

NEPTUNUS

info marine

26^o jaargang nr 175

26^o année no 175

3





Maritime Training Simulators

The live exercising of modern warships, submarines, aircraft and weapons for training purposes is becoming impractical, uneconomic and in many cases dangerous. The alternative is digital simulation by Redifon.

Redifon are world leaders in supplying simulators offering realistic training facilities that are safe, efficient, cost effective and easily updated.

Redifon training simulators are available for marine navigation, naval tactics, fleetwork, CIC, helicopter control, submarine attack and air traffic / fighter control.

We would be pleased to discuss your training problems with you.



INTAIR
DIVISION

Amerace S.A.
Chaussée de la Hulpe 150
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673.80.53
Telex 25.657

REDIFON

SYSTEMS SIMULATION

Manor Royal, Crawley, Sussex.
Telephone: Crawley (0293) 28833.
Cables: Redsystems Crawley.
Telex: 877252.

NEPTUNUS

info marine

december 1978

26e jaargang nr 3

décembre 1978

26e année n° 3

LID



MEMBRE

sommaire neptunus

inhoud neptunus

en marge d'un fait-divers...

la mer deviendra-t-elle rouge ?

par jean-marie de decker de brandeken

de zee en de kunst - françois musin

door lic. norbert hostyn

panorama maritime

par h. rogie

internationaal geofysisch jaar

door eerste meester r. clauw

gravelines ou grevelingen (V)

par j. verleyen

woorden uit de zeemanskist - van oplopers en tegenliggers

door oppermeester j.-b. dreesen

postzegelnieuws

door eerste meester chef a.a. jacobs

inhoud info-marine

sommaire info-marine

info-marine

info-reserve

neptunus winkeltje - la boutique neptunus

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

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

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

8 Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst

12 Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Oostende

16 Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30
van Neptunus/Oostende

200 F gewoon - normal
300 F steun - soutien
500 F ere - d'honneur

28 Raad van beheer
Conseil d'administration

30 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, F. Dumont, A. Van den
Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke,
G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven,
J. Dreesen, E. Poulet, A. Dryepondt,
A. Schram, H. Rogie, U. Derycke.

neptunus

*présente à ses
lecteurs ses meilleures voeux
de Noël et de Nouvel-An*

8400 OOSTENDE

BP 17



neptunus

*biedt U zijn beste
wensen aan voor een zalig
Kerstfeest en gelukkig Nieuwjaat*

8400 OOSTENDE

BP 17

En marge d'un-fait divers...

LA MER DEVIENDRA-T-ELLE ROUGE ?

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDENKEN

Le 1er août dernier, à Moscou, Christina Onassis, fille unique de l'armateur grec disparu en 1975, et seule héritière d'une flotte de 5,2 millions de tonnes, comprenant notamment 56 supertankers jaugant chacun plus de 200.000 tonnes, a épousé un citoyen soviétique, Sergueï Kausov.

Mariage d'amour ? Peut-être, car les nouveaux époux se connaissaient depuis plusieurs années. Mais mariage qui semble ne pas manquer d'autres raisons. Quelques jours plus tard, en effet, le quotidien new-yorkais Daily News révélait que le troisième époux de Mme Onassis était un important agent du K.G.P et un spécialiste de la marine marchande soviétique...

D'après le dossier fourni par la C.I.A. à la famille de Christina et aux conseillers de son père qui continuent à diriger ses affaires, Sergueï aurait eu sous ses ordres tout le menu fretin de l'espionnage soviétique à bord des navires marchands, du simple chalutier au paquebot...

Selon toutes probabilités, cette étrange union n'est qu'un nouvel épisode de l'implacable guerre secrète qui se déroule du pôle Nord aux îles Falkland, des côtes scandinaves aux Canaries, de la mer d'Okhotsk aux rives africaines de l'océan Indien. Une guerre qui a permis à la flotte marchande de l'Union Soviétique : la « Sovfracht », de passer en quelques années du vingt-troisième au sixième rang mondial, avec ses 8.167 navires et ses 21,4 millions de tonnes.

Soucieux d'accroître à tout prix leur domination maritime aux dépens de l'Occident, les Soviétiques ne se contentent pas de construire de nouveaux bâtiments, ils s'efforcent également de prendre le contrôle de certaines flottes privées, parmi lesquelles la flotte grecque (5.000 tankers, 52 millions de tonnes), qui occupe le premier rang mondial.

Cette offensive soviétique en direction de la flotte grecque a commencé par une opération déclenchée au lendemain de la mort d'Aristote Onassis.

En 1976, Christina Onassis acceptait de louer six tankers à la Sovfracht. Le négociateur soviétique qui menait l'affaire n'était autre que Sergueï Kausov



La flotte marchande soviétique augmente, chaque année, de 80 unités.

qui, dans le cadre d'une mission baptisée « Plan Olympia », avait été chargé d'installer des antennes du K.G.B sur la flotte Onassis, l'une des trois flottes privées les plus importantes du monde. Par la suite Kausov s'efforça de resserrer au maximum les premiers liens avec la flotte Onassis et celle qui la représentait. Avec l'épilogue que l'on sait, mais qui ne semblait pas inscrit au programme. Il se peut que l'histoire d'espionnage soit devenue une histoire d'amour.

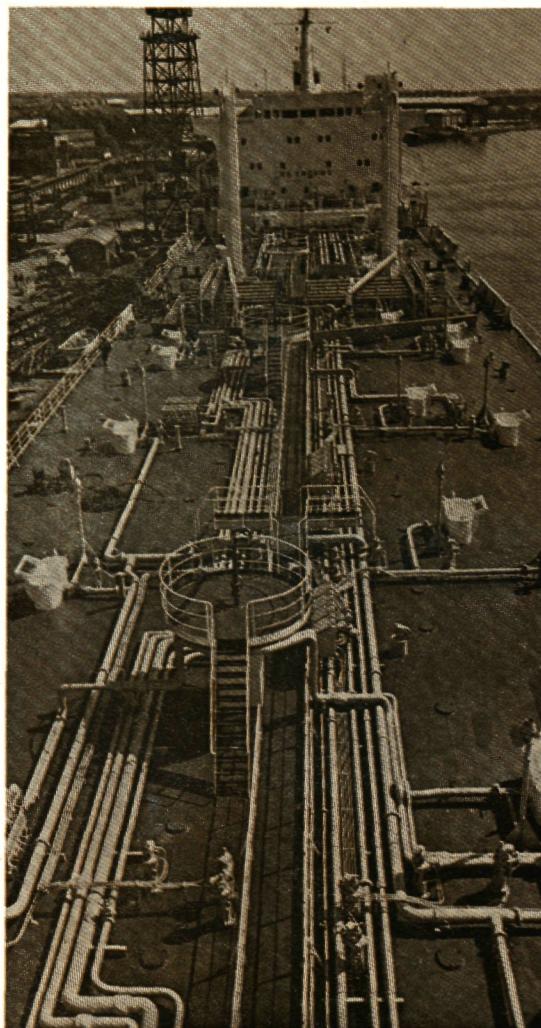
Quoi qu'il en soit, cette histoire n'est pas faite pour dissiper les inquiétudes des armateurs occidentaux qu'alarme le développement démesuré de la marine marchande soviétique. Et pour cause ! Au rythme actuel des commandes de navires, la flotte commerciale de l'URSS sera bientôt l'une des toutes premières du monde. La concurrence qu'elle oppose aux armements des autres pays se fait chaque jour plus puissante. On parle souvent de la concurrence déloyale exercée sur les mers par les navires naviguant sous pavillon de complaisance. Le danger soviétique est autrement grand.

Des cargos soviétiques ultra-modernes apparaissent de plus en plus nombreux, en effet, sur toutes les mers du globe : 75 % d'entre eux ont moins de dix ans d'âge alors que la moyenne d'âge de leurs

homologues des flottes occidentales dépassent largement ce chiffre. La marine marchande soviétique, qui n'occupait en 1946 que la 23e place dans la hiérarchie mondiale, s'était déjà hissée en 1974 au sixième rang et, depuis, sa progression ne s'est pas ralentie. Elle augmente chaque année de 80 unités. Elle est devenue la première du monde dans la catégorie des cargos de ligne (vraquiers exceptés) et occupe la troisième position en ce qui concerne les navires de type « roll on roll off », les plus sophistiqués du genre.

Ces nouveaux concurrents, associés aux Polonais et aux Allemands de l'Est, ont progressivement monopolisé :

- 95 % du trafic maritime commercial entre les pays de la Communauté économique européenne et l'« empire » soviétique.
- 24 % du trafic entre l'Europe, le Sud-Est asiatique et les côtes de l'Afrique orientale.
- 20 % du trafic entre l'Europe occidentale et l'Amérique du Sud.
- 12 % du trafic entre les Etats-Unis et le Japon.



Vue du pont du minéralier Robkap 1, le premier d'une série de cinq construits dans les chantiers de la Clyde pour l'URSS.



Bateau soviétique dans le port d'Anvers.

- 10 % du trafic entre les Etats-Unis et l'Europe Occidentale.

Cette concurrence se développe grâce aux pratiques que permet le système communiste : travail éventuellement à perte (l'Etat « compensera ») ; main-d'œuvre des chantiers rémunérés à des tarifs sans rapport avec ceux de l'Occident ; équipages sous-payés ; variations des prix en fonction de considérations d'ordre politique et de la volonté d'obtenir un marché ; « dumping » constant ; commandes de bateaux ultra-modernes à l'Ouest (si savamment dispersées dans des chantiers navals éloignés les uns des autres, que la discréption a pu être gardée sur les contrats passés) qui font que depuis 1962, soit en un peu plus d'une quinzaine d'années, la flotte soviétique a quintuplé en potentiel de haute mer. Son tonnage, estiment les experts, dépasse déjà sept fois les besoins réels de l'U.R.S.S.

Exemple de « dumping » : la Baltatlantic demande 3500 dollars pour transporter un camion ouest-allemand de Hambourg à Houston, alors que les marines occidentales ou américaines pratiquent le prix de 6500 dollars l'unité. De même, une automobile livrée d'Anvers à New-York revient à 1000 dollars l'unité sur une ligne occidentale et à 470 dollars sur la Baltatlantic. Une fois monopolisé un marché, Mouscou ne se gêne plus pour éléver brusquement ses prix. Les exportateurs scandinaves en ont fait l'expérience, en 1977, à propos de livraisons à l'Afghanistan.

A l'issue de la Seconde Guerre mondiale, l'URSS disposait d'une marine marchande d'environ 2.500.000 tonneaux, insuffisante pour ses besoins. Flotte qui était d'ailleurs, pour un tiers, composée d'unités livrées par les Etats-Unis dans le cadre de la loi prêt-bail.

A la mort de Staline (1954), les cargos soviétiques étaient toujours pratiquement absents du trafic international et des 1.113 unités, dont 62 pétroliers, que comportait la flotte marchande de l'URSS, 404 seulement étaient des bateaux à moteur ! Que de chemin parcouru en un peu plus de vingt ans !

Les observateurs impartiaux reconnaissent que l'URSS avait des raisons fort légitimes de vouloir augmenter considérablement son tonnage marchand. Il s'agissait tout simplement, au départ, de rattraper son retard, un retard énorme, de manière

à occuper sur les mers la place qui revient à un grand pays. Malgré les efforts méritoires du tsar Pierre le Grand, qui fut le premier à reconnaître l'importance de la mer pour la Sainte Russie, jamais celle-ci ne fut grande sur les océans...

Il fallut l'affaire de Cuba, en 1960, pour que les dirigeants soviétiques perçoivent une évidence qui était apparue dès le 16e siècle aux Anglais et aux Espagnols ; à savoir qu'il est impossible de mener une politique planétaire sans une marine forte : marine de guerre, bien sûr, mais aussi marine marchande, car la première est infirme sans la seconde.

C'est l'actuel amiral en chef de la marine de guerre, Sergueï Gorschkov, alors premier vice-ministre de la défense, qui fit remarquer au gouvernement de Moscou que l'URSS ne pouvait se passer d'une flotte commerciale à la hauteur de ses ambitions. Un plan d'ensemble fut bientôt adopté : les chantiers navals russes se réservèrent la construction de bâtiments de guerre ultra-modernes ; ceux d'Allemagne de l'Est, de Pologne et de Bulgarie se spécialisèrent dans les cargos et autres transporteurs. Simultanément, des commandes furent passées à la Finlande, à la Suède, à la France, à l'Italie, au Japon, à la Yougoslavie même.

Grâce à ces commandes extérieures, le tonnage océanique de l'URSS passa de 2.400.000 tonnes en 1954 à 5.500.000 tonnes au début de 1963. Et de 62 pétroliers à plus de 280.

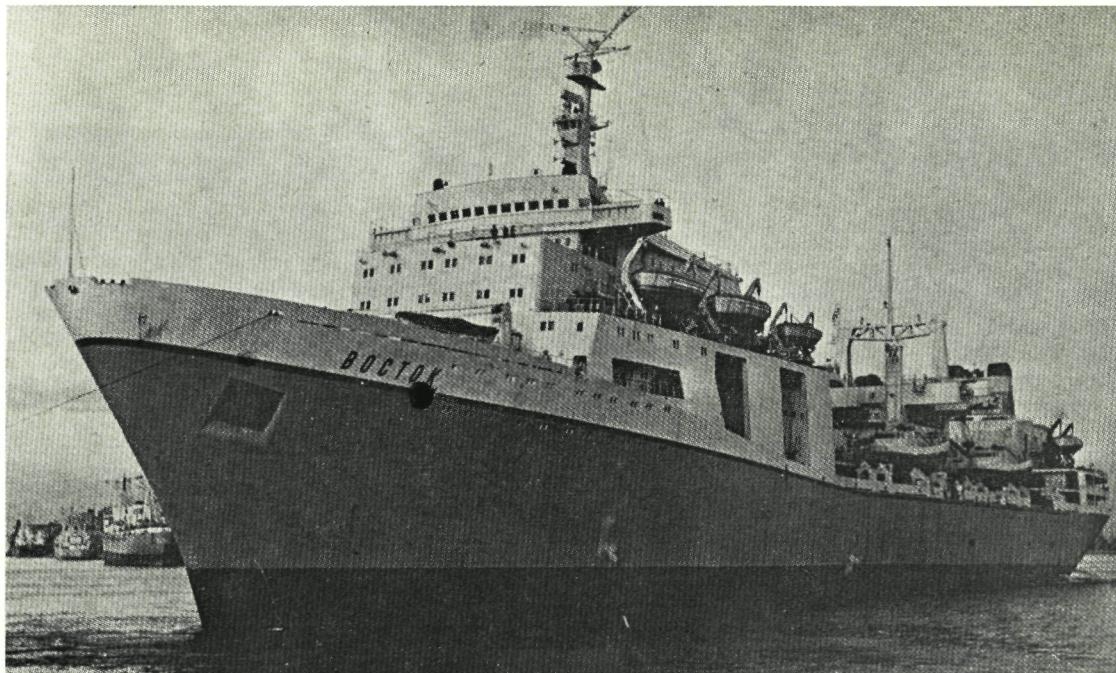
A partir de 1962, divers accords lièrent le trafic maritime est-allemand et polonais au destin de la flotte marchande soviétique. A travers les organismes spécialisés du COMECON, l'appoint des flottes des pays satellites a progressivement accru de plusieurs millions de tonnes le potentiel soviétique.

Ainsi, en 1975, si 2.665 unités marchandes de l'URSS portaient déjà son tonnage océanique à quelque 15 millions de tonnes, l'ensemble URSS-satellites comptait 3.401 unités, totalisant près de 20 millions de tonnes.

Dès 1967, le Lloyd's de Londres avait placé l'URSS au 6e rang mondial, après le Libéria, la Grande-Bretagne, les Etats-Unis, la Norvège et le Japon. « Le développement de nos moyens maritimes, déclarait récemment Mr Tomoféï Guzhenko, ministre de la marine marchande, correspond tout simplement au fait que notre dernier plan quinquennal a vu nos échanges avec le tiers-monde augmenter de 300 p.c. et nos échanges avec les pays capitalistes de 170 p.c. Or, actuellement, les navires soviétiques transportent à peine la moitié du volume que cela représente : les navires étrangers, par exemple, transportent 47 p.c. des marchandises en provenance ou à destination de la France, 52 p.c. pour la Grande-Bretagne, 60 p.c. pour le Canada et 80 p.c. pour les Etats-Unis ».

Il semble bien, aujourd'hui, que les ambitions soviétiques aient augmenté avec le succès et qu'elles dépassent l'objectif de simple rattrapage. En deux mots : une immense bataille navale est engagée entre les flottes du COMECON et celles des pays occidentaux. Objectif des Soviétiques et de leurs alliés : s'assurer le contrôle et la maîtrise du commerce extérieur de l'Europe occidentale (de manière à pouvoir éventuellement l'étrangler) et, subsidiairement, gagner les devises dont l'URSS a le plus grand besoin.

La preuve des ambitions soviétiques se lit dans la classification de leurs commandes de navires. Jusqu'en 1974, l'effort avait porté essentiellement sur les navires polyvalents, de tonnage et de tirant



Le navire-atelier VOSTOCK, navire amiral de la flotte de pêche soviétique. Transporte 14 petits chalutiers. 26.500 tonnes. 500 hommes d'équipage. Vitesse maximale : 19 noeuds.

d'eau relativement modestes, capables de se contenter d'une infrastructure portuaire sommaire, des navires qui répondaient parfaitement aux besoins soviétiques (l'URSS ne possède aucun port en eau profonde en Europe), notamment en ce qui concerne la desserte des pays non industrialisés.

L'Union soviétique ne possédait alors aucun porte-conteneurs. Aujourd'hui si l'on se base sur les conteneurs. Aujourd'hui si l'on se base sur les commandes officielles, on constate qu'elle disposeront avant 1980 de près de 50 de ces navires, dont certains capables de vitesse de 23 nœuds et d'une capacité de 1.400 conteneurs normalisés. Les experts estiment que ce type de navires est mal adapté au trafic et à l'infrastructure portuaire soviétique.

On peut en conclure qu'il est destiné à s'attaquer aux chasses gardées des armateurs occidentaux ; Atlantique nord, Pacifique, Extrême-Orient, Golfe Persique.

La menace est donc là, réelle, tant sur le plan commercial que sur le plan militaire.

Car cette flotte commerciale est aussi un atout politique et un appooint militaire pour l'URSS.

Ainsi, Cuba, qui se déclarait ouvertement « l'avant-garde de la Révolution au seuil des Amériques », absorbait en 1967 la caravane de 175 pétroliers venus de la Mer Noire. Dûment identifiés, 96 cargos circulèrent de 1966 à 1971 des ports soviétiques à Haiphong, exclusivement chargés d'un matériel de guerre qui devait défaire les Américains.

Dès 1968, l'URSS disposait de près de 400 navires équipés pour la recherche océanographique et l'étude des possibilités de pêche et de chalutiers-ateliers de plusieurs milliers de tonnes, qui mouillaient dans plusieurs mers, entourés de bâtiments de pêche extrêmement sophistiqués. Tous étaient équipés pour surveiller les flottes de guerre occidentales, détecter les sous-marins, observer les engins spatiaux, etc...

Les unités « Ro-Ro » (Roll on, roll off) actuellement construites dans les chantiers polonais de Gdansk sont des navires qui, sous des apparences commerciales, sont les mieux adaptés au monde pour le transport de matériel militaire. Même les chalutiers « B-422 » de 800 tonnes seulement sont d'un appooint militaire fort apprécié par le haut commandement soviétique.

Les 3.000 cargos dits « à marchandises sèches » qui battent pavillon soviétique tendent sur toutes les mers du globe un filet qui renforce en permanence celui de la marine de guerre de l'URSS.

Sixième du monde au point de vue tonnage, la flotte marchande soviétique est d'ores et déjà la première au point de vue trafic international. Et les 56 supertankers de la flotte Onassis pénétraient lourd dans le combat mené par Moscou pour trouver de nouveaux marchés et s'assurer le contrôle du ravitaillement du monde occidental en produits essentiels. Tous les fonctionnaires du trafic maritime international soviétique sont membres de la marine de guerre et, pour la majorité d'entre eux, de la section maritime du K.G.B. Sergueï Kausov ne fait pas exception. Tous sont formés dans l'une des quatre écoles de la Marine marchande ou l'un des quinze

établissements secondaires spécialisés, qui sont soumis à un contrôle politique et policier très sévère, en raison des contacts qu'ils sont amenés à avoir avec l'extérieur du monde « socialiste ».

Vingt ans après être sortie du néant, la flotte marchande soviétique dessert aujourd'hui 57 lignes régulières dans le monde, dont 17 transportent des passagers, avec escales dans 37 ports de 26 pays. Aux lignes dites Baltatlantic, Fescopacific, Balt-Carribean, s'ajoutent les lignes mixtes : soviéto-indienne, soviéto-canadienne, soviéto-française, etc. Rapport en devises en 1977 : 600 millions de dollars.

L'antenne belge de cette flotte est la Transworld Marine Agency, établie à Anvers. Sa mission : coordonner les mouvements des navires soviétiques faisant escale dans nos ports, leur trouver du fret et leur assurer les services dont ils ont besoin comme tout le monde : pilotage, ravitaillement, etc.

Bon ou mal, on elle vaut à notre port national quelque 1.500 mouvements de bâtiments battant pavillon rouge à faucille et marteau. Ce qui se traduit par la manutention d'environ cinq millions de tonnes de marchandises. Les recettes qu'en retirent les firmes portuaires belges dépassent les 800 millions de francs belges par an.

Au bilan de la marine marchande soviétique, il faut ajouter celui des pêcheries, très importantes, elles aussi. Sur toutes les mers, la flotte de pêche russe capturait annuellement en 1967-1968 plus de 5 millions de tonnes de poissons. Elle se répartissait en flottilles de 400 ou 500 navires, dont certains navires-ateliers atteignaient 45.000 tonnes. Cela dans l'Atlantique Nord, à proximité des voies stratégiques de l'Alliance Atlantique.

D'après le Lloyd's, la flotte de pêche soviétique totalisait, en 1977, 4.219 unités, dont plus de 1.000 étaient des navires-ateliers de plus de 2.000 tonnes. Ainsi les navires soviétiques capturent-ils 15 % des pêches mondiales.

C'est la société franco-soviétique Fransov, qui se charge de vendre une grande partie du poisson pris par les Soviétiques au large des côtes africaines. Elle joue aussi le rôle d'avocat pour ceux-ci dans les litiges sur les droits de pêche. Ces litiges surviennent chaque mois sur tous les points du globe depuis deux ou trois ans.

D'autant que, pour protéger ses propres abords, l'URSS a, par un décret du 10 décembre 1976, porté à 200 milles la limite de ses eaux territoriales : du coup, 20 % de leurs zones séculaires de travail ont été soustraites aux pêcheurs japonais. En Baltique, les pêcheurs de Bornholm ont été quasiment étranglés. Le gouvernement norvégien a protesté. Mr Evensen, ministre de la Marine, s'est rendu en août dernier à Moscou pour discuter du problème.

Mais Mr Evensen devait aborder aussi d'autres problèmes, qui ramènent à des implications stratégiques.

En cinq semaines seulement, de fin juin à fin juillet 1978, en effet, la Sécurité norvégienne a dû arraîsser sept chalutiers qui mouillaient illégalement dans ses eaux territoriales. Tous prétextèrent des

avaries, des erreurs de navigation, une panne subite, d'autant moins crédibles que diverses observations préalables prouvaient le contraire. Certains de ces navires étaient en train de placer des matériaux secrets sur les fonds marins.

Ainsi que cela avait déjà été constaté au large des côtes d'Irlande, ces derniers mois, la Norvège a pu constater que des dispositifs puissants permettent aux chalutiers soviétiques de capter les émissions-radio de la police ou des services de sécurité à terre, en mouillant à 5 ou 6 kilomètres des côtes. La Suède a relevé des faits identiques : ses eaux territoriales ont été violées à 24 reprises dans le courant de l'année 1977.

Des chalutiers de type identique à ceux repérés par les Norvégiens mouillaient, au printemps et en été 1978, parmi les flotilles soviétiques opérant au

large des îles Canaries.

En septembre et octobre 1977, les gardes-côtes de l'Argentine ont surpris dans leurs eaux une vingtaine de bateaux de pêche soviétique sans pavillon. Neuf d'entre eux furent arraisonnés. Quinze jours plus tard, deux autres unités soviétiques et deux bateaux bulgares étaient pris dans les mêmes conditions. Aucun de ces navires ne pêchait. Dans plusieurs cas, on a relevé le mouillage de sous-marins spécialement équipés pour renseigner diverses unités de surface ou d'autres submersibles de la flotte rouge.

La mer sera-t-elle rouge d'ici quelques années ? On n'en est pas encore là. Mais nombreux sont ceux qu'inquiète l'offensive maritime planétaire de l'URSS et on les comprend car le moins qu'on puisse dire, c'est que pour le moment les Soviétiques ont le vent en poupe...

UNITES ET TONNAGE DE LA FLOTTE MARCHANDE SOVIETIQUE DE 1954 A 1977

Année	Unités en service	Tonnage	Rang
1954	1.113 dont 62 pétroliers	2.380.750	11e
1959	1.455	3.155.054	12e
1963	1.432	5.500.000	
1970	2.124 dont 391 pétroliers	9.426.595	6e
1972	2.355	11.991.000	
1973	2.413 dont 400 pétroliers	12.177.631	
1975	2.665	13.920.000	
1977	2.758	14.900.000	

(Sources : Lloyd's Register of Shipping. Il s'agit uniquement du tonnage en service sur les différentes mers, à l'exclusion du cabotage côtier ou des unités de moins de 1.000 tonnes)

LA FLOTTE MARCHANDE SOVIETO-SATELLITE ET LES FLOTTES ETRANGERES EN 1977

Rang	Selon nombre d'unités	Tonnage océanique	Jauge brute	Rang par tonnage
Sov.-Sat	1	3.401	19.734.000	6e
Libéria	2	2.491	66.709.000	1er
Japon	3	2.033	36.090.000	2e
Grèce	4	1.802	22.118.000	5e
Royaume-Uni	5	1.592 (1)	32.240.000	3e
Panama	6	1.499	19.972.000	7e
Etats-Unis	7	1.189 (2)	14.779.000	8e
Norvège	8	985	25.054.000	4e
Italie	9	630	9.772.000	10e
RFA	10	620	8.110.000	11e
Pays-Bas	11	442	5.107.000	12e
Espagne	12	437	4.599.000	13e
France	13	436	10.382.000	9e

(Sources : Lloyd's Register of Shipping. En réalité (1) dans le total des unités du Royaume-Uni figurent des pavillons dont rien n'assure qu'en cas de conflit ils s'associeraient à la Grande-Bretagne : Chypre figure dans ce nombre, avec 575 unités. D'autre part (2), le chiffre réel pour les Etats-Unis est en fait de 891 unités, ce qui ramène ce pays derrière la Norvège ; mais plus de 1.500 pavillons libériens doublent de fait le chiffre américain en cas de conflit. De même, la Grèce double son tonnage grâce à ce genre de pavillons de complaisance.)



De zee en de kunst

Van oudsher is de zee een onuitputtelijke inspiratiebron geweest voor de kunstenaar. Generaties van hen hebben steeds weer getracht haar wisselend aangezicht in een eigen vormgeving vast te leggen.

Door de eeuwen heen brachten zij ons, langs gekende en minder gekende namen, beelden die ons telkens weer opnieuw wisten te beroeren.

Van de kunstenaars die op onze kust werkten bracht ons jarenlang het, te vroeg verdwenen maritiem tijdschrift « Wandelaer et Sur l'Eau », op een

weergaloze wijze verslag uit. Door het verdwijnen van dit tijdschrift ontstond er een leemte waaraan wij meenden te moeten verhelpen.

Regelmatig zullen we dan ook in onze bladzijden een kunstenaar van eigen bodem en zijn werk van en over de zee behandelen. Wij mochten hiervoor in eerste instantie op de medewerking rekenen van de heer Norbert HOSTYN, Licentiaat Kunstgeschiedenis. Hopende onze lezers hiermee van dienst te zijn zenden we DE ZEE IN DE KUNST met een stevige « BEHOUDEN VAAART » het zeegat uit.

J.B. Dreesen.

Voorzitter van « De Vrienden van Jan De Clerck ».

François Musin

Door Norbert HOSTYN

lic. kunstgeschiedenis

François Musin nam wel een heel aparte plaats in op het toneel van het 19e eeuwse artistieke gebeuren in België : door alle wisselende stijlperiodes heen produceerde hij bijna 50 jaar lang een gestage stroom tekeningen, sepia's, aquarellen en olieverven die bijna allemaal het zee-, rivier- en strandleven, de drukte in de havenkwartieren of het bewogen verleden van zijn geboortestad Oostende als motieven hadden. Marineschilder in hart en nieren dus.

Na welhaast een eeuw in de zeer gespecialiseerde literatuur begraven te zijn geweest, is ook deze meester bij de liefhebbers van maritieme kunst aan zijn herwaardering toe. Men smaakt weer zijn adembenemende stormscènes met schepen die vergaan, met wanhopige drenkelingen die zich vertrijfeld aan het wrakhout vastklampen, zijn majestatische driemasters of raderstoomboten die vol vaart door de schuimende golven klieven, zijn tot idyllische documenten verworden taferelen uit de Noordzee- en riviervisserij...

De prijzen die in het antiquariaat voor zijn doeken gevraagd — en neergeteld — worden liegen er dan ook niet om.

Musin werd op 4 oktober 1820 te Oostende geboren. Zijn vader, een herbergier, zette anno 1832 een oesterkwekerij op in de Oostendse omwallingen. Vader Constant zou ze later overbrengen nabij de oude Vuurtoren en de zaak met een restaurant uitbreiden.

Exakte gegevens over François' jeugd en jonglingsjaren sluimeren — indien ze nog niet te achterhalen zijn — vooralsnog in de mist van het verleden. Léontine Musin, François' schoondochter schiep wellicht legende toen ze haar kindernovelle « Petrus et Paulus » publiceerde. Genoemd verhaaltje toont ons François Musin, in zijn kamer opgesloten wegens luiheid op school en zijn familie verbazend met een « vissersschip op woeste zee », op de muur getekend tijdens het strafzitten...

Wat wél vaststaat is dat François als kind enig onderricht kreeg aan de Oostendse Tekenschool. Hij werd er sterk aangemoedigd door de kunstschilder François Bossuet.

De luttele jaren dat Musin leerling was aan een school voor kustvaardij vormden slechts een intermezzo in zijn artistieke carrière. Na die jaren,



FRANÇOIS MUSIN

Gexylografeerd portret op latere leeftijd.

waarin hij echter tal van reizen maakte (Middelandse Zee landen), besloot hij immers zich definitief aan de schilderkunst te wijden. In 1836 schreef hij zich dan ook in als leerling van de Brusselse academie. Hij kwam er in 't atelier van dezelfde François Bossuet terecht.

Van toen af ging alles vlug : in 1840 debuteerde Musin met zijn marines tijdens het Antwerpse Salon. Bijval en verkoop lieten van metaaf aan niets te wensen over. Toen Leopold I bij hem een « Gezicht te Oostende » aankocht (1845) betekende dat meteen ook de « consecratie » van de jonge artist.

Musin's debuut viel midden een periode waarin de romantiek hoogtij vierde. Op het niveau van de marineschilderkunst vertaald gaf dat : zeestormen, schipbreuken, zeeslagen, romantische havengezichten, enz. Dit alles vinden we dan in zijn vroege œuvre terug.

In de veertiger jaren richtte hij zich een tijdje op het Engelse publiek en woonde hij zelf een tijdlang in Engeland. Met de dood van zijn vader (1849) kwam hij naar Oostende terug. Kort nadien huwde hij de jonge Brusselse schilderes Marie-Célestine GOSSELIN. Op 23 april 1852 werd te Oostende hun zoon Auguste geboren. Juist daarna verhuisden ze naar Brussel, en daar stierf François' vrouw in maart 1853, 26 jaar oud... Musin bleef te Brussel, maar had ook zijn atelier te Oostende, misschien wel in het Pavillon des Dunes. Te Oostende bestelde de Prins van Pruisen een ensemble van 8 schilderijen voor zijn paleis te Potsdam bij Musin. In die jaren ondernam hij talrijke reizen : Spanje, Portugal, Italië, Frankrijk, Noorwegen. Hij zou zelfs aan een walvisjacht hebben deelgenomen. Van

deze — toen nog — verre streken bracht hij stapels schetsen mee. Zulke bladen duiken nu en dan eens op in veilingen.

In 1860 betrok hij een eigen woning te Sint-Joosten-Node. In de tuin van zijn pronkhuis bouwde hij een groot atelier-museum. Daar ontving zijn zoon het onderricht in het schildersvak. Het atelier, een ware « schilderijenfabriek », stond steeds eival. Vader en zoon waren van bestellingen overrompeld : Amerikanen en Britten waren gretige afnemers en daarnaast moesten altijd opnieuw inzendingen voor de vele salons klaar gehouden worden. In zijn atelier prijkte François' wijdbefaamde verzameling scheepsantiek : modellen allerhande, schepen, opgevulde vissen en andere maritieme snuisterijen.

Hij won medailles te Amiens, Amsterdam, Avignon, Lyon, Le Havre, Dunkerque, Madrid, Montpellier, Philadelphia en Wien, werd opgenomen in de orde van Karel III van Spanje en in de orde van de Liberator van Venezuela, maar pas in 1879 werd hij in eigen land tot Ridder in de Leopoldsorde benoemd.

Zijn welgevulde loopbaan kende overigens weinig of geen uiterlijke feiten : hij was een graaggeziene figuur in de conservatieve kunstenaarskringen te Brussel en elders. Hij was, naar eigentijdse getuigenissen, steeds in prima stemming, een levensgenieter, een onnavolgbare verteller die zijn toehoorders met zijn vele reisavonturen in de ban wist te houden. Daarnaast was hij uiteraard een noest werker : hoe anders die kolossale productie te verklaren ?

« Le bon père Musin », zoals de kunstjournalisten hem wel eens noemden, stierf aan een beroerte op dinsdag 24 oktober 1888 te Sint-Joosten-Node. Zijn zoon stierf in 1920 en liet geen erfgenaam na. De inboedel van het atelier — met nog zo'n 122 werken van François — kwam in mei 1924 onder de veilingshamer.

Musin's œuvre valt uiteen in twee periodes : voor 1865 schilderde hij voornamelijk in romantische trant : stormen, schipbreuktaferelen, zeeslagen, dit alles van de nodige effecten voorzien. Later maakte hij ook realistische werken : zeegezichten, het leven op de grote rivieren en op het strand. Hij behield echter ook zijn vroegere motieven. Musin had immers weinig « artistieke scruples » : hij werkte niet meer voor de winst dan voor de roem. Die opvatting deelde hij met tientallen andere — nu vergeten — Belgische kunstenaars. Het feit dat hij zeer onderlegd was in maritieme aangelegenheden, maakte zijn realistische werken dan ook tot waardevolle documenten wat de iconografie der havensteden en der scheepvaart betreft. Getuige daarvan het hierbij afgedrukte « Gezicht op Oostende ».

Uit zijn onoverzienbare productie kunnen we hier slechts de markantste zaken aanhalen. Musin was voor alles een decorateur, die op bestelling ensembles schilderde. Dit genre werd in België trouwens druk beoefend. De namen van F. MARINUS, J.B. MADOU, E. BEERNAERT en vele anderen dringen zich in dat verband op. Oostende leverde de motieven voor zijn twee grootste verwezenlijkingen in het genre : voor het ensemble van 8 « Zichten uit Oostende » besteld door de Prins van Pruisen

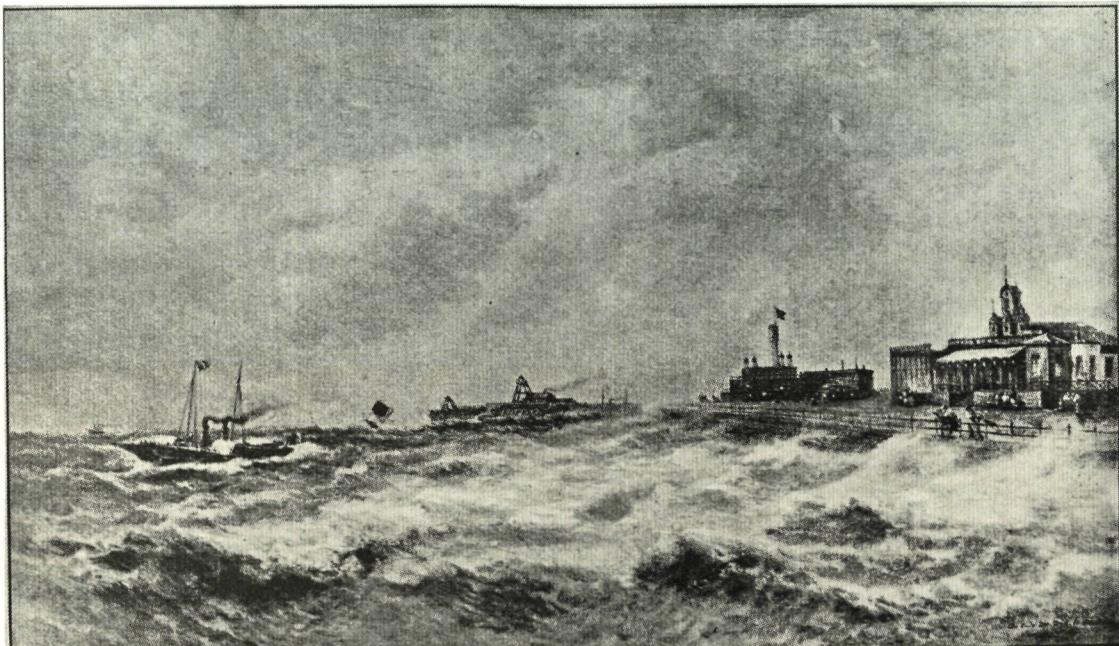


SCHIPBREUK.

De wind giert, de golven koken, het zeilschip is ontredderd,
ongelukkige matrozen klampen zich aan 't wrakhout vast.
Maar reddingsboten komen naderbij.
De verschrikkingen van de zee tot genrestuk verworden...

GEZICHT OP OOSTENDE.

Een ander aspect van Musin's kunst : de realistische kant.
Een uniek zicht op de havenhoofden, de paketboot die uitvaart,
de Cercle du Phare en het Kursaal.



(de latere Wilhelm I) (1853) en ook voor het ensemble van 7 doeken in de « Musinzaal » van het Tweede Oostendse Kursaal (1877-1878). Ze stelden de volgende hoogtepunten uit het Oostendse verleden voor : « Het beleg van Oostende 1601-1604 », « De beschieting van Oostende door de Engelsen 1798 », « Het oude arsenaal te Oostende », « De ontscheping der Rifflemen 1866 », « Bezoek van Leopold II aan de Amerikaanse Vloot 1868 », « De Cercle du Phare » en « Het oude Kursaal ». Tijdens de modernisering van het Kursaal verhuisde het beroemde ensemble naar het Stadhuis waar het in de vlammen verdween in 1940...

Na een Italiëreis in 1873 leverde hij 4 Italiaanse gezichten voor een Brusselse cliënte : « Venetië », « Trieste », « Rome » en « Napels ». Anno 1884 decoreerde Musin een salon in het hotel van Armand Stuers, burgemeester van Sint-Joost-ten-Node. Ook aan de versiering van het Blankenbergse Kursaal werkte hij mee : in 1885-1886 schilderde hij daarvoor een « Zeeslag bij Sluis ».

De Koning van Wurtemberg kocht een « Oostendse havengeul » en nog een tweede gelijkaardig werk bij hem aan. Samen met de kostprijs stuurde deze mecenas Musin een brillanten ring toe, ten teken van zijn grote waardering. Nog een andere voorstaande onder zijn afnemers : Nasserdin Chah Kadjar die in 1873 te Londen zijn « Strand te Zuydcote » kocht.

Musea die ooit werken van Musin aankochten,

exponeren die nu meestal niet meer. Bij zijn leven hingen zijn marines in musea te Bristol, Brussel, Elsene, Ieper, Kortrijk, Luik, Madrid, Montréal, Nice, Reims en Sheffield. Het museum Ridder Smit van Gelder exposeert nog steeds een klein « Gezicht op Antwerpen ». Maar het is het Museum van Oostende dat fier kan gaan op de grootste verzameling werken van François Musin : 10 schilderijen, waaronder échte juweeltjes als « De aangespoelde walvis 1885 » en een klein « Strandgezicht te Oostende », twee olieverfschetsen die door hun spontaneiteit torenhoog boven zijn atelierproductie uitsteken. Het Heemkundig Museum van dezelfde stad bezit een « Groot strand en Zeedijk te Oostende », een kapitaal werk wat de iconografie van Oostende in de « Belle-Epoque » betreft. Verder vinden we zijn werken in de verzamelingen van Prinses Paola, van de koning (schildering op porselein), en in de stadsarchieven van Oostende en Nieuwpoort. Dan zijn er de honderden privéverzamelaars over de hele wereld die zich kunnen verheugen in het bezit van zijn marines. Ze dragen titels als « De haven te Gravelines », « Storm te Oostende », « Strand te Villa Nova in Portugal », « Strand te Grand Fort Philippe in Frankrijk », « Wachtend op het tij », « Kaai te Dordrecht », Strand te Folkestone », « De smokkelaars », « Slag van Trafalgar », « Expeditie van Sir John Franklin »... Inspiratie voor vele historiserende werken haalde hij uit maritieme boeken, waarmee zijn bibliotheek goed gestoffeerd was.

De marines van François Musin... de zee gezien door iemand die de zee kende en ze beminde.

Galabal Zeemacht Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE — KURSAAL
A OSTENDE — KURSAAL

Op 2 februari 1979
Le 2 février 1979

Balsekretariaat (inlichtingen)

E. VAN HAVERBEKE, Nieuwpoortsteenweg 20A, bus 2, 8400 Oostende
Telefoon : van 8 tot 11 en van 14 tot 16 uur (059) 80 14 03 toestel 389
van 18.30 tot 21 uur (059) 70 83 67

Secrétariat Bal (renseignements)

E. VAN HAVERBEKE, Nieuwpoortsteenweg 20A, boîte 2, 8400 Oostende
Téléphone : de 8 à 11 et de 14 à 16 h. : (059) 80 14 03 ext. 389
de 18.30 à 21 h. : (059) 70 83 67

panorama maritime

door HENRI ROGIE

maritiem panorama

La présente contribution à notre panorama maritime fait une brève incursion dans le domaine de la navigation fluviale. C'est ainsi que les propos qui suivent peuvent se résumer sous le titre « Vers la modernisation du canal Plassendale-Dunkerque ».

* * *

Introduction

L'industrialisation du nord de la France, et plus particulièrement l'extension récente du complexe portuaire et industriel de Dunkerque, ont donné une nouvelle importance au canal côtier Plassendale-Dunkerque. L'économie française tient en effet à tirer un large profit de cette longue voie d'eau qui pourrait servir à l'écoulement vers la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, de marchandises importées à Dunkerque et de produits semi-finis provenant de ses industries locales en pleine expansion.

Aussi, de concert avec les responsables compétents de notre pays, la France a-t-elle programmé de vastes travaux de modernisation visant à porter le gabarit du canal à 600 tonnes à brève échéance, voire à 1.350 tonnes dans une perspective plus lointaine.

Avant de passer aux détails de ce programme de recalibrage, voyons comment se présente la situation actuelle et évoquons aussi le rôle qu'a joué cette voie d'eau dans l'économie de la région côtière depuis sa mise en service en 1661 jusqu'à nos jours.

Situation actuelle des deux sections

La voie d'eau Plassendale-Dunkerque se compose en réalité de deux canaux qui ont leur point de jonction dans l'arrière-port de Nieuport, à savoir le canal Plassendale-Nieuport et le canal Nieuport-Dunkerque. Ils ont tous deux une double fonction : assurer la navigation le long de la région côtière tout en veillant au drainage des eaux dans les Polders qu'ils traversent.

A propos de cette dernière fonction, mentionnons que le canal Plassendale-Nieuport est intégré dans le réseau de voies d'eau qui drainent une région

de quelque 9.000 ha. Le canal Nieuport-Dunkerque, d'un niveau inférieur de 1,50 m au canal précédent, draine une superficie tout aussi importante dont 3.000 ha en seul territoire belge. Spécifions encore que les deux canaux subissent régulièrement de grandes variations de niveau, ce qui perturbe évidemment la navigation.

Le canal Plassendale-Dunkerque est classé actuellement dans la catégorie des voies d'eau accessibles aux bateaux de la classe 1, c'est-à-dire aux unités de 300 tonnes dénommées communément « Spits ». Faisons toutefois remarquer qu'il existe des restrictions locales quant au tirant d'eau toléré, ce qui oblige beaucoup d'unités de naviguer à charge réduite.

La section Plassendale-Nieuport est accessible aux 300 tonnes sur l'entièreté de son parcours. Celui-ci est long de 21 km, tandis que la calaison tolérée est de 2 mètres. Notons que les ouvrages d'art se trouvant sur son trajet permettent partout le passage sur une largeur de 6,14 mètres au minimum.

Quant à la section Nieuport-Dunkerque, mentionnons que sa largeur comporte 32 km dont 19 km en territoire belge. Sa largeur utile est de 5,40 mètres, soit 74 cm de moins que pour la section précédente. Le bief Nieuport-Furnes tolère un tirant d'eau de 1,90 m, tandis que le tronçon Furnes-frontière française ne permet que 1,80 m.

En ce qui concerne enfin la situation sur le territoire français, la calaison permise ne s'élève qu'à 1,60 m sur le bief Zuydcote-frontière belge. Cela signifiait que seules les unités d'une charge maximale de 150 tonnes pouvaient atteindre Dunkerque. Beaucoup de bateaux étaient ainsi obligés de faire un détour par la Lys ou le canal Dunkerque-Valenciennes. Depuis 1976, ces inconvénients ont heureusement disparu, les Français ayant porté le tirant

d'eau à 1,80 m. sur le bief précité. Ce faisant, ils respectaient enfin les accords de la convention franco-belge du 26 juin 1890.

Bref aperçu historique

Comment était-on arrivé à devoir élaborer cette convention de 1890 ? Pour expliquer cela, donnons à présent un rapide historique du grand canal côtier. Lorsque le Zwin et le port de Sluis passèrent sous domination hollandaise, la ville de Bruges chercha une nouvel accès à la mer. Son choix se porta sur un canal vers Ostende qui fut d'abord creusé jusqu'à l'écluse de Plassendale. En 1611, les villes de Bruges, Furnes et Dunkerque obtinrent des Archidiucs Albrecht et Isabelle l'autorisation d'aménager à leurs frais une voie d'eau Plassendale-Dunkerque. Les travaux débutèrent en 1638 et furent achevés 24 ans plus tard. Le tirant d'eau permis variait entre 1 m et 1,20 m. Tout le trafic maritime de Bruges s'effectuerait alors via Dunkerque.

Lorsque cette ville fut rattachée à la France, les Brugeois décidèrent d'avoir leur propre accès à la mer et entamèrent alors le creusement de la section Plassendale-Ostende qui fut achevée en 1666. La paix d'Utrecht signée en 1711 imposa la fermeture du canal Nieuport-Dunkerque qui ne fut rouvert à la navigation qu'en 1720. Le canal Plassendale-Dunkerque connut alors une activité assez importante grâce au trafic de charbons en provenance du Hainaut et ce via l'Escaut et les canaux Gand-Bruges et Bruges-Plassendale.

Le trafic sans cesse croissant nécessita des travaux d'adaptation qui s'effectuèrent de 1826 à 1846. En 1830, la section Nieuport-Dunkerque fut portée à une profondeur de 1,75 m et une largeur de 5,20 m. Le trafic de charbons prospéra encore et atteignit quelque 70.000 tonnes par an à l'époque de l'indépendance. En 1859, nouveaux travaux de calibrage, cette fois pour la section Plassendale-Nieuport qui fut approfondie de 60 cm et élargie jusqu'à 6 m.

Afin de porter la section Nieuport-Dunkerque à ce même calibrage, une concertation franco-belge avait lieu en 1861. Les travaux d'adaptation débutèrent immédiatement en territoire belge, tandis que nos voisins français ne s'exécutèrent que partiellement. Ce qui nécessita la signature de la convention franco-belge du 26 juin 1890 qui ratifiait l'accord intervenu en 1861. La Belgique poursuivit ses travaux de calibrage et put ainsi honorer ses engagements dès 1937. Comme nous venons de le voir, il aura fallu attendre l'année 1977 pour que la France respecte l'accord conclu et porte le tirant d'eau tolérable à 1,80 m sur tout le trajet du canal Nieuport-Dunkerque.

L'importance économique du canal

Avant de parler des nouveaux travaux d'adaptation et de modernisation projetés actuellement, voyons un peu l'importance que représentent les deux sections du canal côtier.

La situation lamentable qui avait longtemps régné sur le bief français du canal Nieuport-Dunkerque avait eu de fâcheuses répercussions sur l'évolution du trafic fluvial. Les statistiques que nous possédons datent de quatre ans et se rapportent à la période 1968-1973. Si elles ne sont donc pas toutes récen-

tes, elles donnent néanmoins une idée assez précise du lent déclin que connaît actuellement cette voie d'eau faute avoir été adaptée rapidement à un plus grand gabarit.

Ainsi, les données que nous avons nous renseignent que le nombre de bateaux ayant emprunté le canal Plassendale-Dunkerque est tombé de 4.477 unités en 1968, à 2.352 unités en 1973. Il s'agit là d'une régression se chiffrant à une moyenne de 5,4 % par an. La part que représentent les unités naviguant sur l'est est assez importante comme l'indique le tableau suivant et s'explique d'ailleurs aisément :

Unités	1968	1973
Chargées	1.927	994
Vides	2.550	1.358
Total	4.477	2.352

Quant au tonnage des marchandises transportées, il baissa de quelque 410.000 tonnes en 1968, à environ 220.000 tonnes en 1973. Le recul se chiffre ici à près de 15 % comme moyenne annuelle. Il est intéressant de noter que la cale utilisée par les unités chargées n'a baissé durant cette période que de 70 % à 64 %. Beaucoup de bateaux préfèrent encore utiliser cette voie d'eau partiellement chargés que de devoir faire un long détour s'ils veulent naviguer à pleine charge.

Pour ce qui a trait maintenant au trafic frontalier en particulier, nous constatons que la situation est quelque peu meilleure. En effet, le trafic d'unités vides accuse un recul important dans le sens France-Belgique, alors qu'il est en hausse dans l'autre sens. Le trafic d'unités chargées évolue toutefois de façon nettement opposée : légère hausse en direction de la Belgique et recul important en direction de Dunkerque. Illustrons cette évolution par le tableau suivant :

Unités	1968	1973
Vides		
- direct. Belg.	1.167	395
- direct. France	51	250
Chargées		
- direct. Belg.	140	190
- direct. France	520	185

L'évolution notée au chapitre du trafic frontalier des unités chargées se reflète évidemment sur le plan des tonnages transportés. Les marchandises importées en France par le canal Plassendale-Dunkerque régressaient de 78.000 tonnes à 24.000 tonnes en l'espace de ces cinq années, tandis que les exportations françaises passaient de 21.000 tonnes à 35.000 tonnes.

Depuis 1968 se manifeste donc un net avantage économique au profit de la France, celle-ci exportant via cette voie d'eau plus de marchandises qu'elle n'en importe. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle elle s'intéresse sérieusement aux nouveaux projets de modernisation de cet important axe fluvial.

Rien d'étonnant, par conséquent, que les responsables du port autonome de Dunkerque ainsi que les entreprises industrielles situées dans l'enceinte de ce vaste complexe portuaire aient songé à adapter le canal Plassendale-Dunkerque aux exigences de la navigation fluviale moderne en vue

de pouvoir activer leurs exportations non seulement vers la Belgique, mais aussi en direction des Pays-Bas et de l'Allemagne. Rappelons que la navigation est limitée actuellement aux « Spits » de 300 tonnes d'un tirant d'eau n'excédant pas 1,80 m, ceci sur l'ensemble des deux sections du canal.

La section Plassendale-Nieuport portée à 1.350 tonnes

L'intérêt que portent aussi bien la France que la Belgique à la modernisation du canal Plassendale-Dunkerque est stimulée par la Conférence permanente des Chambres de Commerce franco-belges. Le but de ces concertations est de promouvoir l'expansion des régions situées de part et d'autre de la frontière. C'est dans ce contexte que notre pays a inclus la section Plassendale-Nieuport dans son programme national de modernisation et décidé de la porter au gabarit européen de 1.350 tonnes. Quant à la section Nieuport-Dunkerque, elle sera recalibrée à 600 tonnes, programme auquel ont souscrit nos voisins français pour ce qui a trait aux travaux à effectuer sur les 13 km de leur territoire. Ainsi se présente donc le projet de recalibrage dans ses grandes lignes.

Voyons ceci un peu plus en détail et débutons par le bief situé entièrement sur territoire belge, à savoir la section Plassendale-Nieuport. Celle-ci est connectée au canal Bruges-Ostende, à l'Yser et au Lovaart, ainsi qu'aux ports de Nieuport et de Dun-

kerque. Comme elle est située entre deux canaux ayant un gabarit respectif de 2.000 et de 1.350 tonnes, il fut décidé de la calibrer pour les unités de 1.350 tonnes. A cet effet, le canal sera en principe élargi de 20 m sur sa rive nord, ce qui portera sa nouvelle largeur à quelque 50 m mesurés au niveau normal du canal. Sa profondeur sera augmentée de 2,70 m à 3,50 m.

En plus de l'approfondissement et de l'élargissement du canal, il y aura également une rectification du tracé compris entre l'autoroute Bruxelles-Ostende et le canal Bruges-Ostende. C'est sur ce nouveau tracé qu'est prévue une nouvelle écluse de 1.350 tonnes qui remplacera celle de Plassendale existant actuellement.

La nouvelle écluse Sint-Joris de Nieuport assure actuellement la liaison directe entre le canal Plassendale-Nieuport et l'Yser. Son implantation a été choisie en fonction du nouveau tracé de jonction entre la section Plassendale-Nieuport et celle de Nieuport-Dunkerque. La réalisation d'une telle jonction permettra à la navigation d'éviter l'arrière-port de Nieuport et de ne plus être dépendante du mouvement des marées, ce qui signifiera un gain appréciable de temps pour les unités transitant à Nieuport.

Quant au coût de ces travaux, il était évalué à quelque 1,3 milliard de FB en 1974. Ce montant comprenait aussi bien les travaux de recalibrage,

La nouvelle écluse Sint-joris au Nieuport.



de rectification et de construction de l'écluse de Plassendale, que les frais d'expropriation, de parachevement et d'aménagement de nouveaux ponts.

Nieuport-Dunkerque porté à 600 tonnes ou à 1.350 tonnes ?

A l'encontre du canal Plassendale-Nieuport dont le programme de modernisation est déjà élaboré en détail, il n'existe encore que peu de projets concrets pour ce qui a trait à la section Nieuport-Dunkerque. Notre ministre de Travaux publics possède bien un plan global visant à porter le gabarit de ce canal à 600 tonnes, plan à la réalisation duquel les autorités françaises ont donné leur accord de principe.

Si les projets d'adaptation et de modernisation en sont ici toujours au stade initial, c'est qu'il convient d'abord d'étudier le problème de concert avec les responsables français. D'autre part, ceux-ci ne disposent encore que de trop peu d'éléments pour évaluer l'importance des exportations françaises dans les années à venir. Le programme d'extension du P.A. de Dunkerque ne s'est d'ailleurs pas déroulé selon le timing prévu et le trafic maritime du port a subi entretemps les effets néfastes d'une conjoncture économique faiblissante.

Par contre, si un quelconque redressement de la conjoncture pouvait se manifester à moyenne échéance, ne conviendrait-il pas d'envisager de porter le gabarit du canal Nieuport-Dunkerque à 1.350 tonnes tout comme c'est déjà décidé pour la section Plassendale-Nieuport ? Comme la traversée de Furnes ne peut être recalibrée à 1.350 tonnes vu les innombrables expropriations que ces travaux entraîneraient, un nouveau tracé du canal a été planifié au nord et au sud de la ville. Comme la nouvelle autoroute Jabbeke-Nieuport-frontière française passera au sud de Furnes, l'alternative sud du nouveau tracé du canal est à préférer bien que celui-ci soit de 8 km, soit 4 km de plus que le tracé nord.

Le coût des travaux visant au calibrage du canal Nieuport-Dunkerque à 1.350 tonnes était estimé à 2 milliards de FB pour le bief situé en territoire belge et à 1 milliard de FB pour la section française. Ainsi, l'ensemble des travaux entre Plassendale et Dunkerque coûterait quelque 4,3 milliards de FB en tout selon les plans établis en 1975, rappelons-le.

Perspectives d'avenir plutôt avantageuses

Nous avons dit plus haut que c'était surtout l'économie française qui profiterait de la modernisation

du grand canal côtier. Les exportations françaises en provenance du port de Dunkerque et de ses industries locales sont en effet en légère hausse comme nous l'avons démontré dans notre introduction. De plus, un gabarit de 1.350 tonnes au lieu de 300 tonnes actuellement signifierait un raccourci d'environ 100 km du trajet entre Dunkerque d'une part, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne de l'autre. Voici quelques exemples en ce qui concerne notre pays :

	Via Furnes	Via Menin
Dunkerque-Ostende	50 km	240 km
Dunkerque-Gand	120 km	200 km
Ostende-Douai	160 km	170 km

Il est pratiquement sûr que dans la perspective des 1.350 tonnes, tout le trafic en partance de Dunkerque passerait par Furnes pour ce qui concerne les destinations situées en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne. Les experts du « Westvlaams Ekonomisch Studiebureau » qui ont étudié le problème prévoient même un découplément du trafic sur l'axe Dunkerque-Gand. La jonction Bruges-Dunkerque, qui exige actuellement 3 jours de navigation, pourrait se faire en un seul jour.

Un autre avantage de la jonction Bruges-Plassendale-Dunkerque est le nombre relativement restreint d'écluses à franchir, le trajet s'effectuant exclusivement dans la plaine des Polders. Le passage via Menin (la Lys) ou Antoing (l'Escaut) nécessite bien plus d'éclusages, ce qui fait parfois perdre un temps considérable. On prévoit en outre qu'en période de congestion sur l'Escaut et sur la Lys, ainsi que lors d'un trafic maritime assez dense à Gand et à Anvers, beaucoup de bateaux viendraient transiter par Furnes.

Tous ces arguments évoqués par les experts français et westflamands plaident évidemment en faveur d'une mise au gabarit de 1.350 tonnes non seulement de la section Plassendale-Nieuport, ce qui est d'ailleurs chose décidée, mais aussi du tronçon Nieuport-Dunkerque. Vu dans la perspective de la modernisation du réseau fluvial européen et considérant l'importance du trafic fluvial au départ de Dunkerque, il serait peut-être temps de prendre une option définitive en ce qui concerne le canal Nieuport-Dunkerque.

Comme nous venons de le voir au fil de notre exposé, la fonction transitaire du canal Plassendale-Dunkerque est de réelle importance et l'activation de ce trafic favorisée par l'application d'un plan de modernisation adéquat contribuerait assurément à l'expansion économique de notre région côtière.

United Bonded Stores Dealers n.v.

S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1

Internationaal geofysisch jaar

door Eerste Meester R. CLAUW

20 jaar geleden bood het Internationaal Geofysisch Jaar, 1958, de gelegenheid tot een wereldwijde oceanografische samenwerking.

Historisch is men met de studie van de stranden, de visvangst en de navigatie het eerst begonnen : aan de ene kant vanwege de materiële noodzakelijkheid en aan de andere kant omdat men eerst de grenzen en de oppervlakten moest ontdekken voordat met de studie van de structuur van het water en de bodems kon worden begonnen.

De kennis van de oppervlaktebewegingen van het water (golven, getijden, stromingen) begon met de eerste stappen van de navigatie, die door die bewegingen mogelijk werd. De oceanografische kennis vorderde naarmate de ontdekkingen vorderden. Wat ook het aandeel van de voorlopers moge zijn, de hydrologie van de zee kreeg pas op het einde van de 17de eeuw een wetenschappelijk karakter ;

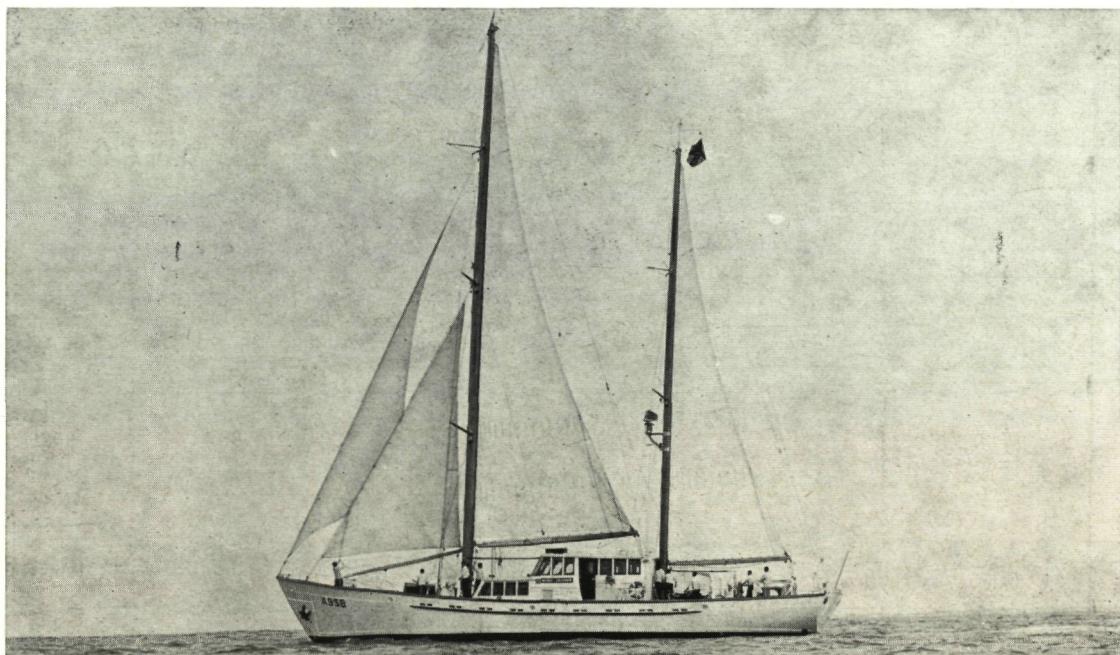
ze ontwikkelde zich in de 18de eeuw en werd pas in de 19de eeuw een echte wetenschap.

Het Internationaal Geofysisch Jaar dat op 31.12.1958 geëindigd is, bood de gelegenheid tot een wereldwijde oceanografische samenwerking. Er blijft nochtans veel te doen voordat het onderzoek in de meeste Aziatische en Afrikaanse landen een vredigend peil heeft bereikt.

De VS en de USSR hebben de meeste resultaten geboekt op het gebied van de zeehydrologie ; ze vereist goed uitgeruste schepen en goed uitgeruste instituten aan land.

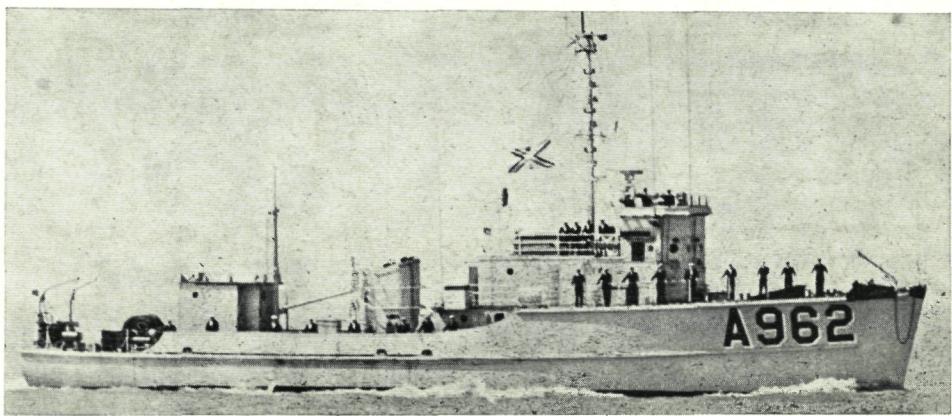
De laatste jaren is de oceanografische vloot aanzienlijk uitgebreid. Aangezien het noodzakelijk is

958 ZENOBE GRAMME





A955 EUPEN



A962 MECHELEN

verscheidene laboratoria aan boord mee te nemen, worden de schepen ook steeds groter. Ze zijn ook met speciale elektronische en mechanische apparatuur uitgerust. Het nieuwste hulpmiddel dat de oceanograaf ten dienste staat en de resultaten aanzienlijk vergroot, is de kunstsatelliet. Terwijl de vroegere expedities slechts losse en discontinue gegevens opleverden, kan men thans voor de meeste oceanische verschijnselen over gegevens beschikken die in de ruimte en in de tijd continu zijn. De uitbreiding, de grondige studie en de hoge kosten voor oceanografische expedities maken echter internationale samenwerking onontbeerlijk.

In 1961 werd, onder de bescherming van de Unesco, een Intergouvernementele Oceanografische Commissie opgericht. De samenwerking tussen de naties dient een tweeledig doel: enerzijds de organisatie van internationale expedities in de nog weinig bekende sectoren en anderzijds het doorgeven van informatie.

De enorme vorderingen in de verschillende takken van de wetenschappen die betrekking hebben op de zee, zijn oorspronkelijk te danken aan de oceanografische kruisvaarten in bijna alle grote landen. Sommige schepen, vooral in het begin, hadden als opdracht grote trajecten af te leggen om een algemeen idee te krijgen van de aard van de onderzeese bodem, van de fauna en de flora. Andere hadden tot opdracht om een beperkte oppervlakte

grondig te bestuderen en leverden gedetailleerde kaarten van de onderzeese bodem, preciese gegevens over de temperatuur van het water op verschillende diepten, over de zeestromen, de wijzigingen in de fauna, enz... (denken we maar aan de talrijke expedities van de bekende oceanograaf Jacques-Yves Cousteau).

De eerste twee Engelse oceanografische kruisvaarten, die van de Lightning (1868) en van de Porcupine (1869) luiden het begin in van de moderne oceanografie. Later ondernamen verschillende landen talrijke expedities in het kader van de oceanografie. Ook België maakte hierop geen uitzondering. In 1905 en 1907 ondernam de Belgica, het Noors schip 214 t) dat in 1904 door de hertog van Orléans gekocht werd (na de bekende expeditie naar Antarctica), oceanografische kruisvaarten in de noordelijke zeeën. De technische leiding van deze expedities berustte trouwens eveneens bij baron Adrien De Gerlache.

Later werd ook de Zeemacht permanent betrokken bij oceanografische opzoeken. Eerst werd deze taak toevertrouwd aan het studieschip A955 Eupen, dat in 1964 vervangen werd door de omgebouwde MSC A962 Mechelen. In 1966 voert de F905 De Moor gedurende elf maanden in Australië een reeks onderzoeken uit op het Groot Koraalrif. Ook het zeilschip A958 Zenobe Gramme wordt occasioneel voor wetenschappelijk onderzoek ingezet.

Ces pages sont dédiées à la population gravelinoise et à son Maire en témoignage de reconnaissance pour l'accueil réservé en 1914-1918 à tant de soldats belges qui n'avaient plus de foyer.

Gravelines ou Grevelingen

En marge de l'activité navale belge 1914-1918 (V)

Par J. Verleyen

UNE PERTE IRREPARABLE POUR L'EQUIPE, MAURICE TORRIS N'EST PLUS...

Très vite, la lente élaboration de ce modeste essai historique est devenue l'oeuvre de toute une équipe, une équipe d'amis au sein de laquelle chacun s'efforce d'apporter ce qu'il possède et qui peut servir à l'édification du travail commun. Le lecteur aura déjà eu l'occasion de s'en rendre compte.

L'équipe vient de perdre un de ses membres en la personne de Mr. Maurice TORRIS, décédé à Gravelines, le 16 novembre 1978, dans sa 83e année. C'était un historien amateur, Gravelinois de vieille souche, amoureux du passé de sa ville natale. Il nous a beaucoup aidé. Jusqu'à la fin, les pages qui doivent encore être publiées contiendront des citations de lui. La mort l'a surpris alors qu'il était encore au travail pour nous aider.

Avec lui, disparaît le dernier armateur flamand à la pêche à la morue en Islande et notre ami Bert BIJNENS en aura été ému. C'est toute l'épopée des IJSLANDVAARDERS de la Westkunst qui se clot.

Maurice TORRIS a publié certaines choses mais il a emporté dans la tombe bien des secrets qui nous eussent été utiles. Il laisse une collection, patiemment et amoureusement constituée au fil de sa longue vie, de livres, de gravures, de photos, de plans, de cartes terrestres et marines, de maquettes et d'objets qui constituent un véritable patrimoine culturel de la ville. Des esprits clairvoyants s'efforcent de le sauvegarder. Puissent-ils y aboutir.

Maurice TORRIS, que nous sommes fiers de pouvoir appeler notre collaborateur, était Officier de la Légion d'Honneur à titre militaire, titulaire de la Croix de Guerre Française 14/18 et de la Croix de Guerre Belge 14/18, sept fois cité à l'Ordre du Jour, Chevalier de l'Ordre du Mérite Maritime de Dannebrog, Chevalier du Mérite Social, Vice-Président de l'Association des Anciens Combattants, ancien président du Souvenir Français, ancien Président de la Station de Sauvetage en mer de Grand-Fort Philippe (ce lieu qui a motivé le présent travail !), ancien Vice-Consul de Danemark à Gravelines, ancien membre de la Chambre de Commerce de Dunkerque et ancien Conseiller Municipal de Gravelines.

En présentant nos condoléances à sa famille, nous ne pouvions que remercier Maurice TORRIS pour tout ce qu'il nous a apporté et nous ne pouvions qu'émettre en voeu, celui de voir son oeuvre lui SURVIVRE !

Avant-poste côtier des Ducs de Bourgogne...

Cette qualification d'avant-poste côtier, sur laquelle insiste Roger DEGRYSE, reflète très bien la réalité. Gravelines était déjà située à la limite de deux provinces du Royaume de France, la Flandre et l'Artois. Avec la prise de Calais par les Anglais, le 4 août 1347, une frontière nouvelle et toute proche apparaît. Cette fois, il s'agit d'une frontière entre états, bien que le Roi d'Angleterre se dit également Roi de France.

Du coup, Gravelines devient le petit coin isolé et peu sûr dont la valeur comme port de pêche ou port de commerce va tomber à rien ou presque, pour la Flandre et pour la France, même avant la destruction de 1383. S'il faut en croire deux auteurs (dont H. PIERS, déjà cité) auxquels se réfère J. FINOT, Gravelines fut même occupé par les Anglais, en 1347, peu après la prise de Calais. Quoi d'étonnant à cela et qui eut pu s'y opposer ? Le Roi de France, Philippe VI, est complètement vaincu. Il mourra du reste en 1350 dans un pays ravagé par une terrible épidémie de peste. Par ailleurs, nous avons vu le jeune Comte de Flandre, Louis de Male, rescapé lui-même de Crécy, entamer son règne dans des conditions bien pénibles.

Ce n'est pas le moment de faire respecter ses droits en cette pointe extrême du comté et face aux Anglais. Jean II le Bon succède à son père sur le trône de France. A l'intérieur, il doit faire face à une véritable guerre civile qui se complique d'une révolte sociale des paysans et des exactions de bandes de mercenaires que l'on ne sait plus payer. A l'extérieur, l'Anglais demeure toujours menaçant et écrase, une nouvelle fois, l'armée royale de France à la bataille de Poitiers, le 19 septembre 1356. Jean II le Bon est fait prisonnier dans ce combat mais un de ses fils, Philippe (notre futur premier Duc de Bourgogne !), s'y est distingué par sa bravoure. Il en conservera le surnom de « Hardi ». Rien d'étonnant donc à ce que les Anglais soient toujours, en toute quiétude, à Gravelines. Mais, Edouard III rencontre moins de succès et il échoue dans une tentative de se faire couronner Roi de France à Reims. Il accepte donc de négocier avec son prisonnier, Jean II le Bon. Ces négociations conduisent à la signature du traité de Brétigny (près de Chartres), le 24 octobre 1360. Ce traité est dur pour la France qui doit reconnaître la cession de Bayonne, Bordeaux, La Rochelle, Abbeville et Calais avec les régions qui en dépendent. C'est ainsi que le Ponthieu est cédé avec Abbeville. Quant au Calaisis cédé, il comprend les villes de Guînes et d'Ardres mais non Gravelines que les Anglais doivent donc évacuer. La limite des Anglais est fixée sur l'Aa (terre d'Oye). Quant à Jean II le Bon, il est libéré moyennant une rançon énorme qu'il ne saura pas payer complètement. Chevaleresquement, il retournera volontairement mourir en Angleterre, le 8 avril 1364.

Son fils, Charles V le Sage, monte à son tour sur le trône dans les pires conditions mais il ne l'entend pas de cette oreille. En quelques années, il va rétablir son autorité en France, se débarrassant des factieux et des aventuriers, et faire face à l'Anglais. Il est aidé en cela par plusieurs hommes de haute valeur. L'Amiral Jean de Vienne (le malheureux mais vaillant défenseur de Calais en 1347) ira inquiéter l'Angleterre en croisant jusque sur



Photo Jean DAMS - Dunkerque

Le LEUGENAAR complètement restauré. La tradition est partagée au sujet de l'origine de la dénomination. Certains disent que c'était un lieu où les marins, retour de mer, exagéraient leurs exploits. D'autres disent que la tour fut utilisée comme sémaphore et ne renseignait pas le temps exact.

ses côtes en 1377 et en 1380 (1). Et puis, il y a le fameux Connétable Bertrand du Guesclin, popularisé et légendarisé par les histoires illustrées pour le bon peuple et pour les enfants. Il l'est encore dans des bandes dessinées. On a dit de lui qu'il a créé les opérations de commandos, réussissant des coups de main étonnantes. Il va liquider les factieux navarrais et conduire en Espagne les « Grandes Compagnies » de mercenaires qui écumaient le pays. Il va ensuite sattaquer aux Anglais et, p. ex. en 1373, il s'empare (1) de l'île de Jersey. Enfin, il y a un homme qui aide grandement son frère et c'est Philippe le Hardi, notre futur premier Duc de Bourgogne. Parallèlement, notre Comte de Flandre, Louis de Male, est en train de rétablir la situation dans son comté et ce n'est pas pour rien que Charles V le Sage réalise, en 1369, le « mariage flamand » (selon l'expression d'auteurs français) de son frère Philippe le Hardi avec Marguerite de Male, unique héritière de Flandre.

En 1376, Charles V le Sage reprend aux Anglais une partie de leur conquête réduisant ainsi la tête de pont de Calais. En cette même année 1376,

(1) Henri DE VOS op. cité.

Ardres et l'Ardrésis forment le « gouvernement d'Ardres » rattaché à la province royale de Picardie. Le « baillage royal d'Ardres », malgré le titre de baillage souverain dont il était doté, ressortissait au baillage de Montreuil (Montreuil jadis sur mer et encore appelée Montreuil-sur-mer, à l'embranchure de la Canche). Cette région prit le nom de « Pays-Conquis » à ne pas confondre avec celui de « Pays-Reconquis » qui va faire son apparition, en 1558, lors de la reprise totale du Calaisis par la France. Le territoire demeuré aux Anglais, après 1376, était donc borné, à l'Est, par la nouvelle entité territoriale de l'Ardrésis ; au Nord, par l'Aa (c.-à-d. les approches de la rive gauche de l'Aa) ;

à l'Ouest, par la mer, et, au Sud, par le Boulognaise. Il en résulte donc que, pendant un laps de temps assez long, Gravelines va posséder une frontière commune avec les Anglais tandis que deux frontières intérieures, celles de l'Artois et de l'Ardrésis (c.-à-d. de la Picardie) ne seront pas éloignées. Les deux villes de Guînes et d'Ardres, distantes l'une de l'autre d'une douzaine de kilomètres, furent donc prises par les Anglais, en 1347, en même temps que Calais mais, dès 1376, Ardres est reprise par le Roi de France. C'est entre ces deux villes, l'une anglaise et l'autre française, que sera établi, en 1520, le fameux « Camp du Drap d'Or » auquel nous aurons à faire allusion à propos de Charles Quint (2). Cette campagne victorieuse de 1376 explique comment il se fait que l'année suivante, en 1377, Philippe le Hardi, qui défend déjà le futur héritage de son épouse, occupe, sans coup férir, Gravelines où les Anglais étaient revenus, en dépit du traité de Brétigny.

Roger DEGRYSE nous a dit que la prise de Calais entraîna aussitôt l'insécurité du port de Gravelines dès avant sa destruction et que les bateaux de pêche gravelinois faisant escale en Angleterre se firent plus rares, au cours de cette époque, pour disparaître complètement après 1383. En comparant ce que nous dit Roger DEGRYSE avec l'exposé qui précède, on peut se demander si certaines de ces unités n'ont pas, parfois, quitté le port de Gravelines sous contrôle anglais.

A propos de la frontière séparant Gravelines de la tête de pont anglaise de Calais, nous avons parlé d'une frontière entre états, frontière qui subsistera jusqu'en 1558. Mais, entretemps, les limites intérieures avec les provinces royales françaises vont se muer, elles aussi, en frontières entre états. A quel moment ? Ici, nous percevons une légère mais nette différence de longueur d'ondes entre l'enseignement de l'histoire professé en France et celui professé en Belgique. Nous avons appris, dans « notre histoire de Belgique » que Philippe le Hardi ouvre, pour nous, l'ère des Ducs de Bourgogne. Nous avons appris que son petit-fils, le troisième Duc de Bourgogne Philippe le Bon, peut être considéré comme le fondateur de la Belgique (on pourrait dire des Pays-Bas également).

(2) Les renseignements sur les événements de 1376 et sur l'Ardrésis nous ont été fournis par le Professeur Dr. A. VERHULST, en se basant sur le « Dictionnaire Topographique du Département du Pas-de-Calais » de DE LOISNE (Paris 1907) et les leçons professées au Collège de France, en 1869/70, sur la « Formation de l'Unité Française » par A. LONGNON (Editions H. François DELABORDE, Paris 1969).

L'enseignement de l'histoire étant devenu plus réaliste, on nous dit que Charles V le Sage, en réalisant le « mariage flamand » n'avait d'autre but que de rattacher solidement à la couronne de France cette province turbulente de Flandre, qu'il ne pouvait prévoir que le contraire allait en résulter, que cette création de l'état bourguignon ne s'est pas faite du jour au lendemain et que, par exemple, le premier Duc de Bourgogne Philippe le Hardi (celui qui va retenir, en premier lieu, notre attention) est demeuré, avant tout, un prince français (ce qui ne l'a pas empêché de bien défendre nos régions). Certains de nos voisins du Sud solutionnent le problème autrement et en commençant par la fin. Ils disent que la rupture définitive entre la France et les états de Bourgogne ne se produisit qu'en 1477, à la mort de Charles le Téméraire. C'est Marie de Bourgogne, fille unique de Charles le Téméraire, qui en est la responsable. Au lieu d'épouser le futur Roi de France Charles VIII, mariage qui eut entraîné le rattachement des vastes domaines de Bourgogne à la couronne de France, elle épouse un étranger venu de loin et qui n'avait rien à faire dans nos régions. Ainsi, la Maison de Habsbourg s'installe à la tête de ces magnifiques provinces et tout le reste en découle alors automatiquement : Charles Quint, les Habsbourgs (3) d'Espagne d'abord et puis, à nouveau, les Habsbourgs d'Autriche avec tous les conflits franco-habsbourgeois qui en résulteront. D'autres auteurs ne compliquent pas tant les choses et, pour expliquer à leurs lecteurs comment il se fait que Gravelines dont ils ont parlé jusqu'alors comme d'une ville française, est devenue une ville espagnole, se bornent à dire que cette situation résulte d'une série de mariages et de successions.

Comme quoi, malgré des divergences, tout le monde est d'accord pour considérer que Gravelines occupe une position frontière de 1347 à 1659, année du Traité des Pyrénées, vis-à-vis des Anglais jusqu'en 1558 et vis-à-vis de la France depuis une date déjà antérieure.

François de Madrys, qui fut intendant de la Flandre Maritime de 1680 à 1699, résumait ainsi la situation dans un rapport adressé au Roy Louis XIV : « La ville de Gravelines est une petite ville fortifiée » qui a 1567 toises de circuit et contient 284 mai-sons, 1162 habitants. Elle est située sur la rivière d'Aa, à un quart de lieue de la mer, à moitié chemin de Dunkerque à Calais, c'est à dire à quatre lieues de l'une et l'autre ville. **Elle a toujours été plus considérable par sa situation que par le nombre de ses habitants**.

C'est en citant cette observation qu'il considère comme empreinte de la plus grande justesse, que Jules FINOT, déjà cité, entame l'introduction historique qui précède l'Inventaire Sommaire des Archives de Gravelines.

Voyons maintenant ce que va faire le Duc de Bourgogne puisque c'est lui, désormais, qui succède au Comte de Flandre dans l'exercice de l'autorité.

(3) Petit problème pour les amateurs de subtilités de l'orthographe : Faut-il écrire les Habsbourgs ou les Habsbourg ? Le Professeur Michel DEVÈZE, Président de l'Université de Reims, que nous allons citer souvent, écrit « Habsbourg ». G.H. DUMONT, dans son « Histoire de la Belgique », écrit « Habsbourg ».



Cliché A.C.L. Bruxelles

Peinture sur bois attribuée à Lancelot BLONDEEL - Musée de la Ville de Nieuport - reproduit avec la bienveillante autorisation de l'Administration Communale. Le nettoyage a fait disparaître des maisons qui surplombaient les remparts et réapparaître un bateau dans l'estuaire. Noter les remparts en terre et les deux phares (vuerboeten). L'un d'eux est celui de Guy de Dampierre qui subsista jusqu'en 1914. L'autre, nous dit Camille WYBO, fut détruit par un incendie en 1314 et reconstruit en 1414, reconstruit en 1716 et détruit lors du bombardement qui précéda la prise de la ville par les Français en 1794.

La reprise en mains du territoire côtier de l'Aa à l'Yser...

Lorsque Louis de Male mourut à Saint-Omer, le 30 janvier 1384, son beau-fils, Philippe le Hardi, héritait d'une Flandre en proie aux plus grandes difficultés internes et externes. A l'intérieur, Philippe le Hardi parvint, assez rapidement, à ramener la paix dans ce pays ravagé et divisé par la guerre civile. Le Duc se révéla habile et, par la Paix de Tournai (4) du 18 décembre 1385, il obtint la soumission totale des communes flamandes, y compris Gand, moyennant la garantie de leurs priviléges, franchises et coutumes et une amnistie totale pour les rebelles. En échange, lui et son épouse, Marguerite de Male, furent reconnus comme les souverains du pays. Il obtint aussi le retour des marchands allemands de la Hanse qui avaient quitté la Flandre. Nous y reviendrons.

Sur la côte, de l'estuaire de l'Aa à celui de l'Yser, tout était à refaire. Les villes avaient été pillées et brûlées et des bandes armées anglaises continuaient à parcourir la région, y entretenant l'insé-



Cliché A.C.L. Bruxelles

Peinture sur bois attribuée à Lancelot BLONDEEL - Musée de la Ville de Nieuport - reproduit avec la bienveillante autorisation de l'Administration Communale - Le tableau, qui a été nettoyé, représente le port de NIEUPORT.

curité. Essayons de voir ce qui s'est passé à Nieuport, à Dunkerque et à Gravelines.

En ce qui regarde Nieuport, Camille WYBO, déjà cité, note que Philippe le Hardi fit exécuter le dévasement de l'Yser dès 1385 et que par un octroi vidimé par Jehan de Ghislain, Capitaine général des Flandres, il ordonna la construction d'une enceinte autour de Nieuport et la reconstruction du château. La ville fut entourée de fossés mesurant «dix verges ou plus de largeur et la profondeur à l'avantage». Deux portes fortifiées, dont celle du Port, et quarante tours crénelées complétaient l'ouvrage. Le fait qu'en 1395, Jehan de Ghislain, accompagné de son épouse et de son fils, vint en visite officielle à Nieuport et y fut reçu en grande pompe, pourrait faire supposer que les fortifications étaient achevées ou, en tous les cas, très avancées dans leur construction. Il existe encore, au Musée Communal de Nieuport, parmi d'autres magnifiques tableaux anciens échappés par miracle à la destruction de la ville en 1914, un triptyque attribué à Lancelot Blondeel, ce Léonard de Vinci de chez nous. Le panneau central est consacré à la vie de Saint Antoine l'Ermite ou du Désert (le populaire « Saint Antoine et son cochon » très vénéré sur notre côté). Les deux panneaux latéraux représentent le port et les fortifications de Nieuport au XVe siècle. On remarque que, au-delà d'une porte fortifiée (sans nul doute, celle du Port), le rempart est constitué par une levée de terre. Ceci fournit l'occasion de faire une mise au point nécessaire au sujet des villes fortifiées. On a dit, trop facilement, que les villes furent en-

(4) Rappelons que Tournai et le Tournaisis forment encore toujours une enclave royale française qui subsistera jusqu'en 1526. C'est par le Traité de Madrid que Charles Quint obtiendra de François Ier la cession de la souveraineté sur cette ville qui venait de connaître une courte occupation anglaise par Henri VIII, Roi de France et d'Angleterre.

tourées de murailles dès leur création. Le Professeur Dr. A. VERHULST avait déjà imposé la prudence sur ce point, en ce qui concerne Gravelines. Nous avons vu, par ailleurs, que Gravelines n'était encore entourée que d'une palissade en 1383. On a dit, trop souvent et trop facilement également, que les villes fortifiées étaient toujours entourées complètement d'épaisses murailles crénelées ce qui fait penser immédiatement à la Cité de Carcassonne. Certes, il y a eu des murs et il en subsiste même des vestiges, parfois anciens, comme à Bruxelles ou à Tournai. La ville de Montreuil-sur-Mer, que nous avons citée à propos de l'Ardréssis, possède encore de vieux murs. Cette ville est même, parfois, surnommée la « Carcassonne du Nord ». Mais, bien souvent, les villes étaient entourées d'une épaisse levée de terre dominant le fossé avec des portes fortifiées et, aux endroits propices, des tours construites en dur comme les portes. Bruges possède encore, entre la Porte de Damme et la Porte Sainte-Croix, des tronçons de beaux remparts de terre surmontés de moulins.

En ce qui concerne Dunkerque, nous savons que Philippe le Hardi autorisa, en 1403, la construction d'une enceinte autour de la ville. Les travaux durèrent trois ans et furent exécutés par Justin Averkerke. L'ensemble comportait 28 tours dont une est parvenue jusqu'à nous, avec des remaniements bien entendu. (5) C'est le fameux « Leugenaar » qui se dresse près des anciens bassins destinés, semble-t-il, à être comblés prochainement. Cette tour a échappé à toutes les vicissitudes endurées par Dunkerque et ses fortifications et, en dernier lieu, au pilonnage de 1940. Elle était pourtant aux premières loges, pas loin des lieux de rembarquement (les chantiers de constructions navales dont parlent nos pêcheurs qui « ont fait Dunkerque »).

En ce qui concerne Gravelines, Justin de PAS (déjà cité et que nous allons maintenant souvent citer) nous dit que Philippe le Hardi fit creuser, en 1402, un nouveau lit de la rivière tel qu'il est demeuré depuis, entre Holque et le lieu dit « les Hauts Arbres », où rejoignant la Hem devenue à cet endroit la Mardick, les eaux gagnèrent dès lors directement Gravelines par le cours inférieur de cette rivière (6).

Philippe le Hardi mourut inopinément à Hal, le 27 avril 1404. Il ne vit donc pas l'achèvement de son œuvre sur la côte puisque, p.ex., les fortifications de Dunkerque ne furent achevées qu'en 1406. Bien plus, son fils Jean sans Peur, eut encore à combattre des bandes d'Anglais qui parcourraient la région. C'est ainsi qu'en 1405, il eut à reprendre Gravelines dont les Anglais s'étaient à nouveau emparés, malgré une héroïque résistance de son seigneur et châtelain, le Comte de Saint Pol. C'est ce qui décida Jean sans Peur à entourer, cette fois, la ville de fortifications sérieuses (7).

« On ne connaît rien au sujet de ces fortifications, nous dit Maurice TORRIS, le premier fortificateur connu de Gravelines étant Charles Quint dont les travaux sont encore visibles ». SANDERUS parle

des fortifications élevées après l'incendie et avant Charles Quint. Mais, il le fait très vaguement (8).

Incidentement, Justin de PAS nous donne quelques détails sur ces fortifications. En 1440, fut conclue une convention avec le seigneur de Gravelines, convention qui devait confier à la ville de Saint-Omer la réfection et l'entretien du port de Gravelines et de la voie d'eau entre ces deux villes. Le châtelain cèda une partie de terrains sis à l'Ouest de la ville pour permettre le creusement d'un nouveau chenal. Nous y reviendrons, bien entendu. Le texte de la convention de 1440 fait connaître que les 160 mesures de terre cédées tiennent « du lez vers Calais au cours que a de présent » lad e rivière... et, d'autre costé, tenant à la dicque des fossez de la forteresse de lad.ville » de Gravelinghes jusques à l'opposite ou assez « près d'une tour nommée le tour de Drinc-kamp... » (9). Donc, en 1440, il y avait une « forteresse de la ville de Gravelines » avec des fossés et, notamment, une tour dont le nom nous est connu. On peut donc supposer que, cette fois, la ville était entourée de fortifications comme ses villes-sœurs de Nieuport et de Dunkerque, comprises dans le même plan de restauration de cette partie de la côte de l'Yser à l'Aa. Bien entendu, un contradicteur peut faire observer que ces lignes peuvent s'appliquer à l'enceinte fortifiée du château de Gravelines et non à une enceinte fortifiée entourant entièrement la ville. Qu'il s'agisse de l'une ou de l'autre enceinte, nous pouvons, raisonnablement, nous la représenter comme semblable à celle reproduite sur les tableaux de Nieuport. L'Yser doit être remplacé par l'Aa et la mer n'est pas si proche mais la vision d'une ville portuaire fortifiée, de cette époque et de cette région, paraît refléter ce qui a du être la réalité.

Un autre élément de commencement de preuve en faveur de l'existence de fortifications solides à Gravelines nous est fourni par un passage de la chronique d'Enguerrand de Monstrelet (passage

cité par H. PIERS et repris par J. FINOT, op. cit. p. XV). Ce chroniqueur nous dit qu'en 1437 (donc, peu avant la convention de 1440), Philippe le Bon, après avoir dû renoncer à un projet d'expédition contre Calais, logea à Gravelines et y tint conseil. Voilà bien une preuve que notre ville présentait, à cette époque, de solides garanties au point de vue de la sécurité. Les Anglais de Calais passaient continuellement le gué de l'Aa devant Gravelines pour faire des incursions en territoire bourguignon. Philippe le Bon s'en préoccupait grandement, nous allons le voir. Notre « Grand Duc d'Occident » n'allait tout de même pas exposer sa précieuse personne en la logeant dans un lieu mal protégé, à proximité immédiate de l'ennemi. La prise eut été trop belle s'il s'était fait capturer, au saut du lit, par un détachement d'Anglais !

(5) Lieselot et Frits PITTERY dans « Ons Erfdeel ».

(6) La Ville de Saint-Omer et le Port de Gravelines - Mémoires de la Société des Antiquaires de la Morinie Tome XXXV - 1931 - page 154.

(7) J. FINOT op. cit. p. XV.

(8) **Texte latin :** « Post incendium denique ante tria saecula ab Anglis immissum respirans, majori ambitu palis, et tandem muris, lapideque se cinxit. A Carolo V... ».

Texte néerlandais : « Doch sy, na de brant, voor meer dan drie honderd jaren van d'Engleschen aengesteken, weer adem scheppende, besloot, om sich voortaan beter te verweeren, haer bolwerck met palen, en eyndelijck met muren en steen. Keyser Karel... ».

(9) Justin de PAS, op. cit. pp. 161 et 162.

Notons encore un point de similitude entre Nieuport et Gravelines, point de similitude qui peut être un argument. Camille WYBO nous dit que les fortifications élevées à Nieuport par Philippe le Hardi ne comportaient que deux portes (d'autres furent ajoutées ultérieurement). Or, Gravelines n'a jamais connu que deux portes, celle de Calais et celle de Dunkerque.

Avant d'examiner, avec plus de détails, le relèvement de la ville dans les domaines plus particuliers de la pêche et du port de commerce, notons déjà que, sur le plan général, les dates citées ci-dessus nous donnent, à elles seules, une idée du temps qu'il a fallu pour relever l'essentiel et reprendre la région en mains. Elles nous donnent aussi l'idée que ce relèvement s'est opéré d'Est en Ouest, en débutant par Nieuport, en poursuivant par Dunkerque et en s'achevant par Gravelines. La situation de cette dernière ville à l'extrémité de la Flandre et face aux Anglais explique peut-être cette orientation du relèvement de la région côtière. On pourrait être tenté de croire que les ruines de la ville demeurèrent à l'abandon durant assez longtemps. Maurice TORRIS est d'avis qu'il est exagéré d'estimer à 20 ans cette période. Il pense, au contraire, que la ville s'est assez rapidement relevée et devait avoir retrouvé une certaine importance maritime à la fin du siècle. Il se base principalement sur la restitution des priviléges et coutumes faite par Philippe le Hardi à la Paix de Tournai de 1385. Les bourgeois de Gravelines avaient donc recouvré la plénitude de leurs droits. Karel de FLOU, dans son dictionnaire toponymique, donne plusieurs citations qui s'échelonnent de 1383 à 1400. Deux d'entre elles nous paraissent intéressantes et elles datent de 1390 : « cent aunes de toile pour faire voyles au moulin de Greffeninghe (Inv. Arch. Nord 4 B. 1849) » et « gisans en le paroche de Gravelines (Com. Flam. 13, 143) ». Observons au passage cette orthographe actuelle du nom de la ville, qui se retrouve déjà en 1331 mais demeura rare pendant longtemps.

Voyons maintenant ce qui s'est passé et ne s'est pas passé en matière de pêche et ce qui fut mis en œuvre pour relever le port de commerce.

Une occasion fut-elle perdue par la pêche gravellinoise après 1383 ?

En ce qui concerne la pêche, après 1383, Justin de PAS note que l'on ne pouvait demander aux pêcheurs de Gravelines de contribuer au relèvement du port. Pour les pêcheurs, dit-il, l'estuaire de la rivière était toujours suffisant en tant qu'accès à leurs barques. D'ailleurs, ce trafic de harengs dont Gravelines fut longtemps le principal centre pour les Pays-Bas, commença à baisser avec l'invention de la « caque », c'est-à-dire dès le début du quinzième siècle. Les autres ports, au nord des Pays-Bas, commencèrent alors à en entreprendre un commerce intensif et l'auteur s'en réfère à H. PIRENNE (opus cité pages 154 et 155).

Ces lignes pourraient faire croire que l'auteur veut dire que la destruction de Gravelines était tombée à un bien mauvais moment, au moment où s'opérait une véritable révolution dans le domaine de la pêche au hareng, révolution dont Gravelines ne put profiter au moment propice. Comme le



Cliché : Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire. La pêche locale est restée très vivante à Gravelines, durant des siècles. Photo prise par des militaires belges durant la guerre 14/18. Au fond, Petit Fort Philippe avec église et phare qui apparaît au travers du filet de la barque amarrée à l'avant-plan.

diraient nos journalistes actuels, une occasion a-t-elle été perdue ?

En réalité, l'auteur a écrit ces lignes, avant 1930, à un moment où l'on croyait encore à l'invention de la caque vers 1400. Nous allons voir que des recherches plus récentes ont démontré que la caque date de bien avant 1400, même si elle ne fut introduite dans nos régions que peu avant cette date. Nous allons voir aussi qu'elle fut connue à Nieuport et à Dunkerque, ports qui ne sont pas du nord et qui furent détruits en même temps que Gravelines, et qu'elle ne fut pas inconvenue non plus dans notre ville.

Longtemps, l'origine du caquage du hareng fut entourée d'une véritable légende qui était tenue pour une solide tradition. On disait qu'elle avait été inventée par un pêcheur ou un pilote de Biervliet (cette ville fondée également par Philippe d'Alsace). On le prénomme Gilles, ou Gillis, ou Willem ou Guillaume. On le nomme BEUKEL, BEUKEL'S, BEUKELS ou BEUKELSZOON. L'auteur des « Délices des Pays-Bas », travail édité en 1779 et déjà cité, l'appelle même BEUKELINS (nom que l'on retrouve curieusement dans le dialecte marollien de Bruxelles pour désigner une espèce de nos actuels saurets). On a dit de lui qu'il était échevin de Biervliet et qu'il mourut, en cette ville, en 1397.

On a dit de lui qu'il fut corsaire au service du Duc Philippe le Hardi. On a dit que Charles Quint, au cours de ce curieux voyage d'adieu qui suivit



Cliché : Documentatiecentrum Zeeuws Deltagebied à Middelburg-Province de Zélande-Pays-Bas aimablement transmis par Mr Wim HELM à l'intervention de Mr P.J. van der KOORDE, Administrateur de la revue « Zeeuws Tijdschrift » à Middelburg. Ce cliché, nous dit Roger DEGRYSE, représente la réplique du vitrail de 1611, dans l'église de Biervliet.

C'est à ce vitrail que faisait allusion le Pasteur Vrijlandt en 1928. L'original fut détruit par feu de guerre. Le signe étrange, entre le hareng couronné et le « kaekmesje », est une marque à apposer sur les tonnelets. Le bateau est une buse rentrant son filet. A noter que la date de 1397 figure sur ce vitrail. Tous sont d'accord pour dire que la date est inexacte.

son abdication et précéda son départ en Espagne, vint, en 1556, en l'île de Biervliet (nous verrons pourquoi Biervliet était une île à l'époque) pour saluer la tombe de ce grand homme. La date de ± 1400 était toujours admise comme étant celle de l'invention. Les légendes ont la vie dure, dit-on à juste titre. La preuve en est qu'en 1928, le Pasteur de l'Eglise Réformée de Biervliet, qui était alors le Révérend Vrijlandt, fut encore interrogé, à la demande d'un chercheur français, sur le point de savoir s'il était exact que l'église renfermait un monument funéraire dédié à l'inventeur de la caque du hareng. Le Pasteur répondit qu'il n'y avait, dans l'église, ni mausolée ni stèle funéraire de l'inventeur mais bien un beau vitrail qui rappelait cet événement. Il ajoutait, en outre, qu'une tombe de l'inventeur n'était pas connue (10). Comme on le voit, les recherches n'étaient pas encore très avancées à cette époque. On en était encore à essayer de vérifier la légende et il ne faut pas s'étonner, dès lors, que l'éminent auteur qu'est Justin de PAS, écrivant vers 1928 également, partageait encore l'opinion communément admise suivant laquelle la caque du hareng avait été « inventée » vers 1400.

(10) Albert de BURBURE de WEZEMBEEK (déjà cité) rapporte cette anecdote dans « MARINE » (Ligue Maritime Belge) de mai 1950.

Des chercheurs acharnés se sont, depuis, attelés à faire la lumière sur cette question qui a fait l'objet d'une abondante littérature en Hollande en Belgique et même en France. Ils n'ont pas ménagé leur peine et ont fouillé toutes les archives possibles pour préciser l'origine du procédé et éclairer la personnalité du mystérieux Biervliettois. Parmi ces chercheurs, l'Académicien de Marine belge Roger DEGRYSE, qui nous aide avec tant de sympathie, est loin d'être le dernier. Essayons de résumer fidèlement ce qu'il dit.

Depuis longtemps, le salage du hareng, sur terre et même sur mer (de là vient le terme de « korf-haring », harengs en paniers), était connu de même que le fumage. Le problème que l'on cherchait à résoudre était toujours le même, profiter des pêches abondantes à certains mois de l'année pour constituer des réserves pour les mauvais jours et, surtout, pour les nombreux jours de maigre imposés par l'Eglise. Il fallait aussi atteindre des régions plus éloignées de la côte où le hareng frais ne pouvait parvenir. Les harengs salés étaient présents avec ou sans tête. On les appelait « harengs saurs » ou « harengs sorets » (11). Ils étaient, cer-

(11) Le 2 mai 1270, Guy de Dampierre fait à l'Abbaye de Clairvaux un don de 20.000 harengs « sorets » à prélever sur le tonlieu comtal de Gravelines (J. FINOT op. cit.)



Cliché Archives Générales du Royaume.
Sceau de la Ville de Biervliet en 1407 au moment où me caquage du hareng prenait son essor.

tes, nourrissants mais pas toujours très appétissants. Vers ± 1250, a-t-on des raisons de croire, des pêcheurs danois qui opéraient dans le Sund (ou Sond) trouvèrent le moyen de conserver le hareng dans des tonneaux, des « caques » comme on disait en français. Les caques servaient au transport de toutes sortes de produits, graisse, beurre, viande salée, etc. Roger DEGRYSE nous fait même remarquer avec humour que ce mot, qui

fut tellement usité en français, y est demeuré fut tellement utilisé en français, y est demeuré uniquement dans un proverbe qui n'a pas son équivalent en néerlandais. « La caque sent toujours le hareng » dit-on d'un « parvenu » dont un trait ou l'autre dénote les origines. Les pêches dans le Sund étaient particulièrement abondantes d'août à octobre. La préparation se faisait sur la côte méridionale de la Suède (alors territoire danois). Cette région, où se trouve notamment la ville de Falsterbø était appelée la « Scanie ». Le poisson devait être traité aussi rapidement que possible après la pêche, ouvert, fendu, vidé des entrailles et organes génitaux et conservé, dans le sel, en tonnelets. Le sang du hareng joue un rôle dans cette préparation et le poisson, ainsi encaqué, conserve l'aspect du frais.

Le « hareng de Scanie » fut importé dans nos régions par les « Hanséates », les membres de cette puissante « Hanse germanique » qui groupait des marchands de Brême, Hambourg, Lübeck, des ports de la Baltique et aussi des villes de Kampen et Harderwijk en Hollande. Les navires hanséates venaient jusque dans le Zwin et l'on doit même à la Hanse la création de la station d'hivernage de Hoeke. On ne connaît pas la date exacte des premières importations mais l'on sait, avec certitude, que l'étape du « Hareng de Scanie » était déjà établie à Damme, en 1324. Les déchargements avaient même déjà lieu, plus souvent, à Sluis (port plus accessible comme nous l'avons vu à propos de la bataille navale de l'Écluse, en 1340). Le hareng de Scanie se répandit dans toute l'Europe occidentale. Il était plus cher que le hareng salé mais recherché pour son goût.

Au fil des années, des pêcheurs anglais, hollandais, zélandais, normands et, bien entendu, flamands eurent l'occasion de se familiariser avec ce nouveau procédé de conservation. A la suite de certaines circonstances, parmi lesquelles les troubles

en Flandre sous Louis de Male et les interventions françaises et anglaises subséquentes ne sont pas étrangers, les importations diminuèrent progressivement, à partir de 1382. En 1388, la Hanse replia même son comptoir de Bruges à Utrecht. Seule, la ville de Kampen continua à commercer avec nos régions. Il en résulta une baisse considérable de l'apport de hareng de Scanie. Pour comble, les Hanséates se trouvèrent aux prises, en 1393 et 1394, avec une puissante organisation de pirates connue sous le nom de « Frères Vitaliens ». Ils opéraient en Baltique et le long des côtes de Danemark, de Suède et même de Norvège (Bergen fut prise par eux en 1394). C'étaient, dit H. DE VOS, des marins sans travail. Il en résulta l'arrêt complet des apports..

Dès 1390, des pêcheurs allemands d'abord (ceux de l'île d'Heligoland ou « Heylighenland »), de Hollande, Zélande, Angleterre et Flandre ensuite, au courant du procédé et profitant de la disparition des Hanséates, se mirent à caquer, eux-mêmes, du hareng de la Mer du Nord et même de la Zuyderzee. Des renseignements, obtenus par recoulements, ont permis d'établir que certains (notamment à Hughevliet et à Biervliet) réalisèrent de plantureux bénéfices à cette occasion mais aussi que des protestations de la part des consommateurs des villes de l'intérieur se firent entendre.

On prétendait qu'il s'agissait d'une imitation qui ne valait pas le produit d'origine. On caquait le hareng à terre mais aussi, déjà, sur mer. Nous avons vu que Philippe le Hardi obtint le retour à Bruges des Hanséates. C'était en 1396, dix ans après la Paix de Tournai. Les Hanséates firent immédiatement observer qu'ils avaient le monopole de l'importation en Flandre du hareng caqué et que l'on ne pouvait leur faire concurrence par une imitation. Aussi, dès l'année 1396, Philippe le Hardi interdit-il le caquage du hareng en Flandre. Des protestations véhémentes se firent entendre à Biervliet et à Hughevliet mais aussi à Nieuport et à Dunkerque (ce qui prouve que l'on y caquait aussi le hareng). (12)

En 1398, le Duc autorisa les pêcheurs de Hughevliet et de Biervliet à caquer le hareng sous réserve de débarquer tous les chargements à Biervliet, de marquer les tonnelets d'une marque spéciale (pour les distinguer de ceux de Scanie) et d'exporter le produit hors de Flandre (principalement en Brabant). L'octroi de cette faveur initiale à Biervliet est attribué au fait que Marguerite de Male, Comtesse de Flandre et Duchesse de Bourgogne, était également « Dame de Biervliet », c.-à-d. seigneur du lieu. En 1402, Philippe le Hardi autorisa les pêcheurs de tous les ports de Flandre à caquer le hareng mais toujours avec l'obligation de débarquer les chargements à Biervliet et d'exporter. En 1412, Jean sans Peur autorisa le débarquement dans tous les ports de Flandre mais, toujours, avec obligation d'exporter. On note une activité de ce genre à Sluis, Ostende, Nieuport et Dunkerque. Les derniers apports de hareng de Scanie eurent lieu en 1418 et le marché était libre pour le hareng caqué flamand et pour longtemps.

(12) Aux cours de ces périodes, on rencontre les expressions « hareng contrefaçon » ou « ghebannen harinc ».

Pour avoir un aperçu sommaire de la révolution dont le caquage du hareng fut la cause dans la pêcherie flamande, le mieux est de dresser un petit tableau des chiffres que Roger DEGRYSE a pu réunir et de les commenter ensuite.

Apport de tonnelets de hareng caqué flamand :

Année :	Biervliet	Nieuport	Oostende	Gravelines
1413	290	338		
1414	462	352		
1415	492			
1416	546	24		
1417		153		
1418			89	
1420			36	
1421			134	
1426	4.254,5			
1427	3.538,5			

Dernier apport de hareng de Scanie à Damme : 480 tonnelets par 3 Hanséates.

Voilà donc quelques chiffres que des coups de sonde heureux ont pu faire découvrir dans les archives. Ils sont relatifs au début du XVe siècle, période durant laquelle le caquage du hareng s'implante solidement chez nous. Les chiffres relatifs à Gravelines proviennent des Archives Départementales du Nord à Lille (Comptes du Receveur Ducal à Gravelines de 1418 à 1423 - réf. B. 5.575). Il est donc possible que le caquage du hareng ait été tenté à Gravelines, dit Roger DEGRYSE, puisque l'on en trouve des traces.

Bien entendu, les chiffres nous montrent que Biervliet a bénéficié de la priorité qui lui avait été accordée par le privilège de 1398. Il fallut cependant un certain temps pour démarrer. Nous voyons que ce bond en avant se situe entre 1416 et 1426, soit après la libération totale du marché. Il fallut aussi s'adapter sur le plan de la technique et du personnel. Le hareng doit être traité aussitôt après la pêche. C'est un facteur primordial de succès. Il fallait donc caquer sur mer ce qui entraîna la construction de bateaux plus grands. Le navire-usine était né. Ce n'est toutefois que vers 1450 qu'apparurent les premières « buses à hareng ». (Jusque là, il fallut tirer son plan avec des bateaux ordinaires.) Ce type de bateaux fut reproduit à un nombre incalculable d'exemplaires et subsista, pratiquement, jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. Il disparut, en somme, avec l'occupation française des côtes des Pays-Bas et le blocus anglais subsequents qui entraînèrent la disparition momentanée de la pêche lointaine et la renaissance d'une pêche côtière (comme à Heist p. ex.).

Il n'est pas aisément de donner des dimensions moyennes des buses à hareng, ces dimensions ayant varié, d'après le temps et le lieu, avec une tendance à s'accroître. Le mieux est de consulter un ouvrage spécialisé comme celui de J. VAN BEYLEN ou celui de G. DESNERCK ou, encore, de visiter le National Scheepvaartmuseum à Anvers ou le National Visserijmuseum à Oostduinkerke. En effet, à la différence de ce qui se passe pour les bateaux de pêche antérieurs, de nombreuses reproductions (tableaux, gravures, et, même, quelques modèles d'époque) de buses sont parvenues jusqu'à nous. Ce type de bateau s'est développé prodigieuse-



Cliché Archives Générales du Royaume.

Sceau de la Ville de Gravelines en 1460.

Original aux Archives du Département du Nord à Lille.

ment mais davantage en Zélande et encore plus en Hollande et c'est ce que H. PIRENNE (auquel se réfère J. de PAS) veut dire lorsqu'il parle des ports du nord des Pays-Bas. Vers 1550, on note, en effet, qu'il y a ± 100 buses flamandes, ± 200 buses zélandaises et ± 400 buses hollandaises !

Roger DEGRYSE insiste encore sur le fait que les campagnes de pêche entreprises par les buses à hareng devinrent plus longues et plus lointaines et que ces circonstances entraînèrent la nécessité de protéger les unités de pêche. Cette nécessité de la protection de la pêche est à la base de la constitution par les Ducs de Bourgogne d'embryons de forces navales permanentes. On peut affirmer que ces embryons constituent les ancêtres organisés les plus lointains de notre actuelle Force Navale. Celle-ci doit encore protéger nos pêcheurs si besoin en est.

Nous avons vu le rôle important joué, dans cette affaire, par Biervliet, port créé en 1183 par Philippe d'Alsace et qui était alors situé sur la voie d'eau du même nom qui mettait la ville en communication avec l'Escaut. Dans notre introduction, nous avons fait allusion aux grands assauts de la mer de la fin du XIVème et du début du XVème sur la rive sud de l'Escaut avant la construction de la « Graaf Jansdijk ». Le plus étonnant c'est que toute cette introduction en Flandre du caquage du hareng se situe précisément dans cette région en pleine période de cataclysmes. Hughevliet fut durement touché par la grande tempête de 1377 et disparut à jamais lors du Saint Elisabethsvloed du 19 novembre 1404. Entretemps, en 1387, Hughevliet avait encore été brûlé et pillé par les Anglais, une affaire qui ressemble à la destruction de Gravelines et autres ports voisins en 1383 et qui se situe dans le cadre des mêmes hostilités. Le cataclysme de 1404 fit disparaître toute une série de villages (parmi lesquels, sans doute, Botersande, citée antérieurement) et coupa l'actuelle Flandre Zélandaise par une immense étendue d'eau appelée d'abord la Zuudzee, ensuite Dullaert et enfin Braakman. Biervliet devint une île au milieu de cette Zuudzee et pour longtemps. La petite ville d'IJzendijke constitue véritablement un appareil enregistreur du lent retrait des eaux. Cette localité, datant du début du XIIème, fut complètement submergée en 1404, également. Deux siècles plus tard, en 1604, quelques ruines commencèrent à émerger de façon permanente. Nous étions alors en pleine guerre de 80 ans et Maurice de Nassau s'empressa d'établir sur cette nouvelle île un point fortifié des Etats Généraux.

Cette situation insulaire de Biervliet lui fut, semble-t-il, profitable en tant que port de pêche. Elle le fut certainement en tant que producteur de sel. Nous avons vu que le sel était recherché et qu'il était exporté vers l'Angleterre. Un des gros producteurs de sel et d'un sel recherché pour sa qualité (la marque était protégée par les armes de la ville) était Biervliet avec son « moerzout ». A quelle chose malheur est bon, dit le proverbe. Quant à ceux auxquels la tradition a longtemps attribué l'invention du caquage du hareng, Roger DEGRYSE nous dit que Willem BEUKEL est un personnage historique en tant que pêcheur d'Hughevliet. Il faisait partie d'un équipage qui captura, en 1388, le prince portugais Don Diniz. On en trouve trace dans les archives. Il avait donc à Hughevliet au moment où le caquage fut introduit en cette localité et à Biervliet. Le fait qu'au XIVème, une famille notable de Biervliet portait ce nom est certainement à l'origine de la tradition qui en fait un

habitant de cette ville. Jacob KIEN (13), « inventeur » proposé par les Ostendais, est mentionné comme « zeerover » en 1404. Willem BEUKEL et Jacob KIEN sont de ces figures de marins qui, par leurs faits et gestes sur mer, sont demeurées populaires comme le « stierman LEIRZE » à Ostende.

Moins heureuse que sa sœur jumelle de Gravelines, Biervliet n'est plus ni port ni ville. Soudée lentement par des digues à la rive occidentale du Braakman, elle s'est trouvée reliée directement à Terneuzen lors de la fermeture définitive de ce golfe, le 30 juin 1952, et fusionnée avec cette ville, en 1970. Mais, la tradition est toujours vivante et elle reste même jeune. Ce sont, en effet l'Harmonie « Willem BEUKELSZOON » et le « drumband » du même nom qui représentaient Biervliet aux belles fêtes organisées, en 1977, à l'occasion du 150ème anniversaire de l'inauguration du Canal de Gand à Terneuzen !

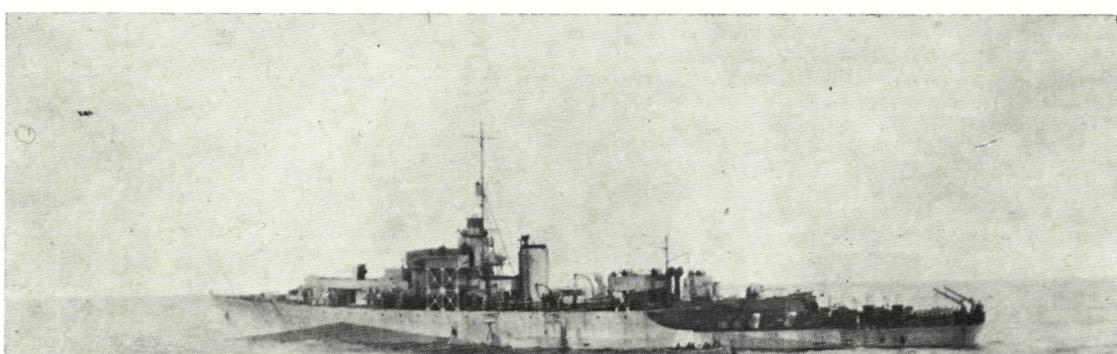
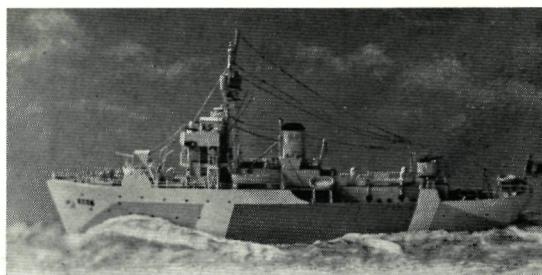
(13) G. DESNERCK signale que de nombreuses familles de pêcheurs ostendais portaient ce nom de KIEN. Lors du siège d'Ostende de 1601 à 1604, elles émigrèrent en Zélande, à Vere, Middelburg et Vlissingen (op. cit. Tome I, p. 120).



De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog

Door gebrek aan plaats en ook omdat wij door een zeer strikte timing de maanden vertraging willen inlopen wordt het artikel over onze visserij naar ons februarinummer overgeplaatst.

Graag publiceren wij echter een merkwaardige foto genomen van de K226 GODETIA en ook een foto van een prachtige maquette van de GODETIA gemaakt door de Heer Charles RYSEN, schipper van de N49 « ONZE LIEVE VROUW VAN VLAANDEREN ».



woorden uit de zeemanskist

Van oplopers en tegenliggers

OPPERMEESTER J.B. DREESEN

Wie varen wil moet, en dat meer dan ooit, een degelijke kennis hebben van de « Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee », het **ZEE-AANVARINGSREGLEMENT** zoals we het verkort plegen te noemen. Een zeer mooie uitdrukking, die in 22 letters weergeeft wat anders met bijna drie maal zoveel letters moet worden uitgedrukt.

Analoog hiermee hebben onze noorderburen hun politie- en scheepvaartreglement van de inlandse wateren gegroepeerd onder wat zij nu hun **BINNEN-AANVARINGSREGLEMENT** noemen. Verkort wordt dat voor hen de ZAR en de BAR. Goede voorbeelden van concreet taalgebruik en het ontlopen van een administratieve omschrijvingsmanie. Het Zee-aanvaringsreglement biedt ons hier een uitstekende gelegenheid om enkele typische woorden, die in dit verband gebruikt worden, tot hun recht te laten komen.

Schepen die recht of bijna recht op mekaar insturen noemen we **TEGENLIGGERS**. Bij een zodanige ontmoeting ontstaat een **TEGENLIGGERSSITUATIE**, waarbij elk vaartuig verplicht is naar stuurboord uit te wijken en hiervan kennis te geven door middel van een **UITWIJKSEIN**, dat in dit speciiek geval bestaat uit één korte stoot gegeven op de fluit of de sirene. Buiten de zojuist genoemde **UITWIJKSEINEN** kent de ZAR ook nog **MISTSEINEN**, **NOODSEINEN** en **AANDACHTSEINEN**.

Nadert men een ander schip in een sector die begrepen is tussen twee streken achterlijker dan dwars aan de ene zijde tot twee streken achterlijker dan dwars aan de andere zijde, gaande over de achtersteven, dan noemt dat **OPOPEN**, en een vaartuig dat zich in deze toestand bevindt is dan ook een **OPLOPER**.

Deze term kwam eigenlijk al voor op de bemanningslijsten van de schepen van de Oostendse Compagnie, maar toen in de betekenis van **HOOPLOPER**, dwz bemanningsleden die zonder de minste maritieme ervaring of scholing aangemonsterd werden voor de reis. Hun kwalificatie aan boord was tenandere goed te zien aan hun gage, die nog een flink stuk beneden die van de minst gekwoteerde schepeling aan boord lag. De bedoeling was dit soort mensen als een aanvulling te laten dienen

bij het eventueel uitvallen van andere bemanningsleden. Hierbij werd gerekend op een initiatie van de **HOOPOOPER** tijdens de opreis.

Buiten **tegenliggers** en **oplopers** kent het reglement ook nog vaartuigen met kruisende koersen, **KOERS-KRUISERS** zoals men ze in het Nederlands noemt. Koerskruisers die over stuurboord naderen hebben, bij gevaar voor aanvaring, voorrang, waarbij men zegt dat deze vaartuigen **PRIORITAIR**, **GEPRIVI-GEERD** of **NIET-UITWIJKPLICHTIG** zijn. Het **NIET UITWIJKPLICHTIG VAARTUIG** moet **KOERS- EN VAART HOUDEN**, terwijl het uitwijspliktig vaartuig gehouden is ruim bijtijds uit te wijken. Bij het vervullen van deze **UITWIJKPLICHT** vermijdt men in het algemeen liefst van **VOOR** een ander vaartuig **OVER TE LOOPEN**. **BIJGEDRAAIDE** zeilaartruigen moeten, eveneens, als hun positie tov andere vaartuigen dit verplicht, uit de weg gaan.

MEELIGGERS zijn vaartuigen die in de onmiddellijke omgeving een identieke koers sturen. **BIJLIGGERS** hebben niet direct met het Zee-aanvaringsreglement te maken maar zijn vaartuigen die **MET WEINIG** of **GEEN VAART OVER DE VOORSTEVEN** een storm afrijden of in de onmiddellijke omgeving van de ene of andere haven het daglicht afwachten om binnen te lopen. Desgevallens kan men ook **GAANDE HOUDEN** waarbij men dan met juist voldoende vaart om te sturen in de onmiddellijke buurt blijft rondvaren. Een **BIJLIGGER** is ook nog een term in de wereld van de binnenvaart waarbij men dan een schip mee bedoelt dat een gedeelte van de vracht van een **BEURTSCHIPPER** overlaadt. Ook **DWARSSTROOMBEDRIJVERS** hebben niets met de ZAR te maken, omdat het eenvoudigweg vaartuigen zijn die **DWARSSTROOMS** afrijden, iets dat vroeger in de tijd van de zeilschepen wel meer voorkwam dan tegenwoordig. Nauw verwant hiermee zijn **DWARSSTROOMS**, dit zijn vaartuigen die niet naar hun roer luisteren en die dus **ROERLOOS** zijn.

Vissende vaartuigen worden, in grote trekken ingedeeld in **TREILVISSERS** en vaartuigen bezig met de uitoefening van de visserij, niet zijnde de treilvisserij. Vissende treilvissers zal men bij voorkeur ver genoeg **ACHTERLANGS** passeren, een vissende drijfnetvisser **BENEDENWINDS** en een vaartuig vissende met de snurrevaad ofte deense zegen **BOVENSTROOMS**. In tegenstelling hiermee spreekt

men dan ook over VOORLANGS, BOVENWINDS en BOVENSTROOMS.

Een andere uitdrukking, zeer typisch als ze in haar maritieme betekenis gebruikt wordt is OVERSTUUR. Men zegt van een vaartuig dat het OVERSTUUR DRIJFT of VAART als het achteruit drijft of vaart. Tegenwoordig gebruikt men voor deze beweging ook wel het werkwoord DEINZEN. Men LIGT OVERSTUUR als het schip over een andere boeg ligt dan men verlangt.

Voor de eenzame zeeman die vanop de brug van zijn schip in de pikdonkere nacht staat te turen wordt dat taalkundig zeer konkreet.

Hij gaat uit de weg voor TEGENLIGGERS en NIET-UITWIJKPLICHTIGE KOERSKRUISERS terwijl hij KOERS- en VAART zal HOUDEN voor OPLOPERS en UITWIJKPLICHTIGE KOERSKRUISERS. Hij zal al deze vaartuigen echter constant en nauwkeurig IN DE PEILING houden. Zonder enig reglementair belang zijn voor hem de MEELIGGERS, maar die zal hij met des te meer genoegen in zijn beperkte sfeer opnemen. Zij vormen voor de eenzame zeeman in de vaart de meest « sociale » groep van al de vaartuigen die hij ontmoet of ziet, want ten overstaan van de veelvuldige gevaren op zee is en blijft het aangenaam IN COMPAGNIE te varen, zelfs als het met een volslagen onbekende is.

* —————

ZEE ROMANCE...

Inktzwarte nacht,
pijn in mijn hart.
witgloeiend schuim dwarreelt om me heen,
de branding bruist, wild en onstuimig,
als 't ruisende vocht in mijn hart.

Kijk ik met glinsterende ogen
naar de zee,
wordt jouw gezicht weerspiegeld,
in honderden mysterieuze sterretjes.

De Zee, de Zee neemt,
jouw heeft ze me ontstolen,
de zweele Zeewind fluistert je naam,
de branding lokt,
de maan glimlacht uitnodigend,
toch mijn liefste,

Kan ik niet naar je komen...

Mat/Damar Karina van Aubel
ZSF

Door reden van technische aard - wat klinkt dat goed - werd het mooie gedicht van Karina Van Aubel, in ons vorig nummer nogal vermindert. Om alles goed te maken, publiceren wij het opnieuw, met een « uitnodigende glimlach » naar Karina om ons in de toekomst nog dergelijke mooie gedichten toe te zenden.

De red.

Postzegelnieuws

De geschiedenis der scheepvaart op postzegels (VI)

door Eerste Meester Chef A.A. Jacobs

19e EEUW : GEDAANTEVERWISSELING DER WERELDSCHEEPVAART.

In 1812 verklaarden de Verenigde Staten van Amerika de oorlog aan Engeland. De krijgsverrichtingen van de Verenigde Staten zagen er op het land niet zo denderend uit; op zee daarentegen konden ze bogen op de vernietiging van de Britse « Guerrière » door het fregat « Constitution » (USA Yv 502).



Yv. 502

Op het Europese vasteland leek de oorlog in Griekenland (1827) geen einde te nemen. De beslissing in de Griekse vrijheidsstrijd werd gebracht door de slag bij Navarino. In deze zeeslag stond de Verenigde Engels-Frans-Russische Vloot, aangevoerd door de admiraals de Rigny, Codrington, en Heyden, tegenover deze van de Turken en de Egyptenaren (Griekenland Yv 370, 371, 374).

Uit deze Griekse vrijheidsstrijd traden ook enkele kundige zeelieden naar voor, zoals admiraal Constantijn Kanaris (of Kanaris), als zodanig niet te verwarren met de gelijknamige admiraal uit de tweede wereldoorlog en admiraal Miaoulis (Griekenland Yv 380, 384).

In 1830 verzorgde de Franse marine onder het bevel van admiraal Duperré het troepentransport tijdens de expeditie naar Algiers (Algiers Yv 100).

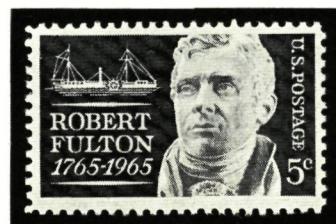
Admiraal Abel-Dupetit-Thouars ondernam drie hydrografische studiereizen. Hij nam de Marquesos-eilanden in bezit.

Hiermee loopt een tijdperk ten einde: de tijd van het zeilschip als oorlogsbotem (Peru Yv 123 aé).



Yv. 297

Vanaf het midden der 19e eeuw is de stoomscheepvaart een realiteit geworden. Alle marines, zowel de militaire als deze van de koopvaardij en de visserij maakten er gretig gebruik van. Een enkel scheepstype bleef als zeilschip op grond van zijn snelheid, elegantie en tonnemaaft nog een paar jaar voortleven: de Clipper. Met deze Clipper stierf de zeilaart dan ook een mooie dood (Belgisch Congo Yv 297).



Yv. 787

Op 21 augustus 1803 deed Robert Fulton voor het eerst in de geschiedenis een proefvaart met een klein houten vaartuig, uitgerust met een stoommachine. Deze gebeurtenis greep plaats op de Seine. In 1807 liep de « R.S. Clermont » van stapel, uitgerust met een 20 pk-stoommachine (USA Yv 181). Op 17 augustus deed dit schip zijn « maiden-trip » langs de Hudson, via New York naar Albany. Men beschouwt dan ook deze succesvolle vaart als het begin van de stoomscheepvaart. Een merkwaardig toeval: in het prille begin waagde de mens zich voor het eerst met een boomstam op



Yv. 181

een rivier. Duizende jaren later waagde hij zich met een door stoom aangedreven schip voor het eerst eveneens op een rivier.

Van dit ogenblik af zagen alle marines het belang van het stoomschip in. In de eerste helft van de 19e eeuw greep er een totale omwenteling in de scheepvaart plaats, die haar hoogtepunt bereikte tussen 1840 en 1850. Verscheidene schepen maakten geschiedenis zoals de Engelse « Royal William » (Canada Yv 169) en de Noordamerikaanse « Savannah » (USA Yv 476), die beide de eer bewistten als eerste de Atlantische Oceaan te hebben overgestoken. Een feit staat echter vast, namelijk dat de « Royal William », overgedragen aan Spanje en herdoopt tot « Isabel II », later als de « Reina Gobernadora » (Spanje Yv 1265) tot oorlogsschip omgevormd werd en als eerste stoomschip ter wereld met kanonnen schoot.



Yv. 1265

In 1854 hebben Frankrijk en Groot-Brittanië tegen Rusland een smaldeel ingezet, uitgerust met stoommachines. Het was hun bedoeling de vesting Sebastopol, die door admiraal Nakhimov verdedigd werd, in te nemen. Om de haven te kunnen verdedigen, liet de Russische admiraal de helft van zijn vloot zinken. Hij had er echter geen rekening



Yv. 1711

mee gehouden dat zijn tegenstanders over « zwemende batterijen » beschikten, die voorzien waren van gepantserd staal van 10 cm dik, waartegen de Russische kanonskogels niets konden beginnen. Dit gebeuren werd herdacht door de oprichting van een gedenkteken aan de haveningang van Sebastopol (Rusland Yv 1711).



Yv. 249

De Krimoorlog luidde op deze wijze een nieuw tijdperk in, dat tot op heden nog steeds voortduurt, namelijk dit van het duel tussen pantsering en kanonnen.

Enkele pantserschepen zullen ons steeds bijblijven; zo b.v. de Franse « Gloire », de Noordamerikaanse « Monitor » en de Peruaanse « Huascar » (Peru Yv 134), die samen met de Chileen Arturo Prat (Chili Yv 249) en de Peruaan Grau (Peru Yv 134) tijdens de Chileens-Peruaanse oorlog in 1870 roemvol de geschiedenis inging. In deze korte opsomming moet ook het Spaanse fregatschip « Numancia » (Spanje Yv 1266) vermeld worden, dat als eerste pantserschip een wereldreis ondernam.

Reeds in 1866 kreeg Italië het met Oostenrijk aan de stok. In de zeeslag bij Lissa behaalde Oostenrijk, onder de leiding van schout-bij-nacht Wilhelm von Tegetthoff (Oostenrijk Yv 475) de zege. Net voor de aanval seinde Tegetthoff het historisch geworden bericht: « Pantserschepen moeten de vijand aanvallen en tot zinken brengen ».

Deze zeeslag bij Lissa was na deze bij Trafalgar de eerste op volle zee tussen twee vloten. Bovendien was het de eerste zeeslag tussen zowel stoom- als pantserschepen.

Nadat de Verenigde Staten aan Spanje de oorlog hadden verklaard, vernietigde admiraal Dewey op 1 mei 1898 (Filippijnen Yv 226) het eskader van Montejo (Filippijnen Yv 258). Op 6 juli ontmoette het eskader van admiraal William Sampson de schepen van admiraal Cervera in de wateren rond Santiago de Cuba. Cervera was kansloos, daar hij bij gebrek aan kolen geen enkele reddende haven kon bereiken. Admiraal Schley (USA Yv 358), die tijdelijk het Amerikaanse eskader aanvoerde, wachtte de Spanjaarden op voor de haven van Santiago de Cuba. De gewisse dood voor ogen vaarde het Spaanse eskader uit. Opmerkelijk hierbij is, dat geen enkel geval van desertie gemeld werd; integendeel, er was op een van de schepen een blinde passagier aan boord, een oude matroos, die de roep van het vaderland en de eer niet kon weerstaan.

De twintigste eeuw.

In het begin van deze eeuw wisten de Japanners tijdens de Russisch-Japanse oorlog de Russen een gevoelige slag toe te brengen. De Japanners, die onder het bevel stonden van admiraal Heihachiro Togo (Japan Yv 242) verrasten hun tegenstanders onder het bevel van admiraal Makarov door een plotselinge aanval op de Russische pantserschepen, die in de haven van Port Arthur geankerd lagen. Drie pantserschepen werden toen in de grond geboord. De Japanse zeehegemonie werd hierdoor onmiddellijk een feit (Japan Yv 166-69). Vanuit de Oostzee vaarde admiraal Rojestveski Makarov ter hulp, maar ook zijn eskader werd zwaar gehavend, dit door de scheepskanonnen van Togo. In deze slag (27 mei 1905) onderscheidde zich admiraal Rudnev met zijn kruiser «Varjag» (Rusland Yv 2031) door zijn moedig gedrag.



Yv. 242



Yv. 2031

In de Eerste Wereldoorlog werd een belangrijke plaats ingenomen door de vloten. Groot-Brittannië en Duitsland hadden er immers voor gezorgd, dat hun vloten de machtigste van hun tijd waren. Voor Groot-Brittannië, dat toen enkel via het water te bereiken was, was het bezit van een goed uitgeruste vloot zonder twijfel de beste strategische troef. De admiralen Fisher en Tripitz lieten zich in deze tijd het meest opmerken. Aan Fisher danken we de «Dreadnoughts», waarbij alle bestaande oorlogsschepen plotseling verouderd leken. In vele landen werden de vlootbouwprogramma's herzien. Ook de Spaanse kapitein-ter-zee Villaamil (Spanje Yv 1267) leverde in deze periode baanbrekend werk.

In deze tijd kende men naast de vele grote en kleine zeeslagen, ook landingspogingen, zoals deze bij de Dardanellen (Turkije Yv 1227), waarbij Fransen en Britten betrokken waren. Bij deze gebeurtenissen trad ook een man op de voorgrond, die later de stichter van het nieuwe Turkije zou worden: Kemal Ataturk (Turkije Yv 1230).



Yv. 1230

Een nieuw wapen deed toen zijn intrede in het strijdgebeuren: de duikboot. Het belang ervan werd reeds in de eerste ogenblikken duidelijk: in een minimum van tijd werden drie Britse kruisers naar de zeebodem gezonden. Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog bevond zich een Duitse vloot eenheid in de Stille Oceaan. Deze eenheid wilde immers de weskust van Zuid-Amerika bereiken. Op 1 november stootten de Duitse schepen onder leiding van Graf von Spee op een Brits eskader onder schout-bij-nacht sir Christopher Cradock. In dit samentreffen, dat plaats greep nabij de Baai van Coronel, werd het grootste gedeelte van Craddocks eskader vernietigd. 's Anderendaags stuurde de Britse admiraliteit een grote zeestrijdmacht onder leiding van admiraal Sturdee om de rekening te vereffenen. De Duitsers werden een totale nederlaag toegebracht nabij de Falkland-Eilanden (Falkland-Eilanden Yv 80).



Yv. 80

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden ook nieuwe wapens uitgetest, zoals de Italiaanse snelboten, die de Oostenrijkse kruiser «Sankt-Stephan» tot zinken brachten. De menselijke torpedo, ook een uitvinding van Italiaanse makelij, werd met succes beproefd tegen het Oostenrijkse pantserschip «Viribus Unitas» (Oostenrijk Yv 141).



Yv. 413



Yv. 507

Op het einde van de oorlog brak in Rusland de oorlog los. Matrozen stelden zich in de eerste rijen van de rode opstandelingen (Rusland Yv 413). In Hongarije zorgde admiraal Horthy ervoor dat zijn land bevrijd werd (Hongarije Yv 506-508).

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in 1939 ving een nieuw tijdperk in de marinegeschiedenis aan.

De eskaders ondergingen diepgaande veranderingen door het aanwenden van nieuwe strijdmiddelen en kamptechnieken. De grootste oceaan ter wereld werd dan ook het grootste slagveld, dat er ooit bestaan heeft. Op dit golvend strijdtonnel speelden zich erg gevarieerde taferelen af; van het zinken van een Brits slagschip in zijn verdedigde thuishaven door een Duitse U-boot, tot gevechten, die soms maandenlang aansleepten. Het Derde Rijk bouwde zijn zeestrijdkracht vooral uit met U-botnen, doch ook de gewone oorlogsschepen werden niet verwaarloosd (Duitsland Yv 748, 794). Dit laat zich illustreren door het pantserschip «Graf von Spee» (Falkland-Eilanden YV ...) en de slagkruiser «Bismarck», die beide een dramatisch einde kenden.

De Italianen vervoerden hun troepen, die in Libië en Griekenland vechten moesten, over de Middellandse Zee. Op 28 en 29 maart 1941 vond te Matapan een zeeslag plaats tussen de Italiaanse en Britse strijdkrachten. Het gevecht resulteerde in een zware nederlaag voor de Italianen: drie zware kruisers en twee torpedojagers tegen één vliegtuig. De aanvoer van Britse troepen naar Griekenland werd op deze manier beveiligd (Italië Yv. 282).

De grootste zeegevechten uit de Tweede Wereldoorlog vonden echter plaats in de Stille Oceaan. De strijd werd er ingeleid door de aanval op Pearl Harbour, waar Japanse vliegtuigen een heel Amerikaans eskader, bestaande uit slagkruisers en kruisers, in de grond boorden (Japan Yv 338).



Yv. 1037

De Japanners overrompelden de Filippijnen (Filippijnen Yv 32-33) en rukten verder op naar Guam, Birma en Maleisië..., nadat ze de Nederlandse zee-strijdkracht onder admiraal Doorman (Nederland Yv 432) vernietigd hadden. De Amerikanen herpakten zich in de tweede slag der Filippijnen en na het afwerpen van de beruchte atoombommen op Hiroshima en Nagasaki dwongen ze de Japanners tot wapenstilstand aan dek van de slagkruiser Missouri (Turkije Yv 1037).

Het einde van de Tweede Wereldoorlog ging helaas niet gepaard met een algehele ontspanning, integendeel een koude oorlog brak uit en tal van plattelijke oorlogen, zoals die in Korea, lieten de wereld de adem inhouden.

Onze moderne tijd werd nogmaals opgeschrikt in 1956, toen Engelsen en Fransen een aanval uitvoerden op het Suezkanaal en Port Said (Egypte Yv 403).



Yv. 3641

Vandaag de dag hebben de oorlogsmarines van vrijwel alle landen nogmaals een grondige hernieuwing ondergaan: ultramoderne schepen, voorzien van nieuwe bewapeningssystemen, deden hun intrede. Ook de vliegdekschepen hebben nog een reële gevechtswaarde (USA 628). Ze zijn uitgerust met kernenergie evenals de onderzeesboten, waarin vooral de Russen het monopolie trachten te verwerven (Monaco Yv 436).

De hedendaagse koopvaardijvloot.

De industriële revolutie en het gebruik van de stoommachine zijn er de oorzaken van dat in de tweede helft der 19e eeuw grote rederijen tot bloei kwamen. Dit gebeurde met staatssteun of met privékapitaal, zowel in Groot-Brittannië als in Frankrijk, Japan, USA, enz.

Natuurlijk bleef ook de individuele inzet van mannen, die door hun baanbrekend werk de zeehandel tot grote ontwikkeling brachten, onontbeerlijk; v.b. Albert Ballin (Duitsland Yv 138).



Yv. 207



Yv. 299

Passagierschepen werden toen omgevormd tot echte drijvende paleizen zoals in het bijzonder de Cunard Line (België Yv 297), de Compagnie Générale Transatlantique (Frankrijk Yv 299-300), de Italia (Italië Yv 315), de Norddeutsche Lloyd (Duitsland Yv 602), de Hamburg-Amerika lijn (Duitsland, West-Berlijn Yv 111, 112) en de Zim (Israël Yv. 147).

Op 13 augustus werd midden in open zee vanaf het achterdek van de Franse transatlantieker « Ile de France » een watervliegtuig gekatapulteerd, dat drie uur later met drie postzakken in New York landde. Het tijdperk der luchtpost was hiermee aangebroken (Frankrijk Yv 416-418).

De schepen worden steeds groter. Tot 1914 had een vrachtschip gemiddeld 3.000 BRT. Rond 1945 was een 5.000 BRT, gemiddeld en later een 10.000 BRT, geen uitzondering meer (Nederland Yv 666).

De opgang der tankers is nog opmerkelijker.



Yv. 666

Ook de visserij plukt de vruchten der technische vooruitgang; daar, waar vroeger de visser met een miniem schuitje (Fidji Yv 106) zijn werk uitvoerde, treffen we nu grote rederijen aan, die een hele vloot onder hun beheer hebben (Nederland Yv 668). In onze twintigste eeuw, die wel de geschiedenis zal ingaan als het begin van het atoomtijdperk, wordt in de scheepvaart, weliswaar schoorvoetend, gebruik gemaakt van de atoomenergie als voortstuwingssmiddel.

De USA, Engeland en Frankrijk bezitten, evenals de Russen, reeds atoomduikboten. In 1958/59 vaarde de Amerikaanse atoomduikboot « Nautilus » onder het poolijs door. Als eerste atoomvrachtschip liep de « Savannah » van stapel. In de Sovjet-Unie deed men op dit gebied ook een duit in het zakje en in 1959 demonstreerde men er de atoomijsbreker « Lenin ».

Tegenwoordig opteert men niet meer zo zeer voor « groter », maar meer voor « rationeler ». Dit verklaart waarom de containerschepen momenteel een goede beurt maken.



Yv. 451

Als laatste snufje kunnen we nog de Hoovercraft vermelden, hetgeen er ons aan herinnert dat het luchtverkeer het langzaam maar zeker haalt op het zeeverkeer. Er zal weliswaar nog geruime tijd van de zeeweg gebruik gemaakt worden, maar we kunnen niet ontkennen dat de glorietijd van de scheepvaart stilletjes wegebt.

HISTOIRE DE LA FORCE PUBLIQUE

par le Lieutenant Général FP EMILE JANSSENS
Un volume de luxe de 360 pages, illustré de nombreux documents, photos et dessins inédits, en noir et en couleurs. Aquarelles originales de James Thiriar. Format 295 x 235 mm. TIRAGE LIMITE. SORTIE DE PRESSE : MARS 1979.

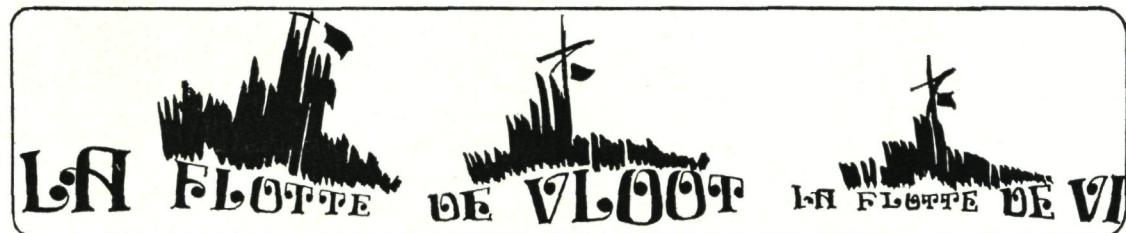
Bien qu'elle soit aussi passionnante à lire qu'un roman, elle est un rigoureux travail d'historien qui s'appuie sur des informations puisées aux meilleures sources. Il ne sera désormais plus possible de traiter de l'Histoire de notre ancienne colonie, sans

se référer à cet ouvrage écrit par celui qui a été, pendant vingt ans, un témoin privilégié - et souvent un acteur important - de la vie congolaise.

Les 500 premiers exemplaires commandés seront numérotés et dédicacés par l'auteur. Réservez le vôtre dès maintenant.

CONDITIONS SPECIALES DE SOUSCRIPTION :
1.600 fr. au compte IPPA No 702-0223395-06, GHESQUIERE ET PARTNERS, Avenue des Scarabées 5 - 1050 Bruxelles, pour réservation de 1 exemplaire de l'**HISTOIRE DE LA FORCE PUBLIQUE**.

INFO MARINE



bezoek vreemde schepen

visites navires étrangers

De Franse mijnenjagers « HMS BRONINGTON, IVESTON, KIRKLISTON » en de kustmijnenveger jager « HMS WILTON » brachten een routinebezoek aan OOSTENDE van 13 tot 17 november 1978.

De schepen stonden onder bevel van Lieutenant Commander T.S. TAYLOR RN. aan boord van HMS BRONINGTON.

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 450 ton
Afmetingen : 46.3 x 8.8 x 2.5 m
Bemanning : 38.

* * *

Het Nederlands patrouillevaartuig Hr. Ms. HADDA, bracht een routinebezoek aan GENT van 17 tot 20 november 1978.

Het schip stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee W. LEINDERS.

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 225 ton
Afmetingen : 363,3 x 6,2 x 1,8 m
Bemanning : totaal 27.

* * *

De Amerikaanse onderzeeboot USS BILLFISH, bracht een routinebezoek aan ZEEBRUGGE van 13 tot 17 november 1978.

Het schip stond onder het bevel van Commander D. VOLGENAU, USN.

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 4.640 ton
Afmetingen : 89 x 9,5 x 7,9 m
Bemanning : 107.

* * *

De Franse kust-mijnenvegers « VERSEAU - CAPELLA - CEPHEE - PHENIX en CAPRICORNE » brachten een routinebezoek aan OOSTENDE van 20 november tot 24 november.

De schepen stonden respectievelijk onder het bevel van Korvetkapitein de LONGEAUX en de Luitenant-ter-Zee WALTER, PARRIN, LE GAC en CARON.

Karakteristieken

Waterverplaatsing : 440 ton
Afmetingen : 46.4 x 8.6 x 2.5 m
Bemanning : 38.

* * *

De Nederlandse 3de mijnenbestrijdingsflottielje, bestaande uit : Hr. Ms. RHENEN - HOOGEZAND - HOOGEVEEN - DOKKUM - STAVERMAN en CHOMPFF brachten een routinebezoek te Oostende van 27 november tot 1 december 1978.

De flottielje stond onder het bevel van Kapitein Luitenant-ter-Zee L.G. VERHOEVEN.

Karakteristieken

	Water-verplaatsing	Afmetingen	Bemanning
Rhenen	453 ton	45,7x8,5x2 m	38
Hoogezaand	453 ton	45,7x8,5x2 m	38
Hoogeveen	453 ton	45,7x8,5x2 m	38
Dokkum	453 ton	45,7x8,5x2 m	38
Staverman	169 ton	30,3x5,6x1,6 m	14
Chomppff	169 ton	30,3x5,6x1,6 m	14

* * *

Het NAVO Smaldeel STANOVFORCHAN bracht een routinebezoek aan GENT van 8 december tot 12 december 1978.

Het NAVO Smaldeel STANAVFORCHAN bestond uit 7 mijnenvegers/jagers :

BNS TRUFFAUT	België
HMS HUBBERSTON	Gr.-Brit.
FGS PADERBORN	D.B.R.
HNMS NAALDWIJK	Nederland
HNMS SITTARD	Nederland
USS LEADER	U.S.A.
USS ILLUSIVE	U.S.A.

Het NAVO Smaldeel SIANAVFORCHAN stond onder bevel van Fregatkapitein P. MARIN, aan boord van de BNS TRUFFAUT.

Karakteristieken

	Water- verplaatsing (Ton)	Afmetingen (Voet)	Bemanning
BNS Truffaut	780	172,5 x 35 x 11	72
HMS Hubberston	425	153 x 28,8 x 82	38
HNLMS Sittard	453	149 x 28 x 6,5	38
HNLMS Naaldwijk	453	149 x 28 x 6,5	38
FGS Paderborn	420	147,7 x 27,2 x 8,5	46
USS Leader	735	52,4 x 11,0 x 4,2	76
USS Illusive	735	52,4 x 11,0 x 4,2	76
	*	*	

* *

Het Franse patrouillevaartuig « PERTUISANE » bracht een routinebezoek aan ANTWERPEN van 11 december tot 15 december 1978.

Het vaartuig stond onder bevel van Luitenant-ter-Zee PELTIER.

Karakteristieken

Waterverplaatsing	: 130 ton
Afmetingen	: 37 x 5,3 x 1,6 m
Bemanning	: 19.

*
* *

Het Britse fregat HMS ARETHUSA, bracht een routinebezoek te ANTWERPEN, van 12 tot 14 december 1978.

Het schip stond onder het bevel van Captain K.A. SNOW R.N.

Karakteristieken

Waterverplaatsing	: 2.860 ton
Afmetingen	: 113,4 x 12,5 x 5,5 m
Bemanning	: 251.

X X X

BEELDBANDGROETEN VOOR WESTDIEP



L'enregistrement sur vidéo-cassette de messages des familles à l'intention des membres d'équipage de la frégate de la Force Navale « F 911 Westdiep » était une expérience tout à fait nouvelle qui valait la peine d'être tentée.

Het opnemen van berichten van familieleden voor de bemanning van het fregat van de Zeemacht « F 911 Westdiep » op videocassette is een totaal nieuw experiment dat de moeite was om eens te proberen.

X X X

REMISE DES AILES

C'est après une instruction de pilotage élémentaire reçue à la Force Aérienne que les enseignes de vaisseau Lejeune P. et Blomme W. de la Force Navale ont décroché leur brevet de pilote d'hélicoptère à l'Ecole d'aviation légère de la Force Terrestre à Brasschaat et ce après un cycle d'instruction d'environ sept mois.

Une cérémonie eut lieu le 9 novembre en présence du capitaine de vaisseau Schlim, adjoint au chef d'Etat-Major de la Force Navale, du colonel Leblanc, commandant adjoint de la Division entraînement des Forces de l'intérieur, du colonel De

VLEUGELOVERHANDIGING

Na een algemene vliegtuigopleiding bij de Luchtmacht hebben de vaandrigs-ter-zee P. Lejeune en W. Blomme van de Zeemacht hun brevet van helikopterpiloot. Ze behaalden dit brevet na ongeveer 7 maanden opleiding aan de School van het licht vliegwezen van de Landmacht te Brasschaat. Deze plechtigheid vond plaats op 9 november II. in aanwezigheid van kapitein-ter-zee Schlim, adjunct stafchef van de Zeemacht, van kolonel Leblanc, adjunct commandant Divisie Training van de Binnenlandse Strijdkrachten, van kolonel De Permentier,



Permentier, directeur de l'aviation légère de la Force Terrestre et du lieutenant colonel Debois commandant l'Ecole d'aviation légère de la Force Terrestre. Les enseignes de vaisseau Lejeune et Blomme vont, dans un avenir immédiat, perfectionner leur instruction en France où ils vont s'écoler sur Alouette III pour pouvoir exécuter des missions spécifiques à la Force Navale.

directeur van het licht vliegwezen van de Landmacht en van luitenant-kolonel Debois, commandant van de school licht vliegwezen van de Landmacht. De vaandrigs-ter-zee Lejeune en Blomme gaan binnenkort hun opleiding vervolledigen in Frankrijk op Alouette III om de specifieke opdrachten voor de Zeemacht te kunnen uitvoeren.

X X X

SPAANS ERETEKEN

Woensdagmiddag 8 november had in de mess officieren van de marinékaserne Bootsman Jansen een intieme plechtigheid plaats, waarbij aan oppermeester Jan Dreesen en oppermeester Richard Van Hooff, door de Spaanse militaire attaché, luitenant-kolonel Alfredo Chamorro Chapinal namens Zijne Majestet Don Juan Carlos I, Koning van Spanje, het « Cruz de caballera del merito civil » werd uitgereikt.
In zijn toespraak onderlijnde kolonel Chamorro de verdiensten van beide keuronderefficiënten, als schipper en chef-mechaniker van het koninklijk yacht « Avila » - welke onder Belgische Zeemachtvlag vaart - vergezellen Jan Dreesen en Richard Van Hooff reeds jaren onze koning en koningin naar Spanje tijdens de vakantiemaanden. In hun talrijke contacten met de Spaanse autoriteiten en bevolking, en ook wel me de Spaanse koninklijke familie - alhoewel ze over dit laatste bijzonder diskreet zijn - hebben ze beiden zeer veel bijgedragen om de banden tussen België en Spanje te verstevigen en aan te snoeren.

DECORATION ESPAGNOLE

Une cérémonie intime se déroula mercredi 8 novembre dernier dans le mess officiers de la caserne Bootsman Jansen pendant laquelle fut remise au maître principal Jan Dreesen et au maître principal Richard Van Hooff la « Cruz de caballero del merito civil » par l'attaché militaire Espagnol le lieutenant-colonel Alfredo Chamorro Chapinal au nom de sa majesté Don Juan Carlos I, roi d'Espagne. Dans son discours le colonel Chamorro, souligna les mérites des deux sous-officiers d'élite.
En tant que patron et chef mécanicien du yacht royal, battant pavillon Force Navale à bord duquel Jan Dreesen et Richard Van Hooff accompagnaient depuis des années notre Roi et notre Reine lors des mois de vacances.
Dans leur nombreux contacts avec les autorités et la population espagnole ainsi que lors des contacts avec la famille royale espagnole (bien qu'ils soient très discret à ce sujet) ils ont contribué à resserrer les liens unissant la Belgique et l'Espagne.



INFO RESERVE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

NATIONALE AKTIVITEITEN

1. Benoemingen - Nominations

De reserveofficieren hierna vermeld werden op 27 september '78 in de hogere graad benoemd. Zij nemen anciënniteitsrang op de naast hun naam vermelde datum :

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade supérieur le 27 septembre '78. Ils prennent rang d'ancienneté à la date en regard de leur nom :

Benoemd tot reserveluitenant ter zee 1e klas Nommés au grade de lieutenant de vaisseau de 1e classe de réserve

DEWILDE E.
DEPERMENTIER O.
DECOCK P.
JANSSENS F.
RASSCHAERT A.

Benoemd tot reserveluitenant ter zee

Nommés au grade de lieutenant de vaisseau de réserve

FRICKE E.
DAUBECHIES J.
ROUSSEAU M.
DEREYDT H.
VANDERSTAPPEN R.
BLOMMAERT P.

Benoemd tot reservevaandrig ter zee

Nommés au grade d'enseigne de vaisseau de réserve

DESTICKERE E.
GILIS J.

2. EREKEKENS - DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Militair Kruis kan ook worden verleend aan Reserve-Officieren

Door het Ministerie van Landsverdediging, Dienst Eervolle Onderscheidingen en Militaire Plechtigheden, wordt de aandacht er op gevestigd, dat het Militair Kruis ook kan worden verleend aan reserve-officieren.

Er wordt terzake verwezen naar het Koninklijk Besluit van 23 oktober 1913, nr. 1805, dat luidt als volgt :

— **Artikel 1** : Het Militair Kruis der 2de klasse zal kunnen verleend worden aan de reserveofficieren die vijfentwintig jaar goede en trouwe dienst hebben, ieder jaar gedurende hetwelk zij zich aan wederoproepingen onderworpen hebben, voor één jaar dienst tellende.
Die onderscheiding zal nochtans niet verleend worden aan deze van die officieren, die het burgerlijk kruis kunnen ontvangen.

— **Artikel 2** : Het Militair Kruis der 1ste Klasse zal in dezelfde voorwaarden kunnen verleend worden aan de officieren, vermeld bij artikel één, wanneer zij vijfentwintig jaar de graad van officier zullen hebben.

— **Artikel 3** : De Minister van Landsverdediging is belast met uitvoering van onderhavig besluit. De reserve-officieren, die de voorwaarden vervullen voor toegekening van het Militair Kruis, richten zich daarvoor het best tot hun mobilisatiekern.

Ter herinnering : het mobilisatie-organisme van de RO-ZM is CENPERS, Kazerne LTZ Victor BILLET, Sint-Kruis-BRUGGE.

ROGIE
N5.

3. IIIDE LEGER-NATIE-MARS

In het raam van de kontaktdagen Leger-Natie organiseerde de kring der reserveofficieren NVRO van GENT op zaterdag 04 november jongstleden een 35 Km-mars langsheen de schilderachtige oevers van de Leie. Ruim 1.400 burgers en militairen namen aan deze activiteit deel. Onze kring was op de mars vertegenwoordigd door FKP(R) ROGIE, vicevoorzitter van de beheerraad.

Het was ook voornoemde beheerder van onze vereniging die ons vertegenwoordigde op de Vde Canadese Bevrijdingsmars welke op 01 november laatstleden plaats had tussen HOOFDPLAAT (NL) en KNOKKE over een afstand van 33 km. De mars was ingericht door een heemkundige kring van Knokke met de medewerking van het Canadese leger.

4. L'HEURE DE LA DEMESURE

Lors du récent Challenge International de Tir pour officiers de réserve, 1e Lieutenant-Colonel MARIQUE, Président du COR-BRUXELLES a prononcé une allocution dont voici un passage qui intéresse plus particulièrement tous les officiers de réserve :

— Messieurs, je crois que nous vivons actuellement à l'heure de la démesure. Le monde est rempli de gens qui ne sont pas plus sages que la grenouille qui enviait le volume du bœuf. On voit des chefs d'Etat se croire grands alors qu'ils sont petits, et c'est ainsi qu'il y a en Afrique plus de troupes étrangères que pendant la colonisation (applaudissements). Dans un pays proche, on a créé une « Ecole de Guerre » contre l'Armée qui forme les futurs objecteurs de conscience au service de la non-violence. Et tant d'autres exemples de démesure. Il faut remonter à la mythologie grecque pour trouver un tel remue-ménage au sein des gouvernements.

La politique, au contraire, ne devrait pas consister à « suivre l'opinion publique », mais à la précéder. Elle devrait braver l'impopularité, forcer le destin et ensuite recueillir l'adhésion de la nation.

Ce qui importe, ce n'est pas d'avoir une doctrine, c'est d'être capable de la violer à bon escient au nom de l'immortel principe qui veut que l'on puisse manger de la charcuterie et mépriser les cochons. Mais en fait nous sommes dans un cercle dont le centre est partout et la circonférence nulle part. Cela rappelle les arguments d'un joueur déçu après la défaite de son équipe de rugby : le terrain était en pente, l'herbe était trop haute et l'arbitre était aveugle.

Cependant, il ne faut pas désespérer de l'avenir, comme disait le général de Gaulle. Il est grand temps de retourner vers la sagesse, la pondération et le bon sens. Il faut confier la gestion du monde à de grands administrateurs et non à des amateurs ou des illuminés.

REGIONALE AKTIVITEITEN WEST-VLAANDEREN

1. Winterbal en rijsttafel.

Op vrijdagavond 24 november organiseerde de Westvlaamse marinekring zijn traditionele rijsttafel met dansavond voor zijn leden en hun talrijke sympathisanten. Meer over deze avond verneemt u in de volgende editie van Info-Reserve.

2. Prestatie FRANKFURT III.

In samenwerking met de ANOSR/NVRHO van FKP(R) J.L. LUDWIG zal de afdeling « West-Vlaanderen » in de loop van 1979 een informatiebezoek organiseren ter attentie van een 15-tal reserve-officieren van de Westduitse marine. Op dit info-bezoek zijn alle RO-ZM uit de provincie welkom. Data en programma van het bezoek worden eerlang aan onze leden bekendgemaakt.

3. Schietoefeningen met draagbare wapens.

Voor de RO-ZM uit West-Vlaanderen bestaat de mogelijkheid samen met de kollega's van de NVRO regelmatig aan schietoefeningen met draagbare wapens deel te nemen. De wapens waarmee geoefend worden zijn de Vigneron, de Fal, de 9 mm-pistool en de Falo.

De oefeningen hebben meestal 's avonds plaats onder leiding van RO. Twee schietstanden komen hiervoor in aanmerking : Lombardzijde-Nieuwpoort en Steenbrugge-Brugge.

Belangstellende RO-ZM uit de provincie nemen kontakt op met hun voorzitter H.P. ROGIE.

REGIONALE AKTIVITEITEN BRABANT

1. NIEUWE VOORZITTER

Op de buitengewone vergadering van woensdag 11 oktober I.I., heeft Gérard Horion, LTZ(R), voorzitter, erom verzocht van zijn functies in de Afdeling Brabant te worden ontslagen daar zijn be-roepsaktiviteiten hem meer en meer opeisen.

Het comité, dat deze beslissing éénstemmig betruekt, heeft het ontslag aangenomen en heeft Gérard Horion zeer hartelijk bedankt voor de toewijding waarmee hij gedurende 5 jaar de afdeling heeft geleid.

Nochtans verlaat Gérard Horion ons zomaar niet. Gezien zijn ervaring en welwillendheid, zal hij voortaan als raadgever van het nieuwe comité fungeren.

Dit nieuwe comité werd als volgt samengesteld :

Voorzitter

ILZ(R) Michel MARLIER

Guillaume Abelooslaan, 12 bus 10 - 1200 Brussel
Tel. 02/771.82.75

Vice-voorzitters

ILZ(R) Gabriël DANNEEL

Koningin Astridlaan, 87 - 1950 Kraainem
Tel. 02/720.76.69

LTZ(R) Jean-Pierre SPEIDEL

Montjoiealaan, 218 - 1180 Brussel
Tel. 02/735.00.40 - 6977

Secretarissen

ILZ(R) Jacques DEPRINCE

J.E. Leemanslaan, 72 - 1160 Brussel
Tel. 02/672.90.04

KVK(R) Freddy POTHEN

Berkenlaan, 17 - 1950 Kraainem
Tel. 02/731.03.81

Penningmeester

FKP(R) Paul LEVEAU

J. Van Lishoutstraat, 5 - 1630 Linkebeek
Tel. 02/374.20.50

Leden

LTZ(R) Guy DEMOULIN - ILZ(R) Philippe de THIBAULT de BOESINGHE - LTZ(R) Gérard HORION - KVK(R) Yves KESTELOOT - LTZ(R) Jean QUINET - LTZ(R) Jean-François SIMEONS

* * *

2. NOUVEAU PRESIDENT

En séance extraordinaire du mercredi 11 octobre dernier, Gérard Horion, LDV(R), président, a demandé de le décharger de ses fonctions au sein de la Section du Brabant.

Bien que déplorant unanimement cette décision due à des activités professionnelles de plus en plus absorbantes, le Comité a accepté cette démission et a vivement remercié Gérard Horion pour le dévouement apporté à la Section au cours des cinq dernières années.

Gérard Horion ne nous quitte pas pour autant. En raison de sa grande expérience, il a accepté d'être conseiller du nouveau Comité qui, par acclamations, a été constitué comme suit :

Président

ILV(R) Michel MARLIER

avenue Guillaume Abeloos, 12 bte 10 - 1200 Bruxelles
Tél. 02/771.82.75

Vice-présidents

ILV(R) Gabriël DANNEEL

avenue Reine Astrid, 87 - 1950 Kraainem
Tél. 02/720.76.69

LDV(R) Jean-Pierre SPEIDEL

avenue Montjoie, 218 - 1180 Bruxelles
Tél. 02/735.00.40 ext. 6977

Secrétaires

ILV(R) Jacques DEPRINCE

avenue J.E. Leemans, 72 - 1160 Bruxelles
Tél. 02/672.90.04

CPC(R) Freddy POTHEN

avenue des Bouleaux, 17 - 1950 Kraainem
Tél. 02/731.03.81

Trésorier

CPF(R) Paul LEVEAU
rue J. Van Lishout, 5 - 1630 Linkebeek
Tél. 02/374.20.50

Membres

LDV(R) Guy DEMOULIN - ILV(R) Philippe de THIBAULT de BOESINGHE - LDV(R) Gérard HORION - CPC(R) Yves KESTELOOT - LDV(R) Jean QUINET - LDV(R) Jean-François SIMEONS

* * *

3. OFFICIER DE LIAISON

Du 24 au 27 octobre 1978, le Chasseur de Mines français M616 DOMPAIRE, basé à Brest, a rendu visite au Port de Bruxelles.

Placé sous le commandement du CPF Patrice RENARD, ce dragueur a les caractéristiques suivantes :

Classe : MSO

Equipage : 5 officiers - 20 officiers mariniers - 30 quartiers-maîtres et matelots

Déplacement : standard 700 tonnes - pleine charge 780 tonnes

Longueur : 52,70 m



Largeur : 10,70 m

Tirant d'eau : 3,20 m

Armement : 1 canon de 40 mm

Machines : Propulsion 2 x GM diesels - CV 1600 - Hélices 2

Vitesse : 10 nœuds

L'officier de liaison était l'EDV(R) Noël MINET. L'AOR/FN-section Brabant a offert aux officiers un cocktail au Quartier Prince Albert, suivi d'un dîner dans un établissement de la Place du Grand-Sablon.

L'équipage ne fut pas oublié : un match de football amical l'opposa à une équipe de la Base Navale d'Antwerpen.

Un cocktail fut offert à bord par le CPV DESPHIEUX et le CPF RENARD. Au hasard des groupes, on reconnaissait Monsieur GRIFFON, consul général de France, le CPV E. POULLET et les CPF VERBOVEN, STRADIOT, LANGE, R. PLANCHAR, le CPC LESCRAUWAET, l'EDV DE RUYTER ainsi que de nombreux officiers de réserve et des représentants de l'ABA FN conduits par Monsieur TILKIN, qui se sont chargés de l'équipage durant ces 4 jours.



Albert DECROP

Op 19 november jl., is de heer Albert Decrop, Scheldeloeds op rust en ere-reserve officier Zeemacht overleden. Decrop voorstellen aan de ouderen bij onze Zeemacht zal wel onnodig zijn. Hij is inderdaad zeer nauw verbonden met onze macht.

Als Scheldeloeds was hij bij het uitbreken van de laatste oorlog samen met Kapitein ter Zee o.r. J.C. Bötting aan boord van de loodsboot P16. Over het gebeuren a/b van deze « pilootboot » zal J.C. Bötting t.a. in een eerstvolgend nummer van Neptunus een artikel plegen.

Via Spanje bereikte A. Decrop Engeland waar hij zich vrijwilliger meldde bij de Royal Navy. Op 20 maart 1941 werd hij Luitenant Gecommissioneerd bij de RNVR en werd 2de Luitenant aan boord van de KERNOT tot januari 1943. Vanaf september 1944 werd hij opnieuw a/b van de KERNOT gemuteerd deze maal als 1ste Luitenant. Samen met Commandant Herremans neemt hij de KERNOT op 7 okt. 1944 over van de Engelse Navy om tenslotte in juli van hetzelfde jaar Staf Navigator te worden in Oostende. Albert Decrop heeft nooit kontakt verloren met de Zeemacht.

Een bekwaam officier en loods en een goed mens heeft ons veel te vroeg verlaten. De redactie van Neptunus biedt aan de familie Decrop en in het bijzonder aan Mevrouw Decrop-VAN MOORTER zijn zeer oprechte deelneming aan.

ANCIENS DE LA FORCE NAVALE oudgiedenden van de zeemacht

Réunis en Assemblée générale le samedi 9 décembre, le comité de l'association des anciens du Brabant Wallon se compose de :

CHARLIER Léopold, président Tél.: 010/61 12 49
ADAN Raoul, Vice-président 010/41 53 45

CRAEBECK Maurice, secrétaire

POIRIER Jacques, trésorier 010/65 69 36

CHARLIER André, rédacteur 010/65 62 66

Le montant de la cotisation annuelle a été fixé à :

150 frs membre effectif célibataire

200 frs membre effectif + épouse à verser au compte 310-8055694-46 de l'ANAFN du brabant Wallon.

Activités prévues pour 1979

Souper suivi d'une soirée dansante

Pêche en mer au filet

Embarquement à bord d'une unité de la FN

Week-end en Angleterre

Jumelage avec les anciens du TOUQUET (france)

Exposition dans une ville du Brabant Wallon

Soirée dansante où bal de la marine

Conférence maritime

Sous réserve :

visite d'une cave à champagne

visite d'une mine à charbon en activité

Tout membre recevra comme par le passé la revue AMARRE et ce gratuitement.

Le comité souhaite au personnel de la Force Navale, ainsi qu'au ancien leurs meilleurs voeux pour l'année nouvelle.

Cotisations d'honneur - Ere-bijdragen

Son Altesse Royale le Prince Albert	de LV (R) Carlier, Kieberg	Monsieur Verlinde, Jette
Liege	1LV Van Laer, Antwerpen	De Heer Soetens, Oostende
Monsieur le Ministre de la Defense	Na-1LV Ghys, Nieuwpoort	Hermis Sodales, Oostende
tionale	1LV (R) Remy, Uccle	De Heer Grandjean, St.-Niklaas
Vice-Admiraal J.P. Van Dyck, Stafchef van	1LZ (R) Dr. R. Strumane	L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
de Zeemacht	LDV (R) De Sloover, Bruxelles	Club 1MT & Mat COMIENAV, St.-Kruis
Divisie Admiraal M. Duinslaeger, Brussel	LDV (R) G. Demoulin, Bxl	Monsieur Lampoye, Bruxelles
Amiral de Division E. Poskin, Bruxelles	LDV Van Der Velde, Wemmel	Monseigneur Van Hauwermeiren, Jette
Monseigneur Cammaert, Aumôner in Chef	LDV (R) Rayé, Kraainem	Maag Belux, Bruxelles
(HON.)	LDV (R) G. Horion, Evere	Monsieur Roulin, Dinant
Lt. Général o.r. Raemackers, Blanken-	berge	Monsieur Vanderboven, Renaix
Divisieadmiraal o.r. L. Lurquin, Oostende	LDV (R) Jacques, Plancenoit	De Heer Hauglustaine, Hasselt
Amiral de Division e.r. Robins, Laeken	LDV (R) Verelst, Berchem St. Agathe	S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
Amiral de Division e.r. Petitjean, Dilbeek	1LV (R) Liebaert, Gent	Monsieur De Buck, Bruxelles
Commodore D. Geluyckens, OTAN	1LV (R) B. Maertens de Noordhout, Tiff	Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende
Vereniging Hulpbetoon Zeemacht, vzw	Le Commandant Adrien, Uccle	Monsieur Martens, Braïne Le Comte
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans,	Le Capitaine Mertens, Uccle	N.V. Kredietbank, Brugge
England.	L'aumôner Cuylits, Uccle	De Heer Hausman, Oudenaken
Mad. Vve P. van Waesberghe, Oostende	1LV Kaufmann, Bruxelles	De Heer Capens, St.-Niklaas
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ch. Béatise,	Major Thibaut, Shape	De Heer Notaris M. Quaghebeur, Oostende
Audergem	2EV (R) Lacroix, Braine-Le-Château	De Heer Decoster, Antwerpen
Le Capitaine de Vaisseau A. Schlim,	2EV Van Gelder, Borgerhout	Le Comte de Launoit, Bruxelles
Loppen	Le Club Prince Albert, Bruxelles	De Heer Clarysse, Antwerpen
CPV BEM e.r. H. Lemaire, Bxl	Club Officieren, Oostende	Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten
Le Capitaine de Vaisseau (BEM) ir. E.	Club Officieren, St.-Kruis	De Heer A. Teugels, A.S.L.K. Oostende
Pouillet, Brugge	Club Officieren, Zeebrugge	De Heer Elslander, Pulle
Le Capitaine de Frégate P. Leveau, Lin-	Verbroedering Royal Navy, Oostende	De Heer De Baere, Aalst
kebek	1MP o.r. A. Schram, Eernegem	De Heer Rasschaert, Den Haag, Nederland
Oostende	1MT (R) Pauwels, Langdorp	De Heer De Schoenmaeker, Leuven
Le Capitaine de Frégate (R) De Mortier,	Marine Basis Kallo	De Heer Delsarte, Fontaine-l'Evêque
France	Marine Basis Nieuwpoort -	Monsieur Delrez, Verviers
Lt. Col. d'Adm. Ch. Freys, Oostende	Bijzondere Diensten	Monsieur Dziechclarek, Dampremy
Lt. Col. d'Avi BEM E. Anger, Att. Def.	Marine Basis St.-Kruis -	Monsieur Carly, Bruxelles
R.F.A.	Bijzondere Diensten	Monsieur Rombouts, Bruxelles
CPF (R) Buys, Aalst	Marine Kadettenkorps, Mechelen	Monsieur Dr. Houard, Seraing
CPF (R) BAM, F. Van Gelder, Mechelen	Tabagie Onderofficieren Navcomost	Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles
Fregatkapitein (R) Masure, Oostende	De Heer P. Nicod, Consul der Nederlanden	Monsieur Aubinet, Grivignée
Fregatkapitein Herremans, Oostende	Brugge	De Heer Van Belle, Meerbeke
Lt.-Col. (R) Mousty, Hamme-Mille	L'Administration communale de Verviers	Monsieur De Brabant, Bxl
Fregatkapitein Parisis, Gent	De stad Knokke	Monsieur D'Hoogh, Bxl
Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon,	L'administration communale de Visé	De Heer Naudts, Oostakker
Ambassade de Belgique à Madrid	Het gemeentebestuur van Turnhout	De Heer Baeyens, Knokke
Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende	De stad Brugge	De Heer Pierins, Lichtaard
Fregatkapitein (R) Ch. Van Avermaet,	Le Baron Kronacker, Antwerpen	Cercle Nautique F.Aé, Bxl
Deurne	Le Comte d'Ursel, Moulbaix	Monsieur Van Den Bossche, Bruxelles
Fregatkapitein (R) Willems, Wilrijk	Monsieur le Vicomte Poulet, Bruxelles	De Heer L. Van Acker, Merksem
Fregatkapitein (R) de Coomah, Antwerpen	Mme Vve Timmermans, Oostende	De Heer Van Gelder, Borgerhout
Le Capitaine de Frégate (R) Ludwig,	Mme Vve Flahaut, Den Haan	De Heer Lenaert, Wezenbeek-Oppem
Bruxelles	Monsieur Cassette, Ath	Acce, Monsieur Van Delft, Drogenbos
Fregatkapitein (R) R. Planchar, Antwerpen	Monsieur Hosdain, Marcinelle	De Heer Stevens, Buijdingen
Le Capitaine de Frégate (R) G. Mertens,	De Heer Boudens, Oostende	Mej. M.M., Bredene
France	De Heer Verhaeghe, Ixelles	Monsieur Werlon, Ottignies
Le Capitaine de Frégate V. Ségaert,	Monsieur Delahaye, Overijse	Monsieur Mathot, Mortsel
Oostende	Monsieur Dhondt A., Schaerbeek	De Heer Van Damme P., Brugge
Le Capitaine de Frégate (R) Gillet,	Monsieur Geonet, Marcinelle	De Heer Billiet, Roeselare
Bruxelles	Monsieur Léonard, Jette	De Heer Dingenen, Antwerpen
Le Capitaine de Frégate Dumont,	N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal)	De Heer Ribbink, Nederland
Bruxelles	S.A., Antwerpen	De Heer Schalbroeck, Merksem
Fregatkapitein (R) P. Van Paepelghem	De Heer Windey, Steendorp	De Heer Cleemput, Gentbrugge
Fregatkapitein (R) Verrees, Turnhout	Monsieur De Keyser, Waterloo	De Heer Cooman, Deurne
Le Capitaine de Frégate (R) Delgoef,	Caddy-Tailors, Oostende	Oesterputten Halewyck, Oostende
Schilde	Dr. Verhaeghe, Eeklo	Monsieur Mey, Mouscron
Le Capitaine de Frégate (R) Borgers,	L'association des Amis de l'école	De Heer Janssens, Merksem
Antwerpen	autonome de l'Etat, Oostende	Dr. Adam, Bruxelles
Fregatkapitein Luyten, Temse	Les Etablissements Brûlé, Schaerbeek	Monsieur Van de Velde, Bruxelles
Le Capitaine de Frégate (R) Lenoir,	De Heer Glorieux, Spiere	Chevalier van Havere, Bruxelles
La Hulpe	S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen	Monsieur Strijp, Bruxelles
CPC (R) Meintzhangen, Antwerpen	Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha	De Heer De Jaeger, St.-Amandsberg
CPC Van Den Haute, Wenduine	De Heer Deroo, N.Y. U.S.A.	Monsieur Deville, Montzen
CPC (R) Hamoir, Eterbeek	De Générale Banknaatschappij, Brugge	De Heer Clarysse, Gent
Cdt Res Gaume, Antwerpen	Monsieur Franckx, Forest	De Heer Demey, De Haan
Le Capitaine de Corvette (R) J. Poulet,	Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert	Monsieur Guyaux, Bruxelles
Bruxelles	De Heer E. Van Haverbeke, Oostende	FDV (R) Dubois, De Pinte
Le Capitaine de Corvette (R) Vynckier,	De Heer Heynen, Antwerpen	Baron Y. de Benthune-Sully, Bruxelles
Bruxelles	De Heer De State, Ekeren	I'Administration Communale de Charleroi
Majorjo (R) Stassys, Oostende	De Heer Boonen, Wilrijk	I'Administration Communale de Malmedy
CPC (R) Maertens de Noordhout, Ch. Tilff	De Heer Ingelbrecht, Kapellen	Mevrouw Van Winnendael, Brussel
CPC (R) Maertens de Noordhout, Ch. Tilff	Monsieur Gérard, Flémalle-Haute	Yacht Club Nieuwpoort, Antwerpen
LtCOL (R) Wauters, Temse	Cockerill Yards, Hoboken	Ver. Oudgedienden ZM, Grobbendonk
Le Capitaine de Corvette (R) Huysmans, Bxl	De Heer Cools, Brugge	Melle Van Onsem, Bruxelles
Le Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bxl	De Heer Deswaene, Ruisbroek	De Heer Peeraer, Mechelen
Le Capitaine de Corvette (R) Decrop,	Phoenix Oil Products, Schoten	De Heer Michielsen, Schoten
Oostende	De Heer Wolf, Oostende	Monsieur Borjans, Braine l'Alleud
Le Capitaine de Frégate (R) Dorsmont,	Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.	De Heer Dezeure, Poelkapelle
Dilbeek	S.P.R.L. Covesa, Bruxelles	De Heer De Schepper, Hoboken
Fregatkapitein (R) Persoons, Berchem	Le Chevalier Breydel, Bruxelles	Gen. Stores Shipchandlers, Oostende
Le Capitaine de Frégate (R) Velghe, Bxl	Monsieur Houzeau de Lehale, Mons	De Heer Schruermans, Asse
1LV Verheyden, Stene	De Heer Degelder, Leuven	De Heer Hubert, Wilrijk
1LV (R) J.M. de Decker de Brandenken	Monsieur J. Bonnevie, Oostende	De Heer Verschueren, Berchem
Ohain	Informar, Bruxelles	De Heer Verbeeck, Rumst
1LV e.r. Becquaert, Berchem	Mevrouw Verleye, Brugge	
	Monsieur de Cloedt, Bruxelles	

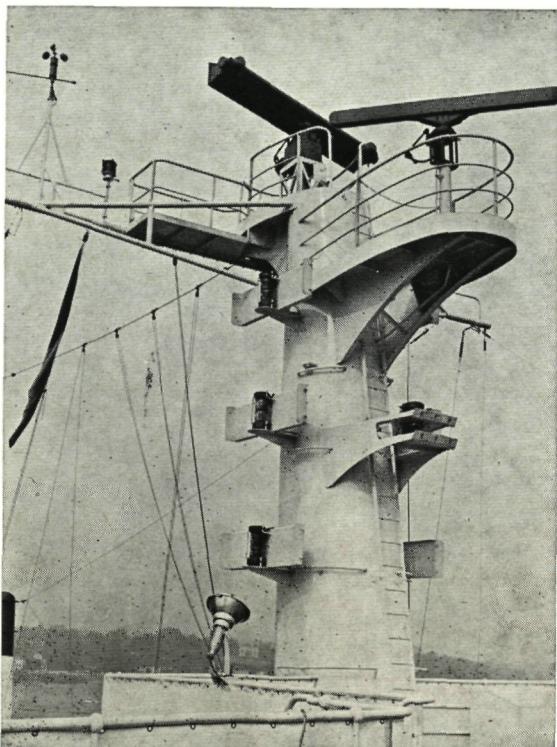
STEUNFONDS "TYFOON VI"

Intekenlijst in Neptunus

1ste Lijst.

Damar Anne-Marie DREESEN. Oostende.
Mevrouw Paula HERRLING. Oostende.
Eerste Meester Chef. C. DEBRAUW. Brugge.
Eerste Meester Chef A. SINNAEVE. Brugge.
Eerste Meester Chef F. BOLLEIRE. Brugge.
Eerste Meester Chef G. LANGBEEN. Brugge.
Oppermeester J. VAN THURENHOUT. Brugge.
Eerste Meester Chef E. VANDERBEEK. Brugge.
Mevrouw E. DE TAEYE. Oostende.
Mevrouw J. VALKENBORG. Oostende.
De heer G. VERMEERSCH. Oostende.
Mevrouw DELRUE-LIEVENS. Oostende.
Eerste Meester Chef J. DECROCK. Oostende.
Eerste Meester Chef R. VERHAEGHE. Brugge.
De heer August HULPIAU. Oostende.
Oppermeester J.B. DREESEN. Oostende.
Eerste Meester Chef C. BAECKE. Brugge.
Eerste Meester Chef E.A. VAN HAVERBEKE. Oostende.

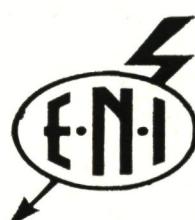
Stort uw steun op rekening 000-0165744-68 van E. VAN HAVERBEKE, 8400 - Oostende
met vermelding « Steunfonds TYFOON VI ».



n. v. E.N.I. s.a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389
2000 ANTWERPEN
Tel. : 031/87 40 81 (20 l.)
Telex : 31598 eni b



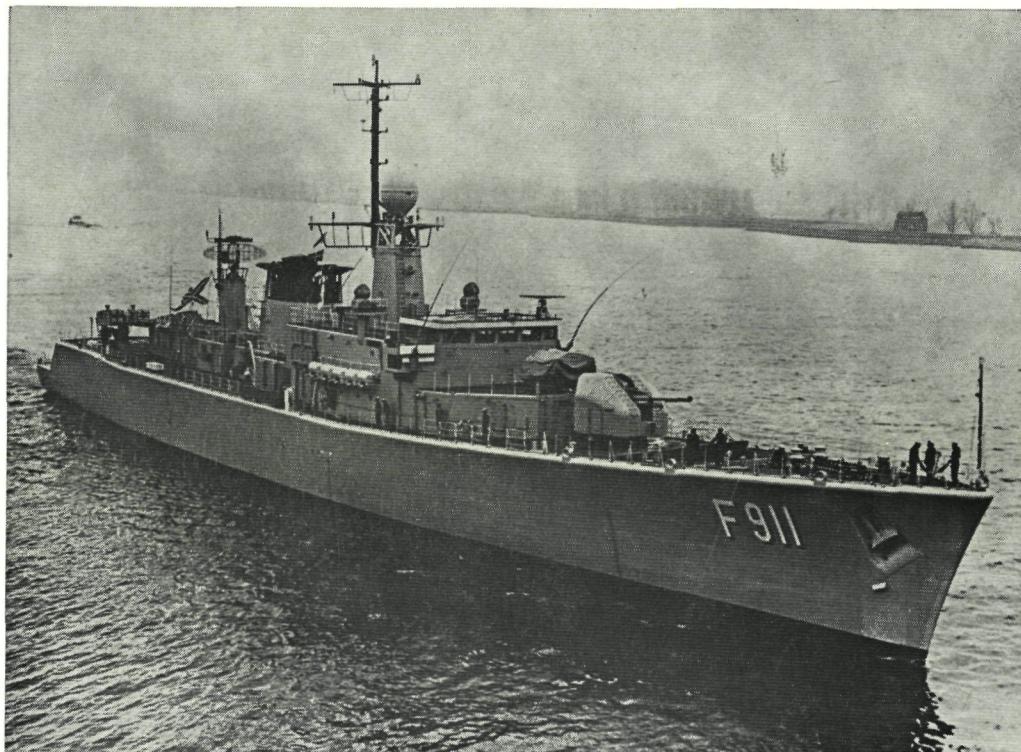
Elektrische installaties

Brandbeveiliging

Scheepsherstelling

Elektrische installateurs van
de Fregatten E 71

BOUWEN EN OMBOUWEN
VAN ZEESCHEPEN
TOT 320.000 TDW
ALLE INDUSTRIELE WERKEN



COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.

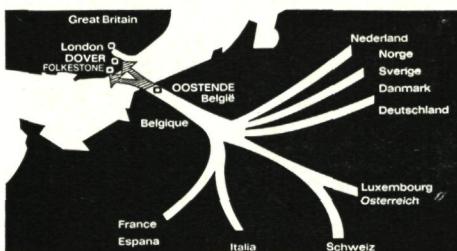
2710 HOBOKEN

Tel. 031/27 38 80 — Telex 31.175

Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE

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



- * Tot 16 overvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone.
- * Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- * Speciale reductibiljetten voor reizen van korte duur :
 - Reizigers zonder voertuig : shopping trips (48 u.), winter-weekends excursies, nachtroutebiljetten enz.
 - Automobilisten : — 24 u. excursie : U betaalt slechts de NORMALE prijs van de heenreis voor een heen- en terugreis
 - 60 u. excursie : ± 35 % vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden
 - 5 dagen excursie : ± 20 % vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden (tijdens periode tot 31.03.1979 zelfs ± 50 % reduktie).

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobielclubs.
- Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 230.01.80)
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout

BOELWERF

N.V.

TEMSE

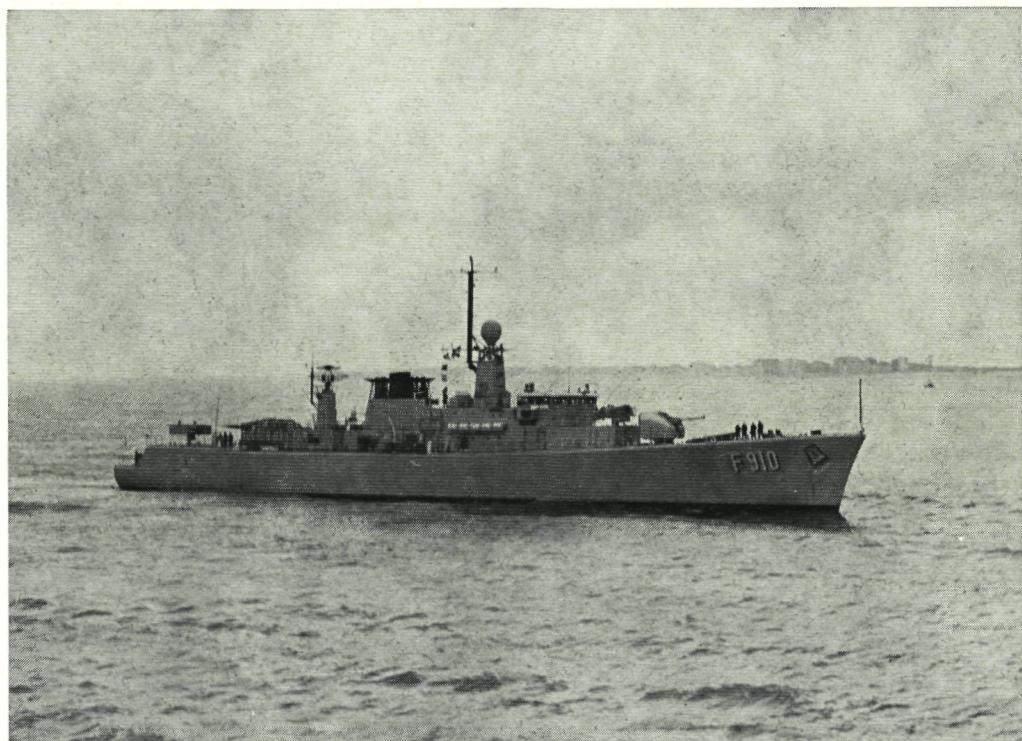
S.A.

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31.140

TELEGR.

BOELWERF-TEMSE



ZEESCHEPEN TOT 180.000 TON DW.
NAVIRES DE MER JUSQUE 180.000 TONNES DW.

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

E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».

Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».

Tactisch beeldscherm Signaal M-20 gevechtssysteem.

Alleen een goed overzicht biedt goede oplossingen.

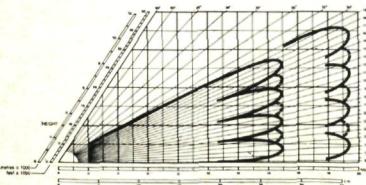
Wie snelle en juiste beslissingen moet nemen heeft daarvoor directe en zeer betrouwbare informatie nodig. Signaal's tactisch beeldscherm en het M-20 gevechtssysteem geven juist dat extra inzicht, nodig voor een snel besluit en de juiste beslissing. En daarmee tot beheersing van de situatie en tactisch overwicht. Signaal's tactisch beeldscherm is het middelpunt voor de coördinatie van bevel en besturing. Een onmisbaar element van de gevechtssystemen die aan de huidige dreiging weerstand bieden.

Karakteristiek van de M20-gevechtssystemen.

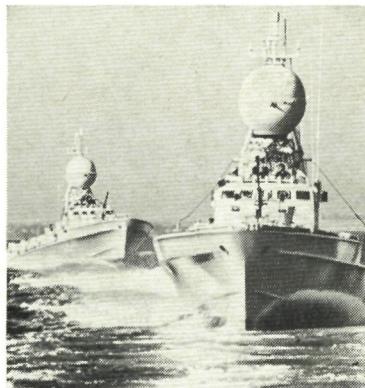
Standaardeenheden kunnen worden samengevoegd tot systemen 'op maat', die een verscheidenheid van wapens kunnen besturen:

- verschillende typen kanonnen
- geleide projectielen tegen zeedoelen
- geleide projectielen tegen luchtdoelen
- onderzeesboot bestrijdingsraketten
- torpedo's.

Moderne radar, presentatie- en computertechnieken worden toegepast; hierdoor hebben de systemen alle noodzakelijke operationele kenmerken om het tactisch overwicht te verzekeren:



Bereik van de M-20 radar



Minigevechtssystemen speciaal voor snelle patrouilleboten

- ononderbroken 360° lucht- en zeewaarschuwing
- vrijheid van manoeuvreren tijdens acties
- volledige presentatie van de nodige tactische gegevens
- computerhulp bij dreigings-



M-20 bedieninglessenaar

- evaluatie en wapentoewijzing
- automatisch doelvolgen voor de vuurleiding
- computerhulp bij het tactisch manoeuvreren en de navigatie
- uitgebreide ECCM-voorzieningen

De uitgebreide systeem-integratie en 'solid-state' onderdelen maken het mogelijk deze systemen te installeren in alle scheepstypen, zelfs in kleine patrouilleboten.

Deze krijgen daarmee een gevechtskracht, die niet vaak in zulke kleine schepen wordt gevonden.

Vindingrijk, snel, flexibel.

Op drie manieren helpt Signaal dreigingen opvangen:

- door te werken aan de moderne ontwikkelingen kan Signaal nieuwe tactische toepassingen realiseren van de nieuwste technologieën
- mede daardoor reageert Signaal zeer snel op veranderende dreigingen; en weet daarop in korte tijd een antwoord te vinden

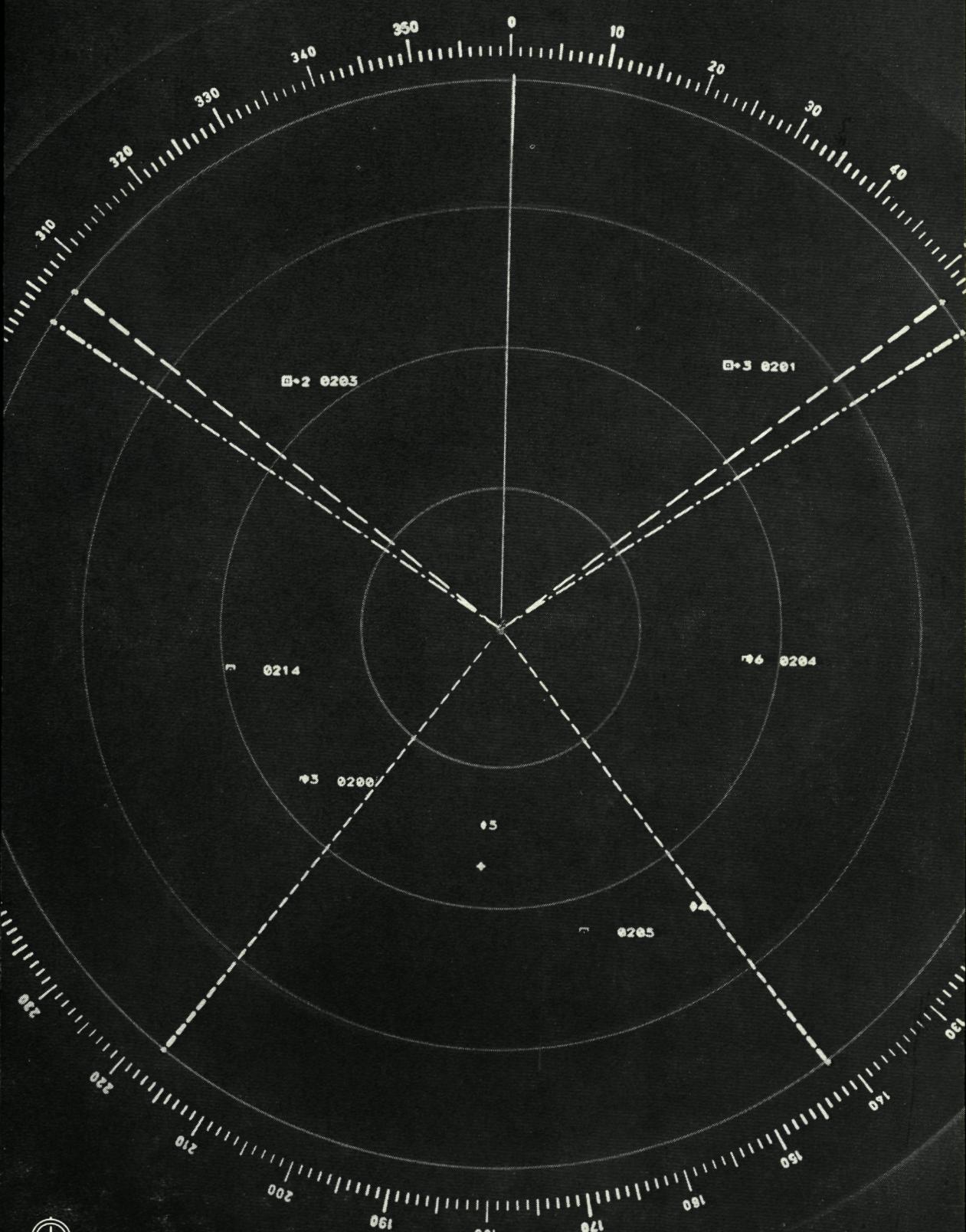


Tactisch beeldscherm

- Signaal's flexibiliteit maakt het mogelijk aan heel bijzondere eisen tegemoet te komen. Door zijn ervaring slaagt Signaal erin oplossingen te vinden voor de problemen die defensie stelt.

Hollandse Signaalapparaten B.V. - Postbus 42 - 7550 GD Hengelo - tel. 05400-88111 - telex 44310. Radar, gevechtsinformatie en besturingssystemen.

Alleen goede oplossingen leiden tot goed overzicht.



SIGNAAL



Une carrière vertigineuse ...

Etre jeune et gravir les échelons les plus élevés de l'échelle....

Voilà ce que vous offre la CMB, armement polyvalent, en pleine expansion et actif dans de nombreux domaines connexes de l'industrie du transport.

Venez naviguer sur un de ses navires modernes.
Débutez votre vie professionnelle par une carrière maritime à la CMB.
C'est votre meilleure garantie pour un avenir sûr et passionnant.

CMB

Se présenter avec carnet de marin au Service du Personnel Navigant, Leopolddok 214,
2030 ANTWERPEN ou téléphoner au n° (031) 41.14.80 ext. 391 ou 379.

De nieuwe, exclusieve lijn van Sabena

BRUSSEL ATLANTA

New Orleans, Dallas, Houston, Tampa, Mobile... de 30 belangrijkste steden in de Zuidelijke Staten van de V.S. kan u nog dezelfde dag bereiken



4 non-stop vluchten - en aanvullend 2 full-cargo - per week.

Brussel: het bruggehoofd op het Europees vasteland voor het Zuid-Oosten van de V.S.

Sabena is immers de enige luchtvaartmaatschappij die een rechtstreekse lijnverbinding uitbaat tussen het Europees kontinent en de belangrijkste transit-luchthavens van de V.S. Deze Sabena-lijn biedt meteen ook de snelste verbinding met de grote steden in de «Deep

South» en de omliggende Staten. Dank zij de talrijke en uitstekende aansluitingen die Hartsfield, Atlanta's luchthaven, biedt, is het mogelijk om dezelfde avond nog New Orleans, Tampa, Mobile, Houston, Dallas, Memphis, Miami, Orlando, Louisville, Columbia... te bereiken.

Voor alle bijkomende informatie kunt U zich wenden tot uw reisagent of tot de kantoren van Sabena.

SABENA

Stichting: 1923
Eerste vlucht naar Afrika: 1925
Allereerste Europees kommersiële jet-vlucht Europa-USA: 1960
Eerste Europees lijndienst naar Atlanta: 1978

la force navale recrute !!

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 autres mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

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

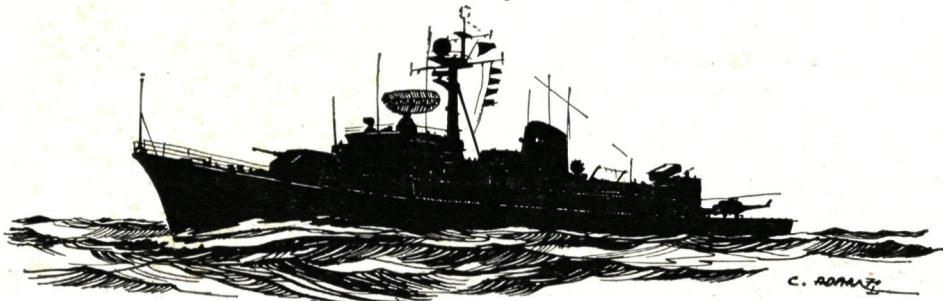
de zeemacht werft aan !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

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

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

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

MARINEKAZERNE BOOTSMAJ 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.

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAJ JONSEN

3de en 23e Linieregimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386
Een rekrutingspecialist zal er U te woord staan.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofdredacteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortstweg. 20A - 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.

26e jaargang - neptunus 1978-79 - 26e année

nr 175 - no 175

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. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg oostende

Copyright 1978 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent