

# NEPTUNUS

## info marine

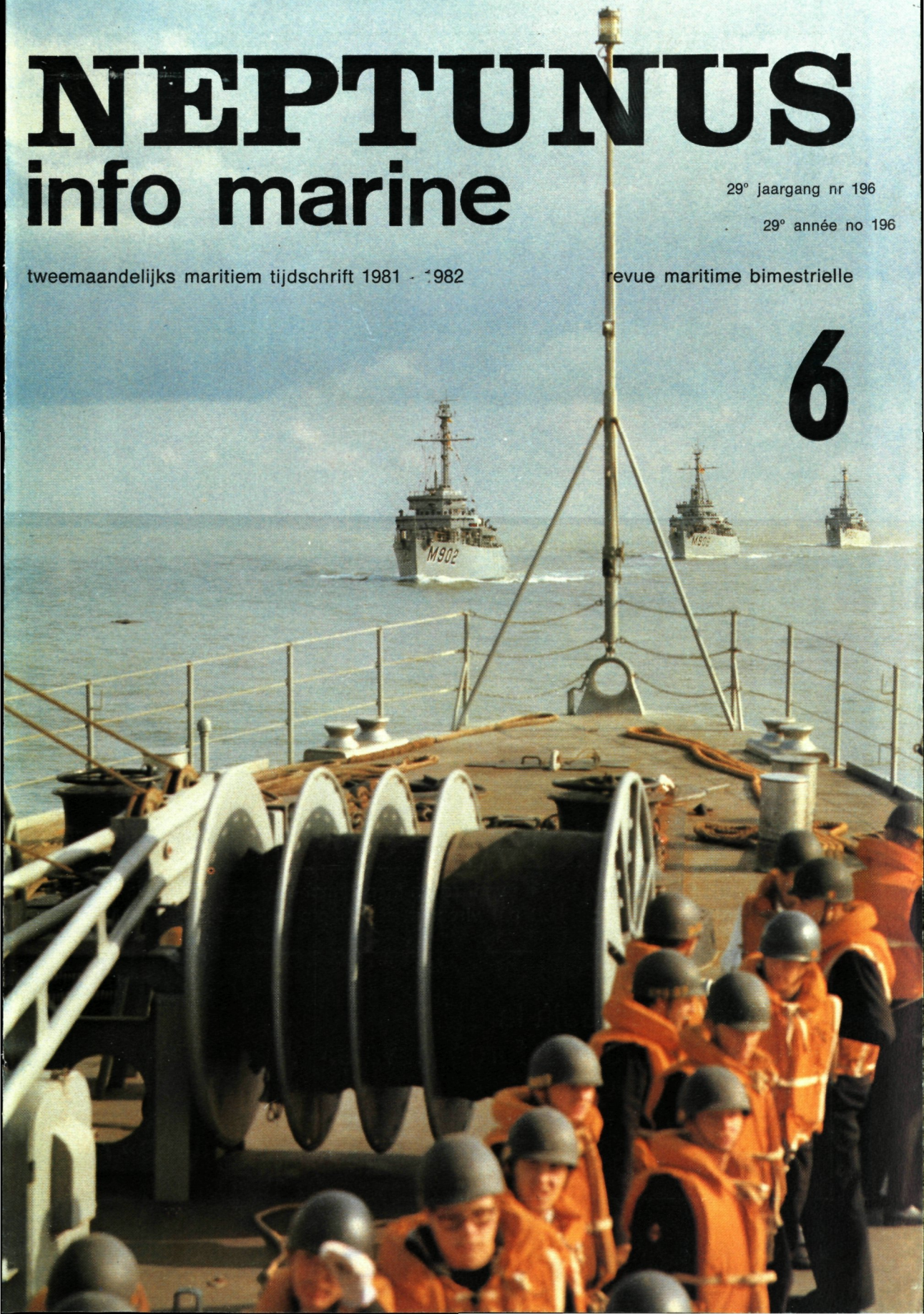
29° jaargang nr 196

29° année no 196

tweemaandelijks maritiem tijdschrift 1981 - 1982

revue maritime bimestrielle

# 6





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.

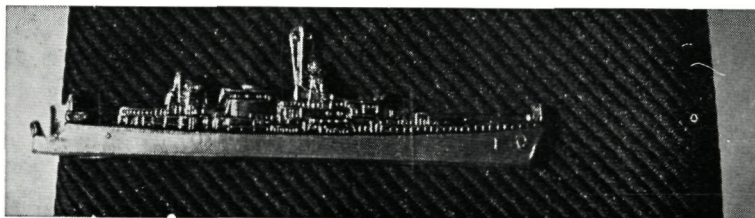
D'autres impressions sont possibles, mais par commande de 100 pièces.

### 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.

Avez-vous déjà la  
«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een  
«Zeemachtdas» ?



# NEPTUNUS

## info marine

september 1982  
septembre 1982

29e jaargang nr 6  
29e année no 6

Revue maritime bimestrielle  
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

LID



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

Hoofredakteur - 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, 473-6090311-30  
ou 001-0263740-73  
Rek. 280-0400779-12, 473-6090311-30  
of 001-0263740-73  
300 F gewoon - normal  
500 F steun - soutien  
750 F ere - honneur

Raad van beheer  
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

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

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs :  
E. De Grieck, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Ays, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepont, A. Schram, H. Rogle, A. Jacobs, A. Devreese.

## sommaire neptunus

## inhoud neptunus

la flandre zélandaise ou « staats-vlaanderen » suite et fin  
par j. verleyen

2

de zee en de kunst - andries van eertvelt  
door norbert hostyn

5

chronique d'un ex-mangeur d'écoutes !  
par saint bernard de spuikom

9

varen met fregatten  
door fregatkapitein m. verboven

22

l'or de l'«egypt»  
par j.-m. de decker de brandeken

27

l'action du bataillon de défense portuaire d'anvers  
du capitaine harry  
par le lt.-colonel hre(r) paul eygenraam

35

whiskey on the rocks  
door fkp (r) w.f.j. van houdt

41

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

45

## inhoud info-marine

## sommaire info-marine

info-marine  
info-reserve

neptunus winkeltje - la boutique neptunus



dans le cadre d'un 150ième anniversaire...

## LA FLANDRE ZELANDAISE OU

## «STAATS - VLAANDEREN»

depuis ses origines jusqu'à son maintien en 1830-1831 (suite et fin)

Par J. Verleyen

### ANNEXE : Notices biographiques.

Le Général de Division Baron Ignace, Louis DUVIVIER a trouvé sa place dans la biographie nationale (Tome 6 - 1876, Col. 393 ; 394 et 395). Il est né à Mons le 13 mars 1777 et il est mort dans cette ville, le 5 mars 1853. Il s'engagea, très jeune, dans les armées de la République et fut ensuite au service du Consulat et de l'Empire. Il participa vraiment à toutes les campagnes de Napoléon depuis l'Italie jusqu'à celles de Russie et d'Espagne. Il fut blessé plusieurs fois et termina sa carrière au service de l'Empire avec le grade de colonel et d'Officier de la Légion d'Honneur. Il fut ensuite colonel au service de Louis XVIII mais passa rapidement au service du Prince Souverain de Pays-Bas, Haut Commissaire des Alliés en Belgique qui le mit à la tête du « Régiment du Prince de Croy » (un de ces régiments créés par le Haut Commissariat des Alliés en Belgique). Trois jours avant la bataille de Waterloo, ce régiment fut, comme les autres « régiments belges », incorporé dans l'Armée Royale des Pays-Bas et devint le 8ème Hussards. Le Colonel BIKAR fait remarquer, à ce propos, que les traditions ont la vie dure et que l'une de ces traditions veut qu'il y avait à Waterloo des « troupes hollando-belges ». En réalité, il n'y avait plus, juridiquement, que l'Armée Royale des Pays-Bas car les « troupes belges » avaient été incorporées dans celle-ci.

A Waterloo, DUVIVIER se comporta comme un brave à la tête de son 8ème Hussards des Pays-Bas. Pour le récompenser, le Roi Guillaume 1er des Pays-Bas le nomma général-major, le créa baron et lui décerna la Croix de Chevalier du Militair Willemsorde. Il devait, pourtant, choisir le parti de la Belgique en 1830 et il reçut du Gouvernement provisoire le grade de Général de Division pour prendre le commandement des Deux Flandres.

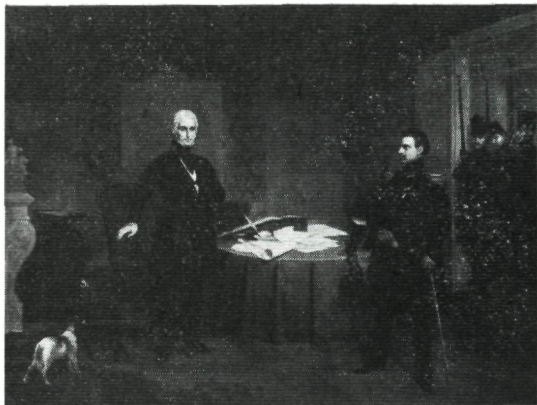
Le Lieutenant-Colonel Ernest GREGOIRE n'a pas sa place dans la Biographie nationale parce que c'est un traître. Louis LECONTE, qui fut Conserva-

teur en Chef du Musée Royal de l'Armée, s'est pourtant intéressé à lui dans les « Carnets de la Fourragère » (Tome 1-4 pp 69-75). Il est né à Charleville, en 1800, dans une respectable famille. Il fit ses études au Collège de cette ville et entreprit

Cliché Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire  
Ernest GREGOIRE, détail du tableau représentant l'arrestation du Gouverneur







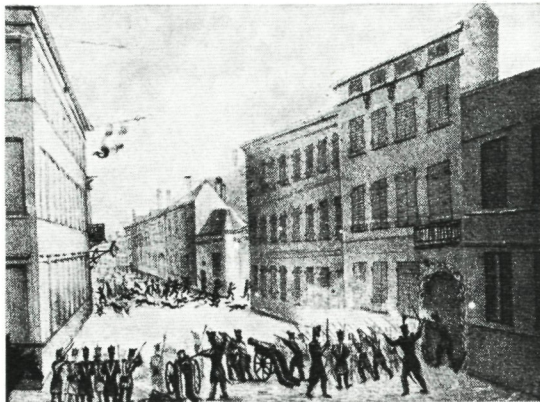
Cliché A.C.L. Bruxelles

Tableau sur toile d'un auteur inconnu, exposé au Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire (section 1830 rénovée). On y voit le second Gouverneur belge de la Flandre Orientale, le Baron Werner de Lamberts, calme et digne, tenant tête à l'arrogant Grégoire qui le somme de se mettre au service du Prince d'Orange. Les soldats de Grégoire gardent la porte.

des études de médecine à Paris. Très vite, il se révéla un troubleur et dut même se retirer aux Etats-Unis. Revenu en France, il fut à nouveau en brouille avec la Restauration et dut se réfugier en Belgique où le bon Roi Guillaume des Pays-Bas se faisait un plaisir d'accueillir les réfugiés politiques de tous genres. C'est ce qui lui fut



Cliché Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire  
Lithographie représentant le Vte de PONTECOULANT, Commandant le Régiment des Tirailleurs (Légion Belge parisienne)



Cliché Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire  
Gravure assez naïve représentant « les événements de Gand ». On y voit les Pompiers (avec leurs deux canons) mitraillant les rebelles qui subissent des pertes.

funeste, du reste. GREGOIRE termina ses études de médecine à l'Université de l'Etat à Liège, pratiqua quelque peu la médecine mais devint marchand d'habits. En juillet 1830, il tente sa chance dans la Révolution à Paris. N'ayant rien obtenu, il revient en Belgique au moment où la Révolution éclate. Il met aussitôt sur pied un corps franc. Il se révèle, dès le début, comme partisan d'aller jusqu'au bout. Il gagne la confiance du Prince de Mérode et c'est ainsi que la Gouvernement provisoire le charge de différentes expéditions en Flandre occidentale et pour finir de l'expédition en Flandre zélandaise. Il était lieutenant-colonel mais il voulait devenir colonel. Dans ce but, il entra dans la conspiration machinée en janvier 1831, le Prince d'Orange lui ayant promis le grade de colonel. GREGOIRE avait formé à Bruges un excellent bataillon, le 2ème tirailleurs. Avec cette unité, il tenta, le 2 février 1831, de s'emparer de la ville de Gand pour ouvrir la porte aux Hollandais. Il parvint à s'emparer de la personne du Gouverneur de Flandre Orientale, le Baron Werner de LAMBERTS qui refusa courageusement de céder. Pour finir, ce furent... les Pompiers de Gand qui eurent raison de la mutinerie. Il faut dire qu'ils disposaient de deux pièces d'artillerie mais ils n'avaient plus de chevaux. La veille, à la suite de sombres machinations orangistes, la cavalerie des pompiers avait été retirée. Un miracle se produisit cependant en faveur des pompiers. Une noce vint à passer et les pompiers s'emparèrent de chevaux des voitures pour les atteler à leurs canons. Le Gouverneur fut délivré et le feu fut ouvert sur les mutins qui subirent des pertes. Ce fut le « putch de GREGOIRE ». Le même jour, un coup semblable se produisit à Malines et échoua également.

GREGOIRE dut fuir aux Pays-Bas où le Roi lui accorda son grade de Colonel et le commandement d'un corps de partisans destinés à opérer contre la Belgique. Il revint en France, dans la suite, et vécut d'une pension payée par le Roi des Pays-Bas. Il tenta encore sa chance dans la tentative d'envahissement de la Belgique par des Républicains en 1848, affaire qui se termina à Risquons-Tout. S'il faut en croire Louis LECONTE, on perd sa trace depuis lors et on ne sait même pas où et quand il est mort.



Le Comte Louis, Adolphe DOULCET de PONTECOULANT a sa place dans la Biographie Nationale (Tome XVIII - 1905 - Col. 17 à 22). Il est né à Paris en 1794 et mort à Bois-Colombes (près de Paris) le 20 février 1882. Il était sorti de Saint-Cyr en 1812 et avait fait la campagne de Russie. Il prit part aux 100 Jours. A la défaite de Napoléon, il émigra aux Amériques et, ayant pris part à une révolution avortée au Brésil, il dut revenir en France. En 1830, il organisa la « Légion Parisienne » et vint se mettre au service du Gouvernement Provisoire. A la mi-octobre 1830 il fut chargé du rétablissement de l'ordre à Gand, ville très orangiste. Il y eut, comme il a été dit, un engagement avec la Garde Bourgeoise qui fit des victimes. En fin octobre il fut chargé de rétablir l'ordre à Bruges, menacée d'émeutes. Il participa ensuite à l'opération de Flandre zélandaise dont on connaît le résultat. Il combattit encore, en 1831, à Maastricht et à Louvain. Il portait le grade de colonel mais ne fut jamais admis dans les cadres actifs de l'Armée belge malgré des démarches en sa faveur. Et pourtant, s'il faut en croire l'auteur de la notice, le Roi Léopold 1er l'aimait bien. En effet, à l'issue de la campagne des 10 jours, notre Roi rendit visite au Quartier Général du Maréchal GERARD, installé à Tirlement. Le Maréchal présentait au Roi ses aides de camp et notamment le Lieutenant de PONTECOULANT. Léopold 1er répondit qu'il y avait dans notre armée un officier qui portait le même nom, qu'il s'était très bien battu et qu'il avait été blessé. L'officier français répondit: « Sire, c'est mon frère ». Le Roi témoigna l'espérance qu'il avait de pouvoir être utile à un brave qui avait offert deux fois son bras à la Belgique. Le comte termina ses jours en France où il se consacra à la littérature et à la musique.

Grâce à l'amabilité coutumière du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire, il nous a été possible d'illustrer cette annexe qui constitue la quatrième et dernier article consacré à la Flandre zélandaise 1830/1831. Les « événements de Gand » du 2 février 1831 méritent d'y trouver leur place car ils sont en étroite liaison avec la reconquête de la Flandre zélandaise par le Roi Guillaume 1er des Pays-Bas. En effet, Louis LECONTE, dans son ouvrage déjà cité, nous dit que le bruit courait dans les milieux orangistes gantois qu'en cas de succès de l'opération GREGOIRE, le Prince d'Orange lui-même s'amènerait aussitôt à Gand à la tête d'une force de 6000 hommes. Ces forces devaient venir de la Flandre zélandaise reconquise et plus exactement de la partie orientale de cette région (fort probablement de Sas-van-Gent, Axel et Hulst). A la lumière de ce que vous avons pu voir au cours de cette étude, ce chiffre de 6000 hommes paraît exagéré. En effet, d'une part, nous avons vu les difficultés énormes rencontrées par le Roi pour reconstituer une force terrestre à son service, d'autre part, nous avons vu que les forces royales devaient faire face sur un front très étendu que l'on ne pouvait dégarnir nulle part. Enfin, nous avons vu que les premières forces royales n'ont redébarqué à Walsoorden que le 11 janvier 1831. Trois semaines exactement séparent le 11 janvier du 2 février. Comment une force mobile de 6000 hommes aurait-elle pu se trouver disponible, en si peu de temps, pour venir occuper Gand? Sans nul doute, ce chiffre de 6000 hommes constitue-t-il une exagération lancée pour soutenir le moral de ceux qui souhaitaient retrouver la souveraineté légitime



## neptunus winkeltje

### T-SHIRT

#### « BELGIAN NAVY »

Deze modieuze T-SHIRT « BELGIAN NAVY » is te bekomen in vier maten : Extra Small, Small, Medium en Large.

Prijs : 250,- fr. B.T.W. inbegrepen.  
Verzendingskosten : 25,- fr.

Cet élégant T-SHIRT « BELGIAN NAVY » peut être obtenu en quatre tailles : Extra Small, Small, Medium et Large.

Prix : 250,- Fr. T.V.A. incluse.  
Frais d'expédition : 25,- Fr.





## Andries Van Eertvelt

door Norbert HOSTYN, lic. kunstgeschiedenis  
Conservator Stedelijke Musea Oostende

In de 17e eeuw zien we in de Noordelijke Nederlanden een spectaculaire opbloei van de marineschilderkunst: niets verwonderlijk in een land met een florerende economie die vooral door grote oorlogs-, handels- en vissersvloten geschaagd werd. Het zuiden, dat als zeevarende natie snel achterop kwam te liggen, kende in dezelfde periode slechts enkele gespecialiseerde marineschilders. Hun namen: de gebroeders Bonaventura en Jan PEETERS (1614-1652) (1624-1677), Jan en Willem VERHUYCK, Andries VAN EERTVELT, Lucas SMOUT, Hendrik VAN MINDERHOUT. Deze laatste was dan nog van Rotterdamse afkomst. Maar daarmee is het lijstje ongeveer rond, dit althans wanneer we geen rekening houden met figuren als Mattheus VAN PLATTENBERG, Jan PORCELLIS, Adam WILLAERTS, Hans en Pieter SAVERY, Hans REM of Aert ANTONISZ die allen uitweken. In de volgende bijdragen maken we kennis met de familie PEETERS en met VANMINDERHOUT. Dit artikel is aan Andries VAN EERTVELT gewijd.

x x x

Over Andries VAN EERTVELT is er eigenlijk nog niet zo heel veel geweten, terwijl zijn schilderijen - buiten de musea althans - betrekkelijk zeldzaam blijven, mede door verkeerde toeschrijvingen aan Hollandse meesters zoals W. VAN DE VELDE, Claes Claesz WOU, Cornelis VERBEECK of Aert ANTHONISZ (ex. Aert VAN ANTUM).

In 1587 huwden te Antwerpen Andries VAN EERTVELT en Clara GEERTS. Hun huwelijk werd met 5 kinderen gezegend: Marie (\*1587), Jacob (\*1588), Andries (\*1590), Catharina (\*1591) en Clara (\*1593). De familie was mogelijks uit het Oost-Vlaamse Ertvelde afkomstig.

Andries jr. werd op 25 maart 1590 te Antwerpen gedoopt. We mogen redelijk aannemen dat hij kort daarvoor in dezelfde stad ter wereld kwam. Over zijn opleiding tot kunstschilder is bij mijn weten niets met zekerheid gekend. Men beweert dat hij in de leer was bij H.C. VROOM en Aert ANTHONISZ.

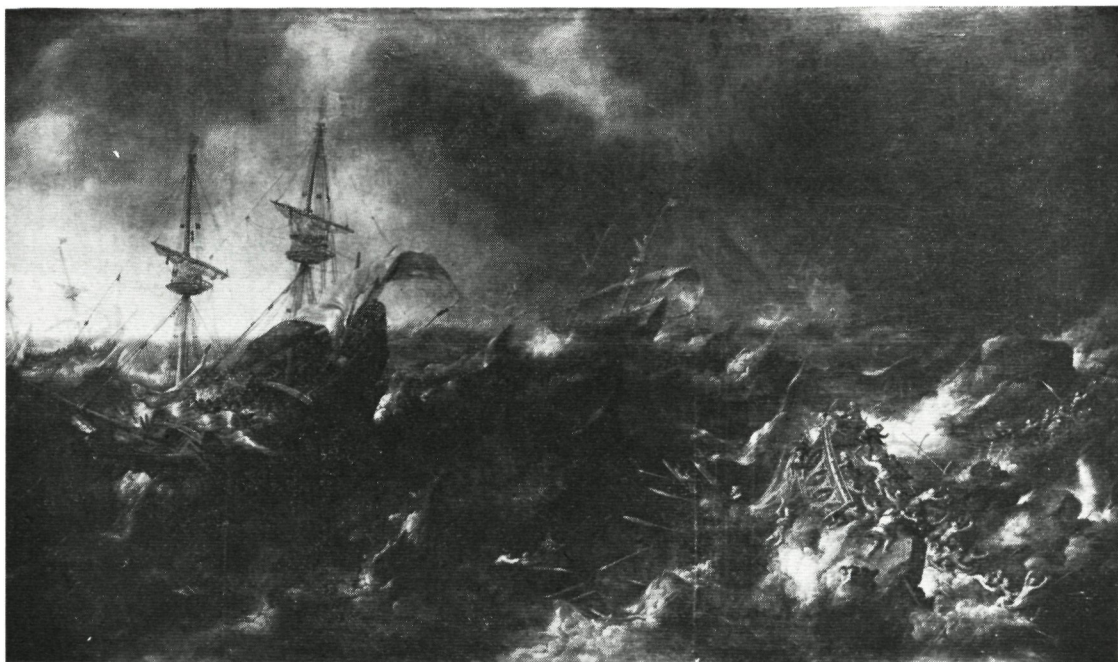


Anton Van Diijk. Portret van A. Van Eertvelt, schilderend.  
(foto: Dep. Kunstwetenschappen K.U.L.)

Een vroeg werk van Andries VAN EERTVELT bewaard in het onovertroffen National Maritime Museum te Greenwich stelt «De terugkeer te Amsterdam van de tweede expeditie naar Oost-Indië in 1599» voor. Dit werk nu, is in feite een gereduceerde replica met lichte variaties van een schilderij van H.C. VROOM, bewaard in het Rijksmuseum te Amsterdam. Dit kan een argument zijn om VROOM als VAN EERTVELT's leermeester te beschouwen. Wat wél vast staat is dat hij in 1609-1610 als vrijmeester in de roemrijke Antwerpse Sint-Lucasgilde werd opgenomen.

Andries VAN EERTVELT trad op 28 november 1615 in de Antwerpse Sint-Andrieskerk in het huwelijk met Catharina DE VLIAGER. Uit het huwelijk kwamen twee kinderen voort: Simon-Petrus (\*1619) en Catharina (1623-1652).

In deze jaren nam Andries VAN EERTVELT ook enkele leerlingen op: Willem VAN OVERDYCK in 1617, Willem VAN DE MEUTER in 1622-1623, Gaspard VAN



Schipbreuk van een Turks oorlogsschip.  
Gent, museum voor Schone Kunsten.



Boeier en Koopvaardijship voor de kust.  
(Gallerij PINTÉLON ; Knokke - Het Zoute).  
Typische VAN EERTVELT met de ontstuimige zee in direct geborstelde toetsen van groen en bruin ; heel vooruitstrevend voor die tijd. Dit genre zou Bonaventura PEETERS kort nadien verder zetten. Toch is het bij VAN EERTVELT hier precies eerder om de geheelindruk, de sfeer, dan om het maritieme detail te doen. Het schilderij is AVE gemonogrammeerd op het zwaard aan stuurboord van de boeier.

DEN EYCK in 1625. VAN DE MEUTER werd in 1630-31 vrijmeester, VAN DEN EYCK in 1632-1633. Andries VAN EERTVELT's meest beroemde leerling was echter Mattheus VAN PLATTENBERG (1608-1660).

Anno 1626 overleed VAN EERTVELT's echtgenote. Na dit droevige gebeuren trok de kunstenaar naar Italië. In 1627 was hij te Genova leerling bij Cornelis DE WAEL (1592-1667), een Antwerpse religie- en genreschilder die in die tijd aldaar verbleef. Wanneer



Rafaele SOPRANI anno 1674 zijn « Vite dei pittori, scultori ed architetti genovesi » publiceerde, vermeldde hij dan ook VAN EERTVELT en somde hij enkele werken van hem op.

VAN EERTVELT zou tot in 1630 in Italië werkzaam geweest zijn. Daarna keerde hij naar Antwerpen terug. Aldaar knoopte hij onechtelijke betrekkingen aan met ene Suzanne APRIL. Bij haar had hij twee dochters : Suzanna en Anna-Maria (\*1632). Suzanna werd door zijn leerling VAN DE MEUTER grootgebracht.

Het was ook in die tijd dat Anthony VAN DYCK te Antwerpen VAN EERTVELT's portret schilderde (1632). Het schilderij in kwestie is nu in het bezit van het museum te Augsburg. We zien de schilder, een vlotte veertiger met snor, in vol ornaat, gezeten in 't atelier aan de schildersezel waarop een marine staat, wachtend op de laatste borsteltrekken. Links op de grond ligt VAN EERTVELT's trouwe hond. De gekende graficus SCHELTE A BOLSWERT graveerde VAN EERTVELT's portret naar een andere schildering van VAN DYCK.

Op 3 oktober 1633 trad VAN EERTVELT opnieuw in het huwelijk, nu met Elisabeth BOOTS. De plechtigheid werd in de Antwerpse Sint-Jacobskerk voltrokken. Samen hadden ze één kind : Jan-Baptist (\*1634). VAN EERTVELT's privéleven verliep dus allesbehalve rustig ! Iets van die ontstuiimingheid menen we in zijn werk weerspiegeld te zien.

Hij overleed te Antwerpen anno 1652. Op 11 augustus van dat jaar werd hij er begraven.

Andries VAN EERTVELT was wat men noemt een « gespecialiseerd » marineschilder. Hij beoefende omzeggens exclusief dat éne genre. Vóór zijn Italiëreis penseelde hij bij voorkeur holle zeeën in groenzwarte en bruinige tonen. De golven breed en direct geborsteld, ontstuiimgig zelfs. In sommige doeken evoceerde VAN EERTVELT historische zeeslagen, zoals deze tussen Hollandse en Spaanse oorlogsbodems in de Zuiderzee op 11 oktober 1573 (veiling BONHAM 17 april 1980).

Zijn verblijf in het Zuiden bleef niet zonder invloed

op zijn stijl. Nà Italië ging hij over op havenzichten, badend in een zonnige-zuiderse sfeer.

VAN EERTVELT's productie was duidelijk heel commercieel gericht en moet bijgevolg zeer aanzienlijk geweest zijn. Want was hij immers niet een van de weinige marineschilders in ons land, en werkte hij dan nog niet te Antwerpen, een stad waar kunsthandel en kunstexport op een oude traditie konden bogen ?

Naar verluid vertrokken regelmatig hele convoien kunstwerken uit Antwerpen, zowel te land als over zee. In 1567 al kon de beroemde GUICCIARDINI schrijven dat de Antwerpse schilders doorgaans hun werken al lang hadden verkocht toen ze het schilderen ervan nog moesten aanvatten. Nooit is er ergens meer geschilderd geweest dan in het 17e eeuwse Antwerpen. Het was er een ware industrie met vele specialisaties. Daarvan was VAN EERTVELT een der vele radertjes.

Een mooi bewijs daarvan is het feit dat zijn naam herhaalde malen opduikt in de rekeningen van de Firma FORCHOUT, voornamelijk 17e eeuwse kunsthandelaars te Antwerpen, Cadiz, Lisboa en Wien. Zijn doeken werden in de kasboeken der FORCHOUT's omschreven als « doeck van schepen », « battalie ter zee », « zeetemperst » of « scipvaart brandt ». Ook wanneer we de boedelinventarissen van Antwerpse verzamelaars erop nalezen, komen we VAN EERTVELT frequent tegen, dit in tegenstelling tot zijn jongere collega MINDERHOUT, die we omzeggens niet aantreffen. Zo weten we dat Jan VAN MEURS, Schepen te Antwerpen, een « Seebattalie » had, de schilder Victor WOLFOET een « Brandeken ende Schipkens », Anna DE SMIDT-FRARYN een « Walvischvanck » enz. Schilder Nicolaes VAN EYCK bezat twee copieën naar VAN EERTVELT : een « stormken » en een « stilstaende Scheepvaart ».

Van Andries VAN EERTVELT is verder ook 1 ets gekend : « De Schelde toegevroren anno 1621 ». Afdrukken zijn gezochte zeldzaamheden.

Volgende spellingsvarianten van VAN EERTVELT's naam komen ook wel eens voor : AERTVELD, ARTVELT, EESTVELD, ERTVELT, HERTSVELT, HERTVELT. Zelf signeerde hij zijn marines met mono-

Schepen op woelige zee.



grammen als «AVA» of «VE» of ook voluit. In vele gevallen moet men die signatuur in de voorstelling zelf zoeken, op het zwaard van een boot bijvoorbeeld. Vandaar dat ze soms aan de aandacht ontsnapt.

Volgende musea bewaren nog werk van Andries VAN EERTVELT :

- Aachen, Suermondt Museum
- Amsterdam, Rijksmuseum («Schepen in een storm»)
- Arras («Zeeslag»)
- Bamberg
- Bergues («Slag van Lepanto» - afkomstig uit de abdij aldaar)
- Birmingham, Art Gallery («Galeien»)
- Düsseldorf
- Gent, M.S.K. («Schipbreuk van een Turks oorlogsschip»)
- Graz («Kanaal in Holland»)
- Greenwich, National Maritime Museum («Terugkeer van Houtman's vloot naar Amsterdam - 1599», «De verovering van San Salvador - 1624», «Hollandse schepen slaan op een rotskust», «Inladen van hout in een noordelijke haven», «Algiers schip voor een Turkse haven», «Hollands schip, verlaat een haven», «Spaans galjoen» «Hollands schip voor anker te Genua», «Ochtend na het bombardement van een haven door Spaanse schepen», «Terugkeer van een Spaanse expeditie», «Gevecht tussen Engelse en Spaanse schepen», «Spaanse schepen dwingen Turken tot gevecht», «Inschepping van Spaanse troepen», «Koers tussen Hollandse jachten»)
- Leningrad, Hermitage («Gevecht tussen Spaanse en Hollandse schepen», «Havenscene»)
- München, Alte Pinakothek («Galjoenen en ga-

leien in actie», «Een haven aan de Middellandse Zee», «Visserboten in een bries», «Galeien in actie voor een haven», Duitse schepen in een storm»)

- Newport News, Mariners Museum («Spaanse schepen in gevecht met piraten»)
- Nevers («Oorlogsschepen»)
- Nürnberg
- Paris, Musée de la Marine («Havenscène»)
- Schwerin
- Toulouse
- Valenciennes («Zeeslag»)
- Wien («Spaanse schepen en galeien voor een fort»)

Verder ook nog :

Brussel, Gemeentekrediet van België («Vloot in een storm»)

#### Bibliografie :

- R. SOPRANI, *Le Vite de Pittori...*, Genova, 1674.  
 A. HOUBRAKEN, *De Groote Schouwburg der Nederlandsche Kunstschilders en Schilderessen*, Amsterdam, 1718-1720.  
 Th. VAN LERIEUS, *Biographies d'artistes anversois*, Antwerpen-Gent, 1881, p. 174 ev.  
 J. DENUCE, *Kunstuitvoer in de 17e eeuw te Antwerpen. De firma Forchoudt*, Antwerpen, 1930.  
 J. DENUCE, *De Antwerpsche «Konstkamers»*, Antwerpen, 1932.  
 Koninklijk Museum voor Schone Kunsten. Antwerpen. *Beschrijvende catalogus Oude Meesters*, Antwerpen, 1959.  
*De eeuw van Rubens (tentoonstellingscat.)*, Brussel, 1965.  
*Le siècle de Rubens dans les collections publiques françaises*, Paris (Grand Palais), 1977.  
 E.H.H. ARCHIBALD, *Dictionary of Sea Painters*, Woodbridge, 1980.



## BERICHT AAN ONZE LEZERS

Deze NEPTUNUS Nr. 6 van de jaargang 1981-1982, is het laatste nummer van de 29e jaargang. Het eerste nummer van de 30e jaargang, verschijnt eerstdaags.

Door omstandigheden kon het gebeuren dat U het abonnement van deze jaargang *pas een tijdje geleden betaalde* en wij U nu reeds vragen opnieuw uw bijdrage te betalen... dit alles is onrechtstreeks de fout van het feit dat NEPTUNUS niet verschijnt per kalenderjaar, toestand welke wij nu trachten op te vangen. Indien mogelijk - onze kastoestand speelt hierin ook een belangrijke rol - dan voorzien wij tegen 1984 alles ingelopen te hebben, m.a.w. in dit jaar zal het eerste nummer van deze jaargang in januari verschijnen... !

Wij zouden U zeer dankbaar zijn, mocht U heden - betalingsopdracht is ingesloten - uw abonnementsgeld voor onze 30e jaargang vereffenen. Het abonnement kost 300,- fr. Wenst U echter een weinig meer te betalen voor een steunabonnement, wat overeenkomt met de *werkelijke kostprijs* van NEPTUNUS, dan kost dit *slechts 500,-fr.*, tenslotte kan U ook een ere-abonnement nemen van 750,-fr.

*Doe dus heden nog uw overschrijving voor onze nieuwe jaargang... en liefst met een steunabonnement van 500,- fr. op rekening : 473-6090311-30 van Neptunus - Oostende.*

Bijlage Neptunus n° 6 - (29e jg. - 1982)



A ferler les cacatois, ou la...

## CHRONIQUE D'UN EX-MANGEUR D'ECOUTES

par Saint Bernard de Spuikom

Il y a trois sortes d'hommes, disait Platon :  
Les vivants, les morts,

Et ceux qui s'en vont sur la mer.

Pour mieux comprendre cette maxime et analyser ce qui différencie le marin du terrien, j'ai cherché un jour à rencontrer un de « ceux qui s'en vont sur la mer ».

Un marin. Non pas celui qui bourlingue sur les océans à bord de quelque super-porte-conteneur ou de ces gigantesques tankers ; mais un « héros » de cette époque aujourd'hui révolue où le commerce à la voile était encore à son apogée. Un homme de fer sur un bateau en bois, ayant vécu la grande aventure des navires sans moteur où, en plus des manoeuvres, il fallait apprendre « le langage des hommes ».

C'est presque au hasard que je dois d'avoir rencontré celui qui, au fil de nos rencontres, allait se révéler, grâce à une érudition et une envergure toutes particulières, cet archétype.

C'est chez lui, dans une belle maison cossue d'un quartier tranquille de Bruxelles, qu'il m'invita à venir discuter avec lui.

Le salon, empreint d'une atmosphère chaude et sereine, est décoré avec ce goût des belles choses. Autour d'une vaste bibliothèque aux livres rares et richement reliés, sont rassemblés quelques très belles pièces rappelant, sans ostentation, que le maître de ces lieux a été marin.

Si l'image que l'on se fait du marin est celle d'un homme massif et de haute stature, à la voix grave et autoritaire, dominant la mer comme les gens et usant d'un langage fort et imagé, ce n'est pas celle de mon hôte. Il est même tout l'opposé.

Mince, de petite taille, son regard est scrutateur, pétillant de malice tendre et de vivacité d'esprit.

De sa voix amicale, il vous accueille avec une courtoisie de bon aloi. Le propos est juste, convaincant, ne laissant nulle place au doute.

Il y a du gentleman chez ce marin, du paysan sans doute, du philosophe sûrement. L'on sent ancré chez lui le respect de choses simples, des valeurs vraies.

Le marin est volontiers taciturne, car pendant ses longs voyages il se satisfait dans la contemplation

de la mer. Elle lui parle, c'est pourquoi il devient avare de paroles.

Chez mon hôte, nulle volubilité excessive dénotant l'impatience ou la nervosité, mais une parole aisée, une mémoire prodigieuse et fidèle.

Sa vie, ses souvenirs, il vous les livre très simplement, sans vantardise, sans grands gestes, avec des mots clairs et justes.

Il vous parle avec enthousiasme, car en fin psychologue, il aura jugé son interlocuteur ouvert à saisir son propos.

Cet alerte jeune homme n'est certes pas près de « raccrocher ». Loin de se complaire dans une nostalgie morbide, il vit de souvenirs, mais il a la manière.

### L'HEURE DU CHOIX

Bien que fort différent du cours traditionnel de l'existence, le déroulement de sa vie, de ses aventures ne mériterait peut-être pas en soi d'être mis en exergue.

Mais ce qui est remarquable, c'est la détermination avec laquelle il a choisi cette voie, et s'y est tenu. L'intelligence, le courage, l'équilibre dont il a fait preuve.

Combien d'autres sont passés benoîtement au travers d'événements sans rien en retirer.

Lui était conscient que l'époque 1925-1935 devait marquer le déclin de l'ère des grands voiliers et le début d'une technologie révolutionnaire. La fin du bel outil, de l'instrument raffiné alliant le fonctionnel à l'esthétique. Une conception puisée dans les traditions s'avéra bientôt dépassée...

Ainé de 9 enfants, notre homme que nous appellerons J.W., naquit peu avant la Grande Tourmente, au sein d'une famille d'agriculteurs, au fond de nos Ardennes.

Les dures conditions de vie à la ferme modelèrent dans un premier temps son caractère, sa résistance physique et morale.

Mais très tôt aussi il réalisa la précarité de l'avenir rural et sentit qu'il ne suivrait pas les traces de son père sur les champs. Rien pourtant ne semblait le prédestiner au métier de la mer.



Anvers 1929. Que sont-ils devenus ? J.W. est le 1<sup>er</sup> à gauche.

Toutefois, les premiers et rares livres qu'il eut à l'époque sous la main portaient des titres tels que « Les Derniers Flibustiers » ou « Pêcheur d'Islande ».

Sa faculté d'assimiler toute matière (et en particulier les mathématiques !), son esprit de débrouillardise et d'émulation qui ne devait jamais le quitter, son amour-propre de petit homme furent les catalyseurs qui motivèrent ce gamin de 14 ans à embrasser la vie des marins.

C'est muni de quelques sous et d'une lettre l'autorisant à embarquer avant l'âge légal de 15 ans qu'il 'monta' seul à Ostende et mit son « sac à bord ».

Son nouvel univers s'appelait désormais « VILLE D'ANVERS ».

Cet aviso-mixte de 1.061 tonneaux et de 950 CV avait été construit chez Cockerill, sous la surveillance toute particulière du directeur du chantier, le Baron Sadoine, qui avait pu convaincre le Gouvernement d'armer un navire-école.

Une première croisière avait été organisée en 1885-1886. Une douzaine de cadets, recrutés tant dans l'armée que dans le civil, y participèrent sous les ordres du Lieutenant de Vaisseau Ecrevisse.

Lors de la seconde croisière (1886-1887) les jeunes gens livrés à eux-même, sans directives efficaces et astreints à de rudes corvées, furent vite désillusionnés et se désintéressèrent du métier de marin.

C'est pourquoi lors de la 3<sup>ème</sup> croisière (1887-1888) il ne resta plus que 3 cadets qui quittèrent le bord avec la grade d'Aspirant de 1<sup>ère</sup> Classe. Parmi ceux-ci Adrien de Gerlache et le Comte F. de Borchgrave. A partir de cette époque on ne chercha plus à recruter.

Mais 9 ans plus tard, le jeune officier Georges Lecoq reprit l'idée de l'utiliser comme navire-école lors de missions de garde-pêche.

En 1923, cet aviso terminait sa carrière comme stationnaire de l'Ecole des Mousses, dans le bassin de Commerce à Ostende.

C'est en juillet 1923 que J.W. rallia son bord. Arrivé en ces lieux où le commandant Bultinck présidait aux destinées, notre apprenti-marin reçut en vrac son numéro de matricule - le 13 - son bardo doté chichement d'un hamac et de quelques vêtements (mais point de chaussures ni de col marin, car trop dispendieux !), ainsi que son affectation à la « section Pont » où étaient regroupés les plus jeunes éléments. Les plus de 17 ans oeuvraient aux machines.

Notre gamin y fit ses premières armes e.a. comme servant de messe des aumôniers Juvins et Dobbels et nettoyeur/polisseur des nombreuses pièces en cuivre que l'on corrompt sur un bateau.

Il se retrouvait, ainsi à bord, le plus jeune - 14 ans - et le plus petit - 1.45 mètre ! - Mais il venait de réaliser volontairement un premier pas dans sa jeune vie ; et quel pas !

## EN MER...

Puis au mois de septembre 1923, sur les instances d'un namurois, le docteur Daniel, médecin à bord du ZINNIA (1<sup>er</sup> du nom), J.W. rejoignit le bord du commandant Ryez, du 1<sup>er</sup> officier Blys, du 2<sup>ème</sup> officier Minne et du 3<sup>ème</sup> officier Aspelacq. C'est encore en qualité d'infirmier du docteur Daniel (pionnier dès 1912 de la maladie du sommeil au Congo !), puis du docteur Wagner, qu'il servira jusqu'en juillet 1924.



Ce ZINNIA avait été lancé en 1916 aux chantiers Swan Hunter & Wigham Richardson. Comme ses 72 sisters-ships de la « Flower Class », le sloop H.M.S. ZINNIA avait pour mission les escortes de convois, le dragage et le mouillage de mines.

Il s'illustra en avril 1916 lorsqu'au large des côtes irlandaises il participa à l'opération qui amena le steamer allemand LIBAU à se saborder et plus tard en faisant avorter le débarquement du leader nationaliste irlandais Roger Casement.

Lorsqu'en 1920 la Belgique reconstitua sa marine, elle acquit le H.M.S. ZINNIA (qu'elle rebaptisa ZINNIA !) pour assurer ses missions de garde-pêche.

Après plus de 15 ans de service, il fut abandonné dans la vase de l'arrière-port d'Ostende.

Mais en 1940, rebaptisé BARBARA, doté de canons et de nouvelles machines de 2.000 CV, il reprit du service sous le pavillon de la Kriegsmarine. Rendu à la Belgique en 1945, rebaptisé (encore !) BREYDEL, l'ex-H.M.S. ZINNIA retrouva vaillamment ses missions de garde-pêche jusqu'en 1951.

La période que passa J.W. à bord du ZINNIA lui laissera des souvenirs nombreux. Celui, par exemple, d'avoir été exempt d'éprouvantes corvées, car en privilège il était chargé de la distribution du « Sel anglais » ! Mais sur ce bateau mal conçu, peu marin et qui roulait bord sur bord, il souffrit pendant des mois d'un mal de mer tenace et astreignant.

Lors de son premier voyage, il assista à la Fête Internationale du Poisson à Boulogne (France). Dans ce port, accosté aux unités françaises CHASTANG, MAZARIN et VESCO, l'équipage coula un séjour agréable qui venait compenser, pour quelques heures, les éreintantes exigences de la vie à bord au cours d'une campagne de garde-pêche. En effet, le ZINNIA restait de nombreux jours en mer avant de relâcher dans un port.

De nombreux ports se succédèrent ainsi au fil des mois et des croisières : Dunkerque, Folkestone, Calais, Douvres, Dundee (Ecosse), Kirkwall, Edimbourg, Esbjerg et Bergen (Norvège) lors du dernier voyage.

C'est dans l'un d'eux que notre marin en herbe découvrit les innocents frissons de l'amour. De garde à la coupée, le commandant le surprit en train d'embrasser une jeune et ravissante danoise venue visiter le navire. Confus et inquiet des conséquences de ce manquement à la discipline, notre Don Juan se rapprocha de la claire-voie du mess des officiers. Il entendit alors le commandant Ryez raconter l'incident à ses adjoints, qui s'en faisaient des gorges chaudes ; ce qui le rassura d'emblée !

Les éléments tirés de cette expérience à bord du ZINNIA allaient lui servir de tremplin pour accomplir avec succès l'étape suivante du chemin. Cette étape allait prendre plus tard - mais il l'ignorait encore - une résonnance pseudo-historique.

En effet, c'est en décembre 1924 que, grâce aux bons soins du docteur Wagner, J.W. eut l'occasion de faire partie de l'équipage de ce fleuron de la Marine belge qu'était le 4 mâts-barque L'AVENIR.

Ce prédécesseur du 3 mâts-barquentin MERCATOR

avait été construit en 1908 par la Rickmers Reismühlen Rhederei und Schiffbau a.g. de Bremerhaven, en remplacement du « COMTE DE SMET DE NAYER » qui a sombré dans le Golfe de Gascogne le 19 avril 1906, entraînant avec lui 33 personnes dont 18 cadets.

Ce 4 mâts-barque en acier, d'un port en lourd de 3.600 tonnes, de 92 mètres de long, étalant 3.550 m<sup>2</sup>. de voiles, coûta 988.332 francs !

Notre homme s'y trouva embarqué sous le numéro de matricule 13, - le même que sur le « VILLE D'ANVERS » -, non en qualité de 'cadet', car il ne sortait pas de l'école de navigation, mais bien comme « matelot-léger » à la solde respectable de 300 francs par mois.

Et pendant de longs mois, il allait partager le sort de 80 cadets.

C'est sous les ordres du commandant Meulemeester que notre matelot effectua son premier voyage au long cours, reliant Anvers à Tampa (Floride) en 75 jours.

C'est au cours de cette première traversée qu'il connut sa première mésaventure de marin.

Debout à la barre de gouvernail, un oeil rivé sur le compas, l'autre sur les voiles, il conduisait son navire. Quelle impression exaltante de responsabilité ! Il tenait bon le vent et la vague...

Mais au moment de virer de bord vent debout, son peu d'expérience le terrifia. Son geste ne fut-il pas assez prompt, l'effort sur la grande roue fut-il insuffisant, le voilier avait-il déjà un cap trop ardent ? Toujours est-il que le navire ne réagit pas comme prévu et que 3.500 mètres carrés de voiles se retrouvèrent brassées à contre... D'horribles jurons fusèrent ; il venait de manquer à virer !

Un timonier aguerrri le bouscula vivement de côté et d'une main experte rétablit le cap. Quelle émotion tout de même !

Arrivé à quai à Tampa pour y charger du ciment, l'équipage trouva les dockers en grève pour Dieu sait quelle raison. Qu'à cela ne tienne ! décida le Commandant ; ce fut l'équipage qui se coltina les quelque 45.000 sacs qui constituaient le fret du navire.

Au retour, dans la mer des Antilles, une rencontre fort opportune avec une flottille de bateaux de pêche permit d'échanger des tortues de mer contre quelques tonnelets d'eau douce.

Celles-ci parquées à l'avant, à proximité du poste d'équipage, constituaient pour un temps, l'amélioration de l'ordinaire.

Sur les voiliers d'alors, ne disposant pas de chambres froides, on recourait généralement à cette technique, embarquer du bétail sur pied et des volailles diverses. Des tortues parfois...

Mais sous la chaleur des latitudes tropicales, elles dégagèrent bientôt des effluves fort désagréables, que l'on tentait d'éliminer par de fréquents arrosages à l'eau de mer.

Mais à chaque repas, on retrouvait cet écoeurant relent dans la soupe ou le « steak » de tortue. Aujourd'hui encore, parler de tortues provoque des haut-le-cœur chez notre homme !

Après avoir enduré, comme il se doit, plus d'une violente tempête, les 80 cadets et l'équipage déposèrent leur sac sur le quai d'Anvers, le 5 juillet 1925.



## LE VOYAGE DU BOUT DU MONDE

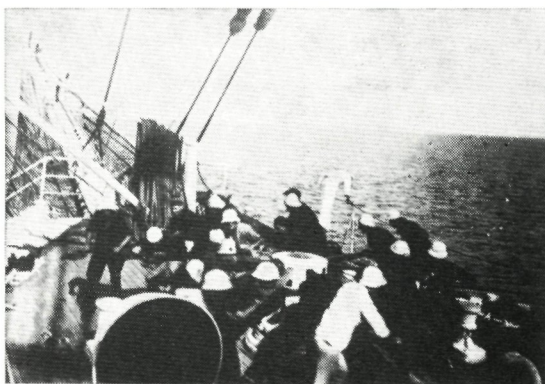
N'ayant toujours pas assouvi sa soif de grandes aventures, ni celle de naviguer, ou n'ayant tout simplement pas encore accompli à ses yeux, toutes les étapes nécessaires à la réalisation de soi, notre hardi matelot se retrouva embarqué pour un nouveau périple; celui qui devait le mener vers la lointaine Australie à bord de L'AVENIR. Imaginez un peu: aller si loin à la voile, en 1925...

L'état-major de 'son' voilier était composé d'hommes expérimentés et prudents. O. Lemaître, commandant et ancien capitaine du Lloyd Royal belge; Delstanche, capitaine; R. Vandesande, 1er officier (futur commandant du MERCATOR); Lejeune, 2è officier; J. Gesquière, 3è officier; M. Jans, également 3è officier; O. Becu, 4è officier; M. Evrard, 5è officier; R. Gaye, 6è officier; J. Fizez, médecin, remplaçant pour le voyage le docteur Wagner, médecin en titre du voilier.

R. Lemaire (qui allait en 1980, devenir président de l'Amicale Internationale des Cap-horniers) était également du voyage, ainsi que les 13è, 14è, 15è, 16è et 17è promotions.

L'AVENIR quitta Anvers le 19 octobre 1925 pour revenir au pays en septembre de l'année suivante et effectuer ce qui fut appelé le « voyage des 3 caps ».

La particularité de ce périple fut que si on passa par le cap de Bonne Espérance pour aller en Australie, la route de retour s'effectua en doublant un cap dont le nom à la réputation légendaire représentait à lui seul toute l'angoisse et la hantise du marin: le CAP HORN, aussi nommé CAPE STIFF.



On vire l'ancre au cabestan.

## LE CAP HORN, VOUS CONNAISSEZ ?

C'est encore J.W., historien cette fois, qui remet en mémoire les péripéties de la découverte de cette pointe de terre.

En 1602, le Gouvernement hollandais promulguait une charte qui octroyait un monopole commercial exclusif à la « Compagnie des Indes Orientales ». Cette charte interdisait à toute autre compagnie ou marchand privé de passer par le cap de Bonne Espérance ou par le détroit de Magellan.

Un ingénieur marchand, natif de Tournai mais établi à Amsterdam, conçut alors l'audacieux projet d'ouvrir une nouvelle route vers les Indes;

en contournant l'Amérique du Sud sans emprunter le détroit de Magellan. Isaac Lemaire, tel était son nom, fonda la « Compagnie Brabançonne » dont le but était « la recherche de débouchés commerciaux vers les pays d'outre-mer ».

Ayant obtenu en 1610 de Maurice de Nassau (Stadshouder des Provinces Unies, 1584-1625) le permis de « naviguer, trafiquer etc... », il s'associa avec le navigateur Wilhelm Cornelius Schouten pour armer deux navires et mettre sur pied une expédition.

Ces 2 navires, le « EENDRACHT » jaugeant 360 tx, armé de 65 hommes, 19 canons, 12 pierriers, et le « HOORN », 110 tx., 22 hommes, 8 canons et 4 pierriers, appareillèrent respectivement le 16 mai 1615 de la ville de Hoorn et le 17 juin de Texel, à destination « des parties méridionales de la terre ».

Jacques (Jacob) Lemaire, un des 22 fils d'Isaac, fut nommé chef de cette expédition.

Hélas, le « HOORN » périt dans un incendie au cours d'une opération de calfatage, sur la côte de Patagonie.

Le « EENDRACHT », continuant désormais seul sa route vers le sud, vit apparaître le 24 janvier 1616 une terre inconnue qui fut baptisée « Terre des Etats ». Une autre terre à l'Ouest sera identifiée comme étant la « Terre de Feu ».

Le passage entre ces deux terres sera dénommé « détroit de Lemaire ». Naviguant pus avant vers le sud, Schouten et Lemaire passent le 31 janvier 1616 à quelques lieues d'une « dent rocheuse noire », la pointe la plus au sud du continent américain.

Cette borne frontière séparant les deux océans sera baptisée « Cap de Hoorn », du nom de la ville hollandaise.

En arrivant le 30 octobre 1616 à Djakarta, but de leur voyage, les courageux explorateurs furent accusés d'avoir transgressé le « monopole octroyé à la Compagnie des Indes ».

Mais bientôt d'autres hardis navigateurs prirent cette nouvelle route et prouvèrent ainsi qu'un autre détroit avait effectivement permis à Schouten et Lemaire de doubler la Terre de Feu sans enfreindre les privilèges de la-dite Compagnie.

Mais la réputation du cap Horn est faite !

Ce pic rocheux noir, haut de 424 mètres, se situe à l'extrémité sud de la Terre de Feu. Il est le lieu de rencontre fracassant des océans Atlantique et Pacifique.

Les vents furieux se heurtant aux vagues rugissantes en font un enfer du bout du monde. En effet, sous ces latitudes, les tempêtes d'ouest très dominantes sont notoires, les pressions barométriques et les températures qui y sévissent sont bien plus basses qu'aux mêmes latitudes dans l'hémisphère nord.

Cette région aux confins de la terre est la plus dangereuse quant aux conditions météorologiques et n'a certes pas usurpé le pseudonyme de « Howling fifties » - « Cinquantièmes hurlants ».

Déjà, dans les années 1615-1616, le journal de bord du navigateur Wilhelm Schouten décrivait le cap Horn en ces termes :

« Le froid devient très dur. La glace gaine les »  
« mâts, les haubans, les manœuvres. La mer fort »  
« enflée contraint le Eendracht à trousseur pres- »



« que toutes ses voiles. Le vent passant du sud-  
 « ouest au nord-ouest l'oblige à faire des routes »  
 « sans cesse différentes. (...) »  
 « Nous avions en cet endroit force de pluie, »  
 « tempêtes grêlueuses et le vent variable tellement »  
 « qu'il nous fallait bien souvent tourner et na- »  
 « quérir, nonobstant que c'était au milieu de »  
 « viguer ça et là, selon que l'opportunité le ré- »  
 « l'été, qu'il faisait grands froids et grandes tem- »  
 « pêtes du sud-ouest, tellement qu'il nous fallait »  
 « naviguer avec les voiles trousées, voguant vers »  
 « le nord-ouest et l'ouest - nord-ouest. »

Il faut avoir vécu ces déferlements de la nature, les avoir ressentis par tous ses sens et dans tout son corps pour connaître la démesure du cap Horn. Remettons-nous en mémoire les vers écrits à ce propos par le capitain G. Perdraut, le 19 juin 1913, à bord du 4 mâts « CAP HORN ».

« Le Cap Horn, c'est la nuit, le froid, c'est la »  
 « tempête »  
 « Les gros nuages noirs affalés sur nos têtes, »  
 « C'est la brume, la pluie, l'embrun glacé, la »  
 « brise, »  
 « C'est la lame méchante roulant sur la mer grise. »  
 « C'est le jour sans soleil, c'est la nuit sans »  
 « étoiles, »  
 « C'est l'ouragan qui brûle et déchire les voiles, »  
 « C'est le brouillard qui tombe en un manteau »  
 « glacé, »  
 « Les rafales qui battent les agrès effarés. »  
 « C'est la saute du S.O., le bateau chaviré »  
 « Son plat-bord, tout son pont et ses toits noyés, »  
 « La misère pour tous et la manoeuvre dure. »  
 « La veille jour et nuit, c'est l'enfer sans mur- »  
 « mures. »  
 « C'est l'écueil dans la nuit, c'est la sombre ban- »  
 « quise. »  
 « Le tombeau toujours prêt dans l'écume qui »  
 « brise. »

### ILS SE NOMMENT CAP-HORNIERS

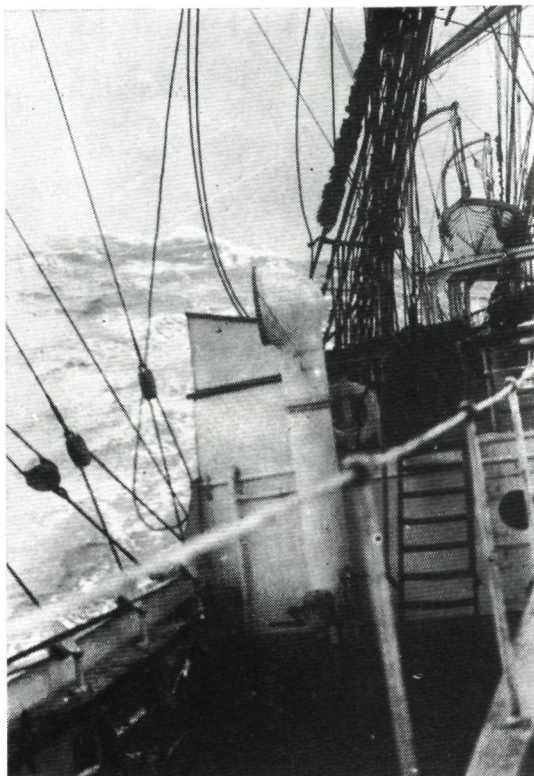
Mais, demandai-je à mon historien narrateur, si le passage de ce sinistre cap éxit si aléatoire, qu'allaient donc faire dans ces parages ces 3 mâts-goélettes, ces 4 mâts-barques, ces 5 mâts-carrés et autres clipper ?

Ils partaient d'Europe, descendaient l'Atlantique et puis remontaient le long du Chili en profitant des courants de Humboldt (portant au nord). Ils atterrissaient alors dans des ports tels que Valparaíso, Chanaral, Callao, Caldera, Talca, Iquique ou Caleta-Buena.

Ils y déchargeaient du charbon anglais et repartaient avec un guano ou des nitrates.

D'autres, après le passage du cap Horn, prenant une route plus au large passaient près de Juan Fernandez (île de R. Crusoë) et, favorisés par l'alizé du S.E., puis par l'alizé du N.E., piquaient par vents d'ouest vers les ports de San Francisco et l'Orégon, où ils apportaient charbons et « diverses » (\*) et rapportaient du blé et des bois.

(\*) Diverses = marchandises diverses ; désigne tout ce qui n'est pas en vrac. C.à.d. des marchandises traitées ou usinées !



L'AVENIR en route vers Tampa. 1925.

D'autres voiliers encore passaient ce cap vent arrière en revenant d'Australie où ils avaient chargé des laines, des peaux, du charbon ou des céréales dans des ports tels que : Geelong, Melbourne, Brisbane, Fremantle, Adélaïde voire même à Auckland en Nouvelle Zélande.

Les voyages de ces voiliers-cargos au long cours étaient donc d'inspiration avant tout commerciale, toutes ces matières premières étant devenues indispensables au développement de notre commerce et de notre industrie occidentale.

Dire que le passage du cap Horn se gagnait de haute lutte n'est certes pas une euphémisme.

L'AVENIR à Tampa en 1925. A décharger du ciment.







La Méridienne ! A bord de L'AVENIR.  
A gauche G. Lemaire, 1925.

En effet, de nombreux voiliers tentant de doubler le cap d'est en ouest luttèrent pendant des jours pour finalement devoir abandonner et fuir grand-largue ou vent arrière, par les océans Atlantique, Indien et Pacifique pour atteindre les côtes du Chili.

Un des combats le plus extraordinaire contre les tempêtes au sud du cap Horn fut livré en 1905 par le « SUZANNA ».

Ce trois-carré de l'armement Siemens et C° de Hambourg lutta du 19 août au 26 novembre 1905 pour passer du 50° sud dans l'Atlantique au 80° ouest dans le Pacifique.

Le « passage » avait pris 99 jours sur les 189 que dura son voyage de Port Talbo (Bristol Channel) à Caleta-Buena au Chili.

Mais le record du genre, cité par J. Randier dans son merveilleux livre consacré au cap Horn, semble avoir été atteint par le 3 mâts GARTHWRAY en 1922.

En route pour le Chili, il démâta partiellement au cap Horn et revint à Montevideo ; à peine était-il réparé qu'on s'aperçut qu'une importante végétation sur sa coque l'empêchait d'avancer. On carena à Capetown (Afrique du Sud), puis on fit route vers l'océan Indien et Hobart (Australie). Ce n'est qu'1 an 1/2 (exactement 559 jours !) après avoir quitté l'Angleterre que le GARTHWRAY mouilla en rade d'Iquique.

Ces marins, dont J.W. fut, embarqués à bord de ces prestigieux cargos à voiles, devaient être doués d'une trempe exceptionnelle.

Ceux qui prirent part à des aventures hors du commun, défilant à chaque fois les sinistres pièges naturels que dispense ce funeste cap, sont dénommés « CAP-HORNIERS ».

Ils resteront les seuls à pouvoir s'en prévaloir à juste titre.

Mais après la mise en service du canal inter-océanique de Panama - commencé en 1881 par F. de Lesseps et terminé par les Américains en 1914 - et principalement après la première guerre mondiale, la navigation à voile par le cap Horn diminua progressivement. Et ce pour diverses raisons.

D'une part, les sous-marins allemands, déjà très efficaces pendant la campagne 1914-1918, avaient fait d'énormes ravages dans les rangs des grands clippers.

D'autre part, les progrès incessants des « vapeurs » - confort accru et vitesse plus élevée - allaient peu à peu imposer ce nouveau mode de navigation.

De plus, si le vent qui propulse les voiliers ne coûte rien et que ceux-ci ne sont plus astreints à relâcher régulièrement pour s'approvisionner en eau et en charbon, ils requéraient néanmoins de leurs équipages de nombreuses heures de prestation ; 12, 14 voire même 16 heures par jour n'étaient pas rares !

Les nouvelles lois sur le travail à bord, promulguées après 1918 et surtout dès 1930, les revendications des syndicats devenus influents, allaient rendre pratiquement impossible l'exploitation bénéficiaire des voiliers au long cours.

Si, en ces années, il fallait « être poète » pour armer encore un voilier à vocation commerciale, il se trouva un homme, l'armateur finlandais Gustav Erikson. Grand nostalgique de ces fiers oiseaux d'une époque révolue, il avait reconstitué une flotte superbement anachronique.

C'est à bord de ces fiers et esthétiques cargos que des marins inconditionnels de la voile effectuèrent en 1939 « la dernière course des grains ».

Ce baroud d'honneur se déroulait d'Angleterre vers l'Australie, doublant le cap de Bonne Espérance à l'aller et le cap Horn au retour. Treize voiliers, dont 10 appartenant à l'armement G. Erikson, prirent part à cette course. Il s'agissait pour les VIKING, PAMIR, OLIVENBANK, PASSAT, MOSHULU et autre PADUA d'effectuer le voyage de retour le plus rapidement. La raison en était uniquement mercantile, les premiers sacs de blé jetés sur le marché étaient cotés plus cher en bourse.

Le quatre-mâts barque MOSHULU (ex-KURT, 3.116 tx., 101 mètres de long) de l'armement G. Erikson, qui accomplit le trajet de Port Victoria (Australie) à Queenstown (G.B.) en 91 jours, remporta le trophée devant le PADUA (\*) de l'armement Laeisz de Hambourg (93 jours) et le PAMIR de l'armement G. Erikson (96 jours).

Le dernier arrivé fut le LAWHILL de l'armement G. Erikson, qui avait mis 140 jours pour rallier Port Lincoln à Glasgow (G.B.).

Et L'AVENIR, remarqueront les non-initiés, participa-t-il aussi à ce dernier baroud d'honneur ?

Hélas non. Et pour cause !

(\*) Actuellement navire-école soviétique, rebaptisé : KRUZENSTERN.



Il avait navigué sous pavillon belge de 1908 à 1932. Il fut alors vendu à l'armateur finlandais G. Erikson (encore lui !), qui le revendit à son tour aux Allemands. Ceux-ci l'utilisèrent à nouveau comme navire-école sous le nom de ADMIRAL KARP-FANGER.

Mais en mars 1938, en revenant d'Australie, il disparut corps et biens, près du cap Horn, dans des circonstances demeurées mystérieuses. Mais ceci est une autre histoire...

### UNE VOLONTE DELIBEREE !

Les milliers de milles que notre Mathurin avait déjà parcourus à la voile, la mer et ses aléas, n'avaient pu attaquer sa volonté.

De plus, pris par la beauté des éléments naturels, une attirance irrésistible le porte à poursuivre cette expérience extraordinaire, voire envoûtante.

En décembre 1926, il s'embarque à nouveau, mais cette fois sur le vapeur WOLHANDEL en partance vers les Indes et l'Australie avec un chargement de sucre. Il en reviendra en juin de l'année suivante.

Puis successivement à bord des s.s. SUNOCO et TIGRIS, il découvrira par deux fois l'Amérique du Nord et le bassin Méditerranéen.

A 19 ans, il entre de plein pied à l'Ecole de Navigation d'Anvers, où il est reçu 3<sup>e</sup> sur 47 admis. Au bout de cette première année studieuse, il met ses vacances à profit pour partir en Amérique du Sud, à bord du S.S. LEODIUM, comme 3<sup>e</sup> Stuurman.

Retour à l'école où, en fin d'année académique, il décroche en vrai coup du Roi le diplôme d'aspirant et le brevet de lieutenant.

C'est vêtu du bel uniforme de 3<sup>e</sup> officier qu'il découvrira par 3 fois le Congo belge des années 1930, à bord du S.S. MANIEMA.

Mais déjà la crise économique se fait sentir dans toutes les professions, également dans celle des transporteurs de fret. Ceux-ci étant moins nombreux à naviguer, la demande en officiers de bord en subit les conséquences directes.

Loin de s'avouer vaincu, hardiment notre homme s'embarque sur les S.S. ALBERTVILLE et THYSVILLE avec lesquels, par 13 fois, en qualité de simple quartier-maître, il « fera » entre décembre 1931 et janvier 1934, la ligne du Congo.

L'année suivante le verra aussi comme 2<sup>e</sup> stuurman à bord du S.S. PERSIER faisant du « tramp » sur l'Amérique du Sud.

Quels enrichissements a-t-il retiré de tant d'expériences ?

Entre autres de s'être prouvé que sa débrouillardise, son esprit toujours en éveil, avide d'apprendre, lui ont permis de franchir avantagement le cap difficile du premier contact avec la vie des adultes. Ce monde où les gens sont souvent rustres et peu enclins à la philanthropie. Il a également pris conscience que cette dure formation lui a été bénéfique pour affiner ses goûts, pour se façonner une discipline de vie, modeler son caractère et affiner définitivement sa personnalité. Il connaissait désormais ses capacités et ses limites.

A certains tournants de sa carrière, il a eu la chance - il le reconnaît volontiers - d'avoir été en-

touré de gens dont il avait su s'attirer la sympathie et qui le conseillèrent et le guidèrent intelligemment. Il a su déceler leurs qualités et profiter au maximum de leur enseignement.

L'estime et la confiance que lui témoignèrent ces gens, ces officiers, le motivèrent toujours pour aller plus, avant dans la promotion humaine.

Il suivit la voie longue et difficile de la hiérarchie, avec ses corollaires obligés : travail, études, obédiences.

Il ne négligea rien pour apprendre et parfaire ce métier qui le passionne, car cette « corporation de marins » suppose des études sérieuses, tant la science de la mer est vaste.

Longue fut sa route, commençant sur le tas, pour se parfaire ensuite par l'étude. Il put aisément s'intégrer dans une société où chacun, pour ses mérites et ses capacités, lui reconnaît sa place.

Ressent-il à certains moments une dichotomie dans ce milieu social d'adoption ?

Il estime qu'il ne sera vraiment à sa place que possesseur d'un diplôme à haut niveau. Il va donc s'employer à acquérir brevets et grades qui lui ouvriront légitimement les portes de cette société qui s'en prévaut.

En 1935 il décroche de haute lutte son brevet de capitaine au long cours, fruit de son acharnement. A 26 ans, avec ses 78 mois et 7 jours de mer, il était arrivé au bout de son effort. Il se retrouve plus riche de connaissances devant les autres ; mais pareil à lui-même. Son recours a été l'individualité conciente et victorieuse. La subjectivité, pour lui, est dépassée.

Par un enchaînement de circonstances comme seule la vie des gens actifs peut en offrir, notre capitaine gagna ensuite l'Afrique pour le compte du ministère des Travaux Publics.

Là l'attendait l'occasion de mener, pendant près de 40 ans, une brillante carrière consacrée à la mise en valeur, au balisage et à l'exploitation des voies navigables de notre ancienne colonie.

Si notre propos n'est pas d'évoquer longuement cette « période africaine », nous en retiendrons cependant qu'au seul niveau des relations humaines et des amitiés sincères, J.W. y poursuivit la longue quête commencée à bord du ZINNIA.

En effet, au fil de sa vie, il sut toujours choisir avec sagacité et discernement ceux auxquels il fit don d'une amitié sans réserve. Et le temps n'a pas altéré ses sentiments.

Mais le cours d'une aussi fructueuse carrière coloniale est fertile en anecdotes. En voici une, à coloration marine, tirée au hasard des narrations. Chargé de grandes responsabilités au service des voies navigables du Congo belge, il entraînait également dans ses attributions de pourvoir à la formation des autochtones, afin qu'ils puissent le seconder utilement et prendre plus tard la relève. Toujours en poste après l'indépendance, J.W. sut convaincre les nouvelles autorités de sélectionner une dizaine d'éléments de valeur pour les envoyer à l'Ecole de Navigation d'Anvers et d'Ostende.

Dans cette perspective, il avait préalablement obtenu un avis favorable des directeurs des écoles concernées ainsi que l'appui du directeur général de l'Administration de la Marine à Bruxelles. Il obtint, grâce à ses relations personnelles un appui financier (6 bourses d'études pour Anvers et



4 pour Ostende) d'importants organismes officiels. Douze ans plus tard, en 1973, quittant définitivement son pays de prédilection, J.W. s'embarqua, avec son épouse, à Matadi sur le KANANGA, premier paquebot battant pavillon Zaïrois. Ce « ville-boot » effectuait son voyage inaugural.

Se prévalant de sa qualité d'ancien officier de la ligne, J.W. demanda à rencontrer le commandant. Quelle ne fut pas sa surprise de recevoir, dans sa cabine, la visite d'un des émules qui avait, 13 ans plus tôt, été sélectionné pour s'inscrire à l'Ecole de Navigation.

Ce commandant, n'ignorant pas le rôle important qu'avait eu J.W. dans sa carrière, marqua sa reconnaissance en lui réservant l'appartement de luxe du navire.

Ce fut pour notre « ancien mangeur d'écoutes » l'adieu le plus émouvant de tous ceux témoignés à la fin de sa longue carrière.

### UNE CERTAINE RACE D'HOMMES

Ces navigateurs d'une trempe exceptionnelle, qui pendant des années risquèrent leur vie pour le développement économique de leur pays et de leur famille; ces hommes qui n'ont jamais calculé l'étendue des renoncements auxquels ils se sont astreints; ces marins unis par des liens profonds, quasi mystérieux, ont senti dès 1936 qu'ils se devaient de perpétuer l'esprit qui les avait animés pendant tant d'années; qu'ils devaient cultiver et transmettre aux jeunes générations leurs traditions, fruits d'actes quotidiens tant de fois renouvelés.

C'est en 1937, à Saint-Malo (France), que des capitaines français qui avaient doublé le cap Horn au moins une fois se regroupèrent en une « Amicale des Capitaines au long cours cap-horniers ».

Ceux qui avaient commandé au cap Horn reçurent le titre de « Albatros ». Ceux qui le doublèrent en n'importe quelle qualité, mais furent brevetés capitaine au long cours ultérieurement, celui de « Malamok », du nom de cet autre oiseau de mer des latitudes sous les 50° sud. Tel est le cas de notre personnage.

Enfin ceux qui le passèrent mais ne furent pas brevetés par la suite portent le nom de « Cape Pigeons ».

Après la guerre, cette amicale française devint internationale, et prit la dénomination de « Amicale Internationale des Capitaines au long cours cap-horniers - A.I.C.H. - Saint-Malo ».

L'emblème de cette association, qui regroupe actuellement 14 pays, est la tête d'un albatros pris au piège.



Ce piège, relié au bord par un long cordage, est constitué d'un morceau de liège auquel est fixé un triangle métallique sur lequel est cousu un morceau de lard. Le bec recourbé de cet oiseau vorace croche dans le triangle et ne le lâche plus il ne reste qu'à hisser le palmipède à bord, où un sort lui sera rapidement fait. En effet, ces oiseaux aux ailes de 3 mètres d'envergure sont pourvus d'un bec crochu de 20 cm. de long, capable de défoncer, comme un pic, le crâne d'un homme.

Par vengeance de la terreur que leur inspire l'albatros, les marins utilisaient les pattes vidées comme blague à tabac; les os des ailes servaient à confectionner des tuyaux de pipe ou des mâts pour des maquettes; quant au bec, il formait le pommeau d'une canne dont le corps était constitué par la colonne vertébrale d'un requin, cet autre ennemi juré du marin.

Actuellement l'A.I.C.H. comprend quelque 2.600 membres, mais qui ne sont pas tous, bien sûr, des « Anciens ».

Elle accueille également de plus jeunes navigateurs qui ont doublé le cap Horn à bord d'unités modernes, des sympathisants de cette grande famille particulière, ou d'autres encore comme Eric Tabarly, pour services exceptionnels rendus à la navigation.

Une adaptation du règlement d'admission était devenue indispensable, sous peine de voir cette association disparaître, faute de représentants. Car ceux-ci ne sont pas éternels. Déjà, la France ne compte plus qu'un seul Albatros; la Belgique plus aucun...

Chaque année, ainsi le veut la tradition des cap-horniers, de nombreux membres se rencontrent lors d'un congrès, qui à lieu chaque fois dans un pays différent. Il y a ainsi depuis 1937.

Le but de cette réunion annuelle est de maintenir « l'esprit de Saint-Malo »; l'objectif est de perpétuer ces liens étroits et particuliers qui unissent, par delà les convictions politico-philosophiques, ces hommes qui vont vécu à bord d'un voilier, qui ont ressenti le contact intime de la mer, qui ont éprouvé leur sens des responsabilités et qui ont sublimé ce qu'a écrit E. Newby (\*): « L'on aime son navire après une tempête, comme on aime d'amour ».

Une preuve de cet « esprit de Saint-Malo » ?

C'est en 1957, au cours du 13<sup>e</sup> congrès, tenu à Anvers - qui fut aussi le premier congrès en Belgique -, que deux commandants de voiliers retrouvèrent, non sans une pointe de mélancolie, le fameux Félix von Lückner, dont ils avaient été les « hôtes-prisonniers » pendant la Grande Guerre !

### UN MARIN ISSU DE LA LEGENDE

Félix von Lückner, dont la conduite chevaleresque durant la guerre avait forcé l'estime et le respect de tous, était le descendant de cet Allemand qui fut Maréchal de France et qui combattit les Autrichiens en 1792. Guillotiné sous la Terreur, c'est à lui que Rouget de Lisle dédia la « Marseillaise ».

Issu lui-même de la glorieuse marine impériale, Félix von Lückner marqua l'histoire d'une empreinte toute personnelle, lors de son odyssée de 1914-1918.

Il mena une campagne de « corsaire » à bord d'un croiseur auxiliaire. Son 3 mâts-carré « Seeadler » était l'ex-voilier américain PASS OF BALMAHA, capturé en Mer du Nord au début des hostilités. Ce fut le seul navire à arborer, pendant la Grande Guerre, l'oriflamme pittoresque composée d'une

(\*) E. Newby : Tempêtes en mers du Sud. Traduc. franç. R. Livio. Editions Gallimard.





Ostende 1981. De g. à dr. : R. Ghijs, Belgique ; Perdraut, France ; Lemaire, Grand-Mât ; Memmen, Allemagne ; P. Dewispelaere, président de l'A.I.C.H., section belge. (Photo Fr. Philips).

longue bande rouge, terminée par une tête de mort blanche. Rebaptisé IRMA, refondu et luxueusement aménagé, ce bateau-piège fut doté d'un équipage de 64 hommes triés sur le volet, et de faux papiers norvégiens, nation neutre de l'époque. La tactique de von Lückner se révéla vite infail-  
lible. Croisant dans l'Atlantique, il abordait ses victimes sous le couvert d'un honnête cargo norvégien. A portée de canon et après avoir envoyé les couleurs impériales - noblesse oblige -, il faisait passer tout l'équipage adverse à son bord. Il envoyait ensuite le navire par le fond.

Le 27 mars 1917, ayant de la sorte recueilli 263 prisonniers - sans avoir fait un seul blessé -, il arraisonna le CAMBRONNE de l'armement français Bordes, en fit abattre les mâts de perroquet, y fit transborder les 263 prisonniers et le confia au commandant Anglais MULLEN, dont le PINMORE avait été une de ses nombreuses victimes. Après quelques jours de mer, les ex-prisonniers arrivèrent sains et saufs dans un port sud-américain. Cette campagne atlantique avait permis à von Lücken d'arraisonner et de couler 5 voiliers français, 3 américains, 3 anglais, 1 italien et 3 vapeurs anglais...

Ces quelques faits historiques, tirés de son livre de souvenirs (\*), situent ce personnage hors du commun. Son panache, son élégance au combat, son humanité dans la violence ont fait qu'il a séduit les marins de tous les pays.

Il n'est dès lors pas étonnant qu'un tel personnage fut ovationné par tous les Cap-horniers pré-

sents à ce congrès de 1957.

Il était à l'image de l'esprit de Saint-Malo.

## ET AINSI SE PERPETUE LA TRADITION

Si le congrès de 1979 eut lieu à Adélaïde (Australie), celui de 1980 eut lieu à l'endroit même où l'Amicale vit le jour, à Saint-Malo.

C'est au cours de ce 36<sup>e</sup> congrès que la présidence internationale de l'Amicale fut octroyée, pour la première fois, à un Belge, le commandant e.r. Raymond Lemaire.

Et en 1981 ?

Fidèle à la tradition, le « Grand Mât » - tel est le nom donné au président - réunit à nouveau ses ouailles et, cette fois, ce fut Ostende qui fut à l'honneur.

Voyez donc, quatre cent cinquante vieux gentlemen, le visage buriné par mille tempêtes, mais l'oeil clair, s'interpellant joyeusement, se reconnaissant après un instant d'hésitation, se donnant des bourrades amicales.

Quelle aubaine pour ces 450 ex-mangeurs d'écoutes qui allaient pendant cinq jours manger et boire tous ensemble, égrener de vieux souvenirs, fredonner les chansons mélancoliques ou grivoises du gaillard d'avant !

La section belge de l'A.I.C.H., avec à sa tête le président P. Dewispelaere et pour cheville ouvrière l'ancien commandant du MERCATOR, le capitaine R. Ghijs, avait mis sur pied un fabuleux programme marqué de moments empreints de dignité et de respect.

Tels ce « Salut aux couleurs » ponctué par la Musique de la Force Navale ou l'office religieux en la cathédrale Sts. Pierre et Paul sous la bénédiction de Monseigneur De Smet, évêque de Bru-

(\*) « Le Dernier Corsaire » par Félix von Lückner. Traduit en français par L. Berthain. Ed. Payot. (épuisé et rare !)



ges, au cours duquel eut lieu l'émouvant « appel aux Cap-horniers morts depuis le dernier congrès » ; ou encore le dépôt de gerbes au monument aux marins morts en mer.

Des visites instructives aux ports de Zeebruges et d'Anvers, où les progrès les plus récents de la marine marchands furent montrés à tous ces « anciens », qui les contemplaient avec un peu de nostalgie, mais aussi d'un air entendu.

Les villes de Bruges et de Gand figurèrent aussi au programme, pour témoigner aux visiteurs étrangers du passé culturel de notre pays.

Ce congrès se clôtura enfin par un généreux banquet au cours duquel fut remise à chaque participant la médaille du souvenir, frappée à l'occasion de ce 37<sup>e</sup> congrès. Cette médaille, créée par l'artiste belge Van Kerrebrouck, est illustrée à l'avant par l'effigie du navire-école L'AVENIR et au revers par une rose des vents.

C'est donc en apothéose que se termina ce grand rassemblement fraternel des gens de mer.

Et pendant que résonnait le refrain « Ce n'est qu'un au-revoir... », rendez-vous était pris pour 1982 à... Oslo !

Cette tradition se perpétuera donc de congrès en congrès jusqu'au jour où il ne restera plus qu'un

seul cap-hornier. C'est à lui qu'incombera, conformément aux statuts de l'Amicale, d'inscrire un dernier mot dans le livre d'or des cap-horniers : le mot « FIN ».

Après la disparition des derniers, l'épopée de la grande voile sera versée aux archives de l'histoire, où seuls les grands faits seront remémorés ; mais où tant de traditions, tant de peines, tant de joies, tant d'états d'âme seront perdus pour la sensibilité des hommes des générations prochaines. Désormais, on parlera de la voile comme actuellement de Christophe Colomb, de Cook ou de Nelson, c.à.d. en historien. Oubliant le contexte humain de l'époque, ce contexte pourtant si essentiel à la compréhension et à l'évolution de notre société. Mais les archives et l'esprit de Saint-Malo ont aussi le grand mérite d'assurer une part de la pérennité de notre culture.

Ce jour-là, j'ai donc rencontré « un de ceux qui s'en vont sur la mer ». J'ai vécu une épopée vieille de 40 ans certes, mais tellement proche des hommes.

J'en ai recueilli un témoignage vivant, un des derniers peut-être.

Merci, matelot ; mes respects... Capitaine !



## AFVAART

De haven grauw grijs in de mistige morgen.  
Aan stink-gore kaaïen met hakende handen  
op vuilgele lucht ligt de hoop diep geborgen  
in 't inktzwarte water, verlangend naar landen

die mooi zijn en groen onder hellichte lucht.  
Langs de treurende rompen als grauwe gewaden  
glijdt trillend het blinkende schip op zijn vlucht  
tussen zwevende meeuwen, vol hunker beladen.

De stoomfluit gooit gillend de pijn van het afscheid  
naar gevels met nietsziende dofbleke ogen.  
De eenzame hand op 't staketsel wuift wijd ;  
de geultrechter ligt als een aanloop gebogen  
en slingeret het schip in de ruimte.

M.V.



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

## «Sealinck»

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 paspoortcontrole 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.

### AFSCHEID

Het donker sluipt langzaam naar buiten  
de wind rukt fluitende flarden uit de morgen  
en scheurt de schemering.

De rust hangt gezwollen met duizende vragen  
een hand raakt aarzelend, zoekend  
en beeldhouwt herinnering.

Door 't huis vluchten vragende ogen  
die drinken aan vormen en monden  
in gretige overdaad.

Geuren, vertrouwde gebaren die bloeien.  
In stilte vol hortende woorden, hertekent  
een traan je gelaat.

Op strakke gezichten, de spelende zon,  
ligt verborgen de pijn achter brandende ogen  
die zwemmen in 't licht.

Smekende handen omarmen krampachtig  
ze strelen je haar en ze glijden traag weg  
en de deur valt plots dicht.

M.V.



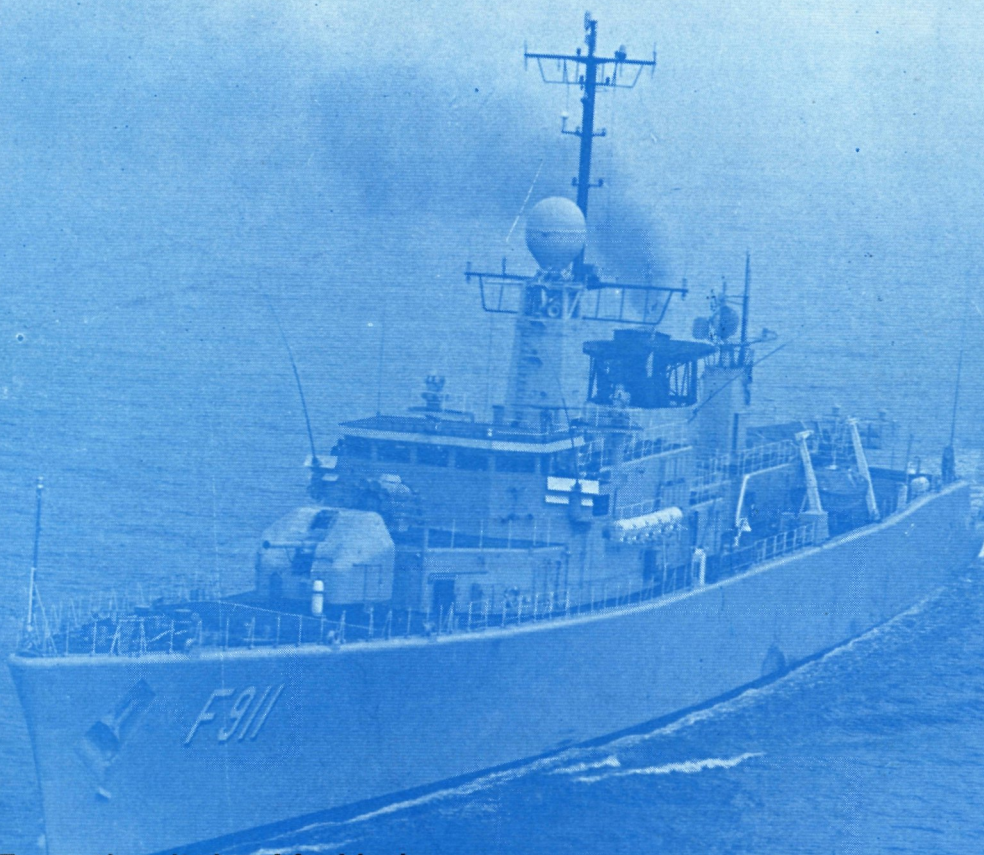
Uit sympathie

Par sympathie

*Mercantile - Beliard n. v.*

Antwerpen

# VAREN MET FREGATTEN



door Fregatkapitein M. Verboven



# VAREN MET FREGATTEN

door Fregatkapitein M. VERBOVEN

We zijn nu al ongeveer zeven jaar met de fregatten aan de rit en zo'n periode laat al aardig toe om te evalueren waar we stonden, waar we naartoe gaan met die schepen. Of, om het eenvoudiger uit te drukken, hoe verloopt het allemaal.

In den beginne startte het project «fregatten» op personeelsgebied met nogal sombere vooruitzichten. De beschikbare mankracht, die het moest bewijzen, was grotendeels dezelfde als die de Zeemacht in haar kinderschoenen had meegemaakt. Dit hield in dat er zeven jaar geleden enkel een verouderd kader beschikbaar was waarvan de leeftijd tussen de 40 en 50 jaar schommelde. Wel traden er een aantal jongeren aan, kersvers in Nederland of Frankrijk gevormd in functie van de toekomstige fregatten. Maar hun aantal lag erg laag zodat de bestaande garde in grote mate moest worden ingezet, en dan nog in eerste instantie om de spits af te bijten in leidende functies.

Het gevolg was, dat een indrukwekkend aantal officieren en onderofficieren in hun «moeilijke jaren» weer op de schoolbanken vlogen voor een herscholing. Dat gebeurde vanzelfsprekend met de nodige terughoudendheid langs de kant van de betrokkenen en het nam wel even zijn tijd eer ze zich in zoverre terug hadden opgevestigd om er zich met het nodige enthousiasme in te storten.

De herscholing was een onontkoombare noodzaak. Heel hun leven had dat personeel doorgebracht op MCM-schepen of in de gemoedelijkheid van «Godetia» of «Zinnia». En van de ene dag op de andere zou het geconfronteerd worden met een volledig nieuwe techniek, grotendeels geautomatiseerd. Binnen de kortst mogelijke tijd stond het oog in oog met apparatuur die het voordien enkel kende van horen zeggen of uit kleurig verluchte foldertjes. Het WM25-radarsysteem, het SEWACO-systeem, de Vosper controle, de RR-gasturbine, MM38-missielen, Nato Sea Sparrow, het groeide tot een onoverzichtelijke lijst nieuwe begrippen, nieuwe wapens, nieuwe machines en opstellingen, samengeballt in de complexiteit van een schip dat door zijn moderne uitbouw, de Zeemacht plots een generatiesprong deed nemen.

De artillerieclub geldt zo'n beetje als het prototype van deze toestand. De jongste van de toenmalige artilleristen en wapenherstellers - nu allemaal omgedoopt tot wapenmonteurs - was in die

tijd al tegen de veertig jaar. Voordien hadden ze enkel te maken met de eenvoudige, uitsluitend mechanisch bediende wapens waarover de Zeemacht beschikte. In de vijftiger jaren, sommigen ook vroeger, hadden ze in Nederland, Frankrijk of elders wel eens een opleiding meegekregen waarvan ze zich in het gunstigste geval nog herinnerden dat er toen ook al ingewikkelder dingen bestonden dan de wapens waarmee ze sindsdien dagelijks omgingen. Maar na twintig jaar blijft er van zo'n cursus niet bar veel meer hangen; en bovendien, wat toen gesofistikeerd leek - het woord bestond toen nog niet eens! - dat is momenteel hopeloos voorbijgestreefd en mogelijk zelfs onder de hoofding «antiek» geklasseerd.

De detectors - radaristen zowel als sonaristen - ondervonden nagenoeg dezelfde moeilijkheden. De mecaniciens en elektriciens zaten op het eerste gezicht niet met zo'n zware problemen, maar al vlug bleek dat de tijd ook voor deze specialiteit niet had stilgestaan. Ze kregen te maken met een hele trits nieuwe snufjes en een volautomatische technische controle die nogal science-fictionachtig overkwam. Wat het elektronische gedeelte betreft, daar stond de Zeemacht voor de grote onbekende en een nieuwe generatie uiteraard jonge elektroniciens deed dan ook haar intrede.

Dit keer had de Zeemacht een ruime inloopperiode voorzien. Een jaar vóór de aflevering van een schip door de werf was gepland, volgde de technische kern van de bemanning de verdere bouw en afwerking van zijn fregat. Vooral voor de technici was dat onontbeerlijk, want voor hen werd het een «on the job»-training, meestal zonder voorafgaande cursussen. Nadien groeide die kern geleidelijk aan met personeel van de commandocentrale en van de wapenclub, zodat er uiteindelijk een groep van ongeveer vijftig toekomstige bemanningsleden per schip ingeslingerd geraakte. En hierin zat alvast meer dan de helft «ouderen».

Het is begrijpelijk dat de staf van de Zeemacht die aanloopperiode met het nodige scepticisme heeft doorleefd en het gevoel had op eieren te lopen. Het zat er namelijk dik in dat er onder het oudere kader een epidemie van aanvragen tot vervroegd pensioen of ongeschikt varen om sociale of medische redenen zou losbarsten. Het vooruitzicht om zich nog eens te overtreffen, op de grote inspan-

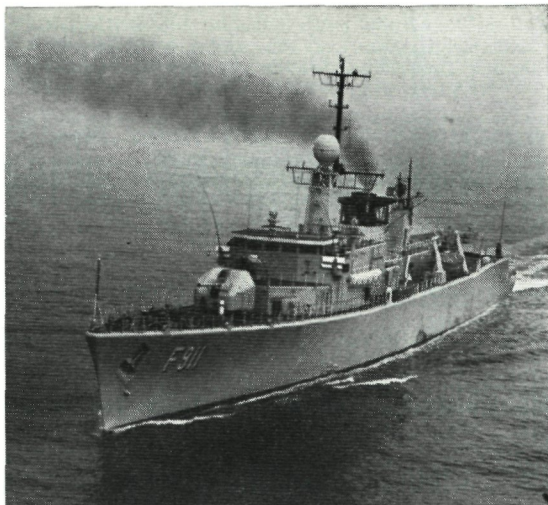




ning, om op peil te geraken, op de komende lange en zware oefenperiodes of doodgewoon de drempelvrees dat ze het niet zouden aankunnen, waren daartoe even zoveel redenen. Bovendien was toen al geweten dat die eerste ploegen noodgedwongen jarenlang op de fregatten zouden blijven want het was niet zo meteen duidelijk door wie ze geleidelijk zouden worden afgelost.

Die aanvragen zijn er inderdaad gekomen, en ze waren nog altijd talrijk genoeg. Maar ze werden niet massaal ingediend, zoals de nogal wijfelende en zelfs afwijzende houding van toen liet vermoeden en vrezden.

Zo lag ongeveer de toestand op het moment dat Boelwerf en Cockerill Yard einde 1977 elk hun eerste fregat aan de Zeemacht overdroegen. Intussen hebben de vier schepen van dit type al vier intensieve jaren achter de rug. Ze begonnen allen met een uitgebreide waarborgreis, voorafgegaan door een Safety Operational Sea Training (SOST) bij FOST/Portland. «Westdiep», «Westhinder» en «Wielingen» doorstonden hun trainingsbeurt in het Nederlandse Eskader. De eerste twee werden respectievelijk in 1980 en 1981 ingedeeld bij de Standing Naval Force Atlantic. De cyclus groot en klein onderhoud met min of meer lange periodes in Brest en Den Helder, en de daaropvolgende oplijning van het systeem te Toulon, loopt al een paar jaar. Het laatste trimester van 1981 haalden de «Wandelaar» en de «Wielingen» een «satisfactory» voor hun SOST. In januari '82 krijgt de «Wandelaar» zijn trainingsbeurt in het Nederlandse Eskader, terwijl de «Wielingen» zich opwerkt in de Noordzee met de overige Nederlandse fregatten, om dan de tweede helft van 1982



bij de SNFL te worden gevoegd. Het komt er in feite op neer dat de fregatten maximaal worden ingezet. En zoals voorspelbaar gaat dat gepaard met lange afwezigheden, hard werken en intensieve inzet op intellectueel en technisch gebied.

Momenteel kunnen we dus stellen dat de fregatten ingerund zijn, dat de Zeemacht weet wat ze er aan heeft en dat de resultaten al op een rijtje kunnen worden gezet.

Het zijn prachtige zeeschepen gebleken, soepel en handig te manoeuvreren; ze boezemen vertrouwen in, ongeacht de weersomstandigheden. Van de toch beperkte ruimte, eigen aan soortgelijke types, is maximaal gebruik gemaakt om ze erg geriefelijk in te richten. Het zijn ook schepen met erg gevoelige en kwetsbare installaties die om konstante zorg vragen. Ze hebben veel weg van nerveuze raspaarden die niet toelaten dat de aandacht van de ruiter maar even verslapt. De mogelijkheden tot defekten zijn ontelbaar en de apparatuur eist een ononderbroken toewijding om ze te voorkomen of te herstellen.

De achterban aan de wal zit dan ook regelmatig met de handen in het haar om tijdig de nodige vervangstukken voorhanden te hebben en ze ijlings naar de meest diverse havens na te zenden. Intussen is al wel geweten welke onderdelen het met de regelmaat van een klok laten afweten





of daartoe neiging vertonen. En het vertrekkende fregat krijgt voor die mogelijke probleemkinderen dan ook de nodige zoetheid mee. Maar dat sluit de verrassingen nog lang niet uit.

Bij de eerste indelingen van een schip bij SNFL en bij het Nederlandse Eskader stak de drempelvrees weer de kop op, want dat vroeg andermaal om een aanpassing van de bemanningen. Als nieuwkomer op gebied van fregatten, wordt je doen en laten nieuwsgierig en kritisch bekeken, zij het met een zekere welwillendheid. En onze schepen voelden best dat ze het nog allemaal moesten waar maken. Het boordpersoneel beseftte maar al te goed dat het enkel beschikte over theoretische bagage. Dat kwam trouwens bij die eerste indelingen aanvankelijk sterk tot uiting. Maar tegen de tijd dat de schepen zouden weerkeren naar de thuishaven, reageerde de operationele club al erg zelfzeker. Sindsdien gaan de loftsingen zowel van SNFL als van Nederlandse zijde in stijgende lijn. Het is trouwens merkwaardig dat de Belgische fregatten, die worden ingedeeld in het Nederlandse Eskader, hierin volledig worden opgeslorpt. De Eskadercommandant doet ze dezelfde behandeling ondergaan als zijn eigen Nederlandse schepen en ze krijgen even onverbloemd zijn commentaar voorgeschoteld als het hem niet bevalt.

Nu had en heeft al dat nieuwe onvermijdelijk een weerslag op de gedragingen van de betrokken bemanningen. De oorspronkelijke wijfelende terughoudendheid is omgeslagen in een herwaarderingsgevoel. De vraag « zullen we dat wel aankunnen » is volledig voorbijgestreefd en aan boord klinkt het nu onwaarschijnlijk dat ze ooit is gesteld. Het onder de knie krijgen van een spitstechnologie en er spelenderwijze mee omgaan gaf uitermate veel zelfvertrouwen. Het is ook opgevallen dat de jeugd in de operationele en technische sectoren, bijzonder competent aantreedt en zonder noemenswaardige moeilijkheden inpikt. Iedereen die op de fregatten was of is, staat in feite figuurlijk « op zijn tippen » omdat allen aanvoelen dat ze worden betrokken bij iets dat de moeite waard blijkt te zijn. Het heersende gevoel ligt samengevat in het gezegde van een bemanningslid aan zijn commandant, bij diens mutatie van een fregat naar de wal: « U gaat terug naar de Zeemacht, wij blijven bij de Marine ».

Met het in de vaart komen van de fregatten kregen veel gezinsleden ook de reisvirus te pakken. Ergens halfweg een lange reis, stappen echtgenoten, ouders - soms grootouders - in een vliegtuig voor een bezoek aan hun varend familielid in Istanbul, Tunis, New Orleans, Norfolk, enz. Het organiseren van het achteropreizen is een vanzelfsprekende zaak geworden, waar het vroeger slechts uitzonderlijk voorkwam. Ook het opnemen van familiegroeten op videoband is sinds de fregatten van de grond gekomen en kent een enorm succes: dat er voor een schip meer dan twee-

honderd gegadigden komen opdagen, is helemaal niet uitzonderlijk.

Al die prettige ervaringen en resultaten mogen echter geen aanleiding zijn om te veronderstellen dat het op die schepen allemaal koek en ei is. Vooreerst stelt zich het probleem van de vervanging. Na een aantal boordjaren komt de tijd dat de oudere bemanningsleden aan wal willen. Ook de jongeren beginnen dan aan te dringen op een ontschepingsbeurt. Nu is het wel zo dat ook fregatten periodisch een groot of een klein onderhoud ondergaan. Bij andere scheepstypes houdt zo iets in dat de bemanning dan toch een min of meer lange tijd in de thuishaven ligt. Met de fregatten verloopt zo'n onderhoudscyclus wel enigszins anders, want er zijn een paar maanden Den Helder en Brest aan verbonden. Dus zelfs in die omstandigheden verblijft het schip nog betrekkelijk veel in het buitenland en gaat de stelregel « operationeel en veel varen, in onderhoud en veel thuis » helemaal niet op. Vervangen van ouderen en beurtrol voor de jongeren wordt dan het enige alternatief. En hier ligt dan precies het grote knelpunt, want er is doorgewoond aan wal niet voldoende geschikt personeel voorhanden om die periodische omwisseling voorlopig rond te krijgen. Met een intensieve rekruteringscampagne wordt wel gepoogd om daaraan te verhelpen, maar enig resultaat daarvan is pas in de eerstkomende jaren te verwachten.

Bovendien is de technische bezetting van een operationeel fregat en van een fregat in groot onderhoud praktisch identiek. En wat er van de operationele afdeling vrij komt, wordt doorgaans meteen overgeplaatst naar een schip dat met zijn operationele beurt start, precies omwille van die tekorten aan vervanging.

Daarbij komt nog dat het afkomen binnen de Zeemacht van hooggekwalificeerd technisch personeel ten behoeve van de fregatten in het nadeel werkt van de andere schepen van de vloot, die het dan moeten rooien met minder gekwalificeerd personeel of met voelbare tekorten in hun bezetting.

Voor de Zeemacht vormen de fregatten een fameuze uitdaging. Of ze varen, hangt voorlopig evenwel niet in eerste instantie af van het personeel als dusdanig. Want de verscheidene bemanningen hebben al ten overvloede bewezen dat ze het aankunnen en dat ze het zelfs uitstekend doen, jong en oud, met een vanzelfsprekendheid waar iedereen een beetje van opkijkt - omdat het misschien niet voor mogelijk werd gehouden? - Wel moet er dringend worden gesleuteld aan de mogelijkheid om tot een beurtrol te komen. De oudere generatie, waarvan er nog altijd een flink aantal aan boord zit, is binnen afzienbare tijd aan haar definitieve walbeurt toe. En de jongeren moeten periodisch ook op aflossing kunnen rekenen. En als dat voor mekaar komt, dan zorgen de bemanningen wel dat de fregatten in de actualiteit blijven.





# 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 ».**



## 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 330 fr. + 25 fr. portkosten.



## FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des ancrés 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 330 F. (+ frais d'expédition 25 F.)



## L'OR DE L' « EGYPT »

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDEKEN

### 1. Deux fantômes dans la brume.

La gueule du Finistère tente de mordre l'immense océan toujours coléreux. La pointe du Raz termine la mandibule inférieure ; une longue suite d'îles et d'écueils, dénommée « chaussée de Sein », la prolonge vers l'Ouest. Nulle côte au monde n'est plus tristement célèbre par ses naufrages.

Le sort a dressé le plus grandiose et le plus terrible décor pour la plus grande aventure sous-marine jamais tentée à l'époque, il y a près de cinquante ans.

Plus loin que la chaussée de Sein, dans son prolongement, en plein large, c'est là que l'« Egypt » a sombré. Aujourd'hui ce paquebot de 8.000 tonnes qui, sur la fameuse route des Indes, servait depuis si longtemps la gloire de l'Empire britannique, n'est plus qu'un cadavre parmi tant d'autres dans le plus vaste cimetière d'épaves du monde.

Nous sommes en 1922. L'« Egypt », à sa vingt-cinquième année de navigation, est l'une des plus anciennes unités de la compagnie britannique « P. et O. », la « Peninsular et Oriental Steam Navigation Company ». Après avoir servi pendant la guerre comme navire-hôpital, elle a repris son service entre Londres et les Indes.

Le 19 Mai, elle quitte une fois de plus les rives de la Tamise pour Bombay. Deux cent quatre-vingt-quatorze hommes d'équipage sont à bord, mais les 500 passagers prévus doivent, pour la plupart, embarquer à Marseille. Quarante quatre seulement font le voyage depuis Londres. Dans les cales, la cargaison habituelle, les classiques produits d'exportation de la Grande-Bretagne vers son Empire.

Plus une cargaison inhabituelle : 1.089 barres d'or de diverses dimensions, 164.979 livres sterling en or et 1.229 lingots d'argent, le tout assuré pour plus d'un million de livres-or. Un envoi de la Banque d'Angleterre à des banques indiennes.

Dans l'après-midi du 20 Mai, l'« Egypt » débouche dans l'Atlantique. Suivant l'itinéraire traditionnel, elle va contourner le large de la Bretagne, prenant

Ouessant comme une borne pour piquer ensuite vers les côtes espagnoles et portugaises.

« Qui voit Ouessant, voit son sang » dit un proverbe breton. Ce jour-là, il était impossible de voir l'île à sinistre réputation. Le brouillard était à couper au couteau.

Aucun danger ne semblait, cependant, à redouter, car la route classique laisse à bonne distance les dernières îles bretonnes, justement pour réserver une marge de sécurité. Une collision avec un autre navire, perdu lui aussi dans la brume, restait possible. Mais les règlements n'imposaient-ils pas à chaque bateau de signaler sa présence par des coups de sifflets répétés ?

C'est vers 7 heures du soir que l'« Egypt » perçut pour la première fois un signal sonore dans le lointain. Elle y répondit et continua sa route. Peu de temps après, nouveau coup de sifflet, bien plus proche cette fois, sur la gauche. Le bateau inconnu se rapprochait.

En pareil cas, les règlements, toujours, exigent que chacun s'écarte sur sa droite. Pour l'« Egypt », comme le signal est venu à gauche, point n'était besoin de changer de cap.

Et puis, soudain, les événements se précipitèrent. Une silhouette à l'étrave menaçante apparut dans la brume. Toute proche, terriblement proche, trop proche pour que le paquebot ait le temps d'esquisser une manœuvre. Et ce fut la catastrophe ! Brutalement, l'« Egypt » fut frappée en son milieu.

Elle se trouvait à ce moment là à vingt-cinq milles au large de l'île d'Ouessant. Et le navire qui venait de l'éperonner était le cargo français, « la Seine » qui, allant de la Rochelle au Havre, avait jugé prudent, vu le temps bouché, de dessiner un large mouvement tournant vers l'Ouest, pour éviter les parages dangereux d'Ouessant.

Un cargo qui, pour comble de malheur, sur le point de partir vers les régions polaires, venait d'être équipé en brise-glace. Le naufrage fut rapide. L'« Egypt » se coucha aussitôt sur bâbord et sombra. Pas avant, toutefois, que son



opérateur radio ne signalait avant de mourir, le point estimé du naufrage : « S.O.S. 48°10' Nord 5° 30' Ouest ». « La Seine », indemne, recueillit tous les hommes qui surnageaient. On n'en déplora pas moins 88 victimes.

Un contre-torpilleur britannique, croisant dans les parages, récupéra le lendemain un sac postal flottant à 4 milles du point indiqué, ce qui embrouilla un peu ceux qui, plus tard, allaient tenter de retrouver l'épave. Une seule chose était certaine : quel que soit l'emplacement exact où reposait l'« Egypt », c'était par plus de cent mètres de fond ! A cette profondeur, à l'époque, l'épave pouvait être considérée comme perdue. Mais la fortune qu'elle recélait était trop importante pour ne pas déclencher des campagnes de recherches.

Une épave est automatiquement propriété de ses assureurs. Le Lloyd's de Londres devint ainsi le principal intéressé à la récupération de l'or de l'« Egypt », déont il avait réglé la contrevalleur à la Banque d'Angleterre. Quelque mois après le naufrage, le Lloyd's passa un contrat avec une entreprise suédoise, dirigée par un certain Peter Sandberg.

## 2. L'oeil sous-marin et le scaphandre.

Cette société suédoise dépêcha sur les lieux un navire de sauvetage, le « Fridthjof » qui, après avoir ratissé la zone critique pendant près de deux mois, repéra une épave dont la position correspondait au point donné par l'opérateur-radio de l'« Egypt » quelques secondes avant la naufrage.

Pour être sûr que cette épave était la bonne, il allait falloir y regarder de plus près.

Cela n'allait pas être facile, car la profondeur des eaux à l'endroit où avait été repérée l'épave dépassait cent mètres. Nettement hors de portée des scaphandriers classiques dont l'équipement, à l'époque, ne permettait pas de faire du bon travail au delà de cinquante mètres.

Après avoir cherché sans succès, pendant l'été de 1926, l'épave découverte par le « Fridthjof » avec le concours de plongeurs allemands utilisant un engin tout nouveau : le scaphandre articulé de

Neufeldt et Kuhnke, cabine d'acier pendue au bout d'un câble, dans laquelle le plongeur est dérobé à la pression ambiante, Peter Sandberg renonça pour céder la place à un armateur génois, personnage truculent plein de fougue et d'optimisme, intarissable en présence des journalistes et perpétuellement avide de publicité, le commandatore Quaglia, fondateur et directeur-général de la « Sorima » (Società Ricupperi Marittimi).

Par un beau matin de Juin 1929, Quaglia à la tête d'une petite flotille composée de deux navires, l'« Artiglio » et le « Rostro », appareilla de Brest, cap à l'ouest-sud-ouest à la conquête de l'or fabuleux de l'« Egypt », vers l'introuvable et fantomatique épave.

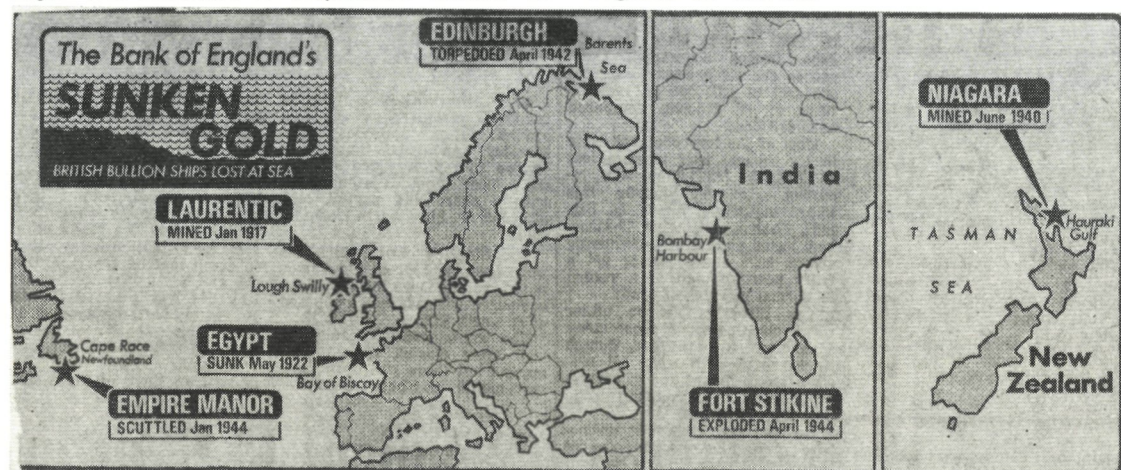
A bord, un engin nouveau encore une fois, que le chef scaphandrier de Quaglia avait fait construire, l'hiver précédent, dans son atelier génois.

Il s'agissait d'une cabine d'acier dans laquelle s'enfermait le plongeur, qui renonçait aux avantages des bras et des jambes articulés. En somme, le scaphandre de Neufeldt et Kuhnke était devenu une simple tourelle d'observation pendue au bout d'un câble ; l'homme est plus à son aise dans cette guérite étroite que dans l'armature d'acier qui emprisonnait ses bras et ses jambes sans leur donner pratiquement la possibilité du moindre mouvement.

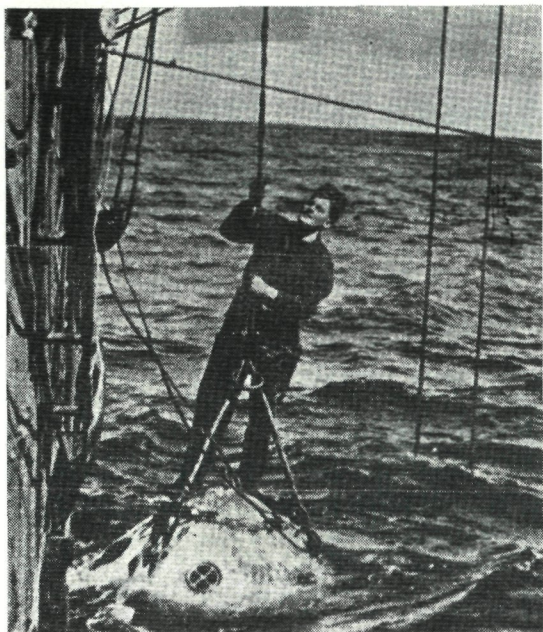
Les équipages et les plongeurs de la « Sorima » passèrent - sans succès - les étés 1929 et 1930 à chercher l'épave de l'« Egypt » à trente milles des côtes, occupés à draguer les fonds au moyen d'un filin horizontal tendu entre les deux navires ou parfois entre deux portes de chaluts et cela sur un fond hérissé de rochers et d'épaves de toutes époques. Tout dans cette région : la profondeur, la houle, la brume, le fond rendait l'entreprise quasi surhumaine.

## 3. La baguette du Père Innocent.

Mais Quaglia n'était pas homme facile à décourager. Il avait entendu parler d'un moine italien, un digne père capucin du nom d'Innocent (!) qui possédait un don précieux : il arrivait à détecter à distance toute présence de métal à l'aide d'une baguette de sourcier.







Le père Innocent était un petit homme barbu, vêtu d'une longue robe marron et coiffé d'une calotte noire, à la mine joviale, au regard perçant, d'une exubérance italianissime que les marins de l'« Artiglio » assaillirent de questions dès qu'il eût mis pied à bord. Devant l'incrédulité générale, il offrit aussitôt de faire la preuve de ses talents.

Pour commencer, il cherchera du fer. Et sa baguette de tourner immédiatement dans ses mains. Mais cela n'était guère probant. Du fer, il y en a partout sur un bateau de fer. Du cuivre?... Après tours et détours, le révérend tomba en arrêt devant la chambre des machines. Pas convaincant, non plus. Point n'est besoin d'être un spécialiste pour savoir que dans la machinerie d'un navire, bien des pièces sont en cuivre.

De l'or?... Devant tout l'équipage assemblé sur le pont, le Père Innocent reconnaît sans erreur qui possède une alliance et qui n'en possède pas. Impression favorable sur l'assemblée. Restait à voir si le succès serait aussi net quand l'or devra être découvert dans la mer profonde.

Le lendemain vers midi, l'« Artiglio » se trouvait au centre de la zone de recherches. Une heure durant, la baguette du capucin resta aux aguets, tandis que l'embarcation à bord de laquelle il avait pris place accomplissait des évolutions. Enfin, un diagnostic précis : « C'est là ». Le chef d'équipe, Giovanni Gianni, marqua l'emplacement avec une bouée. Les courants trop forts empêchant une plongée immédiate, on remit les choses au lendemain.

Le lendemain, pour plus de certitude, on renouvella l'expérience. Et le brave père retrouva son épave à la même distance de l'« Artiglio ». L'habile homme ! Ce qu'il ignorait, c'est que l'incrédule Gianni avait fait, durant la nuit, déplacer l'« Artiglio » d'un demi mille. Aussi, le lendemain matin, la vedette, en allant se placer dans la même

position relative à lui, était très loin de se trouver au même point que la veille. Exit le père Innocent qui reconnut, confus, que l'épaisseur des eaux marines semblait s'avérer opaque aux radiations.

#### 4. Pêche au poisson d'acier.

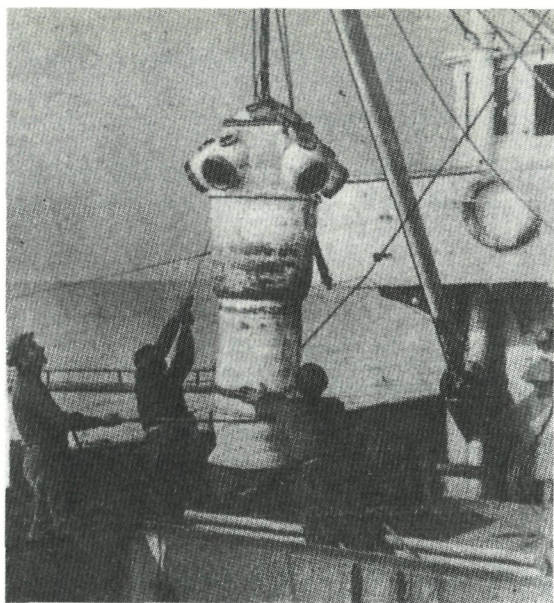
En Juin 1930, la « Sorima » revint en force sur le terrain. Avec trois navires, cette fois : l'« Artiglio », le « Rostro » et le « Raffio ». L'ancien commandant de « La Seine », le cargo français qui avait éperonné l'« Egypt », était de l'expédition. On lui avait promis une forte prime si l'épave était retrouvée grâce à son concours. Et les recherches reprirent. Elles durèrent des semaines, des mois.

Jusqu'au jour où le câble de dragage accrocha quelque chose, non loin du « point Fridthjof ». Il fallut attendre quelques jours avant que le temps permette aux scaphandriers d'aller y voir de plus près. La description qu'ils firent de l'épave qu'avait accrochée la ligne correspondait exactement à ce que montraient les plans de l'« Egypt ». Des cris de joie et des chants s'élevèrent bientôt des bateaux italiens. C'était le 30 août 1930. Que d'années depuis les premières recherches !

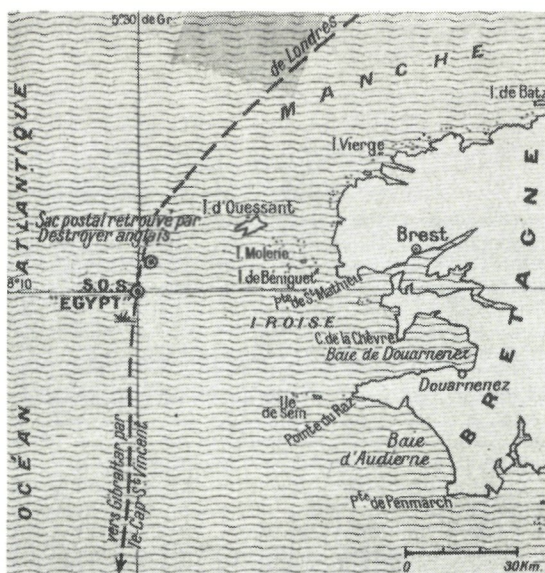
Les circonstances, pourtant, imposèrent une nouvelle attente : l'été était bien trop avancé pour que l'on commence les longs travaux de récupération de la précieuse cargaison. Pour atteindre la chambre au trésor, en plein cœur de l'épave, il allait falloir défoncer trois ponts, un travail exigeant beaucoup de technique et autant de patience. On se contenta de quelques plongées exploratoires destinées à apporter, sur la position de l'« Egypt », les renseignements qui vont permettre d'organiser les travaux. Et de baliser soigneusement la zone de plongée.

Fin Mai 1931, on vit réapparaître l'« Artiglio » sur

La tourelle sous-marine utilisée pour la recherche de l'« Egypt ».







Carte des lieux du naufrage de « l'Egypt ».

les mers bretonnes. Ce n'était plus le même. L'« Artiglio I » avait sauté en Décembre 1930, près de Belle-Ile. Il avait aussitôt été remplacé dans la flotille de la « Sorima » par l'« Artiglio II », un chalutier français aménagé pour la récupération d'épaves.

Pendant plusieurs mois, les plongeurs se succédèrent à l'intérieur de la tourelle d'observation guidant le travail de leurs collègues chargés de placer, aux endroits adéquats, les charges explosives. Plongée, disposition des explosifs, remontée du scaphandrier, explosion, replongée du scaphandrier pour constater les effets de la dynamite, descente du grappin, saisie des morceaux de ferraille détachés l'instant d'avant, remontée du grappin, saisie des morceaux de ferraille détachés l'instant d'avant, remontée du grappin. Le manège infernal n'en finissait pas.

Fin Novembre, on avait utilisé cinq tonnes d'explosifs et remonté cinq cents tonnes de ferraille. L'épave avait été profondément creusée en son milieu. Mais il fallait, à nouveau, suspendre le travail. Le mauvais temps était là qui mit fin à la campagne.

Fin Mai 1932, Quaglia et ses hommes étaient de nouveau sur place. Cette quatrième campagne devait être la bonne. Ou alors, ce serait à désespérer de tout. Ce fut la bonne.

Le grappin utilisé jusque là, dont les huit doigts crochus se refermaient après avoir leur proie, avait été remplacé par un engin nouveau dont on était sûr qu'il ne laisserait pas échapper un peu de sa précieuse cargaison pendant la remontée.

Il s'agissait d'un grappin automatique enfermé dans une benne du modèle de celles utilisées pour le déchargement du charbon dans les ports. Juste avant l'entrée de la chambre-forte de l'« Egypt », la benne devait s'ouvrir, laissant le

grappin continuer seul sa descente. A la remontée, dès que celui-ci serait sorti du trou noir, la benne se refermerait au dessous de lui et recueillerait l'or qu'il aurait pu laisser échapper.

## 5. Après quatre ans, la récompense.

Les coeurs battaient fort le jour où, pour la première fois, la main d'acier descendit fouiller le compartiment blindé. Ils battaient encore plus fort, lorsqu'elle remonta... Hélas, ce n'était pas de l'or, mais des fusils et des cartouches !

Pendant des jours, on ne pêcha que des fusils et des cartouches !

Pendant des jours, on ne pêcha que des fusils et des munitions. Il fallait prendre patience. Après viendraient les pièces d'or. Hélas, il ne vint que des pièces... de soie, par centaines de mètres. Puis, des billets de banque imprimés à Londres pour l'Etat d'Hyderabad. Des billets sans valeur, car il leur manquait une signature qui devait être imprimée aux Indes. Un beau jour, la benne cracha une Bible. Dans le gros livre tout spongieux, un seul verset demeurait lisible : « Ainsi les enfants de Joseph, Manasseh et Ephraïm touchèrent leur héritage ». Etait-ce un oracle ?

Enfin vint le 22 Juin. Il était 11 heures 30. Laissons ici la parole au journaliste anglais, David Scott, qui se trouvait à bord de l'« Artiglio II » :

« La benne sort de la mer en crachant des cascades argentées. Elle oscille au dessus des têtes, arrosant les hommes insouciant. Quand, la benne s'étant ouverte, le grappin descend, nous voyons entre ses mâchoires l'habituel mélange de débris et de boue. Il s'ouvre avec des gincements. Parmi la boue, les débris de bois et les billets, deux briques jaunes et brillantes tombent sur le pont.

L'or du « Niagara » : 8 tonnes et demie en lingots...





Un grand cri s'élève de l'équipage : « Lingotti ! Lingotti ! Oro ! Oro ».

« On se jette sur l'or en riant et pleurant à la fois, en se bousculant pour l'atteindre, pour le voir. On se le passe de main en main : les paumes calleuses tâtent son éclat froid, le portent contre les joues à la barbe dure, le soupèsent pour apprécier son poids. On crie, on danse, on chante. Après quatre années d'efforts et de patience, enfin la récompense ! »

Le moment d'euphorie passé, le travail reprit de plus belle à bord de l'« Artiglio ». Désormais, chaque coup de griffe du grappin dans la chambre au trésor rapportait des lingots et des pièces d'or. Un coup de grappin ramena une véritable fortune : trois lingots de 12 kilos et demi, deux de neuf kilos 100, deux de un kilo 100 ; au total 58 kilos 500 qui représenteraient aujourd'hui quelque 32 millions de francs belges.

Mais après deux jours et demi d'extraordinaire exaltation, le matin du 25 juin, le temps changea. Cette fois, l'« Artiglio » n'alla pas chercher refuge à Brest. Il gagna Plymouth où il remit au Lloyds les quelque 620 kilos d'or déjà récupérés. Le reste sera presque intégralement repêché en 1933. Il reste néanmoins quelques lingots dans les flancs de l'« Egypt ».

Cette récupération par plus de 100 mètres de

fond, qui souleva un immense intérêt dans le monde, fut considérée comme le record du monde de profondeur. Personne, en ces jours-là, ne fut plus populaire que l'équipage et les scaphandriers de l'« Artiglio » et que son « pacha », le fougueux armateur Quaglia.

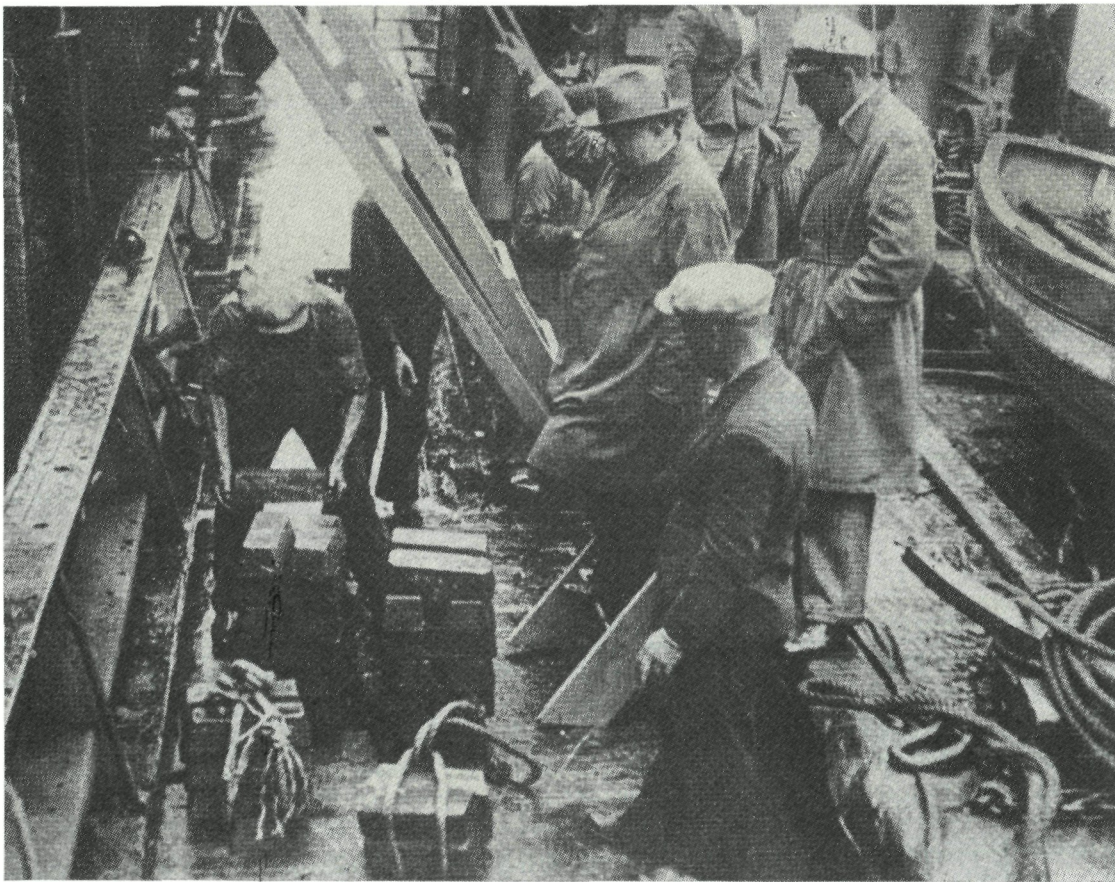
## 6. Le trésor (?) de l'« Amiral Nakhimoff ».

Pour peu qu'il existe vraiment l'un des plus grands trésors, qui ait jamais été perdu au fond des mers, reste, lui, intégralement à récupérer. C'est celui de l'« Amiral Nakhimoff ».

L'« Amiral Nakhimoff », un vieux croiseur cuirassé, était l'un des vingt-neuf navires perdus par la flotte russe venue de la Baltique, aux ordres de l'amiral Rodhjevstenky, à l'issue de la bataille Tsushima (Mai 1905), le dernier des désastreux combats navals de la guerre russo-japonaise de 1904-1905. Désastreux pour les Russes, bien sûr. Il fut coulé par quatre-vingt-dix mètres de fond entre la Corée et l'île japonaise de Hondo.

A en croire certaines informations, largement contestées, le navire transportait la paie de toute la flotte du tsar Nicolas. Ce qui explique que s'intéressent à lui, depuis des années, de nombreuses sociétés de récupération d'épaves, américaines et japonaises surtout. Plus ou moins sérieuses.

L'or de l'« Egypt » sur le pont de l'« Artiglio ».





De 1938 à 1944, c'est un certain Mr Suzuki, président du « Shintiki Deep Diving Research Institute of Japan » qui travailla sur l'épave. N'ayant rien trouvé en six ans, il abandonna les recherches. Pour céder la place à une compagnie américaine, la « Pacific Far East Salvage Company », qui entreprit le découpage du troisième pont à l'arrière du navire, où l'on espérait trouver le trésor.

Le troisième pont en question est en semi-blindage. Il posa des problèmes de découpage si ardu, vu la présence de munitions et d'explosifs à proximité de la chambre-forte, que le projet fut bientôt abandonné.

La « Risdon-Beazley Marine Ltd » de Southampton, l'une des plus anciennes sociétés spécialisées qui avait à plus d'une reprise tenté et réussi à récupérer des cargaisons en grande profondeur et dans des conditions climatiques épouvantables, fut appelée à la rescousse, en 1955, par la « Pacific Far East Company ».

Après des recherches approfondies, la société britannique annonça qu'elle n'avait pu trouver aucune preuve quelconque de ce qu'il y avait eu sur l'« Amiral Nakhimoff » le moindre objet de valeur. Et déclina l'offre des Japonais qui, aujourd'hui, poursuivent leurs opérations de sauvetage avec le concours de plongeurs américains et britanniques.

On ne sait toujours pas, avec certitude, si l'épave du l'« Amiral Nakhimoff » contient réellement le trésor que certains prétendent.

Les techniques de transport de l'or ont, désormais, changé. Durant la seconde guerre mondiale, alors que les réserves d'or des banques centrales alliées étaient envoyées par bateau aux Etats-Unis

et au Canada pour y être conservées, le Japon, lui, envoyait de l'or à Berlin par sous-marin.

Aujourd'hui, l'or voyage à toutes destinations dans le monde par un moyen de transport plus sûr : l'avion. L'Afrique du Sud, premier producteur mondial de métal jaune, envoie sa production à Londres par les « South African Airways » plutôt que par les vieux paquebots-courrier de l'« Union Castle » faisant la liaison entre Capetown et Southampton.

Lorsque l'Iran retira ses réserves d'or entreposées dans les caves de la Banque d'Angleterre, il y a quelques mois, pour éviter qu'elles n'y soient bloquées, ce sont les « British Airways » qui se chargèrent du transport.

Avant qu'elle ne dispose d'une route aérienne directe avec Londres, la Chine recourut aux services des « Pakistant International Airlines » pour envoyer, en 1976, quatre-vingt tonnes d'or sur le marché londonien. Il y a peu, Singapour fit rapatrier par ses lignes aériennes nationales la totalité des réserves d'or qu'elle avait déposé dans la coffres de la Federal Reserve Bank.

Les risques que comportent ces transports ne sont pas nuls, mais ils sont différents de ceux que courraient les cargaisons transportées par bateau. Les seuls à le regretter sont les spécialistes de la récupération sous-marine. Il reste, toutefois, de beaux jours pour eux puisqu'on connaît exactement le gisement de 900 épaves qui contiendraient dans leurs entrailles quelque 70 milliards de francs belges.

Une immense fortune à la dimension même de l'océan. Non pas protégée, cette fois, par le secret et le mystère, mais par la mer elle-même.

## goekint

een naam die  
vertrouwen schenkt !

industriepark oostende  
tel. 80 28 01

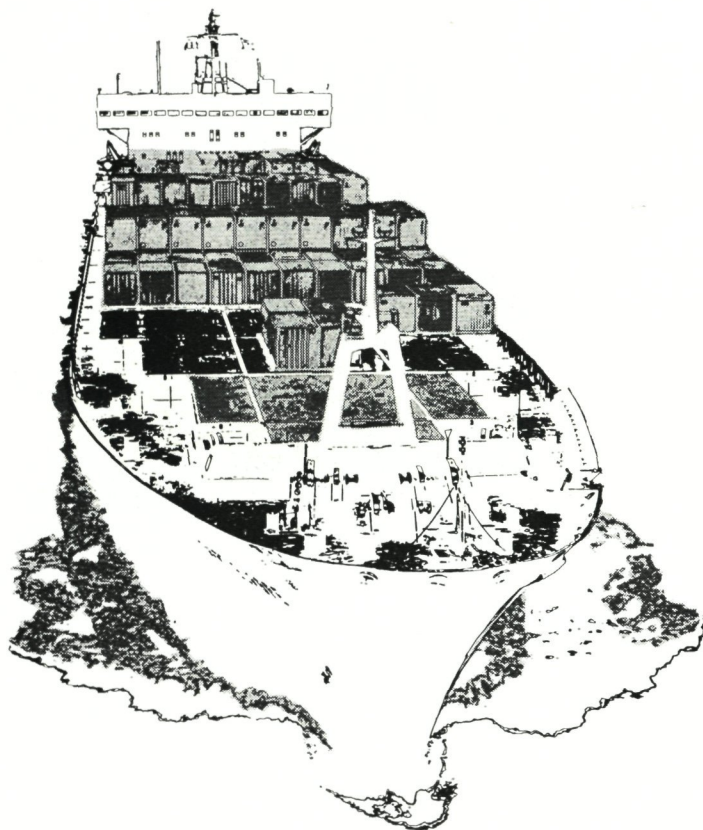
DIT IS HET LAATSTE NUMMER VAN DE JAARGANG 1981-82

## Vernieuw «NU» Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van ons tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement aan 750,- fr.**





# 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.

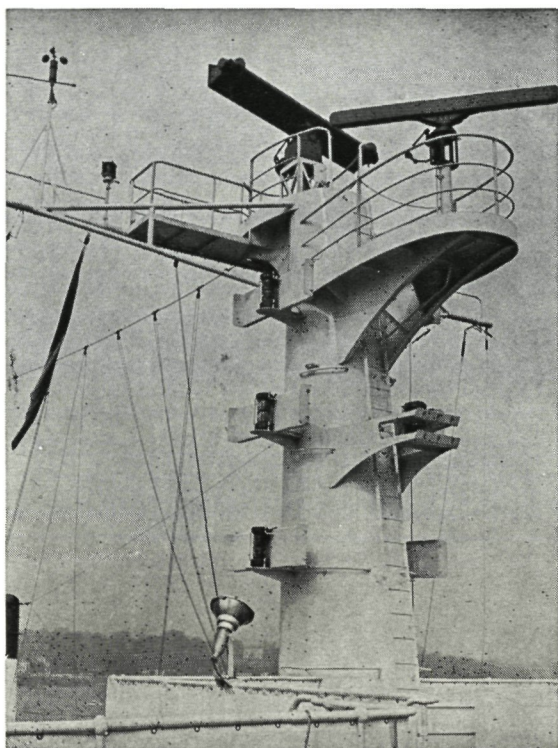
St. Katelijnevest 61 B-2000 Antwerpen Meir 11 - Tel. (031) 23.21.11 - Telex : amian 72304



# 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



## Une glorieuse épopée :

(Septembre 1944)

# L'action du Bataillon de défense portuaire d'Anvers du Capitaine Harry

par le Lt. Colonel hre(R) Paul EYGENRAAM

En préfaçant la première édition de l'excellent ouvrage du capitaine de frégate (R) Henri Anrys : « Congé pour mourir », feu le vicomte Terlinden, professeur émérite de l'Université de Louvain et président de la Commission d'histoire militaire, écrit entre autres : « Il suffit de jeter un coup d'oeil sur nos annales pour constater que, proportionnellement aux autres pays, aucune nation n'a dans tous les domaines de l'activité intellectuelle, artistique, industrielle et même militaire, fourni un aussi grand nombre de personnages remarquables dont nous pouvons être légitimement fiers et dont nous aurions grand profit à suivre l'exemple ne fût-ce que pour prendre confiance en nous mêmes. ». Parmi les personnages remarquables qui se manifestèrent au cours de la deuxième guerre mondiale, le capitaine au long cours Eugène Colson occupe une place de choix. Agent du Service de Renseignement et d'Action, organisateur d'un mouvement clandestin d'envergure et commandant du bataillon de défense portuaire d'Anvers lors des combats de la libération en 1944, la tranquille audace du Marin Colson, devenu par la force des choses, un chef terrien, mérite d'être mise en exergue. En le faisant nous obéirons à la consigne du prof. Terlinden : « Les sacrifices faits pour la défense de cette civilisation à la base de liberté contre les formes les plus modernes de la barbarie et de l'oppression constituent un titre de gloire qu'il importe de faire valoir non seulement aux yeux de nos compatriotes mais aussi de l'étranger » (Fin de citation).

### Présence du passé

Dans une série d'articles intitulée « Présence du passé » (La Libre Belgique - octobre 1981) Jo Gérard rappelle ce que les Belges firent ensemble et cite outre la défense du territoire national en 14/18 et 40/45 : la guerre des paysans de 1797-98 contre les républicains français, la révolution nationale de 1830 contre les Hollandais. Il aurait pu y ajouter la libération du port d'Anvers en 1944 par le carolo-régien Eugène Colson. Encore faut-il dire que ce n'est pas uniquement au cours des glorieuses et exaltantes journées de septembre que le marin devenu terrien déploya le large éventail de ses qualités d'homme et de chef. Qualités qui lui valurent la plaque de grand officier de l'ordre de

Léopold, la King's Medal for Courage in the cause of Freedom » britannique, la Croix de Guerre belge avec palme, pour ne point parler de moult autres distinctions et du grade de full colonel de la résistance. N'allez pas en conclure qu'il n'avait pas le pied marin ! Officier de la marine marchande il navigua obstinément lorsque la mer, éprouvante par ses fureurs sauvages, devint cruelle par ses perfides guet-apens : sous-marins surnois, stukas aux trajectoires mortelles, torpilles menaçantes etc.

Eugène Colson est né à Charleroi le 7 février 1913. Cadet à bord du « Comte de Smet de Naeyer », de « l'Avenir » et du « Mercator » sa carrière d'officier suit le cours normal : aspirant d'abord, lieutenant ensuite et enfin diplômé capitaine au long cours en 1938.

### L'année terrible

1938... année terrible où l'Europe entière vit sous la menace du démiurge de Berchtesgaden. Hitler s'apprête à réaliser ses phantasmes en jetant les bases d'un empire germanique appelé dans son délire à vivre 2000 ans. C'est l'année de l'Anschluss et de Munich, prélude de l'invasion de la Pologne et de la drôle de guerre en 1939 avant l'attaque des Pays-Bas et de la Belgique en 1940 ; 1938 c'est en Belgique l'année du PPR celle du pied de paix renforcé (ou mobilisation partielle de l'armée).

Eugène Colson exerce scrupuleusement son métier de marin. En mai 1940 il est premier officier à bord du cargo « Antverpia ». Bombardée en mer par des stukas, son navire s'échoue près de Boulogne. Déjà les panzerdivisionen ont fait des ravages dans les armées alliées. Guderian a réussi la trouée vers Abbeville, Rommel conquiert Cherbourg et Harlieb, Brest. Peu soucieux d'être fait prisonnier par l'envahisseur, Eugène Colson gagne à pied son port d'attache d'Anvers. Une harassante promenade de 13 jours qui montre que l'homme n'a pas froid aux yeux. Quand il arrive enfin à destination, la métropole subit les bouleversements d'une occupation récente appelée à se prolonger pendant quatre ans. Le bourgmestre Camille Huysmans s'est enfui en Angleterre et l'Armement Deppe auquel appartient notre carolo, est mis sous séquestre.



D'emblée des difficultés matérielles surgissent. Colson, pour gagner son pain quotidien, devient gardien d'abri anti-aérien en attendant la reprise d'un modeste trafic maritime limité aux possibilités du moment. Avant de reprendre la mer, Eugène Colson interroge ses pairs afin de mesurer ce qui peut être fait pour le bien du pays et le ravitaillement de la population, et ce qui doit être évité pour ne pas servir les intérêts de l'occupant. Il s'abouche avec le commandant Goor, directeur a.i. de l'Administration de la Marine (et parent d'une charmante femme, ministre dans le précédent gouvernement Eyskens) Notre « capitaine courageux » entend gagner sa vie mais aussi poursuivre son combat contre l'ennemi. Il s'engage dans le groupe Dubois-Schmidt du réseau Bravery et devient ainsi agent SR<sup>A</sup>. Il reçoit le nom de code de « Harry » avec lequel il entrera dans la légende, et l'indicatif DS 14 qui l'officialisera dans un monde où les fumistes amis sont aussi dangereux que les espoirs ennemis. Ses missions initiales concernent les mouvements maritimes et l'activité des unités de la Kriegsmarine.

### Sur mer à l'heure allemande

Avec l'accord de ses chefs directs et de Gaston Claeys, secrétaire général au Ministère des Communications, Eugène Colson est enrôlé en qualité de premier officier à bord du « s/s Yser » commandé par le capitaine Renier. Le bateau est bloqué à Bayonne. Il s'agit de le ramener à Anvers. Un voyage qui n'ira pas sans péripéties. Le capitaine Renier meurt à Cherbourg et Colson doit prendre le commandement. On le trouve ensuite sur le « s/s Espagne » aux ordres du capitaine Schoonjans. Ce bâtiment assure la liaison avec les pays nordiques. Notre marin SRA en profite pour récolter une ample documentation sur les champs de mines allemands. Le 11 décembre 1944 il retourne sur le « s/s Yser » pour en prendre le commandement en remplacement du capitaine Dominicus. Lors d'un voyage dans la Baltique il complètera l'information précédemment remise au service Bravery en fournissant des précisions sur la défense de la base de Kiel, la localisation des mines de Flessingue à Cuxhaven, l'emplacement de l'émetteur de Rügen et, last but not least, le code employé par les convois allemands. Lorsque le « s/s Yser » entre en réparation, Colson reçoit le commandement du « s/s Liège » et l'ordre de le ramener de Rotterdam à Anvers. Mais le bâtiment a été pourvu d'armement par l'autorité allemande. Pour tirer sur les alliés en cas d'attaque ! Le nouveau commandant refuse de naviguer sous de telles conditions. L'affaire traîne alors jusqu'au 13 août 1942 date à laquelle le commandant Colson reçoit l'ordre de l'Arbeitsamt d'Anvers de reprendre son travail. Un ordre formel et comminatoire. Mais les menaces de sanctions ne font pas peur à notre carolo. Il refuse les ukases de l'ennemi et préfère renoncer à son commandement. Il devient simple rigger surveillant aux chantiers Cockerill. Sa situation pécuniaire est alors précaire. En échange, ses nouvelles occupations lui assurent un poste d'observation incomparable pour étudier la défense portuaire mise en place par la Kriegsmarine et la Wehrmacht.

### Les débuts de l'épopée

Vers la fin de 1941 Colson a fait la connaissance d'un mouvement de résistance bien étoffé, le

NKB/MNR-Mouvement national royaliste. Soit dit en passant, le gouvernement belge de Londres se refusera dans un premier stade de le reconnaître en raison des démêlés de M.M. Pierlot et Spaak avec le roi Léopold III, et ce malgré la présence à sa tête de personnalités comme le prof. Mertens de Louvain, le col. Monteyne, le prince A.E. de Ligne, Jean Naus etc.)

Ce n'est pas impunément qu'un proscrit, hostile aux ordres des suppôts de l'occupant, peut mener une vie clandestine active et miser sur plusieurs tableaux. Menacé dangereusement d'arrestation, il s'éclipse et va se cacher à Liège jusqu'en 1943. Le marin exilé de la mer et de son champ d'action scaldéen, prend alors le risque de revenir à Anvers. Par un heureux hasard il trouve à s'employer dans une entreprise spécialisée en installations électro-navales. Une fois encore il y glanera une ample moisson de renseignements et, pour faire bonne mesure, sabotera les installations du « Voorpostenboot V 207 » jusqu'au jour où la maladie l'éloigne pendant plusieurs semaines de son terrain d'action privilégié. A la fin de sa convalescence, il doit accepter une place de veilleur aux chantiers Cockerill.

### Une vague d'arrestations

Une vague d'arrestations s'abat alors dans les milieux de la résistance, provoquant la rupture de la chaîne qui unit Colson au réseau Bravery d'Edouard Cleren. Un maillon de la filière initiale étant perdu, Eugène Colson grâce à Mr Jaguenau rejoint le service SRA Bayard. Il y conserve son nom de guerre et son indicatif. Il peut à nouveau acheminer vers Londres les informations qu'il récolte avec une assiduité exemplaire. Il mène de front cette activité SRA avec l'organisation de groupes de combat susceptibles d'agir sur le terrain à l'heure H. Ils se multiplieront au fil du temps pour devenir des compagnies et un bataillon. Encore faut-il les armer. Les dépôts allemands sont alors pillés puisque la densité de population de la zone d'Anvers ne permet guère de parachutages par la RAF. Les armes volées doivent être abritées dans des « caches » que les pistiers ennemis recherchent avec le soin que l'on devine, et la collaboration de traîtres discrets ou avérés. Une de ces caches sera découverte et les hommes du groupe van Servey fusillés ; (Dans la zone d'Anvers le NKB/MNR ne compte pas moins de 29 exécutés). Colson n'en demeure pas moins sur la brèche. L'objectif poursuivi est à la fois simple et complexe : participer au moment opportun en collaboration avec les alliés à la libération et à la sauvegarde du port grâce à un bataillon de défense portuaire mis sur pied dans la clandestinité. Il s'agit pour ces travailleurs du port et de la mer de sauver « l'outil » : les installations maritimes, les quais et les écluses, les bassins et les équipements etc. Le recrutement des hommes s'est fait à ce titre parmi les « mannen van den basen » (les hommes du bassin) pour employer l'expression du général-major e.r. Julien Bouhon, historien de la libération d'Anvers.

### Des appuis puissants

Le Commandant Goor, dont Eugène Colson connaît les sentiments patriotiques, est informé des dispositions prises. Il les approuve. Le Directeur a.i. de



l'Administration de la Marine s'exprimera d'ailleurs en ces termes au sujet d'Eugène Colson : « Affilié au Mouvement National Royaliste Colson a été l'animateur de la défense des bassins, écluses et quais d'Anvers. Je l'ai rencontré à plusieurs reprises à Bruxelles au siège du MNR ; chez les dirigeants de ce groupement ou chez lui-même au cours des derniers mois qui ont précédé la délivrance de la métropole. Colson demandait de l'appui et surtout des armes. Les plans de défense contre les entreprises de destruction de l'ennemi étaient son œuvre, ils étaient intelligemment conçus et, avec la connaissance approfondie des lieux de ses 300 à 400 volontaires dont Colson s'était entouré, ce groupe ne pouvait que causer de grandes difficultés aux démolisseurs » (Fin de citation : Paul Scarcerieux n° 334 - jan. 1956, revue « Wandelaer » - Sur l'Eau ».)

Dès le 6 juin 1944 et le débarquement en Normandie le bataillon du Capitaine Harry se trouve en pré-alerte. Colson se rend compte que le moment approche où son unité devra sortir de la clandestinité et affronter l'ennemi à visage découvert. L'effervescence grandit au fur et à mesure que les armées libératrices se rapprochent de nos frontières. Or l'avance britannique s'accroît. Le XXXème corps de la 2ème armée britannique atteint Amiens le 31 août 1944. « Le général Horrocks, écrit le colonel Henri Bernard dans son ouvrage « De Marathon à Hiroshima » lance la Guards Armoured division (major général Adair) et la Brigade Paron sur Bruxelles par Arian et Tournai tandis qu'il dirige sur Anvers la 11th armoured division du major général Roberts par Lille et Alost ». Bruxelles est atteint le 3 septembre et Anvers le 4, grâce au lieutenant du génie Robert Vekemans, qui permet le franchissement sans coup férir du Rupel et du canal à Boom en conduisant par le pont d'Entschodt l'avant-garde du major John Dunlop du 3th royal tank regiment commandé par le Lt. colonel Silvertop. Le 4 septembre 1944 à 12h.45 le bataillon Harry sort de la clandestinité.

### Un rôle crucial

La « British Liberation Army » progresse depuis la Seine à une vitesse supérieure à 70 km par jour. Les troupes sont essouffées. L'étendue du territoire conquis est telle que la densité d'occupation apparaît dérisoire. Elle devient vraiment inquiétante au moment où la Wehrmacht se resaisit. Certes la garnison d'Anvers et les 15.000 hommes du général comte von Stolberg, victimes de la surprise sont contraints de se rendre au général de brigade Churcher chargé de nettoyer la ville au sud du canal Albert.

Mais le Nord de la cité et une part substantielle des installations maritimes sont toujours aux mains des unités allemandes du général von Zangen. L'important faubourg industriel de Merxem avec sa centrale électrique n'a pu être libéré. Il faudra patienter jusqu'au 2 octobre 1944 pour qu'elle le soit. En attendant Anvers est encore sous le tir de l'artillerie allemande. Des obus tombent au centre de la ville et une menace constante de retour offensif pèse sur le cœur même de la cité. Visiblement les Allemands se réorganisent et reprennent haleine. Des patrouilles agressives harcèlent le frère dispositif qui a été mis en place par les Anglais bientôt remplacés par les Canadiens. Heureusement la Résistance est là avec ses centaines de volontaires et ses chefs qui

connaissent parfaitement la topographie des lieux. L'Oberkommando de la Wehrmacht mesure à sa juste valeur l'atout majeur que constitue pour les alliés la disposition du port d'Anvers. Les moyens qu'il met en œuvre après l'effondrement du dispositif défensif le 4 septembre le prouvent. Dès le mois d'octobre les bombes volantes V1 et V2 accablent la ville et le port, début novembre c'est la défense acharnée pied à pied de l'île de Walcheren et de l'estuaire de l'Escaut, en décembre c'est l'offensive des Ardennes déclenchée vers Anvers par une manœuvre en tenaille menée par l'armée blindée de Sepp Dietrich et celle de van Manteuffel.

### Le bataillon providentiel

C'est assez dire combien est providentiel pour le général Roberts, au moment où ses tanks entrent dans Anvers par l'avenue van Rijswijk, venant de Boom, de voir surgir spontanément le bataillon du capitaine Harry. « Aussi, écrit le prof. Henri Bernard de l'Ecole Royale Militaire dans l'ouvrage déjà cité, le général Horrocks a-t-il rendu hommage aux Forces de l'Intérieur qui se sont spontanément présentées à lui pour combler les vides du front » (fin de citation). Cet éloge est d'autant plus mérité que les deux principaux groupements, l'Armée Secrète du général Pire et le Mouvement National Royaliste NKB du général Graff, n'avaient pu coordonner leur mouvement au préalable tant était nécessaire le cloisonnement qui caractérisait la résistance sous l'occupation. Cloisonnement inévitable pour réduire au minimum les coupes sombres des arrestations chaque fois que la trahison ou l'astuce de la gestapo décelait une cellule et procédait à des arrestations. Dès les premières heures de la libération le Comité de Coordination de la résistance, présidé à Anvers par le prof. Van Dijk en l'absence du prof. Norbert Laude (Lt. Colonel (R) directeur de l'Université Coloniale, récemment arrêté et torturé par les Allemands, entra en fonction conformément aux directives du gouvernement belge de Londres pour pallier aux inconvénients de l'hétérogénéité des groupements et permettre dès les premières heures, une action cohérente de leurs forces éparses et parfois rivales. C'est ainsi que le lieutenant du génie Urbain Reniers, de l'Armée Secrète, (futur général-major) avait été désigné par les instances officielles en Grande-Bretagne comme chef opérationnel de l'armée de l'intérieur en zone d'Anvers. Une autorité spontanée qui se manifestait au moment de la danse des grades, - (certaines organisations avaient affublé leurs animateurs de grades de major, colonel ou même général alors que ces titres ne correspondaient guère à des fonctions réelles) se heurtaient inévitablement à des difficultés d'autant plus grandes que la politique ne tarda pas à réclamer ses droits. Il y eut des mouvements de gauche et d'autres de droite. Heureusement Urbain Reniers et Eugène Colson surent faire table rase des problèmes de prérogative et de vanité humaine. Les deux hommes rapidement s'estimèrent et se jugèrent à leur exacte valeur qui était considérable. Ils mirent la main et firent preuve d'une entente exemplaire, le but commun étant de chasser l'ennemi.

### Les opérations portuaires

Si les mérites du capitaine au long cours Eugène Colson sont évidents et considérables, il n'en de-



meure pas moins vrai que l'action du bataillon portuaire dans son stade préparatoire ou dans celui de l'exécution, ne fut pas un « one man's show ». Aussi est-il équitable de rendre également hommage au cadre qui entourait le capitaine Harry et aux volontaires qui montèrent au feu. Parmi eux il convient de citer : le capitaine Georges Mannaerts, des services portuaires de remorquage ; le capitaine au long cours Henri van Loco connu sous le nom de Marc, promu major en octobre 1944 et commandant en second de Colson ; Léo van de Ven, technicien de chantier naval, lieutenant de la résistance tué au combat de Merxem en octobre 1944 lors de la mise en place de la tête de Pont ordonnée par Reniers ; Staf Claessens, officier mécanicien de la Marine Marchande ; Jean Baptiste Marchand et Raymond Cornelissen l'un et l'autre appartenant au service portuaire de la ville et commandants des groupes de choc du bataillon, et enfin Frans De Moor, employé de la firme Belliard et Crighton commandant le groupe NKB/MNR d'Hoboken et aujourd'hui promu à son tour Lt. Colonel de la résistance. Chefs et exécutants ont préparé leur tâche avec minutie par une observation préalable du va et vient de l'ennemi, de l'entreposage des explosifs, destinés à la destruction des quais et des écluses, du creusement des entonnoirs etc.

De nombreux sabotages avaient entravé la mise en place des moyens défensifs de l'adversaire. Certes les hommes du bataillon portuaire d'appartenance NKB, ne furent pas seuls sur la brèche dans la réalisation des périlleuses missions préalables à l'entrée en action finale. Parmi les noms les plus prestigieux des résistants de l'époque il convient de citer le sous officier d'infanterie van Renterghem, commandant la troupe de choc de l'Armée Secrète. Il se classe parmi les héros incontestables de cette épopée de la délivrance. Il eut d'ailleurs la douleur de perdre son fils au cours des combats de la libération.



*Maj. Bouwens Colson G. Graff G. Boël*  
*et l'arm. la résistance n. de l'X. de l'arm. et l'arm.*

De gauche à droite au premier rang : le major d'artillerie Bauwens, le capitaine au long cours Eugène Colson, le général Graff et le général Boël, tous du MNR/NKB. (Mouvement National Royaliste.)

## Quelques épisodes marquants

Pour le bataillon portuaire l'heure H du jour J c'est le 4 septembre à 12.45 h. La concentration des effectifs se fait à divers points de rassemblement. Eugène Colson a fixé son PC aux établissements Guthry et Murdoch, quai van Dyck, le long du fleuve. Le groupe De Moor, déjà engagé à Hoboken assure la défense sud de l'île avec mission d'interdire la traversée par l'ennemi de la rive gauche de l'Escaut vers le centre de la cité. Le groupe Jean Marchand avec l'aide d'un tank britannique attaque le bunker occupé par l'état-major de la Kriegsmarine au Canal des Brasseurs et capture le commandant allemand du port, le capitaine de vaisseau Mahr et ses adjoints. C'est là un prisonnier de choix.

Entretiens d'autres groupes s'étoffent et assurent le contrôle des écluses Bonaparte et Kattendyk. Elles tombent intactes entre les mains des résistants tandis que des ponts et des bassins (Bonaparte, Guillaume, en partie le Kattendyk) de précieuses cales-sèches sont conquis progressivement. Ces résultats, ne l'oublions point, furent réalisés avec un armement dérisoire par des hommes résolus mais peu entraînés aux opérations tactiques. Le mérite des chefs n'en est que plus grand.

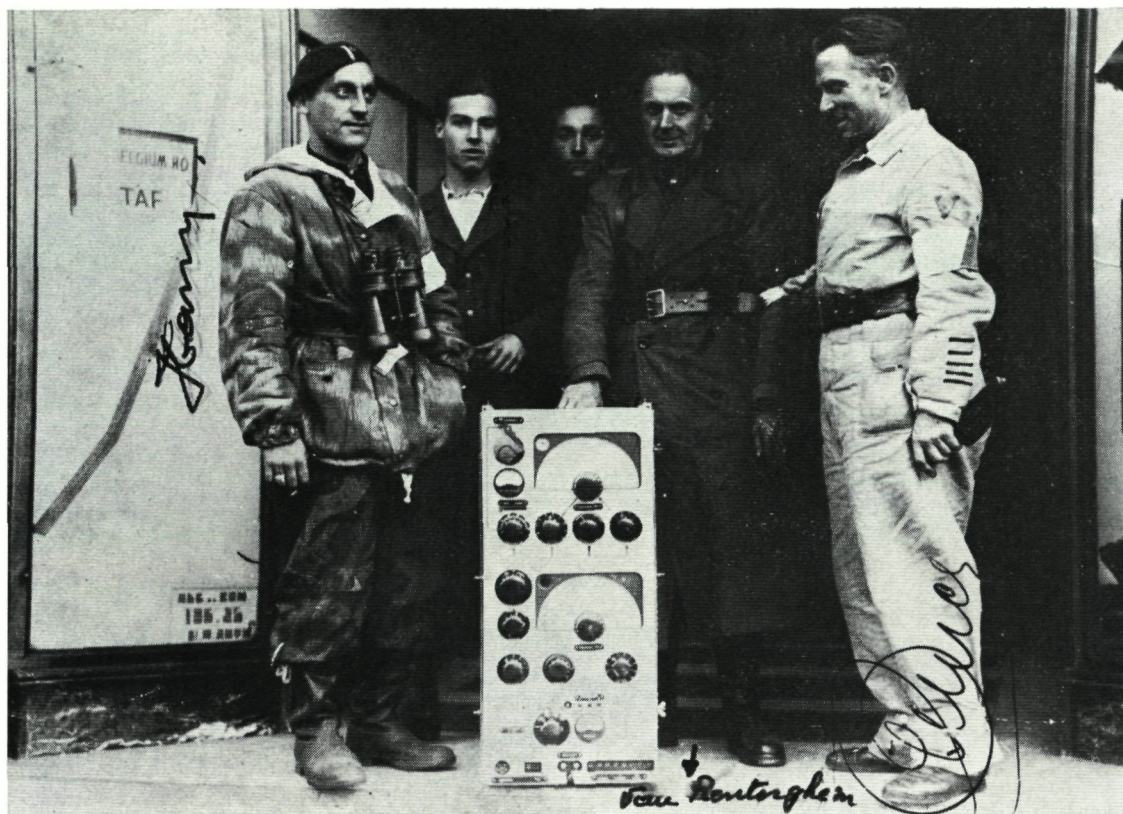
Le bataillon Harry passa la nuit sur une ligne allant du Palinghuis au bassin de la Campine en passant par la caserne des pompiers. Le lendemain une tête de Pont fut même établie sur le canal Albert près de la porte du Schijn, mais elle ne put être maintenue et les sapeurs allemands réussirent à faire sauter le pont. Le 6 septembre le groupe universitaire de Raymond Gillebert réussit l'approche d'un important point d'appui allemand, la redoutable écluse du Kruisschans défendue par des lance-flammes automatiques. Lors d'une contre-attaque ennemie deux jeunes tombèrent sous les balles de l'adversaire : Michel Gerling et Joseph Boost. Que leurs noms s'inscrivent dans la mémoire des jeunes d'aujourd'hui. Le 7 septembre des patrouilles constatent que des détachements allemands refoulés des Flandres passent l'Escaut à hauteur de Lille et du Doel et viennent renforcer les effectifs dans Merxem. Le 8 le centre de la ville d'Anvers est d'ailleurs malmené par des tirs d'artillerie venus du fort de Merxem. Dès lors le 9 des éléments du bataillon Harry, aidés par l'Armée Secrète et notamment le groupe de choc van Renterghem, nettoient la rive gauche du fleuve face à la ville, Urbain Reniers et Eugène Colson payent de leur personne : ensemble ils franchissent le fleuve sur des embarcations de fortune.

Le 10 septembre le général Ross, commandant la 53<sup>me</sup> Welsh division informe Urbain Reniers qu'il n'est pas question d'opérer en force sur Merxem. Le haut commandement a d'autres projets.

## L'opération Market Garden et Arnhem

En effet à l'échelon le plus élevé du commandement, le maréchal Montgomery a d'autres idées en tête. La fameuse opération Market Garden est en préparation. Au départ de Lommel, et de Bourg Léopold les hommes du général Horrochs doivent rejoindre les paras et les aéroportés du général Urquhart, et permettre ainsi une prompte conquête des ponts de la Meuse et du Rhin et la





De gauche à droite au premier rang, le capitaine au long cours Eugène Colson dit « Capitaine Harry » (MNR/NKB) ; l'adjudant d'infanterie van Renterghem (Armée Secrète) et le Lt. Colonel hre (R) d'infanterie Edouard Geluck (A.S.) entourant un émetteur clandestin.

libération d'une importante portion du territoire néerlandais. On sait ci qu'il en advint.

Pour le bataillon portuaire la deuxième quinzaine de septembre sera marquée par de sérieuses escarmouches, la déconnection des lance-flammes du Kruisschans ainsi que le dégagement de Wilmarndonck par l'ensemble des moyens du bataillon. Ce n'est que le 2 octobre 1944 qu'une vaste opération menée par les Canadiens, aidés par la résistance allait permettre de conquérir Merxem. Dans son remarquable ouvrage « De Marathon à Hiroshima » le professeur Henri Bernard écrit : « Si la préservation du port d'Anvers avait été la seule réalisation des formations de résistance cet exploit d'une importance capitale aurait suffi à compenser tous les efforts et tous les sacrifices consentis depuis quatre ans ». Et des sacrifices il y en eut à tous les échelons : le lieutenant de réserve Charles Naeyaert, champion de Belgique de Tennis tombe lors de la lutte pour Merxem dans les rangs de l'Armée Secrète, ce sont les jeunes étudiants Pierre Cols (21 ans) et Henri Deckers (20 ans) qui succombent plus loin à Beirendrecht le 5 octobre 1944, etc. Certes d'autres mouvements issus de la clandestinité, prirent des parts d'importance variable : le Front de l'Indépendance, la Witte Brigade, le groupe G dans la lutte pour la libération de la métropole, mais il est permis de citer hors pair l'Armée Secrète de Reniers, avec le Lt colonel Geluck et le major Delannoey, les groupes Baeten et Brumagne ce dernier venus

de Bruxelles pour prêter main forte aux Anversois, car la Belgique était belle avant l'ère de nos luttes tribunes ! A l'époque, Wallons, Flamands et Bruxellois connaissaient le coude à coude fraternel contre l'ennemi commun. Celui venu d'ailleurs. Aujourd'hui l'ennemi est parmi nous. Le combat contre l'envahisseur a fait place aux escarmouches fratricides !

### La reconnaissance officielle

Une fois n'est pas coutume. Il convient de dire que l'autorité sur place sut reconnaître à juste titre les évidents mérites du capitaine au long cours Eugène Colson. Sa qualité de « sauveur du port » fut officiellement reconnue le 30 octobre 1944 par le général-major Yvan Gérard, commandant des Troupes de l'Intérieur désigné par le gouvernement belge de Londres (Yvan Gérard était le successeur du colonel Bastin à la tête de l'Armée Secrète. Bastin arrêté et mort à Gross Rozen, le colonel Gérard se rendit en Grande-Bretagne tandis qu'il était remplacé sur le terrain par le général Pire). Dès le 27 septembre 1944, alors que les opérations étaient encore en cours le commandant du port le capitaine John Coopman reconnaissait d'emblée le rôle éminent de Colson ; quelques semaines plus tard, le 28 décembre 1944, c'était au tour du bourgmestre Camille Huysmans revenu d'Angleterre d'adresser des félicitations au capitaine Harry, suivi le 3 janvier



1945 par Mr. L. Clerckx, gouverneur f.f. Enfin le général major Graff commandant le mouvement national royaliste NKB cita Colson à l'ordre du jour « A rendu des services exceptionnels à la Résistance, au Pays et aux Alliés. Pendant l'occupation « en signalant les emplacements et les dispositifs « des champs de mines de Kielerdracht, de Fles- « singue et de Cuxhaven, en révélant les codes « Employés par les convois maritimes allemands. « Pendant deux ans, a étudié dans le détail les « installations maritimes électriques du port d'An- « vers, les a sabotées à différentes reprises comme « aussi un mouilleur de mines le VP 107. A levé et

« organisé les compagnies du port. Ayant rassemblé « toutes les indications pour faire un plan de « sauvetage du port l'a fait approuver et mené à « bien à la tête de ses seules troupes, son exé- « cution du 4 au 10 septembre 1944 réalisant ainsi « sans doute le plus beau fait d'armes de toute « la résistance de tous les pays. Après le sauve- « tage des installations portuaires qui a permis « l'orientation définitive de la guerre, a encore « coopéré aux combats de dégagement de Heyde, « Wijnegem et Merxem ». Il n'y a nous semble- t-il point de plus bel éloge.

## ENFIN ILS SONT LA ! D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

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

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

Le prix, TVA compris, a été fixé à 300 F + 25 F de frais de port.



## EINDELIJK ZIJN ZE AANGEKOMEN ! PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE

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

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 300 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten !!



# Whiskey on the rocks

door FKP (R) W.F.J. VAN HOUDT

Gebruik werd gemaakt van in de pers verschenen gegevens, aangevuld met hypothesen.

Het voorval werd in de nieuwsmedia ruim belicht: Een Sowjet-duikboot van het reeds oudere Whiskey-type (Nr 137, gezagvoerder Pyotr Guskin) loopt in de nabijheid van de Zweedse marinebasis Karlskrona - binnen de Zweedse territoriale wateren en nog wel in een «verboden zone» - aan de grond.

Na overleg tussen de U.S.S.R. en Zweden worden verontschuldigheden aangeboden. De duikboot wordt vrijgesleept en kan zijn basis vervoegen.

Tijdens deze gebeurtenissen stelden de Zweden twee zaken vast:

- 1.: aan boord bevond zich uranium 238,
- 2.: tevens was er een voorname passagier, nl. de bevelhebber van de Sowjetduikbootflotilla welke Baltiysk nabij Kaliningrad als thuishaven heeft.

De eerste vaststelling verwekte ruim deining, er werd over kernwapens gesproken. De tweede bleef veelal onbesproken. Nochtans zou het zeer wel kunnen zijn dat de aanwezigheid van het U 238 vooral dient beschouwd te worden in functie van de opdracht welke de flotillacommandant aan boord bracht.

Het zal niemand ontgaan dat de Sowjet-Unie zich in bepaalde omstandigheden - in zijn maritieme bewegingsvrijheid zou kunnen belemmerd voelen door de strategisch gelegen Zweedse marinebases welke de toegang tot de Baltische Zee beheersen en waarvan Karlskrona er een is. Aangenomen kan worden dat militaire operatieplannen bestaan welke voorzien in de uitschakeling van deze hinderpalen zo de omstandigheden hiertoe zouden nopen.

Bij het opmaken van dergelijke plannen spelen naast militaire, evenwel ook politieke factoren een rol.

De gewapende neutraliteit van Zweden is voor de Sowjet-Unie van groot belang: eerstgenoemd land vormt als het ware een schild dat de Baltische Zee-kust van Rusland beschut tegen lucht-aanvallen vanuit de Noorse Zee.

Samen met Finland vormt Zweden tevens een bescherming voor het gebied rond de Witte Zee, zee waaromheen zeer voorname Sowjet-basissen gelegen zijn.

Het voortbestaan van de Zweedse ongebondenheid is dus van zeer groot belang voor de U.S.S.R. en zij zal zich dan ook inspannen om deze neutraliteit in stand te houden, ook indien een internationaal konflikt zou losbarsten.

Het verzoenen van politieke en militaire eisen zou dus een grootscheepse aanval - met algehele vernietiging van de Zweedse steunpunten - uitsluiten.

Als **hypothese** kan daarom aangenomen dat voorzien is in hun uitschakeling door een reeks beperkte operaties gericht op het onklaar maken van vitale en moeilijk te vervangen onderdelen van de installaties. Deze, bij voorkeur klandestien uit te voeren operaties, zouden Zweden de kans bieden het gebeuren voor de openbaarheid als technische defekten van de hand te doen, zich buiten een konflikt te houden en alzo zijn neutraliteit te bewaren.

Dit zou echter onmogelijk worden indien kernwapens zouden aangewend worden: geen enkel technisch defect gaat met zulk een luide klap gepaard.

Daarom is het zeer onwaarschijnlijk dat zich splijtwapens aan boord van de whiskey bevonden; overigens dient opgemerkt dat in dergelijke tuigen veelal U 235 aangewend wordt en niet U 238.

Niettemin kan U 238 in «klassieke» wapens aangewend worden. Dit gebeurt nu reeds, o.a. in anti-tankkogels. Uranium is een stof met zeer hoog soortgelijk gewicht: 1 dm<sup>3</sup> weegt  $\pm$  19 kg; het kan alzo een zeer grote hoeveelheid kinetische energie dragen. Aangewend als subprojectiel in torpedo's zou het van nut kunnen zijn voor het ontzetten van sluisdeuren, doorboren van staalplaten, e.d. Nochtans maken de berichten uit Zweedse bron enkel melding van een zodanig kleine hoeveelheid U 238 dat dit gebruik uitgesloten schijnt. Overigens is het onwaarschijnlijk dat dergelijk wapen zou meegevoerd worden tijdens een «dry-run»-operatie waarbij het risico bestaat dat het in handen van «onbevoegden» zou vallen. Dezelfde overweging geldt eveneens voor werkelijke splijtwapens.



Een andere verklaring voor de aanwezigheid van U 238 aan boord van duikboot Nr. 137 zou kunnen zijn dat deze stof dient als energie-bron voor een toestel dat lange tijd autonoom zou dienen te werken.

Dit werd reeds toegepast in de ruimtevaart. Na de maanlandingen werden op dit hemellichaam observatoria achtergelaten welke na 10 jaar nog steeds waarnemingen verrichten en de resultaten naar de aarde overseinen. Als krachtbron wordt plutonium gebruikt.

Sommige kunstmanen van de U.S.S.R. zijn uitgerust met een gelijkaardige energiebron. Toen één ervan - Cosmos 954 - in de dampkring terugkeerde boven Canada in januari 1978 veroorzaakte dit radioactieve besmetting in het inslag-gebied.

Dergelijke vorm van energieproductie is ook mogelijk op of onder zee. U 238 is radioactief, d.w.z. het geeft meer energie af aan zijn omgeving dan het van diezelfde omgeving ontvangt. Een deel van de « afgestane » energie bestaat uit warmte. Hoewel deze calorische energie moeilijk op grote schaal en op economisch verantwoorde wijze in een bruikbare vorm kan omgezet worden, is dit wel lonend in « speciale omstandigheden ».

Dit kan gebeuren door toepassing van het zgn. Pelletier-effekt. Wanneer het contactpunt van twee verschillende, welgekozen metalen verwarmd wordt, ontstaat tussen deze twee metalen een zwak elektrisch potentiaal-verschil. Plaatst men zulke « metaalkoppels » in serie en verwarmt men de onpare contactpunten terwijl men de pare punten afkoelt, dan kan dit potentiaal-verschil opgedreven worden tot bruikbare waarden.

De totale hoeveelheid voortgebrachte elektrische energie is o.a. afhankelijk van het temperatuurverschil tussen de pare en onpare contactpunten en ook van hun aantal.

Dit leidt veelal tot een stervormige opstelling van de metaalkoppels omheen een centrale warmtebron.

Indien deze warmtebron een staaf radioactief materiaal is, dan kunnen omheen deze staaf meerdere « sterren » aangebracht worden.

Door de polen van deze verschillende sterren met elkaar te verbinden kan een tamelijk hoge elektriciteitsproductie bekomen worden.

Indien de pare contactpunten voortdurend gekoeld worden door zeewater zal de elektriciteitsvoortbrengst praktisch konstant blijven.

Ze zal echter dalen indien de koeling vermindert door aangroei van zeeplanten en dergelijk. Dit schijnt de voornaamste moeilijkheid te zijn bij de aanwending van dergelijke krachtbron in zee. Periodisch dient de aangroei verwijderd en nieuwe « anti-fouling » aangebracht.

Bijgaande schets (fig. 1) geeft, sterk vereenvoudigd, een dergelijke « ster » van de energie-bron weer.

Centraal is de staaf radioactief materiaal getekend (sterretjes).

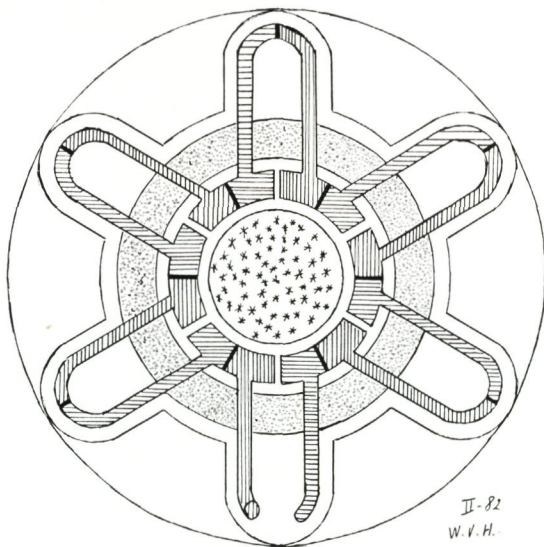


Fig. 1.

Onmiddellijk eromheen zijn de onpare contactpunten gegroepeerd (zware zwarte lijnen). De vorm is zo gekozen dat de warmtebron haast volledig afgeschermd is en alzo het grootst mogelijke deel van de uitgestraalde calorische energie in elektrische kracht wordt omgezet. (de beide metalen zijn respectievelijk horizontaal en vertikaal gestreept). Concentrisch met deze verwarmde contactpunten is een isolerende mantel aangebracht (stippels). De bedoeling hiervan is meervoudig :

a. de warmte welke toch naar buiten zou doordringen terugkaatsen en alzo het rendement opdrijven,

b. afdichting tussen buiten- en binnendeel van de installatie,

c. het niet-kalorisch deel van de uitgestraalde energie in de mate van het mogelijke opslorpen. Alhoewel de schets deze mantel als één geheel aanduidt, zal hij in werkelijkheid uit meerdere lagen bestaan.

Het buitendeel van de konstruktie bestaat uit een waterdicht omhulsel voorzien van koelribben (wit). Dit bevat de koel te houden pare contactpunten en de contactpunten met de andere « sterren » verbonden. (eveneens zware zwarte lijnen). Dit deel is waarschijnlijk gevuld met een vloeistof welke zowel elektrisch isolerend, als warmtegeleidend is. De koelvloeistof aangewend in transformatoren zou geschikt zijn voor dit doel.

De inrichting wordt waarschijnlijk aangevuld door voorzieningen om temperatuur en druk in het centrale deel van de konstruktie binnen zekere grenzen te houden en om de elektriciteitsproductie aan te passen aan de behoeften.

De afmetingen van het geheel zou het vervoer toelaten in een lanceerbuis voor torpedo's ( $\phi \pm 50$  cm) terwijl het uitzicht zou herinneren aan een cylinder van een luchtgekoelde explosiemotor.

Alhoewel de bouw van dergelijke krachtbron geen al te grote moeilijkheden kan bieden voor landen met ervaring op gebied van kernwetenschappen, is



toch moeilijk aan te nemen dat zij geen gebruik maakt van « fabrieksgeheimen » welke dienen beschermd. Om deze reden is het weinig aannemelijk dat dergelijke krachtbron meegevoerd zou worden tijdens een « dry-run »; integendeel kan aangenomen worden dat haar aanwezigheid noodzakelijk was voor het uitvoeren van de opdracht, m.a.w. de tocht van Whiskey Nr. 137 maakte deel uit van een operatieplan waarvan zekere fasen nu reeds in uitvoering zijn.

De aanwezigheid aan boord van de flotillacommandant maakt het vroeger vooropgezette - **hypothetisch** - operatieplan dus enkel geloofwaardiger. De voorbereiding van dergelijke operatie en de uitvoering ervan zou immers bij hem kunnen berusten.

Een voornaam onderdeel van dergelijk plan zou de klandestiene nadering (door duikboten, kleine oppervlaktevaartuigen of gevechtswimmers) van het doel vormen: normale navigatiehulpmiddelen zouden zeer waarschijnlijk onbeschikbaar of ontoereikend zijn en er zou dan ook beroep dienen gedaan op een eigen - en geheim - bebakeningssysteem.

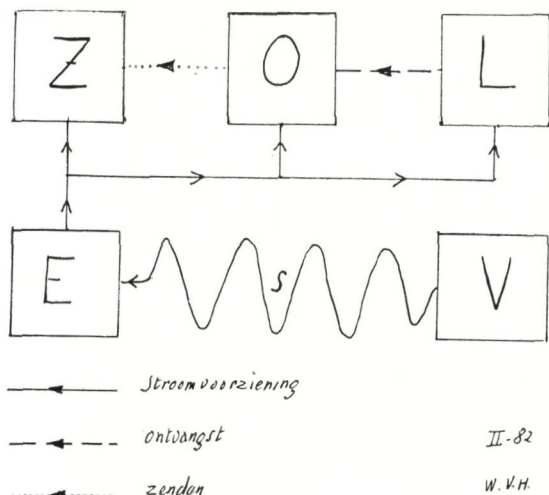


Fig. 2.

Dit zou kunnen bestaan uit akoestische onderwaterbakens welke van energie worden voorzien door de hiervoor beschreven krachtbron.

Dergelijk baken (fig. 2) zou - naast de krachtbron (V) - bestaan uit een luistersektie (L) en een zendsektie (Z), beide beheerd door een ordinator (O). De luistersektie ontvangt permanent alle geluiden en zendt ze door naar de ordinator. Deze vergelijkt ze met in zijn geheugen opgeslagen herkenningssignalen. Bij ontvangst van een dergelijk sein wordt de zendsektie geactiveerd en zendt een geluid uit dienstig voor de navigatie.

Dergelijk baken zou dus « slapend » blijven tot het « gewekt » wordt door iemand beschikkend over aangepaste zend- en ontvangsttoestellen en die tevens de juiste herkenningssignalen uitzendt. Deze herkenningssignalen zouden een « gebanaliseerde » vorm kunnen hebben: een reeks van geluiden welke in zee normaal voorkomen doch met welbepaalde tussenpozen en in een voorafbepaalde openvolging.

Deze wijze van werken sluit zo goed als zeker een ongewenste aktivering uit en laat tijdens de werking een zeer grote diskretie toe; dit op zijn beurt werkt het behoud van de klandestiniteit in de hand.

In het baken zelf is een energievoorziening (E) nodig welke voornamelijk bestaat uit een heroplaadbare batterij. De eigenlijke krachtbron (V) dient afzonderlijk opgesteld en met het baken verbonden door een soepele stroomvoorzieningskabel (S). Door beide delen (baken en voeding) van elkaar verwijderd op te stellen bestaat er minder kans dat de ordinator gestoord wordt.

Bij gebrek aan toelichting van Sowjetzijde en de aanwezigheid indachtig van U 238 en van de flotilla-bevelhebber, dient aangenomen dat de tocht van Whiskey 137 deel uitmaakte van een operatie welke nu reeds een - beperkte - uitvoering kent. Het onderdeel van de operatie dat aan het licht kwam bestaat **mogelijk** uit het plaatsen en/of onderhoud van een klandestien onderwaternavigatiesysteem.

## AVIS A NOS LECTEURS

Ce NEPTUNUS N° 6 de 1981-1982 est le dernier numéro de la 29<sup>e</sup> année. Le premier numéro de la 30<sup>e</sup> année paraîtra bientôt. Nous faisons tout notre possible pour rattraper le retard accumulé pendant 29 ans. Du fait de ce retard vous venez peut-être de seulement régler l'abonnement pour 1981-1982 et nous vous prions déjà maintenant de régler votre nouvel abonnement. En effet, NEPTUNUS s'est laissé distancer par le calendrier.

Nous vous serions reconnaissants si vous réglez votre cotisation pour la 30<sup>e</sup> année. (Sur le bulletin de versement ci-inclus). Son prix reste fixé à 300,- Fr. Vous pouvez nous aider en prenant un abonnement de soutien représentant le *prix réel* de Neptunus qui est *seulement* de 500,- Fr. Il existe également la solution élégante de l'abonnement d'honneur de 750,- Fr.

*Donc réglez votre cotisation pour la 30<sup>e</sup> année... de préférence un abonnement de soutien de 500,- Fr.*



# 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



# La Marine Impériale Allemande sur la côte belge 1914 - 1918

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

**4 octobre :** — UC.75 Bar.326 mer IRLANDE.  
— BP.Bri. « PERSEVERENCE » 30 Tx + C UB.35 S EDDYSTONE.

**5 octobre :** — UB.41 (EV. PLOEN) + M côte E. G.B.  
— UC.75 Bar.327 S. ILE de MANN et 327a N. Ile de MANN.  
— UB.12 Bar.328 N. DUINKERKE.

**6 octobre :** — Dep.UB.18 Flamborough Head, UB.57 MANCHE.  
— UC.50 Bar.329, 329a et b S. et O. BEACHY HEAD.  
— Vap.Bri. « LECOQ » 3419 Tx M Bar.325 (UC.69).  
— Voi.Fr. « LAMARTINE » + C UC.69 entrée O. MANCHE.

**7 octobre :** — BP.Bri. « RELANCE » 60 Tx + M Bar. 312 (UC.14).  
— Voi.Bri. « ALCYONE » 116 Tx + exp.UB.57 O. DUNGENESS.  
— UC.11 Bar.353 devant ORFORDNESS.  
— Vap.Nor. « LYRA » 1141 Tx + M Bar.244 (UC.63).  
— Vap.Nor. « SIMTE » 1130 Tx + T UB.35 près FLAMBOROUGH HEAD.  
— Vap.Bri. « BORDER KNIGHT » 3724 Tx + T UC. 17 près LIZARD.

**5 novembre :** — Dep.UB.33 LOWESTOFT et SUNDERLAND.  
— USS « ALCEDO » 983 Tx + T UC.71 près PENMARCH.  
— Vap.Bri. « CLAN CUMMING » 4808 Tx T UB.55 mais sauvé.  
— Vap.Bri. « LONGWY » 2315 Tx + T UC.75.

**6 novembre :** — Ret.UB.35, UC.17, UC.69.  
— Dep.UC.47 jusqu'à FLAMBOROUGH HEAD.  
— UC.4 Bar.354 E. ALDOBOROUGH NAPES.

**7 novembre :** — Dep.UB.30 MANCHE.

**8 novembre :** — Ret.UB.55.  
— Vap.Bri. « THE MARQUIS » 373 Tx + C UC.75 devant DUBLIN.

**9 novembre :** — Ret.UC.71.  
— Vap.Fr. « ISABELLE » 2466 Tx et Bri. « NALLOGIE » + T UC.47 devant FLAMBOROUGH HEAD.

**10 novembre :** — Ret.UB.18.  
— Dep.UB.31 MANCHE jusqu'à START POINT, UB. 56 MANCHE.

**11 novembre :** — Vap.Bri. « LAPWING » 1192 Tx +

M Bar.178 (UC.4).  
— Vap.Sue. « DARNA » 1637 Tx + T UC.47 côte E. GB.

**12 novembre :** — Ret.UC.75.  
— Dep.UB.40 MANCHE jusqu'à FALMOUTH, UC.77 Canal BRISTOL et St. GEORGES, UC.48 jusqu'à SCARBOROUGH et WHITBY.  
— UC.4 Bar.355 devant STANFORD Channel.  
— Voi.Bri. « MORNING STAR » 129 Tx + exp.UB.30 devant SEINL.  
— BP.Hol. « HUISBERTJE » 68 Tx + Exp.UC.47 HOOFDEN.

**13 novembre :** — Ret.UC.47.  
— UB.12 Bar.356 N. GRAVELINES.  
— Vap.Bri. « ATLAS » 989 Tx + T et « AZWELL » 1442 Tx + T UB.56 O. de BEACHY HEAD.

**14 novembre :** — UC.77 Bar.358 O. de FECAMP.

**15 novembre :** Ret.UB.33.  
— Dep.UC.51 Canal BRISTOL et S. IRLANDE, UB. 57 MANCHE jusqu'à 200' SO. îles SCILLY.  
— UC.77 Bar.359 O. DIEPPE.  
— Voi.Fr. « JULES VERNE » 157 Tx + M Bar.262a (UC.64).

**16 novembre :** —

**17 novembre :** — Dep.UC.79 côte ESPAGNE, UC.47 jusqu'à FLAMBOROUGH HEAD.  
— UC.51 (EV. Hans WALTER) + M 50°08N 03°42'O.  
— Vap.Bri. « WESTERN COAST » 1394 Tx + T UB. 40 O. EDDYSTONE.  
— Vap.Bri. « ABARIS » 2892 Tx T UB.40 mais arrive à FALMOUTH.  
— Vap.Bri. « DAVID LLOYD GEORGE » 4764 Tx T UB.56 arrive DARTMOUTH.  
— Vap.Esp. « LALEN MENDII » 2183 Tx + T UB. 56 près BEACHY HEAD.  
— Vap.Nor. « MODEMI » 1481 Tx + T UC.48 baie ROBIN HOOD.  
— Vap.Dan. « ADOLPH ANDERSEN » 281 Tx UC.77 près OUESSANT.

**18 novembre :** — UC.47 (EV. WIGANKOW) + par RN.P.57 SE FLAMBOROUGH HEAD. Perdu avec tout équipage. RN récupère les documents de bord au moyen de plongeurs.  
— Vap.Bri. « ANTWERPEN » 1637 Tx + T UC.77 près LANDSEND.  
— Vap.Bri. « GISELLA » 2502 Tx + T UC.77 canal St. GEORGES.



**19 novembre :** — Dep.UB.60 MANCHE O.  
— Vap.Bri. « FRN » 4393 Tx + T UB.31 N. START POINT.  
— Vap.Bri. « JUTLAND » 2824 Tx + T UC.79 près OUESSANT.  
— Vap.Bri. « APARIMA » 5704 Tx + T UB.40 E. PORTLAND.  
— Vap.Bri. « CLAN GUTA » 1754 Tx + T UC.77 près HARTLAND POINT.  
— Voi.Bri. « WINNIE COTES » 116 Tx + exp. UB.58 O. MANCHE.  
— Voi.Bri. « ROBERT BROWN » 119 Tx + C et exp. UC.77 canal BRISTOL.  
— Vap.Fr. « AMIRAL ZEDE » 5820 Tx + C et exp. UC.77 canal St. GEORGES.

**21 novembre :** — Ret.UB.31, UB.40, UC.48.  
— UB.57 combat avec un voi. armé. Sans résultat.  
— Vap.Fr. « MAINE » 793 Tx + T UB.56 près BEACHY HEAD.

**22 novembre :** — Ret.UC.77, UB.30.  
— Dep.UB.35 jusqu'à START POINT, UC.17 O. et S. OUESSANT, UC.64 canal BRISTOL, UB.59 Golfe GASCOGNE.  
— Vap.Nor. « BELLORE » 1672 Tx + exp.UB.57 SO. Iles SCILLY.

**23 novembre :** — Ret.UB.58.  
— UC.79 Bar.360 et 360a près OUESSANT.  
— UC.4 Bar.361 devant LOWESTOFT.  
— UC.11 Bar.362 entre SUNK et SHIPWASH.  
— Vap.Nor. « KROSSOND » 1737 Tx + T UB.57 près LIZARD.

**24 novembre :** — Vap.Bri. « FRENCH ROSE » 465 Tx + M Bar.362 (UC.11).  
— Vap.Fr. « POMONE » 2878 Tx + T UC.79 côte O. FRANCE.

**25 novembre :** — Vap.Bri. « ORIFLAMME » 3764 Tx + M Bar.305 (UC.63).  
— Vap.Bri. « OSTPREUZEN » 1778 Tx + M Bar.334 (UC.11).  
— Vap.Bri. « RYASSA » 2579 Tx + T UB.57 près LIZARD.

**26 novembre :** — Vap.Fr. « ANGO » 7393 Tx T UB.60 mais entre à FALMOUTH.

**27 novembre :** — UC.64 Bar.363 devant FALMOUTH.  
— UB.12 Bar.3 et 3a N. CALAIS.  
— Vap.Bri. « GROESMEN » 3570 Tx + M Bar.334 (UC.11).  
— Vap.Bri. « GLADYS » 179 Tx + M Bar.343 (UC.69).  
— Vap.Bri. « ALSMOND BRANCH » 3461 Tx et « GASFIELD » 2145 Tx + T UB.57 O. FALMOUTH.  
— Vap.Bri. « GLENMOOR » 3755 Tx + T UC.60 LYME BAY.  
— Vap.Fr. « VILEE DE THANN » 1080 Tx + T UC.64 entre LIZARD et START POINT.

**28 novembre :** — Dep.UB.81 MANCHE.  
— UC.64 Bar.364 près PENDEEN.  
— UC.17 Bar.365 près Ile de Bas et 365a près SEPT ILES.  
— Vap.Fr. « JEANNE CONSELL » 2309 Tx + T UB.

**29 novembre :** — Ret.UB.57.  
— UB.35 rencontre Q.SHIP « CORRIGAN HEAD » près START POINT, sans résultat.  
— Vap.Nor. « BOB » 678 Tx + C UB.35 près START POINT.

— Vap.Nor. « HANGASBÖL » 2118 Tx + T UB.35 près START POINT.  
— Vap.Fr. « TEGAS » 6674 Tx T UB.59 est sauvé.

**30 novembre :** — Dep.UC.75 Mer IRLANDE.  
— Rem.Fr. « N°8 » 250 Tx + M Bar.331 (UC.77).  
— Vap.Bri. « KALIBIA » 4930 Tx + T UB.60.  
— Vap.Bri. « WOLESAY » 3218 Tx + T UB.81 O. BEACHY HEAD.

**1 décembre :** — Ret.UC.79.  
— Dep.UB.18 MANCHE, UC.50 côte Fr. jusqu'à GIRONDE, UC.71 jusqu'à Ile de WIGHT.  
— UC.75 perd un membre de l'équipage par dessus bord.  
— Vap.Bri. « EUPHORIA » 2199 Tx et « RYDAL HALL » 3314 Tx + T UC.75 près DUNGENESS.  
— BP.Bri. « RION » 39 Tx + C UB.35 près Start Point.

**2 décembre :** — UB.81 (EV. SALZWEDEL) + M près Ile de WIGHT. Off de quart et 7 hommes sauvés.  
— UB.35 rencontre Voi.Fr. armé « NOTRE DAME DE LOURDES ».  
— Vap.Rus. « TASMANIA » 2089 Tx + exp. UC.17 SO OUESSANT.

**3 décembre :** — Dep.UB.33 LOWESTOFT et SUNDERLAND.  
— UC.71 Bar.366 près NEEDLES.  
— UC.75 attaqué à la t.pae SM. sans résultat.  
— Vap.Bri. « LIVONIA » 1879 Tx et « WREATHIER » 852 Tx + T UB.35 près START POINT.

**4 décembre :** — Dep.UC.69 MANCHE, UB.55 côte O. PORTUGAL.  
— UC.71 Bar.367 près NAB LV, 367a près OWERS LV.  
— Vap.Bri. « MANCHESTER MARINER » 4106 Tx M Bar.363 (UC.64) sauvé.  
— Vap.Bri. « FORSAR » 3827 Tx + T UC.17 O. OUESSANT.  
— Vap.Bri. « BRIGITTA » 2084 Tx + M Bar.305 (UC.63).  
— Vap.Bri. « EAGLE » 182 Tx, Sue. « HELGE » 343 Tx + C et exp.UB.35 près START POINT.  
— Vap.Nor. « VAN » 1257 Tx + T UB.60 près LIZARD.  
— Vap.Bri. « MILTON » 3267 Tx T UC.75 est sauvé.

**5 décembre :** — Ret.UC.64.  
— Dep.UB.40 MANCHE.  
— UC.75 Bar.368 Firth of CLYDE 368a.  
— UC.50 Bar.369 devant LOIRE.  
— Vap.Bri. « CITY OF NAPLES » 5739 Tx T UB.59 rentre à FALMOUTH.  
— Vap.US. « ARMENIA » 5463 Tx T UB.60 s'échoue plage E. START POINT.

**6 décembre :** — Ret.UB.35.  
— UC.69 (EV. THIELMAN) + abordé par U.96 N. BARFLEUR. Equipage sauvé sauf 11.  
— UC.50 Bar.370 devant GIRONDE.  
— Tra.Bri. « ASLEY » 250 Tx + T UC.71 près OWERS LV.  
— Vap.Bri. « ASABA » 972 Tx + T UC.17 près LIZARD.  
— Vap.Bri. « WYNDHURST » 570 Tx + T UC.71 près OWERS LV.

**7 décembre :** — Vap.Bri. « DART OF ELGIN » 4448 Tx + T UC.75 canal St GEORGES.



— Voi.Bri. « PROBA » 105 Tx + exp.UB.55 près LIZARD.

**8 décembre :** — Ret.UB.60, UC.71 qui a accroché un filet et deux mines qu'il traîne derrière lui.

— Dep.UB.30 jusqu'à START POINT, UB.31 MANCHE, UB.38 FLAMBOROUGH HEAD, UB.54 jusqu'à 100' O. OUESSANT.

— UC.39 (EV. EHRENTAUT) + C et DC Des.Bri. « THRASHER » devant FLAMBOROUGH HEAD.

— Vap.Nor. « CORINTA » 999 Tx + TC exp.UB.55 NE OUESSANT.

**9 décembre :** — Ret.UC.17.

— UB.18 (EV. NIEMEGER) + M 49°17'N 05°47O.

— UC.4 Bar.371 S. SUNK LV.

— Vap.Bri. « SEABERG » 4230 Tx T UB.40 près EDDYSTONE remorqué à PLYMOUTH.

**10 décembre :** — Ret.UB.33, UC.75.

**11 décembre :** — UC.56 et 78 quittent la Flot. KURLAND pour FLANDRES.

— BP.Port. « VIGUERA » 25 Tx, « ARGUS » 100 Tx, « LIGEIRA » 25 Tx et « PORTUGUESA » 107 Tx + exp.UC.55 côte PORTUGAL.

**12 décembre :** — Dep.UB.58 MANCHE et ATLANTIQUE.

**13 décembre :** — Ret.UB.40.

— Voi.Bri. « BRITANNIC » 92 Tx + Exp.UB.31 MANCHE.

— Voi.Fr. « CHILI » 1318 Tx + T UB.54 O. OUESANT.

**14 décembre :** — Vap.Bri. « VOLNAY » 4610 Tx + M Bar.338 (UC.64).

**15 décembre :** — Vap.Bri. « SACHEM » 5354 Tx T UB.31 S. START POINT. Sauvé.

**16 décembre :** — Vap.Bri. « FOYLMORE » 3831 Tx + T UB.55 E. LIZARD.

**17 décembre :** — Ret.UB.30, UC.50.

**18 décembre :** — Dep.UC.64 canal BRISTOL, UB.56.

— Vap.Bri. « RIVERSDALE » 2805 Tx + T UB.31 O. START POINT.

**19 décembre :** — UB.56 (EV. Hans VALENTINER) + M 50°58N 01°21E sur nouveau champ de mines mouillé par les Alliés.

— Ret.UB.38.

— Dep.UB.57 O. MANCHE.

— Vap.Bri. « SAINT ANDRE » 2457 Tx + T UB.58 S. EDDYSTONE.

— Vap.Bri. « TREVELGAN » 3066 Tx T UC.64 s'échoue sur plage.

**20 décembre :** — Vap.Bri. « ALICE MARIE » 2210 Tx, « WARSAW » 608 Tx, « EVELINE » 2605 Tx + T UB.31 N. START POINT.

— Vap.Nor. « NORIS » 583 Tx + T UB.54 Baie SEINE.

— Vap.Nor. « VORGSTEN » 1718 Tx + T UC.64 entre PORTLAND et CHERBOURG.

**21 décembre :** — Ret.UC.55.

— UC.4 Bar.372 et 372a près ORFORDNESS.

— Vap.Fr. « ORNE » 928 Tx + T UB.54 E. PORTLAND.

**22 décembre :** — Ret.UB.31.

— Dep.UB.32 SUNDERLAND, UB.33 LOWESTOFT et SUNDERLAND, UB.35 START POINT, UC.71 PORTLAND, UC.75 Mer d'IRLANDE.

— UC.64 Bar.373 BULL POINT, 373a St. GROVENS LS.

— Vap.Nor. « START » 728 Tx + T UB.58 ainsi que Vap.Bri. « CLAN CAMERON » 3595 Tx S. START POINT.

**23 décembre :** — Vap.Bri. « HILDA LEA » 1328 Tx + T UB.35 près Ile de WIGHT.

— Vap.Bri. « GRANTLEY HALL » 4008 Tx + M Bar. 372 (UC.4).

— Vap.Nor. « RAYNA » 1747 Tx + T UB.54 baie SEINE.

— Vap.Nor. « BELLORE » 1672 Tx + exp.UB.57 près LIZARD.

— Vap.Nor. « MANICIA » 1878 Tx C UC.64 remorqué Iles SCILLY.

**24 décembre :** — Ret.UB.54.

— UC.71 Bar.374 et 374a devant NEW HAVEN, 374b près OWERS LV.

— Vap.Bri. « LUCISTON » 2877 Tx T UC.71 près OWERS LS échoué sur plage.

**25 décembre :** — Vap.Bel. « ESPAGNE » 1463 Tx + T UC.71 près Ile de WIGHT.

— Vap.Bri. « HYACINTHUS » 5756 Tx T UC.71 sera sauvé.

**26 décembre :** — UC.75 Bar.375, 375a et b près BAR LV. (LIVERPOOL).

— Vap.Bri. « TREGENNA » 5772 Tx O. EDDYSTONE + T UB.57.

— Vap.Bri. « BENITO » 4712 Tx T UB.57. Remorqué.

— Vap.Nor. « CLOSLIA » 1129 Tx + T UB.35 entre START POINT et EDDYSTONE.

**27 décembre :** — UC.75 Bar.376, 376a et b devant BELFAST.

— Vap.Bri. « BENITO » 4712 Tx + T UB.57 (à la remorque).

— Vap.Fr. « PLM 4 » 2550 Tx + T UC.71 près Ile de WIGHT.

**28 décembre :** — Ret.UB.58.

— Vap.Bri. « FALODON » 3012 Tx + T UC.71 près Ile de WIGHT.

— Vap.Bri. « ALFRED H. READ » 457 Tx + M Bar. 375a (UC.75).

— Vap.Bri. « CHLERIPO » 4050 tx + M Bar.376b (UC.75).

— Vap.Bri. « CLARA » 2425 Tx + T UB.57.

**29 décembre :** — Ret.UC.64.

— Vap.Nor. « TIRO » 1442 Tx + T UB.57 E. LANDSEND.

**30 décembre :** — Ret.UC.71.

— Dep.UB.30 MANCHE jusqu'à Ile de WIGHT.

— Dep.UC.17 côte O. FRANCE.

**31 décembre :** — UB.109 destiné à FLANDRE est commissionné à KIEL.

— Vap.Bri. « WESTVILLE » 3207 Tx + T UB.35 près Ile de WIGHT.

(a suivre)



# INFO RESERVE

## **A.N.A.F.N.**

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

L'association est un mouvement officiellement reconnu d'anciens, fondé en 1967.

L'association a pour but de grouper toutes les sections d'anciens de la Force Navale Belge, étalées sur tout le pays et, ainsi, former un grand cercle d'amis dans un esprit marin, ceci sans distinction de grade ou de langue et dans le respect de l'opinion philosophique, politique ou religieuse de chacun.

Au cours des années de son existence, diverses manifestations maritimes ont été organisées telles que : projections de films, conférences, bals de la Marine, jumelages avec des sections étrangères et belges, participation à l'organisation de semaines maritimes dans les diverses villes de Belgique.

Nous faisons également des visites guidées des navires belges ou étrangers mouillant dans nos ports.

#### **En résumé :**

L'A.N.A.F.A.N. est un groupement de cercles d'amis où tous ceux qui ont l'esprit marin se sentent chez eux. Notre but est de répandre l'esprit marin parmi un public de plus en plus large et de faire connaître notre Force Navale comme une force au service de la population belge.

#### **Comment s'affilier :**

Il vous suffit d'envoyer une simple carte postale ou de téléphoner à l'une des adresses ci-après en vous référant de NEPTUNUS.

## **N.V.O.Z.M.**

### **NATIONALE VERENIGING DER OUDGEDIENDEN BIJ DE ZEEMACHT V.Z.W.D.**

De vereniging is een officieel erkende oudgediendenbeweging gesticht in 1967.

De vereniging heeft als doel alle afdelingen van oudgedienden van de Zeemacht te groeperen, die verspreid zijn over gans het land, en daardoor één grote vriendenkring te vormen in een maritieme geest ; dit gebeurt zonder onderscheid van graad of taal en in volle vrijheid van ieders filosofische, politieke of religieuze opinie.

Gedurende de jaren van ons bestaan werden er diverse maritieme manifestaties ingericht, zoals filmavonden, voordrachten, marinebals, verbroederingen met binnen- en buitenlandse verenigingen, mede-inrichten van maritieme weken in de verschillende steden van het land.

Ook brengen wij geleide bezoeken aan zowel eigen als vreemde oorlogsbodems, die onze havens aandoen.

#### **Samengevat :**

N.V.O.Z.M. is een groepering van vriendenkringen waar ieder zich enigszins « sea-minded » is, zich thuis voelt. Ons doel is nog steeds de maritieme geest onder een breder publiek te verspreiden en onze Zeemacht op het juiste voetstuk te plaatsen niet als een oorlogswaapen maar een Zeemacht in dienst van de bevolking.

#### **Hoe lid worden :**

Het volstaat een kaartje te zenden of te telefoneren naar één van de onderstaande adressen.

## **A.N.A.F.N. - N.V.O.Z.M.**

Nationale Voorzitter — Président National :

A. TILKIN, Wimpelberg 123, 1120 BRUXELLES - BRUSSEL - Tél. : 02/267.31.32

Vice-Présidents - Onder-Voorzitters :

R. ADAN, rue René Jourdan, 4, 1301 BIERGES

W. VAN RIET, Bareelstraat 26, 2300 TURNHOUT - Tél. : 014/41.76.47.

#### **Liste des Sections locales**

##### **Lijst der lokale secties.**

**ANTWERPEN :** Ludo VERHULST, Osijstraat 8, 2000 ANTWERPEN - Tél. : 03/234.21.69

**BRABANT WALLON :** Michel RIVIR, av. G. Georgin  
**BRUXELLES - BRUSSEL :** A. TALKIN, Wimpelberg 123, 1120 BRUXELLES - Tél. : 02/267.31.32  
9, 1342 LIMELETTE - Tél. : 010/41.32.51

**LIEGE :** Bernard BINAME, rue des Fourons 10, 4600 CHENEY - Tél. : 041/65.70.58

**MONS-HAINAUT-CENTRE :** J.-P. COLOT, rue Damoiseau 6a, 7000 MONS

**TIENEN :** Danny ARRON, Oplintersesteenweg 233a, 330 TIENEN - Tél. : 016/81.62.18

**TURNHOUT :** Walter VAN RIET, Bareelstraat 26, 2300 TURNHOUT - Tél. : 014/41.76.47

**GENT :** Jacques MARON, Leeuw van Vlaanderenstraat 8, 9219 GENT - Tél. : 091/30.42.83



# EXCLUSIEVE AANBIEDING VOOR SCHEEPSBEMANNINGEN



## MARLBORO BODYWARMER.

Maximale bewegingsvrijheid, optimale isolatie. Zonder bijbetaling voor 60 lege sloffen.



## MARLBORO JACK.

Voldoet aan de hoogste eisen qua sterkte en levensduur. Zonder bijbetaling voor 35 lege sloffen.

Dit aanbod geldt in Nederland, Engeland, Duitsland, België, Frankrijk, Italië, Griekenland, Malta, Israël, de USA en Hong Kong. Levert u tussen 1 april 1982 en 31 maart 1983 het benodigde aantal sloffen in bij de Philip Morris vertegenwoordiger in een van deze landen, dan hebt u recht op óf een jack óf een bodywarmer.

Let op: elke combinatie van Marlboro, Merit of Philip Morris Super Lights is geldig, maar er moeten minimaal twee van de drie merken aan boord zijn. Bij een introductie van één van de drie merken start de promotie ook. Opgepast dus: sloffen bewaren!





## LA FORCE NAVALE RECRUTE !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

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

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

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

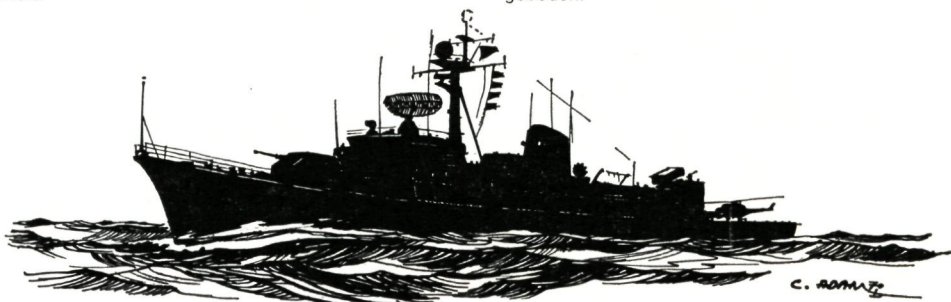
## DE ZEEMACHT WERFT AAN !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

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

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

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

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

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires. Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

**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 196 - no 196

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus  
boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per  
nummer 50 fr. - prix par numéro 50 fr. - abonnement : 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr.  
(ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —  
politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —  
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

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

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

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

Copyright 1980 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent