

NEPTUNUS

info marine

25^e Jaargang nr 171

25^e année no 171

5





Maritime Training Simulators

October '77

LATEST ORDER

FOR C8012 Redifon Marine Trainer received from the Antwerp Nautical College



**INTAIR
DIVISION**

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

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

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

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

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

REDIFON SYSTEMS SIMULATION

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

NEPTUNUS

info marine

mei 1978

25e jaargang nr 5

mai 1978

25e année no 5

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

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

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

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

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

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Oostende
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30 van
Neptunus/Oostende
200 F gewoon - normal
300 F steun - soutlen
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise
Beheerders - Administrateurs : C. Béatse,
D. Geluyckens, R. Dhont, F. Dumont,
A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van
Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Ver-
boven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Drye-
pondt, A. Schram, H. Rogie.

sommaire neptunus

inhoud neptunus

de walvis van oostende. dl. II
door dr. wim m.a. de smet
derrière les pavillons de complaisance se cachent
"les negriers du vingtième siècle"
par j.m. de decker de brandeken
de haven van antwerpen
gravelines ou grevelingen - en marge de l'activité
naval belge 1914-1918
par j. verleyen
woorden uit de zeemanskist - "krombaangeschut"
door oppermeester j.b. dreesen
postzegelnieuws (IV)
door eerste meester a.a. jacobs.
panorama maritime
par h. rogie
onze scheepswerven
door e.a. van haverbeke
evolutie in de belgische handelsvloot
door pascale rogie

inhoud info - marine

sommaire info - marine

info-marine

infor-réserve

37

51

De walvis van Oostende of walvis van Kessels (II)

Door Wim M.A. DE SMET

De wereldreis van de walvis.

Om van stad tot stad te reizen met zijn walvis had Kessels zich een binnenschip aangeschaft. Ook had hij de heemeester Dubar, die intussentijd zijn boekje voleindigd had, aangeworven als wetenschappelijke begeleider om verklarende uitleg te geven aan de bezoekers. Niet minder dan acht lakeien in livrei zouden daarenboven in het paviljoen aanwezig zijn. Trouwens het monteren en demonteren van het paviljoen en van het geraamte zou telkenmale een hele karwei zijn.

De eerste tentoonstelling had plaats in Gent. Daarna volgde Brussel. Dan ging de reis naar het noorden van het Rijk, namelijk Den Haag, Amsterdam en Rotterdam. Begin 1829 was de walvis in Antwerpen. Overal waren de tentoonstellingen een ongewoon sukses, dat ruime echos had in de pers van die tijd. Elke tentoonstelling werd trouwens plechtig geopend en bevatte veel concertopvoeringen.

Het is me niet gelukt het tracé van de reis verder goed te volgen. In alle geval is de walvis in 1829 ook in Parijs geweest en werd hij aldaar bestudeerd door de grote dierkundige Georges Cuvier, die reeds twee jaar tevoren door Kessels en zijn medewerkers gekonsulteed was geweest. Mogelijk was het geraamte in 1830 in Londen (of was het in 1831 of 1832 ?), waar het eveneens ijverig bestudeerd werd door de Engelse wetenschapspopularisator Dewhurst.

In september 1830 was het geraamte in Lyon toen Kessels vernam dat in Brussel een revolutie tegen het bewind van Willem I was losgebroken. Als oude vechtjas kon hij niet weerstaan aan de verleiding om aan de revolutie deel te nemen en hij verkocht zijn walvis aldaar en trok ten strijde tegen de koning, die hij twee jaar vroeger zo uitbundig geloofd had en waaraan hij tenslotte zijn walvis zou moeten afstaan.

Hoe het verder is afgelopen met het geraamte is niet helemaal duidelijk. In 1833 zou het te Brussel zijn geweest. In 1836 was het eigendom van een Antwerpse Advokaat, Charles Blockx, die het op 8 augustus 1836 verkocht aan generaal Lecharlier, baron van Lockhorst en de heren Wolfers en Lesire, die re verder mee op rondreis gingen. Men verneemt van tentoonstellingen in Frankfurt, Berlijn, Dresden, Leipzig, Wenen e.a. In 1846 zou het in Manchester zijn geweest en vandaar vertrokken er naar Amerika, maar intussentijd is het wellicht

meerdere malen van eigenaar veranderd. Ook zal niet alles bewaard zijn gebleven, b.v. de staart in de kuip, die reeds in 1828 in Brussel zo enorm stonk dat niemand er nog wilde nabijkomen.

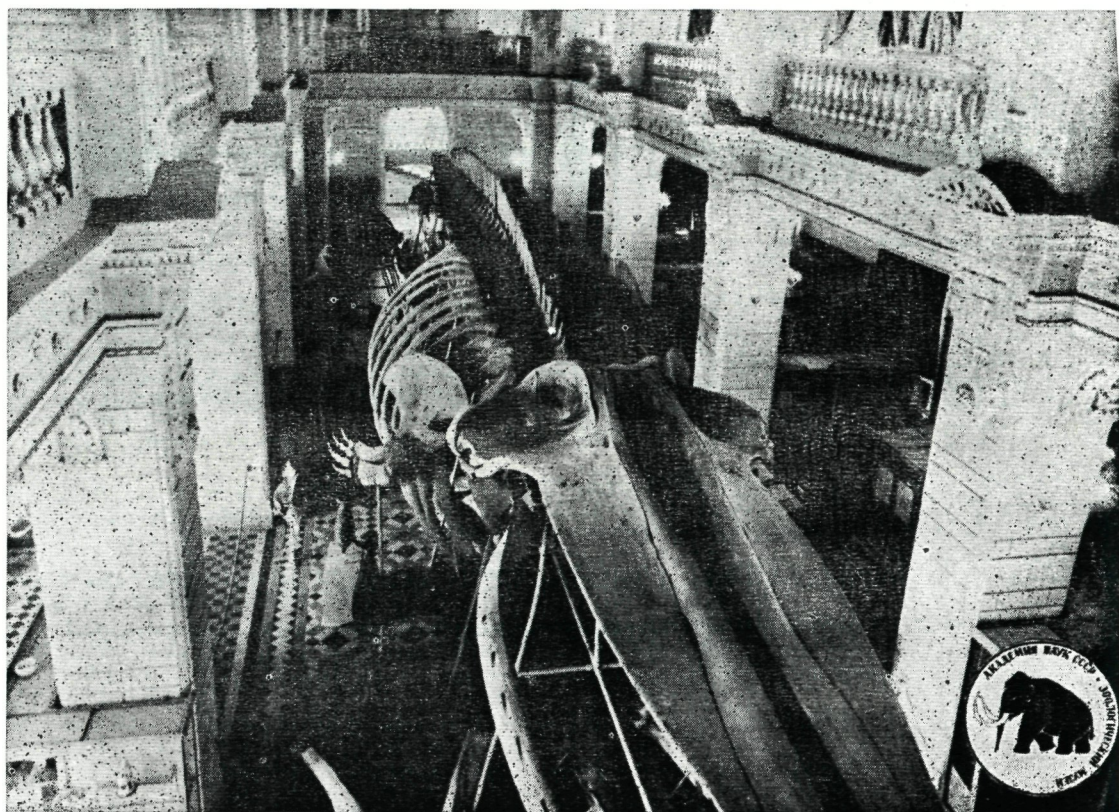
Hoe het geraamte naderhand in Rusland is geraakt is ook niet duidelijk. Een feit is echter dat de toenmalige eigenaar rond 1860 het te Kazan verkocht heeft aan een schatrijke Rus, die het cadeau heeft gegeven aan de Tsaar van Rusland. Deze schonk het op zijn beurt aan de keizerlijke Academie voor Wetenschappen te Sint-Petersburg. In die stad heeft het lange tijd een onderkomen gehad in de Dierentuin, maar ergens tussen de rommel die diende voor de vermakelijkheden; het is in die omstandigheden dat de Belgische walviskenner P.J. Van Beneden, hoogleraar te Leuven, het er gezien heeft in 1878.

Slechts vele jaren later heeft dit geraamte zijn rechtmatige plaats gekregen, namelijk in het Zoölogisch Museum van die stad, die intussentijd Leningrad is geworden. Het bekroont er de ingangshal en is er een echte blikvanger voor de miljoenen binnen- en buitenlandse bezoekers, die jaarlijks in dit uitzonderlijk rijke museum terechtkomen.

Waar de 22 schilderijtjes van Van Cuyck terecht gekomen zijn is me onbekend. Wel bestaan er vele andere schilderijen en prenten van dit dier. Zulke prenten zijn aan te treffen in allerlei archieven. Helaas is het archief van de Stad Oostende in 1940 door bombardementen vernietigd. Meerdere schilderijen zijn terechtgekomen in Amerikaanse verzamelingen, vooral vermits verscheidene steden van de noord-kust van de VSA musea oprichtten om de walvisvangst van hun vroegere bewoners te gedenken en bereid zijn reusachtige bedragen uit te geven aan alles wat aan walvissen herinnert. Het Kendall Whaling Museum van de stad Sharon in Massachusetts bevat verscheidene schilderijen en afbeeldingen die mijns inziens op de walvis van Oostende teruggaan.

Welke soort walvis was het ?

Gans Kessels' onderneming met de walvis is in feite een kermiszaak geweest. Maar de ernstige moeilijkheden die hij vanaf den beginne gehad heeft met de Gentse hoogleraar Van Breda, die deze walvis opeiste voor wetenschappelijk onderzoek, hebben hem ertoe genoodzaakt de wetenschappelijke kant van de zaak ook niet te veronachtzamen.



Het is daarom dat hij zich vanaf den beginne associeerde met de bekende Oostendse chirurg Dubar en aan deze de opdracht gaf een boek over de anatomie van deze walvis te schrijven.

Vermits Dubar nog nooit iets met walvissen had te maken gehad, was dit voor hem een ganz nieuwe onderneming. Ondanks een verblijf van twee weken in Parijs met bezoeken aan het museum aldaar en met konsultatie van de beste boeken, is Dubar toch niet erg in zijn onderneming geslaagd. Verschillende schedelbeenderen heeft hij verkeerd benaamd, zijn gegevens over het gehoororgaan zijn volkomen onjuist, zijn interpretatie van de halswervels is mis, zijn beschrijving van het tongbeen complex klopt niet, er worden onjuistheden geschreven over het schouderblad en de bekkenrudimenten vormen voor hem een heel probleem. Zijn werk is in de toen te Parijs verschijnende «Bulletin des Sciences naturelles» (1828, pp. 299-300) niet goed onthaald en de Belgische natuurvorser Vander Linden oordeelde dat het «en dessous de toute critique» was. Een andere natuurvorser, Charles Morren, vond zelfs dat het medelijden opwekte. Toch is het werk van Dubar niet zonder verdienste: het bevat gegevens over de zeldzaam voorkomende tweekoppige eerste rib en het geeft goede afbeeldingen van sommige structuren, zoals b.v. het geraamte van de borstvin, en eveneens ganse lijsten afmetingen.

Een geraamte van een walvis in elkaar steken is geen sinecure, - ook niet in de tegenwoordige tijd - en er bestaan ter wereld niet veel walvisgeraamten

die min of meer juist in elkaar zitten (zie hiervoor De Smet, 1973). Zo zaten er in het geraamte dat door Kessels ten toon gesteld dan ook een aantal zaken, die echte vraagtekens opriepen bij de dierkundigen die het aanschouwden.

Toen het geraamte te Gent werd tentoongesteld meldde de Gentse natuurvorser (later professor van plantkunde aldaar) Charles Morren reeds aan Dubar dat de schikking van het tongbeen-complex een anatomische onmogelijkheid was en dat er heel wat fouten in de ganse konstruktie zaten. Naderhand herhaalde Morren deze opmerkingen in Brussel, gedurende een gesprek waaraan ook een andere natuurvorser, zijn oud-leraar Vander Linden betrokken was. Naderhand heeft Dubar inderdaad de schikking van het tongbeen-complex gewijzigd, want toen het geraamte in Amsterdam stond, was het anatomisch al meer in orde.

Er ontstond echter een vinnige polemiek tussen Morren en Vander Linden over de soortbepaling. Men had in die tijd inderdaad slechts een zeer vaag beeld over de soorten walvissen. Verschillende verhalen van walvisjagers en wereldreizigers, alsmede de beschrijvingen van gestrande specimen en van de weinige skeletten in musea, hadden in de achttiende eeuw en in het begin van de negentiende eeuw stof gegeven om een heel aantal soorten walvissen te aanvaarden. Maar de grote dierkundige Georges Cuvier bezag de zaak anders. Voor hem waren al die verschillen, vooral inzake de lengte, gewoonweg te wijten aan de leeftijd van het individu of aan het geslacht. Volgens Cuvier

waren er in de Europese zeeën slechts één soort echte walvis en twee soorten vinvissen, nl. enerzijds die van de noordelijke zeeën, en anderzijds die van de Middellandse zee, die hij de «jubarte» of «gibbar» noemde. De soort van het noorden werd geïnterpreteerd als degene die door de Zweed Fabricius bedacht was met de naam **Balæna rostrata**, en die men sindsdien al **Balænoptera rostrata** noemde.

Morren geloofde rotsvast in Cuvier's stelling. Voor hem kon het gewoonweg niet anders of de walvis van Oostende behoorde tot de laatste soort. Als getuigenis riep hij in dat Van Breda hem ook zo genoemd had. Hij hield er geen rekening mee dat Cuvier zelf zich niet had durven uitspreken toen Kessels, Dubar en Paret hem bezocht hadden en de tekeningen van het dier hadden getoond. Morren kon dan ook niet aanvaarden dat Vander Linden twijfels uitte over de soortbepaling en dat deze wees op verschillen van dit geraamte met dat van Bremen en dat van Berlijn, en vooral op de ongewone grootte van het dier (26,6 m). Vander Linden had trouwens een lezing over die verschillen gehouden in de «Société de sciences médicales et naturelles de Bruxelles» en was in die lezing tot het besluit gekomen dat dit een tot nog toe ongekende soort was, die men de «Baleinoptère d'Ostende» zou kunnen noemen.

Morren viel zijn oud-leraar Vander Linden zeer heftig aan, maar hij spaarde ook Dubar niet, die verantwoordelijk was voor de foutieve opbouw van het geraamte. Verschillen van het aantal ribben, het aantal wervels, de andere schedelvorm e.a. telden allemaal niet mee voor Morren: alleen Cuvier kon gelijk hebben. Morren liep zelfs helemaal verkeerd als hij beweerde dat Vander Linden's mening over een nieuwe soort berustte op de fouten in het geraamte. Zijn fanatisme ging zo ver dat hij zelfs de verschillen niet wilde zien nadat hij het geraamte van Leiden had onderzocht. Hij vond dat het een oneer was voor de wetenschap in de Zuidelijke Nederlanden dat zulk «anatomisch monument» (zoals hij het noemde) vertoond werd, en nog erger dat iemand het zelfs aandurfde er een nieuwe soort van te maken. Vander Linden repliceerde eveneens op een niet al te serene manier, wees op Morren's verkeerde redenering en bleef bij zijn mening dat het een niet gekende soort was. Gans die polemiek is echter vroegtijdig uitgestorven vermits het geraamte naderhand in Parijs kwam, alwaar de oude Cuvier het bezocht maar ook het antwoord schuldig bleef. Kort nadien zijn Cuvier en Vander Linden overleden.

Maar Vander Linden had gelijk! De walvis van Oostende behoorde tot een soort, die men toen in geen enkel museum had en waarvan geen enkele goede beschrijving gekend was. Naarmate men in de volgende decennia de walvissen beter is gaan kennen, heeft men meer exemplaren van die reuzegrote soort van 22 à 28 m lengte aangetroffen. En zo dook dan de naam **Balænoptera gigas** op. Naderhand heeft men gekonstateerd dat in feite die reuzegrote soort al gekend was aan de Schot Sibbald, die in 1692 een boek geschreven had over zulke walvis, die toen in Schotland was aangespoeld.

Alzo trad de naam **Balænoptera Sibbaldii** op. Nog vele andere namen zijn trouwens voor die reuzegrote soort in omloop geraakt.

Het is pas in het begin van deze eeuw dat men heeft beseft dat in het eerste officiële boek over de dierensoorten, uitgegeven door de Zweed Linnaeus in 1758, de naam **Balæna musculus** niets anders kon bedoelen dan die reuzegrote soort van Sibbald. Na heel wat perikelen in de wetenschappelijke nomenklatuur, die eigenlijk zo onlogisch is als maar zijn kan, wordt die reuzegrote soort thans **Balænoptera musculus** genoemd, door sommige echter **Sibbaldus musculus**. Intussentijd is die zeer grote soort ook in vele talen gekend geraakt, in het Nederlands als «blauwe vinvis». Het is een dier dat men thans in elk leerboek van dierkunde aantreft als de grootste dier ter wereld. Elke natuurliefhebber kent het als een symbool van een zeer bedreigde diersoort.

Haast niemand denkt er nog aan dat deze soort 150 jaar geleden nagenoeg onbekend was en dat ze toen, ondanks de tegenstand van Morren, bekend geraakte als de «Baleinoptère d'Ostende».

Nawoord.

Thans, 150 jaar later, is de walvis van Kessels, die ooit het onderwerp was van alle gesprekken in Oostende en naderhand op zoveel andere plaatsen ter wereld, in eigen land nagenoeg volledig vergeten. Zijn geraamte staat in een ander deel van Europa, maar oogst daar nog dagelijks veel sukses. Hoe die eerste tentoonstelling van een reizende walvis in 1830 door de wereld is getrokken is nooit goed nagegaan. Ook weten we niet waar al die voorwerpen thans zijn, die er de glorie van uitmaakten: de schilderijen van Van Cuyck en de prijzen van de feesten.

Oostende is in de vorige eeuw veel van zijn reputatie verschuldigd geweest aan zijn walvis. Laten we hopen dat Oostende dat niet definitief vergete...

Enige naslagwerken.

BERNAERT, 1828. Verslag nopens den walvisch op den 5 November 1827, nabij Ostende op het strand geworpen en van de feesten, door H. Kessels gegeven. - Rotterdam, 47 pp.

DE SMET W.M.A., 1973. De De walvisgeraamten van de Antwerpse Dierentuin en van Planckendaël. - Zoo, 39, pp. 50-55.

DE SMET W.M.A., 1974. Inventaris van de Walvisachtigen (Cetacea) van de Vlaamse Kust en de Schelde. - Meded. Kon. Belg. Inst. Natuurwet., Biol, 50, no 1, 156 pp.

DUBAR J., 1828. Ostéographie de la baleine, échouée à l'est du port d'Ostende le 4 novembre 1827. - Bruxelles, 61 pp.

MOENS J., 1977. Een «Koninklijke» Walvis te Antwerpen in 1829 - Antwerpen 1977. pp. 155-168
Morren Ch. F.A., 1829. Over de Balænoptera rostrata van Fabricius en beoordeling der werken, welke over een dier dezer soort, den 4 November 1827, ten Oosten van den haven van Ostende gestrand, uitgegeven zijn. - Bijdr. Natuurk. Wet., 4, pp. 52-84.



LES NEGRIERS DU VINGTIEME SIECLE

Par J.M. de DECKER de BRANDEKEN

Le 17 février 1976, le «Seagull», cargo de 9.000 tonnes enregistré au Libéria, disparut corps et biens au cours d'une violente tempête alors que, faisant route de Casablanca à Priopo avec une cargaison de phosphate, il se trouvait au large de la côte sud de la Sicile. Aucun S.O.S. n'avait été lancé et les opérations de recherche ne furent entreprises que plus d'une semaine après la date d'arrivée présumée du navire à destination.

Le rapport d'enquête du Bureau Libérien des Affaires Maritimes suppose que l'absence de signal de détresse s'explique par le fait que le navire avait dû couler soudainement dans une zone d'eaux peu profondes où il est reconnu qu'un vent force 9 ou 10 est susceptible de décupler la force des vagues. Le «Seagull» avait dû être pris de flanc par une de ces vagues au moment où il avait changé de cap.

Mais que faisait le «Seagull» dans cette zone dangereuse alors que la tempête avait été annoncée par la météo et qu'il aurait pu prendre une route au nord de la Sicile à bien moindre risque ?

On ne le saura jamais. Tout permet de croire qu'expliquer les conditions dans lesquelles le navire entreprit son voyage, c'est expliquer le drame.

Ce voyage devait être le dernier du cargo avant sa mise à la ferraille. De tous les membres de son équipage, seul le capitaine Bernard Battude, un Français, possédait une licence valide. Le navire n'avait à son bord aucun ingénieur, officier de navigation ou autre officier qualifié. Son personnel était constitué de marins jeunes et non qualifiés, dont 19 Africains,

L'un des éléments les plus compétents à bord était, finalement, Franc Junakovich, apatride d'origine yougoslave, spécialiste radio qui en l'occurrence faisait fonction d'officier de navigation. Franc Junakovich n'avait pour tout diplôme qu'un brevet de second-maître périmé depuis belle lurette !

Depuis plus de deux ans maintenant, la veuve et le fils de Junakovich sont engagés dans une bataille acharnée non seulement pour obtenir une indem-

nisation quelconque des compagnies d'assurance, mais aussi pour qu'il soit mis fin aux abus que permettent les pavillons de complaisance à une époque où l'effondrement des prix du fret maritime rend presque irrésistible la tentation d'y avoir recours pour en retirer des avantages financiers.

Les transformations de l'économie mondiale, les progrès de la science et de la technique ont modifié profondément les conditions d'utilisation de la mer comme moyen de communication.

La modification la plus spectaculaire dans le mode d'exploitation maritime et commercial est sans contredit l'apparition de ce que l'on a convenu d'appeler les «pavillons» de complaisance. L'expression est employée pour désigner les pavillons de certains pays où les lois permettent l'immatriculation de navires appartenant à des ressortissants ou armements étrangers. Ces législations complaisantes permettent à de nombreux armements, principalement américains, d'échapper à la législation sociale et aux pressions syndicales de leur pays d'origine, tout en bénéficiant en outre d'appréciables avantages fiscaux.

L'usage de ces pavillons facilite la réalisation d'investissements productifs tout en réservant aux bailleurs de fonds le droit de contrôler effectivement l'utilisation des capitaux investis. Non seulement les recettes des navires immatriculés sous ces pavillons ne sont pas soumises à un impôt sur le revenu, mais l'immatriculation elle-même ne comporte pas d'autre formalité que le versement d'un droit nominal peu élevé, avec la garantie qu'il ne sera pas majoré dans la suite.

Pour immatriculer un navire sous pavillon de complaisance, il suffit de créer dans le pays choisi une société à laquelle le bateau est vendu avec un crédit à long terme. S'il n'existe pas de réglementation maritime nationale, ce qui est généralement le cas, l'armateur peut engager des équipages non qualifiés auxquels il versera des salaires très nettement inférieurs à ceux des marins des autres flottes. Il ne sera pas contraint, d'autre part, à supporter les frais afférents aux charges sociales.

Autre avantage retiré des pavillons de complaisance : les navires ne sont pas soumis aux contrôles de sécurité, ce qui en réduit les frais d'exploitation, mais constitue bien entendu un danger, tant pour le bateau lui-même que pour les autres navires. Les risques sont d'autant plus importants aujourd'hui qu'une grande partie des bateaux sous pavillon de complaisance sont des pétroliers.

On comprend que la formule puisse séduire.

L'apparition des pavillons de complaisance remonte à 1924. Ce fut la République de Panama, qui ne comptait à cette époque que quatorze navires, qui accorda à un armement étranger le premier pavillon. Sa flotte compte aujourd'hui 1.600 navires.

Il fallut attendre 24 ans pour voir un autre pays suivre l'exemple de Panama et améliorer son score : le Libéria. En 1948, le Libéria ne possédait que deux navires. A l'heure actuelle, la flotte libérienne est devenue la plus importante du monde. Avec ses quelque 57 millions de tonnes de jauge brute, elle égale les flottes marchandes des Etats-Unis, d'U.R.S.S. et de Grande-Bretagne réunies

Actuellement une dizaine de pays accordent des pavillons de complaisance à des armateurs américains, italiens, grecs et allemands qui représentent 70% du total, et aussi à des Britanniques et des Français. Le Libéria vient en tête, suivi par Panama, le Honduras, Costa-Rica, le Liban, Chypre, La Somalie et Singapour. Le sultanat d'Oman, dont la flotte est pratiquement inexistante, est le dernier venu dans la course. Aucun pays du Moyen-Orient ne possédant une flotte marchande importante, il a estimé que de nombreux armateurs, particulièrement ceux qui sont spécialisés dans le transport du pétrole, devraient être attirés par un pavillon arabe. Pays producteur de pétrole et de gaz, il pourrait très rapidement disposer d'une flotte nationale propre.

Au total, on estime que quelque 5.000 unités naviguent aujourd'hui sous pavillon de complaisance, soit un quart de la flotte marchande mondiale.

Personne n'y trouverait à redire, tout cela étant parfaitement légal, si ces 25% du tonnage mondial n'intervenaient pour 37% dans le bilan des sinistres maritimes.

Proportion énorme si l'on tient compte du fait que la plus grande partie du tonnage naviguant sous pavillon de complaisance est constituée par les flottes des grandes compagnies pétrolières multinationales et autres groupes internationaux qui ont adopté ces pavillons pour des raisons exclusivement fiscales. Leurs navires sont modernes et efficaces, leurs équipages aussi bien traités, sinon mieux, que ceux des navires enregistrés dans leur pays d'origine.

La grande majorité des accidents et sinistres est le fait des navires vétustes, sous-équipés et sur-assurés que quelques opérateurs marrons font naviguer dans un seul but de lucre; ce qu'on appelle dans la marine les «cercueils flottants».

Ces cercueils flottants interviennent pour 44,3% dans le décompte des accidents et pertes en mer. Selon les statistiques de l'O.C.D.E., les pertes en navires battant pavillon du Libéria sont le double de celles de tous les autres pays du

monde. Les chiffres montrent également quatre fois plus d'accidents pour les unités sous pavillon panaméen et dix-huit fois plus pour Chypre. Il a également été constaté que ce sont ces navires, procèdent le plus souvent aux opérations de délestage et de dégazage au large des côtes, polluant les mers et les plages.

On estime à quelque 35.000 le nombre de marins naviguant sur ces bateaux tout juste bons pour la ferraille. Et c'est contre ce mode d'utilisation des pavillons de complaisance, qui n'est finalement qu'une des formules les plus sophistiquées du racket à l'assurance, que Mme Junakovich mène campagne, réclamant des contrôles plus sévères et une législation internationale plus draconienne, susceptibles de mettre fin au scandale des «cercueils flottants».

Ces négriers du XXe siècle que sont les armateurs de «cercueils flottants» se dissimulent en général derrière des agents maritimes discrets ou des sociétés holding enregistrées en Suisse, au Liechtenstein ou dans tout autre paradis fiscal. Le recours aux pavillons de complaisance est pour eux le raccourci le plus court vers la fortune.

Ils embauchent à bas prix des marins non syndiqués et le plus souvent non qualifiés, comme ce fut le cas pour le «Seagull», d'origine sud-méditerranéenne ou du tiers monde et les embarquent sur des navires dangereux mais solidement assurés, grâce à la complaisance de quelques employés peu scrupuleux de l'une ou l'autre agence d'inspection maritime qui, pour un certain prix, sont disposés à fermer les yeux sur le fait que le navire ne répond pas aux normes de sécurité exigées par les règlements.

Les cinq principales agences d'inspection maritime sont des compagnies privées régies par un code de déontologie très strict. Mais les frais portuaires et les coûts de réparation sont devenus tels aujourd'hui que la plupart des propriétaires des navires-pirates n'hésitent pas à allonger de substantielles enveloppes à l'un ou l'autre inspecteur moins regardant pour obtenir un certificat de navigabilité de complaisance.

Ces armateurs lésinent d'autant moins sur ce genre de frais que, dans la majorité des cas, leurs navires, de vieux Liberty-Ships ou autres baillies de troisième ou quatrième main sont couverts, coque et cargaison, par de solides assurances, dont ne bénéficient pas, bien sûr, leurs équipages. C'était la cas du «Seagull».

Parlons-en du cas du «Seagull» car il est exemplaire.

Il avait été construit en 1947, allongé en 1961 et acquis en 1967 par ses derniers propriétaires : la «Seagull Shipping Cy» de Monrovia (Libéria) et la société «Agena» de Gênes. Sa coque et ses machines étaient assurées pour quelque 17 millions de francs belges par la compagnie d'assurance «Levante» de Gênes.

Les derniers carénage et inspection de la coque remontaient à novembre 1970, la dernière inspection des machines à avril 1971. Par la suite, quelques contrôles techniques occasionnels avaient été effectués par la succursale gnoise d'un bureau d'inspection maritime.

Ces vérifications et les certificats de navigabilité accordés à leur issue n'empêchèrent pas une explosion de se produire dans la salle des machines, le 31 mai 1973, causant la mort de l'officier mécanicien, alors que le «Seagull» faisait relâche à Douala. Ils ne l'empêchèrent pas davantage d'entamer son ultime voyage avec un trou dans la cale no 1. La dernière cargaison transportée en était responsable, du ciment.

Cela n'était pas passé inaperçu à Casablanca lorsque le «Seagull» y chargea sa cargaison de phosphate. Le capitaine du navire refusa tout chargement dans la cale no 1. Le rapport du Bureau Maritime Libérien ne précise pas pourquoi. Mme Junakovich, qui entreprit le voyage avec son mari mais quitta le navire à Crotone quelques heures avant la catastrophe, elle, n'hésita pas à le dire : la cale no 1 était remplie d'eau de mer. Un navire pourri, une cale remplie d'eau, un équipage incompetent, une tempête soudaine et violente : tous les éléments du drame étaient réunis. Et le drame eut lieu.

La campagne menée par la veuve et le fils de l'officier de navigation, avec l'appui des syndicats, du ministère italien de la Marine Marchande et la presse, contre les armateurs pirates fut couronnée d'un certain succès. Les deux propriétaires présumés du «Seagull», Mr Harry Levinson et le signore Renato Calafatti se retrouvèrent sur la paille humide des cachots, sous la double inculpation d'homicide par imprudence et d'actes ayant abouti à sinistre en mer.

D'après la loi italienne, ce genre de délit est sanctionné normalement par une condamnation à un maximum de deux ans de prison, pouvant éventuellement être remplacée par une amende et à une mise en liberté sous caution en attendant le procès.

Il n'y eut pas libération sous caution pour les deux hommes. Ils avaient prétendu n'être que de simples agents de la «Seagull Shipping Cy» ne possédant aucun bien. La preuve fut faite qu'ils étaient cotitulaires d'un compte important dans une banque de Zurich auquel étaient versées toutes les recettes d'exploitation de la compagnie et qui avait, notamment, été crédité du montant de l'assurance touchée suite à la perte d'un de ses quatre navires, le «Sea Trader», ayant «connu fortune de mer», quatre ans plus tôt, au large des côtes d'Afrique Occidentale.

L'histoire complète des démêlés de Mme Junakovich avec la «Seagull Shipping Cy» serait trop longue à raconter. La veuve de l'officier ne réclamait qu'une modeste pension. On la pria de s'adresser à la Compagnie d'assurance «Oceanus» établie aux Bermudes, qui ne manquerait pas de régler son cas. Elle prit contact avec les représentants londoniens de ladite compagnie, lesquels la renvoyèrent à un bureau d'avocats de Gênes. S'ensuivit une interminable partie de ping-pong entre armateurs, avocats et assureurs. Chacun se renvoyait la balle.

Exemple classique de la situation des veuves et orphelins des marins des équipages des «cercueils flottants» ayant péri en mer. Pour la plupart des ressortissants de pays du Tiers-Monde, quasi-illettrés et sans appui.

A ce jour, les démarches effectuées par Mme Junakovich n'ont toujours pas abouti. Aux dernières nouvelles, elle aurait été informée par la British Insurance Association que la compagnie «Oceanus», à laquelle la «Seagull Shipping Cy» l'avait renvoyée, n'était pas membre de l'Institute of London Underwriters et qu'on ne pouvait donc rien pour elle. Affaire à suivre, donc, mais sans grand espoir de solution.

Les leçons à tirer de tout cela sont claires.

La première est qu'il est urgent de faire la lumière sur les aspects «assurance» de l'utilisation des pavillons de complaisance. La seconde, non moins importante, est que le contrôle des agences d'inspection maritime doit être renforcé.

Il est urgent, aussi, que soit ratifiée par les pays à pavillon de complaisance la Convention internationale pour la sécurité sociale des gens de mer de 1946. Elle ne l'a été jusqu'à présent que par cinq nations : les Etats-Unis, la France, la Grande-Bretagne, la Hollande et la Pologne. Elle ne demande que sept signatures pour entrer en application. Urgent, enfin, de clarifier le rôle des agents maritimes et l'identité et les responsabilités des propriétaires de navires, et de préciser leurs obligations à l'égard des familles des membres de leurs équipages blessés ou décédés en mer.

C'est beaucoup, certes, mais si l'une ou l'autre seulement de ces réformes fondamentales venait à être appliquée, la mort des trente marins du «Seagull» n'aurait pas été vaine.



vervolg pagina 4.

VAN BENEDEN P.J., 1881. Une page l'histoire d'une baleine, ou la cétologie il y a cinquante ans. - Bull. Acad. r. Belg. Sci., 3e Série, 2 pp 630-666:

VAN BENEDEN P.J., 1885 Un mot sur les deux Balénoptères d'Ostende de 1827 et de 1885. - Bull. Acad. r. Belg. Sci., 3e Série, 9, pp 145-151

VAN BREDA J.G.S., 1827. Eenige byzonderheden

ontrent den Walvisch die den 5den November 1827, by Oostende gestrand is. - Algem. Konst- en Letterbode, 1827, pp. 341-349.

VAIDER LINDEN P.L., 1828. Notice sur un squelette de cetacée exposé à Bruxelles en juin et juillet 1828. - Biblioth. Méd. nation- et étr. 5, pp 239-250

VANDER LINDEN P.L. 1829. Quelques observations en réponse à un article de M. Ch. F.A. Morren sur la Balénoptère échouée près d'Ostende, le 4 novembre 1827. - Messenger Sci. Arts, 6, pp. 126-136.

HAVEN VAN ANTWERPEN :

Positieve balans over 1977

Op 6 april jl., had te Antwerpen een informatiedag plaats voor de Belgische Pers. De zelfde dag bezocht Z.M. de Koning Zeebrugge, het was voor Neptunus uiteraard onmogelijk beide gebeurtenissen te verslaan en alhoewel de dag te Antwerpen bijzonder aantrekkelijk was, hebben we voor Zeebrugge moeten opteren. Hieronder bezorgen wij echter wel de balans 1977 van de haven van Antwerpen.

De persnota van de Antwerpse "GOM" en deze van de Informatiedag zelf, hebben we liefst niet besproken. Zonder een standpunt in te nemen, sluiten we ons toch ergens aan bij de uittaling van Premier Tindemans... "Antwerpen moet een verfijnde diplomatie aanwenden, niet agressief en niet kwetsend".

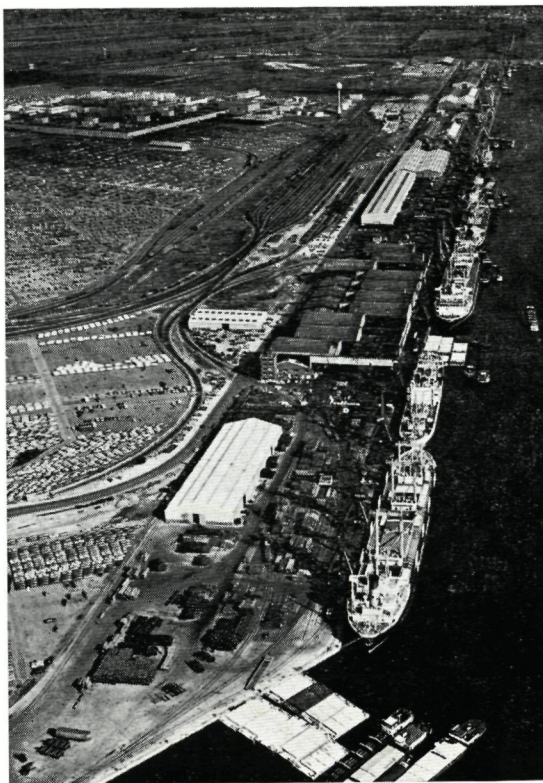
E.V.H.

In het verslag over de werking in 1977 van hun vereniging drukken de leden van de Groepering der Havenbelangen van Antwerpen hun tevredenheid uit over de positieve balans die over de havenbedrijvigheid van het afgelopen jaar kon opgesteld worden maar verklaren zij anderzijds bekommerd te zijn wat betreft de investeringspolitiek die de centrale overheid toepast en die vraagtekens doet rijzen omtrent het ritme en de omvang van de infrastructuurwerken die de toekomst van Antwerpen moeten veilig stellen. Concreet stelt het jaar-rapport in dat verband de vraag of een klein land zoals België zich werkelijk de luxe mag en kan veroorloven, in een periode van recessie, miljarden te pompen in nieuwe havenprojecten waarvan de rentabiliteit meer dan twijfelachtig is en die op langere termijn tot trafiekverschuivingen tussen Belgische havens onderling zouden kunnen leiden. Het rapport vreest dat het hier gaat om een «bewust blindemansspelletje» gespeeld door hoge gezagsdragers die blijkbaar een realiteit zoals de concentratie van meer dan 700.000 Belgen in de Antwerpse agglomeratie, met haar ongeëvenaarde dienstensector en haar jaarlijkse miljardeninbreng in de staatskas, willen «vergeten». Een vergetelheid die het Antwerpse gemeentebestuur via zijn politieke mandatarissen herhaaldelijk heeft onderstreept en aan de kaak gesteld.

Scheepsverkeer en goederentrafieken

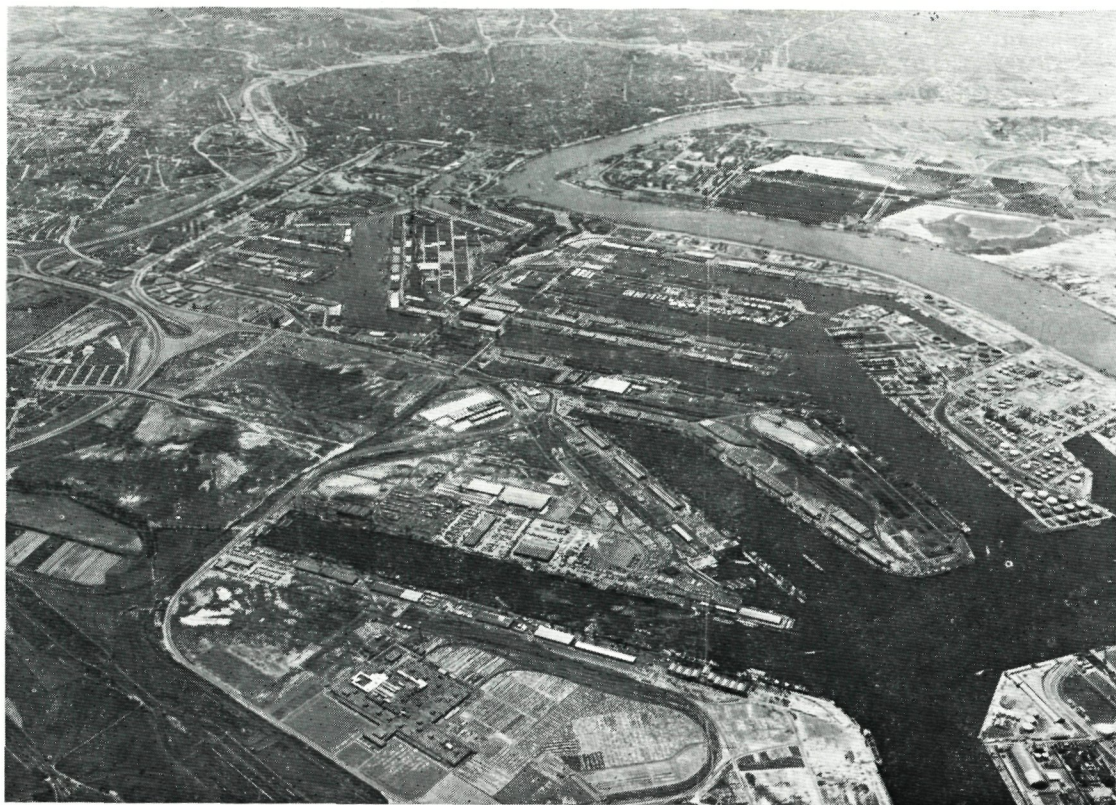
Het jaarrapport 1977 dat door Voorzitter Walter Osterrieth aan de ledenvergadering werd voorgelegd bevat een inleiding waarin een overzicht wordt gegeven van de havenconjunctuur en van de initiatieven - o.a. inzake infra- en suprastructuurwerken, opslag en behandeling van goederen - die ertoe bijdragen de strijdbaarheid van de groeipool Antwerpen op peil te houden.

In die inleiding wijst de auteur van het rapport, Directeur-Generaal J.F. Willemsens, erop dat na een gedeeltelijk herstel, in 1976, van de economische crisis, in 1977 eerder dient gesproken te worden van een stabilisatie, alhoewel de meeste grote Europese zeehavens toch een kleine achteruitgang kenden (1).



De opslag- en overslaginstallaties voor ijzer- en staalproducten. Een opvallende vooruitgang in 1977 voor de ijzer en staaltrafiek : + 18,9 %.

(1) Tr illustratie volgende cijfers (voorlopige gegevens)
Franse havens : Marseille (-5 percent), Le Havre (-4,6 percent), Duinkerken (-2,5 percent), Bordeaux (-5,9 percent), Rouen (+ 8,4 percent), Nantes-Saint Nazaire (+5,5 percent).
Nederlandse havens : Rotterdam (- 4 percent), Amsterdam (-10,5 percent).
Duitse havens : Hamburg (+ 2,5 percent, Bremen (statusquo).



Luchtzicht haven van Antwerpen

Dank zij een vooruitgang in het stukgoed - sector waarin de haven een uitstekende faam blijft genieten - en niettegenstaande de blijvende relatieve zwakte van de ijzer- en staaltrafiek - kan Antwerpen echter een positieve balans voorleggen.

In het totaal liepen in 1977, 17.703 zeeschepen de haven aan, wat 8 eenheden minder was dan in 1976, maar de tonnenmaat steeg met bijna 2 miljoen ton. Dit gunstig resultaat mag ondermeer toegeschreven worden aan de zich van jaar tot jaar verbeterende bevaarbaarheid van de Schelde. Intensieve baggerwerken maken het inderdaad mogelijk dats steeds groter schepen (thans met een maximum diepgang van 44,6 voet bij gunstig tij) de haven aanlopen, terwijl de overgrote meerderheid (90%) van het scheepvaartverkeer van en naar Antwerpen zelfs onafhankelijk is geworden van de getijstanden.

Wat het goederenverkeer betreft blijkt uit de voorlopige jaarcijfers van de Havenkapiteinsdienst, medegedeeld door de Algemene Directie van het Havenbedrijf, dat 1977 met een winstmarge afgesloten werd.

Gedurende het voorbije jaar bedroeg het totale maritieme goederenverkeer 69 miljoen ton wat een verhoging van 2,8% tegenover 1976 (67,1 miljoen ton) betekent.

Wat specifiek het massagoed aangaat werd een verlies geboekt van 0,8% (—9,1% bij de aanvoer en + 20% bij de afvoer); het stukgoedverkeer daarentegen kende een verhoging van 9,5 % (—9,9% bij de aanvoer en + 24% bij de afvoer). Een opvallende vooruitgang werd in vergelijking met

het povere 1976 geboekt in de ijzer en staaltrafiek (+18,9%) en het container en Ro/Roverkeer.

Naast de maritieme trafiek was er ook nog de aanvoer van 27,2 miljoen ton ruwe petroleum door de R.A.P.L. wat een verhoging van 37,8% betekent tegenover 1976. Deze verhoging in de import van ruwe petroleum is voornamelijk te danken aan het feit dat de nieuwe Esso-raffinaderij in de loop van 1977 volledig operationeel werd.

Containers en Ro/Ro

De evolutie in de goederenbehandelingstechnieken heeft zich ook in 1977 weerspiegeld in een groeiend containerverkeer. In de eerste elf maanden werden immers zowat 280.000 containers behandeld wat neerkomt op een stijging van 23,5% t.o.v. 1976. Ook hier was schaalvergroting sterk merkbaar vermits de tonnage van de per container vervoerde goederen een verhoging van 31,8% boekte (4,51 miljoen ton).

De verschepingsmogelijkheden voor containers en Ro/Ro vanuit Antwerpen werden uitgebreid. Nieuwe containerlijnen werden geopend naar havens aan de Amerikaanse Westkust, de Afrikaanse Westkust en vooral de Perzische Golf, terwijl de mogelijkheden voor Ro/Ro verkeer uitgebreid werden met nieuwe diensten naar o.m. Gothenburg (Zweden), Sharjah (U.A.E.) Lagos/Apapa (Nigeria), Hodeidah (Jemen), Helsinki en Hamina (Finland).

Het goederenverkeer met Ro/Ro bedroeg in 1977 meer dan 1 miljoen ton, wat een stijging betekent van 27,1% ten opzichte van 1976.

Binnen- en Rijnvaart

In 1976, het eerste volledige gebruiksjaar van de Schelde-Rijnverbinding, werden reeds resultaten bereikt die boven de verwachtingen lagen. In 1977 lag het gebruik van de Schelde-Rijnverbinding door binnenschepen en duwbakken nog hoger: in totaal telde men aan de Kreekraksluizen 67.589 eenheden waarvan 34.579 in de richting van Antwerpen en 33.010 uitgaand. Dit betekent een stijging van 7,5% tegenover 1976 waarin 62.873 eenheden werden geteld. De scheepstonnemaat totaliseerde 66.216.533 ton in 1977 tegenover 62.631.808 ton in 1976.

Belangrijk voor de toekomstige evolutie van het verkeer op de Schelde-Rijnverbinding was de beslissing die de Nederlandse regering in 1977 nam om de vaarweg tegen 1985 volledig getijdenvrij te maken.

Opslag en behandeling

Opvallend is dat ook in 1977 veel nieuwe stapelruimte in gebruik werd genomen of dat plannen bekend gemaakt werden die de opslagmogelijkheden in een nabije toekomst verder zullen doen toenemen. Dit wijst erop dat Antwerpen als centrum voor stockage en fysieke distributie van goederen verder aan belang wint.

Van het nieuw stedelijk entrepotcomplex, gesitueerd tussen de containerzone en het 6de havendok werden in 1977 20.000 m² overdekte stapelruimte in gebruik genomen. Bij de voltooiing in 1980 zal dit complex een oppervlakte van meer dan 10 ha

beslaan. Ook de prive-sector heeft zijn opslagcapaciteit uitgebreid: in totaal werd meer dan 100.000 m² nieuwe, gesloten opslagruimte in gebruik genomen door privé-bedrijven.

Geïnvesteed werd eveneens in gespecialiseerde terminals voor containerverkeer en voor granen en derivaten (met als uitschieter de nieuwe SAMGA-silo met een capaciteit van 45.000 ton).

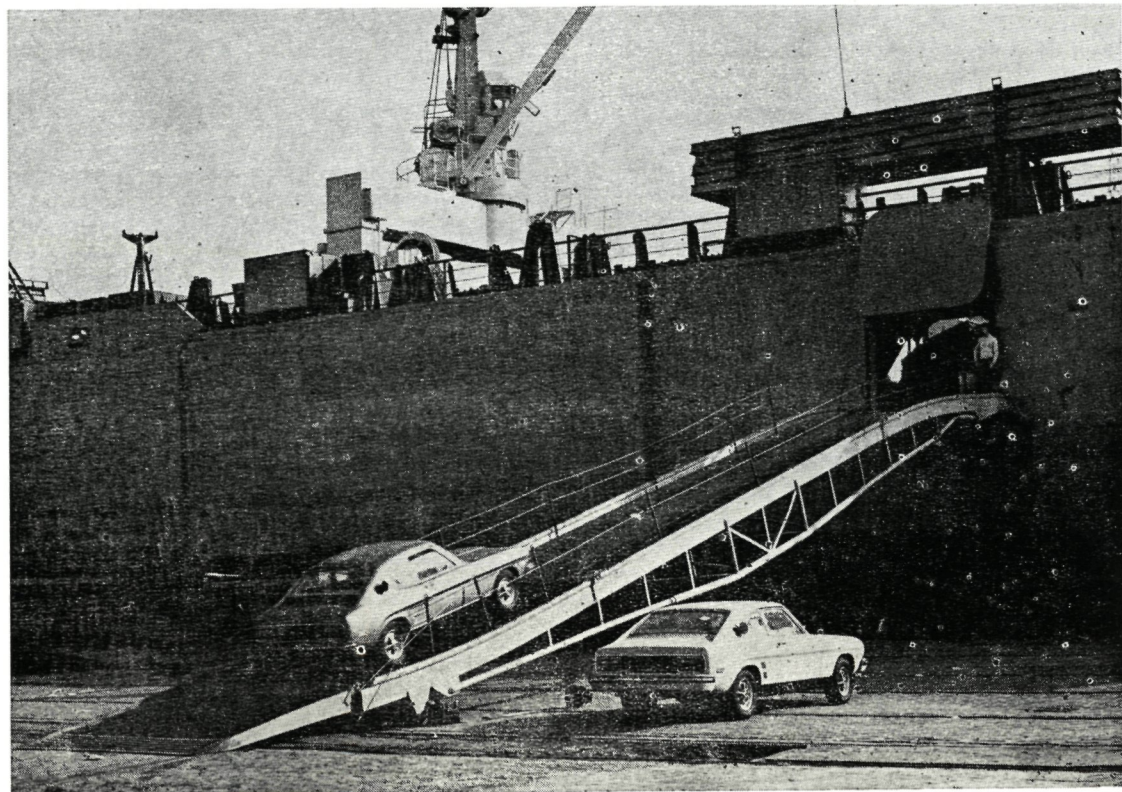
Vermeldenswaard is dat vorig jaar opmerkelijk veel zware colli via de haven verscheept werden. Deze colli, zeer uiteenlopend van aard (van 172 ton generatoren en lange buizen tot hele fabrieksinstallaties en een ureumreactor van 380 ton), hebben dit gemeen dat hun behandeling uiterst precisiewerk vergt en een grote ervaring. Inpikkend op deze evolutie werd door de gemeenteraad van Antwerpen aan een studie bureau opdracht gegeven een ontwerp te maken van een zware vlotbalk, die in staat zal zijn lasten tot 800 ton te hijsen.

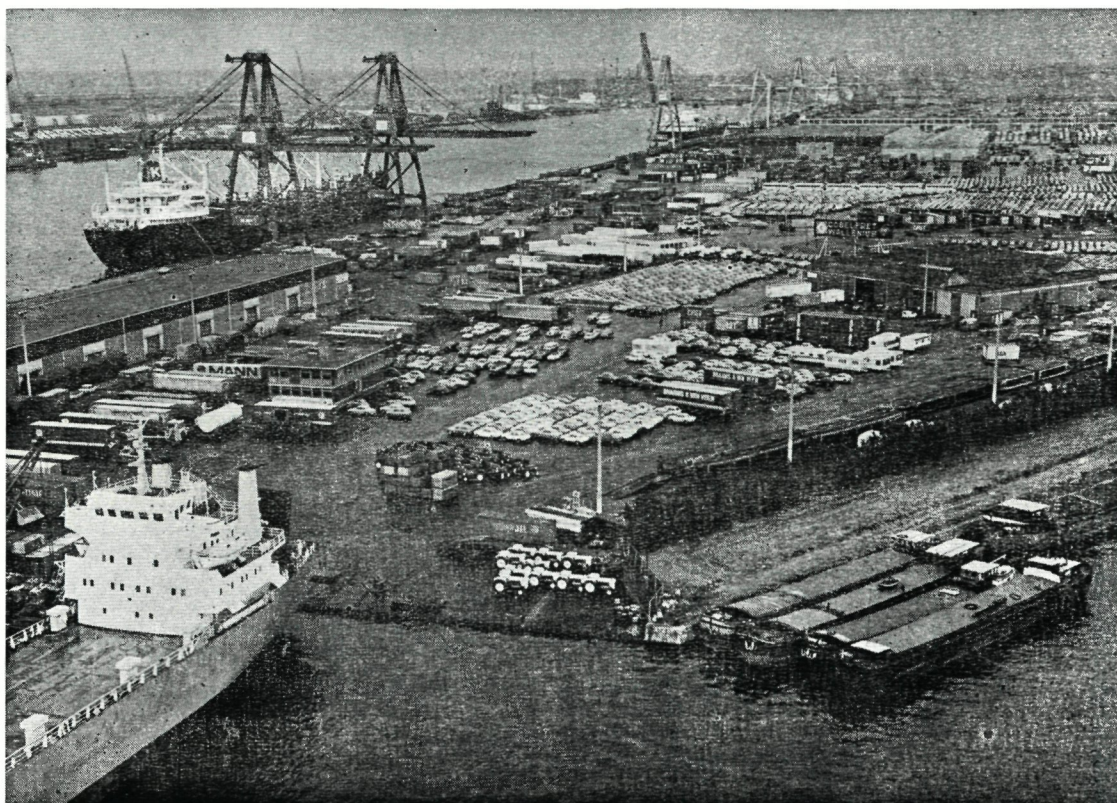
Industrievestiging

Met een aandeel variërend van 25 tot 30% in het totale goederenverkeer heeft de industrie een vaste plaats in het havengebeuren verworven. Daarom ook weerhoudt deze sector van de Antwerpse economie de bijzondere aandacht van de havenverantwoordelijken.

Qua industrievestiging werd 1977 vooral gekenmerkt door de verdere uitbreiding van de chemische industrie in de havenzone. Bij BASF werd gestart met de productie (50.000 ton per jaar) van polyetherpolyol en werd het zwaartepunt van de globale polyerethaan-fabrikatie naar Antwerpen verlegd,

Gespecialiseerde stukgoedtrafiek in de haven van Antwerpen: in 1977 bereikte het RO/RO verkeer meer dan 1.000.000 ton. Dit betekent een stijging van 27% t.o.v. 1976





Churchilldok : container- en RO/RO-centrum

door de produktie van het polyurethaan-voorproduct M.D.I. te verhogen van 25.000 ton naar 40.000 ton per jaar.

BASF is ook met de bouw gestart van een ethyleen-diamine installatie (capaciteit : 30.000 ton per jaar) en een volbiologisch zuiveringsstation. Het milieuaspect krijgt trouwens de nodige aandacht vanwege de grote industriële bedrijven vermits ook Monsanto een nieuw biologisch zuiveringsstation bouwt. Bij Bayer Antwerpen werd op de rechteroever een anilineinstallatie in bedrijf genomen met een jaarlijkse capaciteit van 72.000 ton; terwijl op de linkeroever de produktie van glasvezels een aanvang nam en men ook startte met de bouw van een tribunil fabriek, die een jaarlijkse capaciteit van 3.000 ton zal hebben.

Infrastructuur en havenuitbreiding

Op de rechter Scheldeoever wordt gestadig voortgewerkt aan de infrastructuuruitbreiding. Van het Nieuwe Havendok werden de kaaimuren voltooid en de realisatie van de verbinding tussen het 5de Havendok en het Amerikadok gaat naar de eindfase. Aan het wegnnet werden vooral verbeteringen aangebracht in het noordelijke havengedeelte en aan de verbinding met de E3, in het zuiden van het havengebied. Een tweede brug over de Van Cauwelaertsluis, waarvan de bouw in 1977 begonnen werd, zal de wegeninfrastructuur in het hart van de haven verbeteren. Ook de havenuitrusting werd uitgebreid en eind 1977 werden nog 12 nieuwe walkranen aangekocht voor de behandeling van stukgoederen.

Op de linker Scheldeoever werden baggerwerken uitgevoerd aan het eerste dokgedeelte dat later samen met de Kallosluis in dienst zal worden genomen, terwijl de toegangseul tot die sluis praktisch voltooid is.

Promotie-activiteiten

Uit dit overzicht trekt het rapport het besluit dat de cijfers en feiten het bewijs leveren dat Antwerpen zich geenszins laat teneerdrücken, noch door de nationale, noch door de internationale economische en politieke omstandigheden.

Dit komt ook tot uiting in de zeer intense activiteit die in 1977 met het oog op de promotie van de Antwerpse belangen aan de dag werd gelegd.

Op het vlak van de **manifestaties** werden door de Groepering der Havenbelangen in 1977 in nauwe samenwerking met de overheid twee economische missies georganiseerd naar de Maghreb-landen, werden grote havendagen belegd in Duisburg, Metz, Straatsburg, Saarbrücken en Lissabon en grepen in Antwerpen zelf een vijftiental belangrijke bijeenkomsten plaats afgestemd op diverse sectoren van het hinterland en foreland van de haven. Voor de **havenpublicaties** werd ook vorig jaar een ernstige inspanning geleverd : naast het prestigetijdschrift *Hinterland* en het Viertelig *Vademecum* van de haven werd in 1977 een nieuwe Nederlandstalige en Duitstalige versie van de monografie verspreid met een oplage van resp. 11.000 en 6.400 exemplaren. De totale oplage van de monografieën die de jongste jaren werden gerealiseerd en ver-

spreid, werd aldus op 44.900 exemplaren gebracht, bestaande uit een Nederlandse, Franse, Duitse, Italiaanse, Spaanse, Portugese en Engelse versie. Bovendien werd de viertalige bijlage aan de monografie herwerkt en op 17.000 exemplaren herdrukt. Ten slotte werd een 2de druk gerealiseerd van de kaart der Westeuropese binnenwateren.

Antwerpen bekend maken

Het jaarrapport wijdt ook aandacht aan de relaties die de Groepering onderhoudt met de pers, de onderwijssector en met andere economische en beroepsverenigingen en diensten.

Tot besluit onderstreept het rapport dat ook in 1977 heel wat energie en fondsen in promotie-activiteiten van het Stadsbestuur, Groepering der Havenbelangen en het bedrijfsleven werden geïnvesteerd. Spijtig genoeg kan de opbrengst van die investeringen moeilijk beoordeeld worden omdat de resultaten van P.R.-en promotie-acties ten voordele van een groeikern zoals Antwerpen omzeggens niet te meten zijn.

Reacties van havengebruikers en klanten - en, een enkele maal, van... concurrenten - wijzen er echter op dat de jarenlang volgehouden campagnes wel degelijk vruchten afwerpen, ondermeer wat betreft het bekend maken van de mogelijkheden van de haven en haar aanverwante bedrijvigheden.

Het gebeurt nog wel eens dat een verlader Antwerpen geografisch niet in België situeert. Sommige briefomslagen zijn in dit opzicht onthullend. Het is echter uitzonderlijk te noemen wanneer men nog firma's aantreft - zelfs in ver afgelegen landen -

die Antwerpen niet vereenzelvigen met het begrip «wereldhaven».

Of een bepaalde firma ooit tot het klanten-pakket van de haven zal behoren hangt af van talrijke factoren; de P.R.-verantwoordelijken zijn er in elk geval in gelukt het aantal ondernemingen dat onkundig is van het bestaan van Antwerpen tot een minimum te herleiden.

Tot dat resultaat hebben honderden Antwerpenaars bijgedragen, als lid van bestuursorganen, werkgroepen en commissies van de Groepering of -eenvoudigweg, maar even efficiënt - als actief deelnemer aan de talrijke missies, havendagen en promotiereizen ingericht door dit Antwerps P.R.-instrument.

In dat resultaat zit ook een heleboel hulp en steun verscholen van Belgen buiten Antwerpen of buiten de landgrenzen die in overheidsinstellingen, diplomatieke en consulaire posten en Kamers van Koophandel of als vertegenwoordigers van de Groepering in het buitenland, mede de vlag van de eerste Belgische haven hebben gezwaaid om op die manier de verkoop van haar havendiensten - een door de Staat als belangrijk erkend export-produkt - te stimuleren.

Via het jaarrapport verklaren het bestuur en de leden van de Groepering der Havenbelangen van Antwerpen fier en gelukkig te zijn zulk wijdvertakt en internationaal team onder de Antwerpse kleuren te zien optreden en ijveren ten voordele van de gehele gemeenschap die in deze moeilijke tijden van economische crisis elke steun en medewerking dankbaar begroet.

'T JACHTHUIS VAN EVERSAM

EVERSAMSTRAAT, 2

STAVELE 057/40 01 28



Gelegen "bachten de kupe" in een bijzondere rustige omgeving - Specialiteit van geroosterde vis- en vleesgerechten op HOUTVUUR - Wild vanaf 28 juli Tijdens het week-end, tafels voorbehouden A. U. B. - Enig Jachtdecor - Alle dagen open gedurende Juli en Augustus

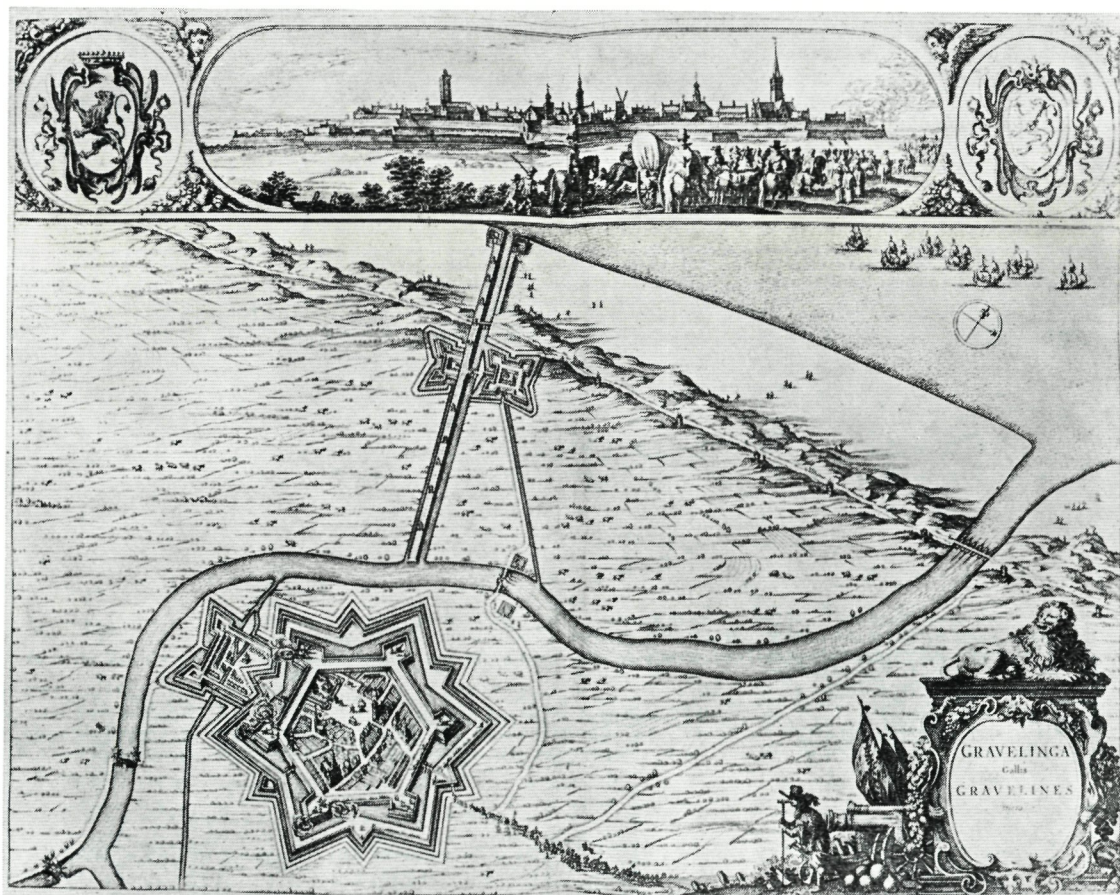
Situé, "bachten de kupe" dans un environnement reposant - Spécialité de grillades, de viande et de poisson, au feu de BOIS Gibier à partir du 28 JUILLET - Réserver vos tables en week-end - Cadre de chasse unique - OUVERT tout les jours pendant Juillet et Août

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

GRAVELINES OU GREVELINGEN

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

Par J. Verleyen



Le berceau dans lequel va naître GRAVELINES

Tout au long de huit siècles, des Romains à Charlemagne, le berceau dans lequel va naître Gravelines va se constituer par l'apport de divers éléments. Il y a un élément naturel, c'est la mer qui parle plus haut que l'homme. Elle vient, elle se retire, à nouveau. Il y a des éléments humains, ce sont les Marins, les Romains et les Gallo-Romains, les Frisons et les Saxons, les Francs qui remplacent les Romains et enfin les missionnaires chrétiens, venus du Sud ou venus du Nord, qui viennent évangéliser les uns et les autres.

C'était au temps de la première transgression marine...

Les pédoles enseignent que la mer n'avait pas attendu l'arrivée de Jules César pour empiéter sur côte. On estime qu'au cours du II^e siècle avant J.C., la mer rompit le solide cordon de dunes qui protégeait alors notre littoral sur toute sa longueur. Ce cordon de dunes était millénaire. Il en reste un fragment solide qui a échappé à toutes les transgressions marines. Ce sont les importantes dunes actuelles de Ghyselde-Adinkerke et La Panne. Au nord, ce cordon de dunes s'étendait de plus en plus loin au large, par rapport à notre côte actuelle, pour rejoindre les dunes anciennes des îles zélandaises et de la Hollande du Sud. Toute cette partie du cordon dunal a disparu ultérieurement laissant la mer gagner du terrain. Derrière ce cordon de dunes très anciennes, s'étendait la plaine de l'actuelle Flandre maritime (Blootland en France) avec la différence que cette plaine s'élargissait vers le Nord. C'était une plaine tourbeuse, très ancienne également. Au cours du II^e siècle avant J.C., des ruptures se produisirent dans le cordon dunal, l'une très importante, à Klemsterke (Le Coq) et l'autre à Wulpen, au nord de Furnes. Klemsterke est encore de nos jours un des points

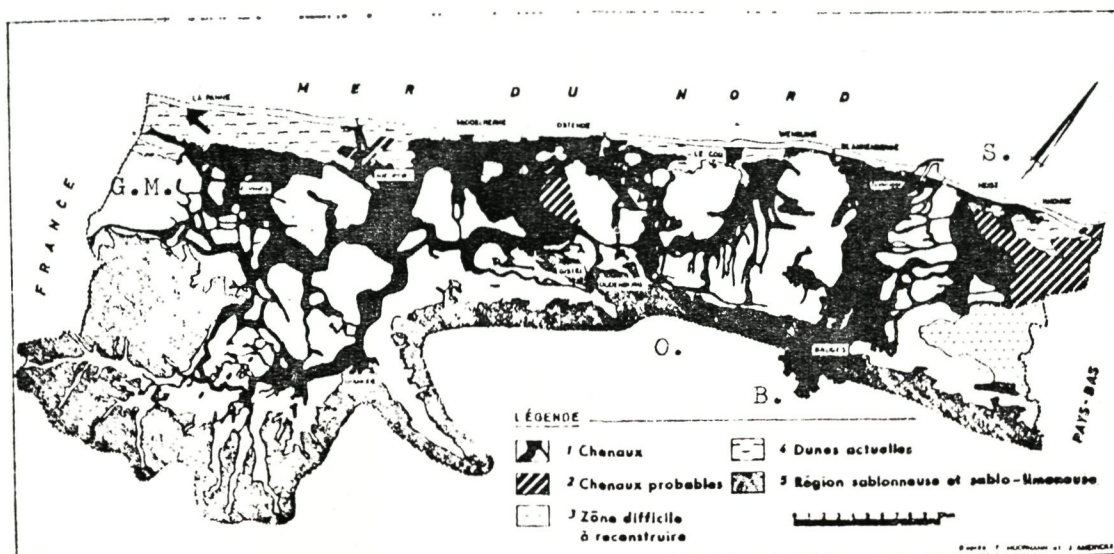
les plus faibles et les plus menacés de notre côte et des travaux de consolidation s'y avèrent nécessaires. Le résultat de cette montée du niveau de la mer et des ruptures du cordon dunal fut que la plaine tourbeuse se transforma en un immense marécage dans lequel la mer arrêta la croissance de la tourbe. Bien entendu, l'eau dominait encore plus dans les estuaires de l'Aa et de l'Yser (qui, en ces temps, se jetait dans la mer à Coxyde).

Ainsi se vérifie ce que nous avons appris dans les manuels d'histoire, à savoir qu'à l'arrivée des Romains, notre côte s'étendait plus au large qu'actuellement, qu'elle était marécageuse et entrecoupée de nombreuses criques.

Le pays situé en arrière de la plaine maritime (Houtland en France) était, par contre, recouvert d'immenses et épaisses forêts qui furent réduites de plus en plus par les défrichements du Moyen-Age. Ainsi se vérifie ce qu'a écrit César, à savoir que pour parvenir à la côte et pour traquer les Morins et les Ménapiens jusque dans leurs repaires, il dut d'abord franchir d'inextricables forêts, pleines d'embûches tendues par nos ancêtres, et ensuite franchir des marais peu commodes à traverser. A proximité de l'Aa, les forêts de Clairmarais et d'Eperiecques (1.200 hectares qui abritent un immense «bunker» de lancement des V.1 et V.2) et les bois de Watten sont encore des vestiges de l'immense forêt citée par César.

La baisse du niveau de la mer, qui se fit sentir au I^{er} siècle après J.C., entraîna un relatif assèchement de la plaine tourbeuse qui demeura cependant un site assez peu hospitalier, présentant, de ci de là, des buttes de tourbe laquelle, aux endroits qui avaient échappé à l'inondation, s'était tellement développée qu'elle avait poussé en hauteur. C'est ainsi que les Grandes Moères franco-belges furent initialement une hauteur qui ne fut

Croquis extrait de l'ouvrage "Histoire du paysage rural en Flandre" par le Professeur Dr A. Verhulst et reproduit avec son aimable autorisation. On y voit les dunes anciennes de La Panne et les dunes nouvelles du Coq ; la butte des Grandes Moères (G.M.) ; la "Schipgatreek" dans laquelle naîtra Furnes ; les chenaux d'Oudenburg (O), Bruges (B), Sincfal (S).



Aires de rupture et chenaux de la transgression du haut Moyen Age (IV^e - VIII^e siècles).

plus recouverte par les transgressions marines suivantes. Ce n'est que par l'assèchement de la tourbe et son exploitation ultérieure que les Moères devinrent une immense excavation remplie d'eau que Wenceslas COBERGHER assèche une première fois de 1620 à 1627. Dans cette plaine tourbeuse, il subsista des marais d'eau douce. Il y a avait aussi quelques petits arbres, des aulnes et des noisetiers, dont on a retrouvé des pollens dans la tourbe. (source : «Histoire du Paysage rural en Flandre» par le Professeur A. VERHULST).

Les Morins.

César trouva notre côte occupée par les Morins et les Ménapiens. La région de l'estuaire de l'Aa se situe indiscutablement en Marine dans laquelle il y avait deux villes, Théroouanne, capitale des Morins, et Gesoriac (Boulogne). Le territoire des Morins s'étendait au sud jusqu'à la Canche, à l'embouchure de laquelle se trouvait Quentovic (Etaples). Au sud de la Canche, était le territoire des Ambiens. Au nord les Ménapiens étaient proches puis-qu'il semble qu'ils occupaient les hauteurs de Saint Omer et de Watten. Leur capitale était Cassel et, plus tard, Tournai. En arrière du territoire des Morins et de celui des Ménapiens, s'étendait le territoire des Atrébates dont la capitale était Arras. L'estuaire de l'Aa se situait donc au nord du territoire des Morins.

César ne cite pas de chefs parmi les Morins alors qu'il en cite pour d'autres ethnies. Il les range dans la «Confédération des Belges» qu'il trouva sur son chemin terrestre en 57. En 56, alors qu'il est parvenu sur le rivage d'où l'on aperçoit les côtes de l'île de Bretagne, César se voit barrer la route sur mer par une flottille multinationale gauloise, sorte de STANAFORCHAN avant la lettre et que l'on a appelée la «Thalassocratie Gauloise». Morins, Ménapiens, Venètes, etc., en font partie.

Les Morins sont des cultivateurs mais surtout des marins et des commerçants. Comme les Ménapiens, ils traversent régulièrement la mer et ont établi depuis longtemps des comptoirs dans l'île de Bretagne. César décrit les lourdes barques en chêne des Ménapiens et des Morins, construites pour l'échouage, voilées de cuir et munies d'ancres et de chaînes en fer forgé, chose très remarquable pour l'époque. Quand les Morins seront soumis aux Romains, ils s'occuperont d'élevage d'oies, de préparation de poisson fumé et de tissage de lin pour faire des voiles pour la flotte romaine. (source : Dr H. DERVAUX, Soc. Antiquaires Morinie).

Il serait intéressant de savoir comment étaient ces bateaux des Morins et des Ménapiens. Messieurs J. VAN BEYLEN et A. DEVOS, de l'Académie de Marine de Belgique et, respectivement, conservateur et conservateur adjoint du Nationaal Scheepvaart Museum à Anvers, très érudits en matière d'anciennes constructions navales, affirment qu'il n'est pas possible de donner une reproduction ou une reconstitution de ces bateaux. Certains et notamment C. VANDER MEER(*) ont été frappés par la ressemblance présentée par nos anciennes «Schuiten» de Heist et de Blankenberge avec les bateaux décrits par César. De là à se demander si une tradition de construction navale se serait maintenue sur notre côte depuis tant de siècles est une

question qui vient à l'esprit. Messieurs VAN BEYLEN et DE VOS ne le pensent pas. Cette hypothèse à laquelle sont arrivés les historiens et pédologues est aussi réduite à néant par les constatations actuelles à savoir que la côte a été complètement abandonnée par l'homme après le départ des Romains.

Les Romains

Que venait faire César dans nos régions ? Il semble que, poussé par l'ambition de se mettre en évidence à Rome, il a conçu le projet de percer le mystère d'une des extrémités du monde connu d'alors.

Cette extrémité du monde connu, c'est l'île de Bretagne avec laquelle il existe déjà, par l'intermédiaire des Morins notamment, un commerce suivi. Rome importe ainsi de l'étain de Bretagne. César veut mettre la main sur ce commerce au profit de Rome et c'est pour cela qu'il pousse ses légions vers les rivages de la mer qui font face à la Bretagne. Nous l'avons vu aux prises, en 57, avec la Confédération des Belges sur terre. En 56, nous l'avons vu aux prises, sur mer, avec la Thalassocratie Gauloise. Pratiquement sans marine, César eut bien de la peine à venir à bout de cette flottille et dut remettre son invasion à l'année suivante.

Il profite de la fin de l'été 56 pour entreprendre une expédition contre les Morins et les Ménapiens, jusque dans leurs repaires. C'est alors qu'il parle des forêts et des marais à traverser. Une première invasion de l'île eut lieu en 55 mais la grande invasion n'eut lieu qu'en 54. Pour ce faire, César fit construire des centaines d'embarcations. Il se procura notamment du bois dans les forêts de Clairmarais et d'Arques (près de la future ville de Saint Omer) ce qui permet de supposer que la navigation sur l'Aa était déjà peut-être possible. Il dut mettre beaucoup de monde à contribution pour tous ces travaux mais ne parvint pas à se procurer des guides qui connaissaient l'île de Bretagne. Ni promesses ni tortures ne purent les convaincre. S'agissait-il de la défense d'un secret commercial ou de la crainte d'un châtimement inspirée par des croyances religieuses ? Nul ne le sait.

A l'occasion du rassemblement de la grande flotte d'invasion, en 54, César parle du port important, le «Portus Itius» qui était flanqué de deux petits ports voisins. On a beaucoup discuté sur l'identification de ce site. Tous les sites et points cités par César sont du reste souvent difficiles à transposer sur des cartes actuelles malgré les apparentes précisions des «Commentaires». L'accord semble se faire actuellement sur Boulogne tandis que les deux ports voisins pourraient être Wissant ou Wimereux et Ambleteuse, ports aujourd'hui disparus. On a cité également Mardyk qui fut indiscutablement un port romain sur la partie de la côte qui devait être occupée par les Ménapiens.

(*) VANDER MEER, Constant, Pierre, Jean-Marie, architecte géomètre, né à Saint Josse-ten-Node, le 11 décembre 1886, y domicilié, mort le 14 mars 1950, très actif à la Ligue Maritime Belge, dont il fut administrateur, au Touring Club de Belgique (section nautique), au Model Yacht Club, fondateur de la première troupe de Sea Scouts et ensuite du Corps de la L.M.B. (ancêtre de notre Corps des Cadets de Marine actuel) auteur d'un cours de navigation à l'usage du yachting, d'une brochure-conférence «Le Passé Maritime des Belges» et de nombreux articles dans «MARINE». C'était un pionnier des temps héroïques.

Boulogne restera un point solidement occupé. Tous les historiens insistent sur ce point et c'est à retenir.

Les Romains sont demeurés connus comme constructeurs de routes mesurées et jalonnées par des points d'étapes. Elles sont reprises sur des «itinéraires», largement postérieurs à César, et souvent difficiles à retransposer sur le terrain actuel. Boulogne et Mardyk sont citées comme terminus d'une voie romaine. Looberghe, actuellement située sur le canal de la Colme entre Watten et Bergues (Sint Winoksbergen) est également citée comme terminus et semble bien avoir été le poste romain le plus avancé dans l'estuaire de l'Aa, alors encore largement recouvert par les eaux.

Bien avant la fin de la période romaine, la région côtière allait être envahie de deux façons différentes, à nouveau par la mer et, aussi, par des gens portés par la mer. Ces gens, ce sont les Frisons et les Saxons.

Ne quittons pas cette période purement romaine, sans citer un témoignage de Pline qui a visité et

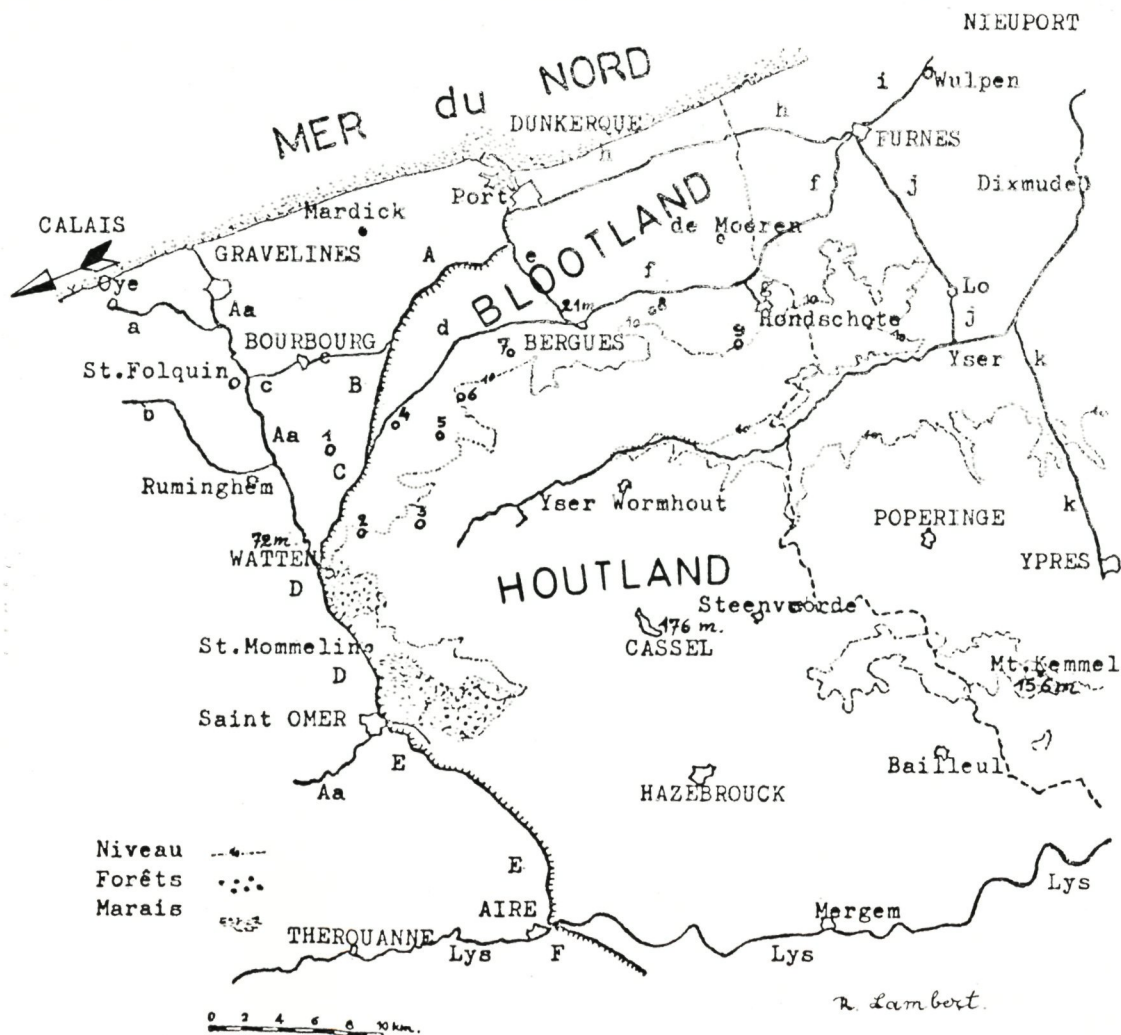
décrit nos régions en 75 (ap. J.C., bien entendu) et qui est demeuré cher aux Tongrois. Ce qui a surtout frappé ce méditerranéen, venu se perdre sur notre côte du bout du monde, c'est le phénomène de la marée. «L'Océan, écrit-il, se répandant à grands flots sur les terres, deux fois par jour, fait douter éternellement si cette contrée est terre ou mer». Pline écrit en 75 à un moment où la première transgression marine doit avoir pris fin et où la côte est toujours protégée par le grand cordon des dunes. (source : Bulletin de la Société des Antiquaires de Morinie).

La mer revient...

Il s'agit cette fois de la seconde transgression dunkerquoise que l'on situe approximativement du IV^{ème} au VIII^{ème} siècles. Cette fois le grand cordon des dunes sera détruit à l'exception du massif toujours existant de Ghyselde-Adinkerke et La Panne. La mer atteignit presque Bruges, Oudenburg et Dixmude. Cette limite extrême atteinte par la mer sera même abandonnée par l'homme à la fin du IV^{ème} siècle, après le départ des Romains.

Légende relative à la première partie :

2 Milliam — 3 Merckegem — 4 Looberghe — 5 Drincham — 6 Pitgam — 7 Steene — 8 Warhem — 9 Killem



En Flandre française actuelle, des points plus élevés comme Sint Winoksbergen (21m.) et Watten (72.) demeurent au sec. La ligne extrême atteinte par les eaux est demeurée visible par la division du pays en deux régions naturelles, le «Blootland», pays jadis recouvert par la mer, et le «Houtland», le «Pays des Arbres». Le «Houtland» est limité, d'ouest en est, par les localités de Watten (72m.), Millam, Merckeghem, Drincham, Steene (qui était située sur la voie de Cassel à Mardyck), Bergues (21m.), Warhem et Killem (17m.) près de la frontière actuelle. On peut y joindre, à juste titre, Looberghe dont nous avons parlé comme terminus d'une voie romaine. La côte se présente comme une véritable succession de pointes qui s'avancent dans la mer. Une fois de plus, les estuaires de l'Aa et de l'Yser sont largement étendus et Gravelines se trouve donc, on ne peut plus, dans la zone inondée. Le massif des dunes anciennes (Ghyvelde-Adinkerke, La Panne), l'immense butte des Grandes Moeres de même que des dunes nouvelles qui se sont créées près du Coq, après la première transgression marine, émergent. D'autres points émergent à marée basse. Cette mer, venue très lentement, était généralement peu profonde sauf en certains points que l'on a appelés des chenaux qui subsisteront après le retrait de la mer. (voir croquis). En somme, disent les auteurs actuels, historiens et pédologues, c'était surtout la marée qui, n'ayant plus devant elle l'obstacle des dunes ou ayant contourné ce qui en restait, pénétrait loin à l'intérieur des terres (10 à 12 kilomètres aux points extrêmes). Ceci confirme ce que dit un auteur de l'époque, Saint Paulin, évêque de Nola, qui rapporte, à la fin du IV^{ème} siècle, que, deux fois par jour, les flots de la mer couvraient les terres basses de la Flandre à une si grande distance à l'intérieur du pays, ce qui donnait aux lieux élevés l'apparence d'îles sortant du sein de l'Océan. La comparaison entre cette citation et celle de Pline illustre bien la différence entre les deux transgressions marines. La plaine maritime n'est plus, cette fois, principalement un marécage mais est presque totalement recouverte par les eaux de la mer tout au moins à marée haute. Ceci explique aussi la disparition totale des arbres et le dépôt de sédiments marins par dessus la tourbe sauf là où elle émerge (sources : Prof. A. VERHULST, opus cité, et Société des Antiquaires de Morinie).

Arrivée et installation des Frisons et des Saxons

Ces hardis pirates germaniques naviguant le long des côtes, sur leurs barques légères, abordèrent très tôt dans la contrée en commettant ravages et massacres. Ils furent d'abord contenus par les Romains qui vont même organiser une défense côtière contre eux (voir annexe). Mais, dès la mort d'Aurélien (275), ils parviennent à s'installer à l'aise. Mieux dans leur élément sur l'eau que sur terre, ils ne se soucient nullement de l'envahissement de la mer. Au contraire, ils en profitent pour s'installer plus loin à l'intérieur du pays. Certains auteurs pensent que les localités dont le nom se termine par «am» ou «ham», comme Millam, Drincham et Pitgam, ont été fondées par les Saxons. Il est vrai qu'en Angleterre, pays dans lequel l'influence saxonne ne peut être niée, on retrouve beaucoup de localités comme Birmingham, Nottingham ou Brixham, port de refuge de nos pêcheurs flamands durant la dernière guerre. D'autres auteurs pensent que le suffixe «am» signifiait une

pointe de terre s'avancant dans l'eau. Nous avons vu que la côte, au point culminant de la seconde transgression dunkerquienne, se présentait sous forme de pointes qui s'avançaient dans l'eau. Il semble donc bien que l'estuaire de l'Aa constitue la pointe extrême de l'avance des Frisons et des Saxons vers le Sud. Le gros s'était établi en Zélande et dans la partie de la Hollande actuelle sise au nord du Rhin. Nous y reviendrons. (Source : Antiquaires de la Morinie).

Les Francs relèvent les Romains dans la lutte contre Frisons et Saxons.

Les Frisons et Saxons vont rester sur les positions occupées, bien à l'abri dans des territoires difficiles d'accès parce qu'ils sont protégés par les eaux. Le sol ferme, par contre, va voir défiler les grandes invasions à partir de $\pm$ 400. Dans le lot des envahisseurs, Vandales, Goths, etc., les Francs vont bien vite dominer la situation et fonder le Royaume de Tournai. En 496, Clovis se convertit au Dieu de Clotilde son épouse et, du coup, le royaume franc devient officiellement chrétien. le royaume franc est divisé par héritage en Austrasie et Neustrie qui se livrent une guerre sans merci, surtout au temps des reines Brunehaut et Frédégonde. La Neustrie comprenait la rive sud de l'Escaut et notre côte. Neustrie et Austrasie tiennent pourtant tête aux Frisons et, en 650, Dagobert I de Neustrie (l'ami de Saint Eloi dont il est question dans la chanson) parvient même à s'emparer de Wiltaburg, ancienne forteresse romaine, qui deviendra Utrecht, mais ne peut la garder. Les Francs sont essentiellement des paysans qui s'adonnent à la culture et à l'élevage dans les grands domaines repris aux Gallo-Romains ou fondés par eux et qui s'appellent «sala» (d'où vient, disent les étymologistes, le suffixe «zele» de nombreuses localités flamandes actuelles). (sources : divers ouvrages sur la vie de Saint Willibrord).

Les Frisons et les Saxons après l'arrivée des Francs.

Les Frisons et les Saxons sont demeurés des gens de mer. En 400 ans, ils se sont assagis. Ce ne sont plus les sauvages pirates du temps d'Aurélien. Ils sont devenus pêcheurs et transporteurs par mer et par eaux intérieures. C'est ainsi que Dorestad, point de jonction de la navigation fluviale et maritime, était devenu un port très important, situé à la jonction du Rhin et du Lek. Ce lieu fut ravagé par les Normands en 834, 837 en 857 et totalement détruit. Le site lui-même disparut complètement à la suite d'une inondation survenue en 860. Des fouilles pratiquées entre les deux guerres et, tout dernièrement, par le Professeur W. VAN ES, ont permis de constater l'importance énorme de cet ancien port. Il est rappelé par la localité actuelle de Wijk-bij-Duurstede (prov. Utrecht). A la navigation maritime ou fluviale, ils adjoignent le commerce tant à l'importation qu'à l'exportation. Ils remontent le Rhin et la Meuse. On les trouve à Paris et à Londres car ils ont de nombreux concitoyens en Angleterre. Ils vendent de tout, même des esclaves. Ils connaissent encore l'esclavage car ils sont restés farouchement païens. A côté de diverses divinités germaniques farouches, ils adorent même une déesse de la mer, Nehalennia, protectrice des marins. Des vestiges de temples de Nehalennia ont été retrouvés en Zélande et nos voisins et amis du nord, plus heureux que nous en matière de découvertes sous-marines, remontent

actuellement à la surface des souvenirs de cette déesse qui proviennent des villages engloutis de l'Oosterschelde.

Les missionnaires chrétiens venus du Sud et venus du Nord

Le royaume franc, même divisé, étant chrétien, il fallait des missionnaires pour l'évangéliser. Quelques missionnaires étaient déjà venus dans la région au temps des Romains. Ils furent massacrés ce qui leur valut l'auréole des martyrs mais il ne subsista rien de leur apostolat. Des missionnaires vont venir du Sud pour évangéliser les Francs romanisés au contact des Gallo-Romains. Il faudra, par contre, faire venir des missionnaires du Nord pour évangéliser les Frisons et les Saxons. Les missionnaires du Sud vont fonder l'évêché de Thérouanne, l'Abbaye de Saint Bertin et celle de Bergues Saint Winok. Le groupe du Nord est constitué par Saint Willibrord et ses disciples. Nous sommes dans les années 600 et, par conséquent, dans le «siècle des saints».

L'évêché de Thérouanne

Aux environs de l'an 590, Saint Colomban, moine bénédictin irlandais, était venu sur le continent et avait fondé notamment l'Abbaye de Luxeuil, en Franche-Comté. Cette grande abbaye devint une pépinière de missionnaires. En 638, Omer, moine de l'Abbaye de Luxeuil et originaire de la région de Coutances (dans l'actuel Département de la Manche, en Normandie), fut désigné pour devenir le 1er évêque de Thérouanne.

L'évêché de Thérouanne, longtemps appelé évêché des Morins, étendait son diocèse jusqu'à l'embouchure de l'Yser. Furnes et Nieuport en firent partie. L'évêché fut supprimé par la Bulle du Pape Paul IV «Super Universas» du 12 mai 1559, dans le cadre de la réorganisation des diocèses entreprise par Charles Quint et poursuivie par Philippe II. Cette réorganisation devait, d'une part, adapter l'organisation ecclésiastique à l'évolution des régions et, d'autre part, essayer d'endiguer les progrès de la Réforme. Le diocèse de Thérouanne sera alors divisé entre le nouvel évêché de Saint Omer (archevêché de Cambrai) et le nouvel évêché d'Ypres (archevêché de Malines). Du reste, Thérouanne n'existait plus à l'époque de cette réforme pour la bonne raison que Charles Quint, en guerre contre le Roi de France, avait fait démolir purement et simplement la ville en 1553. La future ville de Gravelines va donc naître dans le diocèse de Thérouanne. Notons aussi, que pendant cette longue période qui précède la réforme de 1559, tout le reste de la Flandre jusqu'à la mer, l'ouest de l'Escaut et du Braakman, relève au spirituel de l'évêché de Tournai.

L'Abbaye de Sithiu ou de Saint Pierre ou de Saint Bertin

Saint Omer, devenu le 1er évêque de Thérouanne, fit venir de Luxeuil trois de ses compagnons pour l'aider dans son nouveau diocèse. C'est ainsi que Saint Bertin, Saint Mommelin et Saint Ebertram vinrent s'installer en un lieu qui prit plus tard le nom de Saint Mommelin, localité qui existe toujours. Son altitude est de 20 m. L'endroit était donc bien au sec. Ils séjournèrent là 10 ans. En 648, un seigneur du Roi de Neustrie, Adroald, fit don d'une terre dénommée «Domaine de Sithiu», sise à l'emplacement de la future ville de Saint Omer, à condition d'y construire une abbaye dédiée à Saint Pierre. Il fut fait selon les désirs du donateur. Saint Mommelin devint abbé de cette abbaye jus-

qu'au jour de 661 où il fut appelé à succéder à Saint Eloi en qualité d'évêque de Tournai. Saint Eloi venait de mourir après avoir dirigé ce diocèse depuis 641, soit pendant 20 ans. Saint Bertin succéda à Saint Mommelin comme abbé de Saint Pierre et à sa mort, en 709, l'Abbaye de Saint Pierre prit le nom de Saint Bertin. Ce fut une des plus puissantes abbayes de la région durant des siècles, elle a laissé des chroniques très intéressantes pour l'étude de l'histoire, elle va jouer un rôle important dans la création de Gravelines et donnera naissance à la Ville de Saint Omer. (source : Société des Antiquaires de la Morinie).

Saint Winok et Sint Winoksbergen

Il s'agit ici, si l'on veut, d'un homme de l'Ouest qui s'est joint à ceux du Sud. Saint Winok, un Breton, vint à l'Abbaye de Sithiu en 665. Vingt ans plus tard, en 685, il fut chargé par Saint Bertin d'aller fonder une nouvelle abbaye à Wormhout, dans le domaine reçu du seigneur neustrien Hérémare, pas tellement loin de la frontière actuelle. Ce lieu était situé un peu en arrière du Groenberg sur lequel fut bâtie Sint Winoksbergen. Il mourut en 717. Le Groenberg était alors encore baigné par la mer. Cette ville de Bergues Saint Winok est demeurée très flamande. (source : Saint Winoc, Abbé de Wormhout, Patron de Bergues», par l'Abbé Ch. DE CROOCCQ, Annales du Comité Flamand de France 1944).

Saint Willibrord

Saint Willibrord est, de temps immémoriaux, le patron de Gravelines. Comme nous le verrons, dès que ce lieu sera connu, sur le plan historique, on

Saint Willibrord d'après un "antiphonaire" d'Echternach du XI^{ème} siècle (conservé à Paris).

Le Saint porte le "pallium" que lui a conféré le Pape Serge premier.



y trouve une église dédiée à ce saint patron et il en est toujours ainsi.

C'est le moment de rappeler, une première fois, ce que nous avons dit, dans l'introduction, au sujet de l'histoire, de la tradition et de légende.

Saint Willibrord est un moine bénédictin anglo-saxon, originaire du North Humberland. Il est né en 657 ou 658 et entra tout jeune comme «oblat» (enfant offert au monastère par ses parents) au cloître de Ripon où il devint le disciple de Saint Wilfried, futur évêque d'York. Il fit aussi une partie de ses longues études en Irlande (l'île des saints à l'époque) sous la direction de Saint Egbert. Il mourut à Echternach dans la nuit du 6 au 7 novembre 739, alors qu'il entraînait, dit la chronique, dans sa 82ème année. Il avait débarqué avec ses compagnons à Katwijk, à l'embouchure du Rhin, en novembre ou décembre 690. Il avait alors 33 ans comme il le note lui-même dans son calendrier.

Pépin II, Maire de Palais de Clovis II, roi (fainéant) d'Austrasie, venait de remporter une double victoire. Il avait réduit la Neustrie à l'impuissance à la bataille de Tertry en 687 et, en 689, il s'était emparé de Dorestad et de Wiltaburg. Le roi des Frisons Radboud avait été rejeté au nord du Rhin, il avait dû conclure la paix et avait même donné sa fille en mariage au fils de Pépin II. Celui-ci est donc maître de la situation en Occident et se préoccupe de faire évangéliser les Frisons et Saxons païens qui occupent les territoires qu'il contrôle. Pour cela, il faut des missionnaires qui comprennent la langue des Frisons et Saxons. Des missionnaires venus du Sud, comme Saint Eloi et Saint Amand, n'ont pas eu de succès pour cette raison linguistique. Des moines anglo-saxons sont donc tout indiqués.

Il est établi historiquement que Saint Willibrord a fondé le diocèse d'Utrecht et qu'il a évangélisé la Toxandrie, cette région qui recouvre actuellement la Campine anversoise et limbourgeoise, le Noord Brabant et le Limbourg hollandais actuel. De nombreuses paroisses lui sont dédiées de même que des fontaines ou des puits ayant servi, dit-on, à baptiser les païens. Le diocèse voisin était celui de Maastricht dont le titulaire était Saint Lambert. Les deux saints se sont bien connus. Willibrord était spécialisé dans l'évangélisation des Frisons et Saxons.

Cette circonstance de la fondation de l'archevêché d'Utrecht lui a valu d'être reconnu comme fondateur et protecteur de l'Eglise Catholique Hollandaise lorsque le culte catholique fut rétabli en Hollande en 1853.

Saint Willibrord est aussi le fondateur de l'Abbaye d'Echternach en 698. Il s'agissait d'un lieu de refuge situé hors du diocèse normal du saint mais bien dans le vieil évêché romain de Trèves. Un lieu de refuge était nécessaire car Utrecht était trop menacé par sa situation frontalière. On le vit bien en 714 et 715, lorsque coup sur coup, le fils légitime de Pépin II fut assassiné par des Frisons, Pépin II mourut et Radboud, avec l'aide des Neustriens assoiffés de revanche, envahit la Toxandrie. C'est le fils naturel de Pépin II, Charles Martel, qui sauvera la situation et c'est lui qui sera le grand père de Charlemagne.

L'Abbaye d'Echternach existe toujours, après tant de siècles, et c'est cette circonstance qui valut à Saint Willibrord le titre de patron et protecteur du Luxembourg lorsque ce pays accéda à l'indépendance en 1839. C'est aussi l'origine de la fameuse procession dansante d'Echternach. C'est sans nul doute pour atteindre le Grand-Duché de Luxembourg dans le plus profond de son âme que l'ennemi, en se retirant fit sauter la vénérable basilique d'Echternach dans la nuit de Noël de 1944.

Le diocèse d'Utrecht et l'Abbaye d'Echternach sont solidement établis au point de vue historique. Il s'y rattache bien entendu beaucoup de tradition et même de la légende.

Une tradition solide attribue à Saint Willibrord une activité en Zélande. Ce pays était peuplé de Frisons et on y a retrouvé des traces de leur culte comme il a été dit plus haut. Le Professeur A. VERHULST signale aussi que les Frisons occupaient le pays au Nord du Sincfal, golfe qui subsistera après la seconde transgression dunkerquienne. Le mot Sincfal est même un terme frison et il est cité dans les lois frisonnes. Il mentionne que l'on a réuni quelques éléments de preuves historiques au sujet de l'activité de Saint Willibrord dans l'île de «alcheren» (C. DEKKER-Zuid Beveland 1971).

Une tradition solide également affirme que le saint a visité les colonies saxonnes et frisonnes établies sur la rive du sud de l'Escaut et sur notre côte. La tradition affirme qu'il a visité Hulst, Breskens, Klemskerke, Middelkerke, Wulpen (située sur une crique, comme nous l'avons vu) et, plus loin, l'estuaire de l'Aa. Cette tradition est appuyée par la dédicace depuis des temps immémoriaux des paroisses de ces localités à Saint Willibrord, par la présence constatée de Frisons et Saxons dans ses régions et par l'intérêt tout particulier que leur portait le saint. Existe-t-il des preuves ?

Le vénérable Béda, moine bénédictin anglo-saxon, qui a écrit la vie du saint de son vivant (puisqu'il est mort en 734, donc peu avant lui), n'en parle pas. Le moine bénédictin anglo-saxon Alcuin, bien connu comme précepteur du grand Charlemagne, écrivit la vie du saint en se basant sur le témoignage de gens qui l'avaient encore connu. Il parle de la Zélande et de la côte de Flandre pour dire qu'il y avait moyen de passer de l'un à l'autre, à l'autre, à gué, lorsque la marée était basse. Le Hont n'était à cette époque qu'un bras d'eau peu profond et peu large. C'est Thiofrid, abbé d'Echternach, mort en 1110, qui, 400 ans plus tard, écrivit une nouvelle vie du saint et y incorpora la tradition.

Il parle de Gravelines dont le nom était déjà bien connu à son époque et qui possédait déjà une paroisse Saint Willibrord. Mais, il y a ajouté la légende. C'est à Gravelines que Saint Willibrord et ses compagnons auraient touché terre en venant d'Angleterre. Cela, on serait encore tenté de le croire puisque Gravelines est le lieu de la côte où le saint est connu et qui est le plus près de l'Angleterre. Mais, l'abbé Thiofrid va trop loin en ajoutant que la traversée ne s'était pas faite sur un bateau mais sur un rocher mis par Dieu à la disposition du saint faute de navire disponible et que ce rocher était toujours visible à Gravelines (1). On pourrait admettre que le navire ait touché terre

à Gravelines pour remonter ensuite la côte jusqu'à Katwijk. Mais, les auteurs admettent unanimement que la traversée au départ du North Humberland directement jusqu'à Katwijk est établie par les textes anciens. Il s'agit donc d'une solide tradition mais, comme le confirme aussi le Professeur A. VERHULST, il n'existe pas de preuves historiques. Les anciens sceaux de Gravelines, qui illustrent ce texte, représentent Saint Willibrord juché sur une barque. Il a été souvent reproduit de la sorte. Il a gardé la réputation d'un infatigable voyageur, à pied, en barque et même à cheval ce qui lui a valu une statue équestre à Utrecht (2).



Cliché Archives Générales du Royaume Bruxelles Sceau de la Ville de Gravelines (anno 1244)
L'original est conservé aux Archives Nationales à Paris.
Saint Willibrord est représenté dans un navire encore muni du "stuurriem" et non d'un gouvernail.

Et pour finir, la mer se retire...

C'est encore le Professeur A. VERHULST qui nous dit que les historiens et les pédologues sont actuellement d'accord pour considérer que la IIème Transgression dunkerquienne avait pris fin en l'an 800. Il en subsista cependant des traces importantes.

(1) L'existence d'un rocher à Gravelines n'est pas impensable. Les géologues enseignent en effet qu'à la fin de l'époque glaciaire, aux temps préhistoriques, des rochers furent arrachés du lieu où ils formèrent d'énormes glaçons emportés à la dérive. Au moment où le glaçon, qui fondait de plus en plus, ne parvenait plus à porter son rocher, celui-ci est resté dans un site où il n'a rien à faire. Pendant des siècles, les bonnes gens qui ignoraient les secrets de la géologie, attribuèrent la présence de ces rochers isolés et mystérieux à une cause surnaturelle.

(2) Les deux principales sources consultées à propos de Saint Willibrord, sont l'important ouvrage publié, en 1939, par l'Abbaye de Tongerlo, à l'occasion du 1.200ème anniversaire de la mort du saint et l'ouvrage publié, en 1953, par Mr Henri VERBIST, Professeur au Collège de Melle, à l'occasion du 100ème anniversaire du rétablissement de la hiérarchie catholique en Hollande.



Cliché Archives Générales du Royaume Bruxelles Sceau de la Ville de Gravelines (anno 1328)
Original conservé aux Archives Nationales à Paris Saint Willibrord est représenté dans un bateau encore muni du "stuurriem" et non du gouvernail.



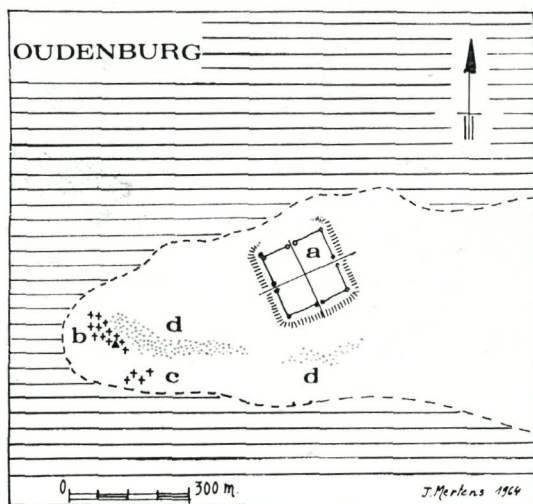
Cliché Archives Générales du Royaume Bruxelles Sceau de la Ville de Gravelines (anno 1406)
L'original est conservé aux Archives du Département du Nord à Lille.
Saint Willibrord est représenté dans un navire encore muni du "stuurriem" et non d'un gouvernail.

ANNEXES à la première partie

Pour la facilité du lecteur, il m'a semblé bon de traiter sous forme d'annexes de deux sujets communs à plusieurs des points que je me suis efforcé de traiter séparément.

Le «Litus Saxonicum»

Ce sujet est commun au Bas-Empire romain, à la progression de la mer, à l'invasion des Frisons et des Saxons et à la riposte des Romains. Ce «Litus Saxonicum» a fait l'objet d'études et de fouilles en Belgique et des témoins en sont visibles chez nous. Cette étude intéresse à la fois les chercheurs hollandais, belges, français et surtout anglais. Les Anglais attachent beaucoup d'importance à ce qu'ils appellent «the Saxon shore» à cause de l'importance de l'élément saxon dans la formation de la population de la Grande-Bretagne.



Croquis du site d'Oudenburg, dressé par le Professeur J. MERTENS et reproduit avec son aimable autorisation.
"a" Castellum "b" et "c" cimetières "d", habitations

En 1963, 1964 et 1968, des fouilles ont été pratiquées par le Service National des Fouilles dirigé par le Dr. ROOSENS. Le Professeur Dr. J. MERTENS a non seulement aimablement autorisé la reproduction de son croquis du site d'Oudenburg mais il a encore précisé, à notre intention, que le «Litus Saxonicum» comprenait Aardenburg, Oudenburg (seul site de ce genre repéré en Belgique), Mardyck (que l'on sait avoir existé mais au sujet duquel les fouilles n'ont rien révélé) et enfin Boulogne qui fut très important et a été très étudié.

«Quant à Aardenburg, écrit-il, il semble bien d'après les fouilles récentes et toujours en cours que ce site ait eu son heure de gloire au III^{ème} siècle, ce fut alors un fortin romain, il était probablement trop exposé cependant et son importance militaire fut transférée à Oudenburg au IV^{ème} siècle qui devint ainsi le poste-clé le plus septentrional de la ligne défensive côtière appelée par les Romains le Litus Saxonicum».

Nous retrouvons donc Boulogne comme point très occupé. D'autre part, le fait que Boulogne est situé bien au sud de l'estuaire de l'Aa prouve bien que cette région était comprise dans la zone des incursions des Frisons et Saxons. Le croquis fait

bien apparaître la caractéristique de notre côte au point culminant de la seconde transgression marine à savoir une des langues de terre s'avancant dans la mer.

Le Service National des Fouilles communique en outre ce qui suit. Le «Castellum», qui plus tard a donné son nom à la localité, est de forme carrée avec une tour ronde à chaque coin. Les dimensions sont de 163 m. sur 146 m. Il fut d'abord érigé en bois à la fin du III^{ème} siècle et reconstruit très solidement en pierre au cours du IV^{ème} siècle. Le site est actuellement à huit kilomètres de la côte en arrière d'Ostende. L'altitude actuelle au dessus du niveau de la mer est de sept mètres.

Certains points de la langue de terre étaient donc situés à une altitude encore moins élevée et, pourtant, l'ensemble du site ne fut jamais recouvert par les eaux. (à comparer utilement avec l'altitude actuelle du site de Gravelines : 3m.).

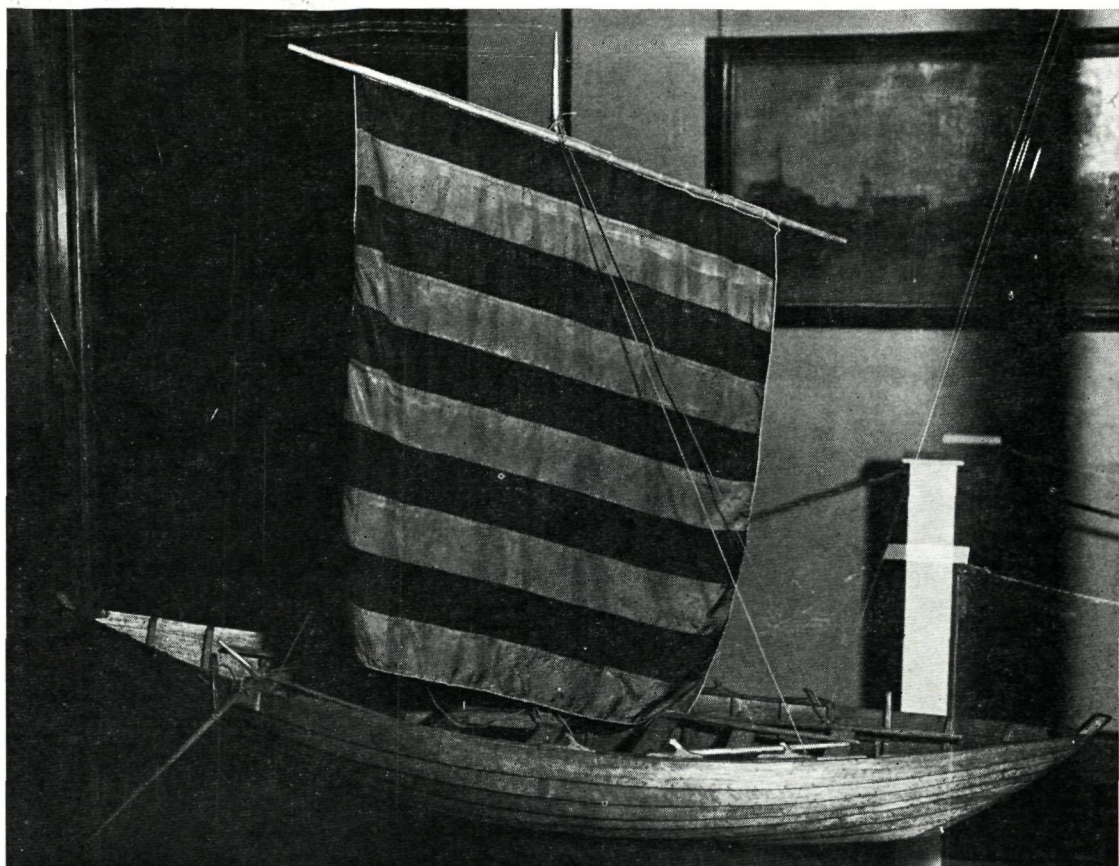
Les objets et monnaies découverts lors des fouilles datent de la seconde moitié du IV^{ème} siècle et font apparaître l'existence d'une assez importante garnison. Historiquement, nous savons que la défense côtière fut renforcée après les grandes invasions de 352 et 355 par les empereurs Julien et Valentinien. La garnison devait appartenir aux «Milites Nerviorum» faisant partie des gardes-frontières de l'armée régulière romaine. Ces troupes comprenaient de nombreux Germains et Gaulois.

Le professeur A. VERHULST fait encore remarquer que le côté nord du «Castellum» a été arrosé par les flots et que les pierres du mur y étaient reliées et fortifiées à cet effet par des crocs de fer et de plomb. Il insiste aussi sur le fait qu'Aardenburg (alors Rodenburg) fut complètement submergé par la seconde transgression marine ce qui explique son abandon.

Signalons pour terminer à nos hommes et femmes de la Force Navale dont beaucoup sont cantonnés à Bruges, Ostende ou Zeebrugge et aussi à tous les lecteurs que la chose intéresse, que les objets trouvés lors des fouilles (sauf les monnaies) sont déposés en prêt depuis 1972 au Gruuthuse Museum à Bruges. Il n'y a pas moins de 253 pièces (bijoux, boucles de ceinture, fibules, couteaux, poterie, verrerie etc.). Le Professeur J. MERTENS invite aussi les curieux à venir voir le site d'Oudenburg qui est parfaitement visible et qui n'est nullement menacé par les travaux d'extension du port d'Ostende.

Le «Bateau de Bruges»

Il s'agit là également d'un témoin, visible chez nous, qui illustre ce qui a été dit de la grande invasion marine, des Frisons et des Saxons et de Saint Willibrord. En août 1899, lors des travaux de creusement du canal maritime de Bruges à Zeebrugge et, plus précisément, lors du creusement d'un des bassins du port intérieur de Bruges, très près de la ville, il fut découvert un bateau enfoui à quatre mètres sous le sol. Il fut malheureusement détruit, pratiquement sous les yeux des archéologues (*) accourus pour l'examiner, sur l'ordre de quelqu'un qui probablement n'aimait pas les choses du passé. Les deux archéologues donnent des renseignements différents quant au bateau qu'ils



Cliché Ville de Bruges.

Maquette du "bateau de Bruges" d'après la reconstitution de n'ont vu que pendant peu de temps alors qu'il était encore partiellement enfoui et déjà partiellement mutilé par l'excavateur. L'émotion ressentie par ces chercheurs devant une découverte aussi rare y est certainement pour beaucoup. On devine à quel point fut portée cette émotion en constatant, une heure plus tard, que l'on avait profité du temps consacré à la mise au point du dégagement et de la conservation de l'épave pour la détruire.

L'un des témoins dit que le bateau était enfoui à 5,50 m. (env.) sous le sol, qu'il pouvait avoir 7 m. de long (plus la partie avant enlevée par l'excavateur lors de la découverte) et un creux d'1,20 m. L'autre témoin situe l'épave entre 3,50 à 4 m. sous le sol. Il lui attribue une longueur de 15 m. et une largeur de 4 à 5 m. On retrouva sur les lieux le mât brisé d'une longueur de 5 à 6 m. d'après le premier témoin, de 7 à 8 m. d'après le second. Le gouvernail, sorte de grande pagaie de 4 m. de long, fut retrouvé sur place. La pièce de bois munie d'un trou dans lequel était planté le mât fut remarquée avant la destruction. Des chevilles de bois portant à leur extrémité des traces de métal furent trouvées sur place.

A cette époque, 1899, on croyait encore que la deuxième transgression marine à laquelle appartenait le chenal Zeebrugge-Bruges, ne remontait qu'au XI^{ème} ou XII^{ème} siècle (ceci illustre le caractère récent de la pédologie). Ce n'est qu'ultérieurement que les travaux des pédologues et des histo-

Monsieur W.K. VERSYEEG.

riens ont situé la seconde transgression marine entre le IV^{ème} et le VIII^{ème} siècle. C'est alors que le «bateau de Bruges» que l'on croyait d'abord remonter à une période se situant de 1050 à 1250, fut comparé avec un bateau saxon dont l'empreinte avait été trouvée en explorant un tumulus à Snape dans le Suffolk, en 1862. Ce bateau enfoui dans la tombe d'un chef n'avait laissé que son empreinte dans le sol et des séries de rivets, partie en bois et partie en métal, semblables à ceux trouvés à Bruges.

A l'aide des éléments trouvés à Bruges, des découvertes faites à Snape et de la comparaison avec un autre bateau saxon connu sous le nom de «bateau de Nydam», des chercheurs ont essayé de reconstituer un plan du «bateau de Bruges». M.M. E. JONCKHEERE et W.K. VERSTEEG ont établi chacun un plan. On en est arrivé à la conclusion que la coque, en chêne, était assemblée à c'ins grâce à des rivets. Le bateau de Snape n'a pas de quille. Le «bateau de Bruges» a un fond plat. On a dit de lui qu'il était le plus ancien «fond-plat» plais au fond arrondi (comme les drakkars des Vikings intermédiaire entre le bateau à quille et le «fond-plat»). Il est pointu à l'avant et à l'arrière comme une baleinière. Avec ses trois rameurs à chaque bord, le «bateau de Bruges» semble avoir été un bateau marchand. C'est à bord d'un bateau de ce genre que Saint Willibrord a dû voyager. Il existe notamment au Cabinet des Estampes de la Bibliothèque Royale Albert 1^{er}, de vieux dessins qui

représentent le saint sur une barque de ce genre. Les bateaux de Snape et de Nydam devaient être des embarcations de guerre des Saxons, plus longues et plus effilées. Le bateau de Nydam est conçu pour quinze rameurs à chaque bord.

Les renseignements ci-dessus sont fournis par une étude de Monsieur J. NAGELMACKERS de l'Académie de Marine de Belgique. Un mécène du National Scheepvaart Museum, Monsieur C.M. PLEYTE, qui résidait à Knokke et qui était passionné de tout ce qui concerne les anciens accès de Bruges à la mer, fit exécuter une grande maquette du «bateau de Bruges» d'après les essais de reconstitution de Monsieur W.K. VERSTEEG.

A sa mort, en 1953, il légua la maquette à la ville de Bruges de même qu'un grand tableau qu'il avait fait exécuter, en 1936/37, par le Commandant Louis ROYON. Ce tableau représente l'entrée du Zwin au XVème siècle d'après des plans de bateaux, gravures et cartes de l'époque.

La maquette du «bateau de Bruges» est exposée dans la «Scheepvaartzaal» de l'Hôtel de Ville de Bruges (à côté de la salle gothique au 1er étage). Les quelques fragments de l'épave sauvés au

Gruuthuse Museum à Bruges et transférés ensuite au Nationaal Scheepvaart Museum à Anvers. De grands travaux d'excavation vont maintenant être exécutés pour agrandir le port intérieur de Zeebrugge, donc dans le site du chenal Bruges-Zeebrugge de la seconde transgression marine. Il est permis d'espérer que d'autres trouvailles seront faites et qu'elles ne subiront pas le sort de la découverte de 1899. Les précautions juridiques sont prises dans les contrats passés avec les entreprises et nous disposons des chercheurs nécessaires. Mais, sait-on jamais ?

Une réserve s'impose cependant au sujet du «bateau de Bruges». L'origine saxonne qui lui est attribuée depuis des années pourrait devenir une «opinion dépassée». Un spécialiste anglais, Peter MARSDEN, a examiné récemment aux rayons C14 les fragments conservés à Anvers. Il conclut fermement à une origine datant du 11ème siècle ap. J.C. Il s'agirait donc d'un bateau romain ! Il est un fait que de nombreuses traces d'établissements gallo-romains et pré-romains furent retrouvés sur les lieux de la découverte du bateau. Dont acte.

(à suivre)



GROOT ZOMER- EN GROEPERINGSFEEST COMLOGNAV

Zaterdag 24 juni 1978

DEZE DAG WORDT EEN FANTASTISCHE DAG....

demonstraties — bezoeken — sportmanifestaties
speciale maaltijd — show — BAL

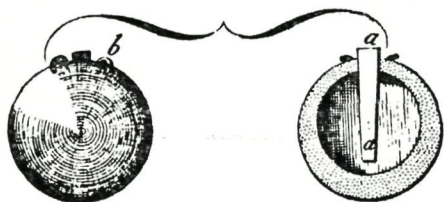
Dit alles aan zeer democratische prijzen.

Alle inlichtingen bij O.S.C. - COMLOGNAV.

woorden uit de zeemanskist

KROMBAANGESCHUT

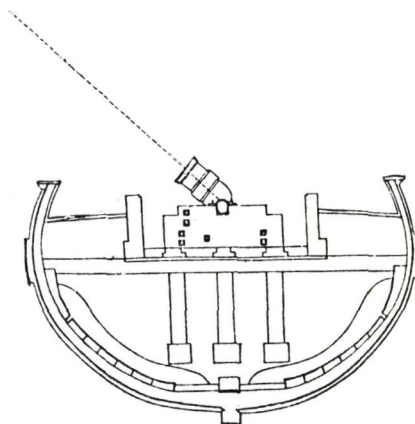
Het feit dat voor enkele weken de mensen van onze ONTMIJNINGSDIENSTEN op het terrein van de nieuwe jachthaven te NIEUWPOORT een bijna intact gebleven SCHEEPSMORTIERBOM uit de 18e eeuw te verwerken kregen is een uitstekende gelegenheid om aan dit onderwerp een rubriek te wijden.



De Scheepsmortierbom in doorsnede.

SCHEEPSGESCHUT is meestal VLAKBANGESCHUT, MORTIEREN OF BOMBARDEN, zoals ze ook wel genoemd werden, behoren dan tot het zogenaamde KROMBAANGESCHUT, dwz dat zij schoten onder een elevatie van 45° of meer. Ze waren bestemd om doelen achter muren, hoge bolwerken of vestingswerken te treffen en komen daarom in de geschiedenis van de oorlog ter zee betrekkelijk weinig voor, ook al omdat ze een vaste basis nodig hadden en dus bij enige zeegang moeilijk te gebruiken waren. Alhoewel het gebruik van mortieren aan boord van oorlogsschepen reeds in de Middeleeuwen bekend was duurde het toch tot 1680 voordat in Frankrijk onder admiraal TOURVILLE, een geheel nieuw type schip, het BOMBARDEER-GALJOOT zijn intrede deed. Dit BOMBARDEER-SCHIP, zoals men het ook wel noemde, de CRUELLE, had als voornaamste wapen een mortier dat in het ruim stond opgesteld. In 1682 werd dit soort schepen voor het eerst op een grootscheepse wijze ingezet bij het bombardement van Algiers.

De Fransen werden spoedig nagevolgd door de Engelsen, die een BOMB KETCH (BOMBARDEER-HOEKER) bouwden, door de Nederlanders en nog veel anderen. In de Scandinavische landen werd na verloop van tijd een BOMBARDEERSLOEP ontwikkeld, terwijl in Nederland rond het begin van de 19de eeuw enige BOMBARDEERKORVETTEN werden gebouwd.

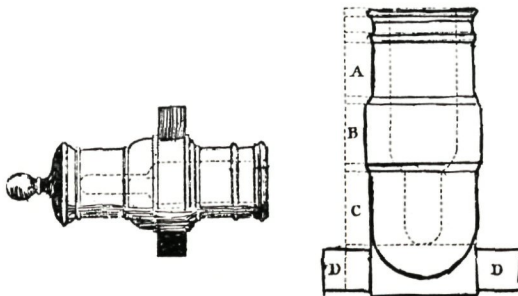


De opstelling van het Scheepsmortier.

Bombardeerschepen behoorden allen tot de kleinere typen oorlogsschepen en de meeste marines hadden er niet meer dan enkele in dienst.

Het bombardeergaljoot was een schip van middelmatige grootte dat ingericht was om een of meerdere scheepsmortieren te dragen. Ze waren op een bijzondere wijze gebouwd en uitgevoerd met versterkingen op de plaats waar de scheepsmortieren kwamen, teneinde de grote, bij het afvuren optredende recuulkrachten op te vangen.

Om ze toe te laten de wal zo dicht mogelijk te naderen hadden de meeste schepen van dit type een kleine diepgang en een platte bodem.



Buitenzicht en doorsnede van een Scheepsmortier.

Het tuig bestond uit een grote mast en een bezaansmast. De grote mast stond iets meer dan gebruikelijk naar het achterschip toe, zodat tussen mast en boegspriet een grote ruimte vrij bleef waarop twee scheepsmortieren een plaats kregen. Om het verlies van de fokkemast te compenseren werden op deze plaats enkele voorstagzeilen gevoerd die groter waren dan die van andere schepen van deze tonnamaat.

De mortieren waren naar het voorschip gericht zodat de schietrichting over de voorsteven ging.

Buiten de twee mortieren voerde het bombardeer-galjoot ook nog vier kanonnen die aan weerszijden achter de grote mast stonden.

Voor de beschieting werden de voorzeilen verwijderd. Het voorstag, een stevige ketting (dit om brandgevaar te voorkomen) bleef staan. Want en pardoenen van de twee masten werden voordien extra dichtgezet opdat de masten te zeer zouden te lijden hebben van de zware schokken die het schip kreeg bij het afvuren van z'on mortier. Het over de voorsteven schieten van het mortier had als groot voordeel dat men het schip met zijn smalste zijde aan de vijand blootstelde.

De Engelsen die oorspronkelijk, zoals reeds gezegd, in navolging een reeks BOMBARDEERHOEKERS volgens dit principe gebouwd hadden, zijn hier achteraf van afgestapt. Zij gingen gewone, versterkte driemastschepen gebruiken, waarbij de mortieren vanuit de zij werden afgeschoten.

Achteraf zijn de Fransen dit dan ook gaan navolgen waarbij zij fluiten van 3 tot 400 ton gebruikten met een lengte van om en bij 110 voet.

Het mortier had een LOOPLENGTE van 5-12 kaliber, en bestond uit de MONDING, de KAMER, de KULAS en de TAPPEN. Met behulp van een paar DEKPLATEN werd het stuk, aan weerszijden met zijn tappen vastgezet op een aangepaste HOUTEN BEDDING, waarbij het in een uitgespaarde ligplaats een bepaalde elevatiehoek kreeg.

De bom was een holle gietijzeren bol die met buskruit gevuld was. Aan de bovenzijde was een ronde holte voorzien waarin een houten lont werd gestoken. De lont bestond uit een uitgeholde afgeknotte kegel gemaakt uit een droge houtsoort. De voorkeur werd hierbij gegeven aan beuken- of wilgenhout. De holte was gevuld met een mengsel van buskruit, zwavel en salpeter. Het vullen van de lont was een delicate aangelegenheid, want zo'n lont was niet meer of minder dan een zeer primitief tijdmechanisme. Afhankelijk van het gewicht van de bom die men gebruikte en de afstand van het doel, moest het mortier geladen worden met een bepaalde hoeveelheid kruit en moest de inhoud van de houten lont een bepaalde lengte hebben. De konstabels in die tijd, hadden hiervoor speciale tabellen waarop ze aflazen, dat, indien hun doel op 3100 yards lag, zij om een bom van één voet af te schieten, 20 pond poeder in hun mortier moesten steken, en de lengte van de inhoud van de lont 5,94 duim diende te zijn. De vluchtijd was dan 27 seconden. Dit alles op voorwaarde dat de elevatiehoek 45° was. De lont welke het buskruit in de bom tot ontbranding moest brengen werd hiertoe diep genoeg in de bom geslagen. Als regel nam men aan dat de lont niet meer dan anderhalve duim uit de dom mocht steken.

De wand van de bom tegenover de lontholte had de grootste dikte en daardoor ook het grootste gewicht.

Hierdoor ging de bom zich bij het neerkomen automatisch naar deze kant draaien waardoor de lont vrijbleef bij de val. Zodra het lont de lading van de bom ontstoken had kwam deze tot ontploffing en vernielde alles dat in de omgeving voorkwam. Voor het vullen van een bom van een voet doormeter, de soort die bij de marine het meest gebruikt werd, werd 15 pond buskruit gebruikt. De gevulde bom woog 90 pond, het houten lont was 8 duim lang en mat 20 lijnen aan het dikste einde en 14 aan het dunste.

De lonten werden geruime tijd op voorhand klaar gemaakt en gevuld, waarna de openingen voorlopig gedicht werden met een mengsel van was, teer en vet. Dit opdat de inhoud niet van de vochtigheid zou te lijden hebben.

Deze dichting werd aan de onderkant verwijderd als de lont in de bom gestoken werd, terwijl de bovenkant gedekt bleef tot het ogenblik dat de bom reeds in het mortier stak en klaar werd gemaakt om afgevuurd te worden.

Om de bommen handiger te maken bij het verplaatsen waren er aan de bovenkant twee handvatten voorzien.

Voor de bediening van elke mortier werden een officier en acht man voorzien.

Het laden geschiedde op dezelfde wijze als bij het kanon, behalve dan dat men niet met takels hoefde te werken daar het mortier op zijn houten onderstel vast aan dek geplaatst stond. Was het mortier geladen en wilde men afvuren, dan werd de lont aangestoken. Als men de brandduur van het stuk lont zo had gekozen dat zijn ongeveer met de tijd, die de bom nodig had om bij het doel te komen, dan bracht de vlam van de lont op het juiste ogenblik de kruitlading in de bom tot ontploffing. Om met krombaangeschut redelijke resultaten te bereiken moest men zeer nauwkeurig kunnen richten. Door het ontbreken van de huidige stabilisatie middelen stelde zich in die eeuwen het probleem van een zo onbeweeglijk mogelijk opstellingsvlak zeer scherp, vandaar dat bombardeerschepen vrijwel uitsluitend gebruikt werden bij het uitvoeren van beschietingen onder condities, waarbij men weinig last had van zeegang.

De door onze ontmijningsdienst verwerkte bom mat één voet in doormeter en behoorde tot de meest gebruikte grootte in de verschillende marines. De bom was op het ogenblik dat ze gevonden werd nog intact. Het houten lont stak er nog in, doch moest vernield worden bij demontage.

De kruitlading was nog in goede staat. Het enige dat ontbrak waren de twee handvatten die naar alle waarschijnlijkheid afgeroest waren. De plaats waar ze gestaan hadden was echter nog duidelijk zichtbaar op de bom. De bom is bij een of andere beschieting van Nieuwpoort vanuit zee enkele honderden meters meer naar links toegekomen dan bedoeld en door een ongekennde reden niet ontploft. Welke beschieting dit geweest is valt moeilijk uit te maken, want tussen 1680 en het begin van de 19de eeuw is Nieuwpoort regelmatig vanuit zee beschoten geworden.



Postzegelnieuws

De geschiedenis der scheepvaart op postzegels (IV)

door Eerste Meester A.A. Jacobs

De aarde is rond

Joao Dias de Solis was een zeevaarder die bij de Spanjaarden een zeer grote achting genoot. Hij werd belast met de opdracht een officiële kaart van de Spaanse ontdekkingen op te stellen. Voor koning Don Carlos moest hij ook de kusten van Brazilië verkennen en in kaart brengen. De Solis, die het Spaanse gezag tot in het Braziliaanse binnenland wilde brengen, stevende de Rio Plato op. Maar tijdens deze verkenningstocht viel de onfortuinlijke avonturier met al zijn gezellen in de handen en de tanden van de Charruas-Indianen, een kannibalenvolk...

Nadat Fernao de Magelhaen in Portugal in ongenade was gevallen, ging hij zijn diensten aanbieden in Spanje. Rondom het zuidpunt van Amerika wilde hij een zeeweg naar China en Japan zoeken. Het hele project werd geboren uit de overtuiging dat de Molukken zich in de Spaanse invloedssfeer, dwz ten Oosten van de lijn die door het verdrag van Tordesillas werd vastgelegd. Hij vertrok op 20 sept 1519 met vijf schepen, verloor er een door muiterij van de bemanning, en een tweede door stormtij. Met de overige drie schepen vond Magelhaen inderdaad de weg tussen Zuid-Amerika en Vuurland. Maar de dag waarop dit gebeurde, doopte hij deze zeeëngte «het Kanaal van Allerheiligen». Pas later zou deze verbindingsweg «de straat van Magelhaen» worden genoemd.

Na een vaart van drie maand in de Stille Oceaan bereikte hij de Marianen-eilanden en op 9 maart 1521 de «Heilige Lazarus-archipel» of de Filipijnen (Filipijnen YV.289).



253

Op 27 april vond hij de dood tijdens een gevecht met inboorlingen op Mactan, een naburig eiland (Filipijnen Yv 253,256).

De spanjaard Elcano nam de leiding van de expeditie over. Slechts met één vaartuig, de Victoria, zou hij op 7 sept 1522 terug in Spanje aankomen. Van de 234 matrozen die met Magelhaen aan boord waren gegaan, kwamen er nog 18 - en hoe ! - aan wal. Daarmee was de eerste reis om de wereld ten einde.

De wereldreis van de Victoria wekte de bewondering van heel Europa. Sinds de ontdekking van Amerika door Columbus, was er niet zo'n golf van geestdrift door de beschaafde landen gegaan. Eindelijk was het bewijs geleverd dat de aarde een bol was en dat alle zeeën slechts één enkele zee uitmaken.



211

De terugkeer van Elcano had de voorbereiding van nieuwe expedities voor gevolg. Nieuwe eilanden werden ontdekt waarvan vele nu nog de oorspronkelijke spaanse naam dragen. Uiteindelijk bereikte men een tot dan toe onbekend kontinent :Australië (Australië Yv 211).

Fray Garcia de Loyasa, Juan de Alvarado, Alvara de Mendana en vele anderen meer, zijn de eerste zeevaarders geweest die het aandurfden van Noord naar Zuid, en van Oost naar West de grootste oceanen ter wereld te doorkruisen.

Miguel Lopez de LegaZpi vertrok met zijn vloot vanuit Mexico. Hij veroverde de Filipijnen en stichtte in 1563 de stad Manilla (Spanje Yv aë262). In 1590 wordt het fort Santiago gebouwd om de haven te verdedigen (Filipijnen Yv251).

Er werd een regelmatige dienst ingericht tussen Manilla en Acapulco. Het schip dat daarvoor werd ingelegd, kreeg achtereenvolgens de namen «Galeon de Manilla» «Nao de Acapulco» en «Nao de la Chine».



251

In 1646 werd het eerste tolstation van het vice-koninkrijk Nieuw Spanje opgericht (Mexico Yv 81-82 a6).

Fransen en Engelsen in Amerika

Ondanks het verdrag van Tordesillas, wilden ook de Fransen en daarna ook de Engelsen hun deel van de landen in Amerika.



170

Jacques Cartier ontdekte de kust van Labrador, bevaarde later de St-Laurentsstroom en stichtte Nieuw Frankrijk, het huidige Canada (Canada Yv 170).

Giovanni Cabotto, die door de Engelsen op verkenning was gestuurd, ontdekte in 1497 New Foundland (New Foundland Yv231).



229

Met zijn schip de «Matthew», vaarde hij langs de kusten van Florida en San Salvador (Canada Yv229). Aan de westkust van de huidige Verenigde Staten stichtte John Smith in 1607 de stad Jamestown (Usa Yv164).

In 1603 stichtte Samuel Chanplain de stad Quebec. Op die manier zette hij het werk voort van Jacques Cartier (Canada Yv 86-92).

De Waalse Hugenoten, die om religieuze redenen hun land verlaten hadden, stichtten tijdens hun

eerste expeditie in 1624 Fort Orange (USA Yv 253-254).



325

Cecil Calvert krijgt van Carlos 1 een gebied van 2 miljoen hectaren toegewezen. De kolonie Maryland werd gesticht. Ze was bestemd voor de Britse katholieken (USA Yv325).



401

De Finnen en de Zweden waren eveneens in Amerika geïnteresseerd en stichtten «Nieuw Zweden», het huidige Delaware (USA Yv401).



578

Ook de Hollanders lieten zich hier gelden en in 1653 werd Nieuw Amsterdam gesticht. Veertig jaar later viel deze stad in de handen van de Engelsen, die haar omdoopten tot New-York (USA Yv578).

De Fransen begonnen ook het belang van de zee-exploratie in te zien. Zeelieden van La Rochelle, de Bretoense kust en St-Malo vaarden naar het verre Oosten (Frankrijk Yv 296, 492, 1117).

Later meer...

A.A. JACOBS.



panorama maritime

par Henri Rogie.

Voici venue la période où se dressent les premiers bilans de l'année 1977. Pour ce qui a trait au domaine portuaire, nous vous présentons dans le présent panorama maritime un bref aperçu des principaux événements qui ont caractérisé la vie maritime des différents ports belges au cours de l'année écoulée.

OOSTENDE

Disons d'emblée que malgré la récession économique persistante, tant le port de commerce communal que celui géré par la R.M.T. connurent d'importantes réalisations ainsi qu'un trafic maritime en progression remarquable. Si l'exercice 1976 fut essentiellement caractérisé par l'inauguration du prestigieux complexe portuaire Mercator et la réalisation de nombreux travaux d'infra- et de superstructure, l'année 1977 fut surtout celle de l'octroi de nouveaux subsides pour la poursuite de la modernisation du port géré par l'autorité communale. Ainsi que nous le détaillerons dans les rubriques suivantes, le port ostendais connut malheureusement quelques déboires au cours du récent exercice. Mais la progression vraiment remarquable enregistrée sur le plan du trafic maritime compensa bien des choses, ce dont nous vous entretiendrons dans un prochain article.

L'aménagement d'un nouveau chantier naval devient aléatoire.

En guise d'étrennes, voici qu'Ostende apprenait, en ces premiers jours de 1977, qu'on étudiait la possibilité d'aménager un chantier naval près de son port de pêche en vue d'y construire 15 dragueurs-chasseurs de mines en polyester pour le compte de notre Force navale. Il s'agissait là d'un investissement de quelque 15 milliards de FB devant créer plus de 200 emplois durant une période de 6 ans. Les bâtiments de dragage actuellement en service à la F.N. devant être progressivement remplacés dès 1980, un accord avait été conclu avec la France et les Pays-Bas pour développer en commun un type unique de chasseur de mines. Chacun des pays intéressés construirait les unités dont il aurait besoin et pour ce faire, un consortium de 7 chantiers navals belges, dont Béliard-Murdoch d'Ostende, aurait été constitué sous l'appellation «Polyship». Mais hélas, Ostende dut rapidement déchanter, car dès le mois de février parvenait la nouvelle que le chantier projeté serait vraisemblablement construit au dock Rodenhuis du port gan-

tois. Un faible espoir persiste toutefois, car lors de sa réunion du 17 novembre '77, le CMCES approuvait l'octroi de crédits pour la construction par «Polyship» de 10 dragueurs chasseurs de mines en évitant toutefois de se prononcer sur la localisation du chantier naval à aménager à cet effet.

Disparition du service Ro/Ro à destination de Tripoli.

On se rappellera qu'Ostende tenta le 16 octobre 1976 de relancer un service maritime régulier selon le concept Ro/Ro. En effet, c'est ce jour-là qu'appareillait du port de commerce ostendais le trailer-ship «Mediterranean Express» qui devait mettre le cap sur Tripoli, inaugurant ainsi une nouvelle expérience de trafic Ro/Ro effectué à l'aide de petits caboteurs équipés pour le transport de matériel roulant. Depuis l'année 1972, lorsque cessèrent les activités des Ostend-Sheerness Freight Ferries, aucune opération Ro/Ro n'avait en effet été entreprise au port communal ostendais. Aussi, la nouvelle ligne Ostende-Tripoli qu'allait exploiter l'armement Vroon à l'aide des sisterships «Mediterranean Express» et «Car Express» fut-elle considérée comme une heureuse initiative visant à promouvoir l'introduction des techniques modernes de transbordement au port de commerce ostendais. Quelques rares traversées furent effectuées au cours des derniers mois de 1976, puis ce fut le calme complet dès le début de l'année suivante. Le manque d'offres du côté belge, dû surtout à la concurrence des lignes Ro/Ro au départ d'Anvers, avait eu raison de la nouvelle entreprise ostendaise.

La R.T.M. reprend les services de restauration a/b des ferries.

Depuis plus de 40 ans, les services de restauration à bord des paquebots et car-ferries des lignes Ostende-Douvres/Folkestone étaient assurés en concession par le dynamique R.L. Peeters. Ces dernières années, le climat social au sein du personnel desservant les bars, buffets et restaurants sur les unités navigantes allait en rétrogradant, ce qui provoqua beaucoup de mécontentement parmi les passagers tant belges qu'étrangers. Aussi la Régie des Transports Maritimes avait-elle décidé d'améliorer le marque et la qualité des services de restauration afin de pouvoir soutenir plus aisément la concurrence venant des lignes transmanches au départ de Zeebrugge et de Calais. Pour ce faire, elle procéda à la reprise desdits services à partir du 1er janvier 1977 et forma association avec la Cie des

Wagons-Lits. La majeure partie du personnel de l'ancien concessionnaire put rester en service, R.L. Peeters allait présider le nouveau conseil d'administration. Cette réorganisation a pour but, rappelons-le, d'améliorer la qualité de la restauration à bord des nouvelles unités polyvalentes, de la Sealink et de contribuer par ce biais à l'activation du trafic de passagers et de véhicules sur les lignes transmanches au départ et à destination d'Ostende.

Programme de modernisation des ports de pêche et de yachting

Fin août 1977 avait lieu à Ostende une importante réunion entre notre ministre des Travaux publics et les responsables communaux. L'entretien portait sur la poursuite de la modernisation de l'infrastructure portuaire de la cité d'Enser. Un accord de principe, comportant la réalisation de travaux pour un montant global de plus de 210 millions de FB, fut conclu sur le champ. Voyons plus en détail les réalisations projetées et commençons ce rapide panorama par le port de pêche géré par l'autorité communale. Ici, c'est d'abord l'estacade d'approche du nouveau bassin de pêche qui se voit attribuer un subside de 20 millions pour sa modernisation. Le slipway sera doté d'un bâtiment annexe dont le coût est évalué à près de 6 millions, tandis que son équipement électrique nécessitera un supplément de 2 millions. Ces 2 réalisations seront subsidiées à concurrence de 60%. Passons maintenant au port de plaisance où le NSYC reçoit 35 millions pour de nouveaux appointements dans le bassin Montgomery. Les bassins Mercator verront leurs quais modernisés pour quelque 7 millions, tandis que le bassin de chasse occupé par l'Adeps recevra un crédit de 10 millions pour l'aménagement d'une voie carrossable sur son pourtour.

Plan d'aménagement des trois bassins du port de commerce.

Pour ce qui a trait maintenant à la modernisation du port de commerce, l'accord ministériel porte tout d'abord sur l'aménagement du «diepwaterkaai» où s'effectue un important trafic de sables et graviers. Le chenal d'accès à ce quai en eau profonde subira un dragage intensif garantissant une profondeur constante de 8 mètres. Un premier crédit de 40 millions est prévu à cet effet. Un second subside de 80 millions concernera la construction d'un hangar polyvalent sur le quai. Citons enfin les travaux comportant l'aménagement d'une voie carrossable, la pose de conduites d'eau et la plantation d'une zone verte, tout ceci pour quelque 10 millions. C'est donc un crédit global de 130 millions émanant des Travaux publics que se voit octroyer le «diepwaterkaai» ostendais. Abordons pour terminer les «hout» et «vlotdok» de ce même port de commerce. Ces 2 bassins obtiennent d'abord un crédit de 4 millions. L'écluse Demey qui donne accès aux bassins concernés sera équipée de nouvelles portes pourvues pour la mécanisation du pont situé à leur jonction. d'un équipement électro-mécanique. Un subside de 13 millions est prévu à cet effet. Mentionnons enfin un crédit de 6 millions pour la modernisation de deux hangars, ce qui nous donne un montant global de 23 millions octroyé à titre de subside pour la modernisation de ces deux bassins.

Aperçu des réalisations concrètes dans l'ensemble du complexe portuaire.
Dans l'attente de voir se réaliser tout prochainement les innombrables travaux de ce vaste plan de modernisation, c'est à la poursuite des travaux entamés les années précédentes qu'on assista tout au long de l'exercice 1977. Ainsi donc, au port de la R.T.M., les terminaux des ferryboats de la Sealink furent reliés à la gare maritime de la SNCB par une longue passerelle entièrement recouverte, ceci à l'usage des quelque 2 millions et demi de passagers transitant par Ostende. Le port de yachting Mercator fut doté d'une installation d'éclairage à la fois efficace et esthétique, tandis que le 2^d bassin de pêche vit la poursuite de la 3^{ème} phase de ses travaux d'aménagement. Quant au port de commerce, on entama récemment le montage de 4 grues sur les quais des «hout» et «vlotdok». Il s'agit là d'un investissement de plus de 55 millions de FB dans lequel l'Etat intervient à concurrence de 60%. Ainsi voyons-nous tout l'ensemble du vaste complexe portuaire ostendais s'adapter progressivement aux exigences des transports maritimes modernes, ce qui contribuera assurément au développement tant du trafic transmanche de la RTM que du trafic du port de commerce communal.

GAND

Après ce bref tour d'horizon du complexe portuaire ostendais, abordons maintenant le port de la cité d'Artevelde.

Port à vocation industrielle par excellence, Gand devait cette année encore subir les effets d'une conjoncture en récession persistante. Sur le plan économique général, l'exercice 1977 fut certes loin d'être un «topper». Il est vrai que l'inflation put être endiguée, mais nos possibilités d'exportations diminuèrent au fil des mois et le nombre de chômeurs atteignit un niveau critique. En plus des problèmes liés à la crise conjoncturelle, de sérieuses difficultés d'ordre structurel vinrent perturber notre régime économique, plus spécifiquement les secteurs de l'acier et des produits énergétiques auxquels l'activité portuaire de Gand est particulièrement sensible.

Quant à l'incidence de cette situation sur le trafic de marchandises par voie maritime, nous l'analyserons dans un prochain article dès publication des statistiques officielles. Bornons-nous maintenant à vous présenter une brève rétrospective des faits marquants qui ont caractérisé la vie portuaire et maritime de la cité d'Artevelde en cette année 1977.

Texaco Gand demeure opérationnel

Tout au début de l'année 1977 circula la nouvelle selon laquelle la multinationale Texaco fermerait prochainement une de ses unités de production en Europe. On précisa même que cette mesure toucherait vraisemblablement l'importante raffinerie gantoise située dans le zoning portuaire. Ces nouvelles étaient présentées dans le cadre du problème de la surcapacité de raffinage qui se pose actuellement en Europe.

Renseignements pris auprès du siège général du groupe Texaco, il s'avéra qu'il n'était nullement question de réduire l'entreprise gantoise au rôle de station de stockage. Les conditions de travail y étaient, et demeurent encore maintenant, effectivement très difficiles du fait de la situation de surcapacité. Ce problème faisait d'ailleurs l'objet

d'une étude approfondie couvrant les multiples aspects de l'industrie, ceci afin de pouvoir maintenir la raffinerie gantoise entièrement opérationnelle.

Aménagement de la rive sud du Rodenhuisdok.

Etant à présent fixés sur l'avenir immédiat de la grande entreprise maritime gantoise, passons rapidement en revue les principales mesures qui furent décrétées dans le cadre du plan de modernisation du complexe portuaire. C'est ainsi qu'une 1ère décision, prise par le conseil communal lors de sa séance du 25 avril '77, concernait l'approbation de certains travaux à exécuter sur la rive sud du Rodenhuisdok. Il s'agit de l'aménagement de voies d'accès, de la pose de conduites d'eau et de câbles téléphoniques, ainsi que de l'installation d'équipement électriques. Comme ce quai sera utilisé par la S.A. Ghent Grain Terminal, la rive nord de ce même dock sera pourvue d'apportements à l'usage de la navigation fluviale.

Terminal Ro/Ro au dock Siffer

Une 2ème décision du conseil communal gantois avait trait à la construction d'un terminal Ro/Ro au quai 101 du Sifferdok. Le devis qui fut approuvé concernait l'aménagement d'un terminal fixe, ayant 40m de long et 20m de large, et pourvu d'une rampe d'accès à chaque extrémité, ce qui permettra d'effectuer les opérations de transbordement à bord de deux navires simultanément. Comme le trafic Ro/Ro avec la Suède et la Grande-Bretagne se fera bientôt à l'aide d'unités de plus gros tonnage, l'installation flottante existant actuellement deviendra inefficace. Aussi, la construction du nouveau terminal vise-t-elle à faciliter à l'avenir les opérations Ro/Ro au Sifferdok et, par ce biais, à activer ce mode de transport maritime au port gantois.

Reconstruction du quai Port-Arthur

Une 3ème et dernière décision prise le 25 avril par le conseil communal de Gand avait trait à l'exécution de la première phase du plan de rénovation des anciens docks du complexe portuaire. C'est ainsi qu'il fut décidé d'accorder entière priorité à la reconstruction du quai Port-Arthur du «Grootdok» afin d'y permettre l'accostage d'unités d'un tirant d'eau de 12,50m. La longueur totale du quai en question étant de 2.095 mètres, une 1ère phase d'exécution comportera la reconstruction de quelque 500 mètres dès 1978. L'ensemble des travaux, à réaliser en fonction des crédits alloués, durera quelque 4 ans. Spécifions encore que le «Grootdok» sera lui-même dragué jusqu'à la côte -13m.

Le record absolu au «Satya Kailash».

Dans l'attente de voir accoster au «Grootdok» des navires d'une charge atteignant les 60.000 tonnes, c'est au dock Siffer que fut réceptionnée le 2 mai 1977 la plus grande unité jamais entrée au port de Gand. Il s'agissait du bulkcarrier «Satya Kailash» naviguant sous pavillon indien et exploité par Seven Seas Transportation Ltd de Bombay. Ses dimensions étaient de 245m x 32m, tandis que son tonnage deadweight affichait 76.513 tonnes. Ce dernier chiffre représentait en effet un record absolu pour le port de Gand. Venant de Destrehan aux USA, le navire déchargea 61.741 tonnes de maïs au quai de l'entreprise Euro-Silo. Rappelons à ce propos que les dimensions maximales autorisées à l'écluse de Terneuzen sont de 245m x 33m x 12,25m, ce qui limite la cargaison à quelque 60.000 tonnes.

Nouveau service régulier vers le Moyen-Orient

Une autre primeur pour l'année écoulée concerne le «Patricia M», cargo libérien de 15.251 tdw appartenant à Marine Lanes Transport Corp. de Monrovia. Cette unité appareillait le 12 mai '77 du port de Gand à destination de Bushire en Iran, ayant à son bord 2.275 tonnes de marchandises générales, y compris des containers. Ce départ inaugurait une nouvelle ligne entre Gand et le Moyen-Orient, ceci à l'initiative de la S.A. Militzer & Münch-Belgium Int. Forwarders, à la fois affréteur du navire et expéditeur des marchandises. Déjà en 1976, la firme précitée avait créé un service régulier vers Trabzon en Turquie, et de là vers Téhéran. A présent, c'est le port turc de Gerisun qui est touché. Précisons que les navires de cette ligne viennent accoster au 85 des quais du Sifferdok.

Investissements dans la zone portuaire

Parmi les nombreux investissements industriels effectués dans la zone portuaire au cours de l'exercice 1977, il nous faut surtout citer l'important programme d'extension qui sera réalisé entre 1977 et 1980 aux Papeteries de Langerbrugge situées le long du canal maritime Gand-Terneuzen. Les diverses réalisations projetées ont pour but d'augmenter la production annuelle de 215.000 à 260.000 tonnes. Notons que l'entreprise gantoise occupe quelque personnes. Mentionnons aussi la création de la S.A. De Coene-Bexon qui s'occupera de l'exploitation, du commerce et du transport de produits forestiers. Cette nouvelle entreprise reprendra les activités de la Houtindustrie De Coene située à proximité du Sifferdok.

Les 150 ans du canal maritime

A l'occasion du 150ème anniversaire du canal Gand-Terneuzen, diverses manifestations eurent lieu dans la cité d'Artevelde tout au long du second semestre de l'année écoulée. Parmi celles-ci il convient de citer l'important discours que prononça le ministre Chabert le 1er octobre lors de la cérémonie commémorative à Terneuzen. De son exposé sur la politique portuaire belge, retenons son plaidoyer pour une utilisation optimale de l'écluse maritime de Terneuzen et son dédoublement futur. Voilà 7 ans déjà que la ville de Gand transmettait au ministère compétent son projet de construction d'une écluse de 125.000 tonnes à Terneuzen-West, reliée au port par un canal du même gabarit. Jusqu'à ce jour, pas le moindre accord de principe ne peut être obtenu de la part du pouvoir central, tandis que les négociations indispensables avec nos voisins néerlandais en sont toujours au point mort. Tout comme Anvers à propos de Bath et Baalhoek, le port de Gand attend mais ne voit rien venir.

ZEEBRUGGE

A / COMMENT ZEEBRUGGE S'EFFORCE D'ACTIVER SON TRAFIC CONTAINERISE

Pour le port de Zeebrugge, l'année 1977 fut essentiellement marquée par la décision que pris notre gouvernement d'y construire un nouvel avant-port où seront implantées les installations d'un vaste terminal LNG. Avant d'aborder cet important chapitre en particulier, passons rapidement en revue les faits majeurs qui ont caractérisé la vie maritime de notre grand port côtier au cours de l'année écoulée.

Arrière-port, écluse maritime et nouvelles lignes maritimes

Réserveons donc le rappel des événements se rapportant à l'aménagement du nouvel avant-port pour un prochain article et consacrons maintenant notre attention à une brève rétrospective 1977 des réalisations concrètes dans le domaine maritime et portuaire. Sur ce plan-là, signalons d'une part la poursuite des gigantesques travaux visant à doter notre Noordzeepoort d'un nouvel arrière-port relié à la mer par une écluse de 125.000 tonnes. Le détail de ces réalisations est suffisamment connu pour que nous nous y attardions dans ce bref panorama maritime. D'autre part, il y eut les efforts déployés par les responsables portuaires locaux en vue d'activer les trafics Ro/Ro et containerisés et en ce domaine, disons d'emblée qu'ils y réussirent pleinement. Pas moins de 5 nouvelles lignes maritimes furent en effet inaugurées à Zeebrugge au cours de l'exercice 1977. Voyons ceci en peu plus en détail.

Nouveau service containerisé vers l'Afrique occidentale assuré par la SNCNV

Le 10 mai '77 accostait au port de Zeebrugge le porte-containers français «La Pallice», une unité de 17.000 tdw, ayant une capacité de 448 TEU. Cette escale revêtait une importance particulière en ce sens qu'il s'agissait pour notre port côtier d'un nouveau service containerisé sur l'Afrique occidentale, exploité par la SNCNV sous la dénomination d'Africatrain. Du côté européen, l'armement français assure la desserte de Hambourg, Brême, Rotterdam et Zeebrugge et à l'autre bout, Casablanca, Apaja et Abidjan. La rotation complète Zeebrugge aller-retour dure 35 jours à raison d'un départ toutes les 3 semaines. Précisons que c'est la firme Eiffe et Cie qui est agent de ce nouveau service à Zeebrugge où les opérations de transbordement s'effectuent au terminal de l'OCZ.

P & O lance une liaison régulière Zeebrugge-Tower Bridge en Jetfoil

On se rappellera qu'il fut question l'été 1976 d'organiser une liaison Jetfoil entre Ostende et Londres, ceci à l'initiative de l'armement danois Lauritzen et des responsables portuaires ostendais. Le projet fut toutefois torpillé à la fois par notre ministère des Communications et les autorités anglaises concernées. Quelques mois plus tard, l'armement britannique P & O reprenait tout par hasard l'idée d'une telle liaison et c'est ainsi que le 1er juin 1977 appareillait de Zeebrugge le Jetfoil «Flying Princess» à destination du Tower Bridge, son terminal londonien. Voilà qu'était inaugurée la première liaison transmanche à l'aide d'un engin de conception révolutionnaire, à savoir hydroglisseur de 112 t du type Jetfoil pouvant transporter quelque 230 passagers à la vitesse de 45 nœuds grâce à 2 turbines à gaz de 3.700CV. Attendons maintenant le premier bilan de cette audacieuse expérience pour juger de sa rentabilité.

SAECS ouvre un nouveau service containerisé sur l'Afrique du Sud

Inauguré fin de l'été dernier, le nouveau service containerisé Europe-Afrique du Sud opéré par le groupe SAECS prit rapidement de l'ampleur au cours des mois qui suivirent. Quatre navires porte-containers ont été mis en service jusqu'ici en attendant l'introduction de 7 autres unités d'une

capacité unitaire de 2.400 TEU. La rotation du service a fait l'objet d'une sélection de différents ports, à savoir Hambourg, Rotterdam, Zeebrugge, Le Havre et Southampton en Europe; Cape-Town, Port Elisabeth et Durban en Afrique du Sud. Fin 1977, ce service était assuré à raison d'un départ tous les 10 jours, fréquence qui sera portée à 6 jours fin 1978. La participation belge dans ce nouveau trafic est assurée par le «Quellin» de la CMB, nouveau bulkcarrier/porte-containers que SAECS vient d'affréter.

Implantation d'un terminal Ro/Ro pour le nouveau trafic Hansa vers le Golfe Persique

Encore une inauguration en ce début d'octobre '77, cette fois à l'initiative de l'armement Hansa qui ouvre un nouveau service combiné containers-Ro/Ro entre notre Noordzeepoort et les ports du Golfe Persique et de la Mer Rouge. Deux unités polyvalentes, pouvant embarquer 522 TEU en pontée et 260 trailers sur les trois ponts Ro/Ro, assurent un départ de Zeebrugge tous les 21 jours, la rotation complète étant de 42 jours. Les opérations de transbordement ont lieu près de l'OCZ où les firmes Ahlers et Mabe-soone Havenbedrijf disposent d'un nouveau terminal Ro/Ro en voie d'achèvement. Ce sont les portiques de l'OCZ qui assurent la manutention Lo/Lo, tandis que la firme Mabe-soone veille aux opérations Ro/Ro et à l'arrimage. La firme Ahlers intervient en tant qu'agent de l'armement Hansa.

service sur l'Afrique occidentale EAC Lines inaugure un full-container

Un cinquième et dernier service pour cette année 1977 était inauguré le 1er décembre lorsque le «Fionia», porte-containers cellulaire d'un port en lourd de 19.400 t et d'une capacité de 1.060 TEU, vint accoster au grand terminal zeebruggeois. Il s'agissait d'une initiative des EAC Lines qui doublait ainsi son trafic conventionnel sur la route Europe-Afrique occidentale d'un nouveau service cette fois intégralement containerisé. Pour la Belgique, c'est Zeebrugge qui fut retenu comme port d'escale où un départ est actuellement assuré chaque mois. Les autres ports choisis sont Aarhus, Hambourg, Bremerhaven, Rotterdam et Le Havre, dernier port d'embarquement. Le l'autre côté, on compte 5 touches directs : Dakar, Douala, Abidjan, Apaja et Monrovia qui sert de port d'éclatement.

Zeebrugge décroche à nouveau un record national absolu

Il est bien évident que l'ouverture de ces nouvelles lignes transocéaniques activeront sensiblement les activités de l'Océan Container Terminal zeebruggeois. Les statistiques provisoires de la MBZ portant sur les dix premiers mois de l'exercice écoulé reflétaient d'ailleurs une évolution nettement positive du trafic containerisé, alors que celui-ci avait été en régression constante depuis 1973. Attendons donc la parution du bilan annuel pour émettre les commentaires appropriés et terminons cette brève rétrospective par le rappel du double record qu'enregistrait notre Noordzeepoort le 31 août écoulé en réceptionnant le pétrolier libanais «Ajda-bja». Ce mamouth de 312.820 tdw., mesurant 351m x 55m, transportait 120.000 tonnes de crude destiné à Texaco-Gand, ce qui constituait en effet un record absolu tant pour Zeebrugge que pour notre pays et ceci à la fois sur le plan tonnage et cargaison.

B/ COMMENT ZEEBRUGGE OBTINT LE FEU VERT POUR SON AVANT-PORT METHANIER

Consacrons maintenant le second volet de notre panorama maritime au rappel des principaux événements qui ont conduit à la décision gouvernementale de doter notre Noordzeepoort d'un nouvel avant-port où sera implanté un vaste terminal méthanier. Soulignons que cette décision est non seulement capitale pour l'avenir portuaire de notre pays, mais aussi pour son approvisionnement en produits énergétiques. Avant de passer à ce chapitre, voyons très rapidement ce qui s'est passé l'année antérieure, c'est-à-dire en 1976, ceci afin de pouvoir suivre plus aisément l'évolution des événements durant l'exercice écoulé.

1976 fut l'année du grand espoir

Si l'exercice 1975 fut marqué par la reprise des travaux à la nouvelle écluse maritime et le creusement des premières darses de l'arrière-port, l'année 1976 fut pour Zeebrugge essentiellement celle du grand espoir. En effet, toute une série d'options relative à la construction future du nouvel avant-port et de son terminal LNG fut soumise à l'approbation du gouvernement, souvent à la hâte d'ailleurs, car il s'agissait de pouvoir honorer le contrat Distrigaz-Sonatrach prévoyant la première livraison de gaz algérien fin 1980. Il importait donc de faire diligence quant à un accord définitif de la part du gouvernement pour l'exécution du projet d'avant-port méthanier.

Aussi, tout au long de l'année 1976 avons-nous vécu un véritable suspense qui n'allait s'achever que... fin 1977. Cinq faits majeurs marquèrent cette année quant à l'évolution de ce volumineux dossier. En ordre chronologique, citons notre accord gouvernemental du 1er avril pour la livraison de gaz algérien à la S.A. Distrigaz, l'approbation de principe à la construction d'un terminal LNG entérinée le 20 mai, la décision prise le 4 juin concernant l'application du contrat-cadre pour l'exécution des travaux projetés, la désignation du groupe d'entrepreneurs intervenue le 10 septembre, et enfin, la proposition des firmes contractantes formulée le 5 octobre à propos d'une solution provisoire concernant le site d'implantation du terminal LNG.

Dunkerque ou Rotterdam comme solution de rechange.

Comme nous le verrons maintenant dans le rappel des principaux événements concernant l'évolution du «dossier Zeebrugge» durant l'exercice 1977, il faudra attendre la fin de l'année avant de voir notre gouvernement prendre définitivement position quant à la solution que requerrait le problème du terminal méthanier. Début 1977, nous en étions donc aux solutions de rechange, car il était évident que le terminal zeebruggeois ne pouvait être prêt pour l'échéance 1980. A ce sujet, un premier fait important se situait le 14 février lorsque le port de Dunkerque se porta candidat pour l'approvisionnement de la Belgique en gaz algérien via un terminal pouvant être construit dans son avant-port avant 1980. Tout en prenant acte de l'offre française, Distrigaz contactait aussi Gasunie pour une desserte éventuelle via Rotterdam.

Projet de terminal flottant par Cockerill Yards-Mercantile

Quelques jours plus tard, voilà que Cockerill Yards et Mercantile Marine Engineering présentaient aux ministères intéressés ainsi qu'à Distrigaz leur projet

de solution de rechange consistant en l'installation d'un terminal provisoire dans l'avant-port projeté de Zeebrugge. L'installation se présentait sous la forme d'un vaste caisson rectangulaire en acier dont l'intérieur était composé de 6 citernes de stockage d'une capacité globale de 300.000m³. Ce caisson, maintenu à flot, devait également servir de quai d'amarrage aux méthaniers. A l'une des extrémités, on prévoyait une usine de regazéification et éventuellement une centrale électrique. Spécifions que les auteurs du projet de ce terminal LNG flottant garantissaient la livraison pour 1980.

Méthaniers ancrés comme solution provisoire par Distrigaz

Une troisième solution de rechange était présentée au cours du mois de mai par la société Distrigaz elle-même, de concert avec les chantiers Boel de Temse. L'idée était de mettre à l'ancre la partie centrale de 2 méthaniers où serait stocké le gaz liquide. L'usine de gazéification serait, quant à elle, construite sur la terre ferme. Distrigaz optait donc pour l'alternative du terminal flottant, dans une toute autre version toutefois que celle proposée par Cockerill Yards, et en tant que solution transitoire. Le comité de travail interministériel pour Zeebrugge, réuni le 27 mai, jugea les deux propositions valables, mais laissa le choix définitif aux départements intéressés. Le gouvernement avait donc le choix entre 3 formules : un transit via Dunkerque ou Rotterdam, le terminal flottant définitif de Cockerill, et la solution transitoire proposée par Distrigaz.

Ce sera une solution nationale et la formule transitoire Distrigaz

Notre gouvernement avait donc à trancher et, pour une fois, il le fit rapidement. En effet, le CMCES tenait déjà séance le 28 juin et prenait immédiatement deux décisions importantes : la réception du gaz algérien se fera exclusivement via Zeebrugge et étant donné qu'un terminal sur terre ferme ne pouvait y être prêt pour l'échéance 1980, les deux solutions de rechange Cockerill-Mercantile et Distrigaz-Boel entraient en ligne de compte. Le CMCES ne tranchait toutefois pas entre ces 2 solutions, laissant l'alternative à la société Distrigaz. De plus, le Comité ministériel décidait de construire plus tard un terminal définitif dont la capacité serait portée à plus de 5 milliards de m³. Début juillet, Distrigaz faisait savoir qu'elle optait pour sa propre formule transitoire, à savoir un stockage flottant et une usine terrestre.

L'infrastructure du nouvel avant-port se précise.

Parallèlement à l'évolution du dossier LNG s'élaborait progressivement le projet d'aménagement du nouvel avant-port zeebruggeois, les deux problèmes étant d'ailleurs complémentaires. Ainsi apprenait-on, début octobre, que le groupe «Zeezand-Zeebouw» en collaboration avec les Travaux publics venait de donner un nouveau profil à l'avant-port projeté. L'étude de Symarinfra demeurait respectée quant à la localisation des différentes fonctions, mais des critères d'ordre nautique nécessiteraient la rectification de certains tracés. Cette nouvelle forme d'avant-port avait aussi fait l'objet d'études aux laboratoires hydrauliques de Borgerhout et de

Wageningen. Rappelons que le nouveau port comprendra 3 grandes darses dont une pour le trafic LNG et une autre pour les trafics Ro/Ro et containerisés, le tout protégé par deux grandes jetées. Aucune date n'était toutefois avancée pour le début des travaux.

Revirement de la situation vers un terminal définitif ?

Coup de théâtre le 25 novembre dernier lorsqu'à l'issue du conseil de cabinet le Premier Ministre Tindemans annonçait qu'on s'orientait vers une solution définitive quant à la construction du terminal LNG,

Celui-ci pourrait être implanté sur la jetée est de l'avant-port projeté. D'autre part, le gouvernement avouait l'intention d'inclure l'ensemble du projet d'avant-port dans un vaste plan national de travaux d'infrastructure, ce qui devait exclure toute idée de compensations du profit de l'économie wallonne. Comment en était-on arrivé là ? Du fait qu'il apparaissait que même la solution provisoire de Distrigaz ne pourrait être prête pour 1980, Sonatrach avait ce jour même reporté l'échéance à 1982, ce qui permettait d'envisager d'emblée l'aménagement d'un terminal définitif.

Feu vert pour l'avant-port et son terminal LNG définitif

Vendredi, 12 décembre 1977. Les jeux étaient faits. Un suspense de deux ans s'achevait. Le conseil des ministres avait enfin accordé le feu vert à la réalisation du nouvel avant-port de Zeebrugge et de son terminal méthanier définitif. Ainsi entérinait-il les options prises le 25 novembre précédent et promettait-il de présenter son plan national d'infrastructures pour février 1978. Quant au terminal LNG en particulier, il sera construit sous sa forme définitive sur la nouvelle jetée est, à 1.500 m de la côte. Il disposera d'une darse, d'une aire de stockage immergée, d'une usine de gazéification sur terre ferme et d'un gazoduc partant vers l'intérieur du pays et peut-être vers l'Allemagne et les Pays-Bas. La facture de tout ceci ? Difficile à définir car les travaux s'effectueront en tranches successives. D'aucuns parlent de 45 milliards, d'autres vont jusqu'à 90 milliards. Mais comme l'a démontré l'étude de rentabilité effectuée par Symarindus, il s'agit là d'investissements amplement justifiés. Aussi dirons-nous : Well done, Zeebrugge, and now full ahead.

Vu l'abondance de la matière, la rétrospective consacrée au port d'Anvers est reportée à l'édition suivante de notre panorama maritime.



OOSTENDE, DE BELANGRIJKSTE PASSAGIERSHAVEN VAN BELGIE

In 1977 werden met de schepen van de zeevaartlijnen Oostende-Dover/Folkestone 2.783.287 passagiers verscheept (5,3% meer dan in 1976), wat aanzienlijk meer is dan via om 't even welke andere Belgische zeehaven.

Ook het personen- en vrachtwagenverkeer met de schepen van de lijnen Oostende-Dover/Folkestone is zee belangrijk : in 1977 werden 299.719 personenwagens (7,7% meer dan in 1976) en 86.704 vrachtwagens en opleggers (23,5% meer dan in 1976) vervoerd. Daarenboven werd een niet onaanzienlijk aantal autocars, caravans enz. verscheept.

De haven Oostende dankt haar succes in verband met het verkeer van en naar Engeland vooral aan de frequentie van het aantal overvaarten. In de winter worden minimum 20 enkele overvaarten per dag verzorgd (zaterdagen en zondagen echter slechts 16 à 18). In de zomer loopt dit aantal enkele overvaarten op tot 32 per dag (niet inbegrepen de verdubbeldiensten op week-ends).

De Regie voor Maritiem Transport - een Rijksbedrijf dat $\pm$ 2.000 personen tewerkstelt (niet inbegrepen de 450 à 600 personen die werkgelegenheid vinden bij de restauratiediensten aan boord van de schepen) en dat de zeevaartlijnen Oostende-Dover/Folkestone exploiteert samen met de Britse Spoorwegen - zorgt voor de voortdurende vernieuwing en aanpassing van haar vloot en haar haveninstallaties. Sedert 1972 werden niet minder dan 6 eenheden (Koning Albert, Prince Philippe, Koningin Elisabeth, Roi Leopold III, Prinses Josephine Charlotte en Artevelde) uit de vaart genomen en vervangen door polyvalente schepen. Al deze polyvalente schepen werden gebouwd op Belgische werven. De jongste eenheid, de «Prins Albert» werd op 5 maart 1978 in de vaart gebracht.

Onze scheepswerven

Motor bulk container carrier "Deloris",

Op dinsdag 7 maart 1978 te 15.15 u. werd op de scheepswerven Cockerill Yards Hoboken de motor bulk container carrier «DEORIS» gedoopt.

Het was Mevrouw Deloris Custer, echtgenote van de Director Transportation and Distribution Department van E.I. du Pont de Nemours and Co (Inc.), U.S.A., die meter van het schip was.

Het schip is bestemd voor de rederij «Antwerp Bulkcarriers N.V.» en zal Antwerpen als thuishaven hebben.

Het opbouwen van het schip in het bouwdok was begonnen op 28 oktober 1977.

Voorname kenmerken van het schip :

Lengte over alles	199,00 m
Lengte tussen de loodlijnen	190,00 m
Breedte buiten de spanten	29,30 m
Holte	15,35 m
Diepgang	11,05 m
Draagvermogen	42.00 T
Proeftochtsnelheid	15,15 knoop
Inrichting voor	31 personen

Klasnotatie

Het schip wordt gebouwd onder toezicht van de Klassifikatiemaatschappij «Lloyd's Register of Shipping» voor de klasnotatie + 100 A1 met de notatie : «Strengthened for carriage of heavy density ore cargo, holds no 2, 4 and 6 or hold 4 may be empty, + L.M.C. «UMS» Automation».

Het schip zal onder Belgische vlag varen en voldoet aan de voorschriften van B.Z.I.

Bouw

Het schip is verdeeld door middel van 9 dwarse waterdichte schotten die tot aan het hoofddek strekken, en die de volgende indeling geven : de voorpiek, de ruimen no 1 tot no 7, de machinekamer en de achterpiek.

De schotten die de scheiding vormen tussen de verschillende ruimen zijn vervaardigd uit gegolfde platen.

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

De dubbele bodem is onderverdeeld in tanks voor waterballast en brandstof.

Onder het hoofddek, aan SB en BB zijde van de ruimen, zijn doorlopende topzij-ballasttanks voorzien. De topzijtanks zijn zo ingericht dat ze voor graantransport kunnen gebruikt worden.

Laadruimen

In het totaal zijn er 7 laadruimen.

Het schip is ingericht voor het vervoer van bulk-lading zoals erts, granen en kolen, en voor containervervoer.

De capaciteit van de laadruimen bedraagt 54.615 m³ graan.

Voorzieningen zijn getroffen voor het vervoer van in het totaal 1097 TEU equivalenten 20' en 40' ISO containers, in de ruimen en als deklading.

Ook is het schip ingericht voor het vervoer van gezaagd en gepakt hout als deklading.

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

De laadruimen zijn voorzien van natuurlijke ventilatie.

Akkommodatie

De bemanning is ondergebracht in afzonderlijke, modern ingerichte hutten. Alle bewoonbare lokalen, alsmede het stuurhuis, zijn geklimatiseerd. Een ontspanningslokaal staat ter beschikking van de bemanning. De koelruimen voor proviand zijn voorzien van een automatische koelinstallatie.

Het schip is uitgerust met 2 glasvezel versterkt polyester reddingssloepen : 1 motorreddingssloep en 1 handbediende. Iedere sloep kan 37 personen bevatten.

Verder zijn er 2 opblaasbare reddingsvloten geïnstalleerd, 1 voor 20 personen en 1 voor 6 personen.

Dekinstallatie

Alle dekwerktuigen worden elektro-hydraulisch aangedreven.

Twee ankerlier-verhaallieren zijn op het bakdek geïnstalleerd, twee sets luiklieren van 2 ton en 3 sets verhaallieren van 12 ton zijn op het hoofddek voorzien.

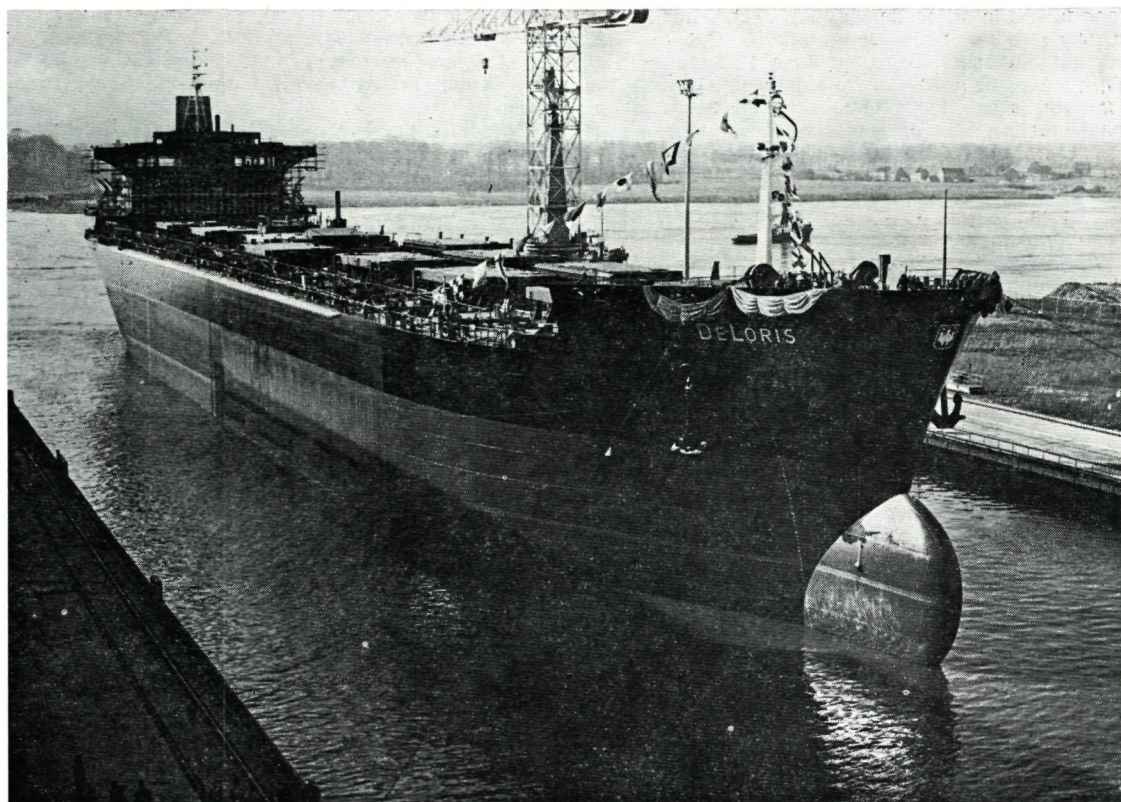
Op het achterschip zijn 2 davits van 2 ton voorzien, die de proviandmagazijnen en de machinekamer kunnen bedienen.

De stuurmachine is van het elektro-hydraulische type.

De nodige schikkingen zijn genomen om later 4 dekkranen te installeren.

Navigatie

Alle navigatie-apparatuur is van het modernste type, zoals het gyrokompas, log, echopeiler, 2 radars, positieaanduiders, Decca-Navigator, enz.



Machineinstallatie

Deze is ontworpen volgens de vereisten gesteld voor het verkrijgen van het «Lloyds Machinery Certificate» L.M.C.» Unmanned Machinery Space» UMS.

Het schip wordt aangedreven door een 6 cylinder, enkelwerkende tweetakt, opgeladen dieselmotor «Sulzer 6 RND 68 M» die een maximum continu vermogen van 11.400 BHP bij 150 omw/min. kan ontwikkelen.

De motor werd gebouwd bij Cockerill.

De schroefas is voorzien van een Simplex compact afdichting.

De vierbladige schroef is vervaardigd uit mangaan brons.

De elektrische energie wordt geleverd door drie dieselmotoren die in de machinekamer opgesteld zijn.

Elke set bestaat uit een opgeladen dieselmotor van 690BHP bij 900 omw/min. gekoppeld aan een generator van 450 KW.

De oliegestookte stoomketel en de uitlaatgassenketel hebben elk een stoomproductie van 1.350 kg/uur bij 7 kg/cm².

Andere hulpwerktuigen waaronder diverse pompen, compressoren, olie- en waterverwarmers, koelers, separatoren, enz. vervulden de installatie.

Er is aan boord een drinkwaterverdampster geïnstalleerd met een capaciteit van 25 ton per 24 uur.

Er is verder een werkplaats met draaibank, boormachine, enz. aan boord.



In onze rubriek "Scheepswerven" - titel die vele ladingen dekt - verleent NEPTUNUS graag ruimte aan Pascale ROGIE. Pascale is de dochter van Neptunus-medewerker en beheerder Henri ROGIE, m.a.w. de appel is in dit geval zeer dicht bij de boom terecht gekomen. Wat de leeftijd van Pascale betreft, blijven wij als gentlemen uiteraard zeer diskreet, we kunnen echter wel zeggen dat zij onze jongste medewerkster is.

EVOLUTIE VAN DE BELGISCHE HANDELSVLOOT.

door Pascale Rogie.

Honderd eenheden onder Belgische vlag.

Deze bijdrage geeft een beknopt overzicht van de huidige toestand van zaken bij de Belgische handelsvloot en maakt eveneens de vergelijking met

het vorige jaar. Zo valt op te merken dat het aantal schepen stationair blijft, maar de globale tonnage jaarlijks een flink stuk stijgt.

Ook vorig jaar heeft de Belgische handelsvloot zich merkkelijk uitgebreid. Deze gunstige evolutie begon kort na de laatste wereldoorlog en ging

voortdurend in stijgende lijn met slechts een kleine inzinking in het begin der jaren '50. Ondanks het feit dat het aantal schepen sinds 1950 op ± 100 blijft, steeg de laadcapaciteit gestadig, wat toe te schrijven is aan de moderne schepen die in tonne-maat steeds groter en groter worden.

Constante progressie van de globale tonnage.

Laten we nu de onlangs gepubliceerde statistieken bondig analyseren. Zo vernemen we dat op 31-12-77 juist geteld 100 schepen onder Belgische vlag voeren, wat één meer was dan het vorige jaar. De brutotonnenmaat was echter gestegen van 1.437.342 ton (1-1-77) naar 1.562.650 (1-1-78), hetzij 125.308 ton meer. Ook de waterverplaatsing van de beschouwde eenheden steeg, nl. van 2.291.269 ton naar 2.503.366, dus een stijging van 212.097 ton. Noteren we dat de veerboten van de Kanaaldiens-ten en zeelichters in deze cijfers begrepen zijn en dat die derhalve verschillen van de gegevens door de Redersbond gepubliceerd. Ondanks dit alles heeft het verschil geen invloed op de resultaten want ook hier bemerken we een stijging : 81 schepen en 1.487.127 ton als brutotonnenmaat.

Een betrekkelijk jonge vloot.

Merken we verder op dat 2 Belgische schepen verkocht werden tijdens het laatste jaar en meer bepaald eind '77. Dit waren de «Frubel Afrika» die nu onder Liberiaanse vlag vaart (sinds 29 november) en de kustvaarder «Thesée» sedert 25 oktober. Daarentegen kwam een olietanker, de «Belgian Mercury», onze vloot aanvullen begin november. Vergeleken bij de wereldvloot blijft het aandeel van de Belgische vlag relatief beperkt. Op het einde van vorig jaar bedroeg de wereldvloot immers 393.678.369 BRT. In tegenstelling is zij een heel stuk jonger, want 52% van de schepen zijn jonger dan 5 jaar terwijl dit bij de wereldvloot slechts 37% is.

Het economisch aspect van de Belgische koopvaardij wordt nog meer klaarblijkelijk als men merkt dat 90% van de tonnage minder dan 14 jaar oud is. Onder de 81 schepen, geboekt bij de Redersbond, zijn er slechts 13 met een globale brutotonnage van 110.892 ton die reeds langer dan 15 jaar varen.

Polyvalentie van onze vloot.

Het grootste deel van de Belgische schepen wordt voortgestuwd door dieselmotoren : 78 eenheden of 97% van de gehele vloot. Slechts 3 schepen, met een globale tonnage van 51.306 ton, zijn steamers. Deze voorkeur voor motoraandrijving is opmerkelijk in tegenstelling met de cijfers van de wereldvloot, die aanduiden dat nagenoeg 2/3 van

de wereldeenheden (64%) motor- en ruim 1/3 stoomschepen zijn (36%).

De samenstelling van onze vloot is erg verscheiden. Men vindt er de meest uiteenlopende soorten schepen.

De grootste tonnage bestaat uit schepen die mas-sagoederen vervoeren : 18 eenheden met een ge-zamenlijke waterverplaatsing van 1.060.730 ton te-genover 977.171 ton in '77. De bulkschepen hebben dus voor het eerst in '77 de 1 miljoen-grens over-schreden. De cargo's vertegenwoordigen 27 een-heden en 342.027 ton (25 eenheden en 300.580 ton in '76) en de gecombineerde vrachtschepen staan op een totaal van 2 eenheden en 63.680 ton, het-zelfde als het vorig jaar.

Steeds op 31-12-77 telde ons land 2 container-schepen met 53.851 ton tegenover 1 met 28.484 ton in '76. De cijfers van de andere scheepstypen, nl. polyvalente, erts-, dienst- en boorschepen, veerbo-ten, zeelichters en gastankers zijn niet gewijzigd. Men roteert een vermindering van de koelschepen (—3), terwijl het aantal olietankers stijgt (+2).

Het enige vlak waarop onze vloot er maar povertjes bijzit, is dat van de coasters. Sinds enkele jaren vermindert hun aantal voortdurend, maar de plan-nen om de situatie te verbeteren zijn nog niet zo bepaald concreet.

De waaier van rederijen.

Tot slot vermelden we dat de belangrijkste Bel-gische rederij steeds de C.M.B. is met 31 schepen en 839.012 ton in totaal. De andere schepen, buiten deze geëxploiteerd door de RMT, de lichters van de Sleep- en Reddingsunie en de rederij Sarens, worden beheerd door 13 rederijen.

In orde van belangrijkheid vinden we :

1. Ahlers	15	500.137 t.
2. Ubem	9	325.980 t.
3. Gatx Bulkcar.	3	195.000 t.
4. Bociamr	5	129.750 t.
5. Nedloyd Bulk	4	
		olietank. 128.856 t.
6. Nedloyd Bulk	4	123.030 t.
7. Esso Belgium	2	
		olietank. 119.858 t.
8. Armement Deppe	1	28.484 t.
9. Gulf Oil	2	
10. Belg. Fruit Lines	3	14.764 t.
11. Derca	2	
		gastank 1.280 t.
12. De Ridder	1	
		coaster 580 t.
13. Fadimel	1	450 t.



INFO MARINE



S.M. Le ROI A ZEEBRUGES

Une agitation inhabituelle régnait cet avant-midi du 6 avril sur la nouvelle base maritime de Zeebruges. Tout au long du chemin qui mène à la base, nous avions déjà remarqué de nombreux policiers s'affairant avec leur walkies-talkies. A l'entrée de la base maritime, la Musique de la Force navale, était prête à recevoir la prestigieuse visite. Les matelots s'alignaient en face du grand bassin où mouillaient le «Zinnia» aux côtés des deux plus récentes acquisitions de la Force Navale, les frégates «Wielingen» et «Westdiep». Sa Majesté le Roi embarquait à bord du F911 «Westdiep». Le Souverain, avait exprimé le désir d'être informé, au cours de quelque trois heures passées à bord, des possibilités de ce type de navires et, en même temps, de se faire une idée de la vie à bord d'une telle unité.

VISITE AUX INSTALLATIONS DE LA BASE DE LA FORCE NAVALE

Il était près de 10 heures moins vingt lorsqu'un hélicoptère Seaking de la Force Aérienne arriva au-dessus de la base maritime, dans un ciel bleu dégagé par un vent violent. Les ordres retentissaient, les photographes et caméramen cherchaient la place idéale pour immortaliser l'arrivée. Entre-temps, les membres de la presse écrite s'approchaient des troupes alignées. Le Seaking descendit digne et majestueux.

Dès que l'hélicoptère se posa sur la plaine, tout se mit en branle. Les armes furent présentées, la musique entama l'hymne national et les autorités, le lieutenant général aviateur Crekillie, chef de l'Etat-Major général, accompagné du vice-amiral Van Dijk, chef d'Etat-Major de la Force Navale, du capitaine de vaisseau Poulet, commandant du Groupe Opération de la Force Navale et du Capitaine de Frégate Mathieu, commandant de la base maritime de Zeebruges, souhaitèrent la bienvenue au Souverain, qui était accompagné de M. Liebaers, grand maréchal de la cour, et du lieutenant général Blondiau, commandant de la Maison militaire du Roi. Après l'inspection de la garde d'honneur, le Souverain fit une courte visite en voiture, durant une dizaine de minutes, à travers la nouvelle base de la Force Navale. Cette visite aboutit au «Westdiep» sur lequel le Roi allait participer à un voyage de démonstration en mer.

A BORD DU «WESTDIEP»

Après que le Souverain eut pris congé du commandant de la base de la Force Navale, il monta à bord du «Westdiep» accompagné par le traditionnel cérémonial de sifflements stridents. Immédiatement son pavillon fut hissé au mât. Le Roi fut accueilli par le capitaine de frégate Verboven, commandant de l'unité, qui lui souhaita la bienvenue et lui présenta les officiers de la nouvelle frégate. A bord, le Roi et les autorités qui l'accompagnaient eurent l'occasion d'entendre un exposé à propos du «Westdiep» et du «Wielingen», les deux plus récentes acquisitions de la Force Navale mises en service le 20 janvier. L'exposé fut fait par le capitaine de frégate Van Damme de la Force Navale pour le programme des frégates et par le commandant du «Westdiep» lui-même. Par la suite, le Roi prit place sur le pont pour y recevoir de plus amples explications.

Pendant ce temps, les membres de la presse étaient montés à bord. Deux remorqueurs le «Krekel» et le «Wesp» accostèrent le «Westdiep» afin de l'aider à quitter le quai en toute sécurité. Cette opération fut très rapidement effectuée de sorte que la frégate put atteindre sa vitesse de croisière grâce à ses moteurs diesels. Et le Roi, tout comme nous, put constater la stabilité du navire par mer houleuse. Le vent atteignit force cinq ce qui donne une mer déjà fort agitée. Les photographes et les caméramen purent photographier le Souverain sur le pont. Puisqu'une telle frégate n'est pas prévue pour être visitée par un groupe de journalistes suivant une visite royale, nous nous rendîmes à la cafétéria afin d'y déguster une tasse de café. Pendant ce temps, les démonstrations se poursuivaient tout d'abord à l'aide d'un canon de 100 mm qui, placé à côté de la rampe de lancement «Sea sparrow», fait partie du dispositif anti-aérien du navire. Le chargement du lanceur sextuple de roquettes de 375 mm fut également présenté. Par la suite le Roi visita plus en détail le navire. Peu avant l'heure de midi nous montâmes à nouveau sur le pont pour assister à la partie la plus spectaculaire de la démonstration. Deux F104G de la base de Kleine Brogel simulèrent trois attaques successives sur le bâtiment, après quoi

ils s'éloignèrent à basse altitude au-dessus de la mer, dans un vrombissement tonitruant. Le Roi put suivre toutes ces attaques du poste de commandement opérationnel d'où il put se faire une idée du fonctionnement des radars et des différents systèmes de mise à feu.

Une fois les avions disparus, la frégate atteignit sa vitesse maximale de 28 nœuds en enclenchant sa turbine. L'eau giclaît en l'air et trainait derrière le bateau un long couloir d'écume qui allait en s'élargissant et qui martelait la mer démontée. Le Roi et sa suite vinrent un instant admirer ce spectacle sauvage sur le pont arrière.

RETOUR A ZEEBRUGES

Il fallait mettre fin aux démonstrations parce qu'une visite du port de Zeebruges était encore pré-

vue au programme du Souverain. Il y avait un «rijstafel» au programme du retour mais, avant que nous n'ayons eu le temps de nous en rendre compte, nous pénétrâmes à nouveau dans la base de la Force Navale. Les remorqueurs «Krekel» et «Wesp» étaient à nouveau de la partie pour aider le «Westdiep» à accoster. Sur le quai, nous vîmes le Ministre des Travaux Publics, le Gouverneur de la Province et le Bourgmestre de la ville de Bruges parmi les personnes qui attendaient le Roi.

Après que le Roi eut pris congé du capitaine de frégate Verboven le sifflement strident retentit à nouveau, tandis que le Souverain débarquait du «Westdiep» et que l'on ramenait le pavillon royal. Une nouvelle visite... cette fois dans les installations du port en construction.

Z.M. DE KONING TE ZEEBRUGGE

In de voormiddag van 6 april heerste er een ongewone drukte op de nieuwe marinebasis van Zeebrugge. Ook langs de wegen die naar de basis leidden, hadden wij reeds heel wat politiemannen opgemerkt die druk doende waren met hun walkietalkies. Bij de ingang van de marinebasis maakten de muzikanten van de muziekkapel van de Zeemacht zich klaar terwijl gewapende matrozen zich opstelden tegenover het groot dok waarin eerst de «Zinnia» met daarin ook nog de twee jongste aanwinsten van de Zeemacht, de fregatten «Wielingen» en «Westdiep» op hoog bezoek lagen te wachten. Z.M. de Koning kwam immers en zou inschepen aan boord van F911 «Westdiep». Hij zou tijdens een drietal uren durende tocht zich rekenschap kunnen geven van de mogelijkheden van deze categorie schepen en zich tevens een beeld kunnen vormen van het leven aan boord van dergelijke eenheden.

BEZOEK AAN DE INSTALLATIES VAN DE MARINEBASIS

Het zal zowat twintig voor tien geweest zijn toen in de door een flinke wind schoongeveegde hemelblauwe lucht een Seaking Luchtmachthelikopter op de marinebasis aanvloog. Bevelen klonken, geweren werden geschouderd, persfotografen en cameramannen zochten een geschikte plaats om de aankomst vast te leggen. Ondertussen wandelden de schrijvende persmensen dichter naar de opgestelde troepen toe. De dalende Seaking zakte met majestatische waardigheid.

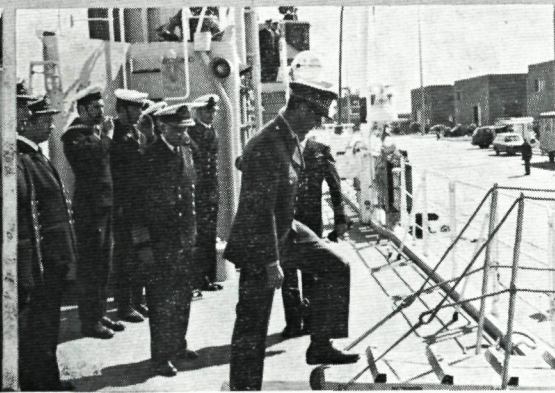
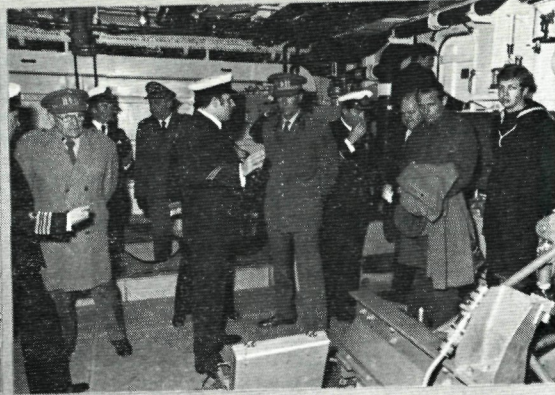
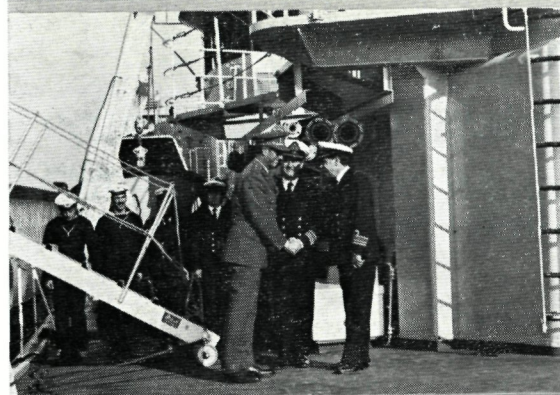
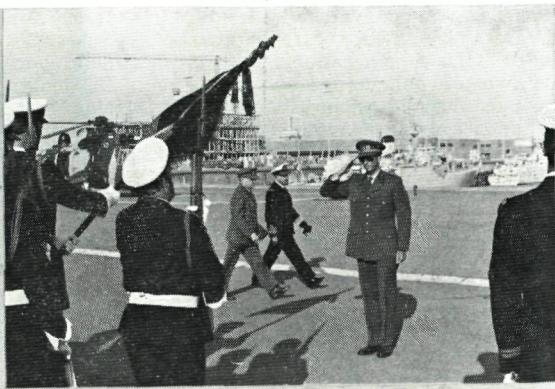
Vanaf het ogenblik dat de helikopter zacht verend op het plein neerstreek, schoot alles in gang. De wapens werden gepresenteerd, de muziekkapel hief het volkslied aan en de autoriteiten, luitenant-generaal vlieger Crekillie, Chef van de Generale Staf, vergezeld van vice-admiraal Van Dijck, Stafchef van de Zeemacht, kapitein-ter-Zee Pouillet, commandant van de Groepering Operaties van de Zeemacht, en fregatkapitein Mathieu, commandant van de Marinabasis Zeebrugge, verwelkomden de Vorst, die vergezeld was van de heer Liebaers, grootmaarschalk van het hof en luitenant-generaal Blondiau, hoofd van het Militair Huis van de Koning. Na het schouwen van het eredetachment deed de Vorst per wagen een korte rondrit van een tiental minuten doorheen de nieuwe marinebasis. Deze rondrit eindigde aan de «Westdiep», waarop de Koning een demonstratietocht in zee zou meemaken.

AAN BOORD VAN DE «WESTDIEP»

Nadat de Vorst afscheid had genomen van de commandant van de marinebasis, stapte Hij met het gebruikelijk ceremonieel van scherp klinkend zeemansgefluit aan boord van de «Westdiep». Onmiddellijk werd Zijn commandovlag hoog in de mast geheven. Verwelkomd aan boord door fregatkapitein Verboven, commandant van de eenheid, stelde deze Hem de officieren van het nieuwe fregat voor. Binnen in het schip werd aan de Koning en aan de begeleidende autoriteiten een uiteenzetting gegeven over de «Westdiep», die samen met de «Wielingen» op 20 januari jongstleden door de Zeemacht in dienst werd genomen. De uiteenzetting werd verzorgd door fregatkapitein Van Damme, project officier van de Zeemacht voor het programma van de fregatten, en door de commandant van de «Westdiep» zelf. Daarna nam de Koning plaats op de commandobrug voor verder uitleg.

Terwijl dat allemaal bezig was, waren ook de persmensen aan boord gekomen en kwamen naast de reeds trillende «Westdiep» de sleepboten de «Krekel» en de «Wesp» aanvaren om de «Westdiep» veilig en wel te helpen bij het manoeuvreren uit het dok. Zeer vlug was ook deze operatie voorbij zodat het fregat tot kruisvaartsnelheid op dieselmotoren kon overgaan. En wij kunnen vermoeden dat ook de Koning, het zoals wij, kon vaststellen hoe stabiel het schip door een nochtans woelige zee voer; er werd immers een windkracht vijf genoteerd en dat vertegenwoordigt al een tamelijk ruwe zee.

Ondertussen konden de fotografen en de cameramannen beeldjes schieten van de Vorst op de commandobrug. Vermits zo een fregat nu niet gemaakt werd om in groep bezichtigd te worden door journalisten die een koningsbezoek volgen, gingen wij rustig een kop koffie drinken in de cafetaria. En de demonstraties gingen verder. Eerst met het kanon 100 mm dat naast de lanceerhelling Sea Sparrow deel uitmaakt van het luchtverdedigingsdispositief van het schip. Ook het laden van de zesloopraket-lanceerder van 375 mm werd gedemonstreerd. Daarna bezocht de Koning verder uitgebreid het schip. Even voor het middaguur klonnen wij opnieuw het dek op om het spektakulairste deel van de demonstratie bij te wonen. Twee F104G van de basis van Kleine Brogel voerden drie schijnaanvallen na elkaar uit op het schip, waarna ze met loeiende motoren laag over zee wegraasden. De Koning kon heel



deze aanval volgen van uit de operationele commandocabine waar Hij zich een beeld kon vormen van de werking van de radarapparatuur en de verschillende vuurleidingssystemen. Eens de vliegtuigen verdwenen benaderde het fregat zijn maximum snelheid van 28 knopen door op zijn turbine over te schakelen. Het water spatte omhoog en trok achter het schip een wild schuimende, breder wordende sliert, die de reeds woelige zee nog meer martelde. Ook de Koning met Zijn gevolg kwam naar het achterdek om dit wilde schouwspel even gade te slaan.

TERUG TE ZEEBRUGGE

De demonstraties moesten een einde nemen vermits op het vorstelijk programma nog een bezoek stond aan de werken aan de haven van Zeebrugge. Op de

terugweg stond er «rijsttafel» op het menu en voor wij er ons goed rekenschap van hadden gegeven voeren wij de marinebasis binnen. Opnieuw waren de sleepboten «Krekel» en «Wesp» van de partij om de «Westdiep» te helpen bij het aanleggen in het dok. Op de kaai herkenden wij de minister van Openbare Werken, de provinciegouverneur en de burgemeester van de stad Brugge onder de personen die de Vorst stonden op te wachten. Nadat de Koning afscheid had genomen van fregatkapitein Verboven, weerklonk opnieuw het scherp fluitend zeemansceremonieel terwijl de Vorst van boord ging van de «Westdiep» waarop zijn commandovlag gestreken werd. Het werd voor Hem een nieuw werkbezoek... ditmaal aan de in aanbouw zijnde nieuwe haveninrichtingen.

E.B.



Bezoek Navo Sekretaris Generaal Dr. J.M.A.H. LUNS aan de Zeemacht

Op maandag 10 april jl., bracht Dr. J.M.A.H. LUNS, NAVO Sekretaris-Generaal, in gezelschap van een belangrijk aantal Ambassadeurs en Zaakgelastigden verbonden aan de NAVO, een bezoek aan de Zeemacht. Een belangrijk deel van dit bezoek werd in beslag genomen door een tocht aan boord van de

WESTDIEP. Op onderstaande foto's ziet men de aankomst van de heer Sekretaris-Generaal. Een groepsfoto samen met de Ambassadeurs, Vice-Admiraal J.P. VAN DYCK en Kapitein ter Zee (G64) ir. E. POULLET, en tenslotte de Sekretaris-Generaal aan "het roer".





ORGANISATION DU TRAITE DE L'ATLANTIQUE NORD
NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
SECRETARY GENERAL

BRUSSEL, 12 april 1978

Zeer Geachte Admiraal,

Mede namens de NAVO-Raad wil ik gaarne schriftelijk herhalen hoezeer de dag bij de Belgische Zeemacht voor ons allen een grote ervaring is geweest.

Ambassadeurs en Zaakgelastigden en niet minder ikzelf waren bijzonder onder de indruk van het zo moderne en zwaar bewapende fregat "Wielingen" en van alles wat ons werd getoond tijdens de vaart op zee. De grote gastvrijheid van Commandant, officieren, onderofficieren en manschappen hebben deze tocht daarenboven zeer aangenaam gemaakt. Het trof ons hoezeer in betrekkelijk korte tijd de bemanning reeds getraind was om om te gaan met de uiterst gecompliceerde apparatuur terwijl het duidelijk was hoe goed de verstandhouding tussen officieren en minderen is. Ook het bezoek aan de imponerende nieuwe vlootbasis te Zeebrugge en later aan de gecombineerde Belgisch-Nederlandse mijnbestrijdingsschool te Oostende heeft grote indruk op ons gemaakt.

Persoonlijk moge ik U danken voor het indrukwekkende ceremonieel, waarmede de Secretaris-Generaal van de NAVO werd ontvangen. Dat U persoonlijk het gehele bezoek hebt willen bijwonen, werd - ik behoef het nauwelijks te zeggen - zeer gewaardeerd.

Geloof U mij, zeer geachte Admiraal, met hartelijke groet en gevoelens van bijzondere hoogachting,

Heer des.

(Mr. Dr. J. M.A.H. Luns)

De Hoogedelgestrenge Heer
De Heer Vice Admiraal J.P. van Dijck,
Vleugeladjudant des Konings,
Chef Staf van de Zeemacht,
Kwartier Koningin Elisabeth,
EVERE - BRUSSEL.

Vice-Admiraal J.P.L. VAN DYCK, Stafchef Zeemacht, mocht bovenstaande schrijven ontvangen van Dr. J. M.A.H. LUNS, NAVO Sekretaris-Generaal, in verband met zijn bezoek aan de Zeemacht, in bovenstaande brief bedoeld men vanzelfsprekend de WESTDIEP i.p.v. de WIELINGEN.



**CAPITAINE DE VAISSEAU
ALBERTO de la GUARDIA**



Le 5 avril dernier, le Capitaine de Vaisseau Alberto de la Guardia y Oya est décédé à Madrid. Le Commandant de la Guardia était l'Attaché militaire d'Espagne à Bruxelles et surtout un bon ami de notre Force Navale Belge où il comptait des sympathies à tous les échelons.

C' était un homme particulièrement charmant, père d' une belle famille et qui assumait fort bien sa tâche d'Attaché militaire.

Grâce à l' Ambassade d' Espagne, nous pouvons publier ci-dessous son curriculum vitae.

- Breveté de l' Ecole Navale Militaire d' Espagne, en 1943
- Commandements de mer :
 - dragueur de mines 5-6 (1947)
 - patrouilleur "Pegaso" (1951)
 - comme Lieutenant de Vaisseau de 1ère classe
 - frégate rapide "Meteoro" (1964)
 - comme Capitaine de Corvette
 - destroyer "A. Ferrándiz" 1969)
 - comme Capitaine de Frégate
 - Chef de la 51ème Escadrille de Destroyers, comme Capitaine de Vaisseau (1974)
- Breveté de l' Ecole de Guerre Navale espagnole (1958)
- Breveté de l' Ecole Supérieure de l' Air espagnole (1963)
- Breveté du Naval War College, des Etats-Unis (1970)
- Spécialiste en armes sous-marines
- Ancien Professeur de l' Ecole de Guerre Navale espagnole
- Il prit en charge la direction du Bureau de l' Attaché Militaire, Naval et de l' Air près l' Ambassade d' Espagne à Bruxelles et à La Haye le 31 juillet 1975. Son mandat venait à son terme le 31 juillet de cette année.

- Le Capitaine de Vaisseau de la Guardia était en possession de décorations suivantes :
- Médaille de Souffrances pour la Patrie
- Médaille Vieja Guardia
- Médaille Ifni-Sahara
- Croix du Mérite Naval
- Médaille de la Campagne de Libération
- Croix de San Hermenegildo
- Plaquette de San Hermenegildo
- Médaille de la Paix du Maroc
- Médaille de la Paix de Franco
- Médaille de Commandeur de l' Ordre de Léopold

Sa disparition nous a profondément touchés. En effet, durant les quelques années qu'il fut en service à Bruxelles, on avait appris à le connaître personnellement non seulement dans ses fonctions d' attaché militaire, mais également comme membre de la Société Espagnole de Bienfaisance, membre protecteur de la 24° Jornada Hispanica à Ostende, comme fidèle participant au bal de la Force Navale institué au profit d'œuvres sociales, mais aussi comme un homme très bon et un Officier compétent.

La rédaction de Neptunus présente ses plus sincères condoléances à son épouse Doña Mathilde de la Guardia ainsi qu'à ses enfants...y de todo corazón le desea mucha fuerza para sufrir esta dolor

E.V.H.



bezoek vreemde schepen



visites navires étrangers

De Franse kust-mijnenvegers «CAPRICORNE - CEP-HEE - CAPELLA», brachten een routinebezoek aan OOSTENDE van 27 feb tot 3 maart 1978.

De schepen stonden onder het bevel van Korvetkapitein VENOT, aan boord van de CAPRICORN.

Karakteristieken : per schip

Waterverplaatsing : 440 ton

Afmetingen : 47x9x3 m

Bemanning : 5 officieren - 12 onderofficieren - 25 matrozen.



Het Nederlandse fregat Hr Ms JAGUAR, bracht een routine bezoek aan OOSTENDE van 3 maart tot 6 maart 1978.

Het schip stond onder bevel van Luitenant-ter-Zee 1e Klas C.J. SCHEYGROND.

Karakteristieken :

Waterverplaatsing : 975 ton

Afmetingen : 56,2x10x4,4 m

Bemanning : 96



Het Britse duikvaartuig HMS RECLAIM, bracht een routinebezoek aan GENT, van 11 tot 16 maart 1978. Het schip stond onder bevel van Commander K.D. KEMPELL G.M.R.N.

Karakteristieken :

WATERVERPLAATSING : 1800 ton

Afmetingen : 66,4x11,6x4,7 m

Bemannings : 100

...

Het Franse duikvaartuig «MAGNOLIA» bracht een routinebezoek aan OOSTENDE, van 17 tot 20 maart 1978.

Het schip stond onder bevel van Luitenant-ter-Zee MARGEOLET.

Karakteristieken :

WATERVERPLAATSING : 372 ton

Afmetingen : 43x8x2,6 m

Bemannings : 2 Officieren - 16 Onder-officieren - 17 matrozen.

...

De Nederlandse eerste Mijnenbestrijdingsflotielje bestaande uit : Hr. Ms ONBEVREESD, DRUNEN, NAARDEN, DRACHTEN en NAALDWIJK, bracht een routinebezoek aan OOSTENDE van 10 tot 14 april 1978.

De flottielje stond onder bevel van Luitenant-ter-Zee 1ste Klasse J.M. HAARMAN aan boord van Hr Ms ONBEVREESD.

Karakteristieken

ONBEVREESD :

WATERVERPLAATSING : 790 Ton

Afmetingen : 52,5x11x3,2 m

Bemannings : 70

DRUNEN, NAARDEN, DRACHTEN en NAALDWIJK :

WATERVERPLAATSING : 453 Ton

Afmetingen : 45,7x8,5x2 m

Bemannings : 38

De Nederlandse kustmijnenvegers Hr. Ms. STAPHORST en DOKKUM, brachten een routinebezoek aan OOSTENDE van 11 APRIL tot 14 APRIL 1978. De schepen stonden respectievelijk onder het bevel van : Luitenant-ter-Zee 1ste Klasse E.H.G. MICHELHOFF en Luitenant-ter-Zee 1ste Klasse J. VAN DE HORN.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSINGEN : 453 Ton

Afmetingen : 45,7x8,5x2 m

Bemannings : 38

...

Het Duitse 3de mijnveeskader uit KIEL, bestaande uit het Logistiek steunschip OFFENBURG en de ondiepwater mijnvegers ARIANNE, FREYA, VINETA, HERTHA, NYMPHE, NIXE, AMAZONE en GAZELLE brachten een routinebezoek aan OOSTENDE van 15 tot 21 april 1978.

Het 3de Mijnveeskader stond onder bevel van Korvetkapitein SCHEIBNER, aan boord ARIADNE.

Karakteristieken :

OFFENBURG :

WATERVERPLAATSING : 3.254 Ton

Afmetingen : 104x13,2x4,2 m

Bemannings : 103

Ondiepwater mijnvegers :

WATERVERPLAATSING : 210 Ton

37,9x8,3x2 m

Bemannings : 23

...

Het Britse fregat HMS JUPITER, bracht een routinebezoek aan ZEEBRUGGE van 21 tot 25 april 1978.

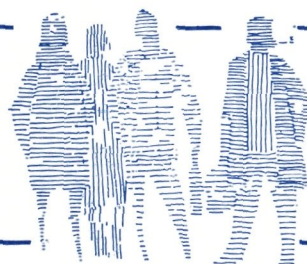
Karakteristieken :

WATERVERPLAATSING : 2962 Ton

Afmetingen : 113,4x13,1x5,5 m

Bemannings : 260

het leven in onze groeperingen la vie dans nos groupements



EEN NIEUW CENTRUM VOOR OPPERVLAKTEBEHANDLING BIJ DE ZEEMACHT

In aanwezigheid van talrijke burgerlijke en militaire autoriteiten, waaronder vice-admiraal Van Dijk Stafchef van de Zeemacht, en de heer Jan Piers, burgemeester van Oostende, werd op 17 maart bij de Logistieke Groepering het nieuwe Preservatie Centrum van de Zeemacht ingehuldigd.

In het begin van de zestiger jaren heeft de Zeemacht de noodzaak gevoeld haar kapitaal aan wisselstukken, gestockeerd aan boord van de schepen te vrijwaren van beschadiging door het zeer agressieve milieu, m.a.w. van de noodzaak deze vitale onderdelen voor lange stockageduur te preserven. De term preserven staat voor het uitvoeren van vier bewerkingen : reinigen, drogen, preserven en verpakken. De grote verscheidenheid van de te reinigen materialen zowel qua de

grondstoffen, ferro-, non ferromagnetische-, niet magnetische metalen, als qua de aard - mechanische - elektrische - elektronische - van de onderdelen en de variëteit van de aan te wenden procédés - ontverven, ontroesten, ontkolen, ontvetten, ontkalken - gaven aanleiding tot een groot aantal reinigingsprocédés en dito agens.

Meteen lag hier een weg open voor de Technische Dienst die in het kader van de onderhoudstaken te kampen had met gelijkwaardige problemen en voor



Met deze « officiële knip » werd het Centrum door Vice-Admiraal J. Van Dyck, geopend.

de vloot die voornamelijk voor haar materialendek hier een middel in zag om de personeelsintensieve taken sneller en beter te laten uitvoeren. Heel spoedig bleek dat de toenmalige sectie Preservatie meer en meer reinigungsopdrachten kreeg en dat het ermee gepaard gaande werkpakket voortdurend aan belangrijkheid toenam t.o.v. de oorspronkelijke preservatieopdracht. Alhoewel de wil om zulks te doen, voortdurend aanwezig was, gaf men er zich echter meer en meer rekenschap van dat de middelen qua infrastructuur ontbraken en dit vooral nadat rond 1968 KDH de oude gebouwen en de installaties wegens veiligheidsredenen gedeeltelijk afkeurde.

Er moest dus worden gedacht aan vernieuwing, aan modernisatie en meteen aan een meer rationele aanpak van dit probleem. In dezelfde periode had de Zeemacht het grote geluk te beschikken over een bijzonder dynamisch team uit wiens brein het concept kwam van de nieuwbouw. Laten wij alleen vermelden de inmiddels overleden en door allen diepbetreunde medewerker Eerste meester-chef Vuurman die de verwezenlijking van zijn levensdroom spijtig genoeg niet heeft kunnen bewonderen. «In 1973 begon de bouw van dit complex en na heel wat wedervaren, uitleg voor de lange tijd tussen het begin en vandaag, is op basis van al het voorgaande uiteindelijk dan de dag aangebroken waarop wij straks aan de Stafchef van de zeemacht zullen vragen tot de inhuldiging en de inbedrijfname van dit groots industrieel complex over te gaan», zegde kapitein-ter-zee Thas, hoofd van de Logistieke Groepering van de Zeemacht.

De benaming Centrum voor Oppervlakte Behandeling werd gekozen omdat nu wel degelijk het accent werd gelegd op de reiniging, hetzij met stoom, hetzij mechanisch door middel van een straalkamer.

Kapitein-ter-Zee Thas verklaarde ook : «Het zal U zeker niet ontgaan dat een dergelijk complex, het grootste en best uitgeruste in de NAVO, de vrucht is van heel wat inspanningen en technische discussies. Ik meen met genoeg te moeten vaststellen dat al deze inspanningen uitstekend werden gebundeld en dat zij steeds geïnspireerd zijn geweest door een hoge graad van samenwerkingswil». Hij wenste de bouwheren, de conducteurs en de verschillende contractanten van het project te danken voor hun «nooit aflatende hulp». Tenslotte dankte kapitein-ter-zee Thas het personeel van het Centrum dat, onder leiding van luitenant-ter-zee Vercouter en Eerste meester-chef De Groote, noch tijd noch moeite heeft gespaard om zo spoedig mogelijk zijn intrek te nemen in zijn nieuw centrum. In de praktijk bestaan de nieuwe instellingen uit vier afdelingen, namelijk een labo en drie werkplaatsen die elk op zichzelf een specifiek applicatie-terrein bestrijken in het complexe en uitgebreide domein der oppervlaktebehandeling namelijk een werkplaats reiniging, een werkplaats preservatie en een werkplaats schilderen.

Het Centrum heeft een personeelsbezetting van vijftienveertig man - waaronder een officier, vierentwintig militairen en twintig burgers. Begin april 1978 zal hieraan nog een officier-scheikundige worden toegevoegd, momenteel in stage te Brasschaat.

Het nieuwe Centrum voor Oppervlaktebehandeling heeft een groot technisch potentieel, waarvan een gedeelte zou kunnen aangewend worden voor andere klanten. «Desgewenst, besloot kapitein-ter-zee

Thas, zijn wij bereid om deze mogelijkheid te onderzoeken en om de uitvoeringsmodaliteiten te discussiëren».

B.D.L.



UN NOUVEAU CENTRE DE PRESERVATION A LA FORCE NAVALE

En présence de nombreuses autorités civiles et militaires, parmi lesquelles le vice-amiral Van Dyck, chef d'Etat-Major de la Force Navale, et Monsieur Jean Piers, bourgmestre d'Ostende, le nouveau centre de préservation de la Force Navale a été présenté au Groupement Logistique le 17 mars.

Au début des années 60, la Force Navale a ressenti la nécessité de préserver son capital en pièces de rechange, stockées à bord des bateaux, de la détérioration causée par le milieu marin très agressif; en d'autres mots, immuniser ces pièces vitales contre la corrosion, pour de longues périodes de stockage. Le terme préserver est la synthèse de quatre opérations : nettoyer, sécher, préserver et emballer. La grande diversité des matériels à nettoyer tant sur le plan de la matière première, métaux ferreux ou non ferreux, magnétiques ou non magnétiques qu'en ce qui concerne la nature, mécanique, électrique, électronique des pièces et la variété des procédés à appliquer, enlever la peinture, la rouille, la graisse, le calcaire, le carbone, donnent lieu à une grande série de procédés de nettoyage et de produits ad hoc. Par ce fait, il s'ouvrait ici une voie nouvelle pour le Service Technique qui, dans le cadre de ses tâches d'entretien, était confronté à ce genre de problèmes et pour la flotte qui, principalement pour son matériel de pont, trouvait ici une solution plus efficace et plus rapide pour arriver au bout de tâches qui réclamaient un personnel intense.

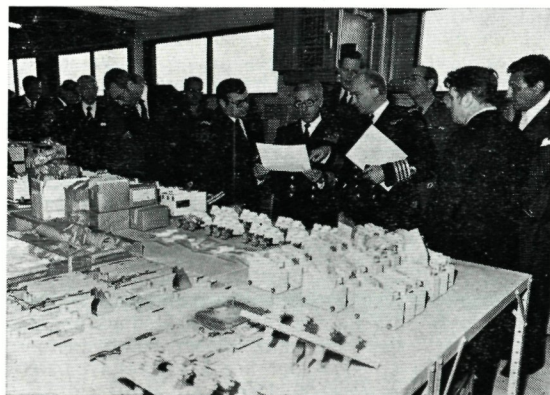
Très rapidement, il est apparu que la section préservation de cette époque se voyait confier de plus en plus de missions de nettoyage et la masse de travail qui en découlait prenait de plus en plus d'importance par rapport à la seule mission de préservation qui avait à l'origine était confiée à ce centre.

Quoique la volonté d'agir en ce sens ait toujours été présente, l'on s'est de plus en plus rendu compte que les moyens manquaient notamment en ce qui concerne l'infrastructure et ceci surtout après qu'aux environs de 1968 le service de protection du travail (KDH) ait dû condamner les anciennes installations pour raisons de sécurité.

Il fallait donc penser au renouvellement, à la modernisation et en même temps à une analyse plus rationnelle de ce problème. A cette même période, la Force Navale avait la chance de disposer d'une équipe particulièrement dynamique qui donna le jour au concept de la nouvelle construction. Evoquons notre collaborateur récemment disparu et regretté par tous, le Premier maître-chef Vuurman, qui aurait tant aimé voir se concrétiser le rêve de sa vie. «En 1973, la construction de ce complexe démarra et après bon nombre de péripéties, ce qui explique ce long délai, le jour est finalement arrivé où nous demanderons tantôt au Chef d'Etat-Major de la Force Navale, d'inaugurer et de mettre en service ce complexe industriel grandiose» dit le capitaine de vaisseau Thas, commandant du Groupement logistique.

La dénomination Centre de Préservation fut choisie parce que l'accent a été mis surtout sur le nettoyage, tant à la vapeur que mécaniquement au moyen d'une chambre à rayonnement.

Le capitaine de vaisseau Thas, expliqua également : «Il ne vous aura sûrement pas échappé qu'un complexe semblable, le plus grand et le mieux équipé



de l'OTAN, est le fruit de nombreux efforts et de nombreuses discussions techniques. Je pense à suffisance devoir dire que tout ces efforts ont été fort bien unis et qu'ils ont été constamment inspirés par un degré élevé de volonté de collaboration». Il souhaite remercier les constructeurs, les conducteurs et les différents réalisateurs de ce projet pour leur «aide sans relâche». Pour terminer le capitaine de vaisseau Thas remercia le personnel du centre qui sous la direction de l'enseigne de vaisseau Vercouter et du premier maître-chef De Groote, n'a épargné ni son temps ni sa peine pour rendre possible son installation si rapide dans ce nouveau centre. En pratique les nouvelles installations se composent de quatre départements, un laboratoire et trois ateliers qui chacun recouvrent

un terrain d'application spécifique dans le domaine large et complexe du traitement des surfaces, à savoir un atelier de nettoyage, un atelier de préservation et un atelier de peinture. Le Centre emploie 45 hommes parmi lesquels 1 officier, 24 militaires et 20 civils.

Début avril 1978 y sera également affecté un officier chimiste, momentanément en stage à Brassaat. Le nouveau centre de préservation possède un grand potentiel technique dont une partie pourrait être destinée à d'autres clients. «Le cas échéant, conclut le capitaine de vaisseau Thas, nous serions disposés à envisager cette possibilité et à en discuter les modalités d'application».

B.D.L.



VERENIGING HULPBETOON

ASSOCIATION D'ENTRAIDE

**ALGEMENE VERGADERING VERENIGING
HULPBETOON IN DE ZEEMACHT**

**ASSEMBLEE GENERALE ASSOCIATION
D'ENTRAIDE FORCE NAVALE**

Zaterdag 15 april jl., had onder het voorzitterschap van Vice-Admiraal J.P.L. Van Dyck, de jaarlijkse algemene statutaire vergadering plaats van de v.z. w. Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht. In deze vergadering zijn zowat alle mogelijke graden van de Zeemacht - ook Damars en het reservékader - vertegenwoordigd.

Alhoewel de activiteiten van de Vereniging uiteraard aan een zekere diskretie onderworpen zijn, zal de lezer na kennisname van het welkomswoord van Vice-Admiraal J.P.L. Van Dyck, en het verslag van de sekretaris, onmiddellijk een inzicht krijgen in de talrijke tussenkomsten. Verder wordt voor de eerste maal een jaarbilan gepubliceerd, dienaangaande mag opgemerkt worden dat het financieel beheer van de vereniging ieder jaar op een degelijke manier gecontroleerd wordt door twee commissarissen. Dit jaar waren vijf mandaten van beheerder beschikbaar gekomen.

Werden met algemeenheid van stemmen aangeduid: Mevrouw A. Flahaut-Pouillon; Mevrouw N. Naert-Vansteenkiste; Divisie-Admiraal M. Duinslaeger; Kapitein ter Zee (o.r.) Ch. Beatse; Oppermeester J.-B. Dreesen.

Laten we echter onmiddellijk de voorzitter aan het woord:

Mevrouw, Mijne Heren,

Ik heet U allen bijzonder hartelijk welkom op deze 13de algemene statutaire vergadering en dank U voor uw aanwezigheid.

Tijdens het voorbije jaar, heeft opnieuw een van onze beheerders en stichtende leden ons definitief verlaten. Op 13 september 1977 is Kapitein ter Zee Marcel Vervynck te Brugge overleden. Hij was bijna 13 jaar lang onafgebroken beheerder en steeds aanwezig op de talrijke vergaderingen. Tot enkele weken voor zijn overlijden informeerde hij nog vol belangstelling naar de voorbereiding van ons galabal. Mevrouw, mijne heren, mag ik U verzoeken één minuut stilte te houden ter nagedachtenis van Kapitein ter Zee Marcel Vervynck.

Is het ledenaantal tijdens het voorbije dienstjaar lichtjes gedaald, dan vindt dit zijn oorsprong in de kleinere lichten dienstplichtigen, er is echter een stijgende belangstelling vanwege het actief personeel en dit verheugt mij bijzonder.

Bij nazicht bilan 1977, kan U vaststellen dat wij in het voorbije boekjaar voor ongeveer 1.500.000,-Fr hebben uitgegeven voor hulpbetoon, wat 50% meer is dan vorig jaar. Niettegenstaande dit hoge bedrag, zijn we er in geslaagd dank zij een zuinig beheer, talrijke giften en «last but not least» ons galabal, ons kapitaal met 980.000,-Fr te vermeerderen.

Cette année, je tiens particulièrement à remercier les officiers de réserve d'Anvers, la base navale d'Anvers, le MSO De Brouwer ainsi que le Capitaine de Vaisseau Van Schoonbeek, qui, lors de sa mise en retraite, a demandé au personnel du groupement logistique de bien vouloir, plutôt que de lui donner un cadeau d'adieu, verser une somme à l'association d'entraide. Pour terminer, remercions également le Lieutenant de Vaisseau de 1ère classe Saillé qui a demandé de verser à notre association les honoraires d'une série de conférences qu'il a données sur la participation du Zénobe Gramme au «Tall ships race». Tous ces dons ont rapporté une somme d'environ 235.000,-Fr.

La source principale de nos revenus reste comme chaque année le bal de gala. Comme plusieurs d'entre vous le savent déjà, cette année-ci le bal à atteint le bénéfice record de plus ou moins 1.340.000 Fr. A ce propos, je me dois de féliciter le Capitaine de Vaisseau André Schlim, Président du comité du bal.

Een woord van dank eveneens aan de heren Deseck en Lenoir, die tot voldoening van iedereen de taak van commissaris verrichten en ons bovendien heel dikwijls met raad bijstaan wat het financieel beheer en de boekhouding van onze vereniging betreft. Ik hoop, dat ze ook voor het komend jaar deze functie willen aanvaarden.

Tijdens deze vergadering zullen wij overgaan tot de verkiezing van 5 beheerders ter vervanging van mevrouw André Flahaut en de heren Divisie admiraal M. Duinslaeger, Ere-Hoofdaalmoezenier (o.r.) R. Thierens en Opperreester J.-B. Dreesen.

En ce qui concerne la gestion financière de l'association, le secrétaire vous donnera de plus amples renseignements lors de son compte-rendu. Comme chaque année, les veuves et les orphelins de la Force Navale ont bénéficié de la majorité de nos interventions. De plus en plus souvent, on fait appel à nous pour des prêts sans intérêt qui permettent de solutionner des difficultés temporaires sans pour autant diminuer notre patrimoine.

Voilà, mesdames et messieurs, le tour d'horizon de nos activités de l'année dernière.

VERSLAG SEKRETARIS

Na de Voorzitter, gaf dhr E. VAN HAVERBEKE, Sekretaris, een overzicht van het voorbije jaar.

Zopas heeft U van onze Voorzitter Admiraal Van Dijk vernomen dat we voor ca. 1.500.000,-Fr tussenkomsten gedaan hebben tijdens het voorbije jaar, som welke U tenandere na een kleine samenvatting, zal terugvinden in de Bilan van het boekjaar 1977.

Met Uw goedkeuring wil ik graag even blijven staan bij dit bedrag en U wat meer details verstreken.

Voor het vakantiegeld van onze weduwen, 63 in getal, hebben we 348.000,-Fr uitbetaald, terwijl onze wezen voor 276.000,-Fr aan studietoelagen kregen en wij voor 25.000,-Fr zijn tussengekomen in de

internaatkosten van de mindervaliede kinderen zee-machtpersoneel. Aan rechtstreekse giften werd er 109.000,-Fr. uitgegeven, terwijl er voor 476.000,-Fr leningen zonder rente werden toegestaan. Als wij daarbij de betaalde verzekeringspremie ten voordele van onze leden rekenen, t.t.z. 205.000,-Fr dan bekomen we, afgerond, de som van 1.439.000,-Fr een heel bedrag voor een vereniging welke tenslotte een bijna symbolisch lidgeld vraagt ! Gelukkig blijven ook onze inkomsten stijgen. Zoals de voorzitter reeds heeft meegedeeld ontvingen wij in het boekjaar voor 235.000,-Fr aan giften, wat 75.000,-Fr méér is dan vorig jaar. Ook de lidmaatschapsbijdragen brachten niettegenstaande het minder aantal leden toch nog 527.500,-Fr in kas van deze dienden we echter de premieverzekering te betalen. De verhoging tot 100,-Fr vanaf 1 januari 1978 zal dit bedrag toekomend jaar nog doen toenemen. Mag ik ook Uw aandacht vestigen op het sukses van de bijkomende levensverzekering van 1.00.000,-Fr, 623 leden hebben tijdens het voorbije boekjaar een dergelijke verzekering aangegaan, tegenover 424 het vorig jaar.

Wat tenslotte de informatie aangaande onze werking betreft kan ik U meedelen dat ieder personeelslid van matroos tot Vice-Admiraal, tweemaal per jaar, per post thuisbesteld, een brief ontvangt. De eerste in de maand januari met vraag tot betalen van lidgeld; de tweede in oktober-november met vraag tot toetreden beschermcomité Galabal. In beide brieven wordt steeds in grote lijnen onze tussenkomsten vermeld, met cijfers, bovendien wordt ons jaarbilan gepubliceerd in Neptunus.

Tot daar Mijnheer de Voorzitter, dames en heren een overzicht van het voorbije jaar.

WINST EN VERLIESREKENING

In kas op 1 januari 1977.

Postrekening	69.399
Bankrekening zicht	232.921
Staatsaandelen	3.000.000
Depositoboekje 1	299.731
Depositoboekje 2	250.000
Depositoboekje 3	200.000
Depositoboekje 4	200.000
Kas	1.813
	4.253.864
Bankinteressen	298.412
Terugbetaalde leningen	89.625
Ontvangen giften	235.680
Verkoop fonoplaten	1.080
Lidgeld 1977	484.550
Lidgeld 1978	9.700
R.T.T. Sociale Assistentie	7.706
Diverse inkomsten Bal '77	418.406
Steuncomité Bal '78	436.964
Balkaarten '77	324.732
Balkaarten '78	8.400
Publiciteit programma Bal '77	482.882
Publiciteit programma Bal '78	20.000
Correctieboekingen	5.705
	2.823.842
	7.077.706

In kas op 31 december 1977

Postrekening	43.398
Bankrekening zicht	175.970
Staatsaandelen	5.000.000
Depositoboekje 1	4.560
Depositoboekje 2	3.780
Depositoboekje 3	3.012
Depositoboekje 4	3.552
Kas	1.287

	5.235.559
Leningen	475.990
Giften	785.066
Onkosten verkoop fonoplaten	125
Beheerskosten	51.807
Premie verzekering leden	205.692
Public-Relations	17.322
Diverse uitgaven bal '77	263.789
Diverse uitgaven bal '78	53.400
Terugbetaalde balkaarten '77	3.301
Dubbel betaalde Public. Bal '77	8.000
Correctieboekingen	4.655

1.842.147

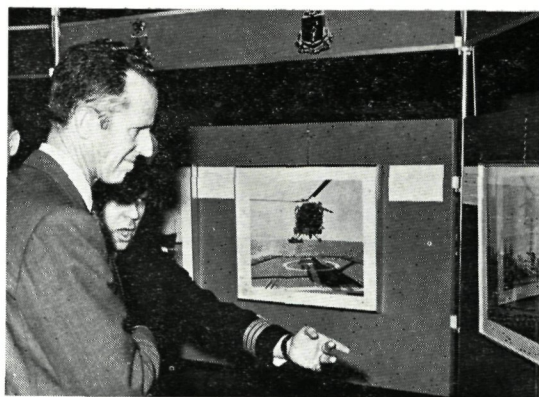
7.077.706

(1) Vermeerdering Kapitaal

980.695

GALABAL ZEEMACHT

Door Vice-Admiraal J. VAN DYCK, werd in zijn functie als voorzitter Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, een ontvangst aangeboden aan al de medewerkers van het Galabal. Tijdens een toespraak dankte hij hen voor hun totale inzet en had vanzelfsprekend een bijzonder woord van lof over voor Kapitein ter Zee A. Schlim, voorzitter Balcomité.



Korvetkapitein R. VAN RANSBEEK, verstrekt uitleg aan Z. M. de Koning die een bezoek bracht aan de Zeemachtentoonstelling ingericht ter gelegenheid van het 175-jarig bestaan Oostendse handelskamer.

OFFRE... ET DEMANDE

Cette nouvelle rubrique a été créée à la demande d'un grand nombre de nos lecteurs. A partir de ce numéro, un chapitre y sera consacré dans la page INFO-MARINE - INFO-RESERVE. Chaque lecteur de Neptunus qui le désire pourra incréer une offre, une demande ou toute autre communication... et ceci gratuitement.

VRAAG... EN AANBOD

Deze nieuwe rubriek wordt op aanvraag van heel wat lezers vanaf dit nummer een vast hoofdstuk in het kader in INFO-MARINE - INFO-RESERVE. Iedere lezer van Neptunus die een vraag, aanbod of mededeling heeft, komt hier aan bod... en dan nog wel gratis.

VRAAG - DEMANDE

1. Briefomslagen of postkaarten voorzien van de scheepsstempel van schepen niet meer bij de Zeemacht zoals Kamina, De Gerlache, De Moor enz...
 2. Ook omslagen of postkaarten met scheepsstempels van andere marines zijn welkom.
- A. Jacobs - Moerkerksesteenweg 257 - 8310 Brugge 3

Dhr. ENGELS Et. - Elzenstraat 13 - Oostende zoekt te kopen of te ruilen tegen andere boeken, alles over reizen met zeilschip, vlot of kano alsook alles met betrekking tot overleving op zee.
Ik zoek foto's van volgende Belgische Koopvaardij-schepen : Capitaine Brognion, Heusers, Limbor, Potie, Lambe, Frankignoul, Paret, Biebuyck, Paret en Lauwereins, Burckel, Tervaele, Vinkt Marchovelette, Flandres, Christian Sheid, Mahenge.
U bij voorbaat dankend verblijf ik,

AANBOD - OFFRE

C. Declercq, Koninklijke baan 31 - 8470 De Panne.
Te koop : «Waendelaar sur l'eau»
Jaargangen van 1950 tot 1967.
ingebonden, in zeer goede staat - luxe uitvoering.
Prijs 800 fr per deel.

OP RUST

Het is voor de redactie van Neptunus niet altijd eenvoudig te weten wie op rust gaat, laat staan ieder maal een korte levensbeschrijving van de persoon in kwestie te publiceren. In de mate van ons mogelijkheden, trachten we dit wel te doen en er zijn momenteel schikkingen genomen om aan dit gebrek aan informatie in de toekomst te verhelpen. Onderstaande officieren hebben ons in het eerste kwartaal verlaten.



1LV LIEKENS



1LV. HUGÉ



Commandant Kapelmeester
G. DUYCK



1LV DESTANBERG

Eerste Meester Chef R. Poppe met rust.

Robert Poppe werd geboren enkele maanden voor het einde van de Eerste Wereldoorlog te Le Havre, Frankrijk.

Hij begon zijn zeemansloopbaan als motorist 500 PK bij de zeevisserij.

Enkele tijd na het uitbreken van de tweede wereldoorlog - 18 juni 1940 - week zijn schip uit, de "085-MARCELLE" van de Oostendse "Pecherie à Vapeur" naar Engeland. Aan boord van dit schip deed men voor rekening van de R.A.F. gedurende 5 maand aan "Balloon Barrage".

Op 10 november 1940 ging het schip echter verloren door een mijnontploffing in het Bristol Channel, Robert POPPE kwam er met een flinke schrik vanaf. Op 28 december 1940 werd hij overgeplaatst naar het Trainings Kamp HMS Royal Arthur en begon



INC. R. POPPE

tevens zijn loopbaan bij de Royal Navy Section Belge Tot 1 mei 1941 volgde hij de cursus Seiner, waarna hij tot 2 januari 1942 aan boord van de City Class Cruiser HMS. EDINBURG een vervolmakingscursus volgde.

Uiteindelijk werd hij begin februari 1942 overgeplaatst a/b van het roemrijke korvet HMS. GODETIA als Leading Signalman. De geschiedenis GODETIA is voldoende bekend - Atlantiek, Caraïben, Middellandse Zee, Normandië - om hier niet in detail te treden. In de maand augustus 1944 werd Robert POPPE naar Antwerpen gemuteerd, om nadien naar Oostende te worden overgeplaatst.

werken.

In 1946 kreeg hij eervol ontslag om tot 1951 opnieuw in de visserij en het loodswezen te gaan. In december 1951 engageerde hij zich opnieuw bij de Zeemacht waar hij een perfecte loopbaan maakte om tenslotte op 1 april 1978 op rust te gaan. Eerste Meester Chef Robert Poppe, als onderofficier een voorbeeld voor zijn collega's, was een bescheiden en vriendelijk man, steeds tot dienst bereid. Met hem verliest de Zeemacht opnieuw een stukje "wordingsgeschiedenis".

Inderdaad stuk voor stuk gaan alle leden van de voormalige Royal Navy Section Belge op rust, een nieuwe generatie lost hun af! Laten we echter nooit vergeten dat zij de Zeemacht groot gemaakt hebben. Neptunus wenst aan Eerste Meester Chef Poppe veel geluk en wenst te onderstrepen dat hij altijd zeer welkom zal zijn op onze redactie.

E.V.H.

La participation Belge à l' évacuation au 2ième corps Expéditionnaire Britannique.

MISE AU POINT

A la suite d'un concours de circonstances fortuites et fâcheuses l' article " LA PARTICIPATION BELGE A L'EVACUATION DU 2ME CORPS EXPEDITIONNAIRE BRITANNIQUE " dû à la plume du Lt. Colonel hre (R) Paul Eygenraam, et paru dans notre édition de janvier 1978 (N° 3) a été publié alors que la composition typographique n'avait pas encore été corrigée. Il comporte à ce titre de nombreuses coquilles. La Rédaction s' en excuse auprès de ses lecteurs ainsi qu'auprès de l' auteur de l' article.

INFO RESERVE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

RESERVE SMALDEEL MSI's DIV. 218.2



Op 4 maart jl., had op de Marinebasis Antwerpen, te Kallo, de beveloverdracht plaats van het Reservesmaldeel MSI's DIV. 218.2 plaats in aanwezigheid van Kapitein ter Zee (SBH) Ir. E. POULLET, Commandant Groepering Operaties Zeemacht.

Uittredend Commandant was Fregatkapitein (R) Roger PLANCHAR, sinds 13 maart 1971 Commandant - de eerste - van het Reservesmaldeel en tevens Nationaal Voorzitter van de Vereniging Reserve-officieren Zeemacht.

De nieuwe Commandant, geen onbekende in de kringen van de Reserveofficieren - is Fregatkapitein (R) Jan PERSOONS, Klinisch Psycholoog van beroep.



BENOEMINGEN

De reserveofficieren hierna vermeld werden op 27 maart 78 in de hogere graad benoemd.

NOMINATIONS

Les officiers de réserve mentionnés ci-après ont été nommés au grade supérieur le 27 mars 78.

Benoemd tot reserveluitenant ter zee 1e klas.

Nommés au grade de lieutenant de vaisseau de 1ère classe de réserve.

JOSSART	J.
DE CALLATAY	D.
D'HALUIN	H.
DEWEVER	P.
DE BACKER	T.

DECRUCQ	F.
GOVAERT	P.
LAURENT	T.
VANCAMP	G.
de SCHIETERE	
de LOPHEM	F.
STEVENS	B.
VANRYMENANTS	L.
LOIX	Y.
SIMONS	J.
GOENS	J.
DE RUDDER	J.
JACQUES	A.
STRUMANE	R.
MEINERTZHAGEN	D.
HAMOIR	E.
MAES	E.
DUERINCKX	O.
MORLION	Y.
CLAREMBAUX	M.
LAMBRECHT	T.
THIRIFAY	M.
HUGE	J.



ASSOCIATION NATIONALE DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE asbl

NATIONALE VERENIGING DER OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT vzw

Composition du nouveau conseil d'Administration Samenstelling nieuwe Raad van Beheer

Siège social - Maatschappelijke zetel :
123 rue du Wimpelberg - 1120-BRUXELLES

Président National : Nationale Voorzitter :
Jacques DESOMER

Nederlandstalige Ondervoorzitter :
Walter VAN RIET

Vice Président francophone
Marcel LELIEVRE

Trésorier : Penningmeester :
Roger LOENS

Secrétaire : Sekretaris :
Auguste TILKIN

Administrateurs : Beheerders :
COLOT, BINAME, HENDRICKX

drukken is een zaak
beter drukken in onze zaak

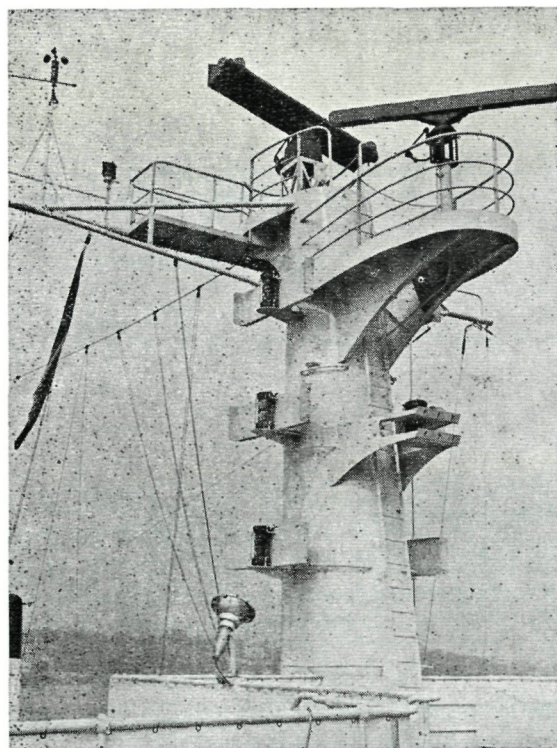
drukkerij de typo - offset vuurtoren

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. (059) 70.51.32

United Bonded Stores Dealers n.v. S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1



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

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

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

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



Elektrische installaties

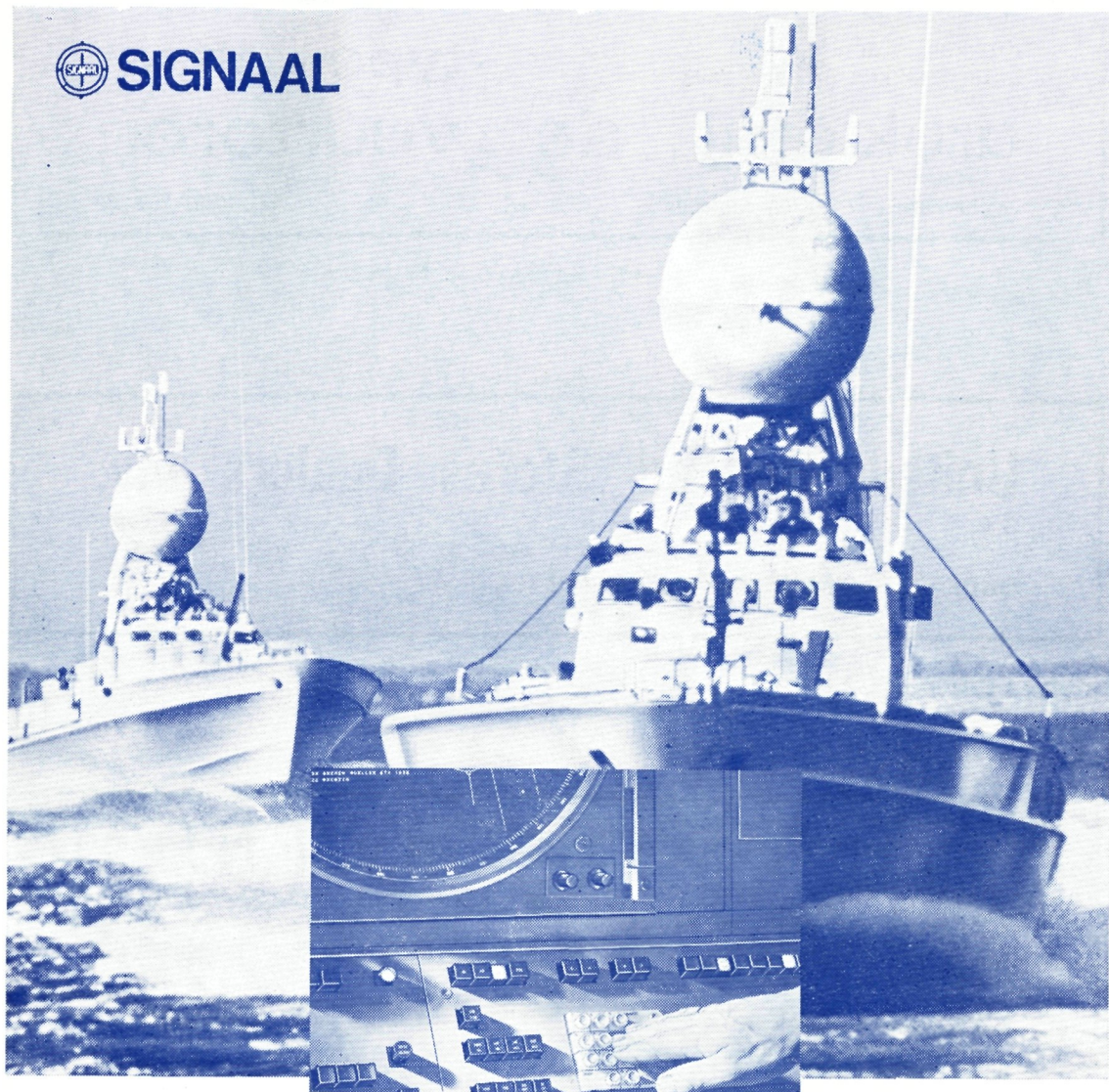
Brandbeveiliging

Scheepsherstelling

Elektrische installateurs van
de Fregatten E 71



SIGNAAL

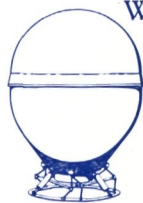


Mini gevechtssysteem.

Klein systeem, groot effect.

Tot op heden hebben 27 marines Signaal's M20 radar- en wapengeleidingssysteem verkozen.

Want geen ander nauwkeurig gevechtssysteem blijkt zó minimaal in omvang en flexibel tegelijk, dat het kleine schepen de mogelijkheden en slagkracht geeft van grote. Let op de schepen met de karakteristieke Signaal-bol.

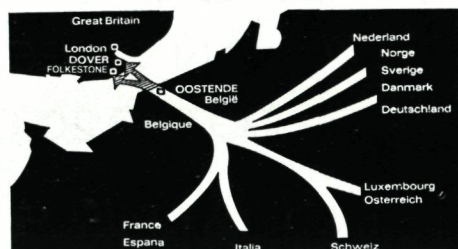


Symbool voor maximale mogelijkheden.

Geleidingssystemen: Hollandse Signaalapparaten B.V. Hengelo.

Twee snelle en gemakkelijke • SEALINK • verbindingen tussen België en Groot-Brittannië

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE



- Van 9 tot 16 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende, Dover of Folkestone.
- Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur :
 - reizigers zonder voertuig : shopping trip (48 u.) : Oostende-Dover/Folkestone en terug : 588 BF., ook winter-weekend excursies en nachtreisbiljetten
 - automobilisten : 24 u. excursie (50% vermindering) : Vanaf 1.846 BF. voor 2 volwassenen + een wagen van Oostende naar Dover of Folkestone en terug
 - 60 u. excursie ($\pm 35\%$ vermindering) : Voor een wagen met 2 inzittenden van Oostende naar Dover of Folkestone en terug : vanaf 2.804 BF.
 - 5 dagen (minitour) ($\pm 20\%$ vermindering) : Voor een wagen met 2 inzittenden van Oostende naar Dover of Folkestone en terug : vanaf 3.452 BF.

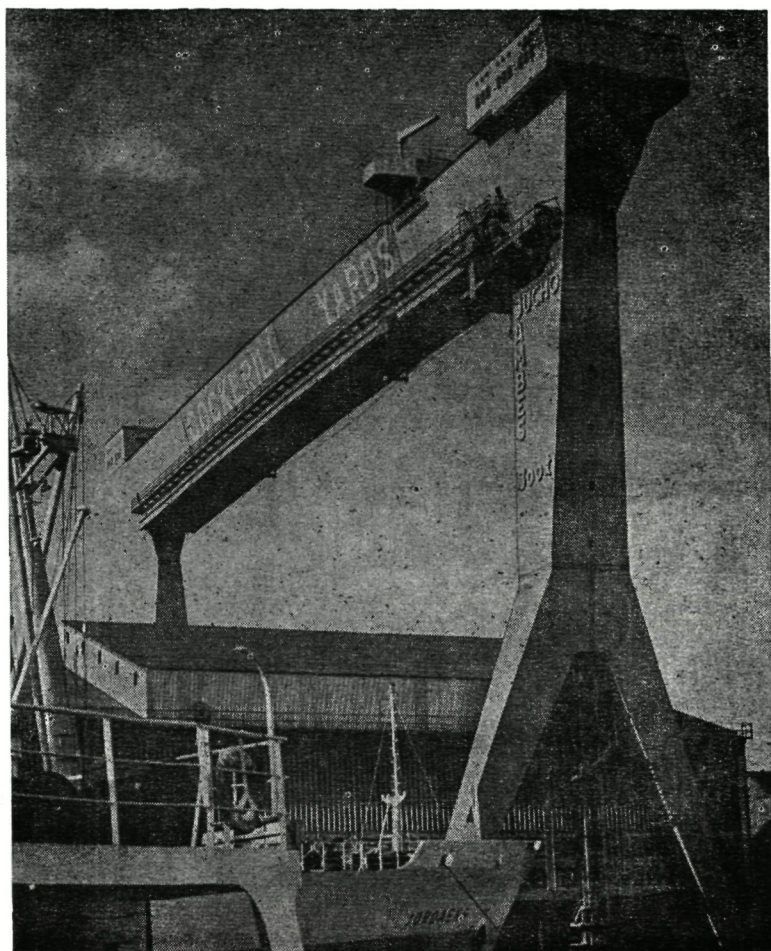
Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

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



BOUWEN EN OMBOUWEN
VAN ZEESCHEPEN
TOT 320.000 TDW
ALLE INDUSTRIËLE WERKEN

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



n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN

BOELWERF

N.V.

TEMSE

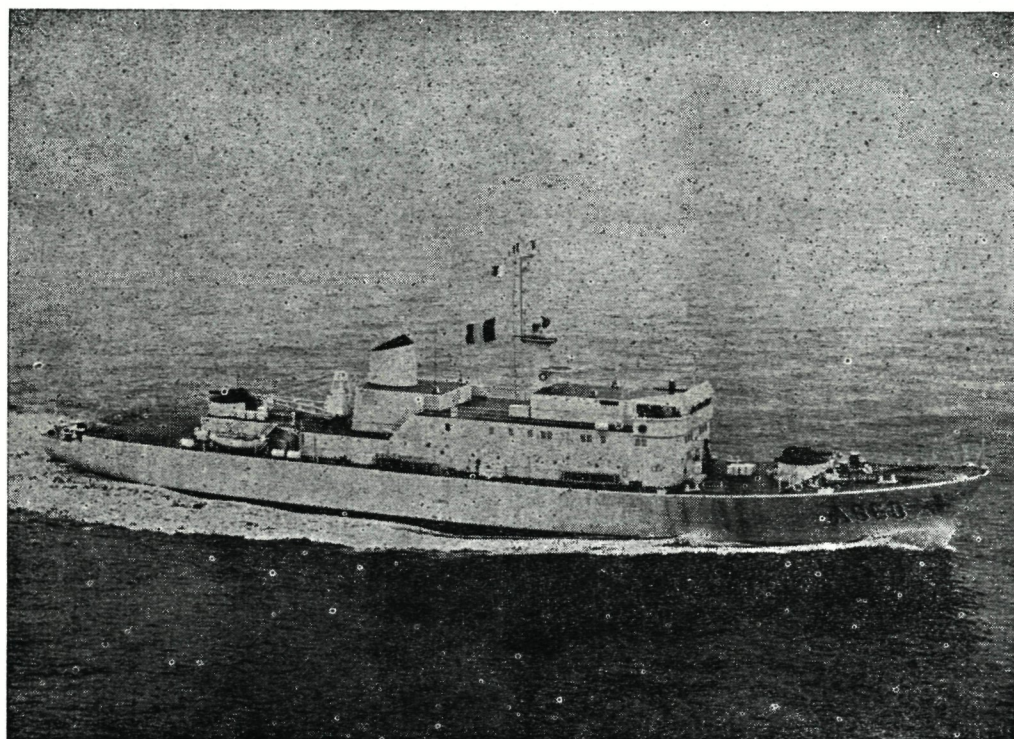
S.A.

Tel. 031 / 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 150.000 ton dw.
Navires de mer jusque 150.000 tonnes dw.

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

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



Une carrière vertigineuse...

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

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

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

CMB

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

COTISATIONS D'HONNEUR - ERE-BIJDRAGEN

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Vice-Admiraal J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht
Divisie Admiraal Duinslaeger, Brussel
Amiral de Division Poskin, Bruxelles
Monsieur Cammaert, Aumonier en Chef (HON.)
Divisieadmiraal o.r. Lurquin, Oostende
Amiral de Division e.r. Robins, Laeken
Amiral de Division e.r. Petitjean, Dilbeek
Commodore Gelyuckens, OTAN
Vereniging Hulpbetoon Zeemacht, vzw
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans, Engeland.
Mad. Vve. P. van Waesberghe, Oostende,
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse, Auderghem
Le Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem
CPV BEM e.r. H. Lemaire, Bxl
De Kapitein Ter Zee o.r. De Poorter, Oostende
Le Capitaine de Vaisseau (BEM) ir E. Poulet, Brugge
Le Capitaine de Frégate Leveau, Linkebeek
Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
Le Capitaine de Frégate (R) De Mortier, France
Fregatkapitein (R) Masure, Oostende
Fregatkapitein Herremans, Oostende
Lt-Col (R) Mousty, Hamme-Mille
Fregatkapitein Parisi, Gent
Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid
Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende
Fregatkapitein (R) Van Avermaet, Deurne
Fregatkapitein (R) Willems, Wilrijk
Fregatkapitein (R) de Cooman, Antwerpen
Le Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles
Fregatkapitein (R) Planchar, Antwerpen
Le Capitaine de Frégate (R) Mertens G., France
Le Capitaine de Frégate Ségaert V. Oostende
Lt-Col. Lange, Mil. Attaché, Bxl
CPF Van Gelder, Mechelen
Le Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles
Le Capitaine de Frégate Dumont, Bruxelles
Fregatkapitein (R) Verrees, Turnhout
Le Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde
Le Capitaine de Frégate (R) Borgers, Antwerpen
Fregatkapitein Luyten, Temse
Le Capitaine de Frégate (R) Lenoir, La Hulpe
Le Capitaine de Corvette (R) J. Pouillet, Bruxelles
Le Capitaine de Corvette (R) Vynckier, Bruxelles
Majoor (R) Stassyns, Oostende
CPC (R) Maertens de Noordhout, Ch. Tilff
LtKOL (R) Wauters, Temse
Le Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bxl
Le Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bxl
Le Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende
Le Capitaine de Corvette (R) Dorsimont, Dilbeek
Korvetkapitein (R) Persoons, Berchem
Le Capitaine de Corvette (R) Velghe, Bxl
1 LV Verheyden, Stene
1LV (R) de Decker de Brandeken, Ohain
1LV e.r. Becquaert, Berchem
1LV (R) Carlier, Keerbergen
1LV Van Laer, Antwerpen
1LV Ghys, Nieuwpoort
1LV (R) Remy, Uccle
1LV (R) Dr. R. Strumane
LDV (R) De Sloover, Bruxelles
LDV (R) Demoulin, Bxl
LDV Van Der Velde, Wommel
LDV (R) Rayé, Kraainem
EDV (R) Horion, Evere
LDV (R) Jacques, Plancenoit

1LV (R) Maertens de Noordhout, B., Tilff
Le Commandant Adrien, Uccle
Le Capitaine Mertens, Uccle
L'aumonier Cuyllits, Uccle
1LV Kaufmann, Bruxelles
Major Thibaut, Shape
2EV (R) Lacroix, Braine-Le-Château
Le Club Prince Albert, Bruxelles
Club Officiers, Oostende
Club Officiers St.-Kruis
Club Officiers Zeebrugge
Verbroederend Royal Navy, Oostende
1MP o.r. Schram A., Eernegem
1MT (R) Pauwels, Langdorp
Damar Verschooten, Oostende
Marine Basis Kallø
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
Marine Basis St.-Kruis - Bijzondere Diensten
Marine Kadettenkorps, Mechelen
Tabagie Onderofficiers, Comservost
Troepenkanthien, Zeebrugge
De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
L'administration communale de Verviers
Gemeentebestuur St.-Truiden
De stad Knokke
L'administration communale de Visé
Het gemeentebestuur van Turnhout
De stad Brugge
Le Baron Kronacker, Antwerpen
Le Comte d'Ursel, Moulbaix
Mme Vve Timmermans, Oostende
Mme Vve Flahaut, Den Haan
Monsieur Cassette, Ath
Monsieur Hosdain, Marcinelle
Monsieur Hamoir, Etterbeek
De Heer Boudens, Oostende
De Heer Verhaeghe, Ixelles
Monsieur Delahaye, Overijse
Monsieur Dhondt A., Schaerbeek
Monsieur Geonet, Marcinelle
Monsieur Léonard, Jette
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., Antwerpen
De Heer Windey, Steendorp
Monsieur De Keyser, Waterloo
Caddy-Tailors, Oostende
Dr. Verhaeghe, Eeklo
L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende
Les Etablissements Brûlé, Schaerbeek
De Heer Glorieux, Spiere
S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha
De heer Deroo, N.Y. U.S.A.
De Generale Bankmaatschappij, Brugge
Monsieur Franckx, Forest
Monsieur Pierret, Woluwe St.-Lambert
De Heer E. Van Haverbeke, Oostende
De Heer Heynen, Antwerpen
De Heer De State, Ekeren
De Heer Boonen, Wilrijk
Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
De Heer Ingelbrecht, Kapellen
Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
Cockerill Yards Hoboken
De Heer Cools, Brugge
De Heer Deswaene, Ruisbroek
Phoenix Oil Products, Schoten
De Heer Wolf, Oostende
Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w. S.P.R.L. Covesa, Bruxelles
Le Chevalier Breydel, Bruxelles
Monsieur Houzeau de Lehale, Mons
De Heer Degelder, Leuven
Monsieur Bonneville J., Oostende
Informar, Bruxelles
Monsieur Verlinde, Jette
De Heer Soetens, Oostende
Hermis Sodales, Oostende
De Heer Grandjean, St.-Niklaas
L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
Club IMT & Mat COMIENAV, St.-Kruis
Monsieur Lamproye, Bruxelles
Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
Maag Belux, Bruxelles
Monsieur Roulin, Dinant
Monsieur Vanderhoven, Renelx
De Heer Hauglustaine, Hasselt

S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
Monsieur De Buck, Bruxelles
Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende
Monsieur Martens, Braine Le Comte
N.V. Kredietbank, Brugge
De Heer Hausman, Oudenaken
De Heer Capens, St.-Niklaas
De Heer Quaghebeur, Oostende
De Heer Decoster, Antwerpen
Le Comte de Launolt, Bruxelles
De Heer Clarysse, Antwerpen
Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten
De Heer Teugels, A.S.L.K. Oostende
De Heer Elslander, Pulle
De Heer De Baere, Aalst
De Heer Rasschaert, Den Haag, Nederland
De Heer De Schoenmaeker, Leuven
De Heer Delsarte, Fontaine-l'Évêque
Monsieur Delrez, Verviers
Dziechciarrek, Dampremy
Monsieur Carly, Bruxelles
Monsieur Rombout, Bruxelles
Monsieur Dr. Houard, Seraing
Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles
Monsieur Aubinet, Grignée
De Heer Van den Bulck, Antwerpen
De Heer Van Belle, Meerbeke
Monsieur de Brabant, Bxl
Monsieur Marique, Couillet
Monsieur D'Hoogh, Bxl
De Heer Naudts, Oostakker
De Heer Baeyens, Knokke
De Heer Pierlins, Lichtaart
De Heer Soetens, Oostende
Cercle Nautique F.A.6, Bxl
Marine Kadettenkorps Antwerpen
Monsieur Van Den Bossche, Bruxelles
De Heer Van Acker, Merksem
De Heer Van Gelder, Borgerhout
De Heer Lenaert, Wezenbeek-Oppeem
Acac, Monsieur Van delft, Drogenbos
De Heer Stevens, Buizingen
Mej. M.M., Bredene
Monsieur Werlon, Ottignies
Monsieur Mathot, Hofstade
De Heer Van Damme P., Brugge
De Heer Billiet, Roesselare
De Heer Dingenen, Antwerpen
De Heer Ribbink, Nederland
De Heer Schalbroeck, Merksem
De Heer Cleemput, Gentbrugge
De Heer Cooman, Deurne
Monsieur Le Tollier, Wommel
Oosterputten Halewyck, Oostende
Monsieur Mey, Mouscron
De Heer Janssens, Merksem
Publigratie, Middelkerke
Dr. Adam, Bruxelles
Monsieur Van de Velde, Bruxelles
Chevalier van Havere, Bruxelles
Monsieur Strijp, Bruxelles
De Heer De Jaeger, St. Amandsberg
Monsieur Deville, Montzen
Monsieur Brilobis, Bruxelles
De Heer Demey, De Haan
Buboo Maritime Sektie, Oostende
Monsieur Guyaux, Horrues
EDV (R) Dubois, De Pinte
Baron de Bethune-Sully, Bruxelles
Baron Y. de Brouwer, Bruxelles
L'Administration Communale de Charleroi
L'Administration Communale de Malmédy
Mevrouw Van Winnendael, Brussel
Yacht Club Nieuwpoort, Antwerpen
Ver. Oudgedienden ZM, Grobbendonk
Melle Van Onsem, Bruxelles
De heer Van Huffel, Gent
De heer Peeraer, Mechelen
De heer Michielsens, Schoten
Monsieur Borjans, Braine l'Alleud
De heer Dezeure, Poelkapelle
Monsieur Lebeque, Oostende
De heer De Schepper, Hoboken
De heer Cleemput, Gentbrugge
De heer Van Pappeghem, Herent
De heer Hubert, Wilrijk

Afgesloten op datum van 3 maart 1978.
Clôturé à la date du 3 mars 1978.

de zeemacht werft aan !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

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

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

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

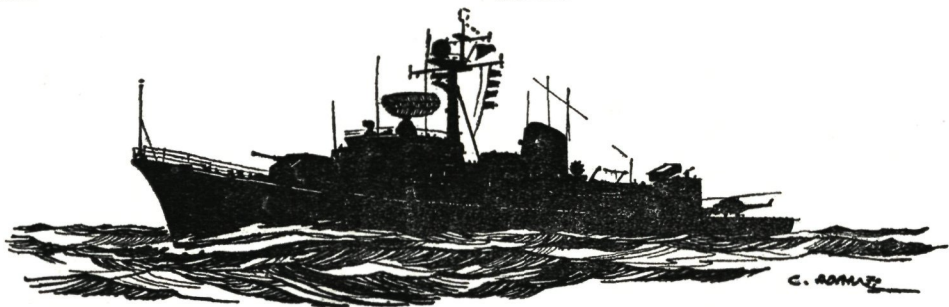
la force navale recrute !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

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

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

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC MARINEKAZERNE BOOTSMAAN JONSEN

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

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

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

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

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

25e Jaargang - neptunus 1977-78 - 25e année

nr 171 - no 171

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

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag veelelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

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

Copyright 1977 by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent