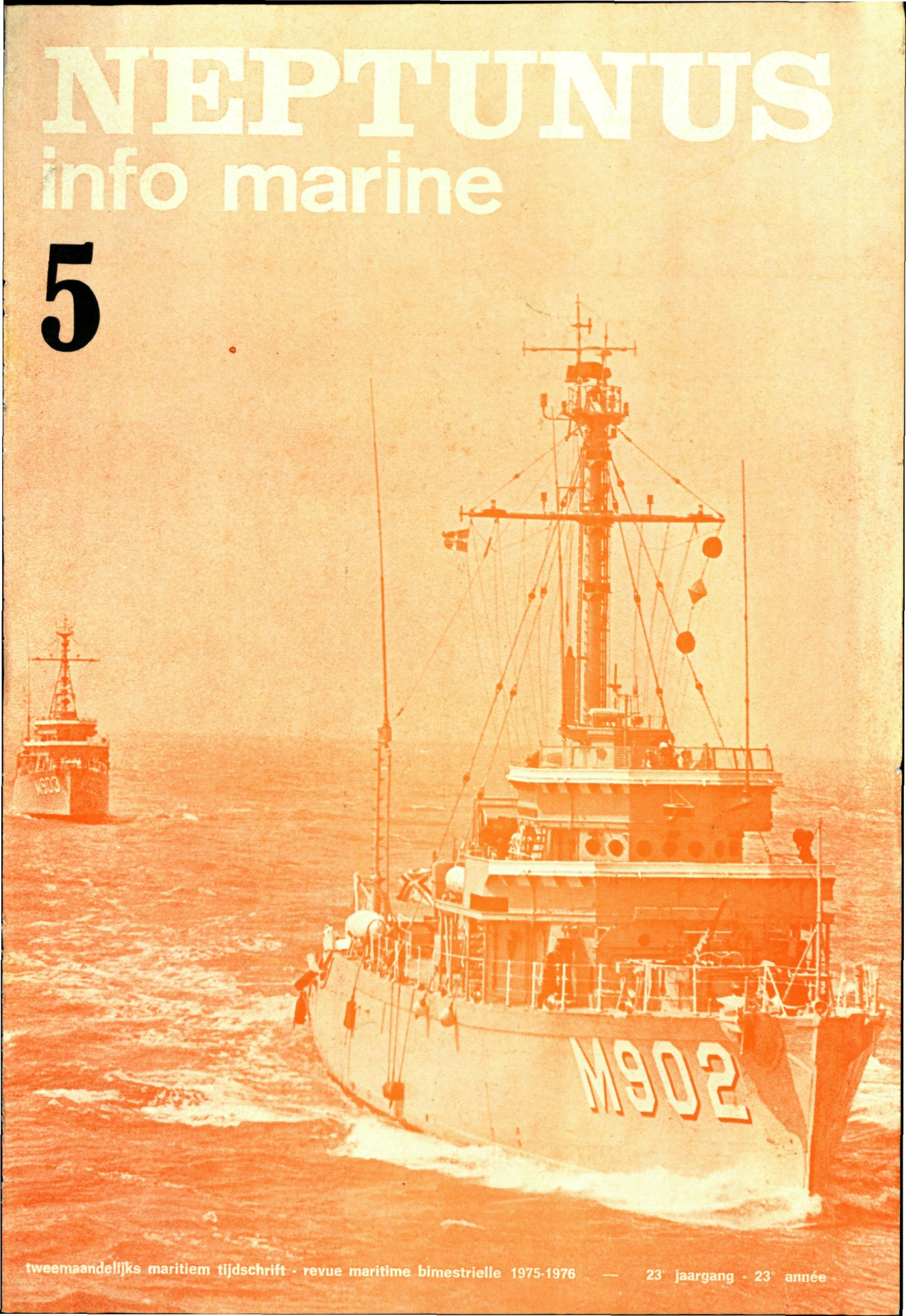
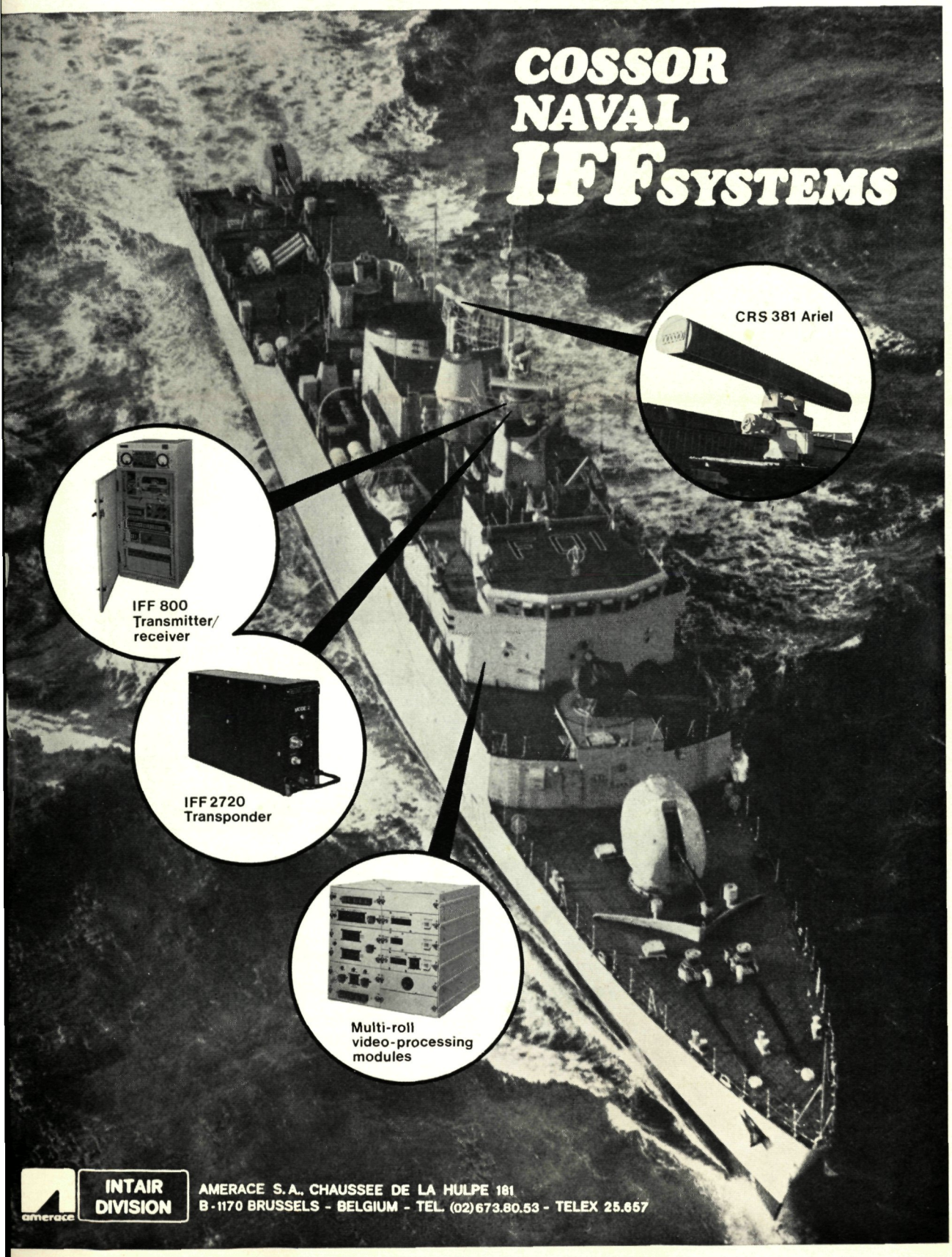
NEPTUNUS
info marine

5



tweemaandelijks maritiem tijdschrift · revue maritime bimestrielle 1975-1976 — 23e jaargang · 23e année


COSSOR
NAVAL
IFF SYSTEMS
CRS 381 Ariel
IFF 800
Transmitter/
receiver
IFF 2720
Transponder
Multi-roll
video-processing
modules
amerace
INTAIR
DIVISION
AMERACE S.A., CHAUSSEE DE LA HULPE 181
B-1170 BRUSSELS - BELGIUM - TEL. (02)673.80.53 - TELEX 25.657

NEPTUNUS
info marine

april 1976 - 23e jaargang Nr. 5

avril 1976 - 23e année No. 5

sommaire neptunus
inhoud neptunus

la marine impériale allemande sur la côte belge 1914-1918
par le commodore e.r. l.f.r.e. petitjean 2

de belgische scheepsbouw in 1975
door luttra 9

la course du siècle... londres-sidney-londres
par j.m. de decker de brandeken 14

maritiem panorama
door korvetkapitein (r) h. rogie 20

zeebrugge, perspectives à moyen terme
par h. rogie 23

woorden uit de zeemanskist. van bak tot... kampanje
door oppermeester j.b. dreesen 25

neptunus-businness
tewaterlating bulkcarrier « argosy pacific » 27

inhoud info - marine
sommaire info - marine

info-marine 30

info-reserve 43

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Medewerkers Info-Marine
Collaborateurs Info-Marine

1LZ N. Helsmoortel (COMIENAV), 1MC R. Offermans (COMIENAV), 1MC A. De Vreese (COMLOGNAV), 1MC Ch. Vandaele (COMLOGNAV), 1MC Desmet (COMSERVOST), 1MC M. Stevens (NAVCOMPORTOST), 1MR E. Wets (COMOPSNAV), 1MR Malfait (NAVCOMPORTZEB), 1 OM Van Hoof, 1 MC Van Loocke

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, la boutique
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ; Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 de Neptunus/Ostende
Rek. 473-6090311-30 van Neptunus/Oostende
200 F gewoon - normal
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration
Président - Voorzitter : J.C. Liénart
Vice-président - Ondervoorzitter : V. Ségaert en R. Van Ransbeek
Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys
Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise
Beheerders - Administrateurs : C. Béatse, D. Geluyckens, R. Dhont, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Poullet, A. Dryepondt, A. Schram

La Marine Impériale Allemande sur la côte belge 1914-1918

PAR LE COMMODORE (RET) L.F.R.E. PETITJEAN

AVANT-PROPOS

Par cette étude, l'auteur décrit le rôle joué par la Marine Impériale Allemande sur la côte belge pendant la guerre 1914-1918. Contrairement à ce qui s'est passé pendant la guerre 1939-1945, ces quelques dizaines de kilomètres de côte, les seuls occupés par les Allemands, ont été une véritable charnière entre le front de mer et le front terrestre. Les moyens mis en œuvre par le Marinekorps Flandern ont apporté une telle perturbation dans le trafic maritime du sud de la Mer du Nord, dans la Manche et même sur les côtes ouest des Iles Britanniques et du Continent, qu'ils ont contraint les alliés à concentrer d'importantes forces navales pour combattre cet ennemi tenace et courageux.

Pour ne pas allourdir cet écrit qui, forcément, est déjà long, il n'a été que peu fait mention des répercussions de l'occupation sur les populations de la Flandre Occidentale, occupation qui pesa lourdement sur celles-ci et leur occasionna de fortes pertes. Différents ouvrages ont déjà traité ce côté particulier du sujet, en particulier l'ouvrage très détaillé de A. ELLEBOUT et G. LEFEVRE : « OOSTENDE ONDER DUITSCHE BEZETTING » édition « DE ZEEWACHT ».

En ce qui concerne les batteries allemandes construites sur notre côte, je tiens à citer les études approfondies de Monsieur F. T'SAS du Musée de l'Armée, qui paraissent dans la Revue d'Histoire Militaire.

CHAPITRE PREMIER

— 1914 —

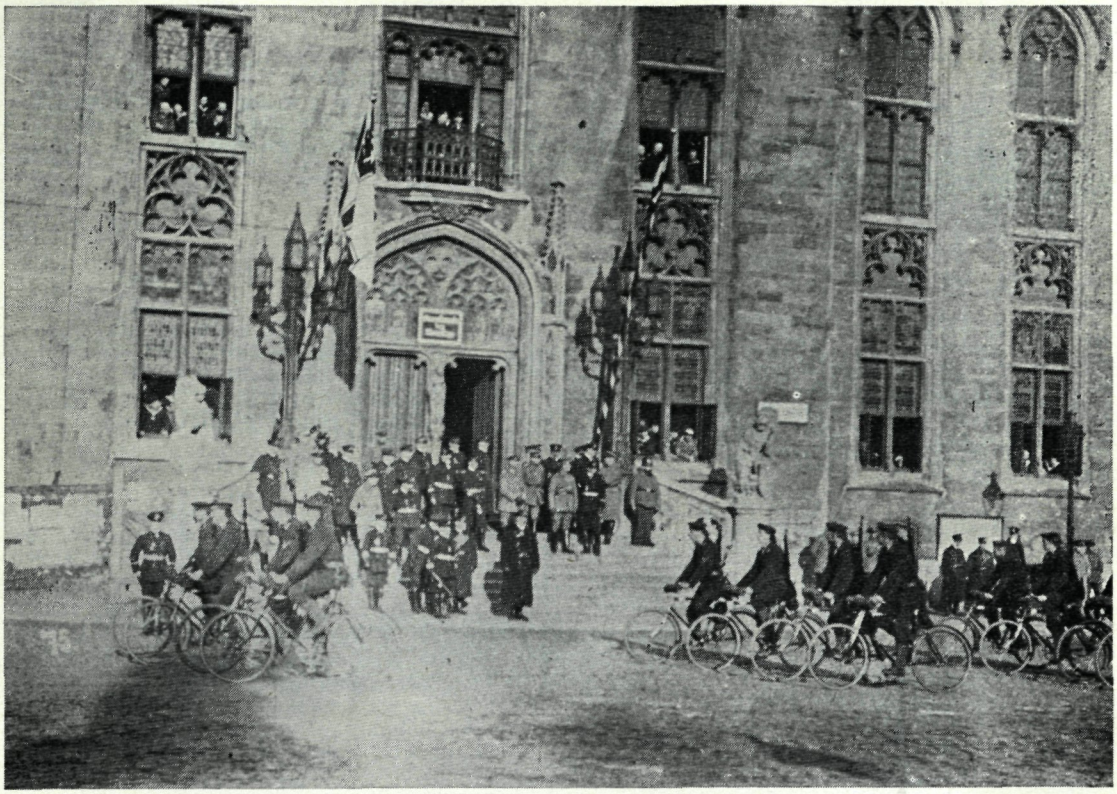
I. FORMATION DU CORPS DE MARINE

Dès le début de la guerre, les Allemands songent à occuper la côte flamande. En août 1914, sur les instances du grand amiral von TIRPITZ, ministre de la Marine, se forme la « DIVISION DE MARINE » destinée à s'établir sur le littoral belge et français, afin de mener une guerre offensive contre la côte anglaise.

Le 23 août, le grand état-major allemand ordonne la formation de cette division et en fixe les directives :

Amiral von Schröder

« Placée sous les ordres de l'amiral LUDWIG von SCHROEDER, le total des troupes s'élèvera à 20.000 hommes. Le matériel naval comprendra des poseurs de mines, des remorqueurs, des chalutiers et autres petits bâtiments. Des pièces d'artillerie



Défilé à Bruges.

pour positions fortifiées seront également à prévoir ».
Le 24 août, l'amiral von SCHROEDER, qui vivait à la retraite à Berlin, est informé que ses services sont requis.
Le ministre de la marine avait grande confiance en von SCHROEDER pour ses qualités de chef et d'organisateur.
Ce prussien énergique, appelé plus tard le Lion des Flandres, était âgé de soixante ans. Né le 17 juillet 1854 à HINZENKAMP, près de UECHERMUNDE en Poméranie, fils d'un grand propriétaire, il avait commencé sa carrière en 1871 à bord du vieux «NIOBE». Aspirant en 1874, il commande le « MOLTKE » de 1898 à 1900. De 1903 à 1904, il est à la tête de la division des croiseurs de l'est. Nommé contre-amiral en 1905, il est inspecteur de l'artillerie. En 1907, promu vice-amiral, il reçoit le commandement de la 2ème escadre. 1910 le voit nommé au poste de commandant en chef de la Baltique. Mis à la retraite en 1912, il reprendra le service actif en 1914, pour commander le Corps de la Marine des Flandres, poste qu'il gardera jusqu'à l'évacuation de la côte belge en octobre 1918. Il devait décéder en juillet 1933.
La division est formée fin août à Berlin, par des contingents provenant des stations navales de la Mer du Nord et de la Baltique. En tout, environ 16.000 hommes. Les arsenaux réunissent 70 tubes lance-torpilles pour armer de petits navires, 6 stations de TSF, 20 canons de marine, 20.000 fusils, 20 mitrailleuses et les munitions. Sont adjoints, deux fonctionnaires, ingénieurs des constructions maritimes NUBLING et SCHEEL, ayant pour première tâche de fixer les possibilités de transport par chemin de fer et canaux, des pièces d'artillerie, de sous-marins et torpilleurs en pièces détachées vers la Belgique. Le passage des tunnels était surtout le point le plus délicat.
La division entre en Belgique les 5 et 6 septembre et s'installe le 7 près de Bruxelles. L'état-major s'établit à Dieghem.
Là, s'achèvent la concentration et l'organisation. A cause de la sortie de l'armée belge devant ANTWERPEN, la diviison est envoyée d'urgence renforcer l'armée devant cette ville. Ses hommes y reçoivent le baptême du feu et secondent efficacement la IVème armée allemande.
Le 10 octobre, après la reddition d'ANTWERPEN, l'amiral y établit son quartier général. Le 21 octobre, environ une semaine après l'occupation de BRUGGE par l'armée ; il se fixe en cette dernière ville. L'amiral s'installe aussitôt à l'Hôtel du Gouvernement Provincial, son chef d'état-major, le capitaine de vaisseau TURK, dans la maison de Madame de Peelaert, rue Saint-Georges, et son intendance, dans la maison de la vicomtesse du Bus de Gisignie, place du Théâtre. Pendant quatre ans, le commandant en chef du secteur de mer, travailleur acharné, devait, non seulement, diriger de main de maître le « MARINEKORPS FLANDERN », mais devait également faire peser sa main de fer sur la population civile qui garda un douloureux souvenir de son séjour.
La division se voit alors assumer deux buts :
a) la défense du front de mer,
b) la défense de l'extrême droite de l'armée allemande sur le front terrestre.
Seul le front de mer nous intéresse ici. Sachons seulement que la Division de Marine, transformée

en Corps de Marine, par ordre du Cabinet Impérial du 15 novembre 1914, fut scindée en deux divisions :

1ère Divison de Marine, sous les ordres du vice-amiral JACOBSEN, défendant le front de mer, état-major établi à OOSTENDE ; plus tard à WENDUYNE et enfin à BLANKENBERGHE.

2ème Division de Marine, sous les ordres du vice-amiral SCHULTZ, pour défendre le front terrestre, état-major fixé à Middelkerke.

Toutes deux, sous les ordres de l'amiral commandant en chef von SCHROEDER.

Le 8 février 1915, les limites géographiques du Corps de Marine, furent déterminées comme suit :

a) à l'Est par la frontière hollando-belge.

b) au Sud par la ligne Moerhuizen-Maldeghem, Erneghem.

c) à l'Ouest par le front terrestre.

d) au Nord par la mer.

Les effectifs de chaque Division furent portés à 20.000 hommes, ce qui doublait le nombre originellement prévu.

Le front de mer fut divisé en deux secteurs principaux (Hauptabschnitt) (plan 1), Hauptabschnitt West allant de Middelkerke à Wenduyne, et le Hauptabschnitt Oste allant de Wenduyne à la frontière des Pays-Bas. Chaque secteur principal étant divisé en secteur (Abschnitt) et ces derniers en sous-secteurs (Unterabschnitt).

Les unités terrestres de marine de la 1ère division furent composées comme suit :

a) **1ère brigade de marine.** Secteur Est (contre amiral BEHRING THLER) :
1er régiment de matelots et 1er régiment d'artillerie de marine (capitaine de vaisseau DARMAR jusqu'au 1-8-18 et ensuite capitaine de vaisseau KARL SCHULZ).

b) **2ème brigade de marine.** Secteur Ouest (contre amiral JASPER) :
2me régiment de matelots et 2me régiment d'artillerie de marine (Capitaine de vaisseau SOFFNER).

c) Brigade d'infanterie de marine comprenant les 1er et 2d régiments d'infanterie de marine répartis sur toute la côte.

Les ports d'Oostende, de Zeebrugge et de Brugge furent respectivement placés sous les ordres des lieutenants de vaisseau KLEEBERG, MENZELL et KARL BAUER (Res.).

Une compagnie de pionniers (Hafenkompagnie) fut adjointe à chaque port.

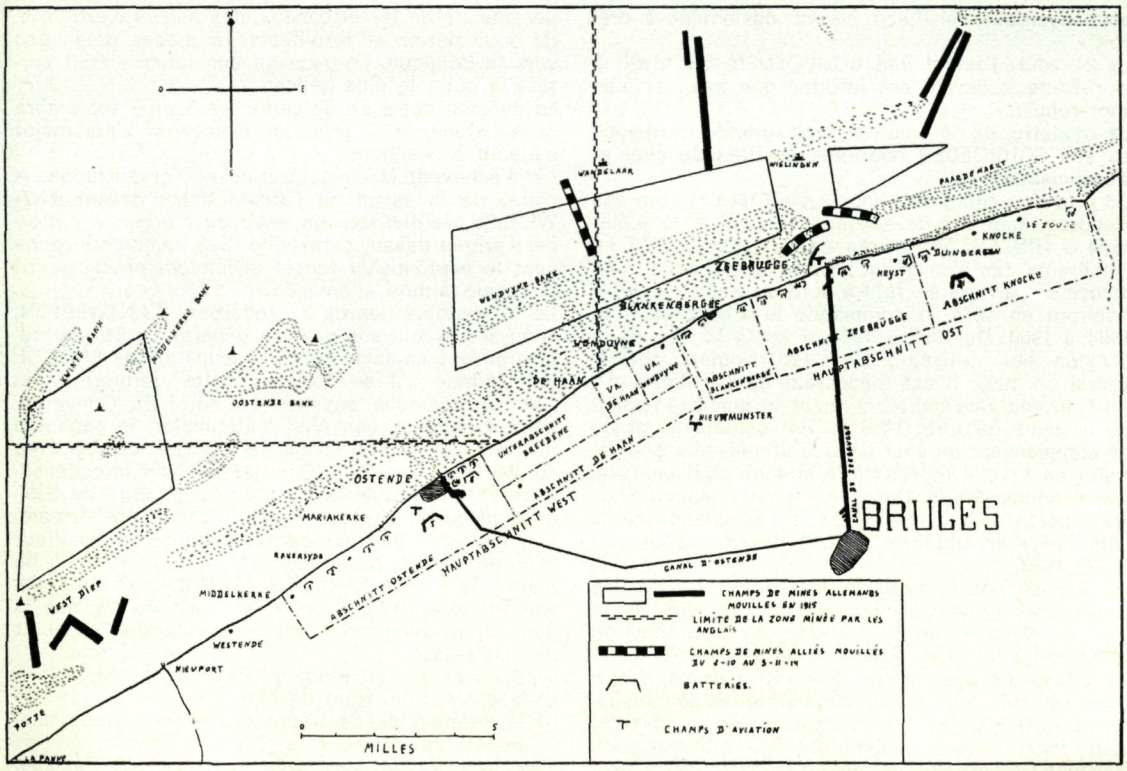
II. ORGANISATION DE LA COTE. PREMIERS SOUS-MARINS ET HYDRAVIONS

L'amiral von SCHROEDER était spécialisé dans l'artillerie et les ouvrages défensifs qu'il fit établir sur notre côte furent un modèle du genre.

Dès l'organisation militaire et administrative établie, commence la mise en place.

Entre-temps, les deux ingénieurs NUBLING et SCHEEL ont été puiser dans les archives des Ponts et Chaussées de Bruxelles, les documents nécessaires aux projets de l'amiral. Ils forment une section de construction de port (Marine Korps Hafenbau) et leur première tâche est la remise en mar-

Plan d'organisation de la côte.



La côte belge en 1915. Plan I

che des ports, tâche d'autant plus facile que les alliés avaient omis d'effectuer les destructions nécessaires pour en empêcher l'exploitation (destructions des écluses, des engins de levage et des ateliers maritimes, et aucune coque n'avait été sabordée pour obstruer les chenaux d'entrée). L'armée belge trop absorbée par la retraite et le manque de marine militaire qui eut pu s'occuper de la question, font que du côté belge rien n'est fait. D'autre part L'Amirauté Britannique qui avait pris contrôle des ports, ne put, bien à regret, effectuer ce travail (1). L'écrivain naval CORBETT dans son important ouvrage « Naval Operations in the Great War, Vol I » nous en donne la raison : La Royal Navy désirait vivement détruire les ports de Zeebrugge et d'Oostende car ces ports pouvaient devenir d'importantes bases pour forces navales légères et sous-marines, aussi l'Amirauté avait-elle donné les instructions nécessaires pour préparer les destructions et bloquer les chenaux d'entrée. Mais le War Office (ministère de la guerre, Force terrestre) en avait décidé autrement car l'armée britannique espérait, avec l'aide de l'armée belge, pouvoir lancer une contre-offensive le long de la côte aux fins de contourner l'aile droite de l'armée allemande. En cas de réussite, nos ports étaient indispensables pour assurer l'acheminement de renforts et du matériel. L'Amirauté dut s'incliner avec beaucoup de réticence et de regret. Oostende et Zeebrugge furent donc abandonnées intactes avec toutes les conséquences désastreuses pour la poursuite de la guerre, car la contre-offensive échoua. Quelle agréable surprise pour l'envahisseur, qui, comme nous le verrons par la suite, ne tarda pas à exploiter au maximum la capacité de ces ports. Les pertes infligées aux alliés dans le Sud de la Mer du Nord et dans le Pas-de-Calais pendant les quatres longues années de guerre sur mer allaient démontrer combien l'Amirauté Britannique avait vu juste.

Dans le port d'Oostende le vapeur « VILLE DE BRUGES », le voilier garde-pêche « VILLE D'OSTENDE », deux anciennes malles les « LA FLANDRE » et la « PRINCESSE JOSEPHINE », quelques barques de pêche et quatre chalands ont été abandonnés par les Belges.

Quelques modifications auront tôt fait de transformer nos ports en bases solides et inexpugnables. L'amiral en chef définit les tâches du Marine Korps Hafenbau comme suit (2) : « Exécution, entretien et surveillance technique des constructions à terre, sur l'eau, dans les ports, entre les ports, des canaux, à la côte, sur les aérodromes et dans les annexes de la marine à terre. Régulation des niveaux d'eau, exploitation des écluses. Assèchement des terrains et irrigation ».

Les dragages sont repris à Oostende par un entrepreneur belge pour le compte du gouvernement allemand avec des dragueurs belges. A Zeebrugge, ces dragages sont effectués par les Allemands eux-mêmes.

Depuis le 16 octobre, la ligne de trams électriques fonctionne à nouveau. Le 22, les phares sont éteints tandis que la pêche en mer est interdite.

Près du phare d'Oostende quelques pièces d'artillerie capturées à l'armée belge sont mises en batterie ainsi que quelques canons allemands de 10 cm.

Du côté allié, suite à l'avance allemande le long de la côte, le secteur de Douvres prend une importance accrue. Le 12 octobre, le commandant naval qui, jusque là, dépendait du contre-amiral commandant la région d'Harwich, devient indépendant et est placé sous les ordres du contre-amiral HORACE L.A. HOOD avec titre de « Admiral commanding the Dover Patrol and senior Naval Officer Dover ». Les forces navales qui lui sont attribuées sont : les croiseurs « ATTENTIVE », « ADVENTURE », « FORESIGHT » et « SAPHIRE », 3 monitors, la 6me Flotille de destroyers (24 Tribal Class) et les 3me et 4me flotilles des sous-marins (13 B et C Class). La flotille des arraisonneurs et des trawlers et autres auxiliaires. Cette force sera par moment renforcée par plusieurs navires de ligne.

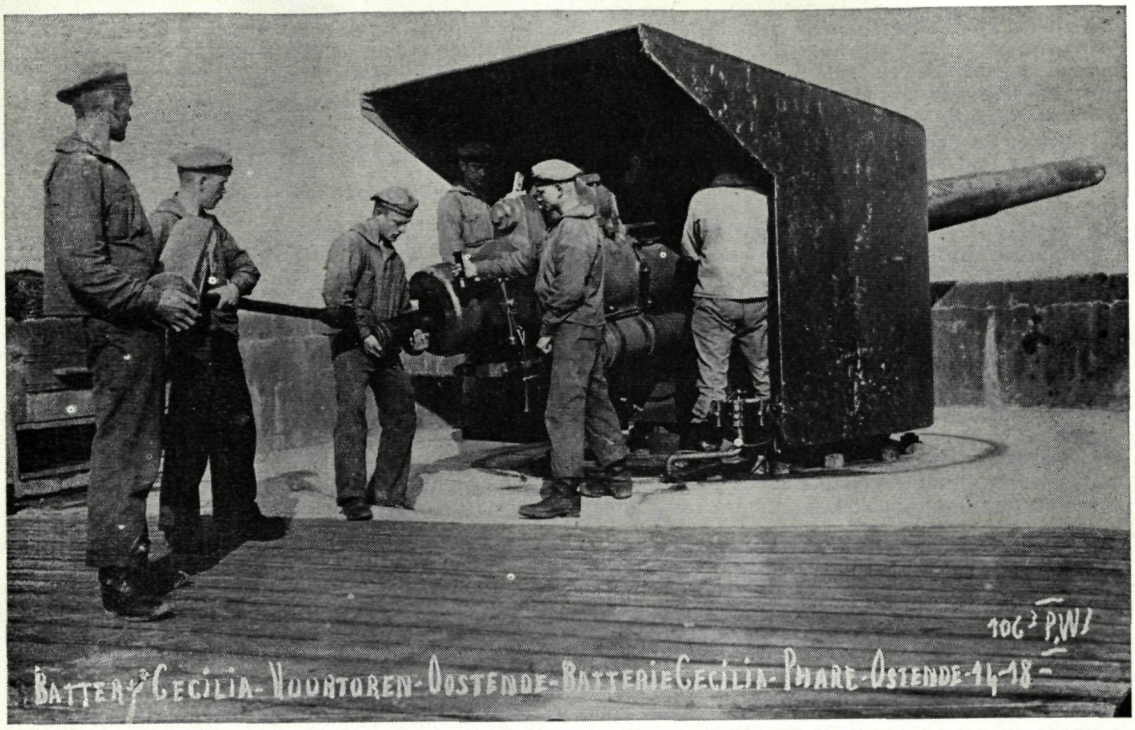
A partir de cette date, l'amiral HOOD est surtout occupé à bombarder les positions allemandes entre Westende et Lombardsijde sur demande du commandant du front terrestre. Ces bombardements seront poursuivis pendant toute la guerre suivant les nécessités, mais bientôt l'amiral britannique se verra confronté avec des tâches plus maritimes. Le 23 octobre, jour du début de la contre-attaque alliée le long de la côte en direction de Westende, deux destroyers britanniques viennent à longer la côte et, passant près de la bouée du Stroombank ouvrent le feu sur la digue. Les premiers obus touchent le parapet de celle-ci. Un obus traverse les fenêtres de l'Hôtel Majestic et éclate dans la salle du restaurant, y faisant grand dégât, tuant le docteur de marine LIPPE du 1er régiment de matelots et blessannt plusieurs autres officiers et un civil belge. A l'arrivée des destroyers, l'armement des pièces de 6 cm. ouvrent le feu sans pourtant atteindre les assaillants qui se retirent. Furent également touchés, un magasin de tabac au coin de la rampe de Flandres, l'Hôtel de Lyon au coin de la rue des Capucins et du Bd Van Iseghem, l'Hôtel Rochester rue Louise, une maison de la rue du Cercle, le café De Lekkerbek rue Haute et un obus après ricochet sur la façade de l'Hôtel de Ville, atteignit le café Zwarte Leeuwe près de la Place d'Armes.

Le 8 novembre, pour la première fois, un sous-marin, le U.12 entre en communication radio avec le corps de marine. Il désire savoir si des navires alliés se trouvent au large de notre côte et si Zeebrugge est libre de mines. Le plan I montre que l'entrée de ce port avait été minée par les alliés. Deux champs de mines obstruent l'entrée et un autre s'étend entre le Wandelaer et le banc de Wenduyne. Les bateaux feu Wandelaer et Westhinder avaient été retirés. Les Britanniques avaient déclaré zone minée, une zone dont les limites partaient de Den Haan, montaient vers le Nord le long du 3me degré de longitude et vers l'Ouest le long du parallèle de 50°16'. Les Allemands draguèrent une passe de 250 m. de large devant Zeebrugge, passe qui fut déclarée libre de mines le 7 novembre. Le 9 novembre, l'amiral en chef peut faire savoir au U.12 (LV. FORSTMAN) que l'entrée est libre, que le bateau-feu Wielingen est en place et que le pilote l'attend près de ce dernier.

---

(1) Seulement sur demande de l'Amirauté britannique qui ne possédait pas de mouilleur de mines, la marine française dépêchat le « PLUTON » et le « CERBERE », dans les nuits du 16 au 17, du 21 au 22 octobre et du 1er au 2 novembre pour mouiller trois barrages, un devant ZEEBRUGGE et les deux autres devant OOSTENDE pour tenter d'en empêcher l'accès.

(2) MARINE RUNDSCHAU. Avril 1928. « Der Ausbau des Flandrischen kuste » par Peter Hedde.



Le U.12 entre à Zeebrugge le 9 à 11.35 h. C'est le premier U.Boote qui y fait escale. Il sera suivi par de nombreux autres durant les quatre années d'occupation. Il repart le lendemain à 08.00 h. Au cours de sa croisière, il détruit la canonnière « NIGER » (820 T) dans la rade des Dunes (Downs). Le 12 du même mois, il revient s'approvisionner avant de retourner à Héligoland. On voit ici combien les craintes de l'Amirauté Britannique étaient fondées et combien son désir de détruire les installations portuaires de Zeebrugge et d'Oostende était justifié. Les alliés allaient payer cher l'abandon de ces ports en bon état.

Le 22 novembre, les batteries de 15 cm. qui ont été établies entre Mariakerke et Middelkerke sont bombardées par le vieux cuirassé britannique « REVENGE » accompagné de 6 destroyers, de 4 torpilleurs français et d'une canonnière. Les batteries allemandes répondent aussitôt. Les Britanniques qui avaient pour but la reconnaissance de ces batteries se retirent aussitôt.

Le 23 novembre vers 15.00 h., le canon se fait entendre vers Zeebrugge. L'E.M. de la division de marine est informé que deux navires de ligne britanniques accompagnés d'une flotille de destroyers et de trawlers dragueurs de mines bombardent Zeebrugge à grande distance. Ce sont les croiseurs « RUSSEL » et « EXMOUTH ». Ils tirent à des distances variant de 6.000 à 12.000 yards et visent surtout l'écluse, la gare et les installations maritimes. Les Allemands ne peuvent leur répondre, leurs batteries n'ont pas une portée suffisante. Bientôt le bâtiment du pilotage flambe ainsi que deux autres maisons. Le môle reçoit 3 coups de 30 cm. Le pont de l'écluse est avarié, la centrale électrique atteinte, sa cheminée détruite. Les portes d'écluse ne peuvent plus être manœuvrées qu'à la main. Les Britanniques se retirent après avoir tiré en tout 400 obus.

Début décembre, arrivent d'Allemagne plusieurs compagnies de pionniers parmi lesquelles un millier de travailleurs de fortification, pour élever les ouvrages défensifs. On travaille fébrilement aux constructions de batteries le long de la côte. Mais le sable des dunes est un bien mauvais sol pour l'édification de pareils ouvrages. Pour ériger une pièce moyenne il faut creuser un puits carré de 10 mètres de côté et de 10 mètres de profondeur, trou que l'on remplit de béton. Ce bloc ainsi formé sera la base sur laquelle reposera la plateforme du canon. Celle-ci coulée, la pièce elle-même est montée par les futurs servants sous la conduite de personnel spécialisé venu des arsenaux d'Allemagne. Le canon placé ne signifie pas encore que la batterie est prête. Il faut encore bâtir les parcs à munitions et de chaque côté de la batterie qui comprend généralement 4 pièces, puis les abris de commandement, de personnel et de réserve de munitions, les parapets etc., le tout en béton également. C'est ainsi que de tous les côtés à la fois s'élèvent d'un bout à l'autre du littoral, ces ouvrages de défense dont des traces sont encore visibles actuellement (voir liste de ces batteries en annexe). Fin décembre 1914, 5 batteries de 8,8 cm., 2 de 10,5 cm. et 3 de 15 cm. sont déjà installées près d'Oostende et de Zeebrugge. Fin mars 1915 s'ajoutent encore 4 batteries de 15 cm. et de plus lourdes viendront encore compléter la série par la suite.

Fin octobre, près des chantiers navals d'Oostende, une batterie antiaérienne de deux pièces de 8,8 cm. est mise en place. Deux autres pièces seront encore ajoutées par la suite. Cette batterie prit le nom de « Grossherzog ».

La construction des batteries lourdes est en préparation, batteries destinées à empêcher les entreprises alliées devant la côte et à prévenir un débarquement. Ici les difficultés rencontrées pour les terrassements sont encore plus grandes. Grandes difficultés également pour acheminer d'Allemagne par chemin de fer ces grosses pièces et leurs coupoles.

Du fort de Friedrichsort arrivent 4 pièces de 28 cm. de construction ancienne qui, placées à l'Est de Zeebrugge, forment la batterie « Friedrichsort ». Ces pièces n'ont qu'une portée de 10 km. ce que l'amiral juge nettement insuffisant. Elle fut vite repérée par les alliés et souvent bombardée, sans toutefois jamais être touchée.

Wilhelmshaven expédie 4 obusiers de 28 cm, qui formeront la batterie « Groden » à l'Ouest de Zeebrugge. Elle a la même portée que Friedrichsort. Zeebrugge est ainsi protégé à l'Est et à l'Ouest.

D'Allemagne également arrivent 8 pièces de 21 cm. de la classe « Hertha » et « Freya ». Leur portée est de 22 km. Quatre pièces placées à l'Ouest de Blankenberghe formeront la batterie « Hertha » et les quatre autres entre Knocke et Heist la batterie « Freya ». Une batterie de quatre pièces de 28 cm., baptisée « Hindenburg » est construite près du Fort Napoléon à Oostende. Le fort est désensablé et servira de logement, mess et cantine pour les officiers et subalternes. Ces derniers canons avaient *été commandés par la Belgique à la firme Krupp* pour les forts d'Antwerpen et étaient restés entreposés chez Krupp sur la demandé du minstre de la guerre belge en attendant de pouvoir être placés (canons à tir rapide tube 45 cal. 28 cm. portée : 2 à 28 km. et 2 à 34 km. L'ensemble des différentes batteries lourdes est terminé durant le premier semestre de 1915, et l'entraînement de leur per-

Traveaux de défense digue Blankenberge 1914-1915.

sonnel est poussé activement sur cibles remorquées en mer. La plupart des commandants et officiers de batteries sont des réservistes. Les pièces situées à l'Ouest d'Oostende ont parfois l'occasion de s'exercer en bombardant les positions alliées du front terrestre, renforçant ainsi l'artillerie de Nieuwpoort et de Lombardsijde.

Le 5 décembre, une station d'hydravions est crée sur le môle de Zeebrugge. Au début elle ne comprendra que deux appareils type « Friedrichshafen ».

Le 14 décembre, l'hydravion « 203 » effectue un vol de reconnaissance au dessus de Dunkerque et pousse même jusqu'à la côte anglaise.

Le 22, le même appareil, piloté par l'EV. van PRONDZYNSKI bombarde le môle de Douvres.

Le 25, toujours le même appareil, piloté par l'EV. MOLL et l'aspirant von FRANKENBERG, atteint la Tamise, lâche deux bombes sur le port de Sheerness, continue jusque Chatham et Gravesend. Là, fortement pris à partie par la DCA et poursuivi par un appareil britannique, il parvient cependant à faire d'importantes observations sur les forces navales et le trafic dans la Tamise et dans les Downs. Pendant son vol de retour, il doit par deux fois se poser en mer et est fortement attaqué au fusil par des pêcheurs anglais. L'observateur est blessé, et après maintes difficultés le « 203 » parvient à regagner Zeebrugge.

Pendant ce temps, le Hafenbau travaille d'arrache-pied à l'aménagement des ports, pour recevoir, abriter et réparer les différentes unités navales en construction pour le corps de marine. Les ateliers d'Oostende sont organisés et outillés pour la construction et les réparations de navires de guerre. Des abris pour le personnel sont édifiés près des ateliers et dépôts. Une petite cale sèche qui était en construction avant les hostilités est achevée et plus tard toiturée.

Une section spéciale de construction et d'exploitation pour le port d'Oostende est fondée sous les ordres du Marinebaumeister LINDE.

Cette section dépendante du Marinekorps Hafenbau est sous les ordres directs de l'ingénieur NUBLING ainsi qu'une section analogue fondée postérieurement à Brugge commandée par le Marinebaumeister FREDE.

Le personnel technique est complété par du personnel des chantiers allemands et de Pont et Chaussées prussiens.

Les écluses sont revisées, les portes réparées et certaines même renouvelées. Le long des quais à Oostende et à Brugge des abris en bois sont élevés pour préserver les sous-marins des observations aériennes et des éclats de bombes. Ce ne sont cependant que des mesures provisoires car dès 1915, des plans sont établis pour la construction dans les ports de Brugge et d'Oostende, près des chantiers, et au bassin de Zeebrugge, d'abris en béton pour sous-marins. Ce seront les premiers de ce genre au monde. Les Allemands se hâtent car plusieurs submersibles séjournent déjà dans les ports flamands. Depuis novembre plusieurs U.Bootes ont suivi l'U.12, ce sont les U.11 (LV. von SUCHODOLETZ), l'U.5 (LV. LEMMER), tous deux perdus en décembre, probablement minés. Le U.24 (LV. SCHNEIDER) entre à Zeebrugge le 14 décembre et repart le 27 pour une croisière de huit jours durant laquelle il coulera le « FORMIDABLE ».

Durant ces premiers mois de guerre, les sous-marins basés provisoirement à Zeebrugge (ces sous-marins appartenaient à la flotte de haute mer) occasionnent les pertes suivantes aux flottes militaires et marchandes alliées dans la région Sud de la Mer du Nord et dans la Manche : „

« NIGER », canonnière, Brit., 11-11-14, U.12, Downs.

« MALACHUTE », vapeur, Brit., 23-11-14, U.21, Manche orientale.

« PRIMO », charbonnier, Brit., 26-11-14, U.21, Antifer.

« FORMIDABLE », navire de ligne, Brit., 31-12-14, U.24, 15' de Starpoint.

(A suivre)

ABREVIATIONS

Arr. — arrivée pour la première fois
ASP. — Aspirant de marine
BAR. — Champs de mines
BEL. — Belge
BP. — Barque de pêche
BRI. — Britannique
CC. — Capitaine de Corvette
CHA. — Chalutier
CF. — Capitaine de Frégate
CV. — Capitaine de Vaisseau
DAN. — Danois
DEP. — Départ
FRA. — Français
HOL. — Hollandais
ITA. — Italien
LV. — Lieutenant de Vaisseau
MOT. — Moteur
NOR. — Norvégien
PAT. — Patrouilleur
QS. — Q. Ship. (bateau piège)
RET. — Retour
SUE. — Suédois
VAP. — Vapeur
VOI. — Voilier
+T — coulé par torpille
+C — coulé par charge explosive
+M — coulé par mine
S/M — sous-marin
DES. — Destroyer
TRA. — Trawler
DRA. — Dragueur de mines

drukken is een zaak
beter drukken in onze zaak

typo - offset

drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. (059) 70.51.32

United Bonded Stores Dealers n.v.

S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1

De Belgische scheepsbouw in 1975

DOOR LUTTRA

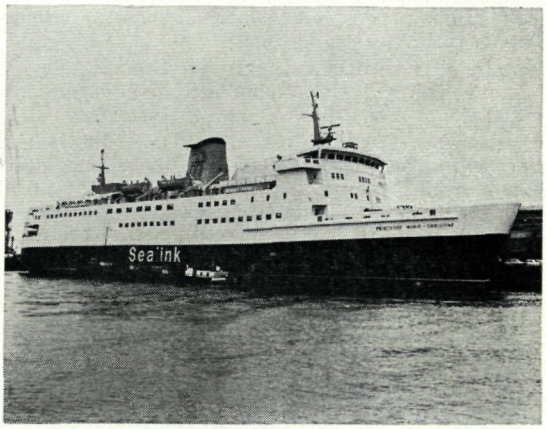
In het afgelopen jaar heeft de Belgische scheepsbouw - evenals zovele andere takken van de industrie - zwaar te lijden gehad onder wereldwijde economische recessie. Dat kwam vooral tot uiting door het gebrek aan orders voor nieuwbouw. Nochtans, en in gelukkige tegenstelling met wat verscheidene buitenlandse werven overkwam, bleef de sector gespaard van annulatie van bouworders. Dit neemt niet weg dat 1975 in de geschiedenis zal opgetekend worden als een moeilijke periode.

Verleden jaar werden er door de twee grote Belgische scheepswerven, in casu Cockerill Yards Hoboken en Boelwerf te Temse, in totaal negen schepen met een gezamelijk draagvermogen van 319.852 ton afgeleverd. In 1974 werd een identiek aantal schepen overgedragen, maar de gezamelijke tonnemaat hiervan bedroeg 440.550 ton dw. Ook de schepen bestemd voor het buitenland gingen met één eenheid achteruit. Terwijl in 1974 nog drie schepen gebouwd werden voor buitenlandse rekening, bedroeg dit in het afgelopen jaar slechts twee eenheden, namelijk een bulk-carrier voor rekening van Indië en een tanker voor Brazilië.

Hoewel de Belgische scheepsbouwindustrie reeds in het verleden bewees dat ze technisch hoogstaande arbeid kan leveren - denken we maar aan de bouw van LASH-schepen - ligt de specialiteit toch meer op de bouw van bulk-carriers en producttankers. Van de in het afgelopen jaar geleverde schepen waren er dan ook drie schepen geschikt voor het vervoer van vaste goederen in bulk, drie tankers ingericht voor het vervoer van afgewerkte petroleumproducten, terwijl de drie overige eenheden bestonden uit veerboten en een chemische tanker.

Beide veerboten, de « PRINSES MARIA-ESMERALDA » en de « PRINCESSE MARIE-CHRISTINE », werden geleverd door de Cockerill Yards in Hoboken. Ze zijn bestemd voor het vervoer van passagiers en voertuigen tussen het Europese vasteland en het Verenigd Koninkrijk, in dienst van het consortium « Sealink ». Hoewel de twee schepen worden uitgebaat door de Regie voor Maritiem Transport werden ze besteld door de tijdelijke verenigde maatschappijen Conim, UBEM en Cobelfret.

Deze, op het eerste zicht, moeilijk te snappen relatie is het gevolg van de speciale positie van de Regie voor Maritiem Transport. Het was voor deze parastatale instelling namelijk moeilijk om op korte termijn fondsen beschikbaar te hebben, verplicht voor de uitbouw van haar vloot. De merkwaardige uitbreiding van het verkeer naar Engeland maakte het de maatschappij nochtans noodzakelijk om, in het begin van de zeventiger jaren, haar vloot bestendig aan te passen aan de nieuwe reisbehoeften waarbij eveneens voertuigen te transporteren waren. Daarom dit beroep op privé maatschappijen, waardoor gemakkelijker de vereiste kredieten vrijgemaakt werden.



« PRINSES MARIE-CHRISTINE »

« PRINSES MARIA-ESMERALDA »

Juist voor de grote vakantie-trek kwam op 21 mei 1975 de « PRINSES MARIA-ESMERALDA » in dienst op de lijn Oostende-Dover. Hoewel klassiek van

uitzicht bezit het schip tal van innovaties op gebied van binneninrichting. De voornaamste kenmerken verschillen weinig van zijn voorgangers welke in 1973 en 1974 in dienst kwamen. De maximum lengte is 118,4 m., de lengte tussen de loodlijnen 110,75 m. De breedte bedraagt 20 m. waarbij nog 60 cm. moeten toegevoegd worden voor de beschermring. Dit is een vermeerdering van 80 cm. ten overstaan van de breedte van de vorige schepen. De holte tot B-dek is 11,6 m. en de diepgang 4,5 m. De waterverplaatsing werd berekend op 1.475 ton dw.

Ook het zusterschip « PRINCESSE MARIE-CHRISTINE », in dienst gesteld op de vooravond van de eindejaarsperiode bezit dezelfde algemene technische kenmerken terwijl ook de verdere afwerking identiek is aan de «PRINSES MARIA-ESMERA.LDA». Beide veerschepen zijn van het doorrij-type, met klapdeuren aan het voor- en achterschip. Tevens is de op- en afvaart op twee verschillende niveau's mogelijk waar de dokinstallaties dit toelaten (vb. te Dover).

De accommodatie biedt plaats aan 1200 passagiers, terwijl de garages voorzien zijn voor 300 personenwagens of bij keuze 37 tractor-vrachtwagens en 46 personenvoertuigen. De passagiersfaciliteiten bieden een variëteit aan mogelijkheden tot ontspanning tijdens de overvaart. Men treft er buiten drie bars, ook een shopping center, discobar met dansvloer, een bewaarplaats voor peuters, douches, dameskapper, etc.

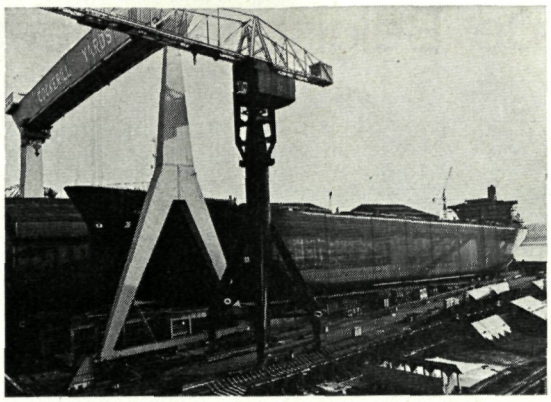
Tenslotte is er een solarium van waaruit men de intense trafiek in het Nauw van Kales kan gadeslaan.

Niet slechts de passagiers genieten van het laatste snufje inzake, comfort, ook de bemanning deelt hierin mede. Het navigatiecentrum verschilt totaal van hetgeen in de vorige eenheden werd ingebouwd. De meest gesofisticeerde navigatieinstrumenten zijn ingebouwd, waaronder een door een computer bestuurd anti-navigatiesysteem. Bovendien bezitten beide veerboten eveneens twee radars, waarvan er een geplaatst is op de achtermast.

De voortstuwing geschiedt bij middel van twee Pielstick-dieselmotoren van elk 9000 pk., waardoor een dienstsnelheid van 22 knopen kan onderhouden worden. Het laat geen twijfel dat beide schepen een aanwinst betekenen voor de vloot van de Regie voor Maritiem Transport, en de regelmatige hoge bezettingsgraad garandeert de juistheid van de gedane investering.

Buiten de traditionele veerboten voor de Oostende-Dover/Folkestone lijn heeft Cockerill Yard tevens twee bulk-carriers voor Belgische eigenaren afgeleverd. Beide schepen de « MARTHA » en de « YAFFA » werden er gebouwd voor rekening van de jonge rederij G.A.T.X. Bulkcarriers Belgium uit Antwerpen. Reeds verleden jaar werd een eerste zusterschip uit deze serie van drie aan de rederij overgedragen (het ms. « RUTH »). Alle schepen zijn van het zogenaamde Panamax-type, d.i. de hoogste klasse geschikt voor het doorvaren van het Panamakanaal. Hun draagvermogen bedraagt 65.100 ton. De hoofdafmetingen van deze schepen bedragen : totale lengte 224 m., lengte tussen de loodlijnen 214 m., breedte 32,2 m., holte 18,7 m. De geladen diepgang op het zomermerk is vastgesteld op 13,06 m.

De schepen zijn door de rederij, een onderafdeling van het Amerikaanse concern General American



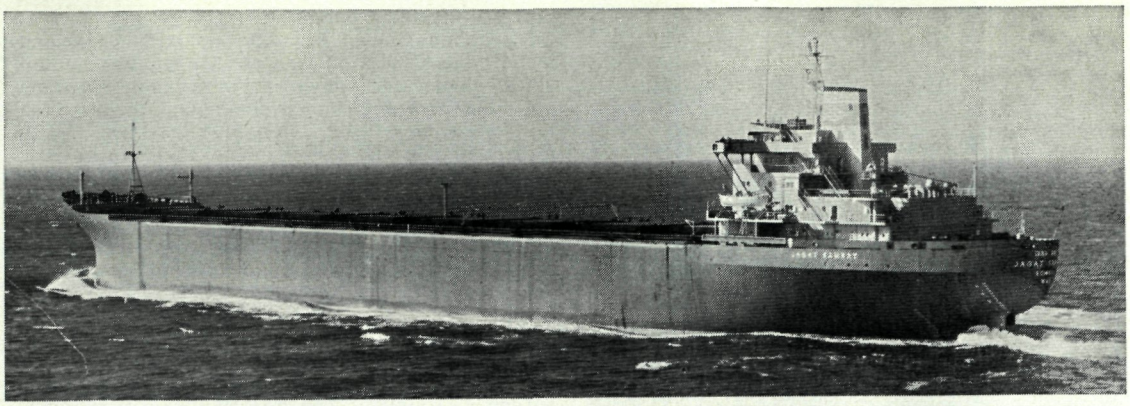
« YAFFA »

Transportation Corp., ingezet op de wereldomvattende trampvaart. Deze sector van de scheepvaart is het zwaarst getroffen door de neergaande economische conjunctuur. Nochtans zijn het de schepen van dit type die de Belgische vlag in alle wereldhavens leren kennen. Dat er ook risico's aan het vak zijn verbonden werd op het einde van dit jaar duidelijk aan de bemanning van het schip. Nadat in Sydney een lading aan boord was genomen, kwam het schip op 7 november aan in Beiroet (Libanon), midden in de burgeroorlog. De losoperaties werden bemoeilijkt door de verwoede strijd in de omgeving van het schip en meermaals was de bemanning dan ook getuige van hevige schietpartijen tussen de rivaliserende kampen. Hierbij werd ook het schip meermaals getroffen. Na praktisch een maand in de onveilige omgeving te hebben doorgebracht voer het schip op 4 december via Istanbul naar een nieuwe destinatie in de Zwarte Zee. De carrière van de « YAFFA » was nog niet zo spectaculair, maar met de aanwinst van deze drie nieuwe eenheden, bezit de Belgische vloot althans een stevige ruggegraat om een vorm van scheepsuitbating door te drijven waarin het vroeger zeer bedreven was.

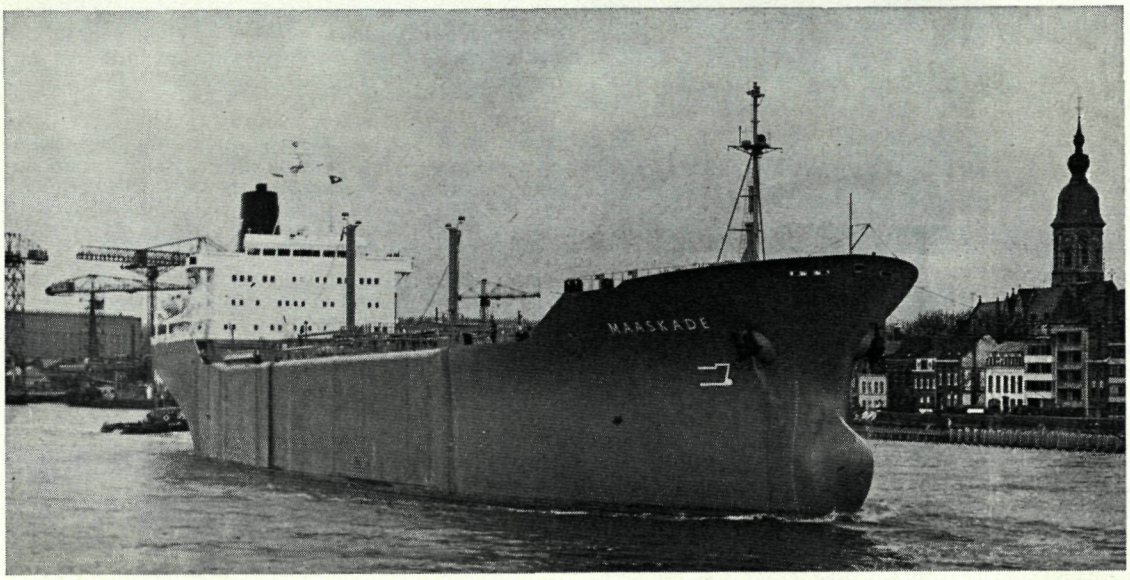
Men kan er nog op wijzen dat op 8 december het eerste fregat voor de Zeemacht, het F911 « WESTDIEP » bij Cockerill werd uitgevlot.

Buiten deze bulkcarriers onder de Belgische vlag, heeft de industrie ook een identiek schip afgeleverd aan Indische eigenaars. Het betreft hier de « JAGAT SAMRAT », die op 4 april door de Boelwerf werd overgedragen aan de Dempo Steamship Ltd. uit Bombay. Dit schip van 6.000 ton dw. werd speciaal gebouwd voor het vervoer van ertsen, vanuit de mijnen in Indië naar de verwerkers in Japan en Australië. De voornaamste kenmerken van dit schip zijn : maximum lengte 234,8 m., lengte tussen de loodlijnen 223,85 m., breedte 32 m. en holte tot het bovendek 18,20 m. De ruiminhoud bedraagt 1.767.000 cubieke voet. Het schip bereikt zijn zomerdiepgang op 13,23 m. De voortstuwing ervan geschiedt door een A.C.E.C. gebouwde dieselmotor MAN van het type K.7Z 86/160 E. met een totale paardekracht van 16.100 pk. welke een dienstsnelheid verzekert van 16 knopen. De carga wordt ondergebracht in 9 ruimen waarvan de hoofden voorzien zijn van lateraal opererende metalen luiken.

Boelwerf heeft ook nog drie product-carriers afgeleverd aan de nieuwe Belgische scheepvaartonder-



« JAGAT SAMRAT »



« MAASKADE »

neming Ruys Bulk Transport N.V. uit Antwerpen. Deze schepen die net voor de energie-crisis werden besteld kwamen voor de recente rederij op het meest ongunstige ogenblik ter beschikking.
De verminderde consumptie van olieprodukten, gepaard gaande met een stijgende overcapaciteit van tankers, zette de vrachtprijs voor vervoer van vloeibare lading zwaar onder druk. Het gevolg was een massale opleg van allerhande type tankers. Vooral de niet verhuurde nieuwbouw kwam onder zware druk te staan, en meestal was het einddoel van de eerste reis een opleghaven. Ook de schepen van de jongste Belgische rederij ontkwam niet aan deze negatieve « trend ». Zo werd de « MAASKADE », de op 25 februari opgeleverde eersteling uit een serie van vier identieke zusterschepen, na een initiële oplegperiode te Antwerpen, naar IJmuiden gebracht voor een definitieve oplegplaats. Ook de « MAASKANT » de tweede eenheid uit de serie ontkwam niet aan een korte oplegperiode. Slechts na korte tijd kon de rederij emplooi vinden voor deze eenheid. Gelukkig kon de derde eenheid aanstonds het sop kiezen nadat de rederij er op 5 december eigendom van had genomen. De vierde en laatste eenheid van de reeks werd op 6 september te water gelaten en in het begin van dit jaar overgedragen aan de eigenaars. Ook dit schip onderging het lot van eerst te worden opgelegd alvorens in commerciële dienst te worden ingezet.

De voornaamste kenmerken van deze serie product-tankers zijn de volgende : maximum lengte 170,69 m., lengte tussen de loodlijnen 162,65 m. en grootste breedte 26 m. Het draagvermogen op een zomerdiepgang van 11,40 meter bedraagt 32.000 ton. De ruiminhoud van de verschillende tanks is berekend op een vracht van 34.085 m3 voor de voornaamste vracht en 4.340 m3 voor de deelvracht. In het geheel beschikken de schepen over 23 verinhoud verschillen. De voortstuwing geschiedt door inhoud verschillen. De voortstuwing geschied door middel van een Burmeister & Wain motor met een capaciteit van 13.500 pk.

Bij de stapelloop van de « MAASKANT » is er een korte randgeschiedenis. De dag van de stapelloop brak er op de werf een wilde staking uit waardoor de plechtigheid uit de hand liep. Nadat het schip door de meter was gedoopt verhinderden stakers het te water laten van het schip. Dit gebeuren viel in de grootste geheimhouding plaats in de vroege morgen van 28 maart, zonder de aanwezigheid van de overheden.

« QUITAUNA »

Deze door de omstandigheden gedwongen nachtelijke stapelloop tekent echter de kracht van de Belgische scheepsbouw. De werf in Temse nam echter geen onnodige risico's. De techniek van spectaculaire tewaterlatingen is een eigenschap die de werf ten volle onder de knie heeft. Reeds verschillende jaren past ze de laterale stapelloop toe van grote zeeschepen. Nachtelijke stapellopen zoals toegepast bij de « MAASKANT » zijn echter ook geen primeur meer. Reeds op 1 februari gleed in de vroege morgenstond bij het krieken van de dag de tanker « QUITAUNA », een order van de Braziliaanse scheepvaartmaatschappij Petroleo Brasileiro « Petrobras », in het kille Scheldewater. Deze min of meer ongunstige omstandigheid werd de werf opgedrongen door een clausule in het verdrag die voorzag dat het schip op die dag ten laatste zou worden vlot gebracht.
Na verdere afwerking werd het schip op 30 september overgedragen aan de opdrachtgevers waarna het schip uit Zeebrugge vertrok voor zijn commerciële dienst rond het Amerikaanse continent.
De « QUITAUNA » was het eerste van twee identieke zusterschepen die de Braziliaanse firma plaatste bij de werf. De tweede chemische tanker, op 21 november tot « QUIXADA » gedoopt, wordt in het voorjaar 1976 aan de eigenaars overgedragen. Deze schepen, geschikt voor het vervoer van allerlei chemische- en petroleumprodukten werden gebouwd onder toezicht en volgens de reglementen van Lloyd's Register of Shipping. Hun hoofdafmetingen zijn : totale lengte 170,7 m., lengte tussen de loodlijnen 160,8 m. en totale breedte 24,1 m. De holte bedraagt 13 m. terwijl de zomerdiepgang is vastgesteld op 10,02 m. Het draagvermogen van beide schepen is 23.520 ton. Elk schip is voorzien van 48 afzonderlijke tanks die voldoen aan diverse classificaties. Deze schepen zijn ook voorzien van afzonderlijke tanks aan dek, voor de opslag en transport van vluchtige goederen.
De schepen kunnen tenslotte gelijktijdig verschillende types van cargo laden en lossen. Een doolhof van leidingen en pompen laat het gelijktijdig transporteren van verschillende chemische goederen toe.
Buiten de twee grote werven blijven er nog de produkten van de verschillende middelgrote werven. De afgeleverde schepen zijn niet even spectaculair als deze gemaakt op de voornoemde werven, maar anderzijds tekenen ze duidelijk de kracht van de industrie in het perspectief van de Belgische economie. De produktie van de middelgrote werven werd beïnvloed door een langdurige staking in het begin van het jaar. Door de gedwongen overgang naar de bouw van kleinere, gespecialiseerde zeeschepen werden de directies van de werven door de arbeiders ook gedwongen de loonverschillen tussen de arbeiders van de « middelgrote werven » met deze van de « grote werven » te nivelleren. Alvorens een overeenkomst werd bereikt waren nochtans zeven weken staking verloren gegaan.
De activiteiten van de diverse middelgrote werven *kunnen als volgt worden omschreven :*

Scheepswerf St. Pieter, Hemiksem
Deze werf leverde in het afgelopen jaar twee sleephopperzuigers af. Vlak na de staking werd de « SEA-LION » overgedragen aan de Nigeriaanse opdrachtgevers terwijl enkele maanden later een kleinere versie de « KEYHAN » na afbouw via de Russische binnenwateren naar Nigeria werd gesleept. Buiten deze schepen bestond de orderportefeuille van de werf verder uit de bouw van een bevoorradingsschip « OSA GHENT », en drie Voith-Schneider sleepboten bestemd voor de Antwerpse haven. Een vierde eenheid zal in samenwerking met de Scheepswerf van Rupelmonde voor dezelfde opdrachtgevers worden afgewerkt.

« MURGEN »

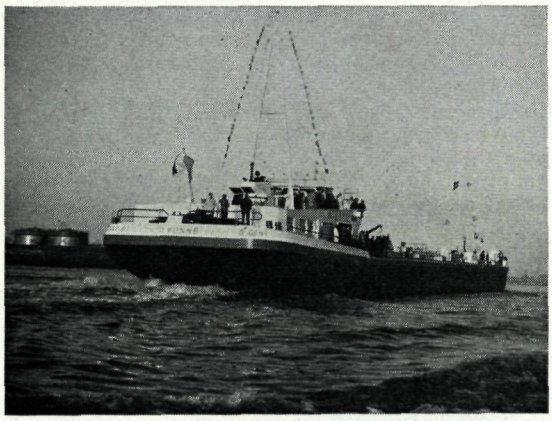
Scheepswerf van Rupelmonde
Deze werf schakelde over van de bouw van binnenschepen naar de bouw van slepers. In het afgelopen jaar werden door de werf aldus twee slepers, de « WESTDIEP » en de « WENDUYNE » geleverd aan

de Unie van Redding en Sleepdiensten uit Antwerpen, terwijl op het jaareinde twee slepers werden afgeleverd aan de Nassau Towing Ltd. Beide schepen bezitten een kracht van 4.000 ipk. terwijl zij tevens zijn uitgerust met een uitgebreide brandbestrijdingsmateriaal, waaronder een water- en schuimkanon dat gemonteerd werd op een uitschuifbare mast.

Verder bouwt de werf een zeelichter voor rekening van Continental Lines alsmede drie sleepboten van het type Voith Schneider voor de Antwerpse haven. Samen met St. Pieters uit Hemiksem wordt een vierde eenheid afgebouwd.

Scheepswerf van Langerbrugge

Dit is de enige scheepswerf die in 1975 nog uitsluitend binnenschepen afleverde. Op 25 januari droeg ze de « PEJA », een vrachtschip van 80 meter over aan de eigenaar. Twee maand later volgde de « LAUCO », eveneens een vrachtschip. Tenslotte werd op 5 december het laatste op een Belgische werf gebouwd binnenschip afgeleverd. Het betreft hier de estuaire tanker « YVONNE », een eenheid van 97 m. lengte die werd overgedragen aan de Gentse firma Intermas. Nu is de werf ook uitsluitend werkzam aan de bouw van zeegaande schepen, waaronder een bevoorradingsschip en een loodsboot voor rekening van de Administratie van het Zeewezen.



« YVONNE »

Fulton Marine uit Ruisbroek-Sauvegarde

In het begin van het jaar werden de binnenschepen « FATIMA » en « MARODAN » aan hun respectieve eigenaars overgedragen. De werf bouwde tevens een barge bestemd voor Zaïre en twee duwboten en een barge voor Nigeriaanse rekening. Ook deze werf bouwt nu uitsluitend zeegaande schepen, zoals bevoorradingsschepen en coasters.

Beliard Murdoch uit Oostende

Buiten moederschepen voor de zeevisserij voor Franse rekening bouwde Beliard Murdoch eveneens twee zeeslepers voor de Nassau Towing Ltd. Beide schepen waren identiek aan deze van de Scheepswerf van Rupelmonde. Het orderboek op het einde van het jaar bevatte de bouw van onder andere een bevoorradingsschip en een loodsboot.

Verder hebben diverse werven uit Wallonië zich ook beziggehouden met de bouw van o.a. barges voor Nigeria en van schepen met beperkte diepgang voor Aziatische opdrachtgevers.

De omschakeling naar kleinere maar gespecialiseerde zeeschepen brengt een hele omwenteling teweeg in de technische vorming van het personeel. Het is nochtans de enige overlevingskans voor de middelgrote werven, want op veel orders voor de binnenvaart kan niet meer gehoopt worden.

Wel houden de diverse werven zich nog bezig met de reparatie en eventuele ombouw van binnenschepen, maar gezien het gebrek aan kapitaal vanwege de sector van de binnenvaart is ook hier de activiteit sterk teruggelopen.

Tenslotte kan er nog op gewezen worden dat alle werven zonder uitzondering een inspanning gedaan hebben op gebied van de modernisering en vervolmaking van hun produktiemogelijkheden. Beide grote scheepswerven hebben in het afgelopen jaar de bouw aangevangen van een droogdok waardoor de bouw van grote schepen mogelijk wordt. Terwijl een eerste deel van het droogdok van de Boelwerf op 15 december jl. werd in gebruik genomen rekent men er bij Cockerill Yards op een eerste scheepselement te kunnen aanvangen in het nieuwe bouwdok in het begin van dit jaar.

De orderboeken van de meeste scheepswerven lieten op het einde van 1975 toe werk te verzekeren aan hun arbeiders tot midden 1977. Ondertussen werden echter reeds verschillende nieuwe bouworders ontvangen die de schepsbouwsector een grotere adempauze toelaat in afwachting van een zekere marktverbetering.

LUTTRA

★

SCANDIAFLEX
MODERNE EN MOBIELE AFSLUITINGEN
J. MORETUSLEI 586 — WILRIJK

louvers
rolluiken
vouwdeuren
vouwwanden
zonnetenten
zonneblinden
badafsluitingen
TELEFOON : 27.78.20

La course du siècle... Londres - Sidney - Londres

Par J.M. de DECKER de BRANDEKEN

La course pour voiliers la plus dure, la plus exigeante, la plus éprouvante qui ait jamais été organisée. En un mot : la course du siècle !

Pour remporter l'épreuve, il fallait rentrer le premier d'un tour du monde en deux étapes : Londres-Sidney, Sidney-Londres, un marathon de 27.000 miles (50.000 kilomètres) passant par le Cap de Bonne Espérance et le légendaire Cap Horn, dit le « Cap de la Peur », ce fameux « Passage » de l'Ouest qui a terrifié tous les aventuriers de la mer.

Le record à battre était celui du « PATRIARCH », le célèbre clipper du commandant Pile qui couvrit la distance en 69 jours à l'aller et 69 jours au retour, il y a 106 ans.

Le clipper ; une révolution dans le monde de la construction navale déclenchée à la fois par la fin du monopole de la Compagnie des Indes pour le commerce du thé, qui ouvrait désormais ce marché aux navires les plus rapides, et la découverte de l'or en Californie, qui vit se déchaîner entre voiliers une course éffrénée vers San Francisco.

Les coques aux soufflures confortables et portantes sur lesquelles roulaient les navires de jadis furent transformées en longs poissons acérés. Finies les superstructures opposant des surfaces mortes à la pénétration dans le vent. On naviguait désormais les pieds dans l'eau avec le maximum de voile au dessus de la tête.

Une seule chose comptait : la vitesse, car le plus rapide était celui qui vendait le mieux sa cargaison. Entre Londres et Sidney, les grands clippers du siècle dernier chargés de laine ou de thé livraient bataille à chaque traversée.

Quand deux clippers faisaient la course, le capitaine prenait tous les risques : quel que fût l'état de la mer, les officiers faisaient forcer l'allure. Pour empêcher leurs hommes de réduire la voilure alors qu'un coup de vent s'annonçait - et qu'à vouloir garder toute sa toile, on allait à la catastrophe - certains capitaines faisainent cadenasser les écoutes et, l'arme au poing, menaçaient l'équipage du haut de la dunette, toutes voiles dehors, à travers la tempête.

Conçus pour supporter une très forte gite et garder presque toute leur toile, même par fort coup de vent, les clippers atteignaient des vitesses extraordinaires : moyennes horaires de dix-huit nœuds avec des pointes de vingt et un nœuds. L'épopée des clippers constitue, sans contredit, l'un des chapitres les plus passionnants de l'histoire de la marine à voile.

Les grands voiliers océaniques modernes, bénéficiant de tous les perfectionnements techniques réalisés depuis un siècle, sont-ils de taille à rivaliser de vitesse avec les « super-cathédrales à voiles » de la course du thé et de la laine ? Telle était la question à laquelle l'organisateur de la course du siècle, le Financial Times, souhaitait voir apporter la réponse.

On espérait réunir une douzaine de concurrents, il n'y en eut que quatre à relever le défi: un anglais, un français, un italien et un hollandais. C'était peu. La crise économique et la nécessité d'aligner un grand bateau, puisque la course devait se dérouler en temps réel, y sont pour beaucoup. L'extrême difficulté du parcours et les consignes de sécurité draconiennes imposées par les organisateurs expliquent le reste.

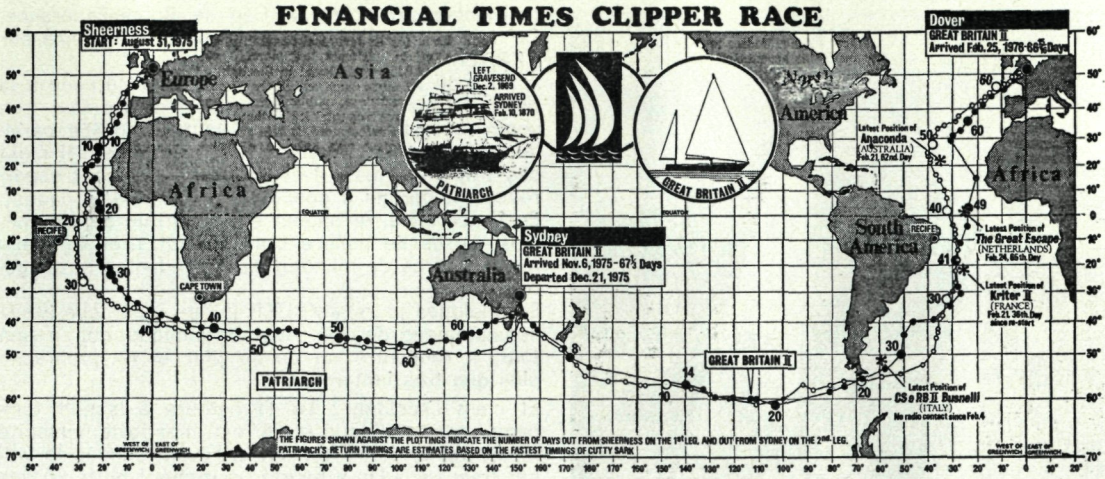
Le nombre restreint des engagés n'en diminua, fort heureusement, pas pour autant l'intérêt suscité par la course dans le public des fanatiques de la voile. Les concurrents :

Le « GREAT BRITAIN II » ou « G.B. II », pour les Anglais ,un ketch de 77 pieds, ayant déjà conquis ses galons dans les épreuves de longue durée puisqu'il avait participé au « Whitbread Trophy » en 1973, la dernière en date des courses autour du monde dont il avait emporté une étape.

Pour la France, le ketch « KRITER II », 40 tonneaux, 80 pieds, légèrement plus grand que le « G.B. II », ayant participé à la même course sous le nom de « BURTON CUTTER » et en ayant, lui aussi, gagné une étappe.

Pour l'Italie, une goélette de 61 pieds, le « C.S.R.B. II » et, pour compléter le tableau le « GREAT ESCAPE », le plus petit des quatre, un ketch hollandais de 56 pieds. Un cinquième concurrent était inscrit pour le voyage du retour, le ketch australien « ANACONDA II », 84 pieds, construit spécialement pour la circonstance.

Sur le papier, au moment où fut connu le nom des participants, les favoris étaient le « G.B. II » et le « KRITER II ». Et pour cause ! Ils avaient la taille pour eux, avaient acquis leurs lettres de noblesse



au cours d'épreuves précédentes et devaient disposer, en principe, des meilleurs équipages.

C'était vrai pour le « G.B. II », dont le personnel avait été recruté dans les rangs de la Navy : 14 des meilleurs spécialistes de la voile, surentrainés, commandés par l'un des meilleurs « skipper » de la flotte de Sa Majesté : Mike Gill. On constata à la veille du départ qu'en ce qui concernait le navire français la situation était fort différente.

Son « skipper », Olivier de Kersauson, avait dû se livrer à une véritable course contre la montre pour que le bateau soit prêt pour le jour J, le 31 août. Il n'avait pû disposer du voilier que fin juin, ce qui ne lui avait laissé que deux mois pour le transformer, l'aménager et le préparer selon ses plans. Pendant ces deux mois, lui et ses hommes avaient travaillé comme des forcenés, dix-sept heures par jour, au chantier Berthom Boat de Lymington, un petit port proche de Bornemouth, pour le mettre au point.

Lorsque retentit le coup de canon du départ, « KRITER II » était loin d'être achevé, ses trente cinq voiles n'avaient jamais été essayées, ses treize équipiers n'avaient jamais manœuvré ensemble. Rien d'étonnant, dès lors, que les connaisesurs lui aient accordé entre huit et quinze jours de retard à Sidney et que sa cote chez les bookmakers britanniques ait été lamentable : 29 contre 1. Une cote de toquard ! Encore ignorait-on à ce moment que « KRITER II » avait eu sa première avarie la veille du départ : des fuites dans le réservoir de fuel avaient inondé les cales où se trouvaient entreposés les vivres.

Le toquard en question allait cependant fournir à la course la plus grande partie de son intérêt.

— « Je ne souhaite qu'une chose, avait dit Kersauson à la veille du départ, c'est que le temps ne soit pas trop mauvais pendant les trente premiers jours. Nous pourrons ainsi faire tranquillement la finition à bord ».

En cas de gros temps, en effet, on n'a guère le loisir de s'occuper du fignolage du bateau, dans des courses de ce genre. On travaille au rythme infernal des quarts, quatre heures sur le pont, quatre heures de sommeil, à le pousser à la limite des possibilités. Cinq minutes de perdues chaque jour, cela fait cinq heures ou plus à l'arrivée qui feront, peut-être, la différence entre le vainqueur et le second.

Bien que les conditions météorologiques n'aient pas été tellement défavorables, de finition à bord du « KRITER II » il ne fut jamais question. La préparation n'y était pas et l'équipage en subit les conséquences tout au long du voyage.

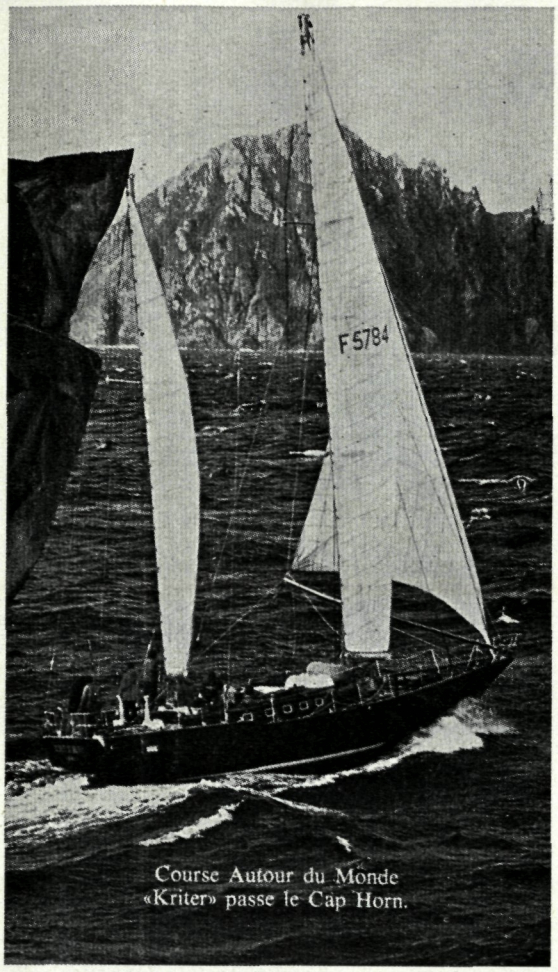
Il avait fallu, tout d'abord, colmater les fuites du réservoir de fuel, pomper le liquide visqueux et nauséabond qui avait inondé les cales et tenter, sans succès, de sauver une partie des réserves de vivres frais. Le menu du bord allait en souffrir puisque limité désormais à la purée de pomme de terre et au thon en boîte.

Ce n'était que le début des déboires. Quarante-huit heures après le départ, un spinaker se déchire que le voilier du bord répare en des temps records. Il n'arrêtera désormais plus de coudre. Pluies torrentielles, sous l'équateur, qui font apparaître le manque d'étanchéité du pont. Le poste d'équipage est inondé, l'eau court d'un bord à l'autre selon la gîte du navire ; à la moindre ruade de celui-ci les hommes sont aspergés d'une pluie fine faite des milliers de gouttelettes que la condensation a collées aux parois métalliques. Jusqu'à l'arrivée à Sidney, ils vivront engoncés dans des vêtements mouillés, dans un poste d'équipage suintant d'humidité et imprégné d'un âcre fumet de moisi et de fuel.

Deux voies se déchirent encore en vue du Cap de Bonne-Espérance et trois autres après. Les drisses cassent les unes après les autres durant la descente vers les terribles Roaring Forties. A bord du « KRITER II », la nervosité et l'excitation des premiers jours le cèdent à une immense lassitude.

Seul adjuvant moral au cours de ces trente premiers jours de la course, que le « skipper » français avait espéré relativement faciles : la nouvelle que le « C.R.S.B. », le voilier italien, en panne de radio faisait route pour Rio pour réparer. Des deux autres concurrents, aucune nouvelle. En fait, il ne se passait rien à leur bord méritant d'être signalé. Le « GREAT ESCAPE », le plus petit des quatre concurrents, poursuivait bravement son petit bonhomme de chemin, n'ayant d'autre ambition que celle de terminer. Le « G.B. II », ayant 200 miles d'avance sur le « KRITER II », poursuivait sa course, largement en tête du peloton, sans autre avatar qu'une petite voie d'eau près du gouvernail, qui avait été colmatée sans difficulté.

A mi-parcours, le « G.B. I » avait environ 5 jours d'avance sur le tableau de marche établi au vu du



Course Autour du Monde
«Kriter» passe le Cap Horn.

livre de bord du « PATRIARCH ». En dépit de ses multiples déboires, « KRITER II » en avait, malgré tout, trois. Cela ne satisfaisait pas, pour autant, Kersauson. Dès le départ, il était sûr de battre le record du « PATRIARCH ». Ce qui comptait pour lui, c'était de terminer premier et prouver ainsi qu'il était l'égal d'un Tabarly, d'un Colas, d'un Glicksman.

En avant toutes. Pour récupérer le temps perdu, il descend jusqu'au 45e paralèle où soufflent habituellement des vents furieux sur lequels il compte pour refaire une partie de son retard, voire le remettre à la hauteur de l'anglais. Manque de pot. Les vents attendus ne sont pas au rendez-vous, tout au plus une petite brise pour plaisanciers. Il s'encalmine alors que son rival, resté nettement plus au nord, fonce à 12 nœuds vers les îles Kerguelen.

Personne ne s'en rend compte encore, mais le résultat de la course vient de se jouer.

Au cours de la longue descente dans l'Atlantique Sud, le long des côtes africaines jusqu'aux îles du Cap Vert, « KRITER II » avait calqué son itinéraire sur celui du « PATRIARCH » et serré la côte au plus près, tandis que le « GREAT BRITAIN II » naviguait plus au large. Passée la pointe de l'Afrique, au moment de virer de bord en direction de l'Australie, les routes des deux voiliers s'étaient chevauchées, le français passant plus au large, l'anglais tournant court après le Cap de Bonne-Espérance. Ce qui lui permit de porter bientôt son avance sur « KRITER II » à 300 miles.

A bord du voilier français, la lassitude le cède à la rage, la rage de vaincre envers et contre tout. Les vents favorables attendus à hauteur du 45e parallèle se pointent finalement au rendez-vous. Il n'est pas trop tard, mais il est plus que temps. L'espoir redevient permis à condition d'y mettre le paquet. En l'occurence, le paquet est constitué de 700 mètres carrés de voilure dont il faut tirer le maximum, à force de manœuvres exténuantes et dangereuses.

En quelques jours, « KRITER II » se rapproche assez sensiblement de son rival britannique qui, à son tour, a rencontré un calme plat et ne progresse plus que très lentement.

Et c'est l'accident ! Le 11 octobre à la nuit tombante, par 44°58' sud et 28° est, mer forte, visibilité médiocre, un heurt terrible à l'avant secoue le voilier français. « On a heurté un rocher ! hurle un des équipiers ». Ce n'est pas un rocher, il n'y pas de récifs sous ces latitudes, mais un cachalot qui, bientôt refait surface en crachant un geyser de sang.

— « Ce fut comme si nous avions heurté un mur de briques sur une bicyclette, expliquera Kersauson. J'ai eu peur que les structures du bateau soient touchées. Après cette collision, les membres de l'équipage ont dû écoper à la main l'eau qui avait envahi le poste central et franchi la cloison étanche et s'employer avant tout à réparer la coque. Nous avons, dès lors, travaillé plutôt comme carrossiers que comme marins ».

Pour « KRITER II », la partie semble désormais perdue. Le 1er novembre, l'avance du « G.B. II » est de 260 miles, soit 32 heures. Maigre consolation : les deux autres concurrents se trouvent à quelque 5.000 miles derrière les deux leaders. L'italien avait refait le temps perdu à Recife pour réparer sa radio trois semainnes plus tôt. Le hollandais n'avait d'autres ennuis à bord que ceux que devaient nécessairement lui attirer, dans une course de ce genre, la présence de deux équpiers féminins.

Le calvaire du voilier français n'est pas terminé. En mer de Tasmanie, au milieu de la nuit, la bome casse - vice de construction - que, douze heures durant, dans la boucaille et le froid, redoutant à chaque instant que la voilure ne se déchire, l'équipage s'acharne à réparer.

Ce sera le dernier incident de parcours. Pour rattraper le temps perdu, « KRITER II » fonce, toutes voiles dehors, dans le détroit de Bass hérissé de récifs que le brouillard épais masque jusqu'à la dernière minute, avec des vents variables rendant impératifs des changements de voiles aussi fréquents qu'épuisants.

Ensuite, tout devient soudainement plus facile, car, pour la deuxième fois depuis le départ, « KRITER II » a choisi une meilleure route que son concurrent britannique. Alors qu'il bénéficie désormais d'un bon vent, « G.B. II », naviguant plus au sud, est tombé dans les calmes. Il n'avance plus. Au fil des jours, son avance s'amenuise : trente heures, vingt quatre heures, dix huit heures, dix sept heures...

C'est avec un réel soulagement que « GREAT BRITAIN II » franchit la ligne d'arrivée le 8 novembre au milieu de la nuit. Il était temps que cela se termine. Six heures et 21 minutes plus tard, le « KRITER II » s'amarrait à son tour au wharf de la Navy.

Le voilier anglais avait battu de plus de deux jours le record établi par le « PATRIARCH » en 1870, le « toquard » français l'avait amélioré de 35 heures et 42 minutes. En temps compensé, il était même vainqueur de l'épreuve, puisque le « G.B. II » devait lui « rendre » 35 heures. Il ne s'agissait, toutefois, que d'une victoire morale puisque la course se disputait en temps réel.

Il fallut attendre le 30 novembre pour voir se pointer le « G.S.R.B. II » italien à l'entrée de la baie de Sidney après 91 jours de voyage. Et la fin de la première semaine de décembre, pour saluer l'arrivée du dernier des concurrents, le ketch hollandais « GREAT ESCAPE », dont le skipper, Henk Huysman, se borna à déclarer qu'il avait été retardé par des vents contraires et que les deux membres féminaints de son équipage ne participeraient pas au voyage retour.

Il n'était pas trop tard, mais il était temps, le départ de la deuxième manche, le trajet retour Sidney-Londres étant fixé au 21 décembre. « G.B. II » et « KRITER II » auraient eu un mois pour reprendre haleine, réparer ce qui était à réparer et se retrouver « fit and well » sur la ligne de départ. Les deux autres concurrents, la moitié de ce temps.

On discuta un peu de ce problème pour décider, finalement, que la date du départ serait maintenue. Deux modification importantes à noter : le « G.B. II » alignerait un équipage entièrement nouveau et un concurrent supplémentaire participerait à la course, le ketch australien « ANACONDA II » qui, par la taille tout au moins, dominerait tous ses concurrents.

Il faisait un temps superbe, ce 21 décembre. Le soleil de l'été australien était piquant. Une bonne brise est-sud-est charriait des nuages blancs et joufflus. Une foule nombreuse se pressait sur le wharf de la Royal Australian Navy pour assister au départ des concurrents.

« KRITER II », propre comme un sou neuf, est le premier à déhaler pour se rendre dans l'aire de manœuvres, face à la ligne de départ. Suivi de « G.B. II », « ANACONDA », le nouvel adversaire australien, « C.R.S.B. » et « GREAT ESCAPE ». Midi, le coup de canon du départ. Par fort clapot, les voiliers franchissent les Heads, les deux énormes falaises qui commandent l'entrée de la baie de Sidney, et piquent vers le sud.

« GREAT BRITAIN » se porte tout de suite en tête, suivi de « KRITER », d'« ANACONDA » et de « C.R.S.B. ». « GREAT ESCAPE » est déjà à la traîne. Pendant trois jours, dont un de calme plat, les positions resteront inchangées. L'avance de « G.B. II » sur « KRITER II » est 10 milles. Il fait beau.

Le 4e jour, changement à vue. La tempête se déchaîne en mer de Tasmanie. Force 10. Des creux de 12 mètres. Des rafales de vent, dépassant 100 kilomètres-heure, couchent le « C.R.S.B. » sur le flanc, les barres de flèche dans l'eau. Il y aura plus de peur que de mal. Le voilier italien finit par se redresser. Pas de dégâts à bord, mais on a perdu du temps, ce dont « GREAT ESCAPE » a profité pour dépasser le concurrent italien.

En cette fin de journée du 25 décembre, « KRITER II », fonçant dans la tempête, rattrape et dépasse « G.B. II ». Jubilation à bord. Le père Noël existerait-il donc, puisque vaincre les Britanniques, cette vieille obsession de tous les marins français, semble devenir un objectif enfin réalisable ?

Le père Noël n'existe pas. La preuve en fut administrée une nouvelle fois, ce même jour un peu avant minuit. A 22 heures 10, exactement. Avançant à huit nœuds entre deux murailles liquides et grises, escaladant les crêtes, s'engouffrant dans les creux, remontant à la lame, roulant violemment, «KRITER II » a trois miles d'avance sur « G.B. II » lorsqu'il remonte soudain au vent et se couche brutalement sur le flanc. La barre ne répond plus. Entre les mains du timonier, la roue, toute molle, tourne comme une toupie.

Il ne faut pas longtemps à Kersauson pour se rendre compte que le safran a été emporté par la mer. « KRITER II » n'a plus de gouvernail et se trouve désormais en danger de mort. Qu'il se mette en travers de la houle, qu'une déferlante le couche et c'est la catastrophe !

La catastrophe ne se produira pas. Le père Noël existerait-il quand même ? Ayant affalé sa grande voile et règlant son foc et son artimon de manière à compenser l'absence de gouvernail, « KRITER II » arrive à garder son cap, tout en roulant abominablement.

Alerté par une fusée de détresse, « G.B. II » qui a rattrapé le voilier français se rapproche à une vingtaine de mètres à tribord de celui-ci, prêt à lui porter assistance. Une heure durant, les deux bateaux resteront côte à côte dans un décor et un fracas de fin du monde. Mais l'état de la mer rendait toute aide impossible.

— « Nous allons faire demi-tour, hurla Kersauson, les mains en porte-voix. Ne perdez plus de temps. Pensez au record ! »

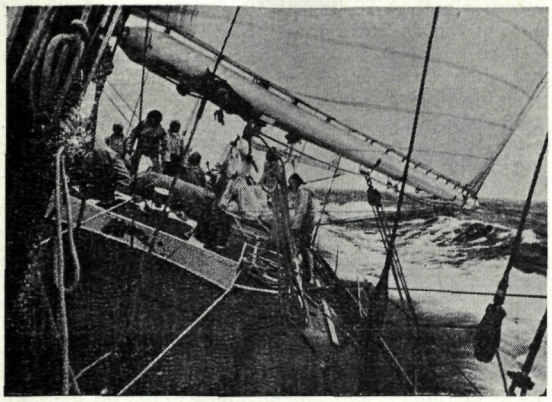
— « Sans vous, la course n'a plus d'intérêt », répondit Roy Mullender, le « skipper » britannique.

— « Alors, racontera Kersauson, « G.B. II » a abattu, a pris de la vitesse et, sa coque grenat s'enfoncant et réapparaissant dans les creux et les colines écumantes disparut bientôt à l'horizon. C'était un spectacle magnifique ! »

Il ne restait plus au voilier français qu'à faire demi-tour et à regagner Sidney - 800 miles, distance qu'il avait parcourue en cinq jours - pour réparer. Adieu veaux, vaches, cochons, couvées, ce n'est pas encore cette fois qu'on battra les Britanniques !

Le lendemain, la tempête s'apaise, le vent tombe, le ciel redevient bleu et le soleil chaud. On transforme en hâte une plaque d'aluminium d'un mètre carré en gouvernail de fortune, ce qui permettra de diriger le bateau par petit temps tout au moins. Tout espoir de gagner la course du siècle est désormais perdu. Battre le record du «PATRIARCH» reste possible, il suffit de mettre moins de soixante-neuf jours pour relier Sidney à Londres. Il n'est même pas exclu de terminer en rang utile pour autant qu'on puisse communiquer avec Sidney pour expliquer ce qui s'est passé et qu'on ne perde pas trop de temps à réparer.

Cet espoir même se voit bientôt compromis car, un malheur n'arrivant jamais seul, la radio de bord est tombée en panne au moment précis où « KRITER II » a frôlé la catastrophe. Cinq jours durant le monde s'interrogera sur son sort, jusqu'à ce que l'un des « HERCULES » de l'Australian Air Force, dépêchés à sa recherche, finisse par le repérer. Entre-temps, la course continue. Le 1er janvier, alors que le voilier français est attendu à Sidney d'une minute à l'autre, ses concurrents poursuivent leur marche en avant en plein Pacifique Sud. L'avance de « G.B. II » sur son plus proche adversaire, «ANACONDA», est de 500 miles. Loin derrière suivent « G.B.R.S. II » et « GREAT ESCAPE ». Remise



Pour les quatorze Français de « KRITER II », 67 jours (13.695 milles marins) de course-poursuite contre leur principal adversaire : « GREAT BRITAIN II ».

de ses émotions, la goélette italienne a rattrapé et dépassé le ketch hollandais.
On aurait pu craindre que la mise hors de combat momentanée de « KRITER II » n'enlèvât, désormais tout son intérêt à la compétition. Il n'en fut heureusement rien grâce au concurrent australien. Naviguant plus au sud que « G.B. II » à travers le Pacifique, « ANACONDA » réussit, en effet, à réduire son retard de 500 à 300 en cinq jours sur le voilier britannique. Toutes choses restant égales, il lui devenait possible de revenir à sa hauteur au moment d'affronter les périls du Cap Horn, la borne la plus prestigieuse du circuit, que « G.B. II » comptait doubler moins d'une semaine plus tard. Entre-temps, entre « KRITER II », toujours à Sidney, et « G.B. II » on se lance des défis sur les ondes.
— « Dix caisses de bière brune contre dix caisses de vin blanc pour celui de nous qui couvre le plus rapidement la distance Sidney-Londres », propose Roy Mullender, le « skipper » britannique.
— « Défi relevé, répond Kersauson, mais j'aime autant vous prévenir que si j'ai brisé plus de deux cents mètres de mât au cours de ces cinq dernières années, j'ai quand même toujours terminé. Lorsque j'arriverai au large de Douvres dans soixante jours, ils penseront à Heathrow qu'un « Concorde » est sur le point d'atterrir. Mon seul problème sera de m'arrêter un peu avant Douvres pour vous serrer la pince et vous enlever votre record ».
Une fois de plus, les évènements vinrent doucher l'enthousiasme des marins français. Le remplacement du gouvernail de « KRITER II » prit beaucoup plus de temps que prévu. Un nouveau safran avait été façonné dans des délais assez brefs à Sidney, mais les pompes hydrauliques commandées en Norvège furent livrées avec retard. Tant et si bien que, lorsque le voilier français reprit la mer le 17 janvier à onze heures, il avait vingt sept jours à rattraper sur ses concurrents.
« G.B. II » venait de doubler le Cap Horn, suivi de près par « ANACONDA ». Ces deux bateaux étaient désormais hors d'atteinte. Tout au plus « KRITER II » pouvait-il encore espérer rejoindre les concurrents italien et hollandais, naviguant à ce moment-là à quelque 5.000 miles du leader.
Il ne lui restait, donc, qu'à se battre pour l'honneur. Améliorer le record du « PATRIARCH » restait à sa portée. En dehors de cela, il lui serait difficile de faire un résultat à moins que le bateau des forces armées de Sa Majesté et l'Australien ne connaissent, à leur tour, de graves avaries - aucune éventualité n'est à exclure dans une compétition de cette envergure - auquel cas la course du siècle pourrait avoir encore des rebondissements spectaculaires.
21 janvier. Ayant parcouru en moyenne 200 miles par jour depuis le départ de Sidney, « G.B. II » navigue, vent de face, depuis le Cap Horn ; ce qui a réduit considérablement son allure. Son avance sur « ANACONDA » n'en est pas moins remontée à 500 miles. A bord de « KRITER II », tous va bien, on a dépassé l'endroit où ce foutu safran a dit « zut » trois semaines plus tôt et on a parcouru 750 miles en trois jours. Tout va mieux encore pour « GREAT ESCAPE » : la victoire en temps compensé est à portée de la main, bien qu'on ait un retard de 5.000 miles sur le leader.
27 janvier Pas de. changement dans les positions, mais « ANACONDA » a encore perdu du terrain. Son retard sur « G.B. II » est d'environ 1.000 miles à présent. On reste néanmoins vigilant à bord du voilier britannique, car on appris par la radio que le ketch australien entrait dans une zone de forts vents sud, c'est à dire favorables, alors que « G.B. II » traverse une zone de calme plat. Toujours dans le Pacifique Sud, « KRITER II » parcourt gaillardement ses 250 miles/jour ; ce qui lui vaut - maigre consolation, mais consolation tout de même - le record de la distance : deux jours de mieux que « G.B. II ».
1er février. En deux jours, « ANACONDA » est revenu à 400 miles de « G.B. II ». Début d'inquiétude à bord du voilier de Sa Majesté, qu'accentue le fait que le stock de bière est épuisé. Il reste un certain nombre de bouteilles de vin, mais du vin pour les marins britanniques... bof ! « GREAT ESCAPE » et « C.S.R.B. II », naviguant côte à côte peuvent encore prétendre à la victoire en temps compensé. « KRITER II », à 4.000 miles du leader, maintient son allure.
11 février. A moins de 3.000 miles de l'arrivée, « G.B. II » a pratiquement course gagnée. « ANACONDA » qui, inexplicablement, a chosi une route proche des côtes sud-américaines réputée pour son calme, a désormais 1.300 miles dans la vue. Le ketch hollandais, « GREAT ESCAPE », en profite pour refaire une partie de son retard. « C.R.S.B. II » a dû relacher aux îles Falklands pour réparer sa mâture et sa radio. Cinq jours de perdus, autant dire que pour lui la course est finie.
En fait ,la course est finie pour tout le monde. On est, en ce qui concerne le leader tout au moins, à la veille de l'arrivée, celle-ci est prévue pour le 26 février, et, sauf catastrophe, les positions des autres concurrents ne peuvent plus être modifiées. Et c'est tant mieux, car les équipages ont hâte d'en finir. Les héros sont fatigués et n'aspirent qu'à se retrouver en famille et au confort d'un lit douillet solidement amarré au sol. Quitte à retrouver au réveil, après six mois d'une aventure merveilleuse, les soucis de tous les jours : notes de gaz et d'électricité, déclarations de contribution, hypothèques, traites à payer, les voisins d'au dessus qui font du bruit, la cohue des transports en commun. Et tout le reste.
On en a assez. Assez d'une discipline de tous les instants, de vivre depuis des semaines et des semaines confinés dans un espace trop étroit où l'on se bouscule et se marche sur les pieds chaque fois qu'on fait un geste, de tirer sur des drisses à s'en faire péter les biceps, de bouffer des conserves, de ne pas pouvoir boire chaque fois qu'on a soif, de moisir sur pied à force d'être mouillé, de ne

jamais pouvoir s'isoler ne fut-ce qu'une minute, de ne pouvoir dormir plus de quatre heures d'affilée. On en a ASSEZ !

20 février, Ayant dépassé les Açores, « G.B. II » fait savoir par radio qu'il peut être attendu à Douvres six jours plus tard. Depuis vingt quatre heures, il fonce toutes voiles dehors, poussé par un puissant vent arrière qui le propulse à une vitesse de 35 nœuds sur une mer point trop méchante. « ANACONDA », à 1.500 miles, a encore perdu du terrain. « GREAT ESCAPE », toujours le meilleur en temps compensé, est à 1.400 miles de l'Australien. On est sans nouvelle de « C.R.S.B. II ». « KRITER II », position : 43°10' sud, 38°34' ouest, semble avoir mis un tigre dans son moteur ; il est en avance de trois jours sur le temps correspondant de « G.B. II ».

Et c'est l'arrivée. Conformément à ses prévisions, « G.B. II » accoste à Douvres dans la nuit du 26 février, à l'issue d'un périple de 27.000 miles sur les mers les plus redoutables du monde. Mission accomplie : le record du « PATRIARCH », vieux de 106 ans, est battu, deux jours de mieux dans les deux sens. Le « skipper » britannique, Roy Mullender, a mis son point d'honneur à faire en sorte que son bateau soit aussi net qu'au départ. Les voiles sont soigneusement carguées, les quinze hommes d'équipage, rasés de frais, sont alignés sur le pont comme à la parade. Il ne manque pas un bouton de guêtre. On croirait voir un yacht revenir d'une petite promenade en mer.

Et, soudainement, la façade craque. C'est la joie, l'enthousiasme, le délire ! Oubliées les fatigues du voyage, la lassitude des derniers jours, les manifestations inquiétantes d'une claustrophobie insidieuse. Place aux embrassades, aux félicitations officielles, aux flashes des photographes, au champagne, aux grandes tapes dans le dos, à l'envahissement de la presse et du public. La rançon de la gloire ! L'heure où l'on savoure, enfin, la joie très profonde d'une victoire sur l'impossible.

Pour les concurrents de la course du siècle, l'impossible n'était pas tellement de battre le record du « PATRIARCH » que de réussir à trouver en eux-mêmes, en cette époque où la générosité dans l'effort est devenue si rare, les ressources de courage et d'intrépidité tranquille nécessaires pour réussir un exercice apparemment futile aux yeux des profanes. C'était chose faite pour les membres de l'équipage de « G.B. II ».

La foule, qui se pressait ce soir-là sur les quais de Douvres, applaudissait l'exploit sportif, la chute du record. La performance ne pouvait, cependant être appréciée à sa juste valeur que par les connaisseurs. Elle le fut par le malchanceux concurrent rançais de « G.B. II », dont l'hommage au vainqueur revêtit la forme d'un message radio de félicitations d'Olivier de Kersauson à Roy Mullender et de trois douzaines de superbes roses thé que Mrs Mullender trouva à son retour dans sa chambre d'hôtel. « Da la part de KRITER II ».

Pour le grand public, la course était terminée. Alors que quatre concurrents luttaient encore avec l'énergie du désespoir pour ne pas décevoir leurs supporters et prouver, ne fût-ce qu'à eux mêmes, qu'ils figuraient parmi les meilleurs. La foule n'acclame que les vainqueurs. Les lampions étant éteints, chacun des membres des équipages encore en course apprit à connaître, dès lors, la longue solitude des coureurs de fond.

« ANACONDA » rallia Douvres dans la nuit du 8 au 9 mars, après 78 jours de navigation, soit huit de plus que le « PATRIARCH ». Il devait être le grand vaincu de l'épreuve.

Après quoi, un suspense de quinze jours. Les regards étaient désormais fixés sur « KRITER II » qui était en passe de réaliser l'exploit : faire mieux que « G.B. II » sur la distance Sidney-Londres. Le 23 mars au matin, cela semblait chose faite. Douze heures plus tard, on sut que le voilier français devrait en faire son deuil. Un changement de cap trop rapide à la pointe de la Bretagne, un mauvais petit vent debout, des marées défavorables... A moins de trois jours de l'arivée, les espoirs s'écroulaient. Il ne restait plus qu'à faire bonne figure à mauvaise fortune. Le record du « PATRIARCH » fut quand même amélioré de douze heures.

« GREAT ESCAPE » et « C.R.S.B. II » rallièrent Londres beaucoup pus tard. Cela n'avait plus d'importance, la course était finie.

Coté technique, elle avait été riche en enseignements au point de vue construction navale, sécurité, équipement radio, etc. Mais pour ceux qui y avaient participé, l'essentiel n'était pas là. L'essentiel était d'avoir « fait » la course du siècle. A un journaliste qui lui demandait ce qu'il y avait gagné, un des équipiers du « GREAT ESCAPE » répondit : « Ce n'est pas ce que j'y ai gagné qui compte, c'est ce que je n'ai pas raté ! ». On ne pouvait mieux dire.

Pour ces hommes, qui avaient accompli une navigation fantastique de 32.000 nautiques (environ cinquante mille kilomètres) autour du monde, sur des coquilles de noix, dans le seul but de battre un record vieux d'un siècle ; une navigation terrifiante avec les « roaring forties », le Cap Horn, des vents d'une puissance titanesques capables de coucher un bateau sur le flanc, barres de flèches dans l'eau, une houle qui se creuse et se gonfle de dix à douze mètres, des icebergs, de la neige, de la brume : au total, une accumulation d'horreurs, d'épouvante et de souffrance, la vie ne serait plus jamais la même.

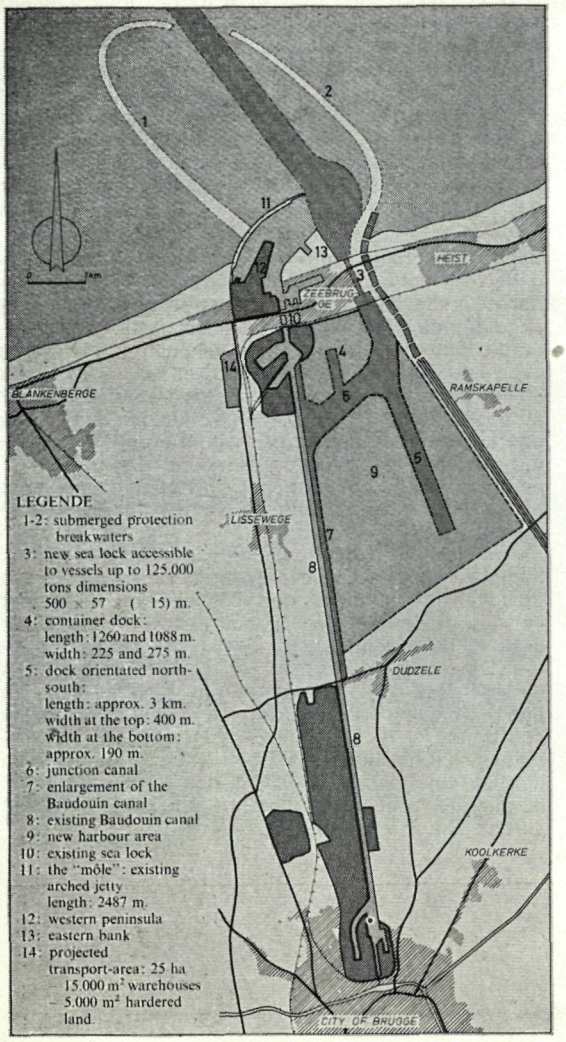
Ils ne seront, eux-mêmes, plus jamais les mêmes hommes. Leurs yeux verront toujours les précipices glauques et humides que l'océan creusa devant l'étrave de leur navire au cours de cet incroyable périple. Ils auront fait un beau voyage, mais comme Olivier de Kersauson, le capitaine courageux de « KRITER II », ils continueront sans doute à se poser la question : « Je me demande combien de souffrance et d'efforts les hommes ont accepté depuis qu'ils naviguent. Je me demande aussi si la mer ne rejette pas les corps des mauvais marins, si elle ne transforme pas en poissons ceux qui surent 'aimer à la folie... ».

★

maritiem panorama

Door Korvetkapitein HENRI ROGIE

Deze bijdrage tot ons maritiem panorama brengt een beeld van de huidige toestand van de Zeebrugse haven alsmede van de expansieplannen door O.W. goedgekeurd in een groots 8-jarenplan.



INLEIDING

Op een perskonferentie onlangs te Brussel gehouden, deed professor Mortelmans zijn vernieuwd ontwerp « Noordzeepoort » uit de doeken. « Noordzeepoort III » - het gaat immers om Mortelmans' 3de projekt i.v.m. de aanleg van een diepzeehaven ter hoogte van onze kust - voorziet de aanbouw van een kunstmatig eiland gelegen op de Thorntonbank, circa 15 zeemijlen ten noordwesten van Zeebrugge. Noordzeepoort zou op haar eiland ver in zee een kerncentrale met een kapaciteit van 4.000 megawatt bezitten met daarbij een gigantisch ontziltingsstation voor zeewater. Hiermede wil Prof. Mortelmans vooreerst een opmerkenswaardig alternatief bieden voor alle andere plannen m.b.t. de inplanting van kerncentrales aan onze kust. Verder zou het eiland uitgebouwd worden voor het ontvangen van tankschepen tot 500.000 dwt., wat meteen 's lands bevoorrading in crude oil niet meer afhankelijk van vreemde havens zou stellen. Tenslotte zou het eiland terreinen beschikbaar houden voor de vestiging van maritieme bedrijven, wat ook een oplossing zou betekenen voor tal van problemen van ekologische aard.

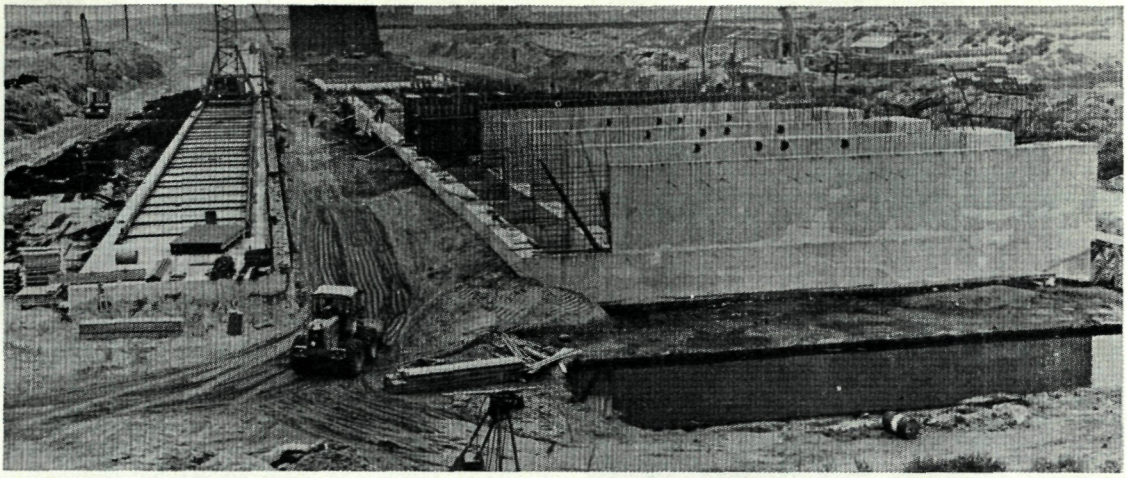
Hoe het nieuwe projekt Mortelmans in de betrokken milieus zal onthaald worden, vernemen wij in de komende maanden. Het lijdt geen twijfel dat het andermaal felle polemieken zal uitlokken onder de voor- en tegenstanders van het ontwerp. In het perspektief van deze diskussies lijkt het ons wel nuttig een beeld te schetsen van de huidige toestand van de Zeebrugse haven alsmede van de uitbreidingsplannen, die door O.W. in een 8-jarenplan werden goedgekeurd.

A. HUIDIGE MARITIEME INFRASTRUKTUUR

Teneinde een duidelijk beeld te geven van de huidige infrastruktuur van de Zeebrugse haven zullen wij de bestaande havenakkomodaties in drie delen onderverdelen, te weten : de Pas van 't Zand, de voorhaven en de binnenhaven.

Pas van het Zand

De Pas van het Zand vormt de rechtstreekse toegangsgeul tot de haven van Zeebrugge. Deze vaargeul werd uitgebaggerd bij de eeuwwisseling toen men de nieuwe haven ging aanleggen. 't Zand verbindt de havenpier met de passen van de Wielingen en het Scheur over een lengte van nagenoeg 4.600 meter. Sinds 2 jaar werden er intensieve baggerwerken uitgevoerd teneinde de toegankelijkheid van



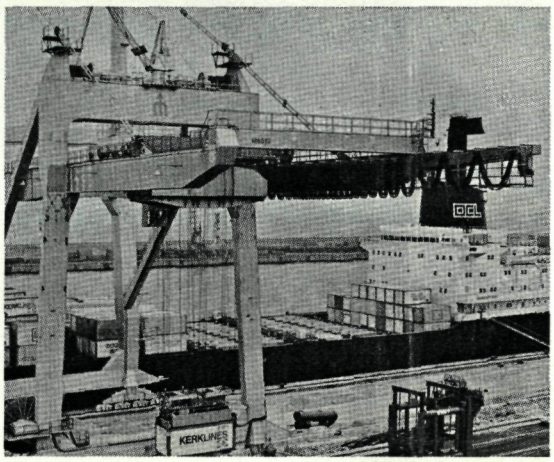
De nieuwe kaaimuren in de voorhaven.

de haven op te voeren. Thans is 't Zand 400 meter breed en heeft een diepte van 31 voet bij MLWS en 47 voet bij MHWS. Gelet op haar oriëntatie is de vaargeul sterk onderhevig aan dwarsstromen zodat schepen van grote tonnenmaten er best aan doen de bijstand van sleepboten te vragen.

De voorhaven

De voorhaven van Zeebrugge wordt beschermd door een halfcirkelvormige pier (Nr II op het plan) met een totale lengte van 2.487 m. Men onderscheidt drie voorname delen, die wij in zeewaartse richting achtereenvolgens citeren. Vooreerst, vertrekkend van het strand, treffen wij een dam aan waarop de toegangsweg en -treinsporen naar de kaaiinstallaties zijn aangelegd. Langs de oostelijke kant is deze dan beschermd door een muur van 3 m. dikte. De zeedam van het volgende gedeelte bezit een muur van 12,10 m. hoogte die de voorhaven beschermt tegen de westerwinden. Aan de binnenkant van deze dam is een kaaimuur gebouwd welke een breedte van 70 m. biedt over een lengte van 1.570 m. De grondvestingen van dit kaaigedeelte werden derwijze berekend dat de meerdiepte bij laagwater varieert tussen 7,20 m. aan de zuidelijke uiteinde, 9,00 m. aan het middengedeelte en 10,50 m. aan het noordelijke uiteinde van de kade. Het derde en zeewaartse gedeelte van de pier tenslotte is 240 m. lang en bestaat uit een dam in zee gebouwd. Ze beschut de voorhaven tegen de noorder- en noordwesterwinden. Een vuurtoren vormt er het eindpunt.

Aan de andere zijde van de voorhaven is een oostelijke dam aangelegd, met als doel de haven van teveel aanslibbingen te vrijwaren (nr. 13). Tussen beide dammen is een open zwaaidok gelegen met een diameter van 600 m. en een diepte van 9,30 m./ 14.20 m. respektievelijk bij gemiddeld laag- en hoogwater. Aan de zuidelijke kant van het zwaaidok ligt het westelijk schiereiland, gebied dat op de zee gewonnen werd door de bouw van 1.650 m. kaden. Hun hoogte bedraagt 22 m. en hun diepte 14 m./ 18.90 m. bij respektievelijk laag- en hoogwater (nr. 12). De westelijke kaaimuren van het schiereiland zijn uitgerust als oceanische containerterminal, met name de O.C.Z., terwijl de oostelijk gelegen kaaien voorbehouden zijn aan petroleumtankers tot 45 voet diepgang bij MHWS. Het is aan deze aanlegkaden dat Texaco Belgium zijn opslagtanks bouwde, die via



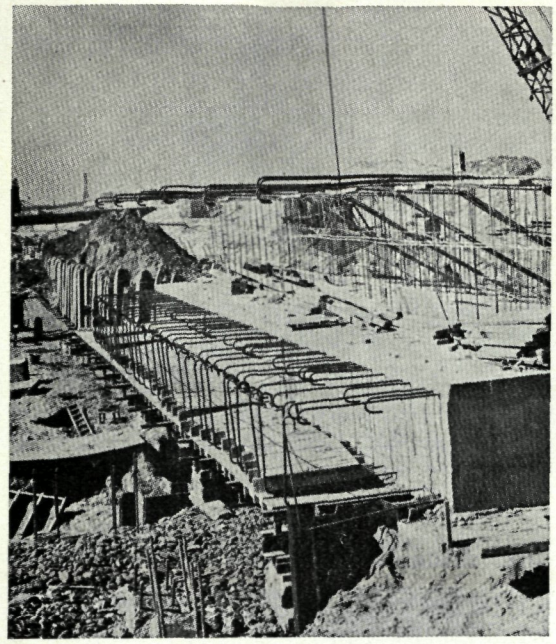
Oceanische containerterminal.

een pijpleiding met de raffinaderij van Gent verbonden zijn.

Naast de O.C.Z. en de olieterminal bezit de Zeebrugse voorhaven nog een drietal terminals die voor de veerdiensten naar de Britse eilanden aangewezen zijn. Zo vinden wij de short sea containerterminal aan de toegangsgeul tot de oude zeesluis, terwijl de landingsbrug te behoeve van de ferrybootdiensten aan het noordelijke uiteinde van deze naderingsgeul gelegen is. Tussen de pier en het westelijk schiereiland liggen tenslotte twee RO/RO-terminals.

De binnenhaven

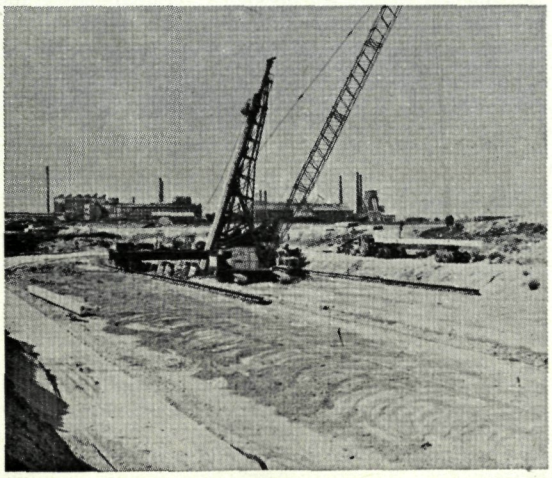
De bestaande zeesluis (nr. 10) - niet te verwarren met de 125.000 ton-sluis in aanbouw - zorgt voor de verbinding tussen voor- en achterhaven. Ze heeft eerder bescheiden afmetingen en beantwoordt derhalve niet meer aan de noden van de moderne scheepvaart, inzonderheid qua schaalvergroting. Oordeel zelf: 210 m. lang bij 19.75 m. breed met een drempel van respektievelijk 5,50 m./10,40 m. bij LW en HW. Bij hoogwater kan ze derhalve slechts schepen tot maximum 34 voet doorgang verlenen. Vanaf ca. 1956 - dit is ruim 20 jaar geleden - was het duidelijk dat de Zeebrugse haven over een grotere sluis diende te beschikken, wilde men het



De werken nemen vorm aan.

havencomplex landinwaarts tot diepzeehaven uitbouwen.
De binnenhaven van Zeebrugge, gelegen bezuiden deze sluis, bestaat uit 2 vlotdokken respektievelijk 500 m. x 130 m. en 560 m. x 200 m. groot. Ze monden uit in het zeekanaal dat Zeebrugge met de Breydelstad verbindt. Deze vaarweg - Boudewijnkanaal geheten (nr. 8) - is 12 km. lang en heeft een diepte van 8 meter, hetzij +3,50 m. boven HW. Het breedteprofiel bedraagt 22 m. aan de basis bij 70 m. aan het wateroppervlak.
De binnenhaven is zeker niet zo bedrijvig als de voorhaven, waar de container-, ferry- en olietrafiek zijn gekoncentreerd. Men kent inderdaad de omvang en het belang van deze drie trafieken voor de Zeebrugse haven. Zo bv. boekte onze Noordzeepoort in 1975 een aanvoer over zee van 5.101.834 ton ruwe aardolie. terwijl het ferry- en containerverkeer respektievelijk tot 2.578.791 ton en 1.493.905 ton opliepen qua aan- en afvoer op een globale zeegoederentrafiek van 12.105.299 ton.

Het nieuwe dok in de binnenhaven.



B. ACHTJARENPLAN VOOR DIEPZEEHAVEN

Het projekt van de Kommissie Verschave

Toen in het najaar 1968 de regering haar akkoord betuigde voor de aanleg van de RAPL - dit is de pijplijn Rotterdam-Antwerpen - lokte deze beslissing heftige polemieken uit in 's lands maritieme kringen. Velen waren van mening dat onze bevoorrading in ruwe aardolie best via eigen havens zou geschieden en suggereerden dan ook de aanleg van een haveneiland in volle zee of de uitbouw van Zeebrugge tot volwaardige diepzeehaven. Tal van projekten in verband hiermee werden toen uit de doeken gedaan. Denken wij even aan het Ra-projekt. het haveneiland van Prof. Mortelmans en het ontwerp van de groep Harris om er slechts de voornaamste van te vernoemen.
De regering besliste dan ook twee kommissies op te richten, de ene belast met de studie van de nautische en technische aspekten van het probleem - het was de beruchte kommissie Verschave -, de andere belast met het onderzoek van het ekonomische aspekt en werkgroep Craen geheten Vooral de taak van eerstgenoemde kommissie was van primordiaal belang. Op 6 september 1969 werd het verslag van de werkgroep Verschave officieel bekendgemaakt. De experten opteerden voor de bouw van een polyvalente diepzeehaven gelegen aan de kust en hiervoor scheen de haven van Zeebrugge het best geschikt omwille van de reeds bestaande infrastruktuur. Ze stelden dan ook voor de haven voor schepen tot 200.000 dwt. toegankelijk te maken door een progressieve uitbouw in 3 onderscheidelijke fazen.

Het 8-jarenplan van Openbare Werken

Uitgaande van de konklusies en voorstellen vervat in het verslag van de kommissie Verschave, werkte O.W. een grootscheeps 8-jarenplan uit voor de uitbouw van Zeebrugge tot diepzeehaven voor eenheden tot 125000 dwt. Het plan, dat een investering van jaarlijks 2 miljard B.F. zou vergen, werd in 1970 goedgekeurd. Men zal zich nog de talrijke polemieken herinneren m.b.t. gelijkwaardige kompensaties geëist door de C.E.W. ten gunste van de industriële ontplooiing van Wallonië.
In grote trekken geschetst, voorziet het Zeebrugse expansieplan de aanleg van een nieuwe voor- en binnenhaven toegankelijk voor 125.000-tonners en verbonden door een diepzeesluis van dito kapaciteit. De nieuw aan te leggen voorhaven zou begrensd worden door twee dammen (nr. 1 en 2) uitlopend tot de Wielingenpas en waarlangs evenwijdig lopende tijdokken zouden liggen met bijhorende kaden. Voor het aanleggen van deze kaaien voorzien van de nodige uitrusting moeten ca. 300 ha op de zee gewonnen worden.
Wat nu de geplande binnenhaven betreft, moeten hier 3 diepzeedokken gegraven worden bezuiden de nieuwe 125.000 ton-sluis. Een eerste dok, naar het noorden georiënteerd (nr. 4), krijgt als afmetingen 1260/108 m. - 225/275 m. en zal voor de containertrafiek uitgerust worden. Een tweede dok strekt zich naar het zuiden uit over een lengte van nagenoeg 3 kilometer bij een breedte van 400 m. Tussen beide dokken wordt een kanaaldok gegraven dat de achterhaven met het Boudewijn-zeekanaal verbindt. Deze vaarweg, die de ontworpen binnenhaven aan de westelijke kant begrenst, wordt verbreed en verdiept tot Dudzele gelegen aan het zuidelijke uitein-

de van de nieuwe haven. Vermelden wij nog dat ca. 1.300 ha grond voor industrie-inplantingen voorbehouden worden rondom de drie dokken van de geplande binnenhaven (nr. 9).
De verbinding tussen beide havengedeelten wordt verzekerd door een 125.000 ton-sluis (nr. 3) met als afmetingen 500 m. x 75 m. bij een drempel van —15 m. De toegangsgeul tot het sas biedt een totale lengte van 1.200 m. kaaimuren met een meerdiepte van 18 meter bij MLWS. Voor het graven van de sluis moeten de afwateringskanalen, die te Heist uitmonden, ingekokerd worden tot ca. 2 km. in zee. Zowel de delfwerken aan sas en toegangsgeul als het inkokeren van de afwateringskanalen startten vóór 3 jaar en zijn tot nu toe de enige voorname werken van het Zeebrugse 8-jarenplan die in uitvoering zijn. Twee jaar geleden, naar aanleiding van een geschil tussen O.W. en de uitvoerende firma, werden de graafwerken aan het sas stilgelegd. Na heel wat perikelen konden de werken in augustus 1975 echter opnieuw starten.

Toekomstperspektieven m.b.t. de havenuitbouw

Het lijdt geen twijfel dat het stopzetten van de graafwerken aan de nieuwe zeesluis - dit gedurende meer dan twee jaar - grote vertragingen zal veroorzaken in de timing van het achtjarenplan. Zo men in Zeebrugse havenmiddens nu overtuigd is dat de 125.000 ton-sluis wordt verwezenlijkt - er was vorig jaar inderdaad sprake van een definitieve stopzetting van de werken - hoopt men er ook de realizatie van de geplande binnenhaven binnen afzienbare tijd te bekomen.

Anders is het gesteld met de verwezenlijking van de ontworpen voorhaven, waar de petroleumtrafiek een voorname rol moet spelen. Gelet op de kronische oliekrisis zou de regering naar verluid weining entoesiast zijn over de bouw van dit havengedeelte. In november van vorig jaar ging een Zeebrugse delegatie bij de betrokken ministeriële departementen dan ook aandringen voor het bekomen van een effektieve beslissing daaromtrent. Op dat ogenblik was immers het rapport van « Symarinfra » verschenen, dat de aanleg van het ontworpen voorhavencomplex ekonomisch verantwoord vond. Ook de proeven verricht in het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout waren konkluderend wat betreft de bouw van twee dammen zich uitstrekkend tot de Wielingen. Tot nu toe konden de Zeebrugse verantwoordelijken echter nog geen garanties bekomen.
In afwachting van de ministeriële beslissing daaromtrent en van de voltooiing der werken aan de diepzeesluis en aansluitende binnenhaven blijft Zeebrugge niet bij de pakken zitten. Intensiveren van de bestaande maritieme trafieken alsmede optimaal gebruik van de huidige havenakkomodaties blijven intussen de grootste zorg vergen van de plaatselijke havenautoriteiten. Hoe zij hierin hopen te slagen, wordt het onderwerp van een volgende bijdrage.

H.P. ROGIE

13-2-76.

ZEEBRUGGE

PERSPECTIVES A MOYEN TERME

Par HENRI ROGIE

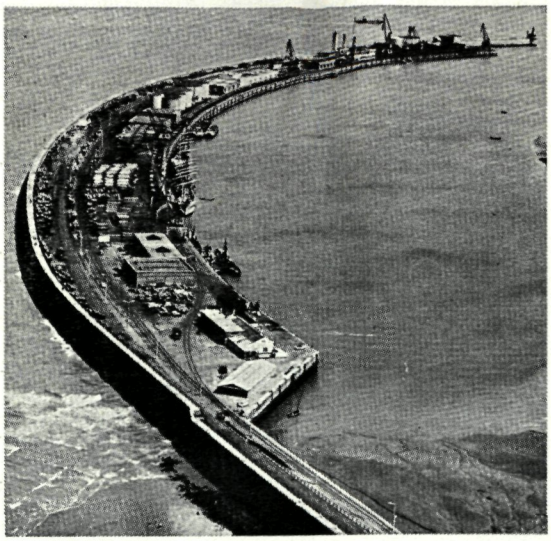
Dans notre panorama maritime, nous avons donné un bref aperçu de l'infrastructure actuelle du port de Zeebrugge et esquissé les grandes lignes de son plan d'expansion, approuvé en 1970 par le département des Travaux publics.

Rappelons que le projet ministériel prévoyait, quant à l'infrastructure rénovée, l'aménagement d'un nouvel avant-port destiné au trafic pétrolier et relié à un nouvel arrière-port à vocation industrielle, ceci à l'aide d'une écluse d'un gabarit de 125.000 tdw. Ce projet d'expansion resta valable jusqu'en décembre de l'année écoulée, date à laquelle les statistiques concernant le trafic portuaire laissèrent prévoir un net recul quant à la desserte de pétrole brut. En effet, les données se rapportant à l'exercice 1975 accusèrent une régression de quelque 2 millions de tonnes de brut, soit 28 % de moins qu'en 1974. Déjà, cette année-là, on avait noté une diminution de l'ordre de 5 % par rapport à l'exercice précédent. A ce rythme, il était évident que l'apport de brut n'atteindrait jamais les prévisions calculées par les experts de la Commission Craen. Les chiffres avancés à l'époque - il y a de cela plus de 5 ans - avaient en effet déterminé l'importance à donner à l'aménagement de l'avant-port pétrolier. Aussi, l'optique pétrolière de l'avant-port de Zeebrugge se trouvant modifiée par la crise énergétique, le gouvernement se montra-t-il très réticent quant à la réalisation du terminal pétrolier dans sa conception primitive.

Ainsi se présentait la situation au pont de Zeebrugge au seuil de l'année nouvelle. Notons toutefois quelques aspects positifs quant à l'évolution des autres trafics de base. Pour la première fois dans l'histoire du port, le trafic des passagers avait dépassé le cap d'un million d'unités, progressant ainsi de 32 % comparé à 1974. Le terminal O.C.Z. avait connu une progression de l'ordre de 30 %, tandis que le trafic Ro-Ro à destination de Dover, Felixstowe, Hull et vice-versa se chiffrait à 2.578.831 tonnes, soit une augmentation de 13 % par rapport à l'année 1974.

Ayant pleinement réalisé la signification des résultats obtenus et calculé leur incidence sur l'expansion portuaire à prévoir, les responsables du port de Zeebrugge se fixèrent quatre objectifs bien définis à concrétiser à moyen terme.

Comme premier objectif, d'une importance vitale d'ailleurs, figure la création d'un terminal méthanier dans le nouvel avant-port initialement prévu comme terminal pétrolier pur. Il s'agit là d'une adaptation de l'infrastructure portuaire en fonction de l'évolution de la vie économique et du commerce maritime. Déjà, fin décembre 1974, un premier accord avait été passé entre Sonatrach et Distrigaz pour la livraison de NLG par voie maritime. Le rapport « Symarinfa » ainsi que les travaux du laboratoire hydraulique de Borgerhout avaient en effet démontré l'opportunité ainsi que la possibilité de l'aménagement d'un avant-port en eau profonde. Aussi



les autorités portuaires de Zeebrugge s'efforcèrent-elles sans relâche d'obtenir le feu vert auprès des instances ministérielles compétentes pour le creusement de l'avant-port projeté qui servirait - comme ce sera le cas à Antifer - à la fois de terminal pétrolier et méthanier. La concurrence d'Antifer se précisant de plus en plus, Zeebrugge espère obtenir l'accord gouvernemental fin mars '76 au plus tard. Le futur terminal méthanier de Zeebrugge étant à considéré sous l'angle d'une desserte européenne, gageons que notre Noordzeepoort obtienne satisfaction dans les plus brefs délais.

Le second objectif à atteindre concerne la réalisation intégrale du nouvel arrière-port, tel qu'il fut conçu dans le projet de 1970. Il s'agit ici de l'aménagement de deux grands bassins aux dimensions de 1.260/1.088 m. x 225/175 m. et de 300 m. x 400 m. ainsi que d'un bassin-canal d'une longueur de 1.800 m. reliant l'arrière-port au canal maritime Baudouin. Ici, les efforts de Zeebrugge tendent surtout à conserver quelque 1.300 ha de terrains à des fins industrielles, malgré la campagne de dénigrement dont cette réalisation est l'objet. Quant aux travaux à l'écluse maritime de 125.000 tdw., rappelons qu'ils ont été repris en août 1975 après avoir marqué un temps d'arrêt de plus de deux ans. Aussi, les responsables brugeois tentent maintenant d'éviter à tout prix le moindre différend pouvant surgir entre l'entrepreneur et l'Etat, ceci afin de voir achever la construction de l'écluse d'une seule traite.

Quant au troisième objectif à réaliser à moyen terme, il s'agit de préparer l'actuel avant-port à la réception des porte-conteneurs de la troisième génération, lesquels peuvent être attendus à l'O.C.Z. dès septembre 1977. En effet, c'est le 18 décembre 1975 que Zeebrugge fut choisi comme port d'escale pour les porte-conteneurs cellulaires de la SAFCON, c'est-à-dire la South and South-East African Conference Lines. Ces nouvelles unités, dont 10 exemplaires sont déjà en construction, auraient comme dimensions 258 m. x 32 m. x 42'7" pieds pour une capacité totale de 2.442 conteneurs. Dès à présent, Zeebrugge met tout en œuvre pour réceptionner ces géants des mers dans des conditions optimales afin d'assumer dignement son futur rôle de premier port européen pour le trafic de la laine.

Enfin, le dernier objectif à concrétiser dans l'immédiat vise à doubler l'actuelle capacité Ro-Ro de l'avant-port existant. A cette fin, un nouveau terminal Ro-Ro sera construit incessamment au sud de la pénisule ouest. Il se composera d'un pier à double quai de sorte qu'il sera possible de charger ou de décharger deux unités Ro-Ro à la fois. Ce terminal pourra accueillir des navires d'une longueur maximale de 150 mètres et jaugeant jusqu'à 8 mètres. Il nécessitera un investissement de quelque 200 millions de nos francs et sera opérationnel d'ici 3 ans.

Reconversion pour les trafics déficitaires et dédoublement de l'infrastructure portuaire au profit des trafics en expansion, tels sont les éléments majeurs de la politique à moyen terme adoptée par les dirigeants de notre Noordzeepoort. Reconnaissons qu'il s'agit là d'une remarquable adaptation aux fluctuations de la conjoncture économique, lesquelles ont une incidence directe sur l'évolution des transports maritimes.

Aussi, souhaitons bon vent et bonne mer aux responsables brugeois quant à l'heureuse réalisation de leurs projets ambitieux. Et comme le disait récemment M. Traen, le dynamique président de l'APZI : For the port's and the customer's targets are the same : make big business !

woorden uit de zeemanskist

Van BAK tot... KAMPANJE

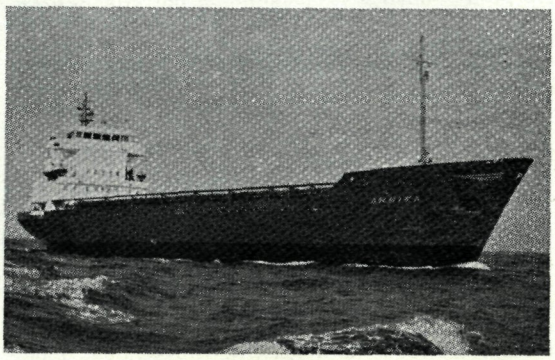
Oppermeester J.B. DREESEN

Van de BAK geraakte men over het HALFDEK op de KAMPANJE (fr : DUNETTE ; eng : POOP). De kampanje is het verhoogd achtergedeelte van het schip. Ze strekte zich gewoonlijk uit van de BEZAANMAST tot het HEK. Net zoals de BAK ontstond uit het VOORKASTEEL, vond de KAMPANJE zijn oorsprong bij het ACHTERKASTEEL. Beide kastelen dateren, oorspronkelijk als een soort gevechts- of aanvalstorens, uit de Romeinse tijd en werden omstreeks de twaalfde eeuw op Westerse schepen overgenomen. Een typisch voorbeeld hiervan was de middeleeuwse brede, langzame kogge. Eigenlijk waren de koggen vrachtschepen, maar ze waren ook goed te gebruiken als troepenschepen en voor het gevecht op zee hadden ze het voordeel van de voor- en achterkastelen, die als gevechtsdekken dienst deden bij de man tot man gevechten.

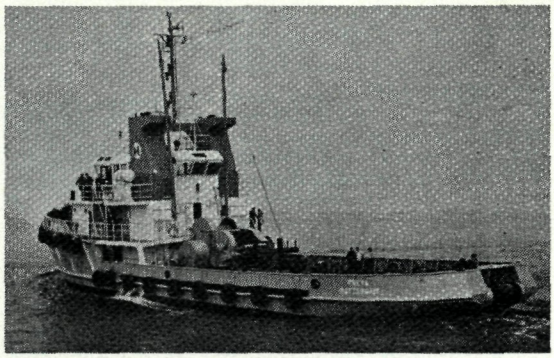
Het vast verbinden van deze gevechtstorens met de romp gebeurde omstreeks de dertiende eeuw. Hierdoor werd de accommodatie vergroot en de zeewaardigheid verbeterd. De aldus verkregen meerruimte op het achterdek werd gebruikt als leefruimte voor de kapitein, de scheepsofficieren en de passagiers.

Het boven de kampanje gelegen dek - het KAMPANJEDEK - deed dienst als uitkijk- en kommandopost van de wachtvoerende officier. Ook was dit dek somstijd bewapend met enige stukken klein geschut. Op de kampanje liet men alnaargelang de omstandigheden de STATENVLAG, de BLOEDVLAG of de vlag van de COMPAGNIE waaien. De TROMPETTER en de TAMBOER hadden er een plaats. Over de bezigheden van deze laatsten blijkt iets uit een tekst van 1720 die vermeldt hoe de EERSTE WACHT (van 20 tot 24 uur, dit is de eerste nachtwacht) door de PROVOOST met krachtige zangstem bij de grote mast werd afgekondigd, met de klok op de bak afgeluid, **door de tamboer op de kampanje afgetrommeld en op het zelfde dek door de trompetter met een avondlied afgeblazen,** waarbij men dan ook nog een van de stukken afschoot.

Ook werd in sommige omstandigheden een nachtlantaarn achteraan op de kampanje gevoerd.



Een kampanje-schip.



Een bakdekschip.

Aan boord van de schepen waar de kommandant zijn familie meevoerde was de kampanje de speelplaats voor de meid en de kinderen.

En op sommige schepen werd op de kampanje een klein tuintje aangelegd voor het kweken van sla, sterkers en peterselie. Deze groenten waren op de schepen, waar het gebruik van verse groenten zich

beperkte tot erwten, bonen, uien en mierikswortel, voor de zieken bestemd.

De KAMPANJE bestaat ook nog op onze moderne koopvaardijschepen. Op sommige schepen werd ze zelfs uitgebreid. Zo ging men op tankers, containers en bulk-carriers, waar de machinekamer in het achterschip gelegen is, de volledige bemanning rond de machinekamer onderbrengen. Daardoor ontstond een nieuwe bewoningskwartier in de vorm van een opbouw boven het kampanjedek dat ook kombuis en messroom bevatte. Het geheel werd bekroond met een van stuurboord naar bakboord doorlopende brug, waardoor op deze schepen de opbouw van het achterschip de primaire functie van de besturing weer overnam.

Als samenstelling bestaat het woord KAMPANJE-SCHIP, schip van een der typen welke een kampanje hebben. Vergelijken we dit woord even met een DRIE EILANDEN-SCHIP, een schip met drie afzonderlijke opbouwen op een doorlopend bovendek. De opbouwen zijn van voor naar achter ; bak ; brug en kampanje. Of ook met een GLADDEKSCHIP of GLADDEKJACHT, schip of jacht zonder een tot de zijden doorlopende bovenbouw op het vrijboorddek, dus zonder bak of kampanje, met alleen een dekhuis of brug in de midscheeps of elders. Of ook nog met een BAKDEKSCHIP of BAKDEKJACHT met kajuit opbouw die tot de boord en tot voorsteven reiken.

Een KAMPANJETENT is de zonnetent boven de kampanje, terwijl de KAMPANJETRAP de scheepstrap is die naar de kampanje leidt.

KAMPANJE, waarvan de oudere vorm KOMPANJE sedert lang niet meer voorkomt werd ontleend aan de franse COMPAGNE (campagne), dat op zijn beurt ontleend is aan het Italiaanse COMPAGNA. Het woord betekende oorspronkelijk (dit volgens JAL in zijn GLOSSAIRE NAUTIQUE, 1848) een getimmerd of opgetimmerd verblijf of vertrek, hut, kajuit, kombuis, provisiekamer achter op een schip. Andere bronnen geven voor het fr. COMPAGNE « chambre de majordome d'une galere » of « officiersvertrek op een galei ».

Hieruit blijkt dat onder het kampanjedek als zeer vroeg de accommodatie van de kapitein en officieren voorzien waren en dat er ook een provisiekamer voorzien was. Van een scheepsbevelhebber die zich aan oneerlijke praktijken schuldig maakte en zich verrijkte ten nadele van de rederij werd dan ook wel eens gezegd dat hij een DIEF VAN DE KAMPANJE was. Als er aan boord maar weinig te schaften viel of als het inzake voeding over het algemeen slecht of armelijk gesteld was, zei men DAT HET DAAR EEN SOBER KAMPANJE WAS.

Een KAMPANJEMEESTER was eertijds hetzelfde als een magazijn- of pakhuismeester. In die betekenis werd het woord nog verleden eeuw in Nederland gebruikt voor een landsmagazijnmeester. Het zojuist aangehaalde gezegde laat zich hieruit dan ook gemakkelijk verklaren.

J.B. DREESEN

NEPTUNUS

BUSINNESS

TAWATERLATING VAN DE BULKCARRIER « ARGOSY PACIFIC »

Op dinsdag 16 maart 1976 te 16.30 u. werd op de scheepswerven Cockerill Yards Hoboken, de bulkcarrier « ARGOSY PACIFIC » tewatergelaten.

Mevrouw P. Dean, echtgenote van de Direkteur van de Amex Bank Ltd., London, was meter van het schip.

Het schip is bestemd voor de rederij « Pacific Bulkcarriers Ltd., London » en zal als thuishaven London hebben.

Het opbouwen van het schip op helling is begonnen op 12 november 1975.

Voornaamste kenmerken van het schip

- Lengte over alles : 241,85 m.
- Lengte tussen de loodlijnen : 233,76 m.
- Breedte buiten de spanten : 32,20 m.
- Holte tot het bovendek : 18,70 m.
- Diepgang : 12,94 m.
- Draagvermogen : 70.000 ton
- Proeftocht snelheid : ± 16,5 knopen
- Inrichting voor : 60 personen

Klasnotatie

Het schip is gebouwd onder toezicht van de Klassificatiemaatschappij « Lloyd's Register of Shipping » voor de klasnotatie + 100 A1 + LMC met de notatie « Strengthened for carriage of heavy density ore cargo ».

Het zal onder de britse vlag varen.

Bouw

Het schip is verdeeld door middel van 9 dwarse waterdichte schotten die tot aan het hoofddek strekken, en die de volgende indeling geven : de voorpiek, de ruimen nr. 1 tot nr. 7, de machinekamer en de achterpiek. De schotten die de scheiding vormen tussen de verschillende ruimen zijn vervaardigd uit gegolfde platen.

Een dubbele bodemtunnel is voorzien van de achterzijde van ruim 1 tot in de machinekamer.

De dubbele bodem is onderverdeeld in tanks voor waterballast en diesel olie.

Onder het hoofddek, aan SB en BB zijde, van de ruimen 2 tot 7 zijn doorlopende topzij ballasttanks voorzien. Deze topzijtanks zijn zo ingericht dat zij voor graantransport kunnen gebruikt worden.

Laadruimen

In het totaal zijn er 7 laadruimen.

Het schip is ingericht voor het vervoer van bulklading zoals ertsen, granen en kolen.

De laadruimen zijn voorzien van een natuurlijke ventilatie.

De luikhoofdopeningen op het hoofdddek worden afgesloten met stalen luiken die naar SB en BB openrollen en worden mechanisch bediend door middel van luiklieren.

De capaciteit van de laadruimen bedraagt ongeveer 82.000 m3 of 2.821.000 ft3 graan.

Akkommodatie

De bemanning is ondergebracht in afzonderlijke, modern ingerichte hutten.

Alle bewoonbare lokalen, alsook het stuurhuis, zijn geklimatiseerd.

Een ontspanningslokaal is ter beschikking van de bemanning. De koelruimen voor proviand hebben een capaciteit van 100 m3 met een automatische koelinstallatie.

Het schip is uitgerust met 2 fibreglass reddingssloepen, iedere sloep kan 70 personen bevatten. Verder zijn er 3 opblaasbare reddingsvlotten geïnstalleerd, 2 voor 20 personen en 1 voor 6 personen.

Dekinstallatie

Alle dekwerktuigen worden electro-hydraulisch aangedreven.

Twee ankerlier-verhaallieren zijn op het voorschip geïnstalleerd, twee sets luiklieren van 5 ton en 4 sets verhaallieren van 12 ton zijn op het dek voorzien. Op het achterschip zijn 2 laadbomen van 6 T voorzien, die de proviandmagazijnen en de machinekamer kunnen bedienen.

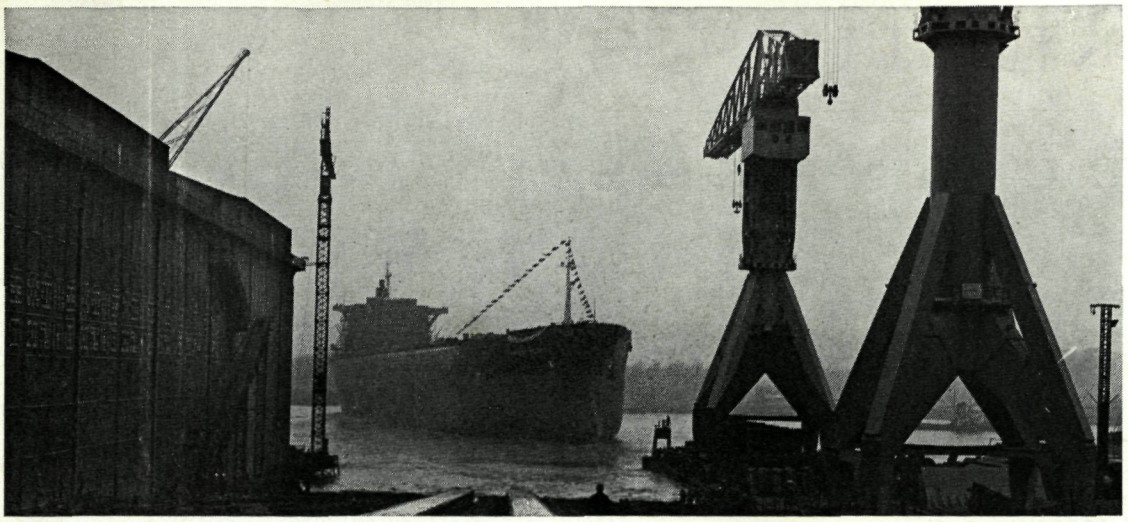
De stuurmachine is van het electro-hydraulisch type.

Navigatie

Alle navigatie-apparatuur is van het modernste type, zoals bv. het gyrokompas, log, echopeiler, radar, positieaanduider, radiotelefonie, automatische stuurpiloot, enz.

Machine-installatie

Het schip wordt aangedreven door een 6 cylinder, enkelwerkende tweetakt, opgeladen dieselmotor



« Sulzer 6 RND 90 - die een continu vermogen van 17.400 BHP bij 122 omw./min. ontwikkelt.
De motor werd gebouwd bij Cockerill.
De schroefas is voorzien van een Simplex afdichting.
De zesbladige schroef is vervaardigd uit mangaan brons.
De elektrische energie wordt verkregen door drie dieselgeneratoren die zich in de machinekamer bevinden.
Elke set bestaat uit een opgeladen 6 cylinder dieselmotor van 630 BHP bij 720 omw./min. gekoppeld aan een generator van 440 KW. De oliegestookte stoomketel en de uitlaatgassenketel hebben elk een stoomproduktie van 2.000 kg/uur bij 7 kg/cm2.
Andere hulpwerktuigen waaronder diverse pompen, kompressoren, olie- en waterverwarmers, koelers, separatoren enz... vervolledigen de installatie.
Er is aan boord een drinkwaterverdamper geïnstalleerd met een capaciteit van 25 ton per 24 uur.
Er is verder een werkplaats met draaibank, boormachine enz... aan boord.
Het schip zal waarschijnlijk in juni 1976, nadat alle proeven bevredigend zijn verlopen, aan « Pacific Bulkcarriers Ltd. London » worden afgeleverd.

* * *

In het licht van bovenstaande tewaterlating, is het wel interessant even het orderboek van Cockerill Yards Hoboken te bekijken.

Orderboek

871 - 1 Fregatschip
opdrachtgever : « Belgische Zeemacht »
Belgische vlag
« WESTDIEP »

872 - 1 Fregatschip
opdrachtgever : « Belgische Zeemacht »
Belgische vlag
« WESTHINDER »

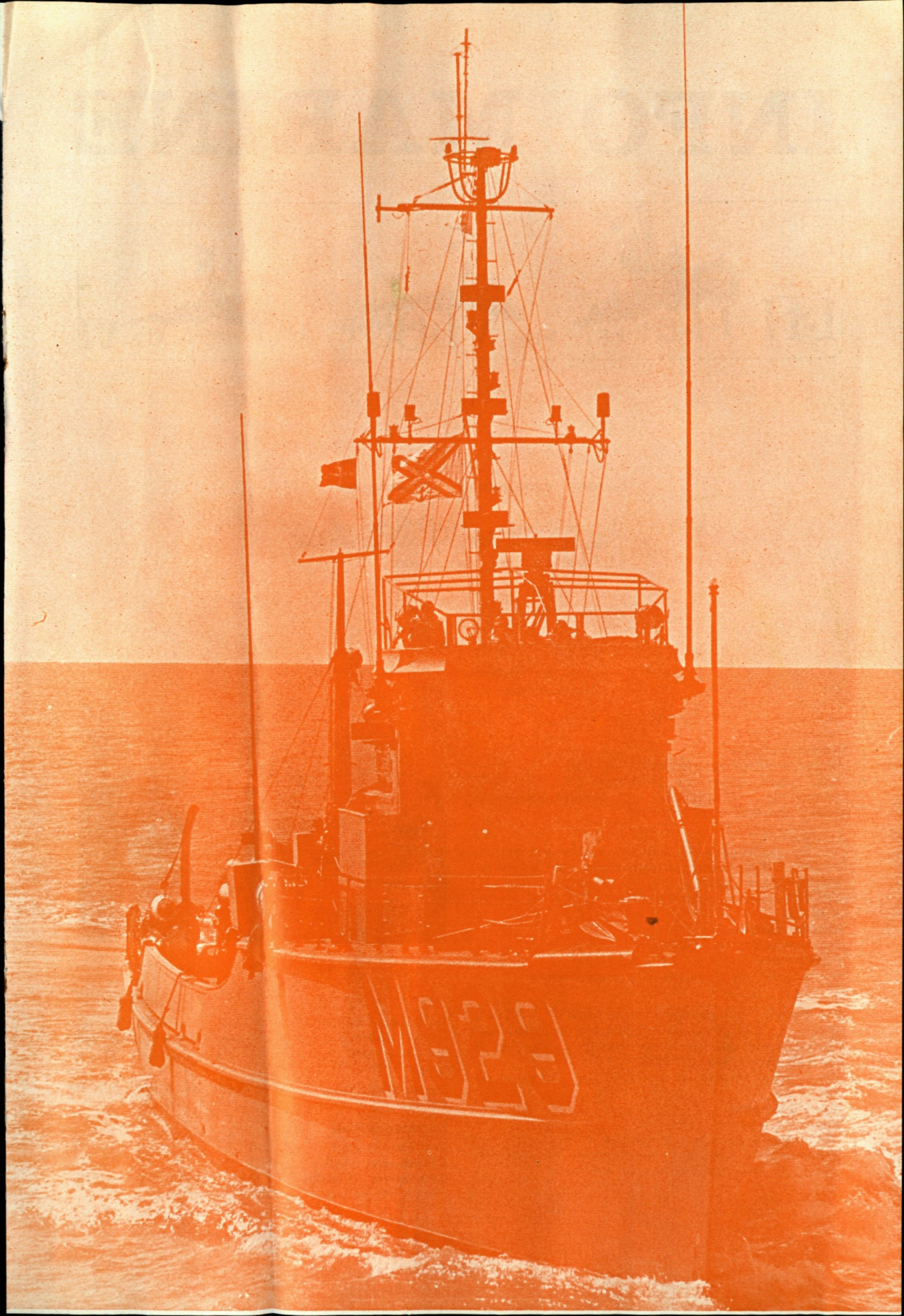
876 - 1 Bulkcarrier 70.000 Tdw
opdrachtgever : Pacific Bulkcarriers Ltd - London
Engelse vlag
« ARGOSY PACIFIC »

879 - 1 Bulkcarrier 70.000 Tdw
opdrachtgever : Groupe Cobelfret Antwerpen
Belgische vlag
« LEON & PIERRE C »

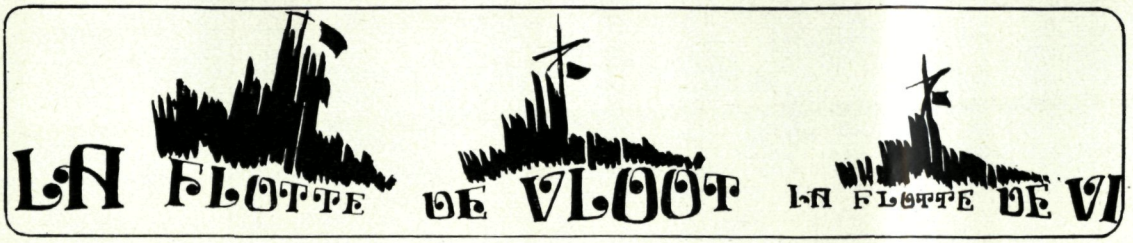
880 - 1 Bulkcarrier 70.000 Tdw
opdrachtgever : Compagnie Maritime Belge
Belgische vlag

881 - 1 Bulkcarrier 70.000 Tdw
opdrachtgever : Compagnie Maritime Belge
Belgische vlag

882 - 1 Bulkcarrier 70.000 Tdw
opdrachtgever : Compagnie Maritime Belge
Belgische vlag



INFO MARINE



De Franse korvet « L'ALERTE » bracht een routinebezoek aan de haven van Gent van 5 februari tot 9 februari 1976.
Het schip stond onder bevel van Luitenant ter Zee Frisch.

Karakteristieken
Waterverplaatsing : 400 ton
Afmetingen : 53 x 7.3 x 3.1 meter
Bemanning : 5 officieren, 12 onderofficieren, 35 kwartiermeesters en matrozen

* * *

Het Engels fregat « BRIGHTON » bracht een routinebezoek aan de haven van Antwerpen van 19 februari tot 23 februari 1976.
Het schip stond onder bevel van CDR N.I.C. Kettlewell RN.

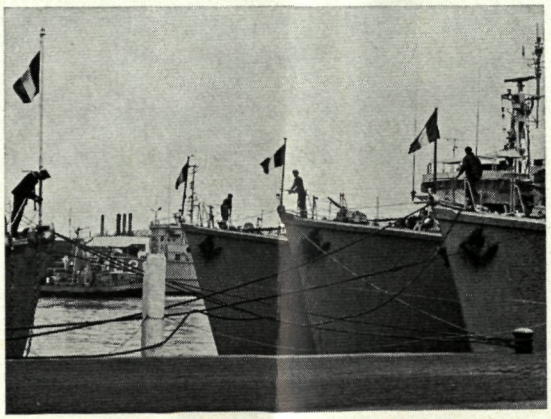
Karakteristieken
Waterverplaatsing : 2.800 ton
Afmetingen : 112.8 x 12.5 x 5.3 meter
Bemanning : 15 officieren, 220 manschappen

* * *

De Franse mijnenvegers « ACACIA », « EGLANTINE », « GLYCINE » en « RESEDA » brachten een routinebezoek aan de haven van Oostende van 16 februari tot 18 februari 1976.
De schepen stonden onder bevel van Luitenant ter Zee Amory.

Karakteristieken
Waterverplaatsing : 370 ton
Afmetingen : 43 x 8 x 2.6 meter
Bemanning (4 schepen) : 8 officieren, 54 onderofficieren, 48 kwartiermeesters en matrozen

* * *



* * *

De Franse mijnenvegers « LYRE », « CAPELLA » en « CAPRICORNE », brachten een routinebezoek aan de haven van Oostende van 23 februari tot 27 februari 1976.

De schepen stonden onder bevel van Korvetkapitein Babet.

Karakteristieken
Waterverplaatsing : 424 ton
Afmetingen : 152 x 28 x 8,2 voet
Bemanning (3 schepen) : 6 officieren, 29 onderofficieren, 88 kwartiermeesters en matrozen

nse mijnenjager « CYBELE » bracht een rou-
zoek aan de haven van Brugge van 15 maart
18 maart 1976.
Het schip stond onder bevel van Luitenant ter Zee Morelle.

Karakteristieken

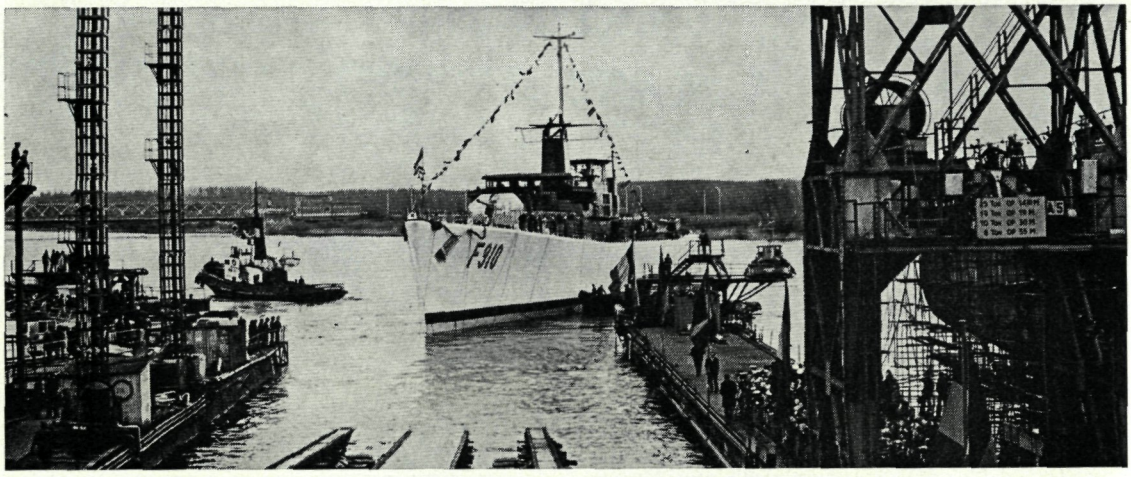
Waterverpaatsing : 510 ton
Afmetingen : 46.5 x 8.9 x 2.5 meter
Bemanning (3 schepen) : 4 officieren, 17 onderofficieren, 30 kwartiermeesters en matrozen.

De Noorse korvetten « SLEIPNER » en « AEGER » brachten een niet-officieel bezoek aan de haven van Gent van 29 maart tot 1 april 1976.
De schepen stonden onder bevel van :
Fregatkapitein K.C. Johansen (« SLEIPNER »).
Fregatkapitein T. Andresen (« AEGER »).

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 730 ton
Afmetingen : 228 x 27 x 16 voet
Bemanning : 66

TEWATERLATING « F-910 - WIELINGEN »



Dinsdag 30 maart was een hoogdag voor de Zeemacht en N.V. BOELWERF... zelfs de zon was nu en dan van de partij. Zelden was er een dergelijke belangstelling voor een tewaterlating, de aanwezigheid van Hare Majesteit de Koningin zal daar zeker niet vreemd aan geweest zijn. Het had Hare Majesteit inderdaad behaagd het meterschap van deze Fregat te aanvaarden.

Na de inzegening van het schip door Eerwaarde Heer De Liège, aalmoezenier van de Zeemacht, werd de « F910 - WIELINGEN » gedoopt door Hare Majesteit, die het schip en de bemanning goede vaart en goede zee toewenste.

De doop werd gevolgd door een receptie, in aanwezigheid van de Koningin, waar de heer Van Damme, Afgevaardigde Beheerder Boelwerf, volgende toespraak hield.

Mevrouw,
Op de vooravond van de glansrijke viering van de 25ste verjaardag van de Troonbestijging van onze geliefde Koning, is het ons een uitzonderlijke eer, ter gelegenheid van het bezoek van Uwe Majesteit, onz verkleefdheid te mogen betuigen aan ons Vorstenhuis.

Reeds in september 1974 had Koning Boudewijn zijn persoonlijke belangstelling betuigd voor het programma van de Belgische Zeemacht, door eveneens hier te Temse, de vordering van de bouw van dit eerste fregatschip te bezichtigen.

Nadat Uwe Majesteit in november 1961 reeds het Meterschap aanvaard had van de car-ferry « KONINGIN FABIOLA », brengt Hare huidige aanwezigheid eens te meer het aanmoedigend bewijs van Haar blijvende en welwillende bezorgdheid voor de Belgische scheepsbouw en Haar belangstelling voor onze werkgemeenschap.

In naam van ons ganse personeel wil ik U, Mevrouw, onze enthousiaste en eerbiedige waardering uitspreken dat wij U hier op onze werven andermaal mogen begroeten.

Het weze mij ook toegelaten onze innige dank uit te spreken aan de Heren Minister van Landsverdediging en leden van de commissies van Landsverdediging van Kamer en Senaat, en aan al de hoge personaliteiten voor hun vererende aanwezigheid.

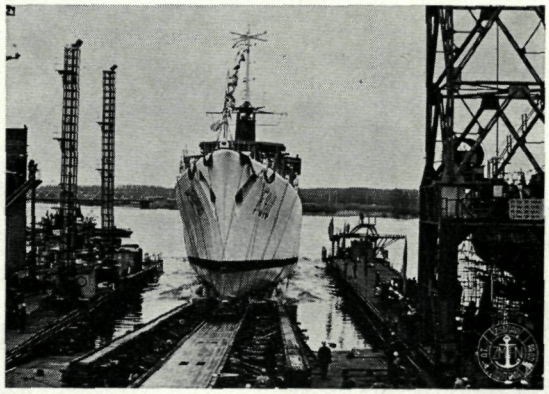
Onze werven en de Cockerill Yards Hoboken hebben de voorname en zware opdracht onze Zeemacht uit te rusten met 4 nieuwe eenheden, waarvan de operationele taak, in het kader van de NAVO, er in zal bestaan de veiligheid van onze kust en van de noodzakelijke bevoorradingswegen tegen mogelijke onderzese aanvallen te beschermen.

De bouw van deze moderne vaartuigen betekent voor onze werven eveneens het bevorderen van de

E.H. De Liège, Aalmoezenier Zeemacht, zegende het schip.

Hare Majesteit de Koningin doopte het schip.

De heer Van Damme, tijdens zijn toespraak.



En daar gaat hij...

technologische verfijning en de toepassing van vooruitstrevende concepties. Dit betekent een aanzienlijke bijdrage voor het potentieel van onze nijverheid en de polyvalentie van onze productie. Inderdaad, in de aktuele, aan de scherpe crisis onderhevige markt, moet meer en meer een afzetmogelijkheid gezocht worden in de bouw van gespecialiseerde eenheden welke aan hoge technische uitbatingsvereisten beantwoorden.

Zich bekwamen in moeilijke taken is op zichzelf een verrijking van de potentiële vaardigheid en kunde van onze werkgemeenschap, zowel op het plan van de conceptie als van de uitvoering.

Voor het aanzienlijk programma dat de Zeemacht aan onze nationale werven heeft toevertrouwd, betuig ik hier onze oprechte dank aan de Heer Staatsminister Segers, die als toenmalige verantwoordelijke Minister, de opdracht gaf het projekt voor deze Escorteschepen uit te werken. Dit werd gerealiseerd in nauwe samenwerking met de vertegenwoordigers van de Zeemacht - en het dient onderlijnd - met de vakkundige ervaring die beide partners mochten genieten vanwege de Koninklijke Nederlandse Marine. Het eerste van deze vier Fregatten zal vóór het einde van dit jaar door onze werven worden opgeleverd.

Mevrouw,

Ik houd eraan nogmaals te onderlijnen hoe hoog onze werven en de bevolking van Temse de eer schatten die hun heden te beurt valt.

De « WIELINGEN » zal weldra over de zeven zeeën de getuigenis brengen van de faam van onze vlag en van de vooruitstrevendheid van onze nationale nijverheid.

Moge Uw hoog en voornaam Meterschap, zijn bemanning heil en geluk in al zijn overvaarten bijbrengen.

Mevrouw, mag ik U verzoeken deze herinnering te willen aanvaarden als blijk van dank voor Uw hooggewaardeerd Meterschap en van oprechte verkleefdheid aan ons Vorstenhuis.

Lang leve de Koningin !

Na deze toespraak, overhandigde de heer Van Damme, een geschenk aan Hare Majesteit en gaf het woord aan de heer P. VANDEN BOEYNANTS, Minister van Landsverdediging, die hiernavolgende rede uitsprak.

Madame,

Le 8 décembre dernier, S.A.R. la Princesse Astrid lançait à Hoboken la Frégate « WESTDIEP », premier bâtiment de la nouvelle génération d'escorteurs de la Force navale.

La présence de Votre Majesté au lancement du « WIELINGEN », leading ship de cette classe de navires, est une nouvelle marque de sollicitude royale dont nos Forces armées ressentent avec gratitude l'honneur et le privilège.

Cet heureux événement coïncide avec le trentième anniversaire de notre Force navale ; Née au lendemain de la seconde guerre mondiale, celle-ci à débuté modestement, mais avec un succès remarquable, dans le domaine spécialisé du dragage des mines.

Depuis lors, c'est avec des moyens de plus en plus modernes et opérationnels que la Belgique participe avec ses partenaires au sein de l'OTAN, au contrôle des voies maritimes vitales pour la sécurité et la survie économique de l'Europe libre. Jamais, avant que soit entamée la réalisation du programme en cours, un navire de guerre complètement équipé n'avait été construit dans notre pays.

Par cette réalisation la Belgique entend démontrer non seulement la fidélité de son attachement au respect des engagements pris dans la cadre de l'Alliance Atlantique pour assurer notre libre contribution à l'effort commun de défense, mais aussi la volonté du Gouvernement de faire participer aussi étroitement que possible notre économie nationale non seulement aux sacrifices, mais aussi aux retombées positives de l'effort de défense consenti par la Nation.

Les dernières estimations permettent d'évaluer à 55 % du coût total la part de production nationale, et à plus de 30 % la part des compensations économiques, directes et indirectes.

En termes d'emploi, le programme de fabrication directe occupera, dans les différentes régions du pays, 850 ouvriers pendant 4 ans, tandis que la participation indirecte de l'industrie belge assurera l'emploi de 300 à 400 personnes dans des secteurs de haute technologie.

Il m'est agréable de signaler en effet que ce programme donne l'occasion à nos spécialistes et techniciens de faire l'acquisition de connaissances technologiques nouvelles dans des domaines d'avant garde : électronique, acier, équipements de propulsion, peintures, etc...

La réalisation de ce programma a été, et sera encore l'occasion, pour la Force navale belge, d'une coopération avec les marines alliées qui lui ont apporté leurs conseils.

Nous devons nous féliciter de l'excellente collaboration des marines néerlandaise, française, américaine, britannique et canadienne. A leurs représentants ici présents, nous adressons nos vifs remerciements.

Enfin, qu'il nous soit permis aussi de nous féliciter des efforts conjugués des officiers d'Etat-Major qui ont défini les caractéristiques opérationnelles, de l'excellent esprit de coopération des ingénieurs tant civils que militaires, des dessinateurs qui ont établi les plans, des techniciens et des ouvriers qui ont permis de leur réaliser.

A ceux-là nous disons merci, car l'essentiel de leur mission est accompli pour le « WIELINGEN » !

A présent le flambeau passe entre les mains de l'équipage.

Que les vents lui soient favorables et que son cap ne soit pas celui des tempêtes mais celui de la paix !

* * *

Na deze toespraak, volgde een receptie, waarop Hare Majesteit zich met heel wat aanwezigen op een gemoedelijke wijze onderhield. Tijdens deze receptie werden door Commodore J.P. VAN DYCK, Stafchef Zeemacht, tevens een aantal personen aan Hare Majesteit voorgesteld.

Kortom een prachtige dag in de annalen van onze 30-jarige Zeemacht.

VOORNAAMSTE KARAKTERISTIEKEN

— Lengte over alles	106,38 m.
— Lengte tussen loodlijnen	103,00 m.
— Breedte	12,30 m.
— Holte	8,58 m.
— Diepgang	3,66 m.
— Waterverplaatsing bij volle lading	2.350 ton.

De voortstuwing geschiedt door twee Cockerill Dieselmotoren met elk een vermogen van 3000 PK, die het schip een snelheid van 20 knopen verlenen.

Bovendien beschikt het over een Rolls Royce gasturbine met een vermogen van 28.000 PK die het schip desgevallend toelaat een snelheid van 28 knopen te bereiken.

De bemanning bestaat uit 15 officieren, 76 onderofficieren en 60 matrozen.

Dit schip is één van de zwaarst bewapende oorlogsschepen van zijn klasse. Het beschikt over een kanon van 100 mm., een rakettenwerper voor de bestrijding van onderzeeërs, twee torpedokatapulten, evenals over luchtafweer- en oppervlakte-aanvalraketten.

Het schip is ontworpen om aan de strengste onderwaterontploffingen te weerstaan. Het is volledig uitgerust voor een nucleaire, biologische en chemische oorlog ; daartoe zijn er twee luchtdichte « citadellen » voor de bemanning voorzien ingeval het schip doorheen een besmette zone vaart.

Het geluid onder water, bij het varen, kan tot een minimum herleid worden om het ontsnappen aan onderzeeërs te vergemakkelijken. Twee schroeven van een bijzonder type, evenals een speciale geluidsisolatie op alle toestellen, zijn te dien einde voorzien. Het schip werd teven gedemagnetiseerd. Het heeft een zeer compexe elektronische apparatuur, o.a. sonar, waak- en gevechtsradars, gekoppeld aan de vuurleiding, enz.

LE LANCEMENT DU « WIELINGEN » LES FREGATES DE LA FORCE NAVALE INTRODUCTION

Le programme de construction des 4 frégates type E-71 a été approuvé le 23 juin 1971 par le gouvernement. Ces navires devront, dans le cadre de la lutte anti-sous-marine, assurer la défense des voies de communications maritimes. La possibilité d'opérer dans un groupe anti-sous-marin fait partie des exigences de l'Etat-Major, et ceci dans deux secteurs d'opérations en ordre de priorité : le Commandement Allié de la Manche et secondairement, l'Atlantique-Est.

Le programme de construction suit le schéma suivant :

a. fin des études : juillet 1973
b. ordre ferme de construction : octobre 1973
c. pose de la quille : premier navire en avril 1974
d. livraison : premier navire en décembre 1976
c. fin des essais et mise en service opérationnel : premier navire : début 1978

Les trois autres navires seront livrés à intervalles de 6 mois après le premier.

MISSIONS

La mission fondamentale de la marine d'une moyenne ou petite puissance est la protection de ses voies de communications maritimes. Cette mission comporte un double aspect :

Le premier, essentiellement défensif, est la protection des navires marchands et des routes maritimes qu'ils empruntent.

Le second, essentiellement offensif est la recherche et la destruction des forces ennemies qui menacent les voies de communication. Pour ce second aspect, la Belgique compte sur les grandes puissances alliées.

La frégate de la Force Navale est par conséquent destinée uniquement à la protection, contre les sous-marins des lignes de communications marchandes de la Belgique, dans le cadre d'une alliance Atlantique ou Européenne.

Les tâches principales de la frégate peuvent être résumées comme suit :

En temps de guerre

a. Protection anti-sous-marine des lignes de communications marchandes de la Belgique, Mer du Nord et ses approches, ainsi qu'une zone de l'Atlantique ne dépassant pas 600 milles à l'Ouest de Penzance.
b. Défense contre avions et missiles.
c. Défense contre bâtiments de surface.

En temps de paix

a. Participation au maintien de la paix par la dissuasion sur mer.
b. Entraînement de l'équipage pour des missions de guerre.
c. Entraînement pratique des officiers et sous-officiers.
d. Participation à des exercices inter-alliés.
e. Soutien des intérêts économiques nationaux outre-mer.

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

— longueur hors-tout : 106,38 m.
— longueur entre perperdiculaires : 103 m.
— largeur : 12,3 m.
— creux : 8,58 m.
— tirant d'eau max. sous quille : 3,76 m.
— tirant d'eau max. sous dôme sonar : 5,60 m.
— dépacement en charge : 2.340 T.
— déplacement lège : 1.940 T.
— vitesse maximale : 28 n.
— vitesse de croisière sur diesel : 18 n.
— distance franchissable à 18 n. sur diesel : 4.500 n.m.
— équipage : 160
— puissance électrique (4 diesel - alt.) : 4 x 500 KW

INSTALLATIONS

Manœuvrabilité et stabilité

Le navire est doté d'un grand gouvernail unique compensé, qui lui confère une excellente manœuvrabilité et une bonne stabilité de route, comme on a pu le constater pendant les essais sur modèle, effectués au bassin des carènes de Hambourg.

Les ordres de barre peuvent être transmis directement ou par l'intermédiaire d'un autopilote.

Un stabilisateur actif à ailerons réduit le roulis synchrone de 85 % à 20 nœuds et au-delà, se qui signifie qu'un roulis libre de 20° est ramené à 3°.

Damage control

En ce qui concerne le « damage control » c'est-à-dire la lutte contre les incendies et la lutte contre l'envahissement de l'eau :

Un grand nombre d'extincteurs portatifs à CO_2, à poudre et à mousse sont répartis dans le navire. Les trois salles des machines ont un système d'extinction double à mousse lourde et à mousse légère. Dans les locaux, normalement non-habités, et où il y a risque d'incendie, sont installés des détecteurs d'incendie avec alarme dans le CCS (Central Control Station).

En ce qui concerne la lutte contre les suites d'une brêche dans la coque, en dehors des moyens mobiles standards de colmatage, épontillage etc..., chaque compartiment étanche important peut être épuisé séparément.

L'assiette et la bande consécutives à l'envahissement peuvent être réduites en mettant en œuvre les moyens suivants :

- transfert de combustible ou d'eau douce.
- vidange de soutes à combustible.
- remplissage de soutes à combustibles avec de l'eau de mer.

Alerte NBC

En cas d'alerte nucléaire, bactériologique, chimique, toutes les ouvertures sur l'extérieur sont fermées à distance par des clapets à action rapide, et le conditionnement des deux citadelles fonctionnent en circuit fermé. Une petite quantité d'air extérieur passe dans deux filtres NBC, et assure la surpression des citadelles et l'appoint nécessaire d'oxygène.

Habitabilité

- Commandant : bureau, cabine avec toilette et douche
- Officiers : 2 cabines simples avec toilette et douche, 6 cabines doubles avec 2 toilettes et 2 douches
- Maître principal : 3 cabines doubles
- Premier Maître Chef : cabines de 4 à 6 (2 lits superposés)
- Autres sous-officiers : postes à 3 lits superposés (max. 12 personnes)
- Matelots : postes à 3 lits superposés (max. 15 personnes)

Pour un total de 140 sous-officiers et matelots, il est prévu : 13 douches, 14 WC et 22 lavabos à proximité des postes respectifs.

Le médecin de bord dispose d'un centre médical et d'une infirmerie.

Le carré des officiers est équipé pour être utilisé comme centre médical de secours.

Une buanderie centrale pour l'équipage.

Propulsion

Celle-ci est assurée par une installation Combined Diesel or Gas. La puissance propulsive est transformée en poussée utile par deux hélices à pas réversible à quatre pales.

Installation électrique

Capacité des génératrices : 4 génératrices de 500 KW sont prévues ; moyens de production primaires d'énergie électrique.

Les deux génératrices constituent une centrale et sont reliées à un tableau de bord principal. Le navire peut fonctionner à l'aide soit d'une seule centrale, soit de deux centrales.

L'EQUIPEMENT MILITAIRE

a. Généralités

L'équipement militaire doit permettre d'exécuter les missions suivantes :

- Mission principale : la lutte anti-sous-marine (attaque de sous-marins, alerte aux torpilles et neutralisation de celles-ci).

- Mission secondaire :
  - défense aérienne (défense contre avions et missiles).
  - défense de surface.

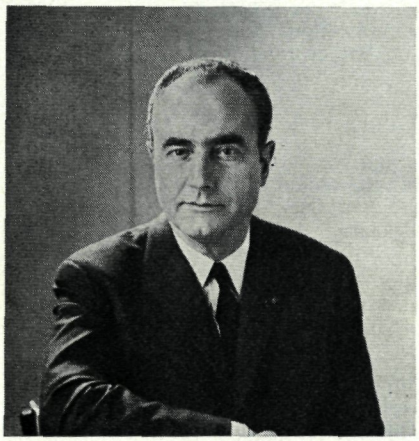
b. Défense de surface et aérienne

- Senseurs : la recherche et la poursuite de buts se fait à partir des senseurs suivants :
  - 2 radars de veille air/surface.
  - 1 radar de navigation.
  - 1 radar de poursuite.
  - 1 système link de réception automatique d'informations tactiques.
- Armes de défense :
  - une rampe de lancement SAM (Surface to air Missile) Sea-Sparrow.
  - un canon 100 mm.
  - une réserve d'encombrement et de poids pour une artillerie secondaire de petit calibre vitesse de tir élevée (20 - 40 mm. ; 1.200 coups à la minute).

c. Lutte anti-sous-marin

- Senseurs :
  - 1 sonar de coque.
  - 1 système link X de réception automatique des informations tactiques.
- Comme ressources secondaires pour la recherche et éventuellement les communications avec des buts sous-marins : un indicateur sonore et un système de phonie sous-marine.
- Armes pour la lutte anti-sous-marine :.
  - un lanceur de roquettes 375 mm. à six tubles.
  - deux lanceurs de torpilles.

CONFERENCE DE PRESSE DE MONSIEUR PAUL VANDEN BOEYNANTS, MINISTRE DE LA DEFENSE NATIONALE



Monsieur Vanden Boeynants, Ministre de la Défense nationale, a tenu, le 17 mars, une conférence de presse au cours de laquelle il a précisé le contenu du projet de loi relatif aux effectifs en officiers et aux statuts du personnel des Forces armées déposé récemment au Parlement. Comme on s'en rend compte, il s'agit là d'un projet de loi qui intéresse particulièrement le personnel des Forces armées.

La déclaration gouvernementale d'avril 1974 prévoit notamment :

- la réduction du temps de service militaire.
- l'application progressive de la limitation du service militaire obligatoire à un service de frère par famille.
- l'engagement compensatoire de volontaires à courte durée (hommes et femmes).

Cette première série de mesures a fait l'objet de la loi du 30 juillet 1974.

Il restait à terminer la réforme entreprise. C'est l'objet du projet de loi qui vient d'être déposé au Parlement et qui est intitulé : « Projet de loi relative aux effectifs en officiers et aux statuts du personnel des Forces armées ».

Ce projet comprend 113 articles dont la plupart harmonisent, simplifient et rationalisent, dans une large mesure, les statuts du personnel des Formes armées. Les textes des statuts actuels sont assez épars. Grâce au travail entrepris, les dispositions similaires des statuts des différentes catégories de personnel ont été uniformisées. Ainsi, chaque fois que possible, les officiers, sous-officiers et volontaires temporaires, de complément et de carrière ont été mis sur le même pied.

De plus, la clarification des textes et leur regroupement facilitent leur compréhension par tous, ce qui permet au personnel de prendre clairement connaissance de son statut et des possibilités qu'il offre.

Des nouvelles mesures introduites par le projet les plus importantes sont essentiellement :

- la réduction substantielle du nombre total d'officiers.
- la création du statut du personnel militaire du cadre temporaire.
- les dispositions relatives au personnel militaire féminin.
- l'introduction de la possibilité, pour un sous-officier, de devenir officier et, pour un volontaire, de devenir sous-officier et ce sur base de leur acquis professionnel.
- la parité des généraux.

1. La réduction des effectifs en officiers

Les lois-cadres actuelles contiennent des dispositions permettant de dépasser sensiblement les maxima qu'elles fixent. De ce fait, le contrôle des effectifs en officiers est rendu difficile pour le législateur.

C'est ainsi qu'actuellement les lois-cadres ne comprennent pas dans leurs maxima :

- les officiers affectés à des quartiers généraux et organismes interalliés.
- les officiers attachés militaires et leurs adjoints.
- les officiers attachés au Cabinet et au Secrétariat Administratif et Technique du Ministre de la Défense nationale.

Le total de ces officiers, hors maxima, s'élevait à 586 en fin de 1972. Il fallait mettre un terme à cette situation trop libérale. C'est pourquoi le projet détermine de façon stricte et précise les officiers qui ne sont pas compris dans les maxima fixés. Il s'agit des officiers dont la rémunération n'est pas couverte directement par un crédit inscrit à cet effet au budget de la Défense nationale.
Dans les chiffres, la diminution globale des effectifs en officiers se concrétise comme suit :

- Lois-cadres actuelles : 7.546 officiers plus 586 officiers hors cadre soit au total une possibilité maximale de 8.132 officiers.
- Le projet fixe ce maximum possible à 6.680 officiers, soit une diminution de 1.452 unités.

Depuis 1972, tous les efforts ont concouru à assurer cette évolution des effectifs. Le résultat de ces efforts est que le niveau actuel des officiers en activité de service correspond, à peu de chose près, au nouveau maximum proposé.
Le projet de loi veille également à harmoniser les effectifs entre les forces ; ainsi, globalement, les officiers des Forces terrestre, aérienne et navale auront les mêmes chances de devenir officiers supérieurs ou d'accéder au grade de général.

* * *

2. Statut du personnel militaire du cadre temporaire

Un chapitre important dans ce projet de loi est la fixation du cadre temporaire du personnel militaire qui se compose aussi bien d'officiers et de sous-officiers, que de soldats et de caporaux et est accessible tant aux hommes qu'aux femmes.
Le statut de ce personnel temporaire concorde en grande partie avec le statut du cadre de carrière excepté là où des différences spécifiques s'imposent réellement.
Ainsi a-t-on principalement prévu que le personnel temporaire pourra rester en service au maximum dix ans.
Ceux qui à l'échéance de ce terme quittent définitivement les Forces armées sont encore suffisamment jeunes pour entamer avec toutes les chances de succès une nouvelle carrière dans le secteur privé où la formation et l'expérience acquises au sein des Forces armées, seront d'une utilité incontestable.
Apartir de la 6ème année de service cependant, la possibilité s'offre à ceux qui le souhaitent, sous réserve de satisfaire à des conditions bien précises, de passer soit dans le cadre de carrière, soit dans le cadre de complément, où une carrière militaire complète leur est assurée.
Signalons en outre qu'une certaine priorité sera aussi attribuée à ceux qui après dix années de service, souhaitent être transférés dans une administration de l'Etat, un service public ou une institution d'utilité publique, à condition de réussir les examens d'admission et compte tenu des priorités que la législation actuelle accorde à certaines catégories de personnel.

* * *

3. Dispositions relatives au personnel militaire féminin

Le projet de loi consacre le principe de l'accès du personnel féminin à tous les niveaux de la hiérarchie militaire, non seulement par le biais du temporariat, mais également par la possibilité d'accès direct à la catégorie des officiers et des sous-officiers de carrière.
Ainsi, tout comme pour le personnel masculin, le personnel féminin pourra d'emblée choisir une carrière militaire ou un engagement temporaire.

Une formation longue en établissement d'enseignement militaire n'est pas envisagée actuellement.

Le Roi pourra par contre, si le projet est adopté, fixer les conditions de recrutement de telle sorte qu'en un premier stade, un recrutement sur base de diplômes détenus par les candidats pourra être organisé.

Hormis le fait qu'il occupe des fonctions non combattantes, le personnel féminin aura donc les mêmes devoirs et les mêmes obligations que le personnel masculin.

Dans les matières importantes d'exercice de fonctions dangereuses ou insalubres, de protection de la maternité, de non-activité pour raisons familiales, le personnel militaire féminin jouira de la même protection que celle dont bénéficient les autres travailleuses du secteur public.

Un long chapitre de ce projet de loi (54 articles) a trait aux modifications apportées aux lois existantes dans un but de simplification et d'harmonisation.

* * *

Grâce à ce projet les volontaires de carrière disposeront dorénavant d'un statut propre à part entière comme c'était déjà le cas pour les officiers et les sous-officiers.

Le regroupement en un seul texte des dispositions disséminées permettra indubitablement une consultation plus aisée et une meilleure connaissance des dispositions statutaires qui concernent le personnel militaire.

* * *

L'autonomie du service médical en tant que partie des Forces armées est établie, ce qui le place sur un pied d'égalité avec la Force terrestre, la Force aérienne et la Force navale et permet de mener une politique plus indépendante sur le plan médical. De nouvelles dénominations sont introduites pour les officiers de ce service, dénominations qui soulignent davantage la spécificité des fonctions de médecin, de pharmacien, de dentiste ou de vétérinaire militaire.

* * *

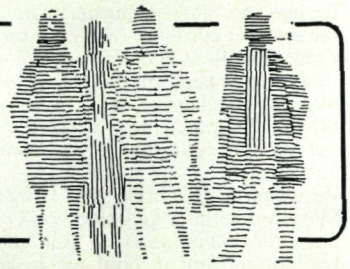
Le projet prévoit la possibilité pour les volontaires de carrière de devenir sous-officiers, et pour les sous-officiers de devenir officiers à condition bien sûr de satisfaire à certaines conditions d'âge, d'examens, etc...

Il s'agit, sans nul doute, d'une mesure sociale qui permettra aux plus méritants d'accéder à une catégorie supérieure et de prendre part à l'avancement qui s'ensuit.

* * *

Le projet introduit la parité linguistique pour les officiers généraux. Cette parité sera atteinte un an après l'entrée en vigueur de la loi.

het leven in onze groeperingen
la vie dans nos groupements



BEVELSOVERDRACHT COMSERVOST

Donderdag 11 maart jl., had de bevelsoverdracht plaats over het Smaldeel der Diensten te Oostende. Korvetkapitein V. Segaert gaf het bevel van dit Smaldeel over aan Fregatkapitein Marin.

Bij deze gelegenheid had er tevens een plechtigheid plaats waarop de eed werd afgelegd door onderluitenant geneesheer Heusequin en talrijke onderofficieren en bemanningsleden werden vereremerkt.

Kapitein ter Zee A. Schlim, Commandant Groepering Operaties tijdens de investituur van Fregatkapitein Marin in vervanging van Korvetkapitein V. Segaert.

COMLOGNAV

Le 23 janvier 1976, de nombreuses distinctions honorifiques ont été remises par le CPV Van Schoonbeek, Commandant le Groupement Logistique, ainsi que par les membres de son Etat-Major.

COMIENAV

PLECHTIGHEID VOORSTELLING VAN HET EMBLEEM OP 6 JANUARI 1976

Eens te meer beëindigden de rekruten van de DEO lichting december 1975 hun eerste opleiding. Bij deze gelegenheid had er de gebruikelijke voorstelling van het Embleem plaats. De peletons leerlingen stonden onder het bevel van EDV (S) Keirsmaekers, Commandant van de Divisie Eerste Opleiding. Na voorstelling aan FKP Stradiot en schouwing door CPV Vervynck hield de Commandant een toespraak waarin hij de matrozen wees op hun taak en plichten die ze te vervullen hebben in de schoot van de Zeemacht. De pechtigheid werd besloten met een défilé opgeluisterd door de muziekkapel van de Zeemacht.

* * *

Une fois de plus les recrues de l'instruction primaire de la levée de décembre 1975 ont terminé leur instruction. A cette occasion l'Etendard leur a été présenté. Les peletons élèves étaient sous le Commandement du EDV (S) Keirsmaekers, Commandant de la Division Primaire.

Après la présentation au FKP Stradiot et la revue passée par le CPV Vervynck, une allocution du Commandant a attiré l'attention des élèves sur les tâches et les responsabilités à assurer au sein de la Force Navale. La cérémonie fut clôturé par un défilé scandé par la musique de la Force Navale.

TENTOONSTELLING

« Het personeel toont eigen werk » ter gelegenheid van de Week van de Matroos van 2 tot 7 februari 1976.

In het kader van de Week van de Matroos 1976, had in het centrum voor marinevorming te St.-Kruis een tentoonstelling plaats van werken van het personeel. De opening had plaats in aanwezigheid van schepen Mevrouw Maes-Van Robaeys en de Heer Traen, schepen van Kunst en Cultuur van de stad

Brugge en andere burgerlijke, geestelijke en militaire personaliteiten. Kapitein-ter-Zee Vervynck wees erop dat de leiding van de Zeemacht ter allertijd reeds de creativiteit heeft willen bevorderen. Daarmede wordt verder eens te meer bewezen, dat men bij de Zeemacht zijn vrije tijd weet te benutten. Tot besluit feliciteerde de Commandant alle exposanten.
Vervolgens belichtten de H. Traen en 1MT Verkeyn Marc het tentoongestelde werk, dat niet alleen schilderijen, tekeningen en brandglasramen, maar ook beeldhouwwerk in hout als in klei omvat. Volgende exposanten namen aan de tentoonstelling deel : Damar Van Sevenant, de officieren, onderofficieren, 1ste matrozen en matrozen Van Den Haute, Sedeyn, Bosschaert, Van Pachtenbeke, Crul, Jacobs, Hensens, Van Daele, Vandersteen, Oorlinck, Rondas, Van Loocke, Van Houtte, Vanderelst en Devestel.

* * *

EXPOSITION

Le personnel expose ses œuvres à l'occasion de la Semaine du Matelot.
Dans le cadre de la « Semaine du Matelot 1976 » eut lieu dans le Centre de Formation Navale à St.-Kruis, une exposition d'œuvres du personnel. Le « Vernissage » fut honoré par la présence de l'échevin de Bruges Madame Maes-Van Robaeys et de Monsieur Traen et de nombreuses autres personnalités si bien civiles que militaire. A cette occasion le CPV Vervynck démontra qui l'état-major avait toujours voulu encourager la créativité. Ainsi fut prouvait une fois de plus qu'à la Force Navale on fait bon usage de ses loisirs. En guise de conclusion, le Commandant félicitait tous les exposants.
Ensuite Monsieur Traen et le 1MT Verkeyn commentent les ouvrages exposés, il s'agissait non seulement de peintures, de dessins et de vitraux, mais aussi de sculptures en bois et en argile. Les exposants suivant ont participé à l'exposition : Damar Van Sevenant, les officiers, sous-officiers, 1MT et matelots Van Den Haute, Sedeyn, Bosschaert, Van Pachtenbeke, Crul, Jacobs, Hersens, Van Daele, Van Den Steen, Oorlinck, Rondas, Van Loocke, Vanhoutte, Van Der Elst et Devestel.

BEZOEK

Ere-Burgemeester P. Van Damme te gast bij Comienav St.-Kruis Brugge.
De heer Van Damme werd ontvangen in de Marinekazerne LTZ. V. Billet te St.-Kruis ; bij deze gelegenheid werd hem een passend herinneringsgeschenk overhandigd.

Le Bourgmestre Honoraire P. Van Damme l'hôte de Comienav St.-Kruis Bruges.
Monsieur Van Damme fut reçu à la Caserne LTZ V. Billet à St.-Kruis ; à cette occasion un cadeau commératif lui fut donné.

* * *

NAVY 333

Wat laattijdig om in ons vorig nummer te verschijnen, ontvingen we deze foto's van het Kerstfeestje ingericht door de dames van NAVY 333, voor onze Zeemachtweduwen- en wezen.
In een van onze volgende nummers komen wij terug op de werking van NAVY 333, deze aktieve ploeg dames die onder de begeesterende leiding van Mevrouw Van Begin bijzonder mooi werk leveren. Een van hun volgende aktiviteiten is een bootreis met onze weduwen naar Dover.

Ook de kleintjes genoten van het Kerstfeest ingericht door NAVY 333.

DEN HELDER

Als voorbereiding op het operationeel inzetten van onze Fregatten, volgen tal van officieren thans de kursus « Commando-centrale-Officier » bij de Koninklijke Nederlandse Marine te Den Helder.

Van l.n.r.: EDV. Dognaux, KVK. (SBH) Jacobs, KVK. Demaesschalck, 1LZ. Linnekens, KVK. M. Verboven, VTZ. Van Imschoot en 1LZ. Leenaert.

* * *

KUNST IN DE ZEEMACHT

In aanwezigheid van de heer Burgemeester, Eerste Schepen van Oostende, talrijke gemeenteraadsleden en autoriteiten van de Zeemacht, had op 20 maart jl., in de Galerij Forum de vooropening plaats van de tentoonstelling « Kunst in de Zeemacht ».
Onder de deelnemers noteren wij Eerste Meester Chef J. Bruneau, Vaandrig ter Zee 2e Kl. G. Depoorter, Korvetkapitein F. Vanden Haute, Luitenant ter Zee A. Van Der Elst, Luitenant ter Zee 1e Kl. J. Van Gestel en Eerste Meester Chef A. Verhulst.
Artistiek Directeur John Hermans verheugde zich over het hoge gehalte van de tentoongestelde kunstwerken, welke ook in de pers een goede kritiek kregen, terwijl de Eerste Schepen Dr. R. Miroir de Staf van de Zeemacht feliciteerde met het feit dat het personeel Zeemacht gestimuleerd wordt in het uitoefenen van een zinvolle vrijetijdsbesteding.

De heer Burgemeester J. Piers, de Eerste Schepen Dr. Miroir, Gemeenteraadsleden, inrichters en de kunstenaars vereeuwigd op een groepsfoto.

EEN KWART EEUW DIENST

In de Marinekazerne Bootsman Jonsen te Oostende vierden de onderofficieren van de lichting april 1951 hun zilveren dienstjubileum. Tijdens een gezellig samenzijn in de mess onderofficieren, samen met hun dames, hadden ze een extra geschenk voor 1ste hoofdwapenmeester Devuyst, in hun midden, onder wiens gezag zij debuteerden bij de Zeemacht.

* * *

1LZ DEZUTTERE OP RUST

1 april jl., heeft 1LZ Dezuttere, de Zeemacht verlaten. Hij nam na de oorlog dienst als vrijwilliger bij het 1e Bataljon Fusiliers.
Na 6 maand verblijf in Noord-Ierland volgde hij de kursussen aan de Infanterieschool.
Onder-Luitenant benoemd op 1 mei 1946 deed hij dienst als peletonoverste Bren-Carriers bij het 11e Linie in Duitsland tot 1949.
Kwam in 1950 over naar de Zeemacht waar hij dienst deed in de CMM, het 18e Eskadrille, COMIENAV, de « KAMINA », de basis van Kitona, de basissen van Zeebrugge en Nieuwpoort.
Het grootste gedeelte van zijn carrière (12 jaar) bracht hij door bij de Logistieke Groepering van de Zeemacht.

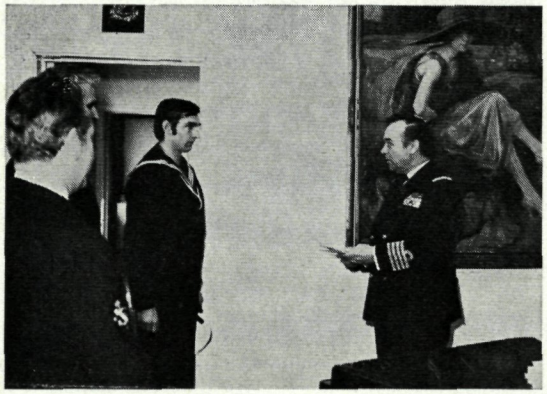
VERENIGING HULPBETOON

ASSOCIATION D'ENTRAIDE

Le dimanche 14 février 1976, est survenu le décès du père du Matelot Charlier. Le matelot Charlier appartenait à Tribord 1 de la DIP. A l'initiative du Chef de peloton, le 1e Maître-Chef Verdenne, une collecte fut organisée, destinée à l'achat d'une couronne.
Deux matelots de la bordée assistèrent aux funérailles, après remboursement des frais de déplacement et de l'achat de la couronne, le solde était de 610 francs.
Sur les conseils du 1MC Verdenne, la bordée décida de verser cette somme au Fond d'Entraide de la Force Navale.

* * *

Op 14 februari had het overlijden plaats van de vader van een matroos behorende tot stuurboord 1 van de divisie Eerste Opleiding.
Een omhaling in het peloton voor het bijwonen van de begrafenis bracht een saldo op van 610 Fr. Op initiatief van de pelotonoverste besloot het peloton deze som te schenken aan de Vereniging voor hulpbetoon in de Zeemacht.



Le Matelot Lejeune, délégué de la bordée, remit cette somme au Commandant de Comienav en présence du 1er Maître-Chef Ledain représentant l'ASBL à Sint-Kruis.

De matroos Lejeune, afgevaardigde van het peloton overhandigde deze som aan de Commandant CPV Vervynck in aanwezigheid van 1MC Ledain, afgevaardigde van de V.Z.W.

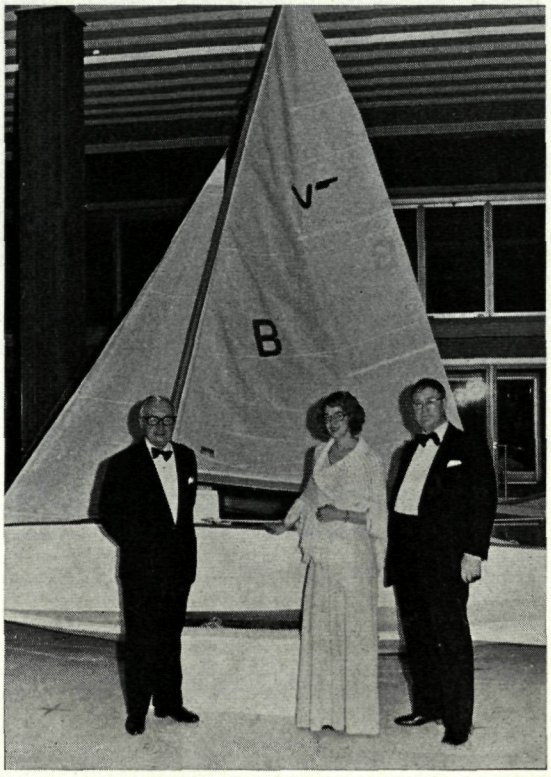
Xe GALABAL ZEEMACHT OVERROMPELEND SUKSES

Op 6 februari jl., had in de prachtig versierde zalen van het Oostends Casino-Kursaal het tweede Lustrumbal plaats van de Zeemacht, ingericht ten voordele van de sociale werken van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht.
Dit avondfeest, een van de mooiste aan onze kust volgens de kenners, kende opnieuw een enorm sukses. Meer dan 1600 aanwezigen verdrongen zich in de Ere-hall, Foyer en Monrosezaal van het Kursaal.
Tussen de veelkleurige uniformen van de militaire attachés en andere militairen, trokken de mooie avondjurken van de dames de aandacht.

Een zicht in de Ere-hall... Stemming was er !

Zoals ieder jaar was de reuze tombola opnieuw een van de blikvangers van deze avond. Het was bij het ochtendgloren dat de laatste gasten het Kursaal verlieten.

Deze prachtige « Vaurien » werd aangeboden door N.V. Beliard Murdoch en Mercantile Marine Engineering.



Voor het Xe Galabal hebben onze DAMARS eveneens een flink handje geholpen. Hier deze dames met de zes speciale prijzen van de tombola.

Tijdens een receptie aangeboden aan de medewerkers aan het Galabal, dankte Commodore J.P. Van Dyck, Stafchef Zeemacht en tevens voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon, iedereen die geholpen had voor het welslagen van dit feest en gaf tevens de aanwezigen kennis van het bilan. De opbrengst van dit Galabal laat de Vereniging opnieuw toe voor een jaar talrijke hulp te verstrekken.

Kapitein ter Zee A. SCHLIM, voorzitter van het Balcomité mag terecht fier gaan op het bekomen resultaat.

VERNIEUWING LIDMAATSCHAP

Mogen wij bij onze leden en belangstellenden aandringen hun bijdrage over te schrijven op onze postrekening 000-0108451-05.

Nieuw initiatief

Voor de bijdrage van 50 fr. heeft ieder aangesloten lid tevens recht op een ongevallen-levensverzekering van 50.000 fr.

De vereniging voor Hulpbetoon is er in geslaagd deze verzekering op te drijven tot 1.000.000 (inderdaad één miljoen) en dit voor een geringe bijkomende premie van 450 fr.

M.a.w. er zijn dus vanaf heden twee mogelijkheden :

1. Lid aan 50 fr. of verzekerd voor 50.000 fr., onder deze formule vallen tevens de beschermende leden aan 200 fr., weldoende leden aan 500 fr. en ereleden aan 1.000 fr.
2. Lid verzekerd voor 1.000.000 fr., (gelieve dit uitdrukkelijk op uw overschrijving te vermelden). In dit geval betaalt U het lidmaatschap naar keuze, plus een opleg van 450 fr.

ROYALE GIFT VOOR HULPBETOON ZEEMACHT

Tijdens een korte plechtigheid in de Marine Basis Antwerpen, overhandigde Fregatkapitein Devillers, Commandant van deze Basis, een check van 30.000 frank aan Commodore J.P. VAN DYCK, Stafchef Zeemacht en Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon. De belangrijke som was herkomstig van de « Open deur-dagen ». Commodore J.P. VAN DYCK dankte de Commandant, en voornamelijk al het personeel van de Marine Basis Antwerpen, voor hun inzet en benadrukte tevens de sociale werking van de Vereniging voor Hulpbetoon, welke tijdens het voorbije jaar bijna één miljoen uitgaf onder de vorm van toelagen, giften en renteloze leningen. Het is o.m. dank zij dergelijke giften dat de verdere werking van de Vereniging kan doorgaan.

RENOUVELLEMENT DE LA COTISATION

Nous demandons à nos membres et futures membres de virer leur cotisation à notre C.C.P. 000-0108451-05.

Nouvelle initiative

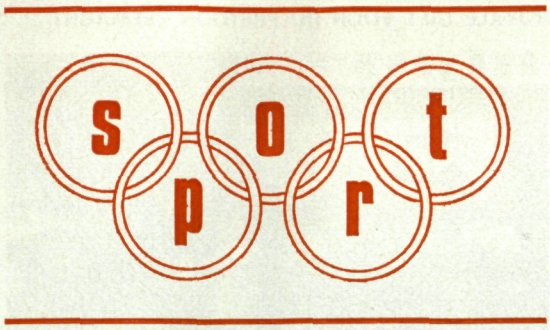
Une cotisation de 50 Fr couvre les risques d'accident mortel de chaque membre.

L'Association d'Entraide est parvenue à porter le montant assuré à 1.000.000 Fr (vous lisez bien 1 million) et cela pour une prime de seulement 450 Fr !

Pour résumer, deux variantes s'offrent à vous :

1. membre moyennant paiement d'une cotisation de 50 Fr et courant une assurance accident de 50.000 Fr, tombent également sous cette formule, les membres protecteurs à 200 Fr, membres bienfaiteurs à 500 Fr et membres d'honneur à 1.000 Fr.
2. membre moyennant paiement d'une cotisation de 500 Fr et courant une assurance accident de 1.000.000 Fr (veuillez mentionner ceci explicitement sur votre bulletin de virement).

   Les membres protecteurs paient dans ce cas 700 Fr, les bienfaiteurs 1.000 Fr et les membres d'honneur 1.500 Fr.



VOETBAL-FINALE

« Comienav Brugge » wint met 4—0 van « Kleine Brogel »

Met deze zege heeft Comienav zijn zevende titel binnen.

De 4—0 cijfers laten geen twijfel bestaan. De ploeg van het marinecentrum was de sterkste en bijgevolg blijft de beker Kolonel Wendelen te Brugge.

De doelpunten :
1—0 Sanders
2—0 Ottevaere
3—0 Hijndericks (strafschop)
4—0 Vereecke

Ziehier de ploeg :
Demaeght E. (Zwevegem), Sanders (Brugge), Hijndericks (Brugge), Van Hoecke (Zwevegem), Vereecke (Torhout), Beheydt (Brugge), Soenen (Roeselare), Schrauwen (Ruddervoorde), Ottevaere (Harelbeke), Zutterman (Brugge), Van Renterghem (Eeklo).

Ingevallen :
72' Schmidt i.p.v. Van Renterghem
78' Demeyere i.p.v. Soenen

* * *

FOOTBALL-FINALE

« Comienav » — « Kleine Brogel » (Force Aérienne)

Comienav a remporté son septième titre avec le score sans appel de 4—0. L'équipe était bien la plus forte et le challenge Colonel Wendelen reste donc à Bruges.

Voici les buts :
1—0 Sanders
2—0 Ottevaere
3—0 Hijndericks (pénalty)
4—0 Vereecke

Voici l'équipe :
Demaeght E. (Zwevegem), Sanders (Brugge), Hijndericks (Brugge), Van Hoecke (Zwevegem), Vereecke (Torhout), Beheydt (Brugge), Soenen (Roeselare), Schrauwen (Ruddervoorde), Ottevaere (Harelbeke), Zutterman (Brugge), Van Renterghem (Eeklo).

Remplaçements :
72' Schmidt au lieu de Van Renterghem
78' Soenen par Demeyere

INDIVIDUEEL MILITAIR KAMPIOENSCHAP ZEEMACHT VAN BADMINTON 1976

UITSLAGEN

Schiftingen :

1e reeks :
1e RUBAY (Comienav) 3 overw.
2e ROELANDS (Comienav) 2 overw.
3e DAELMAN (Adm. Div.) 1 overw.
4e SERRIEN (Comienav) 0 overw.

2e reeks :
1e MOSAR (Comienav) 3 overw.
2e SINNAEVE (Navcenrep) 2 overw.
3e MANHAVE (Adm. Div.) 1 overw.
4e DEMAZE (Navcomport/NWP) 0 overw.

3e reeks :
1e SOMERS (Comienav) 2 overw.
2e FOSSAERT (Navcenrep) 1 overw.
3e SIERON (Adm. Div.) 0 overw.

4e reeks :
1e DUCAT (Navcomport/NWP) 2 overw.
2e LAGAUW (Comienav) 1 overw.
3e LARCIN (Comienav) 0 overw.

5e reeks :
1e LIERMAN (Comienav) 2 overw.
2e BOUZIN (Comservost) 1 overw.
3e VAN HAECKE (Comienav) 0 overw.

Finale :
1e RUBAY (Comienav) 4 overw.
2e MOSAR (Comienav) 3 overw.
3e DUCAT (Navcomport/NWP) 2 overw.
4e LIERMAN (Comienav) 1 overw.
5e SOMERS (Comienav) 0 overw.

Van 15 tot 18 maart 1976 bracht de franse mijnenjager «CYBELE» een routinebezoek aan Brugge. Op 16 maart 1976 werd een volley-ball match betwist tussen de bemanning van de «CYBELE» en COMIENAV, door deze laatste gewonnen met 3—0. Staande : de ploeg «CYBELE».
Zittend : de ploeg « COMIENAV ».

INFO RESERVE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT
OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

NATIONALE AKTIVITEITEN
ACTIVITES NATIONALES

XVIIIde NATIONAAL KONGRES DER RO-ZM
OOSTENDE, 29 MEI 1976
XVIIIe CONGRES NATIONAL DES OR-FN
OSTENDE, LE 29 MAI 1976

In samenwerking met de Stafchef van de Zeemacht, Comopsnav, Comservost en Squad 218.2 werd het programma van ons XVIIIde kongres als volgt samengesteld :

C'est en collaboration avec le Chef d'EM-FN, Comopsnav, Comservost et le Sq 218.2 que le programme de notre XVIIIe congrès fut rédigé comme suit :

0915 A :
Aankomst der kongressisten in de Marinebasis van Oostende.
Arrivée des congressistes à la Base navale d'Oostende.

0945 A :
Zeetocht a/b van de 3 MSI van het Reservesmaldeel 218.2.
Sortie en mer à/b des 3 MSI du Squad 218.2.

1215 A :
Receptie a/b van de « GODETIA ».
Réception à/b du « GODETIA ».

1330 A :
Lunch in de Marinekazerne Bootsman Jonsen.
Lunch à la Caserne de la Marine Bootsman Jonsen.

1500 A :
Geleid bezoek aan Brugge voor de dames.
Visite guidée de Bruges pour les dames.
Jaarlijkse algemene vergadering. Info- en kongresvergadering.
Assemblée générale annuelle. Réunion d'information et séance plénière.

1830 A :
Ontvangst der kongressisten op het Stadhuis van Oostende.
Réception offerte par la Ville d'Oostende.

2000 A :
Soiree « West-Vlaanderen ». Receptie, rijsttafel en dansavond bij kaarslicht. Marinekazerne.
Soirée « West-Vlaanderen ». Réception, rijsttafel et bal aux chandelles. Caserne Bootsman Jonsen.

N.B. :
Uniform nr. 1 voor kongres en soiree.
Uniforme no. 1 pour le congrès et la soirée.

WEST-VLAANDEREN
JAARPROGRAMMA 1976

1. Prestatie « Oostende 1 » van 27 tot 30 mei
Met marsbevel voor RO-ZM. Verbroederingsprestatie met Westduitse RO van de Akro-Marine van Frankfurt/Main.

2. XVIIIde Nationaal Kongres der RO-ZM op 29 mei
Voor RO-ZM en buitenlandse delegaties. Programma in bijlage.

3. Kontaktdag « Duinkerke 1976 » op 19 juni
Zonder marsbevel voor RO-ZM. Militaire prestatie met medewerking van de Franse Krijgsmachten.

4. « Infodag West-Vlaanderen 1976 » eind juni
Voor RO van de drie Krijgsmachten. Met marsbevel voor RO-ZM. Infovergadering met geleid bezoek en tocht op zee.

5. VIIde Internationale schietkompetitie der RO-ZM op 2 oktober
Militaire prestatie met onderricht omtrent wapengebruik. Public Relationsaktiviteit. Met marsbevel voor alle RO. Ter attentie van de RO van de drie Krijgsmachten en geallieerde kringen van reserveofficieren, inzonderheid marinekringen.

6. Winterbal West-Vlaanderen op 17 december
Public Relationsaktiviteit zonder marsbevel. Voor RO-ZM en alle sympatizanten : R.M.T., Zeeloodsen, Franse marinekringen, NVRO-kringen, ANOSR/NVRHO, enz...
Gastronomisch souper en dansavond.

Voor elk dezer prestaties zullen de leden per afzonderlijk rondschrijven bijtijds ingelicht worden i.v.m. het gedetailleerd programma en de inschrijvingsmodaliteiten.

* * *

PROGRAMME D'ACTIVITES 1976

1. Prestation « Oostende 1 » du 27 au 30 mai
Avec ordre de marche pour les OR-FN. Programme d'activités militaires à l'intention d'une délégation OR-Akro-Marine de Frankfurt/Main.

2. XVIIIe Congrès national des OR-FN le 29 mai
Pour OR-FN et délégations étrangères. Programme ci-dessus.

3. Prestation « Dunkerque 1976 » le 19 juin
Sans ordre de marche. Pour OR-FN. Prestation militaire avec la collaboration des Forces armées françaises.

4. Journée d'information « West-Vlaanderen » fin juin
A l'intention des OR des trois Forces armées. Avec ordre de marche pour OR-FN. Journée d'information avec visite guidée et sortie en mer. En collaboration avec la Force Navale.

5. VIIe Compétition internationale de tir le 2 octobre
Prestation militaire avec ordre de marche. A l'intention des OR des trois Forces et des OR interalliés, en principe officiers de marine.

6. Soirée gastronomique « West-Vlaanderen » le 17 décembre

Organisée dans le cadre de nos relations publiques.

A l'intention des OR-FN et des nombreux sympathisants de la section westflandrienne : la R.M.T., l'Ass. des pilotes de mer, les cercles Acoram de Lille, de Calais et de Dunkerque, etc...

Soirée gastronomique et bal aux chandelles.

Chacune de ces prestations fera 'objet d'une circulaire séparée qui mentionnera le programme détaillé ainsi que les modalités d'inscription. Tous les OR-FN en recevront un exemplaire en temps voulu.

BENOEMINGEN

Ref. : KB 16981 van 27 jan. 76.
BP/ZM 19/76
De reserveofficieren hierna vermeld, werden op 1 januari 1976 benoemd tot reservevaandrig ter zee tweede klas.

NOMINATIONS

Réf. : AR 16981 du 27 jan. 76
BP/FN 19/76
Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade d'enseigne de vaisseau de seconde classe de réserve.

DE RICHTER R.	96749
VAN GELDER A.	96750
VAN ISEGHEM E.	96751
WOUTERS J.	96752
DELEERS P.	96753
CNUDDE J.	96754
MASSIN J.	96755
BAEKELAND R.	96756
BECKER M.	96757
VAN REYBROUCK L.	96759
FLAMME J.	96760
CARPENTIER D.	96761
DE WOLF M.	96762
VAN den BRANDEN W.	96763
VERLAECKT F.	96764
LAENENS J.	96765
VANBLAERE R.	96766
CARON A.	96767
VERSTRAETE P.	96768

* * *

ASSOCIATION NATIONALE DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE A.S.B.L.

NATIONALE VERENIGING DER OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT V.Z.W.

OUDGEDIENDEN ZEEMACHT AFDELING ANTWERPEN

Het Bestuur

Voorzitter :
Van Dun Robert
Constitutiestraat 41, Antwerpen, tel. 35.41.85

Ondervoorzitter :
Chantrain René
Kasterveldenstraat 84, Merksem, tel. 45.39.34

Sekretaris :
Verhulst Ludo
Osystraat 8, Antwerpen, tel. 32.92.76

Schatbewaarder :
Bertels François
Lambrechtstraat 27, Hoboken, tel. 28.65.65

Financiële dienst :
Gemeentekrediet 068-0499220-85 - N.U.O.Z.M.A.

Juridisch adviseur :
Advokaat Van der Stichelen
P. Mechelsesteenweg 176, Mortsel, tel. 40.38.24

Commissarissen :
Koninckx Pierre
Tulpstraat 4, Antwerpen
Cap Oscar
Bindstraat 4, Berchem, tel. 30.94.99

Public Relations :
Van der Veken Jos
Populierendreef 26, Mechelen, tel. 015-41.10.13

Redaktie :
Chantrain René

* * *

BEZOEK AAN DE A 961 « ZINNIA »

Op zaterdag 10 januari waren de oudgedienden Zeemacht Afdeling Antwerpen omstreeks 19.30 te gast aan boord van de « ZINNIA ».
Onnodig dit bezoek langdradig te beschrijven.
Spijts het slechte weder waren velen komen opdagen. Voor de anciens was het een prettig weerzien met het interieur en de sfeer van weleer.
De nieuwelingen en jongeren waren enthousiast over de ontvangst die ons te beurt viel.
Na een interessante rondleiding werd in de bar onderofficieren nog lang nagepraat.
Een grote dank voor de welwillende medewerking van de officieren, onderofficieren en bemanning van de « ZINNIA ».
Iedereen was akkoord, het was echt plezierig en we zeggen tot een volgende keer !

* * *

OUDE JAARGANGEN NEPTUNUS

Bij gebrek aan plaats ben ik verplicht de volledige jaargangen vanaf 1969 tot en met 1973 van de hand te doen.
Mag ik U vragen of er soms een vereniging of liefhebber hiervoor belangstelling kan hebben.
Ieder aanbod wordt met dank aanvaard door dhr. H. Van den Broeck, Willebrordusstraat 24, 2000 Antwerpen.
Ook de redaktie Neptunus, Postbus 17, 8400 Oostende beschikt nog over een beperkt aantal oude jaargangen.

neptunus winkeltje — boutique neptunus

HET « T-SHIRT » - ZEEMACHT

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekomen in drie maten : small, medium en large met volgende opdrukken :

ZEEMACHT of FORCE NAVALE

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere kombinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 200,— fr., inklusief B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.

LE « T-SHIRT » - FORCE NAVALE

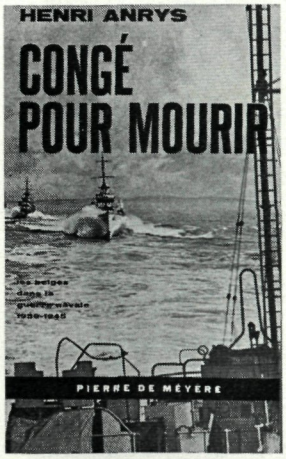
Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenue en 3 tailles : small, medium et large avec les impressions suivantes au choix :

FORCE NAVALE ou ZEEMACHT

En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles. Prix spécial de lancement : 200,— fr., T.V.A. incluse. Frais d'expédition : 25,— fr.

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer **473-6090311-30** van Neptunus.

Le payement se fait **uniquement** par virement / versement pour compte **473-6090311-30** de Neptunus.

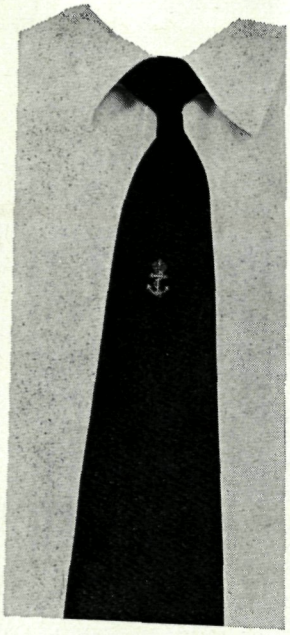


CONGE POUR MOURIR, door H. Anrys nu ook te koop bij Neptunus voor de som van 480,— F. Een boek dat ieder personeelslid van de Zeemacht zou moeten bezitten ! !

CONGE POUR MOURIR, par H. Anrys peut être commandée chez Neptunus, au prix de 480,— F., T.V.A. incluse.

boutique neptunus

neptunus winkeltje



LA « CRAVATE FORCE-NAVALE »

Prix : 200,— fr., T.V.A. incluse.

Le payement se fait **uniquement** par virement / versement pour compte **473-6090311-30** de Neptunus Ostende.

DE « ZEEMACHTDAS »

Deze prachtige das is te bekomen tegen betaling van 200.— fr., B.T.W. inbegrepen.

Enkel door overschrijving/storting op rekening nummer **473-6090311-30** van Neptunus Oostende.

BELANGRIJK !
Neptunus stelt U zijn nieuwe gasaansteker voor. De prijs : slechts 170 F, BTW inbegrepen + 25 F portkosten.
Zijn elegantie zal U bekoren en zijn degelijkheid vormt een levenslange garantie. Daarbij komt nog de mogelijkheid om slechts voor 20 F, « Zeemacht » of « Force Navale », in te laten graveren of eventueel uw eigen naam of voornaam aan 5 F per letter.

IMPORTANT !
170 F, TVA comprise, + 25 F frais de port, est le prix du nouveau briquet rechargéable proposé par Neptunus.
Son élégance vous le fera envier. Sa robustesse vous le fera garder. De plus il vous est loisible d'y faire graver pour 20 F Force Navale ou Zeemacht ou votre propre nom, prénom pour 5 F la lettre.

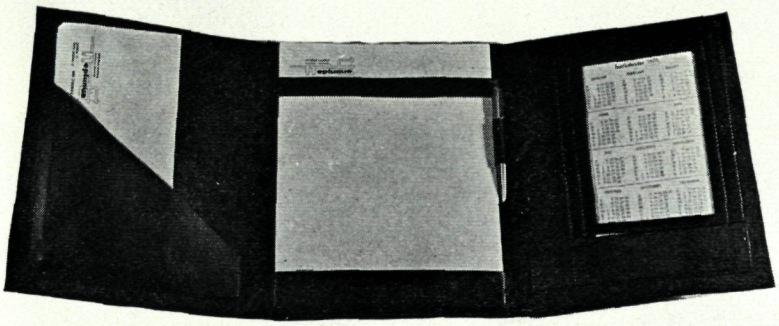
winkeltje - laatste nieuwigheden
boutique - dernières nouveautés

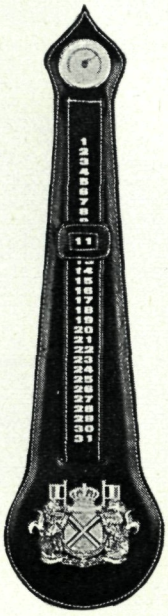
BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marin avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier ; format 25 x 19 cm.
Prix : 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender ; formaat 25 x 19 cm.
Prijs : 300 F, inklusief B.T.W., + 25 F portkosten.



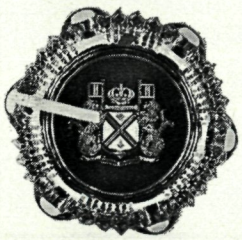


DRIELEDIGE SCHRIJFMAP
Grote drieledige schrijfmap in zwart simili-leder met groot meerkleurig wapen Zeemacht, bijpassende kogelpen en kalender, gevoerd in zwart satijn. Formaat gesloten 28 x 24 cm, open 28 x 70 cm.
Prijs : 450 F, inklusief B.T.W., + 25 F portkosten.

WANDKALENDER
Zeer mooie eeuwigdurende wandkalender in zwart simili-leder, met meerkleurig groot wapen Zeemacht en thermometer.
Prijs : 300 F, inklusief B.T.W., + 25 F portkosten.

POCHETTE-ECRITOIRE A 3 COMPARTIMENTS
En simili-cuir noir, avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier, doublé satin noir. Format : fermée 24 x 28 cm, ouverte 27 x 70 cm.
Prix : 450 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

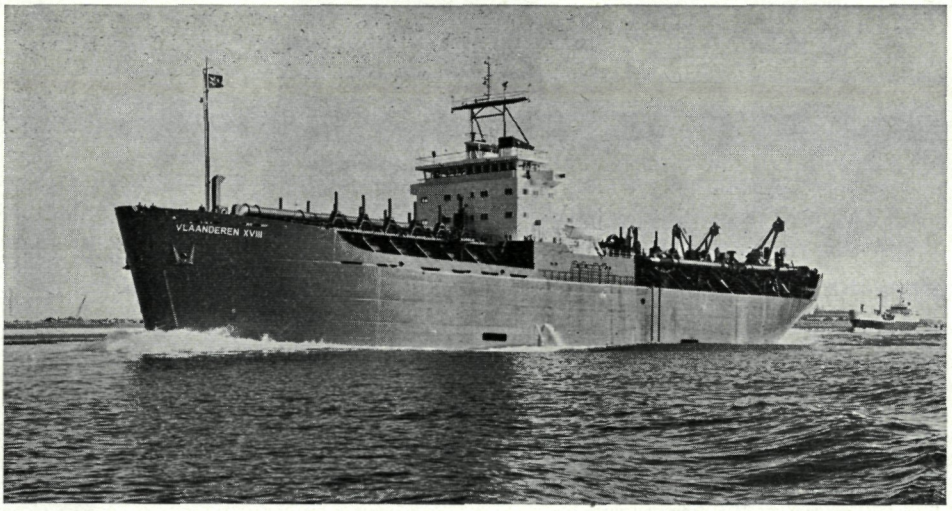
CALENDRIER MURIAL
Type perpétuel, en simili-cuir noir, avec écusson colorié Force Navale et thermomètre.
Prix : 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.



PRACHTIGE ASBAK
Asbak in frans halfkristal op houten onderligger met groot wapen Zeemacht in relief, uitgevoerd in meerdere kleuren. Kan eveneens dienst doen als wandversiering.
Prijs : 300 F, inklusief B.T.W., + 25 F portkosten.

CENDRIER DE LUXE
En demi-cristal, sur base en bois ; avec grand écusson colorié Force Navale en relief. Peut également être utilisée en décoration murale.
Prix : 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

DRAGAGE DECLOEDT



VLAANDEREN XVIII — SLEEPHOPPERZUIGER

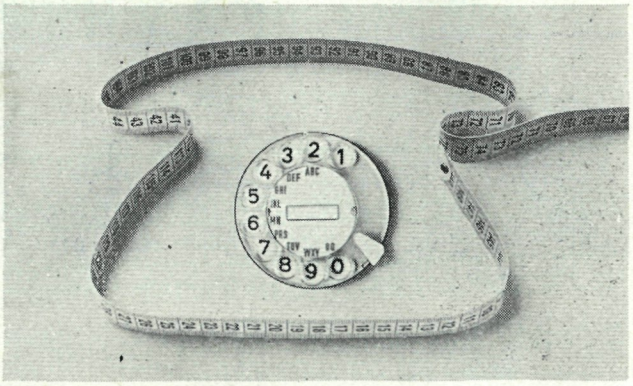
FRANKLIN ROOSEVELTLAAN 11
1050 BRUSSEL
Tel. (02) 649.00.63
Telex 24510

SIEMENS

Telefonie op maat :
Alvorens « techniek » te denken, denken wij « advies »

We sturen u altijd gratis een adviseur, en dan pas een technicus. Hij maakt een komplete analyse van uw behoeften op, hij plant uw installatie en stelt u de oplossing voor. Op maat. Uw bedrijf groeit? Siemens past uw installatie aan. Huren of kopen ? Eenvoudige of zeer komplexe installatie ? Siemens geeft u steeds « de » oplossing.

Nous vous déléguons toujours gratuitement un conseiller avant un technicien. Il analyse votre besoin téléphonique, il projette votre installation et vous propose la solution. Sur mesure. Votre entreprise évolue ? Siemens réadapte votre installation à la nouvelle organisation. En vente ou en location, de l'installation la plus simple à la plus complexe. Siemens vous apporte toujours « la » solution.



La téléphonie « sur mesure » Siemens :
Avant de penser « technique » nous pensons « conseil »

SIEMENS NAAMLOZE VENNOOTSCHAP Afdeling telefonie Charleroisesteenweg 116 1060 Brussel Tel. : (02) 538.60.80.
SIEMENS SOCIETE ANONYME Département téléphonie chaussée de Charleroi 116 1060 Bruxelles Tél. : (02) 538.60.80.

PAREIN ®

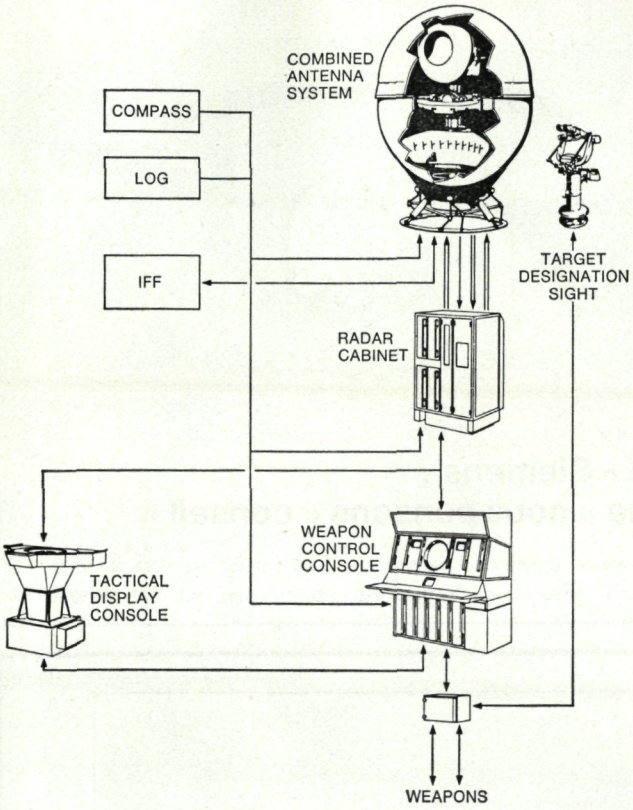
タック ®

publiart/emad

C'est ainsi qu'on écrit TUC au Japon

Ainsi les consommateurs japonais reconnaissent le fameux « cracker » que savourent petits et grands dans le monde entier.

Signaal's Mini-gevechtssysteem



Mini-gevechtssysteem, op basis van Signaal's beproefde M20 systeem concept, dat thans in gebruik is bij de marines van veertien landen, inclusief de marine van de Verenigde Staten. Het systeem omvat de speciaal ontworpen SMR-S general purpose micromin computer om zelfs de kleinste schepen de mogelijkheid te geven van:

- waarschuwing voor lucht- en zeedoelen
- verwerking van taktische gegevens
- beeldweergave van taktische gegevens
- vuurleiding voor kanons, geleide projectielen en torpedo's.

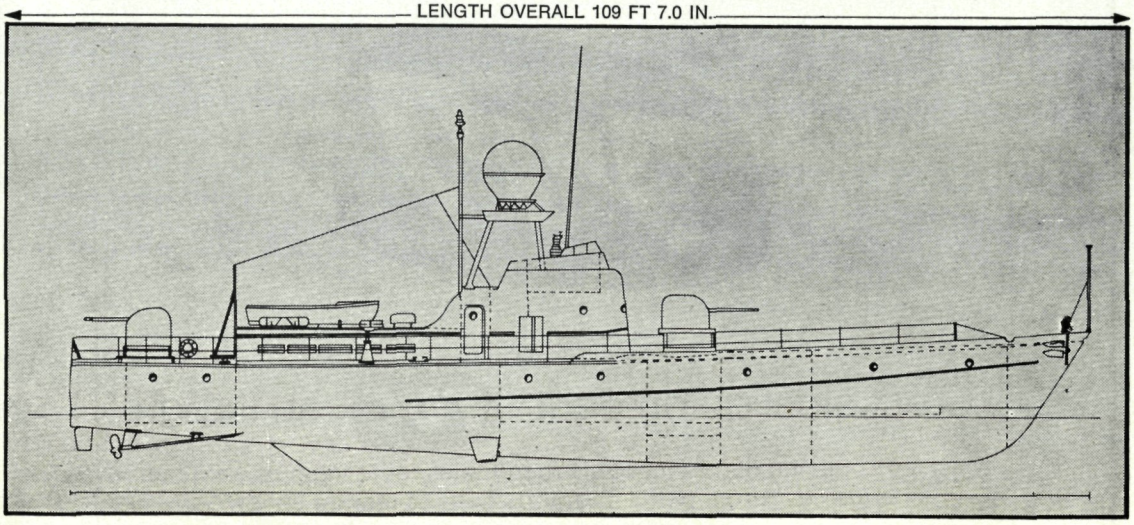
Aan boord van grotere schepen kan het systeem òf deel uitmaken van een geïntegreerd waarschuwings-, vuurleidings- en commandosysteem òf een autonome vuurleidingseenheid zijn.

Hollandse Signaalapparaten BV Hengelo. Radar-, vuurleidings-, „data- handling"- en luchtverkeersleiding-systemen.

SIGNAAL

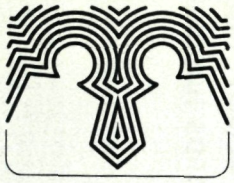
S14N

LENGTH OVERALL 109 FT 7.0 IN.



Esso

Wij nemen graag tijd voor U !



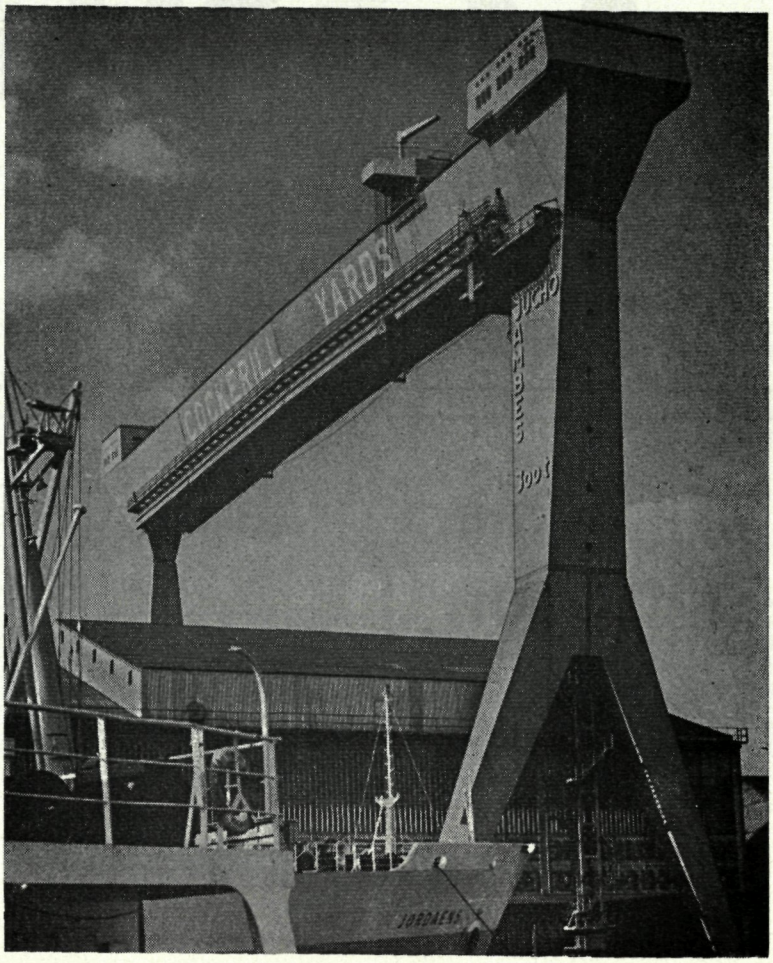
Zo zijn wij. Voor ons is een bank nu éénmaal geen plaats waar mensen mekaar paperassen toeschuiven en waar cliënten als nummers komen en gaan.

Wij nemen graag tijd voor u, want wij geloven in « maatwerk ». Voor iedere specifieke situatie is er een oplossing. Het is onze taak die te vinden voor u.

Kom eens langs. Er is overal een Kredietbankkantoor waar u woont, waar u werkt, waar u winkelt.

KB KREDIETBANK

BOUWEN - OMBOUWEN
HERSTELLEN - DOKKEN EN
SCHEPEN - ALLE INDUSTRIELE
WERKEN



tel. : 031-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN

n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN

N.V. **BELIARD MURDOCH** S.A.

Alle SCHEEPSHERSTELLINGEN
Toutes REPARATIONS NAVALES

Droogdokken voor schepen van 90.000 tdw.

Cales sèches pour navires de 90.000 tdw.

*

S C H E E P S B O U W
CONSTRUCTION NAVALE

Coasters, zeesleepboten, baggerboten, hektreilers, mijnenvegers enz...

Coasters, remorqueurs de mer, dragues, chalutiers, dragueurs de mines etc...

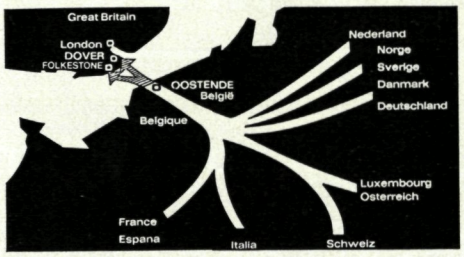
*

Alle INDUSTRIELE WERKEN
Tous TRAVAUX INDUSTRIELS

ANTWERPEN-OOSTENDE

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen **België** en **Groot-Brittannië**

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE



* Van 9 tot 16 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende, Dover of Folkestone.
* Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
* Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur :
  Reizigers zonder voertuig :
  — Shopping trips (48 u.), winter-weekend excursies en nachtretourbiljetten.
  Automobilisten :
  — Minitours (5 dagen) : forfaitaire prijs (**gratis** vervoer van de wagen).
  — 48 u. excursies : Enkele prijs voor vervoer, heen en terug, van de wagen en zijn passagier(s) op voorwaarde dat de terugreis uit de Britse haven aanvangt binnen de 48 u. die volgen op het officiële aankomstuur van het schip benut voor de heenreis uit Oostende.

Inlichtingen, kosteloze dokumentatie, enz.
— Erkende reisagentschappen en automobielclubs.
— Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 512.51.65).
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

HANDELSMAATSCHAPPIJ

Demaerel

IMPORT — EXPORT

Dealers to shipchandlers and aircaterers
Duty Free Stores and provisions

Hessenplein 25
2000 ANTWERPEN

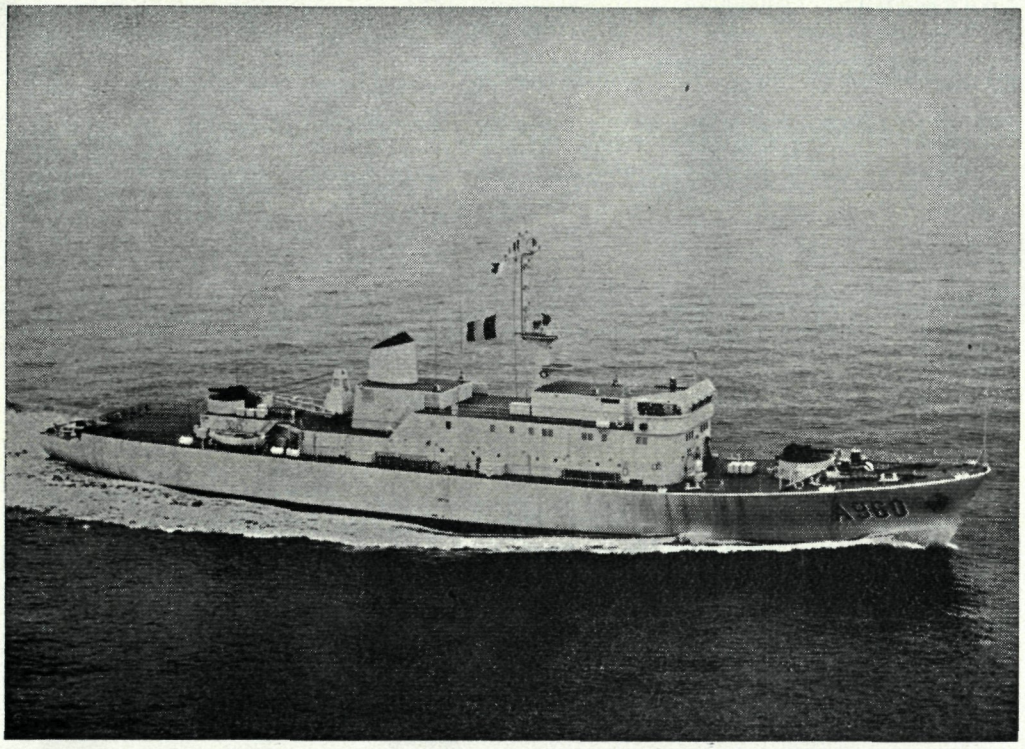
Telef. 31.98.00 - 32.35.10 - 32.68.06
Telex 33803

BOELWERF

N.V. TEMSE S.A.

Tel. 031 / 71.09.80 Telex 31.140

Telegr. Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 150.000 ton dw.

Navires de mer jusque 150.000 tonnes dw.

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnenvegers en van twee fregatten.

Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et de deux frégates.

COMPAGNIE MARITIME BELGE
ARMEMENT DEPPE

engagent pour
entrée en service
immédiate

OFFICIERS de MARINE (pont)

(brevetés Aspirant-Officier, Lieutenant et Capitaine au long cours)

OFFICIERS de MARINE (machine)

(brevetés 3me - 2me et 1re classe)

Se présenter avec carnet de marin au
Service du Personnel Navigant,
Leopolddok, 214 - 2030 ANTWERPEN
ou téléphoner au n° 031-41.14.80 ext. 378

COTISATIONS D'HONNEUR - ERE-BIJDRAGEN

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef (HON.)
De Commodore J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht
Le Commodore Poskin, Bruxelles
Le Commodore e.r. Lurquin, Oostende
Le Commodore e.r. Robins, Laeken
Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
Vereniging Hulpbetoon Zeemacht, vzw
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe, Oostende
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse, Auderghem
Le Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem
CPV BEM e.r. H. Lemaire, Bxl
CPV Tanghe, Oostende
De Kapitein Ter Zee o.r. De Poorter, Oostende
Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
Fregatkapitein Parisis, Gent
Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid
Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende
Fregatkapitein (R) Van Avermaet, Deurne
Fregatkapitein (R) Willems, Wilrijk
Fregatkapitein (R) De Cooman, Antwerpen
Le Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles
Fregatkapitein (R) Planchar, Antwerpen
Le Capitaine de Frégate Hutse, Oostende
Le Capitaine de Frégate (R) Mertens G., France
Lt.-Col. Lange, Mil. Attaché, Bxl
CPF (R) Bekaert, Oostende
CPF Van Gelder, Mechelen
Le Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles
Le Capitaine de Frégate Dumont, Nieuwpoort
Fregatkapitein (R) Verrees, Turnhout
Le Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde
Le Capitaine de Frégate (R) Borgers, Antwerpen
CPC (R) Maertens de Noordhout, Ch. Tilff
LtKOL (R) Wauters, Temse
Le Capitaine de Corvette (R) Leveau, Linkebeek
Le Capitaine de Corvette Ségaert V., Oostende
Le Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bxl
Le Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bxl
Le Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende
Le Capitaine de Corvette (R) Dorsimont, Dilbeek
CPC (R) Masure, Oostende
Korvetkapitein (R) Persoons, Berchem
1 LV Verheyden, Stene
1LV (R) de Decker de Brandeken, Ohain
1LV e.r. Becquaert, Berchem
1LV (R) Carlier, Keerbergen
1LV Van Laer, Antwerpen
1LV (R) Remy, Uccle
1LV (R) Maertens de Noordhout B., Tilff
LDV (R) De Sloover, Bruxelles
LDV (R) Demoulin, Bxl
LDV Van Der Velde, Wemmel
LDV (R) Rayé, Kraainem
EDV (R) Horion, Evere
EDV (R) Dobson, Antwerpen
Le Commandant Adrien, Uccle
Le Capitaine Mertens, Uccle
L'aumônier Cuylits, Uccle
2EV (R) Van Den Bulck, Antwerpen
Le Club Prince Albert, Bruxelles
Club Officieren, Oostende
Club Officieren St.-Kruis
Club Officieren Zeebrugge
Verbroedering Royal Navy, Oostende
1MP o.r. Schram A., Eernegem
1MT (R) Pauwels, Langdorp
Damar Verschooten, Oostende
Marine Basis Kallo
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
Marine Basis St.-Kruis - Bijzondere Diensten
Marine Kadettenkorps, Mechelen
Tabagie Onderofficieren, Comservost
Troepenkantien, Zeebrugge
De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
L'administration communale de Verviers
L'administration communale de Charleroi
Gemeentebestuur St.-Truiden
De stad Knokke
L'administration communale de Visé
Het gemeentebestuur van Turnhout
De stad Brugge
Le Baron Kronacker, Antwerpen
Le Comte d'Ursel, Moulbaix
Mme Vve Timmermans, Oostende
Mme Vve Flahaut, Den Haan
Madame Truffaut, Liège
Monsieur Cassette, Ath
Monsieur Hosdain, Marcinelle
Monsieur Hamoir, Etterbeek
De Heer Boudens, Oostende
De Heer Verhaeghe, Ixelles
Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Dhondt A., Schaerbeek
Monsieur Geonet, Marcinelle
Monsieur Pallemaerts, Bxl
Monsieur Léonard, Jette
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., Antwerpen
De Heer Windey, Steendorp
Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek, Brugge
Monsieur De Keyser, Waterloo
Anonyme
De Heer De Bie, Buizingen
De Heer Dubois, De Pinte
Caddy-Tailors, Oostende
Dr. Verhaeghe, Eeklo
L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende
Les Etablissements Brûlé, Schaerbeek
De Heer Glorieux, Spiere
S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha
De Heer Deroo, Gent
De Generale Bankmaatschappij, Brugge
Hotel Wellington, Oostende
Monsieur Franckx, Forest
Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert
De Heer E. Van Haverbeke, Oostende
De Heer Heynen, Antwerpen
De Heer De State, Ekeren
De Heer Boonen, Wilrijk
Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
De Heer Ingelbrecht, Kapellen
Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
Cockerill Yards Hoboken
General Stores Shipchandlers, Oostende
De Heer Cools, Brugge
De Heer Deswaene, Ruisbroek
Phoenix Oil Products, Schoten
De Heer Wolf, Oostende
Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
S.P.R.L. Covesa, Bruxelles
Le Chevalier Breydel, Bruxelles
Le Baron de Brouwer, Bruxelles
Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
De Heer Degelder, Leuven
Monsieur Bonnevie J., Oostende
Informar, Bruxelles
Monsieur Verlinde, Jette
De Heer Soetens, Oostende
Hermis Sodales - Mr. Deblauwe, Oostende
De Heer Grandjean, St.-Niklaas
L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
Club 1MT & Mat COMIENAV, St.-Kruis
Monsieur Schlim, Arlon
Monsieur Lamproye, Bruxelles
Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
Maag Belux, Bruxelles
Monsieur Roulin, Dinant
Monsieur Vanderhoven, Renaix
De Heer Hauglustaine, Hasselt
S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
Monsieur De Buck, Bruxelles
Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende
Monsieur Lenoir, Gaillemarde
Monsieur Martens, Braine Le Comte
Mevrouw Verleye, Brugge
N.V. Kredietbank, Brugge
De Heer Hausman, Oudenaken
De Heer Capens, St.-Niklaas
De Heer Quaghebeur, Oostende
De Heer Decoster, Antwerpen
Le Comte de Launoit, Bruxelles
De Heer Clarysse, Antwerpen
Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten
Royal Yacht Club Oostende
De Heer Teugels, A.S.L.K. Oostende
De Heer Elslander, Pulle
De Heer De Baere, Aalst
De Heer Rasschaert, Den Haag, Nederland
De Heer De Schoenmaeker, Leuven
De Heer Delsarte, Fontaine-l'Evêque
Monsieur Delrez, Verviers
Monsieur Dziechciarek, Dampremy
Monsieur Carly, Bruxelles
Monsieur Rombout, Bruxelles
Yacht Club Nieuwpoort
Monsieur Dr. Houard, Seraing
Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles
Monsieur Aubinet, Grivignée
De Heer Van den Bulck, Antwerpen
De Heer Van Belle, Meerbeke
Monsieur Fievez, Député, Huy
Mevrouw Van Winnendael, Kortenberg
Monsieur de Brabant, Bxl
Monsieur Marique, Couillet
Monsieur D'Hoogh, Bxl
De Heer Naudts, Oostakker
De Heer Baeyens, Knokke
Internat. Boekhandel, Oostende
De Heer Pierins, Lichtaart
De Heer Soetens, Oostende
Naamloos
Cercle Nautique F.Aé, Bxl
Docteur Sas, Bxl
De Heer Luyens, Oostende
Marine Kadettenkorps Antwerpen
Monsieur Van Den Bossche, Bruxelles
De Heer Van Acker, Merksem
De Heer Van Gelder, Borgerhout
Monsieur Mathy, Liège
De Heer Lenaert, Wezenbeek-Oppem
M. Verdeau, Salle Panthéon, Bruxelles
Acec, Monsieur Van delft, Drogenbos
De Heer Stevens, Buizingen

Afgesloten op datum van 2-4-1976.
Clôturé à la date du 2-4-1976.

de zeemacht werft aan ! !

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autre mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

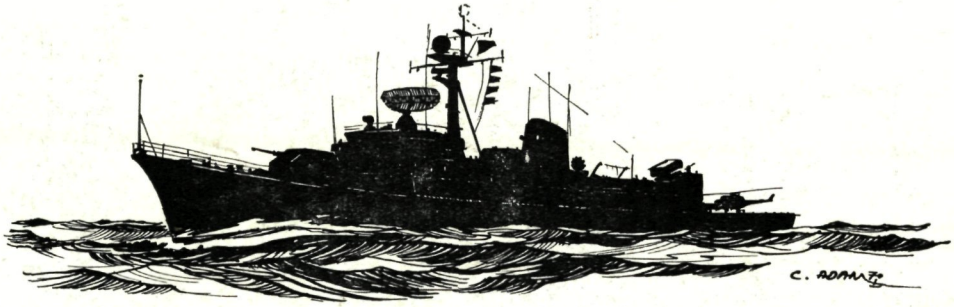
la force navale recrute ! !

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET — **PRENEZ CONTACT AVEC**

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linieregimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

En semaine, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 17 h.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Op weekdagen van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 17 u.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.
Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

23e jaargang - neptunus 1975-76 - 23e année — nr. 159 - no. 159

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.
Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 à oostende — in België gedrukt bij druk « de vuurtoren » tel. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 te oostende

Copyright 1976 by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés : Van Uffelen. — Tel. (091) 25 47 86 Gent