

NEPTUNUS

info marine

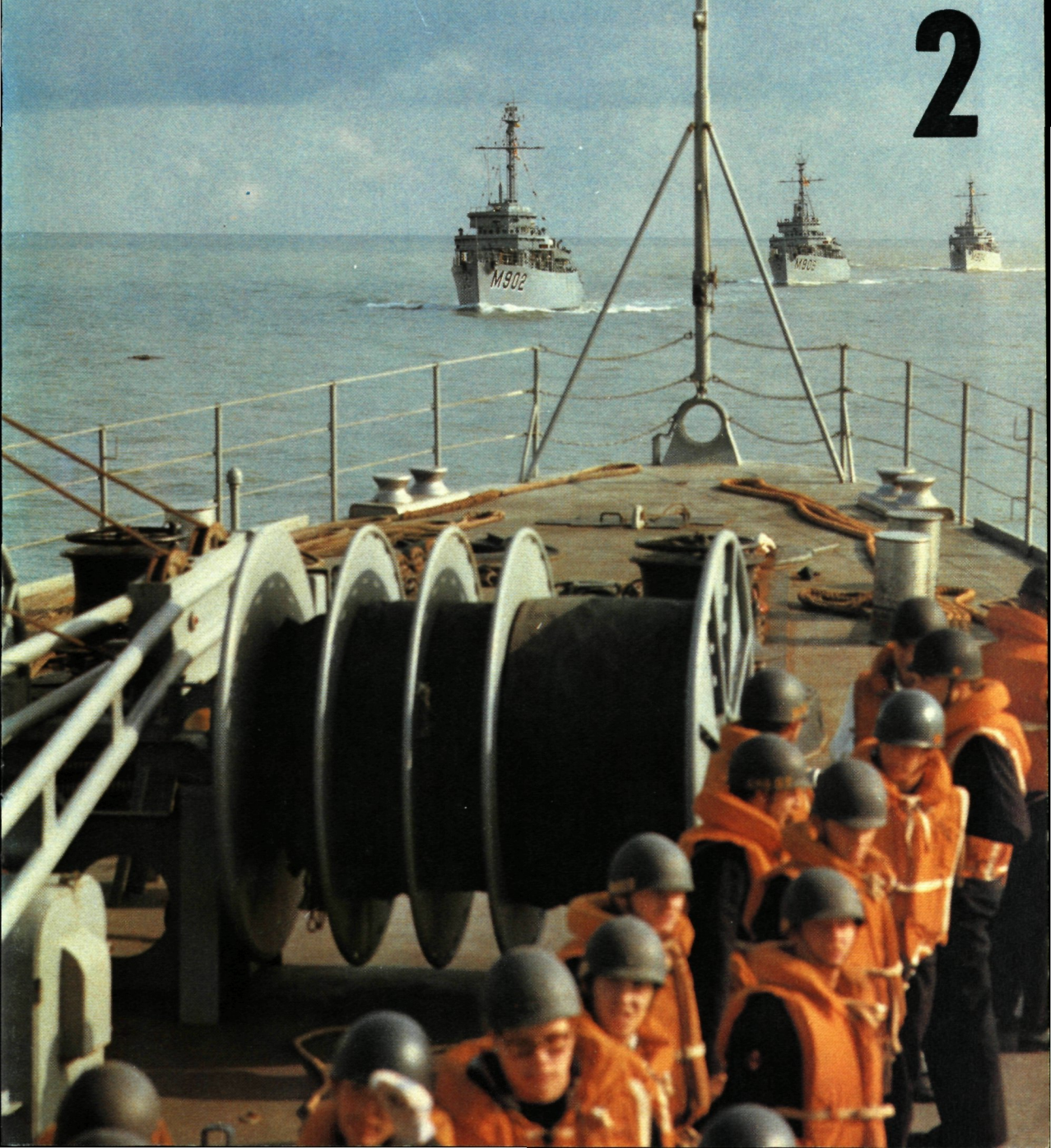
29° jaargang nr 192

29° année no 192

tweemaandelijks maritiem tijdschrift 1981 - 1982

revue maritime bimestrielle

2



Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

NEPTUNUS

info marine

octobre 1981
oktober 1981

29e jaargang nr 2
29e année no 2

LID



MEMBRE

sommaire neptunus

inhoud neptunus

amoco cadiz - le proces le plus long
par jean-marie de decker de brandeken
de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XVIII)
door j. verleyen

les sous-marins belges d'autrefois et les submersibles
sovietiques de demain

par le lt. colonel hre (r) paul eygenraam

de zee en de kunst - carlo adam
door norbert hostyn

marines militaires étrangères
par le capitaine de frégate (r) h. rogie

maritiem panorama - panorama maritime
door h. rogie

bibliografie - bibliographie

postzegelnieuws - marineschilders en filatelie (II)
door eerste meester chef a. jacobs

woorden uit de zeemanskist - over roeien en riemen
door oppermeester j.b. dreesen

neptunus business
door e. van haverbeke

la marine impériale allemande sur la côte belge 1914-1918
par l'amiral de division (ret) l.f.r.e. petitjean

inhoud info-marine

sommaire info-marine

info-marine

info-reserve

neptunus winkeltje - la boutique neptunus

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

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

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

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

Directeur publiciteit - publicité
V. Ségaert 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 - soutien
500 F ère - honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

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

Secrétaire - Sekretaris : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs :
E. De Griek, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepont, A. Schram, H. Rogie, U. Derycke, A. Devreese.

N.V. Baggerwerken Decloedt & Zoon S.A. Dragages Decloedt & Fils

11, Franklin Rooseveltlaan - Av. Franklin Roosevelt, 11

1050 Brussel - 1050 Bruxelles

Oostende 059 / 32 17 89 - Ostende

Brussel 02 / 649 00 63 - Bruxelles

Zeebrugge 050 / 54 41 86 - Zeebruges

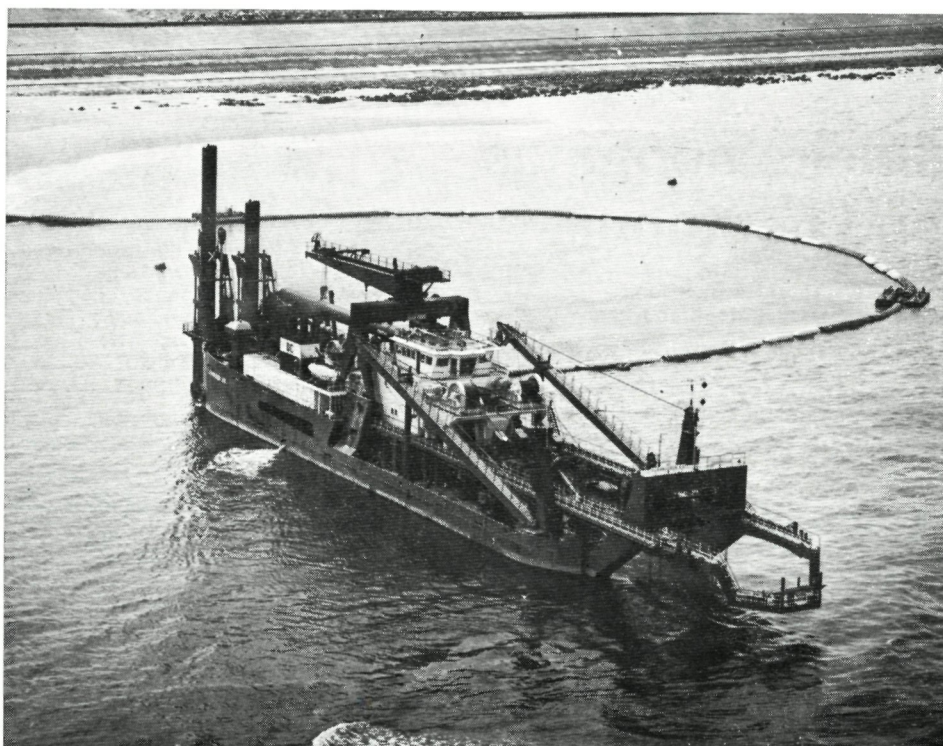
Telegram (Brussel) - Télégramme (Bruxelles)

DRACLOED

Telex - Télex

24510

VLAANDEREN XIX.



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

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

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

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

Lengte
Breedte
Diepgang
Vermogen
Baggerdiepte
Snelheid
φ zuigleiding
φ perleiding

Amoco Cadiz

Le Procès le plus long

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDEKEN

Il y a un peu plus de trois ans que l'«Amoco Cadiz» s'échouait sur les côtes de Bretagne, déclenchant une «marée noire» dont on n'est pas près de perdre le souvenir dans le Contentin. Plus de trois ans déjà, mais les débats juridiques destinés à déterminer le montant des compensations à verser aux victimes de la catastrophe viennent à peine de commencer. Et ils risquent de durer des années encore.

Bien que la France soit signataire de la Convention Internationale de Responsabilité Civile, qui limite le montant des dommages et intérêts susceptibles d'être réclamés, les autorités françaises ont, en effet, choisi de porter le litige devant les tribunaux américains dans l'espoir d'obtenir, par cette voie, des compensations plus importantes. Les montants réclamés à l'Amoco Petroleum, propriétaire du pétrolier, accusé par les Français de négligence dans tous les domaines, sont faramineux : près de trois milliards de francs !

Tout permet de penser que les Français «lancent un peu loin le bouchon» car, d'après le rapport de la commission d'enquête constituée au lendemain de la catastrophe qui vient d'être publié, ils ne sont pas entièrement blancs dans l'affaire.

Un rapide rappel des événements :

Le 16 Mars 1978, vers 10 heures du matin, l'«Amoco Cadiz», construit en Espagne, appartenant à une compagnie américaine, commandé par un capitaine italien, le commandant Pascuale Bardari, et battant pavillon libérien double l'île d'Ouessant, quand l'homme de barre pousse un juron : le gouvernail ne répond plus.

Naguère, ce n'aurait été qu'une avarie insignifiante. L'équipage aurait pu réparer ou se tirer d'affaire en jouant avec les deux hélices. Mais aujourd'hui, les supertankers pourraient être comparés à des baleines aussi peu musclées qu'un goujon. Un pétrolier de 500.000 tonnes est, en effet, propulsé par des moteurs de 80.000 chevaux. En règle générale, on compte un cheval pour 10 tonnes. Imagine-t-on un autobus propulsé par un moteur de mobylette ? Dans le monde des pétroliers, c'est la réalité.

Il est vrai que sur l'eau, il n'en faut pas plus pour obtenir 25 nœuds en vitesse de croisière. L'ennui, c'est que l'on ne peut pratiquement plus manœuvrer. En marche arrière, la puissance disponible n'est plus que d'un quart de cheval pour une tonne. Pas question de reculer ou de s'éloigner d'un obstacle.

Déjà, le commandant Bardari appelle par radio-téléphone le siège social de l'Amoco Petroleum à Chicago pour demander des ordres. Déjà aussi, un remorqueur allemand, le «Pacific», basé à Brest a capté le message et file vers sa proie. Si celle-ci l'implore et s'il la secourt, la prime est fameuse : 10 % au moins de la valeur du navire et de la cargaison. Mais Radio-Conquet a aussi reçu le message et propose une aide.

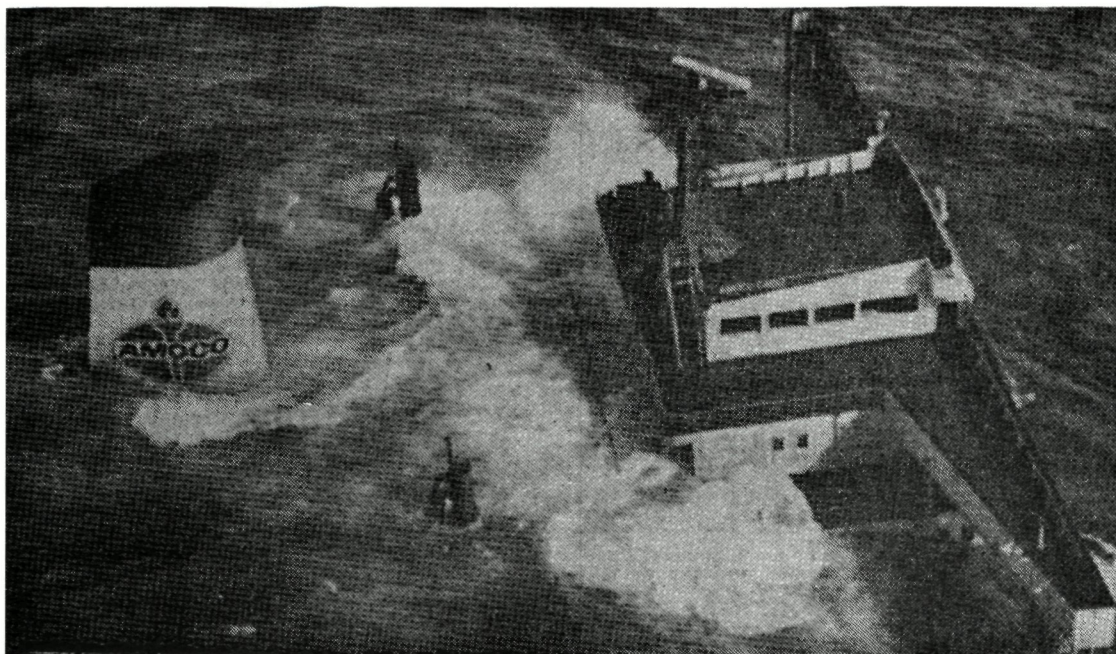
— Nous n'avons besoin de personne. Tout va bien à bord, répond le commandant Bardari.

Pendant ce temps, depuis Chicago, l'Amoco Petroleum, par téléphone, marchande pied à pied, avec la compagnie allemande Bugsier, propriétaire du remorqueur et dont le siège est à Hamburg, les conditions d'un sauvetage. Cinq heures passent durant lesquelles l'«Amoco Cadiz» ne lance pas de S.O.S.

A 15 heures quand l'accord sera enfin conclu, le «Pacific» essaiera de remorquer le monstre. Trop tard. Le remorqueur n'est pas assez puissant. Les câbles se brisent. A 18 heures, le pétrolier se met à dériver. Son sort est joué. Pour le sauver, il eut été besoin non pas d'un, mais de six Saint-Bernard.

A 21 heures, l'«Amoco Cadiz» talonne pour la première fois les rochers au large du village de Port-sall. Ce n'est que dix minutes plus tard qu'il tire sa première fusée de détresse.

A 21 heures 55, la Marine Nationale, qui ne pouvait intervenir puisque le supertanker n'avait pas lancé de S.O.S. (en outre, elle ne disposait que de deux remorqueurs incapables de tirer l'«Amoco Cadiz») envoie sur place avions et hélicoptères. Vingt minutes après seulement, l'«Amoco Cadiz» lance un message officiel de détresse. Trop tard.



La mort de l'AMOCO CADIZ

L'aube du vendredi 17 mars. De la pointe Saint-Mathieu à Plouguerneau, tous les habitants savent déjà, dans les villages aux petites maisons de granit. L'odeur de l'air, saturé de pétrole, leur annonce la ruine pour les goémoniers, les Hoteliers, les pêcheurs, les ostréiculteurs. Tout le monde, quoi !

Trois jours plus tard, le juge Gouyette de Brest inculpe le commandant de l'«Amoco Cadiz», Pascual Bardari, coupable de délit de pollution. Il le place sous contrôle judiciaire, ce qui interdit au commandant de quitter la ville. Bardari encourt une peine de prison ferme et une amende de 100.000 francs français. Il est question que, de son côté, le capitaine du remorqueur «Pacific» soit poursuivi pour complicité ou pour non-assistance à personne en péril.

Voilà pour les événements. Venons-en à l'enquête à laquelle ils allaient donner lieu.

L'enquête démarra très vite puisque six jours à peine après le drame de Portsall, le Bureau Libérien des Affaires Maritimes, responsable de l'immatriculation du pétrolier, constitua une commission spéciale composée de cinq personnes et chargée de tirer l'affaire au clair. Sa présidence fut confiée à sir Gordon Willmer, ancien juge à la Haute Cour de l'Amirauté Britannique, magistrat de grande réputation et «au dessus de tout soupçon».

La commission siégea vingt et un jours durant, interrogea des douzaines de témoins et publia, trois mois plus tard, un rapport provisoire divisé en trois chapitres.

Le premier était consacré aux causes techniques de la rupture du gouvernail, le second au retard apparent des appels à l'aide du pétrolier et le troisième, aux conditions dans lesquelles se dérou-

lèrent les tentatives de sauvetage du remorqueur «Pacific».

L'enquête révéla que cinq des six boulons fixant un tuyau hydraulique au bloc de distribution centrale du gouvernail avaient subi une usure prématurée, ce qui avait entraîné des fuites d'huile. Ces boulons, tournés dans un acier de qualité inférieure, n'avaient pas résisté aux efforts qui leur étaient demandés. Comme le système de gouvernail de l'«Amoco Cadiz» n'était nourri que par un unique réservoir de fuel hydraulique, le pétrolier s'avéra incapable de gouverner après l'échec des tentatives de réparation. Sur ce point, la responsabilité de l'usine espagnole «Astilleros Espanoles Manises», qui avait fourni le gouvernail, apparaît entière.

En ce qui concerne le retard avec lequel le pétrolier avait appelé à l'aide, la commission d'enquête apprit que la réaction immédiate du commandant Bardari avait été de faire stopper les moteurs et de diffuser aux navires se trouvant dans les parages un message les invitant à rester au large.

Ce n'est cependant qu'à 11 heures 10 — après que son navire ait dérivé déjà pendant une heure et demie — qu'il s'enquit des possibilités de remorquage et qu'à 11 heures 20, lorsqu'il se fût rendu compte que le gouvernail était irréparable, qu'il demanda du secours.

Encore ne s'agissait-il pas d'un message officiel de détresse. Le remorqueur «Pacific» arriva sur les lieux à 12 heures 20 et lança une première amarre onze minutes plus tard. A en croire, le capitaine du «Pacific», si l'appel à l'aide avait été lancé plus tôt, non seulement il aurait eu une réelle chance d'empêcher l'échouage, mais un second remorqueur de sa compagnie aurait pu arriver à temps pour lui prêter assistance.



Le Commandant
Bardari

Sur le troisième point — les tentatives manquées de remorquer le pétrolier dans des zones moins dangereuses —, la commission d'enquête recueillit des versions contradictoires. Il eut à élucider les raisons pour lesquelles le commandant Bardari hésita à accepter le «Lloyd's Open Form», contrat classique du sauvetage en mer : pas de succès, pas de paiement, et à déterminer s'il était exact que le capitaine du «Pacific» l'avait menacé de larguer l'amarre en cas de refus de sa part d'accepter ce contrat.

Elle eut aussi à se faire une opinion sur les raisons pour lesquelles les chaînes de l'amarre se brisèrent à 4 h 15 et il se passa quatre heures avant qu'un second cable, fut lancé et fixé. Durant ces quatre heures, le commandant Bardari fit jouer ses moteurs arrière pour éviter l'échouage. Pourquoi ne les avait-il pas utilisés avant l'arrivée sur place du «Pacific» ?

Après des mois d'études, d'enquête et de recherches aus cours desquels la commission interrogea non seulement les acteurs du drame, mais aussi des experts et spécialistes de tout genre, son rapport final vient de sortir la suite de quoi, le commandant Bardari a récupéré sa licence de capitaine qui lui avait été retirée peu après les événements. D'après la commission d'enquête, rien ne pouvait plus sauver l'«Amoco Cadiz» du désastre une fois qu'il fut constaté que son gouvernail ne répondait plus.

La presse française insista assez lourdement à l'époque sur le fait que le pétrolier battait pavillon libérien et avait un équipage italien, sous-entendant que c'était un navire mal entretenu, commandé et servi par des marins peu qualifiés, se camouflant sous un pavillon de complaisance. En fait, l'«Amoco Cadiz» n'avait que quatre ans d'âge, était en parfait état de marche et disposait d'un équipage tout à fait compétent. Trois officiers titulaires du brevet de capitaine au long-cours se trouvaient sur la passerelle durant les heures dramatiques du 16 mars 1978.

Le rapport s'étend assez longuement sur le temps que consacra le commandant Bardari à discuter, à marchander à négocier, d'abord avec le patron du remorqueur «Pacific» pour obtenir le contrat le moins cher possible, ensuite et surtout avec ses patrons de Chicago, qui étaient eux-mêmes en tractations avec des financiers, des avocats et des assureurs. Ses conclusions : beaucoup (trop) de temps perdu, mais il était de toute façon trop tard : le

seul «Pacific» était incapable d'empêcher un pétrolier géant comme l'«Amoco Cadiz», incapable de gouverner, de dériver. Il en eut fallu au moins trois ou quatre de sa taille — et il n'y en avait tout au plus qu'un de disponible — pour que la catastrophe soit évitée.

S'en suivant une série de recommandations concernant les dispositions à prendre pour renforcer le gouvernail des supertankers et leurs dispositifs d'ancrage, l'établissement d'un système uniforme d'étalement des performances des remorqueurs de haute mer et de surveillance de leurs chaînes et de leurs amarres, etc.

Un chapitre important du rapport, enfin, est consacré au manque de coopération des Français avec la commission d'enquête. Les autorités françaises refusèrent, en effet, de communiquer à celle-ci les registres d'écoute de la station gouvernementale de Radio-Conquet. Ces registres auraient permis de déterminer si les autorités françaises s'étaient rendu compte, très vite, de l'ampleur du désastre imminent et si elles avaient fait tout ce qui était en leur pouvoir pour empêcher celui-ci. Ce dont doute la commission d'enquête.

Inutile de dire que le rapport de celle-ci a été considéré comme une gifle par les Français. Car c'est bien la France qui est la véritable accusée. Le commandant Bardari est reconnu coupable d'incompétence, sans doute, mais avec de larges circonstances atténuantes. Après trois ans de suspension, il a récupéré sa licence. Le lampiste ne paiera donc pas plus que son dû.

Inutile de dire, non plus, que l'affaire n'est pas finie. Car la France, étouffant d'indignation, n'est pas disposée à se laisser faire. Une bataille juridique de titans va se dérouler aux Etats-Unis, à Chicago : d'un côté, 140 plaignants — excusez du peu —, dont l'Etat Français, deux départements, le Finistère et les Côtes-du-Nord, 76 communes et les associations professionnelles allant des ostréiculteurs aux hôteliers. Pour tous les plaideurs, il s'agit de faire évaluer, pour la première fois devant un tribunal, les dégâts écologiques subis sur 350 km de côtes.

En face, un armateur en titre «Amoco Transport Company», société de droit libérien domiciliée aux Bermudes. En réalité, le véritable propriétaire de l'«Amoco Cadiz» est une entreprise américaine, l'Amoco International, contrôlée par la Standard Oil of Indiana, la sixième compagnie pétrolière des Etats-Unis.

Problème à résoudre ; qui est responsable de l'accident ? S'il est prouvé que c'est le capitaine de l'«Amoco», et non son armateur, l'Etat français et les Bretons n'obtiendront certainement pas les 3 milliards de francs qu'ils réclament. Le rapport de la commission d'enquête ayant mis hors de cause le commandant Bardari et, en même temps l'armateur, puisque d'après elle la catastrophe a eu pour origine un vice de construction imputable à l'usine espagnole qui avait fourni le gouvernail, il leur faudra vraisemblablement se contenter des 100 millions de francs du fonds de garantie prévu par les conventions internationales : une misère, si l'on tient compte que le gouvernement français a déjà dépensé 460 millions rien que pour déplacer les hélicoptères de la marine, faire nettoyer les plages

par l'armée et indemniser les pêcheurs et ostréiculteurs les plus touchés.

Pour l'instant, le juge américain Frank MacGarr, de Chicago, en est seulement à l'enquête. 400.000 pièces pesant quelque deux tonnes ont déjà été versées au dossier rien que par le gouvernement français. Tout ce qui concerne de près ou de loin le drame doit être communiqué au magistrat.

Puis, dans environ un an, les plaidoiries publiques

commenceront qui devraient permettre d'établir les vraies responsabilités. Enfin, des mois plus tard, le juge décidera du montant des indemnisations. Puis, il y aura possibilité d'appel. Bref d'expertises en appel et d'appel en vérifications d'expertises, l'affaire peut encore durer des années.

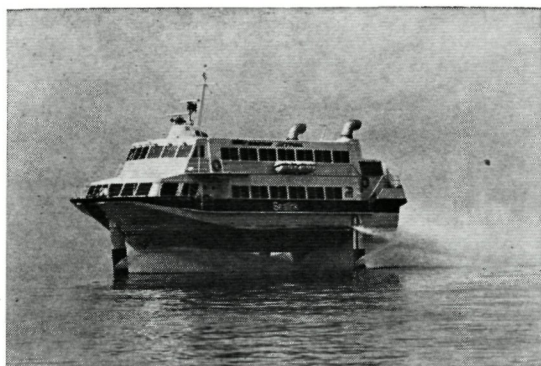
On n'a pas fini de parler du drame de l'«Amoco Cadiz».

J.M. de Decker

goekint

een naam die
vertrouwen schenkt !

industriepark oostende
tel. 80 28 01



2 uur sneller naar Groot-Brittannië
per Jetfoil (draagvleugelboot)
van de

«Sealink»

Zeevaartlijnen
Oostende-Dover/Folkestone

- **Ultra-snelle overvaarten** (nl. in amper 1u40) tussen Oostende en Dover. Treinreizigers/Voetgangers kunnen dank zij onmiddellijke aansluitende treinen zowel te Oostende als te Dover vanuit Oostende in $\pm$ 3u30 min. het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel, in $\pm$ 5u30 min. met inbegrip van de tijd nodig voor doeane- en paspoortkontrolle te Dover ! Het aantal overvaarten per dag varieert van 6 in elke richting in de zomer tot 3 in elke richting in de winter
- Zowel te Oostende als te Dover worden in de onmiddellijke nabijheid van de aansluitende treinen (dus in de spoorwegstations zelf) speciale terminals voor draagvleugelboten gebouwd, die een vlotte en comfortabele overgang van schip naar trein en omgekeerd in de hand werken.
- De tarieven van kracht op de «klassieke» schepen tussen Oostende-Dover/Folkestone zijn ook geldig op de Jetfoils mits betaling van **een toeslag van 350 BF** per enkele reis en per passagier vanaf de leeftijd van één jaar. Kinderen van 1-4 jaar betalen alleen de toeslag.
- Gezien de beperkte capaciteit van de Jetfoil (316 passagiers) is de reservering **verplicht** vanaf de leeftijd van 1 jaar. De reserveringstaks is echter begrepen in het supplement van 350 BF. **Passagiers zonder reservering kunnen uiteraard ook nog mee voor zover er plaats beschikbaar is en de toeslag bij inscheping betaald wordt.**
- Nadere inlichtingen alsook biljetten en de Jetfoiltoeslagen kunnen bekomen worden bij
 - de erkende reisbureaus
 - de stations
 - R.M.T. - Natiënkaai 5, 8400 Oostende.

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XVIII)

Door J. Verleyen

HET VERLIES VAN DE O.241 «PROVIDENTIA»

In ons artikel Nr IX, toegewijd aan het verlies van de O.88 «John» (zie NEPTUNUS 1979/1980 Nr 4), hebben wij gezegd dat de grote vissersvaartuigen soms hetzelfde lot hebben gekend als de vaartuigen van de koopvaardij. Dit is het gevolg van een principe van de oorlog op zee. Men maakt geen verschil tussen oorlogsschepen, koopvaardijsschepen of vissersvaartuigen.

De O.241 «Providetia» was een prachtige stalenmottreiler van 38,99 N.T. en 133,51 B.T., gebouwd te Oostende in 1936 en uitgerust met een motor Deutz

van 240 P.K. Het vaartuig was eigendom van de familie VIEREN.

Alex VIEREN, zoon van de Kapitein van de O.241 «Providentia», heeft ons het volgende verslag gestuurd :

Het schip is in oktober 1936 in de vaart gekomen. Op 19 mei 1940 is het uitgevaren van Oostende naar Engeland, met de familieleden van de opvarenden aan boord. De bestemmingshaven was Milford (Wales) maar daar werd het schip afgeleid naar Swansea (eveneens in Wales). Voor de havens van Brixham en Newlyn-Penzance was het schip te groot..

De O.241 «Providentia»

Foto ANTONY, Oostende, met toelating



Op 9 juli 1940, verliet het schip Swansea om te gaan vissen in de St. Georges' Channel, alwaar het op 14 juli gebombardeerd werd door vijf Duitse vliegtuigen. Het schip lag met machineschade toen dit gebeurde. Dit weten wij aan de hand van het zeeverslag van de Heer Julius Emile VIEREN, Kapitein van het vaartuig O.228 «Massabielle» en broeder van de Kapitein van de O.241, de Heer Isidoor-Alex VIEREN (mijn vader).

Vóór het bombardement van de O.241, was de O.228 nabij gekomen om te zien wat er haperde met eerstgenoemd schip. Zij konden elkaar langs de radio niet bereiken daar zij er geen aan boord hadden (dit wegens een verbod opgelegd door de Engelsen). De O.241 kon de machine niet meer gebruiken. De O.228 ging het schip naar Swansea slepen maar dit werd verijdeld door het opduiken van eerst twee Duitse vliegtuigen en daarna nog drie. De O.228 wist gelukkig te ontkomen door op-eenvolgende zig-zag koersen te sturen. De O.241, een gemakkelijke prooi, werd binnen enkele minuten tot zinken gebracht en verging met man en muis !!! De Heer Jules Emile VIEREN overleed op 23 december 1941 in Engeland ten gevolge van een beroerte opgedaan na het gebeuren. Hij liet een weduwe en twee kinderen na !!!!.

Hierbij dan de namen van de opvarenden van de O.241 «Providentia» :

Isidoor-Alex VIEREN (De Panne - 7 augustus 1905);
Guillaume ZONNEKEYN (Nieuwpoort - 21 juli 1908);
Louis DEFER (Oostende - 3 november 1909);

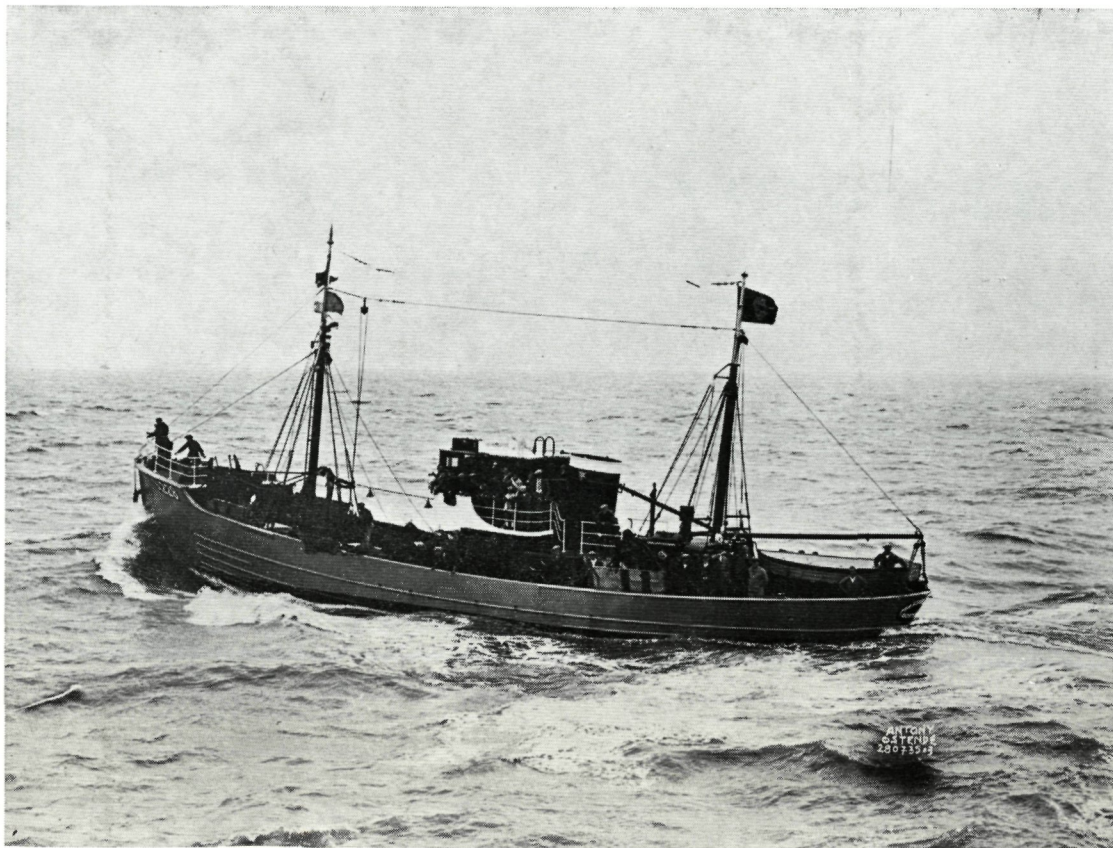
De O.228 «Massabielle»

Gaston WYNANTS (Dampremy - 9 januari 1907);
Gustaaf HUBROUCK (Oostende - 11 augustus 1914);
André VERBRUGGE (Oostende - 13 januari 1912).
De vrouw met het Oorlogskruis op de door NEPTUNUS gepubliceerde foto (zie Nr 2 1979-1980) is de weduwe van de Heer Guillaume ZONNEKEYN (bijgenaamd Léon). Haar miesjesnaam is Juliette VIEREN en het jongetje bij haar is haar zoontje Paul ZONNEKEYN. Zij is later getrouwd met de Heer A. HIMSCHOTE die aan boord was van de O.228 «Massabielle» op deze tragische 14 juli 1940. Mijn vader heeft eveneens het Oorlogskruis ten posthume titel gekregen. In het «Guldenboek van het Zeewezen» werden de bemanningsleden toch niet ingeschreven daar, volgens mijn moeder, daarvoor geen enkele aanvraag werd ingediend.»

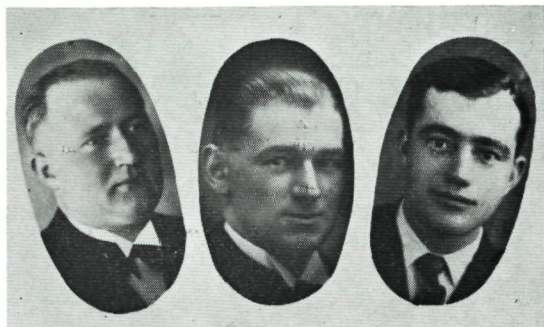
Laten wij Alex VIEREN (die nu zeeloods is bij ons Loodswezen) hartelijk danken voor zijn verhaal en voor de foto van de O.241 (Providentia».

Laten wij nog bijvoegen dat de O.228 «Massabielle» eveneens een stalenmotortreiler was van 34,90 N.T. en 1100 B.T. Het schip werd gebouwd in 1935 bij Belliard-Crichton te Oostende en was uitgerust met een motor Deutz van 240 P.K. Dit vaartuig was eveneens eigendom van de familie VIEREN. Onze vriendelijke medewerker C. DECLERCQ van De Panne laat ons weten dat dit schip vanaf september 1940 tot 1945 door de Britse Overheid opgeëist werd ten bate van de «Air Sea Rescue» dit is zeldzaam). Na de oorlog heeft dit vaartuig nog een lange loopbaan gekend en het verging in 1976 op de kust van Schotland.

Foto ANTONY, Oostende, met toelating



Het feit dat de O.241 en de O.228 Swansea als oorlogsthuishaven hadden gekregen (er waren niet zoveel Belgische vissersvaartuigen in deze haven) biedt ons de gelegenheid om een hulde te brengen aan :



Van links tot rechts :
VIEREN Isidoor (Kapitein O.241)
VIEREN Jules
ZONNEKEYN Guillaume

Een verdienstelijke Lord-Mayor...

Jammer genoeg hebben wij gezien dat onze vissers en familieleden niet altijd zo goed onthaald werden door de Britten. Dit was echter niet het geval te Swansea waar de Lord-Mayor zich persoonlijk bezig hield met het onthaal van de Belgische vluchtelingen. Een foto werd ons daaromtrent medegedeeld. Ten einde een exemplaar van NEPTUNUS aan deze verdienstelijke Lord-Mayor te mogen sturen, hebben wij inlichtingen gevraagd aan onze vriend Kapitein Maurice COPPIN, gewezen gezagvoerder van de «Julia» en van de O.96 «Georges-Edouard» te Duinkerke, die te Swansea is gebleven (zie NEPTUNUS 1979-1980 Nr. 5). Wij hebben zelfs een exemplaar van de foto te Swansea gestuurd. Kapitein Maurice COPPIN heeft ons laten weten : «aan de hand van bij de overheden ingewonnen inlichtingen, was de Lord-Mayor van Swansea in 1940 de Heer Aldermore THOMMAS James. Jammer genoeg, is hij op 22 januari 1961 overleden». Wij zullen dus een exemplaar van NEPTUNUS aan zijn opvolger sturen.

Onthaal van de Belgische vluchtelingen te Swansea in 1940

Foto van Roger DEBUSSCHERE, motorist a/b O.315 «Gabrielle-Maria» (37,14 N.T. - 120,76 B.T.-Vlaardingen 1931 - Motor Deutz 300 P.K. - Rederij LAMBREGT Henri - Dit vaartuig heeft 119 vluchtelingen in U.K. gebracht). Midden : de Lord-Mayor van Swansea met zoon Roger DEBUSSCHERE. Rechts : Mevrouw DEBUSSCHERE met dochtertje (geboren op 9 april 1940). Links : klein-zoon van de Lord-Mayor, schoonzuster van Roger DEBUSSCHERE met kinderen. Op te merken : de kledij van de dames geeft een typisch beeld van vele Belgische vrouwelijke vluchtelingen in 1940. Het was zonnig en warm (jammer genoeg !) en toch waren zij gevlucht met hun beste mantel op de rug, met een pelskraag !!!



Les sous-marins Belges d'autrefois et les sous-marins Soviétiques de demain

par le Lt. Colonel hre (R) Paul EYGENRAAM

La plupart des Belges l'ignorent : seuls quelques vétérans de la première guerre mondiale le savent ; il fut le temps où la Belgique était bel et bien titulaire d'une flotille de sous-marins modestement composée de deux sous-marins. C'était au lendemain de la première guerre mondiale. La Force Navale d'aujourd'hui s'appelait le Corps des Marins et Torpilleurs (CTM). Un corps issu du Dépôt des équipages.

Les Alliés de l'époque, en vertu des dispositions du traité de Versailles, se partageaient la dépouille de la Marine Impériale Allemande dont la puissance avait dangereusement menacé les flottes réunies de la France, de l'Angleterre et des Etats-Unis. Les grands vainqueurs prirent la plus large part du butin laissant les miettes aux petits.

Déjà en 1914/18 l'Allemagne de Guillaume II, dans le but d'affaiblir l'Angleterre en compromettant son ravitaillement d'outremer, accorde une attention particulière à la guerre sous-marine qui en était encore à ses débuts. En 1917 plus de six millions de tonnes furent coulées. Les importations britanniques tombèrent de 54 à 26 millions de tonnes. Ces circonstances dramatiques suscitérent entre autres le raid de Zeebruges mené en avril 1918 par l'amiral Keyes.

En 1940/45 le III^{ème} Reich d'Adolf Hitler fit lui aussi appel à la même stratégie. L'animateur en fut le très nazi amiral Doenitz mort en 1980 et qui termina sa carrière comme successeur du chancelier Hitler à la tête de l'Etat Allemand. Pendant la première guerre c'est l'amiral von Tirpitz ministre de la marine impériale de 1898 à 1916 qui non seulement créa la flotte allemande de haute mer, — exemple suivi au moment du réarmement hitlérien par l'amiral Raeder, — mais encouragea également la mise en chantier d'une redoutable escadre «d'U Boten».

Lendemain de défaite

Au lendemain de la défaite des armées du maréchal Hindenburg et du général Ludendorff, une commission navale interalliée que présidait le grand ami de la Belgique que fut l'amiral Keyes nous attribua un choix de bâtiments de guerre allant du remorqueur fluvial au torpilleur de haute mer en passant

par... deux sous-marins ! De quoi faire démarrer une marine militaire au départ de 9 petits torpilleurs, 5 grands, 3 remorqueurs, 2 vedettes de rivière, 1 poseur de mines, un bâtiment de service, 40 vedettes poseurs et chasseurs de mines... et les deux U boten en question du type mouilleur de mines, l'un de 800 et l'autre de 5000 tonnes, amarrés à Portsmouth.

Ce butin de guerre ne tarda pas à devenir un cadeau empoisonné ayant ses partisans et ses adversaires. Il divisa l'opinion publique belge. Les uns faisaient écho aux débats des premiers temps de la Belgique indépendante lorsque la Marine Royale fut créée en 1831 afin de permettre à la nation de disposer d'une flotte de guerre au même titre que les Pays-Bas. Les autres, confirmant le propos de Léopold III sur les petits gens aux vues étroites, jugeaient trop élevée la facture de l'entretien du matériel et du personnel. Ils étaient d'avis qu'en cas de guerre, — jugée d'autant plus improbable que la Société des Nations promouvait l'utopie politique du désarmement, — les grandes puissances alliées veilleraient sur l'intégrité de nos côtes, la navigabilité de nos voies d'eau et de nos routes maritimes internationales. Bien entendu, les parcimonieux l'emportèrent. Le 9 juillet 1926 un arrêté supprimait en date du 31 mars 1927 le Corps des Torpilleurs et Marins (CTM) créée le 19 novembre 1919 sous le nom de Détachement des Torpilleurs et Marins.

Le sort de nos sous-marins

Entretemps, qu'étaient devenus nos sous-marins ? Les premiers dans l'histoire de la Marine Militaire Belge ! En fait la flotille des sous-marins belges était morte-née, malgré les efforts des autorités pour lui insuffler vie. Efforts louables mais incomplets. En effet, dès 1919 l'enseigne de vaisseau de 2^{ème} classe Delande, à l'origine sous-lieutenant auxiliaire au 21^{ème} de Ligne, effectua un stage à l'Ecole des sous-marins français. Sa formation achevée, il reçut l'ordre de se rendre à Portsmouth, avec un équipage de fortune, pour y réceptionner les deux sous-marins accordés à la Belgique. Officier consciencieux et réaliste, Delande s'empressa de faire remarquer que le métier de sous-marinier ne s'improvise pas, à fortiori avec des marins d'eau douce ignorant tout de la vie en mer. Il exigea des

intéressés un entraînement spécial d'autant plus nécessaire que les bâtiments attribués à notre pays n'apparaissent pas de premier choix. Le commandement n'abandonna pourtant pas la partie. L'enseigne de vaisseau de 1ère classe Pirnay, initialement lieutenant de réserve au 3ème chasseurs, et huit marins sélectionnés pour leurs connaissances des moteurs diesel, furent envoyés en France pour y faire l'apprentissage des techniques de conduite des sous-marins. Pirnay, après l'écolage à Toulon et un stage à bord du «Néréide» obtint son brevet d'aptitude avec la plus grande distinction. Cet officier possédait autant de caractère que de matière grise. Sa conduite à bord du sous-marin lors de difficultés dans le Golfe de Gascogne lui valut la légion d'honneur.

Efforts louables mais vains

En attendant des équipages qualifiés, les deux sous-marins se détérioraient chaque jour un peu plus. Faute d'entretien journalier la rouille rongait leurs œuvres vives. Finalement lorsque la Belgique disposa enfin de marins capables d'amener les bâtiments à bon port, leur état de délabrement était tel que les indispensables réparations se chiffraient à 450.000 fr. Le gouvernement rechigna. Après quelques controverses la décision fut prise de renoncer aux sous-marins et les mettre à la ferraille.

Le triste sort des éphémères sous-marins belges de 800 et 500 tonnes du lendemain de la première guerre était scellé pour toujours.

Ce chapitre peu reluisant de notre histoire militaire nous est revenu à la mémoire fin 1980 lorsque Mr. Luns secrétaire général de l'Otan signalait avec appréhension la naissance d'un monstre marin soviétique, le sous-marin «Typhoon» de 30.000 tonnes, premier d'une nouvelle série soviétique, le plus grand jamais construit, le plus redoutable aussi.

Ce géant se déplace en plongée à 45 nœuds et peut évoluer à 1200 mètres sous le niveau des mers. Détail alarmant, il est doté de missiles intercontinentaux SS-N-18 qui portent à plus de 8000 km. à comparer au «Trident» américain qui ne totalise que 18.000 tonnes et paraît de ce fait bien modeste à côté de son rival russe.

Dès maintenant la flotte soviétique sous-marine dispose : a) de 90 sous-marins stratégiques dont 71 à propulsion nucléaire. Leurs missiles SS -N-8 et 18 sont susceptibles de frapper n'importe quel point des USA au départ des mers de Barents et du Japon ; b) de 74 sous-marins de moindre envergure dont 45 nucléaires, armés de missiles de portée plus réduite que les fusées intercontinentales sans pour autant être négligeable.

La puissance de la flotte soviétique

La puissance de la flotte soviétique chaque jour renforcée pour éviter que se répète le camouflet essuyé par Kroutchev lors de l'affaire de Cuba en 1962 et de l'audacieuse riposte de John Kennedy, montre combien sont dérisoires les polémiques engendrées par l'éventuel déploiement de 108 fusées Peshing 2 (1.800 km de portée) et 464 Cruise en 1983 (à une tête) face aux 350 SS-20 (4.500 km. de portée) et aux 400 (à trois têtes) à placer avant 1983, en direction de l'Europe de l'ouest.

Neuf ans après la première guerre mondiale, lorsque les lampions de la victoire de 14/18 étaient éteints, et perdues les leçons de l'armistice, le gouvernement, soucieux de satisfaire l'opinion, prôna l'économie et radia d'un trait de plume le Corps des Torpilleurs et Marins. Douze ans après cette aveugle renonciation, en 1939, lorsque le canon tonnait en Pologne, il fallut dare-dare improviser un nouveau Corps de Marine.

Il importe que la politique d'économie en vigueur aujourd'hui n'entraîne pas les mêmes effets qu'hier et rende caduque la potentialité opérationnelle de nos forces. La Commission militaire mixte présidée par le sénateur Guy Cudell l'aurait-elle compris en constatant que nos forces armées ne satisfont plus aux normes d'entraînement fixées par l'Otan ? La Force navale entre autres doit disposer d'un minimum de réserves de carburant pour 83 jours de navigation. Le budget de la Défense Nationale se doit de prévoir à ce titre un crédit de 30 millions. Puisse aucun parlementaire ne rechigner à ce devoir. Sacrifier aujourd'hui à la démagogie, c'est compromettre demain la liberté de tous et la vie de beaucoup.



De zee en de kunst

Carlo Adam

Door Norbert HOSTYN, archivaris-conservator
Conservator Stedelijke Musea Oostende

Carlo ADAM is voor de getrouwen van «Neptunus» zeker geen onbekende! Jarenlang immers verzorgde hij wens- en prentkaarten waarbij de Belgische Zeemacht bron van inspiratie was.

We meenden dan ook dat deze kunstenaar in onze artikels niet mocht ontbreken. Op een mooie zondag in de zomer van 1980 gingen we hem thuis opzoeken, rue d'Acoz 94 te Châtelet.



Carlo ADAM werd te Châtelet geboren op 5 maart 1928. Zijn vader, een vrome conformistische man, was controleur bij het kadaster. Carlo voelde

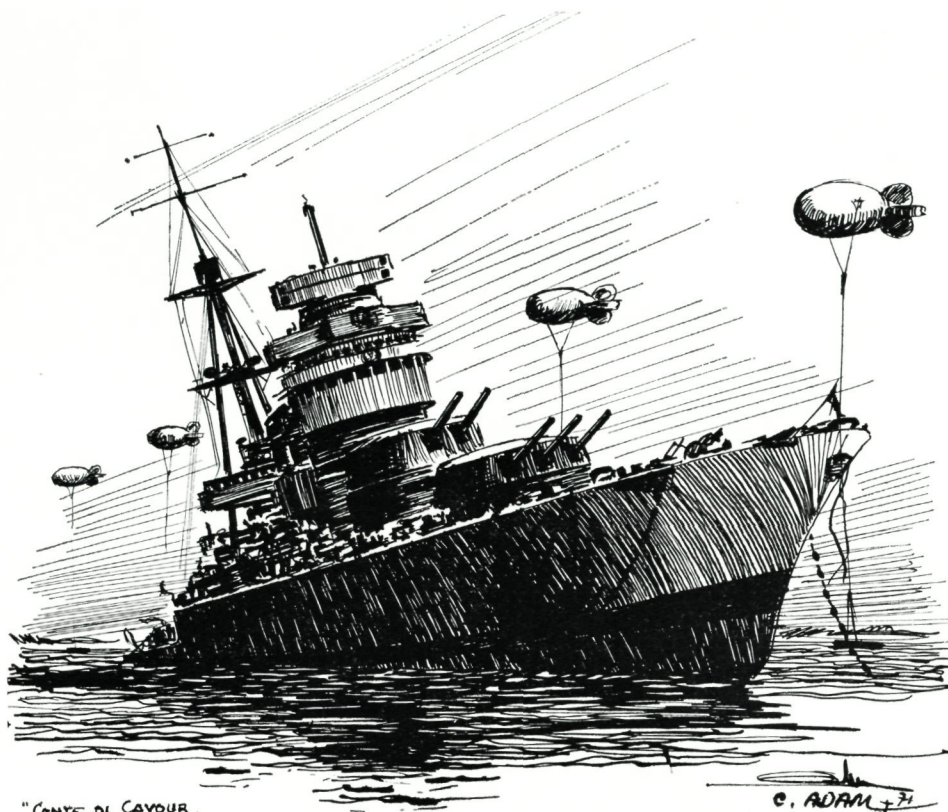
zich van jongsaf tot het tekenen aangetrokken. Artistieke expressie haalde bij hem de bovenhand op de andere studies. Deze laatste liepen dan ook op een regelrecht débacle uit, al moet er bij gezegd worden dat zijn schooltijd samenviel met de gebeurtenissen van mei '40 en de nare gevolgen u allen bekend.

Was de school een flop, zijn potlood «ne chômail pas» vertelde ADAM me. Oorlogsmachines allerhande waren geliefde thema's voor de jongeman.

Het was de film «The cruel Sea» naar de roman van N. MONSARRAT die in ADAM voorgoed de roep naar zee wekte. Zijn grote passie was nu het tekenen van de zee en de schepen in alle aspecten. Toch

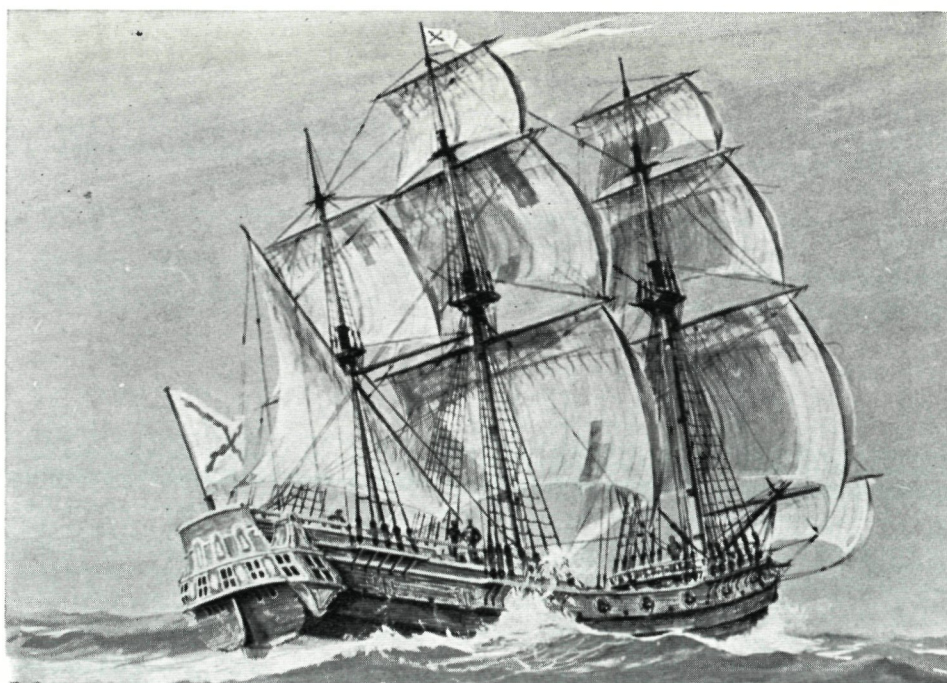
Carlo ADAM legt de laatste hand aan een historiserende marine - 1980





"CONTE DI CAVOUR."

C. Adam illustreerde talrijke artikels in Neptunus. Hier enkele voorbeelden uit de jg. 1971. Hierboven de «Conte di Cavour» uit het artikel «Tarento» van L. Lannoo ; onder «De Neptunus» uit «De Vlaamse Krijgsvloot in de XVIIe Eeuw» van wijlen Dr. hist. Jos De Smet.





In bewondering voor een portret van een maalboot Oostende - Dover - 1980



Een blik in Carlo ADAM's atelier te Châtelet - 1980.

wel eigenaardig voor iemand uit het industriële Charleroi, kilometers ver van zee of oceaan gelegen! Maar 't bloed kruipt waar het niet gaan kan.

Komt daarbij dat ADAM van 1950 af veel te Zeebrugge vertoefde, alwaar zijn toekomstige schoonouders, die aannemers waren, werkten aan de pier. De handelshaven met de grote cargo's, de vissershaven van Zeebrugge met haar eigen sfeer boeiden Carlo ADAM intens.

Adam wou alles weten van de zee. Zoekend naar documentatie kwam hij in contact met Maurice PAUWAERT, de man achter «Wandelaar et sur l'eau». Deze moedigde ADAM aan, leerde hem heel wat techniek en stelde hem voor naar aquarellen over te schakelen. Dank zij PAUWAERT kreeg ADAM een voetje binnen in de pilotages van Oostende en Zeebrugge, alsook in de archieven van de Compagnie Maritime Belge.

Daar zou ADAM het werk van Louis ROYON leren kennen: «On me montra quelques toiles de lui, et ce fut le coup de foudre». Ik meen dat ADAM van die «coup de foudre» nog steeds niet gekomen is... Begrijpelijk!

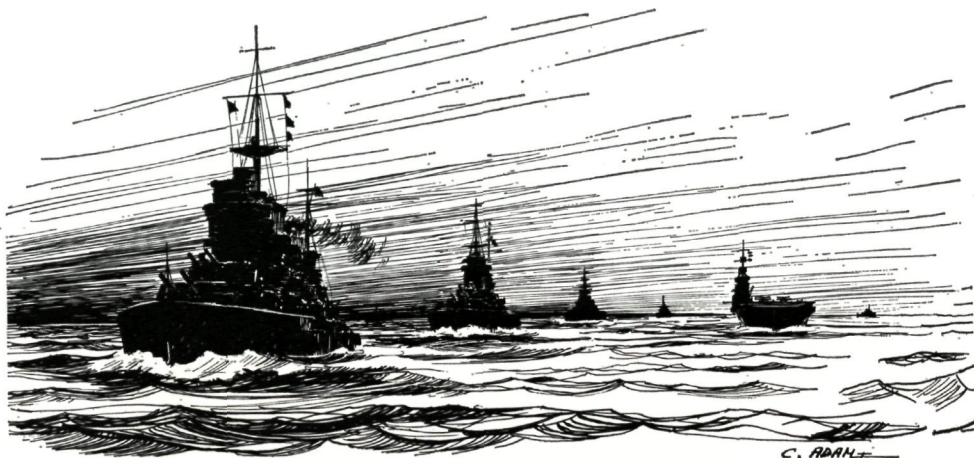
Meer had de enthousiaste ADAM niet nodig om contact te zoeken met de beroemd-beruchte ROYON.

En, wat zelden gebeurde met ROYON, het eerste contact in zijn atelier aan de Tweekerkenstraat te Brussel groeide uit tot wederzijdse erkenning en vriendschap. De oudere ROYON en de jonge ADAM hielden intens contact tot de dood van de eerste. ROYON werd ADAM's onbetwistbare autoriteit op het vlak der marineschildering. En inderdaad, tot op de dag van vandaag weerspiegelt de geest van ROYON zich in de marines van ADAM, al werkt deze laatste in tegenstelling tot ROYON praktisch uitsluitend met het paletmes.

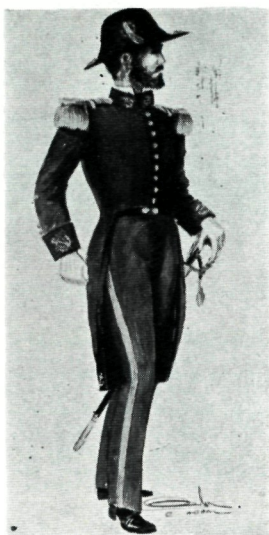
Anno 1957 wijdde M.C. PAUWAERT in het februari-nummer van «Wandelaar et sur l'eau» een artikel aan Carlo ADAM (P. 87-88). Een foto van de kunstenaar, gezeten op een muurtje aan zijn geliefde Zeebrugge haven vergezelde het artikel, evenals enkele pentekeningen in zuivere ROYON-stijl:

- De «Periolo's» mag binnenvaren
- De engelbewaarders van Zeebrugge: Loodsboot 7 en Rolf Gerling
- De «Royal Crown» in een storm

Lange tijd liep Carlo ADAM met de idee rond een album over de Belgische marine vol te tekenen. Angemoedigd door Commandant BOSQUET bracht hij in 1963 dit plan ten uitvoer



Nog één van de talrijke illustraties die C. Adam — steeds belangloos — maakte voor Neptunus.



Een van de historische aspecten van onze Zeemacht, zijn beslist deze prachtige uniformen van de hand van Carlo Adam. (Neptunus jg. 1970 Nr 4).

Het album kreeg als titel mee : «Belgische Scheeps-
vaart».

In tal van pentekeningen die qua stijl eens te meer een eresaluut aan Louis ROYON waren behandelde Carlo ADAM de vele aspecten van de Belgische scheepsvaart : de opleidingsschepen, de Oostende-Doverlijn, de loodsbotten, de lichtschepen, de sleep- en reddingsboten, de Belgische oorlogsvloot, de vissers- en vrachtschepen... ook de boeien, de vuurtorens en andere seinen kregen de nodige aandacht van de kunstenaar.

Kort na het verschijnen van dit boek werd ADAM door Commandant J.C. LIENART van «Neptunus» verzocht tekeningen en gouaches te leveren voor het tijdschrift en voor tentoonstellingen die de Zeemacht inrichtte. Van 1962 tot 1972 leverde ADAM aldus pentekeningen voor illustraties van «Neptunus» en gouaches waarnaar gekleurde wenskaarten werden aangemaakt. Daarin kwamen telkens de historische en actuele aspecten van de Zeemacht naar voor.

Voor de reeks wenskaarten ter gelegenheid van de eindejaarsfeesten 1966 vervaardigde ADAM een reeks portretten van moderne Zeemachteenheden in gouache. Het jaar erop stelden zijn wenskaarten bemanningsleden aan boord van de Zeemachtschepen voor. Nog later was het de beurt aan de historische Zeemachtuniformen. In 1968 vormden historische schepen van onze Zeemacht het onderwerp : de Maccassar, de Ville d'Anvers, een Hollandse kanoerboot uit 1830-31, de Louise-Marie, de Duc de Brabant, de Ville d'Ostende, een kapersfregat uit de

17e eeuw, een oorlogsschip uit de 16e eeuw, een schip uit de tijd van de Oostendse Compagnie, een middeleeuwse kogge...

Bladerend in Carlo ADAM's puik verzorgde persoonlijke souvenir-archieven, zagen we nog vele andere maritieme verwezenlijkingen van zijn hand : wenskaarten voor de «Remorqueurs BRYN & C^o» uit Zeebrugge, de illustraties in de brochure over het schoolschip «Mercator», een wenskaart «Oostrust 1721» voor het Nationaal Scheepvaartmuseum (1962), illustraties bestemd voor «De Blauwe wimpel»...

Dit alles getuigde van een diepe liefde tot de zee en de schepen. Vandaar ook het primeren van realiteitszin boven artistieke vrijheid in de marinekunst van Carlo ADAM.

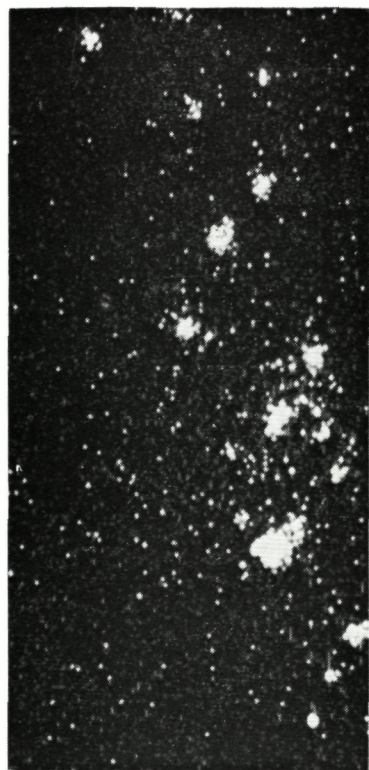
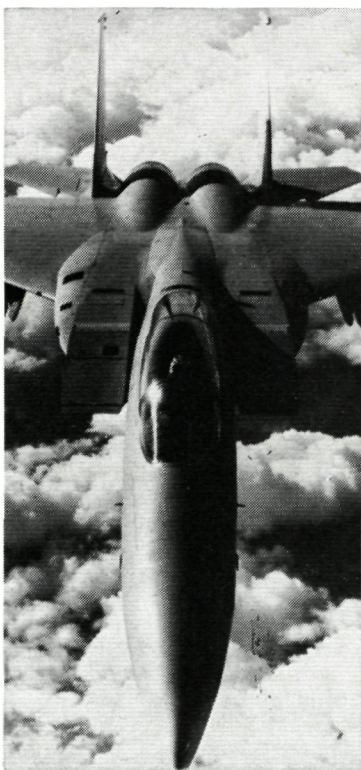
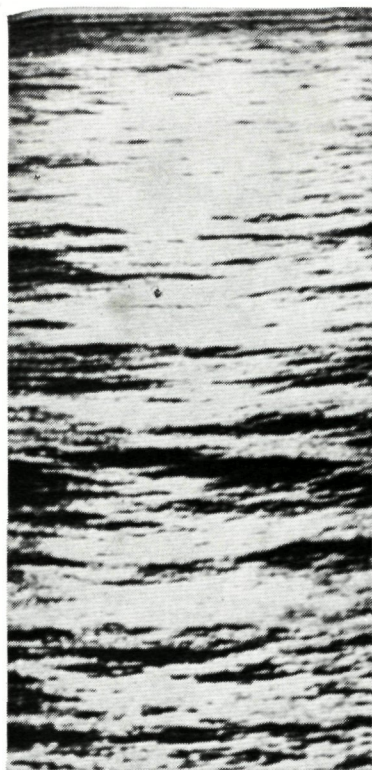
ADAM's schilderkunstige activiteiten culmineerden voorlopig in een tentoonstelling van zijn werk in het stemmige interieur van het café «Zeegeuzen» in de Oostendse Capucijnenstraat (augustus 1972). Daar hangt trouwens nog steeds een marine van hem.

Toen we Carlo ADAM de voorbije zomer opzochten, was hij pas opnieuw beginnen werken na een onderbreking van zo'n 8 jaar waarin ziekte en andere probemen zijn deel waren.

Nu geraakt zijn atelier weer stilaan vol kleine marine-pareltjes : oorlogs- en passagiersschepen, herinneringen aan de zeilvaart, staketsels, pure marines...

We hopen ze binnenkort eens samen te zien tijdens een tentoonstelling !





SIAM

Ik zie, ik zie, wat jij niet ziet.

De apparatuur van Signaal maakt dingen zichtbaar, die met het blote oog niet waar te nemen zijn: ik zie, ik zie, wat jij niet ziet. Dat lijkt op een kinderspelletje, maar is het niet.

Vliegtuigen, meer dan tien kilometer hoog in de stratosfeer. Sterren, ontelbare lichtjaren ver weg. Schepen, ver achter de horizon. Onderzeeërs, die zich proberen te verschuilen in de diepte. Of raketten, die op boomtophoogte hun doel proberen te bereiken.

Signaal's waarschuwings- en geleidingssystemen dragen op allerlei manieren bij aan de veiligheid van de wereld. Op een steeds hoger niveau. Want Signaal zit niet stil.

Als in 1982 de IRAS satelliet allerlei interessante gegevens naar de aarde seint, is dat mogelijk geworden door de computeren communicatiesystemen van Signaal.

Als een schip of vliegtuig behouden aankomt, heeft Signaal daar waarschijnlijk een steentje aan

bijgedragen. En als mensen met boze bedoelingen zich laten ontmoedigen door een effectief verdedigingssysteem, dan zou dat systeem best eens van Signaal kunnen zijn.

Dat maken we allemaal toch maar, in Nederland.



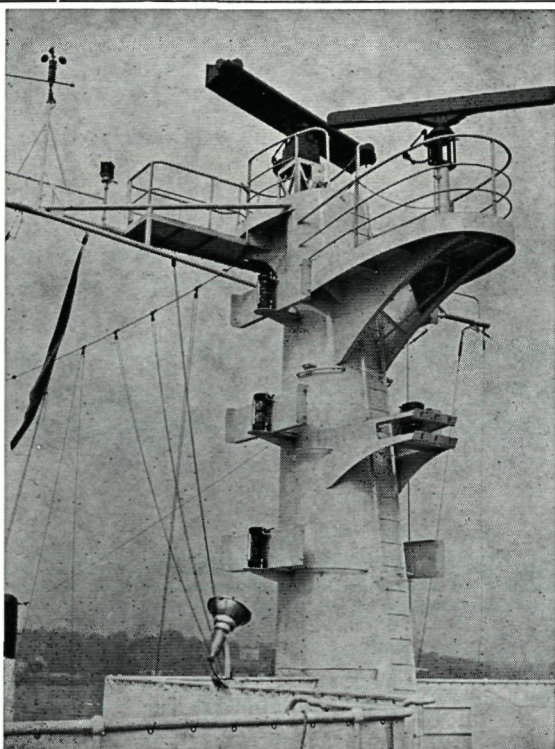
SIGNAAL

Hollandse Signaalapparaten B.V.
Postbus 42 - 7550 GD Hengelo.
Tel. 074 - 48 81 11 - telex 44310
Radar, gevechtinformatie, besturings- en communicatiesystemen.

Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout



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

Marines Militaires étrangères

Par le Capitaine de Frégate (R) H. ROGIE

La présente contribution à notre chronique sur les Marines militaires étrangères traite de la récente évolution des Forces navales des pays de l'OTAN et de l'U.R.S.S.

ALLEMAGNE FEDERALE

L'Emden, quatrième des six frégates type F 122, du programme naval allemand, a été lancée le 17.12.80 aux chantiers Thyssen Nordsee à Emden. La situation de ce programme F 122 est la suivante :

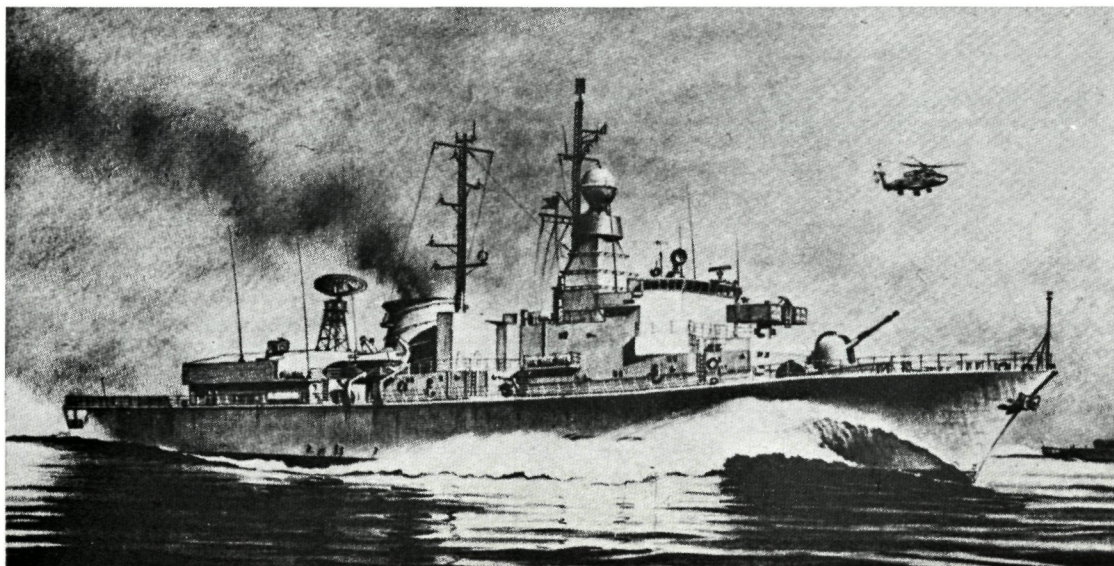
- Bremen en achèvement à flot (lancement 27.9.79) aux chantiers Vulkan de Brême,
- Niedersachsen sur cale chez Weser à Brême,
- Rheinland-Falz lancé le 3.9.80 chez Blohm und Voss à Hambourg.

Vue d'artiste d'une frégate type 122

- Emden lancée, comme dit plus haut, le 17.12.80
- Köln en chantier aux Holdtwerke de Kiel,
- Karlsruhe en construction chez Blohm und Voss à Hambourg.

Caractéristiques succinctes : 3750 tpc - Propulsion CODOG - 30 nœuds - 8 «Harpoon» (IV x 2), anti-surface, 1/76 CA, 1 syst. RAM, 6 T/ASM (III x 2), 2 hélicoptères WG-13 Lynx. Ces frégates sont à peu de chose, près identiques aux Kortenaer néerlandaises (et demain grecques) sauf pour la propulsion qui est de type COGOG sur ces dernières.

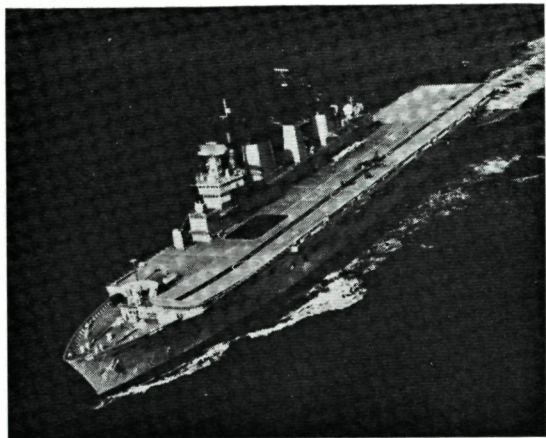
Foto die Bildstelle der Marine a Wilhelmshaven



GRANDE-BRETAGNE

La force océanique stratégique britannique qui compte 4 SNLE du type RESOLUTION porteur de 16 missiles balistiques «Polaris A3» va être totalement renouvelée d'ici à quinze ans. A cet effet, une centaine d'engins TRIDENT I, d'une portée de 7.400 km, seront mis en œuvre par une nouvelle classe de

5 SNLE dont le premier sera mis sur cale en 1983. En attendant la mise en service de ces futurs SNLE, la Royal Navy va moderniser l'ogive des POLARIS A3 en la dotant de 6 têtes non mirrées de 150 KT chacune. Ce projet porte le nom de CHEVALINE X. Les missiles Trident I quant à eux, seront équipés de têtes à trajectoires indépendantes (MIRV).



Le croiseur anti-sous-marin britannique «Invincible»

Comme c'est le cas pour les Resolution, les futurs SNLE seront affectés à une force anglo-américaine mise à la disposition de l'OTAN, le gouvernement britannique étant cependant explicitement autorisé à les retirer s'il estime que les intérêts suprêmes du pays sont en jeu.

— Le D 98 Liverpool du même type a été lancé le 29 septembre chez Cammel Laird. Ces deux destroyers appartiennent au type 42 classe Sheffield dont les caractéristiques sont succinctement rappelées ci-après :

Déplacement : 3150 t (4100 tpc) - Vitesse : 29 nœuds
- Propulsion COGOG - 1 système surface-air Sea-Dart, 1/114 CA, 2/200 CA, 6 T/ASM (III x 2), 1 hélicoptère WG 13 Lynx.

Le destroyer D 95 Manchester a été lancé récemment chez Vickers. Le Manchester est le premier Sheffield allongé (Stretched Sheffield). Son déplacement est de ce fait supérieur à celui des unités précédentes (4500 tpc contre 4100) ce qui devrait améliorer ses qualités nautiques.

L'armement et les équipements restent cependant identiques à ceux des Sheffield classiques.

Le patrouilleur Leeds Castle de 1.450 tpc a été mis à l'eau le 29.10.80 aux chantiers Hall Russel d'Aberdeen qui ont sur cale un deuxième bâtiment de ce type : Le Dunberton Castle. Ces patrouilleurs de 20 nœuds seront équipés de deux hélicoptères WG 13 Lynx et d'un canon de 105.

Destiné à la protection des installations pétrolières «offshore» et à la surveillance de la zone économique de 200 milles ils vont renforcer les sept unités de la classe Island construites récemment pour cette mission mais qui avaient le défaut de ne pas embarquer un hélicoptère.

U.S.A.

La Flotte de sous-marins d'attaque et son évolution

Élément capital des forces polyvalentes de la marine américaine, les sous-marins nucléaires d'attaque doivent être en mesure :

- de mener en haute mer, soit isolément, soit en coopération avec d'autres moyens, des opérations offensives contre les forces navales ennemies y compris les sous-marins d'attaque ;
- de soutenir directement les forces navales pour la protection des routes maritimes ;
- d'intervenir dans les eaux périphériques soviétiques avec des missiles de croisière en vue d'attaquer les navires dans les ports ainsi que les objectifs terrestres.

Pour remplir ces trois grandes missions l'US Navy se doit de posséder un minimum de quatre-vingt-dix SNA.

Présentement l'US Navy dispose de :

— dix SNA anciens :

- quatre du type Skate ;
- cinq du type Skipjack ;
- le Tullibee.

Ces sous-marins sont d'un type aujourd'hui dépassé notamment en ce qui concerne la discrétion acoustique. De ce fait, leur durée de vie n'excédera pas 25 ans et ils seront dès 1982 progressivement retirés du service ;

— treize SNA du type Permit d'une technologie des années cinquante. Ils sont plus gros mais moins rapides que les Skipjack dont ils ont le même type de moteur. De plus les neuf premières unités de la série n'ont pas entièrement donné satisfaction (massif trop petit, périscopes et aériens mal disposés, électronique limitée). Cependant, à l'instar du Permit (SSN-594) qui a mené en 1976 l'expérimentation du missile antinavire Sub Harpoon, ils vont recevoir ce système d'armes. Ils vont également être dotés du sonar multifonction BQQ5 et d'une nouvelle direction de lancement. Malgré cela, la durée de vie de ces SNA ne dépassera pas 25 ans.

— trent-neuf unités du type Sturgeon ; amélioration sensible des Permit, ces SNA sont considérés comme de bons bâtiments. Mais ils sont trop lents face aux derniers SNA soviétiques types Victor II et Alfa, car munis eux du même réacteur que les Skipjack. Ils sont par ailleurs trop petits (4.640 tonnes en immersion) pour bénéficier des systèmes modernes de discrétion acoustique. On crédite ces SNA d'une immersion maximum de 4000 m. Leur équipement de détection, d'ailleurs en cours de modernisation BQQ5, est efficace. Leur durée de vie sera de 30 ans (ils sont entrés en service entre 1967 et 1975).

— 12 SNA du type Los Angeles de 6.400 tonnes en plongée et d'une vitesse supérieure à 30 nœuds en immersion. Vingt-deux sous-marins de ce type sont en chantier ou financés et la programmation 1981-1985 prévoit la construction de cinq Los Angeles supplémentaires dont un à inscrire au budget 1981. Par ailleurs, huit SNLE (SSBN) «Polaris» encore en bon état (trois du type G. Washington et cinq du type Ethan Allen) vont être convertis à peu de frais en SNA. Cinq le seront au titre du budget 1981 et les trois autres à celui de 1982. Ils pourraient être ultérieurement dotés du système Tomahawk

De ce fait, et compte tenu des retraits et de la mise en service des Los Angeles, supplémentaires qui interviendra d'ici là, le minimum de quatre-vingt-dix SNA pourra être atteint en 1985. Mais il précise

que pour maintenir la force sous-marine chaque année trois SNA devraient être suivis en chantier (six ans entre l'autorisation d'un SNA par le Congrès et son admission au service actif).

La programmation 1981 - 1985 prévoit la construction de six SNA d'un type nouveau appelé «Fast attack». Le premier pourrait être commandé au budget de 1983. Les études de ce futur SNA ont commencé mais le projet définitif n'est pas encore choisi bien que les premiers crédits pour les approvisionnements à long terme pour cette construction aient été demandés au budget 1981. Ces sous-marins devraient être moins gros mais tout aussi rapides que les Los Angeles et surtout moins coûteux. Le plus gros effort de réduction de taille sera expérimenté sur un prototype à terre avant d'être définitivement adopté.

Pour ce qui concerne leur armement, tous les SNA américains mettent en œuvre la torpille Mk 48 (calibre 533 mm, longueur 3,54 m, poids 1633 kg; lancement soit en autoguidage, soit par filoguidage; parcours/vitesse : 13.700 m/55 nœuds, 33.700 m/35 nœuds; autodirecteur actif-passif). Elle va être modernisée pour faire face aux SNA de plus en plus profonds (programme ADCAP pour «Added Capability»).

Le Subroc, arme à changement de milieu et à capacité nucléaire, va être progressivement retiré du service. Faute d'obtenir du Congrès les crédits nécessaires à la digitilisation du système, l'US Navy a en effet renoncé à moderniser le Subroc. Par contre, l'étude d'un successeur est en cours et l'amiral GRIFFITHS insiste dans le rapport précité sur l'urgence du problème. Comme le Subroc, cette arme transportera une charge nucléaire ou une torpille qui devra être meilleure que la Mk 48 modernisée et donc capable de s'en prendre à un sous-marin à dérobement rapide comme l'Alfa soviétique et de se jouer des armes et des contre-mesures les plus modernes que pourrait imaginer l'adversaire potentiel.

Dans le domaine des missiles dits de «croisière», l'arme de base est le Sub-Harpoon. Plus de vingt sous-marins sont déjà dotés de ce système et tous l'auront à l'exception des SNA les plus anciens. Cet engin est, on le sait, la version «encapsulée» du Harpoon qui équipe progressivement la plupart des unités de combat de surface; propulsé par turbo-réacteur, il est lancé par les TLT du sous-marin; sa portée maximum théorique est de soixante-dix milles mais la distance réelle d'utilisation opérationnelle est fonction des moyens de détection et d'identification du sous-marin porteur.

Quant au Tomahawk, il est prévu en trois versions pour les SNA :

— TLAM-C (pour Tomahawk land attack missile conventional) avec une charge militaire classique et un système de guidage terminal très précis; il sera utilisé contre des objectifs terrestres inaccessibles aux bâtiments de surface et aux avions ;

— TLAM-N avec une charge nucléaire, utilisée en antirforces ou contre un but terrestre ;

— TASM (pour Tomahawk anti ship missile) à charge classique antisurface dont les avantages sont un guidage terminal perfectionné et une grande souplesse de programmation.

La mise en service de ces différentes versions du Tomahawk va accroître considérablement et la souplesse d'emploi des SNA et leur capacité offensive. Des études sont en cours pour augmenter le nombre des tubes de lancement sur les SNA en service ou en chantier et le futur «Fast Attack» aura dans ce domaine une capacité d'emport plus grande avec des tubes de lancement intérieurs et extérieurs plus nombreux. Quant aux Los Angeles on envisage de loger huit à douze tubes verticaux dans les ballasts avant sans allonger le sous-marin ni lui imposer de contraintes opérationnelles.

U.R.S.S.

En ce qui concerne l'évolution notée dans la Marine militaire de l'U.R.S.S., rappelons à nos lecteurs l'intéressante contribution de notre ami, le CPF (R) VAN HOUDT, parue dans le numéro 1/1981-82 de NEPTUNUS sous le titre KIROV & Co.

Aussi nous bornerons-nous à donner ci-après un résumé succinct des nouveaux bâtiments apparus récemment dans la flotte soviétique. Il s'agit essentiellement de six types de navires, à savoir :

- un grand croiseur nucléaire lance-missiles, le Kirov, premier d'une classe de deux,
- un croiseur de 7.000 t., le Sovremennyyi,
- un SNLE géant, le Typhoon,
- un SNA lance-missiles l'Oscar,
- un sous-marin de sauvetage l'India,
- un navire hospital, l'O.G.

Le Kirov, avec son déplacement de 22 à 24.000 t., est sans conteste le plus grand croiseur en service dans le monde. Son armement formidable comprend 20 missiles anti-surface type SS-N-19, des missiles anti-aériens S.A.N. 6 et S.A.N. 4, 2 tourelles de 100 CA, des canons multitubes de 20, des armes ASM et trois hélicoptères. Son équipement radar est impressionnant et il est doté d'un sonar d'étrave et d'un sonar remorqué Construit aux chantiers de la Baltique à Leningrad, il est actuellement dans la flotte de l'Arctique.

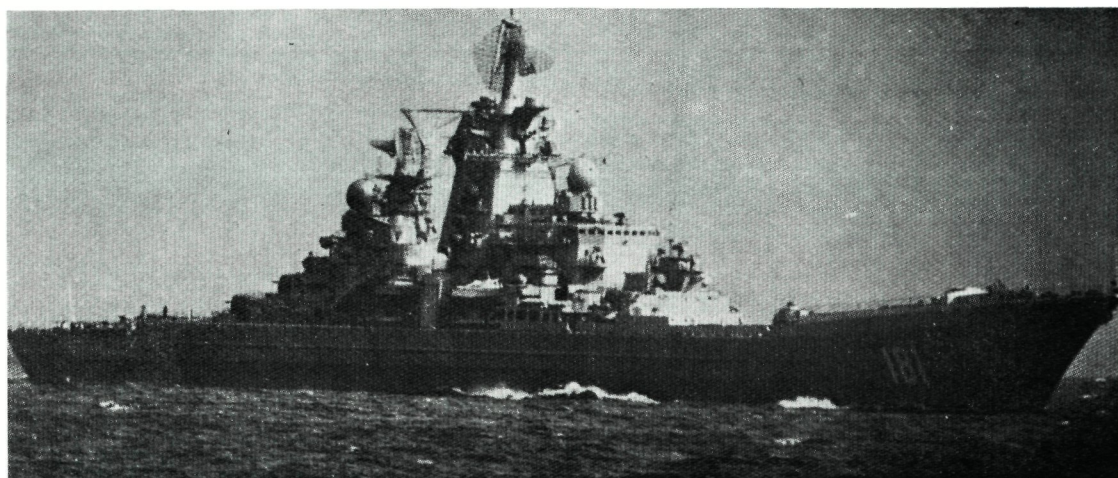
Le Sovremennyyi est le prototype d'une nouvelle classe de croiseurs à vocation prioritaire qui semble anti-surface. Son armement comprend des missiles SS-N-9 anti-navires, des SA-N-7 antiaériens, 4/130 (II x 2), des canons et un hélicoptère abrité dans un hangar télescopique. Le Sovremennyyi a été construit aux chantiers Jdanov de Leningrad.

Le Typhoon est un SNLE dont le déplacement atteindrait environ 20.000 tonnes en immersion soit 1.500 tonnes de plus que les Ohio américains ; ce serait donc le plus grand sous-marin du monde. Son armement comprendrait une vingtaine de missiles stratégiques d'une portée de 7 à 8.000 km avec une charge militaire forte de 3 à 4 «têtes» à trajectoires indépendantes.

L'Oscar est un sous-marin nucléaire d'attaque d'environ 11.000 t. en immersion, porteur d'une vingtaine de missiles tactiques anti-surface. Selon certains, il s'agirait d'une extrapolation des SNA du type Echo II porteurs de six missiles type SS-N-12 de 700 km de portée.

Quelques détails maintenant à propos du croiseur lance-missiles SOVREMENNYI.

Ce croiseur, qui a fait récemment une courte



Le croiseur soviétique à propulsion nucléaire «Kirov»

apparition en Baltique, est le premier d'une nouvelle classe qui n'était jusqu'ici connue que par son baptême OTAN, Balcom 2. Il s'agit d'un bâtiment d'environ 7.000 tonnes et d'une longueur estimée de 150 à 160 mètres. Compte tenu des nombreuses arrivées d'air observées dans ses superstructures, on peut penser que le Sovremennyi est propulsé par des turbines à gaz. Lors de sa première sortie, il n'avait pas tout son armement au complet, mais on peut considérer que celui-ci comprend de l'avant vers l'arrière :

- une pièce d'artillerie qui pourrait être d'un calibre supérieur au 150 ;
- 1 système surface-air éclipseable dans le roof et le pont ;
- 1 hangar télescopique pour 1 hélicoptère Kamov 25 Hormone (le hangar fait suite à la cheminée) ;
- 1 système surface-air identique à celui de l'avant ;
- 1 tourelle d'artillerie, identique à celle de la plage avant.

A ces armes, il faut ajouter quatre canons multitubes de 23 mm (II x 4), peut-être des missiles anti-surface et deux lance-roquettes ASM type RBU 1000 et deux affûts de TLT.

L'équipement électronique déjà en place comporte :

- 1 radar tridimensionnel «Top Steer» ;

- 1 radar «Band Stand» sans radome (ce radar équipe déjà les corvettes lance-missiles type Nakhushka où il est associé au système anti-surface SS-N-9, ce qui pourrait laisser supposer que le Sovremennyi sera doté de cet armement) ;

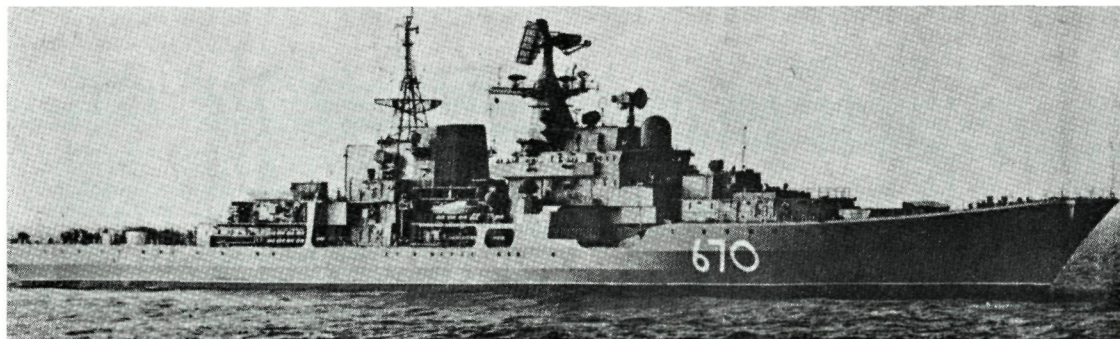
- 4 radars «Bass Tilt» associés à l'artillerie multitubes.

Ce qui est par contre étonnant, c'est que sur ce croiseur on ne voit pas trace de sonar remorqué comme par exemple sur les fégates type Krivak I et Krivak III. Ceci pourrait indiquer que la lutte anti-surface est la mission prioritaire de ce bâtiment, l'hélicoptère n'étant destiné qu'à assurer la DO pour les missiles SS-N-9 dont on sait qu'il peuvent être tirés très au-delà de l'horizon (portée de l'ordre de 70 milles).

Quant aux nouveaux sous-marins apparus récemment dans la Marine soviétique, citons les types OSCAR, INDIA et TYPHOON. Quelques détails d'importance :

Depuis pas mal de temps on pensait que la marine soviétique avait en projet un SNLE rival des Ohio américains et ce bâtiment avait même été baptisé Typhoon par l'OTAN. C'est sous ce nom qu'il figure dans l'édition 1980 des «Flottes de Combat» et dans la version américaine 1980-81 de ce document. Ce sous-marin a été mis à l'eau en septembre dernier

Croiseur lance-missiles soviétique «Sovremennyi»



aux Chantiers navals de Severodvinsk en mer Blanche.

Il déplacerait environ 20.000 tonnes en plongée (contre 18.600 pour les Ohio), aurait 165 mètres de long et mettrait en œuvre au moins vingt missiles stratégiques propulsés par propergol solide (ce qui n'est pas le cas des systèmes SS-N-6, SS-N-8 et SS-N-18 des SNLE précédents).

L'Oscar est le premier d'une nouvelle classe de SNA de gros tonnage (entre 9.000 et 11.000 tonnes en surface) porteur de missiles de croisière du type SS-N-19 que l'on trouve déjà sur les croiseurs nucléaires du type Kirov. Le nombre de missiles embarqués sur ce nouveau SNA n'est pas connu mais il pourrait être assez élevé compte tenu de son tonnage et de

sa longueur estimée (143 mètres environ). Ces informations dues à un satellite d'observation américain ont été publiées dans la grande presse occidentale à la suite peut-être d'une indiscretion voulue des responsables.

Le troisième sous-marin, l'India, est un bâtiment classique qui met en œuvre quatre petits submersibles de sauvetage, analogues au DSRV («Deep Submergence Rescue Vessel») de l'US Navy, alignés sur le pont : deux devant le massif, deux derrière. Cet India est sans doute le premier sous-marin conçu dès sa construction comme bâtiment de sauvetage. Celle-ci s'explique quand on se souvient que la marine soviétique a perdu plusieurs de ses sous-marins, certaines de ces pertes étant restées cachées.

★

ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 10,- fr. + 6 fr. portkosten.



AUTO-COLLANT FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc. Format réel 8 x 9 cm.

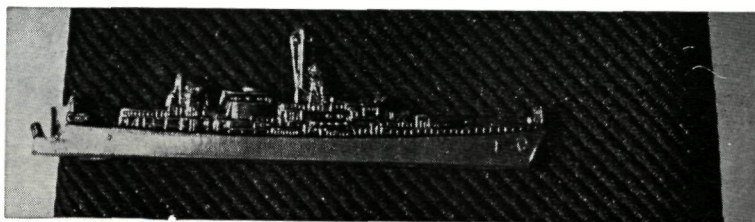
Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10,- Fr. + 6,- Fr. frais de port.

MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE

DE LA E71-FREGATE
EN METAL DORE
220,- Fr. + 20,- Fr. frais de port

PRACHTIGE DASSPELD

VAN DE E71-FREGAT
IN VERGULD METAAL
220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten



Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus. Le payement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.

For a quarter of a century...

**on land
at sea
and in the air...**

From the drone «Epervier» to the Seasparrow system, including on the way the F-104 G, the Mirage 5B, or the F-16, for MBLE

- the same concern for precision, reliability and perfection needs.
- the same vision of military telecommunication.



MBLE ..
Rue des deux Gares, 80
1070 Bruxelles
☎ 02/523.00.00
Telex: 21.420

maritiem panorama - panorama maritime

door Henri ROGIE

Deze bijdrage tot ons maritiem panorama brengt ons een bondig overzicht van wat de GENTSE haven heeft verwezenlijkt in de loop van het jaar 1980.

Inleiding

Voor de haven van de Arteveldestad werd 1980 in hoofdzaak gekenmerkt door het opstellen van een nieuw 10-jarenplan ter modernisering van de haveninfrastructuur en door de talrijke opties die genomen werden voor de vestiging van nieuwe havengebonden industrieën.

We brengen eerst een overzicht van de bijzonderste gebeurtenissen die het maritiem leven van de Arteveldestad hebben gekenmerkt in 1980. Volgt dan een analyse van de geboekte resultaten op gebied van zeegoederenverkeer.

Vestiging van ESDIC in havenzone en opties van scheepsbouwfirma Niessens

Voor de Gentse haven werd het maritiem jaar 1980 op 2 januari ingeluid met de officiële opening van de nieuwe vestiging van ESDIC (European Shipping and Distribution Center) op een terrein van 15 ha in de omgeving van het Texaco-bedrijf. Reeds in 1970 startte ESDIC in de Gentse haven met de overslag en distributie van autovoertuigen over heel Europa. Nu zal het bedrijf ook instaan voor het ontvetten van de langs maritieme weg aangevoerde wagens. Verwacht wordt dat ESDIC jaarlijks minimum 12.000 voertuigen gaat behandelen.

Begin januari was ook een akkoord bereikt voor de vestiging van een nieuw bedrijf in de voorhaven. Het ging ditmaal om de Nederlandse firma Niessens, die er activiteiten i.v.m. scheepsbouw wil ontplooiën, meer bepaald de constructie van aluminiumluiken en aangepaste stuurhutten voor binnenschepen. Met deze geplande vestiging rekent men op een tewerkstelling van circa 30 mensen en op een verdere verbetering van de werkzaamheden der Gentse scheepswerven.

Gentse regio krijgt bijkomende keersluis tussen Leie en Ringvaart

Begin januari 1980 startten de bouwwerken aan de nieuwe keersluis gelegen aan de samenvloeiing van Leie en Ringvaart ten zuiden van het Gentse St-Pietersstation. In de laatste jaren werd de Arteveldestad andermaal geconfronteerd met toenemende

hoogwaterstanden en overstromingsgevaar bij springtij op de Zeeschelde. De beveiliging van de binnenstad — reeds verbeterd met het graven van de Ringvaart — was evenwel niet optimaal en daarom besliste men de bouw van een bijkomende keersluis in het kader van het Sigma-plan.

De werken vergen een investering van 55 miljoen BF. Ze omvatten, buiten de bouw van de sluis zelf, het graven van een nieuwe Leiearm, het dempen van de rivier op de plaats van de bestaande samenvloeiing met de Ringvaart, en tenslotte het aanleggen van oeververdediging. De zone gelegen tussen de nieuwe Leiearm en de dan afgedamde Leie zal later vermoedelijk uitgebouwd worden tot jachthaven. In de Gentse regio heerst immers een nijpend tekort aan accommodaties voor de recreatievaart.

Naar de oprichting van een fruitterminal aan het Schepen Sifferdok

Eind januari 1980 werd tussen het Gentse stadsbestuur enerzijds en de Duitse firma Cutrale en de Braziliaanse groep Citrusuco anderzijds, een overeenkomst bereikt tot inplanting van een fruitterminal gelegen aan het Schepen Sifferdok. Een terrein van 18.000 m² werd aan voornoemde firma's in concessie verhuurd, terwijl de Stad voor de bouw van een koelloods zal zorgen. De geplande investering voor deze realisatie bedraagt 180 miljoen BF.

Het nieuwe bedrijf zal niet alleen fruit uit Brazilië en Argentinië invoeren maar ook bepaalde verwerkingen van de vruchten te Gent laten verrichten. Vanuit de Gentse terminal zullen de produkten verdeeld worden over een aantal landen van West-Europa. Geraamd wordt dat aanvankelijk 80.000 ton citrusvruchten en -sappen per jaar aangevoerd worden en dat maandelijks een koelschip de haven van de Arteveldestad zal aanlopen.

Nieuw recyclagebedrijf voor vervuilde oliën aan Gentse Noorddok

Op 18 februari 1980 mocht het College van Burgemeester en Schepenen eens te meer zijn goedkeuring hechten aan de vestiging van een nieuw havengebonden bedrijf. Het betrof ditmaal de groep T & T International Inc. uit de Nederlandse Antillen,

die een recyclagefabriek voor vervuilde oliën wil oprichten op een terrein gelegen aan het Noord-dok. Drie hectaren werden hiervoor ter beschikking gesteld en de geplande investering bedraagt ruim 120 miljoen BF.

De verwerking van vervuilde oliën tot benzine, gasolie of stookolie werd geraamd op 2500.000 ton per jaar, hoofdzakelijk per zeeschip aan- en af te voeren. Laten we hierbij opmerken dat dit het eerste bedrijf van die aard zou zijn dat in West-Europa van de grond komt. De bouw van deze enige installatie hoopte T & T International Inc. nog in 1980 te kunnen aanvangen om het jaar daarop reeds operationeel te zijn.

LPG-terminal Tramogas toch niet in Gentse havenzone

Eind 1979 hadden de Gentse havenautoriteiten een terrein van 8 ha. gelegen ten zuiden van het Petroleumdok ter beschikking gesteld van de Amerikaanse maatschappij Tramogas voor het oprichten van een LPG-terminal. Ongeveer 250.000 ton vloeibaar gas zouden jaarlijks aangevoerd worden via het zeekanaal en 2 opslagtanks van elk 8.000 m³ aan de geplande terminal gebouwd worden.

De investeringskosten lagen bepaald hoog en het akkoord van onze inschikkelijke noorderburen moest verkregen worden voor de transit van de LPG-schepen door de Terneuzen-sluits. Het is wellicht om beide redenen dat begin maart 1980 vernomen werd dat Tramogas afzag van de geplande vestiging in de Gentse haven. Eens te meer moest de Arteveldestad de nadelige gevolgen ondergaan van haar maritieme afhankelijkheid van de nederlandse autoriteiten.

Nieuw tienjarenplan 1981-1991 voor modernisering en uitbreiding van de haven

Begin april 1980 maakte het Gentse stadsbestuur zijn 10-jarenplan bekend m.b.t. de uitbreiding en modernisering van de haven. Het nieuwe plan, waarin het eerder opgemaakte vijfjarenplan is verwerkt, werd overgemaakt aan de nationale havencommissie en wijst in zijn inleiding op de spectaculaire groei van de haventrafiek in het voorbije decennium: van 2,78 miljoen ton in 1968 steeg het maritieme goederenverkeer tot liefst 18,32 miljoen ton in 1979.

Voor de realisatie van het plan is een bedrag van 26 miljard BF nodig, geheel of gedeeltelijk ten laste van het Rijk.

De bijzonderste werken in dit verband voorzien zijn de uitbreiding van het Rodenhuizedok in oostelijke richting, waardoor de Kennedylaan moet verlengd worden, het bouwen van een tunnel onder het Kanaal Gent-Terneuzen voor het wegverkeer, en het aanleggen van dokken op de linkeroever van het kanaal.

Verdere belangrijke punten uit het Gentse 10-jarenplan

Verdere voorname punten uit het Gentse tienjarenplan zijn de renovatie van de oudere dokken die in 1985 een waterdiepte van -13 m. moeten krijgen, daar waar ze nu -8,75 m. bedraagt. Aan het ver-

lengde Rodenhuizedok moeten vóór 1990 vingerdokken klaarkomen, terwijl een nieuw dok voor houttrafiek moet gegraven worden op te onteigenen terreinen van Texaco. Dit laatste werk is gepland voor 1983. Tenslotte moet tegen 1989 langs de linkeroever van het kanaal de Kluizendokken aangelegd worden met bijhorende industrieterreinen van 1.150 ha. in globlo.

In het plan wordt ook de nadruk gelegd op de noodzakelijke modernisering van de wegen- en spoorinfrastructuur in de havenzone. Ook werd bij het opmaken van het plan rekening gehouden met de verwachte resultaten van het Anselin-rapport over de verbetering van de toegangswegen tot de haven. Daarover meer in een volgende rubriek.

Volvo-Gent 15 jaar jong en reeds 2.000 schepen voor Tor-LLoyd

In 1965 kwam het Zweedse autobedrijf Volvo een assemblagefabriek in de Gentse havenzone vestigen. Begin juni 1980 werd dan ook met veel luister het 15-jarig bestaan van de onderneming in de Arteveldestad gevierd. Naar aanleiding hiervan verklaarde onze toenmalige premier dat de inspanningen van Volvo om tegelijk de arbeidsvoldoening en de produktiviteit te verhogen te danken zijn aan het toepassen van nieuwe produktiemethoden.

Op 27 oktober jongstleden mocht Volvo-Gent zijn 2.000ste ro/schip ontvangen sinds de ingebruikneming van zijn eerste terminal 15 jaar geleden. Deze terminal met dubbele ro/ro-romp heeft een oppervlakte van 100.000 m² en kent drie afvaarten per week naar Göteborg. De trafiek is verzekerd door 6.930-tonners van de ODEN-klasse met als afmetingen 143 m x 21 m en als capaciteit 95 x 12 m-trailers + 220 auto's verdeeld over drie dekken. Sedert 1 januari 1980 zijn de drie partners van deze lijndienst, nl. Oden-line, Swedish-Lloyd en Tor Line, verenigd in een nieuwe rederij «Tor Lloyd».

Over de noodzaak een 125.000 ton-sluits met dito zeekanaal te beschikken

Herhaalde malen sinds de ingebruikneming van de 60.000 ton sluis van Terneuzen in 1968 hebben de Gentse havenautoriteiten bij de bevoegde nationale instanties aangedrongen voor de bouw van een 125.000 ton-sluits te Terneuzen-West met dito zeekanaal naar Gent. De bestaande sluis en vaarweg zijn beslist ontoereikend om de optimale ontwikkeling van de Gentse maritieme goederentrafiek te verzekeren. Schepen van maximum 60.000 dwt moeten o.m. het staalbedrijf Sidmar met kolen en ijzererts bevoorraden en de petroleumderivaten van de Texaco-raffinaderijen afvoeren.

Ook de graanaanvoer heeft er de laatste jaren een merkwaardige ontwikkeling gekend en daarom ook moeten al deze maritieme trafieken met behulp van veel grotere eenheden kunnen gebeuren wil men de transportkosten verminderen en de overslagmogelijkheden van de Gentse haven ten volle benutten. Dit niet alleen ten bate van het lokale belang maar ook gezien in de context van de ganse nationale economie. Een en ander zei burgemeester De Paepe op de opening van de 35ste internationale jaarbeurs medio september 1980. Maar steeds luidt de vraag: wat denken onze brave noorderburen hieromtrent?

Diepvriesprodukten uit Zuid-Amerika aan het Schepen Sifferdok ?

Eind november 1980 waren de onderhandelingen nog altijd aan de gang tussen de firma Citrosuco en de Gentse havenverantwoordelijken voor de aanvoer van jaarlijks 200.000 ton citrusvruchten aan het Schepen Sifferdok. Terwijl de vertegenwoordigers van de Arteveldestad voor het bespreken van een mogelijke overeenkomst in Brazilië vertoefden, namen zij ook contact op met firma's uit 3 andere Zuidamerikaanse landen gespecialiseerd in diepvriesprodukten, meer bepaald vlees, groenten en fruit.

Een loods thans in aanbouw aan het Sifferdok zou als terminal voor de aanvoer van deze diepvriesprodukten ingericht worden. Van hieruit zou men de produkten over West-Europa verder verdelen. Een trafiek van circa 200.000 ton wordt hiermee in het vooruitzicht gesteld alsmede een bijkomende tewerkstelling van 80 personen. Nu blijft af te wachten of beide projecten in 1981 realiteit worden.

Gunstig advies van Studiegroep Anselin voor toegankelijkheid van Gentse haven voor 125.000-tonners

Men zal zich herinneren dat het Gentse stadsbestuur begin 1980 een studiegroep geleid door prof. Anselin opdracht had gegeven de technische, economische en financiële aspecten te bestuderen voor de betere toegankelijkheid van de haven te realiseren. Het advies van deze werkgroep kwam begin november 1980 uit de bus: Gent moet ten spoedigste kunnen beschikken over een 125.000 ton-sluis te bouwen ten westen van de bestaande 60.000 ton-sluis van Terneuzen. De afmetingen van het sas worden best 500 m. x 68 m. en de drempeldiepte 14,81 m.

Verder moet het zeekanaal verdiept worden tot 18 meter en verbreed tot 330 m. aan de waterspiegel op Nederlands grondgebied en tot 270 m. in ons land. Hier zou het «koffersysteem» worden toegepast, terwijl voor Nederland het procédé van de «schuine oevers» best past. De bestaande bruggen van Sluiskil, Sas-van-Gent en Zelzate worden liefst afgebroken en vervangen door tunnels zodat de 125.000-tonners ongehinderd de Gentse dokken kunnen aanlopen. Aan huidige prijzen berekend, kost het project 35 miljard BF, te spreiden over 10 jaar, tijdspanne nodig voor de realisatie. Het woord is nu aan de regering en aan... onze inschikkelijke noorderburen.

Maritieme goederenoverslag 1980

Voor de haven van de Arteveldestad was 1980 andermaal een zeer gunstig jaar op gebied van zeegoederentrafiek. Ruim 18,4 miljoen ton vracht werden er in globo aan- en afgevoerd, wat nagenoeg 0,5% meer is dan in 1979. Alhoewel de trafietoename vrij miniem is, betekenen de geboekte resultaten evenwel een nieuw recordjaar voor de Gentse haven.

In 1979 was het zeegoederenverkeer met 18% gestegen t.o.v. het vorige dienstjaar en hiermede waren de cijfers van het laatste recordjaar 1974 ruim overtroffen. Voor 1980 boekt Gent dus nieuwe top-

cijfers ondanks de verscherping van de laagconjunctuur op economisch vlak en de daaruit voortvloeiende verzwakking van de wereldhandel.

Wanneer wij nu het globaalcijfer van de maritieme goederentrafiek voor 1980 in een ruimere context plaatsen, krijgen wij volgend overzicht. Stippen we aan dat de nieuwe zeesluis te Terneuzen eind 1969 klaar kwam en de oliecrisis eind 1973 opdook:

1968 : 2.783.531 t.	1975 : 13.531.275 t.
1969 : 9.182.669 t.	1976 : 15.335.692 t.
1970 : 10.397.240 t.	1977 : 14.627.977 t.
1971 : 11.747.196 t.	1978 : 15.488.043 t.
1972 : 13.743.304 t.	1979 : 18.320.090 t.
1973 : 14.694.769 t.	1980 : 18.423.509 t.
1974 : 15.850.503 t.	

Invloed van wereldconjunctuur en lokale factoren

Het aantal zeeschepen dat in 1980 de Gentse haven binnenliep steeg met 127 eenheden of 4% en bedroeg in totaal 3.260. Hun globale tonnage beliep 15.700.968 brutoton, hetzij gemiddeld 4.816 ton per eenheid.

Deze schepen losten in globo 15,3 miljoen ton goederen, wat 7% meer was dan in 1979. Voornoemde cijfers houden geen rekening met estuaireschepen en eenheden die zand en grint vanuit zee aanvoeren. Enkel de goederen m.b.t. de internationale maritieme handel komen derhalve in aanmerking.

Wat onmiddellijk opvalt bij de analyse van de Gentse zeegoederentrafiek is haar scherpe gebondenheid aan de fluctuaties van de wereldconjunctuur. Als industriële haven is aanvoer van grondstoffen en afvoer van fabrikaten immers typerend voor de Gentse havenactiviteiten en in dit opzicht zijn de algemene trends van de grote Westeuropese goederenstromen er bijzonder duidelijk weerspiegeld.

Anderzijds was de evolutie van de maritieme trafiek ook afhankelijk van lokale factoren en op dit vlak citeren wij het graanoverslagbedrijf Eurosilo, dat eind juli 1980 na herstel opnieuw volledig operationeel werd. Ook de oprichting van 2 havengebonden bedrijven valt te vermelden, met name de olieslagerij Vamo Mills en het distributiecentrum voor lijmen Locachim. Ook Honda-Europe was in 1980 bijzonder actief en zorgde voor hogere cijfers, samen met nieuwe initiatieven van de Oden- en Car-Line.

Import van granen en steenkolen bijzonder fel gestegen

Dit alles maakt dat de goederenimport vorig jaar vrij gunstig verliep voor de Gentse haven. Wat opvalt is beslist de verhoogde lossingen van granen en derivaten (+ 251.000 t. of 8%) en van vaste brandstoffen (+ 740.000 t. of 53%).

De positieve resultaten geboekt bij de graansoorten zijn te danken aan het herstarten van de 3de silo van de N.V. Eurosilo alsmede aan de vestiging van voornoemde olieslagerij in de havenzone. Anderzijds bleef de import van steenkolen — hoofdzakelijk uit Polen en de V.S. — verder stijgen, wat trouwens een algemeen verschijnsel is voor alle grote Westeuropese havens.

Minder goede cijfers boekte de import van ertsen, in hoofdzaak ijzererts. Als gevolg van de moeilijkheden in de Europese siderurgie daalden de lossingen in de Gentse haven met 1.053.000 ton (-17%). In 1979 had deze trafiek nog een vooruitgang van 10% geboekt.

Samengevat krijgen wij volgend beeld van de evolutie der drie voornaamste aanvoertrafieken in de haven van Gent:

Aanvoer 1-12-1980	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Ersen	5.108.648 t.	- 17 %
Granen	3.169.495 t.	+ 8 %
Steenkolen	2.120.195 t.	+ 53 %

Export van petroleumderivaten gevoelig gedaald

Over nu naar de evolutie van de maritieme afvoer. In globo bereikten de ladingen circa 3,1 miljoen ton, dit is nagenoeg 20% minder dan het jaar voorheen.

Weliswaar haalden de metaalprodukten van Sidmar en het hinterland een meerwaarde van 298.000 t. (+ 29%), maar de petroleumderivaten van Texaco leden een verlies van liefst 328.000 ton (-27%). Aldus samengevat voor wat betreft de twee hoofdafvoertrafieken van Gent:

Afvoer 1-12-1980	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Metaalprod.	1.303.909 t.	+ 29 %
Petroleumder.	871.438 t.	- 27 %

Massagoederentrafiek typeert dus de activiteiten van de Gentse haven zowel bij aan- als bij afvoer. Dit belet echter niet naar diversifikatie in de goederenverhandeling te streven, hetgene de havenverantwoordelijken konden bereiken met het promoveren van nieuwe trafieken zoals die van levend vee. In totaal werden reeds meer dan 27.000 dieren langs de installaties van de Voorhaven aan- en afgevoerd, wat beslist een succes is.

Als conclusie tot deze bondige analyse mogen we ons zeker verheugen over de behaalde recordcijfers. Gent wist zich immers op efficiënte wijze aan te passen aan de evoluerende trends van de maritieme handel en zijn goede faam te verstevigen zowel op nationaal als op Europees vlak.

In de «range» van de grote Westeuropese havens gelegen aan de Noordzee en de Atlantische Oceaan bekleedt Gent thans een zeer belangrijke plaats. Het is dan ook ten volle verantwoord de geplande expansieplannen voor een betere toegankelijkheid tot de haven bij 's lands centrale overheid verder te verdedigen.



Belgische Zeevisserij boert langzaam achteruit

In 1974 greep een grondige wijziging plaats in de economische conjunctuur van de Westerse landen. Mede veroorzaakt door de oliecrisis van eind 1973 gingen tal van sectoren duidelijk tekenen vertonen van stagnatie, zoniet van langzame achteruitgang. Ook de sector van de zeevisserij werd getroffen en op dit vlak waren 1975 en 1976 uitgesproken crisisjaren. Vangsten en verkoopprijzen liepen inderdaad gevoelig achteruit.

De oorzaken van deze teruggang zijn gekend: stijgende exploitatiekosten, dure oliepijzen, te grote vlootcapaciteit, en overbevissing van bepaalde vissoorten. Voor kleine vissersvloeden als de onze had dit alles een daling van de visaanvoer voor gevolg alsmede een verminderde rendabiliteit per vaartuig.

Constate daling van de visaanvoer

In 1976 werden dan ook de eerste maatregelen genomen om de crisis in de visserijsector zoveel mogelijk in te dijken. Zowel op EEG- als op nationaal vlak kwam een verscherpt beleid o.a. door het invoeren van vangstbeperkingen, het uitstippelen van voorbehouden visserijzones, het vangstverbod voor zekere vissoorten als de haring, en de invoering van vangstquota's per land.

Wat België in het bijzonder betreft, vermelden wij het toekennen van slooppremies. Tal van oude vissersschepen kwamen alzo uit de vaart en de rendabiliteit van meer moderne eenheden kende dan ook een lichte verbetering. Zo daalde het aantal bemande vissersvaartuigen met ruim 21% in de periode 1975-80, terwijl ook de globale brutotonnage met circa 16% verminderde.

In 1980 ging de provincie West-Vlaanderen een premiestelsel invoeren voor het bouwen van nieuwe vissersboten. Voorwaarde was dat het op West-Vlaamse werven moest geschieden, wat de werkgelegenheid in de scheepbouwindustrie van de kustprovincie moest bevorderen. Het genomen initiatief had de bouw van een tiental nieuwe eenheden voor gevolg, waarvan twee begin 1981 van stapel liepen.

In februari 1981 kwam een ministerieel besluit van kracht, waarbij het saldo van het ontbonden Fonds voor Verzekering tegen Oorlogsriscico's besteed wordt aan de nieuwbouw van vissersboten. De maatregel geldt tot eind juni 1981 en na die datum komt een bijkomend bedrag van 10 miljoen BF vrij.

De daling van het aantal bemande vissersvaartuigen en van hun globale tonnemaat had noodgedwongen een negatieve weerslag op de aangevoerde vishoe-

veelheden. Zo daalden de lossingen in de drie vissershavens van ons land met 4.921 ton of 12 % in de periode 1975-80. De totale verkoopwaarde van de aangevoerde vis steeg met slechts 417 miljoen BF of 34 % in de loop van dezelfde jaren. Specifiëren wij dat het hier om courante prijzen gaat en het inflatieritme gedurende die periode circa 40 % beliep. In absolute waarde uitgedrukt, krijgen wij volgend overzicht :

België	1975	1980
Visaanvoer	38.285 t.	33.364 t. (— 12 %)
Besomming	1.211 mln BF	1.628 mln BF (+ 34 %)

De evolutie per vissershavens

Wanneer we nu de evolutie van de lossingen per aanvoerhaven nagaan, merken wij een vooruitgang voor Zeebrugge (+ 8 %) en Nieuwpoort (+ 69 %). Oostende daarentegen lijdt een verlies van nagenoeg 30 % op die vijf jaar tijd. De vissershavens van de Ensorstad blijft evenwel de grootste van het land qua aanvoer zoals blijkt uit volgende tabel :

Visaanvoer	1975	1980
Oostende	23.397 t.	16.337 t.
Zeebrugge	13.319 t.	13.350 t.
Nieuwpoort	1.579 t.	2.677 t.

Op gebied van opbrengst blijft Zeebrugge op de eerste plaats met een meerwaarde van 51 %. Nieuwpoort verdubbelt zijn globale besomming, terwijl Oostende slechts 12 % winst haalt. Wij herhalen dat de winstmarges volgens courante prijzen zijn berekend. Aldus samengevat :

Besomming	1975	1980
Zeebrugge	586 mln	883 mln BF
Oostende	575 mln	644 mln BF
Nieuwpoort	50 mln	101 mln BF

Visaanvoer met containers redmiddel voor diepzevisserij ?

De achteruitgang van de visaanvoer in ons land is ook tewijten aan de toenemende lossingen van eigen vissersschepen in vreemde havens, hoofdzakelijk in Engeland. Voor 1980 schat men dat nagenoeg 20 % van de totale vangsten aldus in het buitenland terecht kwam. De prijzen zijn er merklijk

hoger dan bij ons, en de visgronden dichterbij gelegen, wat een besparing aan brandstofkosten betekent. Vergeten wij niet dat de uitgaven voor fuelverbruik tot 30 % van de opbrengst kunnen opslorpen.

In verband met brandstofbesparing is een onlangs ondernomen experiment wel vermeldingswaardig. Een middenslagtreiler van de rederij Versluys slaagde erin zowat 300.000 BF aan olieverbruik uit te sparen door zijn vis in Birkenhead nabij Liverpool te lossen om van daaruit opnieuw naar de visgronden van de Ierse Zee te stomen. Een dubbele zee-reis naar Oostende werd aldus vermeden, terwijl de geloste vis per container naar de thuishaven overgebracht werd.

Het experiment van de Oostends rederij is beslist niet nieuw. Door de Nederlanders wordt het al jaren toegepast. Vanuit Engeland of Denemarken kunnen de vangsten maximum 10 dagen na het vissen de thuishavens bereiken. De containers worden in de loshaven op vrachtwagens geplaatst en naar een veerhaven vervoerd, waar ze per ro/ro-schip de Noordzee of het Kanaal oversteken om alzo in de thuishaven van het vissersschip te belanden.

Nu luidt de vraag : wordt de nieuwe vervoerformule weldra veralgemeend in ons land ? Voor de visgronden van de kustzone, het Kanaal en de Zuidelijke Noordzee is de containertechniek beslist niet toepasselijk. Alleen de vaartuigen van klasse III, IV en V, die de visserij beoefenen in het noordelijk gedeelte van de Noordzee, het Bristol Kanaal, de Ierse Zee en de IJslandzee kunnen de nieuwe formule op efficiënte wijze benutten. Maar dit zijn slechts 123 eenheden of 55 % van onze totale visserijvloot.

Daarbij vergen nog heel wat problemen een praktische oplossing. Dit is ondermeer het geval met de BTW-reglementering, de handelsovereenkomsten tussen ons land en Engeland, het afsluiten van contracten met Britse vervoerondernemingen en de transportmogelijkheden van veerdiensten als Sealink, Townsend-Thoresen en Schiaffino Ferries. Massale visaanvoer met behulp van containers is dus nog niet voor morgen en de veralgemening van de nieuwe techniek beslist niet uitvoerbaar.

Voor de diepzevisserij kan de nieuwe vervoermethode zeker het rendement van de ingezette vaartuigen verhogen door het drukken van de fuelkosten en het opdrijven van de vangsten gedurende éénzelfde reis. Dit neemt niet weg dat de moeilijkheden waarmee onze zeevisserij thans te kampen heeft globaal moeten benaderd worden en dra een oplossing moeten krijgen in het raam van een nationaal alarmplan zoals dit voor onze scheepsbouwindustrie heeft bestaan.

Henri ROGIE

BOELWERF

N.V.

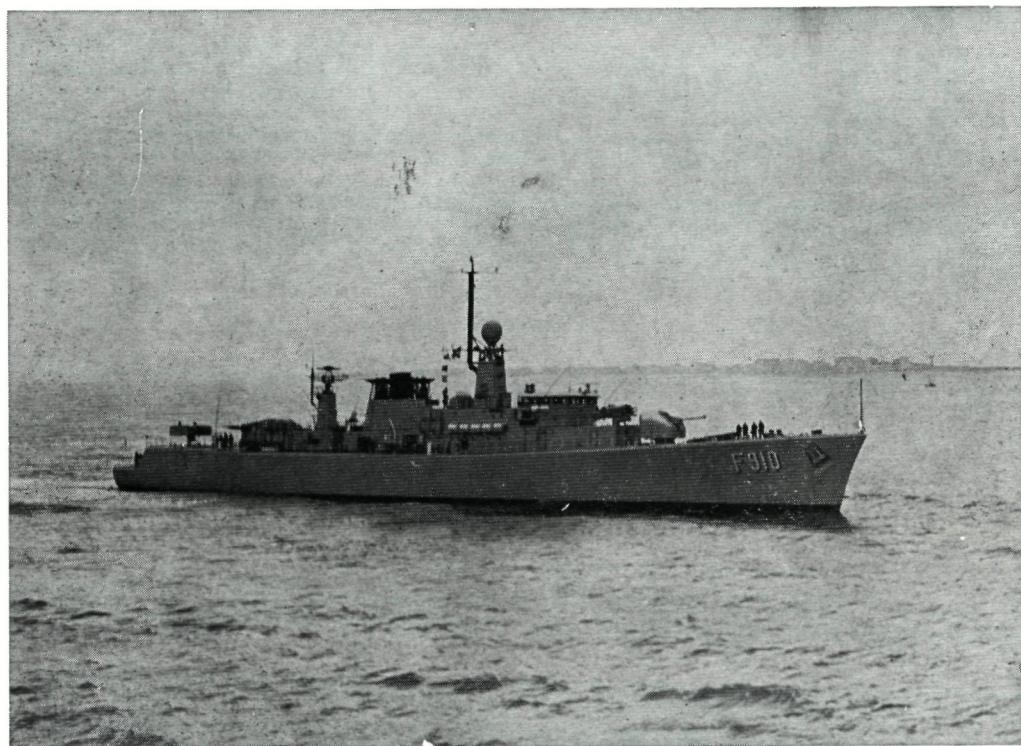
TEMSE

S.A.

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

TELEGR. BOELWERF TEMSE



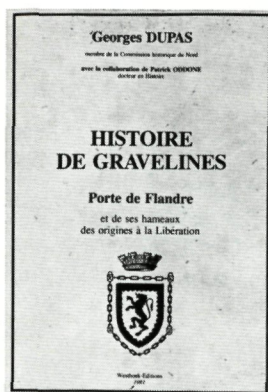
**ZEESCHEPEN TOT 150.000 TON D.W.
NAVIRES DE MER JUSQUE 150.000 TONNES DW.**

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

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

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

BIBLIOGRAFIE - BIBLIOGRAPHIE



GRAVELINES «Porte de Flandre»

Le samedi 4 juillet 1981, Monsieur Albert DENVERS, Député-Maire de Gravelines, Président du Conseil du Nord et Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, était rayonnant. Il lui incombait, en effet, de présenter, dans les magnifiques locaux du Centre Culturel d'Art et de Loisirs qu'il a élevé sur l'esplanade de l'ancien château de Gravelines, l'ouvrage tant attendu de George DUPAS et de Patrick ODDONE, deux auteurs que les lecteurs de NEPTUNUS connaissent déjà.

A plusieurs reprises, dans la série de nos articles consacrés à Gravelines, nous avons fait allusion à eux. Ils nous ont rendu de grands services et, à notre tour, nous nous sommes efforcés de leur rendre service également. L'histoire de Gravelines est, en effet, un patrimoine commun de la France actuelle et de l'actuelle Belgique, héritière des Pays-Bas méridionaux et du Comité de Flandre. La documentation relative à cette ville se trouve répartie à Paris et à Bruxelles, à Lille et à Bruges. Nous étions donc à même de fournir de modestes services et l'auteur principal de l'ouvrage a fait preuve de reconnaissance à notre égard. Nous tenons à le remercier vivement car cette noble qualité n'est pas toujours, hélas, monnaie courante de nos jours. En présentant l'ouvrage, Monsieur le Député-Maire DENVERS a souligné qu'il contenait le résultat de trente années de longues et patientes recherches. Plus d'une fois, nous avons fait des citations extraites d'autres ouvrages consacrés à la région d'Oye.

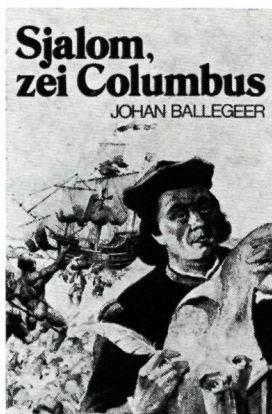
L'ouvrage ne contient pas moins de 663 pages et contient tout ce que l'on peut savoir au sujet du passé de la ville. Il est illustré à profusion. On dira, peut-être, c'est de la « compilation ». Mais, quand nous avons reçu cet ouvrage, nous l'avons tout de suite comparé à celui de notre compatriote tournaisien A.F.J. BOZIERE qui édita (par souscriptions !) en 1864 son « *TOURNAI, ancien et moderne* ». Cet ouvrage a été réédité, dernièrement par le procédé de la photocomposition et il demeure un « ouvrage de base » ou de « référence » pour ceux qui veulent se documenter. Il en sera de même pour

l'ouvrage de Georges DUPAS et de Patrick ODDONE. Une tendance actuelle, contestée par certains, tend, du reste, à donner la priorité dans l'enseignement de l'histoire aux facteurs humains (sociaux, culturels et autres) sur les facteurs politiques et militaires.

Par notre série d'articles consacrés à Gravelines, nous espérons avoir suscité de l'intérêt chez certains lecteurs de NEPTUNUS pour cette vieille ville flamande. Nous lui consacrerons, du reste, encore deux ou trois articles qui porteront sur des sujets déterminés.

Nous ne saurions assez conseiller, à ceux de nos lecteurs que la chose intéresse, d'acquiescer cet ouvrage « *GRAVELINES, Porte de Flandre* ». Il suffit de s'adresser aux Editions « *WESTHOEK* », 23 rue Vauban à 59140 Dunkerque (Tél. 00.33.28.60.10.87 au départ de la Belgique). Le prix est de 150 Fr. français pour l'édition ordinaire et de 300 Fr. français pour l'édition de luxe. A ces prix, il convient d'ajouter 10 fr. français pour envoi en Belgique. Les commandes peuvent être passées par le Compte Chèque Postal « *Lille N° 196 870 J.* »

VERLEYEN Jean



Johan BALLEGEER. Sjalom, zei Columbus.

Antwerpen-Amsterdam 1981, Uitg. De Standaard, 8°, 120 p.

In de reeks Zegelvikings, Keurboeken voor de jeugd verscheen bij de Standaarduitgeverij opnieuw een boeiend jeugdboek van Johan Ballegeer.

De reis van Columbus naar Amerika is een van de grootste avonturen die de mens ooit heeft ondernomen. Diego, de zoon van Christoffel Columbus, mag de reis meemaken en door zijn ogen zien we de spannende gebeurtenissen tijdens de ontdekkingsstocht. In Sjalom, zei Columbus leren we de grote ontdekkingsreiziger ook van dichtbij kennen, zijn idealen en de listen waarmee hij tegenstanders te slim af is.

In dit boek valt heel veel te ontdekken: de reden waarom Columbus op reis ging, de vervalsing in de logboeken, de strijd tussen de kapiteins van de drie schepen van Columbus' vloot. Had dit alles iets te maken met de Joodse afkomst van Columbus? Waarnaar zicht hij eigenlijk? Was het ontdekken van de nieuwe route naar Indië zijn enig doel? Genoeg raadsels voor een spannend verhaal!

Later zou Columbus nog driemaal naar de Nieuwe Wereld varen en er nog meer rijkdommen ontdekken voor Spanje.

Hij heeft steeds geloofd dat hij in Indië geweest was, tot hij in 1506 stierft in Valladolid.

Later beschreef Amerigo Vespucci uit Sevilla, maar afkomstig uit Firenze, de Nieuwe Wereld. Zijn lezers spraken over het land van Amerigo, Amerika.

Pater Diego de las Casa, een bekeerde jood, zou een «aangepast» logboek van Columbus publiceren. Het logboek was aangepast in die zin dat het leek alsof Columbus' enig doel erin bestaan had nieuwe landen te ontdekken om de inwoners tot het christendom te bekeren.

Het boek is te bekomen in alle boekhandels en uiteraard bij de Standaarduitgeverij. Van dezelfde auteur verwachten wij in de naaste toekomst «H. 77 is gebleven...»

Jean VERLEYEN

SCHEEPSMODELLEN TE DUINKERKE

We kregen onlangs kennis van een bijzonder belangwekkende brochure, uitgegeven door het Museum voor Schone Kunsten van Duinkerke, brochure die de naam draagt van «Guide des maquettes de bateaux» en opgesteld werd door een bekend historiograaf van Duinkerke, de heer Christian Pfister.

Na zeven jaar opzoekingen in talrijke archiefdiensten wist de auteur hier een perfecte catalogus samen te stellen van de modellen van allerlei soorten schepen, vanaf het oude zeilschip tot op heden, aanwezig in het museum te Duinkerke.

Deze catalogus omvat drie delen, nl. een hoofdstuk gewijd aan de koopvaardijsschepen (nrs. 101-145), een besteed aan de oorlogsschepen (nrs. 201-225), een derde omvattende de uitheemse modellen (nrs. 301-322) en, eindelijk, een laatste betreffende de moderne stukken (nrs. 401-425).

De catalogus is rijk geïllustreerd en geeft onder elk nummer de oorsprong aan van het model, o.a. de collectie waaruit het voortkomt, de historiografie en de bibliografie ervan, eventueel de constructeur, en in de meeste gevallen lengte, breedte, diepgang, waterverplaatsing, tonnemaat, snelheid en kracht van het oorspronkelijke vaartuig.

Bijzonder interessant is dus dat in de meeste gevallen een historisch gemotiveerde documentatie wordt gegeven, bij het beschreven nummer, van het oorspronkelijk reële type waarvan het nummer het model is.

Voor elke minnaar van zee en schip is deze catalogus van 62 blz. een waardevolle bron van belangrijke gegevens.

Een inleiding, eveneens opgesteld door de heer Christian Pfister, geeft bovendien een historische schets van het ontstaan en de ontwikkeling van de collecties van scheepsmodellen van het museum te Duinkerke.

Het boekje werd bezorgd door de «Musée des Beaux-Arts de Dunkerque» en draagt als adres 59140 Dunkerque, Place du Général de Gaulle.

Het is trouwens een uitstekende publiciteit die de bezoekers van Duinkerke zeker moet aanzetten om deze merkwaardige collecties van scheepsmodellen «de visu» te gaan in ogenschouw nemen.

W. De Brock

OSTENDIA (IV)

Geschied-, Familie- en Heemkundig Jaarboek Oostende en Kuststreek. Uitgave: Vlaamse Vereniging voor Familiekunde, Afdeling Oostende-Veurne

Inhoud: J. De Vriendt: De Gentse voorouders van de Oostendse Burgemeester Julien Goekint (1465-1759). Y. Dingens: Een halve eeuw franstalig onderwijs te Oostende: Het Instituut des Dames du Sacé-Cœur. J. Mertens: Oostendse schepen te Kanton (1719). M. Constandt: Het kansspel te Oostende vóór 1914. W. Debrock: Jean-Joseph-Pierre Maelagan, Oostends orangist. G. Billiet: Het Oostends dialect in 1855 volgens de enquête van Prof. P. Willems. N. Hostyn: De orgelkunstenaar Léandre Vilain (1866-1946). E. Van Haverbeke: De Kwartierstaten: J. Denorme; J. Goekint; A. Laridon. R. Leroy: De postwaardestukken van Oostende. P. Vandewalle: De landbouw te Oostende in de 19e eeuw. L. Danhieux: (nog niet medegedeeld). O. Vilain: Het iconografisch belang van de porceleinkaart te Oostende. J. Coopman: De armenschool te Oostende (1682-1795). R. Boterberge: Nog over de grote brand van Blankenberge in 1719.

Nuttige inlichtingen. Datum van verschijnen: eind 1981 - begin 1982.

Uitgave: Het boek wordt typografisch gedrukt in een Garamont corpus 10 letter op wit houtvrij papier van 100 gr., voorzien van talrijke illustraties op kunstdrukpapier. Het aantal bladzijden zal rond de 200 liggen, plus de illustraties.

Prijs bij voorintekening: 425 Fr., over te schrijven op postrek. 000-0300831-34 Vlaamse Vereniging voor Familiekunde, Afdeling Oostende, te Oostende. Uiterste datum voorintekening 30 oktober 1981, na deze datum wordt de prijs op 500 Fr. gebracht. De lijst der intekenaars wordt in het boek gepubliceerd.

Steunkomitee: Mits overschrijving van minimum 600 Fr. kan U deel uitmaken van het steunkomitee, eveneens gepubliceerd in het boek.

Beschermkomitee: Mits overschrijving van minimum 1.000 Fr. kan U deel uitmaken van het beschermkomitee. Portkosten: 30 F.

Oplage: De oplage is beperkt tot 500 genummerde exemplaren.

Redaktiesekretaris: E.A. Van Haverbeke.

R. COELUS. De Ibis-story. 1906-1981

Het Koninklijk Werk IBIS, kwekelingschool voor de zeevisserij bestaat 75 jaar. Ter gelegenheid van deze verjaardag verschijnt er op initiatief van de auteur een gedenkboek dat de volledige bewogen en unieke geschiedenis van die school weergeeft. Het Werk werd gesticht op 6 juli 1906 door Z.K.H. Prins Albert.

Aanvankelijk was de kwekelingschool voor de zeevisserij ondergebracht aan boord van de driemastschoener «Ibis I», het opleidingschip dat vastgemeerd lag bij de sluizen van Sas-Slijkens te Bredene/Oostende.

Sedert 1924 is de school gevestigd in de gebouwen gelegen Prinses Elisabethlaan 1 te Bredene.

Tijdens zijn bestaan kende het K.W. IBIS achtereenvolgens de tijd van de zeilvissloepen, de stoomtreilers en de motortrawlers. Het beschikte lange tijd over een eigen rederij, wat toeliet de leerlingen praktisch te scholen. Die school, enig in België,

heeft in de driekwarteeuw van haar bestaan een groot aantal beroepsbekwamen gevormd, zowel voor loopbanen ter visserij als andere maritieme bedrijven.

Het gedenkboek werd samengesteld aan de hand van de authentieke archieven door R. Coelus, schoolhoofd van het K.W. IBIS.

Het gedenkboek is niet alleen hoogst belangwekkend voor personeel, oud-leerlingen, leerlingen, vrienden en sympathisanten of zij die het Werk van nabij kennen, maar eveneens voor allen die belang stellen in de visserij, de zeevaart en het onderwijs.

Het gedenkboek beschrijft tevens geschiedkundige aspecten van Bredene en Oostende en is geïllustreerd met 120 foto's en tekeningen en omvat een lopende tekst van 120 pagina's (27,5 cm x 21,5 cm.) Het werk is te bekomen door overschrijving van 400,— F. plus 30 Fr portkosten, op de postrekening 000-0597338-12 van Robert Coelus Sluizenstraat 64, 8401 te Bredene.

EEN GOEDKOOP EN TOCH MOOI GESCHENK

Deze mooie volglazen asbak, voorzien van een drietalig opschrift in zeefdruk kost inderdaad slechts 50 fr., BTW inbegrepen, aan deze prijs kan U hem kopen in het Neptunus-winkeltje. Wenst U hem echter bij U thuis bezorgd, dan dient U 15 fr. portkosten meer te betalen.

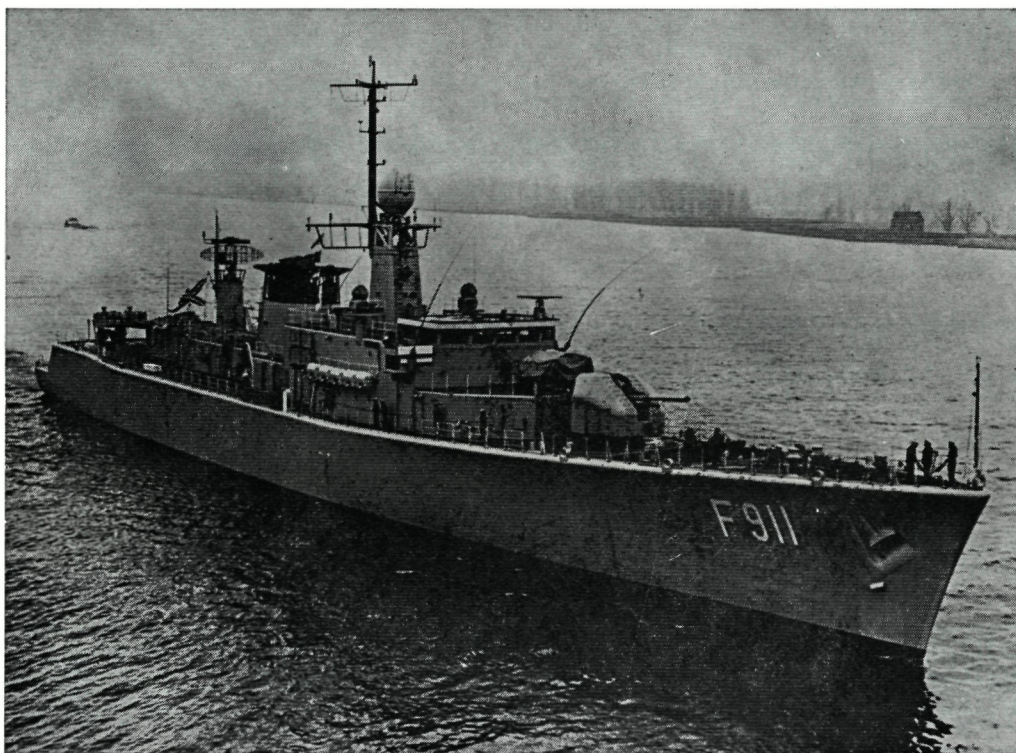
Postverzending enkel door overschrijving van 50 + 15 of 65 fr. op bankrekening 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

BON MARCHÉ MAIS CEPENDANT BEAU CADEAU

Ce joli cendrier en verre plain, portant une inscription marine trilingue ne coûte que 50 F., TVA compris, est en vente à la boutique Neptunus. Si vous désirez le recevoir à domicile, il vous suffira de nous faire parvenir un versement de 50 + 15 de frais de port, soit total 65 F. au compte bancaire 473-6090311-30 de Neptunus, Oostende.



BOUWEN EN OMBOUWEN
VAN ZEESCHEPEN
TOT 320.000 TDW
ALLE INDUSTRIELE WERKEN



COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.

2710 HOBOKEN

Tel. 031 / 27 38 80 — Telex 31.175

Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN

Postzegelnieuws

Marineschilders en Filatelie (II)

Door Eerste Meester Chef. A. Jacobs

Rond 1700 zijn het vooral de Engelse marineschilders die de toon aangeven. Erg onder de invloed van de Nederlander Van de Velde treden onder andere Isaac Sailmaker (19633-1721) en Peter Monamy op de voorgrond. Deze laatste werd op slag beroemd door zijn schilderij: «An English fleet coming to anchor». Verder schilderde hij ook veel zeeslagtaferelen, maar zelf gaf hij zijn schilderijen geen namen, zodat veel schepen zeer moeilijk te identificeren zijn op zijn werken. De autoriteiten van het eiland Jersey meenden hieraan te moeten verhelpen en doopten zijn werken respectievelijk «British fleet in the channel», «Dutch sailing ship», «Royal Yacht by La Hogue», «Burning of the soleil Royal». (Jersey 3/V52, 104, 105, 106, 107). Dit laatste werk verhaalt het einde van een avontuur dat begon op 12 mei 1962 toen een franse vloot, 45 schepen groot, onder bevel van admiraal Tourville, met weinig vredelievende bedoelingen de haven van Brest uitvaarde richting Engeland. Het verging hem slecht, want ter hoogte van Barfleur werd hij opgewacht door 97 Engelse en Nederlandse schepen. Met zwaar gehavende schepen moest hij de franse havens weer opzoeken. 22 eenheden konden St.-Malo bereiken en 3 schepen gingen te Cherbourg voor anker, waaronder Tourvilles vlaggeschip «Soleil Royal». Ze werden overvallen door de Engelsen en de drie schepen werden in brand gestoken.



Yv. 105

Ook Richard Paton (1716-1795) was iemand die als marineschilder zeer vlug bekendheid verwierf in die tijd. Hij schilderde bijna alle zeeslagen die in zijn tijd uitgevochten werden. Zo schilderde hij ondermeer de overwinning van de Russen op de Turken bij Cesme in vier onvergetelijke schilderijen. Verder van zijn hand waren het brandende linijschip «Quebec», de «Surveillante» en «de zeeslag bij de Doggerbank». Om deze opsomming te vervolledigen, dienen we ook het gevecht van de Engelse «Serapis» tegen de Amerikaanse «Bonhomme Richard» te vermelden (Ajman/Manama Yvnr....)



Yv. 107

Toen in 1812 het Amerikaanse fregat «Constitution» onder bevel van kapitein William Bainbridge voor de Braziliaanse kust het Engelse fregat «Java» tegenkwam ontstond een gevecht in regel waarbij de «Java» het onderspit moest delven. Deze zeeslag werd vereeuwigd door Nicholas Pocock (1740-1821). Er werd een postzegel aan gewijd door Ajman/Manama (Yvnr.).

Marineofficier William Innes Pocock (1783-1836); zoon van voornoemde Pocock was ook een verdienstelijk schilder. Van zijn hand kwam o.a. het gevecht tussen de «Grand Turk» en de Engelse «Hinchinbrooke», een postschip dat de dienst verzeerde tussen Engeland en de West-Indische Eilanden. (Turks-and Caicos-eilanden Yv nr 307).

De slag bij Trafalgar werd door veel Engelse kunstenaars in beeld gebracht. Een der voornaamste is wel Clarkson Stanfield (1793-1867). In 1836 schilderde hij de doorbraak van Nelson's «Victory» door de Frans-Spaanse barrikade tussen de «Bucentaure» en de «Redoutable». Terwijl de Victory het opnam tegen de Spaanse «Santissima Trinidad» beschoten de matrozen van de «Redoutable» het dek van de «Victory». Nelson werd getroffen en benedendeks gedragen (Tristan da Cunha Yv nr 157).

John Wilson maakte ook een schilderij van dit gevecht en de afbeelding daarvan kunnen wij bewonderen op een zegel van Ajman-Manama (Yvnr....).

In mei 1810 liep te Gent het fregat «Friedland» van stapel. Keizer Napoleon en Keizerin Marie Louise woonden de stapelloop bij. De gebeurtenis werd vereeuwigd door Mathieu Ilignace Van Bree (1773-1839) (Paraguay Yvnr. Ae 589).

De Parijse schilder Theodore Dubois schilderde de aankomst van de «Northumberland» in St.-Helena op 16 oktober 1815, met aan boord Napoleon, die er z'n ballingschap moest doorbrengen. (Ajman Yvnr....).

In het begin van de 19e eeuw speelde zich een scheepsdrama af dat groot opzien baarde en ondermeer de schilder Gericault (1791-1824) inspireerde. Het franse fregat «Medusa», met imigranten op weg naar de kust van Senegal, liep door onvoorzichtig varen op 2 juli 1816 op de gevreesde Arguin-bank, en kon niet meer vlot komen. Toen 's nachts storm opkwam diende men de reddingsboten te bemannen. Er waren onvoldoende reddingsboten en dus bouwde men met het voorhanden zijnde materiaal een vlot waarmee de rest van de passagiers en bemanning zich moest behelpen. Drie reddingsboten zouden het vlot naar de op 45 mijl verwijderde kust slepen. De storm werd heviger. De sleepboten kapten 's nachts de touwen van het vlot en lieten de vlootvaarders aan hun lot over. Het werd een echte tragedie, een gevecht op leven en dood. Na twee dagen waren reeds 65 mensen gedood of van het vlot gestoten. De negende dag leefden er nog maar 15. Na 15 dagen werd het vlot ontdekt door de «Argus», die de weinige overlevenden opnam, waarna er nog zes aan uitputting stierven. De kapitein van de «Medusa» had na drie dagen in zijn veilige boot de Franse kust bereikt. Na bekendwording van het drama werd hij voor de krijgsraad gedaagd en na verlies van zijn militaire rang tot drie jaar gevangenisstraf veroordeeld. (Albanie Yvnr. Bla 26; Mauritatie Yvnr. Ac 61).

Antonio Morel-Fatio (1810-1871) schilderde de kaping van de «Kent» een Engelse Oostindiëvaarder met een bemanning van 437 man. Het schip werd geïkapt door Surcouf, bevelhebber van de «Confiance», bemand met 10 officieren en 185 man en bewapend met 18 kanonnen (Mauritius Yv nr. 396).

Ook Spanje had in die tijd geen gebrek aan marineschilders. Een die met hoofd en schouders boven zijn collega's uitstak was Rafael Monleon Y Torres (1874-1900). Van zijn hand is het aquarel «Galeones del siglo XVIII segun grafados», waarvan details weergegeven zijn op zegels van Spanje (Yvnr. 1261); Paraguay Yvnr. 1312; Pitcairn Yvnr. 67). Ook het gepantserde fregat «Numancia» werd een graag geschilderd object voor de kunstenaar (Spanje Yvnr. 1266).

Een schilder die men moeilijk kan negeren is Joseph Mallord William Turner (1775-1851). Hij borstelde een indrukwekkend aantal marines; bekend zijn ondermeer: «Ulysses deriding Polyphemus» (Maldives Islands Yvnr. 263) «Peace, Burial at sea» en «Snow Storm-Steambot off a harbour's Mouth making signals in shallow water, and going by the lead.» Dit laatste schilderij werd onthaald op veel kritiek. Inderdaad, de critici vroegen zich af waar het schip was, waar de haven begon, en waar zij eindigde, en



Yv. 263

waar dan wel de signalen waren. Het antwoord van de kunstenaar — die zich als inspiratie voor zijn schilderij een storm in januari 1842 aan de mast van een schip had laten vastbinden en vier uur lang de elementen trotseerde — was dat hij alleen maar wou weergeven hoe het er tijdens een storm werkelijk aan toeging en er niet wakker van lag of men zijn schilderij begreep of niet. Dit begrijpen of waarderen kwam veel later en wel in 1975 toen meer dan 1 miljoen bezoekers zijn werken kwamen bewonderen tijdens een grote tentoonstelling in London. (Engeland YV 747,748).



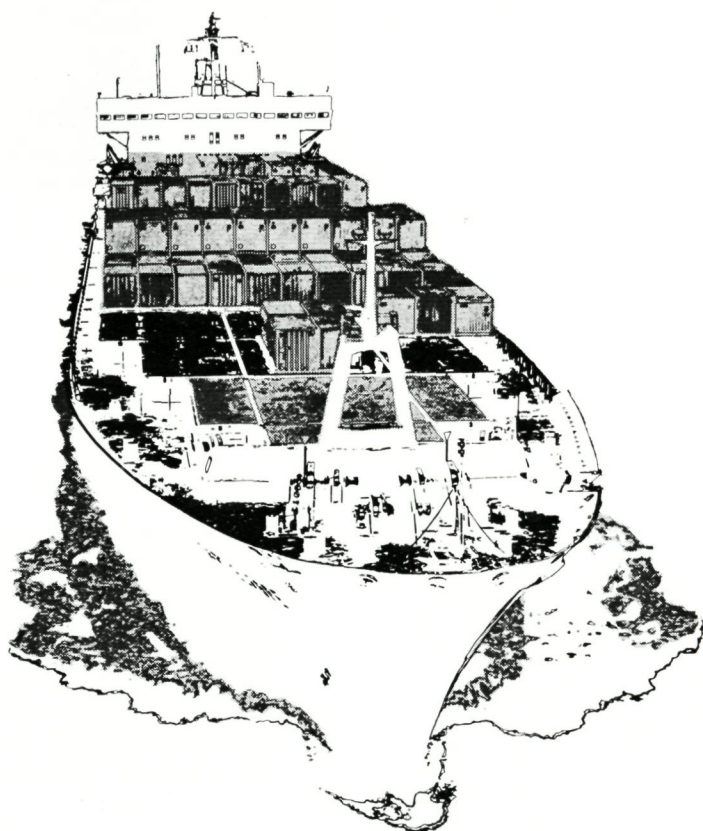
Yv. 747



Yv. 748

Iwan Konstantinowitch Aiwassowski; een klinkende naam in het wereldje van de kunstenaars rond het midden der 19e eeuw. Als marineschilder verwierf hij al heel vroeg enige faam met werken als «Zeeoever» (Rusland Yvnr. 3321) en «Aan zee» (Roemenie Yvnr. 2630); die momenteel op de inventaris staan van de Tretjakov-Galerij in Moskou.

Ook van hem is de in 1848 geschilderde «slag bij Cesme» waar de Turkse vloot door de Russen werd vernietigd. (Rusland Yvnr. 4023). Het was een ongehoorlijk actief schilder: tussen 1837 en 1887 schilderde hij 4000 werken, waaronder «Storm op zee» uit 1868, «Schipbreuk» uit 1876 en «Regenboog uit 1873 (Rusland Yvnr. 4025, 4026, 4027). Op het hoogtepunt van zijn carrière werd hij door zijn collega Kramskoj in 1881 geportretteerd (Rusland Yvnr....) Later meer....



CMB

Armement Deppe

CMB richt zich tot alle economische sectoren en biedt hen een geïntegreerde reeks diensten op gebied van transport. De schepen van CMB en Armement Deppe varen naar 4 continenten, meer dan 120 havens. Reuze-ertsschepen bevoorraden de Belgisch-Luxemburgse metaal-industrie. CMB is eveneens

bedrijvig in diverse aanverwante sectoren van de transport-industrie, en is aldus actief in een uitgebreid gamma activiteiten : expeditie, goederenbehandeling in de haven, maritieme verzekering, luchtexpeditie, wegtransport, onderhoud van containers en chassis, informatie-verwerking, reizen en toerisme.

St. Katelijnevest 61 B-2000 Antwerpen Meir 11 - Tel. (031) 23.21.11 - Telex : amian 72304

ZEEBRUGGE



HET HAVENBESTUUR VAN BRUGGE-ZEEBRUGGE (NV MBZ)

stelt ter beschikking van alle scheepseigenaars - reders - herstellere
te Zeebrugge (Prins Filipsdok):

SLIPWAY tot 1 000 ton

meerdere schepen simultaan

Reservering: sluis Zeebrugge: tel (050) 54 40 12
of MBZ Brugge: tel (050) 33 52 24 telex 81 201

Qartex

Over roeien en riemen

Oppermeester J.B. DREESSEN

Een spreuk die het in de laatste tijd bij ons «doet» is, **MEN MOET ROEIEN MET DE RIEMEN DIE MEN HEEFT.**

Of het nu gaat om een personeelstekort of over een gebrek aan middelen, steeds moet «GEROEID» worden met wat men heeft. Typisch is echter dat deze maritieme spreuk onze marine opnieuw bereikte via de burgers. Ze werd namelijk door een minister aangehaald en sloeg, uitzonderlijk, onmiddellijk in. Roeien kunnen we omschrijven als het in beweging brengen en houden van een vaartuig met behulp van dwarsscheeps uitstekende riemen. Het is de oudste manier van voortbewegen op het water. Egyptische reliefs uit het jaar 3000, voor onze tijdrekening, tonen vaartuigen die geroeid werden.

Grieken, Perzen en Feniciërs roeiden hun schepen en voerden enkel een zeil in een voor-de-Windse koers. Tot het begin van de 18de eeuw bestonden nog grote geroeide schepen lijk de **GALEI** en de **GALJOOT**. Daarna waren het alleen nog kleinere schepen die werden geroeid.

Naarmate de kunst van het zeilen zich ontwikkelde en later de techniek voor kleine vaartuigen binnen- en buitenboordmotoren verschaftte, werd het roeien als middel tot voortbeweging minder toegepast. Zodat het thans alleen nog gebezigd wordt als een middel tot ontspanning en krachtmeting. Hierin zetten we alleen maar een oude traditie voort want de Grieken en de Romeinen organiseerden in hun tijd reeds roeiwedstrijden voor de bemanningen van hun schepen. Dichter bij ons hadden omstreeks 1315 voor het eerst roeiwedstrijden op een sportieve basis plaats op de lagune van Venetië. Vanaf 1715 gingen de Engelsen het gewone sloeproeien omvormen tot een sport voor de hogere maatschappelijke kringen, waarbij ze geleidelijk aan overstapten naar specifieke sportboten.

Naast het roeien «om den brode» ontwikkelden zich roeiactiviteiten die tot het sportdomein behoorden. Typisch is echter dat naast de wedstrijden in skiff, de dubbel twee, de dubbel vier, de acht en andere sportboten, op vele plaatsen in de wereld jaarlijks nog roeiwedstrijden worden gehouden in boten die als het ware uit de oertijd naar ons toekwamen. Zo worden in San Sebastiaan, tijdens de maand augustus, wedstrijden geroeid in **TRAINERAS** — een typische baskische sloep bemand met acht man —

die het evenement van het jaar op de Spaanse noordkust uitmaken.

Ook de in Brendanbaai, jaarlijks, gehouden roeiwedstrijden in **CURRACHS** — typische Ierse huidboten — krijgen in Ierland een zeer ruime belangstelling. Als we zien hoe belangrijk het roeien in het leven van onze voorouders is geweest wordt het begrijpelijk dat deze activiteit veelvuldige sporen in onze taal heeft nagelaten.

Om te roeien moet men riemen hebben. De landman spreekt van een **ROEISPAAN** en als hij het maritiemer wil zeggen heeft hij het over een **ROEIRIEM**. Wij marinemensen houden het uitsluitend bij **RIEM**, **RIEMEN** in het meervoud.

De riem bestaat uit een plat gedeelte, het **RIEMBLAD**, en een rond gedeelte de **SCHACHT**. De **SCHACHT** is verdeeld in een **BINNEN-** en **BUITEN EINDE**, die van elkaar gescheiden worden door een **KRAAG**. Deze kraag bestaat veelal uit een lederen bescherming, aangebracht op de plaats waar de riem steunt. Dit wordt gedaan om schavieling tegen te gaan. Soms is deze bescherming in metaal en dan spreken we van een **RIEMBESLAG**. Op het binneneinde is de schacht dunner uitgewerkt tot een **GREEP**. De riem steunt bij het roeien tegen een **RIEMPEN** of **PIN**, een **ROEIKLAMP** of rust in een **DOL**, een **DOLIJZER**, een **ROEIJZER**, een **SCHEEGAT** of een **RIEMGAT**.

Bij het roeien onderscheidt men in hoofdzaak twee methoden. Bij de eerste methode zit men **OM EN OM**, zoals dit het geval is in de walvissloepen. De roeiers nemen plaats aan het boord tegenover dat waar hun riemen buitenboord steken; hierbij kijken ze naar het achterste van de boot.

Een andere methode is het **BOORDRIEMEN**. Daarbij roeit men met kortere riemen, hetzij één man met twee riemen hetzij twee op dezelfde doft gezeten ieder met een riem. De achterste roeiers worden **SLAGROEIER**s genoemd omdat zij de slag of kadan aangeven. De voorste roeiers noemen de **BOEGROEIER**s.

Het roeien van één man met twee riemen noemt men bij de marine **JOL ROEIEN** terwijl dit in de watersportwereld bij het wedstrijdroeien **SCULLEN** wordt genoemd.

Bij het roeien mag men het blad van de riem niet te diep steken en moet men het blad verticaal houden. Doet men dat niet en laat men de bovenkant wat naar voren komen dan graaft zich het blad te diep in het water met als gevolg dat de roeier de macht over zijn riem verliest. Hierdoor kan hij de riem niet tijdig naar voor halen en geraakt hij van de slag. Dit noemt in het maritiem Nederlands EEN BOTJE VANGEN.

VLETTEN en de kleine JOLLEN kunnen ook worden voortbewogen door WRIKKEN. Dit gebeurt met een over de achterstevan uitgestoken WRIKRIEM. De riem rust in een kleine uitschulping, het WRIKGAT, of ook wel in een ROEIDOL. Om te wrikken stelt men zich op voor de greep van de riem of men staat langscheeps ervan, aan stuurboord of bakboord. Volgens de graad van bedrevenheid omvat men de greep met één hand of met twee handen. Het wrikken vraagt soepele polsbewegingen waarbij de riem zodanig wordt bewogen dat het riemblad een schroefbeweging maakt. De hierdoor in snelle openvolging beschreven achten stuwden de boot voorwaarts. Koersveranderingen worden verkregen door aan ene zijde groter druk uit te oefenen. Door met één hand te wrikken vergemakkelijkt men het uitkijken in de vaarrichting. Wrikt men met beide handen dan behoudt men de juiste koers door twee punten aan de wal in één lijn te houden. Regelmatig dient men dan echter even naar voren uit te kijken voor eventuele obstructies.

Goed wrikken wordt in de Zeemanschap nog steeds beschouwd als een blijk van grote kunde. Over het wrikken bestaat een goede mop. We halen ze even voor U aan. Tijdens de voorbereiding tot een bepaald kerkelijk evenement weidde de aalmoezenier aan boord uit over de zedelijke gevaren des levens en vergeleek de ongelovige mens met een zeeman die op de oceaan rondreed in een sloep, hulpeloos omdat hij één van zijn riemen verloren had. Toen hij telkens weer dit beeld gebruikte, kon een matroos onder zijn gehoor het niet langer houden, hij sprong op en riep uit: «Maar g.v.d. PADRE, kon die stommeling dan niet wrikken.»

PAGAAIEN komt als voortbewegingsmiddel van sloepen nog maar weinig voor. Wel zijn de reddingsvloten, de rubberboten, de boten voorzien van buitenboordmotoren en de boten van de kleinzeilerij uitgerust met een of meerdere PAGAAIEN, ook PADDELS of PEDDELS genoemd. Pagaaien wijken van de traditionele riemvorm af door hun korte dunne steel voorzien van een breed blad.

Over riemen en roeien is in de spreek- en zegswijzen van onze taal een massa terug te vinden, zo zegt men dat HET TEGEN STROOM KWAAD ROEIEN IS, als men zich moeilijk kan verzetten tegen de omstandigheden, tegen de openbare mening of tegen een overmachtige invloed.

Van iemand die tegen de mening van anderen tracht zijn doel te bereiken zegt men dat HIJ TEGEN STROOM EN WIND INROEIT.

UIT ROEIEN GAAN is een gewestelijk gezegde voor het helpen van een vrouw bij haar verlossing. Volgens een oude volksverlevering komen de kinderen op een schuit ter wereld.

Van iemand die moedwillig alles verteert en zo zijn ondergang tegemoet gaat zegt men dat hij MET TIEN RIEMEN NAAR LAGER WAL ROEIT.

Het gezegde ONDER HET STAANDE ZEIL IS HET GOED ROEIEN geeft aan dat een bepaalde zaak gemakkelijk is als men hulp heeft. Reeds vader CATS (Jacob CATS, 1577-1660) dichtte ooit: Onder 't zeylten is goed roeien.

Want 't zal niemans vermoeyen.

Meer kracht of vaart achter een zaak zetten heet EEN RIEM ONDER HET ZEIL STEKEN.

Een zaak laten varen is DE RIEMEN BINNENHALEN. Een maritieme variatie op het gekende «wie eerst komt, eerst maalt», is het gezegde EERST IN DE BOOT, KEUR VAN RIEMEN.

MET ZIJN EIGEN RIEMEN ROEIEN is met eigen kracht iets proberen.

OP ZIJN EIGEN RIEMEN LATEN DRIJVEN wordt gezegd wanneer we iemand laten voortsukkelan zonder hem te helpen.

En z'n best doen is DE RIEMEN TE BOORD LEGGEN.

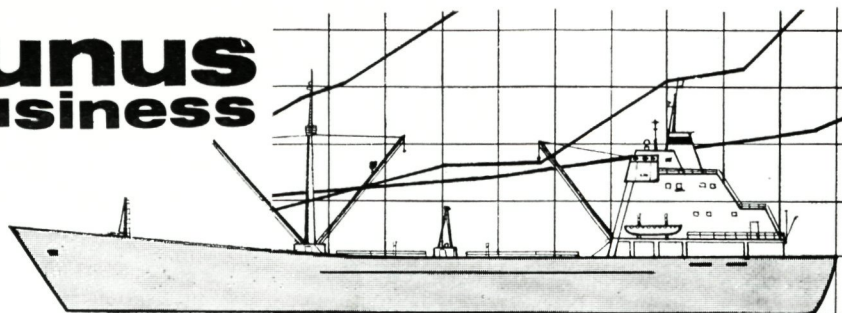
Aan IEMAND EEN HART ONDER DE RIEM STEKEN heb ik in Neptunus Nr 172 (Sept. 78) een woord uit de zeemanskist gewijd.

Veelal wordt verondersteld dat hart een afkorting van hartsvanger, dolk zou zijn. Dat is echter onjuist. De uitdrukking stamt wel degelijk uit het zeewezen; de roeiboten hadden vroeger geen dolken, de riemen draaiden in een kleine holte in de bootswand. Sleet deze teveel uit dan werd hierin een nieuw stuk, een hart, ingezet.

Avez-vous déjà la
«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een
«Zeemachtdas»

neptunus business



Door E. Van Haverbeke

SCHEEPSWERVEN

—TEWATERLATING VAN DE 800-TON HIJSBOK «BRABO»

Op dinsdag 7 juli 1981 te 21.30 uur, werd op de scheepswerf «Cockerill Yards Hoboken» de 800-Ton hijskraan «BRABO» te water gelaten.

Het meterschap werd aanvaard door Mevrouw M. Schroyens, Burgemeester van Antwerpen.

De hijsbok, die Antwerpen als thuishaven zal hebben werd gebouwd voor rekening van de Stad Antwerpen, die de opdracht tot het bedrijfsklaar leveren van een diesel-elektrisch aangedreven zelfvarende hijsbok met een maximum hijskracht van 800 ton toevertrouwde aan de Tijdelijke Vereniging N.V. «Cockerill Yards Hoboken» & N.V. «Boomse Metaalwerken».

De openbare aanbesteding had plaats op 22 november 1979 en, na verwerving van 60% staatssubsidie vanwege het Ministerie van Openbare Werken, werd op 14 maart 1980 de bestelling geplaatst door het College van Burgemeester en Schepenen van Antwerpen.

De aanneming nam kontraktueel een aanvang op 3 april 1980 terwijl het opbouwen op de helling begonnen werd op 29 september 1980.

Voornaamste kenmerken van het schip

Lengte :	60,032 m.
Breedte :	27,532 m.
Holte :	6,000 m.
Snelheid :	6 1/2 knoop

Uitgerust met een hijsbok van 800 Ton.

Aangedreven door 2 elektrisch aangedreven Voith-Schneider propellers.

Klasnotatie

De ponton, de machinekamerinstallatie, de elektrische installatie en de overige pontonuitrusting werden gebouwd en geïnstalleerd volgens de voor-

schriften van «Bureau Veritas» dat ook een klasse-certificaat zal afleveren voor de klasse

I 3/3 «Eaux côtières - Ponton grue» E

De bouw werd eveneens uitgevoerd volgens de regels en onder toezicht van de «Belgische Zeevaart-inspectie» die een «certificaat van deugdelijkheid» zal afleveren.

De hijsinrichting beantwoordt volledig aan de meest recente voorschriften i.v.m. de bouw van hefwerktuigen (NBN-E51) evenals aan de FEM-voorschriften terzake.

Verder voldoet het ganze schip aan het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming.

Bouw

Het schip is van het ponton-type en werd volledig in gelaste uitvoering gebouwd volgens het langspantensysteem met zware raamspanten dwarsscheeps op een afstand van 2,50 m.

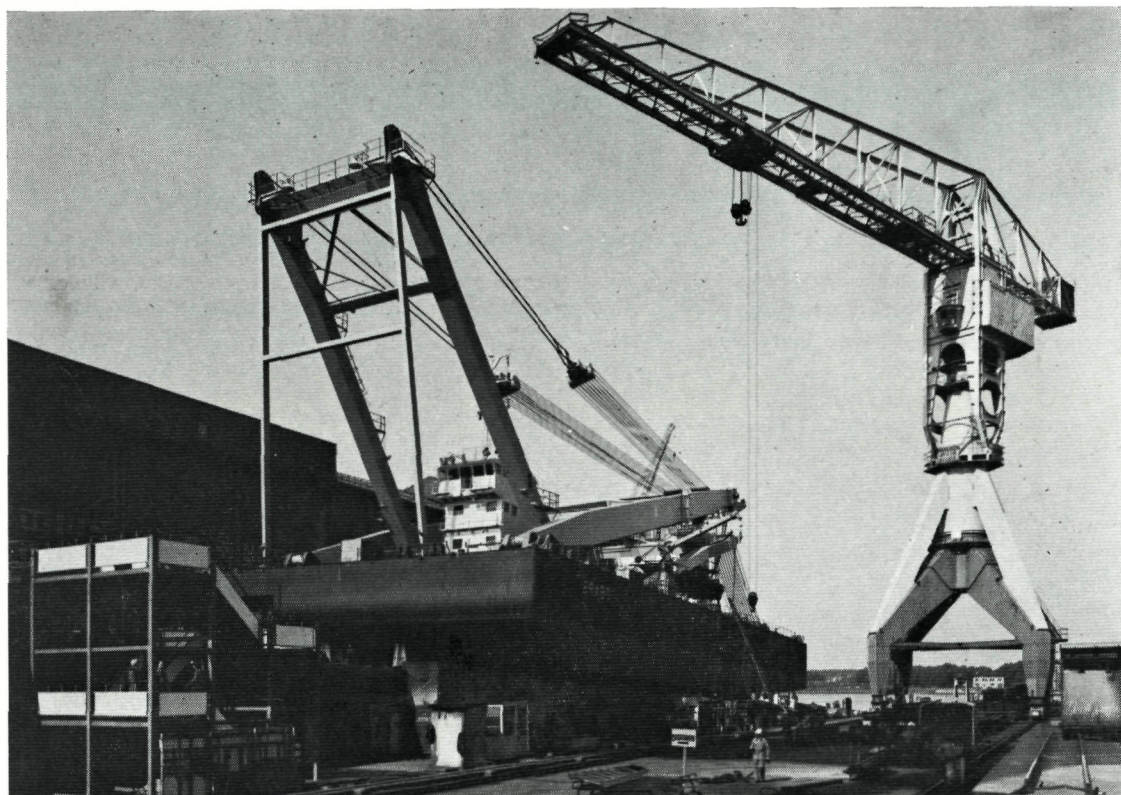
De ponton is door langs- en dwarsschotten verdeeld in 27 kompartimenten :

- + 100 droge ruimten
- + 8 ballasttanks
- + 2 propellerruimten
- + 2 brandstoftanks
- + 2 trossenruimten
- + 1 machinekamer
- + 1 magazijn
- + 1 was-, toilet- en kleedruimte

In de dubbele bodem onder de machinekamer zijn verder nog drinkwatertanks en een afvalolietank aangebracht terwijl eveneens een vuilwatertank voorzien werd

Voortstuwing

Voor het werken en transport in de haven en de dokken is de hijsbok zelfvarend. Daartoe werden 2 Voith-Schneider propellers ingebouwd, één in het vóór en één in het achterschip, elk aangedreven



BRABO

Copyright by fotowerken F. Claes

door een elektrische sleepgangkermotor van 8100 kW (11000 PK). Mits de aangepaste pontonvorm maakt deze aandrijving in niet stromend water en tegen een windkracht Beaufort 3 een vaarsnelheid van ca 6 1/2 knoop mogelijk

Voor het varen en het werken op de Schelde en/of buitengaats zal de hijsbok gesleept worden respectievelijk sleepbootassistentie bekomen. De positionering van de ponton tijdens het werken zal, behalve met de 2 voormelde Voith-Schneider propellers, ook gebeuren met behulp van de anker- en verhaallieren waarmee de hijsbok wordt uitgerust. Twee ankers van elk 40000 kg met 275 m. ankerketting zijn aangebracht.

Hijsinrichting

De hijsinrichting werd ontworpen voor «bijzonder grote lasten» en is ondergebracht in kraangroep 3, gebruiksklasse B met lastspectrum 1 en bedrijfsklasse a (volgens N.B.N. E52).

Zij bestaat in hoofdzaak uit een A-frame waarop een giek is geplaatst. De lengte van het A-frame is 58 m. en de lengte van de giek is 25 m. De giek is scharnierend t.o.v. het A-frame aangebracht en heeft t.o.v. dit A-frame 5 posities, te weten in het verlengde van het A-frame en respectievelijk 10°, 20°, 30° en 40° voorver t.o.v. het A-frame. De giekverstelling kan alleen plaatsvinden zonder last.

De gehele hijskonstructie (A-frame en giek) kan onder last zowel in de hoofd- als in de toptakels in

sprei vermeld worden door middel van de strijktakels en het strijkportaal (25 x 16,715 m.). Voor het ongewild achteroverslaan van het A-frame wordt deze konstruktie gesteund door de schoorpoten (32 m. lang).

De gehele hijskonstructie (A-frame met giek) kan op eigen kracht geheel vooroverstrijken terwijl het A-frame zonder giek ook op eigen kracht achterovergelegd kan worden voor het zeeklaar maken van het hefschip.

In de top van het A-frame (waar de breedte nog 8 meter is) zijn 2 hoofdtakels opgehangen elk met een bedrijfslast van 400 ton. De maximum toelaatbare last in het A-frame is 800 ton.

Dergelijke last kan, met gemonteerde giek, gehesen worden op een spreij buiten boord van 6 tot 8 m. Wanneer de giek afgenomen is kan een last van 800 ton gehesen worden op een spreij tot 11 m. buiten boord.

De hijshoogte boven dek van de hoofdtakels is maximaal ca. 51,500 m. onder de haak: de hijsnelheid is 1 m/min. bij maximale hijslast maar zij is, afhankelijk van de last, regelbaar van 0 tot 2,5 m/min.

In de top van de giek (waar de breedte nog 5 meter is) zijn 2 toptakels opgehangen elk met een bedrijfslast van 200 ton. De maximum toelaatbare last in de giek is 400 ton.

Dergelijke last kan gehesen worden op een minimum spreij buiten boord van 14,25 m.; de maximale

hijshoogte boven dek is ca 76,500 m. onder de haak. De hijsnelheid bij maximale hijslast is 2 m/min. maar zij is, afhankelijk van de last, regelbaar van 0 tot 5 m/min.

In het A-frame zijn verder opgehangen 2 runner-takels elk met een bedrijfslast van 25 ton en één runnertakel met een bedrijfslast van 12,50 ton, terwijl in de giek nog een takel met een bedrijfslast van 40 ton is aangebracht.

De hijsnelheid van de 12,5 tons takels is 12,5 m/min. bij nominale hijslast maar, afhankelijk van de last, regelbaar van 0 tot 48 m/min.

De hijsnelheid van de 25-ton-takels is de helft van deze van de 12,5-ton-takels.

De hijsnelheid van de 40-ton-takel is 7 m/min. bij nominale hijslast, maar afhankelijk van de last, regelbaar van 0 tot 17,5 m/min.

Gelijktijdig werken met last in de hoofd- en in de toptakels zal mogelijk zijn.

Deklieren

Op het dek worden volgende 11 lieren opgesteld :

- a) een pneumatisch bediende gekombineerde verhaal-, anker- en runnerlier op vóór- en achterschip;
- b) een pneumatisch bediende gekombineerde verhaal- en runnerlier op vóór en achterschip;
- c) een hijslier voor de bediening van het 40-tonstakel in de giek;
- d) twee hijslieren, elk geschikt voor de bediening van een 400-tonstakel in het A-frame;
- e) twee hijslieren, elk geschikt voor de bediening van een 200-tonstakel in de giek;
- f) twee hijslieren, elk geschikt voor de bediening van een strijktakel waarmee de spreiverstelling van het A-frame en de giek wordt geregeld.

Alle lieren worden aangedreven door Krämer-ge-stuurde gelijkstroommotoren : deze van de gekom-bineerde lieren zijn 4 gelijke motoren van 37 kW terwijl de andere 7 lieren ook gelijke motoren van 900 kW hebben.

Bij de gehele konstruktie en de indeling van het dek werd rekening gehouden met een mogelijke latere uitbreiding met 2 bergingstakels over het voorschip. De voorziene kracht van deze takels is 2 x 250 ton waardoor de latere bergingskapaciteit van de hijs-bok tot 1300 ton opgevoerd zou kunnen worden. Voor de bediening van deze takels kunnen later op het achterschip 2 lieren opgesteld worden.

Alle lieren worden met een voorkeur-schakeling van uit het centrale bedieningshuis bediend terwijl de gekombineerde lieren ook nog kunnen bediend wor-den vanaf een bedieningsstand op het vóór- respek-tieel achterschip.

Machinekamerinstallatie

Gezien zowel de voortstuwings- als de hijsinrichting aangedreven worden door elektromotoren kan de machinekamer in grote lijnen beschouwd worden als een elektronische centrale

Ten behoeve van de stroomvoorziening van het boordnet werden 3 diesलगeneratorgroepen van elk

760 KVA ingebouwd welke door parallelwerking voor het nodige vermogen moeten zorgen. De drie iden-tieke groepen worden volledig afstandsbediend van-af de bedieningsstand terwijl volautomatische sys-temen zorgen voor het synchroon lopen van de ingeschakelde groepen en voor het gelijkmatig over deze groepen verdelen van het afgenomen vermogen. Het hoofdboordnet werkt op een wisselspanning van 660 Volt.

Als energieleverancier in de perioden dat de hoofd-groepen niet werken en dat de hijsbok niet aan de walvoeding gekoppeld is, werden 2 gelijke hulpdie-selagregaten van elk 50 KVA geplaatst. Deze kunnen onder meer automatisch starten bij te lage batterij-spanning

In de machinekamer werd een akoestisch geïsoleer-de kontrolekamer gebouwd van waaruit de machinist een overzicht heeft op de gehele machinekamer, en waarin een bord geplaatst is waarop de belang-rijkste meters, beveiligingen en alarmeren aange-bracht worden.

In een afzonderlijke ruimte van de machinekamer werd de «omvormruimte» ingericht waarin zich alle gelijkstroomgeneratoren voor de voeding der dek-klieren bevinden. Elk der drie omvormgroepen wordt aangedreven door een wisselstroommotor van 200 kW op 660 Volt.

Naast het reeds vermelde hoofdboordnet zijn er nog elektrische wisselstroomnetten op 380 Volt (voor de aandrijving van kleinere motoren en 2200 Volt (voor de verlichting) evenals een gelijkstroomnet van 24 Volt (voor de alarmeren, de navigatie- en noodverlich-ting).

Aan de bakboordzijde werd in de machinekamer een kleine werkplaats ingericht.

De machinekamerinstallatie wordt vervolledigd door diverse pompen (waaronder 2 grote ballastpompen van elk 250 m³/uur), kompressoren, olieseparator, zoet- en zoutwaterhydroforen, verwarmingsketel voor de centrale verwarming, een sterke ventilatieinrich-ting, de hydraulische en pneumatische lierbedienin-gen, e.a.

Akkommodatie

Op 15 m. afstand van het voorfront van de ponton werd een dekhuis opgericht dat boven het hoofddek drie dekken omvat. Op de laagste drie niveaus worden bergplaatsen, bemanningsverblijven en een kantooruimte ondergebracht terwijl op het brugdek het centrale bedieningshuis wordt ingericht. Aldus bevindt zich de lierbedienaar op een hoogte van ca 12 m. boven de waterspiegel waardoor hij een goed en onbelemmerd zicht heeft op de werkzaam-heden.

De bedieningslessenaar omvat o.m.:

- de bediening en controle van de beide voort-stuwingspropellers;
- de bediening van de verschillende lieren;
- de nodige signalering en bediening van de hoofd-dieselmotoren;
- het zeer uitgebreide alarmpaneel van de hijsin-richting (lastbeveiliging en lastmomentbeveiliging voor de 200 en 400 ton takels, eindschakelaars, e.a.);

- de navigatieapparatuur (radar, marifoon, echolood, kompas, praai-installatie);
- de lastmeters met aanwijzing van de last in alle takels;
- de spreid-aanduiding van de 200-tons en de 400-tonstakels;
- de klinometers voor dwars- en langsscheepse helling;
- de signalering van de standen van de giek.

Op dek werd een stalen werkboot met dieselmotor-aandrijving geplaatst van 7,5 m. lengte en 2,65 m. breedte.

Voor het aan en van boord leggen van materialen, voor het te water laten en terug ophalen van de werkboor, voor het bedienen van het luik boven de trossenruimen en dat boven het magazijn werden twee draaibare vluchtverstelbare elektrisch-hydraulische kranen opgesteld met een maximale bedrijfslast van 5 ton.

Aan dek zijn opblaasbare reddingsvloten geïnstalleerd.

In de machinekamer, omvormruimte, werkplaats en achterste voortstuwingsruimte is een uitgebreide in-

ertgasbrandblusinrichting aangebracht terwijl overigens in alle gebruikte compartimenten de nodige brandblusapparaten zijn geplaatst.

Proeven

In de kontraktuele uitvoeringstermijn waren de zeer uitgebreide aanvaardingsproeven niet begrepen. Deze zullen na de tewaterlating gedeeltelijk uitgevoerd worden aan de kaaïen van de «Cockerill Yards Hoboken».

De omslachtige belastingsproeven (meer dan 40 ingevolge de vele mogelijke belastingskombinaties) zullen in de haven van Antwerpen uitgevoerd worden in de loop van de maand augustus e.k. Gezien de voorschriften van de Belgische norm betreffende de bouw van hijstoestellen is ondermeer een statische beproeving met een proeflast van 960 ton uit te voeren.

Bij de tewaterlating is het A-frame achteruit gestreken en is de giek nog niet gemonteerd, vermits deze slechts kan gemonteerd worden na de belastingsproeven van de 400-tons-hoofdtakels. De montage van de giek maakt overigens ook deel uit van de aanvaardingsproeven.

HAVENS

GENT

In het raam van het globaal renovatieplan van de oudere dokken der haven van Gent, heeft het Stadsbestuur op de Port Arthurkaai in het Grootdok, de niet meer voor moderne havenarbeid dienstige loodsen 32 en 33 afgebroken en vervangen door moderne koelloodsen geschikt voor de behandeling van diepgekoelde produkten.

Inmiddels kon tussen het Stadsbestuur en de Amerikaanse rederij Uiterwyck Lines een tienjarig contract afgesloten waarbij alle Atlantische transporten tussen de Verenigde Staten, het Europese Continent en het Verenigd Koninkrijk, over de haven van Gent zullen geconcentreerd worden.

De rederij Uiterwyck Lines uit Tampa (Florida) is op de Atlantische Oceaan de belangrijkste rederij, gespecialiseerd in het maritiem transport van diepvriesprodukten. Reeds in augustus werd een eerste lading over de haven van Gent aangevoerd met het ms «Transocean Reefer».

Thans start de aanvoer definitief op basis van vijf aankomsten per twee maand.

In de maand september worden volgende schepen verwacht :

8 september : het ms. Transocean Reefer

13 september : het ms. Mare Antartico

28 september : het ms. Patricia U

Samen zullen deze schepen ongeveer 11.000 t. diepvriesprodukten aanvoeren. Per schip bestaat de lading uit ongeveer 160.000 kartons waarin telkens zo wat 15 à 40 kg diepvriesprodukten zitten.

De goederen die los aan boord van het schip gestuwd zijn, worden in de scheepsruimen op paletten gestapeld. Deze paletten worden op basis van per computer doorgeseinde gegevens opgestapeld in de koelloodsen.

De meer dan 150 afnemers van deze goederen komen nadien per vrachtwagen hun waren afhalen in de haven van Gent. Zowat 6.000 vrachtwagens zullen jaarlijks vanuit Gent hun ladingen over Frankrijk (40%), Engeland (35%), Benelux (15%), Duitsland (10%).

Rond het diepvriesproject te Gent werd een nieuwe firma opgericht, de N.V. Eurefa, deze firma's verantwoordelijk voor de lossing, het in- en uitsorteren en het laden van de paletten op de vrachtwagens. De stuwage arbeid wordt verzorgd door de firma Reyniers Frères & Sogama.

De expedite der goederen wordt grotendeels door de firma Rematex georganiseerd. Ruim 50 % van het wegvervoer geschiedt met Belgische koelwagens.

Naast de directe tewerkstelling ± 100 havenarbeiders in dagshift kan de onrechtstreekse tewerkstelling even groot geschat worden.

De start van deze regelmatige lijn betekent voor Gent een doorbraak in de trans-oceanische maritieme lijnvaart, waarin Gent tot op heden nog niet aanwezig was.

Uiterwyck Lines is een in alle maritieme middens bekende naam; het feit dat deze groep betrouwen stelde in de Gentse haven, betekent dat deze haven stilaan maar zeker, een volwaardige plaats in het internationaal maritiem gebeuren inneemt.

E.V.H.

La Marine Impériale Allemande sur la côte belge 1914 - 1918

Par l'Amiral de Division (RET) L.F.R.E. PETITJEAN

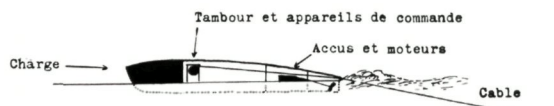
Vedettes, petits torpilleurs, Fernlenkboote.

A partir de 1917, les Allemands comme les Alliés commencent à utiliser des vedettes rapides munies de torpilles. Ces petites unités dénommées LM. Boote (Leichte Schnelle Motorboote) d'un tonnage de 6 à 9 tonnes ont une vitesse de 27 à 30 noeuds. Avec un équipage de 7 hommes, elles sont armées d'un canon révolver de 3,7 ou d'un lance-torpille. Basées à Blankenberghe, elles ont pour chef le LV. ELLENDT.



Torpilleur type A.26 à A.95

Déplacement	241 à 375 t.
Vitesse	25 à 27 n.
Equipage	29 hommes
Armement :	
2 canons de 8,8	
1 tube	
2 mitrailleuses	



Fernlenkboote (Canot dirigé à distance) (1)

Déplacement	6 t.
Longueur	9 m.
Largeur	1,80 m.
2 moteurs de 25 HP	
Vitesse	30 n.

(1) d'après « Marine d'Assaut » par le Lt. de V. Coidreau. Revue Maritime 1921 page 36.

Dans la flottille des torpilleurs des Flandres (T. Flottille), de nouveaux A. Boote type agrandi (243 à 375 tonnes) ont remplacé les anciens de 107 tonnes. Ces derniers forment maintenant une division spéciale de mouilleurs et dragueurs de mines (Minensuch-Halbflottille Flandern) commandée par le LV. SCHLADEBACH.

En octobre, toutes les forces de torpilleurs sont placées sous un même commandement (Führer der Torpedobootsstreitkräfte Flandern.)

Quand aux canots dirigés à distance ((FERNLENK-BOOTE), ce ne sera que le 1er mars que les Alliés apprendront leur existence par un de ces engins qui vient exploser contre l'estacade de NIEUPOORT.

Le 7 septembre, un autre canot est dirigé vers un monitor de garde près du barrage et coulé par les Britanniques, avant qu'il n'eut atteint son but. Le 28 octobre, nouvelle attaque de Fernlenkboote contre le monitor « EREBUS ». Cette fois, il parvient à exploser contre celui-ci sans pourtant le couler. Le 3 novembre, une nouvelle tentative échoue, le canot est coulé. Sur cinq attaques une seule a eu un résultat pratique.

Bombardements alliés.

A partir de février, les Alliés bombardent presque journellement les bases du Marinekorps (Oostende, Zeebrugge et Brugge).

1er février : bombardement aérien de l'arsenal de Brugge. Un appareil allié est touché par la DCA et est forcé d'atterrir sur la plage. Durant la nuit du 3 au 4, nouveau bombardement de l'arsenal. Des bombes tombent sur le canal gelé de DAMME. 12 patineurs civils sont tués. Un chasseur Bri. est abattu. 5 appareils bombardent MARIAKERKE et un des assaillant est abattu près d'ODENBURG.

Nuit du 7 au 8 : Brugge est à nouveau la cible. Trois hangars sont endommagés.

Nuit du 9 au 10 : Bombardement du port de Brugge. Un hangar et trois camions citernes détruits. MARIAKERKE reçoit sa part, deux femmes civiles sont blessées. L'aérodrome de GHISTEL est touché.

16 février : Port de BRUGGE est visé et le vapeur ZUIDERZEE est coulé.

27 mars : Port de BRUGES à nouveau ; un dépôt de munitions explose et une maison située près de l'arsenal est touchée. Deux blessés. A OOSTENDE, le quartier Blauw Kasteel reçoit 5 bombes ; 1 militaire tué, 6 blessés ainsi que des chevaux.

30 mars : raid aérien sur l'aérodrome de RAVERSYDE.

4 avril : bombardement aérien de la base de ZEE-

BRUGGE vers 23.00. Trois marins gravement blessés, deux Hydr. détruits, un chaland coulé et une grue avariée.

Nuit du 5 au 6 avril : le môle de ZEEBRUGGE est bombardé et une trentaine de bombes atteignent des maisons près de l'arsenal de BRUGGE.

7 avril : le môle de ZEEBRUGGE est à nouveau la cible. Aucun dégât.

8 avril : raid aérien sur ZEEBRUGGE et BRUGGE.

9 avril : le quartier du phare à OOSTENDE est visé et les installations du gaz sont endommagées.

14 avril : bombardement de l'arsenal de BRUGGE et à l'Est de ZEEBRUGGE. L'après midi, nouvelle attaque sur ZEEBRUGGE. Deux Hydr. alliés descendus et leurs équipages capturés.

23 avril : un dragueur type A.1 bombardé devant DEN HAAN.

24 avril : Zeebrugge à nouveau visé.

26 avril : Dragueur Type A.1 bombardé par quatre appareils. Un Hydr. Fr. est descendu en mer près de NIEUPOORT. Un second Hydr. amerrit pour lui porter secours et est pris sous le feu, de la batterie BESELER. Les équipages sont capturés. Vers 17.00 bombardement d'OOSTENDE et de ZEEBRUGGE.

31 avril : la batterie MITTEL et l'estacade de BLANKENBERGHE bombardées.

1er mai : Arsenal de BRUGGE et la See Flu Sta. II à OOSTENDE sont visés. Un logis d'équipage touché, 2 morts et 3 blessés. Attaque du bâtiment de garde A.7 par MTB devant OOSTENDE.

2 mai : 30 bombes sur BRUGGE. OOSTENDE bombardé, la caserne est touchée, tuant 7 marins et en blessant 16. De sérieux dégâts sont occasionnés en ville. 114 maisons endommagées. 4 tués et 25 blessés parmi la population civile. L'aérodrome de GHISTEL est également touché.

4 mai : la See Flu.Sta. II à OOSTENDE est visée. Un hangar touché et un appareil avarié.

7 mai : 6 avions lancent 11 bombes sur l'arsenal de BRUGGE. Dégâts aux installations navales, ateliers, navires, dépôt des U-Bootes et dépôt de munitions.

10 mai : L'arsenal de BRUGGE, le môle de ZEEBRUGGE et la See Flu.Sta. II à OOSTENDE sont touchés occasionnant des dégâts au quartier DE NUKKER, au phare et à la maison d'hydrothérapie située sur la rampe Est du Kursaal.

12 mai : Les monitors « MARECHAL SOULT », « TERROR » et « EREBUS » bombardent les écluses de ZEEBRUGGE. De grand matin, de nombreux avions alliés survolent le port. Des tirs de DCA sont aussitôt établis et les avions allemands prennent aussitôt l'air. Etant donné qu'aucune bombe n'est lancée, les Allemands ont tout lieu de penser qu'une attaque par mer se prépare. Tout le secteur est mis en état d'alarme. A 06.47 les premiers obus de gros calibre tirés par les monitors tombent sur ZEEBRUGGE et les environs. Le temps n'est pas clair et de plus les Britanniques se protègent par du brouillard artificiel. Les batteries côtières doivent donc rester muettes écrit l'Amiral JACOBSEN. Les salves se suivent et encadrent l'écluse avec une

precision peu rassurante. Les appareils allemands qui sont partis en reconnaissance sont fortement pris à partie par l'aviation alliée et tous leurs messages radio sont soigneusement brouillés.

Ce ne sera que vers 07.30 que le commandant de l'artillerie du secteur reçoit le numéro du cadran dans lequel se trouvent les monitors. La batterie WILHELM II peut alors ouvrir le feu, mais le tir bon en direction, cherche en vain la distance et aucun bâtiment britannique ne sera touché. Pendant ce bombardement qui dure jusqu'à 0800, 70 obus de gros calibre dans les environs immédiats de l'écluse, et une vingtaine dans un rayon de 1500 à 3000 mètres. D'autres tomberont à LISSEWEGHE et au village de ZEEBRUGGE. Le bâtiment des machines de l'écluse est en partie écroulé et les portes de l'écluse ne peuvent être remises en marche mécaniquement avant le soir. Un chaland est coulé dans le canal, et de nombreuses voies ferrées sont détruites, mais l'objectif principal : l'écluse, est intacte.

Pour empêcher le retour de pareille surprise, par la suite, quand le temps est bouché, les grands troyeurs sont envoyés en avant-garde peu avant le lever du jour.

19 mai : raid aérien sur Sas van Gent.

20 mai : attaque aérienne de deux A.Bootes à Zeebrugge.

28 mai : 30 bombes tombent près de la See Flu Sta II pendant la nuit.

30 mai : 6 appareils alliés bombardent la See Flu Sta II pendant la nuit ainsi que WENDUINE et St. ANDRIES.

31 mai : le môle de ZEEBRUGGE à nouveau visé.

1 juin : Vers 23.00 bombardement aérien du quartier du phare à OOSTENDE. 7 bombes endommagent 120 maisons et en détruisent 7. Trois civils tués et 6 blessés.

3, 4 et 5 juin : raid aérien sur BRUGGE.

4 juin : aérodrome d'Ingelmunster est visé.

5 juin : Violent bombardement naval d'OOSTENDE par les monitors « EREBUS » et « TERROR » escortés par un nombre imposant de destroyers, dragueurs de mines et vedettes. 115 obus de gros calibre tombent sur Oostende. Les batteries côtières ainsi que TIRPITZ et HINDENBURG. La batterie DEUTSCHLAND ouvre le feu pour la première fois. Britanniques et Allemands se protègent par du brouillard artificiel. Les Britanniques ne souffrent aucune perte. Il n'en va pas de même à OOSTENDE. Les UC.70, le vapeur M.3, une drague et deux chalands sont coulés. Les Zerstorers S.55, le torp. A.13, UC.16 et UB.38 sont endommagés. Une nouvelle étrave en construction sur cale pour le G.41 est détruite. Le bassin de l'arsenal, ainsi que l'écluse et la gare maritime sont touchés. En ville, 3 civils sont tués et 3 blessés.

Suite à une canonnade entendue en direction nord (combat entre les S.15 et S.20 et des destroyers britanniques), vers 0400, le secteur est mis en état d'alerte. Une importante concentration alliée a été observée près du banc de Middelkerke. Vers 04.30, le premier obus tombe devant OOSTENDE, et le tir s'allongeant progressivement atteint les ateliers de l'arsenal, le bassin de la marine ainsi que la gare maritime, et le bassin de pêche.

Aux ateliers, et dans le bassin de la marine, 16 obus ont fait un véritable désastre. Le sous-marin UC.70, deux chalands, une drague, un vapeur M.3 et deux barques de pêche sont coulés, tandis que le Zers. S.55, le torp. A.13 et le sous-marin UC.16 sont avariés. Une nouvelle étrave en construction sur une cale, étrave prévue pour le G.41 est détruite. Les ateliers de chaudronnerie sont également détruits. Des pièces de machine ont été lancées si loin que l'on en retrouve au Yacht-Club. L'écluse du bassin de la marine est fortement avariée. Près de l'estacade un dragueur et deux chalands sont coulés. Ce n'est qu'à 05.28 et 05.36 respectivement que les batteries TIRPITZ et DEUTCHLAND peuvent ouvrir le feu en direction des Alliés qui se trouvent à 24 KM dans le NO d'OOSTENDE, mais le brouillard artificiel les protège.

Dès le début de l'attaque, OOSTENDE a été noyé également dans un brouillard artificiel, obligeant les Britanniques d'interrompre le tir vers 06.00, après avoir tiré 94 obus.

En ville, 3 civils sont tués et 3 sont blessés. Le commandant du UC.70, LV FURBRINGEN fut bien étonné le matin du 5 juin, quand son ordonnance vint le réveiller brusquement pour lui annoncer que son bâtiment était coulé. Rentré la veille d'une croisière, FURBRINGEN avait laissé son submersible à OOSTENDE aux fins de réparations, et était comme de coutume allé à BRUGGE avec son équipage pour se reposer, ne laissant à bord que 4 hommes pour la garde ainsi que le chef mécanicien. Il se rendit à OOSTENDE avec le chef de flottille et ne put apercevoir que le kiosque qui dépassait à la surface. Les hommes de garde qui s'étaient réfugiés dans un abri à terre ne furent pas atteints. Le UC.70 fut relevé par la suite et réparé à BRUGGE. Egalement le 5 juin, un raid aérien eut lieu sur OOSTENDE près de la centrale électrique et les rues Wellington, des Sports et F. Musin ne furent pas épargnées. BRUGGE fut également bombardé le même jour.

17 juin : pendant un raid sur l'arsenal de BRUGGE et sur ZEEBRUGGE le UB.20 fut légèrement avarié.

23 juin : l'arsenal de BRUGGE à nouveau visé.

27 juin : OOSTENDE est bombardé par une batterie de gros calibre située à terre. 8 obus tombent sur le port et l'arsenal. Ce même canon est alors bombardé par une batterie de 15 cm de la Marine Division II.

Durant la nuit du 2 au 3 juillet, le Zers. S.53 est fortement avarié par coup direct. Il sera remorqué à GENT pour réparations et ne reprendra du service qu'en janvier 1918.

Nuit de 11 au 12 juillet : raids aériens sur BERNEM, ISEGHEM et INGELMUNSTER.

Les 12 en 13 juillet : raid aérien sur OOSTENDE ; 11 bombes sur SAS-SLYKENS. Plusieurs maisons sérieusement endommagées.

14 juillet, le quartier du phare à OOSTENDE est visé. Plusieurs civils blessés et des maisons avariées.

16 juillet à 0200 : 8 bombes sur OOSTENDE. L'arsenal de BRUGGE et ZEEBRUGGE sont visés également.

25 juillet : les Allemands aperçoivent de nombreux

bâtiments alliés devant la côte. L'Amiral BACON est occupé à remettre en place le barrage de la côte belge. Les zest. G.91 et S.55 en patrouille comptent des monitors, deux croiseurs et une quarantaine de bâtiments légers. Ils donnent l'alarme. TIRPITZ les prend sous son feu. La Z. Flot. sort de ZEEBRUGGE aux fins d'attaquer les nombreux bâtiments auxiliaires, mais doit se replier sous le tir des monitors. La nuit suivante les dragueurs de mines escortés par des zerstorers recommencent le travail de destruction du barrage aussitôt le départ des monitors. Cette fois, les Allemands tâchent de récupérer le matériel anglais tel que filins, isolants etc., dont la pénurie se fait, fortement sentir.

5 août : le village de LOMBARDSIJDE et la batterie OLDENBURG sont la cible de l'aviation alliée.

10 août : OOSTENDE, le dépôt d'artillerie de STEENBRUGGE et la batterie TIRPITZ sont visés par l'aviation.

16 août : raid aérien sur OOSTENDE. Le dragueur A.13 est coulé et deux marins sont blessés. La See Flu Sta. Il reçoit 6 bombes et il y a quelques blessés en ville.

18 août : l'écluse de ZEEBRUGGE est bombardée.

Les 19 et 20 août BRUGGE est bombardée ainsi que le dépôt d'artillerie de STEENBRUGGE.

21 août : nouveau bombardement naval d'OOSTENDE et de TIRPITZ par le monitor « EREBUS ». L'émission de brouillard artificiel ainsi que le tir des batteries DEUTSCHLAND et TIRPITZ obligent les Alliés à se retirer.

22 août : Attaque à la torpille en direction du môle de Zeebrugge. Le torp. A.44 est avarié. Une torpille explose à 10 m du Zers. V.68 vers 0400 et une seconde s'échoue sur la plage devant la batterie AUGUSTA. Hydr. 1245 est pris sous le feu d'une vedette Brit. et doit faire un emerrissage de fortune devant MIDDELKERKE. Il sera remorqué à OOSTENDE.

Durant la nuit du 25 au 26 août, l'arsenal de BRUGGE est bombardé.

27 août : raid sur aérodrome de JABBEKE.

31 août : batterie DEUTSCHLAND reçoit 5 bombes, aucun dégât.

1er septembre : arsenal de BRUGGE et dépôt d'artillerie de STEENBRUGGE sont visés.

3 septembre : 50 bombes sur arsenal de BRUGGE. UB.54 et A.49 légèrement avariés. Le A.39 plus sérieusement atteint. A OOSTENDE le quartier du phare reçoit 12 bombes en deux raids. La gare maritime et l'arsenal reçoivent leur part. 4 civils sont tués et 6 sont blessés. 18 chevaux tués.

4 septembre : Les bombardements sont effectués maintenant par de véritables petites escadres comprenant environ une vingtaine d'appareils. Dans la nuit du 3 au 4, la ville de BRUGGE et l'arsenal sont violemment bombardés, occasionnant la mort de 15 civils.

Vers midi, 17 avions sont à nouveau au dessus de BRUGGE et lâchent 20 bombes sur l'arsenal. Plusieurs marins sont blessés. Le soir du 4, 15 grands avions lâchent 60 bombes sur le port de

BRUGGE. Les Zers. S.18 et S.54 sont touchés par des éclats. Deux bombes touchent l'arsenal, incendiant un atelier. A OOSTENDE l'arsenal reçoit deux bombes.

Un monitor tire quelques coups qui tombent entre les batteries TIRPITZ et OLDENBURG. TIRPITZ répond aussitôt, mais elle a un tué et deux blessés. OOSTENDE est pris sous le tir d'une batterie terrestre de 34 CM. Cette fois les dégâts aux chantiers navals sont peu importants, mais la gare maritime qui était déjà bien abîmée reçoit encore sa part, et de nombreuses maisons en ville sont touchées faisant parmi la population civile un mort et 6 blessés.

5 septembre : vers midi 22 avions bombardent l'arsenal de BRUGGE et le port de BLANKENBERGHE. 1740, OOSTENDE et TIRPITZ sont pris sous le feu d'une batterie terrestre. 28 obus tombent sur l'arsenal et TIRPITZ. L'atelier des machines de l'arsenal et la gare maritime sont atteints. 8 civils tués et 28 blessés. 2 soldats tués et 4 blessés.

9 septembre : WENDUYNE est bombardé. (C'est dans cette station côtière que se trouve le QG de l'Amiral JACOBSEN commandant le secteur côtier).

10 septembre : L'arsenal de BRUGGE à nouveau pris à partie par 10 avions. Les Zers. G.91 et V.70 avariés par éclats. 6 marins et 1 civil blessés. Dans la soirée nouvelle attaque sur les arsenaux de BRUGGE et d'OOSTENDE.

11 septembre : Arsenal et port de BRUGGE bombardés. La batterie POMMERN reçoit 6 obus tirés par une batterie terrestre.

12 septembre : 20 avions lancent 40 bombes sur le môle et l'écluse de ZEEBRUGGE. La machinerie de l'écluse, une drague et des câbles électriques sont avariés. Un blessé grave et 2 légers.

14 septembre : Vers 1600, bombardement de ZEEBRUGGE sans dégâts.

15 septembre : Devant OOSTENDE, le groupe de pêcheurs belges et le navire qui les garde sont attaqués par 25 bombes. Pas de dégâts.

16 septembre : Deux maisons endommagées à OOSTENDE.

17 septembre : Un avion mitraille l'estacade et la plage d'OOSTENDE. La DCA, ainsi que le navire de garde W.2 l'abattent. Les pilotes sont tués.

21 septembre : Arsenal d'OOSTENDE bombardé. Pas de dégâts.

22 septembre : Bombardement aérien de l'arsenal d'OOSTENDE (4 bombes).

Le monitor «TERROR» est à nouveau devant la côte et commence le bombardement de l'arsenal vers 0630. Accompagné d'une forte escorte navale et aérienne, il se tient à 25 KM. les avions allemands d'observation des batteries «TIRPITZ» et «DEUTSCHLAND» sont abattus avant d'avoir pu transmettre des données. Elles doivent régler leur tir suivant les données transmises par le groupe de repérage par le son. Le tir allié cesse vers 0815, le monitor devant se retirer sous le feu de «TIRPITZ». 36 obus sont tombés sur OOSTENDE et la population est à nouveau fortement éprouvée (7 tués et 19 blessés) 15 obus ont atteint l'arsenal. Plusieurs ateliers sont détruits ainsi que des abris ; le dock flottant sur lequel se trouvent les torp.

A.13 et A.45 en réparation est coulé, ainsi que le vapeur «ALICE» et une drague.

Comme à chaque bombardement, toutes les unités dans le port ont appareillé et mouillent devant la côte pour se mettre à l'abri. Cette fois, ils sont attaqués par une escadrille aérienne un grand torpilleur et un chalutier sont avariés. En ville, l'église St. Pierre est touchée.

23 septembre : A 1030 quelques bombes sur OOSTENDE.

24 septembre : Le môle de ZEEBRUGGE reçoit 4 bombes.

La batterie «POMMERN» est visée par une batterie terrestre et reçoit 36 obus.

25 septembre : Le monitor «TERROR» tire 30 obus sur OOSTENDE, principalement sur l'arsenal et les ateliers de la firme SMIS dans le bassin d'évolution. Mais depuis la veille, tout le matériel qui s'y trouvait avait été transporté à BRUGGE. Tout le matériel de l'arsenal et d'autres chantiers seront également transférés à BRUGGE et GENT. Seules, de petites réparations seront encore effectuées à OOSTENDE. L'arsenal a beaucoup souffert de ce bombardement. Les batteries «DEUTSCHLAND» et «TIRPITZ» ont répondu au tir allié.

27 septembre : Entre 20.00 et 21.00 38 bombes sont larguées sur BRUGGE et ZEEBRUGGE. GENT n'est non plus épargné.

10 obus sont tombés sur la ville, tuant 16 civils et 6 soldats et blessant gravement 24 civils. 9 maisons sont détruites et de nombreuses sont endommagées.

28 septembre : A 1400 50 bombes tombent sur BRUGGE et ZEEBRUGGE. Deux embarcations et une grue atteintes.

30 septembre : durant la nuit, 18 avions bombardent ZEEBRUGGE. Les câbles électriques de l'écluse sont avariés et peuvent être réparés après quelques heures.

OOSTENDE est bombardé par une batterie terrestre.

1er octobre : GENT, OOSTENDE et ZEEBRUGGE sont à nouveau bombardés par l'aviation alliée.

2 octobre : idem, plus batterie «DEUTSCHLAND». Les Allemands ont remarqué que par l'observation aérienne de nuit, le brouillard artificiel marque plus une cible, aussi décident-ils de ne plus utiliser cette protection pendant l'obscurité.

5 octobre : MIDDELKERKE est bombardé.

7 octobre : c'est au tour d'ISEGHEM.

14 octobre : Bombardement du port de BRUGGE. 1 civil tué et 7 marins blessés.

15 octobre : Violent bombardement de BRUGGE et de son arsenal par 10 grands avions. Pas de dégât aux installations navales, mais 12 maisons détruites, 16 civils tués et 20 gravement blessés.

20 octobre : léger bombardement naval d'OOSTENDE par les monitors. Le TERROR reçoit une torpille. A terre, un magasin, dépôt de munition est détruit. Un petit navire est coulé et deux sont avariés. Raid aérien sur ICHTEGEM et WIJNEGHEM.

21 octobre : Le monitor « MARECHAL SOULT » tire 20 obus sur « TIRPITZ » et vers minuit, la batterie « AACHEN » est bombardée. 15 avions effectuent un raid sur WENDUYNE, NIEUWMUNSTER, VLISSEGHEM et HOUTHAVE, en tout une quarantaine de bombes. Pas de dégât aux installations militaires, mais une femme et son enfant tués et un enfant blessé.

22 octobre : Raid aérien sur le môle de ZEEBRUGGE. 30 bombes dont 4 atteignent le môle. 3 marins blessés.

8 avions bombardent OOSTENDE. 3 soldats tués et 9 civils blessés. Une bombe tombe sur la Conscience Plein et une près du Palace.

27 octobre : Quelques bombes sur KNOCKE.

28 octobre : Raid aérien de nuit sur GISTEL, SNELLEGHEN et VAERSENAER. 7 soldats tués.

29 octobre : Raid sur VAERSENAER.

3 novembre : Bombardement aérien sur OOSTENDE. Un dépôt de munitions explose. 3 civils et 8 soldats sont tués, et 7 civils blessés.

6 novembre : 4 bombes sur GISTEL et deux sur STEENBRUGGE.

9 novembre : 6 avions bombardent l'arsenal de BRUGGE entre 2200 et 2400, 18 bombes détruisent 2 maisons et tuent 1 soldat et 2 civils. 3 soldats blessés.

13 novembre : 30 bombes sur VLISSEGHEM.

4 décembre : Bombardement nocturne de MIDDEKERKE et ZEVECOOTE.

5 décembre : 4 bombes sur port et arsenal de BRUGGE. Zers. V.47 touché dans la chaufferie.

6 décembre : Raid sur aérodrome de UITKERKE.

8 décembre : Raid sur AERTYKE.

10 décembre : 10 avions bombardent l'aérodrome de VARSENAERE.

Attaque de nuit sur BRUGGE, HOUTHAVE et NIEUWMUNSTER.

11 décembre : attaque de nuit sur ICHTEGHEM.

18 décembre : fort bombardement sur la gare et le dépôt d'artillerie de BRUGGE. Voies ferrées endommagées. Le trafic entre cette ville et GENT interrompu pendant quelques heures.

19 décembre : Bombardement aérien sur OOSTENDE. Les monitors tirent sur les batteries PREUZEN, DEUTSCHLAND. PREUZEN et TIRPITZ répondent.

24 décembre : Dernier raid aérien de l'année sur BRUGGE, qui est attaqué par 8 avions. 60 bombes sur arsenal et dépôts d'artillerie de munitions. Deux chalands à ciment coulés dans le canal BRUGGE-OOSTENDE.

Les U Flottilles.

C'est en 1917 que la U Flottille comprendra le plus grand nombre de sous-marins, 38 unités en mars. 22 U-Bootes sont attachés à la flottille des Flandres en janvier :

Série UB.I : UB.6, 10, 16, 17 et UB.12 en transformation en mouilleur de mines.

Série UB.II : UB.23, 37, 38, 40.

Série UC.I : UC.11.

Série UC.16 : UC.16, 17, 18, 21, 23, 26, 39, 46, 47, 48, 61, 62, 65, 66, 69, 70, 71 et 72.

Les types des séries UB.I et UC.I.

En 1917 la situation des sous-marins des Flandres était :

	en mer	à la base	en arsenal	total	pertes
janvier	3	18	1	22	1
février	9	22	2	33	2
mars	3	33	2	38	1
avril	8	24	3	35	—
mai	11	22	2	35	4
juin	13	16	4	33	1
juillet	11	19	7	37	4
août	9	22	4	35	1
septembre	16	19	2	37	3
octobre	7	27	1	35	3
novembre	11	20	5	36	3
décembre	17	12	5	34	4

27

ACTIVITÉ DES SOUS-MARINS EN PARTANCE DES PORTS BELGES

1 janvier : UB.12 est en transformation en mouilleur de mines de décembre 1916 à janvier 1917.

UB.39 Vap.Bri. « HOLLY BRANCH » 3568t + T. sortie W. Manche.

UB.39 Vap.Fr. « LÉON » 652t + T. sortie W. Manche. Vap.Bri. « SUSSEX » M.Bar.177 (1916) mais s'échoue sur plage.

2 janvier : — Dep.UB.23, UB.37 (EV GUNTHER) qui ne revient plus.

Vap.Bri. « CARLYLE » 466t + T.UB.39.

Vap.Nor. « ELLIK » 603t + T.UB.18.

Vap.Nor. « BESTIK » 2L85t + T.UB.18.

3 janvier : — Ret.UB.46. vers Canal de Bristol.

BP.Fra. « Jeanne », « Mathilde », « St. Jacques », « Pierre le Grand », « Columbia », « Diamant de la Couronne I », « Formidable », « Honneur et Dévouement », « Marie-Henrienne », « Diamant de la Couronne II », « La Pensée », « Petit Emile », « Richelieu », « St. Paul », « Père Monfort », de 25 à 40t + C.UB.39. près La Rochelle.

Vap.Nor. « HELGON » 1806t + C.UB.39 près La Rochelle.

4 janvier : — Vap.Dan. « NAESBORG » 1547t + T.UB.18.

BP.Fra. « GABRIELLE FRANCOISE » 37t + C.UB.39.

5 janvier : — Dep.UB.1, UB.6, UB.40 pour HOOFDEN. Vap.Bri. « ALLIE » 1127t et Vap.Nor. « MARKLAND » 1627t + C.UB.39.

Vap.Dan. « DANEVIRKE » 1431t + T.UB.18.

Vap.Nor. « ASTA » 573t. + C.UB.37 Manche.

6 janvier : — Dep.UB.4 et UB.11. Hoofden.

UB.6 Bar.2 Ouest North Goodwin LS.

UB.11 Bar.1 Est du Shipwash.

UB.1 Bar.3 entre Gravelines et Calais.

UB.4 Bar. 4 Nord d'Aldborough Napes.

7 janvier : — Ret.UB.1, UB.4, UB.6, UB.11.

Tra.Bri. « DONSIDE » 182t + M.Bar.172 (1916) UB.4.

Vap.Nor. « HANSI » 1143t + T.UB.37.
Vol.Bri. « BRENDA » + C.UB.23 près Beachy Head.

8 janvier : — Dri.Bri. « CAPE COLONY » 82t + M. Bar.1 UC.11.

9 janvier : — Ret.UB.18, UB.40.
Vap.Sue. « FERNUBRO » 1440t + M.Bar.155 (1916) UC.19.

10 janvier : — Vap.Dan. « TUBORG » 2043t + UB.37.

11 janvier : — Ret.UB.39.
Dep.UB.38 (Manche et canal St. Georges), UC.18.
Vap.Nor. « OLE BULL » 1640t + M.Bar.155 (1916) UC.19.

12 janvier : — UB.23 attaqué par Q.Ship.Bri. et est avarié.
Voi.Fr. « St. Machel » 395t + C. UC.18.
Ordre arrive de l'Amirauté allemande de commencer la guerre sous-marine sans restriction à partir du 1er février.

13 janvier : — Dep.UC.1.
UB.23 s'échoue sur pointe Sud des Goodwins mais peut se dégager.
Vap.Bri. « TOFTWOOD » 3082t + C. UC.18.

14 janvier : — Dep.UC.6, UC.11.
UB.37 + 50°07 N 1°47 O. E.V. P. GÜNTHER +, par Q.Ship.Bri. « Q.7 PENSUST » au canon.
UB.23 avarié le 12-1-17 entre dans les eaux hollandaises mais est autorisé à les quitter.
UC.6 Bar.5 dans Queens Channel.
UC.11 Bar 6 près Sunk LS.
UC.1 Bar.8 devant Gravelines.
UC.18 Bar.11 et 11a dans Chenal du Four (près Brest)
UC.18 Bar 11b dans chenal Ile de Sein.
Vap.Dan « NORMA » 1937t + T.UB.37.
Vap.Bri. « MARTIN » 190At + C.UC.18.

15 janvier : — Ret.UC.1, UC.6, UC.11 et UB.23 avarié.
Dep.UC.4, UC.16.
UC.4 Bar 7 SE. Aldborough Napes.
UC.18 Bar 11c N. Belle Ile.
Voi.Fr. « INDEPENDANT » 153t + C.UB.38.
Voi.Fr. « BERNADETTE » 128t + C.UC.18.
Vap.Nor. « OTTO » 402t + C.UC.18.
Vap.Bri. « Port NICHOLSON » 8418t + M.Bar.8 UC.1.

16 janvier : — Ret.UC 4..
Dep.UC.16.
Vap.Esp. « MANUEL » 2419t + UB.38.
Vap.Nor. « City of TEMPICO » 1513t + C.UC.18.

17 janvier : — Dep.UC.21.
UC.16 Bar.12, 12a et b. E. du Royal Sovereign LS.
UC.16 Bar.12c près Owers LS.
Voi.Fr. « Jeune FRANCE » 126t + C.UC.18.
Vap.Esp. « VOLLE » 2365t + C.UC.18.

18 janvier : Dep.UC.17.
— Des.Bri. « FERRER » 760 tx UC.21 dans la Manche, pris en remorque est sauvé.
UC.17 pris dans filets devant DOVER mais parvient à s'en dégager.
— Vap.Nor. « ASP » 1759 Tx + C.UB.38.
— Vap.Dan. « DAGMAR » 768 Tx + M.Bar.7 (UC.4).
— Vap.Ita. « TAORMIN » 2457 Tx + C.UC.16 Manche.
— Voi.Fr. « LOUISE » 101 Tx + C.UC.18.
— Voi.Fr. « LOUIS-JOSEPH » 197 Tx + C.UC.18.

19 janvier : — Dep.UC.6.
— UC.6 Bar.9 près N. FORELAND.
— Vap.Bri. « LILIAN H. » 467 Tx + T.UB.38.
— Vap.Nor. « REINUNGA » 1147 Tx + C.UC.16.
— Vap.Nor. « ANNA » 1237 Tx + C.UC.16.
— Vap.Nor. « THERESDAL » 1762 Tx + C.UC.16.
— Vap.Uru. « PARAHYGA » 2537 Tx + C.UC.18.
— Vap.Dan. « KLAMPENBORG » 1785 Tx + C.UC.18.
— Voi.Fr. « JOSEPH-ROSALIE » 138 Tx + C.UC.21.
— Vap.Nor. « MARIETTA di GIORGIO » 989 Tx + C.UC.21.
— Vap.Bri. « TREMEADOW » 3652 Tx + C.UC.21.

20 janvier : — Ret.UC.6.
— UC.17 Bar.12a devant PORTLAND.
— Tra.Bri. « COMET » 177 Tx + M.Bar.7 (UC.4)
— Voi.Dan. « STANDARD » 217 Tx + C.UC.17.
— Vap.Jap. « KISIGAT MARU » 2588 Tx + UC.21.
— Vap.Nor. « JOTUNFJELL » 2622 Tx.T.UC.21 mais regagne port.

21 janvier : — UC.21 Bar.14a devant St. NAZAIRE.
— UC.17 Bar.13b devant DARTMOUTH.
— UC.17 Bar.13c devant PLYMOUTH.
— Voi.Fr. « COURONNE » 169 Tx + C.UC.16.
Voi.Fr. « La VICTOIRE » 290 Tx + C.UC.21.
Voi.Fr. « LEONTINE » 124 Tx + C.UC.21.
Voi.Fr. « St. PIERRE » 277 Tx + C.UC.21.

22 janvier : — Dep.UC.4.
— UC.17 Bar.13a devant FALMOUTH.
— UC.21 Bar.14b devant GIRONDE.
Voi.Fr. « AURELIE » 88 Tx + C.UC.18.
Voi.Sue. « O.A. BRODIN » 1996 Tx + UC.17
Voi.Fr. « GAULOIS » 75 Tx + C.UC.17.
Voi.Fr. « PRECURSEUR » 364 Tx + C.UC.21.
Voi.Fr. « BEARNAIS » 149 Tx + C.UC.21.
Voi.Gre. « STENEMACHOS » 1077 Tx + C.UC.21.

23 janvier : — Dep.UC.1, UC.6, UC.11.
— Arr.Zeb.UC.47 E.V. HUNDIUS.
UC.4 Bar.15 S. du CORTON LC (Yarmouth).
UC.11 Bar.16 E. du SHIPWASH LS.
UC.1 Bar.17 devant GRAVELINES.
Vap.Bel. EGYPT 2412 Tx + UC.17.
Voi.Fr. « ORPHELIA » 159 Tx + UC.17.

24 janvier : — Ret.UC.1, UC.4, UC.6, UC.38.
— UC.18 collision avec Des.Bri. dans la Manche, sans résultat.
— Vap.Fr. « QUEBEC » 3257 Tx + M.Bar.14b (UC.21).
Voi.Dan « VEGA » 195 Tx + C.UC.21.
Vap.DDan. « DAN » 1869 Tx + C.UC.21.
Côte Pilote Fr. « MARIE 3 » + C.UC.21.
BP.Fr. « GLADIATEUR » 23 Tx + C.UC.21.
BP.Fr. « LOIRE III » 27 Tx + C.UC.21.

25 janvier : — Ret.UC.11, UC.18, UB.38.
— Dep.UC.26, UC.47 et UC.46 (EV. MOECKE) Manche, ne vient plus.
— Vap.Nor. « MYRDAL » 2632 Tx + C.UC.21.

27 janvier : — UC.28 Bar 18 près INNER DOWSING L.S. de HUMBER.

28 janvier : — UC.47 Bar.19 (en trois groupes) S. de FLAMBOROUGH HEAD.
— Vap.Nor. « ARGO » + M.Bar.18 (UC.28).
— Vap.Nor. « HEIMLAND » 506 Tx + M.Bar.18 (UC.28).

29 janvier : — Ret.UC.21, UC.26.

30 janvier : — Ret.UC.47.

— Dep.UB.18, UB.39.

31 janvier : — Dep.UC.1, UC.4.

— Vap.Nor. « MODIVA » 1276 Tx + M.Bar.19 (UC.47).

1 février : — Commencement de la guerre sous-marine sans restrictions.

— Dep.UB.23.

— Ret.UC.16 et UC.17.

— UC.1 Bar.20 devant HELWETT Channel.

— UC.4 Bar.21 N. du SHIPWASH LS.

— UC.11 Bar.22 E du SHIPWASH LS.

— Tra.Bri. « HOLDENE » 274 Tx + M.Bar.22 (UC.11).

Voi.Bri. « WELLHOME » 89 Tx + exp.UB.18.

Vap.Hol. « GAMMA » 2115 Tx + UC.46.

Vap.Hol. « EPSILON » 3211 Tx + M.Bar.13 (UC.17).

Vap.Nor. « PORTIA » 1127 Tx + M.Bar.19 (UC.47).

Vap.Fr. « SAINTE HELENE » 2128 Tx + M.Bar.14b (UC.21).

2 février : — Ret.UC.1, UC.4.

— Dep.UC.26.

— UC.6 Bar.23 N. de bouée ELBOW.

— Vap.Fr. « GABRIELLE » 1410 Tx + T.UB.23.

— Voi.Bri. « ISLE of ARRAN » 1918 Tx + UC.46 ouest SCILLY.

3 février : — Dep.UB.40.

— UC.26 Bar.24 et 24a devant BOULOGNE.

— Vap.Dan. « LARS KRUSE » 1460 Tx + T.UB.18.

— Voi.Fr. « GOELAND » 253 Tx + exp. UB.18.

— Voi.Fr. « CONSTANCE » 83 Tx + exp. UB.18.

— Voi.Fr. « St. MARIE » 61 Tx + exp. UB.18.

4 février : — Dep. UC.65.

— UC.26 Bar.25 devant CHERBOURG.

— Vap.Bri. « DAUNTLEY » 2157 Tx + C.UB.39 entre Bordeaux et Bayonne.

— Vap.Rus. « CERERA » 3512 Tx + T.UB.18.

— Voi.Fr. « MARTHE » 154 Tx + Exp.UC.46 SE SCILLY.

5 février : — UC.26 Bar.26 devant LE HAVRE.

Vap.Bri. « ARGYLSHIRE » 1209 Tx T UC.46 S de START POINT mais peut entrer au port.

— Cha.Fr. « YVONNE » 123 Tx + exp.UB.39.

Pech.Bri. « ESMERALD » 57 Tx + exp.UB.40.

Pech.Bel. « ANNA PROSPER » 32 Tx + exp.UB.40.

6 février : — Dep.UC.47, UC.65 (Manche, Bristol et St. Georges).

— UB.12 Bar.27 NO de GRAVELINES. (UB.12 vient d'être transformé en mouilleur de mines).

— Tra.Bri. « LONGSET » 275 Tx + M du UC.46 dans canal de BRISTOL (probablement).

— Pat.Fr. « ROELLA » 277 Tx + M.Bar.26 (UC.26).

— UC.26 qui effectue attaque à la torpille sur un Vap. est abordé par paddler Bri. « MONA'S QUEEN ». Le SM doit rentrer avec forte avarie à l'avant.

7 février : — Dep.UC.39 pour Hoofden et côte E.GB. — UC.47 Bar.28 et 28a près DUNGENESS et ROYAL SOVEREIGN.

— Vap.Nor. « HANS KIND » 2766 Tx + C.UC.39 près N. HINDER.

8 janvier : — Ret.UB.40 et UC.26 (avarié le 6).

— Dep.UC.21, UB.38.

— UC.46 (EV. MOECKE) + abordé par Des.Bri. « LIBERTY » dans le Pas de CALAIS 51°07,5 N 1°38 E. Pas de survivants.

— UC.39 (EV. EHRENTAUT) + attaqué au canon à l'E. de HUMBER par Des.Bri. « THRASHER ». Cdt et 6 hommes tués. SM. pris en remorque par Des. Bri. « THISHER » mais coule.

15 hommes de l'équipage faits prisonniers.

8 février : — Des.Bri. « GHURKA » + M Bar.28a (UC.47).

— Vap.Bri. « HONNA LARSEN » 1311 Tx + exp. UC.39.

— Vap.Nor. « IDA » 1172 Tx + exp. UC.39.

— Vap.Bri. « LULLINGTON » 2816 Tx + M Bar.28a (UC.47).

— Voi.Bri. « MARY ANN » 17 Tx + exp. UC.65.

— Voi.Fr. « Guillaume TELL » 147 Tx + exp. UC.65.

9 février : — UC.65 Bar.29, 29a et b devant MILFORD HAVEN.

10 février : — Dep.UC.36 côte E. de GB et UC.66 Manche et côte Ouest Fr.

— UC.6 Bar.30 N.O. ELBOW B.

— UC.11 Bar.31 entre INNER GABBARD et SHIPWASH.

— UC.6 abat avion Fr. « EBH.412 ». Occupants faits prisonniers et avion détruit, devant embouchure TAMISE.

— Vap.Bri. « BEECHTREE » 1277 Tx + UC.21 près START POINT.

— Vap.Bri. « JAPANESE PRINCE » 4876 Tx + UC.47 SO SCILLY.

— Vap.Bri. « SALLAGH » 325 Tx + exp. UC.65 Canal St GEORGES.

11 février : — Ret.UB.18.

— UB.12 Bar.33 NO GRAVELINES.

— Vap.Nor. « DALMATA » 1865 Tx + exp. UB.38 S. SCILLY.

— Vap.Nor. « DERMES » 738 Tx + UC.21 N. OUES-SANT.

— Vap.Fr. « RANCAGUA » 2729 Tx + UB.39.

— Vap.Gre. « AGHIOS SPYRIDON » 1618 Tx + T. UC.47 N. SCILLY.

— Vap.Gre. « BASILISSA OLGA » 1400 Tx + exp. UC.66 près BEACHY DEAD.

— Vap.Bri. « OLIVA » 242 Tx + exp. UC.65.

— Vap.Bri. « VOLTAIRE » 409 Tx + exp. UC.65.

— Vap.Bri. « LYCIA » 2715 Tx + exp. UC.65.

— Vap.Bri. « WOODFIELD » 4300 Tx T et échoué sur plage près BEACHY HEAD.

— Voi.Bri. « ADA » 186 Tx + C UC.66 SO Ile de WIGHT.

12 février : — UC.21 Bar.34 entre BELLE ILE et St NAZAIRE.

— UC.66 attaqué par zeppelin au moment où il arraisonne un vap.Nor.

— Vap.Bri. « AFRIC » 11999 Tx + T et C UC.66 près EDDYSTONE.

— Vap.Bri. « LUCENT » 1409 Tx + C UC.66 près EDDYSTONE.

— Vap.Bri. « FORELAND » 1960 Tx + M Bar.31 (UC.11).

— Vap.Bri. « ZINNIA » 6288 Tx T UC.65 mais peut être remorqué.

— Voi.Bri. « BRIFFONS » 60 Tx + exp. UC.47 TREVOSE HEAD.

— Vap.Nar. « NORDCAP » 322 Tx + exp. UC.21.

— Vap.Nar. « WEST » 378 Tx + UC.36.

13 février : — Ret.UB.39.

— Dep.UB.10.

— Tra.Bri. « SISTERS MELVILLE » 260 Tx + M Bar.22 UC.4.

— Vap.Bri. « F.D. LAMBERT » 2195 Tx + M Bar. 28a UC.47.
 — Vap.Nor. « PROGRESSO » 1620 Tx + exp. UC.21.
 — Voi.Bri. « FRIENDSHIP » 37 Tx + exp. UC.65 canal St GEORGES.
 — Voi.Bri. « ZIRCON » 48 Tx + exp. UC.65 canal St GEORGES.

14 février : — UC.21 Bar.35 et 35a entrée GIRONDE. Ret. UB.39, dep. UC.1.
 — Vap.Bri. « MARIE LEONARD » 1466 Tx + M Bar. 31 UC.11.
 — Vap.Bri. « YNIBOWEN HEAD » 3050 Tx + M Bar. 29b UC.65.
 — Vap.Bri. « LANGSCAR » 2777 Tx + exp. UC.21. Devant GIRONDE.
 — Vap.Bri. « FERGA » 791 Tx + exp. UC.65 canal St GEORGES.
 — Vap.Bri. « GREENHOND » 1763 Tx + exp. UC.65 canal St GEORGES.
 — Vap.Bri. « MARGARETA » 375 Tx + exp. UC.65 canal St GEORGES.
 — Vap.Fr. « MAR ADRIATICO » 2410 Tx + UC.21 devant GIRONDE.

15 février : — Ret. UC.36.
 — Dep. UB.40 MANCHE et UC.17 MANCHE.
 — UC.1 Bar.36 S. de LOWESTOFT.
 — Vap.Bri. « MARIAN DAWSON » 2300 Tx + exp. UC.21 SO Ile d'OLERON.
 — Vap.Bri. « RYANITE » 564 Tx + exp. UC.65 canal St GEORGES.
 — Vap.Bri. « ASTON » 1156 Tx + exp. UC.65 canal St GEORGES.
 — BP.Bri. « ALINE » 30 Tx + exp. UC.21 S de GIRONDE.
 — BP.Fr. « DESIRE LOUISE » 30 Tx + C UC.66 devant GIRONDE.
 — BP.Fr. « ALMA JEANNE » 33 Tx + C UC.66 devant GIRONDE.
 — BP.Fr. « ARGOS » 25 Tx + C UC.66 devant GIRONDE.

16 février : — Ret. UC.47 U.C. I.
 — Dep. UC.18 pour côte N de France. UC.6 UC.11.
 — Dep. DE KIEL UB.30 pour FLANDRE.
 — UC.6 Bar.37 E TONGHE LS.
 — UC.11 Bar.38 E SHIPWASH LS.
 — Dep. de KIEL de UB.30 qui n'arrivera pas et sera interné en Hol. le 23.
 — Vap.Fr. « HERMINE » 3972 Tx + exp. UC.17 près BARFLEUR.
 — Vap.Fr. « NIOBE » 1318 Tx + T UC.21 devant LA ROCHELLE.
 — Vap.Bri. « POLLENA » 1209 Tx T UC.21 mais peut entrer à BAYONNE.
 — Vap.Bri. « QUEENSWOOD » 270 Tx + C et exp. UC.65 devant CANAL DE BRISTOL.
 — Vap.Fr. « VILLE DE BAYONNE » 1301 Tx + exp. UC.65 devant CANAL DE BRISTOL.

17 février : — UC.17 Bar.39 près PORTLAND. Ret. UC.6 UC.11.
 — Voi.Fr. « SILENE » 171 Tx + exp. UC.21 près OUESSANT.
 — Vap.Nor. « CABO ESPOTEL » 1254 Tx + exp. UC.21 près OUESSANT.
 — Vap.Hol. « DRIBERGEN » 1884 Tx + exp. UC.66 près OUESSANT.
 — Vap.Hol. « TROMPENBERG » 1607 Tx + exp. UC.66 près OUESSANT.
 — Vap.Hol. « MOTMARSUM » 2213 Tx + exp. UC.66 près OUESSANT.

18 février : — UC.17 Bar.41 près PORTSMOUTH et 41a près PLYMOUTH.
 — Vap.Nor. « THORGNY » 734 Tx + exp. UC.17 près START POINT.
 — Voi.Bri. « TRIUMPH » 46 Tx + exp. UC.21 près START POINT.
 — Voi.Bri. « RETHERTON » 199 Tx + UC.18 S. ANVIL POINT.

19 février : — UC.18 (EV. KIEL) + par Q. SHIP « LADY OLIVE » 49° 15 N 2° 34 O.
 — Tra.Bri. « PICTON CASTLE » 245 Tx + M Bar.41 (UC.17).
 — Pech.Bel. « JUSTINE MARIE » 16 Tx + exp. UC.65 Manche E.
 — Vap.Nor. « STRIM » 724 Tx + exp. UC.65 Manche E.
 — Vap.Bri. « CENTURION » 1828 Tx + exp. UC.17.
 — Vap.Nor. « RUSTENFYELL » 1345 Tx + M Bar.34 (UC.21).
 — Pech.Fr. « VIOLETTE » 36 Tx + exp. UC.65 Manche E.
 — Pech.Fr. « St. LOUIS de GONZAGUE » 53 Tx + exp. UC.65 Manche E.
 — Pech.Fr. « ALICE » 58 Tx + exp. UC.65 Manche E.

20 février : — Ret. UC.21 et UC.65. DEP. UC.4.
 — UC.66 attaqué par O.Ship « PENHURST » 30' S. SCILLIES.
 — Voi.Nor. « FALLS OF ASTON » 1955 Tx + exp. UC.17.

21 février : — Vap.Nor. « ALICE » 709 Tx + exp. UB.40. ENTREE SEINE.
 — UC.4 Bar.40 S. ALDRO NAPES.
 — Vap.Sue. « MANNINGHAM » 1988 Tx + T UC.17.
 — Vap.Nor. Hol. « AMBON » 3598 Tx T UC.66 mais remorqué à PORTLAND.
 — Pech.Bri. « MONARCH » 35 Tx + exp. UC.66 près START POINT.
 — Pech.Bri. « ENERGY » 25 Tx + exp. UC.66 près START POINT.
 — Pech.Bri. « A.C.M. » 28 Tx + exp. UC.66 près START POINT.

22 février : — Ret. UB.38 UC.4.
 — Vap.Nor. « AJAX » 1469 Tx + exp. UC.17.
 — Voi.Fr. « St SAUVEUR » 158 Tx + exp. UC.17.
 — Vap.Bri. « ASHTABULA » 7025 Tx M Bar.30 (UC.6) mais entre port.

23 février : — UB.30 suite avarie Gyro entre dans eaux Hol. près SCHOUWEN BANK LS est interné. RET. UC.66.
 — Vap.Bri. « BELGIER » 4588 Tx + exp. UC.17 O. de BELLE ILE.
 — Vap.Bri. « YSER » 2160 Tx + T UC.17 O. de BELLE ILE.
 — Vap.Nor. « RYLAND » 1824 Tx + exp. UC.17 O. de BELLE ILE.

24 février : — Dep. UC.65 Manche jusqu'à PORTLAND.
 — Vap.Gr. « SALAMIS 995 Tx + exp. UC.17.

25 février : — Dep. UC.16 pour E. Manche.
 — UC.14 Bar.43 devant STANFORD Channel.
 — UC.65 Bar.44 près OWERS LS et 44a près NAB LS.
 — Voi.Hol. « MARIA ABRIANA » 87 Tx + exp. UB.40 devant SEINE.
 — Vap.Nor. « BIDGA » 1858 Tx + exp. UC.65 près OWERS LS.

— Voi.Fr. « KLEBER » 95 Tx + exp.UC.17. près OUESSANT.
— BP.Fr. « St JOSEPH » 42 Tx + exp.UC.65 près DIEPPE.

26 février : — UC.16 Bar.45a près DUNGENESS.
— UC.16 Bar.45 près FOLKESTONE.
— UC.16 Bar.45b près ROYAL SOVEREIGN.
— Tra.Bri. « St. GERMAIN » 307 Tx + M Bar.29b (UC.65).
— Vap.Rus. « TAMMERSFORS » 994 Tx + UB.40. CAP BARFLEUR.
— Voi.Fr. « LE LEMENTIN » 716 Tx + exp.UC.17. O. Manche.
— Voi.Bri. « HANNAH GROASDELL » 151 Tx + M Bar.29b (UC.65).
— Voi.Hol. « ALBERDINA » 184 Tx + exp.UC.65 près ISLE of WIGHT.
— Vap.Bri. « SEA GULL » 115 Tx + M Bar.45 (UC.16).

27 février : — Dep.U.B.18 E. Manche jusqu'ISLE of WIGHT.
— UC.65 Bar.46 près NEEDLES.
— Tra.Bri. « EPADNE » 189 Tx + M Bar.44 (UC.65).
— Voi.Fr. « BRUNETTE » 77 Tx + exp.UC.65 près Cap d'ANTIFERS.

28 février : — Ret.UC.17, UB.40.
— UB.12 Bar.48 NE CALAIS.
— UC.65 combat d'artillerie avec Transport Bri. « HUNTSOPE 2933 ».
— Vap.Nor. « SJOESTAD » 1155 Tx + T. UC.65 devant LE HAVRE.
— Voi.Fr. « MARIE JOSEPH » 192 Tx + exp.UC.65 devant LE HAVRE.
— BP.Fr. « IMMACULEE CONCEPTION » 36 Tx + exp.UB.40 devant BOULOGNE.
— Voi.Bri. « HARRIET WILLIAMS » 157 Tx + UB.18 Manche E.

1 Mars : — Dep.UC.61 HOOFDEN.
— UC.11 Bar.49 près SHIPWASH.
— Vap.Bri. « CHATBURN » 1942 Tx + T UB.18 Manche E.
— Vap.Fr. « EIORNE » 603 Tx + exp.UC.65 près TREPORT.
— Vap. Hopital Bri. « GLENART CASTLE » 6807 Tx M Bar.44 (UC.65) mais peut être remorqué.
— BP.Bel. « DIAMOND GROZ » 29 Tx, Fr. « SEIGNEUR » 57 Tx, « REINE DES ANGES » 47 Tx, « BOUT de ZAN » 13 Tx, « GENERAL RODRIGEZ » 24 Tx, « GERMAINE » 24 Tx, « MONOCEA » 58 Tx, « ELISE II » 50 Tx, « St JOSEPH » 20 Tx, « ND de LOURDES » 57 Tx, « JOSEPH ADOLPHINE » 21 Tx et « Ste FAMILLE » 47 Tx + exp. UC.65 entre BOULOGNE et TREPORT.

2 mars : — Ret.UC.16 et UC.65.
— UC.6 Bar.50 SE SHIPWASH LS.

4 mars : — UB.18 attaquant un vapeur est abordé par ce dernier ; aucun dommage. RET.UB.23.

5 mars : — Ret.UB.18 et UC.61.
— UC.14 Bar.51 SE LOWESTOFT.
— UB.12 Bar.52 devant GRAVELINES.
— Vap.Bri. « COPENHAGEN » 2570 Tx + T UC.61 près N. HINDER.

6 mars : — Dep.UC.21 Manche et côte O. France.
— Dep.UC.47 Canal de BRISTOL et St GEORGES.

7 mars — UC.47 Bar.53 près ROYAL SOVEREIGN.

8 mars : — UC.47 Bar.54 O. de BEACHY HEAD et 54a E OWERS LS.

10 mars : — Dep.UB.6, N. MAAS L.S.
— Dep.UB.18 Manche, UC.16 Manche E., UC.68 pour Manche. UC.66.
— Dep.UC.69 HOOFDEN, UC.70 Manche et côte O. France jusqu'à Gironde.
— Dep.UC.72 Manche.
— UC.6 Bar.55 S SHIPWASH LS.
— Vap.Nor. « ALSJORN » 3459 Tx + T UC.21 N OUESSANT.

11 mars : — Dep.UB.32.
— UC.11 Bar.57 SO Du SHIPWASH LS.
— UC.21 Bar.58 devant St NAZAIRE.
— UC.72 Bar.59 devant PORTLAND.
— UC.16 Bar.60 devant BOULOGNE.
— UC.16 Bar.61 devant DIEPPE.
— Vap.Bri. « KWASIND » 211 Tx + M Bar.56 (UC.4).
— Vap.Bri. « GEORGES E. SAVAGE » 357 Tx + T UC.47 près BENDEEN POINT.
— Vap.Fr. « CHARLES LECOUR » 382 Tx + T UC.47 près BENDEEN POINT.

12 mars : — BP.Bri. « INTER NOS » 59 Tx, « RIVINA » 22 Tx, « LENT LILY » 23 Tx, « GRACIA » 25 Tx, « NELLIE » 60 Tx, « C.A.G. » 56 Tx, « JESSAMINE » 56 Tx, « HAYCINTH » 61 Tx, « ENA » 56 Tx, « PROVERB » 24 Tx + exp.UC.47. Hauteur de TREVOSSE HEAD.
— Dep.UC.48 Manche et S Irlande.
— Dep.UB.36 Hoofden.
— UC.21 avarié à l'AV par hélice d'un vapeur.
— UB.12 Bar.62 devant CALAIS.
— UC.21 Bar.63 et 64 entrée GIRONDE.
— UC.68 Bar.67 et 67a E d'EDDYSTONE.
— UC.6 Bar.76 E du SHIPWASH LS.
— UC.11 Bar.77 NE du SUNK LS.
— UC.6 s'échoue sur RIBBENPLATE devant entrée de la MEUSE est déséchoué par Marine Hollandaise et interné.
— Vap.Bri. « GLYNMEL » 1394 Tx + exp.UC.66 entre CHERBOURG et Ile de WIGHT.
— Vap.Nor. « EINAR JARL » 1849 Tx + exp. UC.66
13 mars : — UC.14 Bar.65 devant LOWESTOFT.
— UC.16 Bar.66 près Cap de la HEVE.
— UC.68 + M (EV DEGETAU) 50°17 N 3°31,5 O. (6' ENE de START POINT).
— Pat.Fr. « ELISABETH » 302 Tx + M Bar.62 (UB.12)
— BP.Bri. « TREF » 34 Tx + C UC.66 près de LANDSEND.
— Vap.Esp. « BIVINA » 3034 Tx + T UC.21 N GIRONDE.
— Vap.Nor. « GIRDA » 1824 Tx + exp.UC.21 N GIRONDE.
— Voi. inconnu + C UC.72.

14 mars : — Ret.UC.69.
— UC.66 Bar.69 côte S. IRLANDE près DAUNT LS.
— UC.66 Bar.69a près OLD HEAD of KINSALE.
— UC.70 Bar.70 près Ile de la CROIX.
— U.C.61 duel d'artillerie près Ile du PILIER.
— Voi.Fr. « MARNE » 200 Tx + C UC.21.
— Vap.Nor. « BLAAMANDEN » 954 Tx + exp.UC.21 devant St NAZAIRE.
— Vap.Bri. « BRIKA » 3549 Tx + T UC.47 canal St GEORGES.
— Vap.Bri. « ORSOVA » 12036 Tx M. Bar.67 (UC.68) peut être sauvé.

INFO RESERVE

OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA FORCE NAVALE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

DIENTSTJAAR 1981 - 1982

A. BEHEERRAAD

Voorzitter :

CPC DEMOULIN G., 15 Permekedreef, 1900 Overijse
P : 02-687.56.47 - B : 014 58.04.11

Vice-Vzt (F) :

CPF BECHET R., 8 Av. A. Bechet, 19500 Kraainem
02-767.77.64

Vice-Vzt (N) :

KVK QUINTELIER Y., 25 Roosbroeckslog, 9110 Gent
091-28.33.87

Sekretaris :

CPC POTHEN F., 17, Av. des Bouleaux,
1950 Kraainem

P : 02-731.03.81 - B : 015-71.20.55

Werving :

LDV VAN CAMPENHOUT R., 9 Ch. des Tombelles
1490 Court St. Etienne

P : 010-61.16.59 - B : 02-735.80.30 uitbr. 5579

Operaties :

KVK QUINTELIER Y.

Penningmeester :

1LV MARLIER M., 12 Av. G. Abeloos, te 10,
1200 Bruxelles

P : 02-771.57.39 - B : 02-771.82.75

Publ. Relat. :

1LZ VANDENBERGH P., 27 Merellaan, 3202 Linden
P : 016-25.61.08 - B : 016-22.35.66

Raadgevers :

CPF PLANCHAR R., 84 Italiëlei, bus 12,
2000 Antwerpen

P : 031 32.69.33 - B : 031-32.04.99

CPF DELGOFFFE V., 6 Kempische Veldweg,
2230 Schilde

P : 031-83.19.25 - B : 031-52.83.11

FKP IROGIE H., Postbus 94, 8400 Oostende
B : 058-41.35.85

FKP VAN LAER A., 11 Korte Klarenstraat, bus 11
2000 Antwerpen

LDV VERLAINE J., 72 rue Mandeville, 4000 Liège
P : 041-52.95.36 - B : 041-33.79.10

VTZ BILLIET A., 255A Beversesteenweg,
8800 Roeselare

P : 051-21.10.33 - B : 056 71.00.01

2VZ VAN GELDER A., 6 Wolfjagerslei,
2200 Borgerhout

P : 031-21.70.56 - B : 031-30.78.30

B. UITVOEREND BUREAU

N1 POTHEN F.

N2 VAN CAMPENHOUT R.

N3 QUINTELIER Y.

N4 MARLIER M.

N5 VANDENBERGH P.

C. VOORZITTERS GEWESTELIJKE AFDELINGEN

ANTWERPEN :

KVK JANSSENS F., Grijsdijk, 2060 Merksem
P : 031-45.42.14 - B : 031-45.96.78

BRABANT :

LDV VAN CAMPENHOUT R.

LIEGE :

CPF MAERTENS de NOORDHOUT C,
P : 041.68.73-94 - B : 041-52.71.40

B : 041.52.71.40

O-VLAAND. :

2VZ DE DECKER J., 57 Steendam, 9000 Gent
P : 091-25.03.41

W-VLAAND. :

FKP ROGIE H.

D. RESERVE-ORGANISMEN

Koördinatie :

CPC DEMOULIN G.

Sekretariaat :

CPC POTHEN F.

Squad 218.2 :

KVK VYNCKE W., 26 Nijverheidstraat, bus 1
8400 Oostende

P : 059-70.89.17 - B : 059.32.08.05

Div. NCSO-R :

KVK STRUMANE R., 62 Postelarenweg, 2400 Mol
P : 014.31.21.54 - B : 014-31.18.01

E. PCR : VERENIGING ROZM, 1200 Brussel : 000-0468749-45

F. NEPTUNUS : Postbus 17, 8400 Oostende

Tel : 059-80.14.02 - Uitbr. 389.

Bank : 280-04007799-12

EXERCICE 1981 - 1982

A. CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président :

CPC DEMOULIN G., 15 Permekedreef, 1900 Overijse
P : 02-687.56.47 - B : 014 58.04.11

Vice-Prés. (F.) :

CPF BECHET R., 8 Av. A. Bechet, 19500 Kraainem
02-767.77.64

Vice-Prés. (N) :

KVK QUINTELIER Y., 25 Roosbroeckslog, 9110 Gent
091-28.33.87

Secrétaire :

CPC POTHEN F., 17, Av. des Bouleaux,
1950 Kraainem

P : 02-731.03.81 - B : 015-71.20.55

Recrutement :

LDV VAN CAMPENHOUT R., 9 Ch. des Tombelles
1490 Court St. Etienne

P : 010-61.16.59 - B : 02-735.80.30 - ext. 5579

Opérations :

KVK QUINTELIER Y.

Trésorier :

1LV MARLIER M., 12 Av. G. Abeloo, te 10,
1200 Bruxelles

P : 02-771.57.39 - B : 02-771.82.75

Relat. Publ. :

1LZ VANDENBERGH P., 27 Merellaan, 3202 Linden

P : 016-25.61.08 - B : 016-22.35.66

Conseillers :

CPF PLANCHAR R., 84 Italiëlei, bus 12,
2000 Antwerpen

P : 031 32.69.33 - B : 031-32.04.99

CPF DELGOFFHE V., 6 Kempische Veldweg,
2230 Schilde

P : 031-83.19.25 - B : 031-52.83.11

FKP ROGIE H., Postbus 94, 8400 Oostende

B : 058-41.35.85

FKP VAN LAER A., 11 Korte Klarenstraat, bus 11
2000 Antwerpen

LDV VERLAINE J., 72 rue Mandeville, 4000 Liège

P : 041-52.95.36 - B : 041-33.79.10

VTZ BILLIET A., 255A Beversesteenweg,
8800 Roeselare

P : 051-21.10.33 - B : 056 71.00.01

2VZ VAN GELDER A., 6 Wolfjagerslei,

2200 Borgerhout

P : 031-21.70.56 - B : 031-30.78.30

B. BUREAU EXECUTIF

N1 POTHEM F.

N2 VAN CAMPENHOUT R.

N3 QUINTELIER Y.

N4 MARLIER M.

N5 VANDENBERGH P.

C. PRESIDENTS SECTIONS LOCALES

ANTWERPEN :

KVK JANSSENS F., Grijdsdijk, 2060 Merksem

P : 031-45.42.14 - B : 031-45.96.78

BRABANT :

LDV VAN CAMPENHOUT R.

LIEGE :

CPF MAERTENS de NOORDHOUT C.,
26 Drève St. Lambert, Beaufays (Chaudfontaine)

P : 041.68.73-94 - B : 041-52.71.40

O-VLAAND. :

2VZ DE DECKER J., 57 Steendam, 9000 Gent

P : 091-25.03.41

W-VLAAND. :

FKP ROGIE H.

D. ORGANISME DE RESERVE

Coordination :

CPC DEMOULIN G.

Secrétariat :

CPC POTHEM F.

Squad 218.2 :

KVK VYNCKE W., 26 Nijverheidstraat, bus 1
8400 Oostende

P : 059-70.89.17 - B : 059.32.08.05

Div. NCSO-R :

KVK STRUMANE R., 62 Postelarenweg, 2400 Mol

P : 014.31.21.54 - B : 014-31.18.01

E. CCP ASSOCIATION ORFN, 1200 Bruxelles :

000-0468749-45

F. NEPTUNUS : Postbus 17, 8400 Oostende.

Tél. : 059-80.14.02 - Ext. 389

Banque : 280-040077912

NATIONALE ACTIVITEITEN - ACTIVITES NATIONALES

XXIIIème CONGRES de l'AOR FN/ZM OOSTENDE, 13 JUIN 1981

Organisé par le FKP. P. ROGIE, Président du RO/ZM
WEST-VLAANDEREN, le programme fut, en tous
points, digne d'éloges.

09 H 15, R-V à la BASE NAVALE d'OOSTENDE :
Café et répartition des Congressistes sur les diffé-
rentes unités. Les O.R. parmi lesquels l'on distinguait
l'Amiral LE BRETON — Président de l'ACORM (FR)
— et le Commander Gerry SELOUS — ROYAL NA-
VAL RESERVE, LONDON DIVISION furent désignés
pour les MSI DINANT, TURNHOUT et HERSTAL
du Squad 219 — en manœuvres de dragage — tan-
dis que les dames embarquèrent sur le FRANLIS,
petit bâtiment de mer civil, affrété par l'Association.

Deux heures de navigation, un ciel bleu et un
soleil rayonnant ravirent les Congressistes. Le repas
de midi fut partagé au Mess Officiers de la Caserne
de Marine BOOTSMAN JONSEN.

L'après-midi, tandis que les dames et les O.R. non
de la FN/ZM effectuaient une visite de la ville, se
tint l'Assemblée Générale Statutaire de l'AOR FN/
ZM.

Entourée du CPV VAN DAMME, représentant l'Amiral
A. SCHLIM, Chef d'E-M FN/ZM, des FKP. ROGIE,
Secrétaire, CPC G. DEMOULIN, vice-Président et
1LV. M. MARLIER, Trésorier, le FKP. F. VAN LAER,
Président National souhaita la bienvenue aux par-
ticipants et ouvrit la séance.

Il passa la parole au CPV VAN DAMME qui dévelop-
pa un panorama succinct sur les problèmes de l'E-M
de la FN/ZM, la composition et l'évolution de la Flot-
te, ainsi que sa structure et termina par l'épineux
aspect des restrictions budgétaires !

Ensuite, les Présidents des sections locales d'ANT-
WERPEN, BRABANT, LIEGE, OOST-VLAANDEREN et
WEST-VLAANDEREN exposèrent le cycle de gestion
de l'année écoulée, en ces différents secteurs. Les
commandants (R) des Squad/Div 218.2 (MSI(R)) et
NCS (R) (NAVAL CONTROL OF SHIPPING) détaillè-
rent les activités et projets de leurs divisions res-
pectives. In fine, les plans de mise sur pied d'une
Division d'Infanterie de Marine(R), prévue pour la
défense terrestre des installations navales furent
évoqués.

Le CPF GOETHALS, ZS-Réserve, se prêta aimable-
ment aux questions qui ne manquèrent pas d'être
posées !

Le Président National fit ensuite le point sur les
résultats de l'exercice 1980-1981. Il souligna, d'autre
part, la diminution des C.O.R., les activités de
cross-training avec la RNVR LONDON DIVISION et
autres contacts, tandis que le Trésorier présenta son
bilan et un synorème de la variation du nombre de
membres depuis plusieurs années. Le CPF GOET-
HALS précisa que l'effectif OR FN/ZM s'élevait
actuellement à 1.127 Officiers et qu'au cours de
l'Exercice «WINTEX - 1981» 118 O.R. furent rappelés.

L'Assemblée Générale 1981 se termina par l'élection des nouveaux Administrateurs.

A 18 H. 00, tous les Congressistes se retrouvèrent à l'Hôtel de Ville d'OOSTENDE, où ils furent accueillis par le Bourgmestre entouré d'Echevins. Après les allocutions d'usage, un rafraîchissement fut présenté et la visite des locaux termina ce point du programme.

Dès 20 H 00, le FKP H.P. ROGIE accueillait à son tour les participants au Rijsttafel indonésien qui

précéda un Bal aux Chandelles, organisés au Mess Officiers.

Le Chef-Coq nous déclara fièrement que 200 personnes étaient prévues !...

Si l'Organisation pouvait donner des chiffres plus précis, il est bien connu que les renseignements viennent d'en-bas !

Les efforts et le travail déployés par le FKP H.P. ROGIE méritent un triple hurrah !

J.L.A. LUDWIG CPF(R) Pdt.



LA RETRAITE DU MARIN

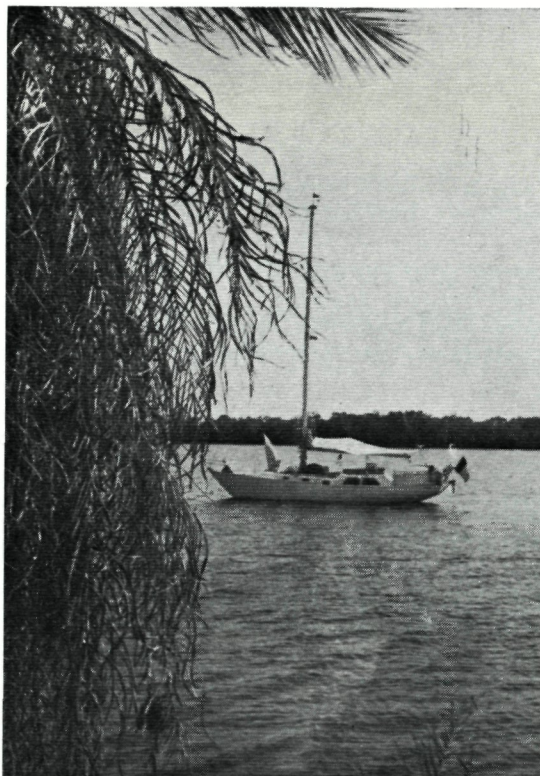
DES NOUVELLES DU COMMANDANT BENOIDT

Il est loin déjà le temps du bureau du Naval Control of Shipping de l'Etat-Major de la Force Navale à Evere, où le Commandant Paul Benoidt officiait, comptant les jours le séparant de son embarquement à bord de son nouveau bateau ONDINE II, un Bowman de 36 pieds, entièrement aménagé par son propriétaire en ses temps libres et par sa charmante épouse par tous les temps.

L'ONDINE II est au Brésil : ... Après avoir «fait» les côtes W d'Afrique jusqu'au Sud de la Sierra Leone,

c.a.d. y avoir remonté les grands fleuves comme le Saloun, le Gambie, exploré des marigots, abordé un hippopotame et dormi d'un seul œil, arme au poing à Freetown où des pirates s'en prennent parfois aux rares yachts mouillés là bas. Après escale à Zinguinchor (question à 100,— Frs) ils ont «fait» l'Atlantique en 25 jours : peu de vent et pot au noir. Le Commandant et l'équipage se portent bien...

Bientôt des nouvelles d'un autre retraité naviguant le CPV e.r. de Schutter qui se trouve en Méditerranée et vient de faire terre avec son SALADIN aux îles de Grèce.



ONDINE II

EVEN KENNIS MAKEN MET...

DE COMMISSIE VOOR MARITIEME HISTORIE

Op 08 november 1980 werd de Commissie voor Maritieme Historie opgericht onder impuls van de Historische Dienst van de Krijgsmacht. Het voorzitterschap ervan werd door Divisieadmiraal o.r. L. Petitjean aanvaard; medeoprichters waren

- CPV o.r. J.C. Liénart
- Lt. Kol. o.r. P. Eygenraam
- Mr. Van den Steen
- Mr. J. Verleyen
- Mr. H. Anrys
- Mr. J.M. de Decker de Brandeken
- Mr. C. Adam

1LZ R. Ghys is de vaste sekretaris.

De Commissie voor Maritieme Historie werkt mede aan het samenstellen van een terugblik op de Belgische strijdkrachten in de periode 1830/1980. Tevens zal zij een geschiedkundig werk opstellen over de Belgische Marine, dat zal verschijnen in 1983 als een lijvig boek in kwarto van 350 paginas.

De Commissie verzamelt en registreert dan ook alle dokumentatie en archiefmateriaal over de marine, toevertrouwd aan de Historische Dienst. Zij doet hier beroep op u om haar te helpen door het overhandigen van allerlei dokumenten, boeken, gedachtenissen en illustraties desbetreffend. Hiervoor bij voorbaat dank!

Nuttige adressen :

- Commissie voor Maritieme Historie,
Historische Dienst van de Krijgsmacht,
Kortenberglaan, 79/81 - Bus 3,
1040 Brussel.
Tf : 02/733.77.53
- Productiewerkplaatsen van de Dienst IRP/ZM,
Marinekazerne «Bootsman Jonsen»,
3e & 23e Linierégimentsplein,
8400 Oostende
Tf : 059/ 80.14.03 - Toestel : 386.

waar u persoonlijk contact kunt opnemen met de sekretaris.

FAISONS CONNAISSANCE...

LE COMITE D'HISTOIRE DE LA MARINE MILITAIRE

Sous l'égide du Service Historique des Forces Armées le Comité d'Histoire de la Marine a été constitué le 8 novembre 1980. L'Amiral de Division e.r. L. Petitjean en a accepté la présidence, ses membres fondateurs sont :

- CPV e.r. J.C. Liénart
- Lt Col er P Eygenraam
- Mr. Van den Steen
- Mr. J. Verleyen
- Mr. H. Anrys
- Mr. J.M. de Decker de Brandeken
- Mr. C. Adam

Le 1LV R. Ghys en est le secrétaire permanent. Le Comité d'Histoire de la Marine apporte sa collaboration à la rédaction d'une rétrospection historique des Forces Armées belges de 1830 à nos jours et d'un ouvrage sur l'histoire de la Marine Militaire belge à paraître en 1983 sous la forme d'un fort volume in quarto de 350 pages.

Le Comité rassemble et répertorie tous les documents et les archives de marine qui sont confiés au Service Historique. Il fait dès lors appel à tous et à toutes et accepte avec reconnaissance toute forme de collaboration toute remise de documents, de livres, de souvenirs, d'illustrations pouvant l'aider dans sa mission.

Adresse :

- Comité d'Histoire de la Marine Militaire,
Service Historique des Forces Armées,
Avenue de Cortenberg, 79/81 - Bte 3,
1040 Bruxelles
Tf : 02/733.77.53
- Ateliers de Production du Service IRP/FN,
Marinekazerne «Bootsman Jonsen»,
3e & 23e Linierégimentsplein,
8400 Oostende.
Tf : 059/8014003 - Ext. : 386

où vous pourrez contacter directement le secrétaire permanent.



Avez-vous déjà la

«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een

«Zeemachtdas» ?

boutique neptunus

neptunus winkeltje

NIEUW !

HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, eksklusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij Neptunus voor slechts 300 fr. + portkosten.



NOUVEAU !

FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des ancres de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic ! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer !

Vendu chez Neptunus au prix de 300,— Fr. (+ frais d'expédition 25,— Fr.)

Z.M. BRIEFHOUDER



PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.
Prijs : 60,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten : 15,- Fr.

Andere opdrukken zijn mogelijk maar wel per bestelling van minimum 100 stuks.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.
Prix : 60,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi : 15,- Fr.

D'autres impressions sont possibles, mais par commande de 100 pièces

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.

29e jaargang - neptunus 1981-82 - 29e année

nr 192 - no 192

twoemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus
boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per
nummer 50 fr. - prix par numéro 50 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 péri-
odique belge

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

— imprimé en belgique : chez imp. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg à
oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg
oostende

Copyright 1980 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent