewerking aan het in kaart brengen van de kust van Belgisch-Kongo.

Begin 1943 werd het schip opgeëist door de Britse Admiraliteit en vertrok het onder Britse vlag naar Freetown om daar tot augustus 1945 dienst te doen als Submarine Depot Ship. Op de tentoonstelling die momenteel aan boord van het schip opgebouwd is, zijn meerdere foto's te zien die genomen werden tijdens dit verblijf, alsook de Britse vlag die het schip toen voerde.

Aan het einde van de oorlog was het eens zo prachtige en goed onderhouden schip zo goed als onherkenbaar. Na lange en moeizame besprekingen werd de *Mercator* tenslotte naar België gesleept, waar het in Antwerpen aankwam op 18 januari 1947.

Pas na grondige expertises werd beslist het schip weer volledig in orde te stellen en het opnieuw in te schakelen voor de opleiding van de cadetten. De werken werden toevertrouwd aan de firma Beauval en Goedeme uit Gent.

Het schip werd evenwel niet integraal heropgebouwd volgens zijn oorspronkelijke structuur. Steunend op de ervaringen opgedaan tijdens de vooroorlogse periode werd het wenselijk geacht bepaalde aanpassingen door te voeren om het schip en de opleiding optimaal te laten functioneren. Gelukkig zijn wij nog in het bezit van de wijzigingen die aan de oorspronkelijke inrichting werden aangebracht. Dat zou bijzonder nuttig lijken wanneer later, bij de bescherming van het schip als monument, beslist moest worden over de verdere restauratiewerken.

Toen alle werken voltooid waren, werd een proefreis van een maand ingelast, waarna het schip opnieuw zijn oorspronkelijke opdracht kon gaan vervullen.

### De naoorlogse periode van 1950 tot 1960

De eerste naoorlogse reis liep van 20 januari 1951 tot 22 april 1951 en bracht het schip onder meer in Tenerife, Casablanca, Rio del Oro, Napels en Algiers. De vooroorlogse reizen hadden veelal in het kader gestaan van wetenschappelijke expedities

▼  
De *Mercator* op zee  
(foto O. Pauwels)



## TECHNISCHE FICHE

### Type tuigage

Barkentijn: dit is het type gemengd tuig met razeilen (dwarse tuiging) in de voor- of fokkemast (hoogte: 39 m), met langsscheeps getuigde grote mast (hoogte: 41 m) en bezaanmast (hoogte: 40 m) met schoenerzeilen en met een boegspriet.

Bruto tonnenmaat: 778,86 ton

Lengte: 78,40 m

Breedte: 11,09 m

Diepgang: 4,50 m

Scheepsrump met geklonken ijzeren platen, stalen structuur en bovenbouw. Houten dekken.

### Besturing:

- op de commandobrug bevinden zich o.a. een magnetisch standaardkompas, een gyrostuuraanwijzer, een log om de snelheid en de afgelegde weg aan te duiden, een clinometer om de slagzij aan te geven, drie spreekbuizen, een telegraaf om de bevelen van de brug naar de machinekamer over te brengen en signaalvlaggen.

▼  
Schip onder zeil  
tussen Oostende  
en Antwerpen  
(foto O. Pauwels)



- onder de commandobrug (in de kaartenkamer) bevinden zich het gyroscopisch kompas, het radarscherm, het echo-dieplood, de controlepost voor de navigatielichten, de elektrische koersaanwijzer, het druklog, de barometers en de scheepsklok.

### Uitrusting dek:

Vooraan, in het midden van het bakdek, bevindt zich de ankerspil. Deze kaapstander wordt gebruikt om het kabeltouw in te halen, soms ook om het anker te lichten.

Op het voorschip bevinden zich twee ankers van 1595 kg. De kraanbalk dient om de ankers op het dek te plaatsen. De lengte van de ankerketting bedraagt 240 m (135 vadem), om de vadem gemerkt.

Sonore verklikking van de gevierde lengte d.m.v. scheepsbel. Het gaat hier om een geschenk van de Stad Antwerpen met het opschrift: *'De Stad Antwerpen aan het Belgische schoolschip Mercator 1932'*

Elektrische ankerspil onder de bak.

Reserveschroef en anker van 1.405 kg

Op het achterdek: het noodroer en een magnetisch kompas.

### Globale inrichting:

– Op een zeilschip bestaat de bovenbouw op het dek uit de bak (vooraan), het brughuis (midscheeps), de kampanje (achteraan). Het verblijf van de onderofficieren en de matrozen was op het tussendek vooraan, dit van de kadetten op het tussendek achteraan.

Het appartement van de commandant bevindt zich achteraan in de kampanje aan stuurboordzijde. De kapitein verbleef aan bakboordzijde (salon, slaap- en badkamer, hut)

– Keuken achter de kaartenkamer (bovendeks).

– Zeilkooi (tussendeks)

– Matrozenverblijf en Post I: allerlei bestemmingen, o.a. het atelier voor het herstellen van de zeilen en de slaappleats van de kadetten.

Hangmatten en altaar.

– Post II: klaslokaal, refter en slaapzaal waarop uitgeven: de pantry, een bergplaats voor het oliegoed, de consultatieplaats voor de scheepsarts, het hospitaal en de apotheek.

– Verder nog: de kajuiten van de aalmoezenier, de officieren, en de elektricien-werktuigkundige, de scheepsarts, de hofmeester, de chef-mecaniciën en de boordcommissaris. Post III, de messroom van de officieren (met mahoniehouten lambrisering); de radiohut (dit alles tussendecks).

– Onder Post I bevinden zich de koelruimte en de proviandkamer (onderdecks)

– Het ruim

### Machinekamer en hulpaandrijving

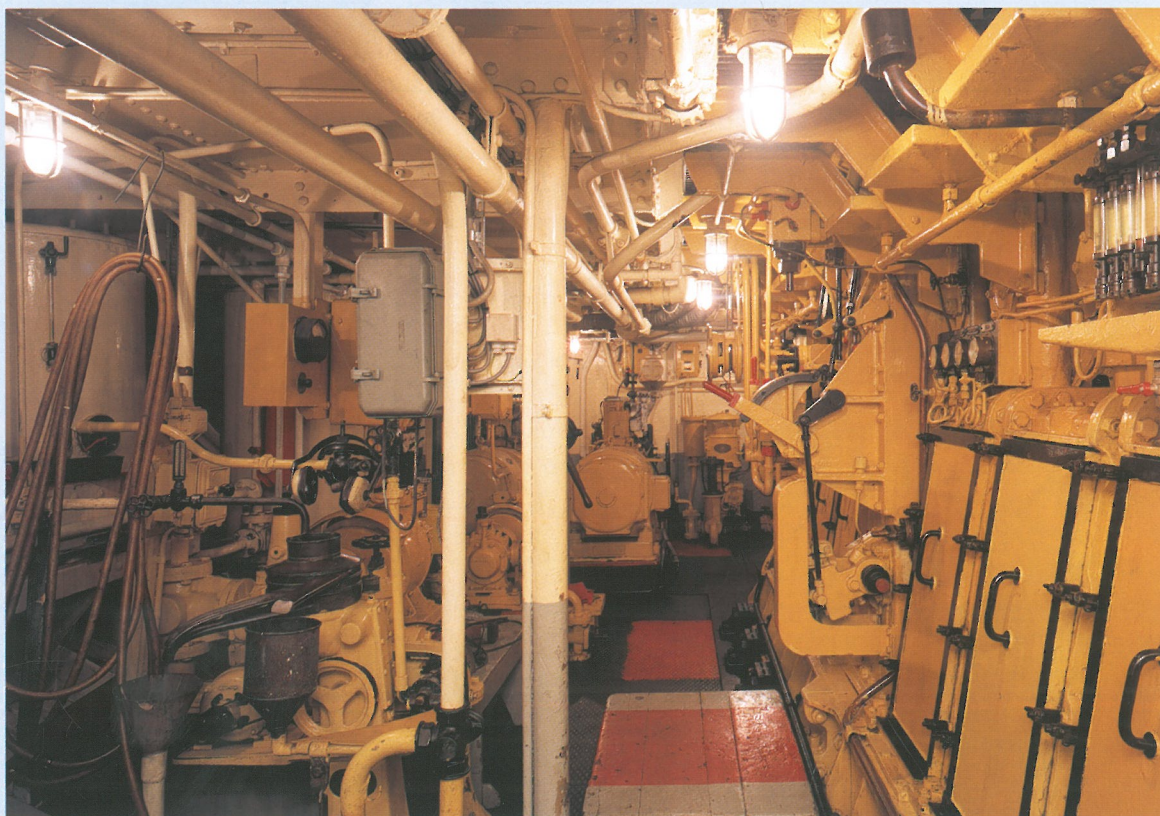
- Dieselmotor 'Burmeister & Wain', 6 cilinders, bouwjaar 1932.
- Bouwplaats: 'Ramage & Ferguson Ltd, Engineers and Shipbuilders, Leith', nr 269-1932.
- Generatoren: 2 'Gardner' 5-cilinder Dieselmotoren en generatoren 'Crompton Parkinson', 220V, 30 kW, 1600 t
- Pompen: een pomp 'SAM' met 2 cilinders, een centrifugale pomp 'Sunderland' e.a.
- Schakelbord anno 1932
- Scheepstelegraaf met wijzeraanduiding.
- Scheepsschroef met 2 bladen die tijdens het zeilen in verticale stand kan gezet worden.

### Beveiliging

– Tussendecks: waterdichte deur die vanuit bovendeks d.m.v. een tand- en heugelsysteem bediend wordt en die met 2 wielen over een spoor rijdt.

– Bovendecks: 10 houten reddingsloepen.

▼  
De machinekamer  
(foto O. Pauwels)



en representaties in het buitenland. Na de oorlog nam het schip ook deel aan de grote zeilraces, waarbij het overigens bijzonder verdienstelijk was.

Het schip nam deel aan drie grote zeilwedstrijden en tweemaal kwam het als eerste over de meet. Maar in geen van die twee gevallen behaalde het ook de eerste prijs. Aan deze wedstrijden namen immers schepen van verschillende grootte deel, die ook verschillende tuigages droegen. De inrichters hadden daarom een handicapformule ingebouwd bij het opmaken van de definitieve rangschikking. En die formule speelde in het nadeel van de *Mercator*.

Tijdens de laatste wedstrijd waaraan het schip deelnam, de koers Oslo-Oostende in 1960, kwam het weer als eerste aan maar werd het in de officiële rangschikking slechts derde. Toch ontving het twee bijzondere prijzen: één om als eerste vierkant getuigd schip over de eindstreep te zijn gevaren, en een andere prijs voor de beste overtocht. Die zeilwedstrijd was trouwens een onderdeel van de allerlaatste officiële reis van het schip.

Na de prijsuitreiking in Oostende vervolgde de *Mercator* zijn laatste reis met een bezoek aan Lissabon naar aanleiding van de 500ste verjaring van de dood van Hendrik de Zeevaarder. Toen het schip daarna op 14 augustus 1960 de haven van Antwerpen binnenliep, kwam er meteen een eind aan een glorierijke loopbaan. De *Mercator* zou nooit meer als zeilopleidingschip zee kiezen.

## WAAROM DE MERCATOR UIT DE VAART GENOMEN WERD

Al bij de heropbouw van het opleidingsschip *Mercator* op de werf Beauval en Goedeme, maar vooral nadat het schip opnieuw in de vaart was gebracht, dook de vraag op: 'waarom nog een zeilopleiding?'

Voor deze vraag bestonden verscheidene argumenten:

- in de handelsvaart was inmiddels volledig afstand gedaan van zeilschepen;
- in sommige landen, waaronder ook naties met een grote maritieme traditie, werd geen zeilopleiding meer verstrekt;
- enig scheepswerven, zeker in België, hadden nog ervaring in het ontwerpen en bouwen van zeilschepen;
- in de periode dat de *Mercator* niet beschikbaar was, hadden heel wat officieren hun opleiding



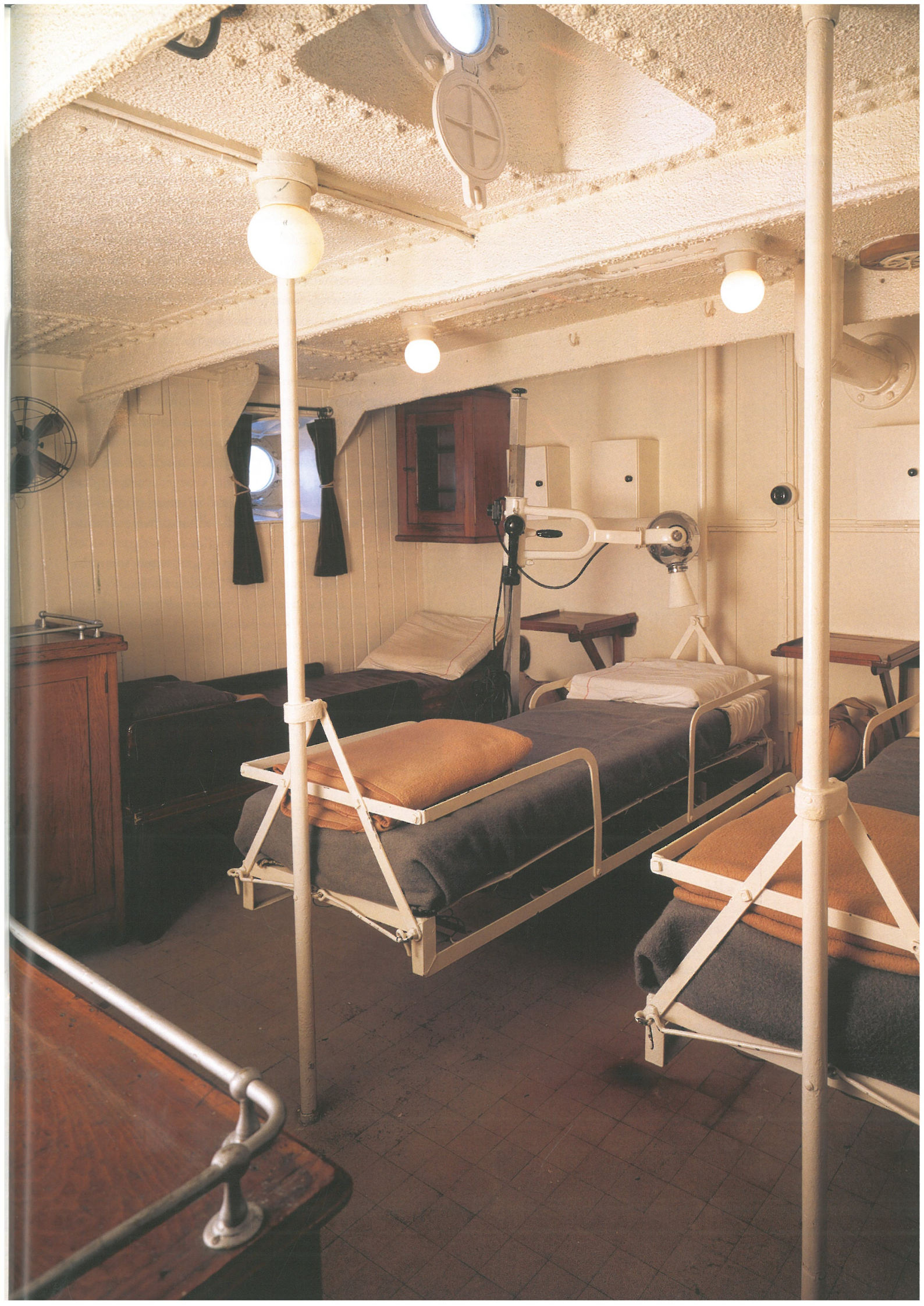
▲ De Mercator van op de boegspriet (foto O. Pauwels)

uitsluitend gekregen aan boord van cargoschepen. Daardoor waren twee categorieën zeeofficieren ontstaan, met en zonder opleiding aan boord van de *Mercator*. Mogelijk vreesden deze laatsten dat als de zeilopleiding bestendig werd, zij als tweederangsofficieren beschouwd zouden worden.

De toenmalige minister van Verkeerswezen, E. Anseele, stelde al op 27 juni 1956 twee concrete vragen aan de drie overkoepelende organisaties, de Belgische Zeevaartvereniging, het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege en de Georges Lecointekring:

*'Zoals U weet zal zich binnen afzienbare tijd het probleem stellen van de vervanging van het opleidingschip Mercator.*

*Ik zou het ten zeerste op prijs stellen indien uw vereniging in voltallige vergadering het probleem wilde bestuderen en indien U bij het Bestuur van het Zeewezen een omstandig verslag wilde indienen dat de uiteindelijke en gemotiveerde zienswijze van uw vereniging zou uiteenzetten. Dit verslag zou dan door een beperkte werkgroep als basis van bespreking worden genomen.'*







▲  
De mess  
van de officieren  
(foto O. Pauwels)

De drie verenigingen gingen in op het verzoek van de Minister zodat het Bestuur van het Zeewezen hem op 12 december 1956 een dossier kon voorleggen waaruit het volgende uittreksel:

135.540

*'Gelet op de quasi-unanimiteit van de uitgebrachte adviezen en met inachtneming van het feit dat de bijzonderste deskundigen die de doorslag moeten geven bij de besprekingen in de vroeger voorgestelde werkgroep, reeds omstandig hun advies hebben uitgebracht, ben ik van oordeel dat het geen zin meer heeft om thans nog een vergadering te wijden aan het vraagstuk ter bepaling van het type opleidingsschip dat Mercator zal vervangen. In deze voorwaarden ben ik zo vrij de heer Minister beleefd te verzoeken zijn akkoord te willen betuigen met het principe dat MERCATOR zo spoedig mogelijk dient vervangen door een zeilschip, met hulpmotor, zonder lading, die plaatsruimte biedt voor ongeveer 200 opvarenden.'*

Zelfs na dergelijke adviezen was het probleem nog niet snel van de baan. De Minister liet het dossier voorlopig rusten.

Op 3 juni 1957 kwam uiteindelijk een groep voraanstaanden uit de sector samen om uitvoerig te discussiëren over de algemene opvatting van het nieuw te bouwen opleidingsschip. Hun verslag vermeldt uitdrukkelijk dat bij die discussie de aard van het schip – een nieuw zeilschip dus – niet meer aangevoerd moest worden, aangezien dit punt vroeger voldoende werd besproken. Ook dit advies ging naar het Kabinet van de Minister, maar het bleef, net als het vorige, zonder gevolg.

Intussen hadden parlementsverkiezingen plaats waardoor P.W. Segers aan het hoofd kwam van het departement van Verkeerswezen. Enkele maanden na zijn aantreden ontving hij een dossier van de administratie waaruit duidelijk bleek dat zij haar houding ten overstaan van vroeger volledig had aangepast. Daartoe meende zij enkele 'doorslaggevend' elementen in verband met vroegere rampgevallen, die met het eigenlijke dossier geen enkel verband hadden, naar voren te moeten schuiven. Uit die nota lichten wij volgende passages:

*'Bij de leiders van de Belgische rederijen is er geen eensgezindheid in verband met de vervanging van Mercator (er wordt niet gesproken van de verhoudingen tussen voor- en tegenstanders).'*

De grote meerderheid van de zeevaartofficieren in de meeste belangrijke maritieme naties krijgen geen zeilopleiding meer.

Van de drie Belgische zeilopleidingsschepen:

- kende de 'Comte de Smet de Naeyer' een tragisch einde in de Golf van Gascogne;
- is 'L'Avenir' met man en muis vergaan enkele maanden na de verkoop van het schip aan een Duitse reder;
- is Mercator bijna gekapseisd tijdens zijn eerste reis (als eerste reis wordt bedoeld de reis bij levering van het schip, waarna grondige aanpassingen werden doorgevoerd, waardoor Mercator een uitstekend zeilschip werd)

De nota verwees verder omstandig naar de toen recente ramp met het Duitse zeilschip 'Pamir', en besloot uiteindelijk dat de beste oplossing erin zou bestaan de opleiding van de toekomstige dekofficieren te verzekeren aan boord van schepen eigendom van privé-reders. Wellicht sterk onder de indruk van het vergaan van de 'Pamir', verkoos de administratie geen verantwoordelijkheid meer te nemen in dit dossier. Door dit feit aan te halen, legde zij wel zwaar de nadruk op de persoonlijke en politieke verantwoordelijkheid van de Minister.

Er werden nog heel wat nota's gewisseld en contacten genomen, waarvan sommige, op historisch vlak, zeker buitengewoon interessant en leerzaam zijn, maar die ons te ver zouden leiden.

Uiteindelijk maakte minister P.W. Segers op 6 december 1960 volgende beslissing van de Ministerraad bekend aan de Administratie:

*'Er wordt afgezien van het verder gebruik van Mercator dat 'voorlopig' niet wordt vervangen door een ander zeilopleidingsschip'.*

Dat de Minister de uiteindelijke beslissing niet rechtstreeks nam maar het dossier voorlegde aan de Ministerraad, toont duidelijk aan hoe groot de verdeeldheid in de betrokken milieus intussen geworden was en hoe moeizaam gezocht werd naar een compromis.

Gelijktijdig met de betekening van voornoemde beslissing gaf minister P.W. Segers trouwens een nieuwe opdracht aan de administratie:

*'Het zal passen mij regelmatig verslagen te laten geworden omtrent elke reis van een cargo waarop*

*cadetten werden ingescheept. Daarenboven dient op het einde van elk opleidingsjaar en dit gedurende drie opeenvolgende jaren een omstandig rapport opgesteld waaruit zal moeten blijken welke de weerslag is op de opleiding van de cadetten van de gewijzigde amarinage'.*

## DE MERCATOR GERED!

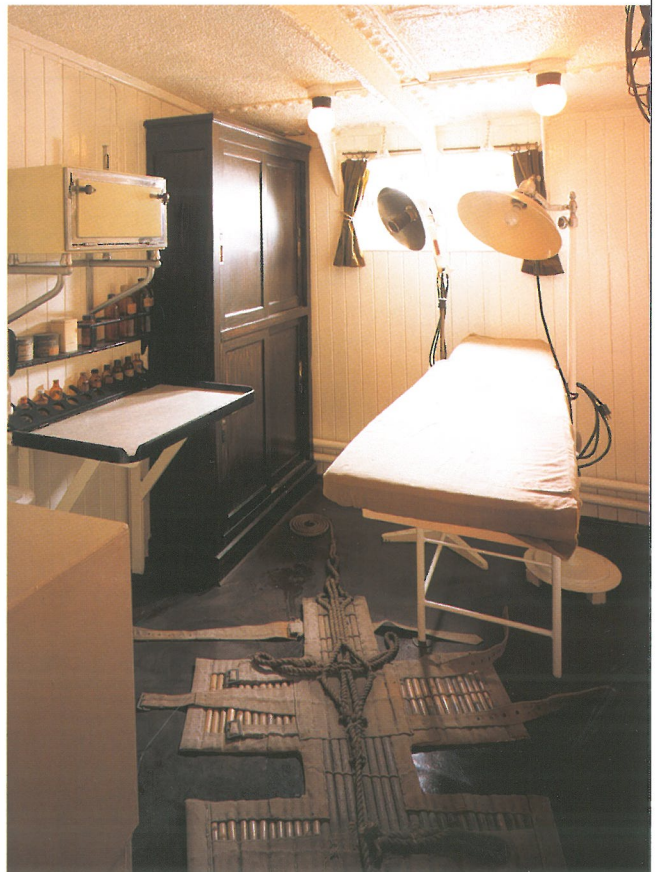
Toen beslist was de *Mercator* definitief uit de vaart te nemen, moest tegelijk uitgemaakt worden welke verdere bestemming het schip zou krijgen. Sommigen stelden voor het aan het buitenland te verkopen, waar voldoende belangstelling bestond; anderen gaven er, om begrijpelijke redenen, de voorkeur aan het schip te slopen en op die manier eens en voorgoed een lijn te trekken onder het 'Mercator-dossier' en de zeilopleiding.

Mede na een interventie van Z.M. Koning Boudewijn nam minister Segers de gelukkige

▼  
Na de bereiding in de keuken werden de maaltijden verdeeld vanuit de pantry  
(foto O. Pauwels)



▼  
Het dokterskabinet  
(foto O. Pauwels)



beslissing het schip voor ons land te redden. Hij formuleerde die beslissing als volgt:

*'Naar mijn inzicht moest de nieuwe bestemming bepaald worden door de betekenis die het schip genoot voor de opleiding van onze zeeofficieren en rekening houdend met het nut dat het... ook in de toekomst... nog kan opleveren, zelfs nu het uit de vaart werd genomen.*

*Het schip verkopen in de vreemde? Daartoe kon ik onmogelijk besluiten omdat de Mercator een symbool geworden is van onze nationale koopvaardij en van de opleiding onzer zeelui'.*

Zo werd beslist het schip ter beschikking te stellen van de daartoe speciaal opgerichte v.z.w. Mercator, het in te richten als museumschip en het open te stellen voor het publiek. Het werd, op 27 mei 1961 op de linkeroever te Antwerpen plechtig ingehuldigd door Z.K.H. Prins Albert.

## HET EINDE VAN DE ZEILOPLEIDING?

Toen minister P.W. Segers op 6 december 1960 de beslissing nam het opleidingschip *Mercator* uit de vaart te nemen, betekende dit slechts een tijdelijk opschorten van de zeilopleiding. Daarover zou slechts definitief worden beslist na drie jaar en grondige evaluatie van de resultaten van de gewijzigde amarininge.

Dat zou echter niet zo lang op zich laten wachten. Na heel wat verdere besprekingen op basis van voorstellen die ook van de privé-sector uitgingen, besliste minister A. Bertrand, die intussen P.W. Segers aan het hoofd van Verkeerswezen had opgevolgd, al op 29 oktober 1962 dat er geen staatschip meer ter beschikking gesteld zou worden voor de opleiding van de officieren en dat die dus uitslui-

►  
In de zeilkooi  
(foto O. Pauwels)



tend zou gebeuren aan boord van cargo's van privé-rederijen.

Hoewel het uit de vaart nemen van de *Mercator* en het afsluiten van langlopende huurcontracten voor cargo's bij steeds meer mensen de overtuiging had doen groeien dat er misschien geen vervanger van de *Mercator* meer zou komen, kwam de beslissing toch nog hard aan. Ook in de pers werd nog erg kritisch gereageerd. Een Vlaamse krant titelde toen bijvoorbeeld: Minister Bertrand schaft de zeilopleiding af... na goedgespeelde komedie.

## DE V.Z.W. MERCATOR

Toen minister P.W. Segers de beslissing nam het opleidingsschip *Mercator* voor de toekomst te bewaren werd meteen bepaald hoe dat zou worden gerealiseerd. De Overheid kon daarvoor niet zelf instaan. Daarom werd het schip ter beschikking gesteld van een v.z.w. die de opdracht had het te behouden in de staat waarin het zich bevond en er een symbool van te maken voor de scheepvaart in ons land.

Op 25 mei 1961 werd in uitvoering van die beslissing bij notariële akte de v.z.w. Mercator opgericht, waarvan het hoofddoel in de statuten omschreven werd als volgt:

*'De vereniging heeft tot doel de nodige fondsen te verwerven en te beheren met het oog bij te dragen tot het in stand houden van het zeilopleidingsschip Mercator'.*

Van bij de start genoot de v.z.w. Mercator de Hoge Bescherming van Zijne Majesteit de Koning. Maar de opdracht was niet eenvoudig. Het schip in zijn toestand behouden, een museum inrichten aan boord, zorgen voor de exploitatie van dit museum, alle lasten van personeel, verwarming, verzekeringen... dit alles stelde, zeker bij de aanvang, zware financiële problemen. De vereniging kon slechts van start gaan nadat ze een lening had afgesloten voor de aankoop van de vereiste toonkassen in het museum, alsook voor het aanbrengen van kleine wijzigingen aan het schip om een vlotte doorloop van de bezoekers mogelijk te maken. Aan deze wijzigingen moest de Overheid eerst haar goedkeuring hechten, want het schip was nog steeds eigendom van de Belgische Staat.

Van bij de start legde de vereniging zichzelf twee strikte richtlijnen op:

- de jaarrekeningen moeten steeds met een positief saldo sluiten, zoniet zouden het daaropvolgende jaar de toegangsprijzen worden aangepast,
- deze toegangsprijzen moeten steeds zo laag mogelijk gehouden worden, speciaal voor schoolbezoeken, om te kunnen voldoen aan de opdracht om van het schip een symbool te maken voor de scheepvaart in ons land en tevens de jeugd aan te zetten om voor een loopbaan op zee te kiezen.

Na een paar jaar werd duidelijk dat, om dit doel te kunnen bereiken, de vereniging minstens 100.000 bezoekers per jaar moest tellen, enerzijds om de exploitatiekosten van het museum en het dagelijks onderhoud te verzekeren en anderzijds om de nodige reserves aan te leggen voor grote onderhoudswerken die zich zeker zouden opdringen.

Tijdens de eerste tien jaar kreeg het schip 816.073 bezoekers (gemiddeld 81.607 per jaar), gespreid als volgt:

1961	78.028
1966	83.052
1962	74.328
1967	59.722
1963	50.603
1968	70.804
1964	149.881
1969	62.560
1965	100.741
1970	86.354

Het uitzonderlijk hoge aantal bezoekers in 1964 was te danken aan de aanwezigheid van het schip in Antwerpen gedurende het grootste gedeelte van het jaar en aan een eerste bezoek, tijdens de zomermaanden, aan Oostende in het kader van de grote feestelijkheden rond het eeuwfeest van de Stad.

Met een gemiddelde van 81.607 bezoekers zag de toekomst er niet rooskleurig uit. De Raad van Beheer nam dan ook tijdig de initiatieven die zich opdrongen: een lichte aanpassing van de tarieven, verbeterd onderhoud van het schip, een uitbreiding van de bezoekmogelijkheden, een aantrekkelijk museum aan boord, meer doelgerichte publiciteit... Van 1965 af werd ook geopteerd voor Oostende als vaste ligplaats.

De resultaten bleven niet uit, zoals mag blijken uit de cijfers voor de daaropvolgende twintig jaar (2.330.218 of gemiddeld 116.511 per jaar)

1971	108.184
1981	116.803
1972	118.403
1982	115.281
1973	111.264
1983	121.504
1974	112.863
1984	118.306
1975	115.252
1985	113.844
1976	116.215
1986	118.969
1977	136.346
1987	116.467
1978	105.300
1988	121.181
1979	101.937
1989	133.031
1980	101.079
1990	127.989

De aantallen bezoekers waren dus positief geëvolueerd, maar de exploitatie- en vooral de onderhoudskosten waren in verhouding nog veel sterker gestegen. Het was dus duidelijk dat ofwel de toegangsprijzen sneller aangepast moesten worden, ofwel dat gemiddeld 125.000 bezoekers per jaar aangetrokken moesten worden.

Om sociale redenen en om het dagelijks onderhoud en de bewaking te garanderen, was het inderdaad noodzakelijk gebleken met de uitbreiding van de bezoeken ook de personeelsbezetting te verhogen. Bovendien vergde het ouder wordende schip steeds meer onderhoud.

Alle kosten van exploitatie en onderhoud, dus ook de grote herstellingen, waren volledig voor rekening van de vereniging, zonder dat zij er enige subsidie voor kreeg. Alle gelden kwamen dus van de jaarlijkse bijdragen van de leden, van de inkomgelden en de opbrengst van de verkoop van enkele souvenirs aan boord. Slechts één maal, bij de vernieuwing van het houten hoofddek, werd een eenmalige subsidie van 3.000.000 frank gekregen van de Nationale Loterij.

### DE MERCATOR VERANDERT VAN EIGENAAR... EN WORDT EEN BESCHERMD MONUMENT

De *Mercator* was oorspronkelijk eigendom van de Belgische Staat. Met de regionalisering kwam daar evenwel verandering in. Het Koninklijk besluit van 23 februari 1994 tot vaststelling van de lijst der

goederen van de Staat beheerd door het ministerie van Verkeerswezen (bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart) overgedragen naar het Vlaams Gewest, omvatte onder meer de *Mercator* (ter beschikking gesteld van de v.z.w. Mercator).

De *Mercator* was voortaan dus eigendom van het Vlaams Gewest. Velen in en rond de v.z.w. Mercator dachten dat daaruit alleen een nieuwe overeenkomst tussen de vereniging en de nieuwe eigenaar zou resulteren en dat er geen oplossing zou komen voor de echte, groeiende problemen rond de instandhouding van het schip. Deze veronderstelling bleek snel fout te zijn. De gebeurtenissen volgden elkaar snel op, en perspectieven openden zich voor een nieuwe, mooie toekomst voor de *Mercator*.

Minister J. Sauwens plaatste de *Mercator* op 9 september 1994 op het *voorontwerp* van lijst van voor bescherming vatbare monumenten, stads- en dorpsgezichten.

Op 10 november 1995 ondertekende minister L. Martens het ministerieel besluit waarbij de *Mercator* – na het ontvangen van de voorgeschreven adviezen – definitief opgenomen werd op het *ontwerp* van lijst van voor bescherming vatbare monumenten, stads- en dorpsgezichten.

Bij ministerieel besluit van 24 september 1996 werd de *Mercator* definitief beschermd als monument overeenkomstig de bepalingen van het decreet van 3 maart 1976, gewijzigd bij decreet van 22 februari 1995.

Vanaf dat ogenblik kon de v.z.w. Mercator dossiers indienen om restauratiepremies te verkrijgen voor een grondige restauratie van het schip. Daarvoor moest echter eerst een overeenkomst ondertekend worden tussen het Vlaams Gewest, Administratie Waterwegen en Zeewezen, die eigenaar was van het schip, en de v.z.w. Mercator, die het beheer van het schip verder zou waarnemen. Deze overeenkomst moest juridisch zo opgesteld zijn dat het decreet op het verlenen van restauratiepremies toepasselijk zou zijn.

De overeenkomst kon, na moeizame besprekingen, door beide partijen ondertekend worden op 27 mei 1999.

De vereniging was intussen echter niet werkloos blijven toezien. Bestekken werden opgemaakt voor de uit te voeren werken. Vanaf de start werden alle betrokken diensten op federaal (zeevaartcontrole) en gewestelijk vlak (afdelingen Vloot en Monumenten en Landschappen) bij die werkzaam-

heden betrokken, met de betrachting bij het officieel indienen van de dossiers elke vertraging te vermijden.

Toen minister L. Martens op 27 mei 1999 het ministerieel besluit ondertekende waarbij de v.z.w. Mercator een premie werd verleend voor restauratiewerken aan het voormalige opleidingsschip *Mercator* te Oostende, waren alle dossiers zo ver gevorderd dat binnen de kortste tijd de vereiste aanbestedingen op Belgisch en op Europees niveau konden worden uitgeschreven.

Intussen hadden ook het Vlaams Gewest en de v.z.w. Mercator een akkoord bereikt dat bij de restauratie van het schip en het latere onderhoud, alles in het werk zou worden gesteld om het schip maximaal te behouden zoals het tijdens de naoorlogse periode in de vaart was, rekening houdend dus met de wijzigingen die aan de oorspronkelijke structuur werden aangebracht bij Beauval en Goedeme. Ook de kleine aanpassingen die de v.z.w. Mercator destijds, met het akkoord van de federale overheid, had doorgevoerd om een vlot bezoek aan het schip mogelijk te maken, werden gerespecteerd.

## DE RESTAURATIEWERKEN

De werken werden opgesplitst over drie aanbestedingen: elektriciteitswerken, droogdokwerken en het bouwen van vier nieuwe reddingsboten.

### Elektriciteitswerken

In de voorbije jaren werden in eigen regie, bij het uitvoeren van onderhoudswerken in de kajuiten en de aanpassing van de tentoonstelling in de onderscheiden posten, al heel wat elektrische leidingen vernieuwd. Een meer grondige aanpak was nochtans noodzakelijk om alle brandgevaar te vermijden.

Daarom werden nog heel wat kabels vernieuwd: de voedingskabels naar het hoofdschakelbord in de machinekamer, de doorverbindingen achter het hoofdschakelbord, alle doorverbindingen van het hoofdschakelbord naar de verdeelkasten doorheen het schip, alsook naar de elektrisch bediende machines en motoren.

Van deze gelegenheid werd gebruikgemaakt om op het schip een alarm- en branddetectiesysteem in te bouwen. Dat was dringend noodzakelijk voor de veiligheid van de bemanning en voor de vrijwaring van het schip.

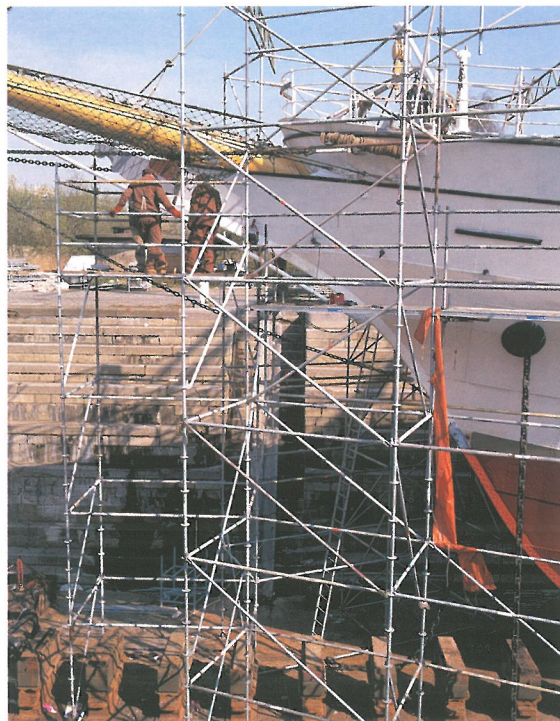
## DE MOTIVERING VAN DE MONUMENTWAARDE

Het Ministerieel Besluit waarbij de *Mercator* als monument werd beschermd dateert van 24 september 1996.

De motivering luidt als volgt:

- ‘Omwille van het algemeen belang gevormd door de industrieel-archeologische waarde als laatste Belgisch schoolschip met zeilen en hulpmotor dat
- werd gebouwd in 1932, nl. in de laatste periode dat er nog zeilkoopvaardijshepen in de omvaart waren, wat duidelijk blijkt uit de gecombineerde aanwezigheid van traditionele en eigentijdse kenmerken, dit laatste vooral wat de uitrusting aangaat;
  - inzicht verleent in een opleidingsmethode bij de Belgische Marine tot 1960;
  - heeft deelgenomen aan bijzondere wetenschappelijke opdrachten en sportmanifestaties.’

▼  
Het schip  
in het droogdok  
voor restauratie  
(foto O. Pauwels)





◀ De Mercator  
op het droge  
(foto O. Pauwels)

Deze werken werden toevertrouwd aan de firma Opdedrynck uit Oostende. Ze werden uitgevoerd in december 1999 en januari 2000. Daarna vertrok het schip naar Antwerpen voor de droogdokwerken.

### Droogdokwerken

De droogdokwerken werden toevertrouwd aan de firma Scheepvaart en Konstruktiebedrijf S.K.B. uit Antwerpen.

Boven dek werd het campagnedek volledig waterdicht gemaakt. Daarvoor moest het bestaande houten dek, met alles wat er op staat, afgenomen worden en moest het stalen ondergebinte volledig ontroest worden. Waar nodig werd staal en/of hout vervangen of hersteld. Vervolgens werd het houten dek teruggeplaatst, samen met alles wat er op stond.

Hetzelfde gebeurde met het brugdek. Daar werd evenwel over de volledige oppervlakte een stalen plaat als onderlaag aangebracht.

Het bakdek onderging een nog grondiger opknapbeurt. Dezelfde werkzaamheden werden er uitgevoerd, maar omdat de toestand van het houten dek zo slecht was, werd het haast volledig vernieuwd.

De sierstukken, zowel onder de boegspriet als op het achterschip, waren nog oorspronkelijk. Maar zij verkeerden in een bijzonder slechte staat en werden daarom vervangen. Er werd voor gezorgd dat deze kopieën een zo getrouw mogelijk weergave zijn van de oorspronkelijk stukken.

De romp onder de waterlijn werd grondig geïnspecteerd. Waar nodig werden nieuwe platen ingestoken die, volgens de richtlijnen van de Afdeling Monumenten en Landschappen, niet gelast werden maar geklonken, zoals in de oorspronkelijke toestand. Tijdens de werken bleken bijkomende werken noodzakelijk. Vooral aan de romp, onder de boegspriet, werd bij het wegnemen van de sierstukken duidelijk dat een gedeelte van de platen aan vervanging toe was.

Deze en andere onvoorziene werken maakten dat het schip drie weken langer in het droogdok bleef dan voorzien was.



◀ Het vastklinken  
van de nagels  
(foto O. Pauwels)



◀ Het opwarmen van  
de klinknagels  
(foto O. Pauwels)

Al deze werken werden uitgevoerd van februari tot april 2000. Na afloop nam het schip zijn ligplaats in Oostende opnieuw in.

### Vier nieuwe reddingsboten

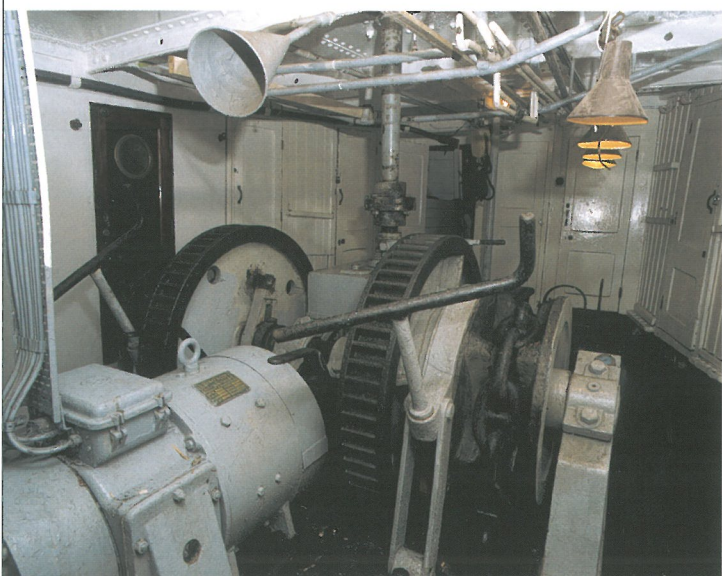
De vier reddingsboten die zich aan boord bevinden, waarvan één met motor, waren in een te slechte toestand om ze nog te water te laten. In het kader van de restauratiewerken werd daarom voorzien





▲  
Onder de waterlijn  
is een stalen plaat  
vervangen en  
vastgeklonken met  
klinknagels  
(foto O. Pauwels)

▼  
De elektrische  
ankerlier waarmee  
het anker wordt  
neergelaten en  
opgehaald  
(foto O. Pauwels)



vier nieuwe boten te maken volgens het aan boord zijnde model.

De bouw van deze boten werd toevertrouwd aan de firma Scheepvaart en Konstruktiebedrijf S.K.B. uit Antwerpen, die de houtconstructie in onderaanneming liet uitvoeren door de firma Lowyck & Zoon uit Oostende.



▲  
Wanneer het schip  
onder zeil vaart  
wordt de schroef,  
die bij zeilschepen  
slechts uit twee  
pallen bestaat in  
loodrechte stand  
geplaatst zodat de  
vaart minder  
afgeremd wordt  
(foto O. Pauwels)

## DE MERCATOR IN HET PROJECT 'SCHELDEMOND MARITIEM'

*Scheldemonde Maritiem* is een project in het kader van de grensoverschrijdende samenwerking *Euregio Scheldemonde*. Het is opgezet om maritiem cultuurhistorische, toeristische producten te ondersteunen. Naast de productieontwikkeling wordt ook aandacht besteed aan samenwerking tussen verschillende projecten zodat op termijn één toeristisch netwerk ontstaat. Zo wordt er samengewerkt voor promotie en voor de ontwikkeling van een verbindend element. *Euregio Scheldemonde* wil met diverse projecten de sociaal-culturele ontwikkeling in de grensregio van Zeeland en Vlaanderen stimuleren. *Scheldemonde Maritiem* is één van die projecten.

Naast de *Mercator* zijn bij dit project nog vier andere sites betrokken: de restauratie van de jachthoogaars 'Alcyon' in Vlissingen, het vuurtorenschip 'Westhinder' in Gent, het Maritiem Museum Zeeland in Vlissingen en het Gravenkasteel in Rupelmonde.



▲ Op het achterdek staat een magnetisch kompas en een stuurwiel dat kan gebruikt worden bij defect van het normaal stuurmechanisme op de brug (foto O. Pauwels)

▼ Bakboord is de linkerzijde van een schip wanneer men naar de voorsteven kijkt (foto O. Pauwels)



De Provincie West-Vlaanderen en Toerisme Vlaanderen verlenen, via de Europese Commissie, steun aan het project de *Mercator* voor de verdere restauratie van het schip – onder andere via de reddingsboten –, en voor de verbetering van het onthaal en van het bezoek. Tot dat laatste behoren:

- het bewerken van oude films van de *Mercator* van voor en onmiddellijk na de Tweede Wereldoorlog, zodat permanent beelden vertoond kunnen worden van het schip op zee;
- het aanbrengen van de vereiste video-infrastructuur om de vertoning van die films mogelijk te maken;
- de levering en inwerkingstelling van audiogidsen, zodat de bezoekers een toestel kunnen huren om tijdens hun bezoek uitleg over de geschiedenis van het schip en het leven aan boord te krijgen in de taal van hun keuze;
- het bouwen van een nieuw paviljoen voor de verkoop van tickets en souvenirs.

Al deze verbeteringen aan onthaal en opvang van de bezoekers werden intussen volledig gerealiseerd.



## DE VERDERE TOEKOMST VAN DE MERCATOR

Na de bescherming van de *Mercator* en de uitvoering van heel wat restauratiewerken moet de v.z.w. Mercator dit monument nu verder onderhouden en het de uitstraling geven die het verdient. De jongste jaren was de publieke belangstelling voor het schip nochtans licht verzwakt, zoals blijkt uit de bezoekerscijfers van de afgelopen vijf jaar:

1995	91.255
1996	135.540
1997	97.582
1998	95.956
1999	92.130

Met uitzondering van 1996, toen het schip enkele weken in Brussel verbleef in het kader van het Eeuwfeest van de Brusselse haven, en daar een uitzonderlijk succes kende met gemiddeld 1.950 bezoekers per dag, werden er voor die periode minder dan 100.000 bezoekers per jaar geteld.

De mogelijkheid om restauratiepremies te krijgen is een grote financiële steun. Maar niettemin blijft het noodzakelijk dat er elk jaar minstens 115.000 bezoekers zijn om de steeds stijgende exploitatiekosten te dragen. Bovendien moet de v.z.w. ook reserves aanleggen voor het eigen aandeel in de vierjaarlijkse droogdokbeurt, die de zeevaartcontrole heeft opgelegd. Die werken hangen trouwens volledig af van eventuele restauratiepremies.

Om de belangstelling voor het schip in Oostende te bestendigen, zal het niet alleen noodzakelijk zijn

het blijvend te onderhouden en te restaureren, maar ook het opnieuw een varende en ambassadeursfunctie te geven, zij het in beperkte mate.

Binnen de toelating voorzien in het beschermingsbesluit is het wenselijk dat het schip zich elk jaar voor een kortere periode verplaatst naar een andere haven in België of een omringend land. Precies door die verplaatsing komt het schip het best in de kijker te staan. Elke reis, vooral dan een reis onder zeil, is veruit de beste reclame met het oog op een hoog bezoekersaantal.

Helaas vergen dergelijke verplaatsingen heel wat supplementaire uitgaven, terwijl ook telkens een aantal bezoekdagen verloren gaat: het schip moet vooraf klaargemaakt worden, het is niet te bezoeken tijdens de reis, het moet weer in orde gemaakt worden bij zijn terugkomst... Bovendien stelt het onder zeil brengen van het schip steeds meer problemen. De huidige zeilen dateren uit de jaren 1950 en zijn dringend aan vervanging toe. Als de *Mercator* deelneemt aan Sail 2001 in Antwerpen en aan de grote feestelijkheden in Brugge 2002 – wat ten overstaan van het Vlaams Gewest een must is – is een beslissing om een volledig stel nieuwe zeilen aan te schaffen, zeker verantwoord.

*Marcel Vanden Bosch*  
Beheerder, Secretaris-penningmeester van de v.z.w.  
*Mercator*.

*Patrik Jaspers*

## DE ST.-ALBERTUSKERK VAN ZWARTBERG EN DE ST.-THEODARDUSKERK VAN BERINGEN-MIJN: MIJNKATHEDRALEN VAN HENRI LACOSTE



◀  
De Sint-Theodardus-  
kerk van  
Beringen-Mijn  
(foto O. Pauwels)

*Honderd jaar zijn er verlopen sinds André Dumont in 1901 steenkool ontdekte in As, in de Limburgse Kempen. In de eeuw die hierop volgde werd de geschiedenis van Midden-Limburg grotendeels bepaald door de opkomst, de bloei en de ondergang van de mijnbouw. De sporen van*

*deze bewogen geschiedenis zijn overal in het landschap aanwezig in de vorm van vervoersinfrastructuur, terrils en grote mijnterreinen, gedomineerd door de schachttorens. Maar ook de uitgestrekte tuinvijken met hun scholen, ziekenhuizen, casino's en kerken die in de nabijheid van*