

## MERCATOR



Enkele nuttige weetjes over het schip zelf:

- Ingebruikname: 1932
- Plan Mercator getekend door: A.De Gerlache - directeur-generaal van het toenmalige 'Zeewezen'
- Mercator gebouwd door: scheepswerf Ramage and Ferguson – Leith – Schotland
- Afmetingen: lengte: 78,40m - breedte: 11,09m - diepgang: 4,21m (as is – museumschip)
- Type: zeilschip barkentijn: dit is het type gemengd tuig met razeilen (dwarse tuigage) in de voor- of fokkemast (hoogte: 39m) met langsscheeps getuigde grote mast (hoogte: 41m) en bezaanmast (hoogte: 40m) met schoenerzeilen en met een boegspriet
- Materiaal: scheepsromp met geklonken ijzeren platen en gelaste masten, stalen structuur en bovenbouw - houten dekbeplanking

---

Het uit de vaart halen als 'opleidingsschip':

Op een bepaald moment (einde jaren '50) werden vragen gesteld over de bestaansredenen van een zeilopleiding. Volgende argumenten werden aangehaald:

- In de handelsvaart was volledig afstand gedaan van zeilschepen;
- In sommige landen, waaronder ook naties met een grote maritieme traditie, werd geen zeilopleiding meer gegeven;
- weinig scheepswerven, zeker in België, hadden nog ervaring in het ontwerpen en bouwen van zeilschepen;
- In de periodes dat de Mercator niet beschikbaar was, hadden heel wat officieren hun opleiding gekregen aan boord van cargoschepen waardoor er 2 categorieën zeeofficieren ontstonden en gevreesd werd dat één van beide categorieën als 'tweederangsofficieren' beschouwd zouden worden.

Er zijn heel wat nota's en politieke discussies gevoerd hierover maar uiteindelijk maakte de toenmalig bevoegde minister P.W. Segers op 6 december 1960 de beslissing van de ministerraad bekend aan de administratie:

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

Diezelfde minister P.W. Segers besliste ook om het opleidingsschip Mercator voor de toekomst te bewaren.

---

#### Eigendomstoestand

De Mercator is gebouwd in opdracht en op kosten van de Belgische staat en is de naakte eigendom gebleven van de Belgische staat. Het vaartuig werd in toepassing van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, in eigendom overgedragen naar het Vlaamse Gewest. VLOOT werd door deze overdracht ook de rechtsopvolger van het toenmalige Ministerie van Verkeerswezen die het al die jaren vanuit een historisch gegroeide traditie haar expertise is blijven inzetten. Alhoewel het geen corebusiness is van VLOOT om historische/erfgoedschepen te beheren en in stand te houden, heeft VLOOT de afgelopen jaren in opdracht telkens van de bevoegde minister, tussentijdse oplossingen uitgewerkt en zijn er via de begrotingen van VLOOT een aantal dringende herstellingswerken uitgevoerd.

Gezien ook na de grondige restauratie, de Mercator niet meer als zeeschip kan ingezet worden, wordt met de overeenkomst van vandaag de eigendomsoverdracht aan de stad Oostende afgesproken. Deze eigendomsoverdracht wordt pas officieel na de goedkeuring van de vereiste decreetsbepaling.

---

#### Beheertoestand

Ook in 1960 vond de minister bevoegd voor de Mercator, dat het 'bewaren' van dit vaartuig voor de toekomst, geen taak was voor de overheid. In uitvoering van die beslissing werd de vzw Mercator opgericht met als hoofddoel de nodige fondsen te verwerven en te beheren met het oog op het bijdragen tot het in stand houden van het zeilopleidingsschip. Deze vzw heeft het feitelijk beheer van het vaartuig stopgezet op 31 december 2007. Het feitelijk beheer van het vaartuig wordt sinds 1 januari 2008 waargenomen door de vzw Zeilschip Mercator via een overeenkomst van vruchtgebruik tussen het Vlaamse Gewest / Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust vertegenwoordigd door kapt. Jacques D'Havé, administrateur-generaal en de vzw Zeilschip Mercator, vertegenwoordigd door haar voorzitter dhr. Paul Gerard en gedelegeerd bestuurder Jo Dielman.

Deze overeenkomst van vruchtgebruik wordt, ingevolge de overdracht aan de stad Oostende, overgenomen door het stadsbestuur.

---

### De bescherming:

Op 9 september 1994 werd de Mercator door Vlaams minister Johan Sauwens op het voorontwerp van lijst geplaatst van de voor bescherming vatbare monumenten.

Op 10 november 1995 ondertekende Vlaams minister Luc Martens het ministerieel besluit waarbij de Mercator definitief opgenomen werd op de lijst van de voor bescherming vatbare monumenten.

De Mercator werd definitief beschermd als monument bij ministerieel besluit van 24 september 1996.

Motivering van de monumentwaarde:

De Mercator wordt beschermd 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 zeilkoopvaardij schepen 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.

Omwille van deze wettelijke bescherming, was er gedurende de renovatie 2015-2017 ook een zeer nadrukkelijke opvolging voor de bewaring van het 'erfgoedaspect'. Bijzondere aandacht en werkmethodes moesten toegepast worden, conform het Handvest van Barcelona, inzonderheid voor:

- de klinknagels (klinkwerk romp: 1500 klinknagels!);
- 'vintage' radiatoren
- Eindafwerking dekbeplanking: kalefaatwerk met moderne producten uitgevoerd

De Mercator is gebouwd op een kantelpunt waarbij de techniek van het klinken geleidelijk vervangen werd door laswerk. Zo is de scheepsromp inderdaad nog geklonken en zijn de masten gelast.

---

### De renovatie van de Mercator anno 2015-2017:

De Vlaamse bedrijven die gewerkt hebben aan de onderhoudswerkzaamheden van de Mercator:

1. IdP (Oostende): scheepswerf die de opdracht toegewezen kreeg op 16 september 2015
2. Lowyck (Oostende): timmerwerk binnenschip, houtwerk dekken
3. Marine Industrial Cleaning (Lier): hydrojetten van de romp en dekken, reinigen van de bilges
4. Smederij Kimpe en Zoon (Oostende): klinkwerk
5. O.I.L. (Adegem): applicatie van de speciale verf op de romp
6. Sanitair Kyndt-Neyts (Oostende): vervanging van de CV installatie
7. Kieme Koeltechniek (Oostende): installatie van specifieke luchtdroogtoestellen
8. Noordzee kranen + Kranen Thijs (Oostende): kraanwerk
9. Expertises Beck (Sint Niklaas): diktemetingen van de romp
10. Eric Finaut (De Haan): schilderwerken interieur in opdracht van de vzw Zeilschip Mercator

## De werkzaamheden:

De werken in opdracht van het Vlaamse Gewest zijn uitgevoerd onder de algemene projectleiding van ir. Piet Leeuwerck, scheepsbouw - R&D manager bij VLOOT

Hieronder opsomming van de uitgevoerde werkzaamheden en kort verslag van enkele zijn wedervaren samen met de werf IdP:

- Nieuwe dekbeplanking over het volledige schip, na herstelling van slechte staalplaten en aanbrengen van een PU-inkuiping om waterdichtheid te garanderen;
- De romp werd hersteld (vervanging van 21 huidplaten conform de originele klinkmethode, conservering door middel van hoogwaardige coating);
- Vervangen van alle beplating van de tanktops;
- Een nieuwe centrale verwarming en verwijdering van de oude schouw;
- Plaatsen van 5 luchtdroogtoestellen in een nieuw ventilatiesysteem;
- Vernieuwen van het volledige bilgesysteem;
- Schilderwerken allerhande;
- Reinigen en schilderen van de bodem van het schip.

Na het hydrojetten zijn zwakke plekken van de opbouw aan het licht gekomen en moesten platen vervangen worden.

Tijdens demontagewerken van de huidplaten dienden grote stroken van de dekken te worden vervangen achter de verschansing en onder de houten beplanking.

Bij demontage van het campagnedek werden op 2 plaatsen zwammen ontdekt, met als gevolg dat niet alleen delen van het plafond, maar ook kasten en aftimmering aan de buitenwanden dienden te worden hersteld.

Algemene vaststelling na de verwijdering van verf of aftimmering binnen het vaartuig dat de structuur van het binnenschip op veel plaatsen in zeer slechte staat was als gevolg van insijpelend water en condenswater.

Er zijn dan ook 5 luchtdroogtoestellen van het 'sorptie-type' in het ventilatiesysteem voorzien zodat er geen condensatie meer mogelijks is tegen de koude bruggen (binnenkant van de scheepsromp) en zo corrosie of houtrot vermeden wordt achter de aftimmering.

Uit een extra stabiliteitsonderzoek na de werken blijkt dat deze stabiliteit nog steeds ruimschoots voldoende is.

---

Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust

VLOOT dab

Sir Winston Churchillkaai 2

8400 Oostende

[vloot@vlaanderen.be](mailto:vloot@vlaanderen.be)

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

---