



3

Afgiftekantoor: Oostende X

33^e jaargang - nr. 217 - 33^e année - n° 217

NEPTUNUS

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - Revue maritime bimestrielle



DE TOEKOMST ALS WERKTERREIN



PB 4, 6000 Charleroi

NEPTUNUS

info marine

ISSN 0028-2790

LID



MEMBRE

maart 1988
mars 1988

33^e jaargang nr 3
33^e année no 3

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Direkteur van het tijdschrift
R. Van Ransbeek

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
M. Schottey

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. (059) 806 666

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30 ou
001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73
400 F gewoon - normal
600 F steun - soutien
850 F ere - honneur
20 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer

Conseil d'administration

Président d'honneur: J.-Cl. Liénart

Président - Voorzitter: R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Sekretaris - Secrétaire:

N. Naert-Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:

J. Arys, E. De Griek, A. Devreese, J.-B. Dreesen, Ch. Freys, G. Gouwy, A. Jacobs, C. Jacobs, J.-C. Liénart, E. Pouillet, H. Rogie, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, D. Van Parijs

inhoud sommaire

operatie octopus II door eerste meester jean van overstraeten	3
operation octopus II par le premier-maitre jean van overstraeten	6
operatie octopus III ... enkele getuigenissen door m. moreels en p. blocry	14
operation octopus III ... quelques témoignages par m. moreels et p. blocry	18
breydel terug uit golf	23
il y a trente ans ... la mort d'un des derniers grands voiliers par j.m. de decker	25
kustnieuws — restauratie van gebouwen in het domein prins karel aangevangen	31
maritiem panorama door henri rogie	33
woorden uit de zeemanskist — de wind door oppermeester (o.r.) j.-b. dreesen	31
de zee en de kunst — alexandre t. francia door n. hostyn	45
herkent u ze nog? II	49
onze marine in de jaren twintig — notre marine dans les années vingt le détachement de torpilleurs de marins door oppermeester (o.r.) j.-b. dreesen	51
le 4 ^{tr} visite la force navale par sdt. mil. bertrand	52
twee tripartite-mijnenjagers gedoopt Baptême de deux chasseurs de mines «tripartite»	54

Uit sympathie

Par sympatie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

OPERATIE OCTOPUS (II)

Reportage

Door Eerste Meester Jean Van Overstraeten. Vertaald uit het Frans door Eerste Matroos Willy Piret

Donderdag 22 oktober
Vrijdag 23 oktober
Zaterdag 24 oktober
Aanleggen te Djibouti - Routine

Zondag 25 oktober 1987

Vandaag, onze laatste rustdag te Djibouti. Warm weder, een steeds aanwezige zon, maar enkele wolkjes bevelken de hemel. Na de Breydel is het de beurt aan de Bovesse om langsij de Zinnia af te meren teneinde zich te bevoorraden in brandstof en om de laatste herstellingen uit te voeren voor onze afvaart. De bemanning heeft eveneens zandzakjes ingescheept teneinde het geschutspersoneel voor de verdediging van de Bovesse te beschermen. De temperatuur binnenin het schip blijft onveranderd. Omstreeks 09u45 heerste er in volle zon 33° C en in de CPO-mess zo'n 31° C. Voor de luttele twee graden verschil kan men zeggen dat deze mess over een open dak beschikt. (sic)

Geringe tijd na het vertrek van de nederlandse Tripartites was het de beurt aan de Breydel en de Bovesse om Djibouti te verlaten.

Bijna de voltallige franse Golfvloot was in de haven aanwezig: Het vliegdekschip Clémenceau, de bevoorraders Marne en Meuse, de eskaderdestroyers Suffren en Duquesne en tenslotte het ondersteuningsschip Jules Verne; van het aantal mensen gezweven!

Om 14 uur hebben we tenslotte koers gezet richting Golf van Oman.

De bemanning heeft de zeeroutine weer aangenomen, Radio Bovesse is weer in de ether, het keukenpersoneel volhardt nog steeds in het onberispelijk titanenwerk dat zij sedert ons vertrek uit Oostende voltooid hebben, zonder onze bakker-pasteibakker, Jo, te vergeten die ons op allerlei zoetigheden zal vergasten.

Maandag 26 oktober

Aangaande de weersgesteldheid is er geen wijziging; het is er warm. In de loop van de voormiddag heeft er een oefening «Verlaat-het-schip» plaatsgevonden, waarbij al het noodzakelijke materiaal in de reddingsvloten aanwezig was. Ondertussen hebben de Mariniers van de Koninklijke Marine, samen met onze twee Milanschutters, het plaatsen van het materiaal op de aangeduide plaatsen afgewerkt teneinde de bescherming van de Bovesse te verzekeren.

Sergeant Elisabeth, hoofd van de ingescheepte Nederlandse Mariniers, geeft les vliegtuigherkenning.





Een fantastische zonsondergang in de «Golf»...

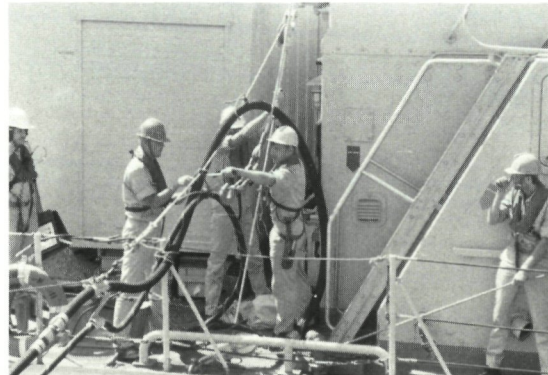
Het aantal kisten met gesofistikeerd materiaal is aanzienlijk. Het was een bewogen namiddag voor de gehele bemanning. Na de tewaterlating van ons doelwit dat een «Fast Patrol Boat» simuleerde, kwamen de twee MHSO's in algemene gereedsheidstoestand II om vervolgens over te stappen op gevechtsposten. Het scenario voorzag een luchtdreiging gevolgd door een oppervlaktedreiging, die voor de veiligheidsploegen gepaard ging met brand en «stutten en schoren» in een compartiment. Ter gelegenheid van deze oefening hebben de schutters van de .50 en de mitralleurs de gelegenheid gehad met oorlogsmunitie op het doelwit te vuren.

Na deze oefening werd het doelwit terug aan boord genomen. Het resultaat sprak boekdelen voor de schutters van de Breydel en de Bovesse; er bleef bijna niets van over! Om deze dag in alle schoonheid te besluiten, zijn we verzorgd geweest met een fantastische zonsondergang. «Die weerelt zo scoone, die weerelt zo brave, die weerelt zo blyde van zynen dag».

Dinsdag 27 oktober

Niets nieuws vanuit het Oosten. Kalme zee, warm weder e.d.... Er heeft een heaving-line-transfert plaatsgegrepen met de Breydel teneinde documenten over te maken.

Fuelling at sea, bijna een routine.



's Voormiddags was er verzameling voor al het personeel voorzien voor reddingsvlot N3. Daar werden aan de ploegverantwoordelijken de instructies gegeven over het vernietigen van specifiek materiaal bij een reële «Verlaat-het-schip»-melding.

Vervolgens was het de beurt aan Sgt Elisabeth, hoofd van de ingescheepten nederlandse Mariniers, om les te geven over herkenning van vliegtuigen en helikopters door gebruik te maken van dia's, wat voor wachtlopers op de brug zeer nuttig is.

Het middagmaal bestond uit kip met rijst en hawaiaanse saus, om er zijn vingers van af te likken.

's Namiddags was het de beurt aan 2MR Rys, onze bootman, over het onderhoud van het materieel (PMS). In ploegverband werd het mijnveegmateriaal uitgehaald om het een grondige inspectiebeurt te geven.

Overigens hebben de miniwashes zoals echte vrouwtjes «doorgedraaid» om onze vuile was te behandelen.

Het vieruurtje bestond uit rijsttaart.

Het avondmenu was samengesteld uit een engelse schotel met toespijs en gebakken patatjes.





Het «5-sterren»-restaurant
van de Zinnia verdient
beslist een pluimpje.



Woensdag 28 oktober

Aangaande de meteo zijn er geen problemen; het mooi weer is nog steeds aanwezig.

Vandaag heeft het keukenpersoneel vrijaf gekregen. Maar, wie zal deze steeds uitgehongerde horde knorrende magen spijzigen?

2MR Rys en zijn dekploeg hebben het culinaire roer overgenomen. Zij hebben ons een écht «English Breakfast» voorgeschoteld bestaande uit spek met eieren en bonen in tomatensaus. Onze eendagjeskoks houden wel van verrassingen. In de loop van de voormiddag heeft de Zinnia ons vervoegd. Zijn helikopter heeft een electronicien neergelaten teneinde het laatste nazicht te volbrengen aan de apparatuur van het radiostation. Voor de eerste maal hebben we het geluk gehad potvissen te ontwaren.

De dagschotel van deze middag bestaat uit: een aperitief van het huis gevolgd door américain met sla en frieten. In de loop van de namiddag hebben de Stinger- en Milangroepen de gelegenheid gehad zich te oefenen met hun materiaal.

Bij het vallen van de avond, en dit sedert gisteren, is er het sportuurtje o.l.v. 2MR Decroo, onze sportmonitor. Het is wel heel belangrijk om in conditie te blijven.

Het avondmaal bestond uit spaghetti met Bolognaisesaus; onze lippen bloosden ervan.

Donderdag 29 oktober

Zoals gewoonlijk hebben we een prachtig weder. De bemanning is in topvorm en de sfeer aan boord is formidabel. In de loop van de voormiddag werden de Bovesse en de Breydel door de Zinnia bevoorradat in brandstof. Het overhevelen is goed verlopen. De ploeg die voor dit maneuver instaat, is super getraind.

In ieder departement werd de namiddag gespendeerd aan het onderhoud van het materieel, aan herstellingen van defekte onderdelen en aan de inspectie van de inventarissen. De bootsman en zijn «Ronald Sweeping Team» zijn klaar voor de kalibratie van de mijnveegkabels dat voorzien is voor morgen voormiddag. Voor het overige gaat alles opperbest.

Bij valavond verlaten wij de Breydel en de Zinnia om alleen door te stomen.

Vrijdag 30 oktober

Wie meldt er zich op het rendez-vous? De zon natuurlijk. Weerom warm.

Het grootste deel van de dag werd besteed aan de kalibratie van de mijnveegkabels. Het resultaat was bevredigend; te beter.

Radio Bovesse heeft zijn eerste televisie uitzending ingehuldigd onder de naam «TV Bovesse Golf News». Het personeel van deze televisie-omroep bestaat uit een nederlandsstalige verslaggever, 1MT Steelandt, en van een franstalige omroepster, KMT Ancion. Niets werd aan het toeval overgelaten: van de langharige pruik tot de studio versiering. Slechts een klein op te lossen probleem; we ontbreken een mikro.

19u15: Plankenkoorts bij de animatoren. De kijkdichtheid nadert de 100% door de aanwezigheid van de nagenoeg voltallige bemanning voor het televisiescherm. Het openingsbeeld bestond uit een mooie foto van de M909 BOVESSE, dank zij de bereidwillige medewerking van de dienst Informatie en Public Relations van de Zeemacht, en met de musicale achtergrond van «Anchors Aweigh». Na de voorstelling van het personeel en een verwelkomingswoordje werd de reportage vertoont sedert ons vertrek uit Djibouti tot aan het eiland Al Masirah. Iedereen vond het fantastisch, maar het is slechts een debuut. Om de avond te beëindigen heeft de cinema-videodienst van radio Bovesse de film «Rabbi Jacob» voorgesteld.

Zaterdag 31 oktober

's Morgens 08u00, en reeds lijden we onder de warmte, verschrikkelijk. Naarmate we de kust van de Verenigde Arabische Emiraten naderen, wijzigt de temperatuur gestaag. Het warme koud water van 38° C brengt geen aarde aan de dijk. De airconditionning werd ons beloofd voor 14 november. Ondertussen trachten we ernaar om fris te blijven. Wat te doen als je op de toiletten in een sauna of nog door het zweten in een tot aquarium omgevormd bed waant. De enige oplossing bestaat er in door de gewoonte aan te kweken zich twee tot driemaal per dag te wassen teneinde irritatie tussen de benen en onder de oksels te vermijden. Het dagprogramma bestaat uit gevechts- en veiligheidsposten. De bemanning is zodanig gemotiveerd dat het slechts drie minuten en twintig seconden nodig had om op post te komen met het desbetreffende materiaal. Fantastisch. De namiddag verloopt zoals die van gisteren: onderhoud, e.d. ...

De avond en de nacht zullen we in Algemene Gereedheidstoestand II doorbrengen, wat overeenkomst met 6 uur op (wacht lopen, werken) en 6 uur af (eten, zich ontspannen, rusten, zich wassen,...).

We hebben de infrarood-verreikers kunnen beproeven; on-ge-loof-lijk! Het zicht ermee is als bij dag; geen detail kan verborgen blijven.

Morgen varen we Fujayrah in de Verenigde Arabische Emiraten binnen.

OPERATION OCTOPUS (II)

Reportage

Par le Premier-Mâitre Jean Van Overstraeten a bord du M909 Bovesse

Jeudi 22 octobre

Vendredi 23 octobre

Samedi 24 octobre

Escale à Djibouti - Routine

Dimanche 25 octobre

Aujourd'hui, dernier jour de repos à Djibouti. Le temps est chaud, le soleil est toujours présent et il y a quelques nuages dans le ciel. L'un après l'autre, le Breydel ensuite le Bovesse se sont amarrés le long du Zinnia pour effectuer le plein de fuel et les dernières réparations avant notre départ.

Les équipages ont également embarqué des sacs de sable qui serviront à la protection du personnel servant les pièces pour la défense des navires.

Du côté des températures, rien de changer à bord, à 09h45, il y avait dans le C.P.O. 31° avec une température extérieure en plein soleil de 33°.

Presque toute la flotte française du Golfe se trouve à présent en escale ici, il y a le porte-avions Clémenceau, les ravitailleurs Marne et Meuse, les deux destroyers d'escadre Suffren et Duquesne et enfin le navire de support Jules Verne, cela fait du monde. Se sont les 2 chasseurs de mines néerlandais qui ont quitté les premiers Djibouti, ensuite se fut le tour du Breydel et du Bovesse. A 14h00 nous mettons le cap pour le Golfe d'Oman. Les équipages retrouvent la routine de mer.

Lundi 26 octobre

Pour la météo, pas de changement, il faut chaud. Dans le courant de la matinée, à bord du Bovesse, il y a



Des exercices à bord.



eu un exercice d'abandon du navire avec tout le matériel nécessaire dans les radeaux.

Entretemps, les marinières de la Marine Néerlandaise et nos deux tireur Milan ont continué à installer le matériel aux endroits désignés pour assurer la protection du Bovesse. L'après-midi est fortement chargée pour tout l'équipage. Après la mise à l'eau d'une cible, les deux dragueurs de mines sont placés en quart d'alerte 2 pour ensuite passer aux postes de combat. Le scénario comprend une alerte aérienne suivie d'une alerte de surface, pour les équipes de sécurité, un incendie et un compartiment qu'il fallait étançonner. Durant cet exercice, les tireurs 50, et les fusils mitrailleurs ont l'occasion de tirer à balles réelles sur la cible.

Par la suite, nous avons récupéré la cible, le résultat est concluant à en juger par l'état de cette dernière, il n'en reste pratiquement plus rien.

La journée se termine en beauté, nous avons droit à un super coucher du soleil. Tout le monde il est beau, tout le monde il est gentil et tout le monde il est content de la journée.

Mardi 27 octobre

A l'Est rien de nouveau. Mer calme, temps chaud...

Notre position ce matin: 13°29'N - 48°28'E.

Ce matin il y eut un heaving line transfert entre le Bovesse et le Breydel pour lui passer des documents.

Une autre occupation à bord, l'identification d'avions, d'hélicoptères etc... pour cela, des diapositives nous sont projetées. Très intéressant pour ceux qui montent de quart à la passerelle.

A bord du Bovesse, l'après-midi fut consacré au PMS. Le bootsman et son équipe en ont profité pour faire une inspection de tout leur matériel de dragage.

Puis ce fut la grande lessive, les miniwash ont souffert, le navire s'est transformé en un véritable lavoir. De vraies petites bonnes femmes à bord.

Mercredi 28 octobre

Pour la météo, pas de problème, le beau temps est toujours avec nous.

A bord du Bovesse:

Aujourd'hui, congé pour le personnel de cuisine. Qui va nourrir ces éternels affamés? L'équipe pont, avec en tête le 2MR RYS, s'est mise aux fourneaux. Nous avons droit à un véritable «English breakfast». Au menu, oeufs au bacon avec haricots sauce tomate. Les cuisiniers d'un jour nous réservent bien des surprises.

Ce matin, un électronicien a été transféré du Zinnia vers notre navire afin qu'il puisse effectuer les dernières vérifications aux appareils de la station radio.

Pour la première fois depuis notre départ nous croisons des cachalots.

Au menu de midi, apéritif maison ensuite un américain frites salades.

Dans le courant de l'après-midi, les équipes «Milan» et «Stinger» s'entraînent avec leur matériel.

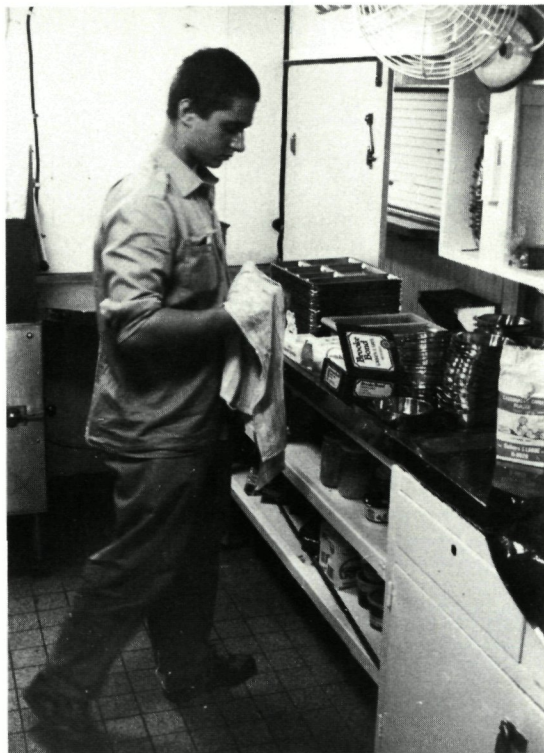
Pour terminer la journée, mise en condition physique. Il est très important de rester en forme.

Jeudi 29 octobre

Météo: temps splendide.

Ce matin, le Bovesse et le Breydel vont tour à tour près du Zinnia afin de faire le plein en carburant.

Pour le reste, «tout va très bien madame la marquise». En début de soirée, le Bovesse quitte le Zinna et le Breydel et navique seul.



Ca aussi c'est la vie à bord...



Vendredi 30 octobre

Il fait chaud.

Aujourd'hui, calibration des dragues. Le résultat est très satisfaisant, tant mieux.

Grande innovation ce jour à bord du Bovesse : la première émission de la chaîne TV du bord, son titre «TV Bovesse Golf News». Avec son présentateur en langue néerlandaise le MAT Van Steelandt et sa présentatrice de charme en langue française, le QMT Ancion, avec sa perruque aux longs cheveux il donne le change. Le décor du studio n'est pas oublié, un seul problème le manque de micro, enfin le système D est présent.

A 19h15, heure de la première émission, tout l'équipage est stand by devant les écrans TV. Le générique se compose d'une photo du Bovesse avec en fond sonore la musique de «Anchors aweigh».

Présentation des animateurs, quelques mots de bienvenue et reportage du voyage de Djibouti à l'île de Al Masi-rah. L'émission est accueillie avec enthousiasme et ce n'est qu'un début. La suite du programme, la projection du film «Rabbi Jacob».

Samedi 31 octobre

Il est 08h du matin et nous souffrons déjà de la chaleur terrible. La température change au fur et à mesure que nous nous rapprochons des Emirats Arabes. Avec l'eau froide qui est toujours à 38° cela n'arrange rien. On nous a promis l'air conditionné pour le 14 novembre. En attendant, nous luttons pour avoir plus ou moins un peu de frais. Lorsque vous êtes à la toilette, c'est un vrai sauna. Au lit, c'est un aquarium tellement nous transpirons, alors que faire? Pas grand chose, il faut prendre l'habitude de se laver 2 ou 3 fois par jour pour éviter d'avoir de l'irritation entre les jambes et en dessous des bras.

Le programme du jour, postes de combat et sécurité. Avec l'entraînement nous parvenons à prendre les postes de combat, avec tout l'équipement, en trois minutes et vingt secondes à peine, fantastique.

L'après-midi, entretiens etc..

Dès le soir, nous passons en quart d'alerte 2 cela veut dire que l'équipage monte 6 heures «on» puis 6 heures «off». Nous testons également les jumelles infra-rouge, on voit comme en plein jour, pas un détail ne manque.

Demain, nous rentrons à Fujairah aux Emirats Arabes Unis.

Dimanche 01 novembre

Réveil pour le quart montant, minuit-six heure, à 23.15 h. La vie à bord a complètement changé. Habituellement, pendant la nuit, il n'y a pas de mouvements dans le navire, et maintenant, c'est un va et vient entre le CIC, la cuisine, la cafetaria etc... Dire que nous allons faire cela pendant deux mois.

Le Bovesse et le Maassluis ouvrent la route en chassant avec le sonar, pas de mines en vue. Vers 11h00 nous entrons au port de Fujairah, les autorités belges et néerlandaises sont présentes.

Nous sommes assomés par la chaleur, à midi, il y a 35° à l'ombre. A Djibouti, les Français nous avaient prévenu. L'organisation est très bien faite, chaque heure il y a un shuttle (minibus) qui fait la navette entre le port et la ville. Les infrastructures de deux hotels est réservé au matelots et PO's tandis que l'Hilton Hotel est réservé lui au CPO's et aux officiers. Piscines, bars, salles de loisirs etc... super bien.

Lundi 02 Novembre

Pour profiter de la fraîcheur du matin, la routine du bord a été changée, le travail commence après le rassemblement général de 7 heure. Qui, mais pas pour longtemps parce que deux heures plus tard, le soleil est déjà très



Enfin... une piscine! Super bien!

chaud et le temps lourd.

Aujourd'hui, et pour ceux qui ne sont pas de quart, il y a une excursion à Dubaï, grande ville ultra moderne se trouvant sur le Golfe Persique. Pour nous y rendre, il y a cinq minibus équipés de l'air conditionné, heureusement.

Il nous a fallu deux heures pour y arriver. La première halte de la journée, l'Astoria Hotel. Après un tout petit briefing, nous devions être de retour pour 13h00. Il n'y avait rien à voir de typique, la seule chose, les magasins de tissus en provenance du Pakistan et d'Inde, et ceux qui vendent des appareils électroniques. Ici, comme à Djibouti, les commerces sont fermés de 13 à 16 h.

Pour le repas de midi, une petite pause dans un «Kentucky Fried Chicken». Ensuite nous nous sommes remis en route pour le «Chicago Beach Hotel» situé en dehors de la ville et sur la plage. Un lunch était prévu pour les excursionnistes, mais, suite à un malentendu entre la direction de l'hotel et l'autorité civile belge locale, nous sommes restés trois heures assis dans le hall de ce splendide palace. Ah, si on nous avait dit que nous pouvions prendre nos maillots de bain, on aurait vite oublié cet incident car à l'extérieur il y a une piscine de rêve avec des palmiers etc... en plus, le bar a fermé ses portes à trois heures.

16h00, retour à l'Astoria Hotel. On en a marre et plusieurs demandent pour rentrer à bord. En résumé, notre journée nous la passons plus sur les routes et dans les hotels mais au point de vue tourisme, rien de spécial.

La ville est d'une telle propreté que l'on pourrait presque manger sur le sol. Les habitants, la plupart de nationalité pakistanaise et indienne sont très sympas. Pour les belles voitures, il n'y a que l'embarras du choix, depuis la toute grosse Mercedes jusqu'à la Rolls Royce en passant par le Buick, Chevrolet, les Japonaises les plus chères et surtout la fièvre pour les 4x4.

Les mosquées sont plus belles les unes que les autres, les maisons qui ressemblent à de vrais palais des mille et une nuits, sont superbes. Une constatation, au plus vous avez de l'argent au plus il y a de lumière dans la propriété. Les monuments, les magasins, les avenues, ici, tout est nouveau et d'un style très moderne. Beaucoup de firmes européennes y sont pour quelque chose, d'ailleurs, c'est notre pays qui a construit le quai du port de Fujairah. Un seul regret nous n'avons pas eu le chance de faire de belles photos, pourtant il y avait beaucoup d'endroit à visiter.

19h30, nous rentrons à bord, tous fatigués.

Mardi 03 novembre

Fini la croisière de transit et la rigolade, maintenant les choses sérieuses commencent, départ de Fujairah à 09h30. Mission, draguer, avec l'oropesa, un champ se trouve devant le port. Le temps est très chaud, mais beaucoup plus supportable du fait que quand nous naviguons, il y a un vent frais qui nous fait du bien.

Début de soirée, notre mission s'achève. Le Bovesse et le Breydel navigue maintenant dans les eaux internationales. La vie à bord est celle des 6 on 6 off.

Mercredi 04 novembre

Un merveilleux lever de soleil nous présage une journée radieuse.

Le programme, chasse aux mines pour le Bovesse tandis que le Breydel fait le double oropesa. Toutes les conditions pour permettre un travail excellent sont réunies. Possibilités maximum pour l'emploi du sonar, mer calme et transparente, en dehors des serpents qui se fauillent autour de nous ainsi que les requins des sables, notre mission commence bien. Pas un seul objet métallique n'échappe au sonar, c'est ce que nous lui demandons.

17h00, nous rejoignons le Zinnia pour refaire le plein de fuel. L'opération a été longue du fait que le Bovesse dut reprendre 30 m³.

Le soir souper sur la plage arrière: barbecue.

Jeudi 05 novembre

C'est avec un soleil à peine réveillé que nous quittons nos postes d'ancrage. La mer est calme comme un miroir et les sonaristes sont contents.

Nous reprenons la chasse aux mines et attendons avec impatience d'avoir notre première, car le Comflot a déclaré que pour chaque mine draguée ou chassée, il offrait une bouteille de champagne. Vous pensez bien que ce n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd.

Notre intention est d'en dénicher un maximum. Les équipages sont depuis lors engagé dans une lutte pour ruiner

le Comflot. Ne vendons pas la peau de l'ours avant de l'avoir tué (sic).

Une fois la mission terminée, retour au poste d'ancrage. les plongeurs du bord, pour s'entraîner effectuent une inspection de la coque du Bovesse.

Autour de nous, il y a beaucoup de navires marchands qui attendent, à l'ancre, les instructions pour passer le Détroit d'Ormuz. Avec toutes ces lumières on dirait une ville flot-tante.

Vendredi 06 novembre

Très tôt ce matin, nous levons l'ancre pour nous rendre sur la zone qui nous a été désignée.

Devinez un peu le temps que nous avons? Et qui, vous avez gagné, le soleil. Un peu de vent et une mer super calme, tel est la météo du jour.

Lorsque nous chassons au sonar, la vie à bord est calme, nous montons 6 On 6 Off, et les personnes qui sont stand by en profitent pour faire les petits ou grand travaux nécessaires afin que le matériel soit toujours en bon état de fonctionnement.

En fin de journée, le Bovesse et le Breydel nous nous amarons le long du Zinnia, qui est à l'ancre, pour embarquer de l'essence pour les moteurs des Zodiacs. Ensuite les deux dragueurs sont allés au mouillage.

Samedi 07 novembre

A 6 h, «Debout les gars réveillez-vous», comme dans la chanson. Même temps et même programme pour la journée, la chasse aux mines. Rien à signaler.

Dimanche 08 novembre

Aujourd'hui, et depuis le départ d'Ostende, l'aumônier Seruys célèbre la messe à bord du Bovesse.

Dans l'après-midi, l'aumônier rejoint le Breydel pour quelques jours.

A part le soleil, la chasse aux mines et le quart d'alerte 2, rien à signaler.

Lundi 09 novembre

Rien à signaler

Mardi 10 novembre

Après avoir levé l'ancre, le Bovesse s'est amarré le long du Zinnia afin d'échanger un PAP, car un des PAP à son moteur babord en panne. Par le même occasion, les électroniciens en profitent pour effectuer quelques réparations à la station radio.

Le courrier...



Ensuite, chasse aux mines pour le reste de la journée. Le temps est superbe et toujours aussi chaud. Aujourd'hui, l'escadre Belgo-Néerlandaise rentre à Fujairah jusque demain matin à 6h. Les membres des équipages enthousiastes aspirent de mettre enfin le pied sur le plancher des vaches. Rendez-vous est pris pour tous les batiments pour 17h00. Après avoir tourné durant deux heures devant le port, nous apprenons que nous n'avons pas l'autorisation d'entrer à Fujairah. Alors nous jetons l'ancre. Au lieu d'être en ville pour quelques achats, nous restons en mer balancé par les flots. Grosse déception pour beaucoup. Mais malgré cet incident, le moral est au beau fixe.

Mercredi 11 novembre

Nous célébrons l'anniversaire de l'Armistice de la première Guerre Mondiale, pour cela, les navires belges ont hissés le petit pavois. Le Bovesse n'est plus seul à chasser les mines, le Breydel, après les petits problèmes techniques du sonar, a remplacé le dragage par la chasse. Nous voilà à quatre pour ratisser les eaux territoriales des Emirats Arabes Unis. Fan-tas-ti-que, à bord, l'eau froide, qui est habituellement chaude, est tiède, cela fait du bien de se rafraîchir. Fin de matinée, le Zinnia met le Cap sur Fujairah. Normalement il doit y rester jusqu'au 13 au matin. La raison, un C130 de la Force Aérienne Belge arrive dans la soirée avec des pièces de rechange et le courrier. Pour le reste, rien à signaler, le soleil est là, et la chasse aux mines reste ouverte. Le soir nous nous mettons à l'ancre. A bord du Bovesse, troisième émission de «TV Bovesse Golf News», au programme reportages et gags.

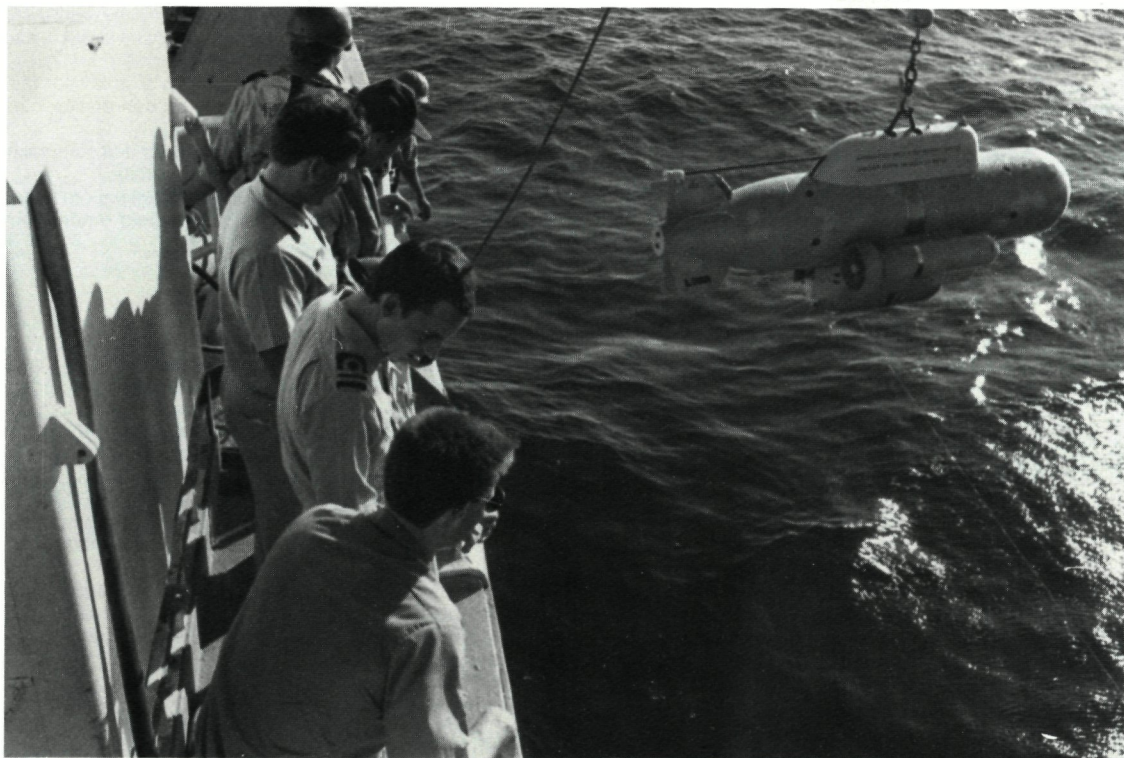
Chasse aux mines, mise à l'eau du «PAP».

Jeudi 12 novembre

C'était avec impatience que nous attendions ce jour. Pourquoi? Pour la simple raison que le courrier arrivé hier par le C130 sera distribué aujourd'hui. Après une petite partie de chasse aux mines, les chasseurs et chasseurs-dragueurs se rapprochent du port de Fujairah. Une vedette affrétée par le Zinnia, se rend auprès de chacun des navires et y remet les sacs postaux, les pièces de rechange et nous en profitons pour décharger nos sacs poubelle, encore une bonne chose de faite. Pour toutes les personnes qui ont reçu du courrier de leur famille ou d'amis, c'est un grand réconfort. Pour les autres ce sera pour la prochaine escale, si tout va bien. Le temps est ensoleillé mais il fait un peu moins chaud. Depuis que nous sommes dans le Golf d'Oman, c'est la première fois que nous avons une mer légèrement agitée avec un vent frais. Pour le boulot, chasse jusqu'au coucher du soleil, ensuite à l'ancre pour la nuit.

Vendredi 13 novembre

Ce matin, une légère brume couvre l'horizon. Même programme que les autres jours, mais cette fois, on termine notre mission devant Fujairah. Vers 11h, rendez-vous avec le Zinnia, qui après avoir quitté le port, s'est mis à l'ancre. Les deux Tripartites se sont amarrés à son babord, les MHSO's à son tribord. Après que des vivres et du matériel fut embarqués, chacun se met à l'ancre pour quelques heures. Vers 20h00, nous appareillons à destination de Wudam. A bord du Breydel, l'équipage a trouvé son équilibre. Il faut les voir nettoyer leur bâtiment, un vrai ship-wash. D'ailleurs, ils ont organisé un barbecue party sur leur plage arrière,





Fête de la Dynastie avec toast au Roi.

c'est l'occasion de mieux s'apprécier. Sur le Bovesse, Jo le pâtissier a confectionné quatre gateaux géants. La raison, tout simplement pour fêter les anniversaires depuis notre départ, le 21 septembre au total 11 personnes sont de la fête, et se fut pour tout l'équipage, réuni autour du commandant, l'occasion de boire un bon verre et de manger un morceau de gâteau.

Samedi 14 novembre

L'escadre Belgo-Néerlandaise entre ce jour dans le port militaire de Wudam à 08h30.

Quel est notre étonnement de constater que cette base est toute neuve et de plus ultra moderne. Après renseignements nous apprenons que les bâtiments ainsi que les installations portuaires sont occupées depuis seulement quatre mois. Il ne faut pas aller loin pour savoir que derrière cette marine, il y a beaucoup de la Royal Navy.

En effet, au vu de l'habillement, l'armement, les vedettes rapides, les navires garde-côtes etc.. on se croirait à Portsmouth, heureusement que les bâtiments sont d'une architecture en rapport avec le pays.

Les informations reçues lors du rassemblement général concernant notre escale de Wudam ne sont pas tellement encourageantes, voyez plutôt :

— interdit d'aller à la toilette à bord, il faut utiliser les sanitaires qui se trouvent sur le quai. Tout à fait normal lorsque l'on sait que l'eau du port est transformée en eau douce. Mais, les WC se sont des WC français, c'est à dire, un trou et pas de poignées pour se tenir. En compensation les installations sont propres et modernes. Lors de la visite en ces lieux, il ne faut pas oublier de prendre son rouleau de papier ou sinon...

— La première grande ville, Muscat, se trouve à 135 km.

— Les banques les plus proches et celles de Muscat ne font pas le change de l'argent belge.

— Après 19h00 on ne peut plus rentrer dans la base, sauf les bus d'excursion.

Les Belges ne sont pas des personnes à se laisser faire et ils trouvent toujours le moyen de se débrouiller, c'est bien connu.

Dans la base même nous pouvons profiter des complexes sportifs et rendre visite aux différents mess.

La journée à été fortement bousculée et il est encore temps, demain, de voir ce qu'il y a lieu de faire pour rendre notre séjour agréable.

Dimanche 15 novembre

Fête de la Dynastie avec toast au Roi et repas de Corps. Obligatoire pour tout les équipages sauf pour les personnes qui se sont inscrites pour l'excursion. Cette dernière consiste en un séjour dans un des trois grands hôtels de Muscat. Le Sheraton, le Al Bustam et l'Intercontinental. Idée merveilleuse et plan très bien organisé. Pour la somme de 8400 rials (840 FB) nous avons :

— accès à toutes les installations sportives (piscine, tennis, salle d'aérobic «Jane Fonda», salle de power training etc..)

— un magnifique buffet froid et chaud à volonté.

Le bus quitte la base vers 09 h, l'arrivée à Muscat se situe aux environs de 10h30 et nous restons jusque 20h30.

La majorité préfère se rendre au Sheraton, un hôtel splendide, beaucoup de marbre.

La population locale est très serviable, et polie. La chose qui nous étonne le plus est la propreté des rues, avenues et boulevards pas un seul papier ne traîne sur le sol.

Pour résumer on dirait que la ville est sortie de terre avec tout ce qu'il y a de plus moderne. L'éclairage des routes est le même que chez nous, la différence, ici pas de problème d'argent pour payer la facture.
Le retour à bord des excursionnistes, 22h25.
Journée merveilleuse avec beaucoup de soleil et surtout relaxe.

Lundi 16 novembre

Encore une journée ensoleillée et très chaude.
Au programme, même excursion que la veille mais cette fois pour ceux qui ne purent y participer.
Rien de spécial à signaler.

Mardi 17 novembre

Pour notre départ, la musique de la Marine du Sultanat d'Oman est venue rendre les honneurs.

Une fois en mer, et sous une terrible chaleur, les cinq navires mettent le cap au Nord. L'avant-midi et cela pendant que le Zinnia navigue seul, les autres navires procèdent par couple à un exercice de «highline jackstay» (transfert de matériel).

Au terme de notre mission nous nous amarrons de chaque bord du Zinnia qui s'est mis à l'ancre.



▲ La musique de la Marine du Sultanat d'Oman.

▼ Avec les compléments du «Golfe».



OPERATIE OCTOPUS (III)

... enkele getuigenissen

door M. Moreels en P. Blocry

Verlenging van de opdracht

13 december was niet alleen voor de Belgische politici een belangrijke datum, ook voor de Belgisch-Nederlandse flottielje stond er heel wat te gebeuren. Immers, na een aanleggen van 3 tot 12 december in de haven van Abu Dhabi voeren de schepen in de nacht van 12 op 13 december onder bescherming van de Britse destroyer «York» door de Straat van Ormuz terug naar de Golf van Oman. Op de verkiezingsdag werd door de topministers onder voorzitterschap van premier Martens beslist dat de opdracht van de flottielje verlengd wordt tot 15 april, dat de Breydel op 1 januari en de Bovesse op 1 maart naar België zullen terugkeren en dat zij worden vervangen door de tripartite mijnenjager M-917 Crocus. Bevestigd werd eveneens dat de bemanningen op uiterlijk 15 februari thuis zouden zijn.

Een aantal beslissingen die de bemanningen zeker niet onberoerd hebben gelaten. Flottieljecommandant Busard: «Het feit dat wij de Perzische Golf hebben verlaten was reeds vooraf gepland. De opdracht die wij hadden in de Perzische Golf is immers volbracht. Na een rust- en onderhoudsperiode in Port Zahed keerden wij terug naar de Golf van Oman. Ik ben er eveneens van overtuigd dat wij hier een preventieve taak hebben. Onze aanwezigheid kan er immers toe bijdragen dat er geen nieuwe mijnen worden gelegd.» Aan boord van de schepen hoorden wij vaak dezelfde uitspraken. «Wij hebben hier een humanitaire taak en wij zijn blij dat de opdracht tot 15 april wordt verlengd. Het feit dat wij geen mijnen hebben gevonden is van minder belang, het is immers het resultaat dat telt en dat is toch dat wij een aantal gebieden mijnenvrij hebben verklaard», vertelt MAT Jean-Marc Lebrun.

Aflossing van de wacht

Een beslissing die reeds vroeger werd genomen maar waar momenteel iedereen de mond van vol heeft, is het feit dat iedereen ten laatste op 15 februari thuis zal zijn. «De Minister van Landsverdediging heeft ons van in het begin beloofd dat wij ten laatste 4 maanden en een half na ons vertrek terug thuis zouden zijn. Hij heeft woord gehouden», verklaart Lt Rohard aan boord van de Bovesse. De vervanging van de manschappen verloopt in drie fasen. De bemanning die niet meer wenst terug te keren naar de Golf vertrekt uit Fujayrah op 14 januari met de Boeing 727 van de Luchtmacht naar België. Daar zullen de manschappen in hun eenheid hun gewone dagtaak uitoefenen.

De manschappen die naar de Golf wensen terug te keren — zo'n 40 % van de huidige bemanning — vertrekken uit Abu Dhabi op 22 januari en op 14 februari. Terzelfdertijd worden er nieuwe bemanningen overgevoerd zodat half februari de schepen weer over een vaste bemanning zullen beschikken.

Doch niet enkel de bemanning wordt afgelost, ook de schepen worden vervangen. Zo wachte de Breydel op 1 januari de terugreis naar België aan. Hij wordt in principe op 13 februari terug in ons land verwacht. De Bovesse zal op zijn beurt op 1 maart naar België terugkeren.

«De Breydel en de Bovesse worden door de Crocus vervangen. Deze laatste vertrekt half januari uit Zeebrugge en komt rond 1 maart in het operatiegebied aan. De Zin-

nia daarentegen blijft in de Golf om de logistieke steun en het bevel over de flottielje te verzekeren.»

Kerstmis in de Golf

Na in de Golf van Oman een aantal routineoefeningen te hebben uitgevoerd, meerde onze flottielje van 23 tot 28 december aan in de haven van Mascot (Oman). Een verblijf dat zowel positief als negatief werd ervaren. «Toen wij in Mascot aankwamen, wisten wij dat onze post op de kade lag. Wij moesten echter wachten tot voor ons vertrek vooraleer wij hem konden ontvangen. De ontgoocheling was groot, niet zozeer omdat zij zolang moesten wachten maar wel omdat de pakjes die onze families hadden opgestuurd opengescheurd waren. Sommigen ontvingen zelfs opengescheurde brieven. Wij waren echter op voorhand verwittigd. De Zeemacht en wijzelf hadden onze families gevraagd geen alcohol of gewaagde lectuur op te sturen omdat dat hier verboden is. De Omaanse autoriteiten vonden tijdens een routinecontrole echter alcohol en meteen werden alle brieven en pakjes aan een grondige controle onderworpen met het gekende resultaat», vertelt MTR De Vis.

«Daarnaast was Kerstavond een onvergetelijke gebeurtenis», voegt MAT Van Cauter eraan toe. «Wij hebben ons echt kostelijk geamuseerd. Kerstmis was nog nooit zo goed geweest als hier in de Golf. Wij organiseerden op de Zinnia een playbackshow en wat hebben wij gelachen. Echt waar, de tranen stonden in mijn ogen.» Ook op de andere schepen werd er duchtig gevierd. «Het is gewoonweg niet te beschrijven», vertelt het overgrote deel van de bemanning.

Voor de kust van Fujayrah

Op 28 december verliet de flottielje de haven van Mascot en begaven de schepen zich naar de Verenigde Arabische Emiraten waar zij voor de kust van Fujayrah voor anker gingen. Daar werd de Breydel klaar gemaakt voor de terugvaart en kregen de andere schepen een grondige poetsbeurt. Op 31 december werd op een toch ietwat andere manier afscheid genomen van 1987 dan gewoonlijk. «Eigenlijk voelen wij niet dat het Nieuwjaar is», vertelt 1Sgt Bauwens (Medische Dienst). «De sfeer is hier gans anders. Het is hier 27°C. Je ziet geen kerstbomen, slingers of ballen. Toch gaan wij er iets speciaal van maken.» Om 20 Hr prikkelt een naar huis refererende barbecueur ons reukorgaan. 1 MT Warnez en chef-kok Delmote zorgen ervoor dat de worsten, schaapskoteletten en varkensribbetjes een mooi kortsje krijgen. Het vuur smeult in de donkere nacht, magen knorren en borden rinkelen. Even denken wij terug aan de warme zomeravonden thuis. Wij zijn niet de enigen...

Chef-kok Delmote houdt er echter de sfeer in. «Allé mannekens, de beste stukjes van het malste varken. Neem er nog eentje!» Bijna was onze barbecue uitgesteld: toen wij hier deze morgen opstonden konden wij onze ogen bijna niet geloven. Het regende! Voor het eerst sinds ons vertrek konden wij genieten van een malse regenbui. Gelukkig hield het in de vooravond op zodat wij toch de houtskool konden laten knetteren», vertelt 1MT Warnez.



▲ Het «Octopusgeschenk» van CDSKA.

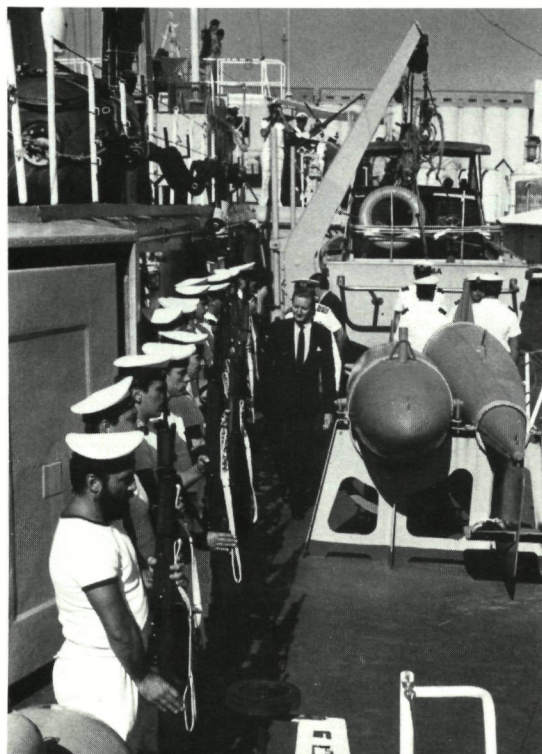
▼ Minister F.-X. de Donnea: «Dank voor hetgeen jullie hier presteren».





▲ Ook in de keuken wordt druk gewerkt.

▼ Hoog bezoek, Defensie-minister F.-X. de Donnea schouwt de erehaag a/b van de Zinnia.



▲ Alles wordt klaar gemaakt voor Kerstmis.

Een onverwacht geschenk

De eindejaarsfeesten zijn echter eveneens de tijd voor het geven van geschenken. Traditiegetrouw was dit ook in F.-X. de Donnea het geval. Aan ieder bemanningslid werd door de Centrale Dienst voor Sociale en Culturele Activiteiten (CDSCA) een «Octopuspakket» aangeboden. De verwondering bij de bemanning was groot, de bewondering enorm. MAT Navez: «Wij wisten van niets, echt waar. Toen wij het pakket kregen, was onze nieuwsgierigheid groot en toen wij het open deden, wisten wij niet wat ze zagen. In het pakket zat een walkman, een handdoek, deodorant, twee kleurenfilms, chocolade, een doosje fruit, een schrijfblok met etui, een kogelpen met de inscriptie Octopus en nog veel meer. Echt, het was ongelooflijk.» Sterren fonkelen, 1987 tikt langzaam weg.

Gelukkig Nieuwjaar!

Om middernacht weerklinken scheepshoornen in de diepe nacht: 1988 wordt op de traditionele scheepsmanier verwelkomd. De bemanning viert verder tot het ook in België Nieuwjaar is...!

Op Nieuwjaarsdag bracht Minister van Landsverdediging F.-X. de Donnea — hij hield eraan om in de periode die normaal thuis in familiekring wordt doorgebracht, bij de bemanningen te zijn — en zijn militaire kabinetschef, Generaal-Majoor Paelinck, een bezoek aan de flottielje. Zij werden door de erewacht van de Zinnia en door Luitenant-Generaal Gysemberg, Chef van de Generale Staf en Vice-Admiraal Poulet, die beiden op 31 december aan boord waren gegaan, verwelkomd. Van de gelegenheid werd ook gebruik gemaakt om Luitenant-ter-Zee 1ste klas Guy Couwenbergh te feliciteren met zijn «Queen's Medal for Gallantry». Een ereteken dat door de Engelse Koningin wordt gegeven aan de personen die zich in het voorbije jaar verdienstelijk gemaakt hebben.

Ondertussen naderde voor de Breydel het uur van afscheid. «Wij zijn heel blij met ons schip te kunnen naar huis keren. Wij zijn ermee naar hier gekomen en wij willen er ook in België mee aankomen», vertelde 1MT Van Hee. «Vandaag vertrekken wij om 16 Hr. Wij zullen op 7 januari in Djibouti aankomen waar wij tot 10 januari verblijven. Op 15 januari komen wij in Suez aan, waar wij voor de bemanning een kleine excursie naar de piramiden organiseren. De terugreis verloopt verder langs Tunis. Malaga en Virgo om op 13 februari in België aan te komen», verduidelijkt 1LZ Couwenbergh

Enkele ogenblikken later vaart de Breydel weg, de internationale wateren tegemoet...

Fuel, water, kerosine,...

Tijdens onze wandeling op de Zinnia ontmoeten wij eveneens 1MC Delbrassine. Hij werkt in de technische centrale van het schip. «Op onze dienst hangen de plannen van het schip. Onze taak bestaat erin wanneer er problemen zijn — zoals bijvoorbeeld lekken, branden e.d. — de hulpverlening te organiseren en te coördineren.

Gedurende ons verblijf hier in de Golf hebben wij al meermaals oefeningen gedaan zowat wij nu op alles voorbereid zijn. Wij controleren ook de hoeveelheid water, fuel en kerosine. Op ieder ogenblik weten wij hoeveel vloeistof er zich in de tanks bevindt. Wanneer de voorraad slinkt, zorgen wij eveneens voor de bevoorrading. Meestal lopen wij dan een haven binnen maar wanneer dit om een of andere reden niet gaat, laten wij ons op zee bevoorraden door andere schepen. In de Perzische Golf werden wij eens bevoorrad door de Amerikaanse Tidespring. Wij moeten eveneens de stabiliteit van het schip controleren. Wij doen dat aan de hand van een clinometer en wanneer het nodig is, pompen wij vloeistoffen over van de ene tank naar de andere om terug een optimale stabiliteit te bekomen.»

Tango, Charlie, Omega,...

In het radiostation (departement verbindingen) ontmoeten wij VTZ Dobbelaar en 1MC Zeebroeck. «Op onze radio dienst zorgen wij voor de ontvangst en het doorgeven van alle berichten die bestemd zijn voor de staf en de officieren van het schip. Wij moeten eerst zorgen voor de contactname met het walstation. Daarbij komt het er vooral op aan de goede frequentie te vinden. Deze contactname gebeurt in morse. Daarna gaan wij over naar radioteletype. Daarnaast zorgen wij ook voor het tot stand brengen van telefoonverbindingen met België. Zo ontvangen wij eveneens de Oostende Radio.»

Voortstuwing, pitchsysteem,...

In de controlekamer van de Zinnia vinden wij 1MT De Cock, 2MR Bogaert en 2MR Van Bree. Zij houden zich bezig met de controle van de machines en van het elektrisch gedeelte. 1MT De Cock: «Wij zorgen hier voor de elektrische scheepsvoeding. Wij hebben daarvoor drie generatoren waarvan er twee operationeel zijn en één stand by. Op elk ogenblik weten wij hoeveel elektriciteit er verbruikt wordt en passen wij het vermogen van de generatoren aan. Wanneer er teveel elektriciteit verbruikt wordt, dan kunnen wij bijvoorbeeld de keuken tijdelijk zonder elektriciteit zetten.

Dit is soms nodig om de besturing van het schip, die in alle omstandigheden over voldoende elektriciteit moet beschikken, te garanderen.»

2MR Bogaert en 2MR Van Bree kennen steeds de temperatuur van de motoren, het oliepeil, het water, e.d. Wij moeten er ook voor zorgen dat de motoren in prima conditie verkeren, zodat wij weten op welke snelheid wij moeten varen, hoe wij de schroefbladen moeten regelen, enz..»

Admiraal E. Poulet, Stafchef v.d. Zeemacht, in gesprek met enkele onderofficieren a/b van de Zinnia.



Lepels, messen en vorken

In de mess-officiëren ontmoeten wij MAT Van Cauter, hij is er steward. «Mijn taak is de officieren te bedienen. Tevens moet ik ook de kajuiten, douches, toiletten en wardrooms schoonmaken. Ja, ik heb hier heel wat te doen, mijn dag is goed gevuld. Maar mijn werk wordt ook geapprecieerd. Al bij al is het hier dan ook aangenaam werken.»

Naar België...

Op de Breydel ontmoeten wij 1MT Van Hee en MAT Weltjens. «Ja, wij noemen ons zelf de ziekenboeg. Beiden zijn wij immers gewond.» 1MT Van Hee: «Op 24 december werd ik geopereerd aan mijn voet. Door de warmte had ik heel wat eelt gekregen. Het was zelfs zo erg dat ik niet meer kon lopen. Nu is het eelt verwijderd en ben ik terug de oude. Ik keer echter op 13 januari terug met het vliegtuig naar België. Ik was veel liever met de Breydel zelf

teruggegaan. Maar ja, dat kan nu niet. Toch zal ik zeker op de kade staan om mijn makkers in België te verwelkomen.» MAT Weltjens behoort eveneens tot de ongelukkingen: «Mijn schouder werd ontwricht toen ik een poging deed om niet uit het bed te vallen. Eigenlijk was het een stom ongeluk, ik moet nu rusten. Ik keer eveneens met het vliegtuig terug. Ook ik was liever met de Breydel teruggekeerd. Je hebt alles met het schip meegemaakt en echt, met pijn in het hart moet ik het verlaten, jammer maar helaas.»

MAT Navez is onze laatste gesprekspartner. «Ik kom eigenlijk van de Bovesse maar nu ben ik aan boord van de Breydel. Op 16 april ga ik trouwen en om nog alles in orde te kunnen brengen, kreeg ik de toestemming om naar huis te gaan. Ik ben heel blij met een schip te kunnen terugkeren en aangezien mijn verloofde zeker op de kade zal staan, kijk ik er al met spanning naar uit.»

OPERATION OCTOPUS (III)

... quelques témoignages

«On continue»

Le 13 décembre ne constituait pas seulement une date importante dans le domaine politique, c'était également une date significative pour la flottille belgo-néerlandaise. Le jour même des élections, il fut décidé que la mission de la flottille serait prolongée jusqu'au 15 avril, que le Breydel rentrerait au pays le 1er janvier, et le Bovesse le 1er mars pour être remplacés par le chasseur de mines tripartite M917 Crocus. Quant à nos marins, ils seront de retour à la maison au plus tard le 15 février.

Ces décisions n'ont pas laissé les équipages indifférents: «Notre mission dans le golfe Persique est remplie», explique le commandant de flottille Busard. «Je suis également convaincu que notre tâche ici, est de type préventif. Notre présence peut contribuer à ce que de nouvelles mines ne soient plus posées ici».

MAT Jean-Marc Lebrun raconte: «Nous remplissons ici une tâche humanitaire, et nous sommes heureux qu'elle soit prolongée jusqu'au 15 avril. Le fait que nous n'ayons pas trouvé de mines a peu d'importance. Ce qui compte c'est d'avoir déclaré certaines zones «libres de mines».

Relève de la garde

Tout le monde sera de retour chez lui au plus tard le 15 février. Le Ministre de la Défense nationale nous avait promis avant le départ que nous serions à la maison au plus tard 4 mois et demi après notre départ; et il a tenu parole» nous explique le Lieutenant Rohard à bord du Bovesse. Le remplacement des équipages s'opérera en trois phases. Les hommes qui ne désirent plus retourner dans le Golfe, rentreront le 14 janvier en Belgique, en Boeing 727 de la Force aérienne. Ils reprendront leur travail quotidien au sein de leur unité. Les hommes qui désirent retourner dans le Golfe — soit, quelque 40 % de l'équipage actuel — quitteront Abou Dhabi le 22 janvier et le 14 février. Pendant ce temps, de nouveaux marins arriveront par avion de manière à reconstituer un équipage complet.

Mais les hommes ne sont pas les seuls à être remplacés; il en va de même pour les navires. Ainsi, le Breydel a entamé le 1er janvier son retour pour la Belgique, où il est attendu en principe pour le 13 février. Le 1er mars ce sera au tour du Bovesse.

Le Breydel et le Bovesse seront donc remplacés par le Cro-

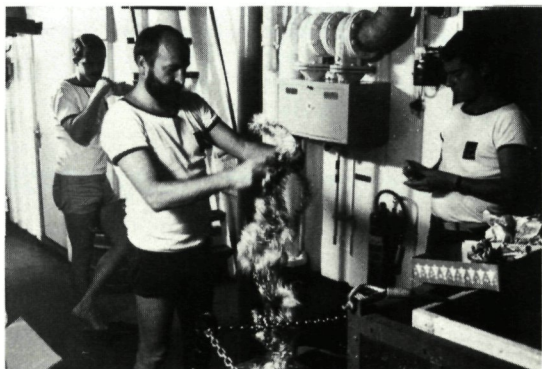
cus qui quittera Zeebruges à la mi-janvier et sera opérationnel aux alentours du 1er mars. Le Zinnia quant à lui restera dans la Golfe pour assurer le soutien logistique et le commandement de la flottille.

Noël sous les Tropiques

Nos marins ont passé le réveillon de Noël à Mascot (Oman). Une escale particulière qui pour beaucoup restera un souvenir exceptionnel. Le MAT Van Cauter raconte: «Le soir de Noël représente un événement inoubliable. Nous nous sommes réellement bien amusés. Je n'ai jamais passé un réveillon de Noël comme ici dans le Golfe. Sur le Zinnia, nous avons organisé un show de play-back, et nous, nous sommes payés des parties de fou-rire. J'en avais les larmes aux yeux».

Sur les autres navires également, le réveillon fut fêté dignement. La grande majorité de l'équipage raconte que l'ambiance était tout simplement formidable, malgré les quelques petits problèmes de courrier; le MTR. De Vis nous confie: «Lorsque nous étions à Mascot, nous savions que notre courrier se trouvait sur le quai. Cependant, nous avons dû attendre jusqu'à notre départ avant de le recevoir. La déception fut grande, non pas parce que nous avons dû attendre si longtemps, mais parce que les paquets que nous avaient envoyés nos familles avaient été déchirés et ouverts. D'autres ont même reçu des lettres

On prépare le réveillon de Noël.



VISITES IMPORTANTES A BORD POUR LES FÊTES DE FIN D'ANNÉE



qui avaient été ouvertes. Nous avions cependant été prévenus. Nous, ainsi que la Force Navale, avions demandé à nos familles de ne pas envoyer d'alcool car cela est interdit par ici. Les autorités d'Oman tombèrent lors d'un contrôle de routine sur de l'alcool et toutes les lettres et les paquets furent soumis à un contrôle sévère, avec les suites que l'on connaît.»

Devant les côtes de Fujayrah

Le 28 décembre, la flottille a quitté le port de Mascat pour les Emirats Arabes Unis où elle jetait l'ancre devant la côte de Fujayrah. C'est là que le Breydel fut préparé pour le retour, et que les autres navires furent nettoyés. Le 31 décembre, on prit congé de 1987 de façon quelque peu différente de l'accoutumée.

Le 1Sgt Bauwens (Sv. Méd.): «En fait, nous ne réalisons pas que c'est la Nouvelle Année. L'ambiance est totalement différente ici, il fait 27°C, on ne voit pas de sapins, de guirlandes ou de boules». A 20 Hr, une odeur de barbecue nous réjouit. Le 1 MT Warnez et le chef-coq Delmotte font dorer les côtelettes de mouton, les côtes de porc et les saucisses.

Les braises rougeoyent et un court instant, les équipages se rappellent les chaudes soirées d'été passées à la maison.

Le chef-coq Delmotte parvient cependant à garder une bonne ambiance à coups de: «Allez les petits gars, reprenez-en!» Le 1 MT. Warnez nous raconte: «Notre barbecue a failli «tomber à leau», quand nous nous sommes levés ce matin, nous ne pouvions en croire nos yeux. Il pleuvait! Pour la première fois depuis notre départ, nous pouvions jouir d'une douce ondée.

Un cadeau inattendu

Les fêtes de fin d'année sont cependant aussi la période des cadeaux. A Fujayrah, on n'a pas dérogé à la tradition. L'OCASC (Office Central d'Aide Sociale et Culturelle) a offert à chaque membre d'équipage une «valise Octopus». Surprise au sein des membres de l'équipage: «Nous n'étions au courant de rien, vraiment» nous dit le MAT Navez. «Nous étions vraiment curieux lorsque nous avons reçu le paquet, et quand nous l'avons ouvert, nous n'en crûmes pas nos yeux. Le paquet contenait un walkman, un essuie, du déodorant, des films, du chocolat, une boîte de fruits, un écritoire et un stylo à bille gravés «opération octopus», et bien d'autres choses encore». Les étoiles brillent, 1987 s'en va lentement.

Bonne Année!

A minuit retentissent les cornes de brume, on a débuté l'année de la façon traditionnelle dans la marine. La cloche de cuivre résonne dans la nuit. L'équipage continue à réveillonner jusqu'à ce que minuit sonne également en Belgique... soit trois heures plus tard.

Le jour de l'An, le Ministre de la Défense nationale, F.-X. de Donnea, et son chef de cabinet militaire, le Général-Major Paelinck ont rendu visite à la flottille. Ils ont été accueillis à bord par la garde d'honneur du Zinnia et par le Lieutenant Général Gysemberg, chef d'Etat-Major Général, et par le Vice-Amiral Pouillet, tous deux à bord depuis le 31 décembre.

Le Ministre avait tenu en cette fin d'année, période d'intimité familiale par excellence, à être présent auprès de nos marins. L'occasion fut aussi mise à profit pour féliciter le commandant du Breydel, Guy Couwenbergh pour sa décoration (la «Queens Medal for Gallantry»), décernée par la reine d'Angleterre pour le courage dont il a fait preuve la nuit du Herald of Free Enterprise.

Mais déjà l'heure de départ du Breydel pour la Belgique

sonne. «Nous sommes très heureux de pouvoir rentrer au pays à bord de notre bâtiment. Nous sommes venus avec notre navire jusqu'ici et c'est également avec lui que nous désirons rentrer.» Tels furent les propos du 1MT Van Hee.

Aujourd'hui, nous partons, à 16 Hr, nous arriverons le 7 janvier à Djibouti où nous resterons jusqu'au 10 janvier. Le 15 janvier, nous arriverons à Suez où nous organiserons pour l'équipage une petite excursion vers les pyramides. Le voyage retour passera ensuite par Tunis, Malaga et Virgo, et nous arriverons finalement en Belgique le 13 février.» Bon vent!

Dans la centrale technique du navire,

Le 1MC Delbrassine est de permanence. «Dans notre service se trouvent les plans du navire. En cas de problèmes, tels que par exemple: fuite, incendie, etc., nous devons organiser et coordonner les secours.

Pendant notre séjour dans le Golfe, nous avons, à de multiples reprises, effectué des exercices de sorte que nous pouvons faire face à toute éventualité. Nous contrôlons également les quantités d'eau, de fuel et de kérozène à bord. Nous veillons au réapprovisionnement et celui-ci a lieu en général dans un port, mais il arrive que nous nous approvisionnons en mer. Dans le golfe Persique, nous nous sommes fait approvisionner par le navir anglais Tidespring. Nous sommes aussi chargés du contrôle de la stabilité du navire. Pour ce faire, nous utilisons un clinomètre et si cela s'avérait nécessaire, nous pompons du liquide d'un réservoir à l'autre afin d'obtenir une stabilité maximale.

Dans la station de radio,

Département liaisons, le LDV Dobbelaar et le 1MC Zeebroeck travaillent. «Dans notre service radio, nous nous chargeons de la réception de tous les messages destinés à l'état-major du navire. D'abord, nous devons établir le contact avec la station terrestre, trouver la bonne fréquence. Le premier contact se passe en morse, après quoi nous passons au radiotélétype: Nous nous occupons également des liaisons radio avec la Belgique, nous captions aussi Radio Ostende.

Dans la salle de contrôle,

Le 1MT De Cock, le 2MR Bogaert et le 2MR Van Bree contrôlent les machines et l'électricité. Le 1MT De Cock. «Nous nous occupons ici de l'alimentation en électricité du navire fournie par trois générateurs, dont deux sont opérationnels et un en position d'attente. A chaque instant, nous connaissons la consommation en électricité et en fonction de cela, nous adaptons la puissance des générateurs. L'orsqu'il y a surconsommation d'électricité, nous pouvons par exemple couper momentanément la cuisine. Cette opération s'avère parfois nécessaire pour alimenter les circuits vitaux du navire qui en toutes circonstances, doivent disposer de suffisamment de courant. Le 2MR Bogaert et le 2MR Van Bree contrôlent les moteurs. «A tout moment, nous connaissons la température des moteurs, le niveau d'huile, l'eau, etc. Nous nous assurons que les moteurs se trouvent dans un état impeccable. Pendant la navigation, nous recevons des ordres du commandement à propos de la vitesse à adapter et comment nous devons régler les pales d'hélice, etc.»

Dans le mess des officiers,

Le MAT Van Cauter est steward. «Je suis chargé de servir les officiers. Je dois aussi nettoyer les cabines, les douches, toilettes et wardrooms. Ici, ma journée est bien remplie et mon travail est apprécié. Globalement, il est agréable de travailler ici.»

Sur le Breydel,

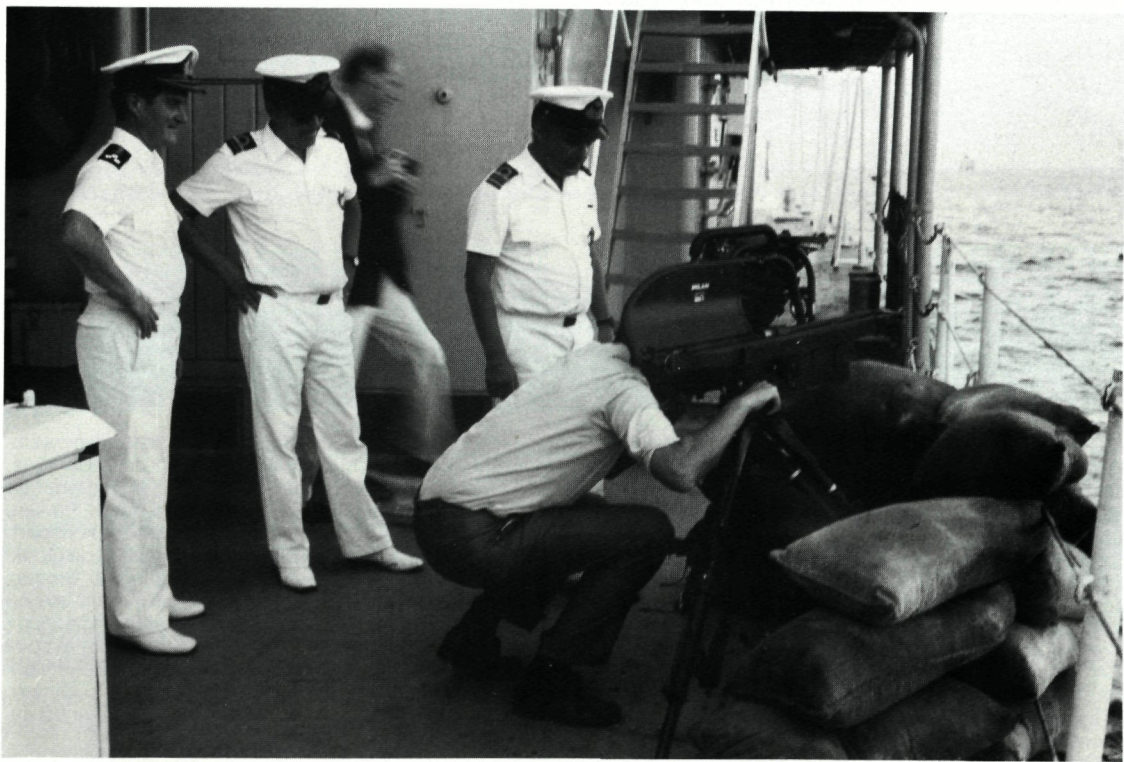
Le 1MT Van Hee et le MAT Weltjens plaisantent: «Oui, nous nous appelons nous-même la poste des malades. Nous sommes blessés tous les deux.» Le 1MT Van Hee: «J'ai été opéré le 24 décembre au pied. J'ai eu des pieds calleux à cause de la chaleur. C'était à un point tel que je ne pouvais même plus marcher. Maintenant les cals ont été enlevés, et je peux marcher comme avant. Le 13 janvier cependant, je retourne par avion en Belgique. J'aurais préféré retourner avec le Breydel, mais voilà, ce n'est pas possible. Vous pouvez être certain que je me trouverai sur le quai pour accueillir mes copains en Belgique.» Le MAT

Weltjens figure lui aussi au nombre des infortunés: «Je me suis démis l'épaule en tombant de mon lit. C'était un accident stupide en réalité. Maintenant, je dois me reposer. Je dois également retourner par avion. Moi aussi, j'aurais préféré retourner avec le Breydel. Lorsque l'on a vécu de tels moments sur un navire, c'est très pénible de devoir le quitter; c'est dommage, mais tant pis.»

Le MAT Navez va se marier le 16 avril et, afin de tout régler, il a reçu la permission de retourner avec le Breydel. «C'est 'super' de pouvoir retourner avec le Breydel. Et soyez en sûr, ma fiancée sera certainement sur le quai. J'attends ce moment avec impatience.»



▲ Les «anciens».

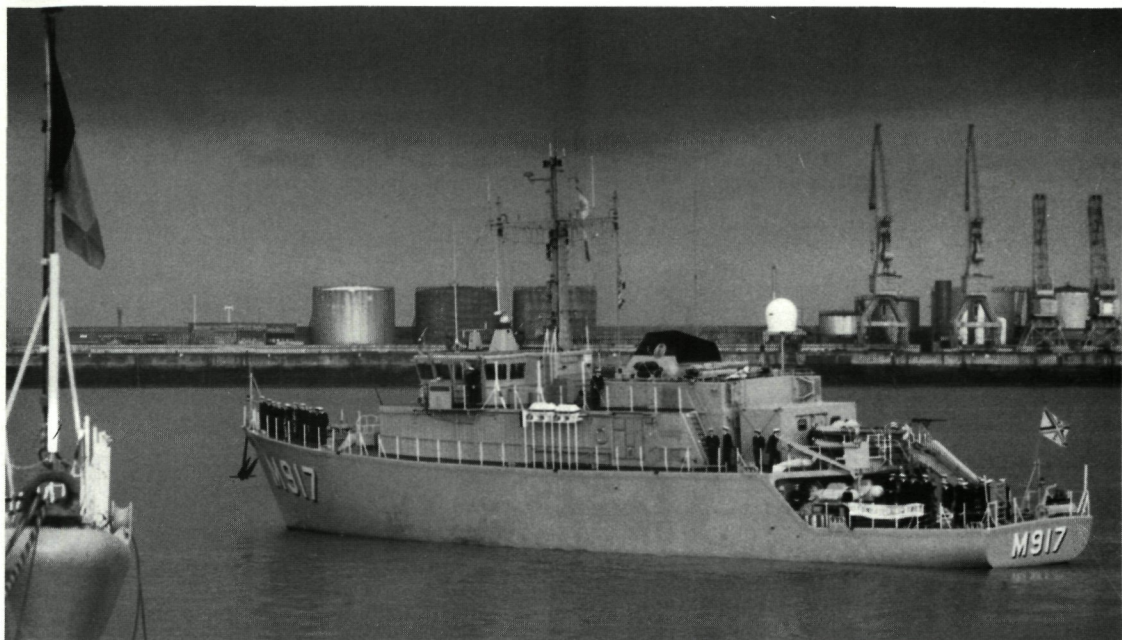


▲ Une démonstration du «MILAN».



Vertrek van de Crocus

Départ du Crocus



«Golf do not fear, the Crocus is here!» Met deze slagzin verliet de M 917 Crocus op 23 januari om 10 Hr stipt de haven van Zeebrugge. Op de kade werd de Tripartite mijnjager uitgewuifd door Vice-Admiraal Poulet en talrijke familieleden en vrienden. Voor het vertrek kreeg de Crocus ook nog het bezoek van een delegatie uit Genk, die bij monde van mevrouw Gaetshof, meter van de Crocus, de bemanning een goede reis toewenste en hen een aantal geschenken aanbood. Volgens 1LZ VI. Blomme, commandant van de Crocus, wordt de reis, die gaat langs Brest (24 januari), Malaga (30 januari), Cagliari (4 februari), Izmir (10 februari), Port Saïd (15 februari), Suez (16 februari) en Djibouti (21 februari), met het grootste vertrouwen aangevat.

«Golf do not fear, the Crocus is here!» : c'est avec ce slogan que le M917 Crocus a quitté le port de Zeebruges, le 23 janvier à 10 Hr précises. Sur le quai, le chasseur de mines «Tripartite» a été salué par le Vice-Amiral Poulet, et par de nombreux parents et amis. Peu avant le départ, le Crocus a aussi reçu la visite d'une délégation de Genk, qui, par la voix de Mme Gaetshof, marraine du Crocus, a souhaité bon voyage à l'équipage, et lui a offert un certain nombre de cadeaux. Selon le 1LV Avi Blomme, commandant du Crocus, chacun envisage le périple avec la plus grande confiance : les étapes seront Brest (24 janvier), Malaga (30 janvier), Cagliari (4 février), Izmir (10 février), Port Saïd (15 février), Suez (16 février) et Djibouti (21 février).

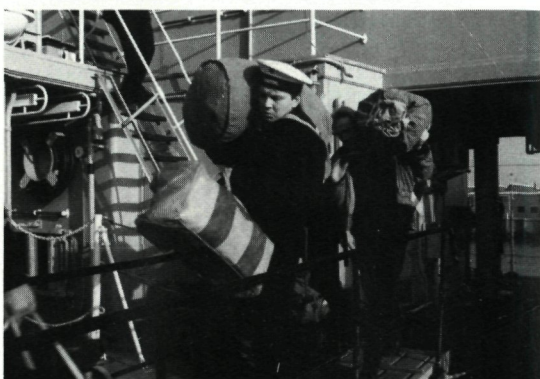


BREYDEL TERUG UIT GOLF

Zaterdag 13 februari, stipt om 10 u., legde de «Breydel» aan in de Marinebasis Oostende, onder het gejuich van honderden familieleden en vrienden. Onmiddellijk stapte Kapitein-ter-Zee Degriek (COMOPSNAV) aan boord om de Commandant en de manschappen te verwelkomen. Even later stortten de 67 bemanningsleden zich in de armen van hun geliefden. Voor de ene werd het een minutenlange omhelzing, anderen gaven hun tranen van ontroering de vrije loop.

De jongens, die er met hun getaande gezichten biezonder goed en monter uitzagen, werden ook door vele vrienden en sympathisanten hartelijk verwelkomd. Er werd gezwaaid met vlaggen en spandoeken. «Dit is België. Hip hip hoe-ra», zo luidde de groet van Ellen, Tom en Iza aan «nonkel Peter». Een groepje duitstaligen uit de «Oostkantons» verwelkomde «Cis aus Recht». Welpenleider Van de Velde, die als matroos-milicien de reis met de Breydel had meege-maakt, werd als een ware held door een veertigtal Zeerobben van de V.V.K.S. Zeescouts St.-Leo uit Brugge onthaald. In plaats van zijn matrozenpet kreeg hij meteen weer zijn scoutsmutts op het hoofd. Wat verder werd een fles champagne op één van de jongens leeggespoten.

Na dit warm onthaal bleken de meesten gehaast om hun geliefden en vrienden naar huis te vergezellen. Allen krijgen 14 dagen welverdiend verlof.



N.V. Baggerwerken Decloedt & Zoon

S.A. Dragages Decloedt & Fils

11, Franklin Rooseveltlaan - Av. Franklin Roosevelt, 11

1050 Brussel - 1050 Bruxelles

Oostende 059 / 32 17 89 - Ostende

Brussel 02 / 649 00 63 - Bruxelles

Zeebrugge 050 / 54 41 86 - Zeebruges

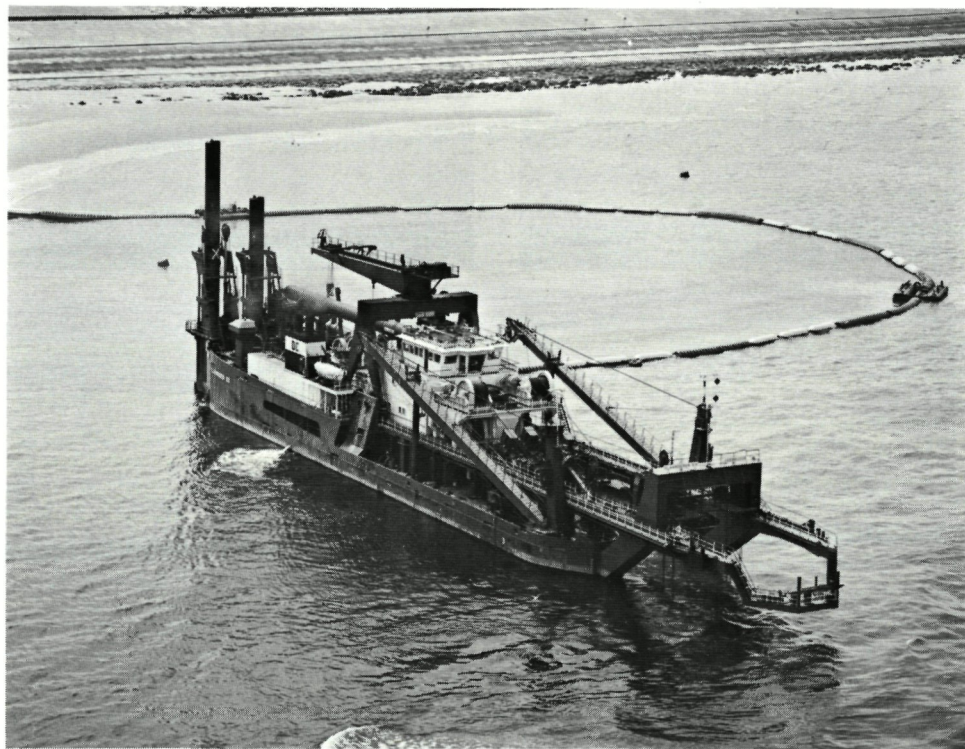
Telegram (Brussel) - Télégramme (Bruxelles)

DRACLOED

Telex - Télex

24510

VLAANDEREN XIX



Cette DRAGUE SUCEUSE à DESAGRAGATEUR AUTOMATIQUE est la première de ce type en BELGIQUE et est une des plus puissantes au monde. Elle participe à la réalisation de l'extension du Port de ZEEBRUGES.

Longueur
Largeur
Tirant d'eau
Puissance
Profondeur de dragage
Vitesse
Ø tuyau d'aspiration
Ø tuyau de refoulement

97,50 m
18,50 m
4,80 m (max.)
16.200,00 cv
30,00 m
9 nœuds/knopen
0,90 m

Deze ZELFVARENDE ZEEGAANDE CUTTERZUIGER is de eerste van haar soort in BELGIE en één van de grootste ter wereld. Ze werkt aan de havenuitbreidingswerken van de Haven van ZEEBRUGGE.

Lengte
Breedte
Diepgang
Vermogen
Baggerdiepte
Snelheid
Ø zuigleiding
Ø persleiding

Il y a trente ans...

La mort d'un des derniers grands voiliers

J.M de Decker

Du quai on entend le chant de l'équipage. La foule de Buenos Aires est là, enthousiaste, bigarrée, qui salue le départ du «Pamir».

Segel' an du stolze Pamir
Segel' an durch's weitere Meer.

C'est un superbe navire, un des derniers grands voiliers du monde - l'un des derniers naviguant encore au commerce -, un de ces quatre-mâts, long-courriers «de bois et de toile», dont la voilure gonflée par le vent évoque la course et la flibuste.

Dans la foule, beaucoup de ceux qui sont là ont réussi à monter à bord et à visiter de la pomme des mâts à la soute le vieux «cap-hornier» devenu aujourd'hui navire-école de la marine marchande allemande. Ecoutilles aux cuivres étincelants, pont brûlés par le soleil et le sel, caillebotis aux vernis d'acajou, falots électriques, hamacs des postes d'équipage balancés par les typhons des mers du Sud, relents de cordage, de goudron et d'épices, ils ont tout palpé, tout flairé, de la cabine du commandant au fond des cales bourrées de 3.700 tonnes de blé argentin, rêvant, au moindre grincement de la coque, aux combats du grand coursier et de toute sa toile contre la vague et le vent.

Malgré sa fière allure, De «Pamir» est déjà un vieux navire avec une longue carrière derrière lui. Construit en 1905 aux chantiers Blohm & Voss à Hambourg, il a navigué sur la route des nitrates, Europe-Amérique du Sud, jusqu'au début des années trente puis sur la route des céréales, Europe-Australie, jusqu'à 1949, avant d'être désarmé parceque devenu non-rentable.

Envoyé à la ferraille et remorqué jusqu'à Anvers par une entreprise belge pour y être démolie, il est racheté in extremis par une firme allemande pour être transformé en cargo-école. L'entreprise d'avère déficitaire. Ses propriétaires passent la main et cèdent le navire à un consortium de quarante armateurs du Schleswig-Holstein. Le «Pamir» et son «sister-ship», le «Passat» effectuent cinq voyages de 1954 à 1957, mais leur exploitation reste déficitaire. Les deux voiliers seront désarmés définitivement lors de leur retour en Allemagne.

C'est donc, le dernier voyage du «Pamir».

Du quai, on ne distingue plus maintenant que le branle-bas du départ, le ballet des cadets en «bleus» et bonnets verts, réglé au sifflet par les officiers en uniforme d'hiver. Le «Pamir» s'éloigne, jaune et noir sur le bleu du Rio de la Plata, entraîné vers la mer par une escorte de remorqueurs crachant leur fumée.

Soudain, le lourd oiseau, trainé au ras de l'eau, ouvre ses ailes. Les voiles sont hissées aux mâts de misaine et d'arti-

mon, puis aux grands mâts (la hauteur de l'Arc de Triomphe plus sept mètres). Et bientôt les 3.600 mètres carrés de toile se gonflent sous la force du vent. Le pavillon allemand et les flammes des quatre villes hanséatiques sont envoyés. La flotte des remorqueurs se disperse. Le «Pamir» s'en va seul vers la mer.

Et une terrible aventure commence.

Si fort que soit le temps, disait-on, le père Diebitsch est le plus fort.

Ils sont 86 à bord.

Un seul membre de l'équipage manque: le commandant



Eggers.

Le destin a déjà joué sa première carte. Au moment du départ, à Hambourg, on a appris que le capitaine Eggers ne partirait pas. Pour la première fois depuis quatre ans que le «Pamir» est de nouveau en service, Hermann

Eggers n'était pas à son poste. Vingt-quatre heures avant l'appareillage, une crise de rhumatisme aigu l'avait cloué au lit. Mais il avait exigé de choisir lui-même son remplaçant et son choix s'était porté sur son vieux compagnon de passerelle, Johann Diebbitsch, qui a soixante et un ans



De Duitse viermastbark «Pamir» op de Schelde bij Antwerpen (foto Dert, Vlissingen)

et qui est à la retraite.

C'est un vieux routier des mers de Chine et de l'Atlantique Sud. Il a doublé cinquante-sept fois l'île de la Désolation, au Cap Horn et connaît comme personne, pour les avoir souvent fréquentés, tous les typhons et ouragans des deux hémisphères. Pour ce qui est de la mer et des vents, Johann Diebbitsch ne craint personne. Si fort que soit le temps, il est le plus fort.



Le capitaine Egger, le commandant qui n'avait pu embarquer.

Le temps est fort ce matin là.

Après trois semaines de navigation par «grand beau temps» depuis le départ de Buenos Aires, le «Pamir», qui maintient sa moyenne de 8 noeuds et cingle vers Hambourg, a traversé sans problème la zone des «grands calmes» du Pot-au-Noir, terreur des anciens voiliers qui par



Le capitaine Diebbitsch. Il prit trop tard la décision d'amener les voiles et ne put plus rien faire pour éviter la catastrophe.

milliers, au cours des siècles, y ont péri, voiles mortes, faute d'un souffle de vent. La grande houle atlantique avait rendu le tangage relativement doux. La mâture avait pu porter 4.200 m² de toiles et 15 kilomètres de cordage. Au besoin, le «Pamir», avec des dieisels de secours avait pu compenser une brise trop faible.

Maintenant, la seule phase périlleuse du voyage franchie, le quatre-mâts cingle toutes voiles dehors vers l'Europe. Pour Diebbitsch et ses hommes, la traversée est finie.

Et brusquement, c'est l'alerte.

Le ciel, au crépuscule, est devenu d'un rouge étrange, presque violacé, de longue trainées huileuses sont apparues sur la mer. Dans la nuit, le voilier se met à rouler et les cadets pour la première fois sont secoués dans leur hamac.

Le capitaine, lui, ne s'est pas couché. Il a les yeux fixés sur le baromètre, qui baisse de 4 mm par heure. De demi-heure en demi-heure, il reçoit les messages météorologiques des différentes stations de l'Atlantique. La nuit se passe sans incident. Mais le lendemain matin, à 9 heures GMT, la station de Georgetown (Guyane britannique) annonce un redoutable vent «force 12» - 32 mètres à la seconde - soufflant nord-nord-est. C'est l'ouragan Carrie qui force sur les Açores. Il ne devrait pas passer loin.

Consignes d'alerte, lance Diebbitsch.

Mais la mer qui était à peine grosse devient subitement plate. Vent et pluie ont cessé. La chaleur est torride. L'air colle à la peau comme de la poix.

Branle-bas de combat! ordonne soudain le commandant.

A vos postes tous! hurlent les haut-parleurs.

La cloche de quart sonne l'alerte. Les hommes sautent de leurs hamacs, passent leurs cirés et se précipitent à leurs postes. Personne ne comprend rien à ce branle-bas, car les voiles pendent, flasques, au haut des vergues. Il n'y a pas un souffle de vent.

Il est 14 h 30, ce samedi 21 septembre 1957. Diebbitsch, arc-bouté à l'habitacle, lance flegmatiquement ses ordres comme si l'ouragan était là.

Et soudain, il est là.

Et un instant, les voiles se tendent à craquer. Les cordages claquent, toute la mâture vibre avec des grincements de bois tordu. Le vent qui souffle à 160 kilomètres à l'heure s'est rué sur le navire, plaquant les hommes contre les lisses et les bastingage, manquant de les précipiter par dessus bord.

L'ouragan s'est dérouter. L'attaque a été d'une brusquerie et d'une violence telle que toute manoeuvre est devenue impossible. La mer - étale l'instant d'avant - se dresse et se creuse maintenant en vagues monstrueuses. Il y a des creux de 12 mètres. Le ciel et l'eau ne sont plus qu'un gigantesque tourbillon dans lequel le quatre-mâts de 3.100 tonnes est happé comme un bouchon.

Amenez les voiles ordonne le capitaine.

Renversés par les embruns, plaquées par le vent, les hommes s'accrochent aux cordages. Les doigts en sang, ils s'arc-boutent de toutes leurs forces aux drisses et tentent de ramener la toile. En vain. La poussée du vent est trop forte. Les drisses ne répondent plus.

Amenez, répète Diebbitsch d'une voix rauque. Pour l'amour de Dieu, amenez! Amenez tout!

«Cigarettes et Rhum pour tous. Bouclez vos ceintures. Allez mes enfants!»

Trop tard. Les drisses cassent. Les voiles sont arrachées. Leurs lambeaux, durs comme des lames, frappent les hommes, les renversent, les jettent à la mer. Les vagues, qui déferlent en masses furieuses sur le pont, ajoutent leur furie à celle du vent. L'ouragan souffle une haleine d'enfer sur le bateau.

Soudain, il y a un craquement terrible. Le tonnerre semble foudroyer le «Pamir». C'est le grand mât avant qui vient de s'abattre sur le pont, fracassant tout sous sa masse. Le grand navire, tremblant dans ses oeuvres vives et dans ses oeuvres mortes, semble assomé sous le choc.

Les canots à la mer! lance Diebbitsch.

Une immense lame déferlante couche le «Pamir» sur bâbord. Le clinomètre, qui indique sa gîte, marque 30°, puis 35°, bientôt 40°. L'aiguille se bloque. La navire continue à se coucher sur le côté. Déjà sa coque verdâtre est hors des vagues. C'est le naufrage.

Alors Diebbitsch qui a espéré jusqu'au bout, lance son S.O.S. Accroché à la barre de l'habitacle, il crie son dernier commandement:

Ration de cigarettes et de rhum pour tous! Bouclez les ceintures. Pour l'amour de Dieu, sauvez-vous mes enfants!

Une vague s'écrase sur lui. Le «Pamir» chavire. Diebbitsch, accroché à une rambarde disparaît.

A Hambourg, c'est la panique. A 19 h 57, ce jour là, la radio vient de diffuser le S.O.S. du «Pamir» qu'ont capté le navire américain «President Taylor» et le vapeur libérien «Penn-Trader»:

«Aidez-nous. 45° de gîte. Risquons sombrer. Avons perdu notre grément. Aidez-nous...»

Le «Pamir» a coulé depuis plus de six heures.

Au bureau de la Verein Passat und Pamir, les représentants des quarante armateurs allemands qui ont armé le navire-école suivent de minute en minute les messages qui arrivent de tous les points du monde. La nouvelle du naufrage — qu'on s'efforce vainement d'étouffer en attendant une confirmation officielle — est déjà connue.

Pour toute l'Allemagne, c'est une catastrophe. A bord de ce grand voilier de 105 mètres de long et de 14 mètres de large, se trouvait l'élite de la jeunesse allemande: 52 garçons de quatorze à dix-huit ans qui, sous la direction de 34 navigateurs expérimentés, apprenaient leur métier d'officier de la marine marchande.

A Hambourg et dans toute l'Allemagne, les rotatives sont arrêtées. Les journaux préparent dans la fièvre des éditions spéciales.

Le commandant Eggers, arraché de son lit, s'est fait transporter à son bureau et lance appel sur appel à tous les ports de l'Atlantique. Déjà cargos, steamers, thoniers et avions de l'aéronavale américaine et portugaise foncent vers le lieu de la catastrophe, par 35° 57' de latitude nord et 40° 20' longitude ouest, à 100 kilomètres des Açores.

19h30, la cloche des grands sinistres sonne sous la coupole des Lloyds.

Dès 16 heures (heure locale), plusieurs bâtiments ont capté le S.O.S. du «Pamir». Reçu du tanker norvégien «Tank Duke» par le cargo anglais «Tacoma Star» le message a été retransmis à la station côtière britannique de Portsmouth, près de Bristol. A 19 h 30 la cloche d'argent des grands sinistres a sonné sous la coupole des Lloyds à Londres, annonçant le naufrage du grand voilier allemand. Et à 19 h 57 l'agence allemande D.P.A. lance à son tour la nouvelle sur tous les téléscripteurs.

A Hambourg, le choc est terrible. Le téléphone sonne sans répit dans les bureaux de la Verein. De Dresde, de Berlin, de Bonn, de Brunswick, les familles angoissées réclament des nouvelles. Le lendemain matin — dimanche — les journaux annoncent la catastrophe sur toute la largeur de leur première page.

Tandis que toute l'Allemagne attend à l'écoute dans l'angoisse, dans l'Atlantique Nord où l'ouragan Carrie continue de faire rage, des navires de dix nationalités luttent

de vitesse pour se porter au secours des naufragés du «Pamir».

Le premier, le vapeur américain «Saxon» arrive sur les lieux de la catastrophe. L'homme de vigie aperçoit une épave. C'est un canot à demi immergé où cinq hommes demi-nus se débattent comme des spectres contre la tempête. Ce sont cinq rescapés du «Pamir». Ce sauvetage, à Hambourg, provoque un sursaut d'espoir. Pendant toute la journée du lendemain, le capitaine Eggers se refuse farouchement à admettre que son navire soit perdu corps et biens. Dans la nuit, un radio-câble lui donne soudain raison.

A 6 h 58 du matin, un message du capitaine du transport américain «Geiger», qui a recueilli les rescapés, annonce que quarante et un nouveaux matelots du «Pamir» se trouvent sains et saufs à bord de son bateau. Immédiatement, la nouvelle est diffusée. Les rotatives de nouveau sont arrêtées et tous les journaux d'Allemagne publient en titres énormes le message d'espoir.

C'est une chance sur deux qu'a soudain chaque famille éprouvée. Et l'Allemagne toute entière, dans un immense sursaut de foi, se remet à croire à l'impossible. Les gens en foule se rendent dans les églises. On se bouscule autour des aubettes à journaux. La radio émet toute la nuit.

La presse du matin est à peine en vente dans les kiosques que le démenti survient. C'est une fausse interprétation d'une communication radiophonique entre le capitaine du «Geiger» et un Hellcat de l'aéronavale de Santa Maria qui a fait croire au sauvetage des quarante et un marins du «Pamir».

Seul, enfermé dans son bureau de Hambourg, le capitaine Eggers sait depuis un temps déjà que tout est perdu, que tout l'équipage du «Pamir» à part les cinq rescapés recueillis à bord du «Geiger» a péri.

Ce qui s'est passé?

Ni Karl Dummer, ni Folkert Anders, ni leurs compagnons Kraaz, Friedrich et Wirht ne le savent. Ils ne gardent de la catastrophe que des impressions de cauchemar. Ils sont là, tous les cinq, étendus côte à côte, dans l'entrepôt du «Geiger», avec de l'horreur plein les yeux.

Plus tard, Karl-Heinz Dummer se souviendra...

«Pour l'amour de Dieu, sauvez-vous mes enfants, avait hurlé Diebbitsch quelques instants avant que le «Pamir» ne chavire».

Karl Heinz se retrouve accroché sur la coque tribord avec neuf autres cadets. La mâture touche l'eau. Le grand voilier a des soubresauts comme un grand oiseau touché à mort. Les dix hommes se regardent. Il n'y a pas personne sur le «Pamir». Il n'y a plus rien qu'une épave sur laquelle des lames gigantesques déferlent.

Karl-Heinz, 24 ans, le plus vieux cuisinier à bord du «Pamir» — pourquoi lui? — prend le commandement. Il hurle dans les fracas du vent:

Tous à l'eau. Accrochez vous à tout ce qui flotte. Eloignez-vous au plus vite du «Pamir».

Le canot

Ils nagent dans l'eau tiède, soulevés par des lames immenses, repèrent un canot à moitié brisé, réussissent à se hisser dedans. Karl-Heinz est complètement nu. Il a perdu sa chemise et son pantalon.

Le canot est fortement endommagé, il fait eau. Avec deux bidons vides, les naufragés écopent. Mais les vagues embarquent. Les cadets sont dans l'eau jusqu'au ventre. La mer est si monstrueuse que Karl-Heinz pense aux «Montagnes russes» de la fête foraine à Hambourg.

Il n'y a rien à faire qu'à écoper et espérer l'arrivée d'un secours. La nuit tombe. Une étrange nuit rougeâtre. On n'aperçoit plus bientôt que la crête phosphorescente des

vagues. Le canot dérive. Karl-Heinz a une folle envie de dormir. Mais il entend le bruit sinistre de l'eau qui clapote sur son ventre. Dormir, c'est se noyer. Personne, s'il boit la tasse dans le canot, n'aura la force de lui sortir la tête de l'eau. Et lui non plus n'aura pas la force. La tête douloureuse, le menton tombant par saccades sur la poitrine, il tient jusqu'au jour.

L'aube se lève sur la mer. Trois cadets sont morts pendant la nuit dans le canot. Épuisés, ils ont glissé de leur banc. Leur tête est immergée dans l'eau de l'embarcation. Dummer décide de les garder à bord.

Il y a des bateaux qui nous recherchent. Dans quelques heures nous serons sauvés.

La mer s'est un peu apaisée. La soif commence à torturer les naufragés. Ils sucent des morceaux d'étoffe qui ont recueilli la rosée du matin. Soudain, Friedrich Klaus s'écrie :

Les requins!

Karl-Heinz regarde. Il voit le ventre blanc des squales qui tournent inlassablement autour du canot. Folkert Anders frappe l'eau avec un aviron. Mais les requins poursuivent inlassablement leur ronde. Ils attendent.

Les naufragés se regardent, les yeux fous. La mer est désespérément vide. La nuit tombe, la seconde. Le petit Karl Kraaz, complètement nu, est tellement épuisé qu'il a envie de se laisser aller, de ne plus lutter, de glisser dans l'eau accueillante qui lui semble-t-il, apaiserait sa soif tourmentante. Friedrichs et Wirth commencent à délirer. Ils disent qu'un grand bateau blanc est tout près de l'embarcation. Mais qu'attendent-ils pour les sauver?

L'aube éclaire encore une mer vide. Deux cadets sont encore morts pendant la nuit. Ils ne sont plus dans le canot. Ils ont disparu. Seul Karl-Heinz Dummer tient bon. Lorsqu'il fait jour, il dit :

Nous sommes à bout. Il faut faire quelque chose. Si nous n'apercevons pas bateau, nous nous mettons à l'eau. Nous nageons jusqu'en Angleterre.

Il commence à délirer, lui aussi. Karl Kraas su ce toujours son morceau d'étoffe. Il ne peut plus parler. Son gilet de sauvetage mouillé a rongé son cou et son menton. Il saigne. Ses paupières sont si lourdes qu'il ne peut plus regarder ses camarades. Il a soif. Il tremble. Son corps nu s'affaisse de plus en plus vers l'eau qui clapote dans le canot.

Soudain un cri le réveille. Un cri presque inhumain. C'est Folkert Anders qui l'a poussé. Il montre en tremblant quelque chose sur la mer :

Un bateau là-bas!

On l'a crié cent fois et personne n'a plus la force de regarder. Mais Anders s'entête. Il trouve même la force de se lever dans le canot. Cette fois, tout le monde regarde. Ce n'est pas un mirage. Tout le monde hurle et joie. Et tous

Les cinq premiers rescapés à leur arrivée à Casablanca.



Au procès de Lübeck, Hanz Dummer dépose.

se jettent à l'eau, malgré les requins. Pourquoi? Ils ne savent pas. On doit les hisser à bord — il s'agit du «Saxon» — comme des paquets. C'est la fin d'un cauchemar.

A Hambourg, devant le ministère des Communications, Karl-Heinz Dummer a raconté tout cela. Il a parlé avec des yeux encore vides, sans paraître voir ceux qui l'interrogeaient. Il lui faudra des mois, des années, pour se remettre de ce traumatisme. Il avait été choisi comme chef. Il ne sait toujours pas pourquoi.

Douze heures après que le «Saxon» ait recueilli Dummer et ses quatre compagnons, le cargo «Absecon» avait aperçu à son tour un canot du «Pamir» roulé par la tempête. Il n'y avait plus qu'un homme à bord, C'était Gunther Hassenbach.

Au fond du canot, près de lui, gisait un cadavre.

A Lübeck, six vieux capitaines condamnent les grands voiliers qui les ont vu mousses

Du haut de son siège de cuir, au centre de la longue table de chêne ciré, le président Luhmann tonne : «Nous devons faire toute la lumière sur cette affaire. Huissier, faites donner les projections.» Et sans transition, l'ombre aussitôt envahit la salle gothique du Rathaus de Lübeck. Avant les marins, c'est la météo qui va témoigner, avec ses cartes muettes, au procès du «Pamir», disparu trois mois plus tôt. Tous les regards se portent sur le petit écran lumineux où l'opérateur s'efforce de centrer son film. Le titre : Progression de l'ouragan Carrie.

Sur la côte de floride, un point puis un cercle dévorent de plus en plus le bleu de l'océan. A l'est, au plus près des Açores, un signe figure le «Pamir». Aux deux tiers de sa course, l'orbe de Carrie crève comme une bulle. Il y a deux Carrie maintenant à la recherche du quatre-mâts immobilisé par le calme plat annonciateur du cyclone, longitude 35°57', latitude 40° 20'. Le dernier point, c'est une croix pour le cercueil géant qui va descendre au fond.

On rallume les lustres. Sous le regard des bourgmestres de Lübeck, des patriciens de la Hanse dont les portraits réapparaissent aux murs, tous les visages sont consternés. Côté patricien et côté public, la salle a compris le langage des isobares. Carrie, c'était le destin. Ce n'est pas le procès.

Tous le savent ici — surtout les six jeunes hommes au premier rang — les six rescapés. On attend leur témoignage avec impatience. Eux au moins doivent tout savoir. Mais c'est une déception totale.

A toutes les questions, ils ne répondent que par des phrases vagues. Ils n'ont rien vu, rien entendu. Pour eux, le «Pamir» était un navire modèle où régnait la plus franche camaraderie et d'où l'alcool était banni. Personne ne s'y

trompe. Tout le monde sait que dès leur arrivée à Cassablanca, ils ont été cachés à tous les regards, chambrés par les armateurs accourus à leur rencontre. Les juges, y compris le président Luhmann sont d'anciens capitaines au long cours, la plupart des témoins et des experts ont, eux aussi, navigué sur de grands voiliers.

Le moment le plus dramatique appartient au capitaine Pie-ning qui avait commandé tous les grands voiliers de la série «P». Luhmann lui demande: «Auriez-vous confié le «Pamir» au capitaine Diebitsch? Il baisse la tête et répond par un «non» à peine perceptible.

Au style Conrad succède maintenant celui des rapports des compagnies d'assurance. En sonnant le glas du «Pamir», le 22 septembre 1957, la cloche d'argent des Lloyds a posé la question: «Qui paiera les milliards dus aux familles?»



Sous les boiseries du XIIIe siècle, les jurés de la mer. Tous ont commandé un navire.

Mort en gloire à l'âge de soixante-deux ans, le capitaine Diebitsch est intouchable. Alors, on accuse le navire: construit en 1905, n'était-il pas l'avant-dernier de la série des clippers «P» (Pékin, Padua, Praval, Preussen). Le dernier,

c'est le «Passat» qui vient d'éviter de justesse, au large Açores encore, le sort du «Pamir».

Par la voix de ses experts, la compagnie «Passat et Pamir» répond avec indignation: «Le «Pamir» était un fier navire: 3.100 tonnes, 96 mètres de long, 14 de large. Il avait doublé 34 fois le cap Horn. Il lui était arrivé de perdre 18 voiles, mais il s'était toujours tiré d'affaire. Quant à sa tenue en mer, la Lloyds ne lui avait-elles pas accordé la mention 100, qu'on accorde aux navires transportant des passagers?».

Cette tenue en mer est pourtant le point faible des défenseurs du «Pamir». En quittant Buenos-Ayres, le navire emportait 3.700 tonnes de blé, dont 450 dans de fausses cales. Cette cargaison n'était pas assurée par des parois auxiliaires qui, seules, auraient pu l'empêcher de se déplacer au gré de la houle. D'ailleurs, le second avait déclaré à Hasselbach, l'un des rescapés: «Le manque de stabilité est tel qu'aucun navire n'oserait prendre la mer dans ces conditions». Plus encore: lorsque les 56 cadets se réunissaient à bâbord ou à tribord, le navire penchait de plusieurs degrés.

Une dernière question lourde, angoissante, plane sur le procès. L'équipage aurait-il pu être sauvé? Le 21 septembre, au large des Açores, le cargo «Brandenburg» recevait le S.O.S. du «Pamir». Il se contenta de la transmettre et força l'allure pour déposer au plus vite dans un port espagnol son capitaine souffrant d'appendicite. La question n'est pas claire. Au nom des armateurs du «Brandenburg» — qui sont les mêmes que ceux du «Pamir» — le docteur Wachs affirme que le cargo n'était pas si proche qu'on voulait bien le dire et qu'en faisant le point, son radio s'était trompé de 600 milles marins. Pour un navigateur chevronné, une telle erreur paraît surprenante.

Mais le procès n'est pas là. Le président Luhmann se retrouve devant le drame. Il sait qu'il doit condamner définitivement, au nom de la marine à propulsion nucléaire qui se profile à l'horizon, la marine à voile considérée jusqu'ici comme le seul moyen de former des marins de valeur. Un vieux capitaine commente: «Quoiqu'il n'ait plus bourlingué depuis cinq ans, il préférerait être au diable».

Bien Cher Monsieur,

Mon article concernant le naufrage du «Comte de Smet de Naeyer» P. 43 du N° d'octobre '87 de votre Revue a provoqué P. 51 de votre N° de décembre '87 une réaction de Mr. L. van Coolput - un shiplover de Ninove disant en substance «dat plannen van de «C.D.S.D.N.» te verkrijgen zijn bij BASSETT - LOWKE ltd te Northampton.»

Voulant poursuivre le mystère jusqu'au bout, j'ai écrit à cette firme en stipulant que pour approfondir le problème des «deeptanks» il me fallait plus qu'un plan de voilure à caractère plutôt artistique.

(*) La photocopie ci-jointe de la réponse anglaise est formelle: *we regret we are unable to help with your queries.* — je m'en doutais; ils ne peuvent offrir qu'une vue générale au prix d'une Livre, 30 plus 70 p. postage.

Cela vaut-il la peine d'un bref rectificatif dans Neptunus, pour marquer mon souci d'exactitude? - Bien à Vous

Franck Van Dycke

Ingénieur des constructions navales
A.I.G. - M.R.I.N.A.
S.N.A.M.E.
160 Smesstraat
2690 Temse

* Copie en possession de Neptunus.



Le Naufrage du «Comte de Smet de Naeyer» (II)

Temse, ce 10 février 1988.

Monsieur E.A. van Haverbeke
Rédacteur en Chef de la Revue
NEPTUNUS
Boîte postale 17
8400 Oostende 1.

Restauratie van gebouwen in het domein prins Karel aangevangen.

De restauratie van de gebouwen in het noordelijk deel van het Koninklijk Domein Prins Karel werd aangevangen op 29 januari II.

Deze werken kaderen in een globale aanpak van het gehele domein dat deel uitmaakt van een toeristisch recreatiepark van 40 ha tussen Raversijde-Bad en Middelkerke.

De restauratie en heroprichting van het noordelijk gedeelte van het Domein Prins Karel is een eerste fase in de realisatie. Het ligt in de bedoeling later het zuidelijk gedeelte vooral als toegang tot het domein en ontvangst voor bezoekers in te richten.

Het noordelijk deel is eigendom van het Ministerie van Openbare Werken en wordt begrensd door de Koninklijke Weg en de Duinenweg.

Het is 835 m lang en gemiddeld 100 m breed.

Door het gesloten karakter bleef het tot op heden een ongerept natuurgebied. Opmerkelijk hierbij is ook het feit dat wegens het niet betreden van deze duinen ze gevrijwaard bleven van verwering.

Openluchtmuseum

Op dit domein bevindt zich een uitzonderlijk gaaf bewaard gedeelte van de Atlantic Wall, de verdedigingslinie opgericht door de Duitse bezetter in de jaren '40-'44.

Het geheel bestaat uit een 65-tal bunkers en meer dan 1,5 km open en overdekte loopgangen. Nergens in Europa treft men nog een dergelijk overblijfsel aan van de voormalige Atlantic Wall; een vestigings-bouwkundig unicum, in het bijzonder door zijn uitgestrektheid, zijn ongeschonden toestand en zijn diversiteit aan bunkers (personeel, munitie, verzorging, sanitair, observatie, enz...) verzonken of bovenop het duin.

Wat dit complex nog unieker maakt is de aanwezigheid van bunkers, observatieposten en kanonbeddingen uit de 1e W.O., die tijdens de 2e W.O. opnieuw werden aangevend en al of niet verbouwd.

Langs en door deze historische getuigen zal een wandelcircuit voor geleid bezoek aangelegd worden.

Er werden reeds een aantal werken uitgevoerd waaronder herstelling van loopgangen en trappen, de opruiming van verzandingen, enz... De volledige restauratie zal uitgevoerd worden door het Bestuur der Waterwegen, Dienst der Kust.

De gebouwen

Ook de oude gebouwen in het Domein Prins Karel worden volledig gerestaureerd en krijgen elk een eigen, aangepaste functie.

Deze restauratiewerken werden, zoals eerder vermeld, op 29 januari II. aangevangen. Ze worden uitgevoerd onder

leiding van de Regie der Gebouwen van het Ministerie van Openbare Werken.

Er zijn 6 gebouwen.

Het gebouw met de Vlaamse Zaal, de ateliers en de verblijfsruimten voor het personeel wordt omgebouwd tot museum over het leven en het werk van Prins Karel en tot conciergewoning.

De woning van Prins Karel wordt gerestaureerd en voorbehouden voor uitzonderlijk bezoek.

Het gebouwtje met de vroegere ontspanningsruimte krijgt eveneens een museumfunctie. Er wordt gedacht aan een museum over de Koninklijke Familie en haar verbondenheid met de Stad Oostende.

De Villa Bastien zal vermoedelijk ook alleen bij uitzonderlijk bezoek toegankelijk zijn.

Het Vissershuisje wordt in zijn oorspronkelijke staat herbouwd en het wordt een rustpunt met uitzicht op zee en een verbindingspunt in het wandelcircuit.

Tenslotte wordt de vroegere berging voor brandstof een bergplaats voor onderhoudsmaterieel.

In het algemeen komen de werken aan de gebouwen neer op een grondige renovatie en een verbouwing waar nodig m.b.t. de geplande museumfuncties.

Van alle gebouwen wordt de in slechte toestand verkerende bedaking volledig vernieuwd, terwijl meteen een degelijke dakisolatie wordt geplaatst. Ook ramen, dakramen en dakkoepels worden vernieuwd, evenals tralies, beslagwerken en gevelankers. Alle muren worden geïnjecteerd tegen opstijgend grondvocht. Barsten in het gevelmetselwerk worden hersteld door middel van epoxy-injectie, de cementering wordt hersteld of opnieuw uitgevoerd. Alle rioleringen worden vernieuwd en er wordt een zuiveringsstation voor het sanitair afvalwater geplaatst.

Materialen

De materialen blijven zoveel mogelijk identiek aan de bestaande materialen: pannenbedaking, handvormparementsteen of cementering, plankenvloer in eik boven de Vlaamse Zaal en annex, smeedijzeren muurankers en traliwerk, eiken balken in de Vlaamse Zaal (de doorhangende balkkonstructie wordt vernieuwd).

De binneninrichting van alle gebouwen (bevloeringen, bepleisteringen, binnenschrijnwerk sanitair en volledige afwerking) zal deel uitmaken van een afzonderlijke aanbesteding.

De totale kostprijs van de ruwbouw-restauratie bedraagt 30 miljoen F. De uitvoeringstermijn werd bepaald op 175 werkdagen.



Shell Marine Lubricants



maritiem panorama

door Henri ROGIE

Biedt de loopbaan van marineofficier nog enige toekomst voor de Belgen?

Het Nationaal Centrum voor Maritieme Informatie slaakt een alarmkreet: «Is er nog toekomst voor Belgische marine-officiëren?». Men stelt inderdaad een spectaculaire daling vast van het aantal studenten dat zich bij de Hogere Zeevaartschool aanbiedt. Het beroep van officier bij de koopvaardijvloot trekt onze jongeren thans veel minder aan en deze vaststelling is beslist onrustwekkend.

Nochtans was het hoger zeevaartonderwijs onlangs grondig geherwaardeerd. De wet van 15 juli 1985, gepubliceerd in het Staatsblad van 27 juli daaropvolgend, had immers de theoretische opleiding van de toekomstige kapiteins ter lange omvaart tot vier jaar opgevoerd en, daaraan gekoppeld, de graad van licentiaat in de nautische wetenschappen ingesteld.

De revalorisatie van het hoger zeevaartonderwijs

Het revaloriseren van de studies door ze op universitair niveau te brengen was een lange en moeizame strijd geweest. Tot in de vijftiger jaren konden de afgestudeerden van de humaniora het brevet van kapitein ter lange omvaart behalen na twee jaar theoretische studies, een vastgestelde vaartijd en het lukken van de voorgeschreven examens. Nadien werd de theoretische opleiding tot drie jaar opgevoerd, zodat de studies op A1-niveau waren gebracht. Indien men dan, na een loopbaan op zee, een nieuwe carrière aan de wal wenste te starten, beschikte men niet eens over een diploma met academische waarde. De ervaring opgedaan in het hoger zeevaartonderwijs en op zee, dikwijls als gezagvoerder aan boord van de modernste zeeschepen, kon in de meeste industriële middelen niet als referentie ingeroepen worden. Internationale organismen die een beroep deden op kapiteins ter lange omvaart konden geen Belgische marine-officiëren aanwerven omdat ze de vereiste academische titel niet bezaten. Zo was het althans vóór de economische crisis.

Stemmen gingen dan ook op om aan deze euvels te verhelpen en voor onze zeeofficiëren de gelijkschakeling te bekomen met hun collega's uit de andere Westeuropese landen. Zelfs hun landgenoten van de Belgische Zeemacht afkomstig van de Militaire School hadden zich intussen al op universitair niveau weten te verheffen toen de afdeling «Alle wapens» op vier jaar studies werd gebracht en een licentiaatstitel ging toekennen. Daarbij kwam nog dat de technologische vooruitgang in de koopvaardij de studies in die mate beïnvloedde dat de leerstof steeds omvangrijker werd en de noodzaak zich liet voelen van het aantal

studiejaren van drie tot vier te moeten opvoeren. Al die facetten betreffende de vorming van koopvaardijofficiëren waren beslist evenveel argumenten die pleitten voor de herwaardering van het beroep door het toekennen van een licentiaatstitel. Na ruim 25 jaar besprekingen en discussies kon in 1985 eindelijk een overeenkomst bereikt worden tussen de departementen van Onderwijs en Verkeerswezen, die leidde tot de wet van 15 juli 1985. Maar daarmee was helaas nog niet alles geregeld.

Inderdaad, alhoewel voornoemde wet door publikatie in het B.S. van kracht is blijft de integrale uitwerking ervan op zich wachten door o.m. het feit dat de Hoge Raad van het Zeevaartonderwijs na ruim twee jaar nog niet is opgericht. Daardoor is het de vroeger afgestudeerde kapiteins onmogelijk volgens de in de wet voorziene wijze de licentiaatstitel te verwerven. Hierdoor worden ze verplicht langer te blijven varen en zo blokkeren ze de plaatsen waarop de jongere officieren aanspraak zouden kunnen maken.

Tenslotte dient gezegd dat voornoemde wet veel te laat komt, waardoor ze omwille van de gewijzigde sociaal-economische toestand in ons land haar volle uitwerking mist. Bovendien is de beoogde herwaardering van de studies niet voldoende efficiënt opgevat zoals we straks zullen aantonen.

Terugloop van het aantal eerstejaarsstudenten

Nu de afgestudeerden van de Hogere Zeevaartschool naast hun brevet van kapitein ter lange omvaart ook een academische graad bekomen, zou men denken dat het aantal eerstejaarsstudenten gevoelig stijgt. Weliswaar wordt de universitaire titel pas toegekend na vier jaar schoollopen met daarbij nog de vereiste jaren vaart, maar de betrokkenen worden gelijkgesteld — althans theoretisch — met andere universiteiten voor bepaalde betrekkingen aan de wal. In werkelijkheid ziet de toestand er heel anders uit zoals blijkt uit de gegevens verstrekt door Informar:

Academiejaar	Eerstejaarsstudenten		
	Ned.	Fr.	Totaal
1985/86	73	43	116
1986/87	46	37	83
1987/88	35	28	63

Met de herwaardering van het hoger zeevaartonderwijs is de interesse voor een officierscarrière op zee bijzonder fel geslonken. Zo'n flagrante contradictie schijnt op het eerste gezicht eigenaardig en dit heeft dan ook aanleiding gegeven tot een summier onderzoek vanwege Informar, het Na-

tionaal Centrum voor Maritieme Informatie. Hierbij wordt vastgesteld dat gedurende de eerste jaren van de economische crisis, en zelfs tot voor een tweetal jaren, er zich hoegenaamd geen problemen stelden voor de afgestudeerde dekofficieren, terwijl voor de afdeling machine zelfs een permanent tekort was aan gediplomeerden.

Het aantal studenten voor het zeevaartonderwijs daalde dan ook niet, temeer daar de Belgische koopvaardijvloot die crisisjaren een spectaculaire expansie kende en de vraag naar jonge officieren derhalve ook groter werd. Ter illustratie breidde de vloot zich uit van 1.095.992 BRT in 1971 tot 2.230.500 BRT in 1986. De belangstelling van de jongeren voor de maritieme carrières bleef al die jaren aanhouden en zelfs in zekere mate toenemen.

De jongste 2 jaar kwam er echter een kentering in deze evolutie. Door de verzwakking van de maritieme wereldhandel en de overcapaciteit aan scheepsruimte daalden de vrachten aanzienlijkerwijze. Gekoppeld aan de lage dollarkoers stelde dit de Westeuropese reders voor ernstige exploitatieproblemen. De Belgische reders, die hun schepen moeten bemannen met personeel via de pool aangevonden en vergoed volgens de in België geldende lonen en sociale voordelen, werden daarin bijzonder zwaar getroffen.

Dienaangaande werd evenwel contact genomen met de Overheid en dit leidde tot partiële oplossingen die toch dermate lang aansleepten dat ze zoveel onder de reders als onder de jonge officieren een klimaat van vertwijfeling en onzekerheid schiepen. Bij de jongeren rees dan ook de vraag: bieden de maritieme carrières nog enige toekomst? Volgens Informar ligt hier ongetwijfeld de bijzonderste reden waarom het jongste academiejaar van de Hogere Zeevaartschool moest starten met circa de helft minder studenten dan gewoonlijk.

Toekomstmogelijkheden gewaarborgd mits efficiënte herwaardering van het beroep

Al moeten wij erkennen dat het huidige klimaat van onzekerheid omtrent de toekomst van de Belgische koopvaardijvloot wel invloed zal hebben op de recrutering van studenten aan de Hogere Zeevaartschool, toch is dit ons inziens niet de voornaamste oorzaak van het plotse gebrek aan belangstelling voor de maritieme loopbanen.

Vergeten wij niet dat de revalorisatie van het zeevaartonderwijs de theoretische studies met minstens één jaar heeft verlengd. Ook het leerplan is hierdoor veel zwaarder geworden en dit vergt dan ook een langere en hardere inspanning van de studenten. Wanneer men bedenkt dat de humanioraleerling, o.m. door het veralgemenen van het V.S.O., het hoe langer hoe gemakkelijker heeft, zal de gro-

tere inzet die thans van hem aan de zeevaartschool gevergd wordt niet zozeer passen bij zijn easy-minded instel. Deze vaststelling geldt weliswaar niet voor de elite, maar deze bijzonder gemotiveerde studenten worden ook zeldzamer en derhalve relatief kleiner in aantal.

Daarnaast moet men ook in acht nemen dat de graad van licentiaat in de nautische wetenschappen pas toegekend wordt bij het behalen van het brevet van kapitein ter lange omvaart. Hiervoor moet de kandidaat opnieuw een examen afleggen en bovendien kan dit pas gebeuren op de leeftijd van 29/30 jaar. Dit is betrekkelijk laat en intussen heeft hij ook zowat 7/8 jaar vaartijd moeten doormaken. Globaal bekeken wordt derhalve bijzonder veel gevergd van de toekomstige licentiaat.

Tenslotte is de eventuele herklassering van de licentiaatkapitein ter lange omvaart in de industriële sector of in andere functies aan de wal niet zo evident. Veeleer zal de industrie een beroep doen op een kersverse licentiaat in haven- en maritieme wetenschappen dan op een duurder te bezoldigen kapitein met licentiaatstitel. Inderdaad, na vier jaar universitaire studies kan aan de R.U.G. een licentie in haven- en maritieme wetenschappen behaald worden mits één jaar bijkomende studies. Men is dan zo'n 23 jaar oud. We zeiden daarnet dat de wet van 15 juli 1985 veel te laat kwam.

Daarom ook menen wij dat de Hogere Zeevaartschool zich in eerste instantie moet toespitsen op de vorming van officieren bestemd voor de koopvaardij en de R.M.T. Een efficiënte herwaardering van de studies zou erin bestaan de licentiaatstitel veel vroeger te verlenen, desnoods na afloop van de theoretische opleiding. Zo dit de recrutering van toekomstige officieren ten goede kan komen. Andere te nemen maatregelen ter bevordering van de recrutering moeten gezien worden in het raam van het noodzakelijke ondersteuningsbeleid t.o.v. onze nationale koopvaardij. Over dit onderwerp worden in de pers thans drukke polemieken gevoerd.

Er is vandaag beslist nog toekomst voor Belgische zeeofficieren. Zelfs indien onze reders, omwille van betere exploitatievoorwaarden, hun toevlucht zouden moeten nemen tot door zustermaatschappijen beheerde schepen die onder vreemde vlag varen, zullen voor onze officieren voldoende plaatsen openstaan. De huidige regressieve trend bij de recrutering van kandidaten moet zeker ophouden wil men over enkele jaren niet voor ernstige problemen komen te staan. Daarom ook moeten onverwijld ingrijpende maatregelen getroffen worden voor een meer efficiënte herwaardering van de maritieme loopbanen en voor de noodzakelijke ondersteuning van onze nationale koopvaardij.

De haven van Oostende in 1987

Nu de eindcijfers voor 1987 gekend zijn is het ons mogelijk de balans op te maken van de zeegoederentrafiek in de Oostendse handelshaven. Hieruit blijkt dadelijk dat een globale overslag van 1,94 miljoen ton een recordcijfer betekent voor de haven van de Ensorstad.

Voor het eerst sinds 1984 was de eindbalans opnieuw positief. Alle grote zeetrafiëken hadden in 1985 en '86 inderdaad verlies geleden ingevolge de slechtere economische conjunctuur en de saturatie van het ro/ro-verkeer op de diensten naar Ramsgate.

In 1987 kende men een heropflakking in de bouwsector en een groter verbruik van petroleumprodukten in de energie-sector. De ro/ro-trafiek boekte een forse relance met de gebruikneming van de nieuwe terminal van de Diepwaterkaai. Aldus konden vrij hogere cijfers behaald worden in die mate dat 1987 tot een recordjaar uitgroeide.

Jaar	Zeetrafiëk	Jaarevolutie
1982	1.911.910 t.	+ 20,0%
1983	1.689.915 t.	- 11,6%
1984	1.908.725 t.	+ 13,0%
1985	1.829.496 t.	- 4,1%
1986	1.757.379 t.	- 3,9%
1987	1.946.003 t.	+ 10,7%

De bonus ten opzichte van 1986 bedraagt dus 10,7 % of 188.624 ton. De vooruitgang is bij aanvoer scherper afgetekend dan bij afvoer, hetzij respectievelijk zo'n 133.300 ton en 53.300 ton in absolute waarde. Wat opvalt is de kleinere omvang van het exportpakket, die nagenoeg de helft bedraagt van het importvolume. Dit komt hoofdzakelijk door

het gebrek aan diversificatie bij de afvoertrafieken. Hier volgen de cijfers:

Oostende 1-12/1987	Absolute hoeveelheid	Evolutie 87/86
Invoer	1.283.924 t.	+ 11,6%
Afvoer	662.079 t.	+ 9,1%
Totaal	1.946.003 t.	+ 10,7%

We wezen zoëven op het gebrek aan diversificatie bij de exporttrafiek. Inderdaad, zowat 95 % van het afvoercijfer bestaat uit ro/ro-goederen van de Schiaffinoliën op Rams-gate. De rest bestaat uit chemische produkten van het UCB/CNO-bedrijf van Zandvoorde en uit veevoeder en houtsoorten. We noteren hierbij dat alleen de ro/ro-ladingen winst boeken en dan liefst 19,2 % of 101.500 ton. Hieruit blijkt duidelijk hoezeer een nieuwe terminal nodig was voor de ontplooiing van de Oostendse-Ramsgatelijn. Voor meer details:

Afvoer 1-12/1987	Absolute hoeveelheid	Evolutie 87/86
Ro/ro-goed.	629.730 t.	+ 19,2%
Chemische pr.	20.513 t.	+ 45,1%
Veevoeder	7.788 t.	- 61,1%
Diverse	4.048 t.	—
Totaal	622.079 t.	+ 5,1%

Qua aanvoer bemerken we onmiddellijk de weerslag van de gunstiger conjunctuur in de bouw- en energiesectoren. Aldus stegen de lossingen van zand- en grintsoorten met zo'n 37.300 ton (+ 8,1 %), terwijl die van petroleumprodukten met zowat 18.000 ton (+ 11,5 %) vermeerderden. Eerstgenoemde goederen worden in de zuidelijke Noord-zee gebaggerd en de olieprodukten zijn afkomstig uit Rotterdam. Allen de basisprodukten voor de chemische industrie kennen een geslonken aanvoer, hetzij nagenoeg 26.000 ton (- 14,8 %). Aldus samengevat:

Aanvoer 1-12/1987	Absolute hoeveelheid	Evolutie 87/86
Bouwmateriæl.	492.970 t.	+ 8,1%
Ro/ro-goeder.	396.534 t.	+ 32,7%
Petroleumprod.	174.210 t.	+ 11,5%
Chemische pr.	149.701 t.	- 14,8%
Houtsoorten	12.063 t.	+ 11,5%
Diverse	58.446 t.	—
Totaal	1.283.924 t.	+ 11,6%

Tot slot van onze bondige analyse wijzen we nog even op de forse groei van het ro/ro-verkeer in 1987. Een groeirite van 19,2 % bij afvoer en van liefst 32,7 % bij aanvoer is beslist een uitzonderlijke prestatie. Hiermede haalt het ro/ro-pakket 52 % van de globale goederenoverslag in de Oostendse handelshaven. Dit wijst voldoende op het belang van de Schiaffino-trafiek voor de verdere expansie van het maritiem verkeer in de haven van de Ensorstad.



De haven van Nieuwpoort in 1987

Nieuwpoort, gelegen aan de IJzermonding, is niet allen een bloeiende jachthaven met Europese faam. Ook als vissers-haven is het van oudsher gekend en sedert een vijftiental jaren is hetzelfde uitgegroeid tot handelshaven, al blijft het zeegoederenverkeer er beperkt tot de aanvoer van zand- en grintsoorten bestemd voor de bouwsector.

Deze trafiek is er vrij bescheiden in omvang. Voor 1987 beliep de balans immers slechts 545.612 ton in globo. Dit was evenwel zo'n 96.000 ton of 21 % meer dan het jaar voordien. Wegens de toenemende nieuwbouw in de bouwsector en door de uitbreiding van het wegennet was de vraag naar zandwinningsprodukten in 1987 dan ook groter. Voor de laatste 5 jaar luidt de balans als volgt:

Jaar	Hoeveelheid	Jaarevolutie
1983	333.766 t.	St. Q.
1984	265.978 t.	- 20%
1985	369.119 t.	+ 47%
1986	449.027 t.	+ 21%
1987	545.612 t.	+ 21%

De jaarbalans 1987 was het resultaat van 533 aanlegbeurten van grintzuigers aan de terminal van de Nieuwpoortse Handelsmaatschappij. Dit waren 96 schepen of 19 % meer dan in 1986. Deze zandwinningstrafieken startte in de jaren zeventig aan de rudimentaire terminal gelegen op de rechteroever van de havengeul rechtover de vismijn.

De bouwmaterialen worden gebaggerd in de zuidelijke Noordzee en vanuit Nieuwpoort per vrachtwagen afgevoerd naar het onmiddellijke hinterland zoals dit trouwens ook te Oostende en te Zeebrugge het geval is. De vrij bescheiden balans van het Nieuwpoortse zeegoederenverkeer is te wijten aan de rudimentaire infra- en superstructuur van de handelshaven. Bij gebrek aan voldoende diepte zijn de grintzuigers zelfs verplicht rond hoogwater aan te lopen.

Een uitzonderlijk recordjaar voor de vissershaven

In 1987 bracht de modernisering van de Nieuwpoortse vloot schitterende resultaten. Het werd immers een recordjaar op alle vlakken. Het tongseizoen werd een onverwachte meevaller en ook het gulseizoen was een ongeëvenaard succes. Geen wonder dan ook dat de balans 1987 met een meervoorde van 51 % afsloot qua visaanvoer en liefst 53 % qua gecumuleerde brutovoorde. Ook hebben meer Nieuwpoortse vaartuigen in eigen thuishaven geveild en zodoende de aanvoer opgedreven.

De garnaalaanvoer kende een gevoelige heropflakking met een meervoorde van liefst 20 ton en 1,63 miljoen BF. Hierdoor daalde de gemiddelde jaarprijs tot 104,80 fr./kg tegenover 142,18 fr/kg in 1986. Ook boekte men zowat 36 ton haring inmeer, maar was qua besomming onrenderend. Daarom ook verkozen veel Nieuwpoortse vaartuigen de gulvisserij in span te beoefenen. Hoe dit alles evolueerde vaten wij als volgt samen:

Nieuwpoort 1987	Aanvoer in ton	Waarde in 1000 BF
Bodemvis	1.967 (+ 49%)	169.806 (+ 51%)
Garnaal	32 (+ 166%)	3.347 (+ 96%)
Haring	38 (x 18)	133 (+ 248%)
Totaal	2.037 (+ 51%)	173.286 (+ 53%)

Qua vlootbestand verloor Nieuwpoort 2 vaartuigen in 1987, terwijl er eveneens 2 nieuwe eenheden in de vaart kwamen. Aldus telde de vissersvloot 33 vaartuigen in totaal. Onder de aanwinsten vermelden wij de Catamaran N. 95 «Jonas II». De doopplechtigheid van dit vaartuig had op 1 augustus plaats. Nieuwpoort kan hierbij op een unieke primeur prat gaan. Inderdaad is dit het eerste vaartuig van het type Catamaran dat als vissersvaartuig bedrijvig is en dan nog op de wrakkenvisserij met behulp van warrelnetten.

De modernisering van de Nieuwpoortse vissersvloot ging

dus ongestoord verder in 1987 en behaalde zoals hierboven aangetoond schitterende resultaten. Er mag verondersteld worden dat de trend zich in 1988 zal voortzetten en er nog enkele jonge dynamische Nieuwpoortse reders zich een vaartuig zullen aanschaffen vooraleer de beperkende maatregelen uitgaande van de Europese commissie hun negatieve uitwerking op dat vlak zullen laten voelen. Tot slot van ons jaaroverzicht geven wij de evolutie van aanvoer en besomming sinds 1979 geboekt in de Nieuwpoortse vismijn. We zien onmiddellijk dat de aanvoer praktisch gehalveerd werd in de periode 1979-86, maar dat 1987 opnieuw het peil evenaarde van 6 jaar geleden en dat het globale besommingscijfer een recordwaarde haalde:

Jaar	Aanvoer	Besomming
1979	2.677 t.	103,9 mln BF
1980	2.389 t.	101,5 mln BF
1981	2.371 t.	98,8 mln BF
1982	1.469 t.	81,2 mln BF
1983	1.253 t.	83,2 mln BF
1984	1.534 t.	89,0 mln BF
1985	1.283 t.	113,5 mln BF
1986	1.345 t.	113,2 mln BF
1987	2.037 t.	173,2 mln BF

Halfjaarlijkse balans 1987 van pool RMT-Townsend/Thoresen

Twee tegenstelde trends zijn duidelijk merkbaar in de eerste semestriële balans van de pool RMT-Townsend/Thoresen. Inderdaad, daar waar het passagiersverkeer met 5,2 % vooruit gaat, blijft de transit van ro/ro-goederen verder regressief en drukt ditmaal een verlies af van 14,7 % t.o.v. het overeenstemmend halfjaar van 1986.

Dat vorig jaar was evolutie van de vrachtrafiek op de Oostende-Doverlijn immers bepaald teruglopend geweest. Ook het toeristisch verkeer van passagiers en voertuigen liep toen gevoelig achteruit.

Voor het eerste samenwerkingsjaar met Townsend-Thoresen had de RMT dit beslist niet zo best gedaan. Ter herinnering:

Jaar 1986	Aantal	Evolutie
Passagiers	2.040.660	pas. - 16,5%
Toer. voert.	249.519	eenh. - 9,9%
Ro/ro-goed	119.607	cam. - 17,6%

In absolute cijfers uitgedrukt beliep het verlies t.o.v. 1985 zowat 402.000 passagiers, 26.832 voertuigen-eenheden en 24.650 vrachtwagens en/of trailers. Waarempel geen schitterende resultaten voor de nieuwe pool die de RMT de verwachte relance moest bezorgen.

Toeristisch verkeer boekt lichte vooruitgang

We zeiden zopas dat de eerste halfjaarlijkse balans 1987 op een lichte vooruitgang wijst van het toeristisch verkeer. Inderdaad, ten overstaan van de overeenstemmende periode van vorig jaar bedraagt de winst zowat 38.700 passagiers, hetzij 5,2 %. Noteren we nochtans dat deze cijfers nog fel onder het peil van 1985 liggen, het laatste jaar dat de RMT de lijn Oostende-Dover alleen uitbaatte.

Passagiers 1-6/1987	Aantal	Evolutie 87/86
In	403.360	+ 6,8%
Uit	374.553	+ 3,4%
Totaal	777.913	+ 5,2%

Laten we de nadruk leggen op het feit dat het geboekte bonus uitsluitend te danken is aan de prestaties van de twee jetfoils. Inderdaad, terwijl de cijfers voor de car-ferries praktisch ongewijzigd zijn, is het aantal passagiers per jetfoil overgezet met liefst 33,5 % vermeerderd. Ziehier trouwens deze cijfers die vervat zijn in bovenstaande tabel:

Jetfoiltraf. 1-6/1987	Aantal passag.	Evolutie 87/86
In	67.798	+ 38,6%
Uit	62.731	+ 28,4%
Totaal	130.529	+ 33,5%

Het succes dat jetfoils en hovercrafts thans boeken op de Kanaaldiensten heeft de maatschappij Hoverspeed ertoe aangezet haar vloot te moderniseren en haar nieuwe bestemmingen op het continent te zoeken. In verband hiermee worden Knokke, Middelkerke en Nieuwpoort geciteerd, steden waarmee informele contacten reeds genomen werden. Vooral de IJzerstad biedt enige kans gelet op haar gunstige ligging t.o.v. de E40.

Wat nu de toeristisch voertuigen betreft, is de evolutie gelijklopend aan die van de passagierstrafiek. Dit geeft een

bonus van 8,9 % voor gevolg, terwijl de absolute cijfers er als volgt uitzien:

Toer. voert. 1-6/1987	Aantal	Evolutie 87/86
In	43.050	+ 9,2%
Uit	45.932	+ 8,5%
Totaal	88.982	+ 8,9%

Ro/ro-vrachttrefiek met 14,7 % achteruit

Stagnatie dus van het passagiersverkeer aan boord van de ferries, relance van de jetfoiltrafiek, meer verdere achteruitgang van het ro/ro-vrachttverkeer. Inderdaad hebben de polyvalente ferries van de RMT slechts 51.528 vrachtwagens en/of trailers vervoerd tijdens de eerste zes maanden van huidig jaar.

Dit betekent een verlies van 14,7 %, terwijl in 1986 reeds een terugloop van 17,6 % werd genoteerd. Hier volgen de recente cijfers:

Ro/ro-vrachtraf. 1-6/1987	Aantal vrachtwag.	Evolutie 87/86
In	25.766	- 14,5%
Uit	25.762	- 14,9%
Totaal	51.528	- 14,7%

De R.M.T.-trafiek in 1987

Het tweede samenwerkingsjaar tussen de R.M.T. en haar Britse partner — Townsend/Thoresen achteraf opgeslorpt door P & O Ferries — was andermaal bepaald verlieslatend. Inderdaad, zowel de toeristische als de commerciële vrachttrefiek sloten hun balans 1987 opnieuw met rode cijfers af.

Weliswaar was de regressieve trend vorig jaar minder scherp afgetekend dan in 1986, maar voor het eerst sinds vele jaren daalde de toeristische trafiek onder de 2 miljoen passagiers. In globo beliep de terugloop 115.350 eenheden t.o.v. 1986, hetzij - 5,6 %. Vooral de transit naar Dover toe was bepaald regressief zoals blijkt uit onderstaande tabel:

Passagiers 1-12/1987	Aantal	Evolutie 87/86
In	993.726	- 1,4%
Uit	931.584	- 9,7%
Totaal	1.925.310	- 5,6%

De trafiekdaling situeert zich hoofdzakelijk bij de passagiers zonder voertuigen aan boord van de ferries. Inderdaad beloopt het verlies er 8,5 % of zo'n 150.000 passagiers. De verhoopde relance bleef dus andermaal uit want zelfs het aantal overvaarten werd met 10 % verminderd en herleid tot 2.506. Daarentegen werden de jetfoilvluchten met zo'n 7 % opgedreven geleid op hun grotere bijval. Dank zij het afschaffen van het tariefsupplement op bepaalde vluchten boekte de jetfoiltrafiek immers een bonus van 12,5 % of zo'n 35.000 passagiers in 1987.

Voor meer details:

Sommigen zullen beweren dat de groep P & O, waarvan Townsend-Thoresen afhangt, haar eigen autonome Kanaaldiensten blijf bevoordelen ten koste van de R.M.T. Als concurrenten van Oostende citeren we de lijnen Zeebrugge-Dover/Felixstowe/Hull en Dover-Calais/Boulogne. Voor het ogenblik controleert P & O zowat 54 % van het passagiersverkeer en 52 % van de vrachttrefiek op de Kanaaldiensten.

Dat de RMT benadeligd is op haar Doverlijn kan blijken uit de prestaties van de rederij Schiaffino die de verbinding Oostende-Ramsgate uitbaat. Het volume van de vervoerde ro/ro-goederen is er inderdaad met 9,8 % vermeerderd gedurende het eerste semester van dit jaar.

Overal verloopt de transit van ro/ro-goederen in stijgende lijn. Alleen de pool RMT-Townsend/Thoresen maakt hierop uitzondering. Het recente regeringsconclaaf besloot tot het aantrekken van privé-kapitaal in de RMT en tot het subsidiëren van de bouw van een reuze-veerboot met een capaciteit van 1.000 passagiers en 120 vrachtwagens. In afwachting dat dit ooit werkelijkheid wordt en enig positief resultaat oplevert, zal de ro/ro-trafiek op de Oostende-Doverlijn alsmaar verder blijven slinken?

Jetfoiltraf. 1-12/1987	Aantal passagiers	Evolutie 87/86
In	159.397	+ 10,1%
Uit	155.070	+ 13,0%
Totaal	314.467	+ 12,5%

Ook het aantal gemotoriseerde passagiers nam lichtjes toe, namelijk met zowat 3,7 % te oordelen naar de balans van de vervoerde toeristische voertuigen. Ook op dit vlak ging de gunstigere tariefregeling een stimulerende invloed hebben zoals blijkt uit volgend overzicht:

Toer. voertuigen 1-12/1987	Aantal	Evolutie 87/86
In	114.836	+ 4,9%
Uit	120.942	+ 2,6%
Totaal	235.778	+ 3,7%

Er dient aangestipt dat de verdere achteruitgang van het passagiersverkeer op de Oostende-Doverlijn in 1987 niet zozeer te wijten was aan de luttel inbreng van de RMT-partner, dan wel aan de algemene regressieve trend van de toeristische Kanaaltrafiek. Inderdaad, met uitzondering van Duinkerke leden alle veerhavens enig verlies. De ramp met de «Herald of Free Enterprise» speelde hierin niet de minste invloed. Veeleer mogen we stellen dat de zomerperiode 1987 bijzonder teleurstellend was, terwijl het Britse kliënteel voor een groot deel wegbleef en de goedkope chartervluchten op het zonnige Spanje verkoos. Ter illustratie:

Veerhavens 1987	Toer. verkeer Evolutie 87/86
Duinkerke	+ 3,9%
Calais	- 0,4%
Dover	- 2,1%
Zeebrugge	- 4,1%
Oostende	- 5,6%
Boulogne	- 10,4%

Heel anders was het in 1987 gesteld met de commerciële ro/ro-trafiek. De meeste Kanaaldiensten haalden bevredigende groei-ritmes zoals Zeebrugge + 6,5 %, Calais + 6,6 %, en de Oostendse Schiaffinoliijn + 24 %. Alleen de pool RMT-P & O Ferries maakte hierop uitzondering met een terugloop van 8,4 %. Het kalme toeristisch seizoen 1987 had de pool nochtans de mogelijkheid geboden de ro/ro-vrachten op te drijven aan boord van haar ferries tij-

dens die periode. Dat voordeel werd dus blijkbaar niet uitgebuit, wat andermaal bewijst dat P & O niet de geschikte partner is voor de RMT daar het zijn eigen autonome veerdiensten gaat bevoordelen.

Ro/ro-trafiek 1-12/1987	Aantal vrachtwagens	Evolutie 87/86
In	55.460	- 9,5%
Uit	53.994	- 7,7%
Totaal	109.454	- 8,4%

Kortom was 1987 opnieuw een slecht jaar voor de Oostende-Doverliijn. Vooral de voortdurende achteruitgang aan de terminals veel te klein is. De toegangsweg tot de terminals loopt bovendien dwars door het drukke stadsverkeer en juist vóór het NMBS-station. Jumbo-ferries kunnen derhalve de RMT-haven niet aanlopen, terwijl de bestaande parkeerterrein voor vrachtwagens en opleggers niet verder kan worden uitgebreid.

Modernisering van de OOSTENDSE HAVEN

De kwijnende exportactiviteiten van de Oostendse handels-haven liggen aan de basis van verscheidenen ontwerpen die de modernisering van haar super- en infrastructuur beogen alsmede de relance van de maritieme trafiek in de oude stadskokken.

Dat er een wanverhouding bestaat tussen het aan- en het afvoervolume blijkt duidelijk uit volgende cijfers. Voor de eerste negen maanden van huidig jaar beliep het globale exportpakket slechts 322.000 ton goederen tegenover 640.000 ton voor het importvolume. Daarnaast is er ook een schrijnend gebrek aan diversificatie bij de afvoertrafiek. Volgende detaillering illustreert dit overduidelijk:

Afvoertrafieken 1-09/1987	Absolute hoeveelheid
Vee	300 t.
Voedingswaren	1.000 t.
Houtsoorten	2.708 t.
Veevoeder	2.817 t.
Chemische prod.	6.888 t.
Ro/ro-goederen	308.458 t.
Totaal	322.211 t.

Zowat 96 % van het maritieme exportpakket is dus uit ro/ro-goederen samengesteld. Deze ladingen zijn afkomstig van de Oostendse-Ramsgateliijn uitgebaat door de rederij Schiaffino. De trafiek wordt hoofdzakelijk aan de vernieuwde Diepwaterkaai van de voorhaven verzekerd door de «Catherine Schiaffino» en de gecharterde «Fuldata».

Rest dus circa 4 % goederenafvoer, die langsheen de oude kaaimuren van Hout- en Vlotdok verzekerd wordt. In absolute cijfers uitgedrukt was dit amper 14.000 ton voor de eerste drie kwartalen van dit jaar. Het kranenpark werd er weliswaar volledig vernieuwd tijdens de voorbije jaren, terwijl ook een overslagterminal voor gecombineerd trein- en wegvervoer aangelegd werd. Het rendement van deze twee dokken blijft evenwel fel onder peil gelet op hun kleine diepte en hun slechte ligging achter de verouderde Demey-sluis.

Ook de RMT-haven heeft problemen qua diepte van vaargeul en aanlegkaden, terwijl de beschikbare parkeerterrein aan de terminals veel te klein is. De toegangsweg tot de terminals loopt bovendien dwars door het drukke stadsverkeer en juist vóór het NMBS-station. Jumbo-ferries kunnen derhalve de RMT-haven niet aanlopen, terwijl de bestaande parkeerterrein voor vrachtwagens en opleggers niet verder kan worden uitgebreid.

Masterplan of renovatiewerken?

Al jaren gingen stemmen op om aan deze euvels te verhelpen en de havenactiviteiten aldus nieuw leven in te blazen. Een gemengde stedelijke commissie werd opgericht met als doel de expansie van de handelshaven te bevorderen. Deze werkgroep kwam echter zelden bijeen en leverde dan ook geen noemenswaardige resultaten op. Het immobilisme van de stedelijke havenautoriteiten was waarachtig onbegrijpelijk en werd door velen aan de kaak gesteld.

Ook de GOM-West-Vlaanderen nam de modernisering van de Oostendse haven onder de loep en kwam onlangs voor de dag met een groots opgevatte «Masterplan». Voor de RMT-haven voorziet dit plan jumboiseerde ferries, die de kwijnende passagiers- en vrachtrafiek de nodige relance moeten bezorgen en daarvoor is een uitdieping van voorhaven en toegangseul tot - 8 meter noodzakelijk. Qua handelshaven dienen de oude dokken gedempt en een nieuwe zeeluis gebouwd die toegang geeft tot nieuwe dokken.

Het «Masterplan» is beslist groots opgevat, maar heeft dan ook één groot nadeel: zijn kostprijs. Inderdaad, in een tijdperk dat de toelagen voor havenwerken drastisch beperkt worden is het ondenkbaar dat aan de realisatie van dit plan zowat 8 à 10 miljard BF zou besteed worden. Het ontwerp van de GOM is financieel niet haalbaar en daarom ook als utopisch te beschouwen.

Wellicht is dit de reden waarom de «Contactgroep Kusthavens» zich onlangs over het probleem ging buigen om een alternatieve oplossing te vinden. Voornoemde werkgroep is geen officieel organisme, maar bestaat uit mensen afkomstig uit diverse maritieme middelen die willen ijveren voor de promotie van de havenbelangen van Oosten-

de en Zeebrugge. Een eerste initiatief van de contactgroep was een bekende Belgische bankmaatschappij ertoe bewegen een studie te verwerken en te publiceren met als titel «Sociaal-economische en planologische Verkenning van de Belgische Kustzone met Benadering van Zeebrugge en Oostende».

Toegesplitst op shortsea-trafieken

Intussen heeft de contactgroep al een vijftal keren vergaderd en bezoeken afgelegd in de haven van Oostende, Gent en Vlissingen. In laatstgenoemde haven waren toevallig Russische schepen van zowat 3.000 ton Belgisch suiker aan het laden.

Waarom — zo stelt de contactgroep — kunnen deze eenheden hun lading niet halen in Oostende waar ze zonder bijkomende baggerwerken kunnen aanleggen? Zoals Vlissingen de complementaire haven van Rotterdam is, kan Oostende dit ook zijn t.o.v. Zeebrugge.

Deze functie kan Oostende vrij gemakkelijk vervullen zonder Masterplan, meent de werkgroep. Daarom ook pleit zij voor de renovatie van de bestaande infrastructuur en stelt ze een plan voor dat in verschillende fasen kan uitgevoerd worden. Aldus zou na een eerste fase, reeds in 1990 een verhoogde trafiek mogelijk zijn. De realisatie van dit ont-

werp wordt op zowat 4 miljard BF geraamd, dit is ongeveer de helft minder dan de kostprijs van het Masterplan.

De details van dit alternatief Masterplan zijn nog niet bekend. Bedoeling is wél de infrastructuur van de Oostendse haven volledig te renoveren en die toe te spitsen op shortsea-trafieken die arbeidsintensief zijn en de haven een grotere activiteit kunnen bezorgen. Ook wordt gedacht aan een havenschap dat enerzijds als overlegorgaan zou fungeren tussen de verschillende havengebruikers en tevens als beheersorganisme met medezeggenschap van Stad, RMT, Verkeerswezen en Zeemacht.

In afwachting van een mogelijke realisatie van het alternatief Masterplan heeft de Stad Oostende een meerjarenplan goedgekeurd voor dringende havenwerken aan haar handelshaven. Aldus wordt in 1988 zowat 40 miljoen BF gespendeerd voor de verharding van haventerreinen en het reconditioneren van kranen, waaronder die van de Diepwaterkaai. In 1989 zal de stadskas 195 miljoen BF uitschrijven voor de versterking van kaaimuren in de drie dokken van de achterhaven en nog eens 125 miljoen in 1990 voor allerlei wegenwerken in de havenzone.

Hopelijk krijgt de Oostendse haven vrij spoedig de vereiste moderniseringswerken en wordt van overheidswege de nodige inspanning geleverd om de kwijnende exporttrafiek nieuw leven in te blazen.



BOELWERF N.V.

**NIEUWBOUW
VAN
ZEESCHEPEN**

**SCHEEPS-
OMBOUW**

**ZWARE
METAAL
KONSTRUKTIES**



B-2690 TEMSE/2710 HOBOKEN

Telex 31140 • Tel. 03/710.71.11 • Fax 03/771.49.72

SIEMENS



FULL BUROTIC SYSTEM

Siemens roept het integrale communicatie- en informatiesysteem in het leven

Het "FULL BUROTIC SYSTEM" van Siemens opent een nieuw tijdperk in de bureautica.

Het "FULL BUROTIC SYSTEM" maakt de overdracht mogelijk van spraak, gegevens, tekst en beelden en zorgt ervoor dat de verschillende kantoorhulpmiddelen met elkaar kunnen communiceren.

Dit communicatie- en informatiesysteem - een Siemens exclusiviteit - laat alle soorten verbindingen toe binnen de onderneming of met een extern openbaar of privé-netwerk.

VOICE: digitale telefonie, vocale terminal en vocale berichtenuitwisseling.

DATA: toegang tot de gegevensbanken, tot de Infocenters en tot

alle rekencentrumfaciliteiten.

TEXT: telex, tekstverwerking en alle soorten drukkers, de laserdrukker inbegrepen.

IMAGE: telecopieerapparaten, grafische werkstations, en toegang tot de openbare en privé-informatiebronnen via videotex: gidsen, dienstregelingen, catalogi, enz.

Bovendien zorgt het "FULL BUROTIC SYSTEM" voor de aansluiting van diverse terminals zoals prikklokken voor variabele werktijden, bankterminals, kasregisters, alarmgevers, badgelezers, deuropeners enz.

Het "FULL BUROTIC SYSTEM" is uitermate flexibel. Het biedt elke onderneming een geoptimaliseerde, aan haar behoeften aange-

paste bureautica-oplossing. Dank zij de modulariteit van het systeem kan de capaciteit van de bestaande diensten mettertijd uitgebreid en kunnen nieuwe bureautietoepassingen progressief ingevoerd worden.

Voor de uitwerking en verwezenlijking van een bureauticaplanning stelt het Siemens advies- en communicatiecentrum specialisten in bureautica, informatica, telecommunicatie en organisatie ter beschikking.

Siemens n.v.
Communicatiesystemen en -netwerken
Charleroisesteenvweg 116
1060 Brussel. Tel. 02/536.28.81

De wind

door Oppermeester (o.r.) J.B. Dreesen

De richting van de wind in het dagelijks leven benoemd naar de hemelstreek, waar de wind vandaan komt. Men spreekt dus van een noordenwind als de wind van noord naar zuid waait.

Gewoonlijk geeft men de windrichting slechts tot op twee streken nauwkeurig, waarbij alleen de even streken worden gebruikt, dus N, NNO, NO, ONO enz.

In de internationale meteorologische berichtgeving geeft men de richting waar de wind vandaan komt in tientallen graden op. Zij moet derhalve ook tot op tien graden nauwkeurig bepaald worden. Een streek is elk van de tweehonderdertig gelijke delen waarin met de horizon verdeeld en die door lijnen op het kompas worden aangegeven. Het is naar deze lijnen dat men, vooral op zee, zijn koers bepaald en de winden benoemd. Een streek heeft een boogwaarde van 11 1/4 graad. In de praktijk is dat de breedte van de gesloten vuist, horizontaal, met de gestrekte arm voor je uit gehouden. Dit is dan ook een echte «voor de vuistregel».

Op het land is het vaststellen van de windrichting niet moeilijk. Staat men vrij dan is de windrichting die men voelt of ondervindt, de WARE WIND.

Op een varend schip kan op een dergelijke manier niet rechtstreeks bepaald worden uit welke richting de wind waait. Men ondervindt daar de resultante van de ware wind en de door de vaart van het schip veroorzaakte opgestoomde wind en die noemt men SCHIJNBARE WIND.

Wanneer de windrichting verandert spreekt men van een RUIMENDE WIND als deze verandering geschiedt met de bewegingsrichting van de wijzers van een uurwerk en van een KRIMPENDE WIND als zij in de tegenovergestelde richting plaats vindt. Krimpwinden zijn in onze contreien meestal de voorboden van een naderende depressie, van slecht weer. In ons taalgebied lopen dan ook een paar rijmtjes hierover. Zo zegt men dat KRIMPENDE WINDEN, STINKENDE WINDEN zijn. Racistischer is echter, uit de zeemansmond, «KRIMPENDE WINDEN, en UITLOPENDE VROUWEN, zijn niet te vertrouwen». Maar ja, Janmaat, weet na een eeuwenlange ervaring van wanten. De WINDSNELHEID wordt gemeten met een ANEMOMETER of geschat. Dit laatste gebeurt op zee, door nauwkeurige observatie van de golven. Het vraagt echter een ruime ervaring.

Drukt men de windsnelheid uit in zeemijlen per uur dan kan hiervan een schaal worden opgemaakt, die de windkracht met een eenvoudig cijfer weergeeft. De Engelse Admiraal Sir Francis BEAUFORT ontwierp in 1805 zo'n schaal volgens dewelke de WINDKRACHT in schaalcijfers van 0 tot en met 12 wordt uitgedrukt. Deze BEAUFORTSCHAAL is sedert 1874 in de meteorologie internationaal aanvaardt,

wat dan ook de reden is dat ze zich nog steeds voor het gebruik op zee handhaaft.

De winden die op onzen AARDKLOOT waaien deelt men in bestendige winden, de PASSATEN; de periodieke winden, met een periode van een jaar, de MOESSONS; de overheersende WESTENWINDEN, op de Atlantische de Stille oceaan en eveneens op het zuidelijk deel van de Indische oceaan, de LAND- en ZEEWIND periodieke winden met een periode van 24 uur, hierbij waait de wind overdag van zee naar land en 's nachts van land naar zee en de LOKALE WINDEN, winden die slechts plaatselijk voorkomen en die tengevolge van hun opvallende speciale eigenschappen veelal een aparte naam kregen.

Al de lokale winden opnoemen die in de wereld voorkomen is niet doenlijk in het bestek van deze bijdrage. Wij beperken ons voorlopig dan ook tot de bijzonderste lokale winden die bv onze schepen ontmoeten op hun weg naar en van de Perzische Golf. Voor een nauwkeurige beschrijving van de meeste lokale winden zijn de ZEEMANS-GIDSEN de zogenaamde «Pilots» ten zeerste aangewezen en van een verrijkende inhoud.

We geven de opsomming in alfabetische orde.

de AUTAN, een onweerachtige zuidzuidoostenwind die zich voornamelijk in de Golf van Lyon manifesteert. Droog en heet in de zomer en droog en koud in de winter.

de BELAT, een krachtige landwind die tussen noordwest en noord van december tot maart op de zuidkust van Arabië kan waaien. Meestal is hij met stof beladen.

de BORA, een harde koude noordoostenwind die in de winter over de Adriatische zee waait. Hij kan van een tot tien dagen waaien en brengt meestal lage temperaturen en sneeuwvlagen.

de CHILI, een noordwestenwind die van de Tunesische kust naar zee waait.

de CORO of MAESTRO, een noordwestenwind in Italië.

de GALERNA, een noordwestenwind die op de Spaanse noordkust kan waaien, vrij onverwacht opkomt en vergezeld gaat van een zware, lage bewolking en zwaar weer.

de CHIBLI, een warme zuid of zuidoostenwind die vanaf de Libische

kust zeewaarts waait. Met stof geladen kan hij in aanzienlijke mate de zichtbaarheid beïnvloeden.

de GREGALE,

een koude noordwestenwind die in Malta en de Golf van Lyon kan waaien. Waarschijnlijk leed Sint Paulus schipbreuk op Malta tengevolge van een Gregale.

de JALOQUE,

een zuidenwind die van Algerie naar de Balearen waait.

de KASKARI,

een noordoostelijke Moessonwind die van november tot maart in de Perzische Golf waait.

de KAUS,

een zuidoostelijke wind in de Perzische Golf; ook wel SHARI of KUZI, genoemd, die regelmatig waait met windkracht 7. Samen met de KASKARI en de SHAMAL is hij een van de belangrijkste winden in dit gebied.

de KHAMISIN of KHANSIN,

een zeer warme zuidenwind die zich in Egypte, de Golf van Aden en de Somalische kust doet voelen. Deze wind is door zijn grote warmte zeer oncomfortabel en in het Arabisch loopt dan ook een gezegde dat wij U, voor de leesbaarheid uiteraard, in het Engels weergeven «When the Khamsin has blown for three days a man is justified in killing his wife». Het moet een zeer oude Arabische spreuk zijn want sedertdien is er ook in de Arabische wereld het een en het ander veranderd.

de LEVANTER (ook LEVANT of LEVANTINO)

is een warme en aanhoudende oost-noordoosterwind, die zich voornamelijk in de zomer, van Gibraltar tot de zuidkust van Frankrijk manifesteert. Diezelfde wind wordt tussen Barcelona en Castellon ook wel LEVANTADES genoemd.

de LEVECHE,

(de Fransen spreken van LIBECHE en de Italianen van LIBECCIO) is een zuidwestenwind die het ganse jaar door in het westelijk deel van de Middellandse zee kan waaien. Hij kan bijzonder krachtig zijn tussen Kaap Corse en Bastia.

de MAESTRO,

ook wel CORO genoemd.

de MELTEMI,

Typische wind in de Egeëse zee die echter tot Palestina en Egypte kan reiken. Kan oplopen tot windkracht 5 in de namiddag om tegen de avond van kracht te verminderen. Werd sedert de oudheid gebruikt van de Griekse havens naar de afrikaanse kusten.

de MISTRAL,

goed bekend bij de bezoekers van Zuid Frankrijk. Harde, koude, droge wind uit de noordelijke hoek die vooral in het noordelijk deel van de Westelijke Middellandse zee waait. Gekend en van slechte reputatie sedert de oudheid.

de NOORDWESTER,

de ons goed gekende stormwind in de Noordzee het Kanaal en de Atlantische kusten. Ook bij ons loopt hiervan een rijmpje, «HOGE MEEUWEN, HOGE WINDEN», als de meeuwen hoog in de lucht zeilen dan waait er meestal een noordwesterstorm of zijn we er niet ver vanaf.

de NOORDOOSTER,

in de zomer meestal een goedaardige wind op onze kust, die echter de slechte gewoonte heeft vanaf maart met regelmatige kracht en koude op onze kust te waaien tot soms in juni. Hij wordt, door deze kouwelijke activiteit in het voorjaar, in de volksmond «de GRASVRETER» genoemd.

de PONIENTE,

(in het Frans PONANT) Westenwind die gans het jaar kan voorkomen in het Middellandse zeegebied, maar voornamelijk in het winterseizoen. Kan in de namiddag zeer fris zijn.

de PORTUGEESE PASSAAT,

een noordenwind die tijdens het voorjaar en de zomermaanden op een bijna bestendige wijze op de Portugese westkust waait.

de SHAMAL,

een droge noordwestenwind die van Meopotamië komt en gans het seizoen over de Perzische golf kan waaien.

de SIMOEN (ook SIMOUN, SAMIEL, SAMOUN),

is in feite een woestijnwind die regelmatig in Arabië en Noord Afrika waait en vanwege het stof op de kusten voor veel ongemak kan zorgen.

de SIROCCO,

warme en droge, met stofgeladen zuid of zuidoosterwind die vanaf de Afrikaanse noordkust waait. Bij de oversteek van de Middellandse zee wordt hij bij het bereiken van de Europese kust vochtig. Op deze laatste kusten, maar ook soms bij ons de oorzaak van de zogenaamde «rode regen».

de TERRAL,

landwind op de Spaanse zuidkust, heet in de zomer, koud in de winter.

de TRAMONTANA (van over de bergen)

een noordwesten tot noorderwind in Italië.

de VENDAVAL (of VENDAVALES)

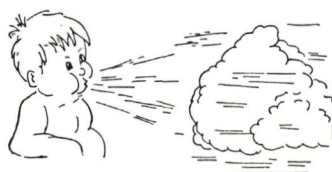
harde zuidenwind die van Marokko naar de Costa del Sol op de Spaanse zuidkust kan waaien. Ondanks de zeer korte WINDBAAN (90 mijlen van kust tot kust) is dit in de winter, op deze kusten de gevaarlijkste wind. In zeer korte tijd bouwt zich een korte gestuikte zeegang op die zeer gevaarlijk kan zijn voor, jachten en vissersschepen.

de VENTAZZON, de naam van een harde droge wind in zuid Spanje.

Als toemaatje nog enkele zegswijzen in verband met de wind, uit ons taaleigen.

Van iemand die veel voorspoed heeft zegt men dat het hem VOOR DE WIND GAAT. IEMAND DE WIND UIT DE ZEILEN NEMEN is iemands argumenten of plannen voor eigen bate aanwenden. ER WAAIT GEEN WIND OF HIJ IS IEMAND DIENSTIG, elke zaak heeft haar goede zijde. Zo kan men IETS IN DE WIND STAAN als men iets veronachtzaamt. DE HUIK NAAR DE WIND HANGEN is in de huidige politieke strijd een veel voorkomende praktijk. Van iemand die licht beschenken is zegt men dat hij IN DE WIND IS. En uit de zoveel spreuken plukken we nog een laatste, die nog niets van haar zeggingskracht heeft ingeboet WIE WIND ZAAIT ZAL STORM OOGSTEN.

J.B. Dreesen



VALCKE Frères n.v.

**SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE
EN IN DECEMBER 1988... 205 JAAR!**



1783-1983

**Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken**

Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Constructies:

**Mechanische constructies - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH-CAV**

n.v. VALCKE Frères s.a.

· AGENT IN BELGIE VOOR



IN BELGIE GEVESTIGD TE:

OOSTENDE

**H. Baelskaai 3
Tel. (059) 32 18 14
Telex 81426
Telefax (059) 32 11 35**

ANTWERPEN

**Nassastraat 37
Tel. (03) 231 06 90
Telex 31167
Telefax 03/231 06 96**

ZEEBRUGGE

**Tijdokstraat 20
Tel. (050) 54 41 79
Telex 81951**

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE



De Oostende service van P&O: Car Ferry en Jetfoil.

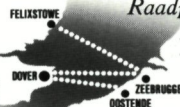
Op de lijn Oostende-Dover biedt P&O European Ferries haar passagiers een extra-volledig servicepakket aan: Tot zo'n 16 overvaarten per dag met de Car Ferry voor wie met de wagen naar Engeland reist.

En voor zakenmensen en toeristen die zonder tijd-verlies Dover willen bereiken, stelt P&O European Ferries de snelle Jetfoil ter beschikking. Dagelijks, in amper 100 minuten, tot 10 Jetfoil vluchten tussen Oostende en Dover. De vlotte trein-boot en trein-Jetfoil verbinding maakt van Oostende een ideale vertrekhaven voor een minitrip naar Engeland. Die minitrips vormen bovendien uiterst aantrekkelijke weekend- en vakantieformules. P&O European Ferries geeft je immers 30% korting op een 5-daagse trip,

en zelfs tot 50% op een minitrip van 2 1/2 dagen.

Het staat vast... Je volgende ticket voor Dover wordt weer een ticket van P&O European Ferries.

Raadpleeg je reisagentschap.



**P&O European Ferries,
de Kanaal-overvaart
waar je recht op hebt.**

Onze gratis brochure ligt tot je beschikking. Stuur snel deze bon duidelijk ingevuld terug naar: P&O European Ferries, Koloniënstraat 18-24, 1000 Brussel. Tel. 02/513 29 80.

Naam

Straat

Postnummer

Stad



P&O
European Ferries

Alexandre T. Francia

door Norbert HOSTYN, Lic. Kunstgeschiedenis, Conservator Stedelijke Musea Oostende

Met de figuur van A.T. FRANCIA bespreken we een Belgisch kunstenaar «par adoption»: deze marineschilder was inderdaad zoon van Franse ouders. Zijn vader Louis was ook al marineschilder.

Alexandre FRANCIA werd in 1820 te Calais geboren. Hij is dus van de generatie van onze P.J. CLAYS (° 1817) en F. MUSIN (° 1820). Het schilderen leerde hij bij zijn vader. Van 1841 af vinden we hem als exposant in de Parijse salons. Maar reeds in 1836 - hij was toen 16 j.! kon men in de Belgische Salons met hem kennis maken. Vroegrijp talent dus, ongetwijfeld «gebackt» door zijn vader.

A. Francia - «DE HAVENGEUL VAN OOSTENDE» — Litho door de kunstenaar zelf, naar een schilderij. Niet alleen een boeiend en historisch betrouwbaar gezicht op het Oostendse Oosterstaketsel ca. 1845, maar ook pure zeeromantiek met woeste baren en wind waartegen mens en schip slechts met moeite optornen.

FRANCIA's marines zijn geen uitzondering op de tijdsgeest binnen het genre: ze bieden een romantische kijk op het bedrijf ter zee en in de haven. Romantisch staat hier niet altijd voor idyllisch, maar ook voor het uitbeelden van de ontketende natuurelementen en hun dramatische gevolgen. In het bij uitstek romantische genre van schipbreuken, stormen en «woelig water» was hij zonder meer een specialist.

Grasduinend in oude tentoonstellingscatalogi krijgen we een idee van het gamma aan stemmingen en thema's dat FRANCIA behandelde:



Salon 1836 - Brussel

- Schipbreuk voor Boulogne
- Tréport - Normandië
- Vissersboten te Dieppe
- Strand te Tréport bij zonsondergang
- Smokkelaars (aquarel)
- Fort Rouge te Calais bij zonsondergang
- Kust in Normandië (aquarel)
- Rouen: aquarellen
- Dieppe: aquarellen

Salon 1837 - Antwerpen

- De Schelde bij Antwerpen
- Gestrande brik op de Franse kust

Salon 1839 - Brussel

- De Buyten-Kant te Amsterdam
- Parijs 's morgens
- Souvenir van Holland

— Concarneau

- Amsterdam - ochtendeffect
- Rouen gezien vanaf de Seine

Salon 1840 - Antwerpen

- Het strand te Calais bij zonsondergang
- Vissersboten op de Maas te Rotterdam
- Burcht nabij Antwerpen

Salon 1842 - Brussel

- Schipbreuk van de Engelse driemaster «Amphitrité» anno 1833
- Herinnering aan Rotterdam-Ochtendeffect
- Strand bij ebbe - 's avonds
- Portel nabij Boulogne
- Hollandse schepen op de Moerdijk
- Eendejacht
- Windsor Castle

A. Francia - «DE OOSTENDSE HAVENGEUL» — Brussel, Ministerie Buitenlandse Zaken - C. ACL Brussel.





A. Francia - «SCHIPBREUK VAN DE AMPHITRITE» — Litho uit «La Renaissance», 1842-1843, p. 184. De Engelse driemaster «Amphitrite» vertrok op 31.08.1833 naar Botany Bay met aan boord 108 gedeporteerde vrouwen. Het schip leed schipbreuk ter hoogte van Boulogne. Van alle opvarenden overleefden slechts 2 matrozen de ramp.

Salon 1845 - Brussel

- Wandeling op het strand (aangekocht door Leopold I)
- Chevalier de Guise verlaat Marseilles om in te schepen op een vloot die Napels zal aanvullen - 1772
- Kalmte op de Zeelandse kust
- Strand te Scheveningen - ebbe
- Na een schipbreuk - kust ter hoogte van Calais

Salon 1846 - Antwerpen

- Zeegeuzen overvallen een Spaans eskader nabij Sluis - 11 juni 1572
- In de duinen nabij Oostende
- Vissers nabij St. Valéry in Normandië

Salon 1848 - Brussel

- Zeegeuzen steken het Spaanse schip «Santa-Trinidad» in brand - 1562
- Vertrek en terugkeer

- Gezicht te Wissant nabij Calais

- De Moerdijk in de 17de eeuw

- Fort rouge nabij Calais - zonsondergang

Van FRANCIA kennen we ook nog titels als «Schipbreuk van de vissersboot St. Pierre uit Dieppe nabij Calais - 18 oktober 1791» en «Stranding van de Veloce».

De invloed van FRANCIA is heel duidelijk te zien — menen we althans — in sommige werken van F. MUSIN: het hier afgebeelde gezicht op het Oostends staketsel, bijvoorbeeld, komt als concept dikwijls identiek terug bij MUSIN.

FRANCIA overleed te Brussel in 1884.

Slechts weinig musea bezitten werk van hem:

- CALAIS

- KOENIGSBERG

Verder een gezicht op de haven van Oostende in het Ministerie van Buitenlandse Zaken te Brussel.

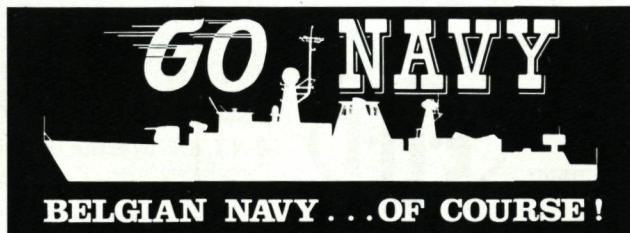
EN... NIEUW!

ET... NOUVEAU!

ZELFKLEVER

25 F

Portkosten 10 F



AUTO-COLLANT

25 F

Frais de port 10 F

CNE

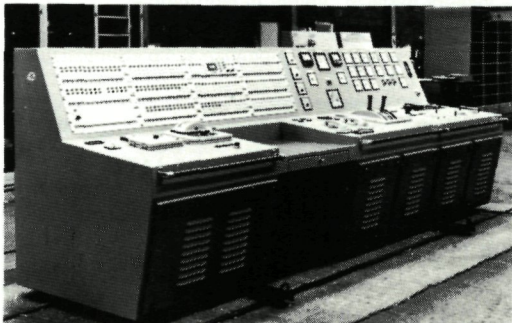


Design, supply and installation of the **electric** and **electronic equipment**, in accordance with the rules of all classification societies.

- Main and distribution switchboards.
- Synoptic panels.
- Power management.
- Degaussing.
- Q.A.-survey.

Customised electronics and electrical installations

NEW-BUILT
REPAIR
SERVICING



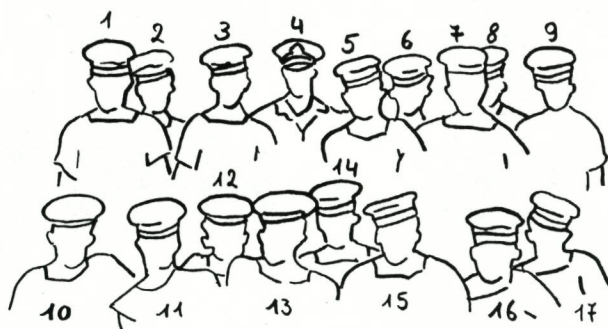
E.N.I. n.v. Marine Division

Kontichsesteenweg 25 - B-2630 Aartselaar (Antwerp)
Tel: 03/870 12 11 - Tlx: 31598 ENI B - Fax: 03/887 12 98

Member of the Group



HERKENT U ZE NOG? II (*)



Deze foto werd genomen in juli 1953 aan boord van de F.910.V.BILLET tijdens een Middellandse zeereis. Zijne Koninklijke Hoogheid Prins ALBERT stond er als jong aspirant tussen de matrozen. Een eerste foto, samen met de matrozen van het machinedepartement en de scheepselectriciens, werd reeds gepubliceerd in Neptunus 1 van deze jaargang.

- | | |
|---|---|
| 1. | 10. Eerste Meester Chef A. PAUWELS, nog in dienst |
| 2. DEMEYER, kanonnier, verliet de marine | 11. |
| 3. | 12. |
| 4. Z.K.H. Prins Albert | 13. (stewart) |
| 5. | 14. KNOP (kok) op rust |
| 6. STEEN, telegrafist, verliet de marine | 15. (hulpkok) |
| 7. Eerste Meester Chef R. VAN LOOCKE, nog in dienst | 16. (kanonnier) |
| 8. | 17. |
| 9. (kanonnier) | |

(*) U hebt meer en betere informatie over de mensen die op deze foto voorkomen, zend ze dan naar de redactie van Neptunus. Met dank aan de heer DE KEERSMAEKER die ons de foto en de informatie bezorgde.

N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Moervaartkaai 15, B-9020 GENT
(langsheen het kanaal Gent-Terneuzen)



NIEUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

MOTORISATIE -

SCHEEPSELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJNWERK

Electrische dwarshelling
lengte 140 m.

Tel. werf
(091)45.04.01

Droogdokken
130 m. x 13 m. x 5,30 m.

Tel. droogdok
(091)53.15.11

Na kantoor tijd:

(091)28.24.86 (ir. H. Mainil)
(055)45.59.56 (ir. J. Verhoest)
(091)45.04.72 (G. Rijckaert)
(03)888.30.75 (F. De Wilde)



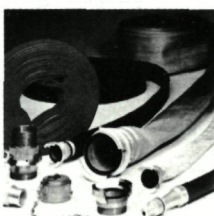
Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer
473-6090311-30 van Neptuneus, Oostende.

Wat brandbeveiliging betreft: Somati.



Somati nv.
111e Industriezone - 9440 Erembodegem (Aalst)
Tel. 053/70.32.32 - Telex 12.376



B.v.b.a. VANRULLEN

Sinds 1849:

PERSSLANGENBEDRIJF
voor brandweer en industrieel gebruik
EEN PRODUKT VAN EIGEN BODEM!

Bijkomende uitrusting: Koppelingen, straalpijpen, hydranten, enz.
en allerhande brandbestrijdingsmaterieel

Dienstig voor: Brandweerkorpsen, Nijverheidscomplexen
Klinieken, Rusthuizen, Schoolgebouwen,
Private instellingen, Openbare gebouwen, enz.

Fabriek: Menensestwg. 274 - 8670 WERVIK
(056) 31 15 58 - 31 12 73 - Telex: 85641 - Vanrul B.

Onze Marine in de jaren twintig

Notre Marine dans les années vingt

Le Détachement de Torpilleurs et Marins



Sergeant Cyrille DOSVELD met zijn 1ste Compagnie van de D.T.M. (Detachement de Torpilleurs et Marins) nog in hun soldatenpak. De 1ste Compagnie was de Opleidingscompagnie.



De 1ste Cie. DTM, met Cyrille DOSVELDT in het midden, in een marinepak.



1ste Cie. DTM in de refter.



1ste Cie. DTM in het zwembad.



De A.40 in droogdok (sept. 1922 - waarschijnlijk in Antwerpen).



Eerste Meester Cyrille DOSVELDT met zijn echtgenote a/b van de ENTRECASTEAUX.

De A.40 was één van de 5 grotere torpedoboten die het DETACHEMENT DE TORPILLEURS ET MARINS had.

Karakteristieken:

gebouwd in 1916
34 man bemanning
lengte 50 m
breedte 5m50
diepgang 2m50
Vaart 33 knopen
2 kanonnen van 8.c.8
3 mitrailleuzen
1 Torpedolanceerbuis
Radio zend- en ontvangstinstallatie geïnstalleerd met 2 zoeklichten
Dieselmotoren en turbine 2500 pk.

Meer informatie over het DETACHEMENT DE TORPILLEURS ET MARINS (1919-1927) is te lezen in «LES ANCETRES DE NOTRE FORCE NAVALE», door Louis LECONTE. Ed. Ministère de la Défense Nationale. 1952, blz. 361 tot 411.

Met dank aan de heer Hilaire SERVAES voor de foto's.

J.B.-DREESEN



LE 4 TTR VISITE LA FORCE NAVALE

Le jeudi 11 Février, une visite réunissait plus de 50 militaires, et avait Zeebrugge comme destination, cette fois. Après 5 h de voyage, nous pouvons crier comme Xéno-phon: «thalassa!... la mer!». L'enseigne de vaisseau de 2ème Cl. Balthazar (SLt chez nous) nous attendait au Corps de Garde afin de nous guider pendant toute la visite, qui débuta par la projection de 2 films sur la Marine (évidemment) dans une salle de cinéma super sensass. Cette projection dura près de 3/4 h et fut suivie par un drink «alkoholfrei» à la Cantine (qui disait que les «matafs» ne buvaient que du Rhum?). Après avoir diné, nous nous dirigeons vers le mirador, qui nous donne une vue imprenable sur le port. Ensuite, nous visitons l'escalator qui permet de mettre les navires en cale sèche. Impressionnant...

Par groupes de dix, nous avons pu alors visiter de fond en comble 2 unités de la Force Navale, le chasseur de mines tripartite (CMT) DIANTHUS (super moderne). Nous étions tous assez étonnés en visitant les dortoirs (étroits mais bien équipés), le CIC (véritable «centre nerveux» du navire, qui compte 45 hommes). Le Sgt Delvaux y rencontra un copain de session... le monde est petit, surtout en Belgique...

Après le CMT, une grosse frégate attendait l'arrivée des TTr. La Wielingen était à quai à quelques dizaines de mètres de là. Divisés aussi en groupes de 10, la visite se déroula même manière. Ce navire est naturellement plus spacieux que le CMT, vu que 160 marins servent sur ce type de navire. Savez-vous qu'une inspection dure 2 ans: environ 1 an pour l'armement, et 1 an pour les moteurs, remises en ordre, etc... Ce navire peut faire 30 nœuds à pleine vitesse grâce à ses deux moteurs diesel et à sa turbine à gaz. La visite est tout aussi intéressante, les logements sont plus spacieux que sur le CMT, même si des câbles de toutes sortes passent le long des parois des chambres (extra pour prendre son linge...). Après avoir remercié «Le Vieux» (le Comd du navire, Lt. Col. chez nous), et lui avoir remis l'assiette aux armes du 4TTr, nous avons aussi remercié le 2EV Balthazar et, pour nous avoir supporté toute la journée, il reçut la breloque du 4 TTr.

Vers 16.30 h, nous disions «au revoir» à Zeebrugge, et prenions la direction de l'Allemagne.

Sdt. Mil. BERTRAND



PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE

NU OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalsdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halsdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 30 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten???



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie.

Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 30 F de frais de port.

Twee tripartite-mijnenjagers gedoopt

De twee nieuwe mijnenjagers van de Zeemacht, de «M919 Fuchsia» en de «M921 Lobelia», werden op 25 februari in Rupelmonde gedoopt. De meters van de schepen, de echtgenotes van de burgemeesters van de respectievelijke pestersteden Diksmuide voor de Fuchsia en Diest voor de Lobelia, woonden de doopplechtigheid bij.

De Fuchsia en de Lobelia zijn de 5de en de 7de uit een reeks van tien «Tripartite»-mijnenjagers waarvan de eerste, de «M915 Aster» in 1985 in dienst werd gesteld.

Baptême de deux chasseurs de mines «tripartite»

Les deux nouveaux chasseurs de mines de la Force Navale, les «M919 Fuchsia» et «M921 Lobelia», ont été baptisés le 25 février, à Rupelmonde. Les marraines des navires, les épouses des bourgmestres des villes marraines respectives, Dixmude pour le Fuchsia et Diest pour le Lobelia, assistaient également à la cérémonie de baptême. Le «Fuchsia» et le «Lobelia» sont les 5e et 7e d'une série de dix chasseurs de mines «Tripartite» dont le premier, le «M915 Aster» a été mis en service en 1985.



EEN UITSCHIETER

**IN DE GRAFISCHE
INDUSTRIE.**



Drukkerij Goekint p.v.b.a.

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01

Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

NEPTUNUS

winkeltje boutique winkeltje boutique



NAVY MASCOTTE

SLECHTS

500,- F

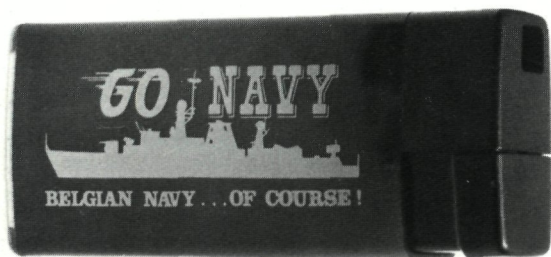
+ portkosten 30,- F

NAVY MASCOTTE

SEULEMENT

500,- F

+ frais de port 30,- F



AANSTEKER

BRICQUET

60,- F

+ 30,- F verzendingskosten

+ 30,- F frais d'expédition

G. SCHOONVAERE.

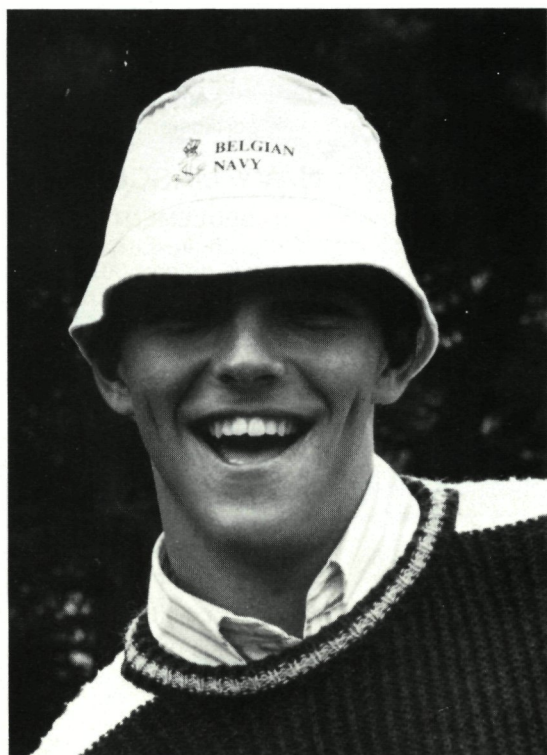
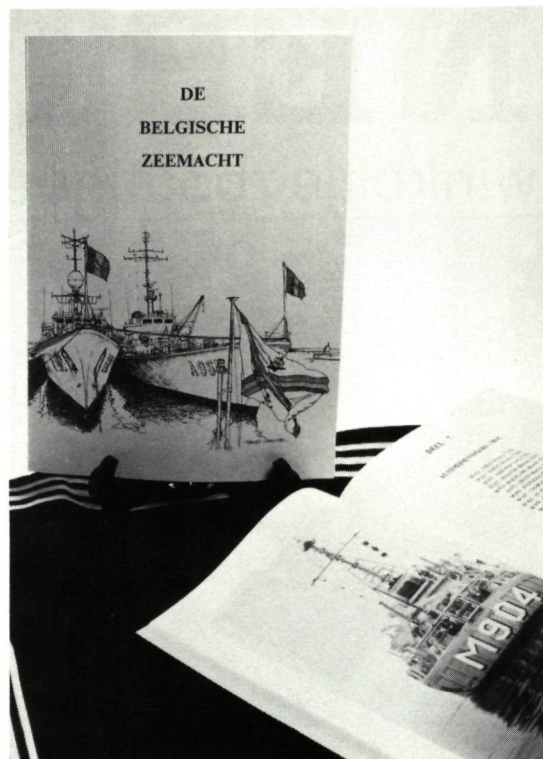
De Belgische Zeemacht,

172 bladzijden boordevol zeemachtfoto's met heel wat technische info.

Momenteel slechts verkrijgbaar in het Nederlands.

Kan besteld worden door betaling van 450,- F + 40,- F portkosten *enkel door gekruiste check.*

Kan ook rechtstreeks worden afgehaald op de redactie van Neptunus.



ZEEMACHTSHOEDJE

voor sportieve zonnekloppers.

Slechts 100,- F + 30,- F portkosten.

CHAPEAU DE SOLEIL

pour des gens sportifs.

Seulement 100,- + 30,- F frais de port.

LU[®]



Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 600 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan 850,- fr.



Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever: v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, B.P./P.B. 17 Oostende

Hoofredacteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 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.

33e jaargang - neptunus - 33e année

3

nr 217

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 70 fr. - Prix par numéro 70 fr. — Abonnement: 400 fr. (gewoon - normal) 850 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 Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1987 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent